



Opinion:

NØKKELTALLSRAPPORT 2025

Nasjonal reisevaneundersøkelse

26. februar, 2026 (rapport 2025, versjon 2)

FORORD

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) på vegne av Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Prosjektet er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal reisevaneundersøkelse 2025-2030. SSV er avtaleeier/kontraktansvarlig på vegne av transportvirksomhetene.

Denne nøkkeltallsrapporten er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagavdeling for kvantitativ analyse og statistikk og godkjent av oppdragsgiver. Henvendelser om rapport og datagrunnlag, samt gjennomføringsmetode, kan rettes til Opinions RVU-team v/senior prosjektleder eller kundeansvarlig. For tilgang til datasett og tilhørende RVU Metodedokument henviser vi til SVV v/Oskar Kleven (oskar.kleven@vegvesen.no).

Rapporten inneholder overordnet beskrivelse av gjennomføringsmetode for RVU 2025 og resultater for utvalgte sentrale indikatorer. For metodiske detaljer vedr. siste års gjennomføring henvises det til RVU Metodedokument. For detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltallsrapporter på vegvesen.no.

Opinions RVU-team består av:

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

Roar Teige, senior prosjektleder (roar@opinion.no)

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Ida-Marie Veland, analytiker

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, teknisk ansvarlig

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

OPPSUMMERING

(Fra kapittel 3, nasjonalt utvalg og byvekstavnaleområdene)

På landsbasis har 90 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) førerkort for bil. I Oslo-området er andelen med førerkort noe lavere, 86 prosent, mens både Nedre Glomma og Kristiansandsregionen ligger på 91 prosent. Disse resultatene er meget stabile over tid.

På nasjonalt nivå holder andelen som eier eller disponerer bil seg stabil over tid med 84 prosent, mens i Trondheims-området har den økt fra 78 prosent i 2022 til 81 prosent i 2025. I Oslo-området, Bergens-området og Nord-Jæren har andelen sunket med to prosentpoeng i samme periode til henholdsvis 74 prosent, 78 prosent og 84 prosent. Andelen som eier eller disponerer elbil eller hybridbil har økt både nasjonalt og i byvekstavnaleområdene gjennom hele perioden fra 2022. Økningen for samtlige områder fra 2022 til 2025 er i intervallet 11 til 14 prosent.

Ser vi på tilgang til elsykkel, viser denne en stigende trend fra 2022 til 2025. 20 prosent av befolkningen i Norge har tilgang til elsykkel. Størst øking på Nord-Jæren fra 21 prosent i 2022 til 30 prosent i 2025. Dette samtidig som at tilgang på sykkel generelt ser ut til å ha sunket noe over tid. Dette kan henge sammen med utbredelse av elsparkesykkeltilbudet, (men kan også skyldes endringer i spørreskjema i 2025.)

Bruk av ulike «personlige» transporttjenester er utbredt over hele landet, men omfang og fordeling varierer. Dette er nytt spørsmål av året der vi ser at leie av elsparkesykkel via app og bestillingstransport fra lokalt kollektivselskap er de tjenestene som størst andeler av befolkningen har brukt i løpet av siste 12 måneder.

Hver nordmann foretar i snitt 2,51 reiser per dag. Det er flest daglige reiser på Nord-Jæren (2,68) og færrest i Nedre Glomma (2,48). Sammenliknet med 2022 har antall daglige reiser økt i nasjonalt utvalg (fra 2,42 i 2022 til 2,51 i 2025), Oslo-området (fra 2,51 i 2022 til 2,63 i 2025) og Bergens-området (fra 2,48 i 2022 til 2,58 i 2025).

Fordeling av reiseformål er relativt lik i alle områder. Nasjonalt er største andeler av reiseformål handle-/servicereiser (28 prosent), fritidsreiser (22 prosent) og arbeidsreiser (20 prosent).

Bilen er fortsatt det foretrukne transportmiddelet, 61 prosent av reisene nasjonalt skjer med bil (som fører eller passasjer). Bilandelen er på sitt høyeste i Nedre Glomma (72 prosent av reisene) og lavest i Oslo-området (42 prosent av reisene). Alternativer som kollektivtransport og gange har størst oppslutning i Oslo-området (kollektivt 21 prosent, gange 27 prosent av reisene) og Tromsø (kollektivt 15 prosent, gange 24 prosent av reisene), mens sykkelandelen er høyest i Trondheims-området, Nord-Jæren og Kristiansandsregionen (syv prosent av reisene). Den er lavest i Bergens-området (tre prosent av reisene) og Nedre Glomma (fire prosent av reisene).

Nasjonalt er kollektivtilgangen beregnet til å være «svært god» (definisjon: minst 4 avganger i timen fra en holdeplass innen 1 km avstand fra bostedsadresse) for halvparten av befolkningen. 86 prosent av befolkningen i Oslo-området har svært gode tilgang. Lavest score i Kristiansansregionen der 48 prosent har svært god tilgang.

Når det gjelder parkering på arbeidsplassen, varierer både tilgang og muligheten for gratis parkering betydelig mellom byvekstvtaleområdene. Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, der vi først spør om arbeidsgiver har parkeringsplass til ansatte og videre om hen må betale for å parkere der. 63 prosent av «målgruppen» har gratis tilgang på nasjonalt nivå. De største forskjellene finner vi mellom Oslo-området, hvor tilgangen er mer begrenset (46 prosent), og Nedre Glomma (70 prosent) og Nord-Jæren (67 prosent).

Ser vi på parkering hjemme, har 89 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) plass til minst én bil ved egen bolig. Oslo-området skiller seg ut med lavest tilgang til egen parkering med 76 prosent, fulgt av Bergens-området med 83 prosent. Høyest andel i Nedre Glomma der 95 prosent har egen parkering ved bolig

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	1
Oppsummering	2
Innholdsfortegnelse	4
Figurregister	7
Tabellregister	9
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	10
1.1 Bakgrunn og formål	10
1.2 Reisedefinisjon	11
1.3 Daglige reiser	11
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	13
2.1 Populasjon og utvalg	13
2.2 Invitasjon og rekruttering	15
2.3 Spørreskjema	16
2.4 Respons og vekting	17
2.6 Om rapporten og tolkning av resultater	18
2.7 Geografisk inndeling av rapporten	19
Kapittel 3: Resultater for byvekstvtaler	20
3.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester	21
3.1.1 Andel med førerkort	21
3.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid	22
3.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil	23
3.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid	24
3.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel	26
3.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid	27
3.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)	29
3.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde	30
3.2.1 Antall reiser	30

3.2.2 Antall reiser, utvikling over tid	31
3.2.3 Reisens formål	32
3.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid	33
3.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde	34
3.3 Transportmiddelfordeling	35
3.3.1 Transportmiddelfordeling	35
3.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid	36
3.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reiseformål	37
3.4 Kollektivtilgang	40
3.5 Parkering	42
3.5.1 Parkering hjemme	42
3.5.2 Parkering ved arbeidsted	43
3.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid	44
Kapittel 4: Resultater for bykommuner - Grafikkrapport	45
4.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester	45
4.1.1 Andel med førerkort	45
4.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid	46
4.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil	47
4.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid	48
4.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel	50
4.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid	51
4.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)	53
4.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde	54
4.2.1 Antall reiser	54
4.2.2 Antall reiser, utvikling over tid	55
4.2.3 Reisens formål	56
4.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid	57
4.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde	58
4.3 Transportmiddelfordeling	59
4.3.1 Transportmiddelfordeling	59
4.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid	60
4.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reiseformål	61
4.4 Kollektivtilgang	64
4.5 Parkering	65
4.5.1 Parkering hjemme	65
4.5.2 Parkering ved arbeidssted	66
4.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid	67

5.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester	69
5.1.1 Andel med førerkort	69
5.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid	70
5.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil	71
5.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid	72
5.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel	74
5.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid	75
5.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025).....	77
5.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde	78
5.2.1 Antall reiser	78
5.2.2 Antall reiser, utvikling over tid	79
5.2.3 Reisens formål	80
5.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid	81
5.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde	82
5.3 Transportmiddelfordeling	83
5.3.1 Transportmiddelfordeling	83
5.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid	84
5.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reisemål	85
5.4 Kollektivtilgang	88
5.5 Parkering	89
5.5.1 Parkering hjemme	89
5.5.2 Parkering ved arbeidssted	90
5.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid	91

FIGURREGISTER

Figur 1: Eksempel på reiseregistrering/kategorisering for en normal reisedag.....	12
Figur 2: Respons i RVU 1985 - 2025. Prosent	17
Figur 3: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)	21
Figur 4: Andel med førerkort, utvikling over tid.....	22
Figur 5: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)	23
Figur 6: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid	24
Figur 7: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid.....	25
Figur 8: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025).....	26
Figur 9: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid	27
Figur 10: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid	28
Figur 11: Bruk av "personlige" transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025).....	29
Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)	30
Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område	31
Figur 14: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)	32
Figur 15: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)	33
Figur 16: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025).....	34
Figur 17: Transportmiddelfordeling per utvalg/område (2025).....	35
Figur 18: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid.....	36
Figur 19: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025).....	37
Figur 20: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)	38
Figur 21: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)	39
Figur 22: Kollektivtilgang byvekstavtaleområder (2025)	41
Figur 23: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025).....	42
Figur 24: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025).....	43
Figur 25: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid	44
Figur 26: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)	45
Figur 27: Andel med førerkort, utvikling over tid.....	46
Figur 28: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)	47
Figur 29: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid	48
Figur 30: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid.....	49
Figur 31: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025).....	50
Figur 32: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid	51
Figur 33: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid	52
Figur 34: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)	53
Figur 35: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)	54
Figur 36: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område	55
Figur 37: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)	56
Figur 38: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)	57

Figur 39: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025).....	58
Figur 40: Transportmiddelfordeling i bykommuner (2025)	59
Figur 41: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid.....	60
Figur 42: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025).....	61
Figur 43: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)	62
Figur 44: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)	63
Figur 45: Kollektivtilgang bykommuner (2025)	64
Figur 46: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025).....	65
Figur 47: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025).....	66
Figur 48: Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid	67
Figur 49: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)	69
Figur 50: Andel med førerkort, utvikling over tid.....	70
Figur 51: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)	71
Figur 52: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid.....	72
Figur 53: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid.....	73
Figur 54: Tilgang til sykkel eller elsykkel (2025).....	74
Figur 55: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid	75
Figur 56: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid	76
Figur 57: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)	77
Figur 58: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)	78
Figur 59: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område	79
Figur 60: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)	80
Figur 61: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)	81
Figur 62: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025).....	82
Figur 63: Transportmiddelfordeling per utvalsregion (2025)	83
Figur 64: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid.....	84
Figur 65: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025).....	85
Figur 66: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)	86
Figur 67: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)	87
Figur 68: Kollektivtilgang bykommuner (2025)	88
Figur 69: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025).....	89
Figur 70: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025).....	90
Figur 71: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid	91

TABELLREGISTER

Tabell 1: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2025	14
Tabell 2: Kommuner som inngår i byvekstavtalene, antall intervju og befolkning.....	20
Tabell 3: Kommuner som inngår i tilleggsutvalgsregionene, antall intervju og befolkning.....	68

KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

1.1 Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985 og siden den gang er den gjennomført som et tidsavgrenset prosjekt i årene 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/2014. Fra 2016 gikk en over til årlig kontinuerlig RVU med datainnsamling jevnt fordelt gjennom hele året.

Formålet med RVU er å kartlegge og analysere befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. RVU-data 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.

Fra og med avtaleåret 2025 er hovedformålet for RVU formulert som følger:

- ❖ Statistikk om reisevaner, nasjonalt/lokalt, som grunnlag for etablering og kalibrering av transportmodeller
- ❖ Oppfølging av indikatorer som vist i BVA avtaler, spesielt trafikkarbeid

RVU omfatter alle personreiser som foretas på daglig basis, og for deler av utvalget, lengre reiser som gjøres sjeldnere. Inkludert er bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Undersøkelsen gir data om befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om omfanget av reiser, hvordan og hvorfor folk reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer på tvers av ulike grupper i befolkningen.

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

1.2 Reisedefinisjon

En reise defineres her som enhver forflytning utenfor bolig eller oppholdssted, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilke(t) transportmiddel som brukes.

I RVU gjøres det et skille mellom reiser som hen har foretatt på en bestemt dag siste døgn, og «lange reiser» innenfor de siste 30 dager. Lange reiser defineres enten som reiser på minst 100 km en vei, eller reiser til/fra utlandet, eller reiser som inkluderer bruk av fly. Lange reiser er ikke inkludert i denne nøkkelrapporten.

1.3 Daglige reiser

Daglige reiser kategoriseres og avgrenses i datamaterialet, 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 kategorisert som en handlereise, en reise til arbeid en arbeidsreise osv.

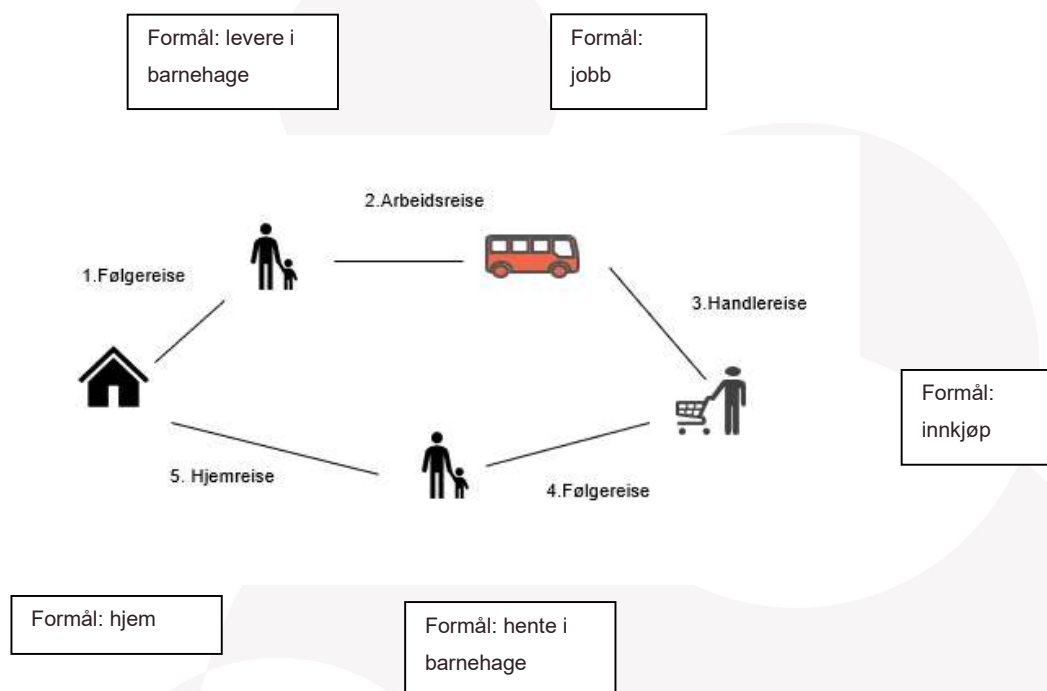
Reiser som ender i eget hjem registreres av publikum/respondenter som en hjemreise, men kategoriseres i datamaterialet ut fra formålet på foregående reise. Ut fra disse reglene vil en reise fra arbeidet og hjem kategoriseres i datamaterialet som en arbeidsreise, og en reise hjem fra et besøk hos en venn, som en besøksreise.

På én reise kan hen bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på lik linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler.

Reisedefinisjonen i RVU er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren nedenfor illustrerer hvordan reisene registreres og kategoriseres ut fra formålet med reisen. I datamaterialet ville her reise nummer 5 (hjemreise) blitt kategorisert som en følgereise. Hele reisedagen ville her totalt blitt summert til 5 helreiser.

Figur 1: Eksempel på reiseregistrering/kategorisering for en normal reisedag



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

Begrepene og kategoriene kan i en del sammenhenger stride mot respondentens oppfatning av et eget daglig bevegelsesmønster og hva som er en reise. Mange som har levert i en barnehage på vei til jobben, vil gjerne tenke at en her har gjort kun en reise, til arbeidsted, men stoppet på veien for å levere i barnehagen.

«Avviket», mellom enkeltreiser RVU ønsker å samle presis informasjon om og publikums egne forståelser av eget reisemønster er en mange faktorer som medfører at RVU er en kompleks undersøkelse å designe og gjøre forståelig for respondent.

KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For flere detaljer henvises det til RVU Metodedokument.

2.1 Populasjon og utvalg

Populasjonen i RVU, fra og med 2025, er bosatte i Norge som er 15 år og eldre. Tidligere år har populasjonen vært 13 år og eldre.

Samtlige utvalg er trukket fra det nasjonale folkeregisteret, med en rekke uttrekk i løpet av året, slik at en kontinuerlig benytter utvalg fra en nasjonal oppdatert grunnkilde. En har tilstrebet en jevn og kontinuerlig datainnsamling gjennom hele året for blant annet å kunne studere reisemønster i sesonger, og på hverdager versus helg.

Det totale utvalget for RVU består av et nasjonalt representativt trukket utvalg, samt en rekke regionale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske regioner som er bevisst kvotert opp for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene. Blant annet er det beskrevet krav til antall intervjuer i regionale tilleggsutvalg i gjeldende Byvekstavtaler.

Rammeavtalen om RVU åpner for at kommuner, fylker og samarbeidende regioner, samt byvekstavtaleområder kan bestille ekstra intervju/tilleggsutvalg i selvvalgt geografisk område, som avrop på gjeldende rammeavtale.

Sammensetningen av utvalg i RVU 2025 er vist i tabell 1 på neste side. Som vist i tabellen, er intervjugrunnlagene/utvalgsprosentene varierende mellom regioner med tilleggsutvalg. Det fremkommer også at utvalgsprosenten naturlig nok er lavere i det nasjonale utvalget.

Til sammen 73 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2025. Dette utgjør 20 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen per 1.1.2024). 61 prosent av befolkningen over 15 år (pr 2025) bor i disse kommunene. Nasjonalt utvalg er trukket representativt, kvotert på 15 fylker og det er totalt gjennomført 4343 intervjuer.

Intervjugrunnlaget avgrenser hvilke geografiske inndelinger som kan egne seg for regionale/lokale analyser. Generelt kan regioner med tilleggsutvalg analyseres separat og ytterligere inndeles i mindre geografiske enheter. Regioner uten tilleggsutvalg inngår som en del av nasjonalt utvalg. I det Nasjonale utvalget er 36 kommuner uten respondenter, 222 kommuner er med færre enn 10

respondenter. Med andre ord har kommuner og fylker som ikke inngår i tilleggsutvalg, som hovedregel utilstrekkelig intervjugrunnlag for egne geografiske inndelinger/analysemuligheter.

Tabell 1: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2025

Utvalg	Antall kommuner	Befolkning (15+) SSB 01.01.2025	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Nasjonalt utvalg	*	4 691 770	4 343	0,09 %
Oslo-området	20	1 210 253	14 854	1,23 %
Trondheimsregionen	8	267 304	5 755	2,15 %
Bergensregionen	10	380 043	5 718	1,50 %
Region Nord-Jæren	9	296 357	5 158	1,74 %
Tromsø	1	67 343	3 062	4,55 %
Nedre Glomma	2	123 086	4 128	3,35 %
Kristiansandsregionen	5	126 150	5 113	4,05 %
Grenland	4	93 679	2 143	2,29 %
Buskerudbyen	4	154 427	2 604	1,69 %
Rest-Østfold inkl. Moss og Halden	10	142 495	2 271	1,59 %
Totalt (tilleggsutvalgene)	73	2 861 137	50 806	1,78 %
Totalt (alle utvalg)			55 149	

* Det nasjonale utvalget er basert på representativt uttrekk, kvotert på fylker

2.2 Invitasjon og rekruttering

Utvalget er kontaktet via personlig brev. I brevet, som sendes fra Opinion, på vegne av de nasjonale transportvirksomhetene, er det informasjon om undersøkelsen, rettigheter, personvern og kontaktinformasjon til Opinions supportsenter, samt oppdragsgivers representant. Videre inneholder brevet direkte lenke/QR-kode til selve web skjema.

For å sikre at respondent besvarer for sine reiser «siste døgn», låses dato for aktuell reisedag idet respondent åpner skjema. Denne «låste» reisedag/dato informeres om gjentatte ganger gjennom besvarelsen.

Den delen av utvalget som ikke svarer følges opp av Opinion ved hjelp av e-post, sms og via telefon, etter fastlagte oppfølgingsrutiner. Første oppfølging skjer i løpet av 7-14 dager etter utsendelse av brev.

2.3 Spørreskjema

I standard RVU skjema inngår en rekke spørsmål om intervjupersonen og dennes husholdning, i tillegg til detaljerte spørsmål om reiseformål og transportmiddelbruk for angitt reisedag. I det nasjonale utvalget inviteres det også til å besvare noen flere spørsmål, som en «del 2 undersøkelse» om «lange reiser», gjennomført siste 30 dager.

Før oppstart av datainnsamling 2025 ble det foretatt en omfattende revisjon av spørreskjema, som blant annet medførte at mediantid er blitt redusert fra ca. 23 minutter i 2024 til under 14 minutter i 2025. Det henvises til metodedokument om flere detaljer om dette.

Følgende 4 seksjoner er inkludert:

1 Innledende bakgrunn

Tilgang til private transportmidler og brukserfaring med tjenester/ordninger

Bosteder og startadresse reisedagen (stedfesting i Google maps)

Yrkesstatus og oppmøtested (stedfesting i Google maps)

Alle formål med gårsdagens reiser og all bruk av private og offentlige transportmidler for reisedagen

2 Reisedagbok

Formål med gårdagens reiser, per reise

Reisested per reise (Google maps for stedfesting, samt avstand og tidsbruk)

Alle transportmidler brukt på den aktuelle reisen (ved bilbruk, detaljer om bilen, ved kollektivbruk,

Entur-oppslag for detaljer om stoppesteder og linjer/ruter)

3 Dybdeinformasjon (noe inkludert i reisedagbok, noe i etterkant)

Hjemmekontor

Frekvens per transportmiddel

Flere biler i husholdningen, inkludert detaljer om biltype, eierforhold, drivstoff og dekk (frivillig oppslag mot Autosys med registreringsnummer)

Parkeringsmuligheter, lading av elbil

Skolevei for 13-14 åringer i husstanden (foresatt svarer på vegne av 13-14 åringer)

4 Avsluttende bakgrunn

Sosiodemografi, herunder utdanning, stilling/sector, inntekt og husholdningsstørrelse

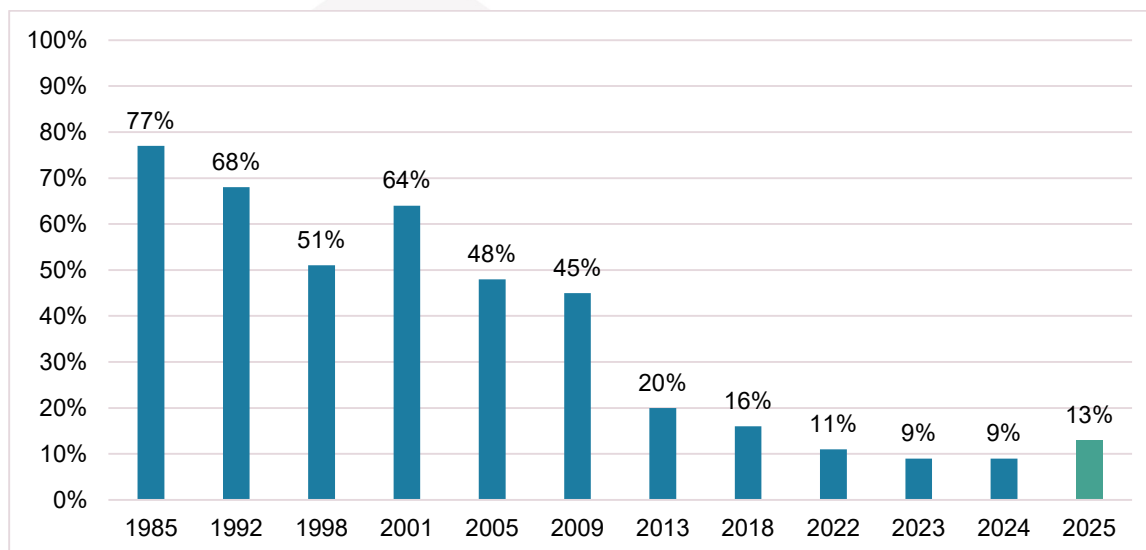
Invitasjon til del 2 skjema om «lange reiser»

Kommentar/responsskjema

2.4 Respons og vekting

Responsrater for 2025 er **13 %** som vist nedenfor. Dette er oppgang fra nivåene i perioden 2022-24.

Figur 2: Respons i RVU 1985 - 2025. Prosent



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

Dataene er vektet på følgende variabler per utvalg:

- kjønn
- alder
- geografi
- reisedag

Som tidligere år er datasettene som ligger til grunn for nøkkelrapportene vektet for å representere populasjon for datainnsamlingen. Dette bidrar til at en kan sammenstille årsresultater over tid.

Imidlertid vil vi påpeke at utvalg, datainnsamlingsmetode, spørreskjema, kvalitetssikring og vektemetoder har endret seg i RVU over tid. Endringer i opplegg (som alltid er avtalt og godkjent av oppdragiver) kan da medføre at resultatnivåer som viser endring fra det ene året til det andre, kan skyldes metodeendringer og ikke reelle adferdsendringer i populasjonen.

Det henvises til RVU Metodedokument for ytterligere detaljer om respons, frafallsanalyser og vekting.

2.6 Om rapporten og tolkning av resultater

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra siste fire års gjennomføringer. For data fra tidligere år henvises det til tidligere nøkkelrapporter (vegvesen.no). Her gjør vi samtidig oppmerksom på at RVU datainnsamling over tid er gjennomført av forskjellige leverandører og med forskjellige datainnsamlingsmetoder, samt at det over tid også har vært gjort en rekke endringer i selve spørreinstrumentet og bearbeiding/veking av resultater. Med andre ord kan endringer i resultater, skyldes endringer i gjennomføringsopplegg.

Som nevnt er det for 2025 er gjort betydelige forenklinger i spørreskjema. I tillegg er det innført en nedre aldersgrense på 15 år (tidligere 13 år) for å bli invitert til å delta. Grafikk i rapporten som viser tidsserier er ikke korrigert for denne endringen i alder. Et annet moment er at årets nasjonale resultater er basert kun på årets nasjonale utvalg. Tidligere års nasjonale resultater, er basert på "summen" av alle utvalg som var en del av RVU-datainnsamlingen det aktuelle året.

Det er vår anbefaling at en ved tolkning og presentasjon av resultater, spesielt tidsserier, primært vektlegger tydelige tendenser over tid. En bør i mindre grad vektlegge endringer/variasjoner fra år til år. Det er i tillegg Opinions oppfatning at endringer i opplegget i 2025, spesielt i spørreskjema, har bedret reisevaneundersøkelsens validitet og reliabilitet, sammenlignet med tidligere år.

2.7 Geografisk inndeling av rapporten

Kristiansand (og byvekstavtalen) er kun inkludert med data for 2025 da det her ikke foreligger tilleggsutvalg for årene 2022, 2023 og 2024. Grenland er av tilsvarende årsak kun inkludert med data for 2024 og 2025. For ordens skyld så nevner vi at Tromsø og Nedre Glomma, benevnes/inngår som byvekstavtaler i tidsseriegrafene for tidligere år, selv om avtalene formelt ble tegnet i 2023 (Tromsø) 2024 (Nedre Glomma).

Kapittel 3 omhandler

7 Byvekstavtaler

Kapittel 4 omhandler

6 storbykommuner, fra byvekstavtalene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tromsø og Kristiansand.

Kapittel 5 omhandler

5 tilleggsutvalsregioner

Der regionene er større enn byvekstavtaleneområdene, som gjelder Bergensregionen, Trondheimsregionen, og Region Nord-Jæren.

Der regionen har tilleggsutvalg men ikke byvekstavtale, som gjelder Buskerudbyen og Grenland.

I tillegg er rapporten «todelt» da transportvirksomhetene har ønsket å vektlegge byvekstavtalene.

Kapittel 3 er presentert med grafikk og overordnede kommentarer.

Kapittel 4 og 5 har tematisk samme rekkefølge og resultatvisning som kapittel 3 men er kun presentert med grafisk fremstilling av resultater.

For ytterligere detaljer og nedbrytinger, og tidligere års resultater, henvises det til RVU webportal, tilgjengeliggjort for alle RVU partnere. Alternativt kan en kontakte Opinions RVU team.

Alle data er godkjent av RVU-gruppa.

KAPITTEL 3: RESULTATER FOR BYVEKSTAVTALER

Kommuner som inngår i byvekstavtalene, antall intervju og befolkning

Tabell 2: Kommuner som inngår i byvekstavtalene, antall intervju og befolkning

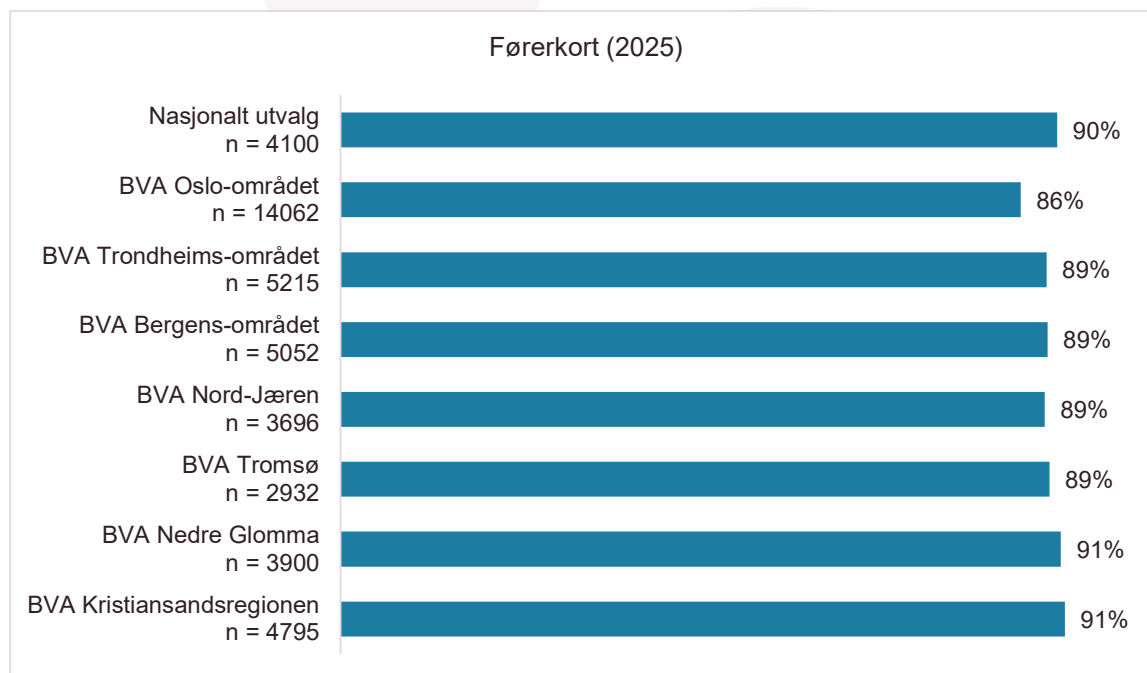
Oslo-området	Antall intervju	Befolkning	Bergens-området	Antall intervju	Befolkning
0301 Oslo	7 335	614 214	4601 Bergen	3 437	248 270
3201 Bærum	1 408	108 273	4624 Bjørnafjorden	386	21 480
3203 Asker	1 007	82 551	4626 Øygarden	614	32 733
3205 Lillestrøm	945	79 543	4627 Askøy	452	24 488
3207 Nordre Follo	944	52 962	4631 Alver	471	24 872
3209 Ullensaker	410	36 903	Total	5 360	351 843
3212 Nesodden	246	16 826			
3214 Frogn	160	14 006	Nord-Jæren		
3216 Vestby	193	16 189	1103 Stavanger	2 216	124 514
3218 Ås	232	18 566	1108 Sandnes	1 179	68 427
3220 Enebakk	107	9 609	1124 Sola	402	23 602
3222 Lørenskog	457	41 357	1127 Randaberg	155	9 573
3224 Rælingen	201	16 616	Total	3 952	226 116
3226 Aurskog-Høland	179	15 366			
3228 Nes	223	20 533	Nedre Glomma		
3230 Gjerdrum	73	6 233	3105 Sarpsborg	1 661	50 288
3232 Nittedal	260	21 164	3107 Fredrikstad	2 467	72 798
3238 Nannestad	157	13 490	Total	4 128	123 086
3240 Eidsvoll	284	23 331			
3242 Hurdal	33	2 521	Kristiansandsregionen		
Total	14 854	1 210 253	4204 Kristiansand	3 949	98 081
Trondheims-området			4215 Lillesand	419	9 742
5001 Trondheim	3 940	183 527	4216 Birkenes	202	4 396
5028 Melhus	343	14 612	4218 Iveland	86	1 114
5029 Skaun	195	6 813	4223 Vennesla	457	12 817
5031 Malvik	319	12 126	Total	5 113	126 150
5035 Stjørdal	394	20 780			
5059 Orkland	298	15 847	Tromsø		
Total	5 489	253 705	5501 Tromsø	3 062	67 343

3.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester

3.1.1 Andel med førerkort

Nasjonalt har 90 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) førerkort for bil. Nedre Glomma og Kristiansandsregionen har begge høyere andel med førerkort, 91 prosent. Oslo-området har lavest andel, 86 prosent.

Figur 3: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)



Spørsmålsstilling:

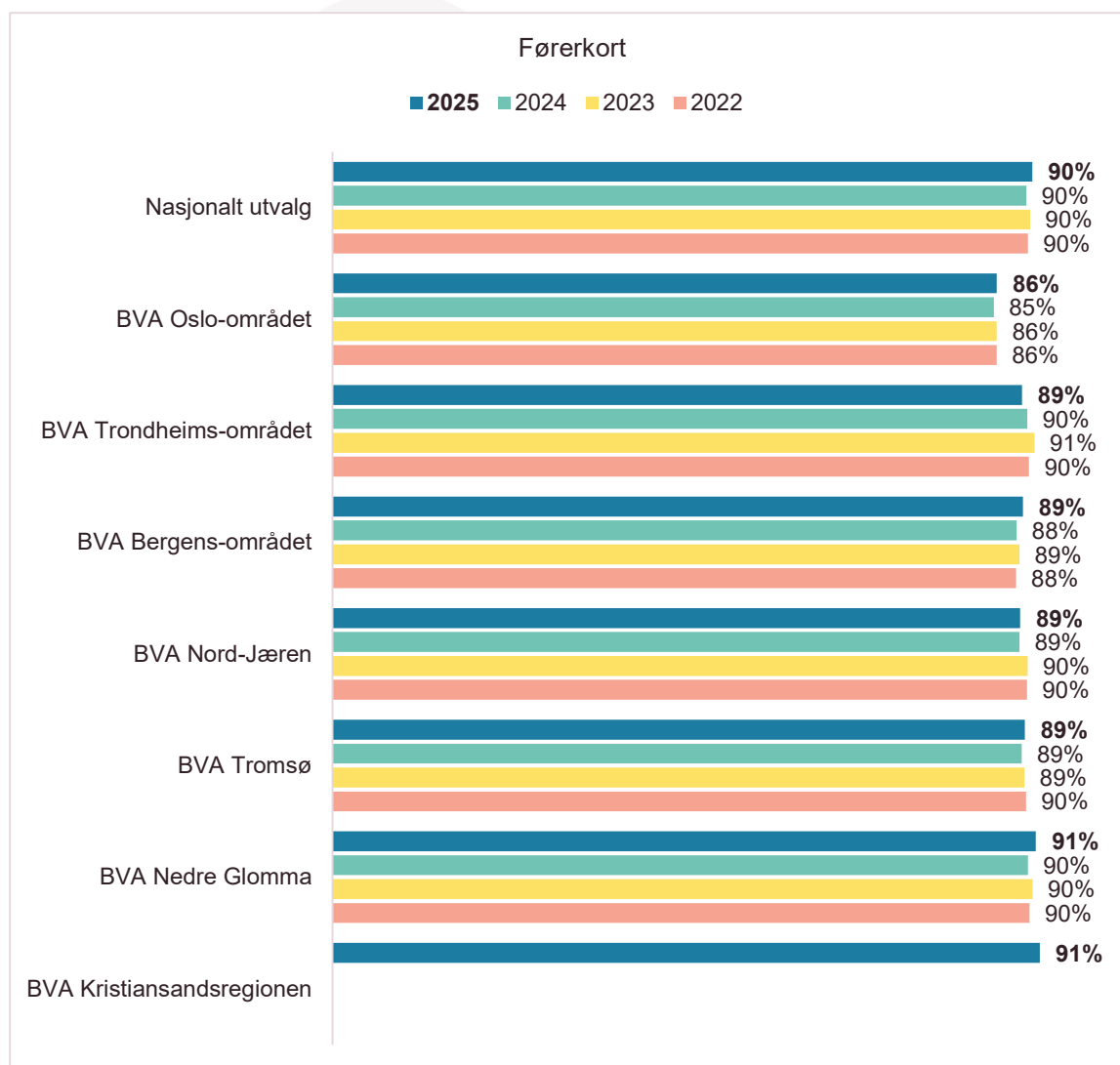
Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.

Base n = antall respondenter

3.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid

Som der vises i figuren så er andelen i befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort, meget stabil over tid, i samtlige områder.

Figur 4: Andel med førerkort, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

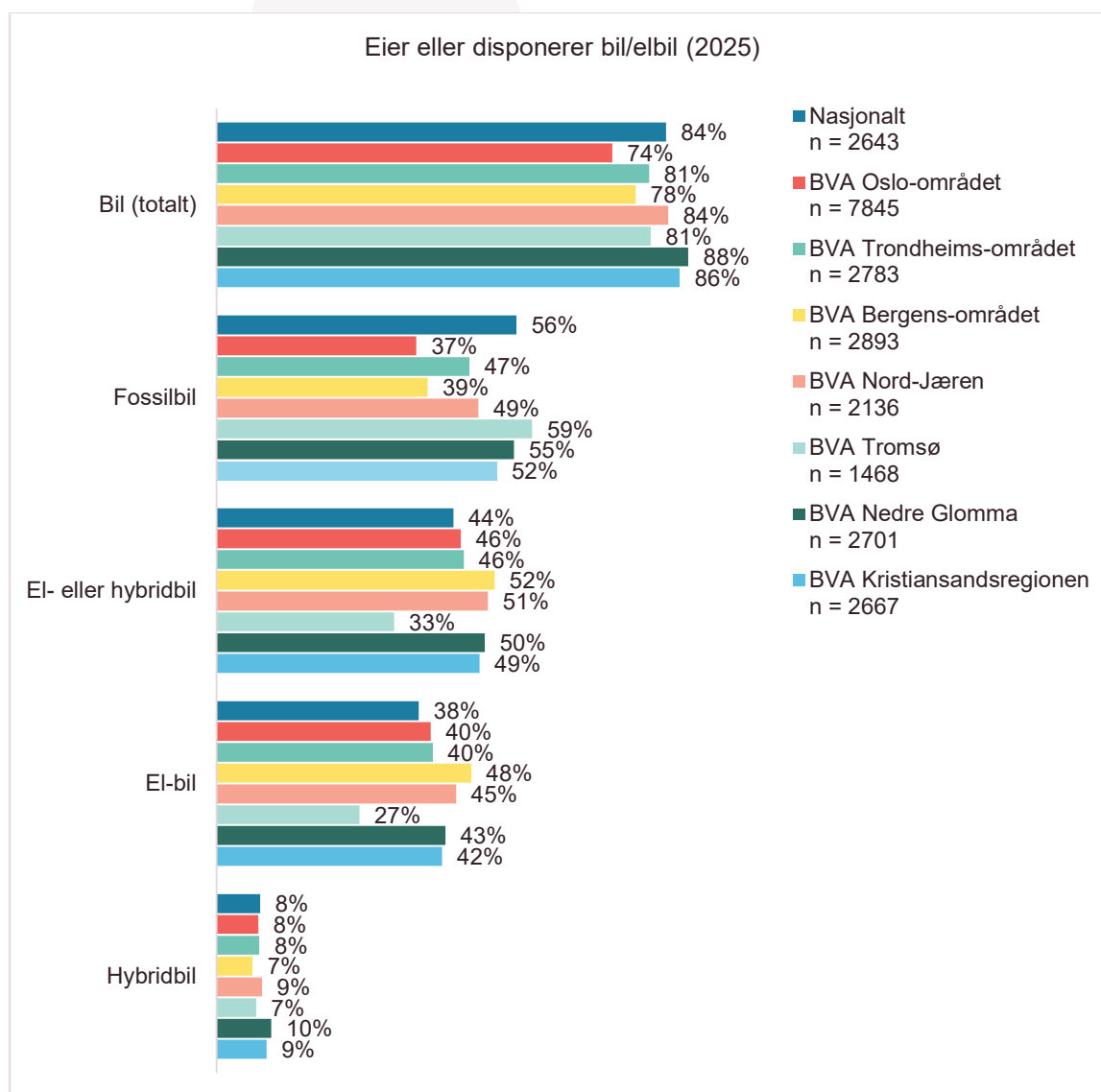
Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.

Base = respondenter

3.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil

Andel som eier eller disponerer bil er nasjonalt 84 prosent, lavest andel i Oslo-området med 74 prosent og høyest i Nedre Glomma med 88 prosent. Andelen som svarer fossilbil, er nasjonalt 56 prosent. Vesentlig lavere i Oslo-området, 37 prosent og Bergens-området med 39 prosent. Ca. 4 av 10 sier de eier eller disponerer el-bil. Her skiller Tromsø seg ut der færre en 3 av 10 svarer el-bil.

Figur 5: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)



Avledet fra spørsmål:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

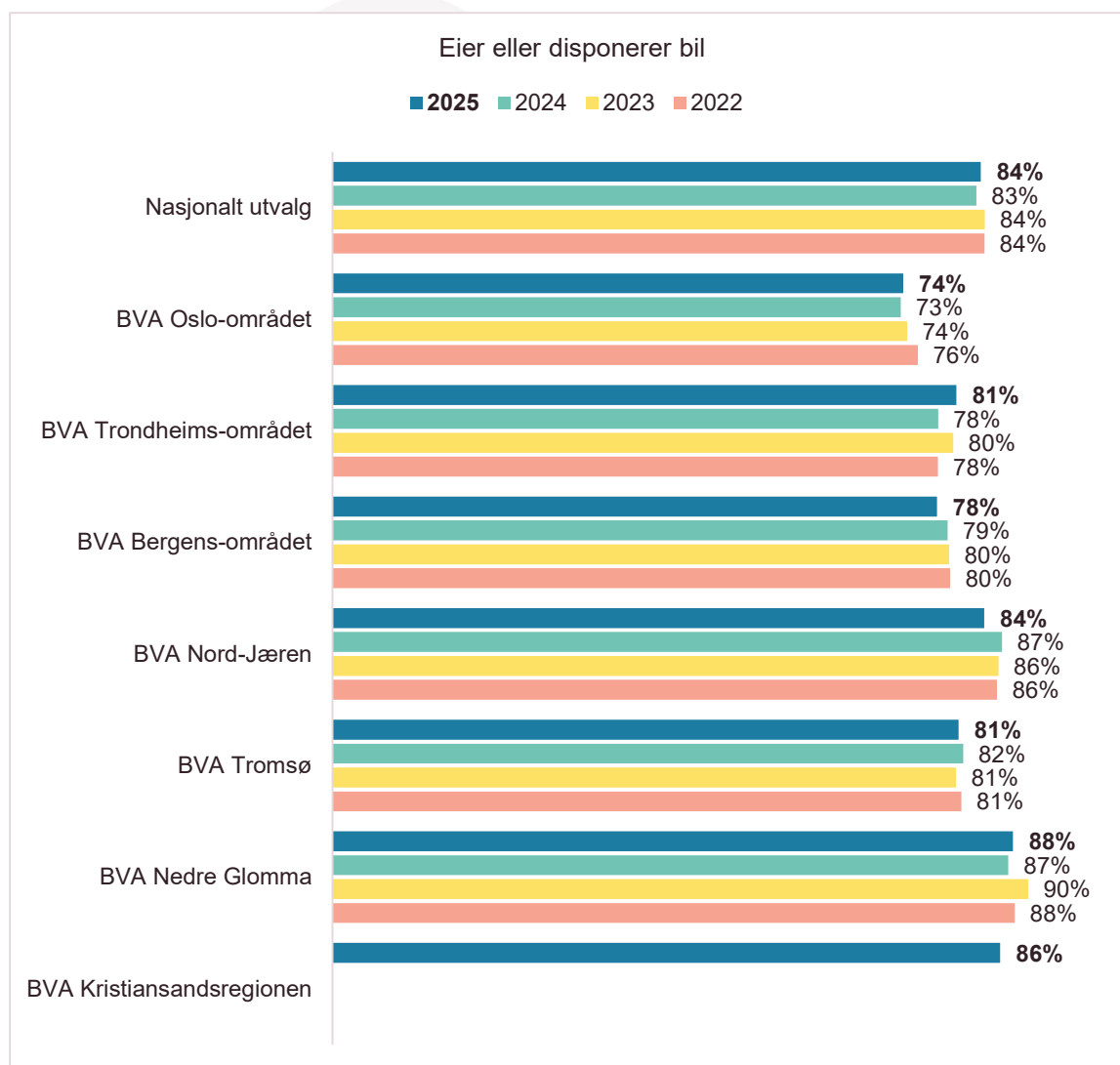
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert, derfor lavere antall respondenter i alle områder.

Base n = respondenter

3.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid

Andelen som eier eller disponerer bil har siden 2022 økt mest i Trondheims-området med 3 prosentpoeng og har sunket mest i Oslo-området og på Nord-Jæren, begge ned med 2 prosentpoeng.

Figur 6: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff. Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

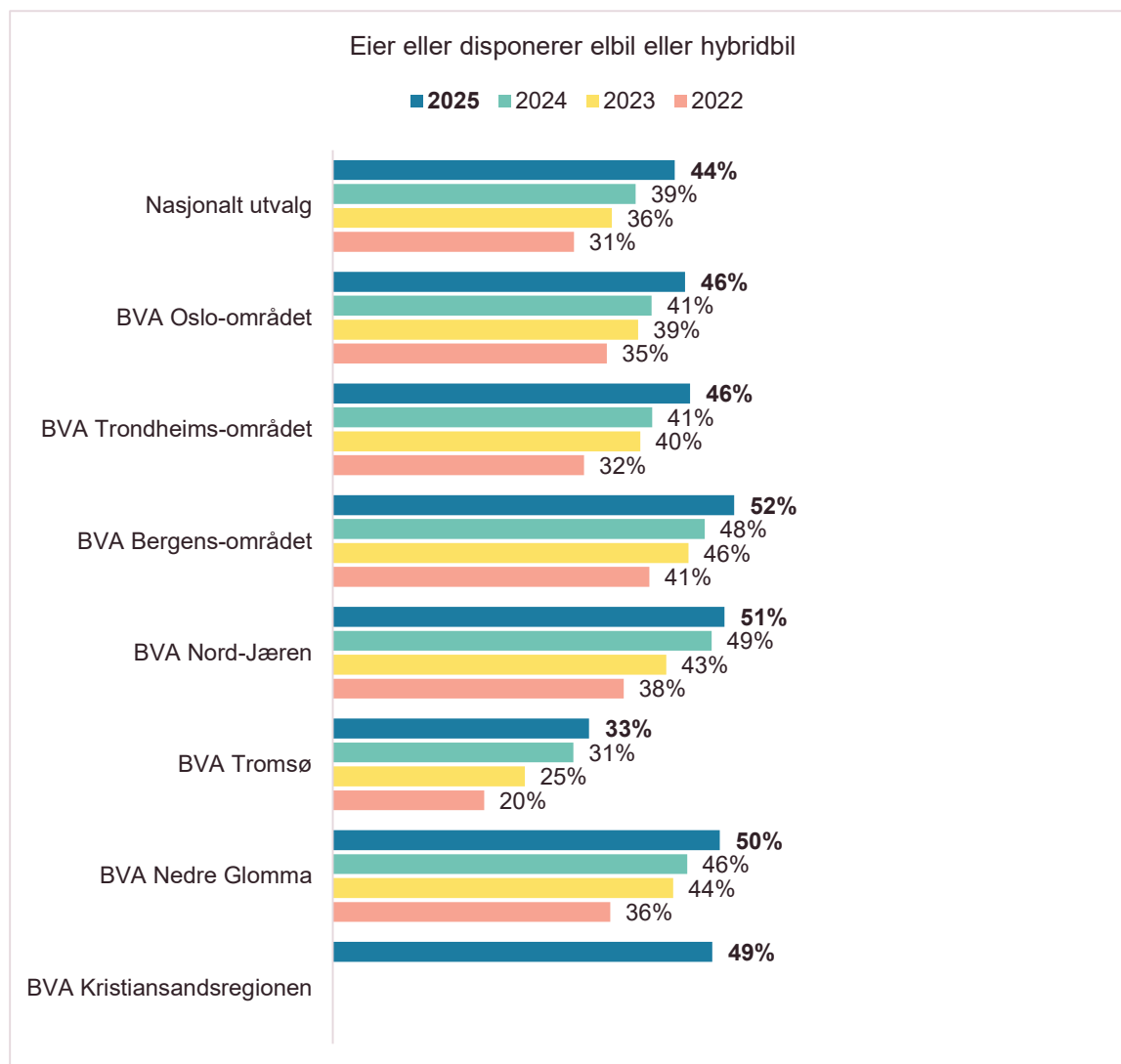
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert 2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

Andelen som eier eller disponerer elbil eller hybridbil har økt både nasjonalt og i alle områdene i alle år fra 2022.

Figur 7: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert 2022-2024:

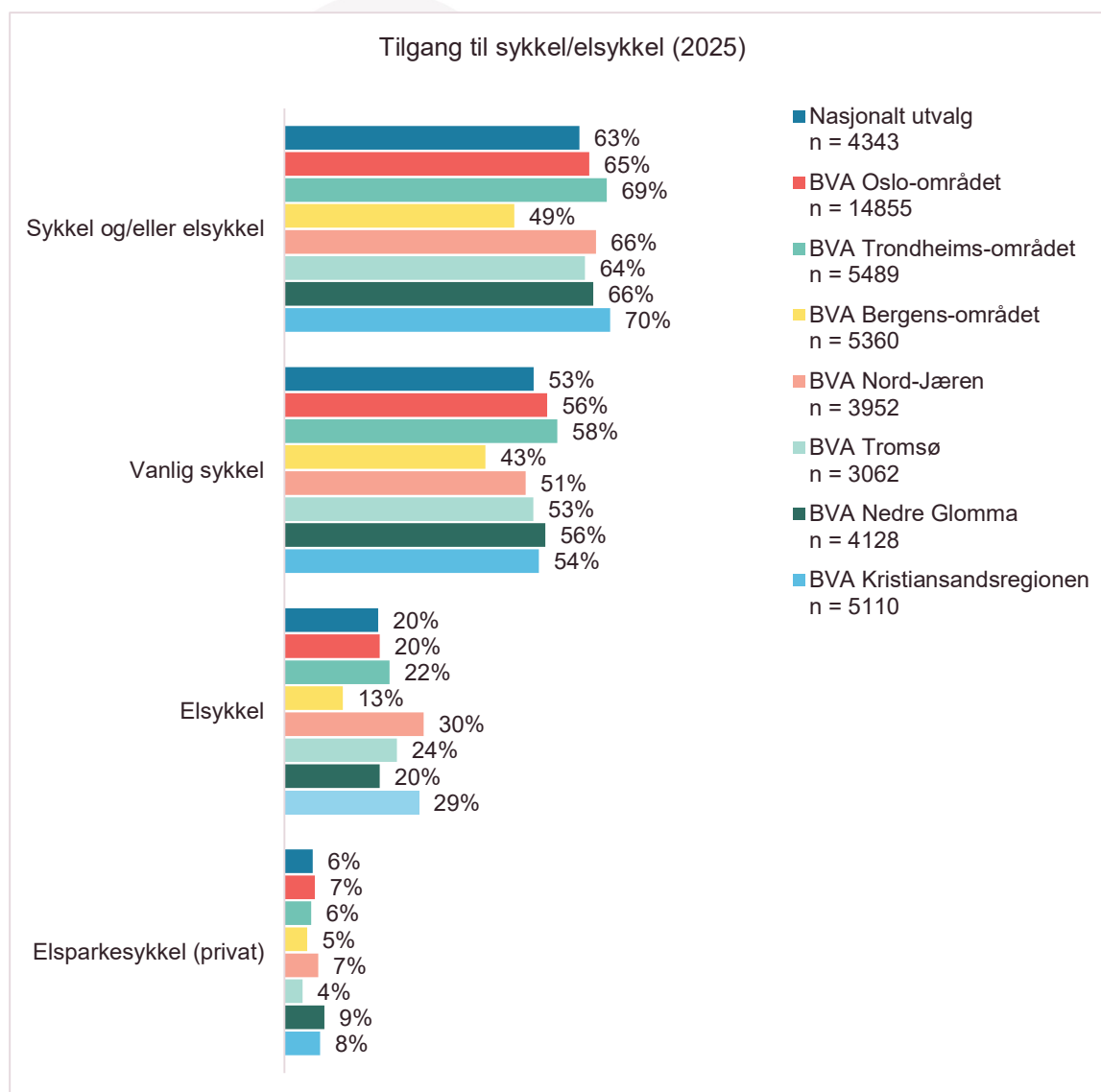
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

3.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel

Omtrent 2 av 3 i de ulike områdene svarer at de har sykkel, bortsett fra Bergens-området der kun halve befolkningen oppgir dette. 1 av 5 svarer at de har elsykkel.

Figur 8: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025)



Spørsmålstilling:

Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

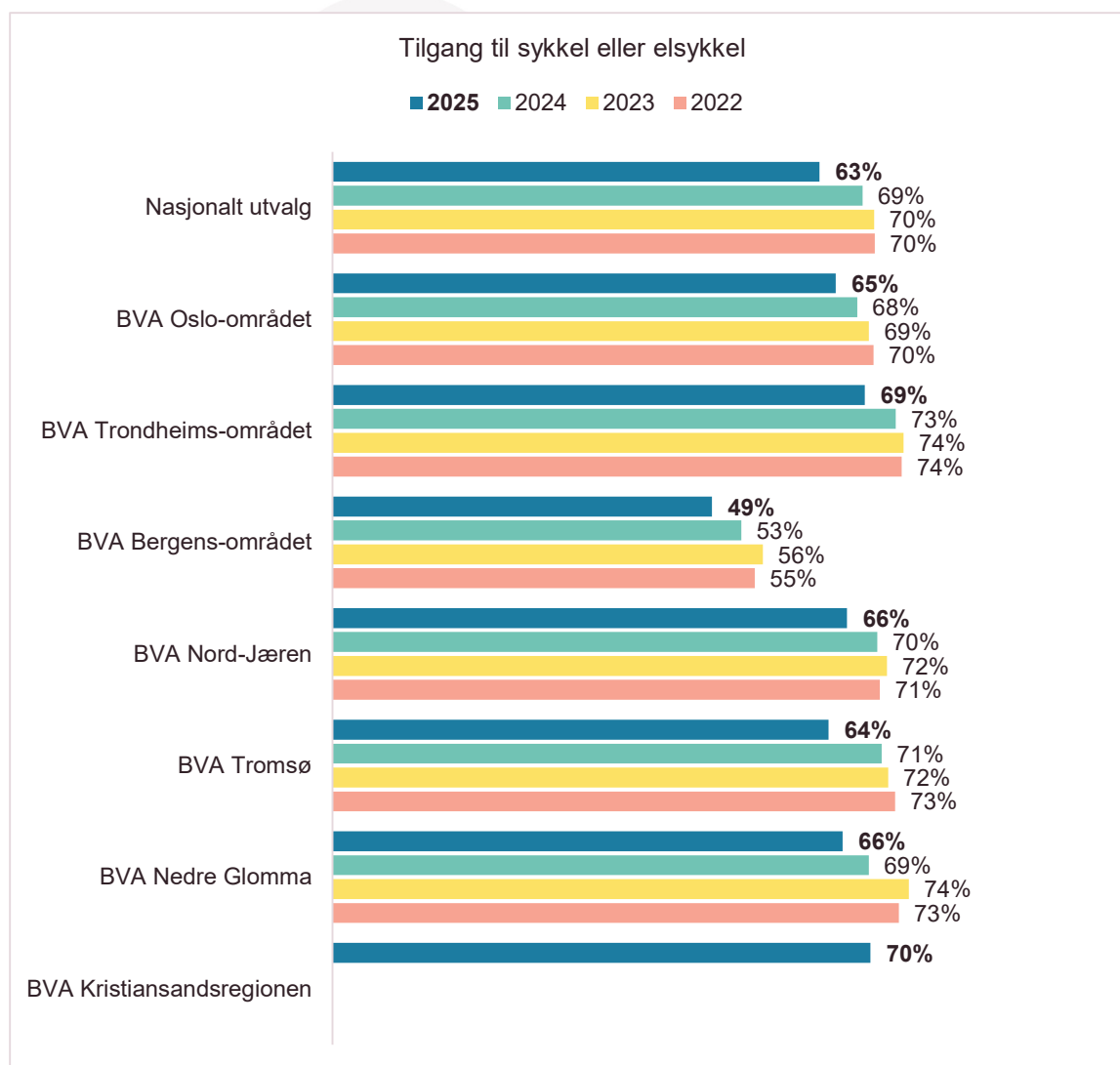
Base n = respondenter

3.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid

Total tilgang til egen sykkel har sunket over tid i samtlige områder.

(NB! Noe av nedgangen i 2025 fra 2024 skyldes sannsynligvis endring i spørreskjema fra tidligere år).

Figur 9: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålstilling:

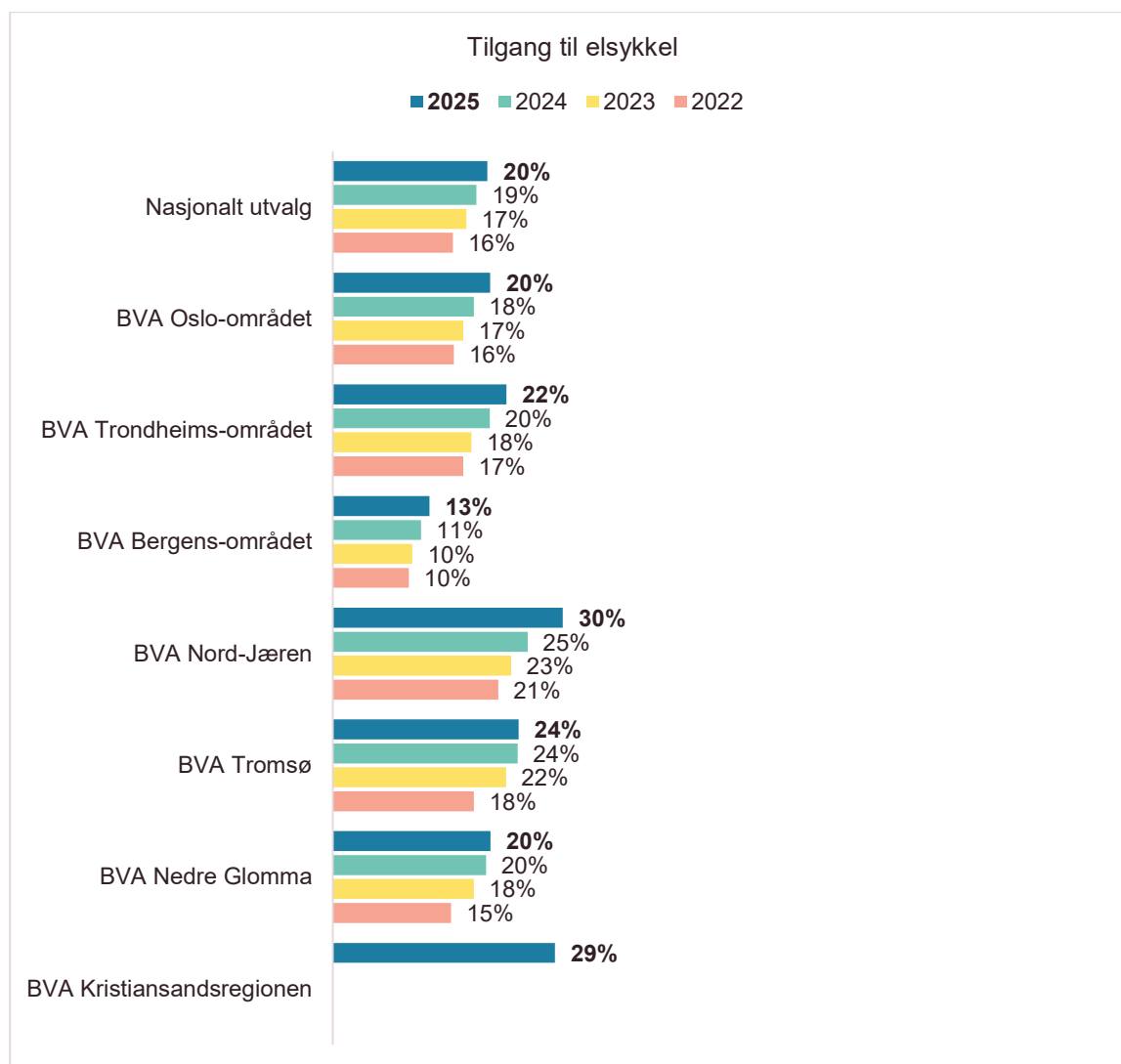
2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base = respondenter

Tilgang til elsykkel har økt i samtlige områder siden 2022.

Figur 10: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

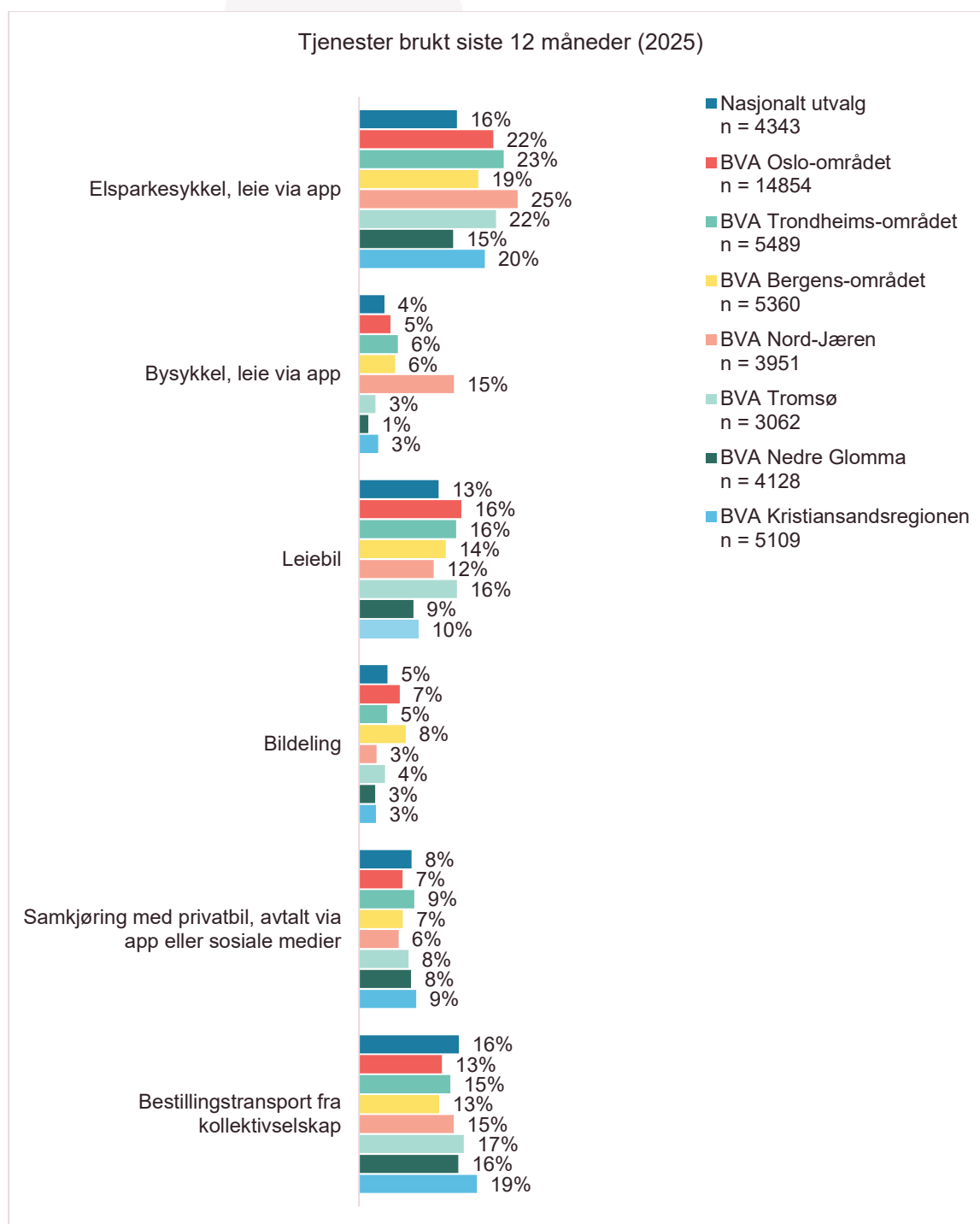
2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base = respondenter

3.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)

Tilbudet av «personlige» transporttjenester er stadig i utvikling og nytt i RVU 2025 er et eget spørsmål om dette. Dette for å kunne skille mellom fysiske transportmidler hen eier/har tilgang til og tjenester en i tillegg kan bruke, ofte leie/bestille via en app. Den mest brukte tjenesten er elsparkesykkel, der ca. 1 av 5 i områdene har brukt en slik tjeneste i løpet av siste 12 måneder.

Figur 11: Bruk av "personlige" transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)



Spørsmålsstilling: Hvilke av følgende tjenester har du brukt de siste 12 måneder?

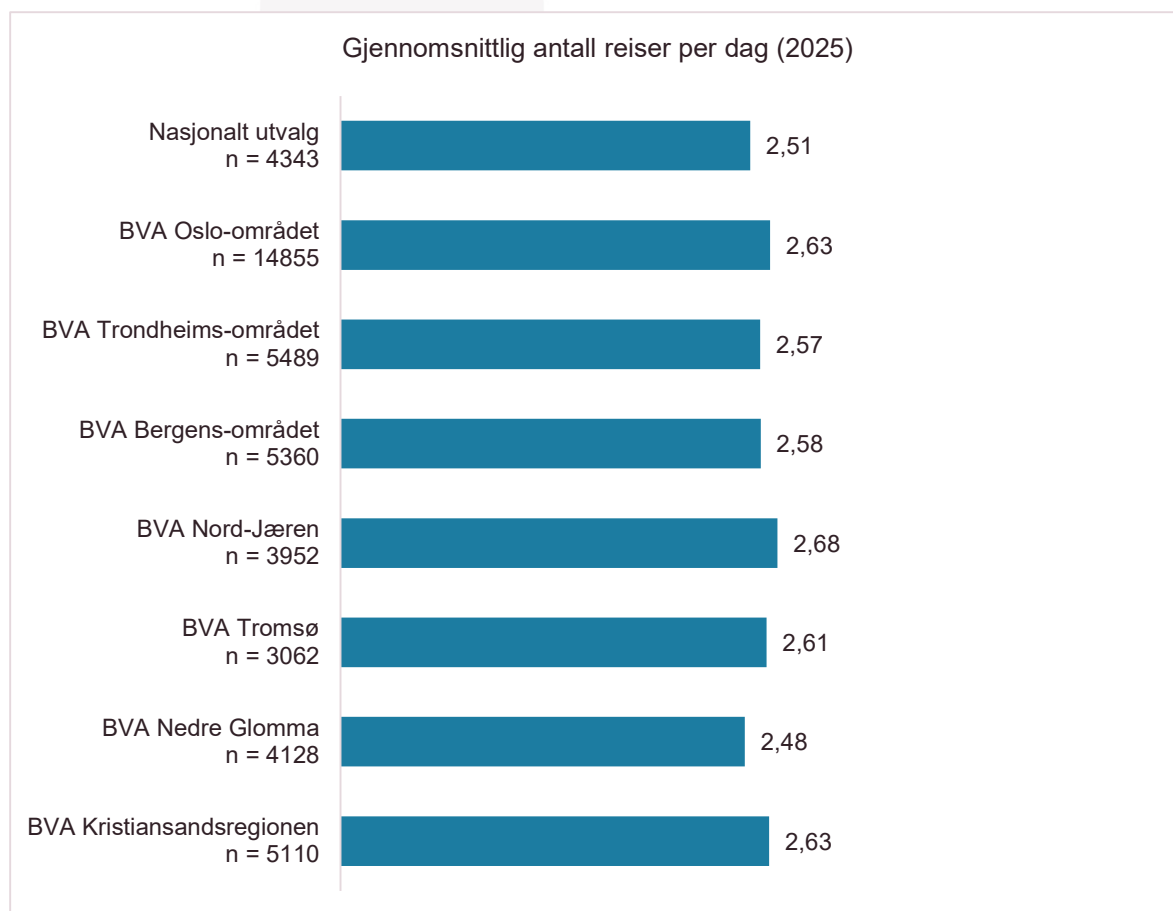
Base n = respondenter

3.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde

3.2.1 Antall reiser

Gjennomsnittlig antall daglige reiser på nasjonalt nivå i 2025 er 2,51. Høyest antall reiser finner vi på Nord-Jæren med 2,68 og lavest antall i Nedre Glomma med 2,48.

Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)



Beregning: Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

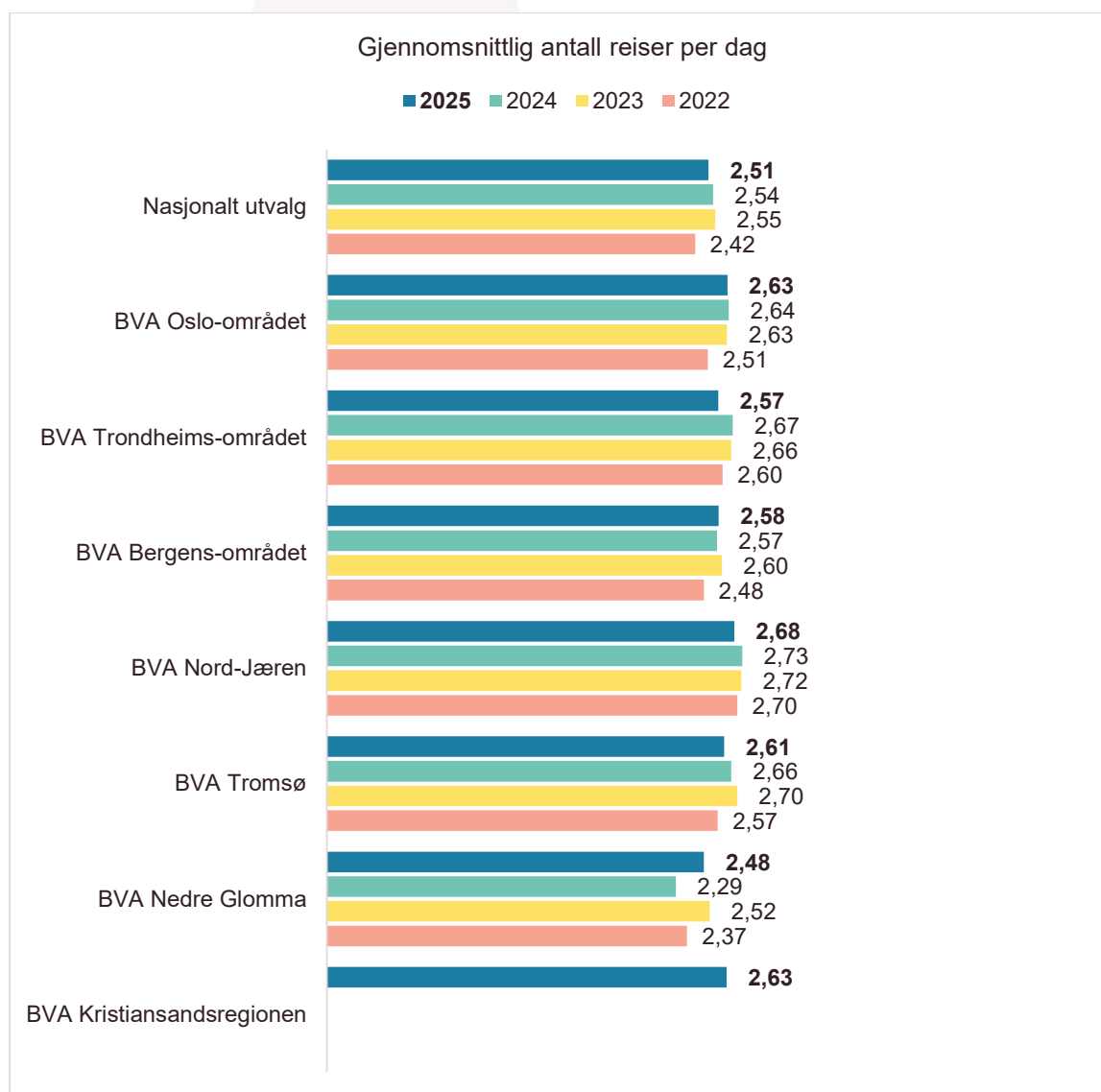
Base n = respondenter

3.2.2 Antall reiser, utvikling over tid

Det er noen variasjoner i gjennomsnittlig antall reiser mellom områdene, samt over tid.

(NB. Vi gjør også oppmerksom på at det i 2025 er gjort en større metodeendring, også inkludert noen nødvendige justeringer i spørreskjema i løpet av året. Bakgrunnsdata viser at det måles noe høyere gjennomsnittlig antall reiser i siste del av året versus første del av året).

Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område



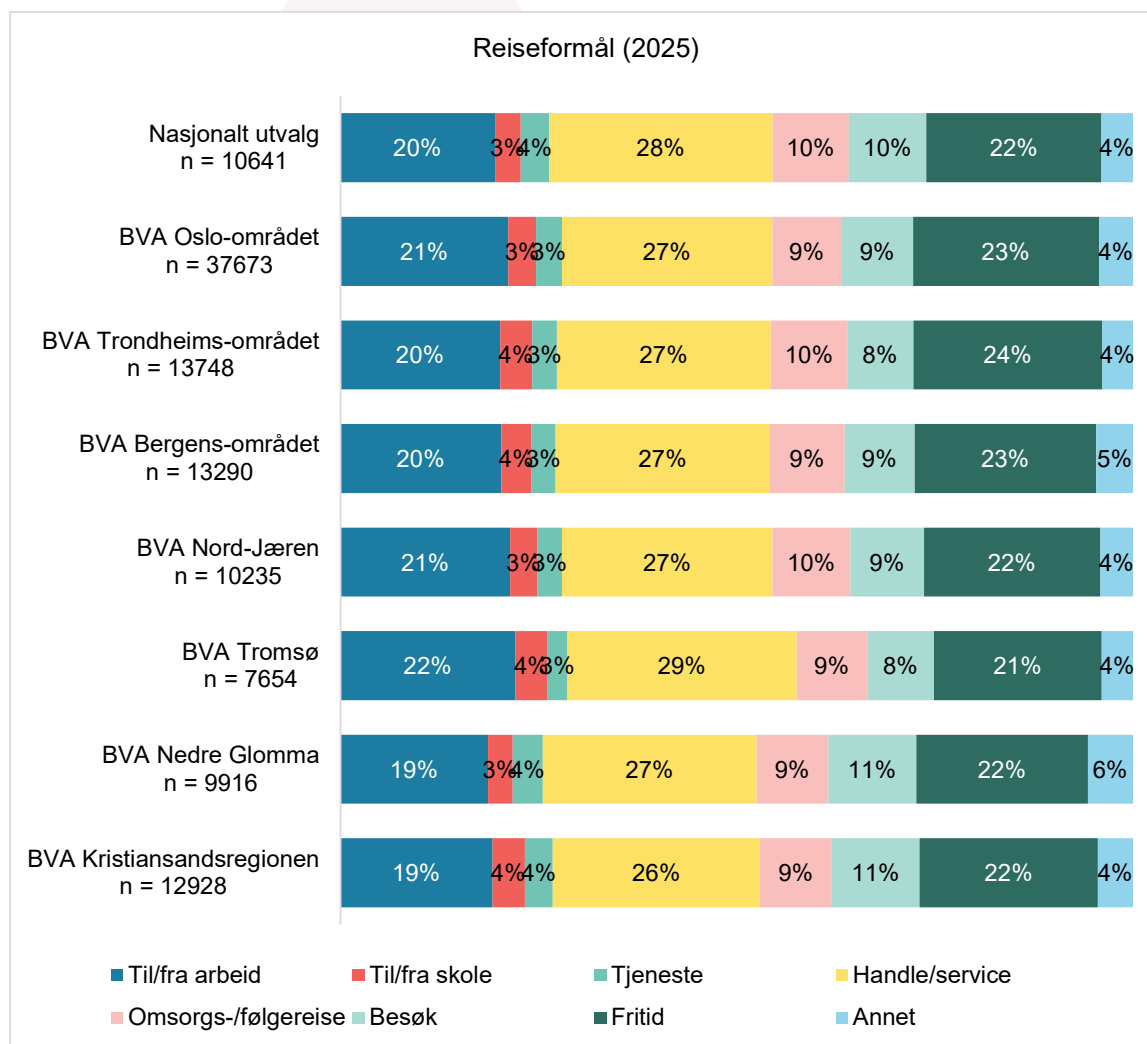
Beregning: Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

Base = respondenter

3.2.3 Reisens formål

Andel arbeidsreiser er høyest i Oslo-området og Tromsø, lavest i Nedre Glomma og Kristiansandsregionen. Andelen handle-/servicereiser er høyest i Tromsø, mens fritidsreiser har høyest andel i Oslo-området og Trondheims-området og lavest andel i Tromsø og Nedre Glomma.

Figur 14: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)

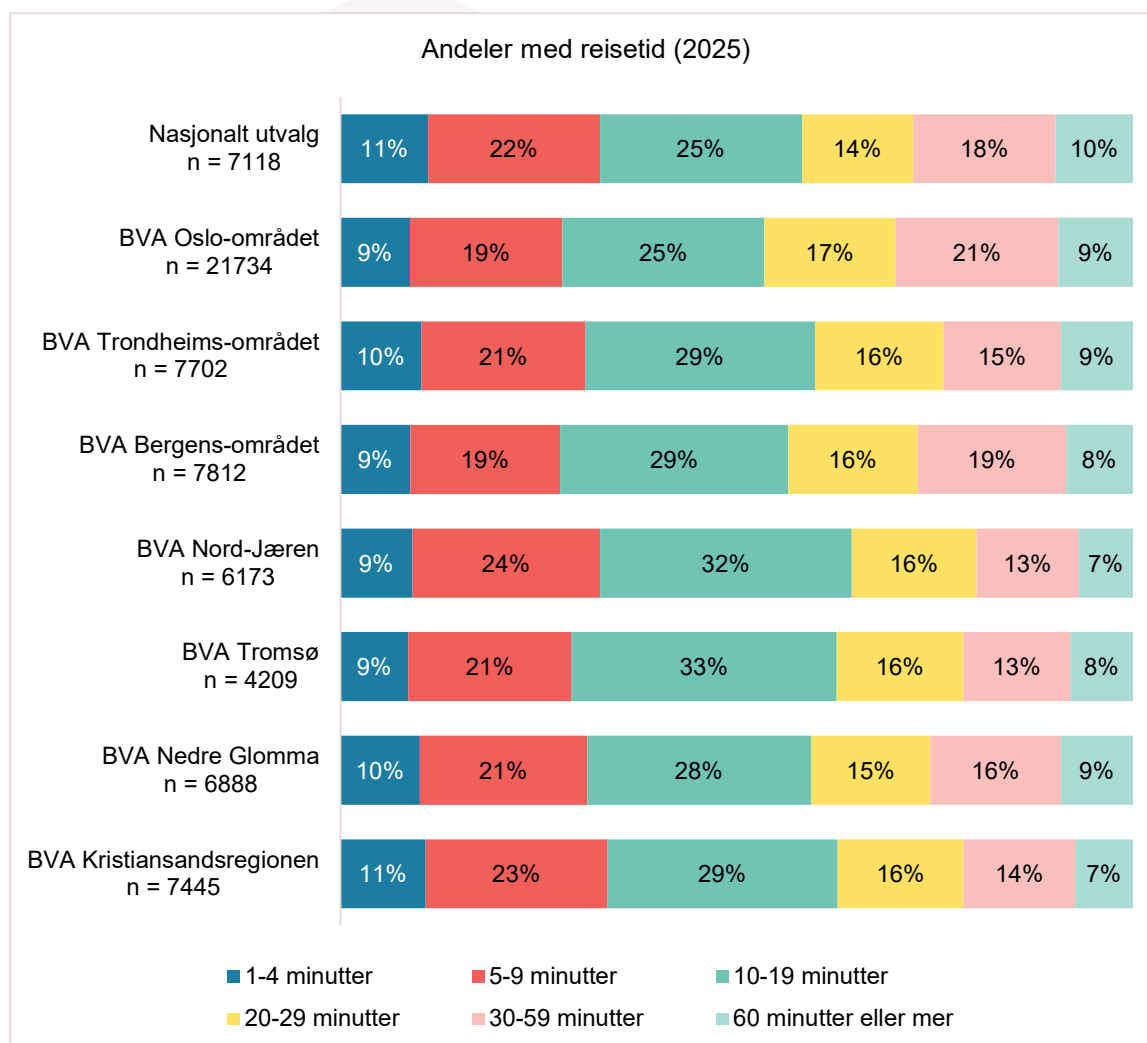


Spørsmålsstilling: Hvorfor dro du fra <startadresse> første gang i går? / Hvorfor dro du videre?
 Hjemreiser er kodet til reiseformål fra forrige reise (eget spørsmål dersom dagens første reise).
 Base n = reiser

3.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid

Høyest andel reiser med reisetid 30 minutter eller mer, ser vi i Oslo-området. Nord-Jæren og Tromsø har høyeste andeler med reisetid inntil 20 minutter.

Figur 15: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)

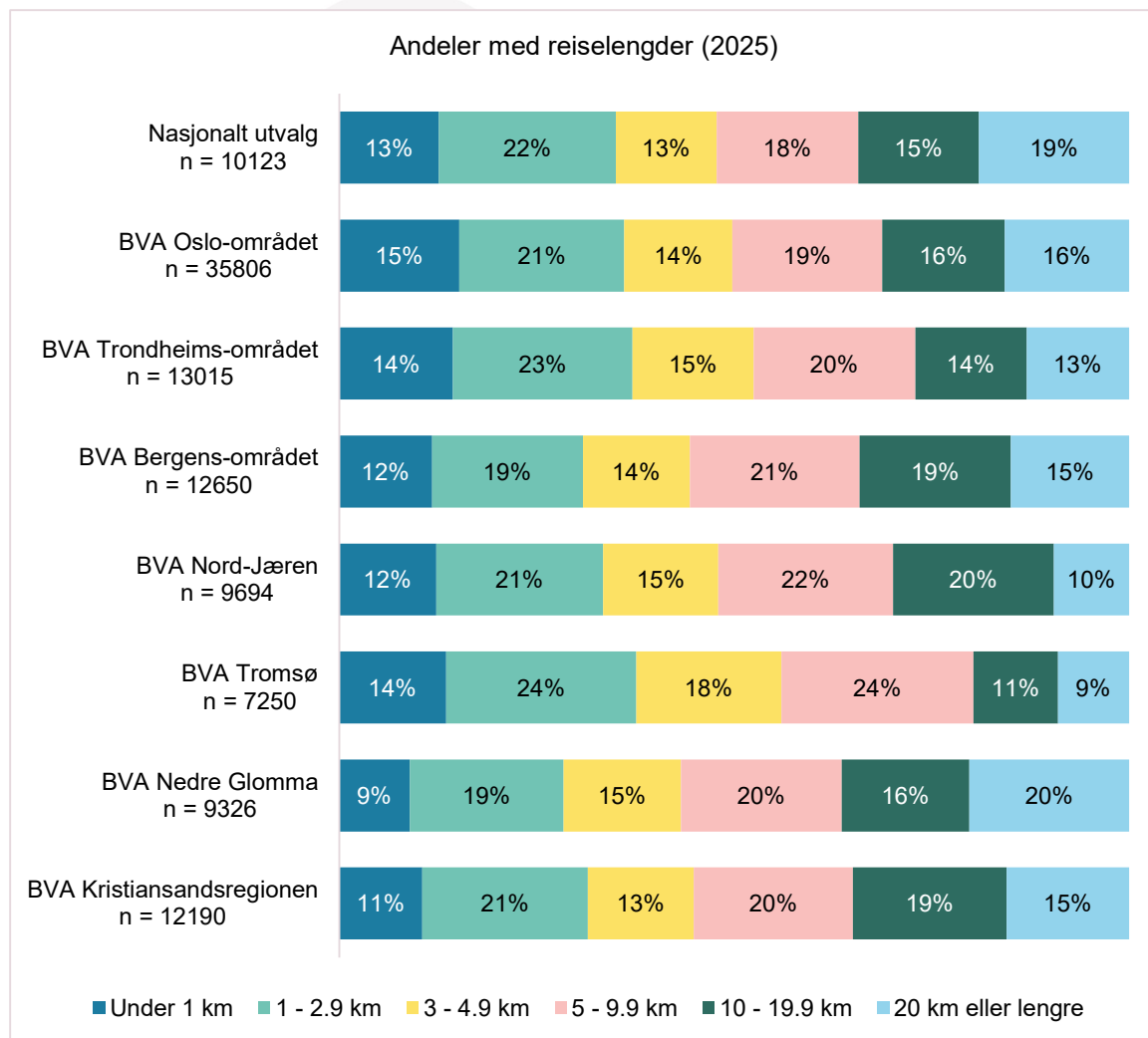


Spørsmålsstilling: Omtrent hvor lang tid brukte du til <destinasjon>?
Base n = reiser

3.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde

Reiselengde på 20 kilometer eller lengre har høyest andel i Nedre Glomma, som også har lavest andel av de korteste reisene på under 1 kilometer.

Figur 16: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025)



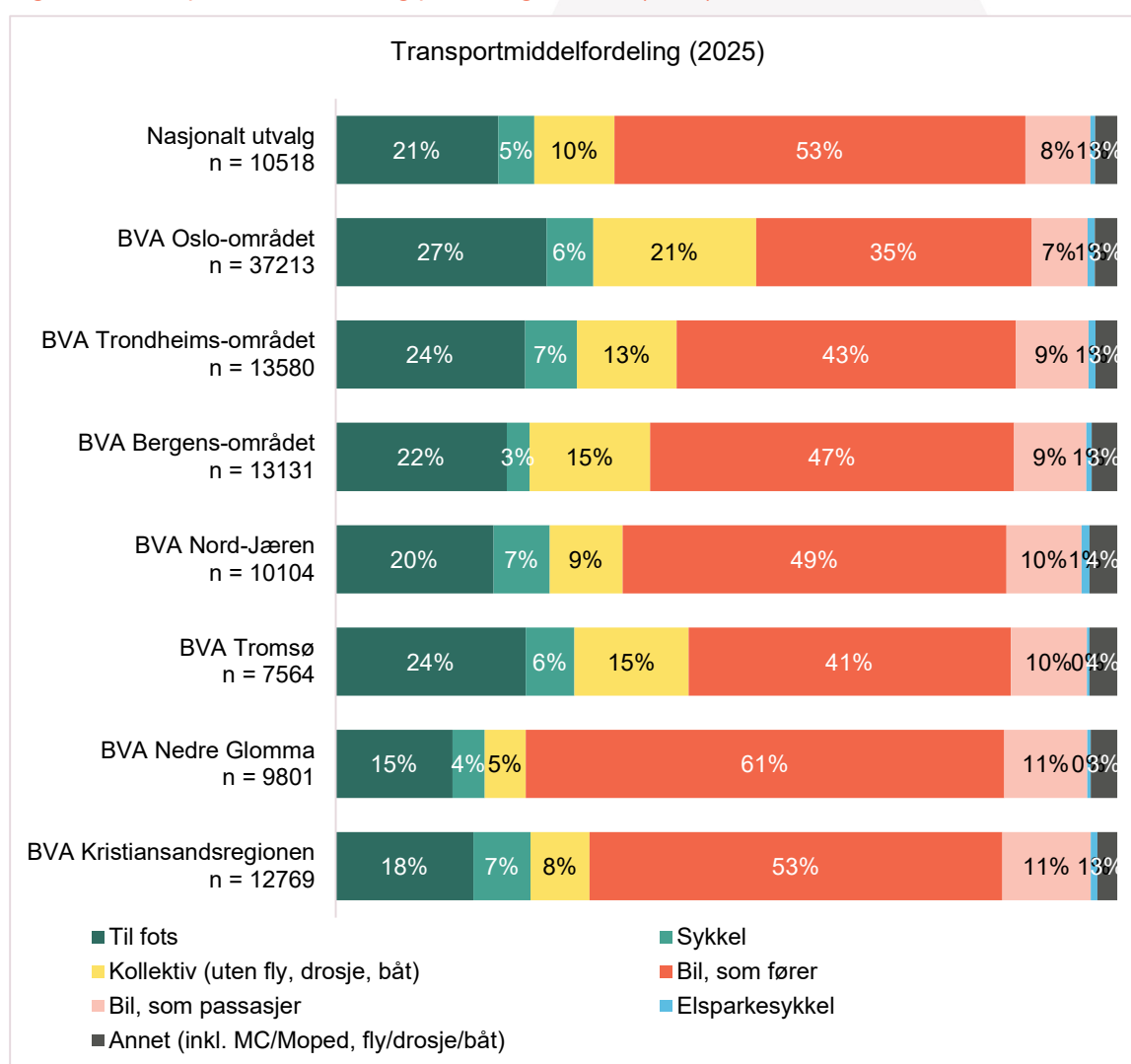
Beregnet avstand fra start til destinasjon i Google Maps.
Base n = reiser

3.3 Transportmiddelfordeling

3.3.1 Transportmiddelfordeling

På nasjonalt nivå foregår 6 av 10 reiser med bil (fører + passasjer). Færrest bilreiser i Oslo-området (4 av 10 reiser) og flest i Nedre Glomma (7 av 10 reiser). Største andelen av reiser, der en har brukt kollektivt, sykkel eller gange, finner vi i Oslo-området (54 prosent av reisene) og Tromsø (45 prosent av reisene), lavest andel i Nedre Glomma og Kristiansandregionen. NB! Merk at de forskjellige byvekstavtaleområdene er meget ulikt geografisk sammensatt. Eksempelvis er området Tromsø, kun Tromsø kommune. De andre byvekstavtaleområdene består av flere kommuner. (Se tabell 2 for oversikt over kommuner som inngår per byvekstavtaleområde).

Figur 17: Transportmiddelfordeling per utvalg/område (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

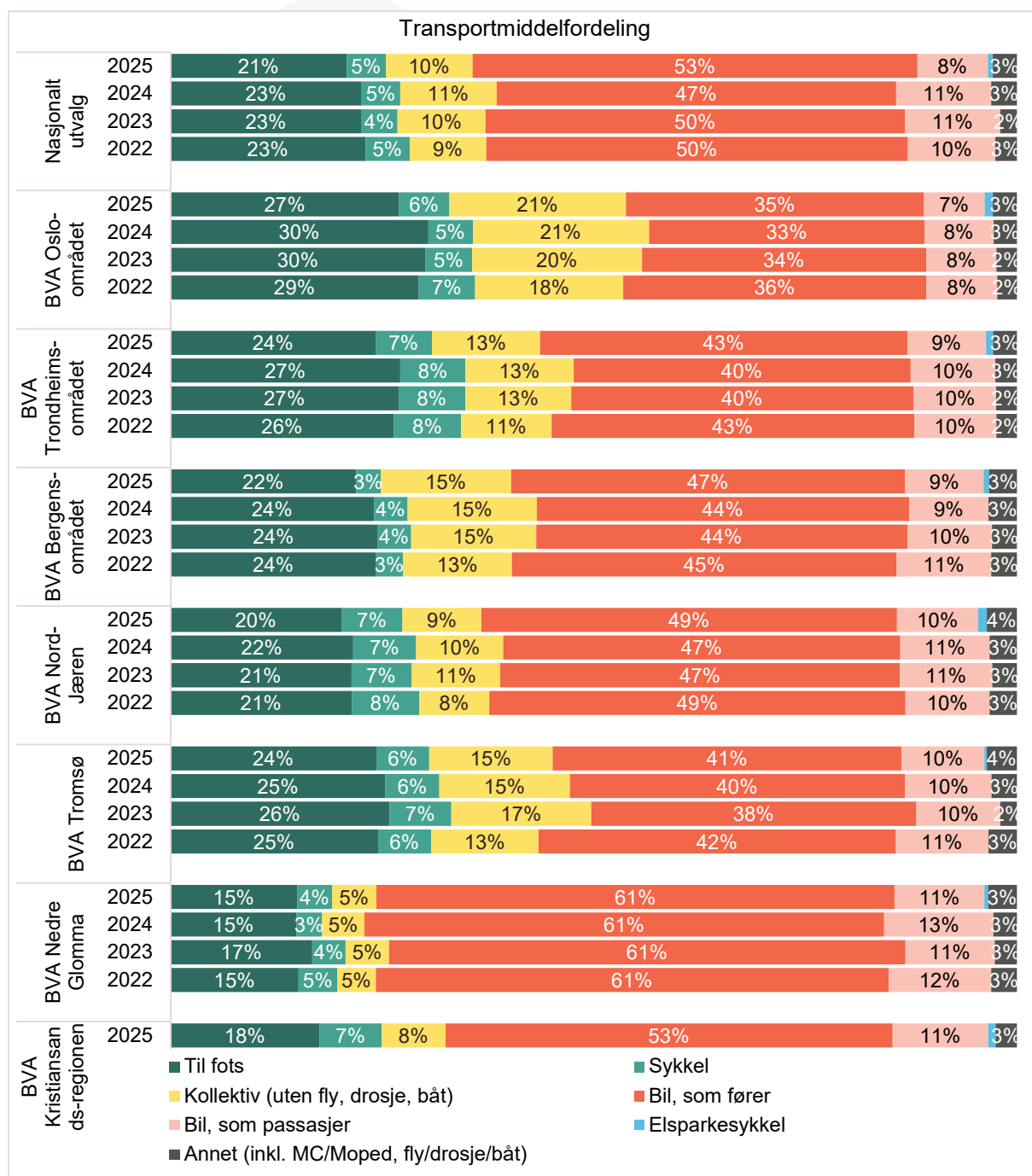
Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise.

Base n = reiser

3.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid

Markedsandel av reiser foretatt med bil (fører + passasjer) er størst i alle områder og relativt stabil fra 2022. Andel av reiser «til fots» har nest størst andel av alle reiser, i alle områder.

Figur 18: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise. Base = reiser

De neste figurene viser transportmiddelfordeling per reisemål for arbeidsreiser, handle-/servicereiser og fritidsreiser. Som vist tidligere i rapporten er dette de største formålene for reiser.

Store variasjoner mellom områdene, eksempelvis ser vi mer enn tre ganger så høy kollektivandel i Oslo-området (37 prosent) sammenlignet med Nedre Glomma og Kristiansandregionen. Høyest sykkelandel på arbeidsreiser finner vi på Nord-Jæren (15 prosent) og i Kristiansandregionen (14 prosent)

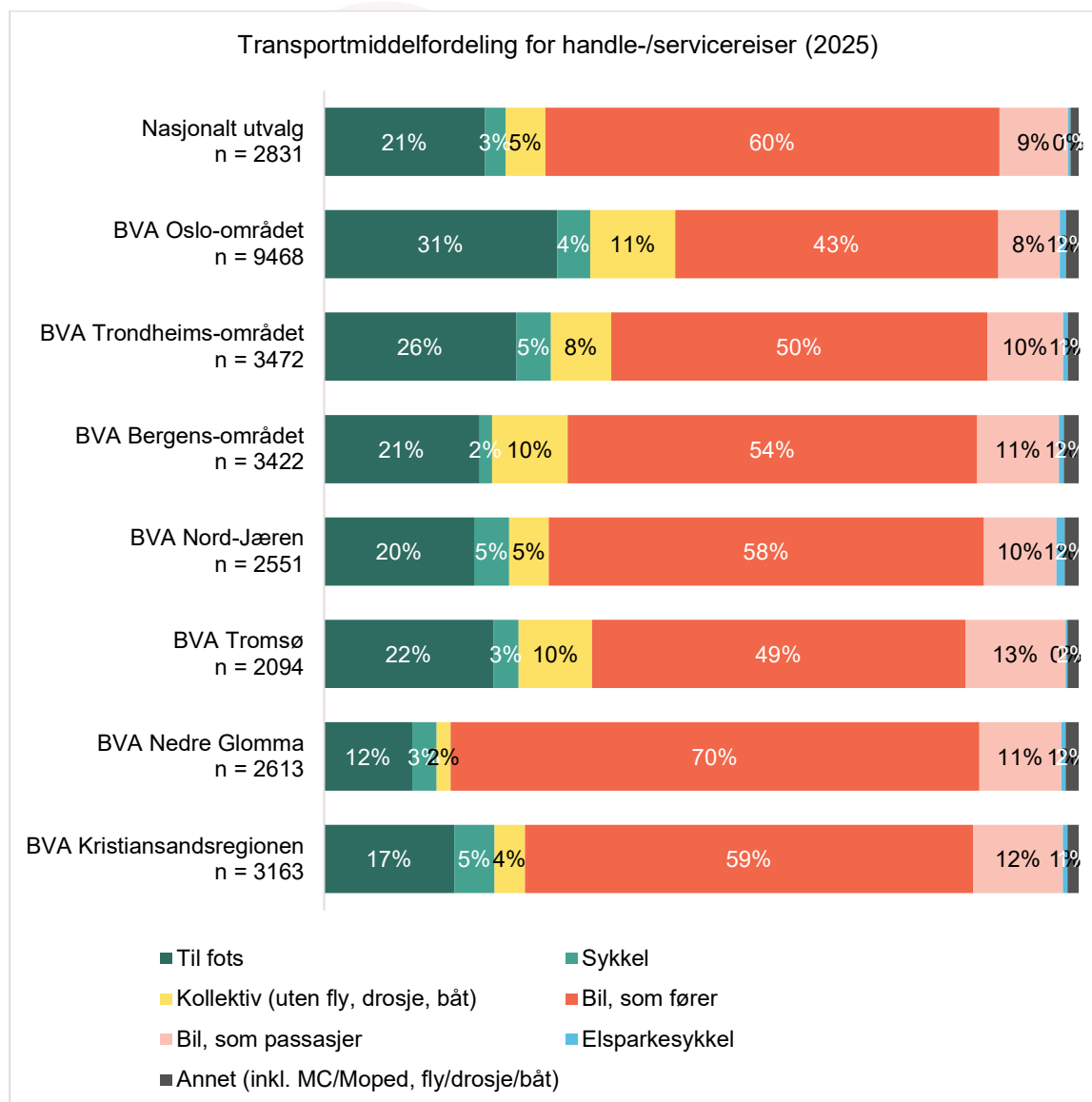
Transportmiddelfordeling for arbeidsreiser (2025)

Region	n	Til fots	Sykkel	Kollektiv (uten fly, drosje, båt)	Bil, som fører	Bil, som passasjer	Elsparkesykkel	Annet (inkl. MC/Moped, fly/drosje/båt)
Nasjonalt utvalg	2202	13%	9%	18%	54%	4%	2%	2%
BVA Oslo-området	8485	18%	10%	37%	30%	2%	1%	2%
BVA Trondheims-området	2971	16%	13%	20%	43%	4%	2%	2%
BVA Bergens-området	2830	15%	6%	23%	46%	4%	1%	4%
BVA Nord-Jæren	2319	13%	15%	16%	49%	4%	1%	3%
BVA Tromsø	1781	20%	13%	24%	35%	4%	1%	3%
BVA Nedre Glomma	1979	10%	8%	10%	65%	4%	1%	2%
BVA Kristiansandsregionen	2604	12%	14%	11%	55%	5%	1%	2%

Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise. Base n = reiser.

Bilen er det fortrukne transportmiddelet når det gjelder handle-/servicereiser i alle områdene. Vi registrerer også at til fots-andelen i de fleste områdene er mer enn dobbelt så stor som sykkel og kollektiv til sammen.

Figur 20: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

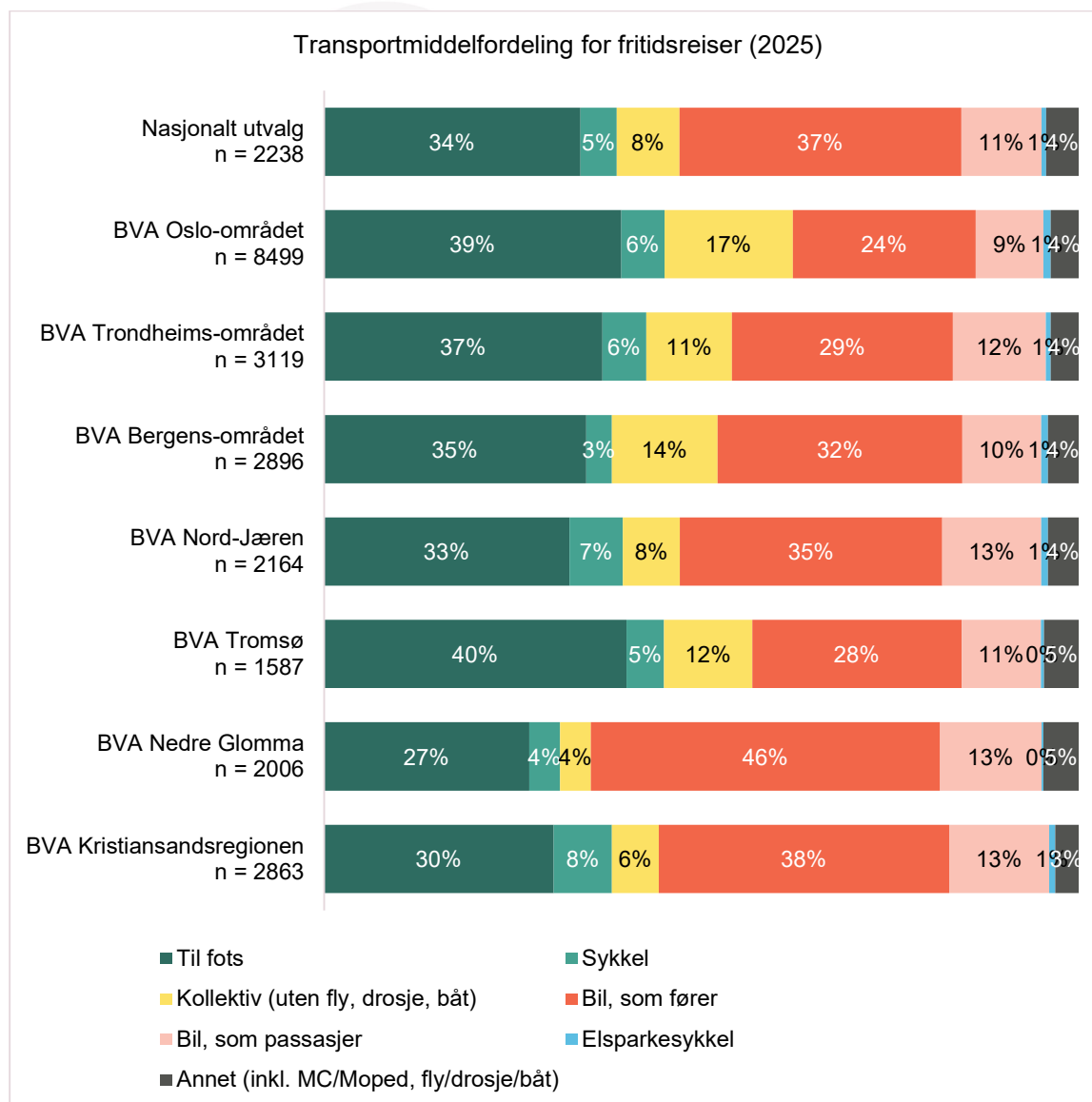
2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise. Base n = reiser

Når det gjelder fritidsreiser ser vi at flest reiser skjer til fots eller med bil. Vi nevner her at formålet fritidsreiser inkludere mange delformål, fra en kort gå-/luftetur med bikkja til lengre reiser til hytta eller på ferie.

Figur 21: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

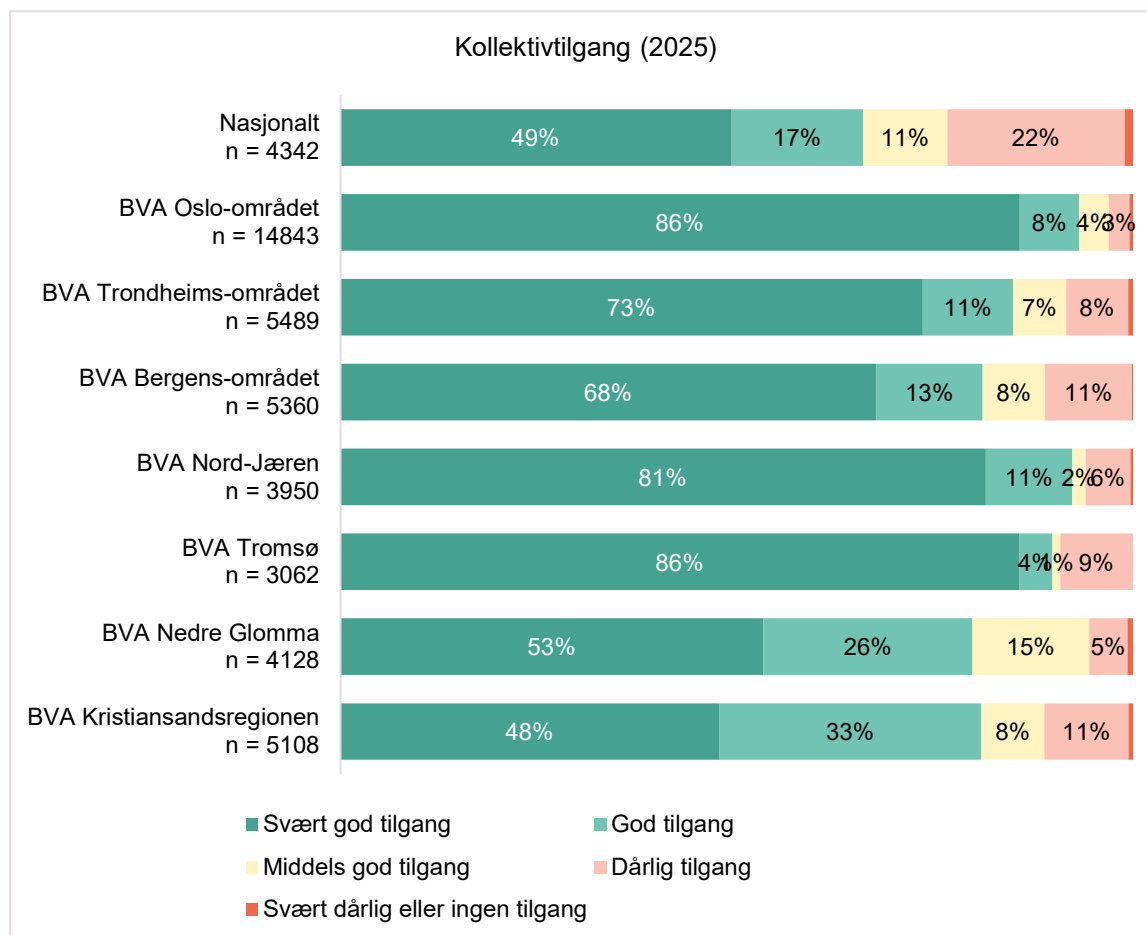
Transportmiddelfordelingen viser det transportmiddelet hen har reist lengst med (i km) per helreise. Base n = reiser

3.4 Kollektivtilgang

Kollektivtilgang er beregnet ut fra avstand og avgangsfrekvens for de holdeplassene som er nærmest bostedsadressen. Informasjon om holdeplasser og avgangsfrekvens hentes med API-oppslag mot Enturs stoppestedsregister. «**Svært god tilgang**» innebærer at det er minst 4 avganger i timen fra en holdeplass innen 1 km avstand fra bostedsadresse. Avgangsfrekvens fra Enturs register er i bergingen halvert for å estimere antall avganger i «én retning». Avgangsfrekvensen gjelder mellom klokka 9 og 15 på hverdager.

Frem til og med 2024 ble dette beregnet utfra respondentens svar på spørsmål om avstand til den holdeplassen hen «vanligvis bruker eller ville vært naturlig å bruke» og avgangsfrekvens fra denne. Det var en vesentlig andel «Vet ikke» på disse spørsmålene, og det er naturlig å anta at høy «vet ikke»-andel henger sammen med lav bruksfrekvens. Ved å bruke data fra Entur oppnår vi en bedre kvalitet i datasettet og en mer robust indeks. Imidlertid vil kollektivtilgang basert på Entur-oppslag være betydelig bedre enn kollektivtilgangen beregnet fra selvrapporterte tall. Dette kan skyldes at det kan være flere holdeplasser som befinner seg i nærheten av bolig, og at avgangsfrekvensen er høyere enn det respondentene har inntrykk av. Denne metodeendringen medfører at det ikke er relevant å vise tidsserier for kollektivtilgangen. Det henvises til tidligere nøkkelrapporter for historiske data (basert på tidligere metode).

Figur 22: Kollektivtilgang byvekstavtaleområder (2025)



Beregnet fra avstand fra bostedsadresse til de nærmeste holdeplassene, og avgangsfrekvens fra disse holdeplassene. Se beregningsmetode nedenfor. Base n = respondenter

Indeks for kategorisering av tilgang kollektivtransporter beskrevet nedenfor:

Avgangsfrekvens	Avstand til holdeplass	
	Mindre enn 1 km	1-1,5 km
Minst fire avganger i timen	1	2
Minst to og mindre enn 4 avganger i timen	2	3
Minst én og mindre enn to avganger i timen	3	4
Mindre enn én avgang i timen	4	5

- 1) **Svært god tilgang:**
Minst 4 avganger i timen og under 1 km til holdeplassen
- 2) **God tilgang:**
Minst 2 avganger i timen og under 1 km til holdeplassen, eller minst 4 avganger i timen og 1-1,5 km til holdeplassen
- 3) **Middels god tilgang:**
Minst 1 avgang i timen og under 1 km til holdeplassen, eller minst 2 avganger i timen og 1-1,5 km til holdeplassen
- 4) **Dårlig tilgang:**
Mindre enn 1 avgang i timen og under 1 km til holdeplassen, eller 1-2 avganger i timen og 1-1,5 km til holdeplassen
- 5) **Svært dårlig tilgang:**
Mindre enn 1 avgang i timen og 1-1,5 km til holdeplassen, eller ingen kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen

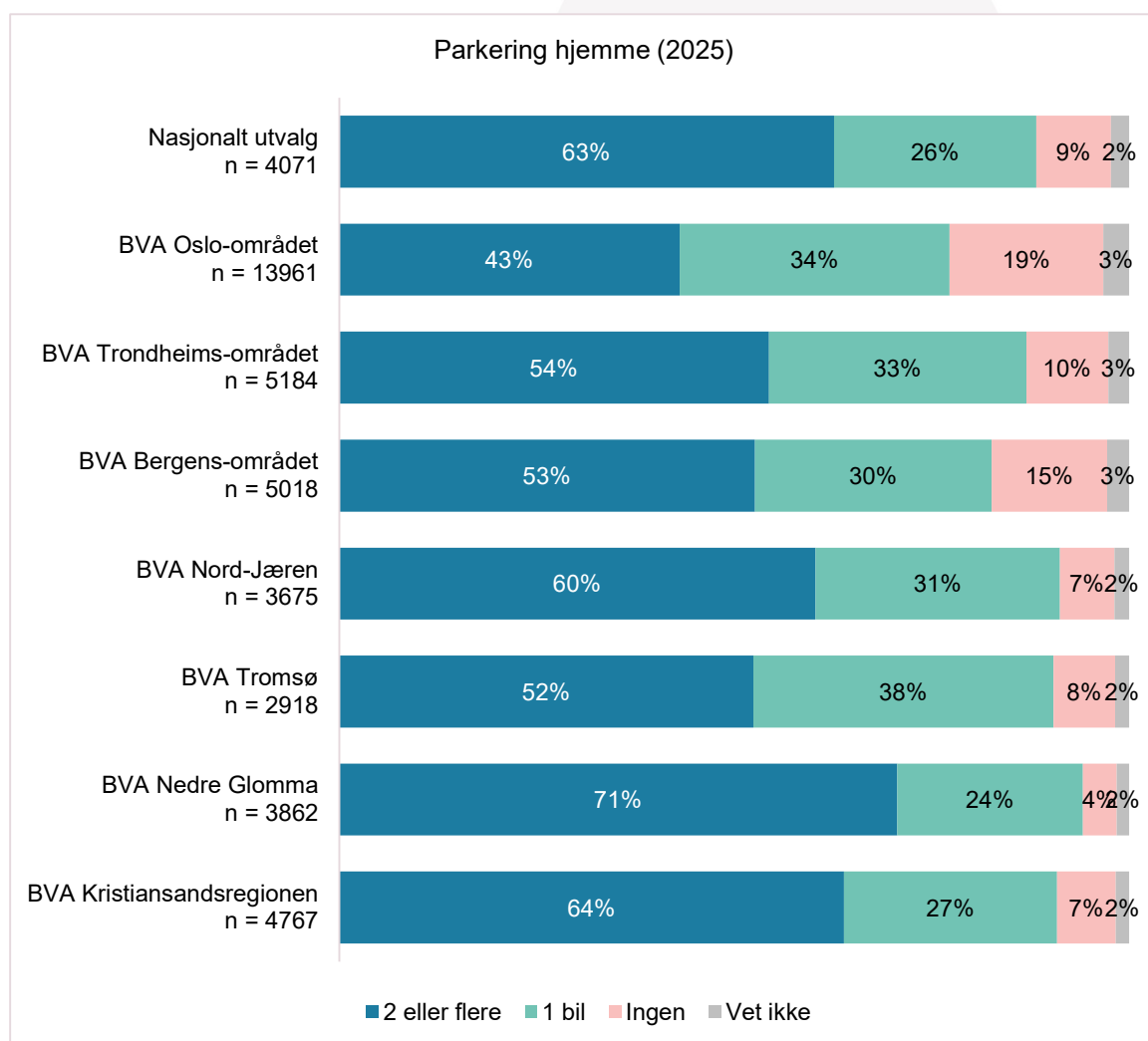
3.5 Parkering

3.5.1 Parkering hjemme

På nasjonalt nivå har 89 prosent av befolkningen (18 år eller eldre) egen parkeringsplass til minst 1 bil og 63 prosent har egne parkeringsplasser til to eller flere biler der de bor. Ni prosent ikke har egen parkeringsplass ved boligen.

Andelen med egen parkeringsplass er høyest i Nedre Glomma (95 prosent) og lavest i Oslo-området (77 prosent).

Figur 23: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025)



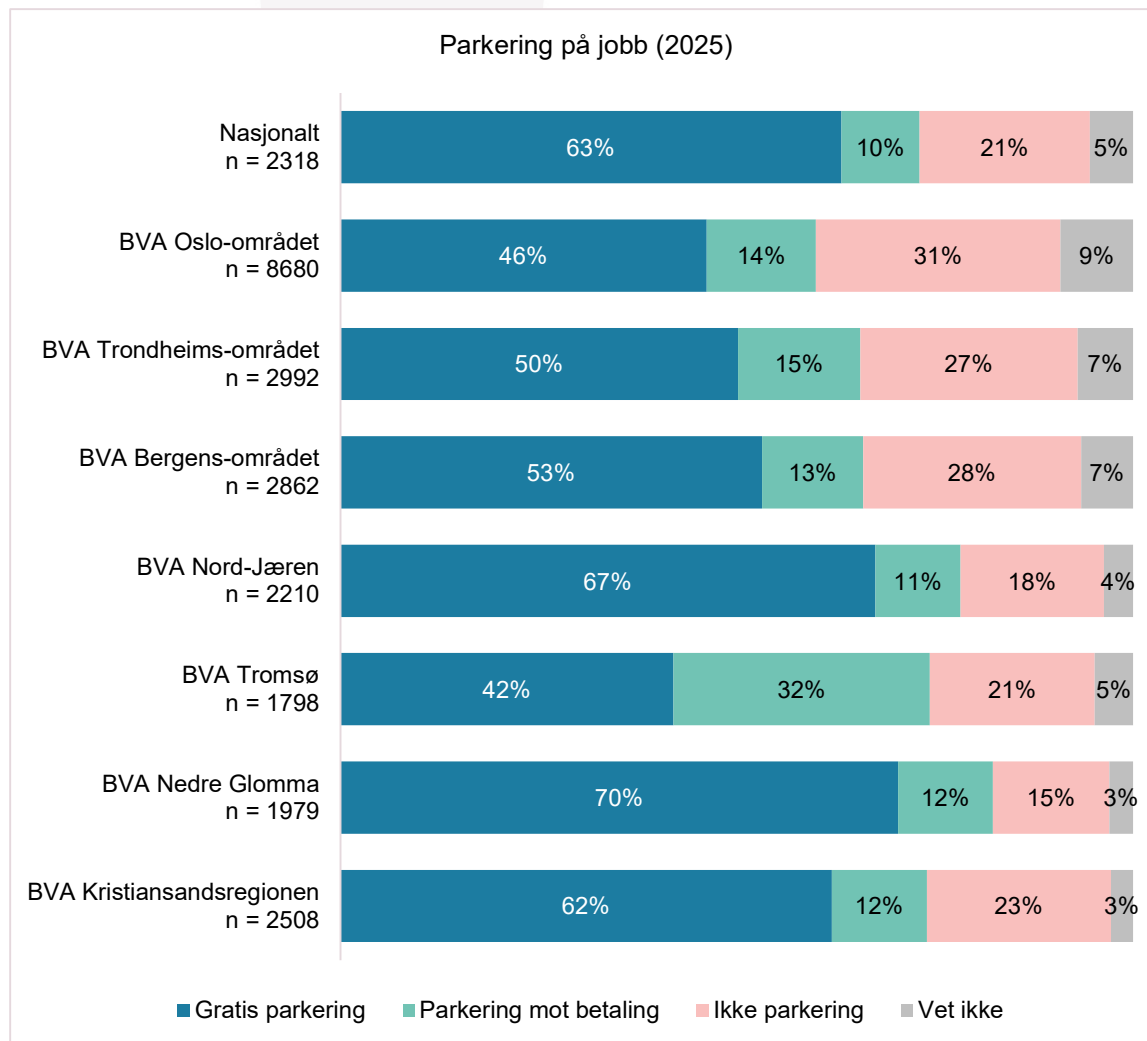
Spørsmålsstilling: Hvor mange biler har du egen parkeringsplass til der du bor? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre. Gruppert til kategorier vist i figur.
Base n = respondenter

3.5.2 Parkering ved arbeidsted

På landsbasis har totalt 63 prosent av de yrkesaktive med fast oppmøtested, tilgang til gratis parkering ved arbeidssted. Ti prosent har tilgang til parkering mot betaling, 21 prosent har ikke parkeringsplass ved arbeidssted.

Tromsø har den laveste andelen med gratis parkering ved arbeidssted, Nedre Glomma den høyeste.

Figur 24: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025)



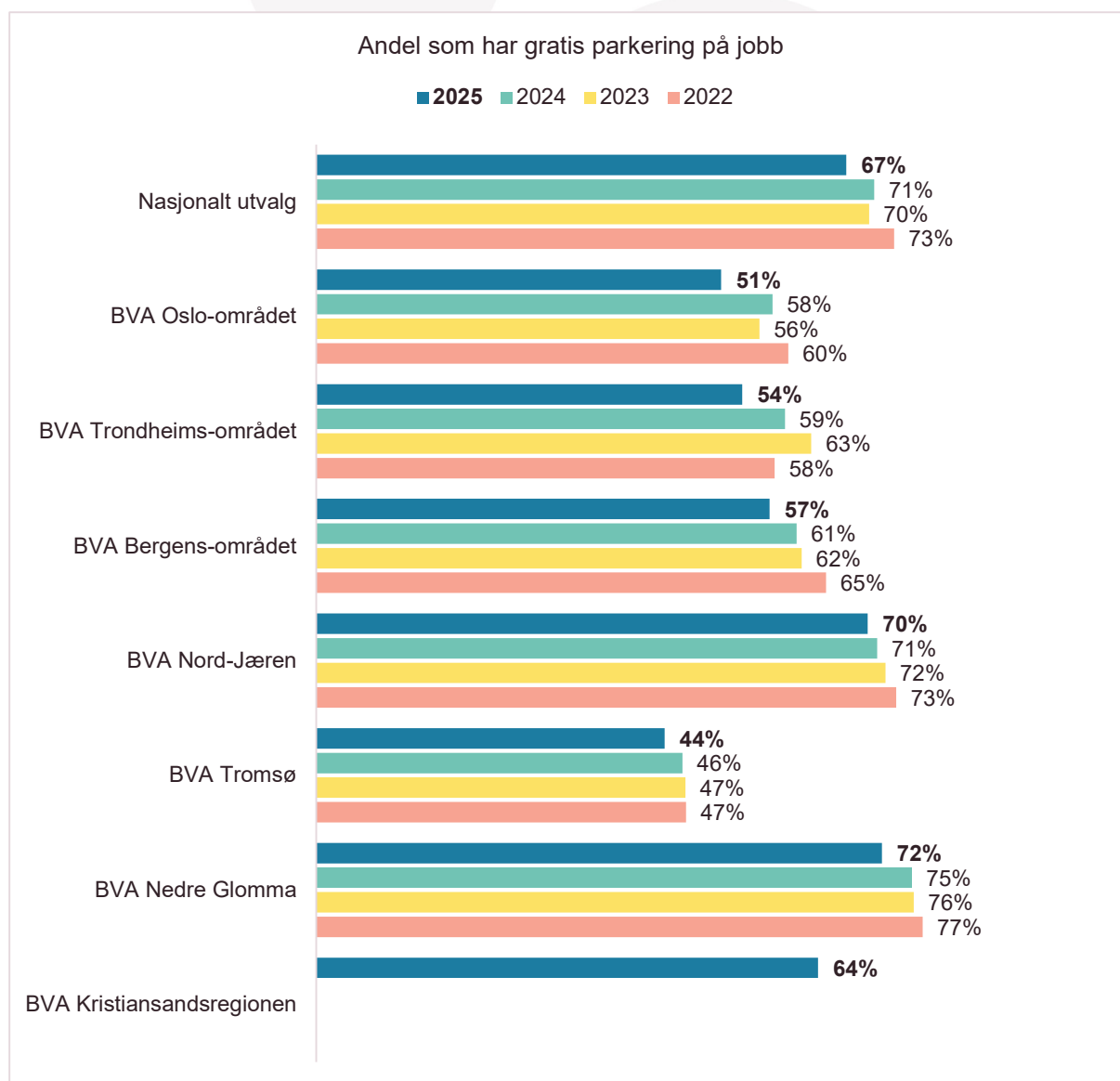
Spørsmålsstilling: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested.

Base n = respondenter

3.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid

Spørsmålsstilling og filter på dette spørsmålet er endret fra 2024 til 2025. Frem til 2024 ble spørsmålet stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil. Fra 2025 stilles spørsmålet til alle yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. **I tidsserievisningen nedenfor er 2025-tall filtrert tilsvarende som historiske data**, for å gi mest mulig sammenlignbare resultater. I tillegg er også spørsmålsformuleringen endret fra 2024 til 2025. Det kan derfor være metodiske endringer som ligger bak noe av nedgangen vi ser i figuren.

Figur 25: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid



2022-2024: Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil.

2025: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. Tallene i tidsserievisningen gjelder for respondenter med biltilgang, for å kunne sammenlignes med tidligere år

Base n = respondenter

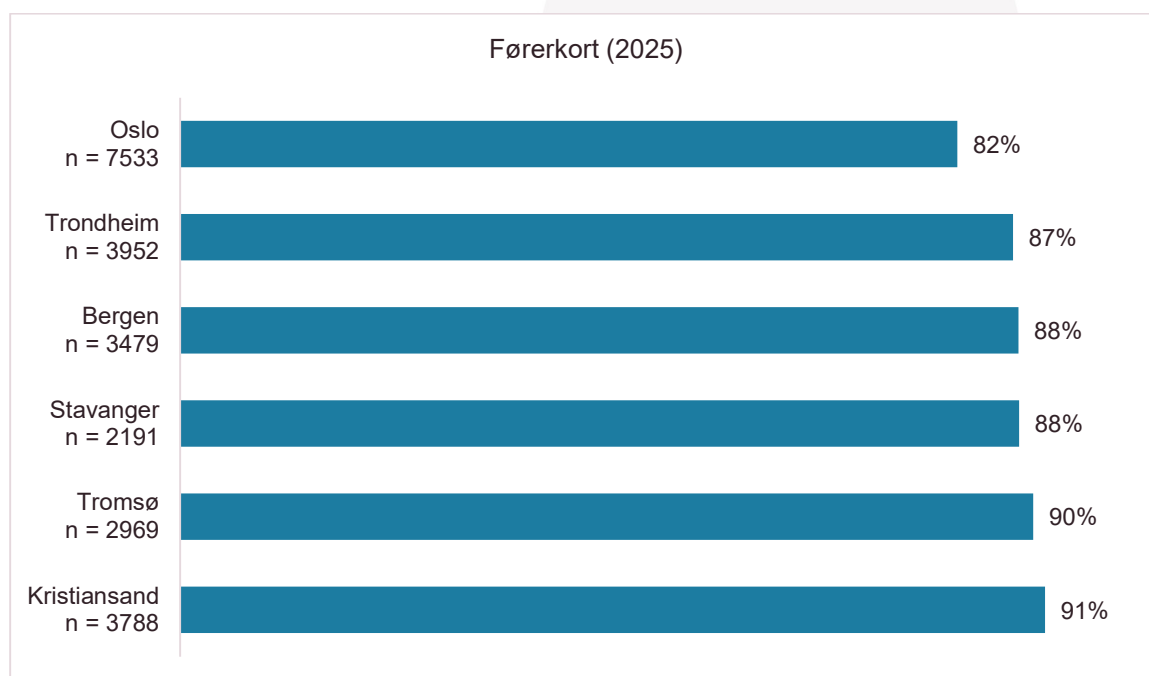
KAPITTEL 4: RESULTATER FOR BYKOMMUNER - GRAFIKKRAPPORT

Kapittel 4 har samme grafiske fremstillinger som vist for byvekstavgiftene forrige kapittel, men her kun resultater for de **storbykommunene som inngår i byvekstavgiftene**. Kapitlet presenteres som grafiske figurer, uten kommentarer.

4.1 Førerkort, transportmiddeltilgang og bruk av transporttjenester

4.1.1 Andel med førerkort

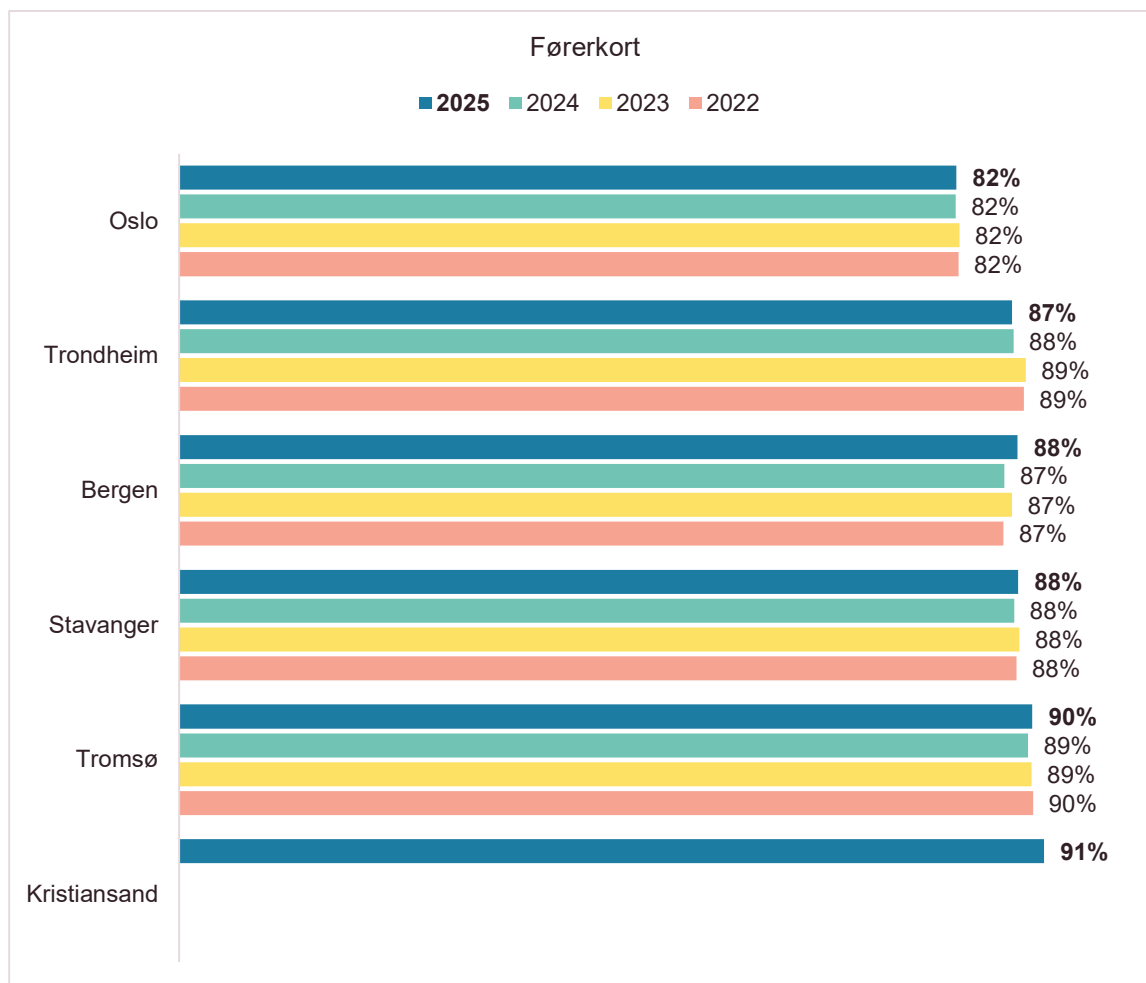
Figur 26: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)



Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.
Base n = respondenter

4.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid

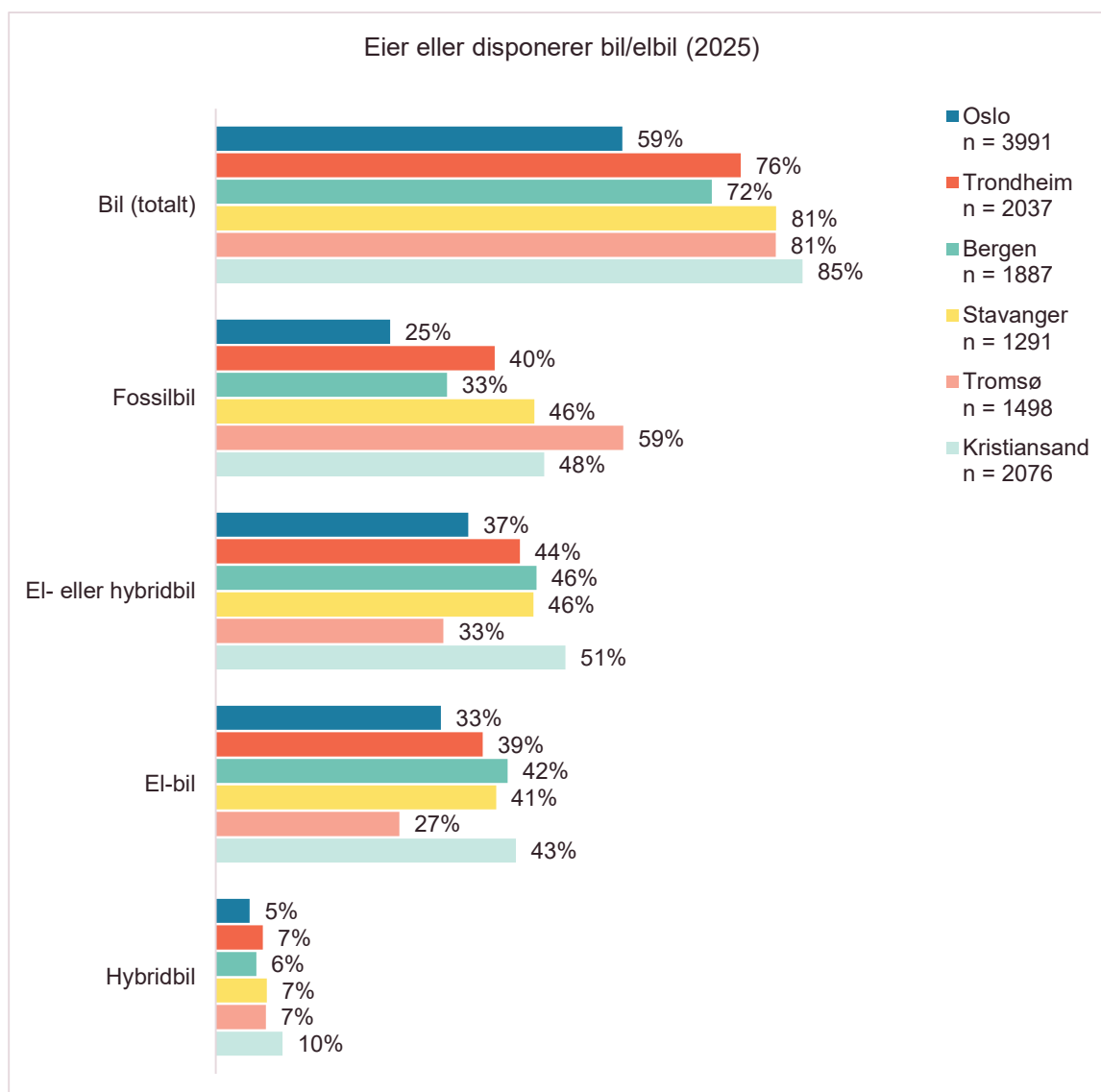
Figur 27: Andel med førerkort, utvikling over tid



Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.
Base = respondenter

4.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil

Figur 28: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)



Avledet fra spørsmål:

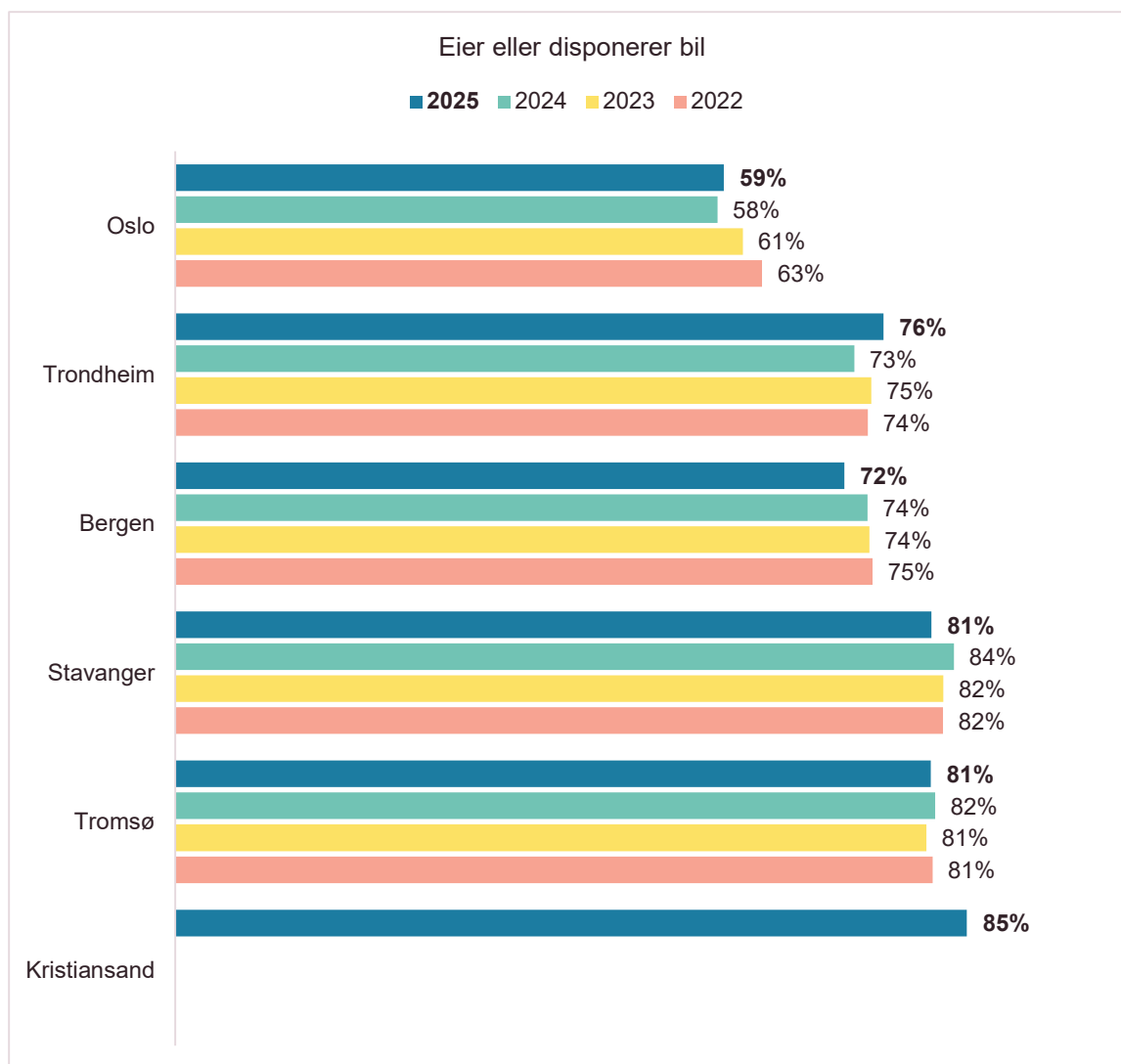
- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
 - Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

Base n = respondenter

4.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid

Figur 29: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

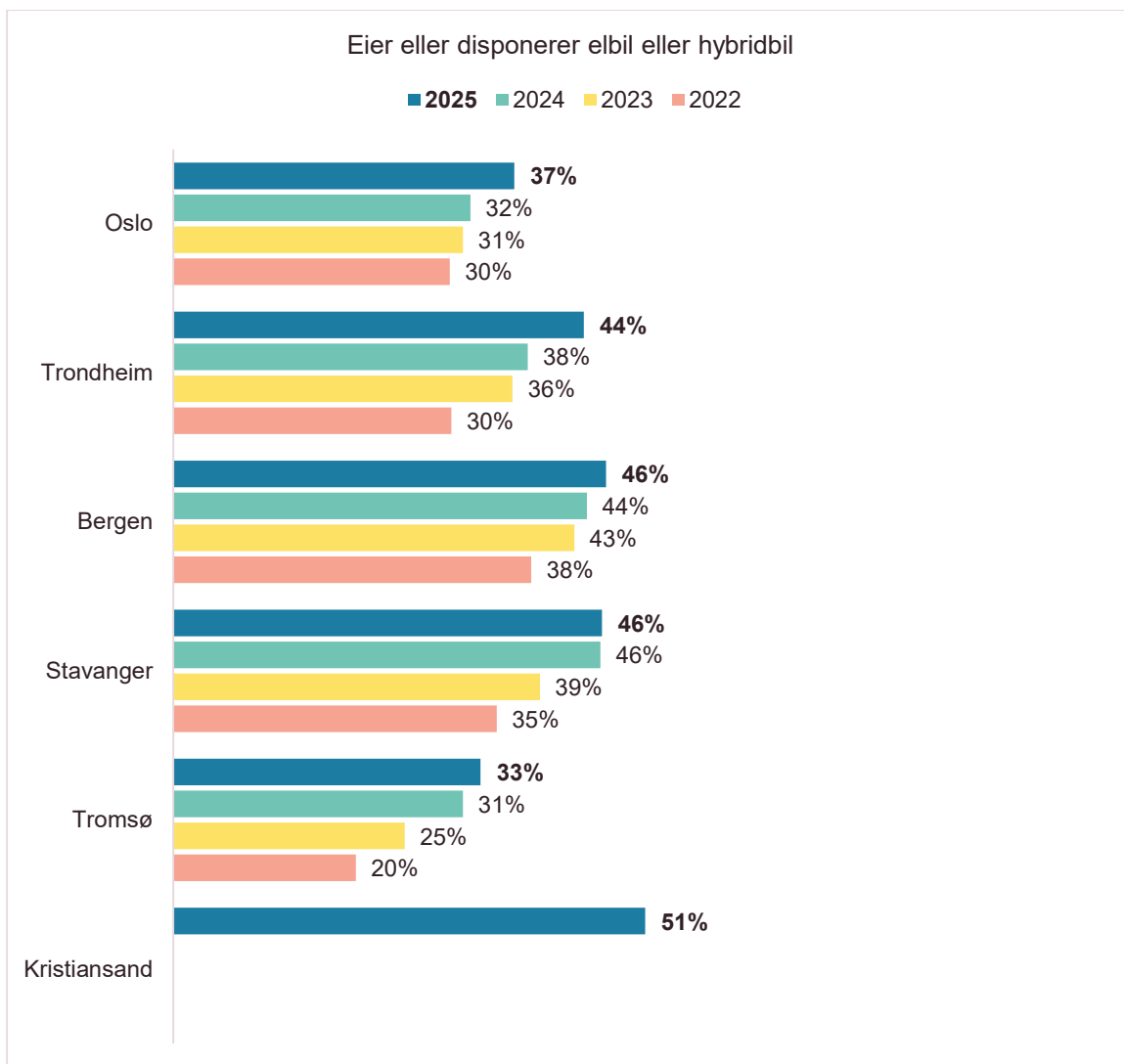
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

Figur 30: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

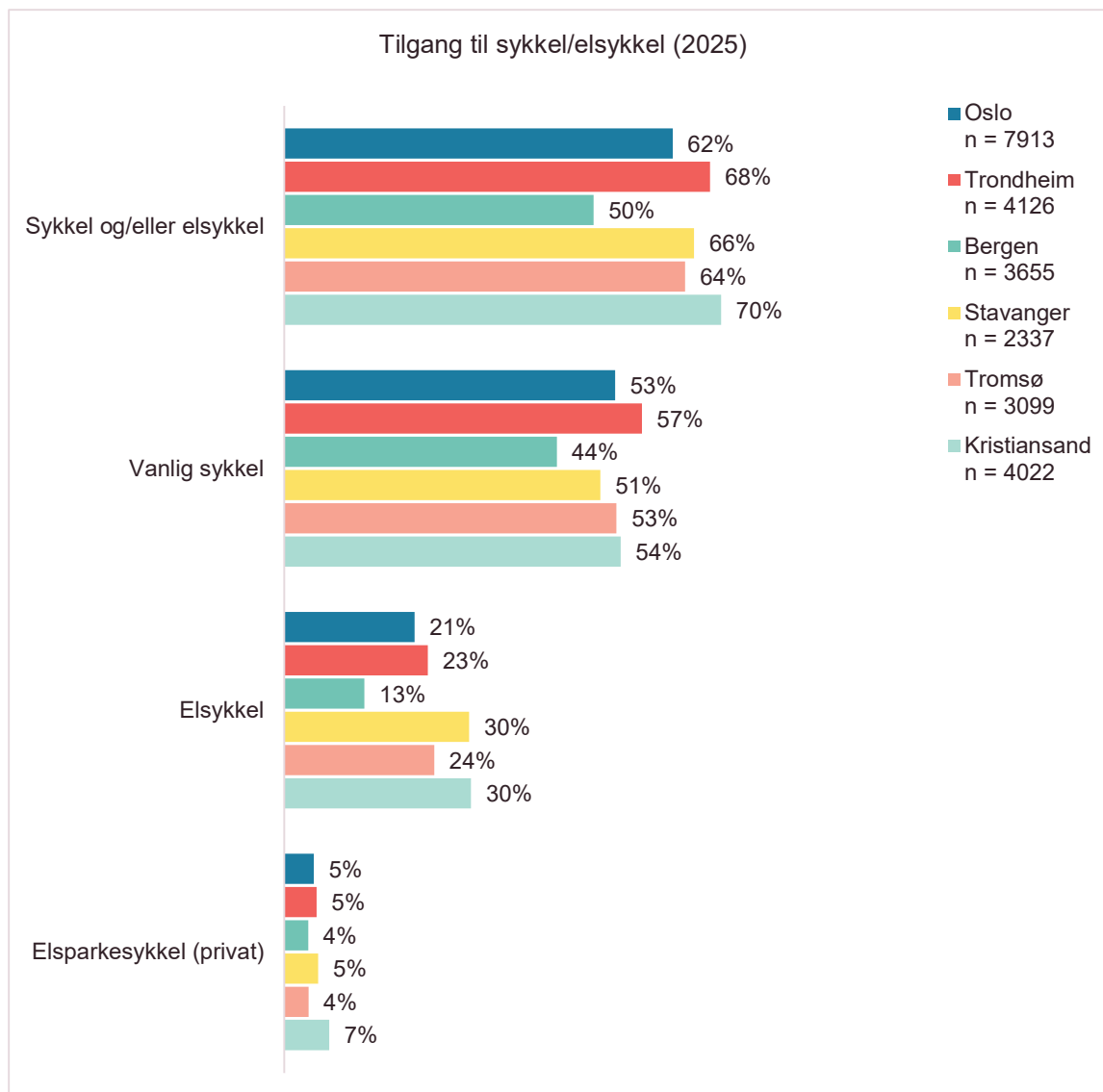
2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

4.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel

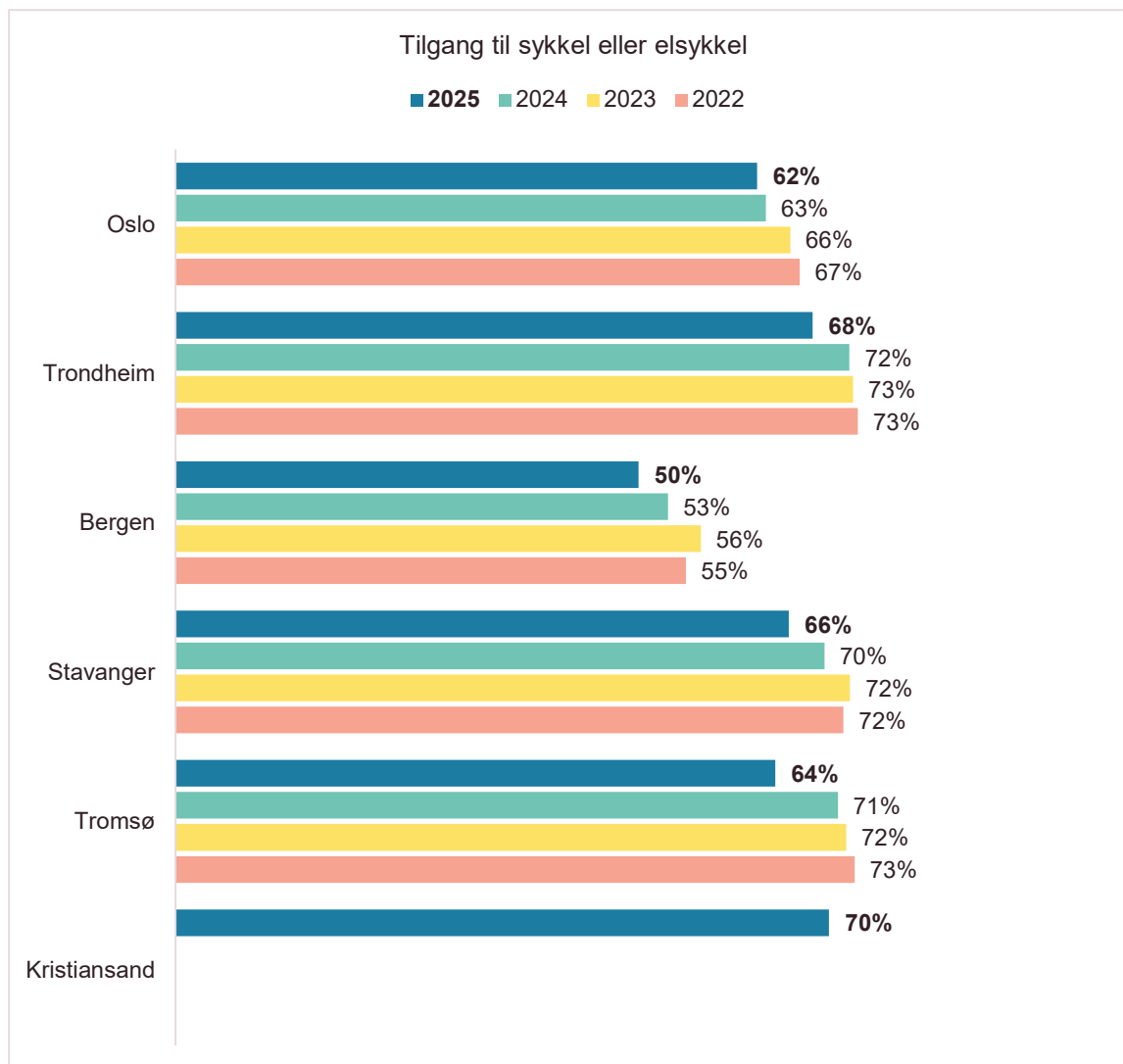
Figur 31: Tilgang til sykkel/elsykkel (2025)



Avledet fra spørsmål: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?
Base n = respondenter

4.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid

Figur 32: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid



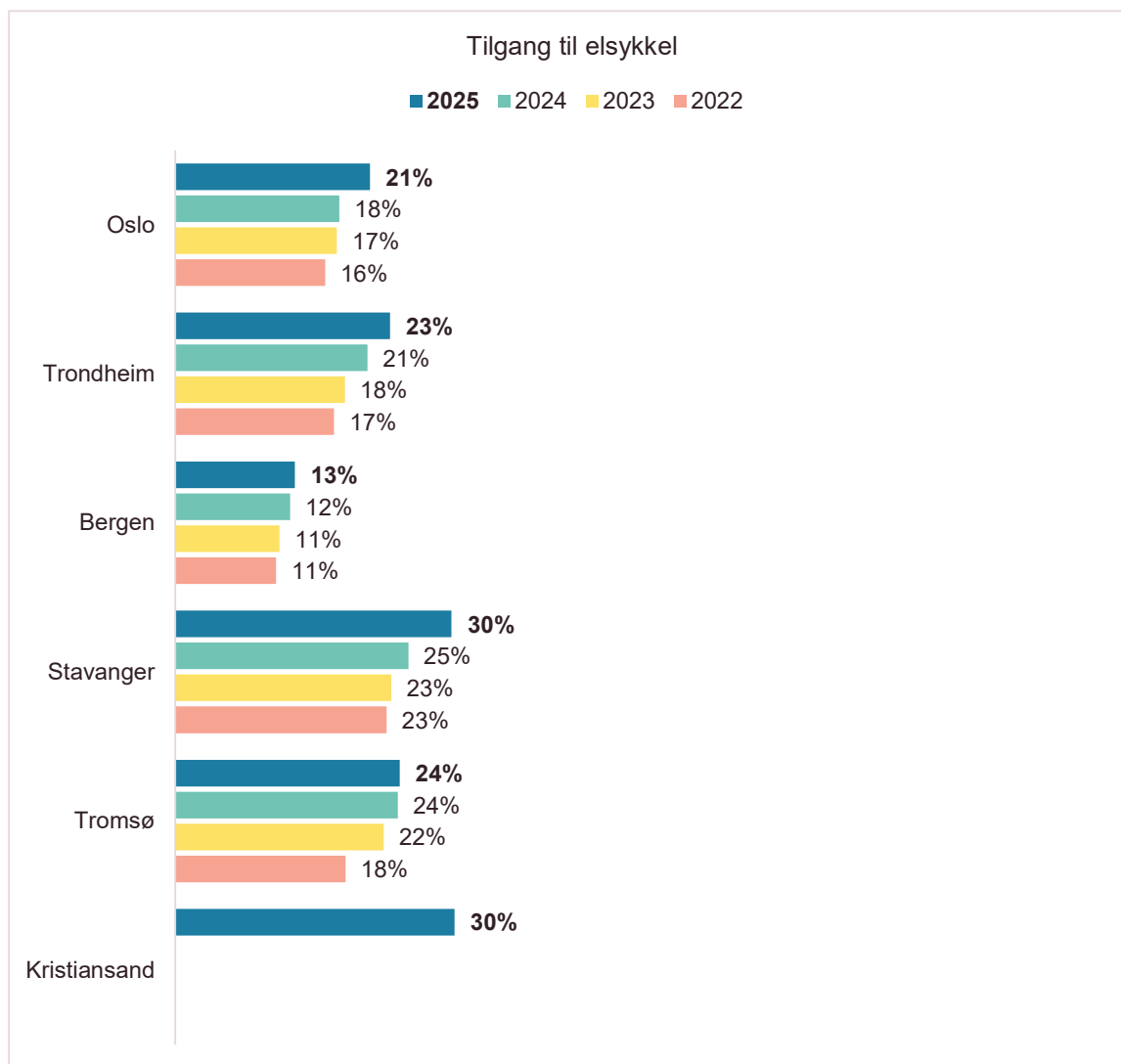
Avledet fra spørsmål:

2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base = respondenter.

Figur 33: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

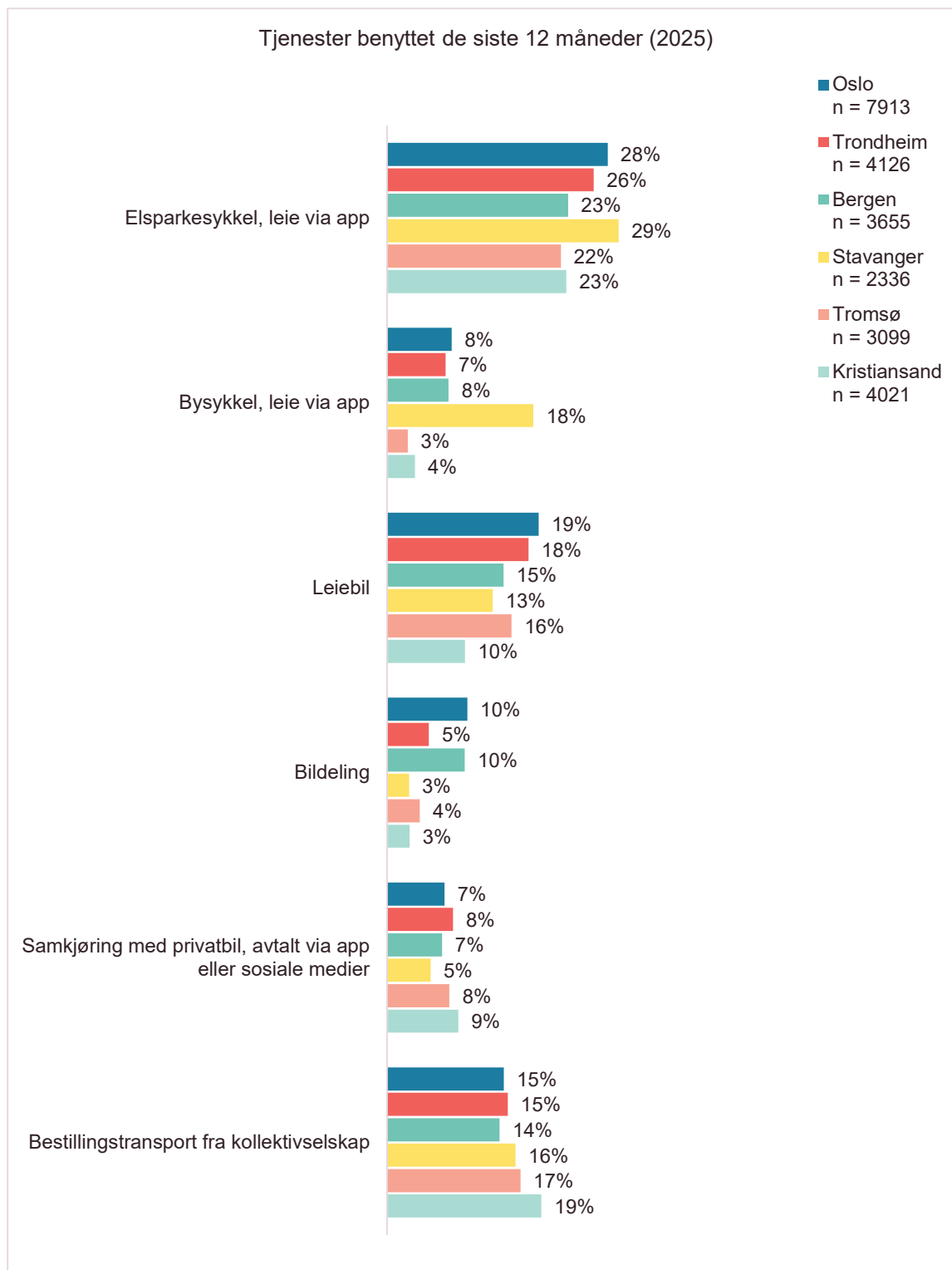
2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til? Elsykkel

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler? Elsykkel

Base = respondenter

4.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)

Figur 34: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)



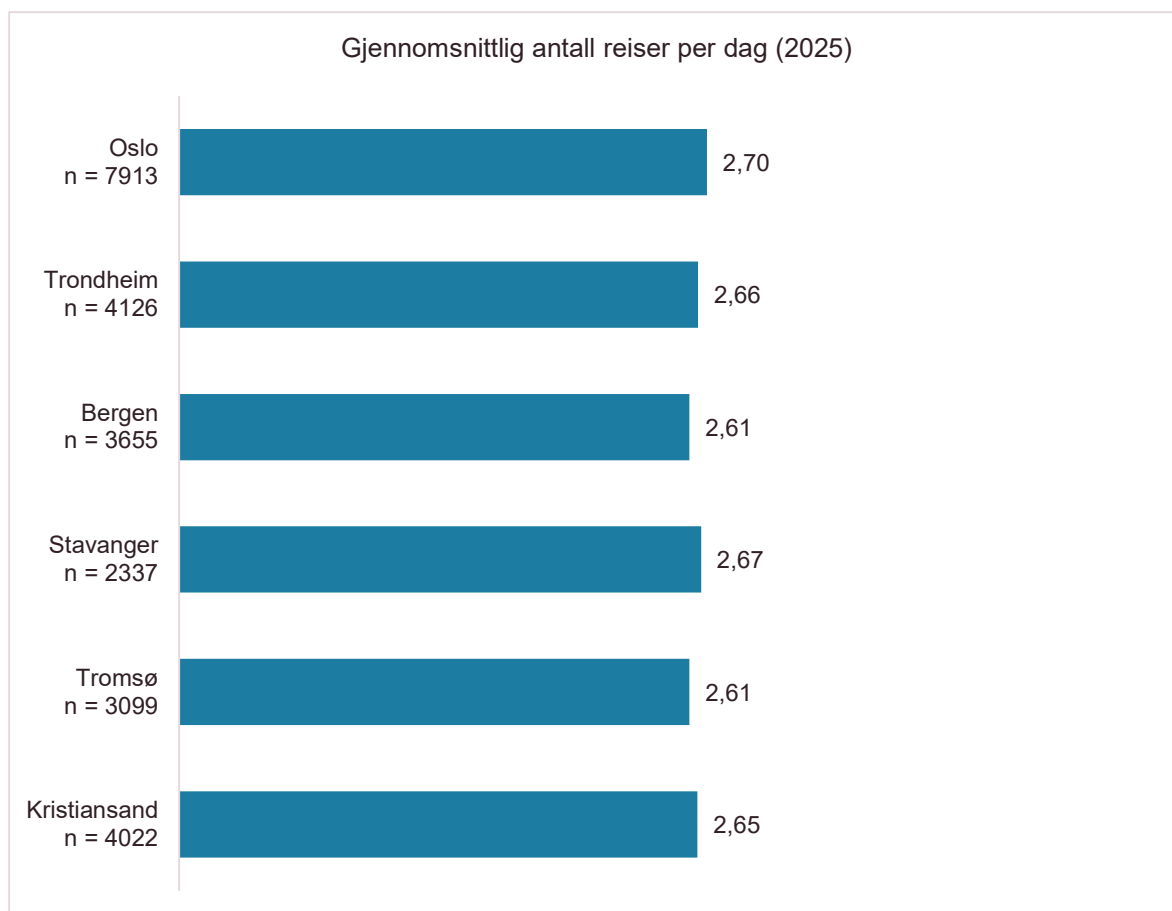
Spørsmålsstilling: Hvilke av følgende tjenester har du brukt de siste 12 måneder?

Base n = respondenter

4.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde

4.2.1 Antall reiser

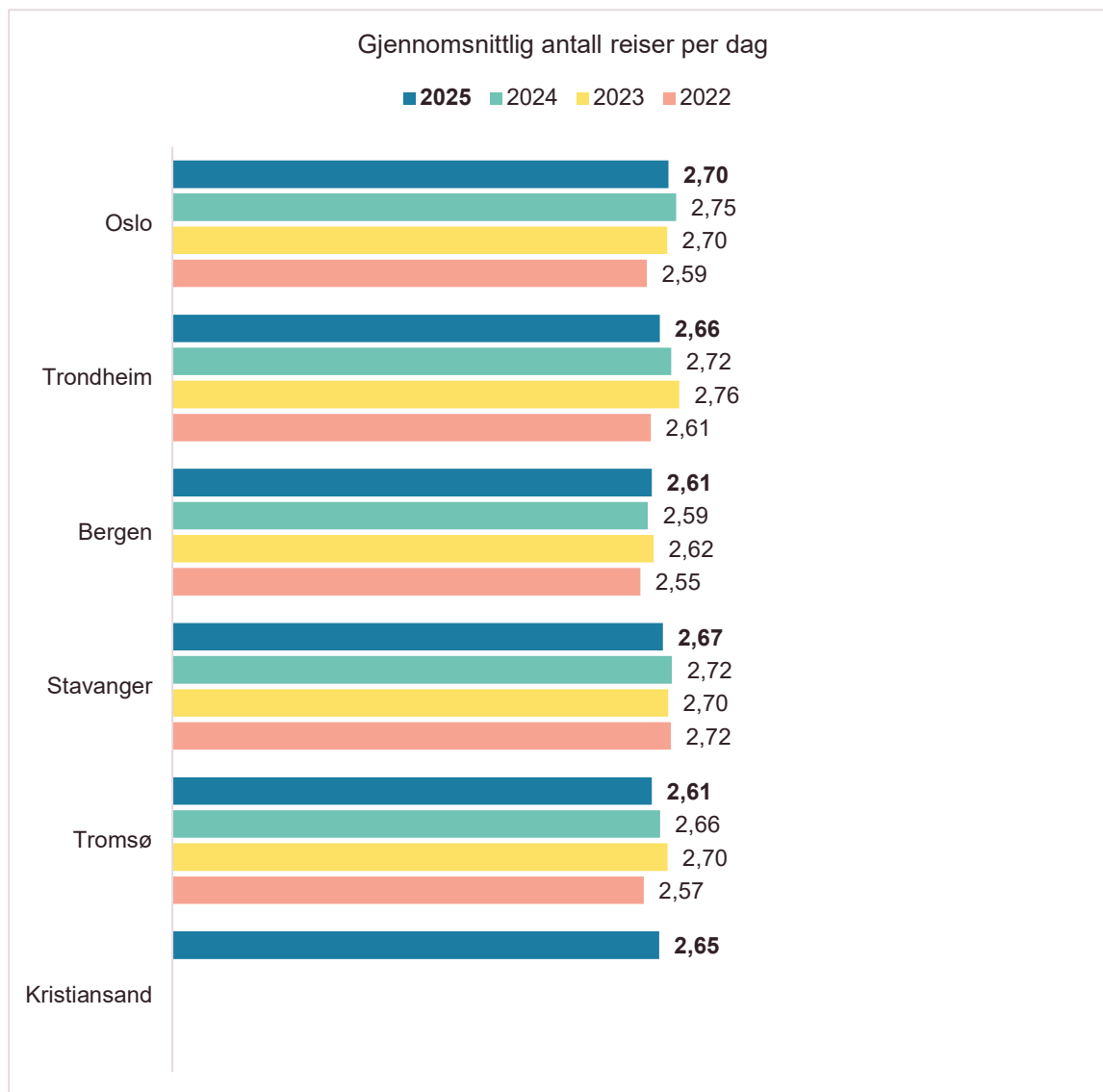
Figur 35: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)



Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.
Base n = respondenter

4.2.2 Antall reiser, utvikling over tid

Figur 36: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område

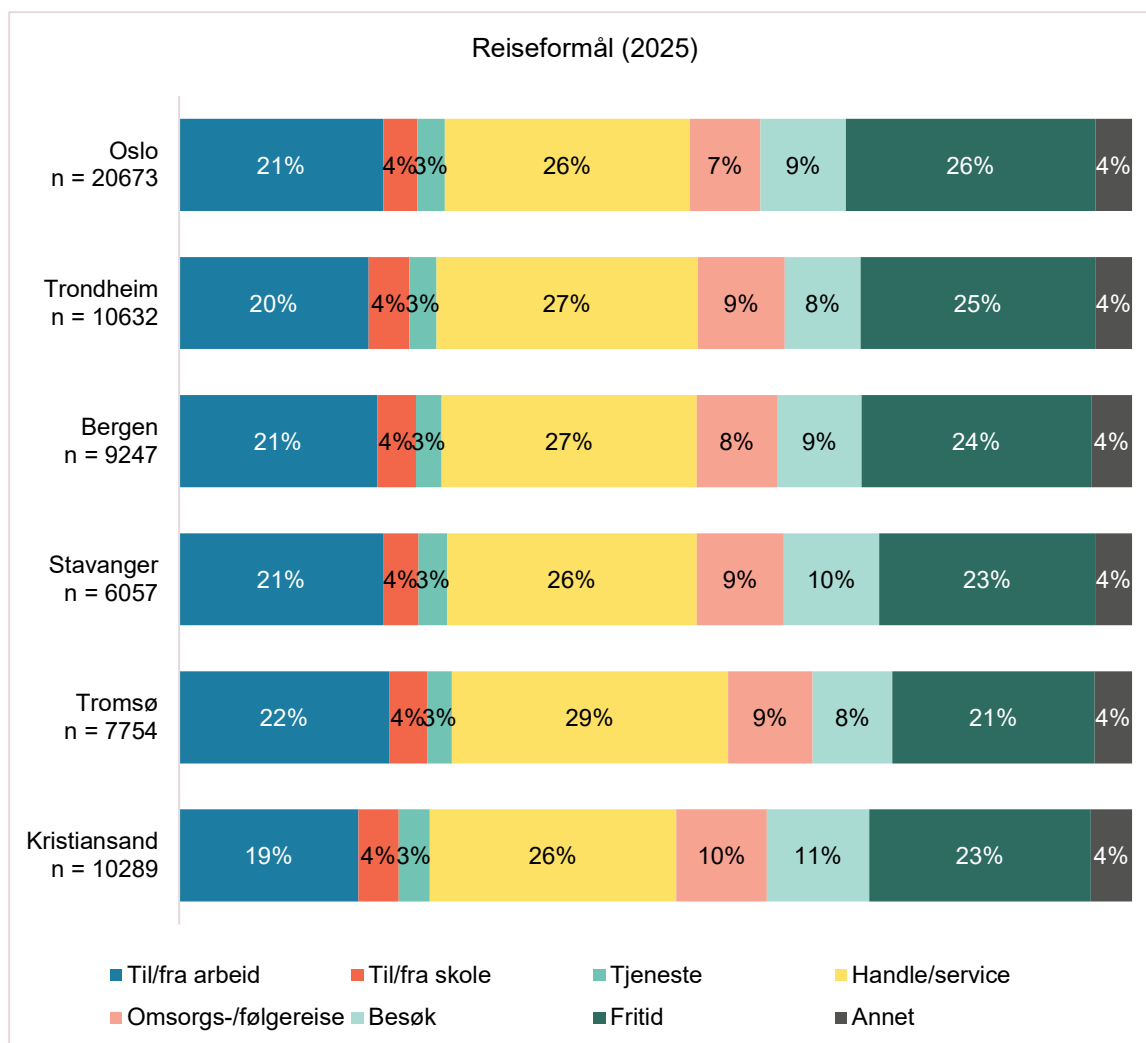


Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

Base = respondenter

4.2.3 Reisens formål

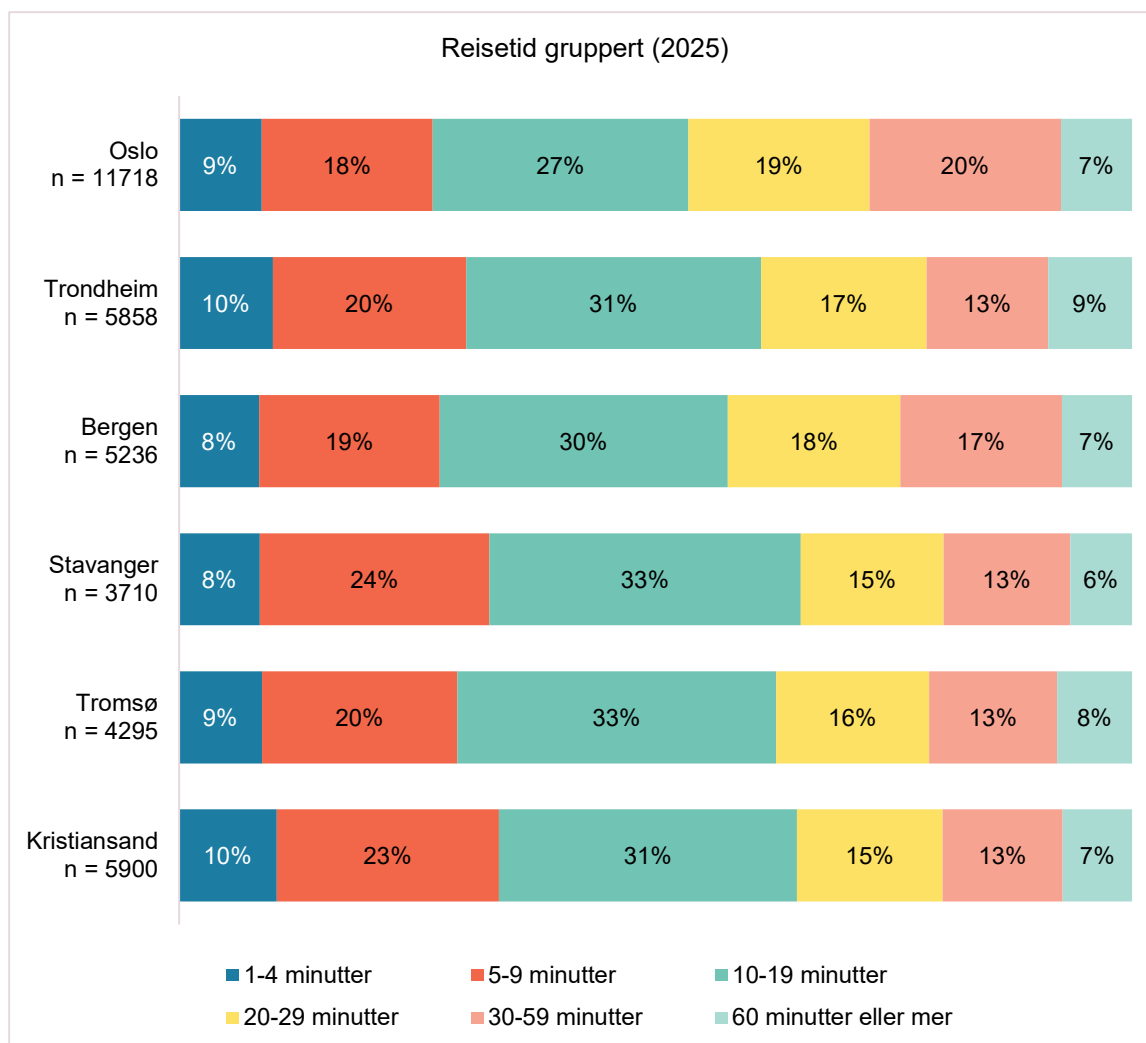
Figur 37: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)



Spørsmålsstilling: Hvorfor dro du fra <startadresse> første gang i går? / Hvorfor dro du videre?
Hjemreiser er kodet til reiseformål fra forrige reise (eget spørsmål dersom dagens første reise).
Base n = reiser

4.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid

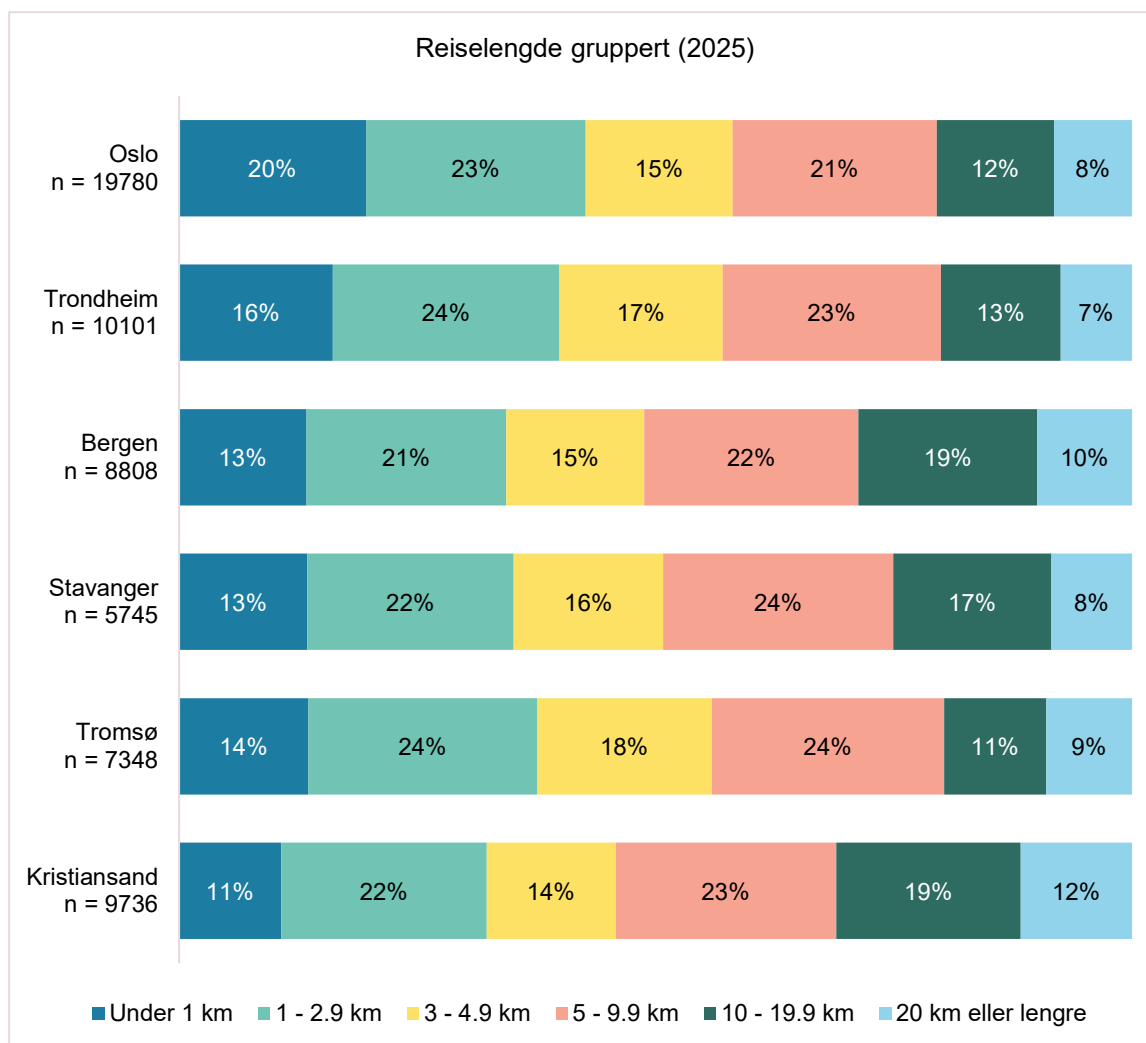
Figur 38: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)



Spørsmålsstilling: Omtrent hvor lang tid brukte du til <destinasjon>?
Base n = reiser

4.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde

Figur 39: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025)

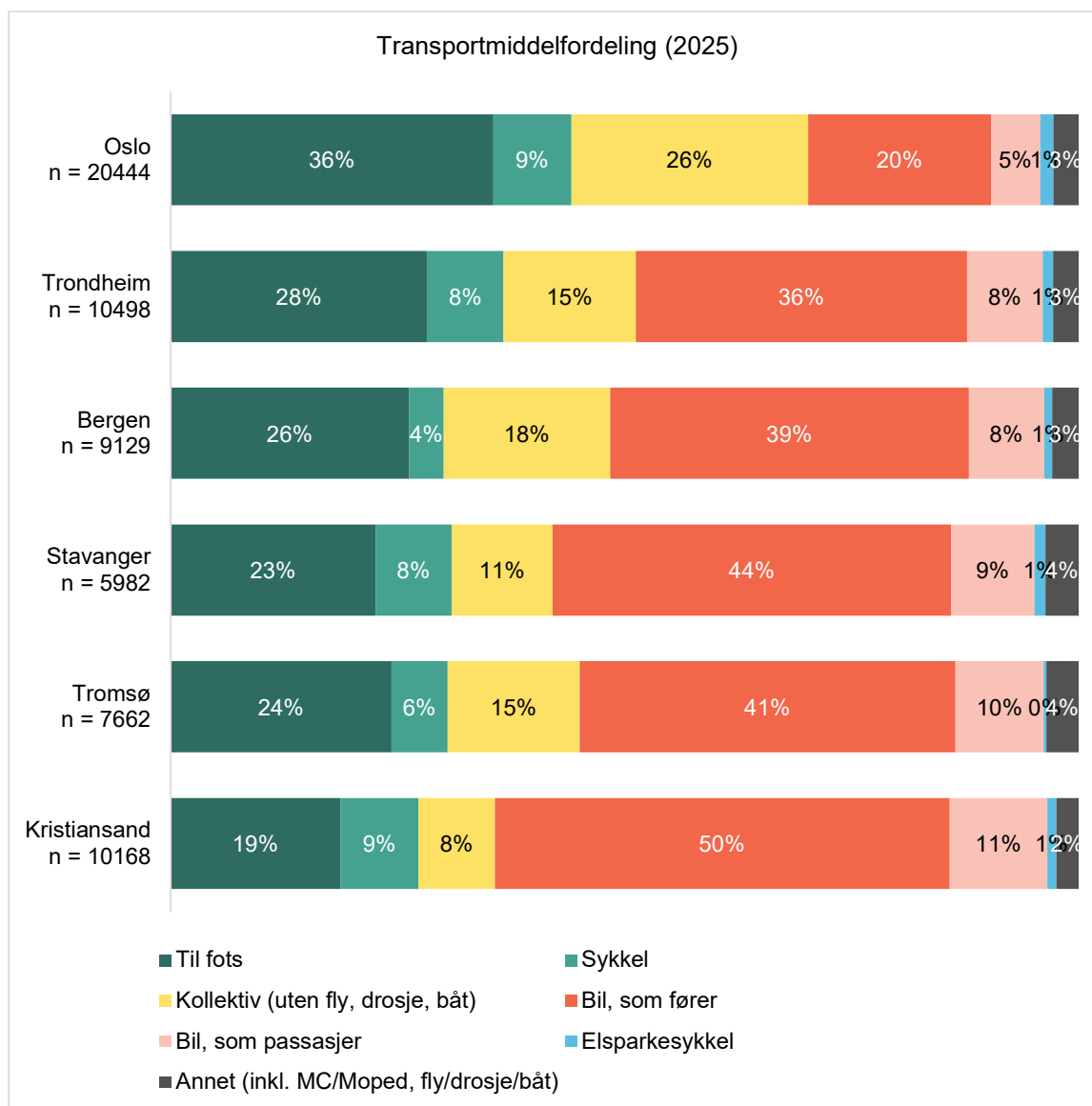


Beregnet avstand fra start til destinasjon i Google Maps.
Base n = reiser

4.3 Transportmiddelfordeling

4.3.1 Transportmiddelfordeling

Figur 40: Transportmiddelfordeling i bykommuner (2025)

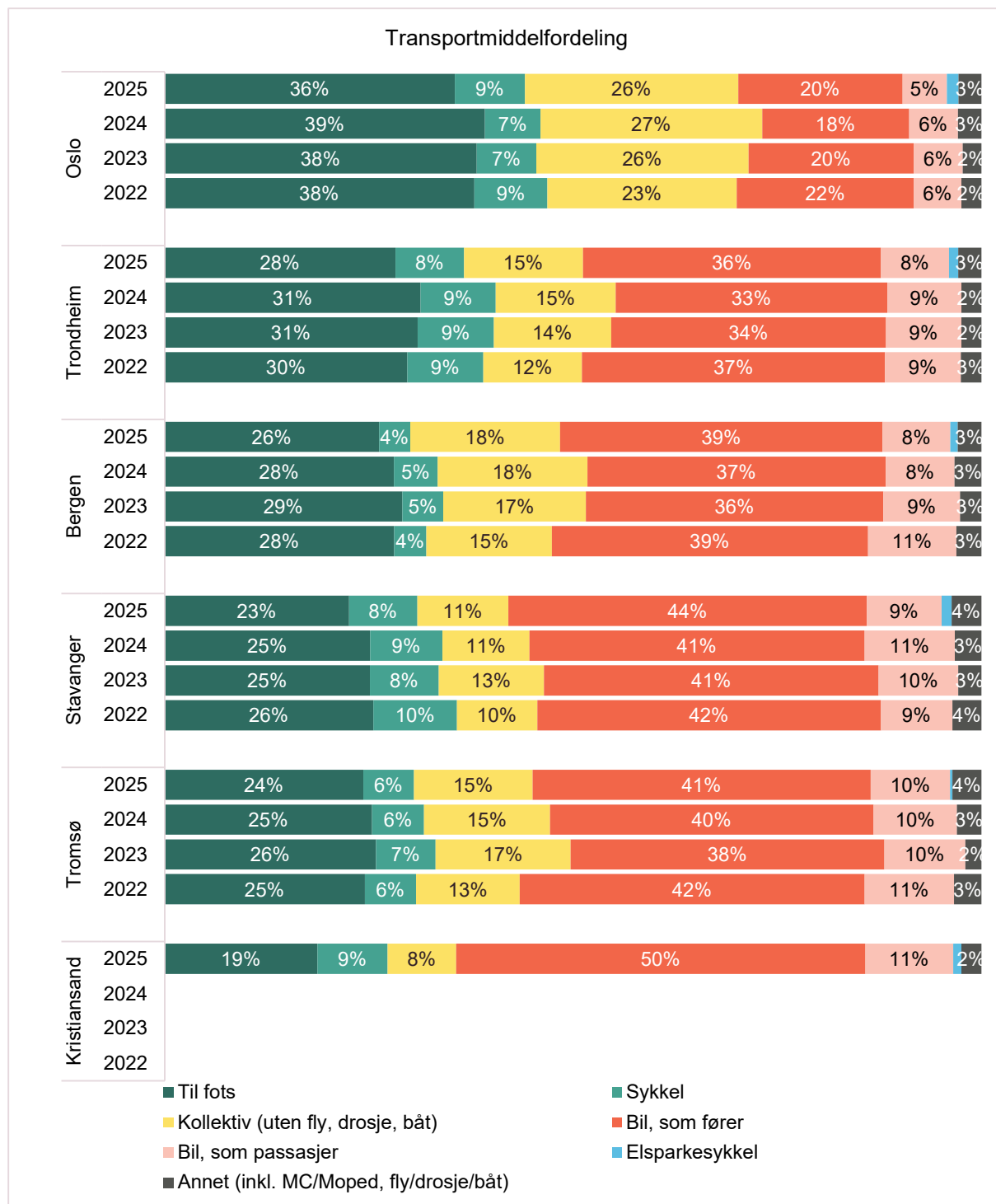


Transportmiddelfordelingen viser hvilket transportmiddel som respondent har reist lengst med (i km). Avledet fra transportmidler brukt på delreiser: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

Base n = reiser

4.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid

Figur 41: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

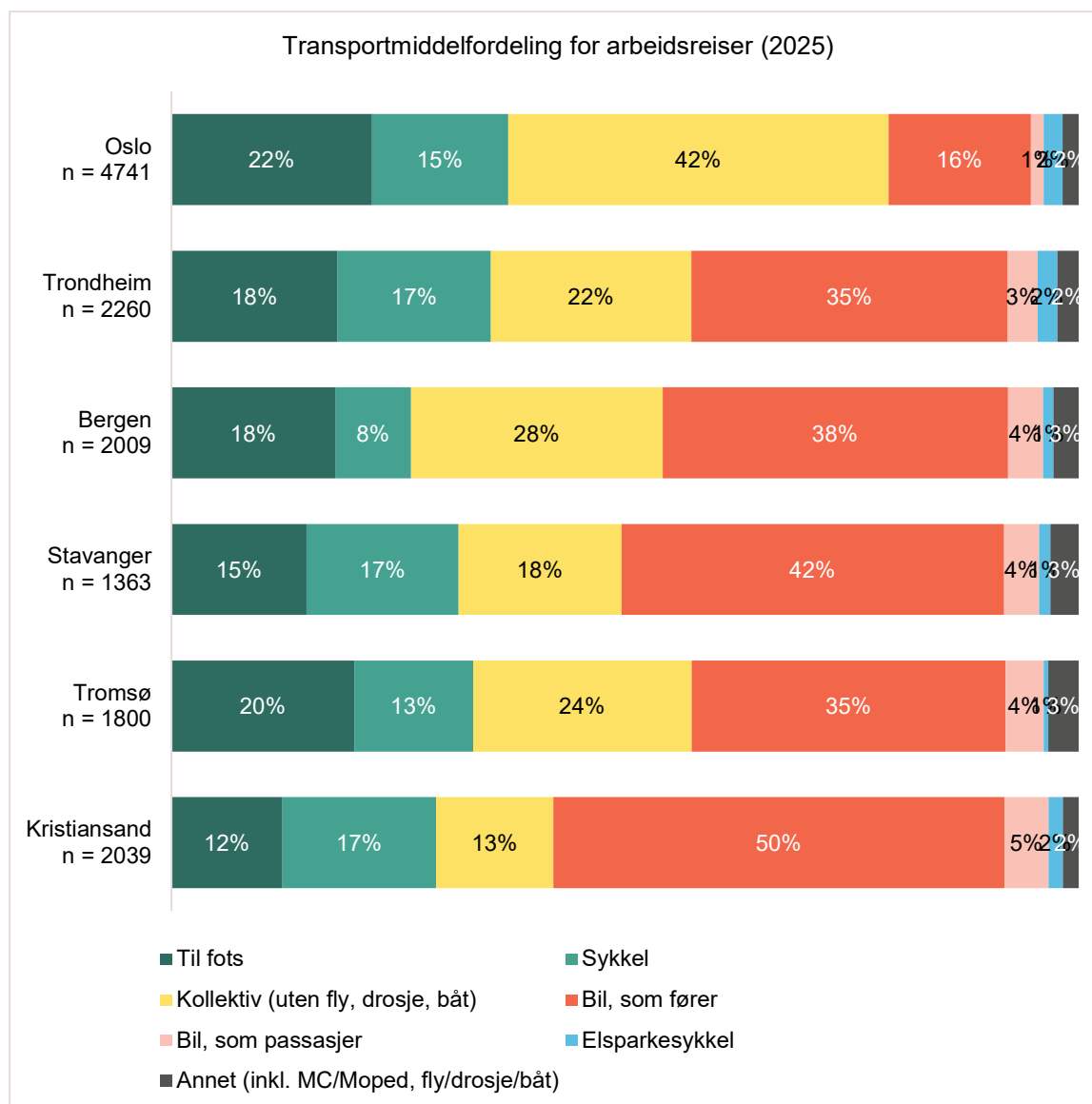
2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser

4.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reisemål

Figur 42: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025)



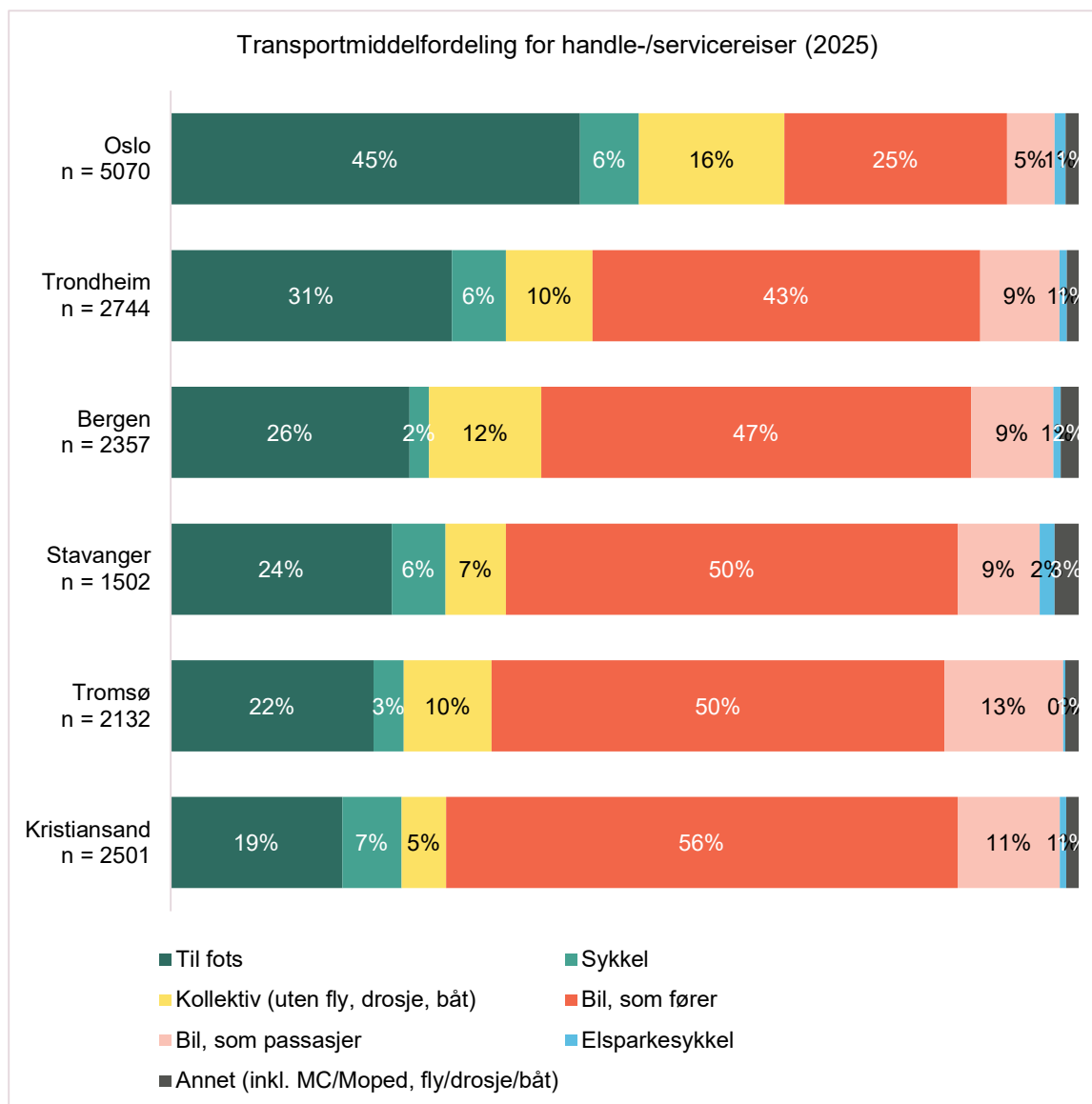
Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser.

Figur 43: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)



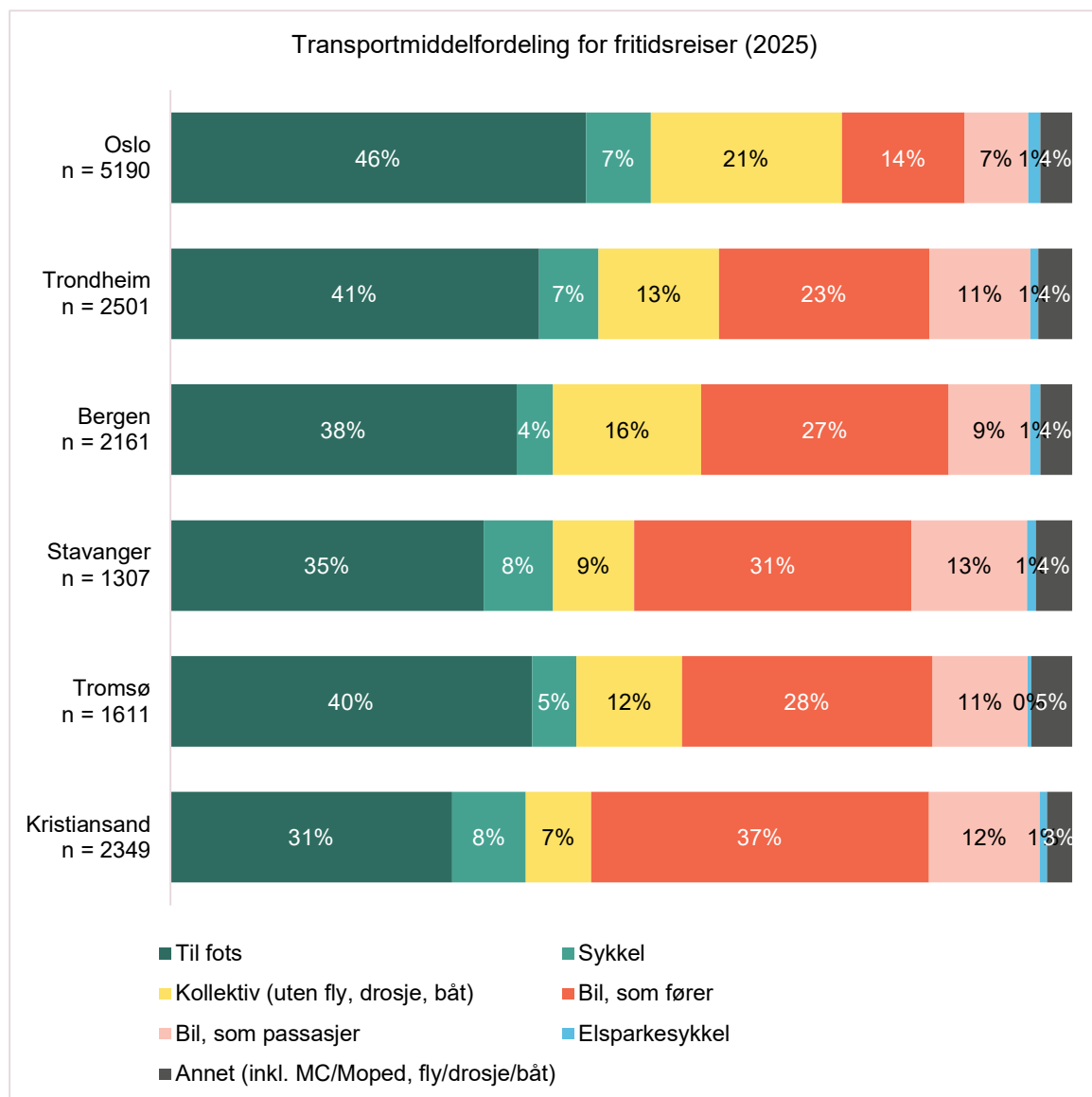
Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser.

Figur 44: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

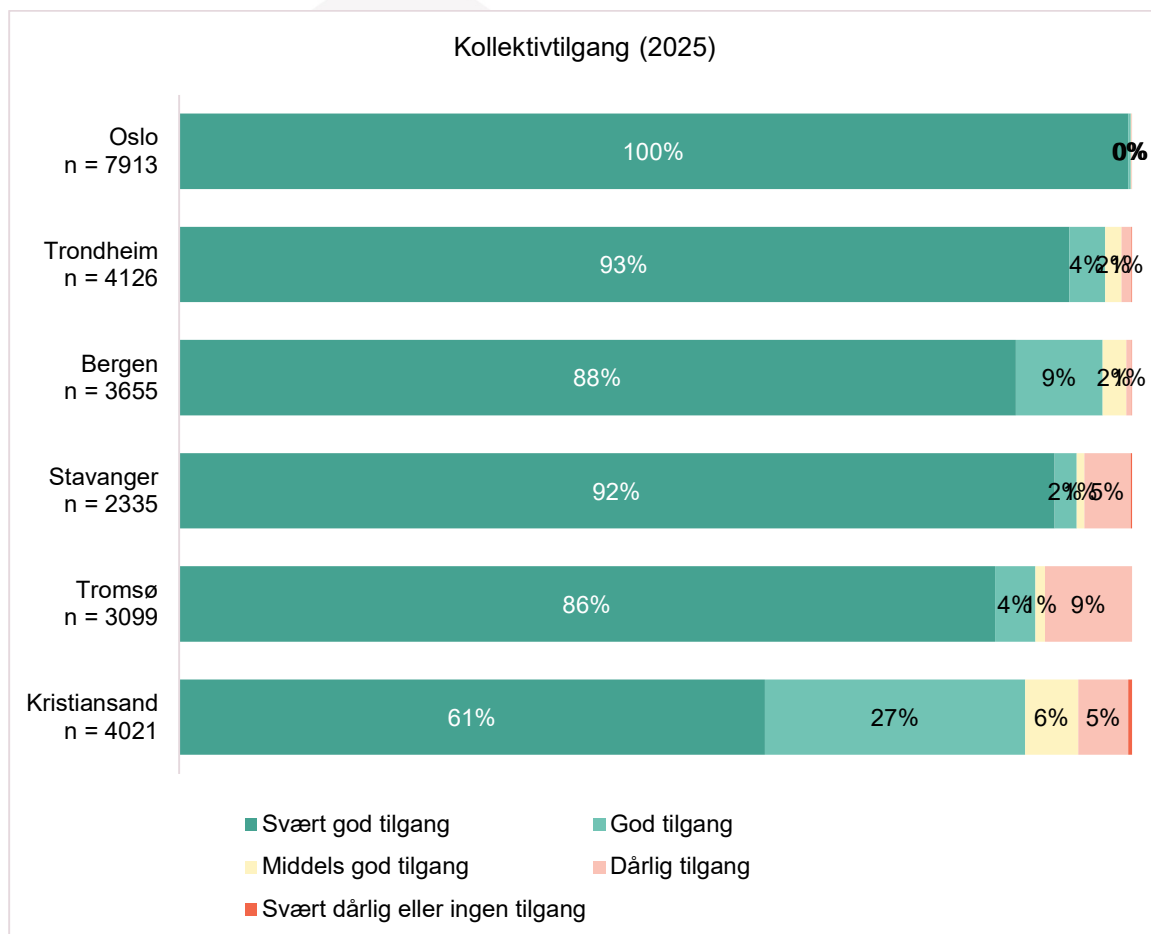
2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser

4.4 Kollektivtilgang

Se kapittel 3.4 for beskrivelse av beregning

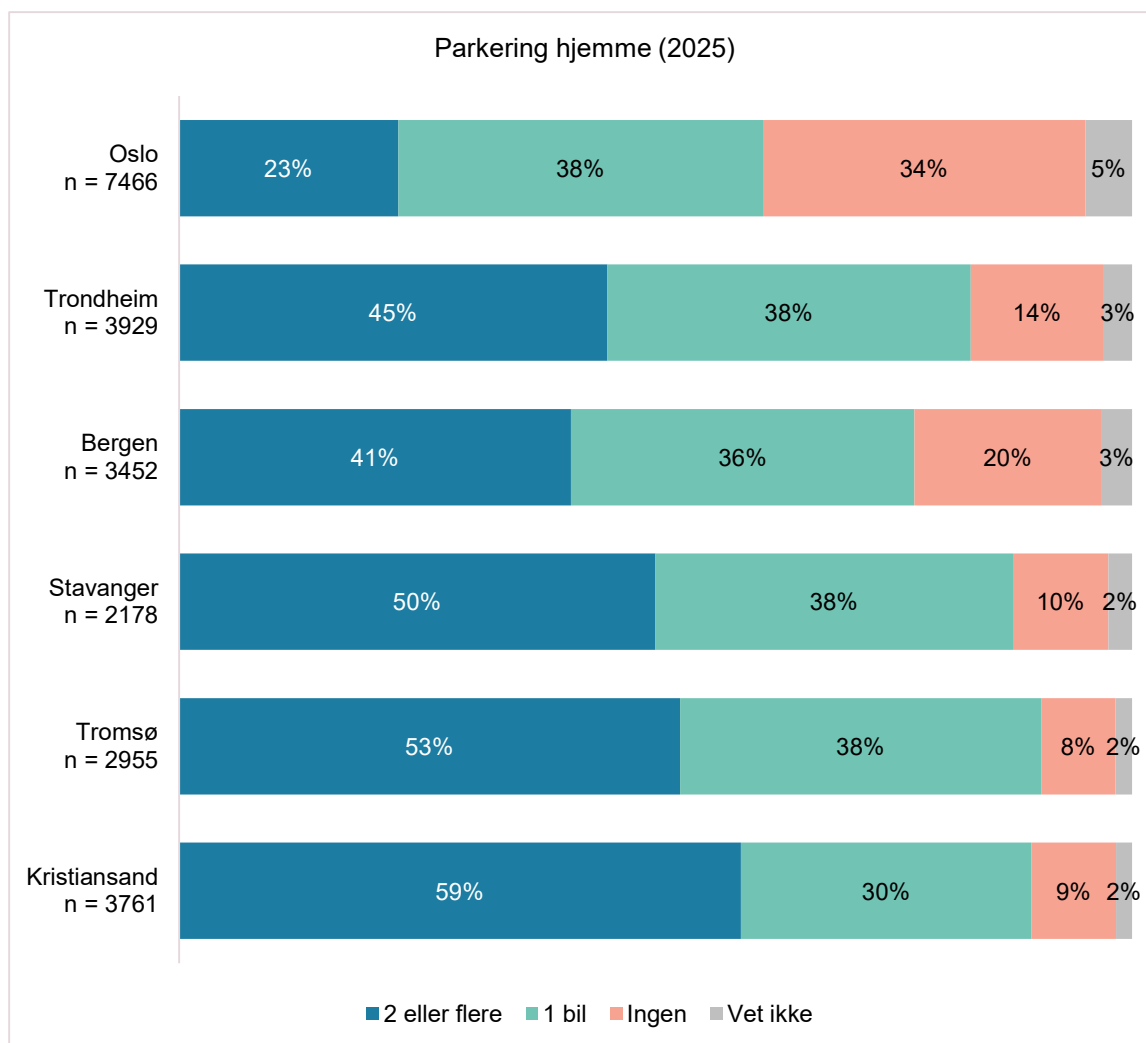
Figur 45: Kollektivtilgang bykommuner (2025)



4.5 Parkering

4.5.1 Parkering hjemme

Figur 46: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025)

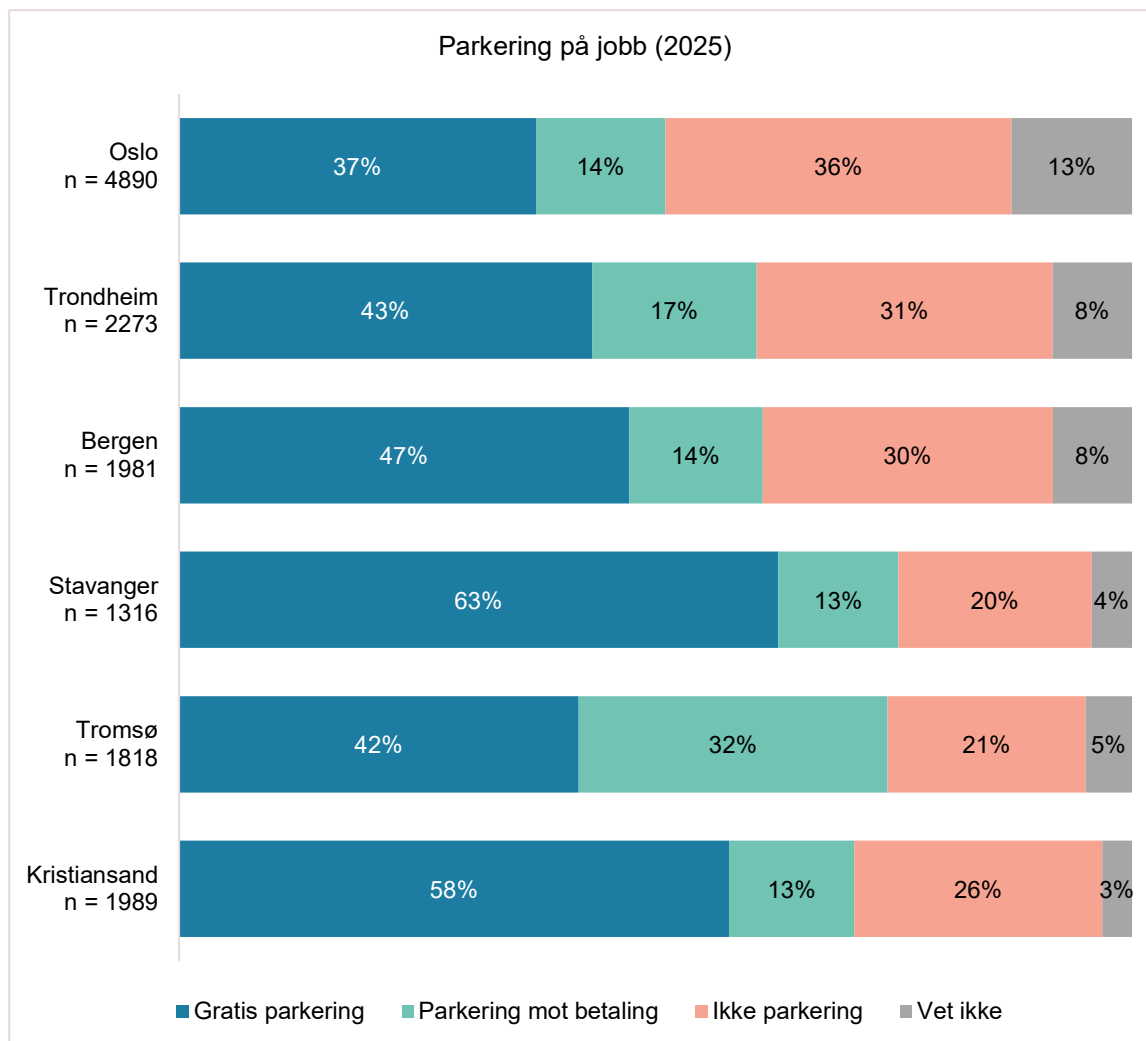


Spørsmålsstilling: Hvor mange biler har du egen parkeringsplass til der du bor? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre. Gruppert til kategorier vist i figur.

Base n = respondenter

4.5.2 Parkering ved arbeidssted

Figur 47: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025)

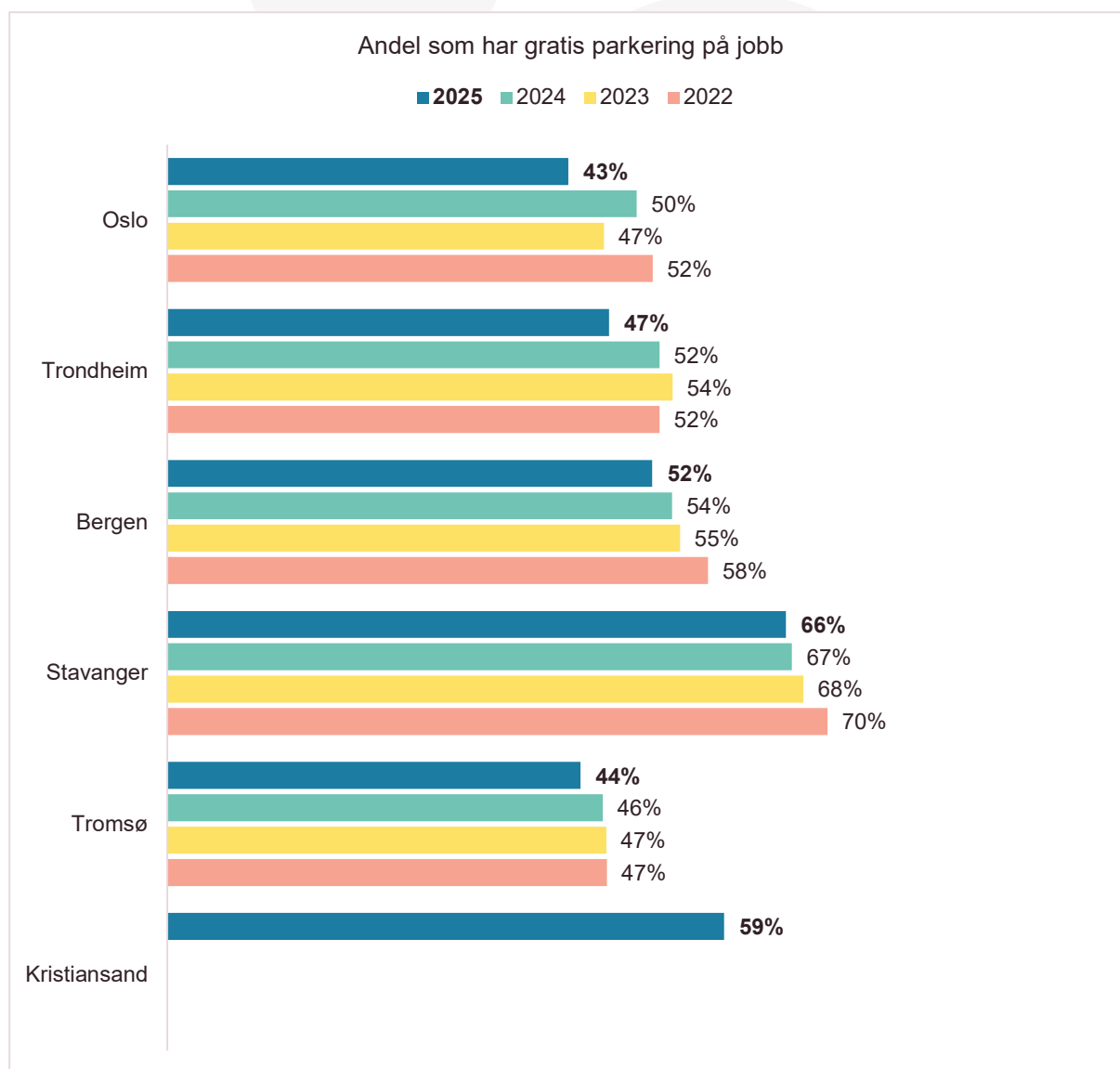


Spørsmålsstilling: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested.
Base n = respondenter.

4.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid

Spørsmålsstilling og filter på dette spørsmålet er endret fra 2024 til 2025. Frem til 2024 ble spørsmålet stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil. Fra 2025 stilles spørsmålet til alle yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. **I tidsserievisningen nedenfor er 2025-tall filtrert tilsvarende som historiske data**, for å gi mest mulig sammenlignbare resultater. I tillegg er også spørsmålsformuleringen endret fra 2024 til 2025. Det kan derfor være metodiske endringer som ligger bak noe av nedgangen vi ser i figuren.

Figur 48: Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid



2022-2024: Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil.

2025: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. Tallene i tidsserievisningen gjelder for respondenter med biltilgang, for å kunne sammenlignes med tidligere år

Base = respondenter

KAPITTEL 5: RESULTATER FOR REGIONER MED TILLEGGSUTVALG – GRAFIKKRAPPORT

Kapittel 5 har samme grafiske fremstillinger som vist for byvekstavtalene i kapittel 3, men her inngår kun resultater for de **tilleggsutvalsregionene** som geografisk avviker fra byvekststaveområdet. For Oslo-området, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen er byvekststaveområdet det samme geografiske området som tilleggsutvalsregionen, følgelig henvises det til kapittel 3 for resultater om disse. I de grafiske fremstillingene inngår også **tilleggsutvalsregioner som ikke har byvekststave**. Kapitlet presenteres som grafiske figurer, uten kommentarer.

Kommunene er **uthevet** i tabellen inngår i utvalsregionens byvekststaveområde.

Tabell 3: Kommuner som inngår i tilleggsutvalsregionene, antall intervju og befolkning

Trondheimsregionen	Antall intervjuer	Befolkning	Region Nord-Jæren	Antall intervjuer	Befolkning
5001 Trondheim	3 940	183 527	1103 Stavanger	2 216	124 514
5027 Midtre Gauldal	96	5 078	1108 Sandnes	1 179	68 427
5028 Melhus	343	14 612	1119 Hå	286	15 959
5029 Skaun	195	6 813	1120 Klepp	273	17 091
5031 Malvik	319	12 126	1121 Time	276	16 264
5035 Stjørdal	394	20 780	1122 Gjesdal	171	9 852
5054 Indre Fosen	170	8 521	1124 Sola	402	23 602
5059 Orkland	298	15 847	1127 Randaberg	155	9 573
Totalt	5 755	267 304	1130 Strand	200	11 075
			Totalt	5 158	296 357

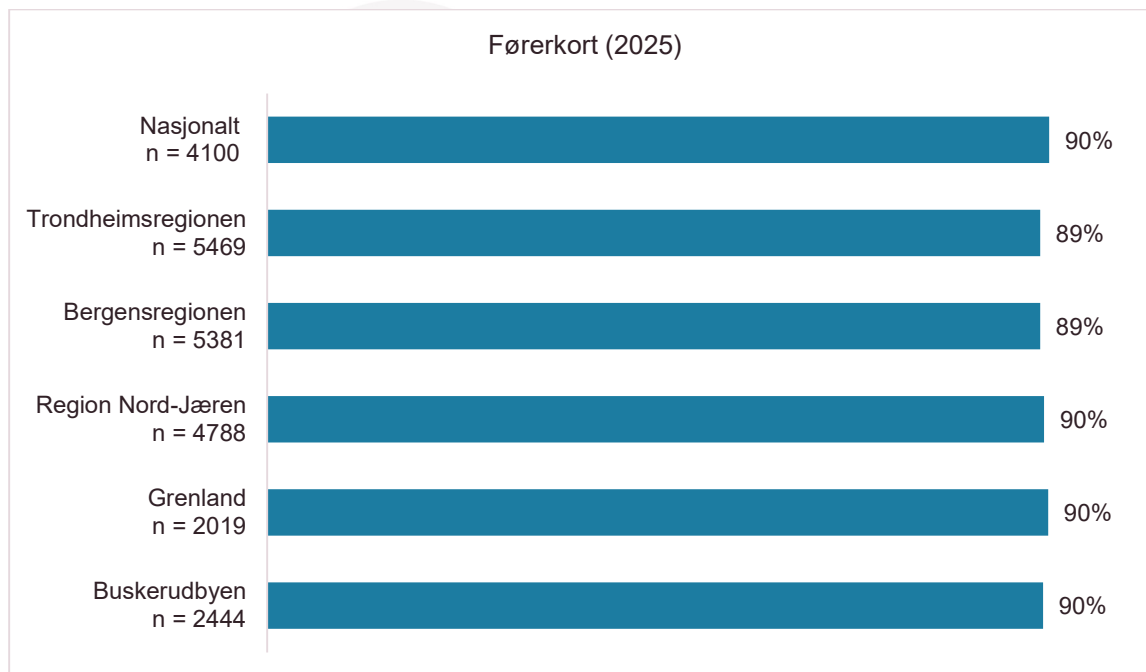
Bergensregionen	Antall intervjuer	Befolkning	Grenland	Antall intervjuer	Befolkning
4601 Bergen	3 437	248 270	4001 Porsgrunn	732	31 627
4621 Voss	168	13 622	4003 Skien	1 066	47 870
4623 Samnanger	35	2 081	4010 Siljan	55	1 996
4624 Bjørnafjorden	386	21 480	4012 Bamble	290	12 186
4626 Øygarden	614	32 733	Totalt	2 143	93 679
4627 Askøy	452	24 488			
4628 Vaksdal	44	3 289			
4630 Osterøy	88	6 752			
4631 Alver	471	24 872			
4632 Austrheim	23	2 456			
Totalt	5 718	380 043			

Buskerudbyen	Antall intervjuer	Befolkning
3301 Drammen	1 345	88 810
3303 Kongsberg	639	24 652
3312 Lie	383	23 524
3314 Øvre Eiker	237	17 441
Totalt	2 604	154 427

5.1 Førerkort, transportmiddelfilgang og bruk av transporttjenester

5.1.1 Andel med førerkort

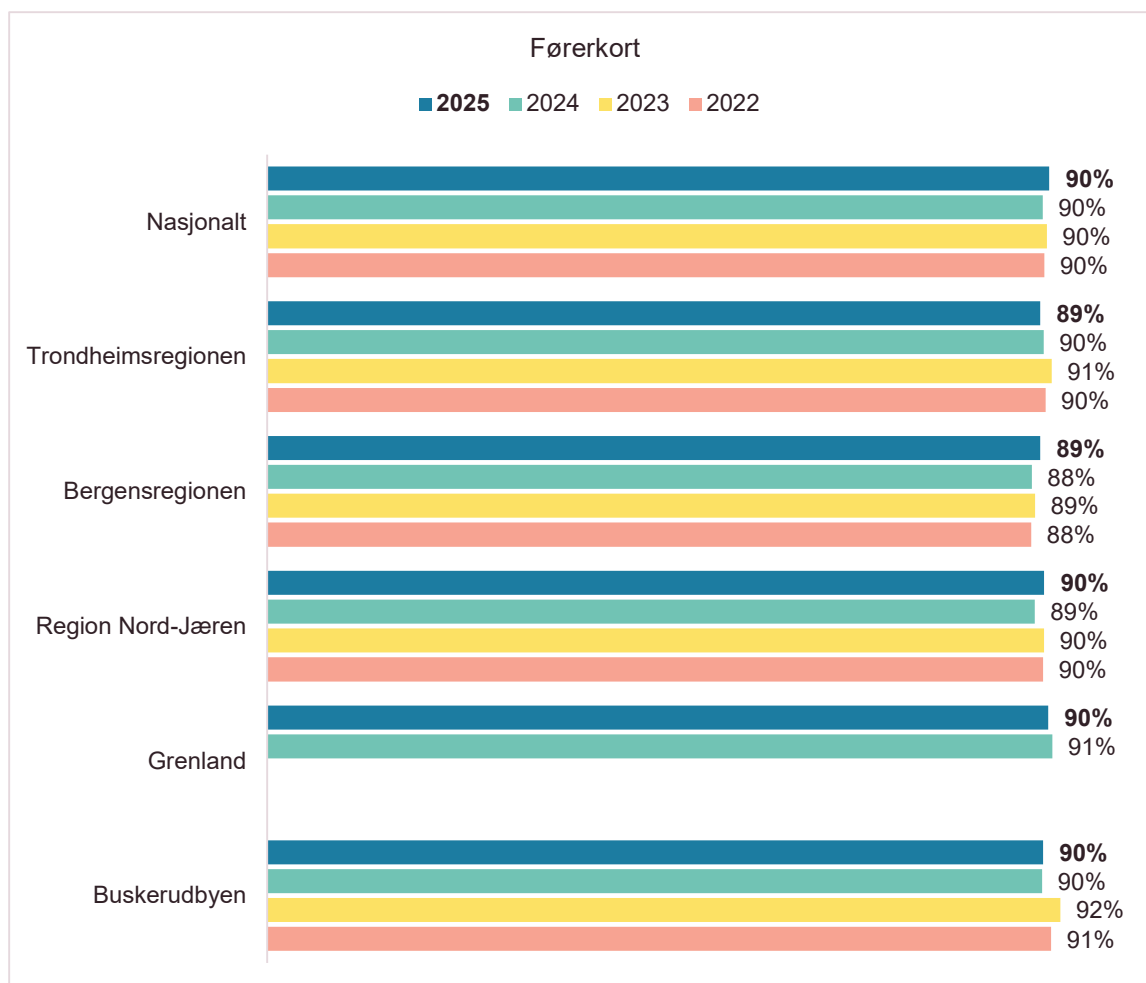
Figur 49: Andel av befolkningen (18 år eller eldre) med førerkort (2025)



Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.
Base n = respondenter

5.1.2 Andel med førerkort, utvikling over tid

Figur 50: Andel med førerkort, utvikling over tid

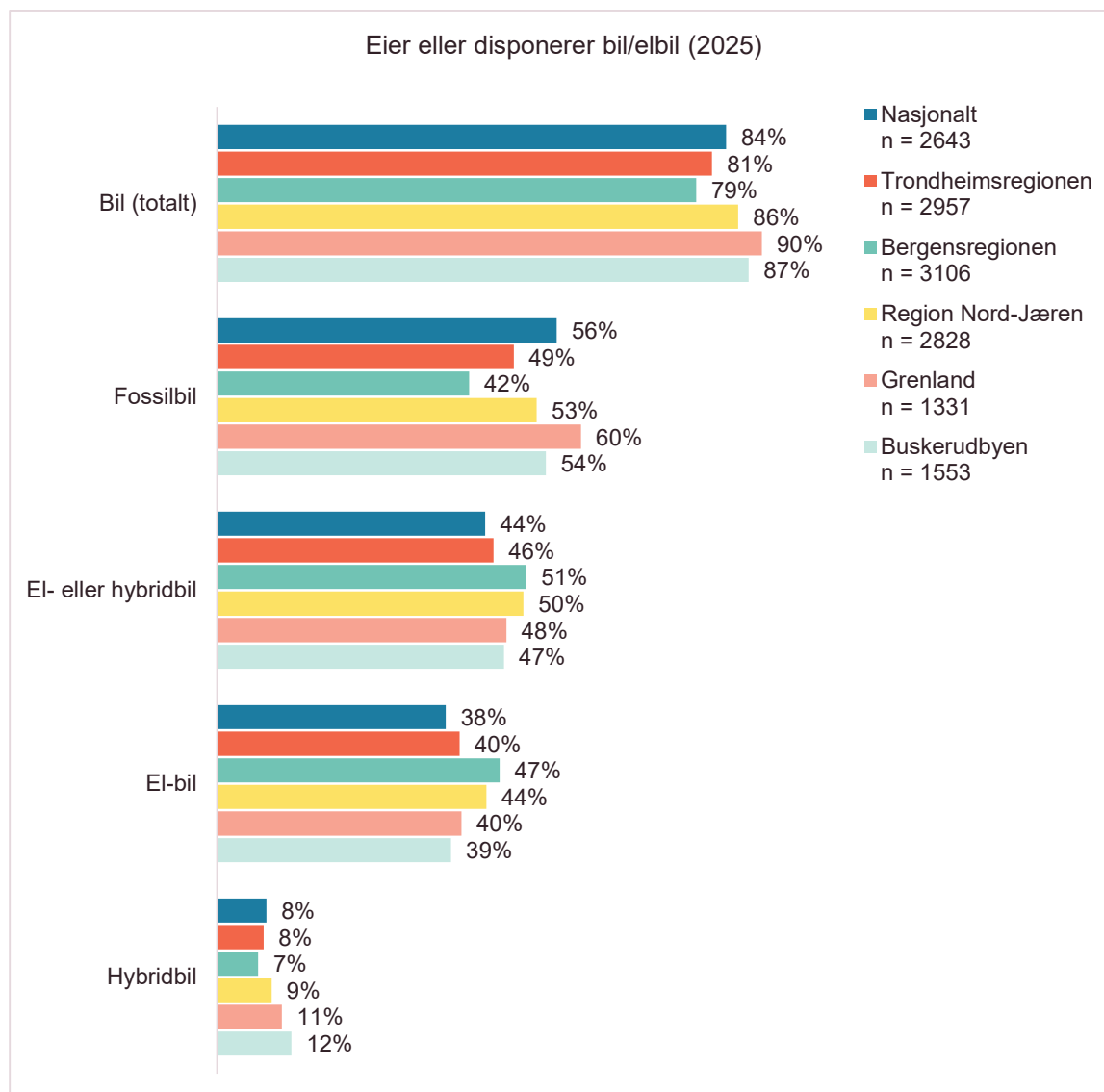


Spørsmålsstilling: Har du førerkort for bil? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre.

Base = respondenter

5.1.3 Andel som eier eller disponerer bil/elbil

Figur 51: Andel som eier eller disponerer bil/elbil/hybridbil (2025)



Avledet fra spørsmål:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

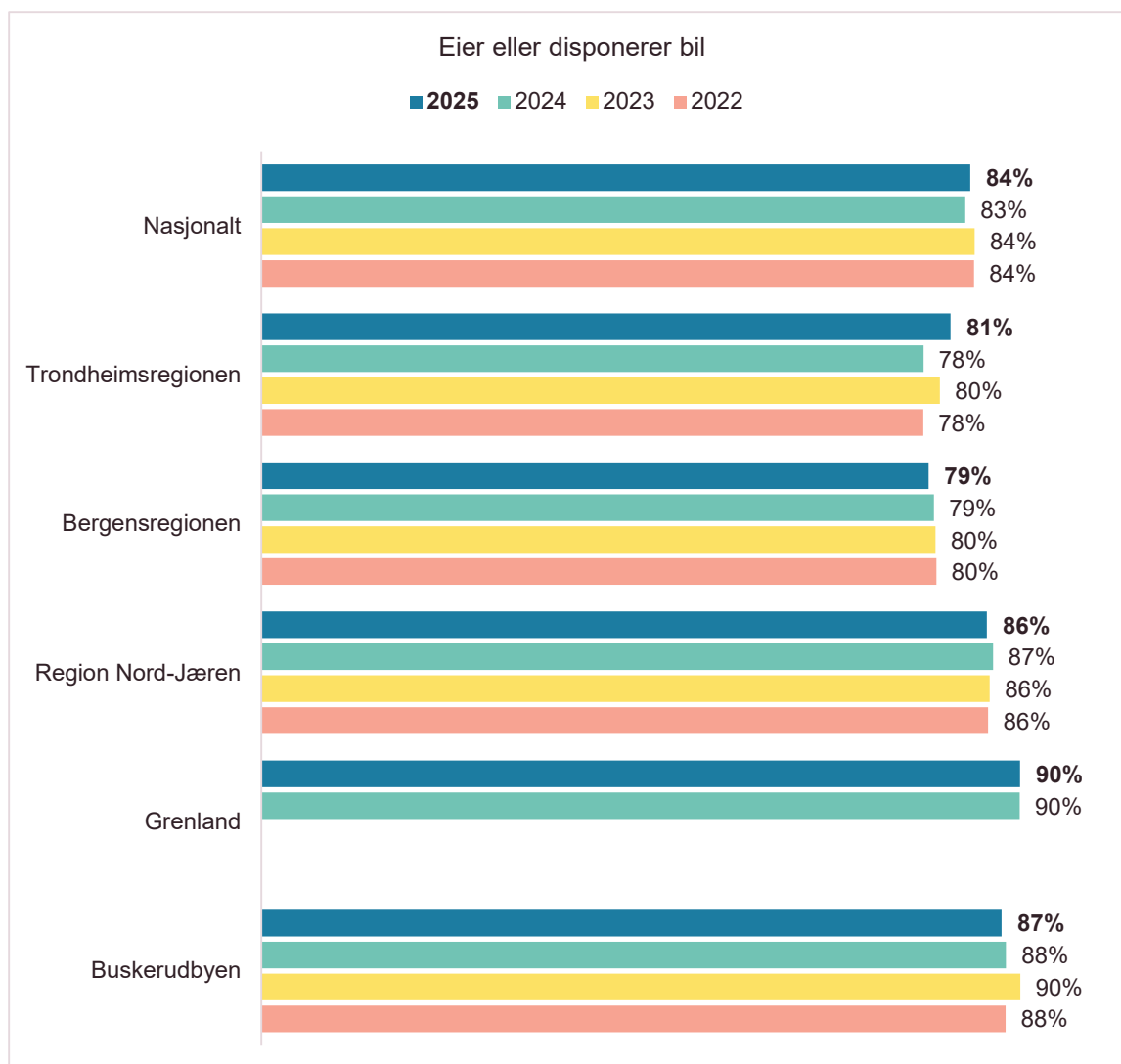
Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

Base n = respondenter

5.1.4 Andel som eier eller disponerer bil/elbil, utvikling over tid

Figur 52: Andel som eier eller disponerer bil totalt, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

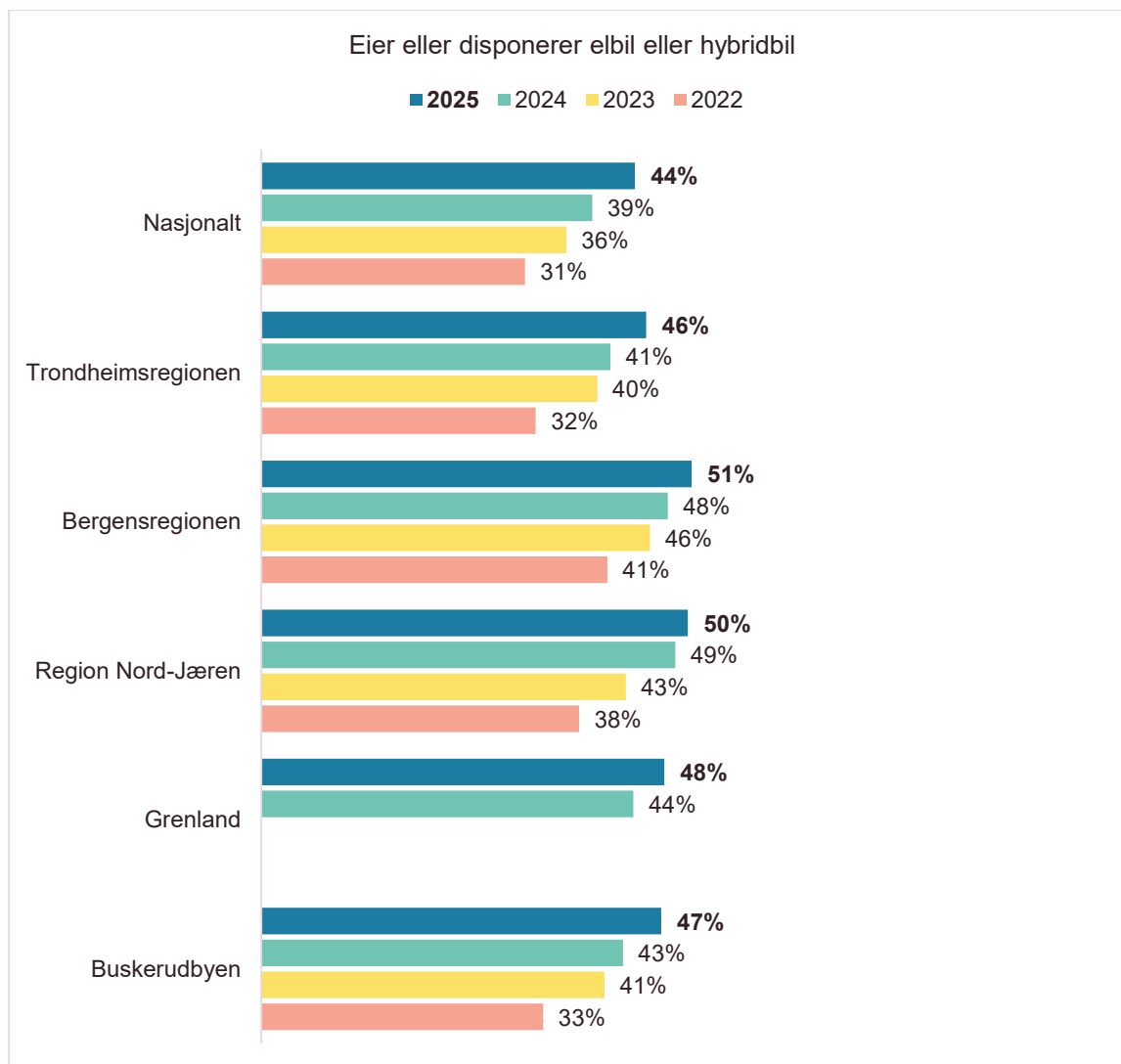
Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter

Figur 53: Andel som eier eller disponerer elbil eller hybridbil, utvikling over tid



Avledet fra spørsmål:

2025:

- Registrer den <første> bilen du kjørte i går: Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.
- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen flere biler? Oppgi bilmerke, eierform, biltype og drivstoff.

Inkluderer biler med eierform «Egen eller husstandens bil», «Leasing/abonnement», «Firmabil».

Spørsmålet er stilt til alle respondenter, men pga feil i filter i starten av året, er kun resultater etter mai inkludert respondenter.

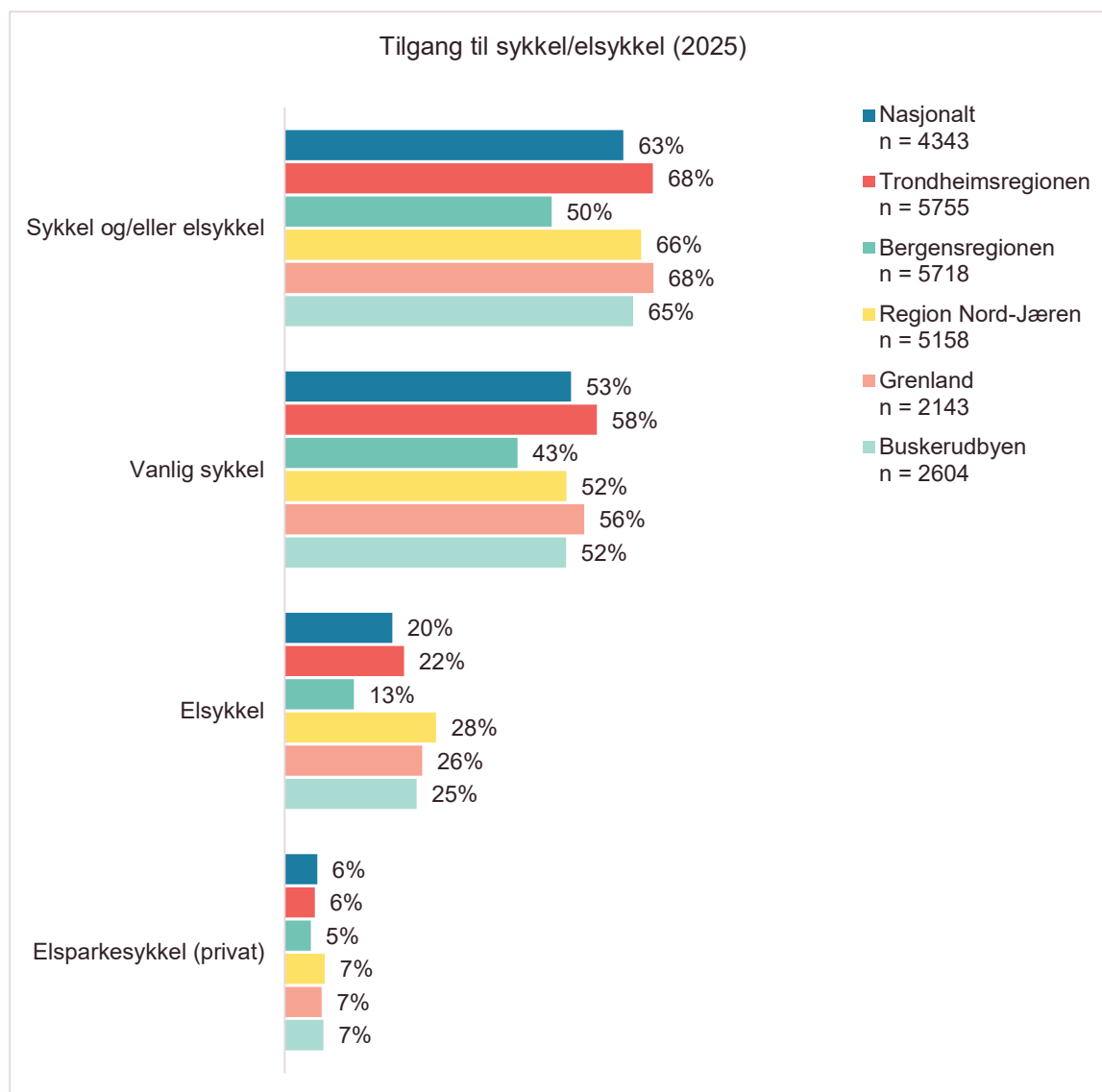
2022-2024:

- Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?
- Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?

Base = respondenter.

5.1.5 Tilgang til sykkel/elsykkel

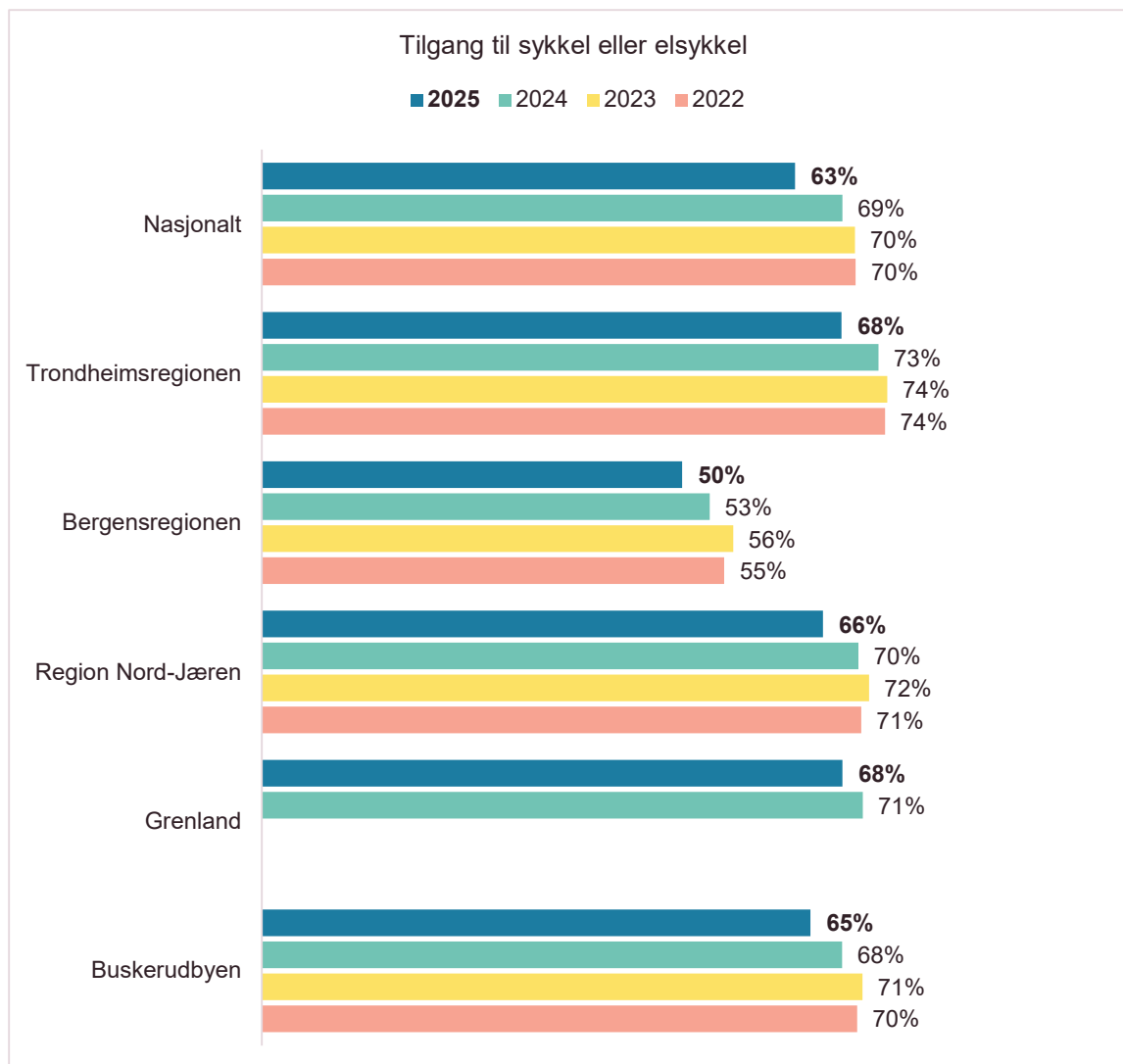
Figur 54: Tilgang til sykkel eller elsykkel (2025)



Avledet fra spørsmål: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?
Base n = respondenter

5.1.6 Tilgang til sykkel/elsykkel, utvikling over tid

Figur 55: Tilgang til sykkel eller elsykkel, utvikling over tid



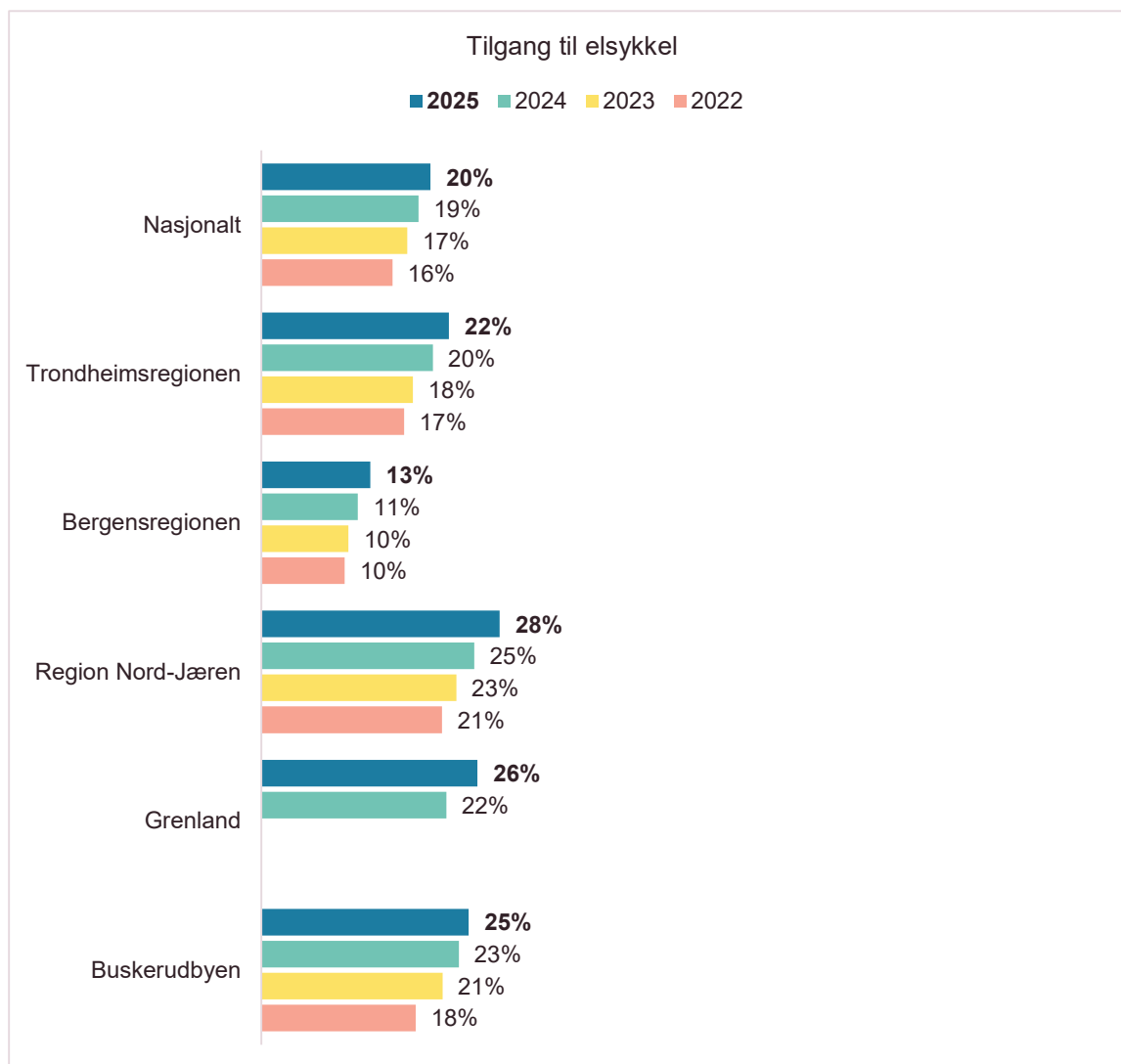
Avledet fra spørsmål:

2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til?

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler?

Base n = respondenter.

Figur 56: Tilgang til elsykkel, utvikling over tid



Spørsmålsstilling:

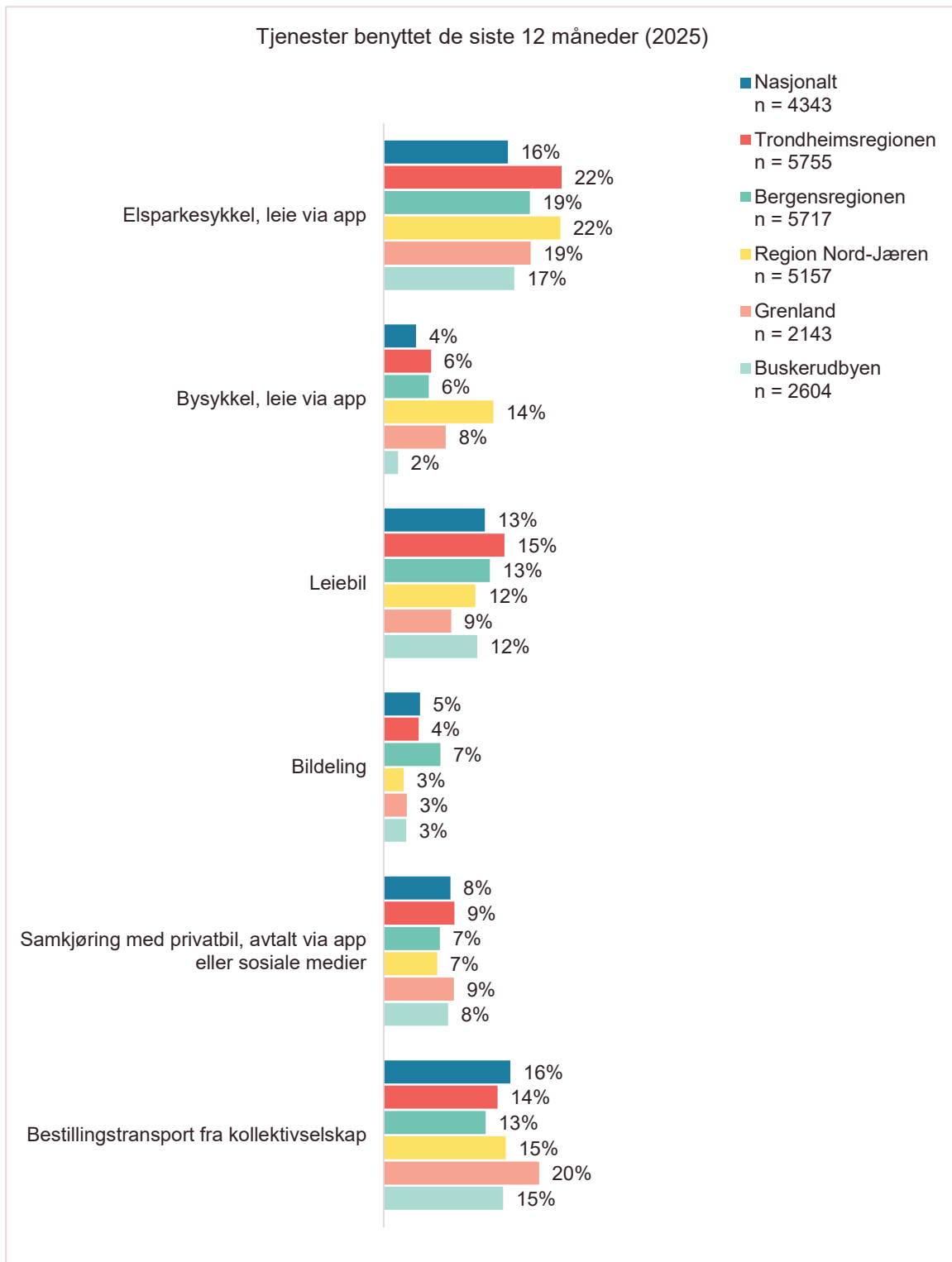
2025: Hvilke av følgende private transportmidler har du tilgang til? Elsykkel

2022-2024: Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler? Elsykkel

Base = respondenter.

5.1.7 Bruk av transporttjenester (nytt i 2025)

Figur 57: Bruk av «personlige» transporttjenester i løpet av siste 12 måneder (2025)



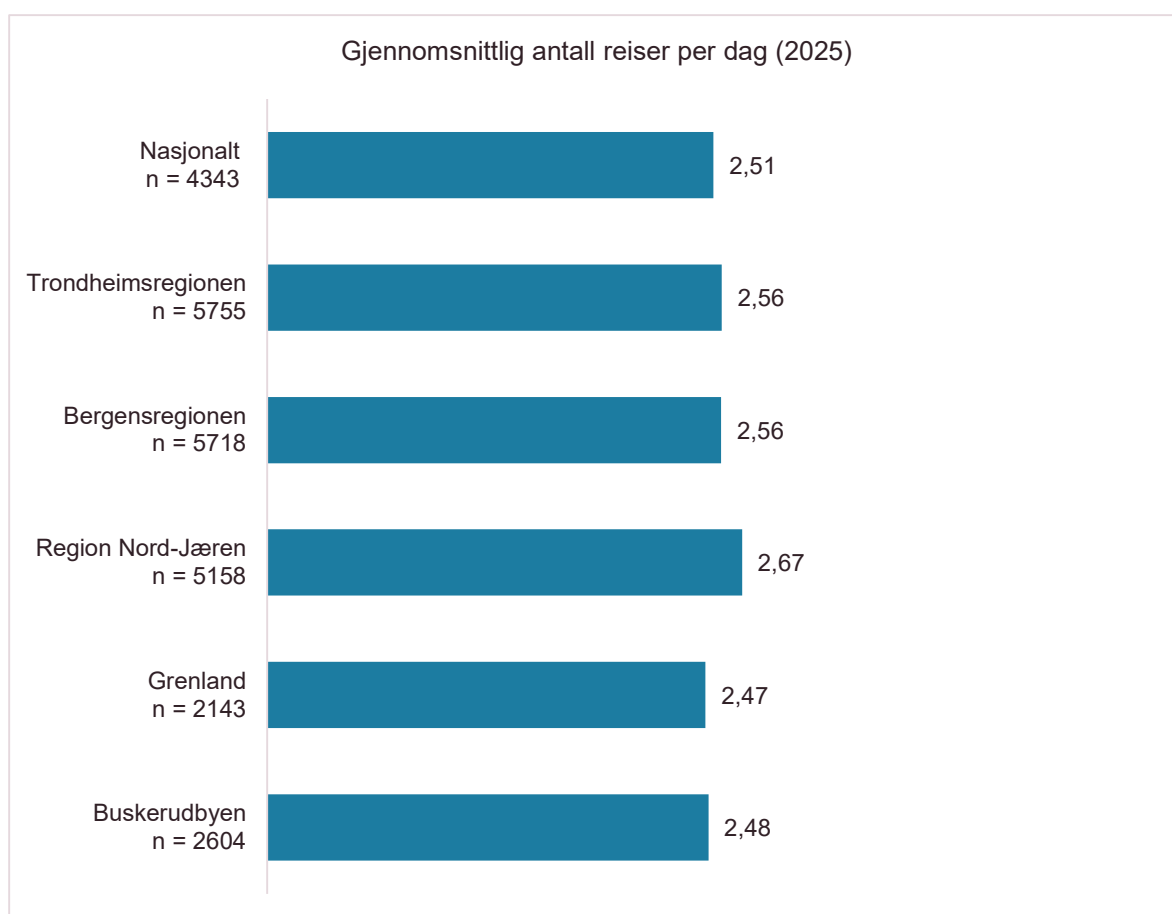
Spørsmålsstilling: Hvilke av følgende tjenester har du brukt de siste 12 måneder?

Base n = respondenter

5.2 Daglige reiser, formål, tidsbruk og lengde

5.2.1 Antall reiser

Figur 58: Gjennomsnittlig antall reiser per dag (2025)

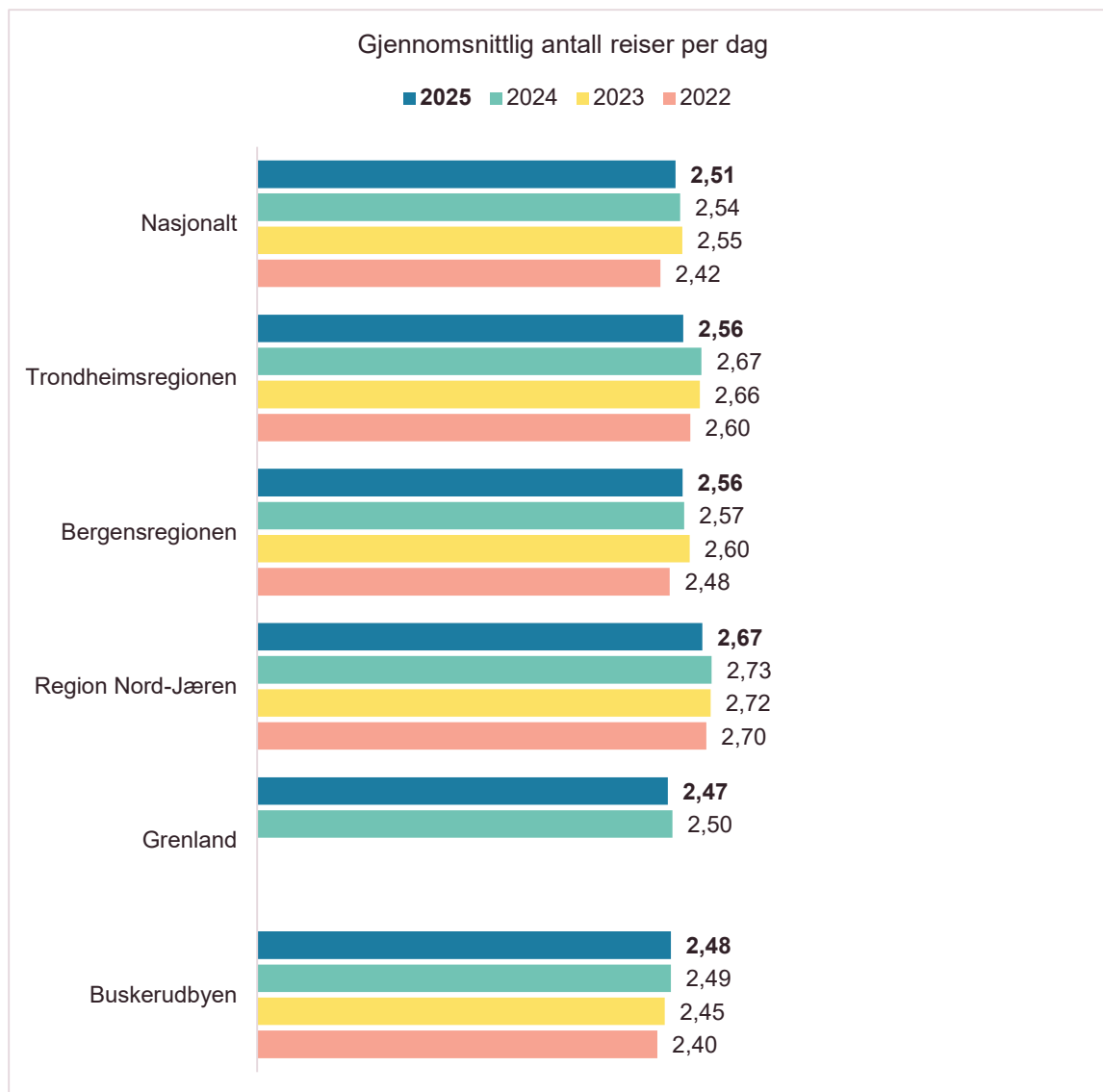


Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

Base n = respondenter

5.2.2 Antall reiser, utvikling over tid

Figur 59: Gjennomsnittlig antall reiser per dag, utvikling over tid, per område

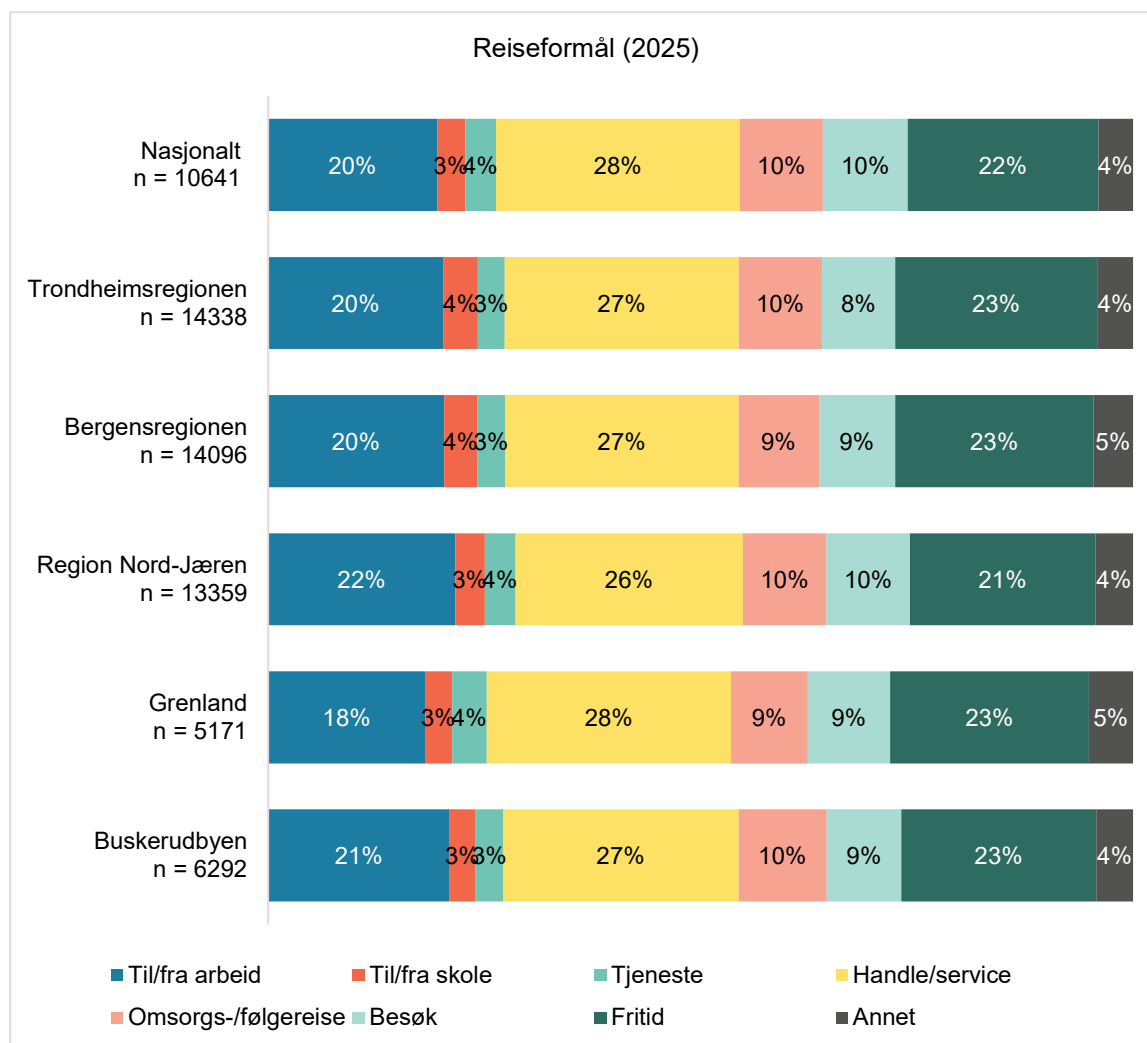


Gjennomsnittlig antall reiser på reisedagen, inkludert respondenter som har null reiser. Korrigert for manglende retur-reiser, som beskrevet i metodenotat.

Base = respondenter

5.2.3 Reisens formål

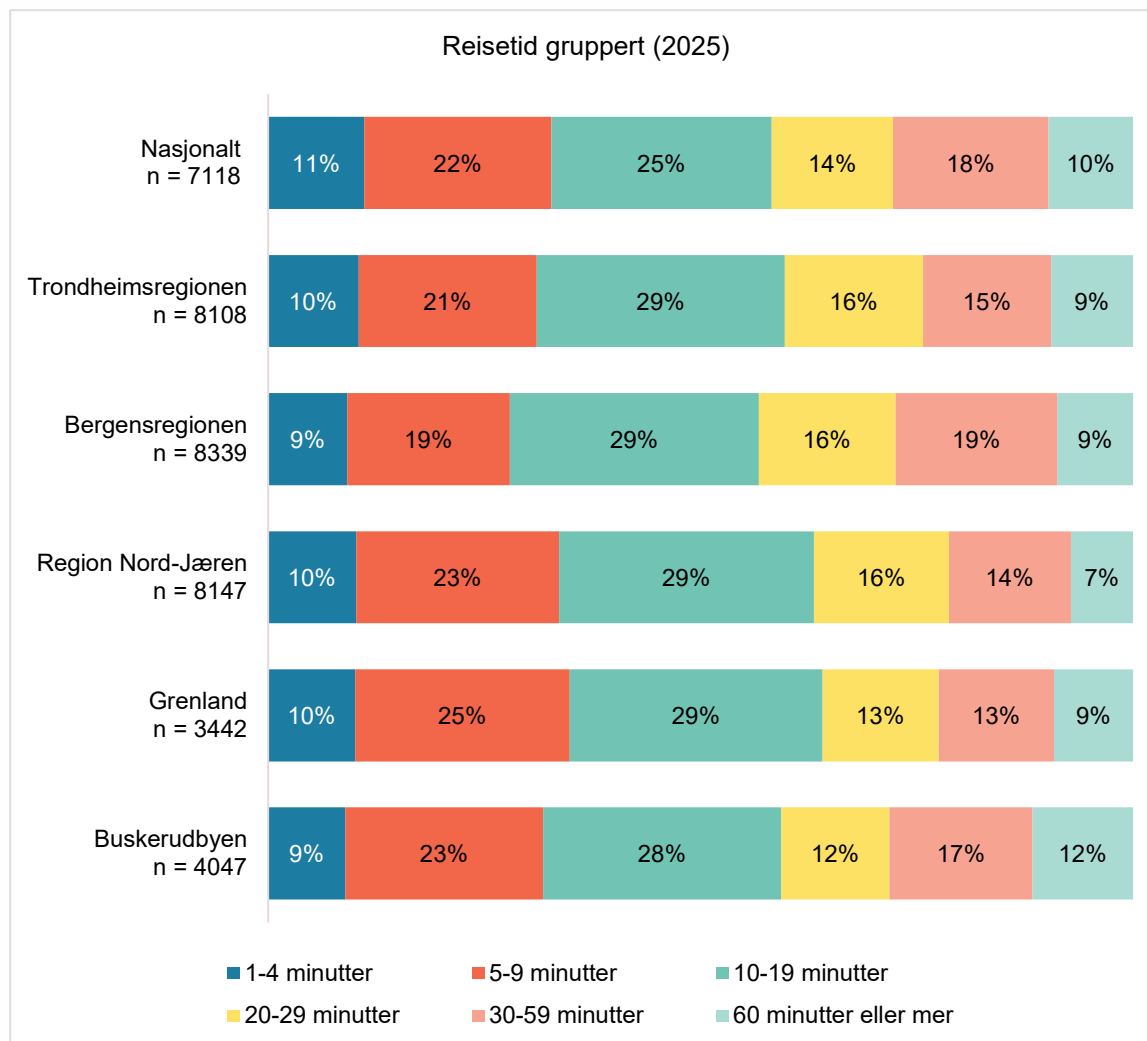
Figur 60: Reiseformål, andeler i prosent av totalt antall reiser (2025)



Spørsmålsstilling: Hvorfor dro du fra <startadresse> første gang i går? / Hvorfor dro du videre?
 Hjemreiser er kodet til reiseformål fra forrige reise (eget spørsmål dersom dagens første reise).
 Base n = reiser

5.2.4 Reisetid, andel av reiser fordelt på tid

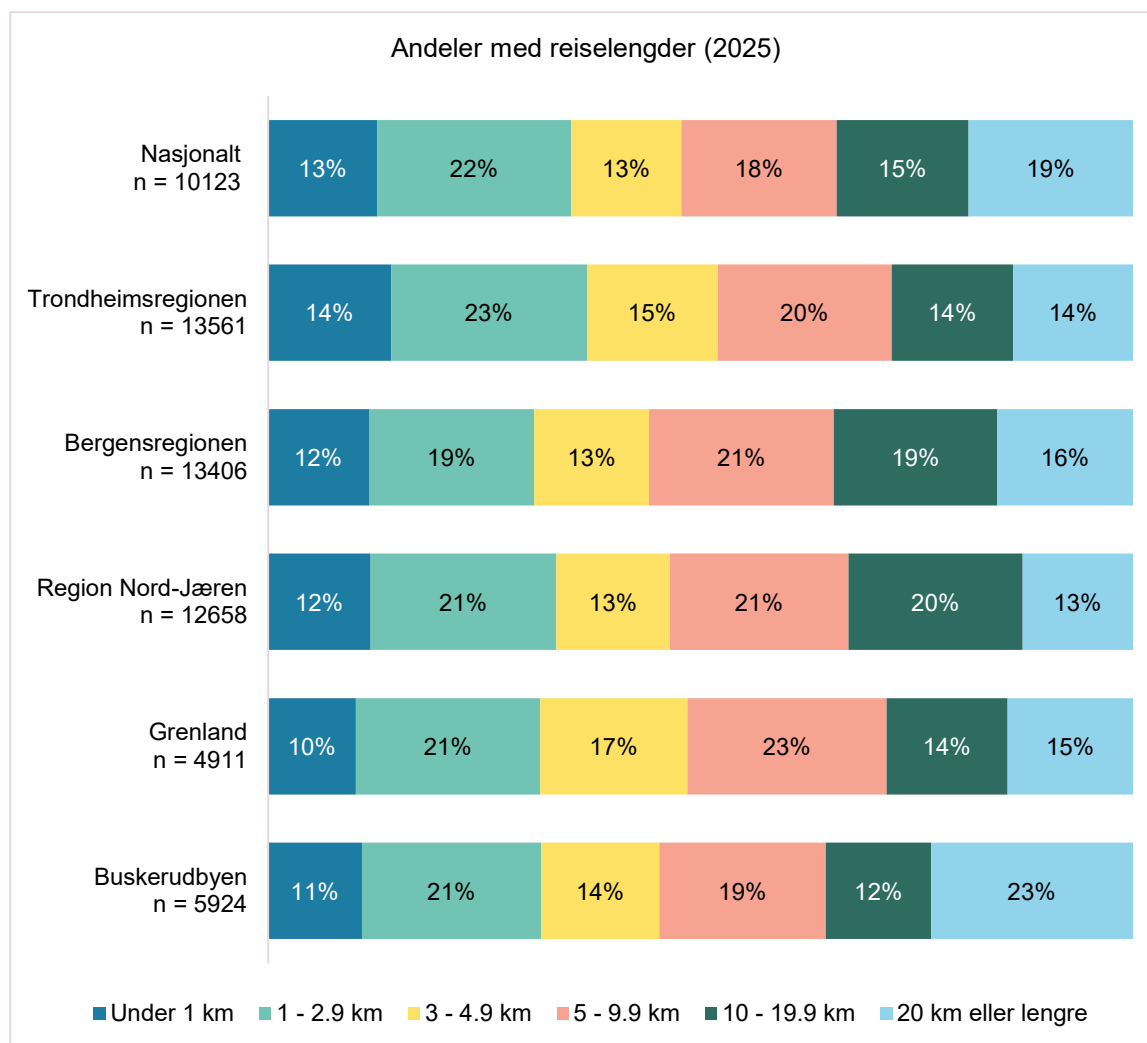
Figur 61: Andel av reiser fordelt på minutter, gruppert (2025)



Spørsmålsstilling: Omtrent hvor lang tid brukte du til <destinasjon>?
Base n = reiser

5.2.5 Reiselengde, andel av reiser fordelt på reiselengde

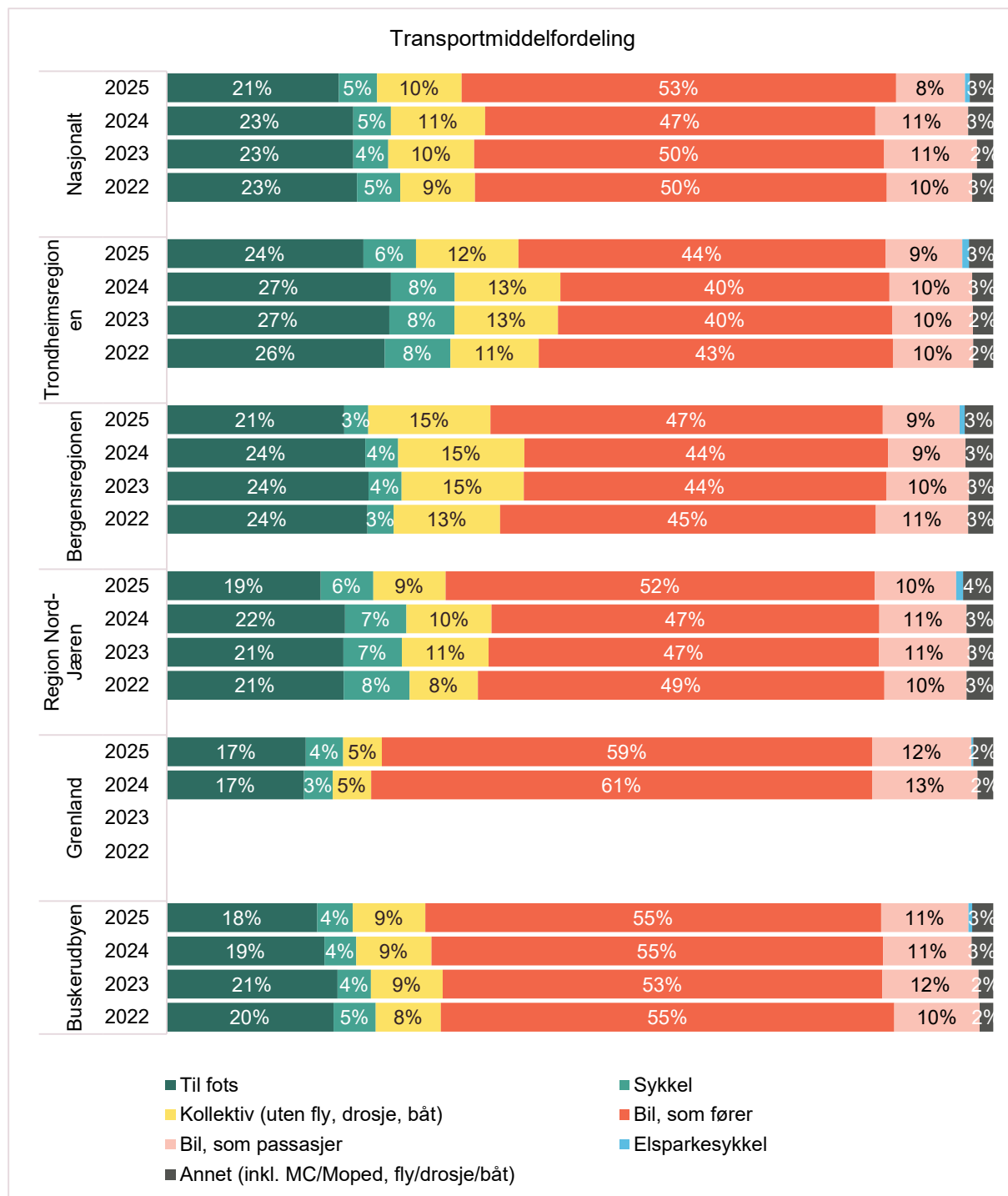
Figur 62: Andel av reiser fordelt på reiselengde i kilometer, gruppert (2025)



Beregnet avstand fra start til destinasjon i Google Maps.
Base n = reiser

5.3.2 Transportmiddelfordeling, utvikling over tid

Figur 64: Transportmiddelfordeling, utvikling over tid



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

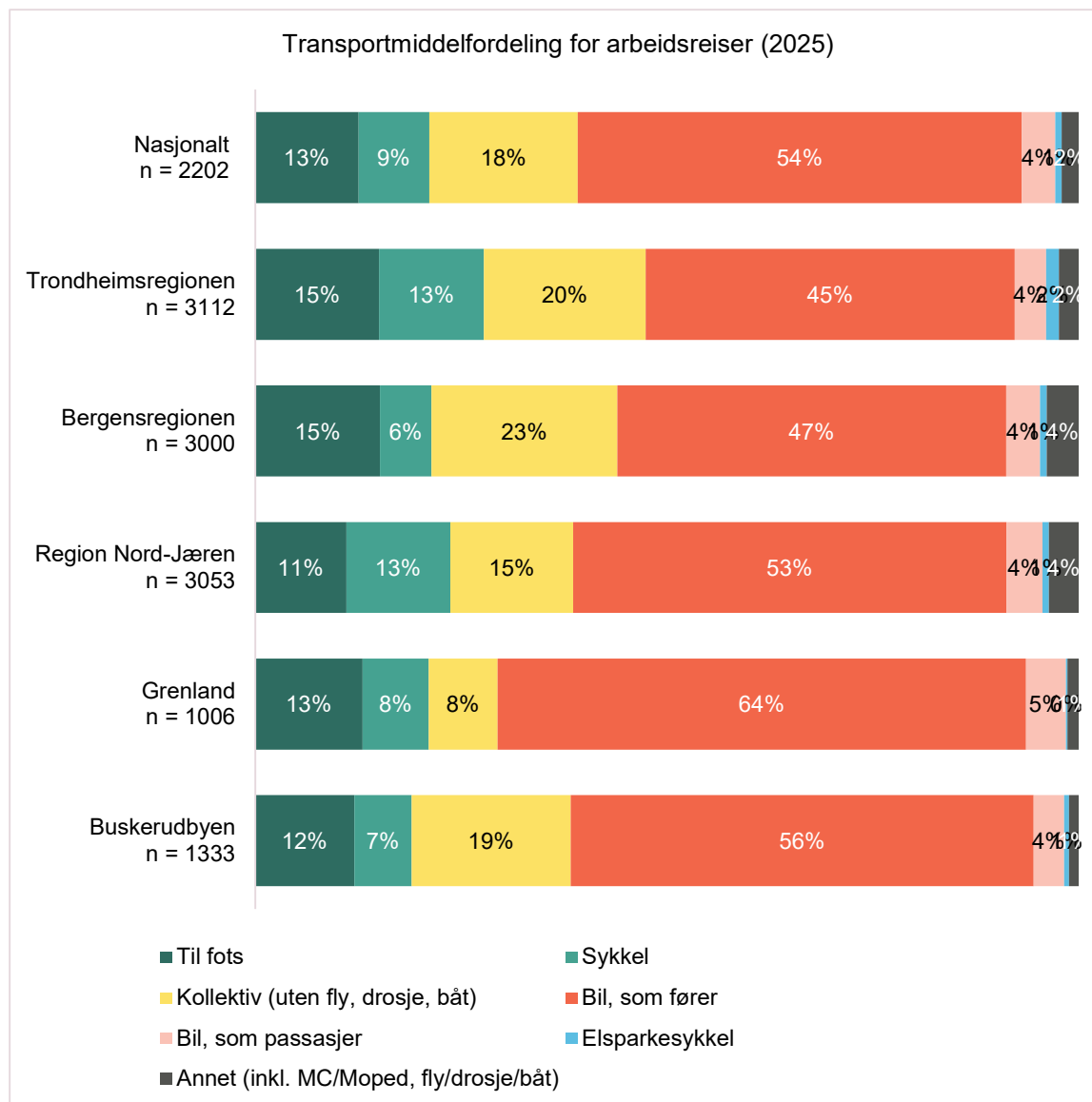
2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser.

5.3.3 Transportmiddelfordeling for ulike reiseformål

Figur 65: Transportmiddelfordeling for reiser til og fra arbeid (2025)



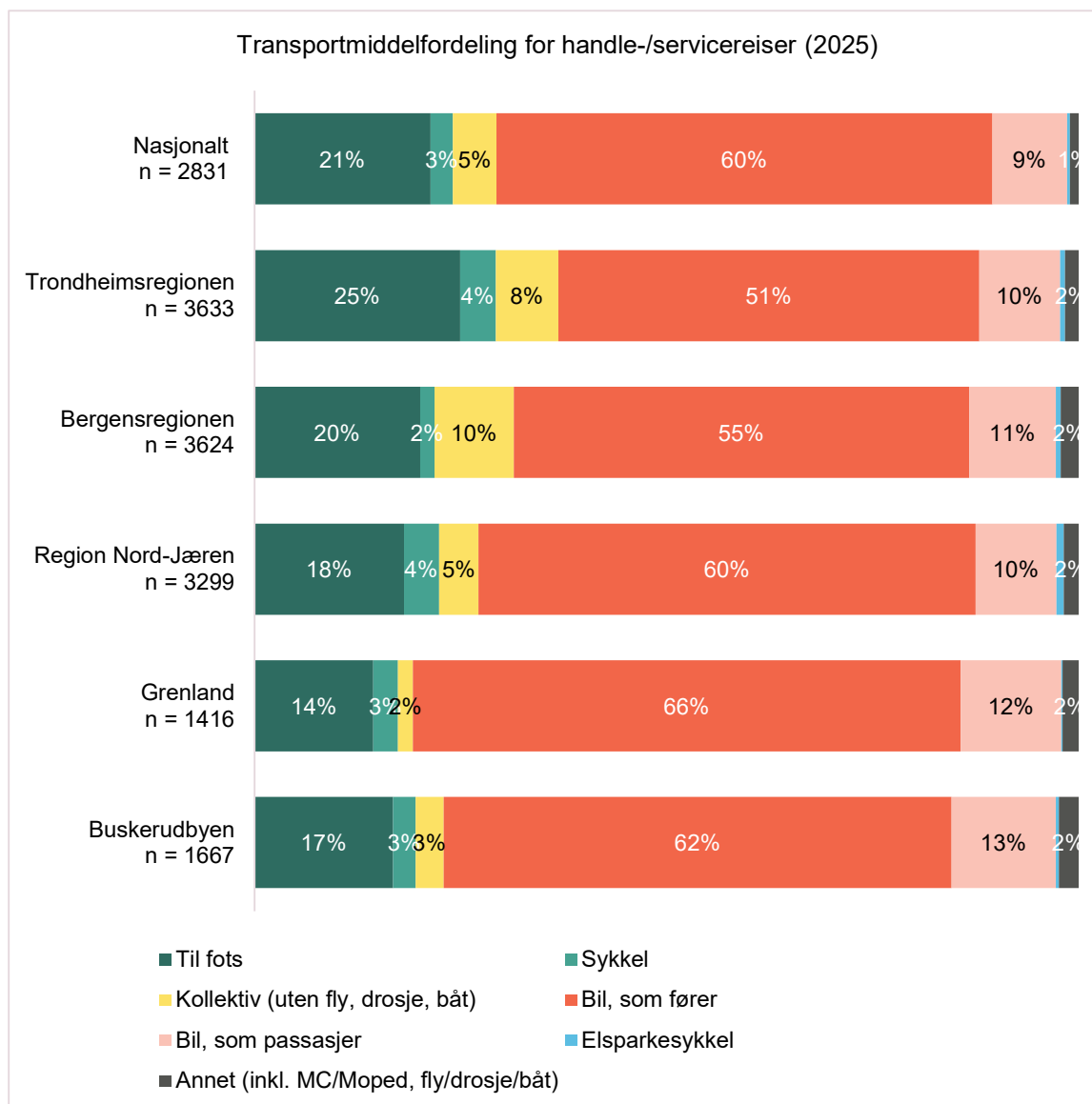
Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser.

Figur 66: Transportmiddelfordeling for handle-/servicereiser (2025)



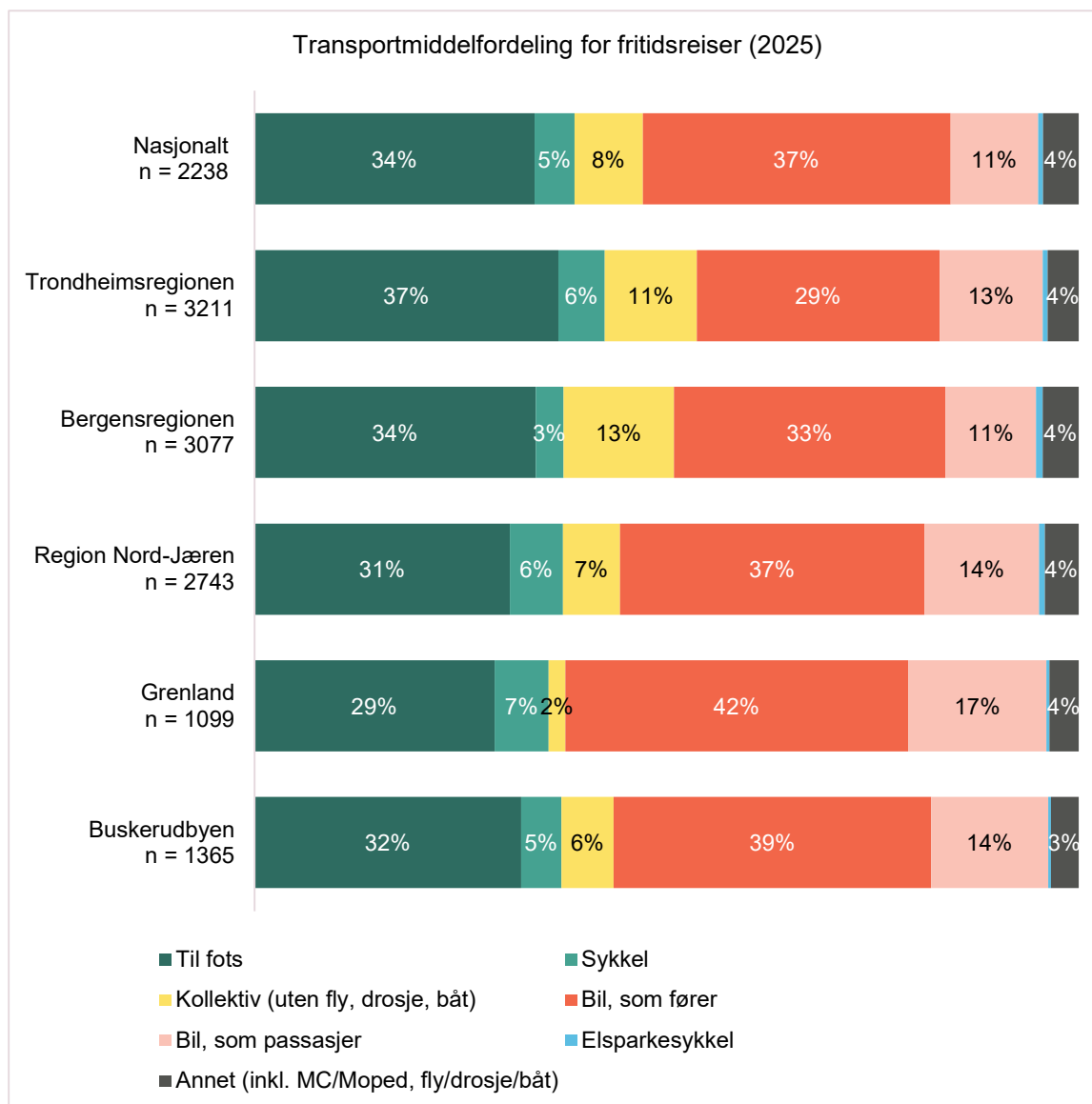
Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser

Figur 67: Transportmiddelfordeling for fritidsreiser (2025)



Avledet fra transportmidler brukt på delreiser.

2025: Hvilket fremkomstmiddel brukte du først? / Brukte du flere fremkomstmidler på vei til <destinasjon>? Velg det neste fremkomstmiddelet du brukte fra listen nedenfor.

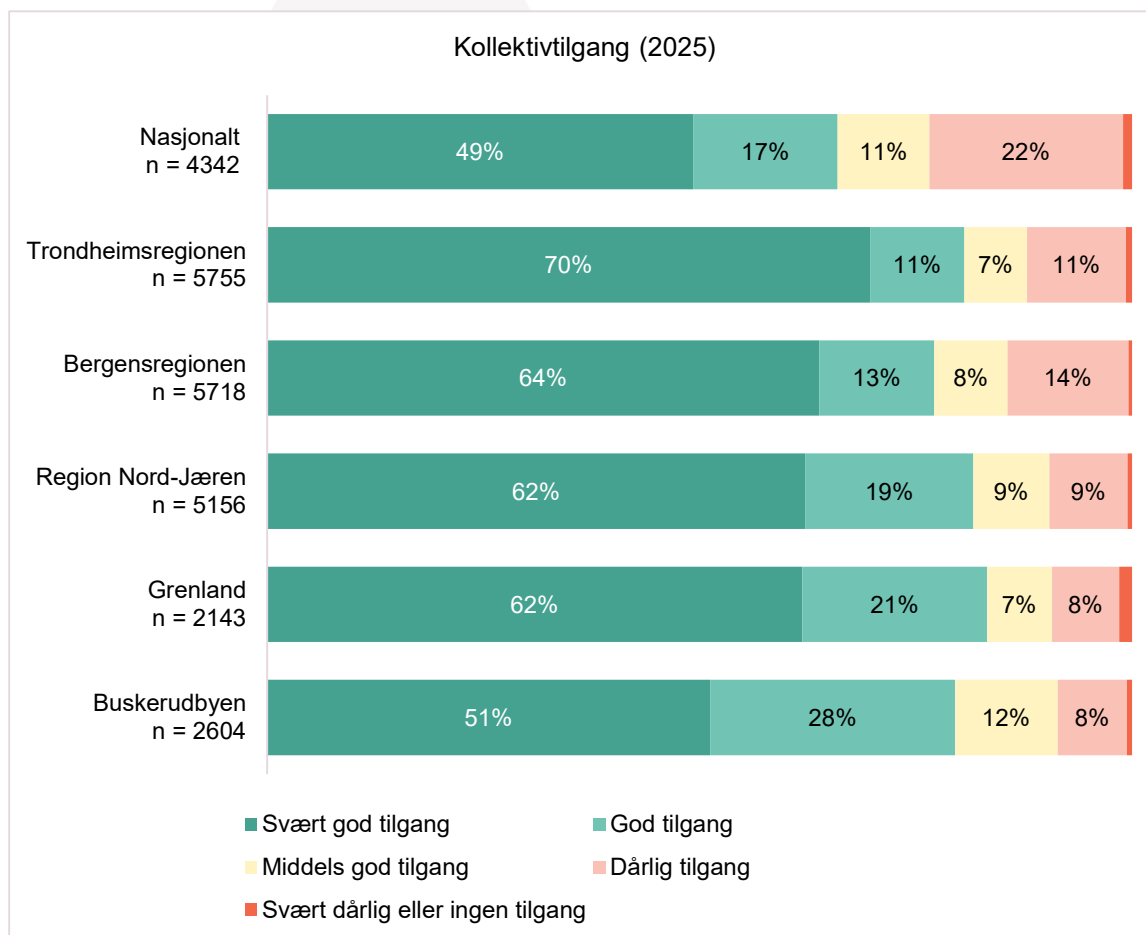
2022-2024: Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen / Hvilket transportmiddel brukte du først på denne reisen? / Hvilket transportmiddel var det neste du brukte på denne reisen? (Elsparkesykkel er ny kategori i 2025)

Fordelingen er basert på det transportmiddelet respondent har reist lengst (i km) på en reise. Base n = reiser

5.4 Kollektivtilgang

Se kapittel 3.4 for beskrivelse av beregningsmetode.

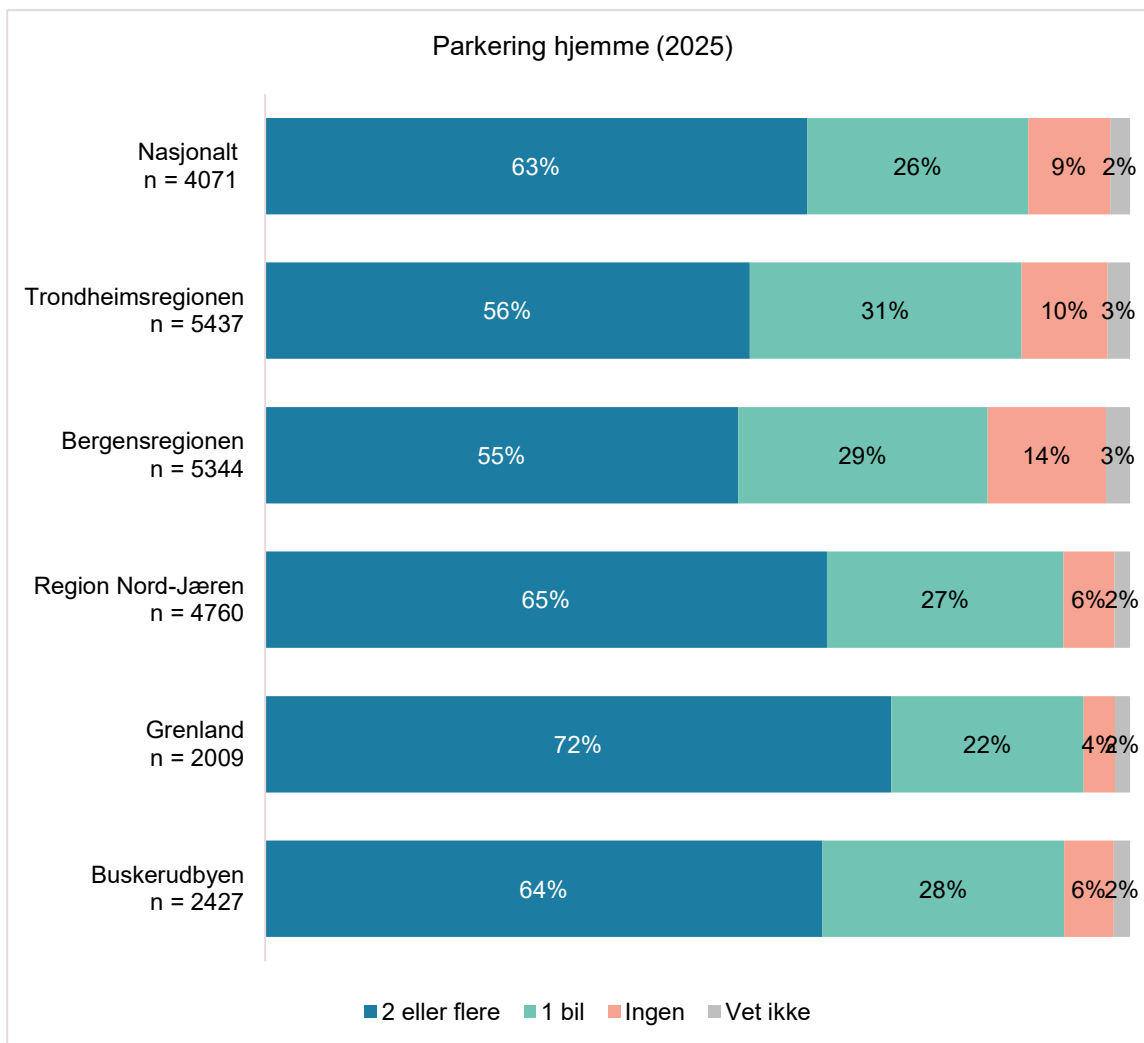
Figur 68: Kollektivtilgang bykommuner (2025)



5.5 Parkering

5.5.1 Parkering hjemme

Figur 69: Andeler med egen parkeringsplass hjemme til en eller flere biler (2025)

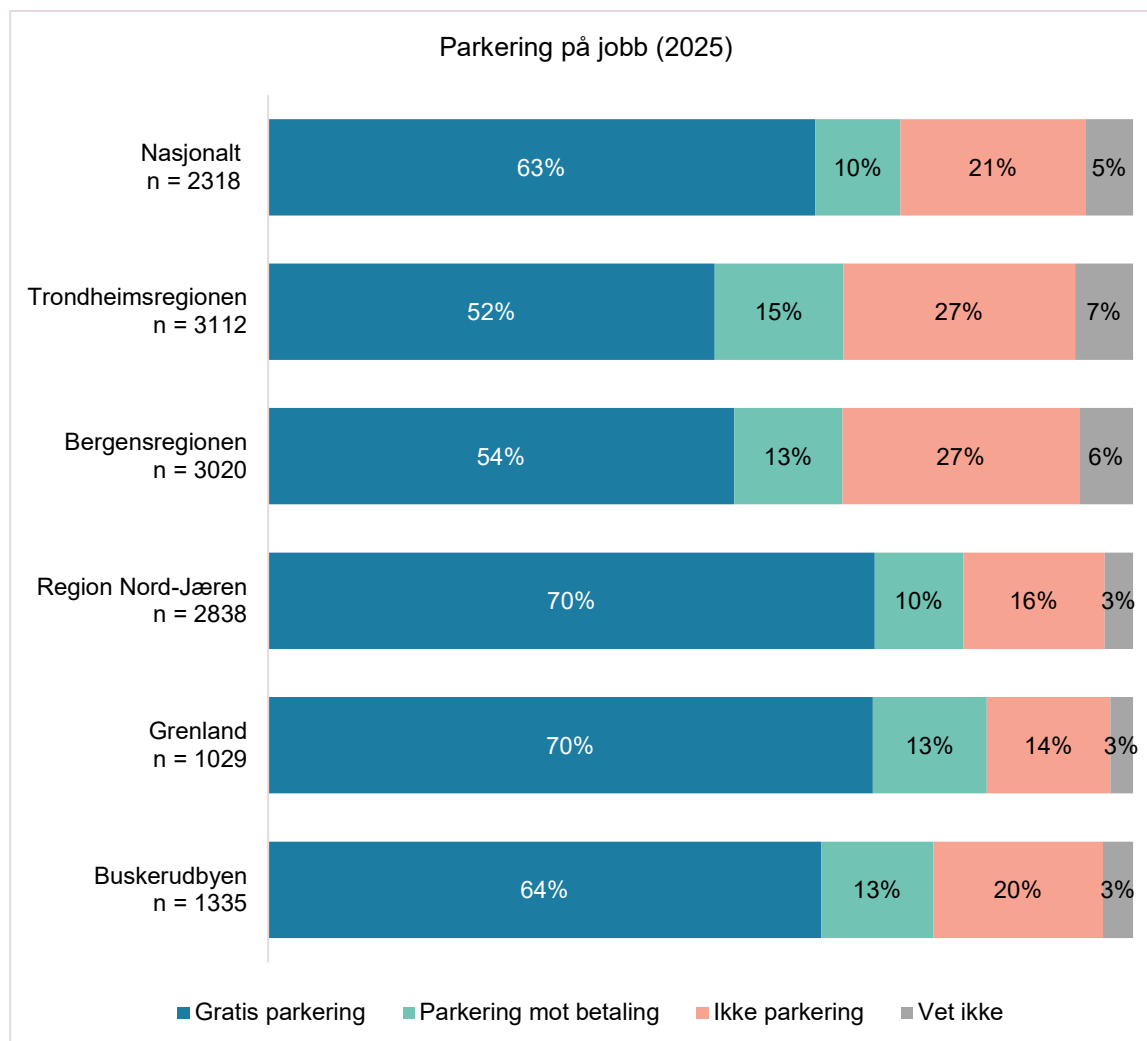


Spørsmålsstilling: Hvor mange biler har du egen parkeringsplass til der du bor? Spørsmålet er stilt til respondenter som er 18 år eller eldre. Gruppert til kategorier vist i figur.

Base n = respondenter

5.5.2 Parkering ved arbeidssted

Figur 70: Parkering ved arbeidssted, gratis eller mot betaling (2025)

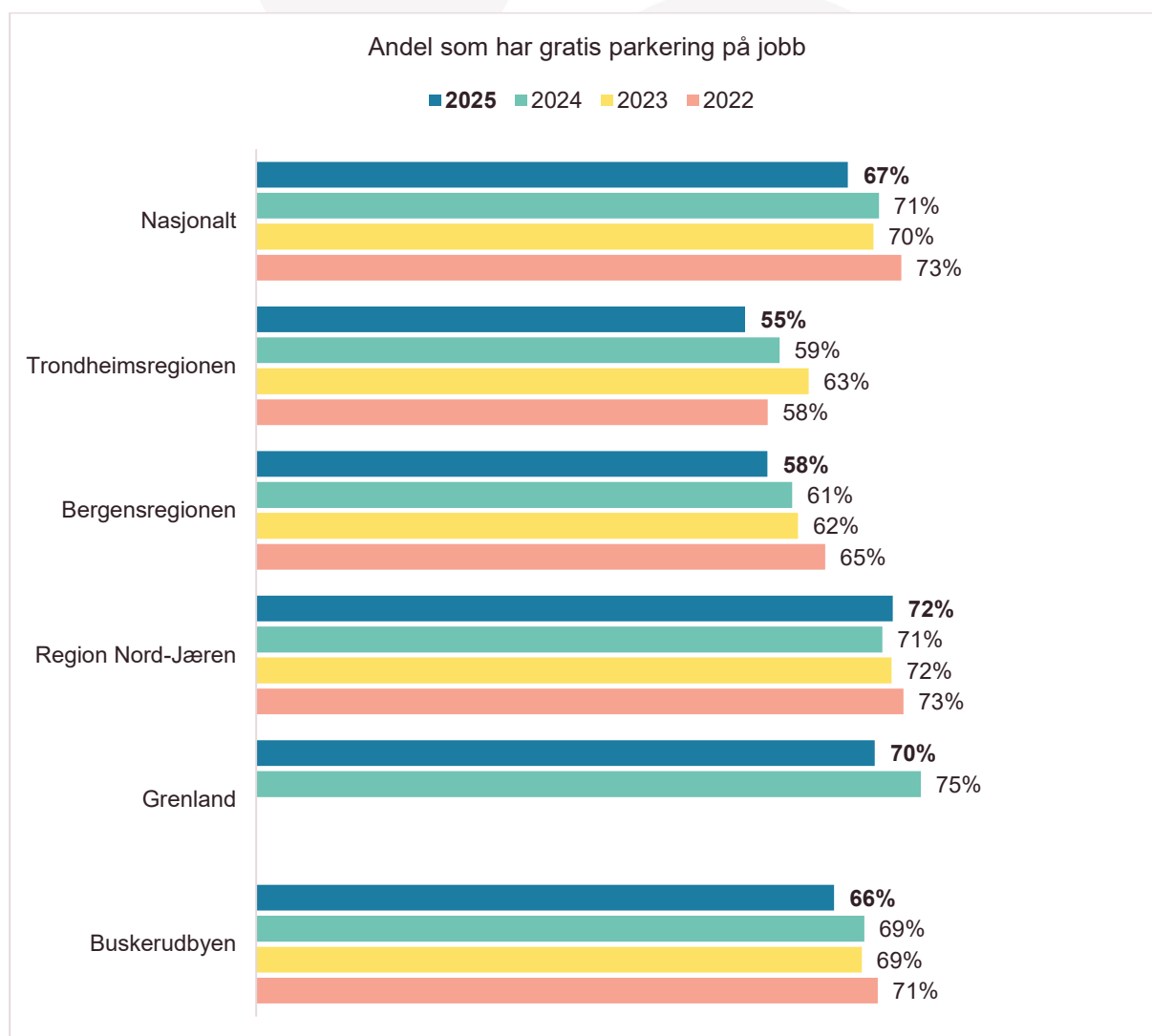


Spørsmålsstilling: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet er stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested.
Base n = respondenter

5.5.3 Gratis parkering ved arbeidssted, utvikling over tid

Spørsmålsstilling og filter på dette spørsmålet er endret fra 2024 til 2025. Frem til 2024 ble spørsmålet stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil. Fra 2025 stilles spørsmålet til alle yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. I tidsserievisningen er 2025-tall filtrert tilsvarende som historiske data, for å gi mest mulig sammenlignbare resultater. Imidlertid er også spørsmålsformuleringen endret fra 2024 til 2025.

Figur 71: Gratis parkering på jobb, utvikling over tid



2022-2024: Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, førerkort og tilgang til bil.

2025: Har din arbeidsgiver parkeringsplass til sine ansatte? / Må du betale for å parkere der? Spørsmålet ble stilt til yrkesaktive med fast oppmøtested, uavhengig av biltilgang. Tallene i tidsserievisningen gjelder for respondenter med biltilgang, for å kunne sammenlignes med tidligere år
Base = respondenter

I



Opinion: