



Opinion:

REISEVANER I DE 8 STØRSTE BYREGIONENE MED TILLEGGSUTVALG 2024

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

Lvert av Opinion 19.03.2025

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 Avinor, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen (SVV). Opinion overtok oppdraget om datainnsamling for RVU fra og med april 2020. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU. Som en del av oppdraget ønsket oppdragsgiver en forenklet nøkkelfrapport, for de største byregionene med tilleggsutvalg; Oslo-området, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Region Nord-Jæren, Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø. I rapporten inngår også kapittel 10 der det presenteres grafiske resultater for de 6 byvekstavtaleområdene (begrenset til de kommunene som inngår i de respektive avtalene).

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltalrapporter fra tidligere år. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til senior prosjektleder eller kundeansvarlig. For datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven (oskar.kleven@vegvesen.no)

Opinions RVU-team består av:

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

Roar Teige, senior prosjektleder (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

Oversikt over kommuner som inngår i regioner med tilleggsutvalg, inkludert i denne rapporten:*Tabell 1: Kommuneoversikt for tilleggsutvalg*

Oslo-området		Trondheimsregionen		Buskerudbyen	
301	Oslo	5001	Trondheim	3301	Drammen
3201	Bærum	5028	Melhus	3303	Kongsberg
3203	Asker	5029	Skaun	3312	Lier
3205	Lillestrøm	5031	Malvik	3314	Øvre Eiker
3209	Ullensaker	5035	Stjørdal		
3212	Nesodden	5059	Orkland		
3214	Frogn	5027	Midtre Gauldal		
3216	Vestby	5054	Indre Fosen		
3218	Ås				
3220	Enebakk	Region Nord-Jæren		Grenland	
3222	Lørenskog	1103	Stavanger	4001	Porsgrunn
3224	Rælingen	1108	Sandnes	4003	Skien
3226	Aurskog-Høland	1124	Sola	4010	Siljan
3228	Nes	1127	Randaberg	4012	Bamble
3230	Gjerdrum	1119	Hå		
3232	Nittedal	1120	Klepp		
3238	Nannestad	1121	Time		
3240	Eidsvoll	1122	Gjesdal		
3242	Hurdal	1130	Strand		
3207	Nordre Follo				
Bergensregionen		Tromsø			
4601	Bergen	5501	Tromsø		
4624	Bjørnafjorden				
4626	Øygarden				
4627	Askøy	Nedre Glomma			
4631	Alver	3105	Sarpsborg		
4621	Voss	3107	Fredrikstad		
4623	Samnanger				
4628	Vaksdal				
4630	Osterøy				
4632	Austrheim				

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

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

Tabell 2: Kommuneoversikt for byvekstavtaleområder

Oslo-området	Bergens-området	Nord-Jæren
K-0301 Oslo	K-4601 Bergen	K-1103 Stavanger
K-3216 Vestby	K-4624 Bjørnafjorden	K-1108 Sandnes
K-3207 Nordre Follo	K-4626 Øygarden	K-1124 Sola
K-3218 Ås	K-4627 Askøy	K-1127 Randaberg
K-3022 Frogn	K-4631 Alver	
K-3023 Nesodden		
K-3024 Bærum		
K-3025 Asker		
K-3026 Aurskog-Høland		
K-3027 Rælingen		
K-3028 Enebakk		
K-3029 Lørenskog		
K-3030 Lillestrøm	Trondheims-området	Tromsø
K-3031 Nittedal	K-5001 Trondheim	K-5501 Tromsø
K-3032 Gjerdrum	K-5028 Melhus	
K-3033 Ullensaker	K-5029 Skaun	Nedre Glomma
K-3034 Nes	K-5031 Malvik	K-3105 Sarpsborg
K-3035 Eidsvoll	K-5035 Stjørdal	K-3107 Fredrikstad
K-3036 Nannestad	K-5059 Orkland	
K-3037 Hurdal		

For ordens skyld så nevner vi at **byvekstavtaleområdet** Oslo-området, er identisk med **tilleggsutvalsregionen** Oslo-området. Det samme gjelder Tromsø og Nedre Glomma. Nedre Glomma er ny som byvekstavtaleområde i 2024.

For resterende byvekstavtaleområder (Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren) inngår færre kommuner i avtaleområdet enn i tilleggsutvalsregionene.

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

INNHold

Forord	1
Figurregister	6
Tabellregister	9
Oppsummering	10
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	15
Bakgrunn og formål	15
Hva defineres som en reise?	15
Daglige reiser.....	16
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	17
Intervjuopplegg	17
Spørreskjema	18
Stedfesting, reisetid og -avstand	19
Datagrunnlag og utvalg.....	20
Respons og vekting	23
Presentasjon av resultater i denne rapporten	24
Kapittel 3: Tilgang til bil og andre transportmidler	25
Andel med førerkort	25
Andel som eier/disponerer bil	27
Antall biler husholdningen disponerer	29
Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen	30
Andre transportmidler man eier/disponerer	32
Kapittel 4: Tilgang til parkeringsplass	33
Tilgang til parkeringsplass nær bolig	33
Avstand til parkeringsplass	35
Kapittel 5: Tilgang til kollektivtilbud	36
Kapittel 6: Bevegelsesutfordringer	37
Andel med bevegelsesutfordringer.....	37
Hvilke transportmidler man har utfordringer med	39

Kapittel 7: Daglige reiser	40
<hr/>	
Antall daglige reiser	40
Kapittel 8: Transportmiddelbruk	42
<hr/>	
Kapittel 9: Ulike reiseformål	45
<hr/>	
Reiser til/fra arbeid.....	45
Til/fra skole	49
Tjenestereiser	52
Handle- og servicereiser.....	55
Omsorgs- og følgereiser	58
Besøksreiser	61
Fritidsreiser	64
Kapittel 10: Byvekstvtaleområdene	68
<hr/>	
Oslo-området	70
Bergens-området	78
Trondheims-området	86
Nord-Jæren.....	94
Tromsø.....	102
Nedre Glomma	110

FIGURREGISTER

Figur 1: Eksempel reiseregistrering.....	16
Figur 2: Andel med førerkort for bil.....	25
Figur 3: Andel med førerkort for bil (2018-2024).....	26
Figur 4: Eier eller disponerer bil.....	27
Figur 5: Andel som eier/disponerer bil (2018-2024).....	28
Figur 6: Antall biler i husholdningen.....	29
Figur 7: Tilgang til egen bil på reisedagen.....	30
Figur 8: Tilgang til bil hele dagen (2018-2024).....	31
Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler i tillegg til bil.....	32
Figur 10: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig.....	33
Figur 11: Tilgang til parkeringsplass (2018-2024).....	34
Figur 12: Avstand til parkeringen fra boligen.....	35
Figur 13: Tilgang til kollektivtransport.....	36
Figur 14: Andel med bevegelsesutfordringer.....	37
Figur 15: Andel som har bevegelsesproblemer (2018-2024).....	38
Figur 16: Transportmidler som gir utfordringer (blant de som har bevegelsesproblemer).....	39
Figur 17: Antall daglige reiser.....	40
Figur 18: Antall daglige reiser (2018-2024).....	41
Figur 19: Transportmiddelfordeling.....	42
Figur 20: Transportmiddelfordeling per kollektivtrafikktype.....	43
Figur 21: Reiselengde i km.....	44
Figur 22: Transportmiddel til/fra arbeid.....	45
Figur 23: Kollektivt transportmiddel til/fra arbeid.....	46
Figur 24: Reiselengde i strekning til/fra arbeid.....	47
Figur 25: Reiselengde i tid til/fra arbeid.....	48
Figur 26: Transportmiddel til/fra skole.....	49
Figur 27: Reiselengde i strekning til/fra skole.....	50
Figur 28: Reiselengde i tid til/fra skole.....	51
Figur 29: Transportmiddel ved tjenestereiser.....	52
Figur 30: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser.....	53
Figur 31: Reiselengde i tid ved tjenestereiser.....	54
Figur 32: Transportmiddel ved handle-/servicereiser.....	55
Figur 33: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser.....	56
Figur 34: Reiselengde i minutter til/fra handle-/servicereiser.....	57
Figur 35: Transportmiddel ved omsorgs-/følgereiser.....	58
Figur 36: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser.....	59
Figur 37: Reiselengde i minutter til/fra omsorgs-/følgereiser.....	60
Figur 38: Transportmiddel ved besøksreiser.....	61
Figur 39: Reiselengde i strekning ved besøksreiser.....	62
Figur 40: Reiselengde i tid ved besøksreiser.....	63
Figur 41: Transportmiddel ved fritidsreiser.....	64
Figur 42: Kollektivtransportmiddel til/fra fritidsreise.....	65
Figur 43: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser.....	66
Figur 44: Reiselengde i tid ved fritidsreiser.....	67
Figur 45: Andel med førerkort, 2024.....	70
Figur 46: Andel med førerkort, Oslo-området 2020-2024.....	70
Figur 47: Andel som eier/disponerer bil, 2024.....	71
Figur 48: Andel som eier/disponerer bil, Oslo-området 2020-2024.....	71
Figur 49: Parkeringsplass ved bolig, 2024.....	72
Figur 50: Parkeringsplass ved bolig, Oslo-området 2019-2024.....	72
Figur 51: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024.....	73

Figur 52: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Oslo-området 2020-2024	73
Figur 53: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024	74
Figur 54: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Oslo-området 2020-2024	74
Figur 55: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024.....	75
Figur 56: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Oslo-området 2020-2024.....	75
Figur 57: Antall daglige reiser, 2024.....	76
Figur 58: Antall daglige reiser, Oslo-området 2020-2024	76
Figur 59: Transportmiddelfordeling, 2024	77
Figur 60: Transportmiddelfordeling, Oslo-området 2020-2024	77
Figur 61: Andel med førerkort, 2024	78
Figur 62: Andel med førerkort, Bergens-området 2020-2024	78
Figur 63: Andel som eier/disponerer bil, 2024.....	79
Figur 64: Andel som eier/disponerer bil, Bergens-området 2020-2024	79
Figur 65: Parkeringsplass ved bolig, 2024	80
Figur 66: Parkeringsplass ved bolig, Bergens-området 2020-2024.....	80
Figur 67: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024.....	81
Figur 68: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Bergens-området 2020-2024	81
Figur 69: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024	82
Figur 70: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Bergens-området 2020-2024	82
Figur 71: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024.....	83
Figur 72: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Bergens-området 2020-2024.....	83
Figur 73: Antall daglige reiser, 2024.....	84
Figur 74: Antall daglige reiser, Bergens-området 2020-2024	84
Figur 75: Transportmiddelfordeling, 2024	85
Figur 76: Transportmiddelfordeling, Bergens-området 2020-2024	85
Figur 77: Andel med førerkort, 2024	86
Figur 78: Andel med førerkort, Trondheims-området 2020-2024.....	86
Figur 79: Andel som eier/disponerer bil, 2024.....	87
Figur 80: Andel som eier/disponerer bil, Trondheims-området 2020-2024.....	87
Figur 81: Parkeringsplass ved bolig, 2024	88
Figur 82: Parkeringsplass ved bolig, Trondheims-området 2020-2024	88
Figur 83: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024.....	89
Figur 84: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Trondheims-området BVA 2020-2024	89
Figur 85: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024	90
Figur 86: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Trondheims-området 2020-2024.....	90
Figur 87: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024.....	91
Figur 88: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Trondheims-området 2020-2024	91
Figur 89: Antall daglige reiser, 2024.....	92
Figur 90: Antall daglige reiser, Trondheims-området 2020-2024.....	92
Figur 91: Transportmiddelfordeling, 2024	93
Figur 92: Transportmiddelfordeling, Trondheims-området 2020-2024.....	93
Figur 93: Andel med førerkort, 2024	94
Figur 94: Andel med førerkort, Nord-Jæren 2020-2024.....	94
Figur 95: Andel som eier/disponerer bil, 2024.....	95
Figur 96: Andel som eier/disponerer bil, Nord-Jæren 2020-2024.....	95
Figur 97: Parkeringsplass ved bolig, 2024	96
Figur 98: Parkeringsplass ved bolig, Nord-Jæren 2020-2024.....	96
Figur 99: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024.....	97
Figur 100: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Nord-Jæren 2020-2024.....	97
Figur 101: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024.....	98

Figur 102: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Nord-Jæren 2020-2024.....	98
Figur 103: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024.....	99
Figur 104: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Nord-Jæren 2020-2024.....	99
Figur 105: Antall daglige reiser, 2024.....	100
Figur 106: Antall daglige reiser, Nord-Jæren 2020-2024.....	100
Figur 107: Transportmiddelfordeling, 2024.....	101
Figur 108: Transportmiddelfordeling, Nord-Jæren 2020-2024.....	101
Figur 109: Andel med førerkort, 2024.....	102
Figur 110: Andel med førerkort, Tromsø 2020-2024.....	102
Figur 111: Andel som eier/disponerer bil, 2024.....	103
Figur 112: Andel som eier/disponerer bil, Tromsø 2020-2024.....	103
Figur 113: Parkeringsplass ved bolig, 2024.....	104
Figur 114: Parkeringsplass ved bolig, Tromsø 2020-2024.....	104
Figur 115: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024.....	105
Figur 116: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Tromsø 2020-2024.....	105
Figur 117: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024.....	106
Figur 118: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Tromsø 2020-2024.....	106
Figur 119: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024.....	107
Figur 120: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Tromsø 2020-2024.....	107
Figur 121: Antall daglige reiser, 2024.....	108
Figur 122: Antall daglige reiser, Tromsø 2020-2024.....	108
Figur 123: Transportmiddelfordeling, 2024.....	109
Figur 124: Transportmiddelfordeling, Tromsø 2020-2024.....	109
Figur 125: Andel med førerkort, 2024.....	110
Figur 126: Andel med førerkort, Nedre Glomma 2020-2024.....	110
Figur 127: Andel som eier/disponerer bil, 2024.....	111
Figur 128: Andel som eier/disponerer bil, Nedre Glomma 2020-2024.....	111
Figur 129: Parkeringsplass ved bolig, 2024.....	112
Figur 130: Parkeringsplass ved bolig, Nedre Glomma 2020-2024.....	112
Figur 131: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024.....	113
Figur 132: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Nedre Glomma 2020-2024.....	113
Figur 133: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024.....	114
Figur 134: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Nedre Glomma 2020-2024.....	114
Figur 135: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024.....	115
Figur 136: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Nedre Glomma 2020-2024.....	115
Figur 137: Antall daglige reiser, 2024.....	116
Figur 138: Antall daglige reiser, Nedre Glomma 2020-2024.....	116
Figur 139: Transportmiddelfordeling, 2024.....	117
Figur 140: Transportmiddelfordeling, Nedre Glomma 2020-2024.....	117

TABELLREGISTER

<i>Tabell 1: Kommuneoversikt for tilleggsutvalg</i>	2
<i>Tabell 2: Kommuneoversikt for byvekstvtaleområder</i>	3
<i>Tabell 3: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå</i>	20
<i>Tabell 4: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2024</i>	21
<i>Tabell 5: Utvalg og utvalgsfordeling byregioner, 2024</i>	22
<i>Tabell 6: Respons i RVU 1985 - 2024. Prosent og lineær trend</i>	23

OPPSUMMERING

Kapittel 3: Tilgang til bil og andre transportmidler

ANDEL MED FØRERKORT

- 90 prosent har førerkort for bil. I Grenland ser vi størst andel førerkortinnehavere med 92 prosent. I Oslo-området er andelen minst med 86 prosent.
- Andelen i befolkningen med førerkort er stabil over tid. Det er ingen store endringer fra fjoråret.

ANDEL SOM EIER/DISPONERER BIL

- 83 prosent av befolkningen over 18 år disponerer bil. I Grenland er andelen størst med 91 prosent. Andelen er minst i Oslo-området med 74 prosent, og dernest i Trondheimsregionen hvor andelen er 78 prosent.
- Bilhold svinger noe fra år til år, men forholder seg nokså stabilt.

ANTALL BILER HUSHOLDNINGEN DISPONERER

- De ulike regionene gjenspeiler i store trekk nasjonal fordeling av antall biler disponert i husholdninger. Andelen som eier tre eller flere biler er størst i Nedre Glomma, med elleve prosent. I Tromsø eier 54 prosent én bil, tolv prosentpoeng større andel enn landssnittet.

TILGANG TIL Å BRUKE BIL TIL EGEN KJØRING PÅ REISEDAGEN

- 84 prosent har tilgang til å bruke bil til egen kjøring på en gitt reisedag. I Grenland, Buskerudbyen og Nedre Glomma gjelder dette 88 prosent av befolkningen. I Oslo-området er andelen minst på 80 prosent, og dernest Bergensregionen, Trondheimsregionen og Tromsø på 82 prosent.
- Tilgang til bil på en gitt reisedag har gått nedover etter 2021, men utviklingen stabiliserer seg og er liten det siste året. Vi ser stabilitet eller svak oppgang fra 2023 i de ulike områdene.

ANDRE TRANSPORTMIDLER MAN EIER/DISPONERER

- Rundt 60 prosent av befolkningen har tilgang på vanlig sykkel i alle regioner. Bergensregionen skiller seg ut med en mindre andel på 48 prosent. Vi finner størst grad av elsykkelhold i Region Nord-Jæren og Buskerudbyen med 25 prosent. I Region Nord-Jæren disponerer åtte prosent bysykkel.

Kapittel 4: Tilgang til parkeringsplass

TILGANG TIL PARKERINGSPLASS NÆR BOLIG

- Tilgang til parkeringsplass ved bolig er svært høy i alle regioner. I Oslo-området er andelen 92 prosent, og i Bergensregionen 93 prosent, som er lavest tilgang blant områdene. Tromsø, Buskerudbyen og Grenland er regionene med høyest grad av tilgang, her er andelen 98 prosent.
- Tilgang på parkeringsplass ved bolig er stabil over tid. I Bergensregionen og i Buskerudbyen har andelen gått opp to prosentpoeng fra 2023.

AVSTAND TIL PARKERINGSPLASS

- Parkeringsplassen man har tilgang på er stort sett under 50 meter fra egen bolig. I Nedre Glomma har 97 prosent parkeringsplassen under 50 meter fra egen bolig. I Oslo-området er denne andelen 84 prosent, som er minst av alle regionene.

Kapittel 5: Tilgang til kollektivtilbud

- Distribusjonen av kollektivtilgang varierer stort med geografi. Tilgangen er relativt god i de største regionene Oslo-området, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Region Nord-Jæren og Tromsø. Her har minst 72 prosent av befolkningen god eller svært god tilgang.
- I Nedre Glomma ser vi dårligst kollektivtilgang, etterfulgt av Buskerudbyen. I Nedre Glomma har 30 prosent dårlig eller svært dårlig tilgang. I Buskerudbyen er andelen 27 prosent.

Kapittel 6: Bevegelsesutfordringer

ANDEL MED BEVEGELSESFORDRINGER

- 10 prosent har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. I Nedre Glomma er andelen størst på 13 prosent.
- Andelen med bevegelsesproblemer øker sakt fra fjoråret. Nedre Glomma har størst utvikling med en vekst på 2 prosentpoeng.

HVILKE TRANSPORTMIDLER MAN HAR UTFORDRINGER MED

- Ved bevegelsesutfordringer er det i størst grad problemer med å gå, etterfulgt av å sykle. Distribusjonen er relativt lik på tvers av områder.

Kapittel 7: Daglige reiser

ANTALL DAGLIGE REISER

- Vi foretar i størst grad én til to reiser daglig. I Nedre Glomma er det 25 prosent som ikke foretar noen reiser i det hele tatt på en dag, som er større andel enn i andre områder.
- Gjennomsnittlig antall reiser per dag viser ingen store bevegelser fra fjoråret, med unntak av i Nedre Glomma. Her har snittet falt med 0,3.

Kapittel 8: Transportmiddelbruk

TRANSPORTMIDDELBRUK

- Bil som fører er transportmiddelet som benyttes ved størst andel reiser i alle regioner. I Nedre Glomma foretas 62 prosent av reisene med bil som fører, og 61 prosent i Grenland. Til sammenligning er andelen 33 prosent i Oslo-området. I Oslo-området ser vi større andel reiser foretatt til fots og med sykkel enn ellers i landet. I Nedre Glomma og Grenland er sykkelbruk lav som hovedtransportmiddel ved reiser, på henholdsvis fem og fire prosent.

KOLLEKTIVT TRANSPORTMIDDEL

- Størst andel kollektivreiser foretas med buss som transportmiddel på landsbasis og de fleste regioner. Unntaket er Buskerudbyen der større andel kollektivreiser foretas med tog enn buss. I Oslo-området følger t-banereiser tett på buss som det nest mest forekommende transportmiddelet ved kollektivreiser. Buskerudbyen har størst andel togreiser med 47 prosent. I Nedre Glomma har størst andel ferje/båtreiser med ti prosent.

REISELENGDE I STREKNING

- Reiselengde er distribuert godt. På nasjonalt nivå og i de største regionene er størst andel reiser 1- 2,9 km lange. I Tromsø er like mange reiser 5 – 9,9 km. I Grenland er størst andel reiser 5 – 9,9 km lange. I Nedre Glomma er størst andel reiser 20 km eller lengre. Oslo-området og Trondheimsregionen har størst andel reiser under 1 km, henholdsvis 17 og 16 prosent.

Kapittel 9: Ulike reiseformål

REISER TIL/FRA ARBEID

- Vi bruker i størst grad bil til og fra jobb. I Nedre Glomma foretas til sammen 78 prosent av arbeidsreiser med bil som fører eller passasjer. I Oslo-området er kollektivandelen størst blant områdene. Her bruker vi buss ved 36 prosent av arbeidsreiser. I Tromsø ser vi størst til fots-andel med 20 prosent. Buss er det mest brukte transportmiddelet ved arbeidsreiser på nasjonalt nivå.

- Buss er det mest brukte kollektivtransportmiddelet ved arbeidsreiser på nasjonalt nivå. I Tromsø brukes nesten utelukkende buss ved kollektivreiser til og fra arbeid, med 96 prosent. I Oslo-området er det t-bane som benyttes ved flest kollektivreiser. I Buskerudbyen brukes tog i noe større grad enn buss til og fra arbeid, med 47 mot 45 prosent.
- Flest arbeidsreiser er 20 km eller lengre på nasjonalt nivå. Det samme gjelder Oslo-området, Nedre Glomma og Buskerudbyen. I Tromsø ser vi større andel kortere arbeidsreiser. Åtte prosent av arbeidsreisene er under 1 km lange. Til sammen er 46 prosent av arbeidsreiser under 5 km i Tromsø, og 41 prosent av reisene i Trondheimsregionen.
- I Tromsø ser vi størst andel korte arbeidsreiser i varighet. 59 prosent av reisene er under 20 minutter lange. I Oslo-området er 68 prosent av arbeidsreiser over 20 minutter lange. I Nedre Glomma og Buskerudbyen ser vi størst andel reiser som er 60 minutter eller lengre, med andeler på tolv prosent.

TIL/FRA SKOLE

- 41 prosent av skolereiser foretas med kollektivtransport. I Bergensregionen er andelen kollektivreiser størst med 57 prosent, og i Nedre Glomma er andelen lavest på 21 prosent. I Nedre Glomma og Grenland ser vi større andeler skolereiser med bil, enten som fører eller passasjer. I Nedre Glomma er andelen bilreiser til sammen 38 prosent, og i Grenland er andelen 33 prosent. Mange skolereiser foretas også til fots. I Oslo-området er andelen 37 prosent, og i Trondheimsregionen og Buskerudbyen 37 prosent.
- Majoriteten av skolereiser er under fem kilometer lange. I Trondheimsregionen utgjør dette 71 prosent av reiser. I Bergensregionen er 12 prosent av skolereiser 20 km eller lengre.
- I alle regioner er størst andel skolereiser mellom 10 og 19 minutter i varighet, med unntak av Buskerudbyen der større andel reiser er 20-29 minutter lange. I Nedre Glomma er 59 prosent av skolereiser under 20 minutter lange. I Bergensregionen er 56 prosent skolereiser over 20 minutter lange.

TJENESTEREISER

- Flest tjenestereiser foretas med bil både på nasjonalt nivå og i byområdene. I Nedre Glomma ser vi flest bilreiser der disse utgjør til sammen 79 prosent, enten som fører eller passasjer. I Oslo-området er andelen lavest på 38 prosent. I Oslo-området ser vi størst andeler reiser både til fots med 20 prosent og kollektivt med 27 prosent blant områdene.
- På nasjonalt nivå er størst andel tjenestereiser 20 km eller lengre. I Tromsø ser vi større andel kortere reiser enn i øvrige regioner. Her er størst enkeltandel reiser i intervallet 3 - 4,9 km, og 49 prosent av reisene er under fem kilometer lange.
- I Tromsø varer størst andel tjenestereiser under 20 minutter blant regionene, med 55 prosent. I Oslo-området og Buskerudbyen ser vi med 63 prosent størst andeler reiser med varighet over 20 minutter.

HANDLE- OG SERVICEREISER

- Majoriteten av handle- og servicereiser foretas med bil. I Nedre Glomma og Grenland ser vi høyest andel bilbruk. 84 prosent av reisene i begge disse regionene foretas med bil enten som fører eller passasjer. I Oslo-området skjer 34 prosent av reisene til fots.
- Over halvparten av handle- og servicereiser er under fem kilometer lange. Fra 53 prosent i Nedre Glomma, til 67 prosent i Oslo-området. I Nedre Glomma er 18 prosent av reisene 20 km eller lengre.
- Handle- og servicereiser er i stor grad korte. På nasjonalt nivå er 37 prosent av reisene under ti minutter lange. I Nedre Glomma ser vi størst andel reiser av varighet over 20 minutter, til sammen 42 prosent.

OMSORGS- OG FØLGEREISER

- Ved omsorgs- og følgereiser bruker vi stort sett bil, enten som fører eller passasjer. I Nedre Glomma utgjør dette til sammen 92 prosent av reisene. I Oslo-området er andelen lavest på 65 prosent. I Oslo-området foretar vi 23 prosent av reisene til fots.
- Reisestrekning ved omsorgs- og følgereiser varierer. I Nedre Glomma og Buskerudbyen ser vi høyest forekomst av reiser på 20 km eller lengre, med 16 prosent. I Oslo-området er 23 prosent av reisene under 1 km lange.
- Størsteparten av reisene er under 20 minutter lange av varighet. Fra 61 prosent i Nedre Glomma til 73 prosent i Trondheimsregionen.

BESØKSREISER

- Ved besøksreiser reiser større andel med bil som passasjer enn ved øvrige reiseformål. Bil benyttes ved majoriteten av besøksreiser. I Oslo-området er bilbruk lavest og utgjør 53 prosent. Kollektivandelen i Oslo-området er 21 prosent. I Nedre Glomma er bilbruk høyest på 85 prosent.
- Over halvparten av besøksreiser er over fem kilometer lange. Fra 52 prosent i Trondheimsregionen til 64 prosent i Nedre Glomma.
- Besøksreiser varer oftest mellom 10-19 minutter. I Buskerudbyen ser vi størst andel besøksreiser som varer 60 minutter eller lengre, med 16 prosent.

FRITIDSREISER

- 40 prosent av fritidsreiser på nasjonalt nivå foretar vi til fots. I Oslo-området er andelen 46 prosent, og i Nedre Glomma 30 prosent. I Grenland og Nedre Glomma ser vi større andeler bilbruk ved fritidsreiser.
- Av fritidsreiser som foretas med kollektivtransport er flest av disse med buss, med unntak av i Oslo-området der bussandelen på 32 prosent overgås av t-baneandelen på 34 prosent. I Tromsø er bussandelen på 80 prosent, og i Trondheimsregionen 79 prosent.
- I Buskerudbyen er 20 prosent av fritidsreiser 20 km eller lengre. I Oslo-området er 16 prosent under 1 km lange.
- Reisevarighet varierer, men størst andel fritidsreiser varer mellom 10-19 minutter.

KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985, og siden den gang er den gjennomført i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009, 2013/2014, og årlig fra og med 2016.

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

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 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 trafiksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske regioner.

Hva defineres som en reise?

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

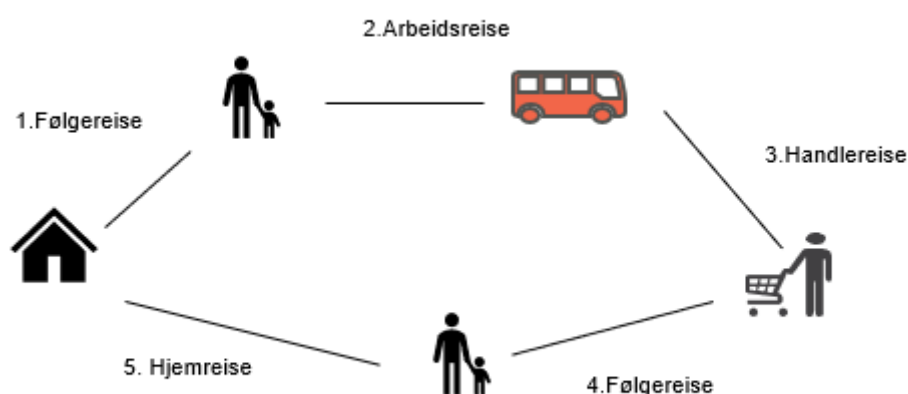
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

Daglige reiser

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

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

Figur 1: Eksempel reiseregistrering



Når man går hjemmefra om morgenen for å levere i barnehagen og så drar videre derfra til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter den definisjonen som brukes i RVUfd: En følgerreise (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 årsett med data som 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
 - Vinterdekktype på 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.
 - Gjøre mål, 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 3: 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 regionene.

I datamaterialet for RVU 2024 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/regioner. Sammensetningen av utvalg i RVU 2024 er vist i tabell 2. Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom regionene med tilleggsutvalg og de uten. **Antall intervju** per region er summen av tilleggsutvalg og andel av nasjonalt utvalg. (Isolert så utgjør nasjonalt utvalg 2412 respondenter.)

Tabell 4: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2024

Områder med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2024	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Bergensregionen	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%
Region Nord-Jæren	9	301960	5045	1.67%
Oslo-området	20	1225067	8063	0.66%
Resten av Østfold	8	71783	780	1.09%
Tromsø	1	68344	2450	3.58%
Trondheimsregionen	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 regionene med tilleggsutvalg analyseres separat. Regioner uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. De inkluderes fortrinnsvis i nasjonale tall.

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

I denne rapporten presenteres tall for åtte regioner, som alle var dekket av tilleggsutvalg. Som nevnt innledningsvis hadde ikke Kristiansand tilleggsutvalg i 2024, derfor inngår ikke denne regionen i 2024-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt. Det presiseres også at regionene i denne rapporten ikke er sammenfallende med byvekstavtaleområdene. Nedenfor er det presentert en oversikt over kommuner

som inngår i de respektive regionene. I tillegg er det i til kapittel 10 tatt inn noen sentrale resultater, for de 6 byvekstavtaleområdene vi har datagrunnlag for.

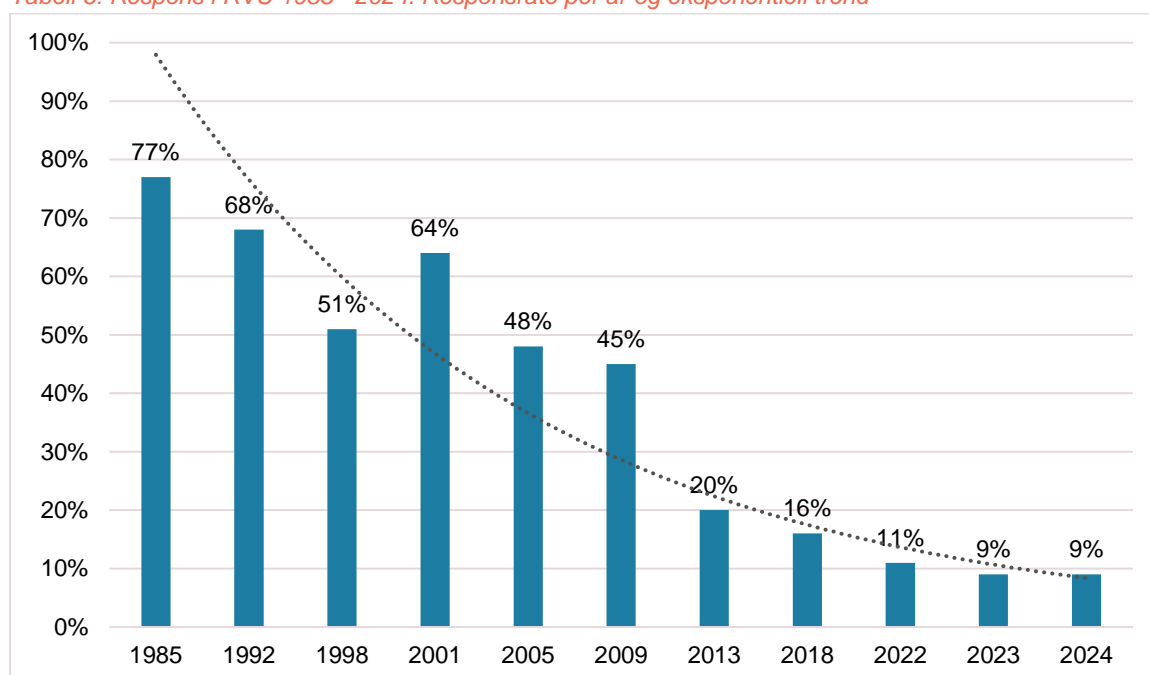
Tabell 5: Utvalg og utvalgsfordeling byregioner, 2024

Regioner med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Med nasjonalt utvalg
Oslo-området	20	8063
Bergensregionen	10	5812
Trondheimsregionen	8	5276
Region Nord-Jæren	9	5045
Tromsø	1	2450
Buskerudbyen	4	2419
Grenland	4	2025
Nedre Glomma	2	1688
Sum	58	32778

Respons og vekting

For RVU 2020 ble det ikke presentert en samlet responsrate i og med at gjennomføring er levert av 2 forskjellige leverandører. I 2021 ble det heller ikke presentert responsrater, da det ble benyttet to ulike metoder for datainnsamling gjennom året. For 2022 derimot ble det registrert en responsrate på 11 prosent. I 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 6: Respons i RVU 1985 - 2024. Responsrate per år og eksponentiell trend



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

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

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

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

Dataene er vektet på følgende variabler

- kjønn
- alder
- geografi
- reisedag

Resultatene som er vist i kapittel 3-9 er vektet med nasjonal vekt. Denne vekten har en finmasket geografisk inndeling, slik gjør at det er mulig å bruke vekten for å sammenligne mindre geografiske regioner som eksempelvis byregioner eller andre tilleggsutvalgsregioner. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av geografiske enheter **innenfor tilleggsutvalgsregioner**, som hovedregel vil kreve en tilpasset vektmodell for den regionen en ønsker å analysere.

Resultatene for byvekstavgiftene som er vist i kapittel 10, er vektet med egne regionale vekter for hver region.

Detaljer rundt vektingen er beskrevet i eget dokumentasjonsnotat.

Presentasjon av resultater i denne rapporten

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

Data fra 2020, 2021, 2022, 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.

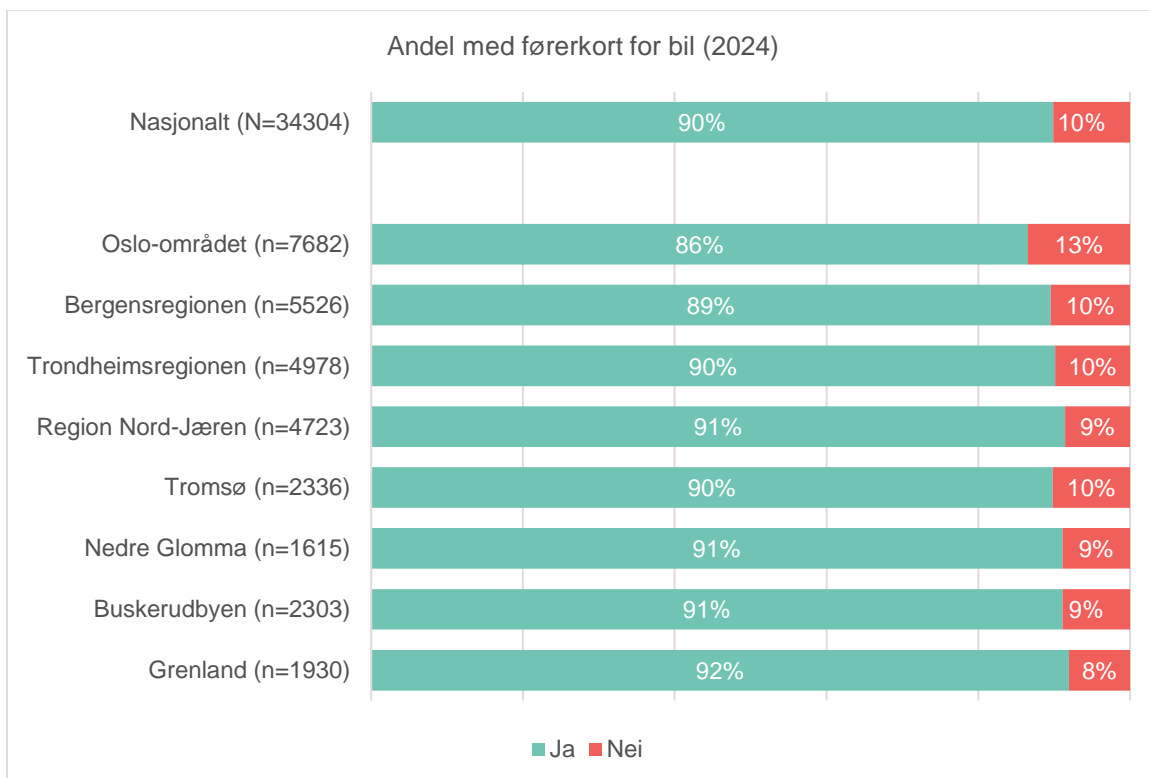
All grafikk er tydelig markert med kilder. Alle data er godkjent av RVU-gruppa.

KAPITTEL 3: TILGANG TIL BIL OG ANDRE TRANSPORTMIDLER

Andel med førerkort

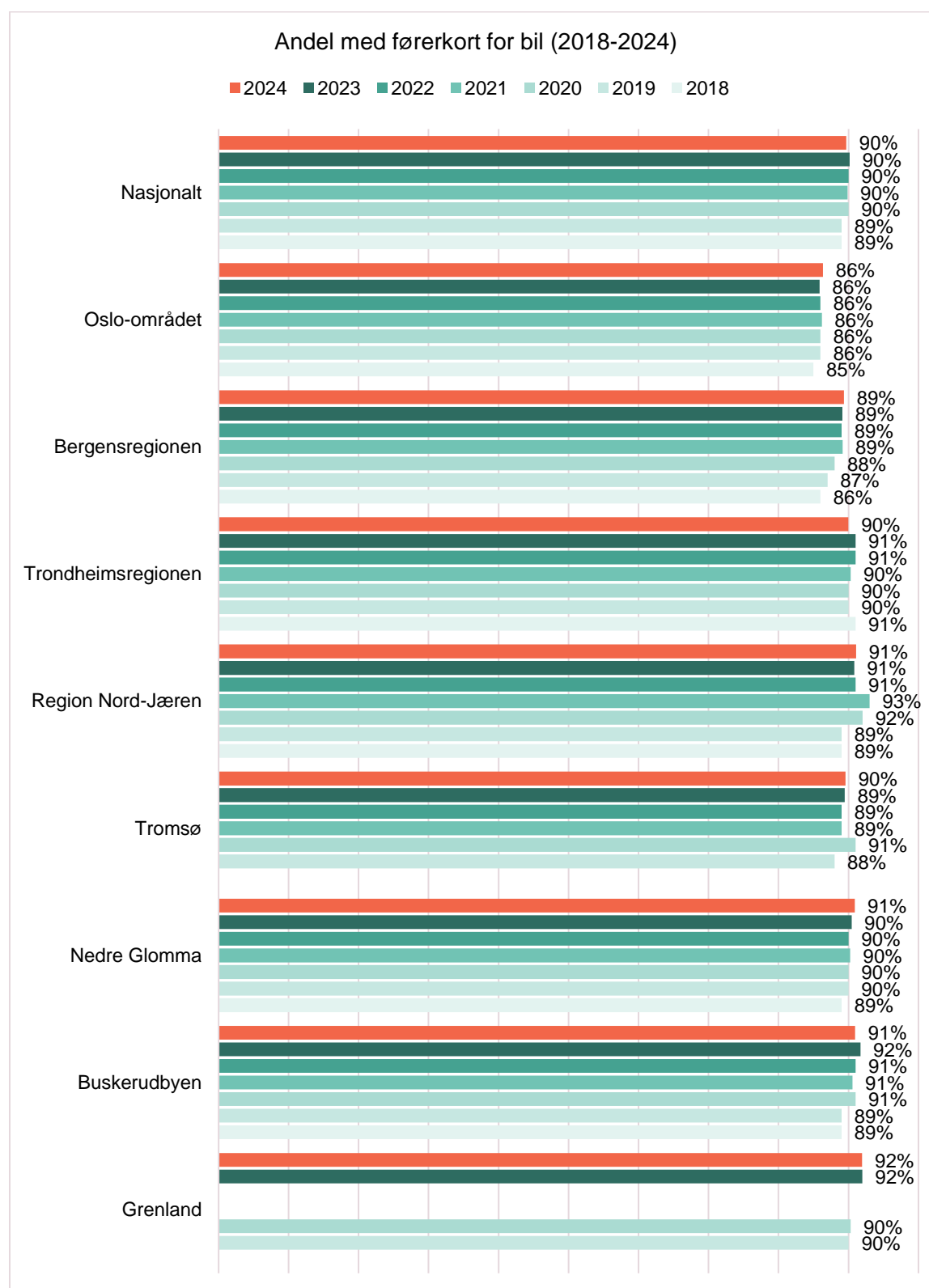
90 prosent har førerkort for bil. I Grenland ser vi størst andel førerkortinnehavere med 92 prosent. I Osloområdet er andelen minst med 86 prosent.

Figur 2: Andel med førerkort for bil



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

Figur 3: Andel med førerkort for bil (2018-2024)



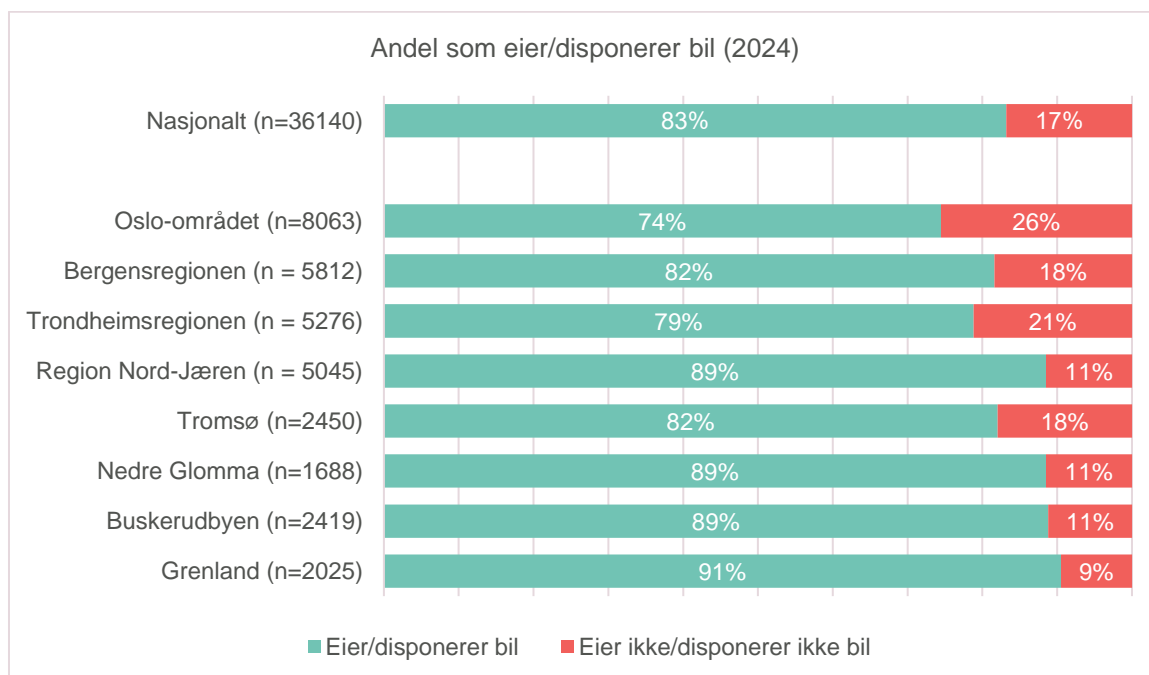
Grenland hadde ikke tilleggsutvalg i 2021-2022, og har derfor ikke tilstrekkelig datagrunnlag i de to årene.

Andel som eier/disponerer bil

83 prosent av befolkningen over 18 år disponerer bil.

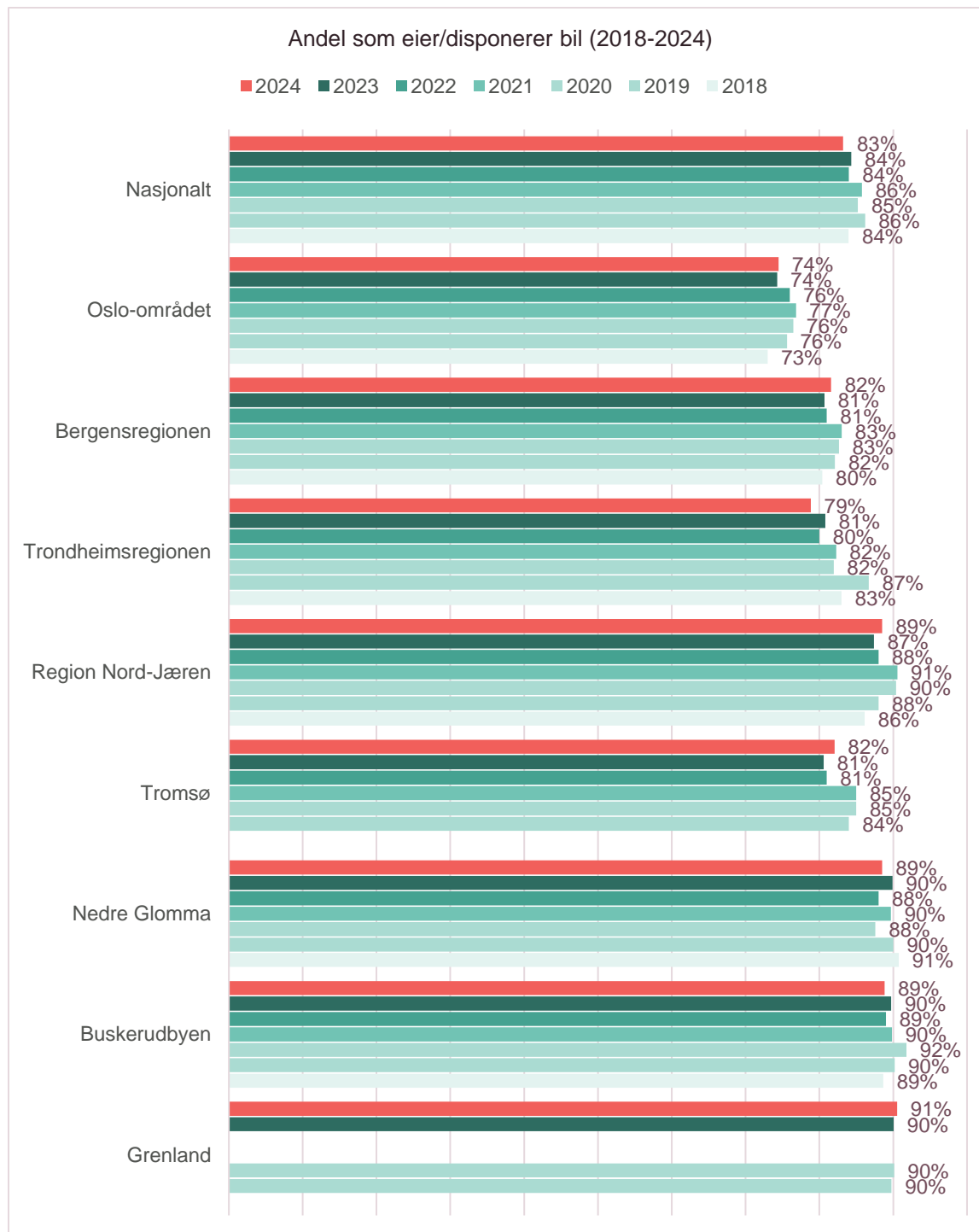
I Grenland er andelen størst med 91 prosent. Andelen er minst i Oslo-området med 74 prosent, og dernest i Trondheimsregionen hvor andelen er 79 prosent.

Figur 4: Eier eller disponerer bil



Bilhold svinger noe fra år til år, men forholder seg nokså stabilt.

Figur 5: Andel som eier/disponerer bil (2018-2024)



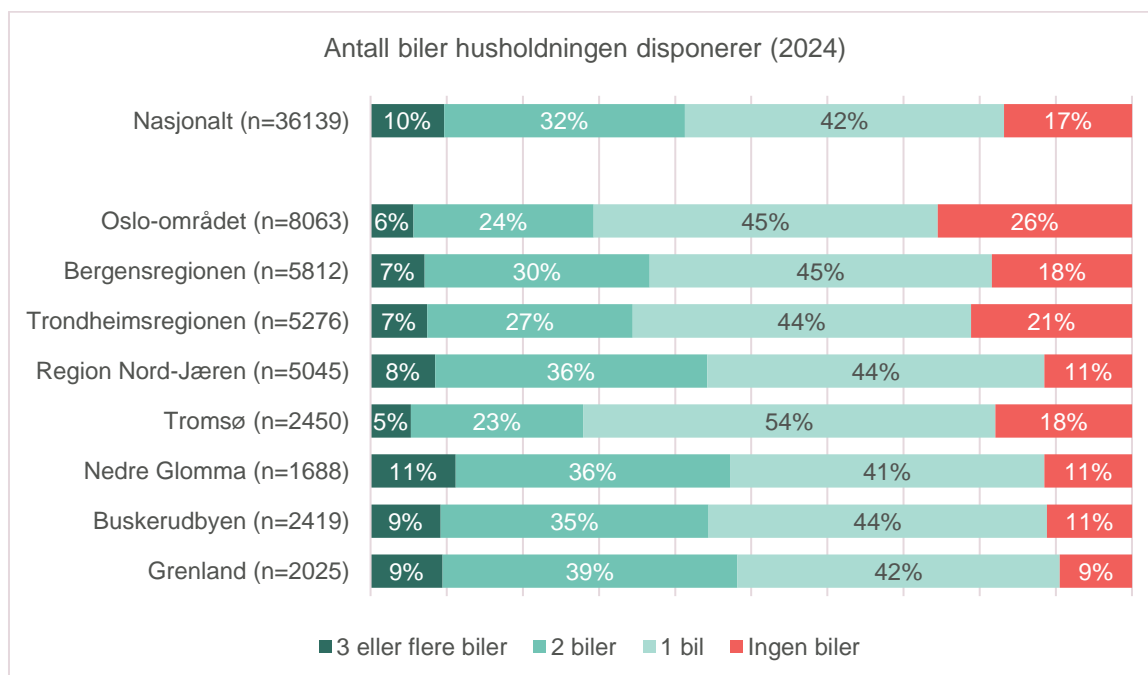
Grenland hadde ikke tilleggskvalg i 2021-2022, og har derfor ikke tilstrekkelig datagrunnlag i de to årene.

Antall biler husholdningen disponerer

De ulike regionene gjenspeiler i store trekk nasjonal fordeling av antall biler disponert i husholdninger.

Andelen som eier tre eller flere biler er størst i Nedre Glomma, med elleve prosent. I Tromsø eier 54 prosent én bil, tolv prosentpoeng større andel enn landsnittet.

Figur 6: Antall biler i husholdningen

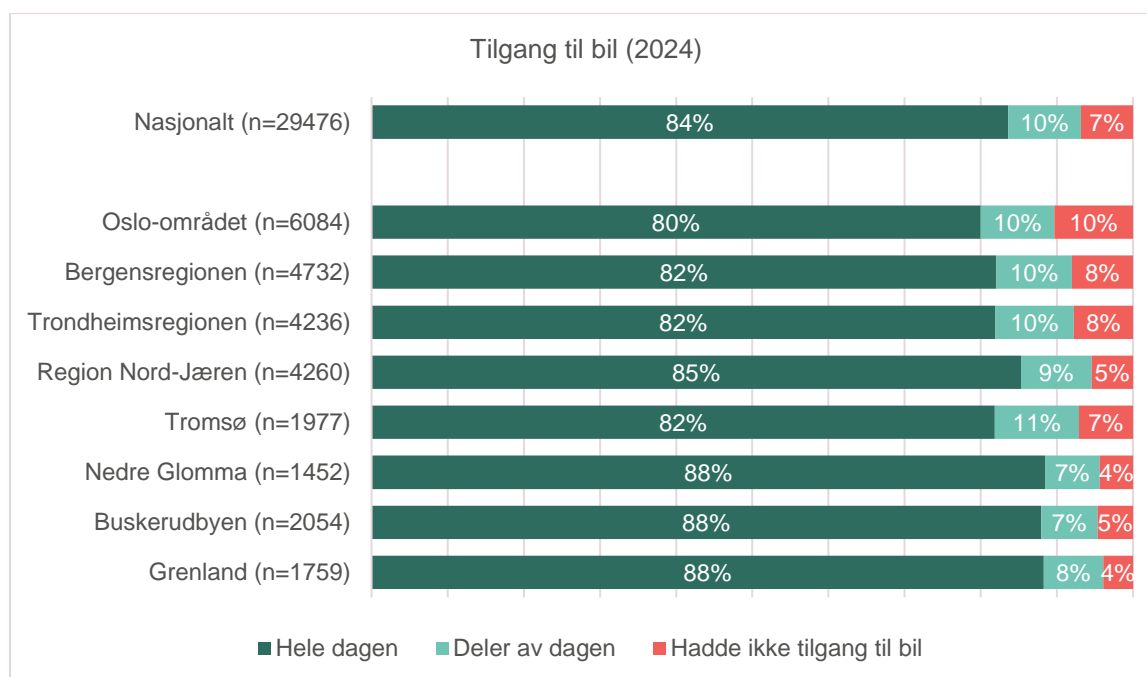


Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen

84 prosent har tilgang til å bruke bil til egen kjøring på en gitt reisedag.

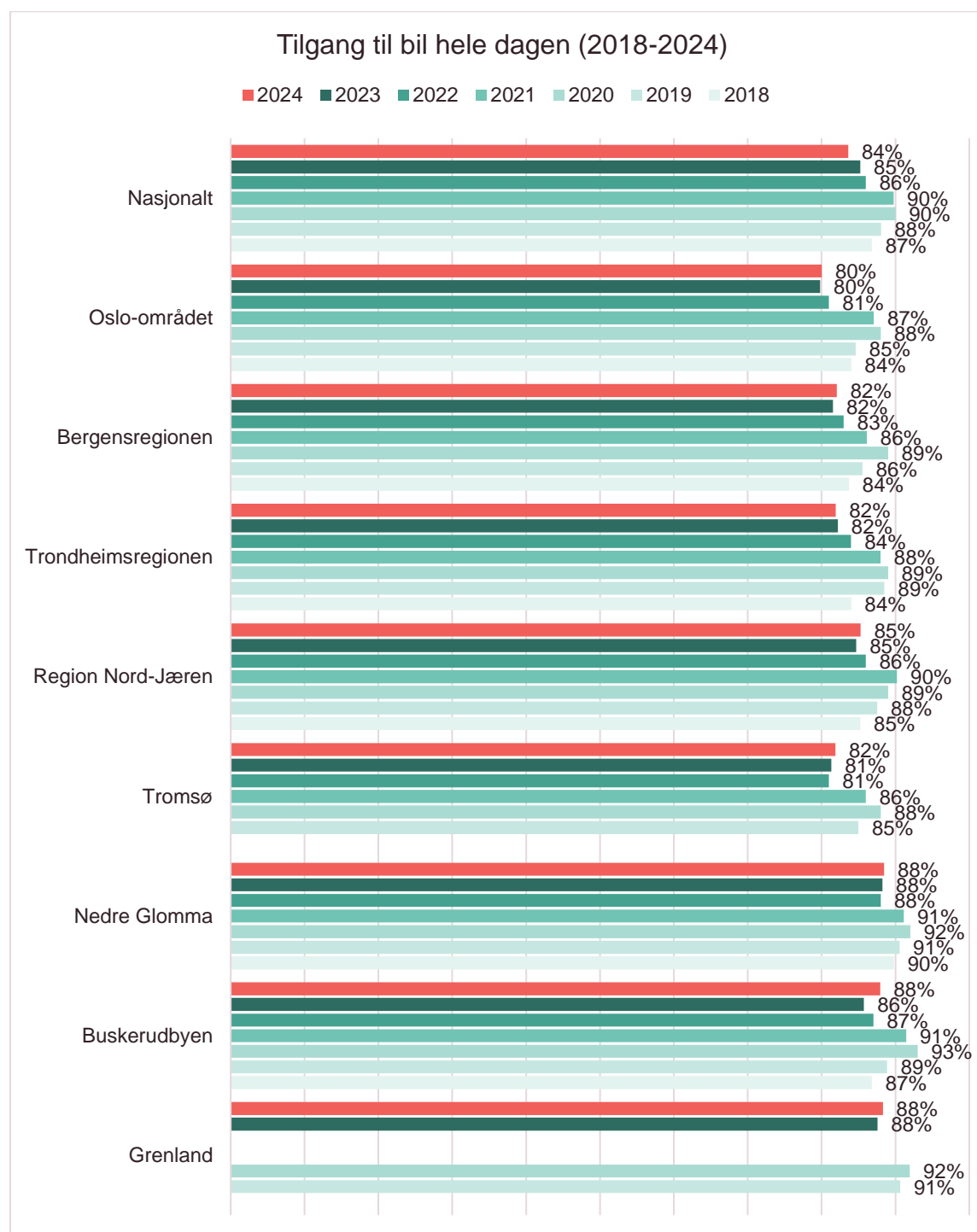
I Grenland, Buskerudbyen og Nedre Glomma gjelder dette 88 prosent av befolkningen. I Oslo-området er andelen minst på 80 prosent, og dernest Bergensregionen, Trondheimsregionen og Tromsø på 82 prosent.

Figur 7: Tilgang til egen bil på reisedagen



Tilgang til bil på en gitt reisedag har gått nedover etter 2021, men utviklingen stabiliserer seg og er liten det siste året. Vi ser stabilitet eller svak oppgang fra 2023 i de ulike områdene.

Figur 8: Tilgang til bil hele dagen (2018-2024)

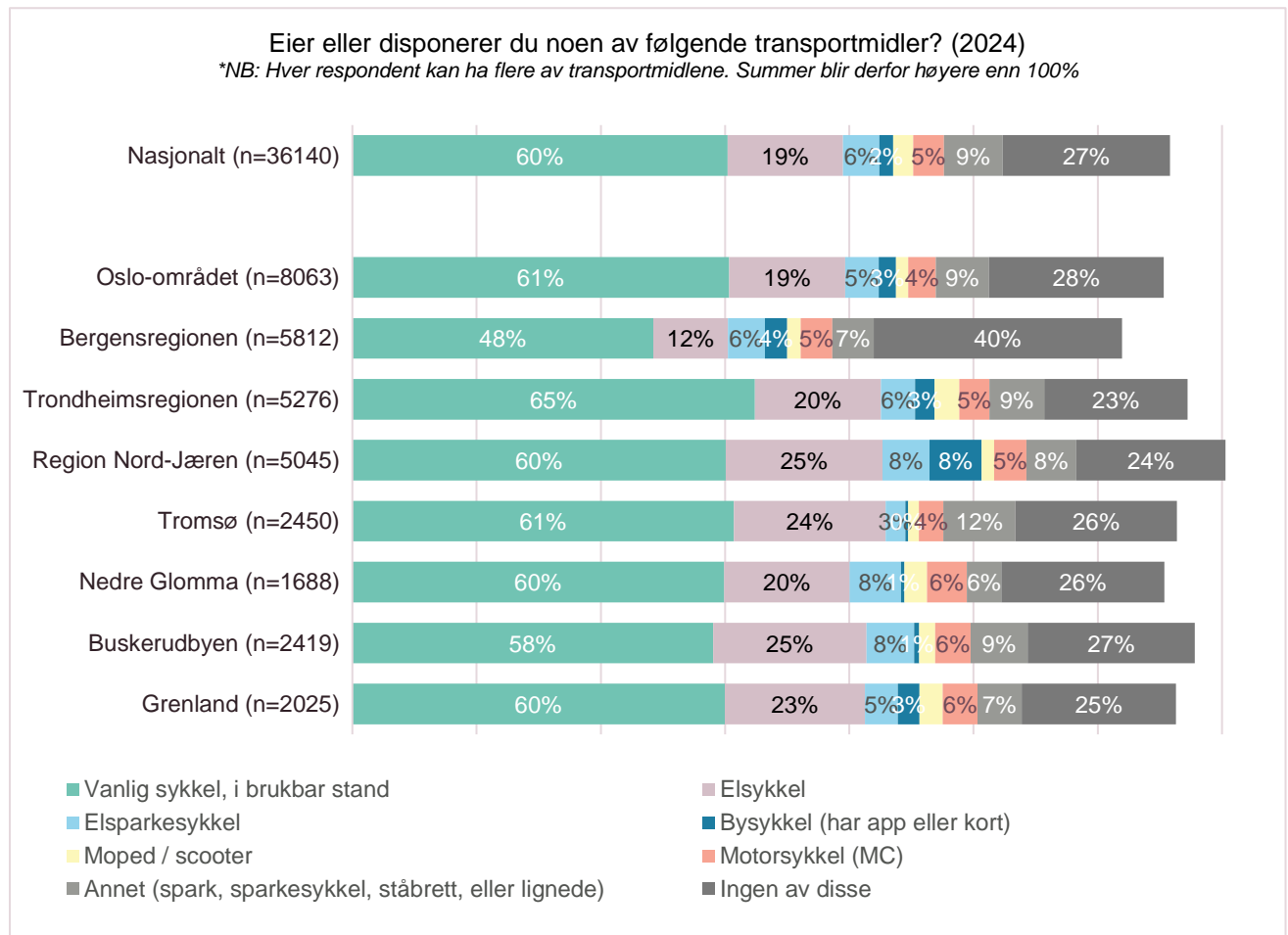


Grenland hadde ikke tilleggskvalg i 2021-2022, og har derfor ikke tilstrekkelig datagrunnlag i de to årene.

Andre transportmidler man eier/disponerer

Rundt 60 prosent av befolkningen har tilgang på vanlig sykkel i alle områder. Bergensregionen skiller seg ut med en mindre andel på 48 prosent. Vi finner størst grad av elsykkelhold i Region Nord-Jæren og Buskerudbyen med 25 prosent. I Region Nord-Jæren disponerer åtte prosent bysykkel.

Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler i tillegg til bil

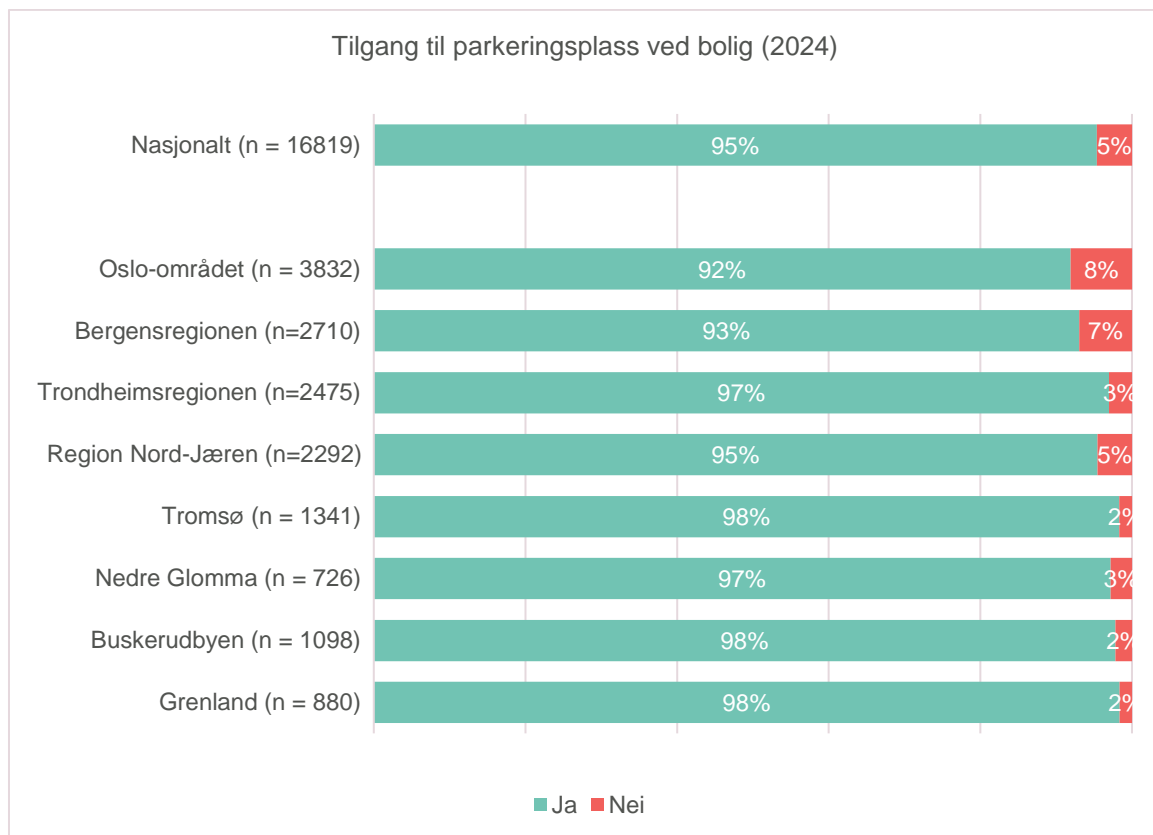


KAPITTEL 4: TILGANG TIL PARKERINGSPLASS

Tilgang til parkeringsplass nær bolig

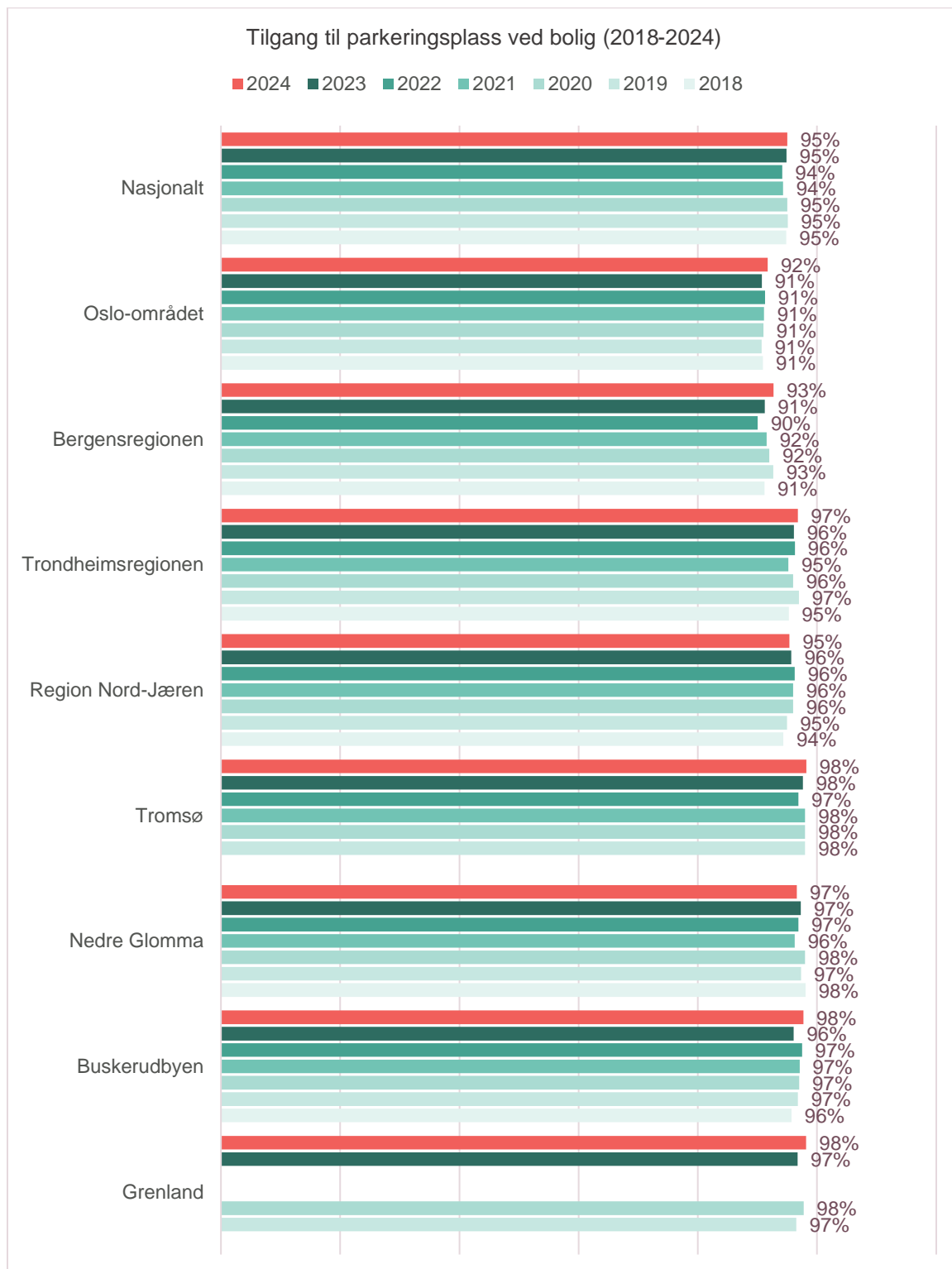
Tilgang til parkeringsplass ved bolig er svært høy i alle områder. I Oslo-området er andelen 92 prosent, og i Bergensregionen 93 prosent, som er lavest tilgang blant områdene. Tromsø, Buskerudbyen og Grenland er områdene med høyest grad av tilgang, her er andelene 98 prosent.

Figur 10: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig



Tilgang på parkeringsplass ved bolig er stabil over tid. I Bergensregionen og i Buskerudbyen har andelen gått opp to prosentpoeng fra 2023.

Figur 11: Tilgang til parkeringsplass (2018-2024)

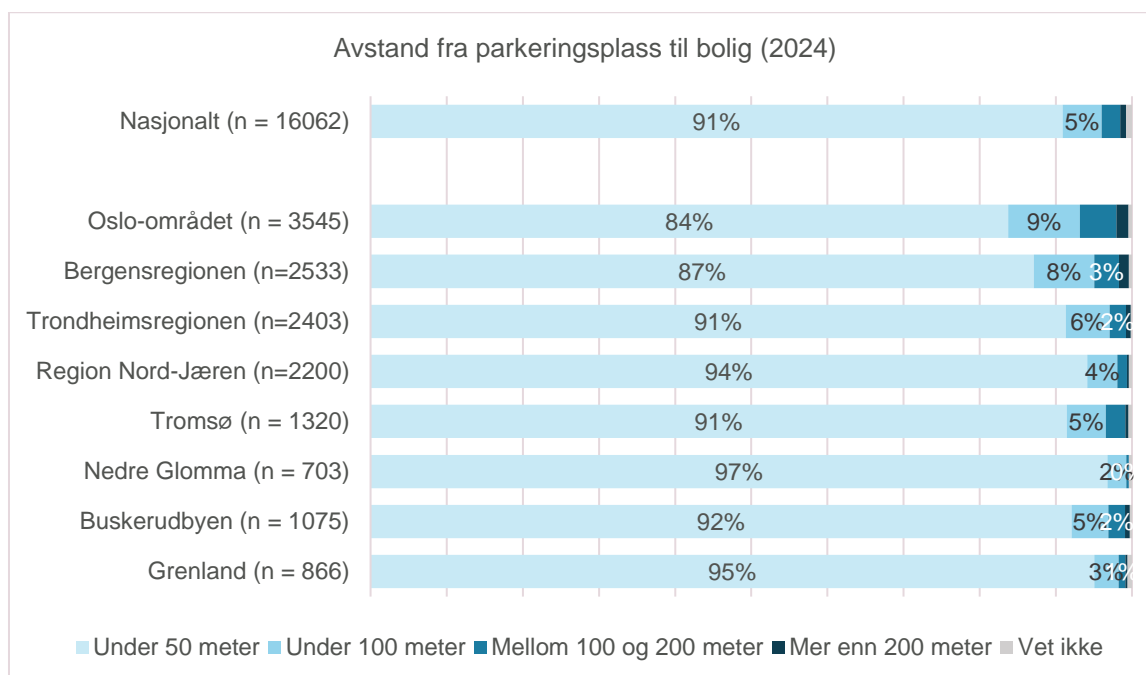


Grenland hadde ikke tilleggskategori i 2021-2022, og har derfor ikke tilstrekkelig datagrunnlag i de to årene.

Avstand til parkeringsplass

Parkeringsplassen man har tilgang på er stort sett under 50 meter fra egen bolig. I Nedre Glomma har 97 prosent parkeringsplassen under 50 meter fra egen bolig. I Oslo-området er denne andelen 84 prosent, som er minst av alle byområdene.

Figur 12: Avstand til parkeringen fra boligen

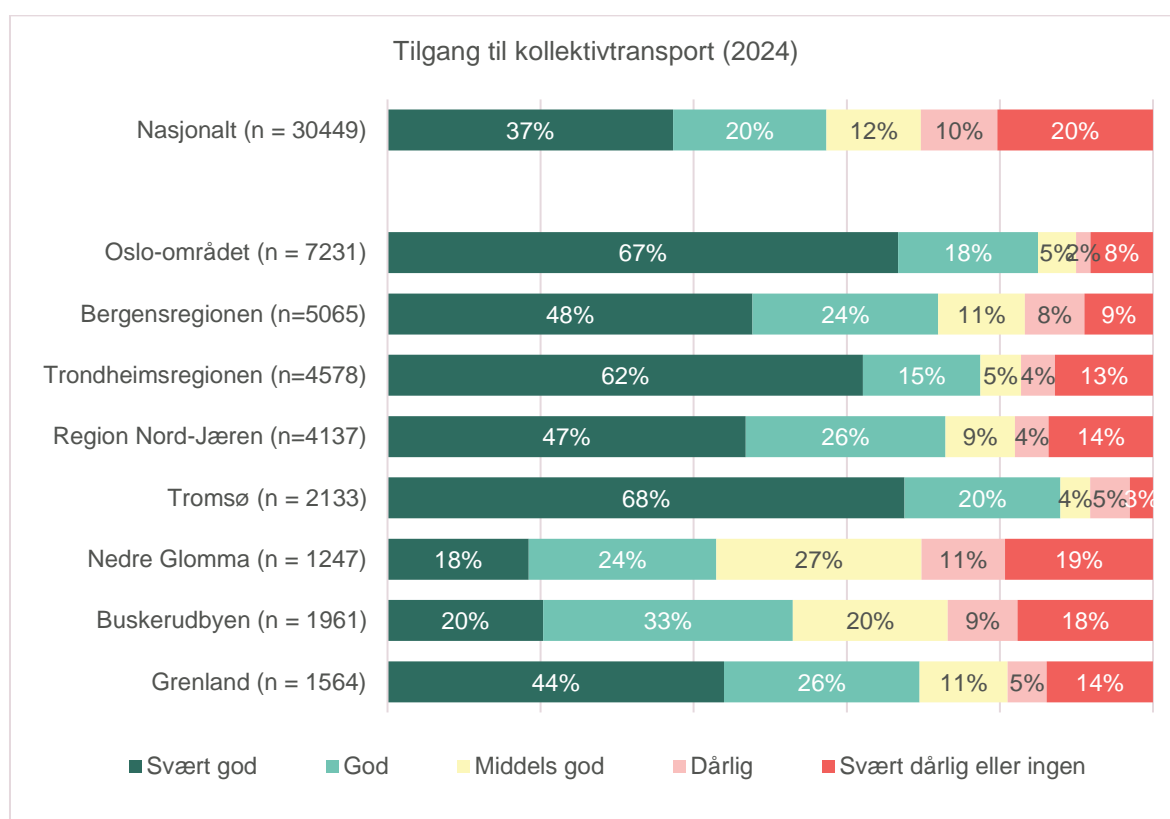


KAPITTEL 5: TILGANG TIL KOLLEKTIVTILBUD

Distribusjonen av kollektivtilgang varierer stort med geografi. Tilgangen er relativt god i de største byområdene Oslo-området, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Region Nord-Jæren og Tromsø. Her har minst 72 prosent av befolkningen god eller svært god tilgang. Her har minst 72 prosent av befolkningen god eller svært god tilgang.

I Nedre Glomma ser vi dårligst kollektivtilgang, etterfulgt av Buskerudbyen. I Nedre Glomma har 30 prosent dårlig eller svært dårlig tilgang. I Buskerudbyen er andelen 27 prosent.

Figur 13: Tilgang til kollektivtransport



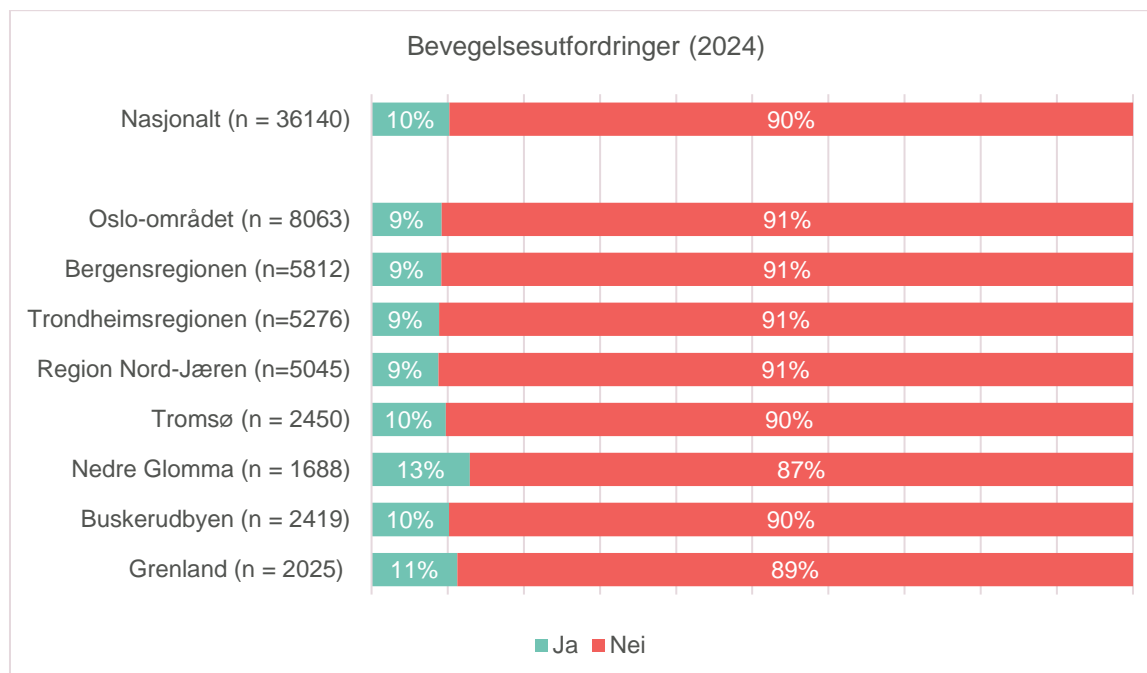
Til grunn for beregningen er en kombinasjon av avstand til holdeplass, og avgangsfrekvens mellom kl. 7 og 9, for det kollektive transportmidlet som en «vanligvis bruker» eller som det kan være «mest aktuelt å bruke». F.eks. er «Svært god» en kombinasjon av «minst fire avganger i timen» og «under 1 km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

KAPITTEL 6: BEVEGELSESFORDRINGER

Andel med bevegelsesutfordringer

10 prosent har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. I Nedre Glomma er andelen størst på 13 prosent.

Figur 14: Andel med bevegelsesutfordringer



Andelen med bevegelsesproblemer øker svakt fra fjoråret. Nedre Glomma har størst utvikling med en vekst på 2 prosentpoeng.

Figur 15: Andel som har bevegelsesproblemer (2018-2024)

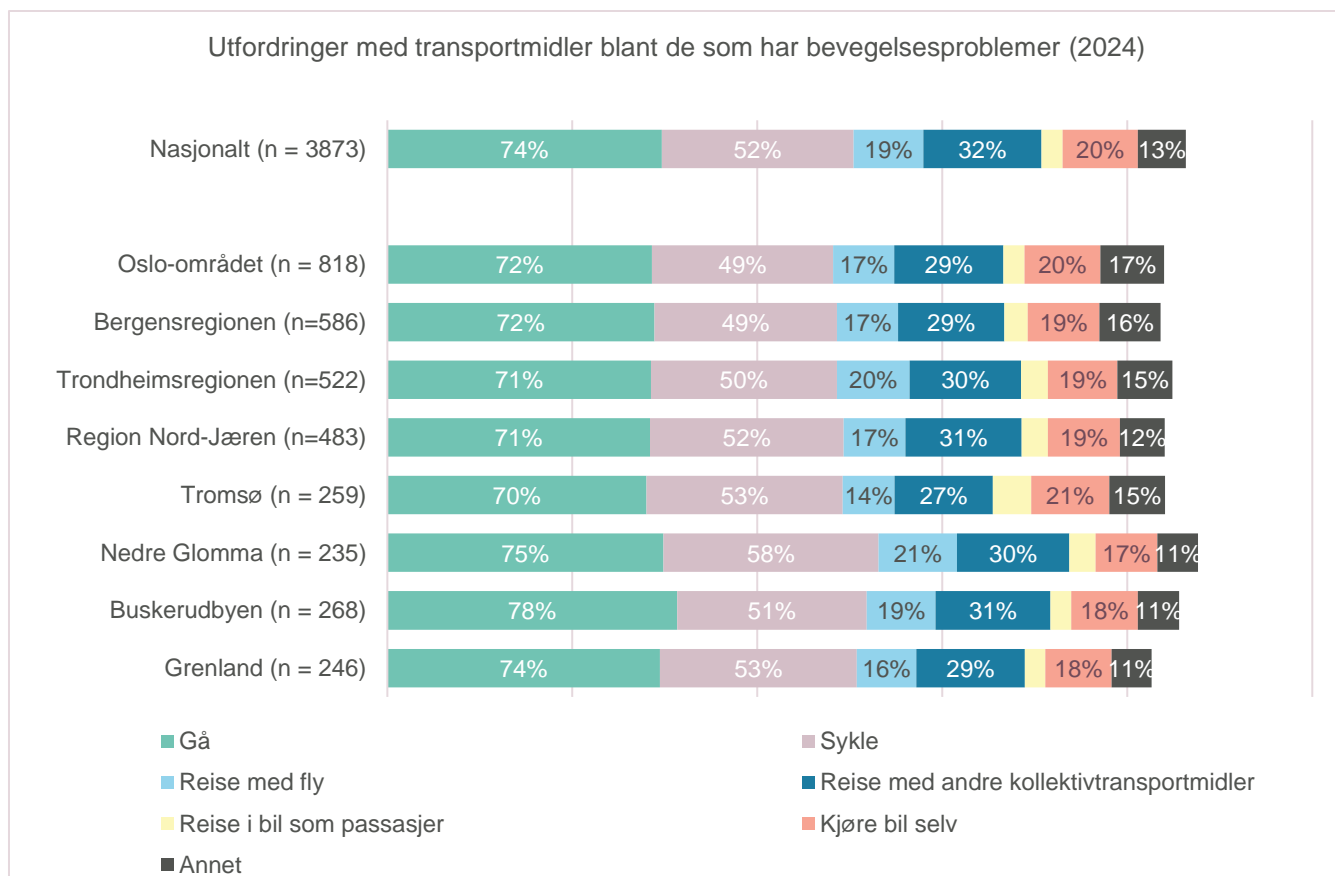


Grenland hadde ikke tilleggsutvalg i 2021-2022, og har derfor ikke tilstrekkelig datagrunnlag i de to årene.

Hvilke transportmidler man har utfordringer med

Ved bevegelsesutfordringer er det i størst grad problemer med å gå, etterfulgt av å sykle. Distribusjonen er relativt lik på tvers av områder.

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



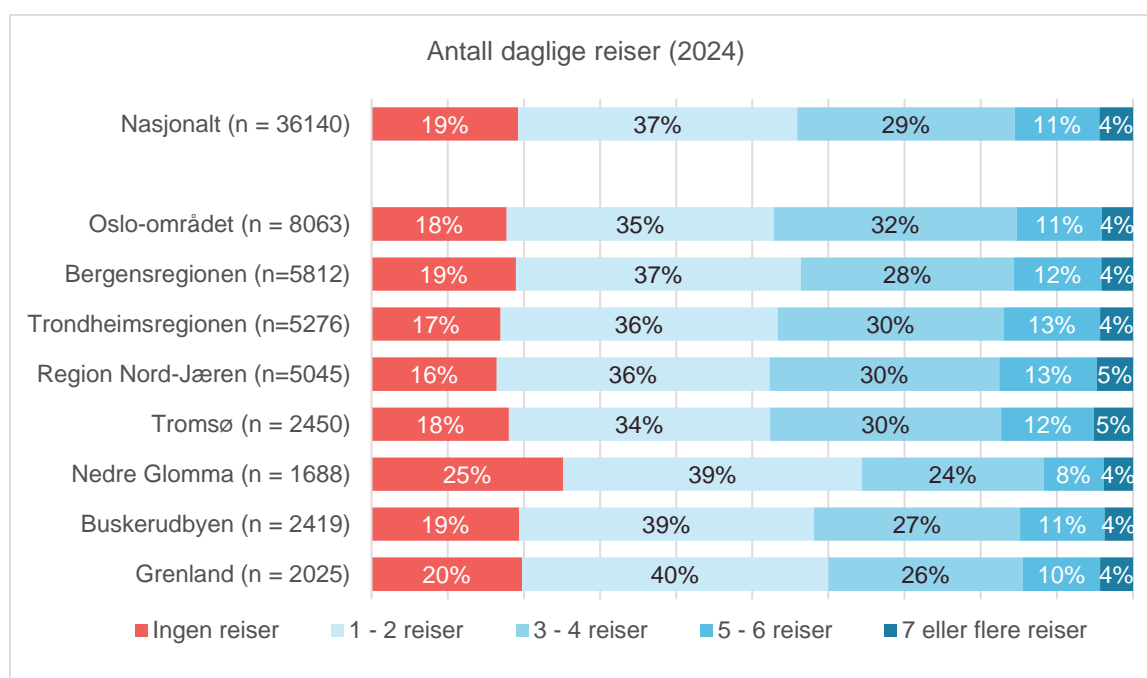
KAPITTEL 7: DAGLIGE REISER

Antall daglige reiser

Vi foretar i størst grad én til to reiser daglig.

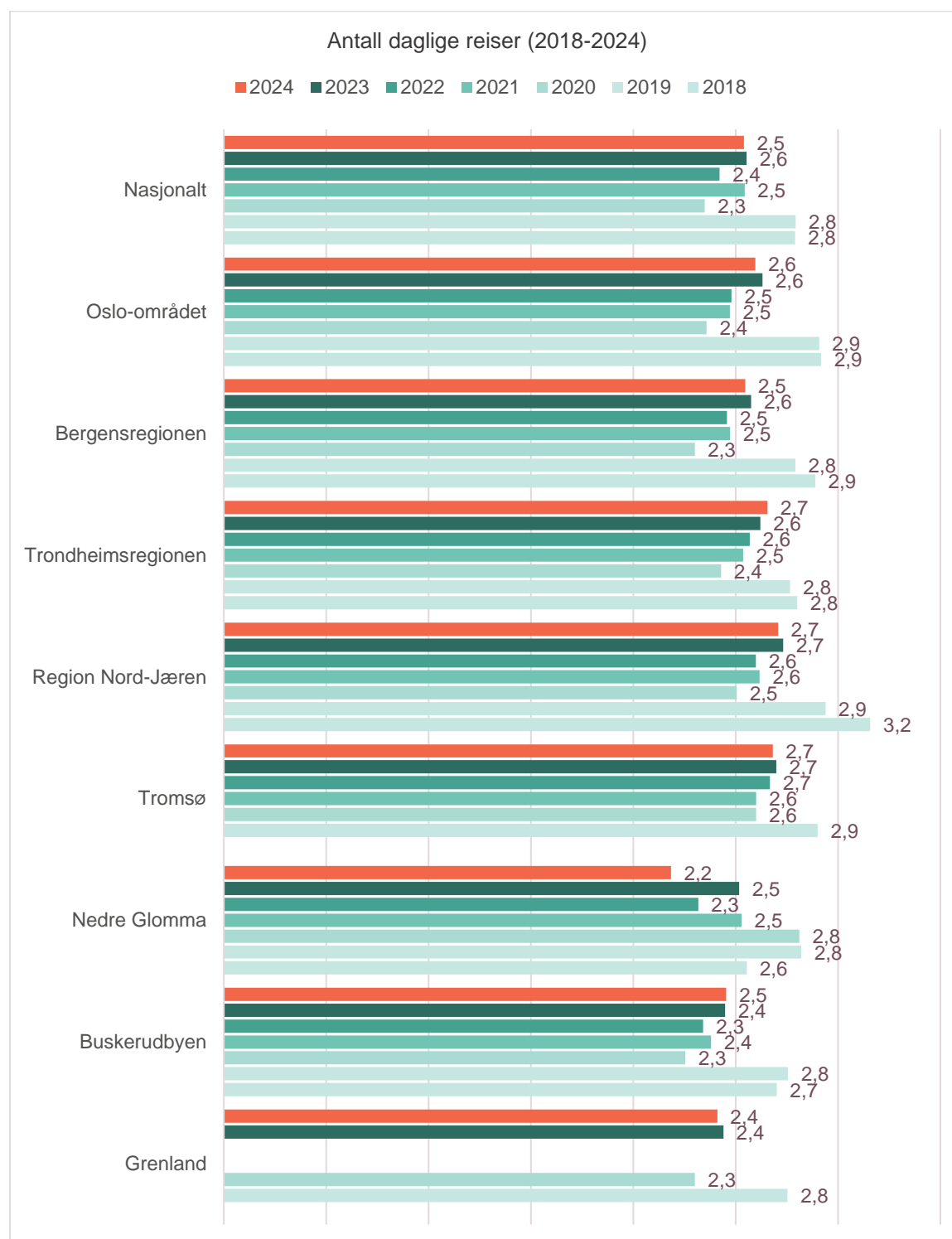
I Nedre Glomma er det 25 prosent som ikke foretar noen reiser i det hele tatt på en dag, som er større andel enn i andre områder.

Figur 17: Antall daglige reiser



Gjennomsnittlig antall reiser per dag viser ingen store bevegelser fra fjoråret, med unntak av i Nedre Glomma. Her har snittet falt med 0,3.

Figur 18: Antall daglige reiser (2018-2024)



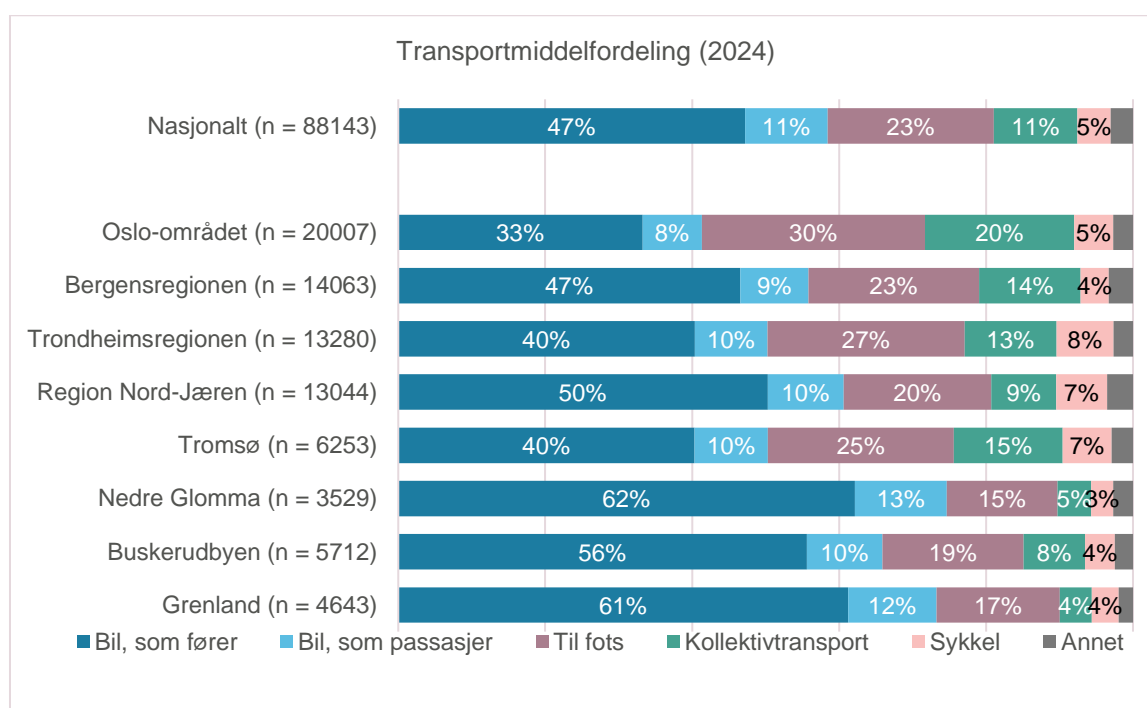
Grenland hadde ikke tilleggsutvalg i 2021-2022, og har derfor ikke tilstrekkelig datagrunnlag i de to årene.

KAPITTEL 8: TRANSPORTMIDDELBRUK

Bil som fører er transportmiddelet som benyttes ved størst andel reiser i alle områder. I Nedre Glomma foretas 62 prosent av reisene med bil som fører, og 61 prosent i Grenland. Til sammenligning er andelen 33 prosent i Oslo-området.

I Oslo-området ser vi større andel reiser foretatt til fots og med sykkel enn ellers i landet. I Nedre Glomma og Grenland er sykkelbruk svært lav som hovedtransportmiddel ved reiser, på henholdsvis fem og fire prosent.

Figur 19: Transportmiddelfordeling



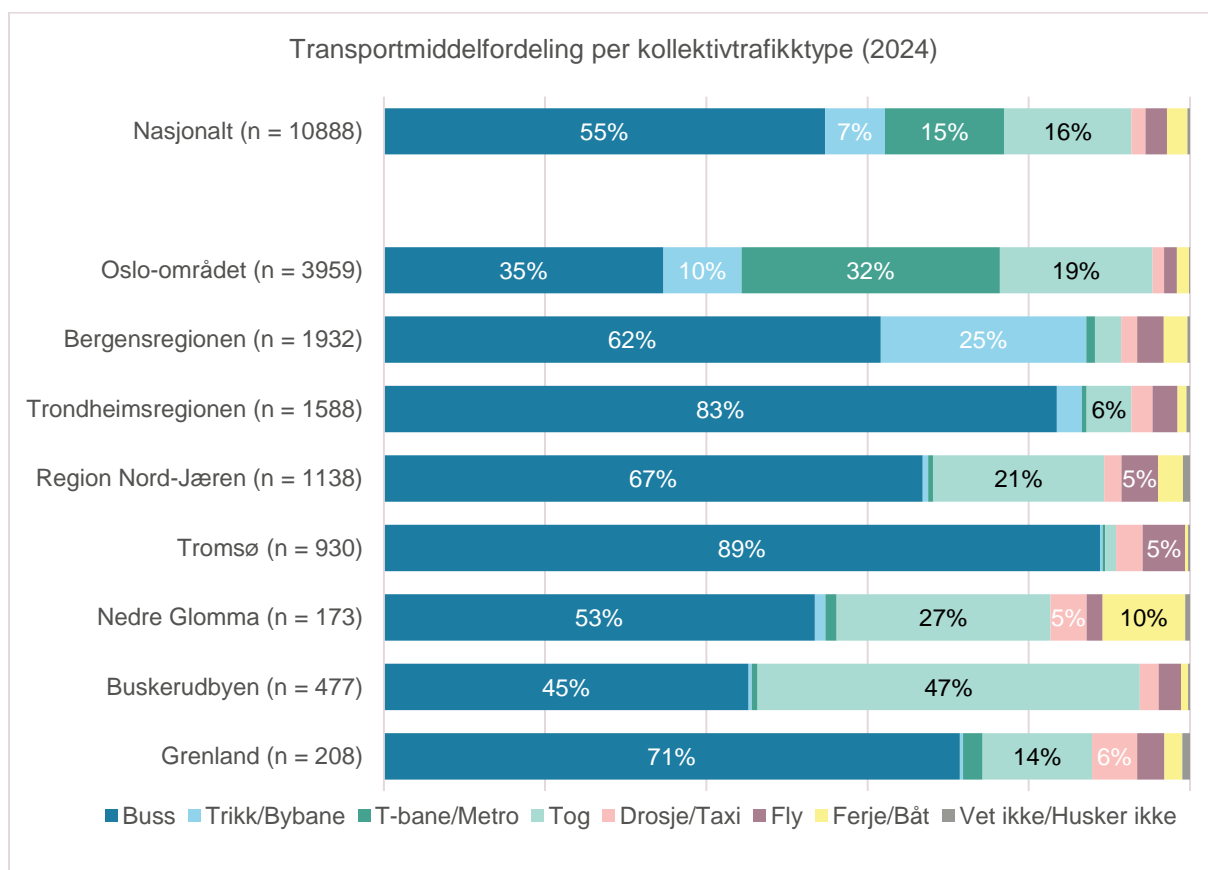
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

Størst andel kollektivreiser foretas med buss som transportmiddel på landsbasis og de fleste områder. Unntaket er Buskerudbyen der større andel kollektivreiser foretas med tog enn buss. I Oslo-området følger t-banereiser tett på buss som det nest mest forekommende transportmiddelet ved kollektivreiser.

Buskerudbyen har størst andel togreiser med 47 prosent. I Nedre Glomma har størst andel ferje/båtreiser med ti prosent.

Figur 20: Transportmiddelfordeling per kollektivtrafikktype



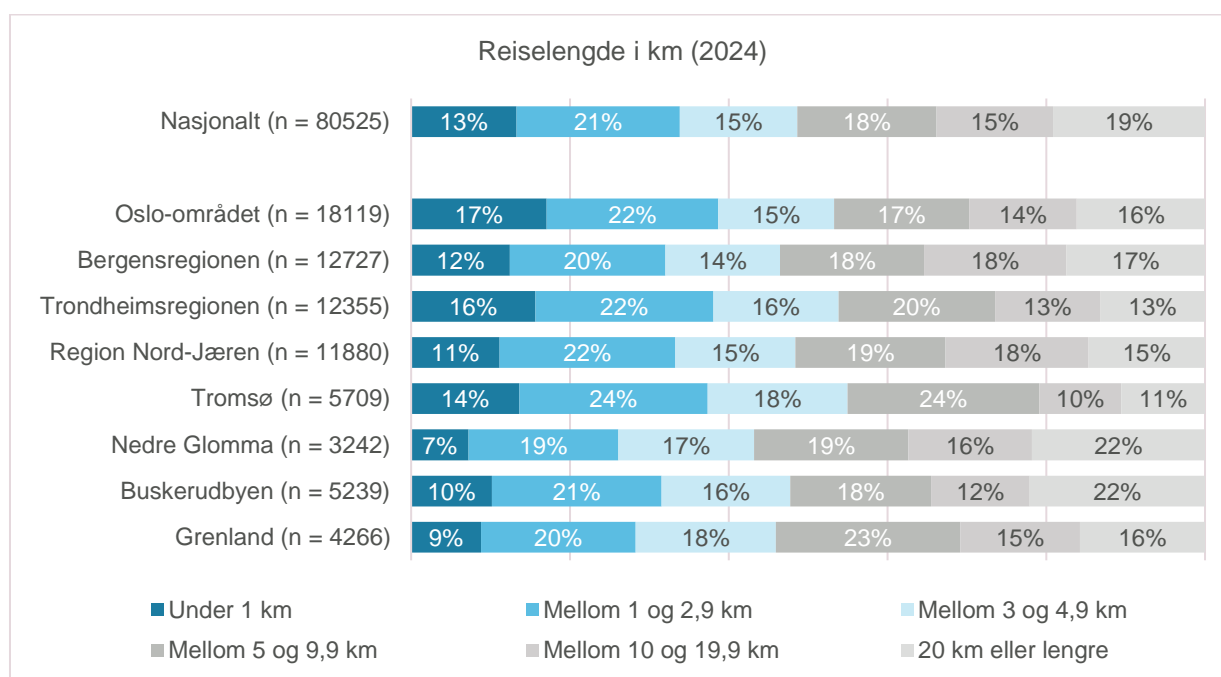
Reiselengde i strekning

Reiselengde er distribuert godt. På nasjonalt nivå og i de største byområdene er størst andel reiser 1-2,9 km lange.

I Tromsø er like mange reiser 5 – 9,9 km. I Grenland er størst andel reiser 5 – 9,9 km lange. I Nedre Glomma er størst andel reiser 20 km eller lengre.

Oslo-området og Trondheimsregionen har størst andel reiser under 1 km, henholdsvis 17 og 16 prosent.

Figur 21: Reiselengde i km



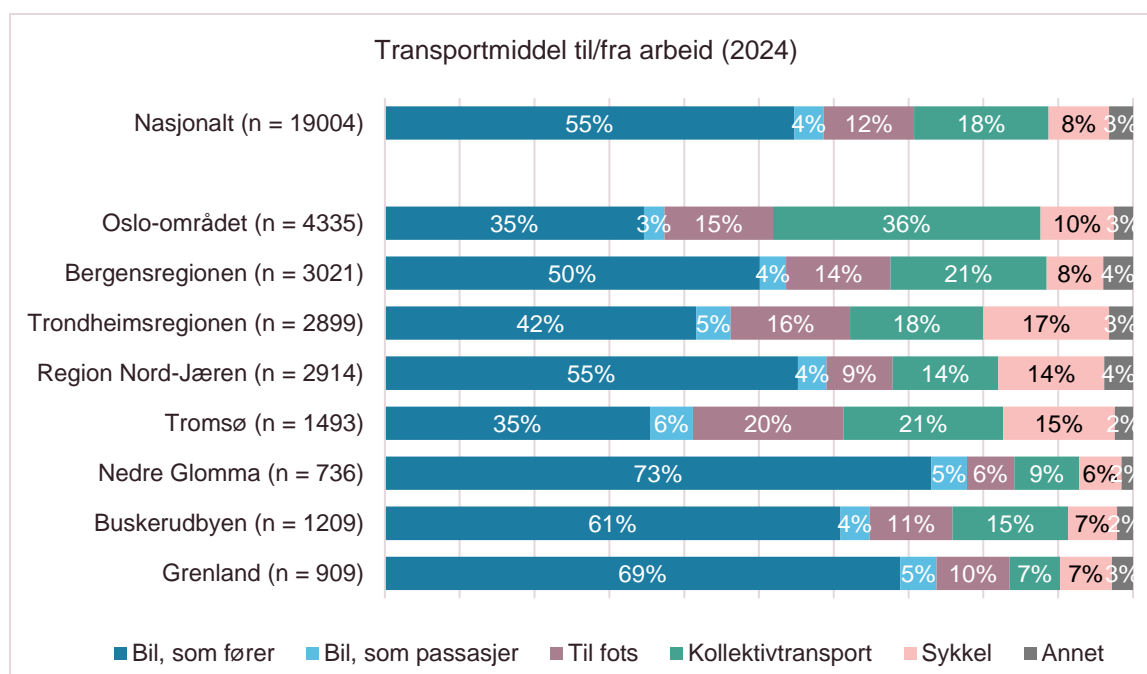
KAPITTEL 9: ULIKE REISEFORMÅL

Reiser til/fra arbeid

Transportmiddelfordeling

Vi bruker i størst grad bil til og fra jobb. I Nedre Glomma foretas til sammen 78 prosent av arbeidsreiser med bil som fører eller passasjer. I Oslo-området er kollektivandelen størst blant områdene. Her bruker vi buss ved 36 prosent av arbeidsreiser. I Tromsø ser vi størst til fots-andel med 20 prosent.

Figur 22: Transportmiddel til/fra arbeid



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

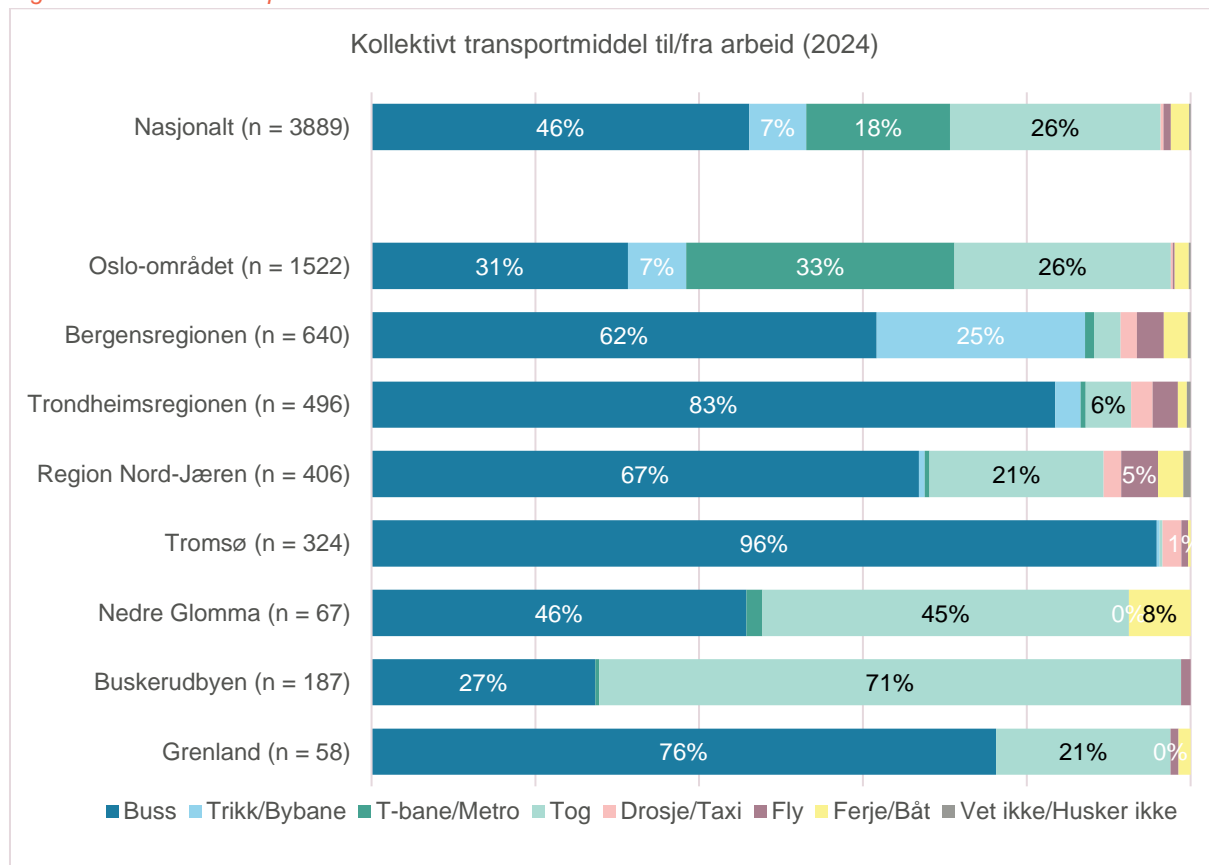
«Annet» inkluderer fly, drosje, ferje, båt, moped/MC og annet

Transportmiddelfordeling kollektivreiser

Buss er det mest brukte transportmiddelet ved arbeidsreiser på nasjonalt nivå.

I Tromsø brukes nesten utelukkende buss ved kollektivreiser til og fra arbeid, med 96 prosent. I Oslo-området er det t-bane som benyttes ved flest kollektivreiser. I Buskerudbyen brukes tog i noe større grad enn buss til og fra arbeid, med 47 mot 45 prosent.

Figur 23: Kollektivt transportmiddel til/fra arbeid

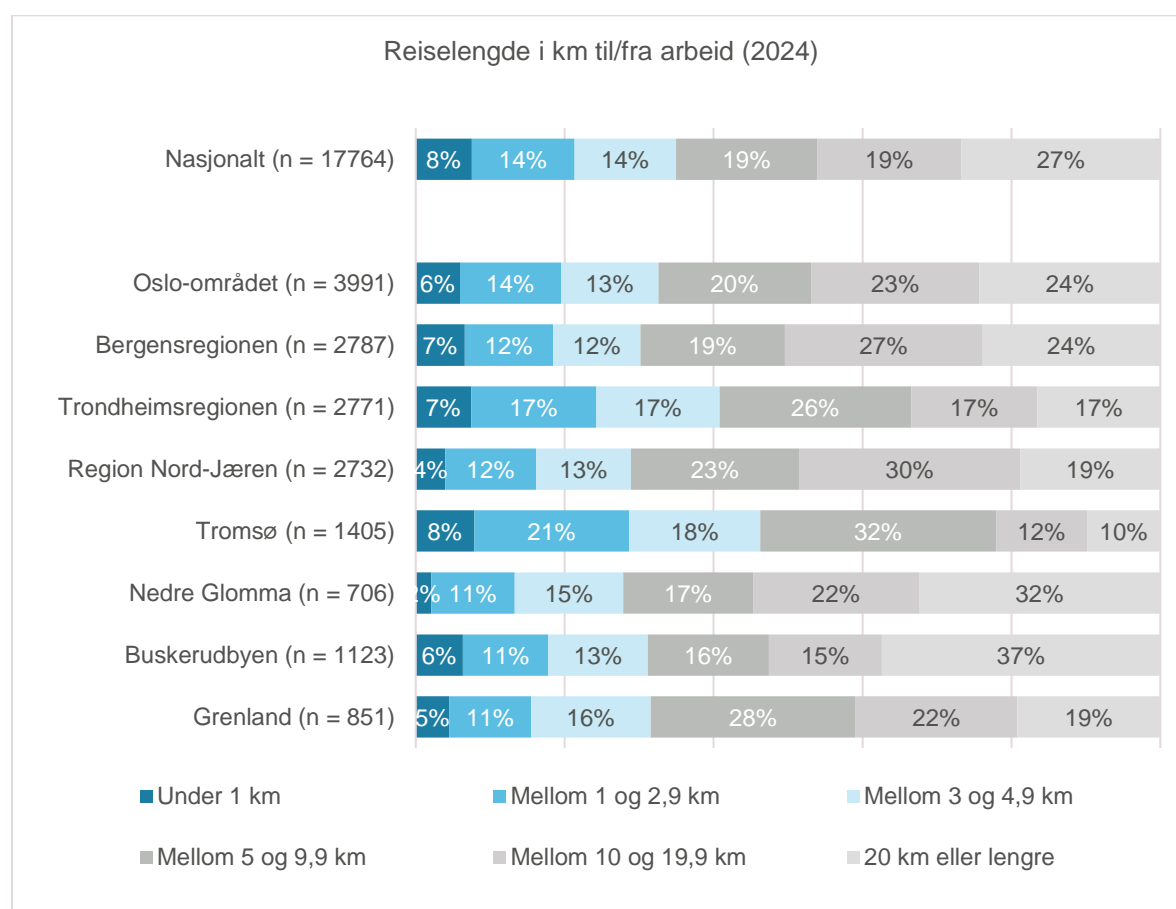


Reiselengde i strekning

Flest arbeidsreiser er 20 km eller lengre på nasjonalt nivå. Det samme gjelder Oslo-området, Nedre Glomma og Buskerudbyen.

I Tromsø ser vi større andel kortere arbeidsreiser. Åtte prosent av arbeidsreisene er under 1 km lange. Til sammen er 46 prosent av arbeidsreiser under 5 km i Tromsø, og 41 prosent av reisene i Trondheimsregionen.

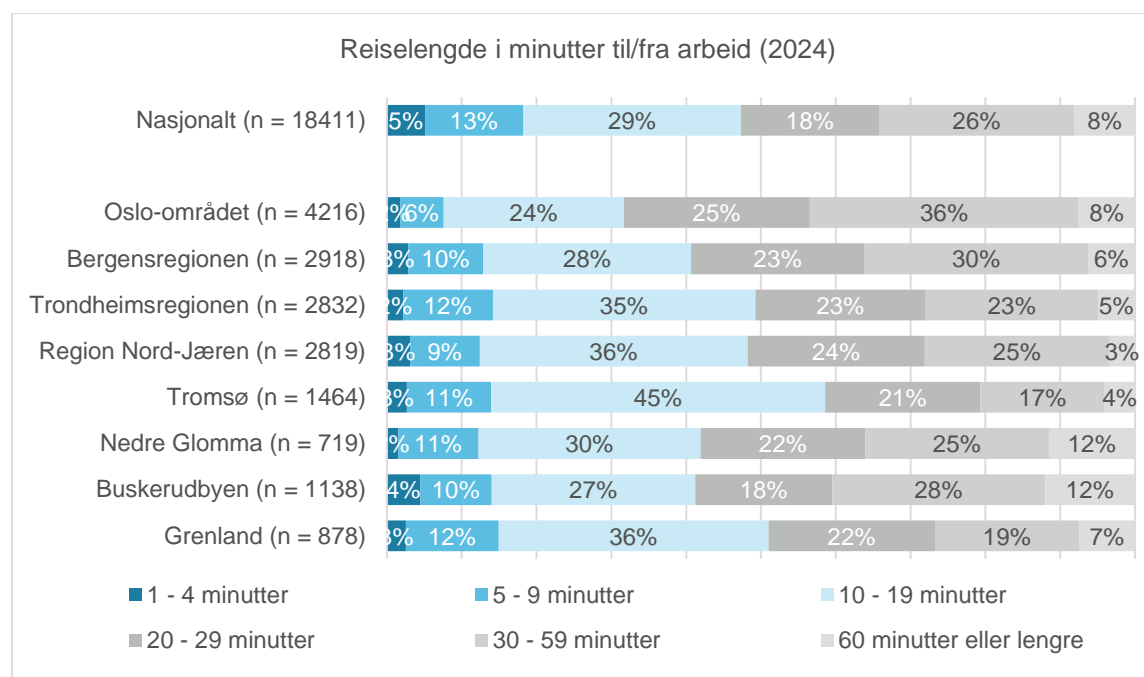
Figur 24: Reiselengde i strekning til/fra arbeid



Reiselengde i tid

I Tromsø ser vi størst andel korte arbeidsreiser i varighet. 59 prosent av reisene er under 20 minutter lange. I Oslo-området er 68 prosent av arbeidsreiser over 20 minutter lange. I Nedre Glomma og Buskerudbyen ser vi størst andel reiser som er 60 minutter eller lengre, med andeler på tolv prosent.

Figur 25: Reiselengde i tid til/fra arbeid



Til/fra skole

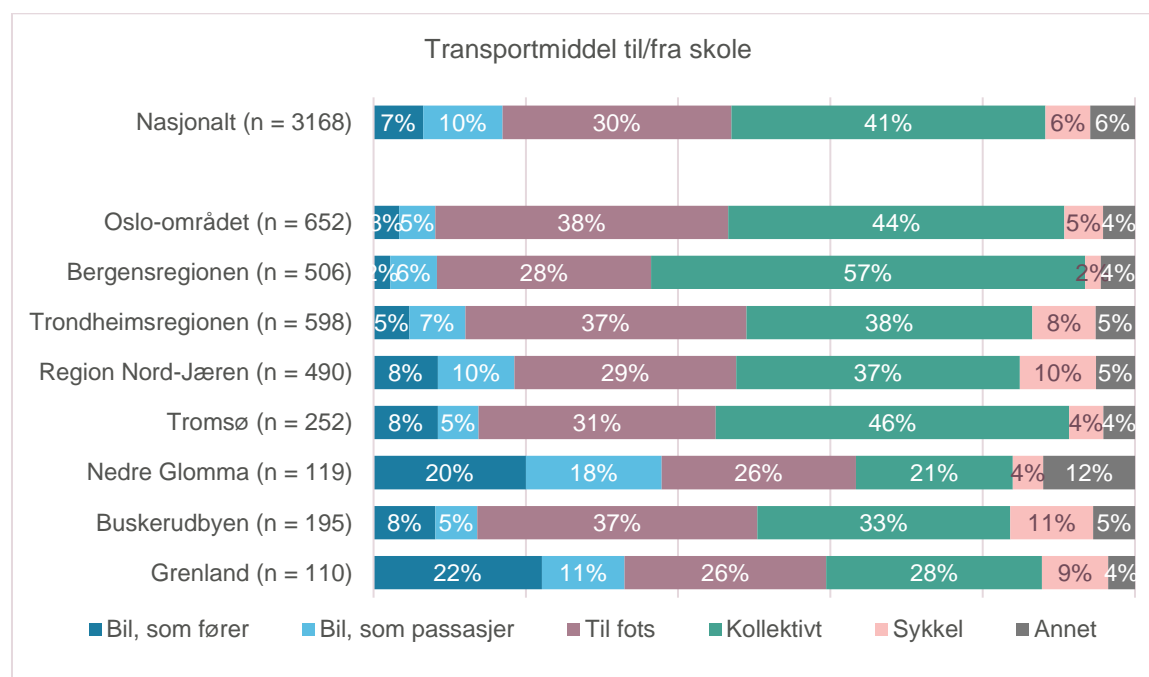
Transportmiddelfordeling

41 prosent av skolereiser foretas med kollektivtransport. I Bergensregionen er andelen kollektivreiser størst med 57 prosent, og i Nedre Glomma er andelen lavest på 21 prosent.

I Nedre Glomma og Grenland ser vi større andeler skolereiser med bil, enten som fører eller passasjer. I Nedre Glomma er andelen bilreiser til sammen 38 prosent, og i Grenland er andelen 33 prosent.

Mange skolereiser foretas også til fots. I Oslo-området er andelen 37 prosent, og i Trondheimsregionen og Buskerudbyen 37 prosent.

Figur 26: Transportmiddel til/fra skole



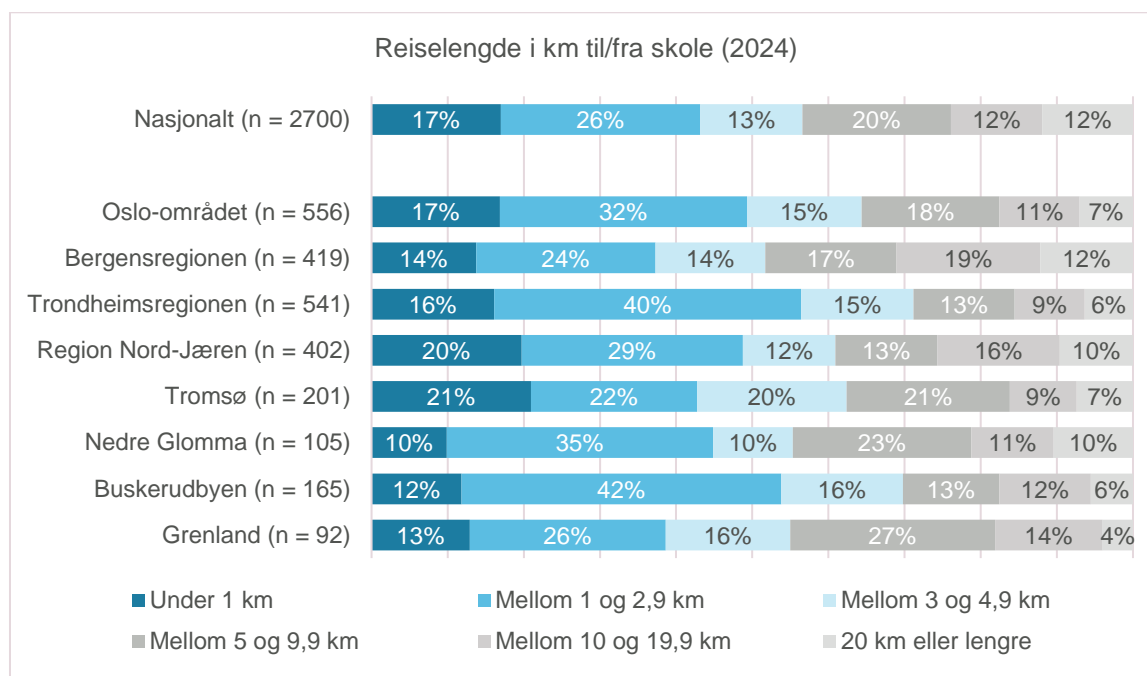
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

Reiselengde i strekning

Majoriteten av skolereiser er under fem kilometer lange. I Trondheimsregionen utgjør dette 71 prosent av reiser. I Bergensregionen er 12 prosent av skolereiser 20 km eller lengre.

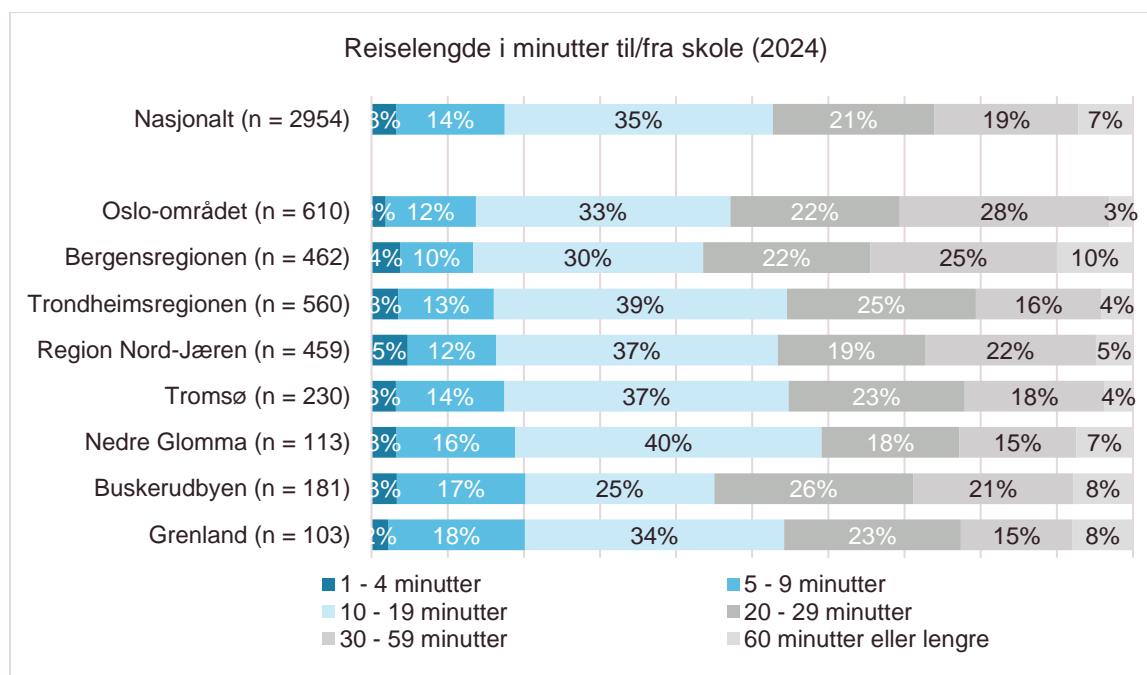
Figur 27: Reiselengde i strekning til/fra skole



Reiselengde i tid

I alle områder er størst andel skolereiser mellom 10 og 19 minutter i varighet, med unntak av Buskerudbyen der større andel reiser er 20-29 minutter lange. I Nedre Glomma er 59 prosent av skolereiser under 20 minutter lange. I Bergensregionen er 56 prosent skolereiser over 20 minutter lange.

Figur 28: Reiselengde i tid til/fra skole

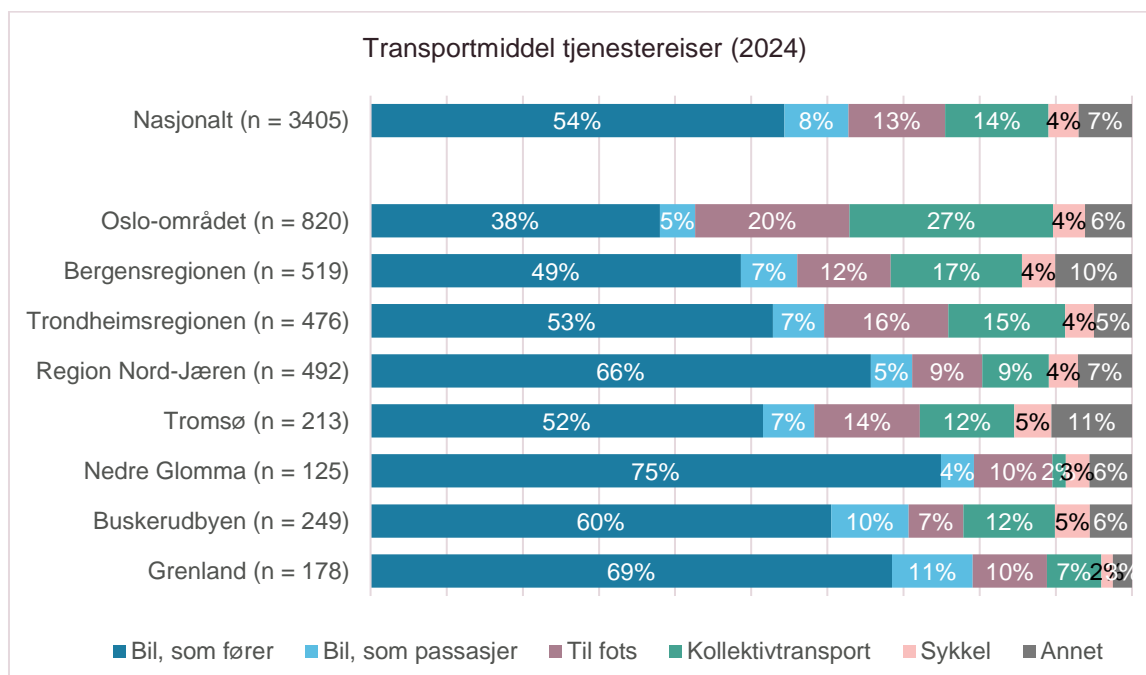


Tjenestereiser

Transportmiddelfordeling

Flest tjenestereiser foretas med bil både på nasjonalt nivå og i byområdene. I Nedre Glomma ser vi flest bilreiser der disse utgjør til sammen 79 prosent, enten som fører eller passasjer. I Oslo-området er andelen lavest på 38 prosent. I Oslo-området ser vi størst andeler reiser både til fots med 20 prosent og kollektivt med 27 prosent blant områdene.

Figur 29: Transportmiddel ved tjenestereiser



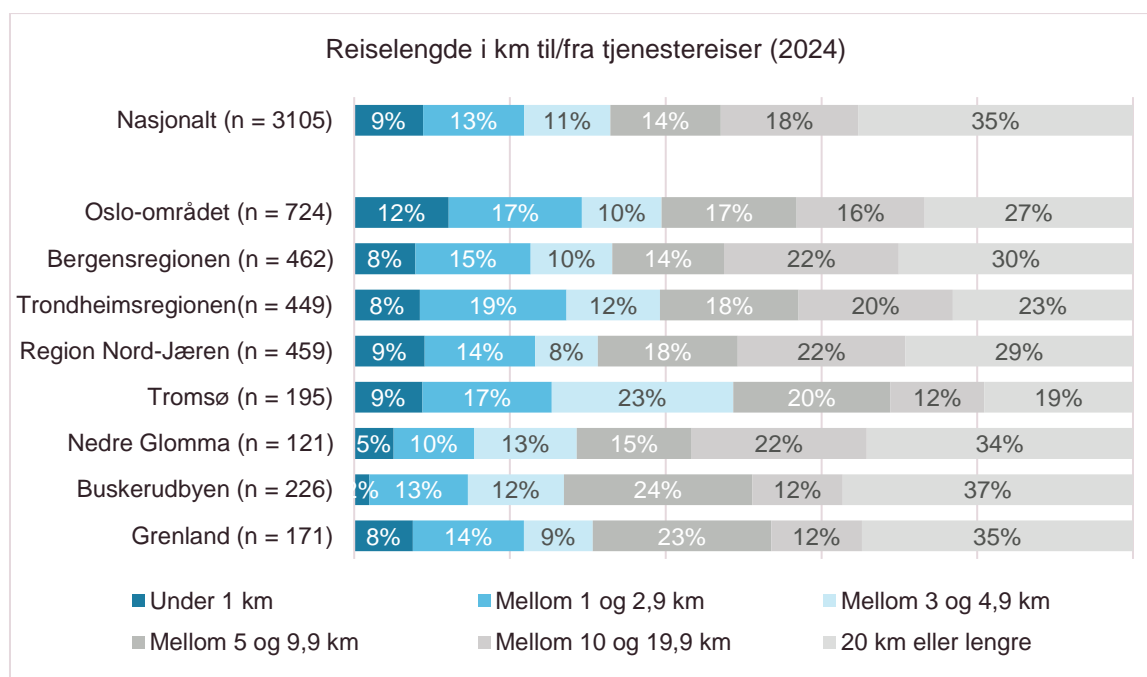
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

Reiselengde i strekning

På nasjonalt nivå er størst andel tjenestereiser 20 km eller lengre. I Tromsø ser vi større andel kortere reiser enn i øvrige områder. Her er størst enkeltandel reiser i intervallet 3 - 4,9 km, og 49 prosent av reisene er under fem kilometer lange.

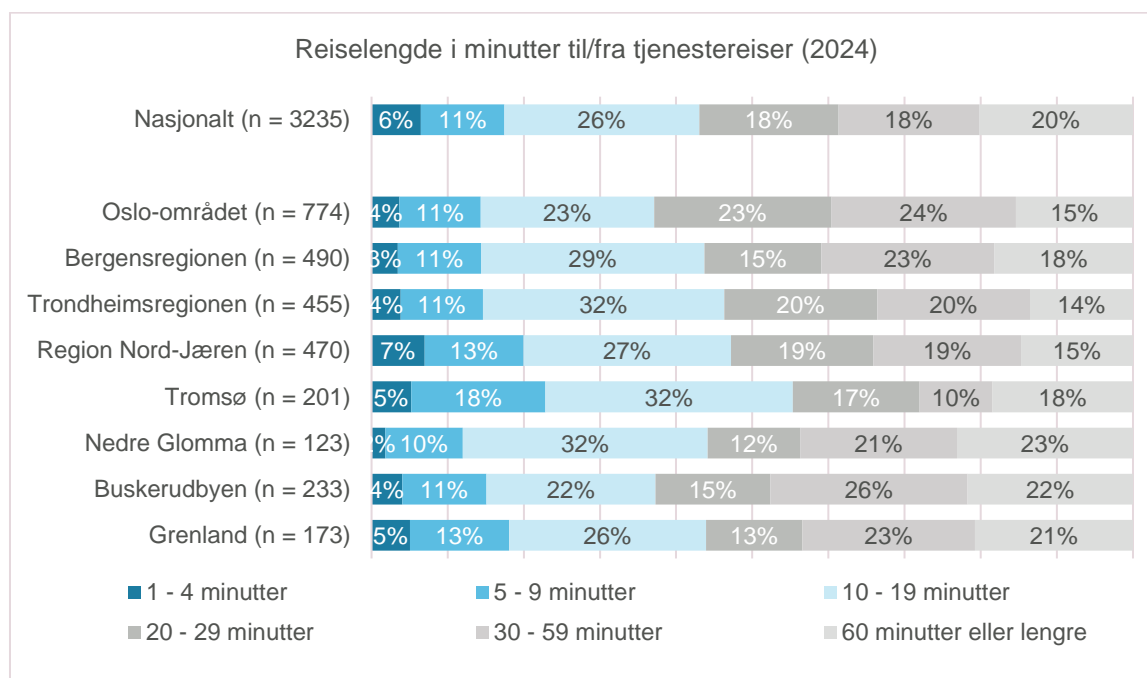
Figur 30: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser



Reiselengde i tid

I Tromsø varer størst andel tjenestereiser under 20 minutter blant områdene, med 55 prosent. I Oslo-området og Buskerudbyen ser vi med 63 prosent størst andeler reiser med varighet over 20 minutter.

Figur 31: Reiselengde i tid ved tjenestereiser

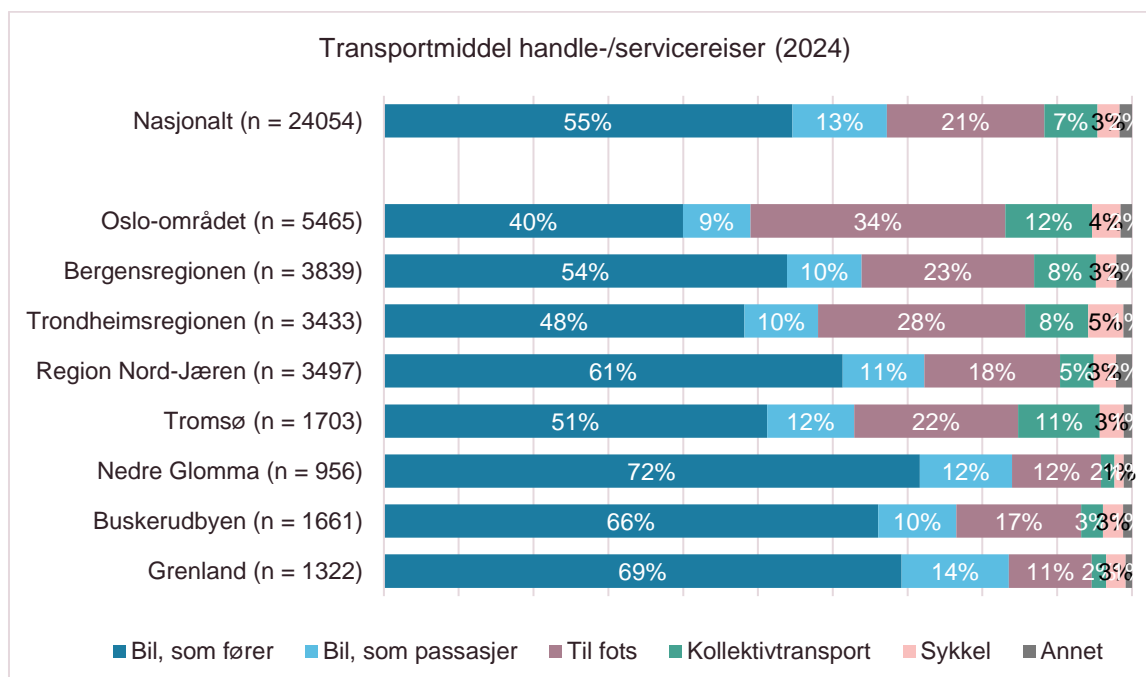


Handle- og servicereiser

Transportmiddelfordeling

Majoriteten av handle- og servicereiser foretas med bil. I Nedre Glomma og Grenland ser vi høyest andel bilbruk. 84 prosent av reisene i begge disse områdene foretas med bil enten som fører eller passasjer. I Oslo-området skjer 34 prosent av reisene til fots.

Figur 32: Transportmiddel ved handle-/servicereiser



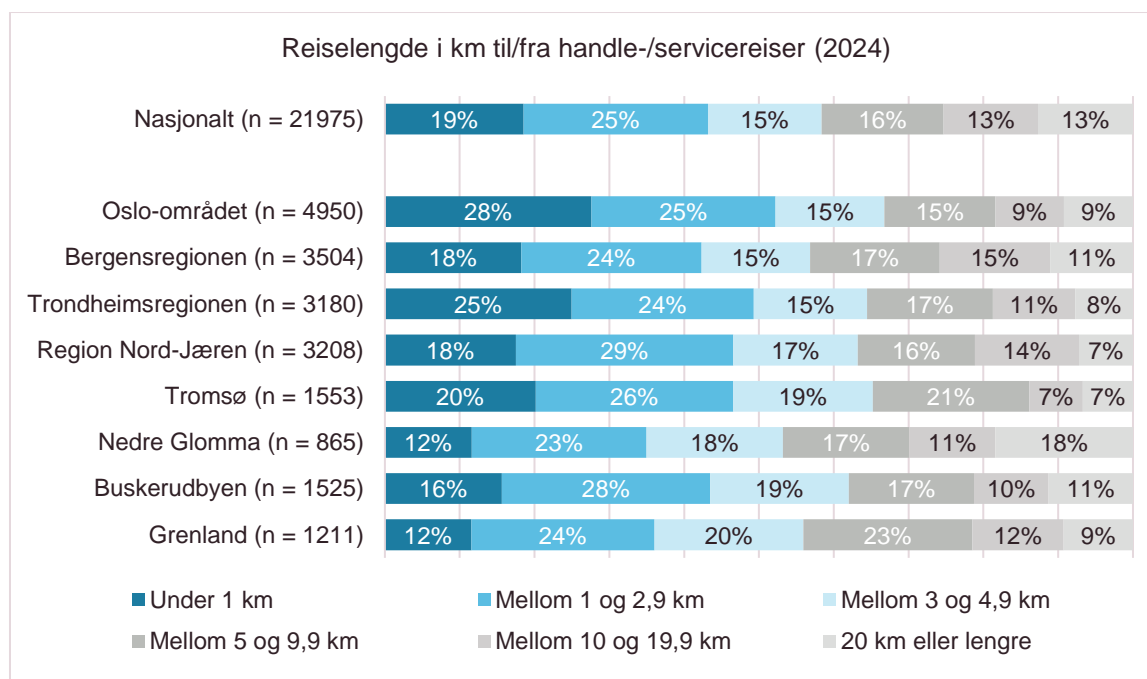
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

Reiselengde i strekning

Over halvparten av handle- og servicereiser er under fem kilometer lange. Fra 53 prosent i Nedre Glomma, til 67 prosent i Oslo-området. I Nedre Glomma er 18 prosent av reisene 20 km eller lengre.

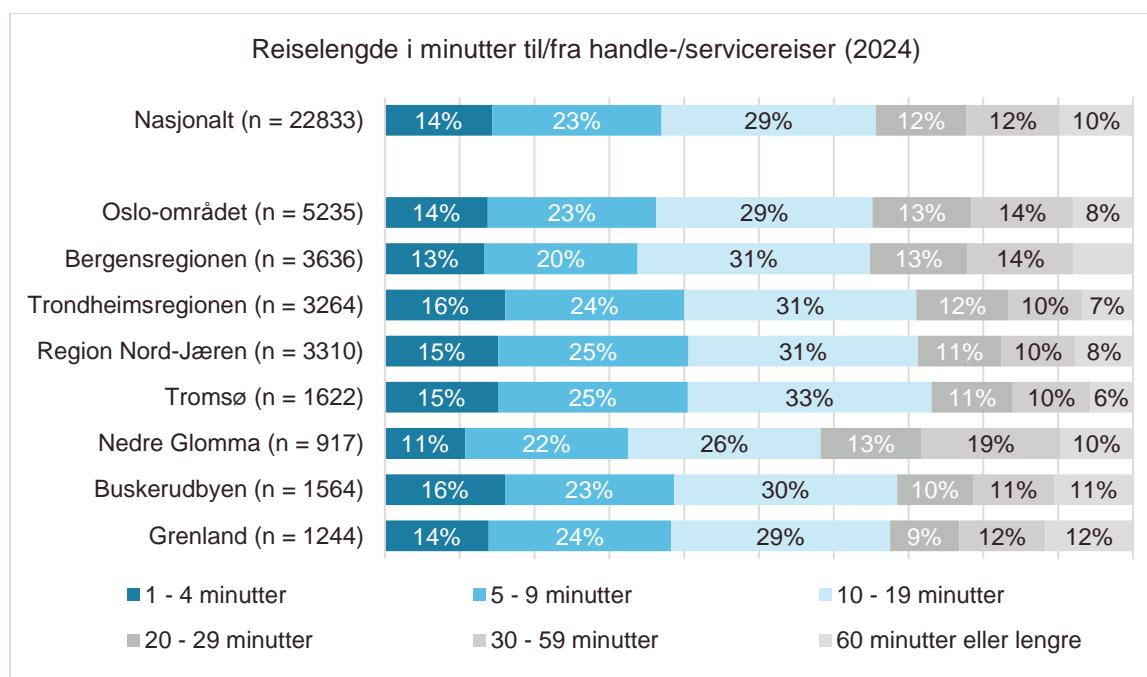
Figur 33: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser



Reiselengde i tid

Handle- og servicereiser er i stor grad korte. På nasjonalt nivå er 37 prosent av reisene under ti minutter lange. I Nedre Glomma ser vi størst andel reiser av varighet over 20 minutter, til sammen 42 prosent.

Figur 34: Reiselengde i minutter til/fra handle-/servicereiser

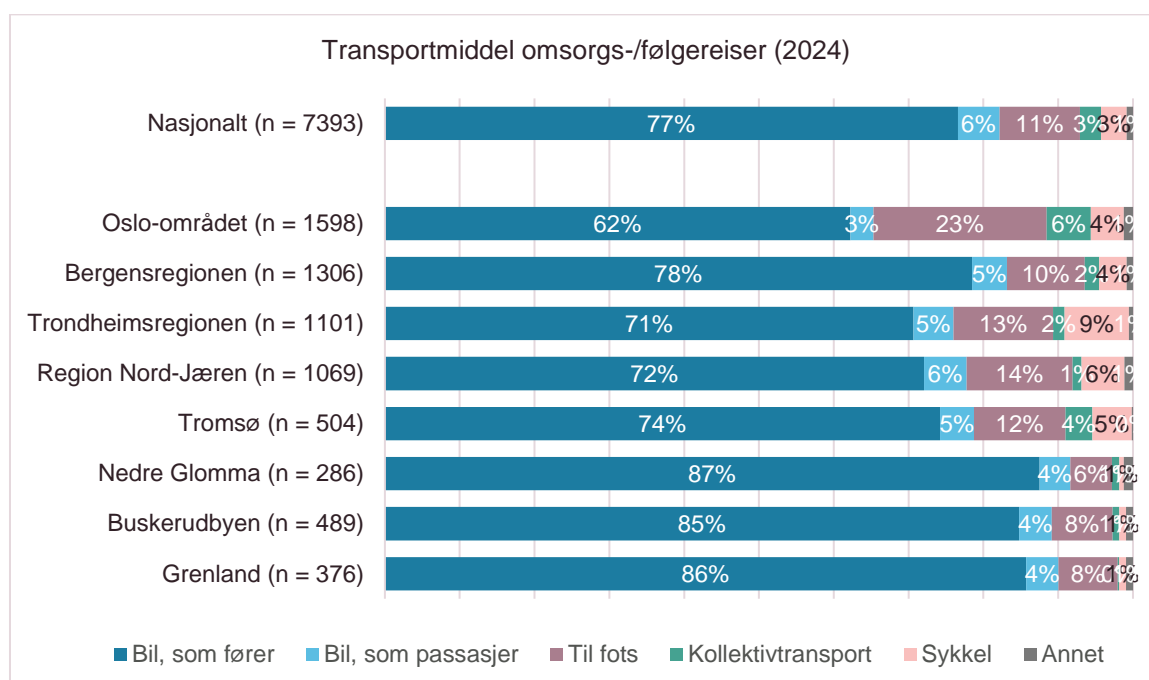


Omsorgs- og følgereiser

Transportmiddelfordeling

Ved omsorgs- og følgereiser bruker vi stort sett bil, enten som fører eller passasjer. I Nedre Glomma utgjør dette til sammen 92 prosent av reisene. I Oslo-området er andelen lavest på 65 prosent. I Oslo-området foretar vi 23 prosent av reisene til fots.

Figur 35: Transportmiddel ved omsorgs-/følgereiser



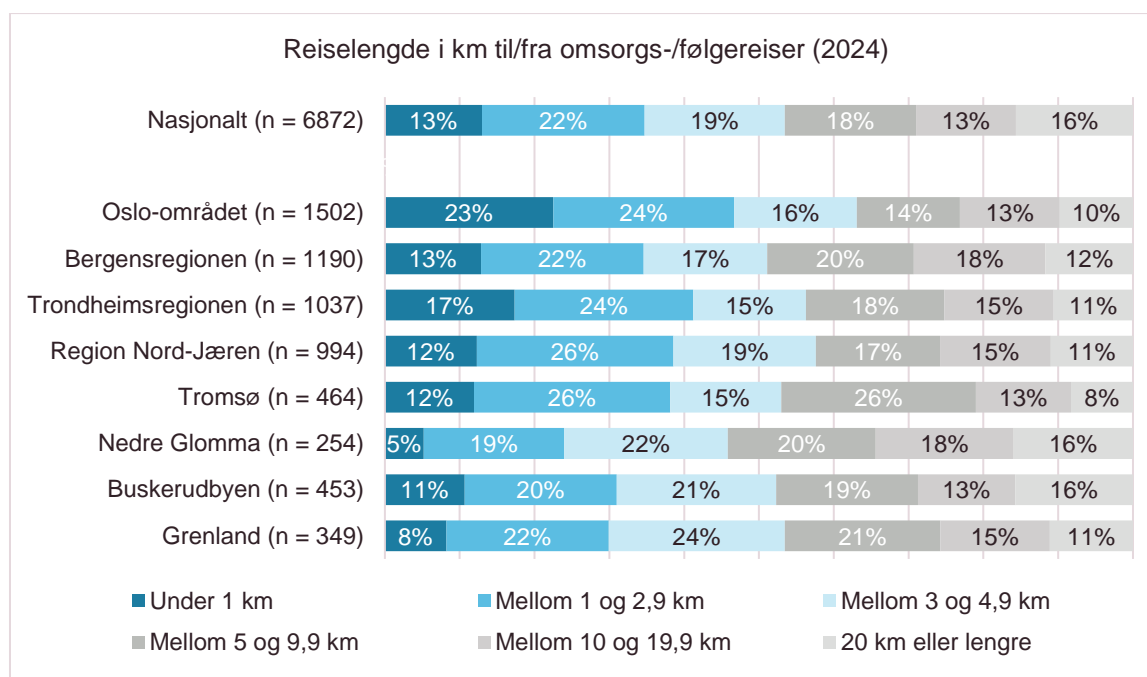
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

Reiselengde i strekning

Reisestrekning ved omsorgs- og følgereiser varierer. I Nedre Glomma og Buskerudbyen ser vi høyest forekomst av reiser på 20 km eller lengre, med 16 prosent. I Oslo-området er 23 prosent av reisene under 1 km lange.

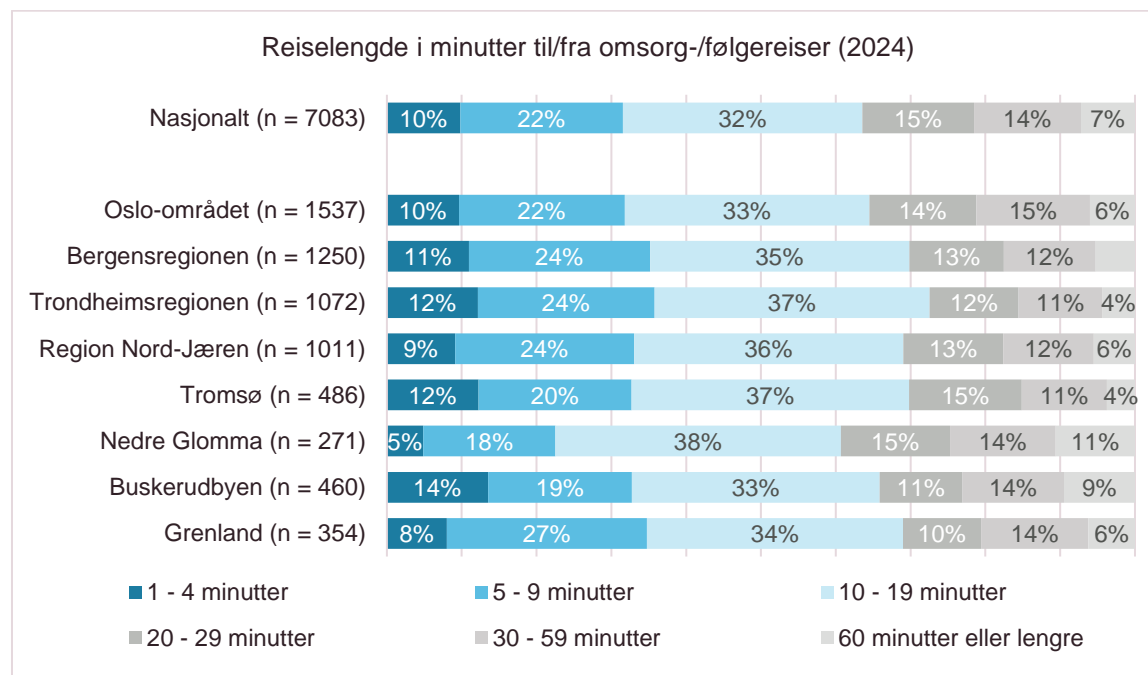
Figur 36: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser



Reiselengde i tid

Størsteparten av reisene er under 20 minutter lange av varighet. Fra 61 prosent i Nedre Glomma til 73 prosent i Trondheimsregionen.

Figur 37: Reiselengde i minutter til/fra omsorgs-/følgereiser



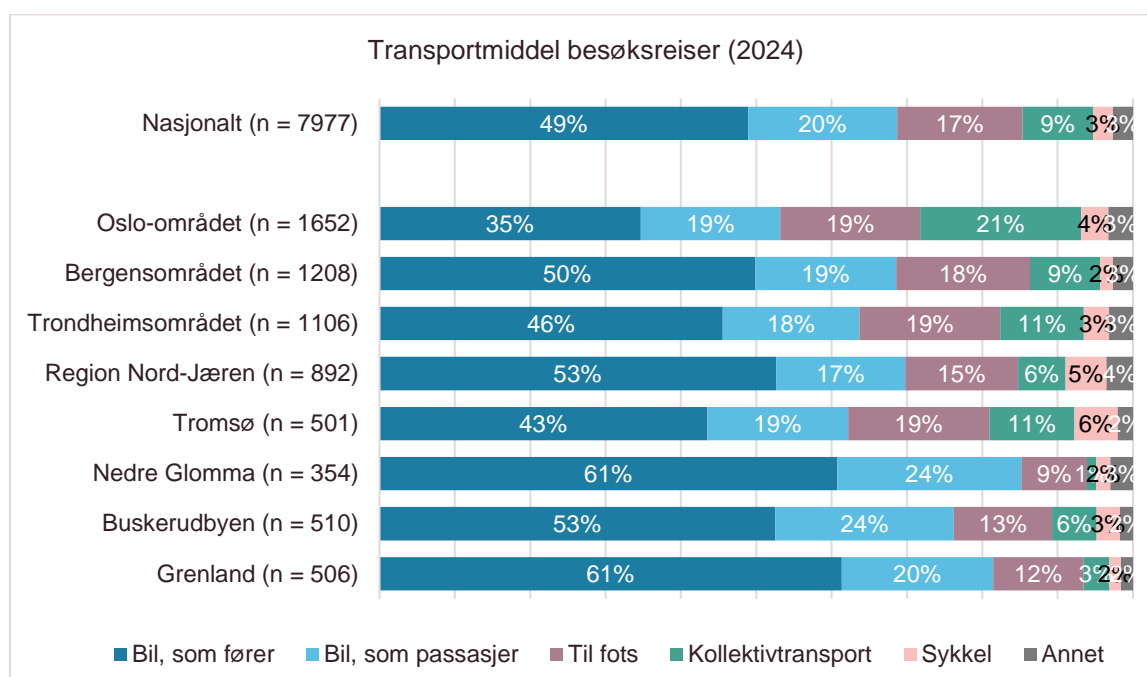
Besøksreiser

Transportmiddelfordeling

Ved besøksreiser reiser større andel med bil som passasjer enn ved øvrige reiseformål. Bil benyttes ved majoriteten av besøksreiser. I Oslo-området er bilbruk lavest og utgjør 53 prosent.

Kollektivandelen i Oslo-området er 21 prosent. I Nedre Glomma er bilbruk høyest på 85 prosent.

Figur 38: Transportmiddel ved besøksreiser



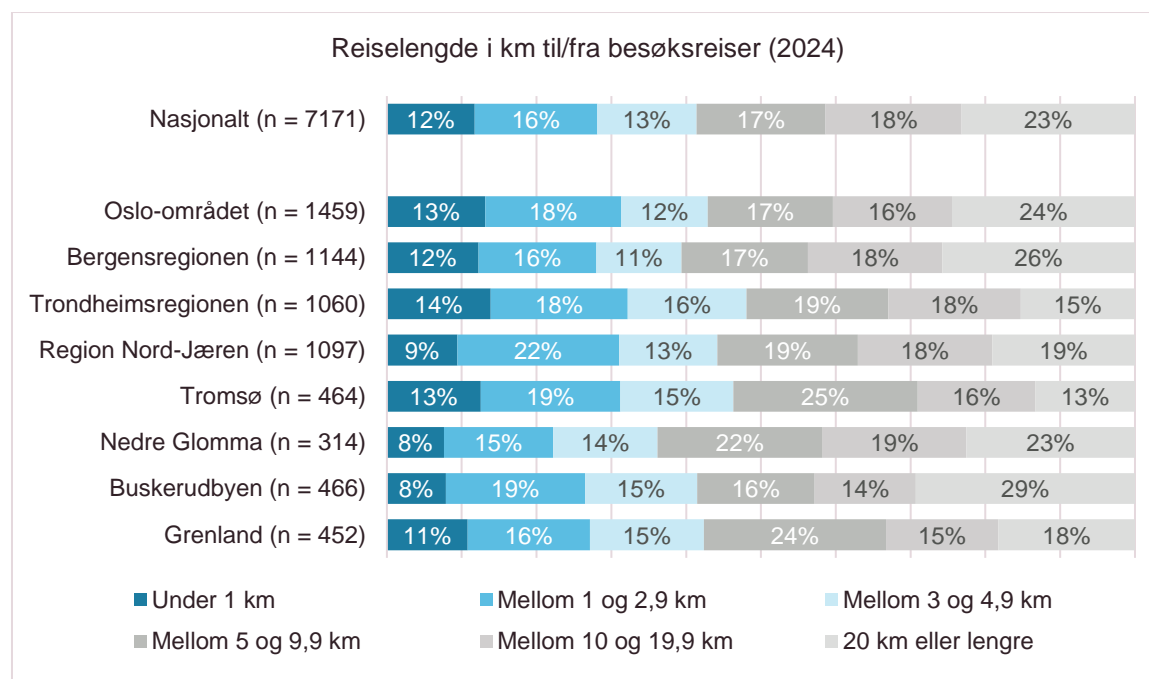
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

Reiselengde i strekning

Over halvparten av besøksreiser er over fem kilometer lange. Fra 52 prosent i Trondheimsregionen til 64 prosent i Nedre Glomma.

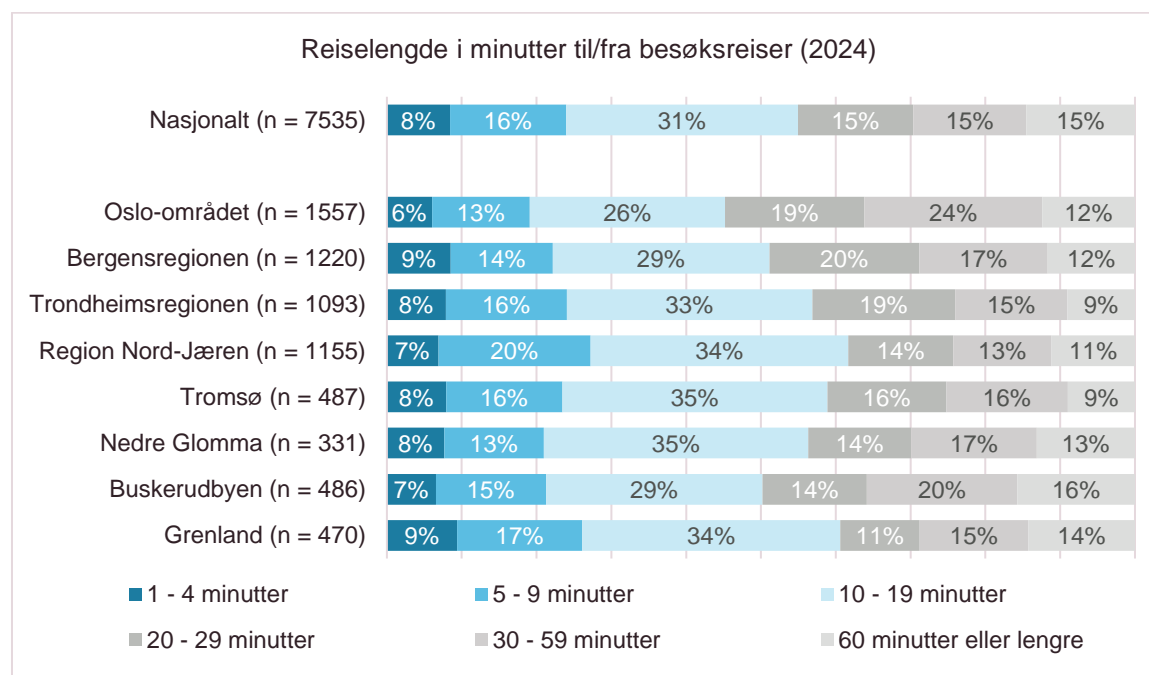
Figur 39: Reiselengde i strekning ved besøksreiser



Reiselengde i tid

Besøksreiser varer oftest mellom 10-19 minutter. I Buskerudbyen ser vi størst andel besøksreiser som varer 60 minutter eller lengre, med 16 prosent.

Figur 40: Reiselengde i tid ved besøksreiser

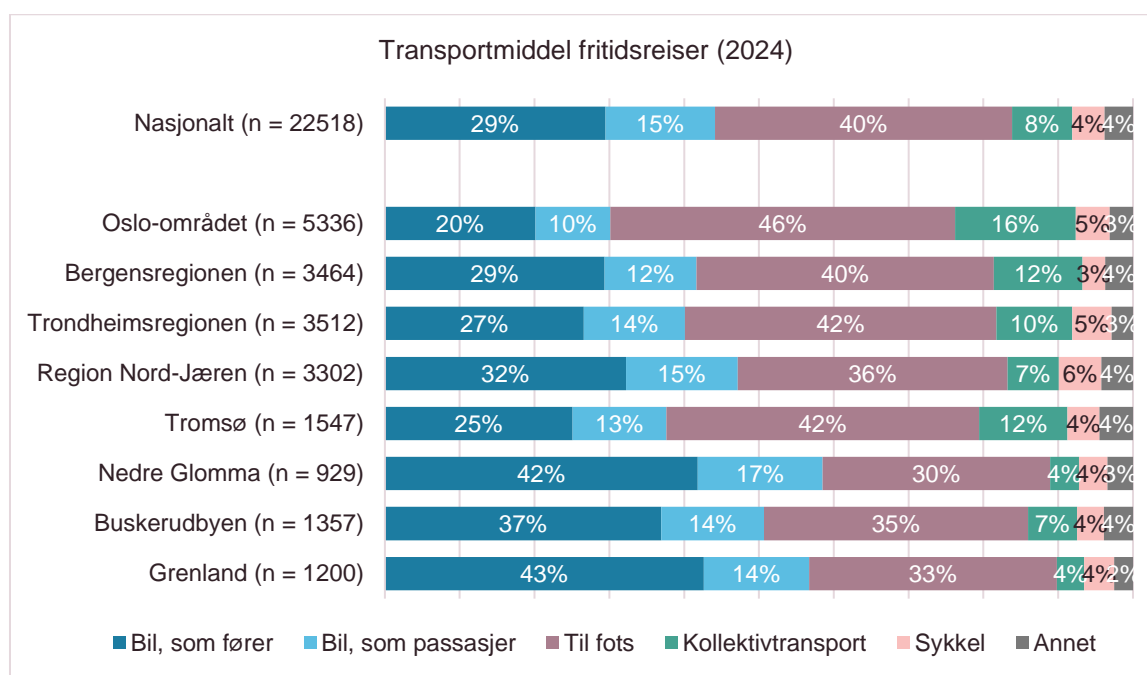


Fritidsreiser

Transportmiddelfordeling

40 prosent av fritidsreiser på nasjonalt nivå foretar vi til fots. I Oslo-området er andelen 46 prosent, og i Nedre Glomma 30 prosent. I Grenland og Nedre Glomma ser vi større andeler bilbruk ved fritidsreiser.

Figur 41: Transportmiddel ved fritidsreiser



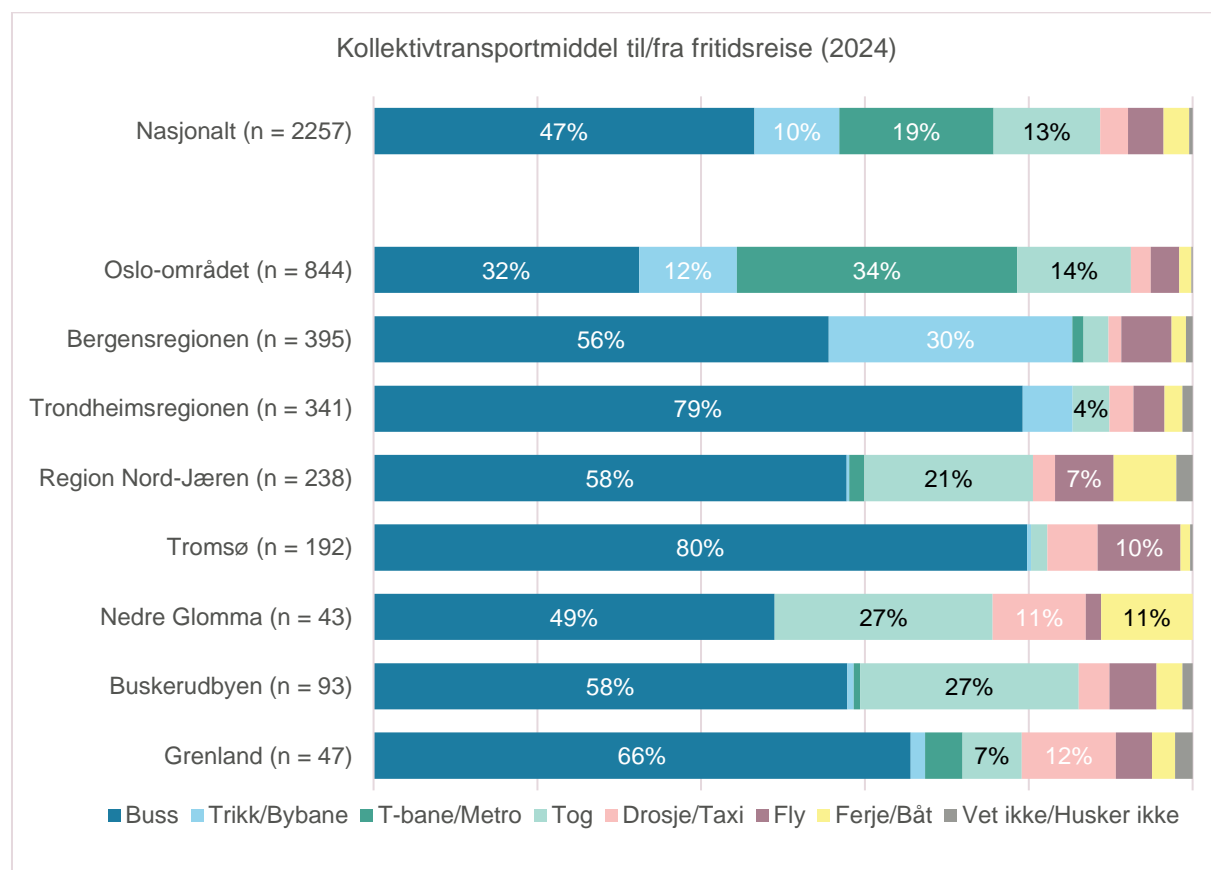
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

Transportmiddelfordeling kollektiv

Av fritidsreiser som foretas med kollektivtransport er flest av disse med buss, med unntak av i Oslo-området der bussandelen på 32 prosent overgås av t-baneandelen på 34 prosent. I Tromsø er bussandelen på 80 prosent, og i Trondheimsregionen 79 prosent.

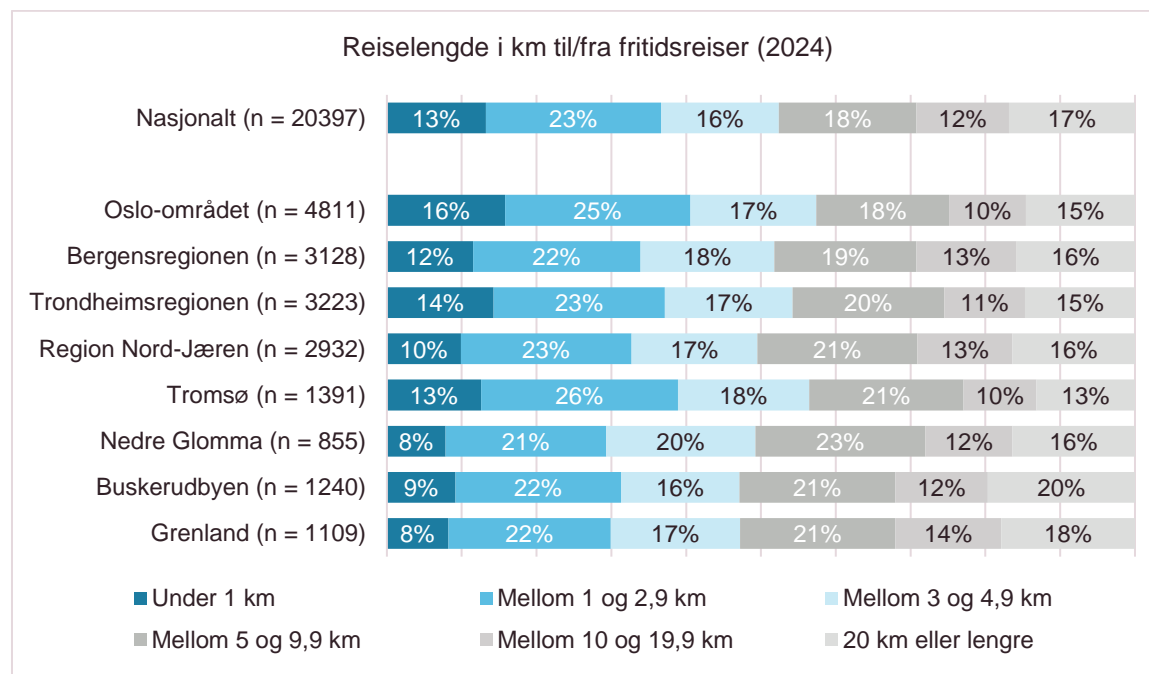
Figur 42: Kollektivtransportmiddel til/fra fritidsreise



Reiselengde i strekning

I Buskerudbyen er 20 prosent av fritidsreiser 20 km eller lengre. I Oslo-området er 16 prosent under 1 km lange.

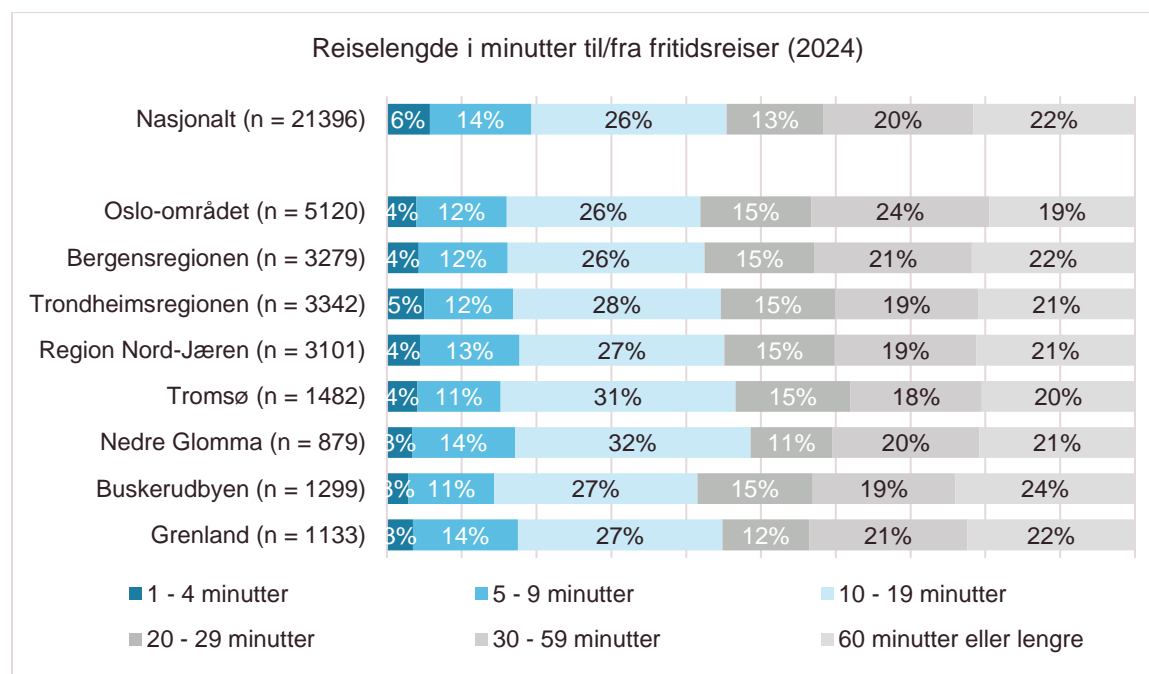
Figur 43: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser



Reiselengde i tid

Reisevarighet varierer, men størst andel fritidsreiser varer mellom 10-19 minutter.

Figur 44: Reiselengde i tid ved fritidsreiser



KAPITTEL 10: BYVEKSTAVTALEOMRÅDENE

Per dato er det inngått 6 byvekstavaler mellom Staten og følgende områder:

Oslo-området	Bergens-området	Nord-Jæren
K-0301 Oslo	K-4601 Bergen	K-1103 Stavanger
K-3216 Vestby	K-4624 Bjørnafjorden	K-1108 Sandnes
K-3207 Nordre Follo	K-4626 Øygarden	K-1124 Sola
K-3218 Ås	K-4627 Askøy	K-1127 Randaberg
K-3022 Frogn	K-4631 Alver	
K-3023 Nesodden		
K-3024 Bærum		
K-3025 Asker		
K-3026 Aurskog-Høland		
K-3027 Rælingen		
K-3028 Enebakk		
K-3029 Lørenskog	Trondheims-området	Tromsø
K-3030 Lillestrøm	K-5001 Trondheim	K-5501 Tromsø
K-3031 Nittedal	K-5028 Melhus	
K-3032 Gjerdrum	K-5029 Skaun	Nedre Glomma
K-3033 Ullensaker	K-5031 Malvik	K-3105 Sarpsborg
K-3034 Nes	K-5035 Stjørdal	K-3107 Fredrikstad
K-3035 Eidsvoll	K-5059 Orkland	
K-3036 Nannestad		
K-3037 Hurdal		

I dette kapitlet er det presentert grafiske resultater for byvekstavtalene, med ulike nedbrytninger og sammenstillinger. Resultater er vist for byveksttaleområdet som helhet, bykommune(r) i området og omegnskommuner i området.

Resultatene for byvekstavtalene er vektet med egne regionale vektorer per område. Det vil si at resultatene er representative for befolkningen i regionen når det gjelder geografi, kjønn, alder og reisedag.

Det presiseres at regionene i denne rapporten ikke er sammenfallende med byvekstvtaleområdene. Nedenfor er det presentert en oversikt over kommuner som inngår i de respektive regionene:

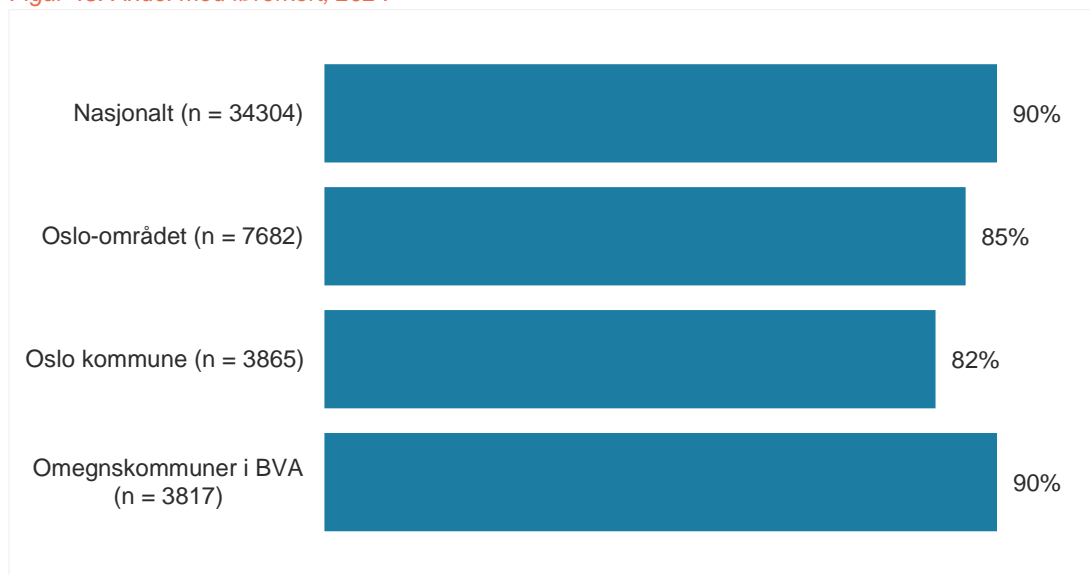
Oslo-området		Trondheimsregionen		Buskerudbyen	
301	Oslo	5001	Trondheim	3301	Drammen
3201	Bærum	5028	Melhus	3303	Kongsberg
3203	Asker	5029	Skaun	3312	Lier
3205	Lillestrøm	5031	Malvik	3314	Øvre Eiker
3209	Ullensaker	5035	Stjørdal		
3212	Nesodden	5059	Orkland		
3214	Frogn	5027	Midtre Gauldal		
3216	Vestby	5054	Indre Fosen		
3218	Ås				
3220	Enebakk	Region Nord-Jæren		Grenland	
3222	Lørenskog	1103	Stavanger	4001	Porsgrunn
3224	Rælingen	1108	Sandnes	4003	Skien
3226	Aurskog-Høland	1124	Sola	4010	Siljan
3228	Nes	1127	Randaberg	4012	Bamble
3230	Gjerdrum	1119	Hå		
3232	Nittedal	1120	Klepp		
3238	Nannestad	1121	Time		
3240	Eidsvoll	1122	Gjesdal		
3242	Hurdal	1130	Strand		
3207	Nordre Follo				
Bergensregionen		Tromsø			
4601	Bergen	5501	Tromsø		
4624	Bjørnafjorden				
4626	Øygarden				
4627	Askøy	Nedre Glomma			
4631	Alver	3105	Sarpsborg		
4621	Voss	3107	Fredrikstad		
4623	Samnanger				
4628	Vaksdal				
4630	Osterøy				
4632	Austrheim				

Som nevnt innledningsvis i rapporten hadde ikke Kristiansand tilleggsutvalg i 2024, og inngår derfor ikke i 2024-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt.

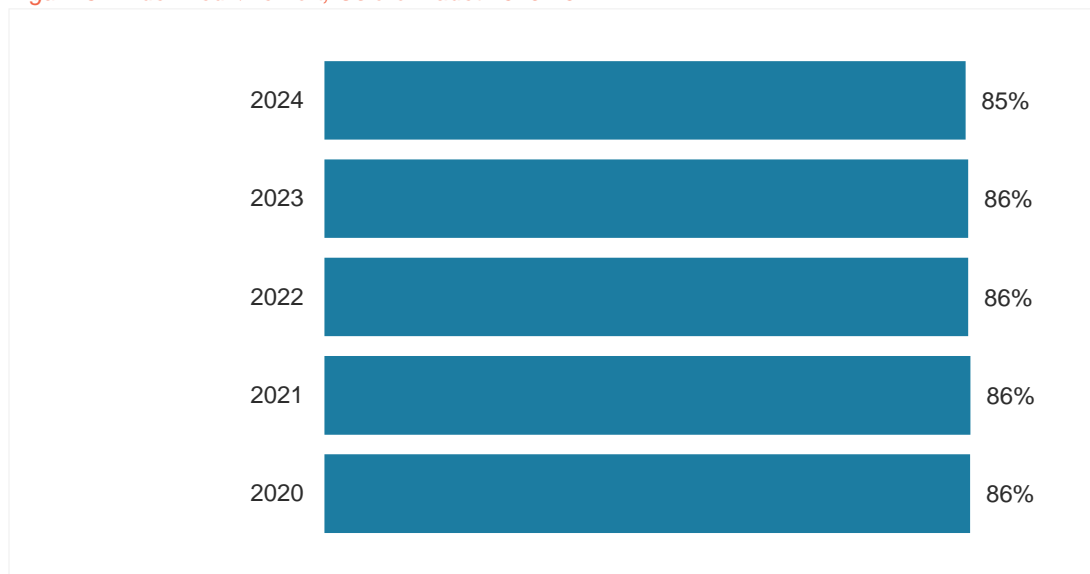
Oslo-området

Fører kort

Figur 45: Andel med fører kort, 2024

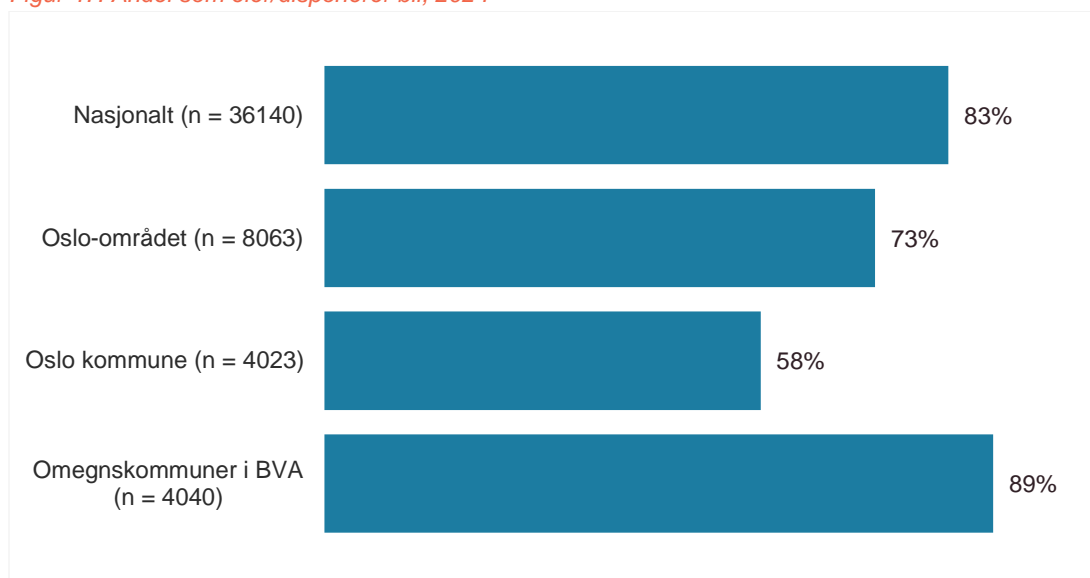


Figur 46: Andel med fører kort, Oslo-området 2020-2024

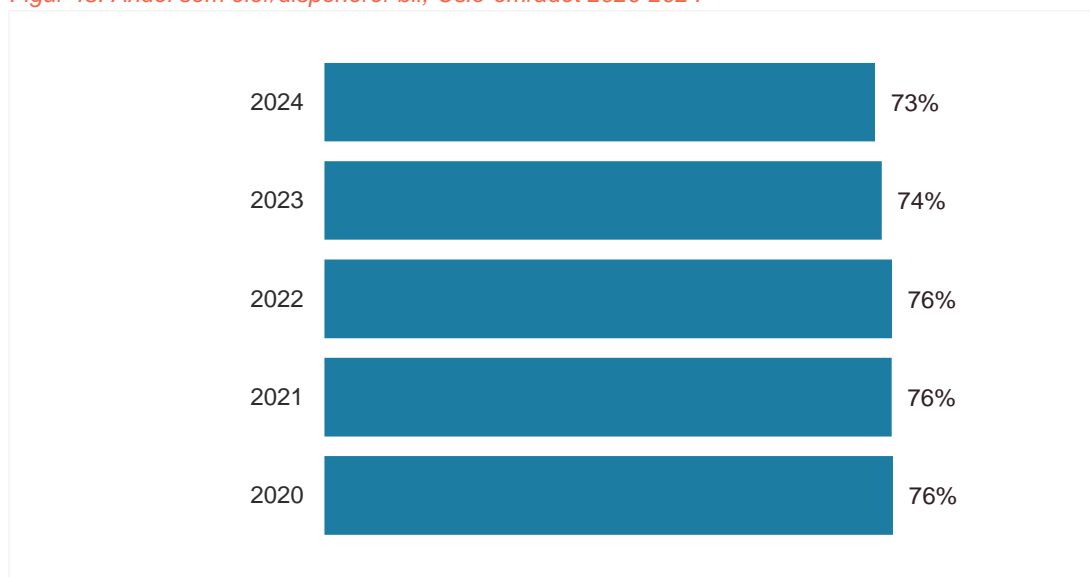


Andel som eier/disponerer bil

Figur 47: Andel som eier/disponerer bil, 2024

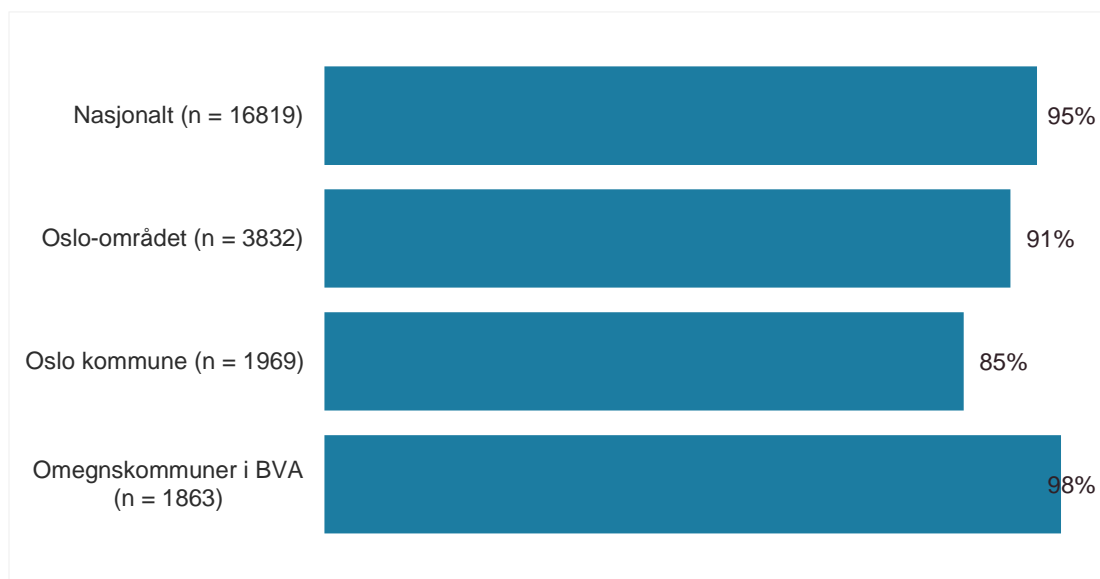


Figur 48: Andel som eier/disponerer bil, Oslo-området 2020-2024

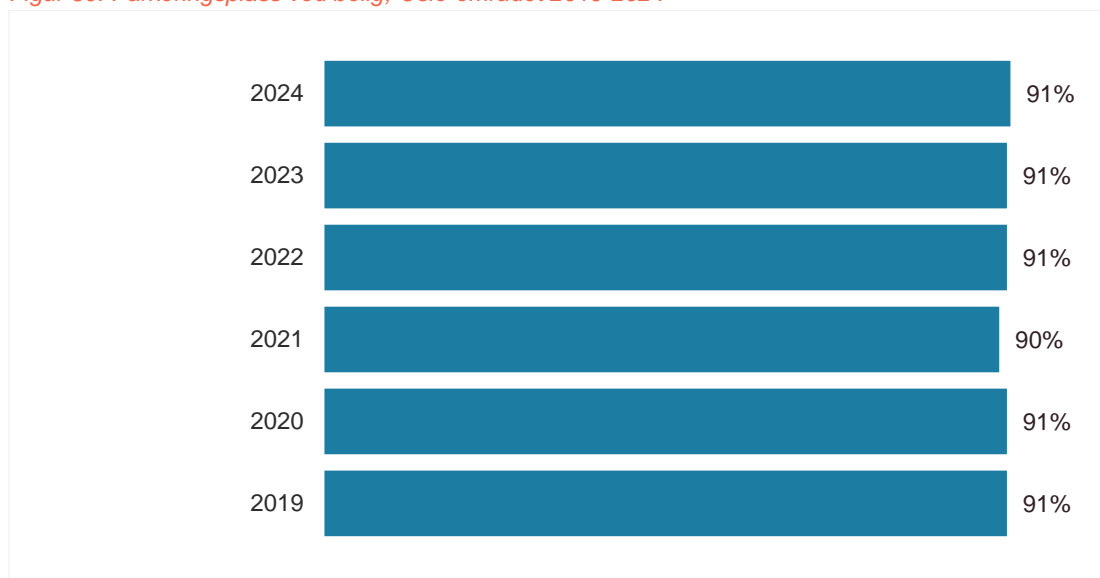


Parkeringsplass

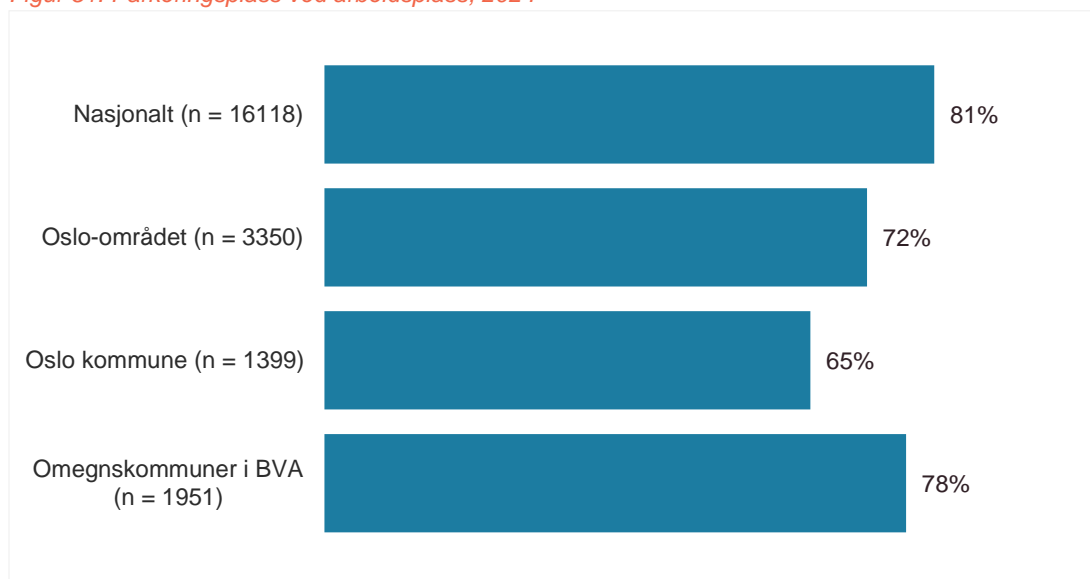
Figur 49: Parkeringsplass ved bolig, 2024



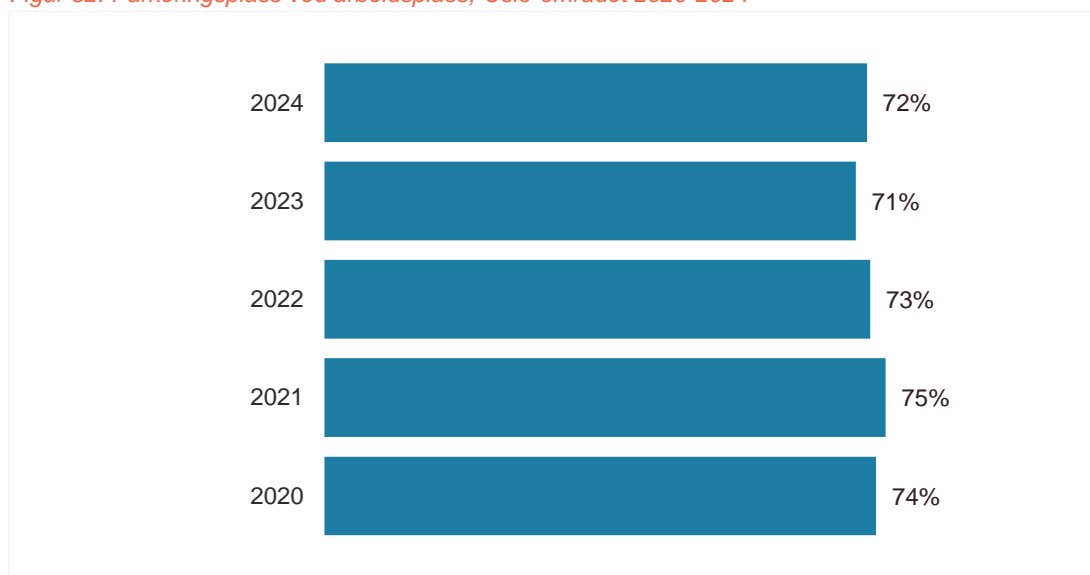
Figur 50: Parkeringsplass ved bolig, Oslo-området 2019-2024



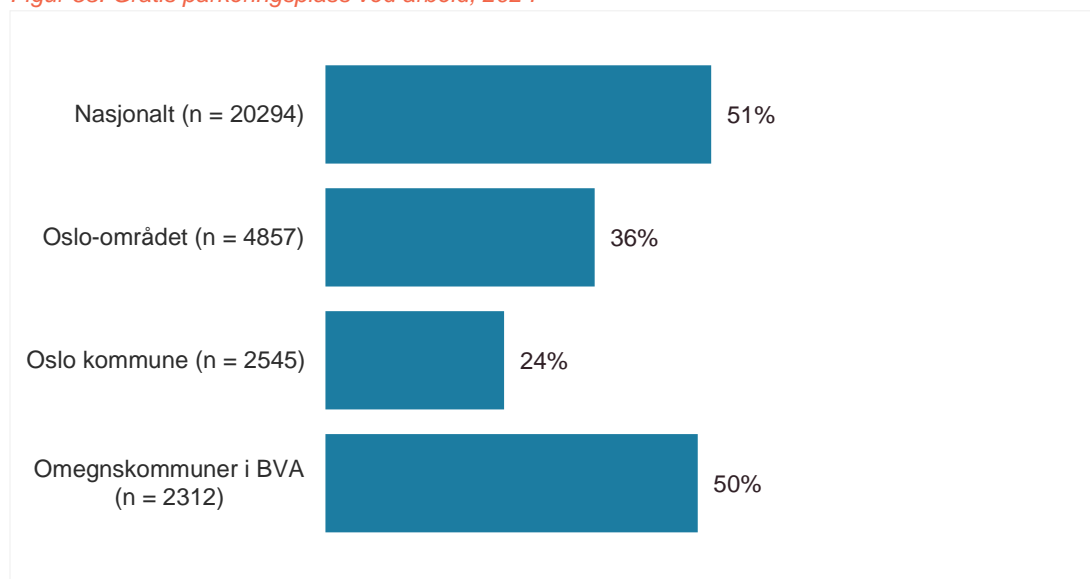
Figur 51: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024



Figur 52: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Oslo-området 2020-2024

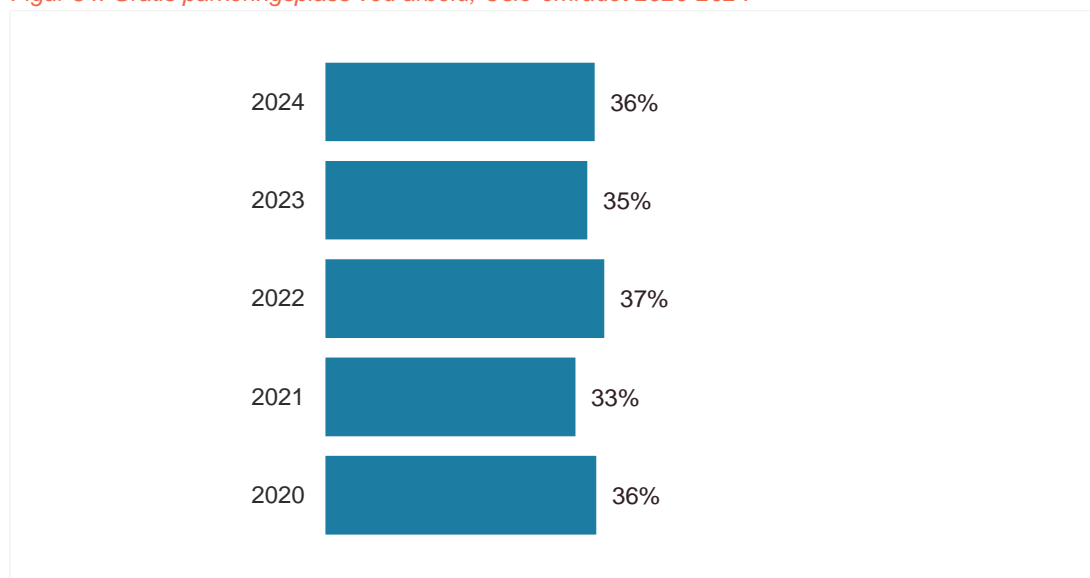


Figur 53: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024



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

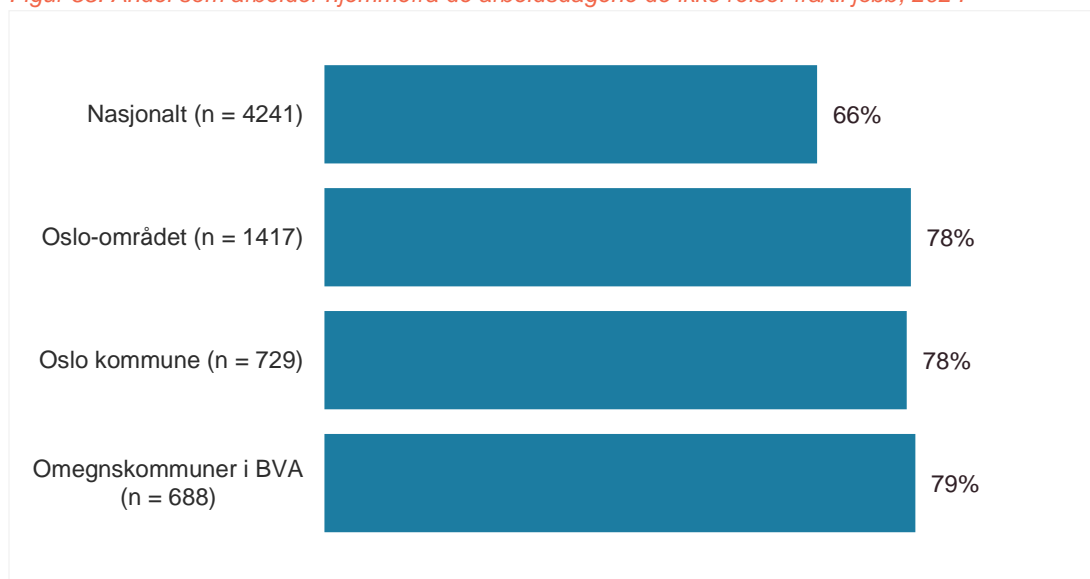
Figur 54: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Oslo-området 2020-2024



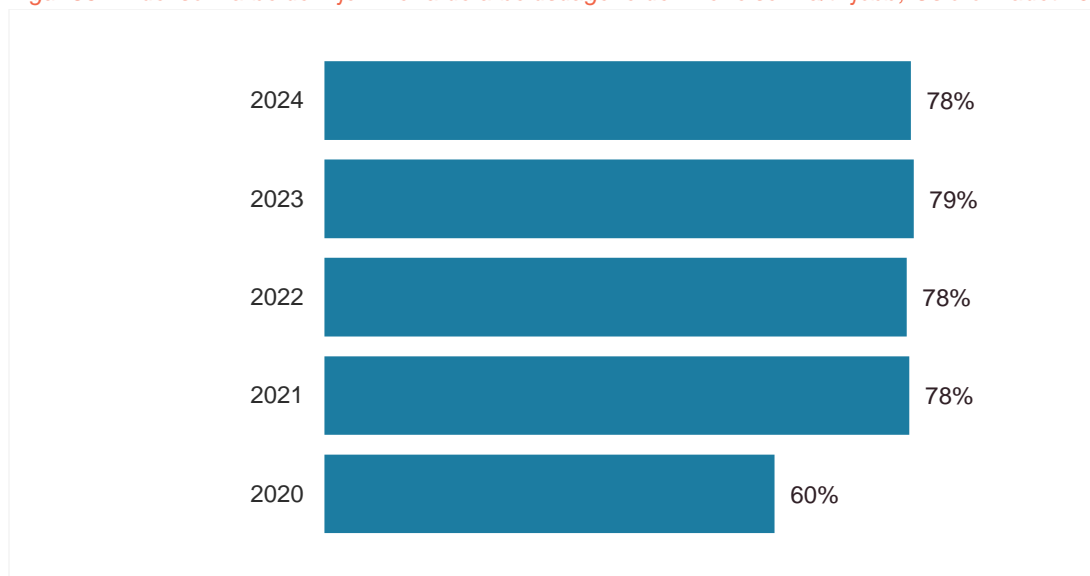
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 55: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024

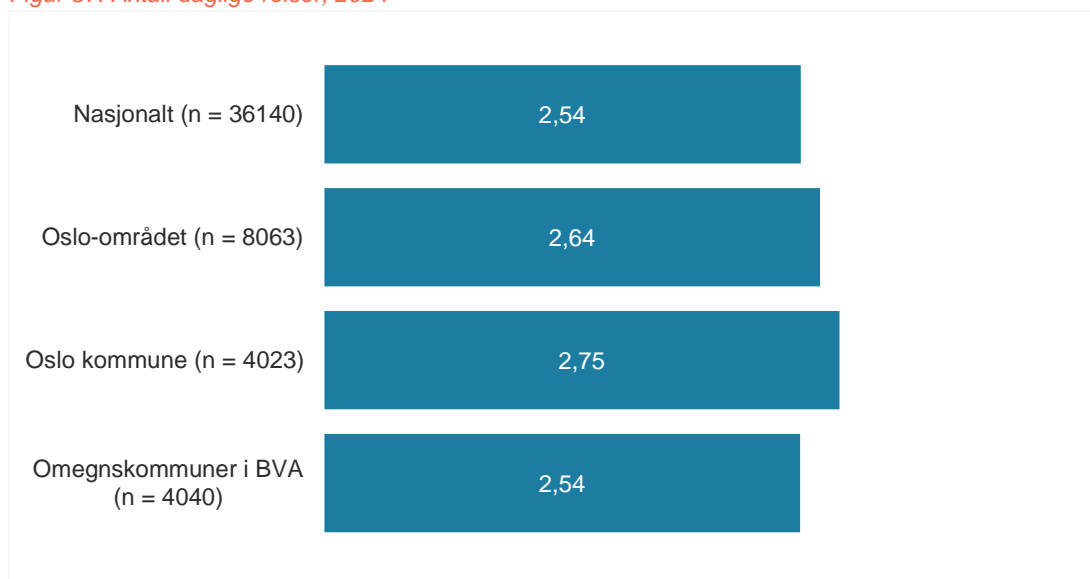


Figur 56: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Oslo-området 2020-2024

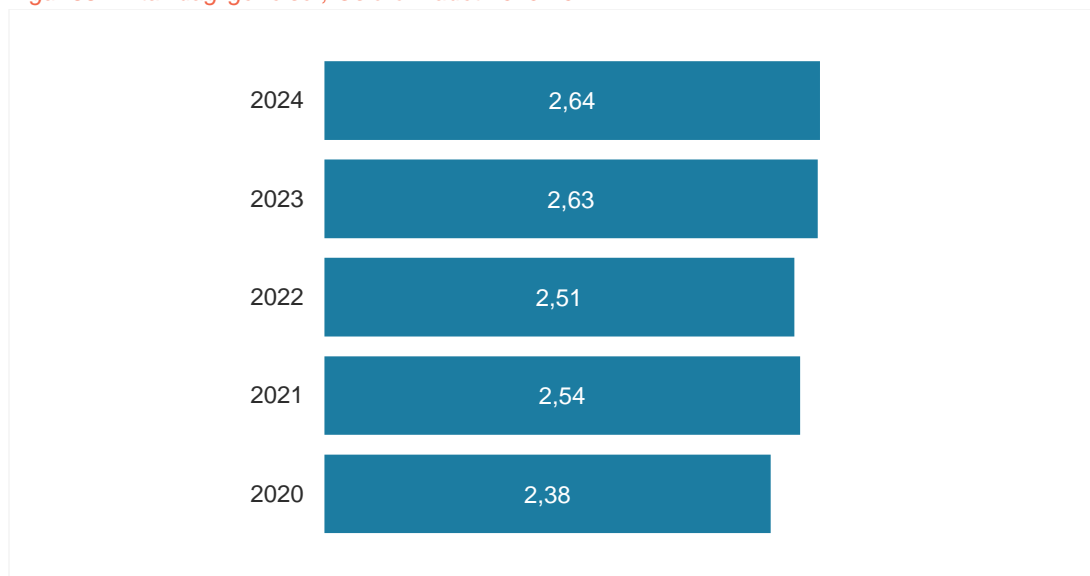


Antall daglige reiser

Figur 57: Antall daglige reiser, 2024

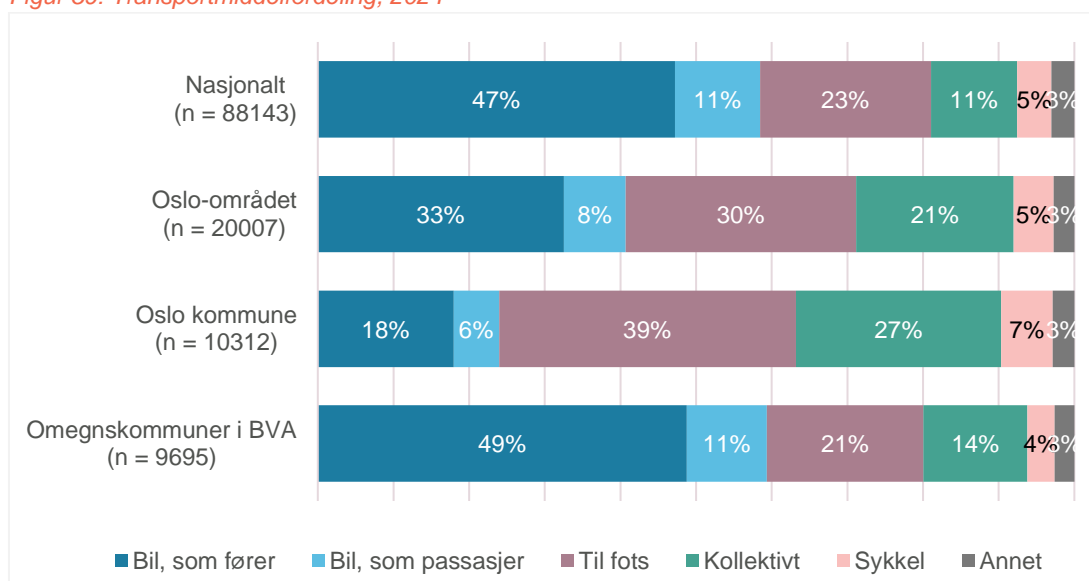


Figur 58: Antall daglige reiser, Oslo-området 2020-2024



Transportmiddelfordeling

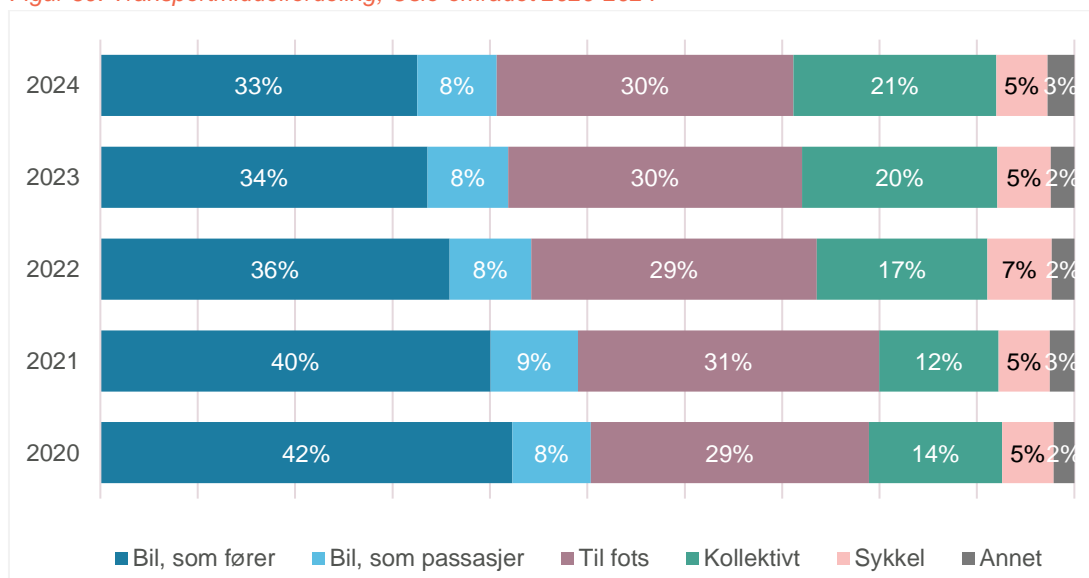
Figur 59: Transportmiddelfordeling, 2024



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

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

Figur 60: Transportmiddelfordeling, Oslo-området 2020-2024



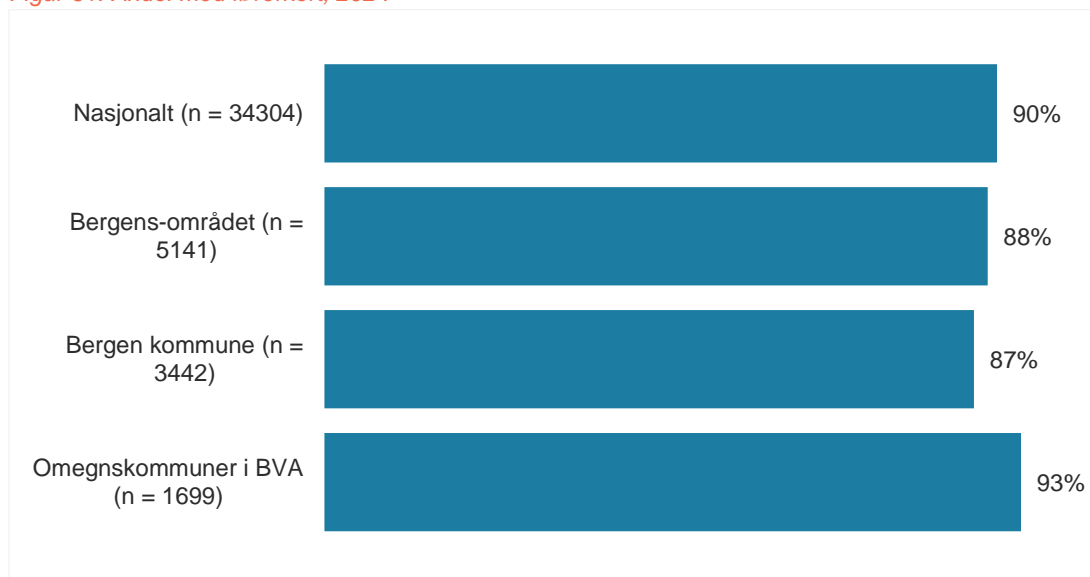
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

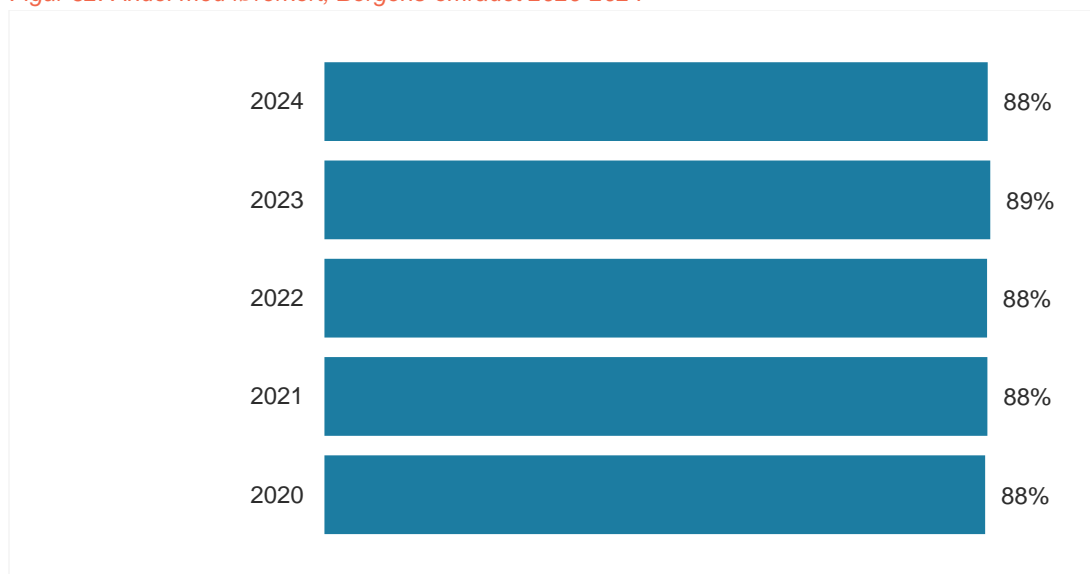
Bergens-området

Førerkort

Figur 61: Andel med førerkort, 2024

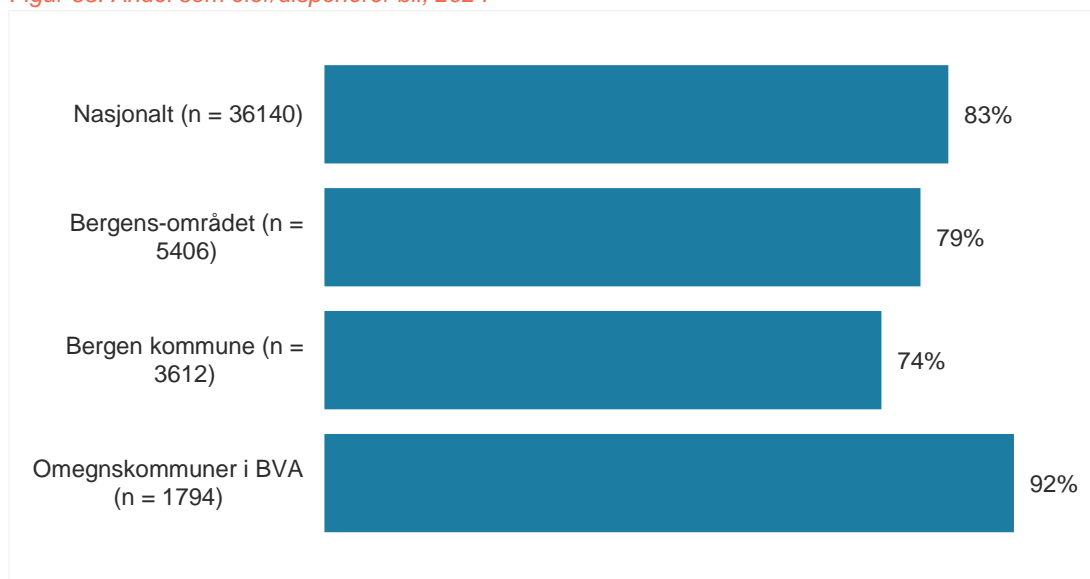


Figur 62: Andel med førerkort, Bergens-området 2020-2024

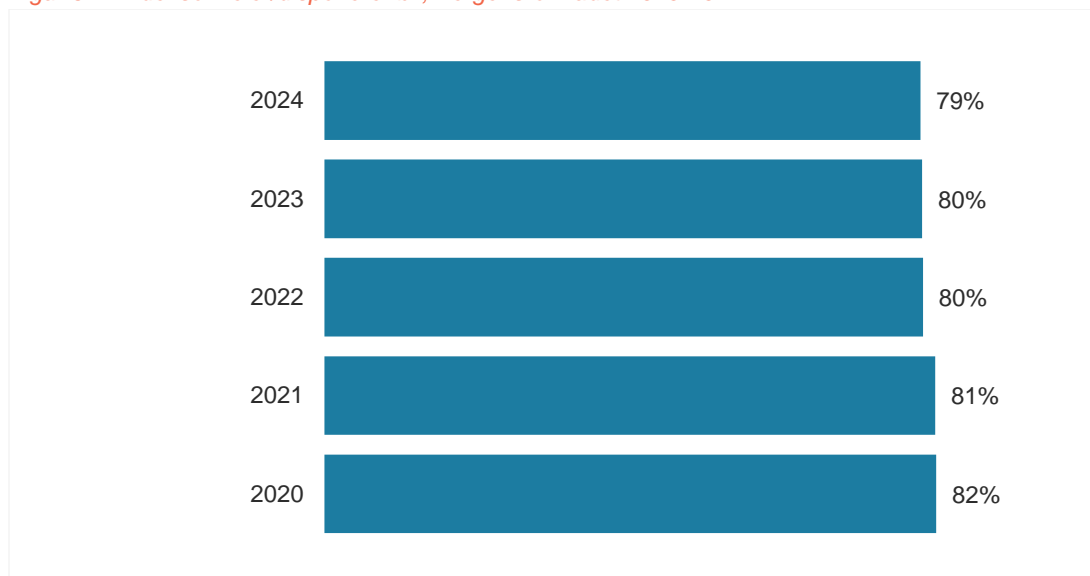


Andel som eier/disponerer bil

Figur 63: Andel som eier/disponerer bil, 2024

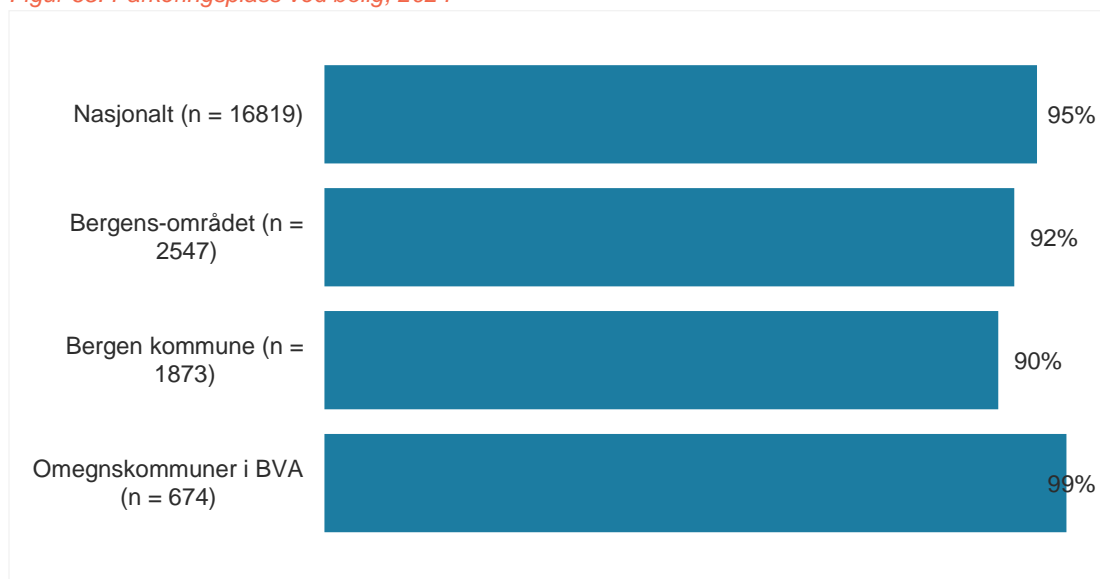


Figur 64: Andel som eier/disponerer bil, Bergens-området 2020-2024

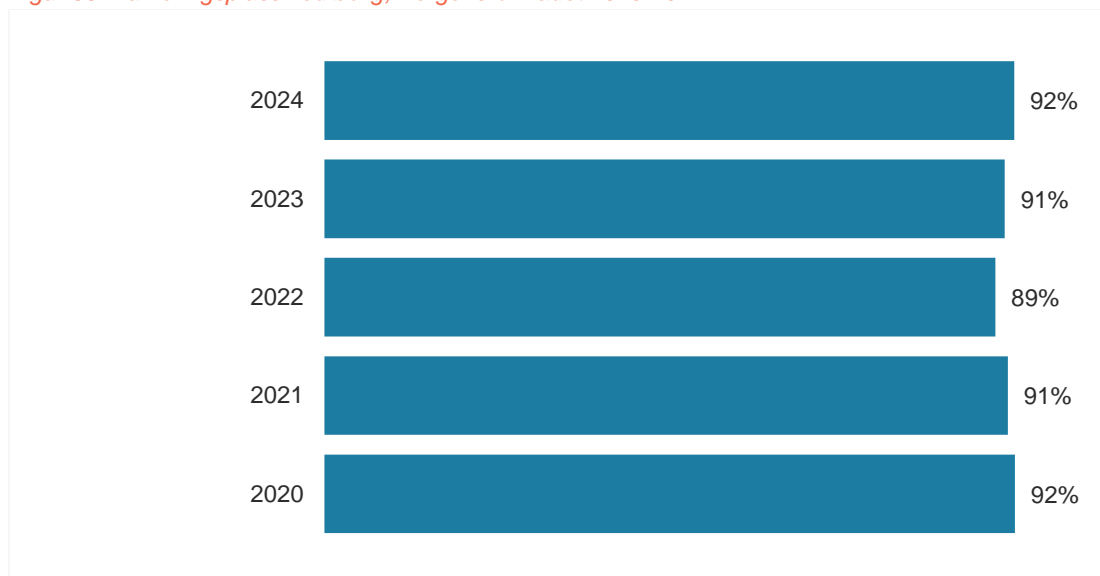


Parkeringsplass

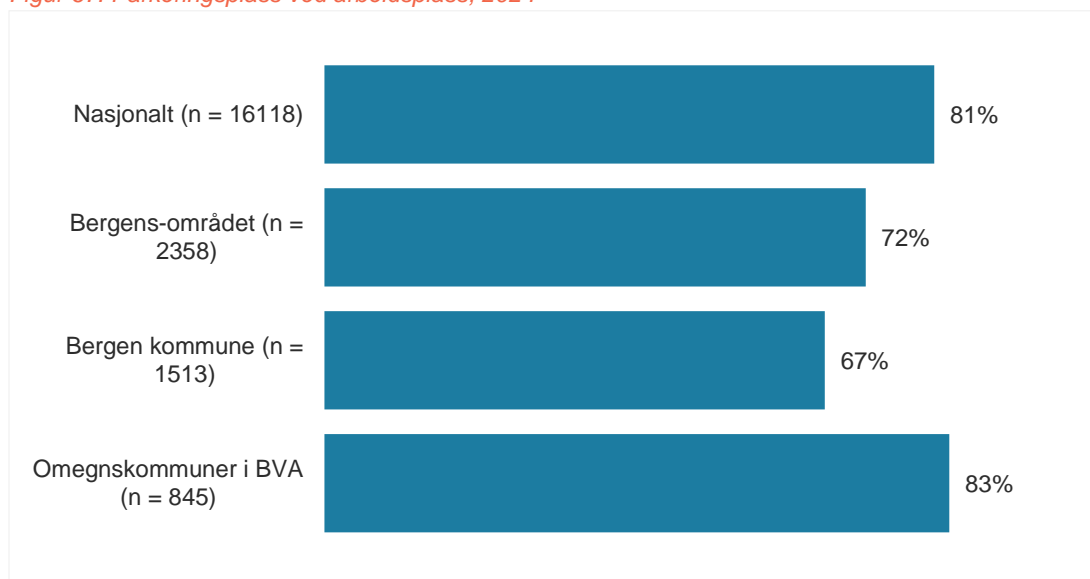
Figur 65: Parkeringsplass ved bolig, 2024



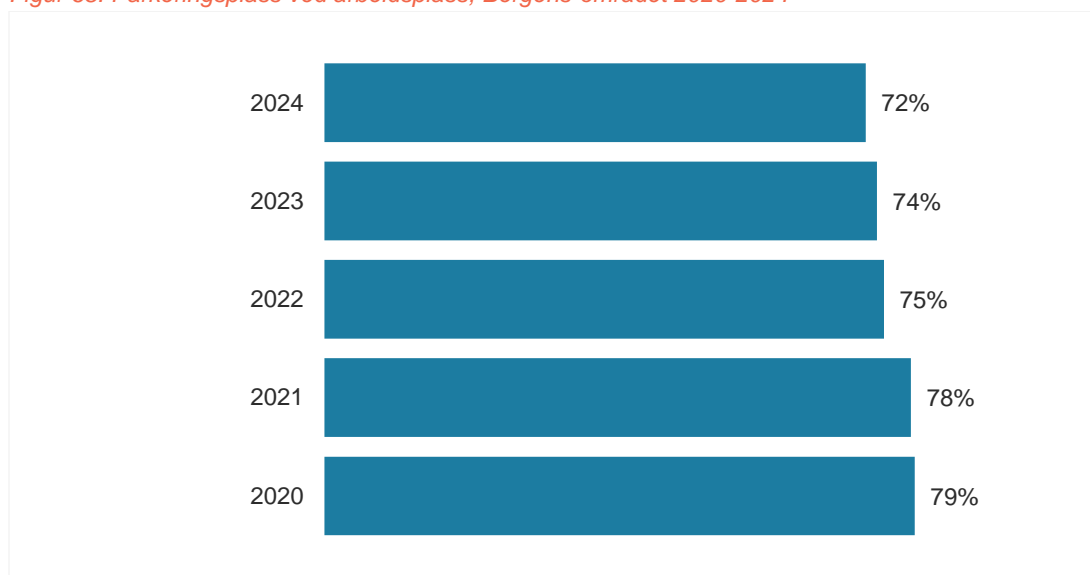
Figur 66: Parkeringsplass ved bolig, Bergens-området 2020-2024



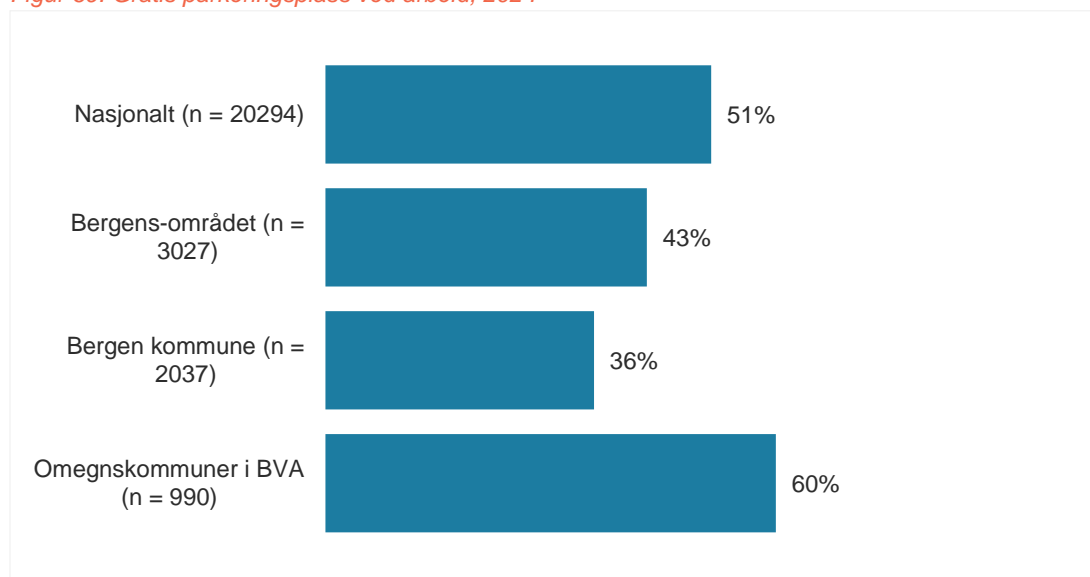
Figur 67: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024



Figur 68: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Bergens-området 2020-2024

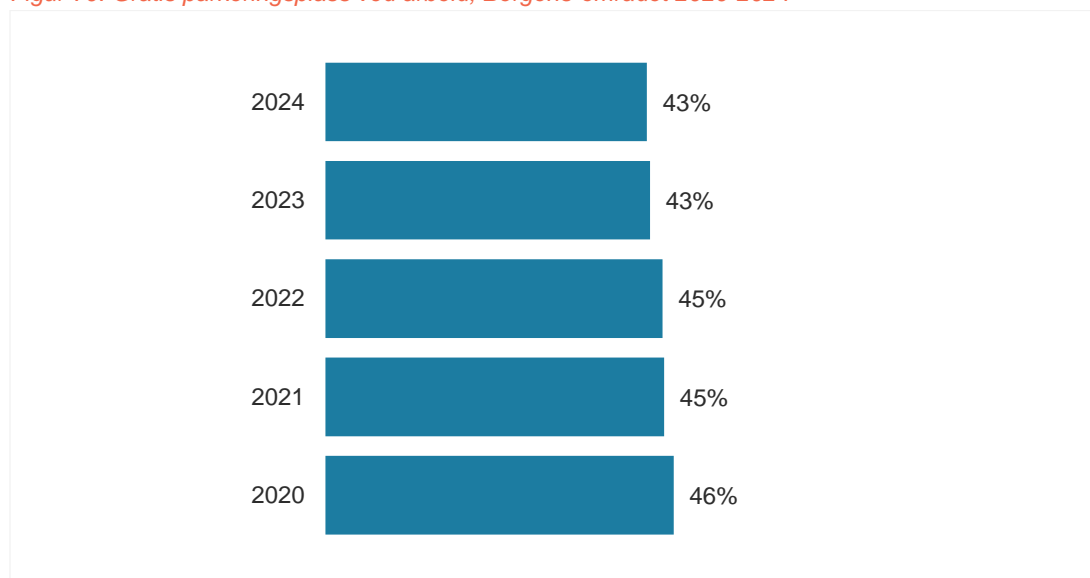


Figur 69: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024



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

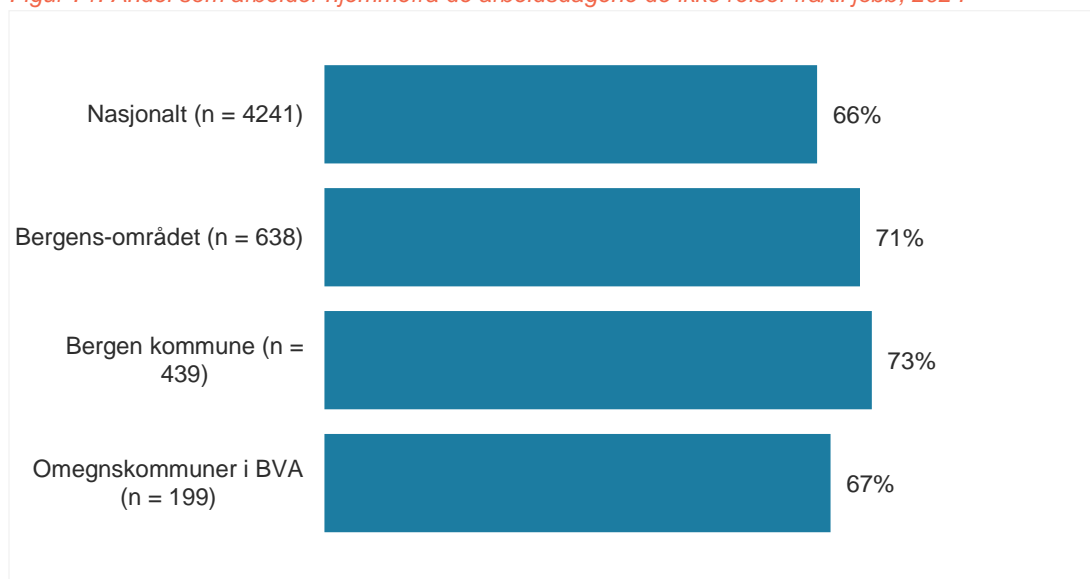
Figur 70: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Bergens-området 2020-2024



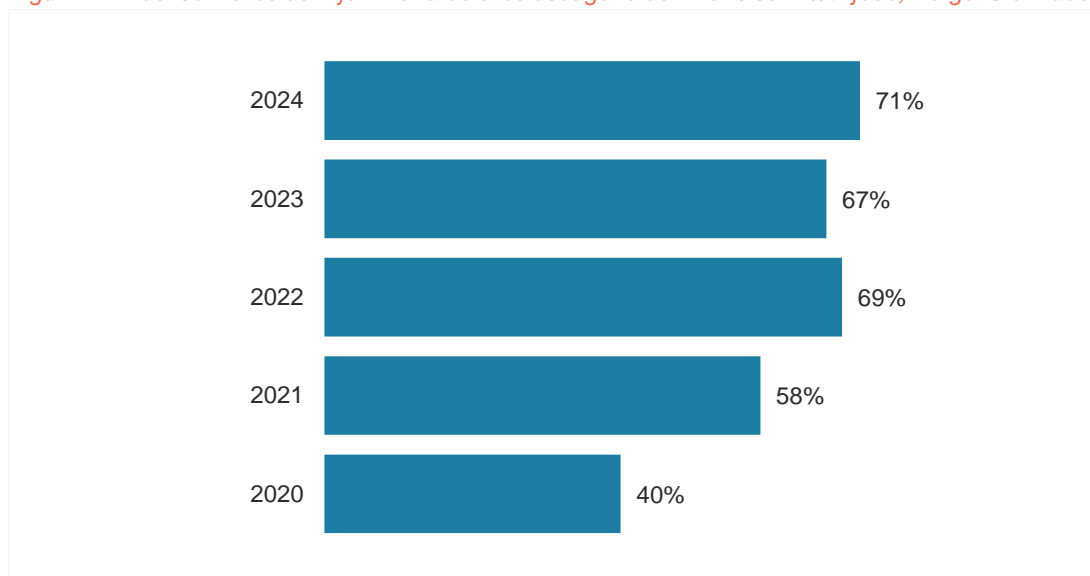
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 71: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024

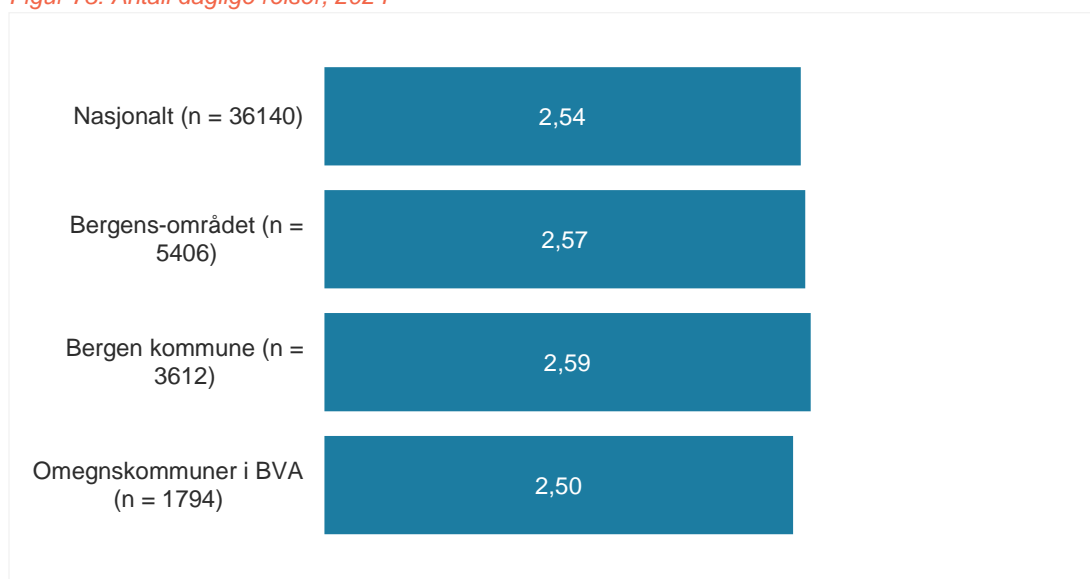


Figur 72: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Bergens-området 2020-2024

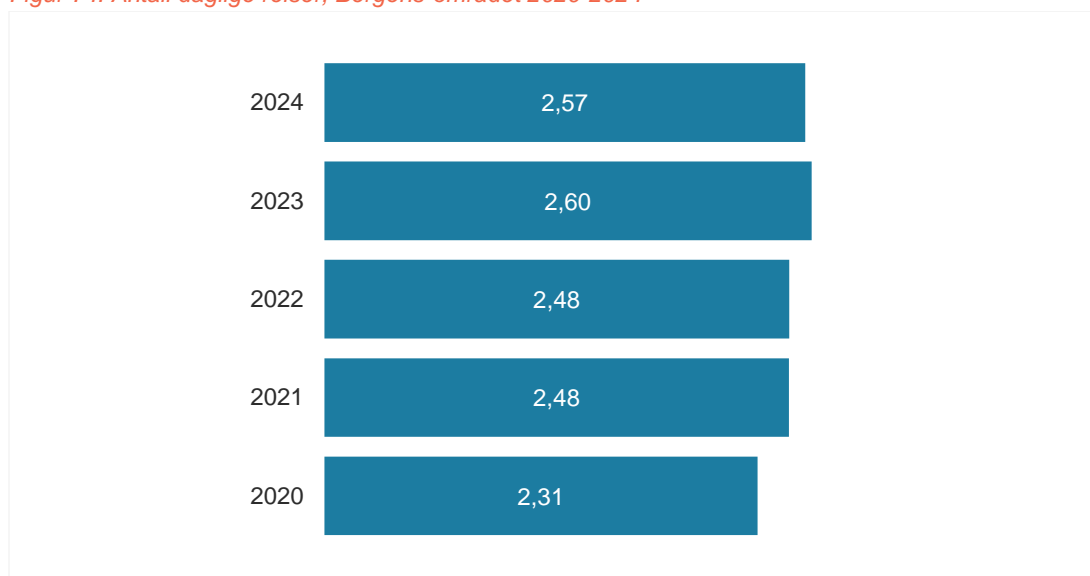


Antall daglige reiser

Figur 73: Antall daglige reiser, 2024

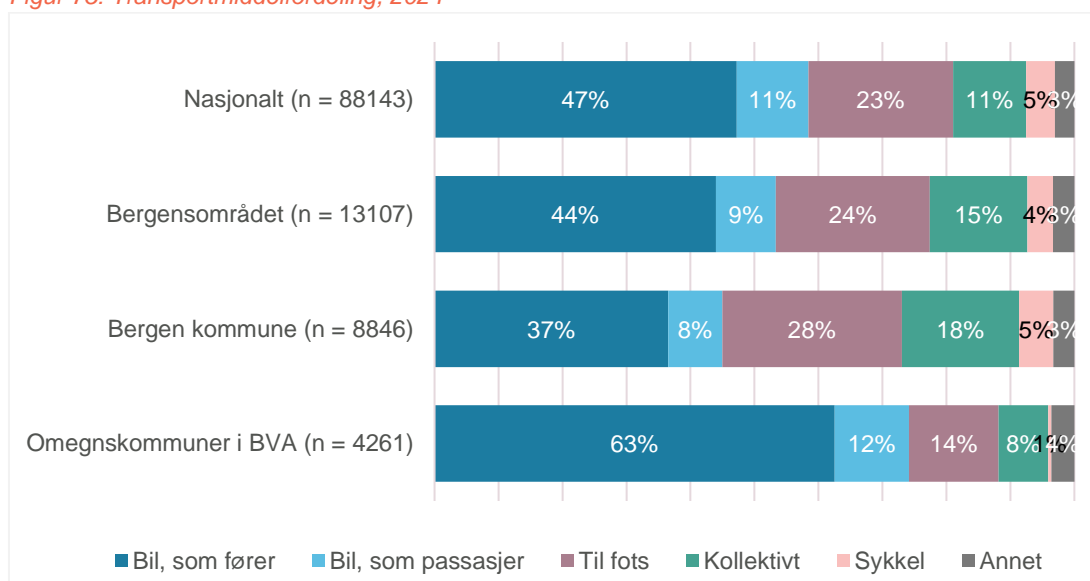


Figur 74: Antall daglige reiser, Bergens-området 2020-2024



Transportmiddelfordeling

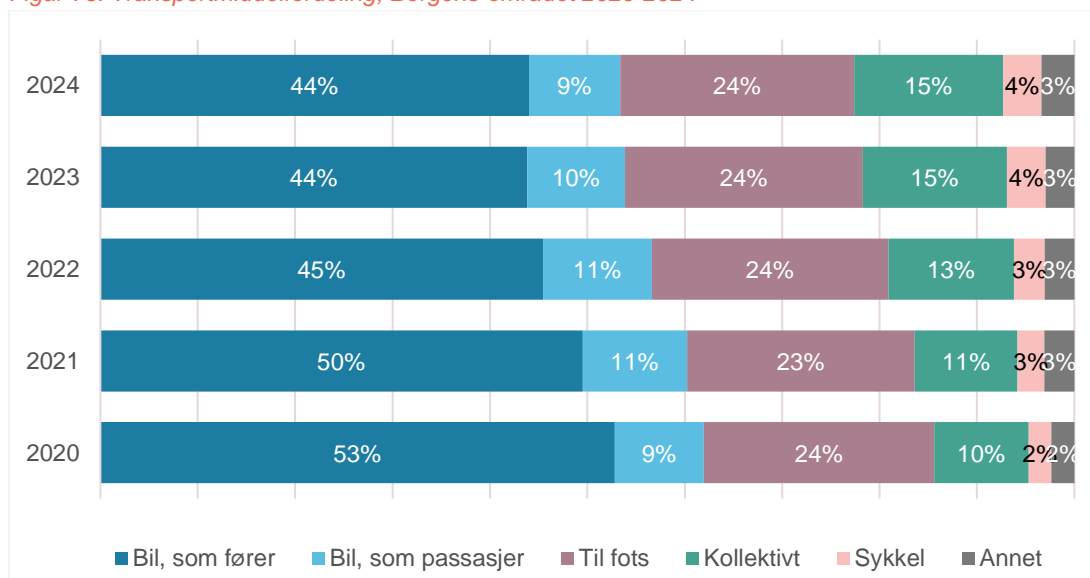
Figur 75: Transportmiddelfordeling, 2024



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

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

Figur 76: Transportmiddelfordeling, Bergens-området 2020-2024



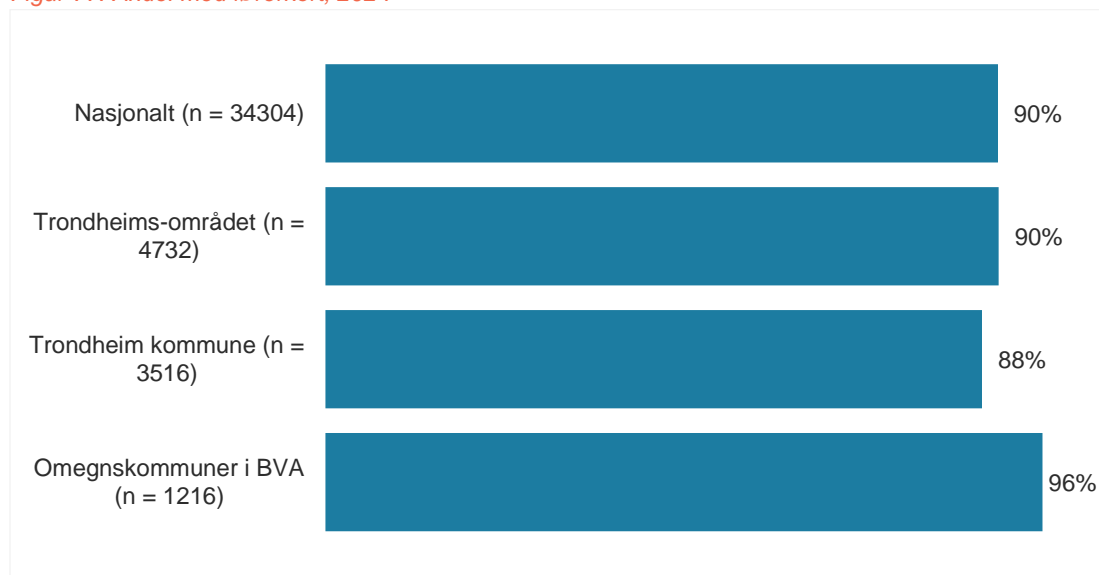
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

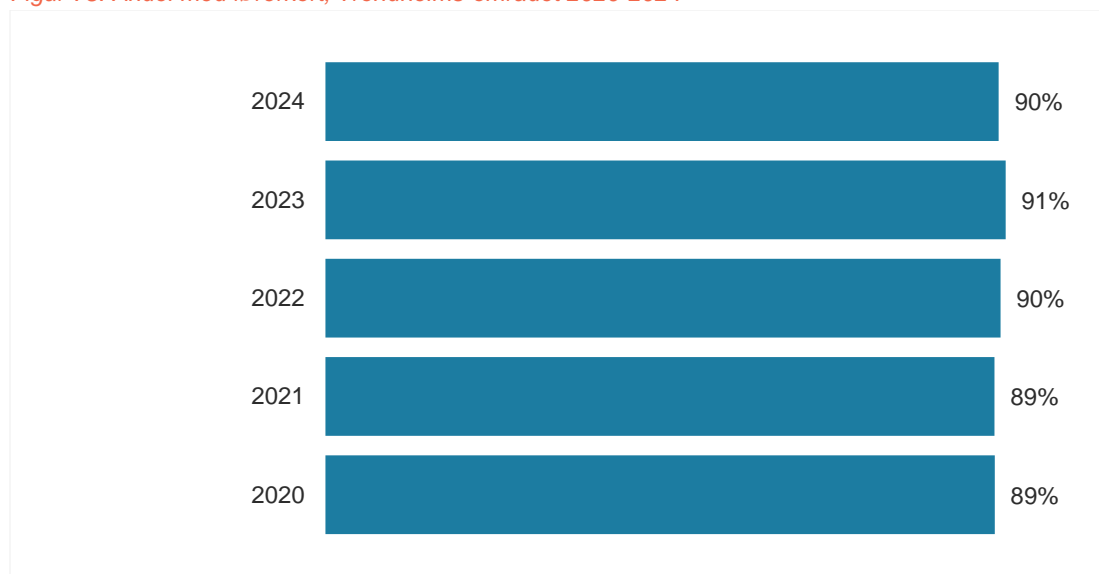
Trondheims-området

Førerkort

Figur 77: Andel med førerkort, 2024

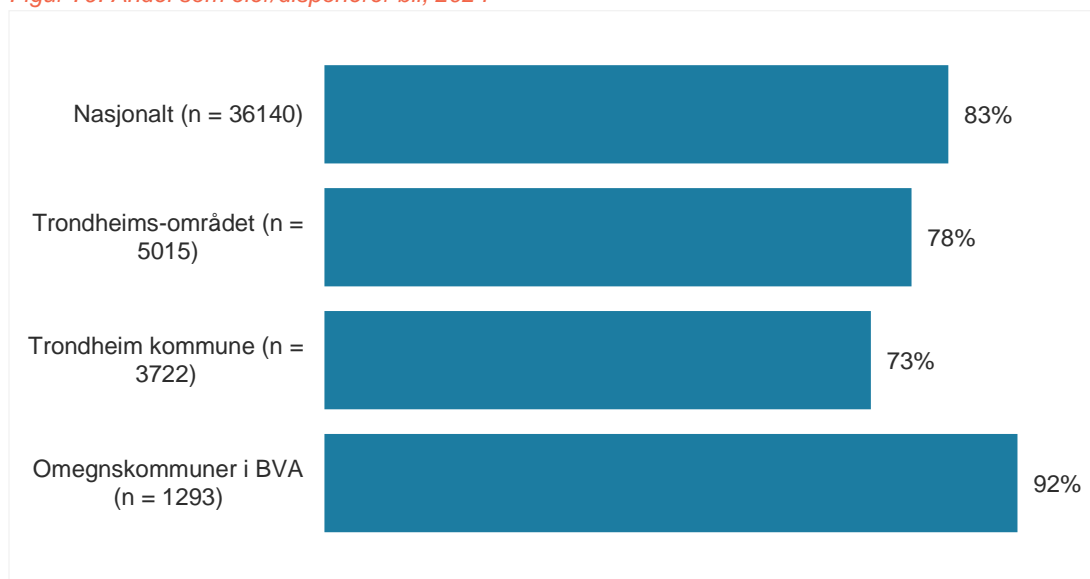


Figur 78: Andel med førerkort, Trondheims-området 2020-2024

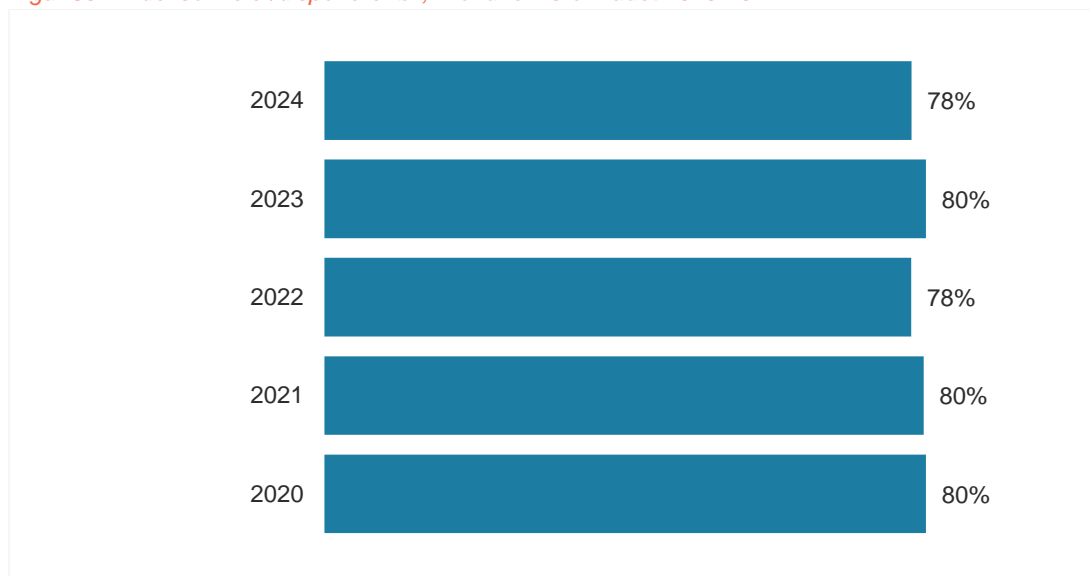


Andel som eier/disponerer bil

Figur 79: Andel som eier/disponerer bil, 2024

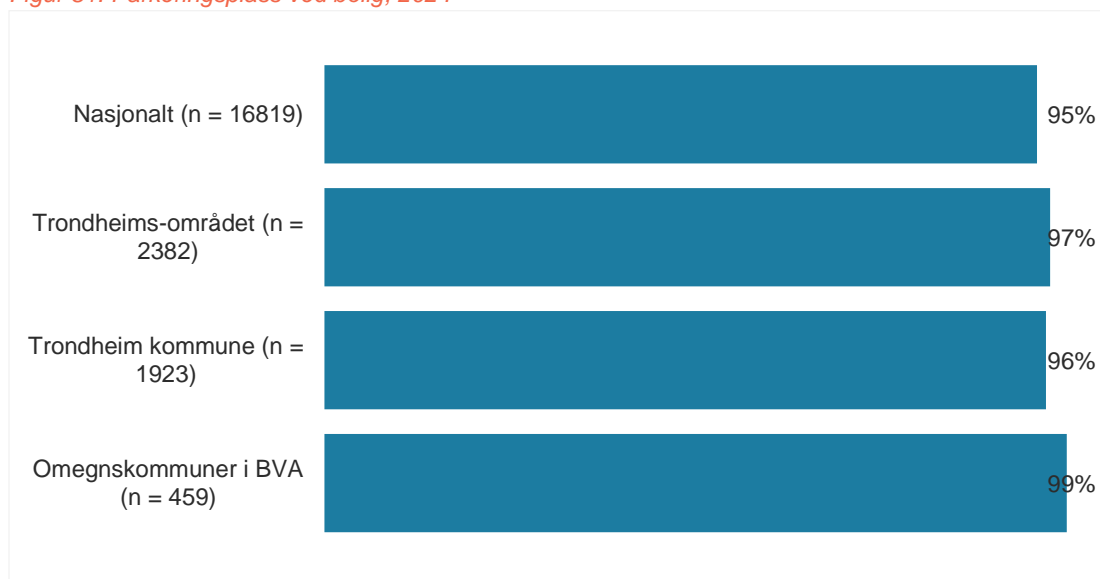


Figur 80: Andel som eier/disponerer bil, Trondheims-området 2020-2024

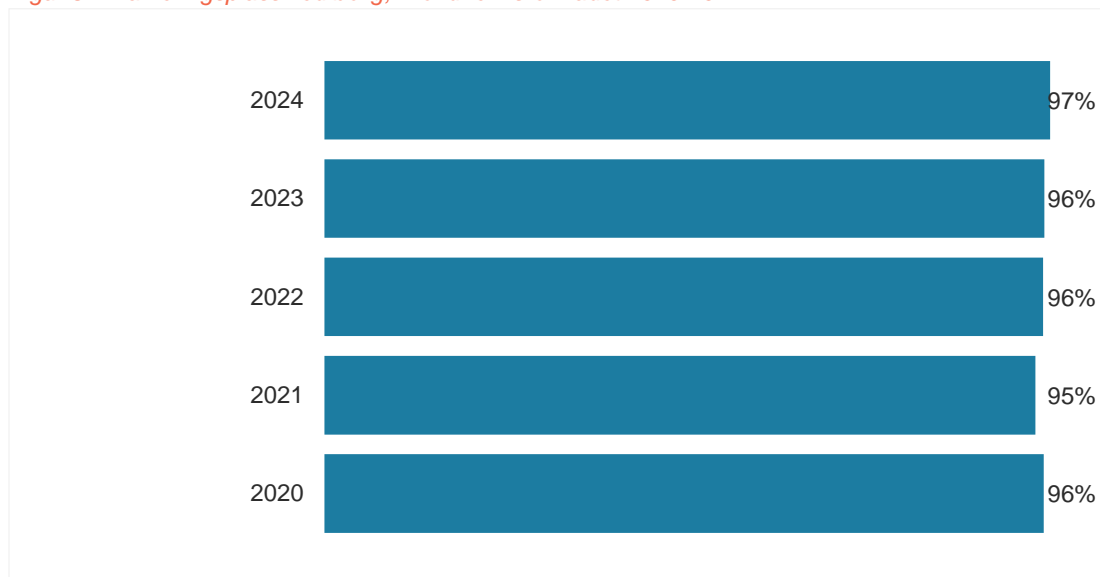


Parkeringsplass

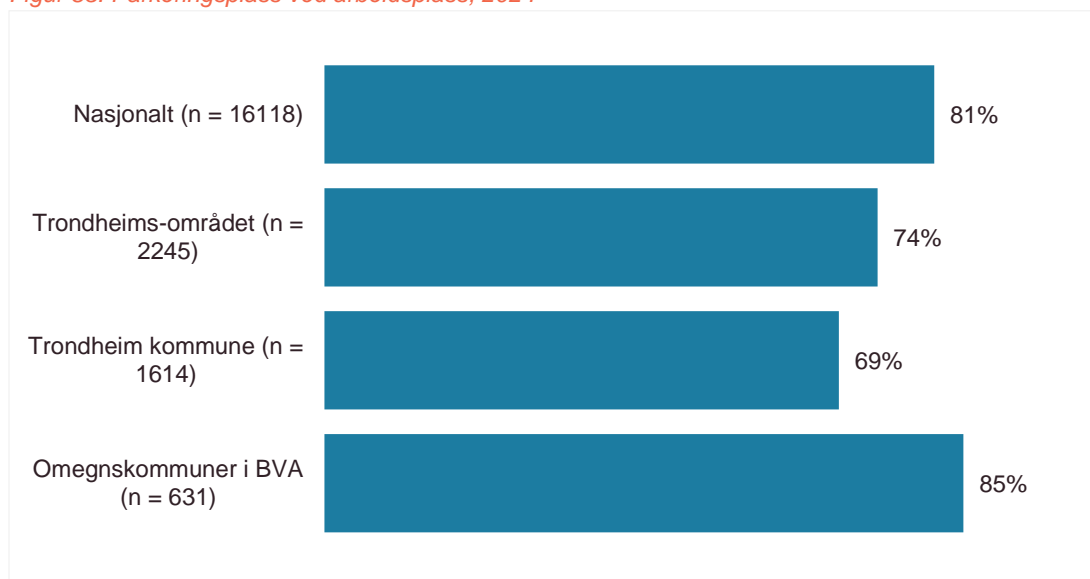
Figur 81: Parkeringsplass ved bolig, 2024



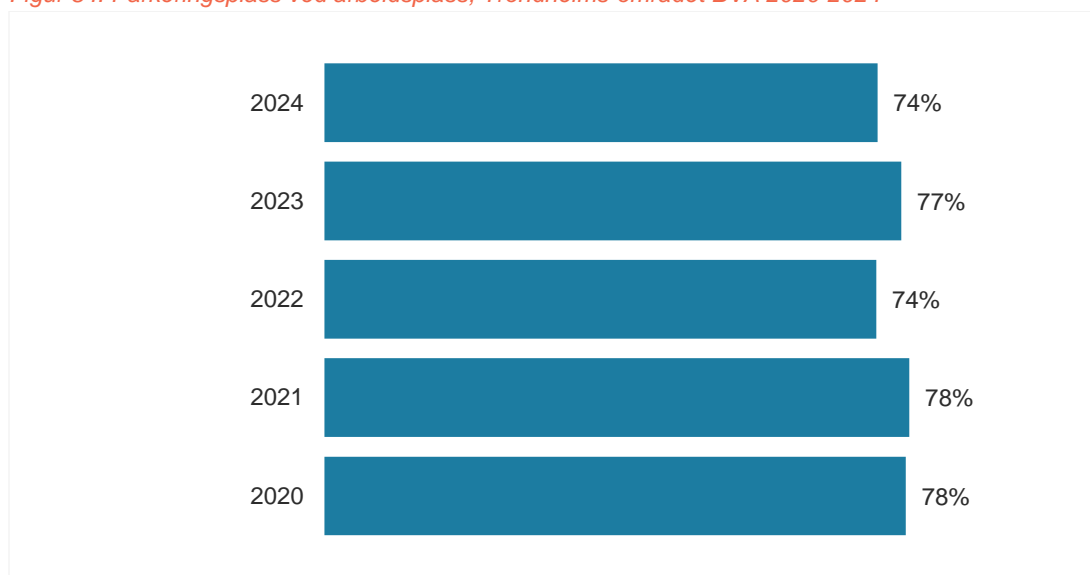
Figur 82: Parkeringsplass ved bolig, Trondheims-området 2020-2024



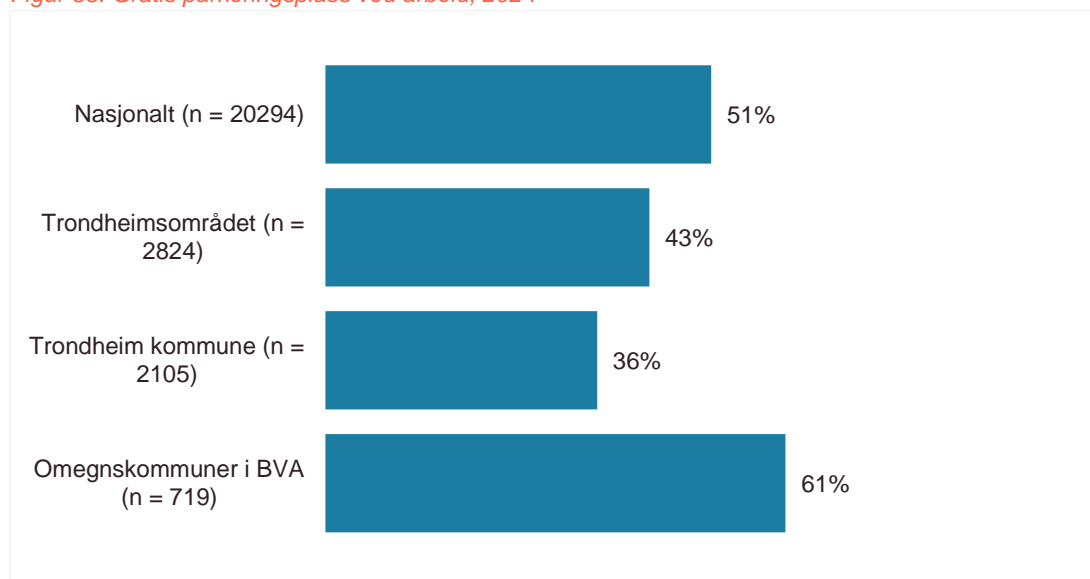
Figur 83: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024



Figur 84: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Trondheims-området BVA 2020-2024

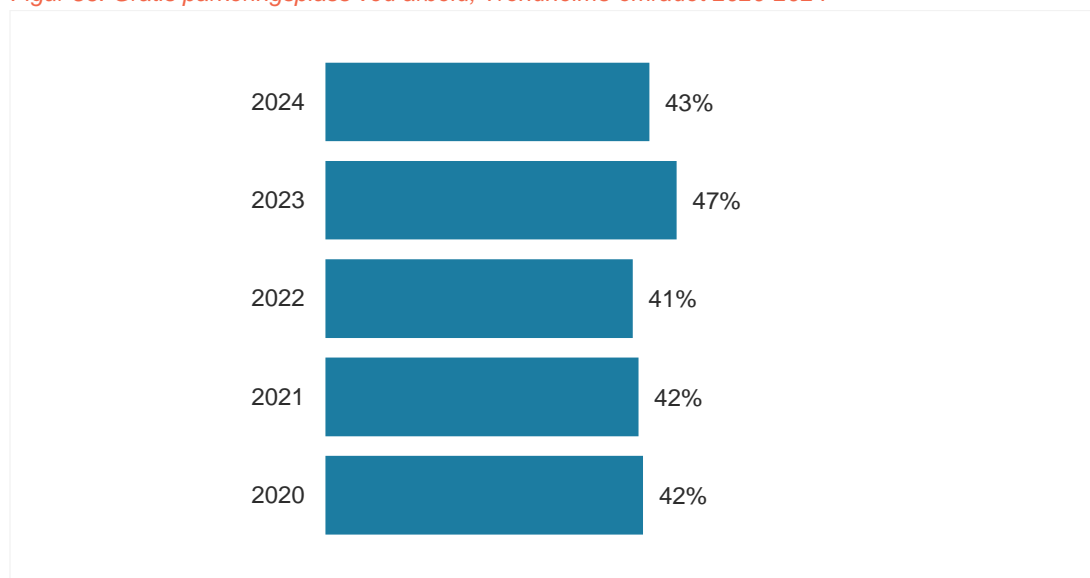


Figur 85: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024



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

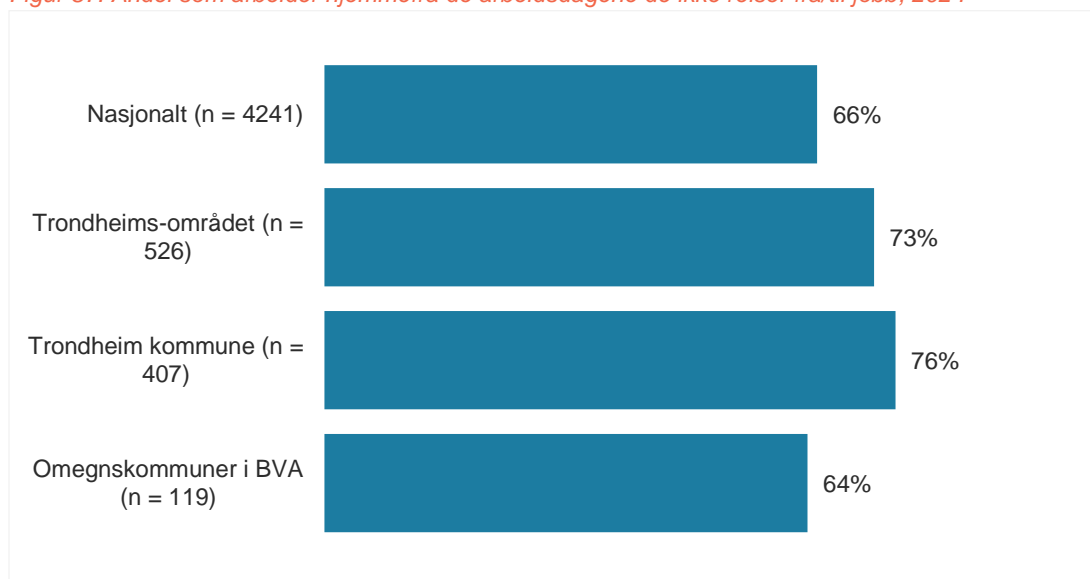
Figur 86: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Trondheims-området 2020-2024



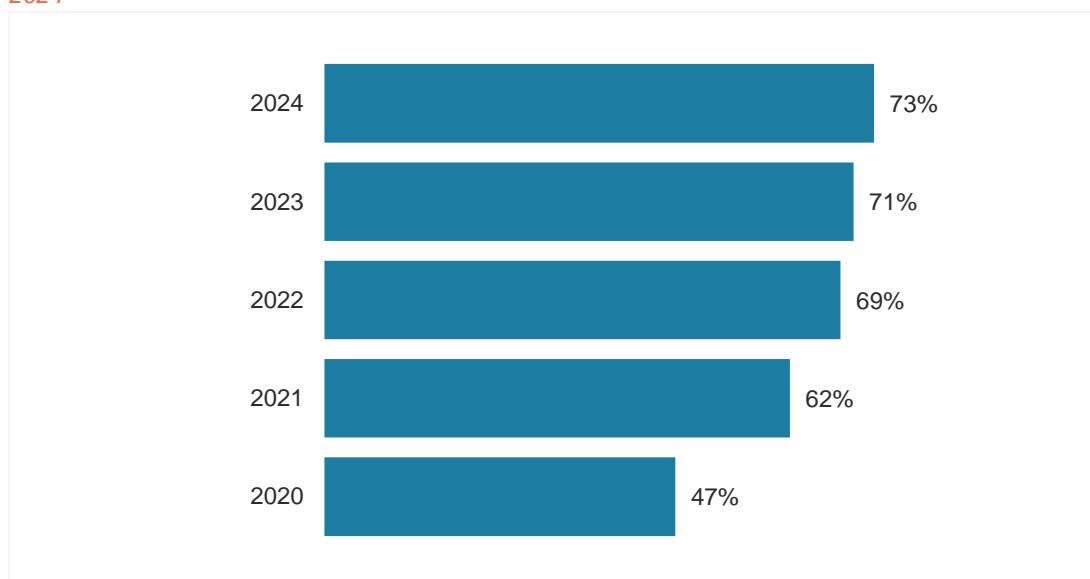
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 87: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024

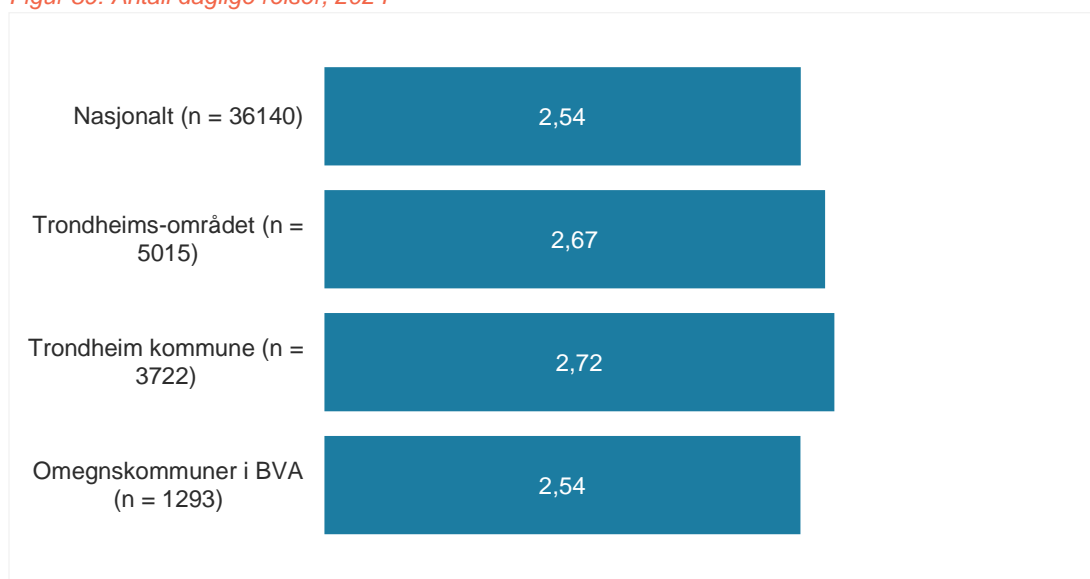


Figur 88: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Trondheims-området 2020-2024

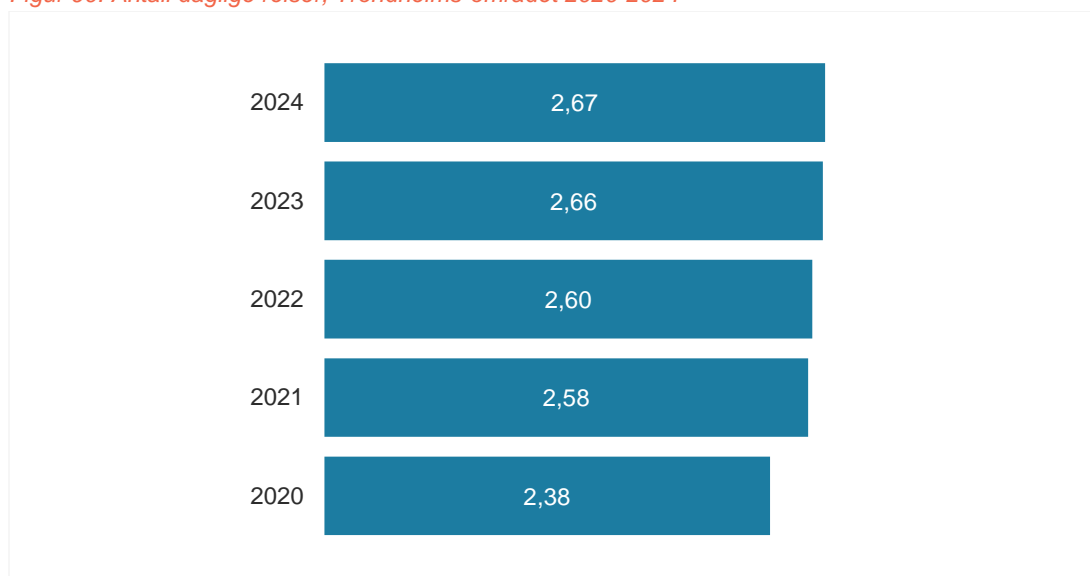


Antall daglige reiser

Figur 89: Antall daglige reiser, 2024

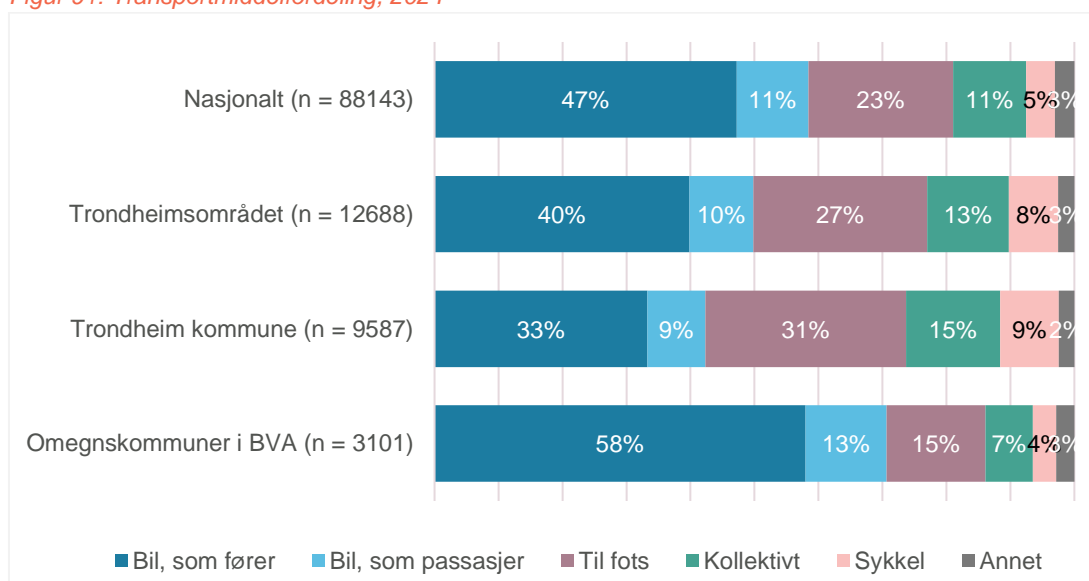


Figur 90: Antall daglige reiser, Trondheims-området 2020-2024



Transportmiddelfordeling

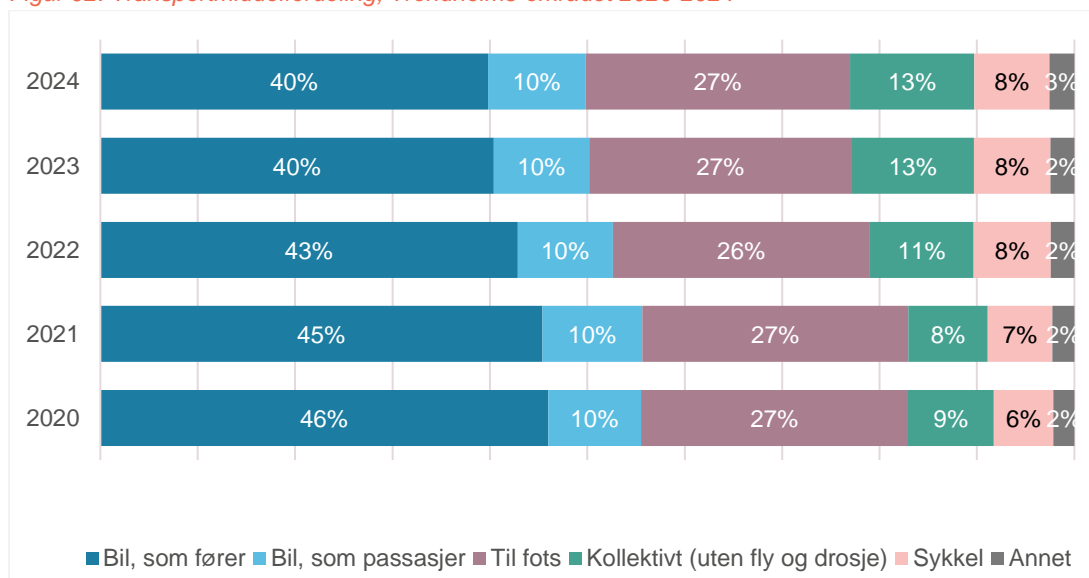
Figur 91: Transportmiddelfordeling, 2024



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

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

Figur 92: Transportmiddelfordeling, Trondheims-området 2020-2024



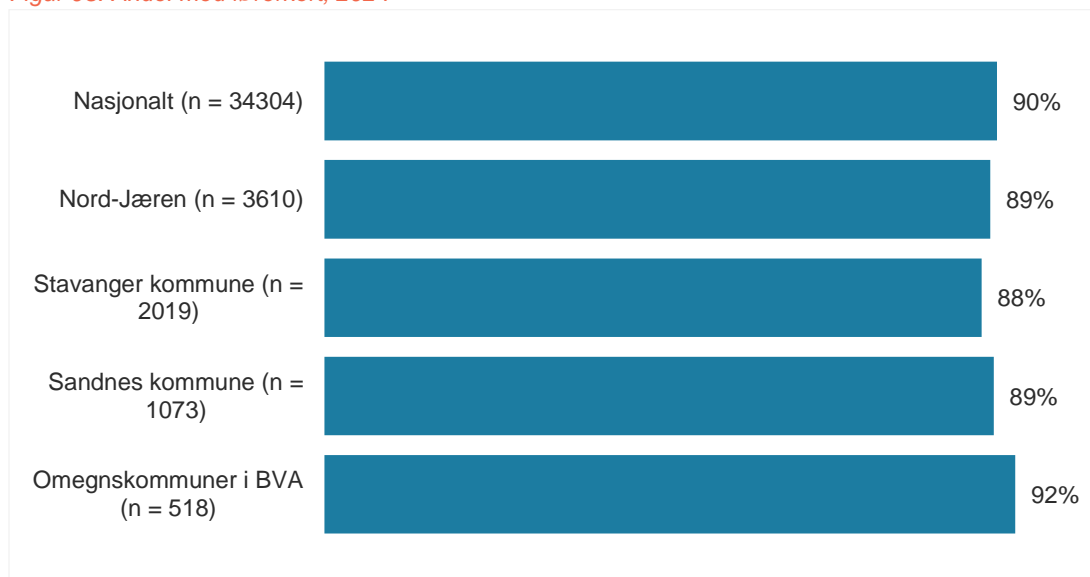
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

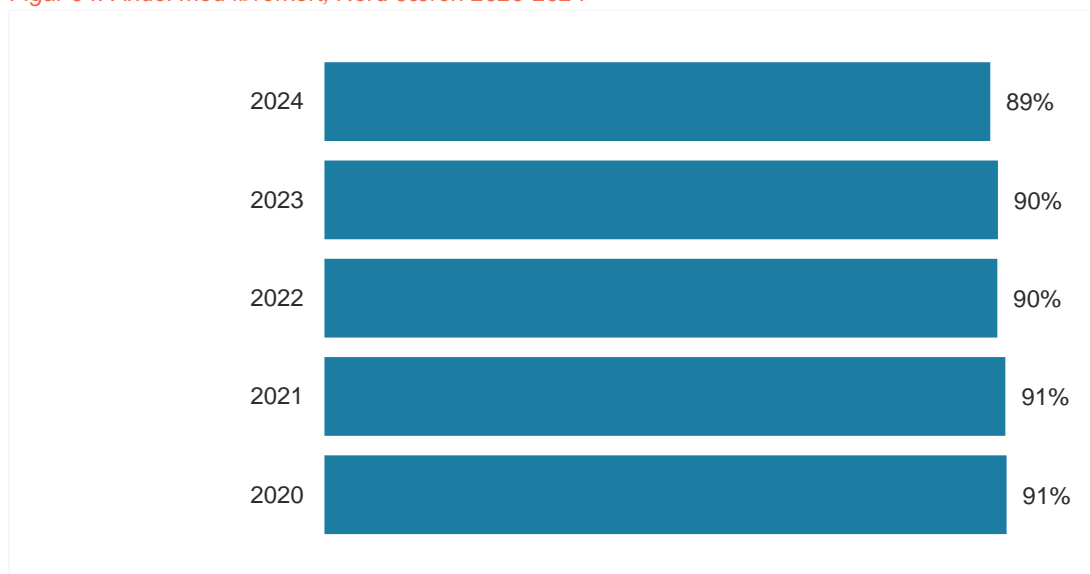
Nord-Jæren

Fører kort

Figur 93: Andel med fører kort, 2024

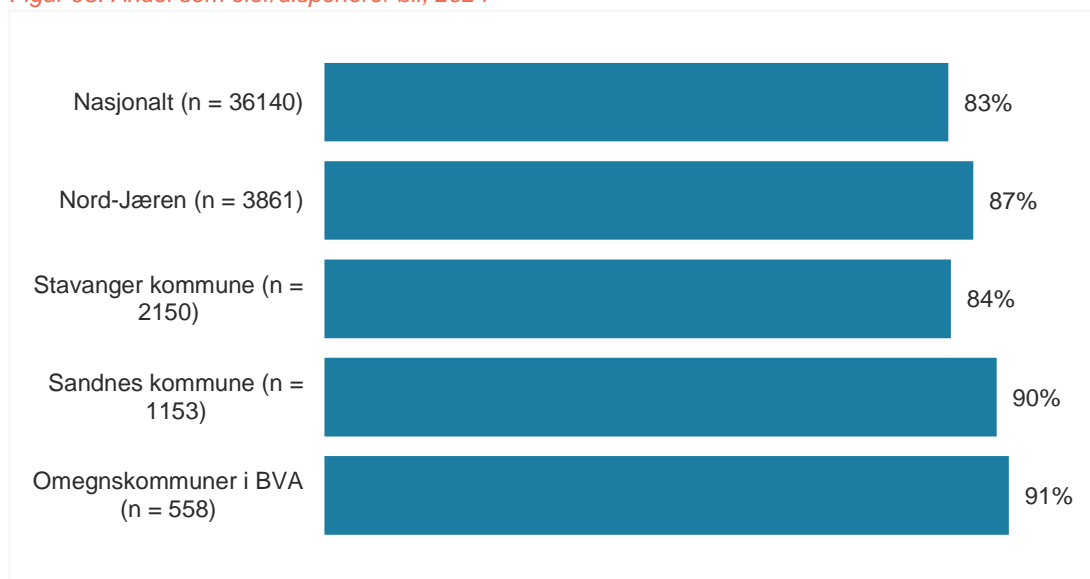


Figur 94: Andel med fører kort, Nord-Jæren 2020-2024

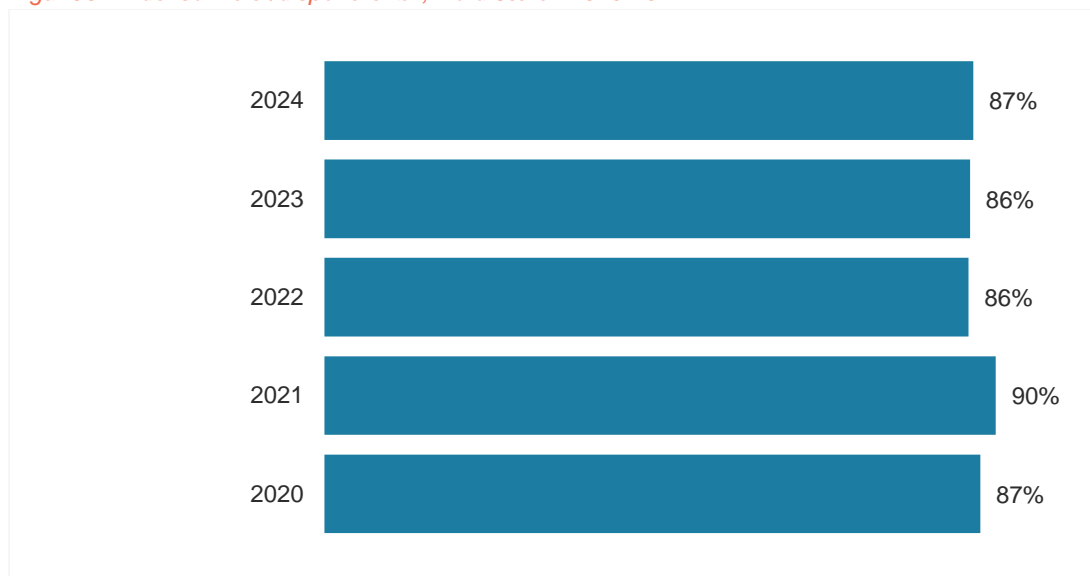


Andel som eier/disponerer bil

Figur 95: Andel som eier/disponerer bil, 2024

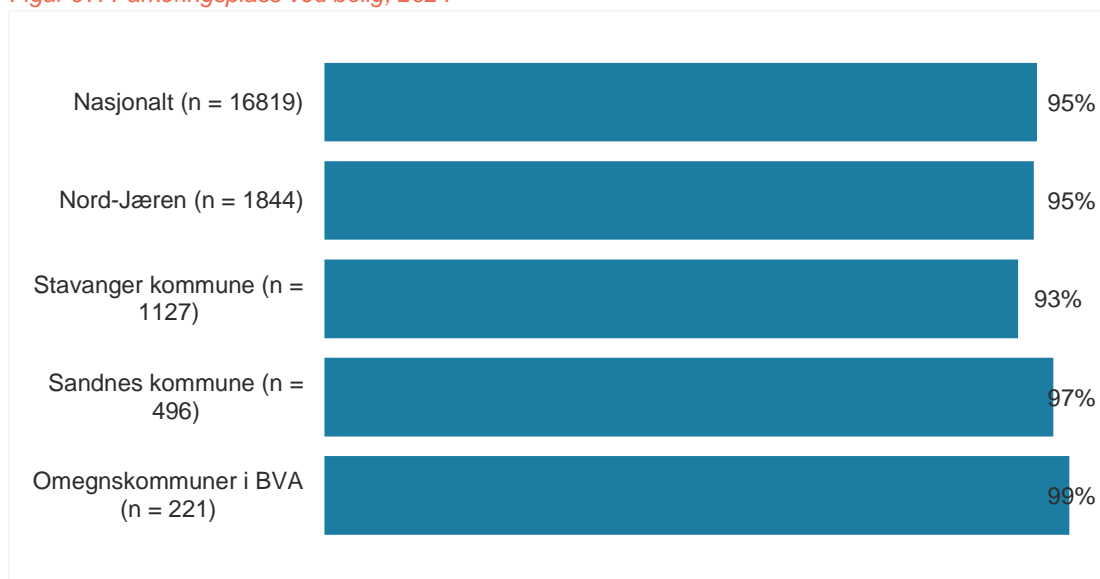


Figur 96: Andel som eier/disponerer bil, Nord-Jæren 2020-2024

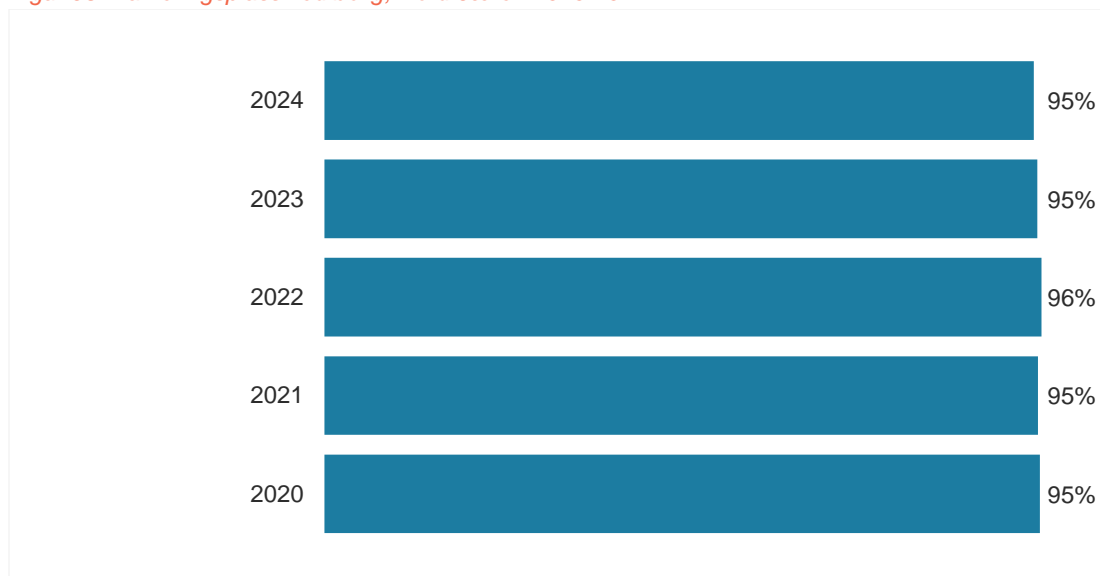


Parkeringsplass

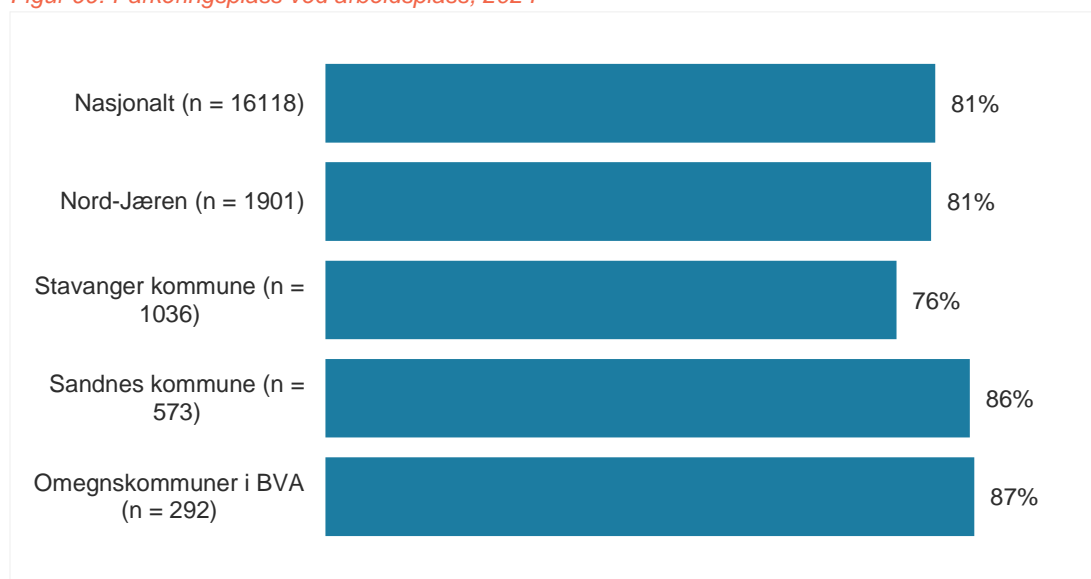
Figur 97: Parkeringsplass ved bolig, 2024



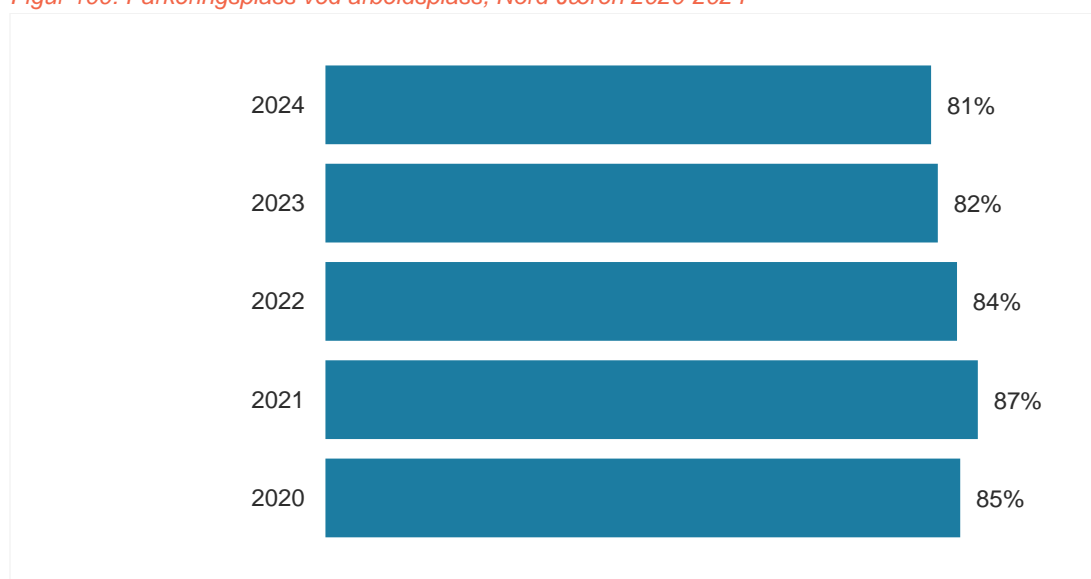
Figur 98: Parkeringsplass ved bolig, Nord-Jæren 2020-2024



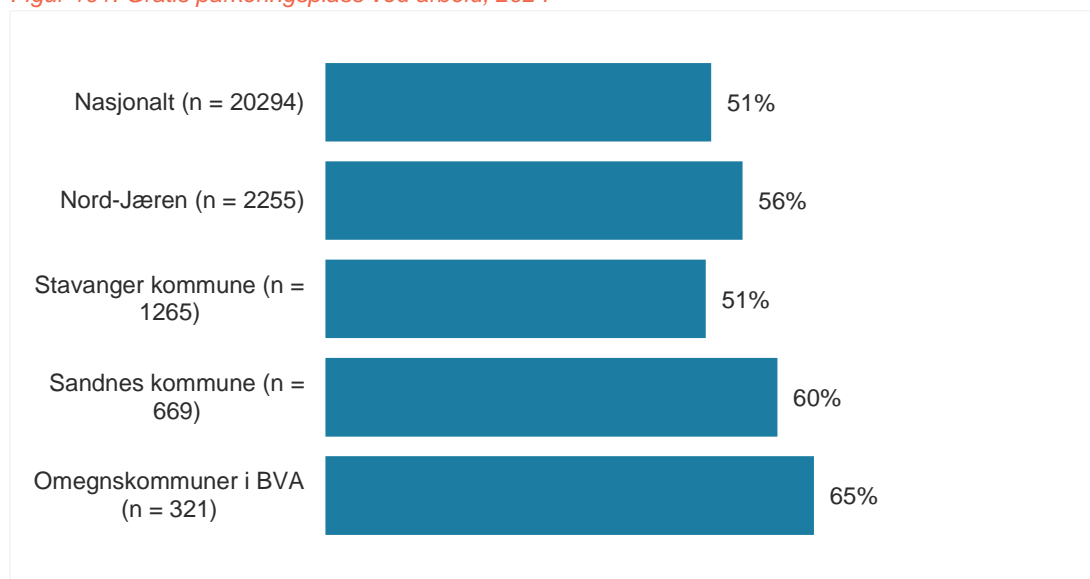
Figur 99: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024



Figur 100: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Nord-Jæren 2020-2024

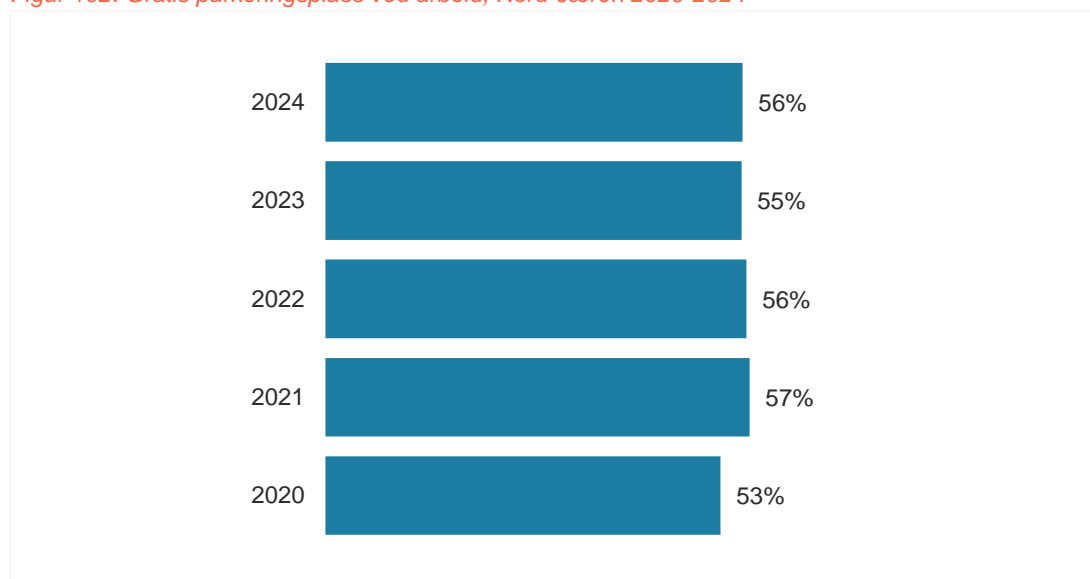


Figur 101: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024



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

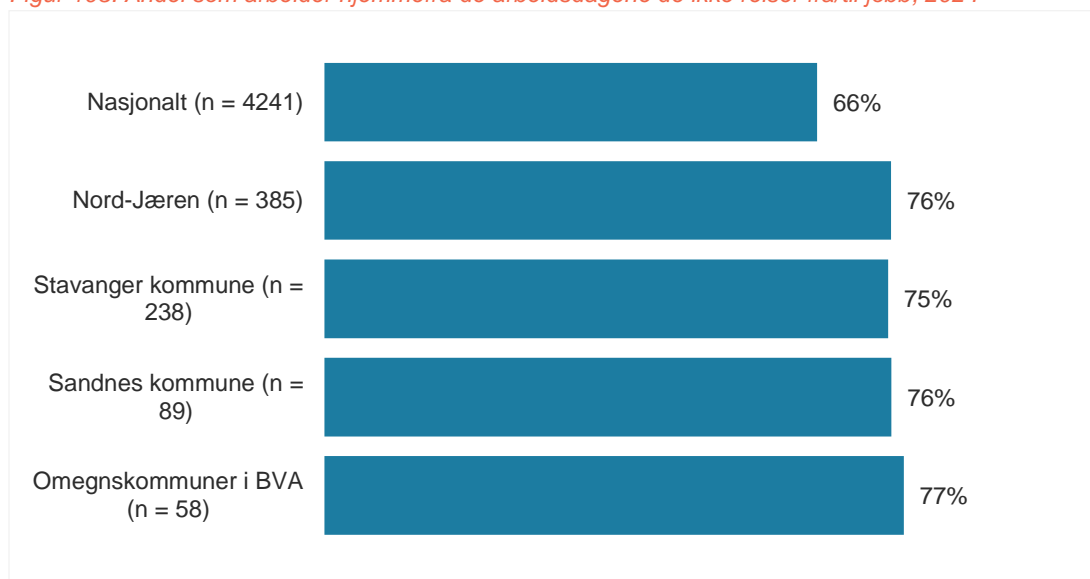
Figur 102: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Nord-Jæren 2020-2024



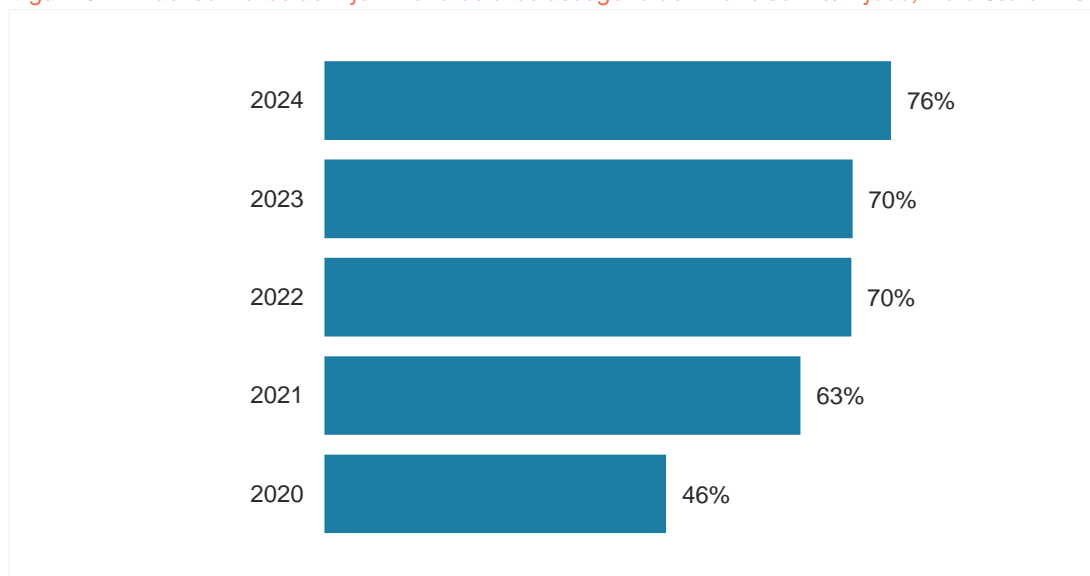
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 103: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024

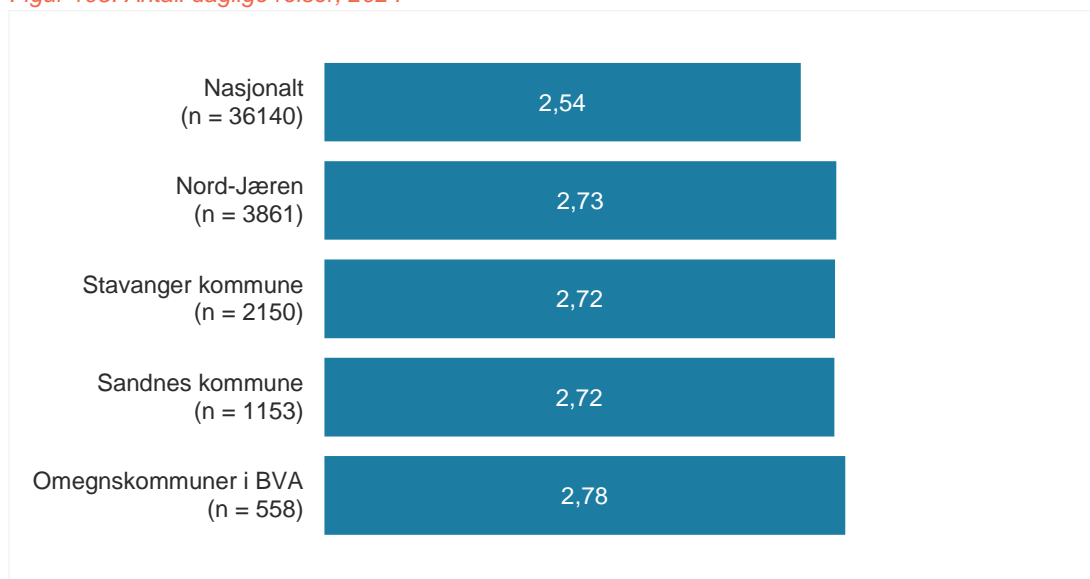


Figur 104: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Nord-Jæren 2020-2024

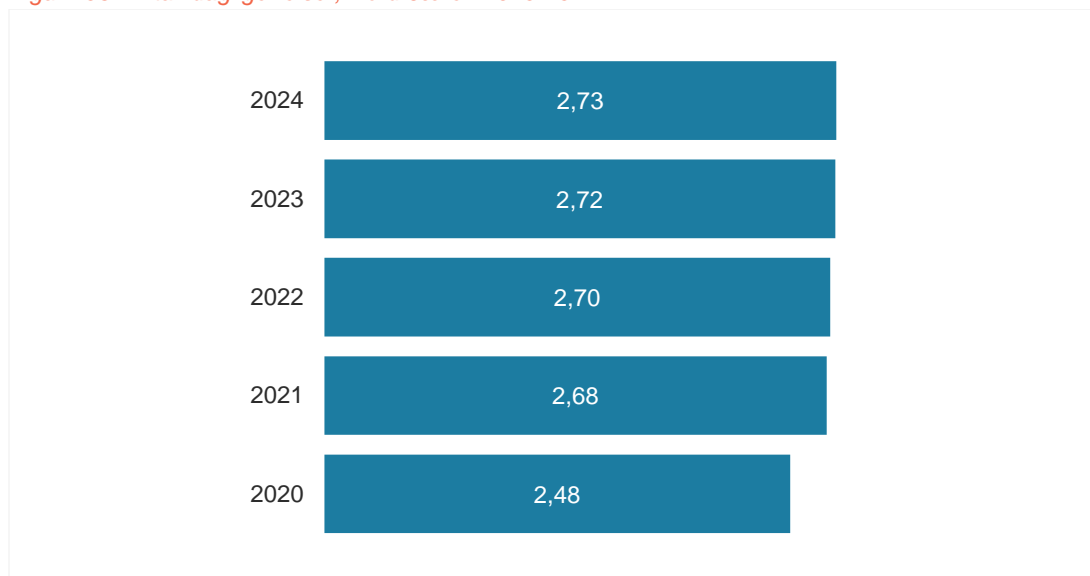


Antall daglige reiser

Figur 105: Antall daglige reiser, 2024

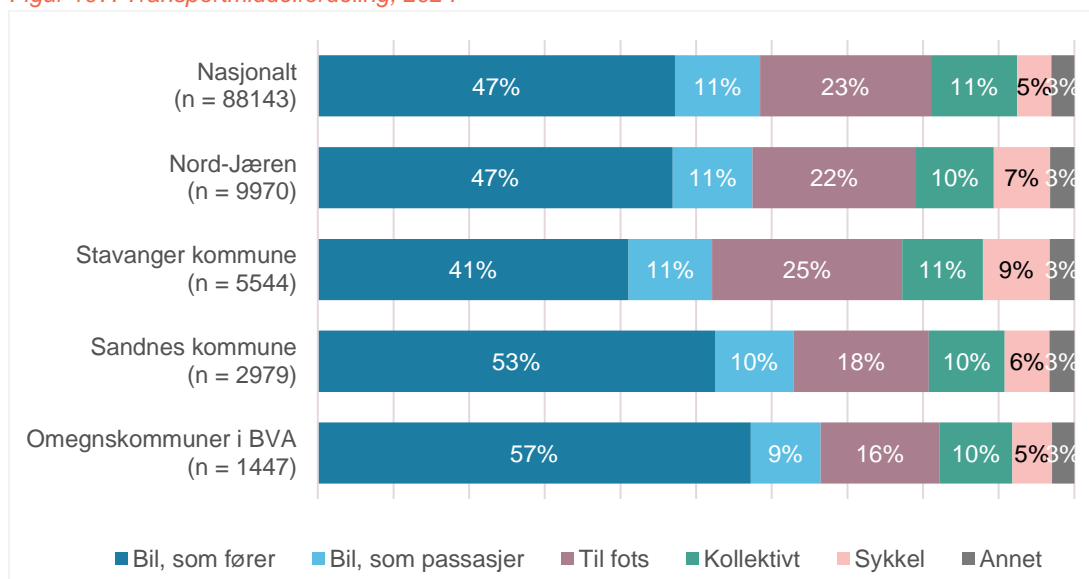


Figur 106: Antall daglige reiser, Nord-Jæren 2020-2024



Transportmiddelfordeling

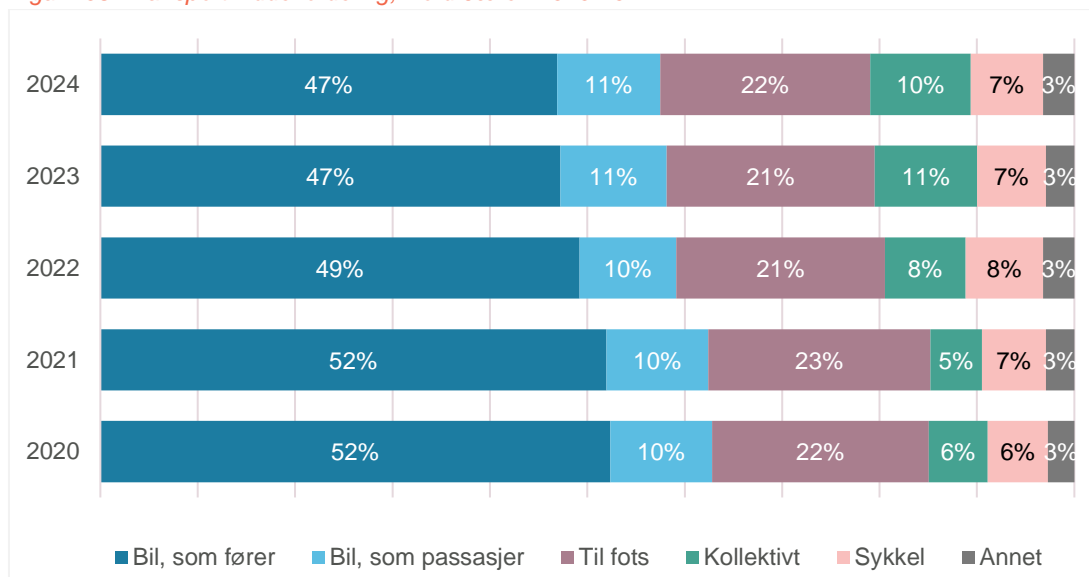
Figur 107: Transportmiddelfordeling, 2024



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

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

Figur 108: Transportmiddelfordeling, Nord-Jæren 2020-2024



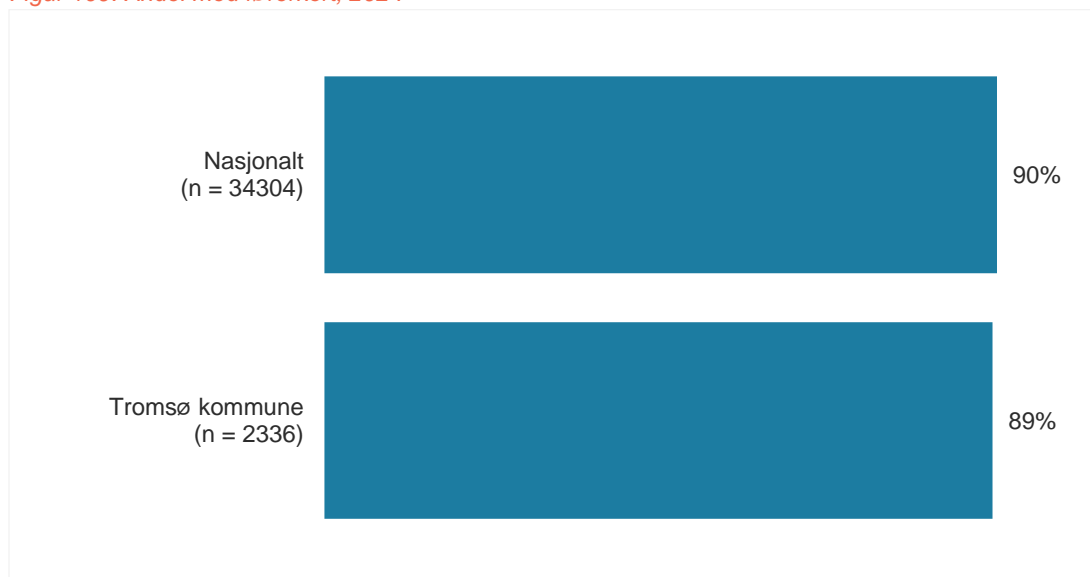
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

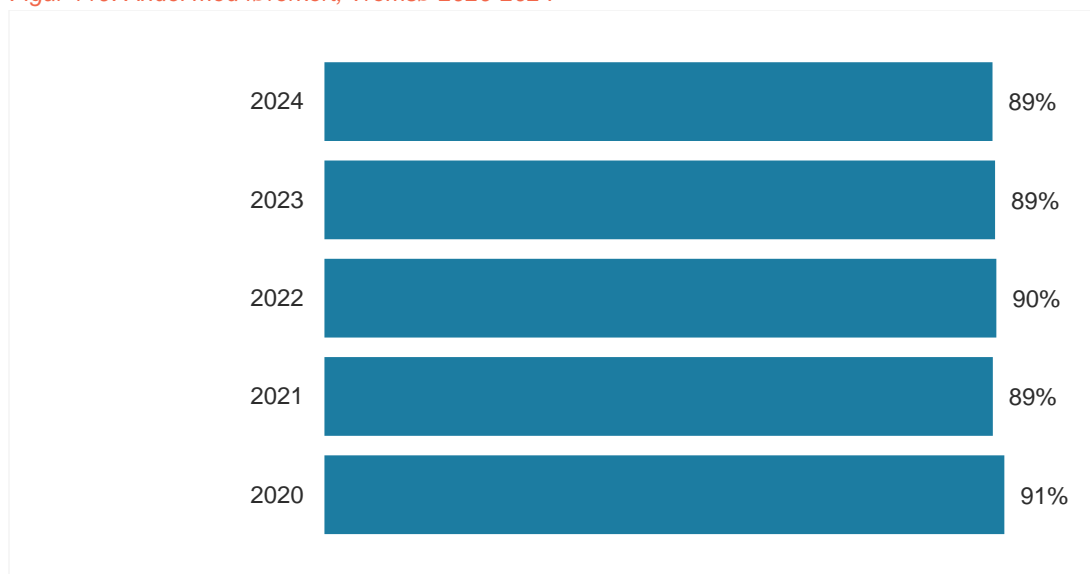
Tromsø

Fører kort

Figur 109: Andel med fører kort, 2024

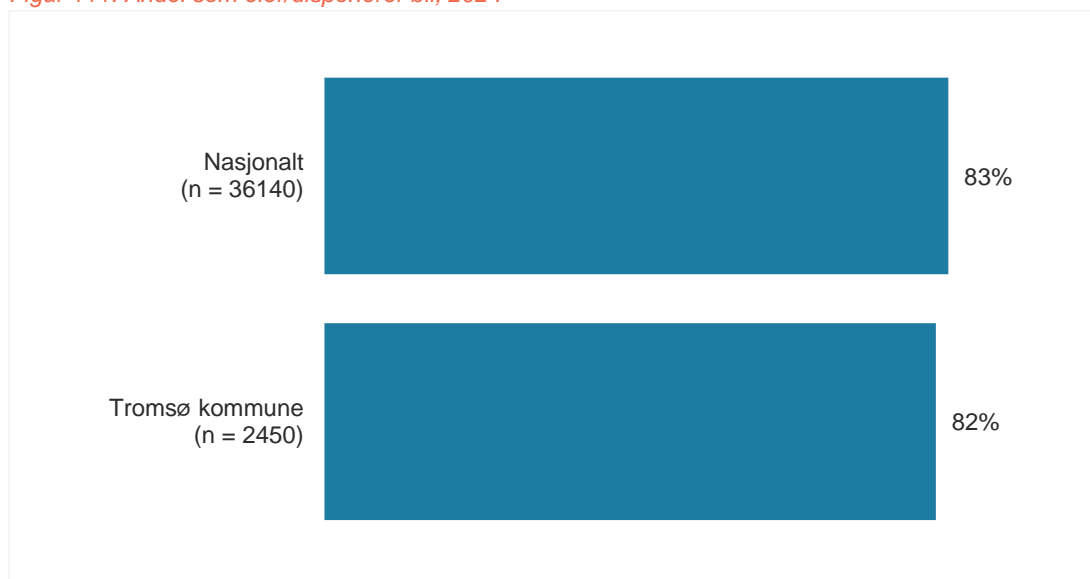


Figur 110: Andel med fører kort, Tromsø 2020-2024

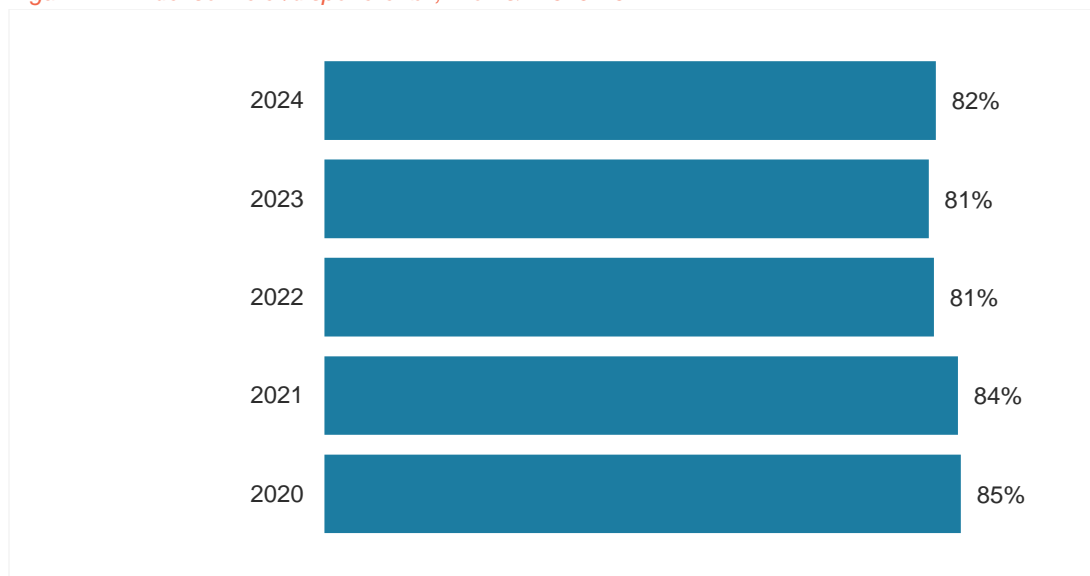


Andel som eier/disponerer bil

Figur 111: Andel som eier/disponerer bil, 2024

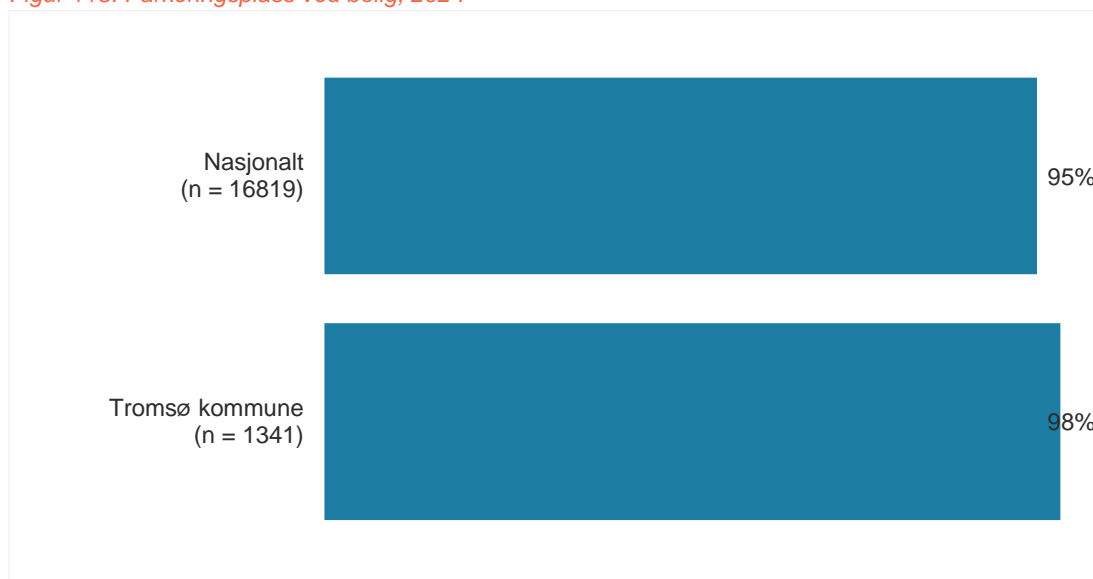


Figur 112: Andel som eier/disponerer bil, Tromsø 2020-2024

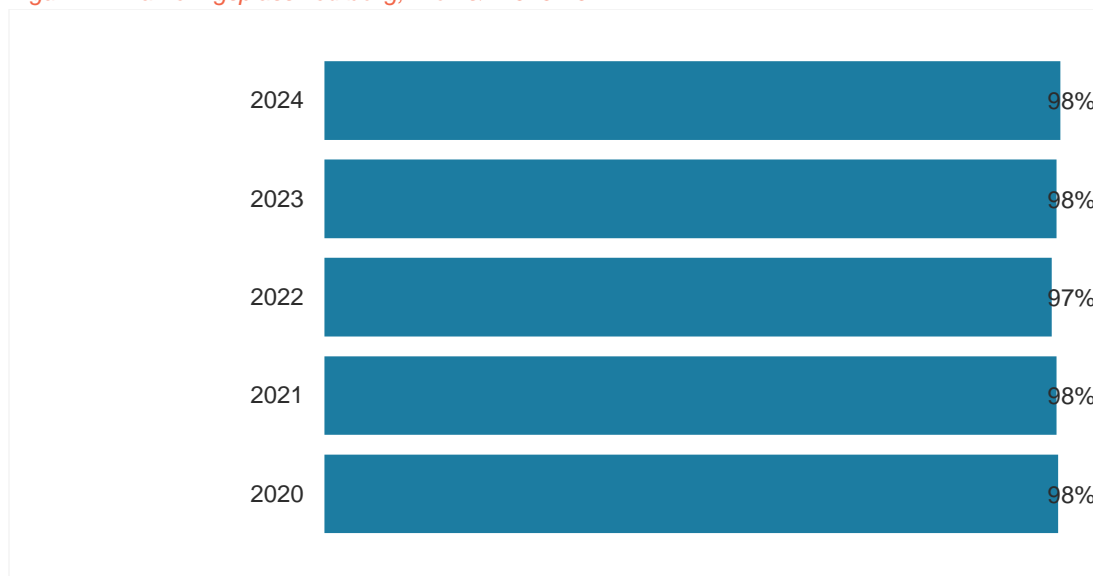


Parkeringsplass

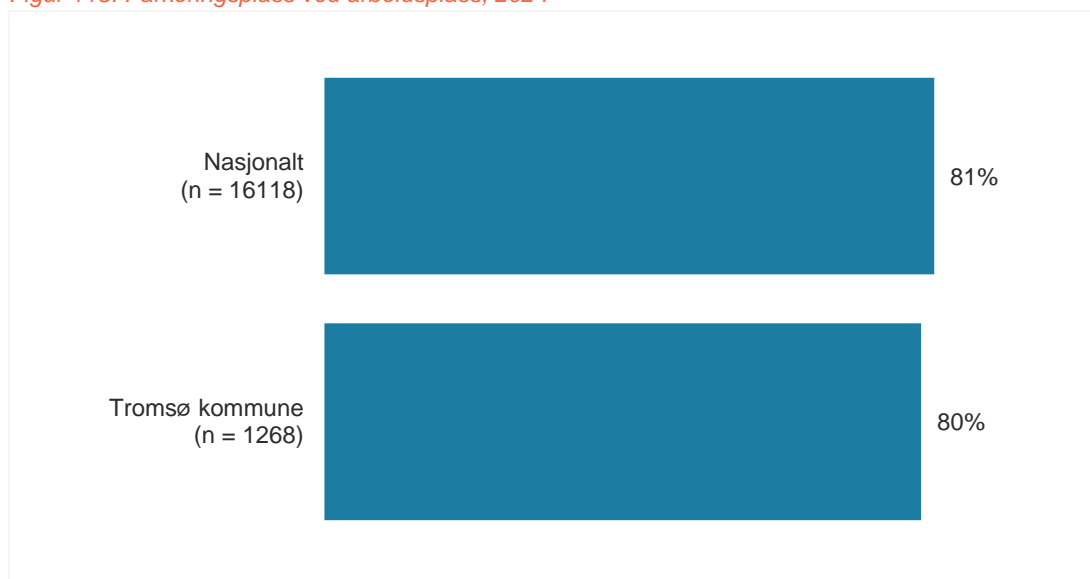
Figur 113: Parkeringsplass ved bolig, 2024



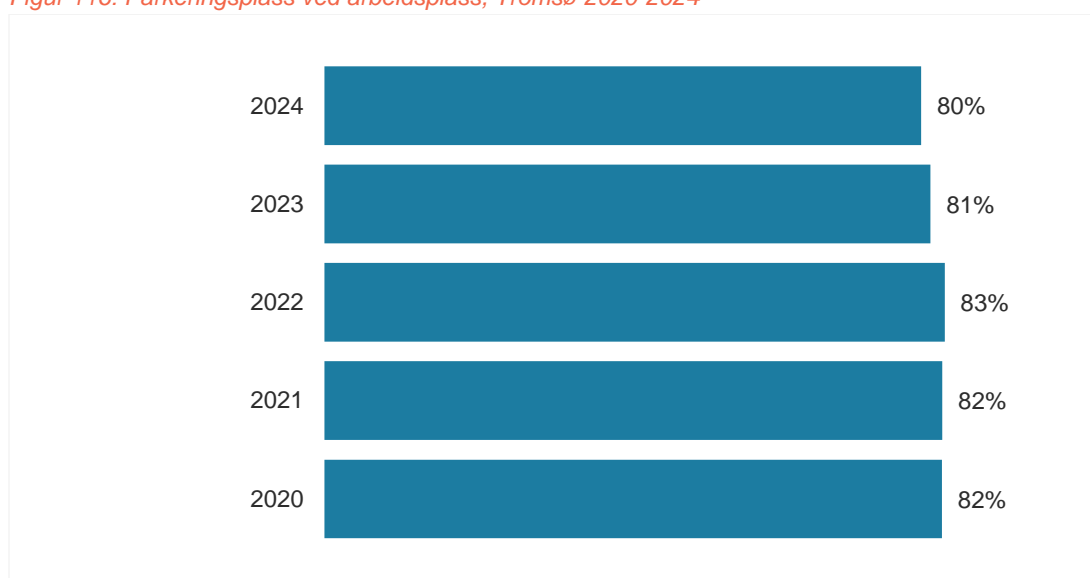
Figur 114: Parkeringsplass ved bolig, Tromsø 2020-2024



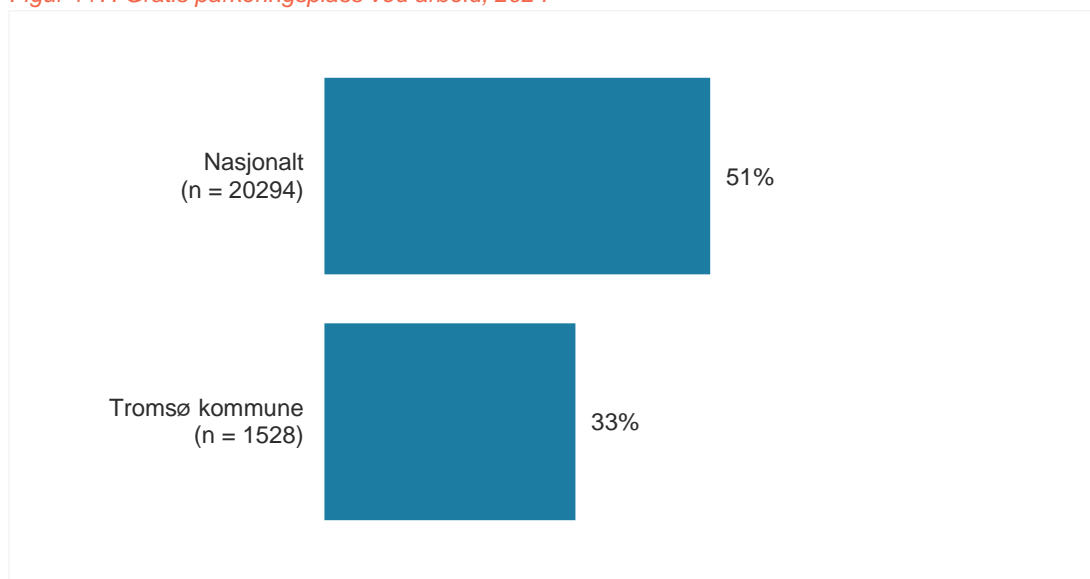
Figur 115: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024



Figur 116: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Tromsø 2020-2024

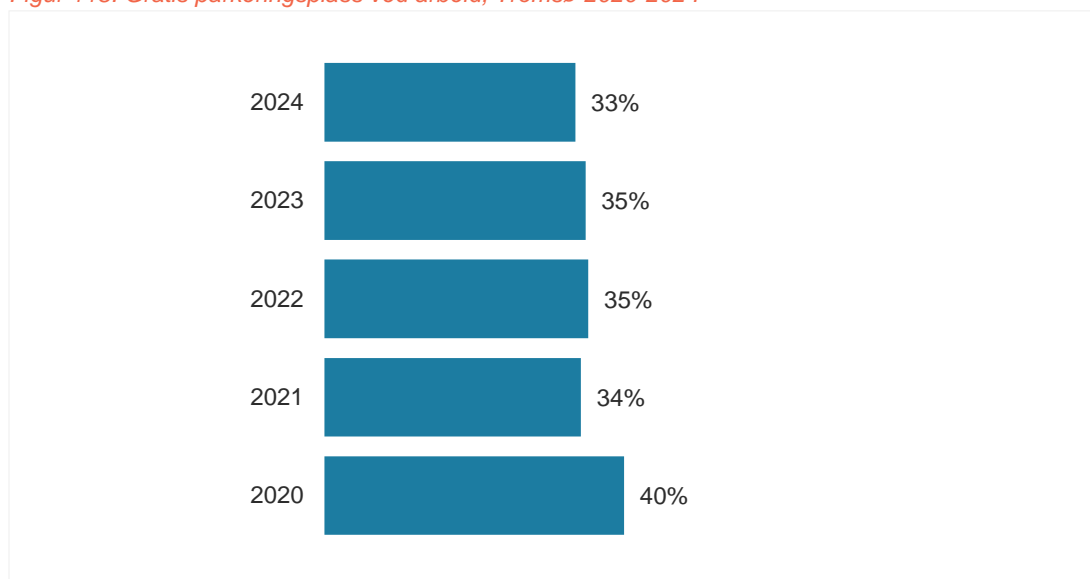


Figur 117: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024



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

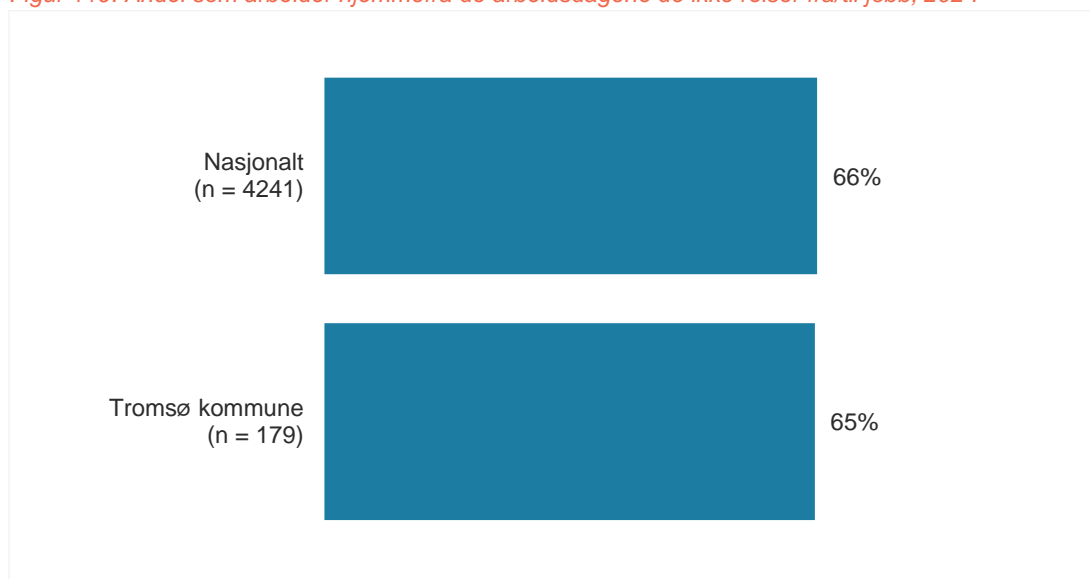
Figur 118: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Tromsø 2020-2024



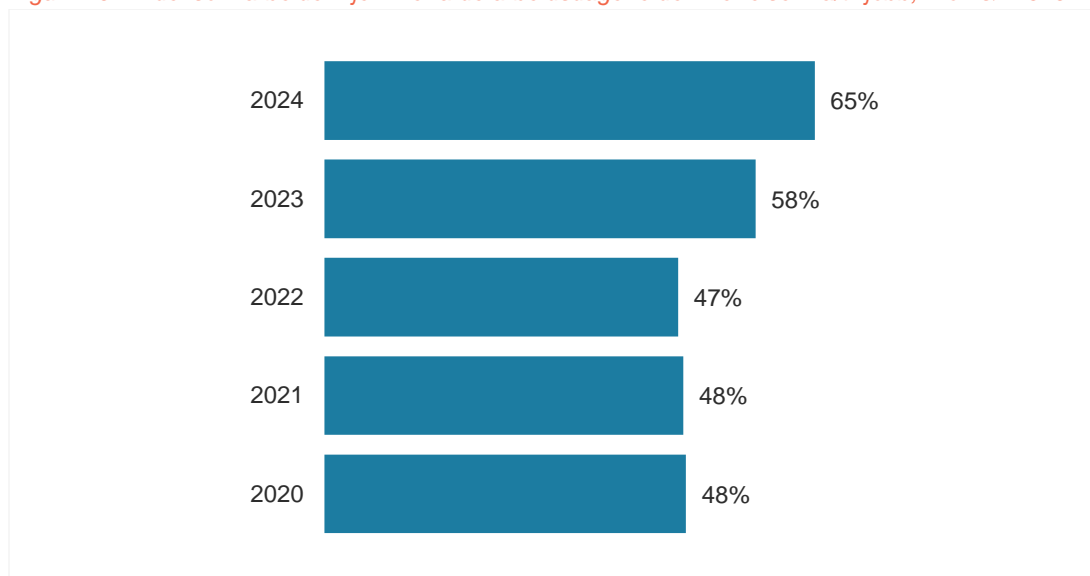
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 119: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024

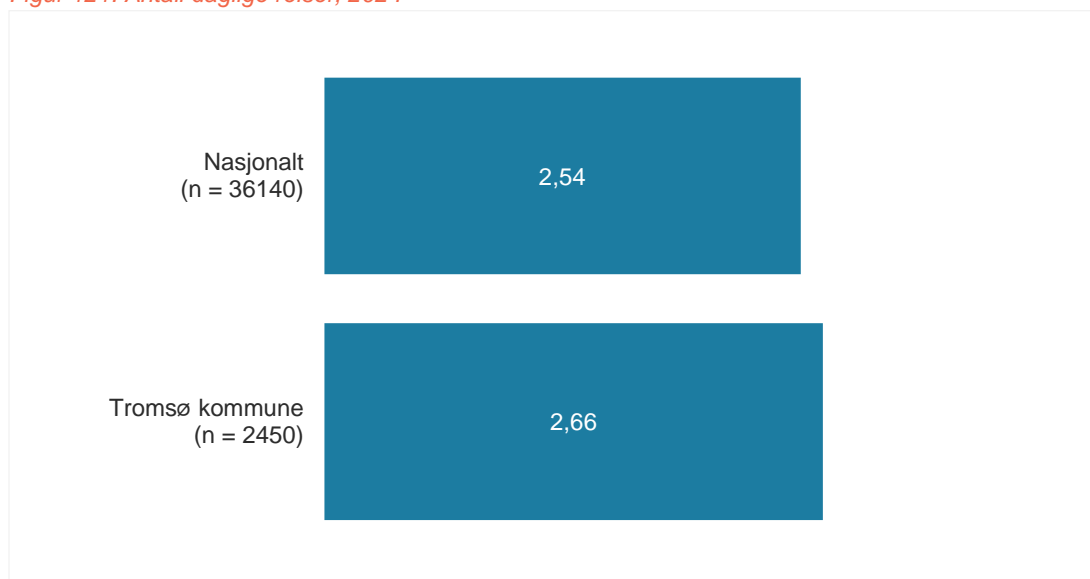


Figur 120: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Tromsø 2020-2024

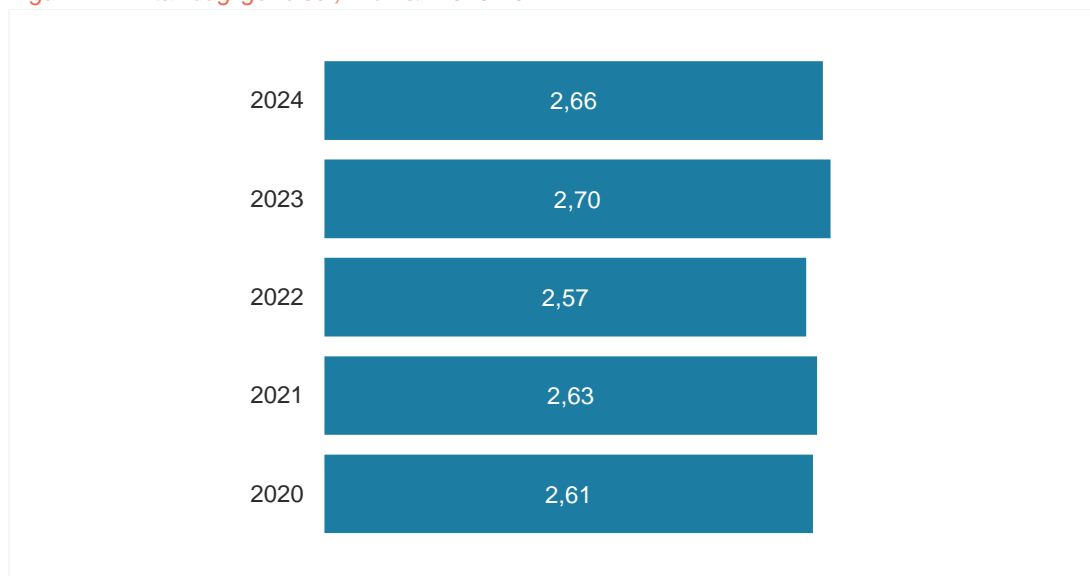


Antall daglige reiser

Figur 121: Antall daglige reiser, 2024

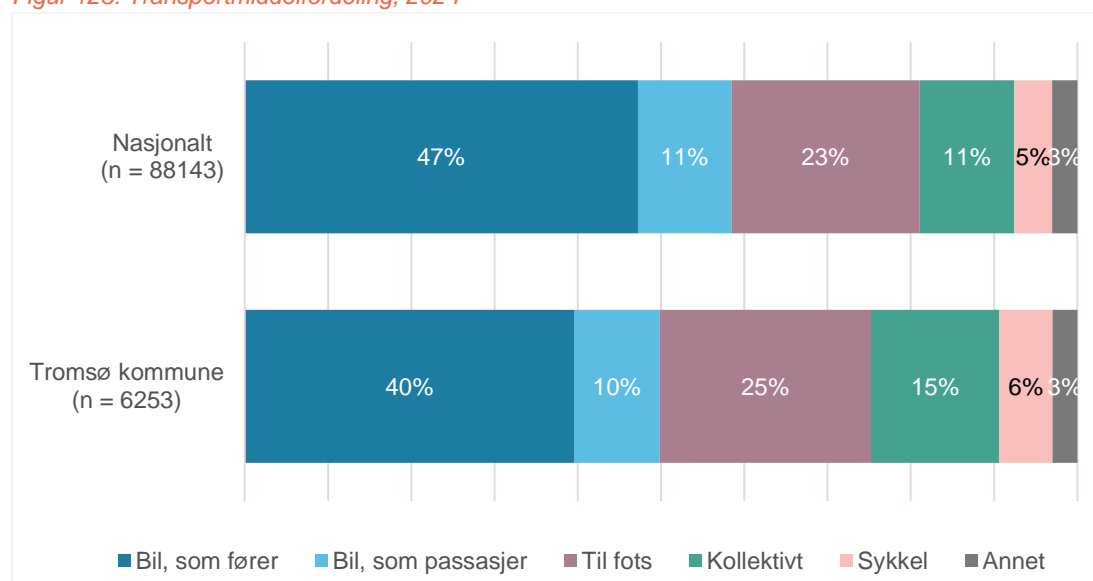


Figur 122: Antall daglige reiser, Tromsø 2020-2024



Transportmiddelfordeling

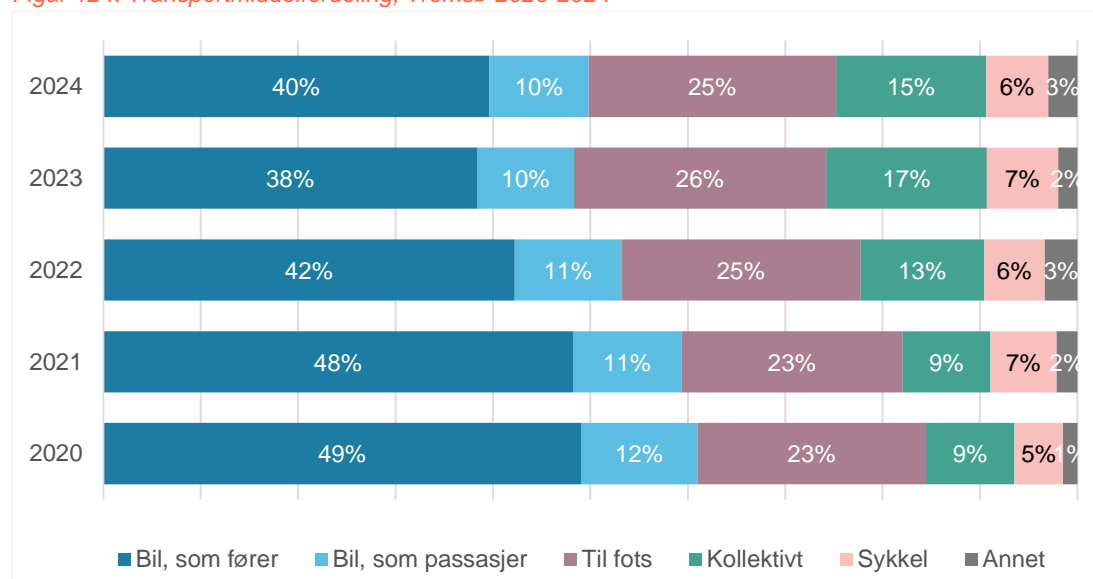
Figur 123: Transportmiddelfordeling, 2024



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

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

Figur 124: Transportmiddelfordeling, Tromsø 2020-2024



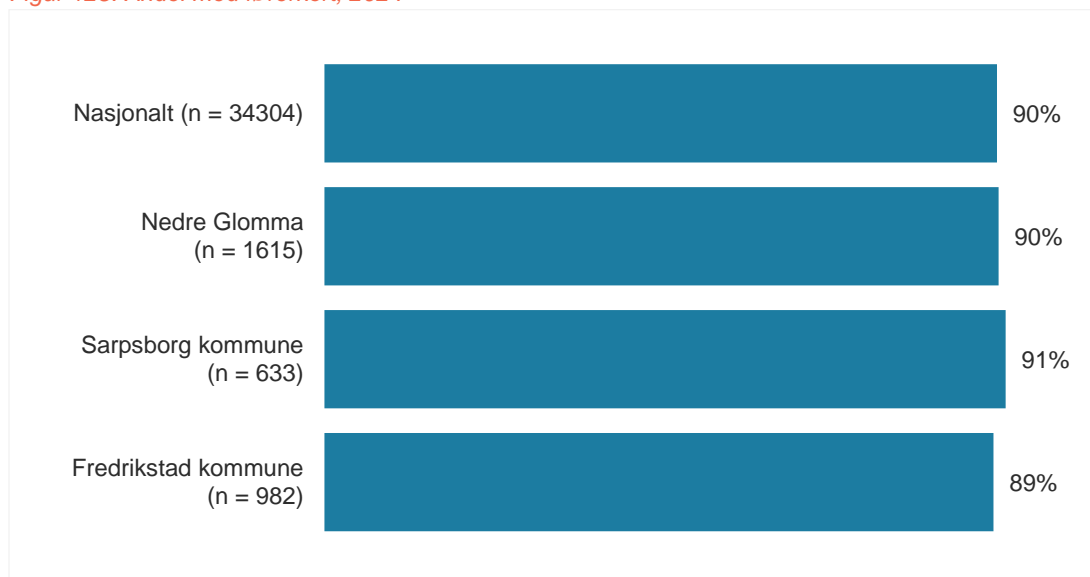
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

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

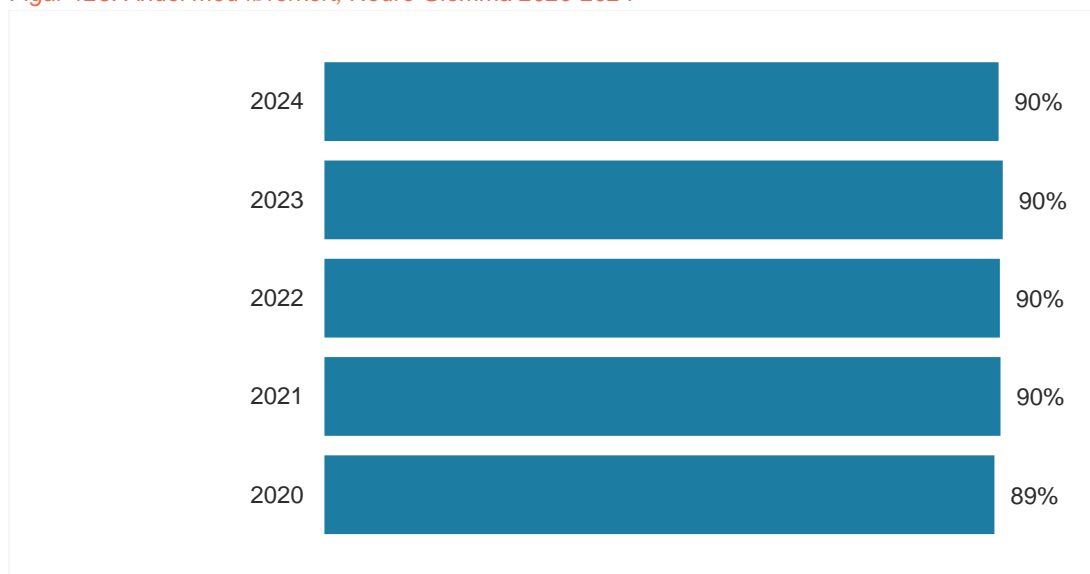
Nedre Glomma

Førerkort

Figur 125: Andel med førerkort, 2024

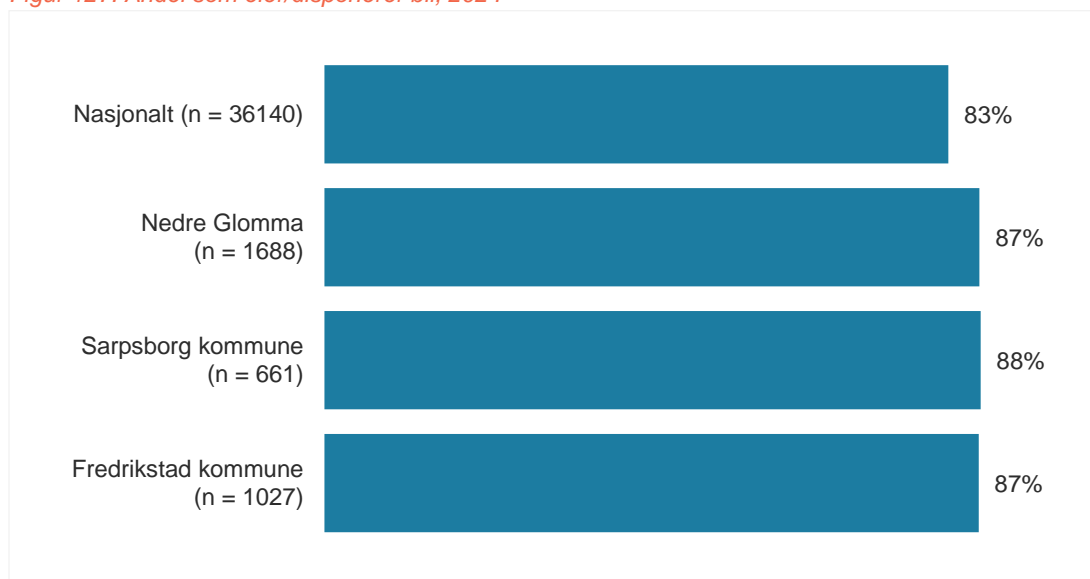


Figur 126: Andel med førerkort, Nedre Glomma 2020-2024

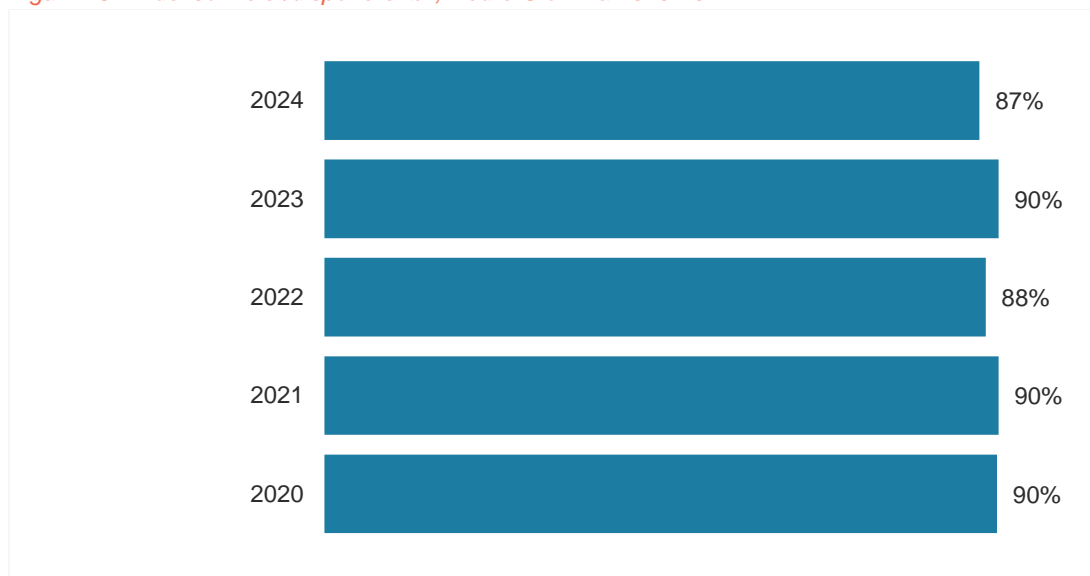


Andel som eier/disponerer bil

Figur 127: Andel som eier/disponerer bil, 2024

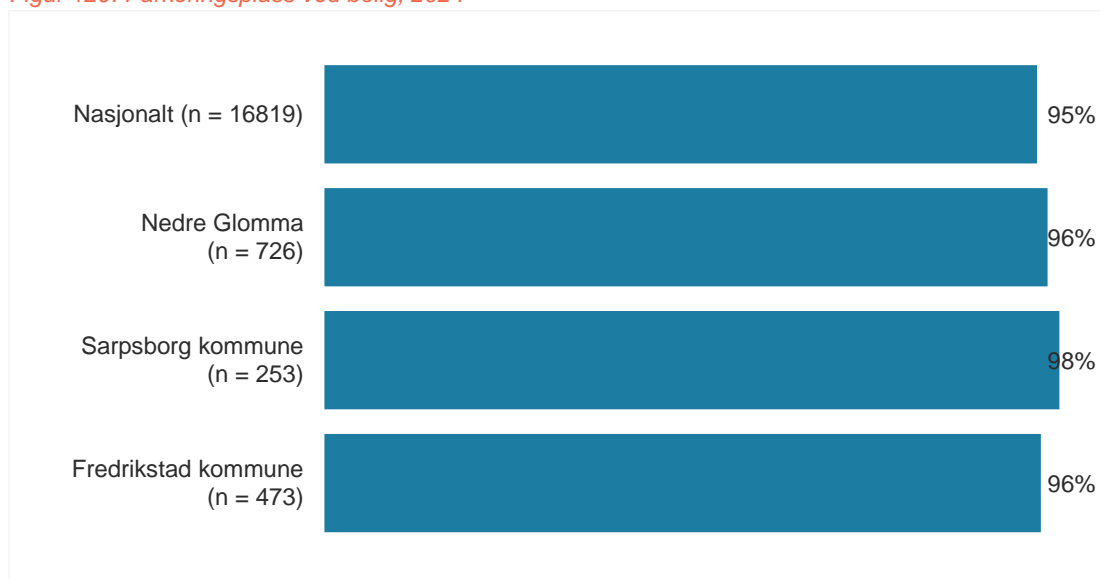


Figur 128: Andel som eier/disponerer bil, Nedre Glomma 2020-2024

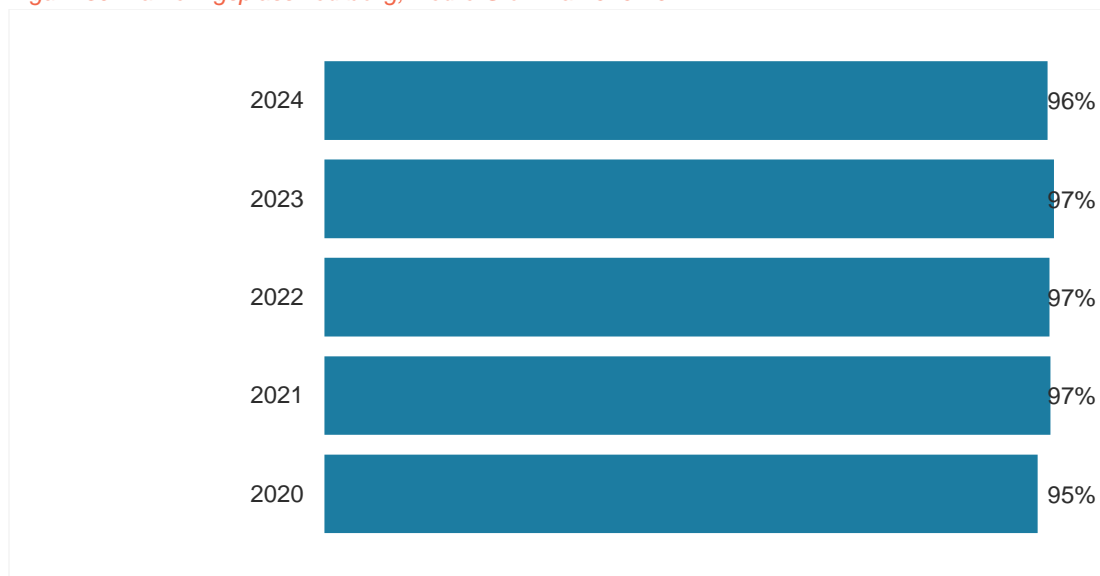


Parkeringsplass

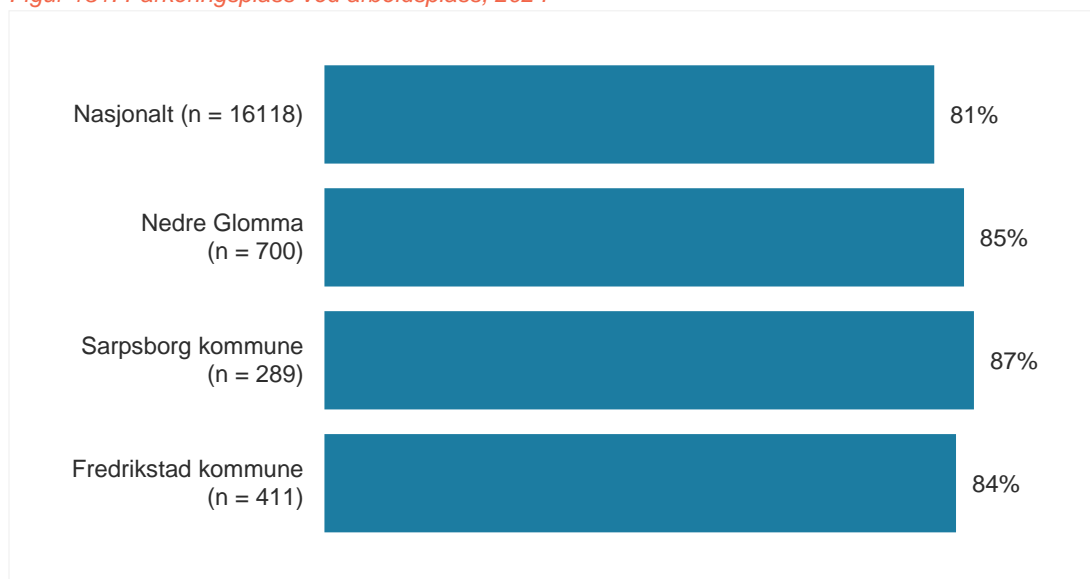
Figur 129: Parkeringsplass ved bolig, 2024



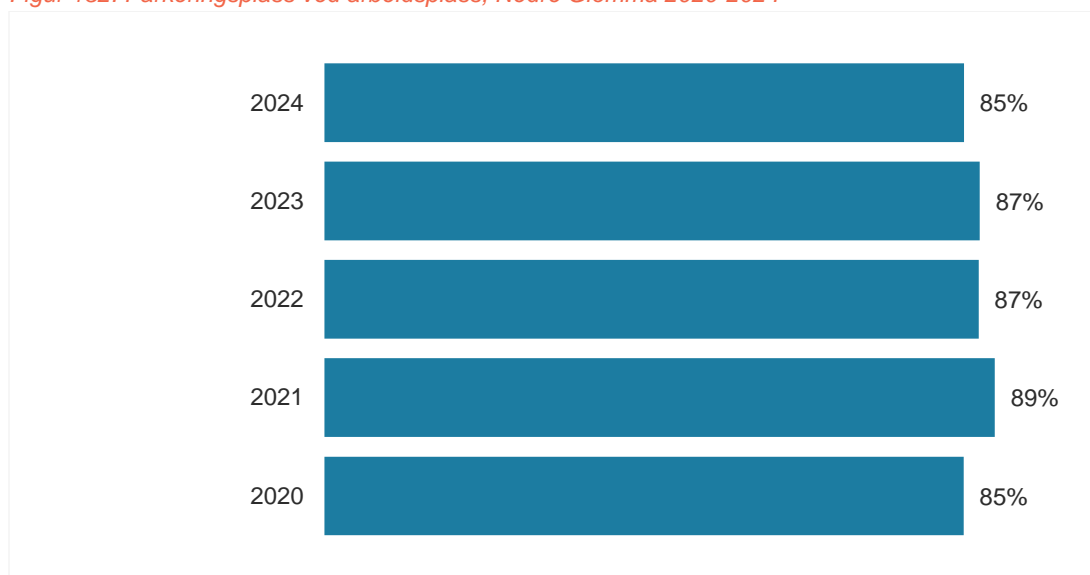
Figur 130: Parkeringsplass ved bolig, Nedre Glomma 2020-2024



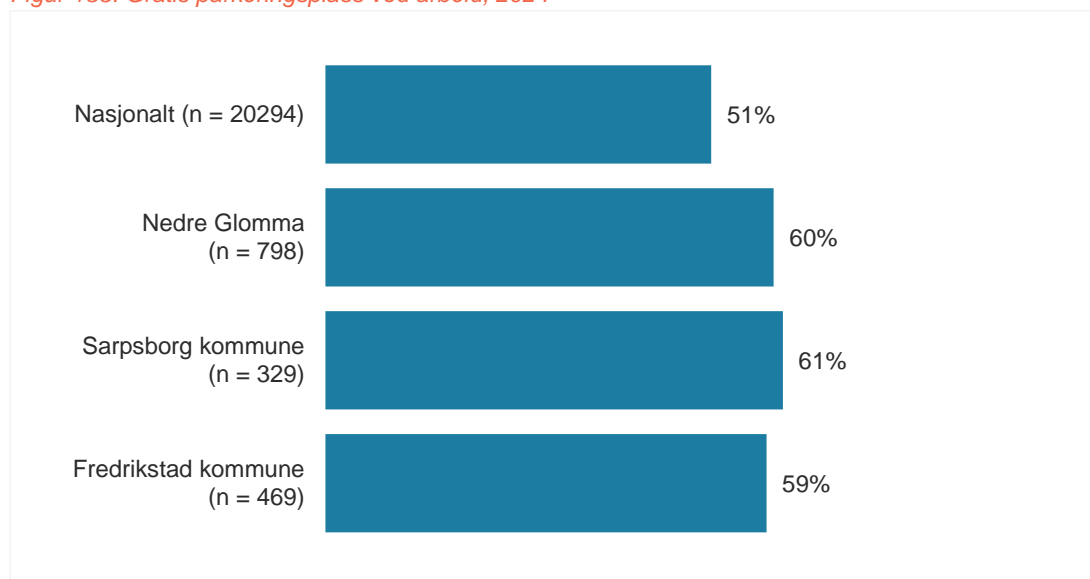
Figur 131: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2024



Figur 132: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Nedre Glomma 2020-2024

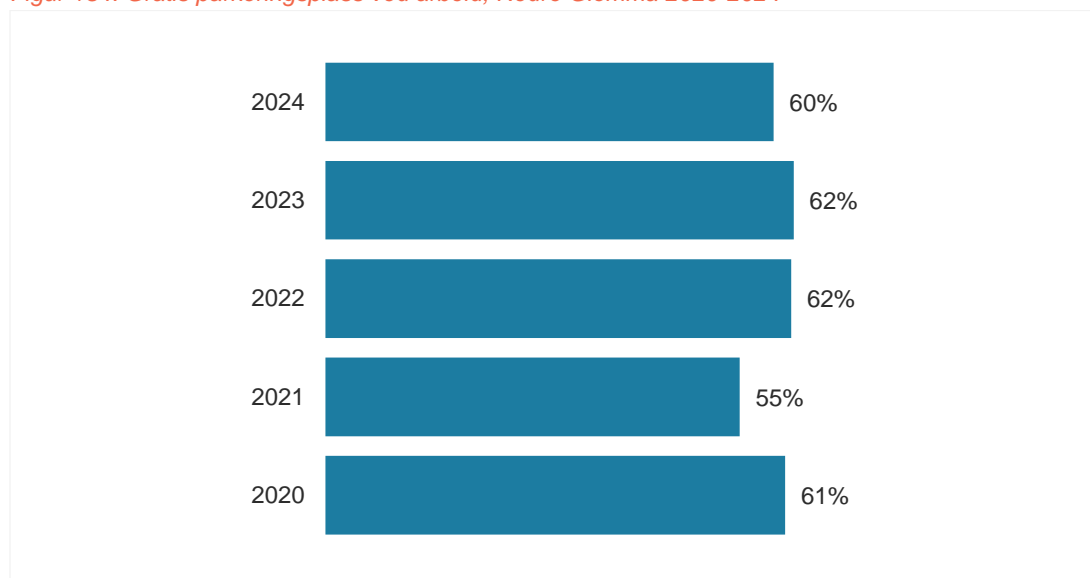


Figur 133: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2024



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

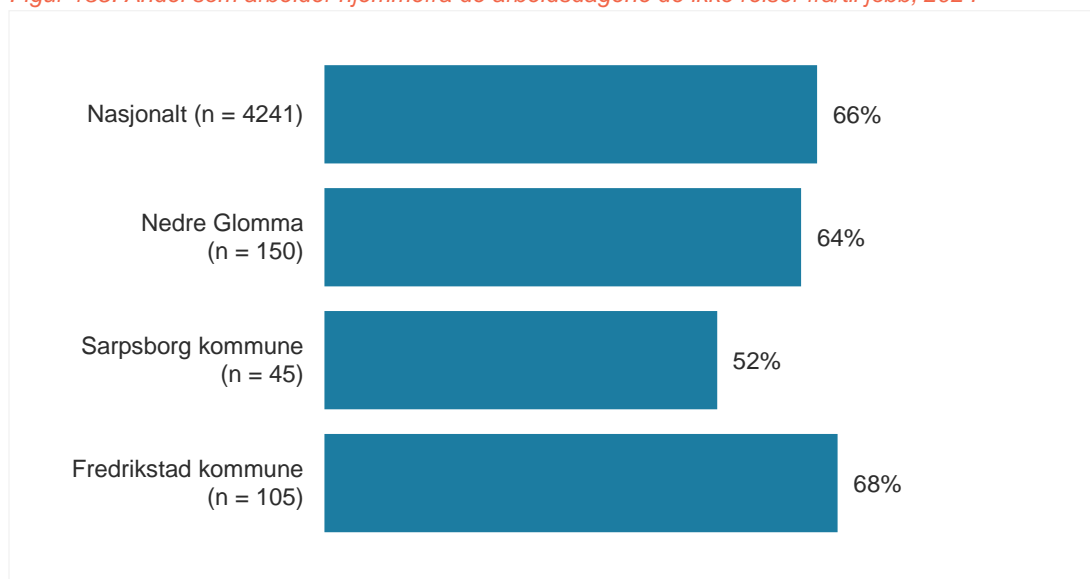
Figur 134: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Nedre Glomma 2020-2024



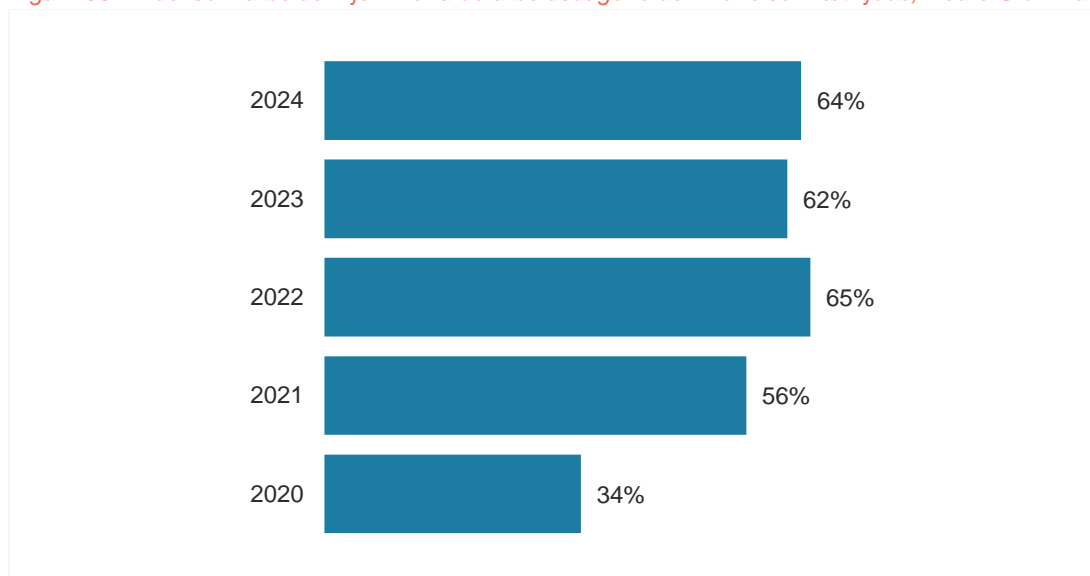
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 135: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2024

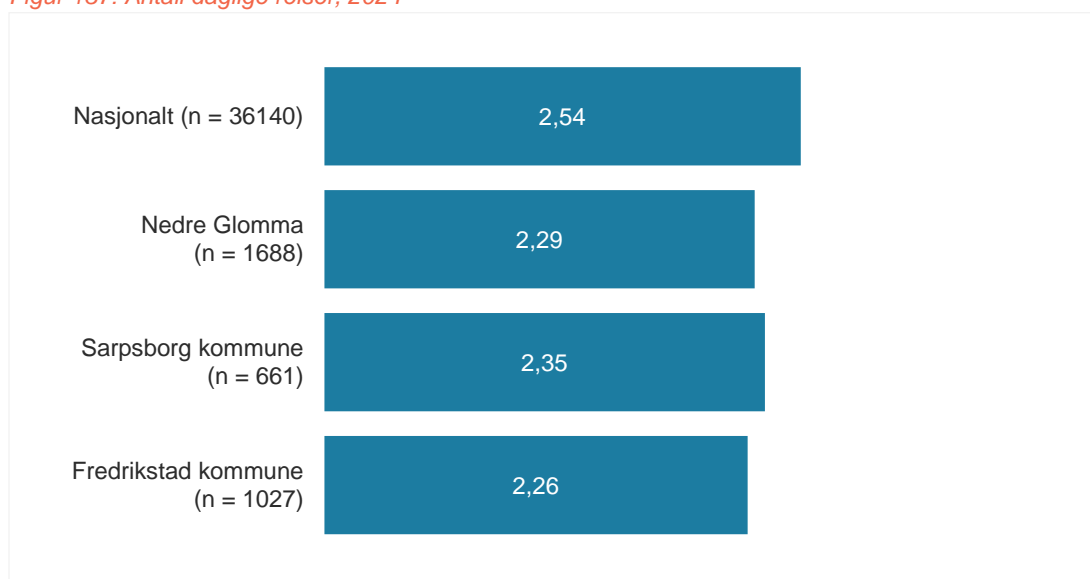


Figur 136: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Nedre Glomma 2020-2024

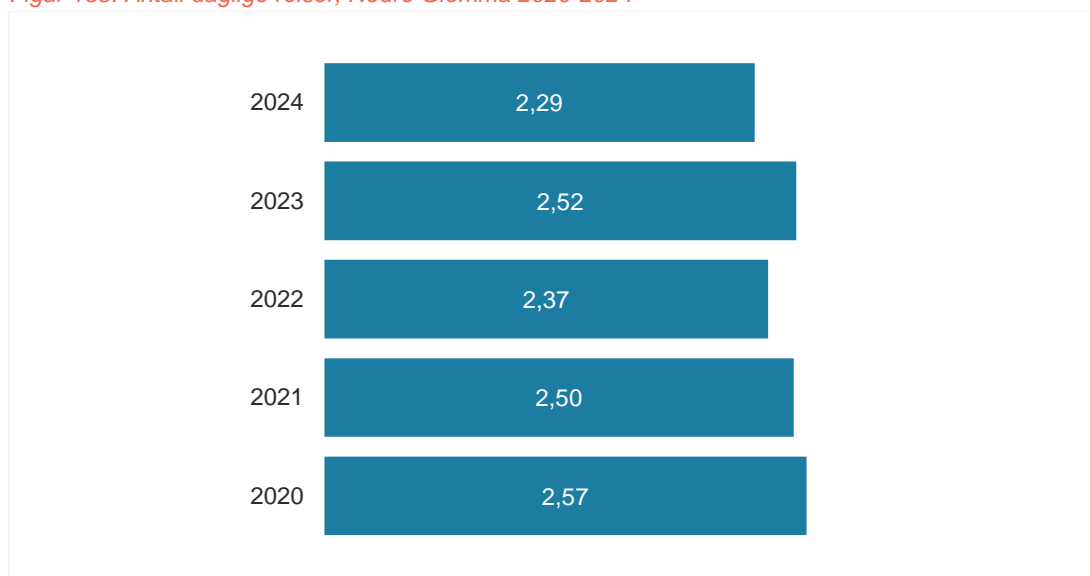


Antall daglige reiser

Figur 137: Antall daglige reiser, 2024

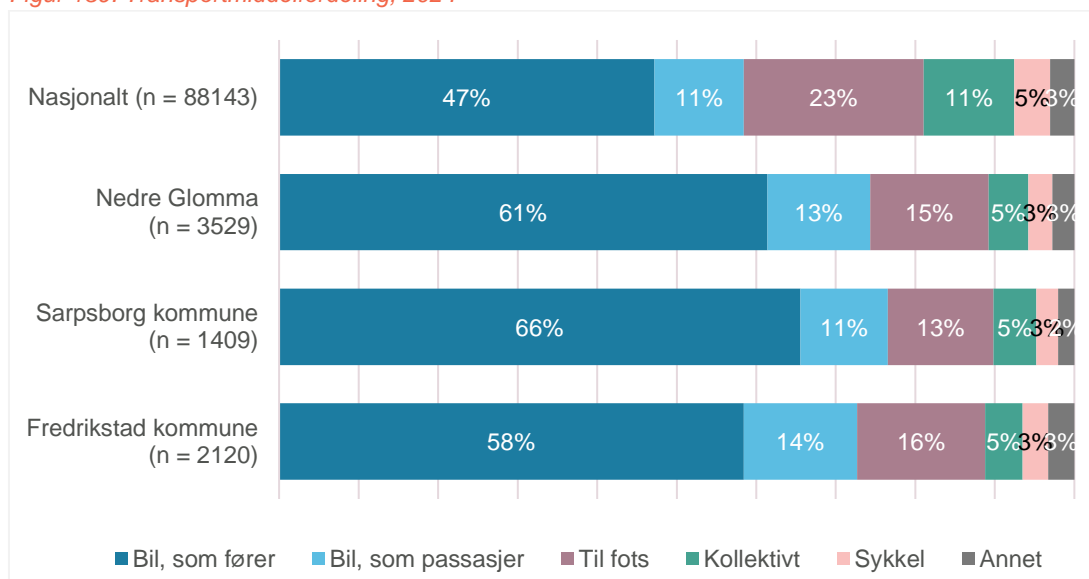


Figur 138: Antall daglige reiser, Nedre Glomma 2020-2024



Transportmiddelfordeling

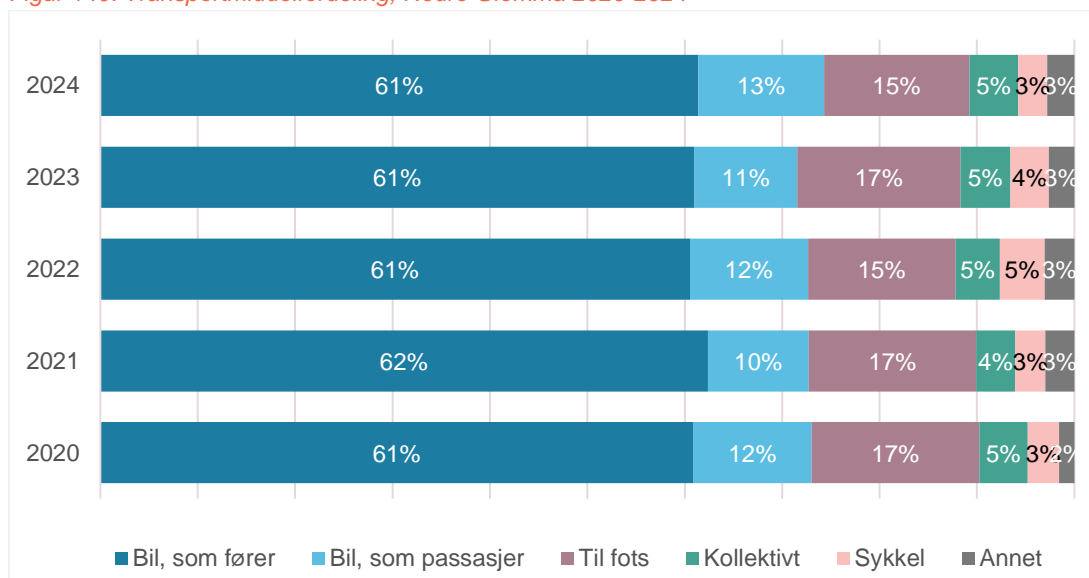
Figur 139: Transportmiddelfordeling, 2024



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

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

Figur 140: Transportmiddelfordeling, Nedre Glomma 2020-2024



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

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



Opinion: