



Opinion:

REISEVANER I DE 7 STØRSTE BYREGIONENE MED TILLEGGSUTVALG 2022

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

Lvert av Opinion 15.11.2023

FORORD

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

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

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Opinion overtok oppdraget om datainnsamling for RVU fra og med april 2020. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU. Som en del av oppdraget ønsket oppdragsgiver en forenklet nøkkelrapport, for de største byregionene med tilleggsutvalg; Oslo/Akershus, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsøregionen. I rapporten inngår også kapittel 11 der det presenteres grafiske resultater for de 4 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 prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven (oskar.kleven@vegvesen.no)

Opinions RVU-team består av:

Julie Opedal, prosjektkoordinator og analytiker (julie@opinion.no)

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

Roar Teige, senior prosjektleder

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

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

Oversikt over kommuner som inngår i regioner med tilleggsutvalg, inkludert i denne rapporten:**Oslo/Akershus**

K-0301 Oslo
 K-3019 Vestby
 K-3020 Nordre Follo
 K-3021 Ås
 K-3022 Frogn
 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
 K-3031 Nittedal
 K-3032 Gjerdrum
 K-3033 Ullensaker
 K-3034 Nes
 K-3035 Eidsvoll
 K-3036 Nannestad
 K-3037 Hurdal

Bergensregionen

K-4601 Bergen
 K-4621 Voss
 K-4623 Samnanger
 K-4624 Bjørnafjorden
 K-4632 Austrheim
 K-4626 Øygarden
 K-4627 Askøy
 K-4628 Vaksdal
 K-4630 Osterøy
 K-4631 Alver

Trondheimsregionen

K-5001 Trondheim
 K-5027 Midtre Gauldal
 K-5028 Melhus
 K-5029 Skaun
 K-5031 Malvik
 K-5035 Stjørdal
 K-5054 Indre Fosen
 K-5059 Orkland

Nord-Jæren

K-1103 Stavanger
 K-1108 Sandnes
 K-1119 Hå
 K-1120 Klepp
 K-1121 Time
 K-1122 Gjesdal
 K-1124 Sola
 K-1127 Randaberg
 K-1130 Strand

Buskerudbyen

K-3005 Drammen
 K-3006 Kongsberg
 K-3048 Øvre Eiker
 K-3049 Lier

Nedre Glomma

K-3003 Sarpsborg
 K-3004 Fredrikstad

Tromsøregionen

K-5401 Tromsø

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 11 for resultater fra byvekstavtaler (BVA))

Oslo/Akershus	Bergensområdet	Nord-Jæren BVA
K-0301 Oslo	K-4601 Bergen	K-1103 Stavanger
K-3019 Vestby	K-4624 Bjørnafjorden	K-1108 Sandnes
K-3020 Nordre Follo	K-4626 Øygarden	K-1124 Sola
K-3021 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	Trondheimsområdet	
K-3030 Lillestrøm	K-5001 Trondheim	
K-3031 Nittedal	K-5028 Melhus	
K-3032 Gjerdrum	K-5031 Malvik	
K-3033 Ullensaker	K-5035 Stjørdal	
K-3034 Nes		
K-3035 Eidsvoll		
K-3036 Nannestad		
K-3037 Hurdal		

For ordens skyld så nevner vi at **byvekstavtaleområdet** Oslo/Akershus, er identisk med **tilleggsutvalgsregionen** Oslo/Akershus

For resterende byvekstavtaleområder inngår færre kommuner enn i tilleggsutvalgsregionene

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.

INNHOOLD

Forord	1
Bilderegister	5
Tabellregister	7
Oppsummering	8
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	12
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	14
Intervjuopplegg	14
Spørreskjema	16
Stedfesting, reisetid og -avstand	17
Datagrunnlag og utvalg	18
Respons og vekting	21
Presentasjon av resultater i denne rapporten	22
Kapittel 4: Tilgang til bil og andre transportmidler	23
Andel med førerkort	23
Andel som eier/disponerer bil	25
Antall biler husholdningen disponerer	27
Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen	28
Andre transportmidler man eier/disponerer	30
Kapittel 5: Tilgang til parkeringsplass	31
Tilgang til parkeringsplass nær bolig	31
Avstand til parkeringsplass	33
Kapittel 6: Tilgang til kollektivtilbud	34
Vurdering av tilgang til kollektivtilbudet	34
Kapittel 7: Bevegelsesutfordringer	35
Andel med bevegelsesutfordringer	35
Hvilke transportmidler man har utfordringer med	37
Kapittel 8: Daglige reiser	38
Antall daglige reiser	38

Kapittel 9: Transportmiddelbruk	40
<hr/>	
Kapittel 10: Ulike reiseformål	43
Reiser til/fra arbeid.....	43
Til/fra skole	46
Tjenestereiser	49
Handle- og servicereiser.....	52
Omsorgs- og følgereiser	55
Besøksreiser	58
Fritidsreiser	61
<hr/>	
Kapittel 11: Byvekstvtaleområdene	64
<hr/>	
Oslo/Akershus BVA	68
<hr/>	
Bergensområdet BVA	75
<hr/>	
Trondheimsområdet BVA	82
<hr/>	
Nord-Jæren BVA	89
<hr/>	

BILDEREGISTER

<i>Figur 1: Eksempel reiseregistrering.....</i>	13
<i>Figur 2: Andel med førerkort for bil.....</i>	23
<i>Figur 3: Andel med førerkort for bil - utvikling</i>	24
<i>Figur 4: Eier eller disponerer bil.....</i>	25
<i>Figur 5: Andel som eier/disponerer bil (2018-2022).....</i>	26
<i>Figur 6: Antall biler i husholdningen</i>	27
<i>Figur 7: Tilgang til egen bil på reisedagen</i>	28
<i>Figur 8: Tilgang til bil hele dagen - utvikling</i>	29
<i>Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler i tillegg til bil.....</i>	30
<i>Figur 10: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig.....</i>	31
<i>Figur 11: Tilgang til parkeringsplass - utvikling</i>	32
<i>Figur 12: Avstand til parkeringen fra boligen.....</i>	33
<i>Figur 13: Tilgang til kollektivtransport.....</i>	34
<i>Figur 14: Andel med bevegelsesutfordringer</i>	35
<i>Figur 15: Andel som har bevegelsesproblemer - utvikling</i>	36
<i>Figur 16: Transportmidler som gir utfordringer (blant de som har bevegelsesproblemer).....</i>	37
<i>Figur 17: Antall daglige reiser.....</i>	38
<i>Figur 18: Antall daglige reiser (snitt) - utvikling</i>	39
<i>Figur 19: Transportmiddelfordeling</i>	40
<i>Figur 20: Reiselengde i km.....</i>	42
<i>Figur 21: Hovedtransportmiddel til/fra arbeid</i>	43

Figur 22: Reiselengde i strekning til/fra arbeid	44
Figur 23: Reiselengde i tid til/fra arbeid	45
Figur 24: Hovedtransportmiddel til/fra skole	46
Figur 25: Reiselengde i strekning til/fra skole	47
Figur 26: Reiselengde i tid til/fra skole	48
Figur 27: Hovedtransportmiddel ved tjenestereiser	49
Figur 28: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser	50
Figur 29: Reiselengde i tid ved tjenestereiser	51
Figur 30: Hovedtransportmiddel ved handle-/servicereiser	52
Figur 31: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser	53
Figur 32: Reiselengde i tid ved handle-/servicereiser	54
Figur 33: Hovedtransportmiddel ved omsorgs-/følgereiser	55
Figur 34: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser	56
Figur 35: Reiselengde i tid ved omsorgs-/følgereiser	57
Figur 36: Hovedtransportmiddel ved besøksreiser	58
Figur 37: Reiselengde i strekning ved besøksreiser	59
Figur 38: Reiselengde i tid ved besøksreiser	60
Figur 39: Hovedtransportmiddel ved fritidsreiser	61
Figur 40: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser	62
Figur 41: Reiselengde i tid ved fritidsreiser	63
Figur 42: Andel med førerkort nasjonalt og byvekstavtaler 2022	65
Figur 43: Biltilgang nasjonalt og byvekstavtaler 2022	65
Figur 44: Tilgang til parkeringsplass ved bosted nasjonalt og byvekstavtaler 2022	66
Figur 45: Tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplass nasjonalt og byvekstavtaler 2022	66
Figur 46: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb nasjonalt og byvekstavtaler 2022	66
Figur 47: Antall daglige reiser nasjonalt og byvekstavtaler 2022	67
Figur 48: Transportmiddelfordeling hovedtransportmiddel nasjonalt og byvekstavtaler 2022	67
Figur 49: Andel med førerkort 2022	68
Figur 50: Andel med førerkort 2019-2022 Oslo/Akershus BVA	68
Figur 51: Andel som eier/disponerer bil 2022	69
Figur 52: Andel som eier/disponerer bil 2019-2022 Oslo/Akershus BVA	69
Figur 53: Parkeringsplass ved bolig 2022	70
Figur 54: Andel med parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Oslo/Akershus BVA	70
Figur 55: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022	71
Figur 56: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2019-2022 Oslo/Akershus BVA	71
Figur 57: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022	72
Figur 58: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019-2022 Oslo/Akershus BVA	72
Figur 59: Antall daglige reiser 2022	73
Figur 60: Antall daglige reiser 2019-2022 Oslo/Akershus BVA	73
Figur 61: Transportmiddelfordeling 2022	74
Figur 62: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Oslo/Akershus BVA	74
Figur 63: Andel med førerkort 2022	75
Figur 64: Andel med førerkort 2019-2022 Bergensområdet BVA	75
Figur 65: Andel som eier/disponerer bil 2022	76
Figur 66: Andel som eier/disponerer bil 2019 – 2022 Bergensområdet BVA	76
Figur 67: Parkeringsplass ved bolig 2022	77
Figur 68: Parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Bergensområdet BVA	77
Figur 69: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022	78
Figur 70: Parkeringsplass ved arbeidsplass Bergensområdet BVA	78
Figur 71: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022	79

Figur 72: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019-2022 Bergensområdet BVA	79
Figur 73: Antall daglige reiser 2022	80
Figur 74: Antall daglige reiser 2019-2022 Bergensområdet BVA	80
Figur 75: Transportmiddelfordeling 2022	81
Figur 76: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Bergensområdet BVA	81
Figur 77: Andel med førerkort 2022	82
Figur 78: Andel med førerkort 2019-2022 Trondheimsområdet BVA	82
Figur 79: Andel som eier/disponerer bil 2022	83
Figur 80: Andel som eier/disponerer bil 2019 – 2022 Trondheimsområdet BVA	83
Figur 81: Parkeringsplass ved bolig 2022	84
Figur 82: Parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Trondheimsområdet BVA	84
Figur 83: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022	85
Figur 84: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2019 – 2022 Trondheimsområdet BVA	85
Figur 85: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022	86
Figur 86: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019-2022 Trondheimsområdet BVA	86
Figur 87: Transportmiddelfordeling 2022	87
Figur 88: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Trondheimsområdet BVA	87
Figur 89: Antall daglige reiser 2022	88
Figur 90: Antall daglige reiser 2019-2022 Trondheimsområdet BVA	88
Figur 91: Andel med førerkort 2022	89
Figur 92: Andel med førerkort 2019-2022 Nord-Jæren BVA	89
Figur 93: Andel som eier/disponerer bil 2022	90
Figur 94: Figur 64: Andel som eier/disponerer bil 2019 – 2022 Nord-Jæren BVA	90
Figur 95: Parkeringsplass ved bolig 2022	91
Figur 96: Parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Nord-Jæren BVA	91
Figur 97: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022	92
Figur 98: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2019-2022 Nord-Jæren BVA	92
Figur 99: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022	93
Figur 100: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019 – 2022 Nord-Jæren BVA	93
Figur 101: Transportmiddelfordeling 2022	94
Figur 102: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Nord-Jæren BVA	94
Figur 103: Antall daglige reiser 2022	95
Figur 104: Antall daglige reiser 2019-2022 Nord-Jæren BVA	95

TABELLREGISTER

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkretsnivå	17
Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2022	18
Tabell 3 Utvalg og utvalgsfordeling byregioner	19
Tabell 4: Transportmiddelfordeling per kollektivtrafikktype	41
Tabell 5: Hovedtransportmiddel til/fra arbeid – kollektivtransport	43
Tabell 6: Hovedtransportmiddel ved fritidsreiser – kollektivtransport	61

OPPSUMMERING

Tilgang til bil og andre personlige transportmidler

ANDEL MED FØRERKORT

- 90 prosent av befolkningen i Norge som er 18 år eller eldre oppgir at de har førerkort for bil. Den laveste andelen finner vi i Oslo/Akershus. 86 prosent oppgir her at de har førerkort for bil, etterfulgt av Bergensregionen og Tromsregionen, begge med 89 prosent.

ANDEL SOM EIER/DISPONERER BIL

- På landsbasis oppgir 84 prosent av de som er myndige at de enten eier eller disponerer bil. Den høyeste andelen av eierskap eller disponering finner vi blant personer i Buskerudbyen, Nord-Jæren og Nedre Glomma med hhv. 89, 88 og 88 prosent. Det er minst bilhold i Oslo/Akershus, der 76 prosent oppgir at de eier eller disponerer bil. Det er en reduksjon fra 2021 til 2022 i bilhold i alle regioner. Tromsøregionen er regionen som viser størst reduksjon fra foregående år, fra 85 prosent i 2021 til 81 prosent i 2022.

ANTALL BILER HUSHOLDNINGEN DISPONERER

- På landsbasis oppgir 42 prosent at egen husholdning disponerer 1 bil. 33 prosent har 2 biler, mens 9 prosent har minst 3 biler. 16 prosent av de spurte oppgir at husstanden ikke har noen biler. 24 prosent av de som er bosatt i Oslo/Akershus oppgir i størst grad at deres husstand ikke disponerer noen bil.

TILGANG TIL Å BRUKE BIL TIL EGEN KJØRING PÅ REISEDAGEN

- På landsbasis oppgir 86 prosent at de hadde tilgang til å benytte seg av bil på reisedagen, mens 8 prosent opplyser at de hadde det deler av dagen. Spørsmålet ble stilt til befolkningen som er 18 år eller eldre. Det er lite spredning blant resultatene mellom de ulike regionene, og ingen av dem peker seg betydelig ut fra resten. I 2022 faller tilgangen i alle regioner. Det er størst reduksjon i Oslo/Akershus og Tromsø på hhv. 6 og 5 prosentpoeng.

ANDRE TRANSPORTMIDLER MAN EIER/DISPONERER

- På spørsmål om hvilke andre transportmidler man eier eller disponerer, er det en gjennomgående overvekt av å oppgi vanlig sykkel i brukbar stand. Mellom 6 og 7 av 10 opplyser at de har dette. Unntaket er Bergensregionen, der 52 prosent oppgir det samme.

Tilgang til parkeringsplass

TILGANG TIL PARKERINGSPLASS NÆR BOLIG

- De aller fleste har tilgang til parkeringsplass i nærheten av egen bolig. I alle regionene oppgir minst 9 av 10 at de har dette. De som er bosatt i Oslo/Akershus har sammen med Bergensregionen en noe mindre grad av tilgang sammenlignet med øvrige regioner.

AVSTAND TIL PARKERINGSPLASS

- På spørsmål om hvor langt parkeringsplassen ligger fra boligen er det en gjennomgående overvekt i alle regioner at avstanden er under 50 meter. I Oslo/Akershus oppgir 84 prosent dette, som er lavest andel sammenlignet med de øvrige regionene.

Tilgang til kollektivtilbud

VURDERING AV TILGANG TIL KOLLEKTIVTILBUDET

- På landsbasis oppgir 53 prosent at det er svært god eller god tilgang til kollektivtilbudet der man bor. 82 prosent av de spurte i Tromsø oppgir svært god eller god tilgang. Det er høyest i landet, etterfulgt av Oslo/Akershus der 80 prosent oppgir god eller svært god tilgang. Bergensregionen, Trondheimsregionen og Nord-Jæren ligger relativt jevnt med om lag 70 prosent som mener at tilgangen er god eller svært god. Den laveste oppslutningen finner vi i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 49 og 41 prosent.

Bevegelsesutfordringer

ANDEL MED BEVEGELSESFORDRINGER

- 1 av 10 oppgir på landsbasis at de har noen fysiske problemer som begrenser deres mulighet med tanke på transportmuligheter. Andelen med slike fysiske problemer ligger relativt jevnt blant de ulike regionene, og det er ingen enkeltregioner som skiller seg nevneverdig fra resten.

HVILKE TRANSPORTMIDLER MAN HAR UTFORDRINGER MED

- Blant de med bevegelsesutfordringer, er det gjennomgående flest som oppgir at det er problematisk å gå etterfulgt av å sykle, hhv. 74 og 53 prosent. Om lag 3 av 10 sier at det er vanskelig å reise med andre kollektivtransportmidler. 1 av 5 oppgir at det er vanskelig å kjøre

bil selv og å reise med fly, mens i underkant av 1 av 10 synes det er utfordrende å være passasjer i bil. Det er generelt lite variasjon mellom de ulike regionene.

Daglige reiser

ANTALL DAGLIGE REISER

- De ulike regionene viser relativt likt mønster i antall reiser som blir foretatt i løpet av en dag. For alle regioner er det en gjennomgående overvekt av å gjøre mellom 1 og 2 reiser daglig. I 2022 er det generelt få endringer fra 2021 når det kommer til gjennomsnitt av daglige reiser. De er størst endring i Nedre Glomma, som har en reduksjon fra 2,5 til 2,3 reiser siste år.

Transportmiddelbruk

TRANSPORTMIDLER SOM BENYTTES

- For alle regionene er det gjennomgående at bil som fører er det transportmiddelet som i størst grad ble benyttet. Den laveste andelen bilførere finner vi blant de som er bosatt i Oslo/Akershus med 36 prosent. Den høyeste andelen på 60 prosent finner vi blant de som er bosatt i Nedre Glomma. De som bor i Oslo/Akershus, oppgir i størst grad å gå til fots (29 prosent). Å reise i bil som passasjer og bruke sykkel er transportmåtene som i minst grad har variasjon mellom de ulike regionene.

Ulike reiseformål

REISER TIL/FRA ARBEID

- Bil som fører er den transportmåten som i størst grad benyttes i forbindelse med reiser til og fra arbeid. På landsbasis oppgir 58 prosent dette. Den høyeste andelen finner vi i Nedre Glomma med 66 prosent. Lavest andel finner vi i Oslo/Akershus med 38 prosent.

TIL/FRA SKOLE

- Kollektivtransport er det som brukes mest i forbindelse med reiser til og fra skole etterfulgt av å gå. Andelen som reiser kollektivt, er størst i Bergensregionen på 51 prosent og lavest i Nedre Glomma og på Nord-Jæren på hhv. 31 og 32 prosent. For gange er det relativt liten spredning blant de ulike regionene.

TJENESTEREISER

- I størst grad kjører man bil selv ved tjenestereiser. Det er generelt lite variasjon i bruk av ulike transportmidler ved tjenestereiser blant de ulike regionene. Det er minst bilbruk blant de som bor i Oslo/Akershus (41 prosent), men det er fremdeles hyppigste brukte transportmiddel for tjenestereiser. Samtidig er det også høyest andel bruk av kollektivtransport på 28 prosent, sammenlignet med øvrige regioner.

HANDLE- OG SERVICEREISER

- I befolkningen oppgir 60 prosent at de kjører bil selv ved handle og servicereiser. 19 prosent oppgir gange, som utgjør den nest høyeste andelen. Oslo/Akershus oppgir størst grad av gange med 31 prosent, og minst grad av bil som fører med 45 prosent. Bruk av øvrige transportmidler er relativt jevnt fordelt blant de ulike regionene.

OMSORG- OG FØLGEREISER

- For omsorgs- og følgereiser er det reisemetoden bil som fører som peker seg ut i alle regioner. Andelen er noe lavere i Oslo/Akershus med 63 prosent enn øvrige steder. Oslo/Akershus oppgir videre i større grad å benytte bena enn i andre regioner.

BESØKSREISER

- Det er gjennomgående flest som oppgir at de benytter seg av reisemåten bil som sjåfør når de skal gjennomføre besøkreiser. Andelen er minst i Oslo/Akershus og Tromsø med hhv. 40 og 42 prosent og størst i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 58 og 62 prosent.

FRITIDSREISER

- Transportmiddelet som i størst grad blir brukt ved fritidsreiser er gange, etterfulgt av bil som fører. Det er generelt lite variasjon i svarmønster mellom de ulike regionene. De som er bosatt i Nedre Glomma oppgir i minst grad å gå og i størst grad å kjøre bil selv.

KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985, og siden den gang er den gjennomført i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/2014, 2016-19, 2020, 2021 og 2022.

Datainnsamling for 2023 gjennomføres nå kontinuerlig gjennom hele året.

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

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2022 og 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.

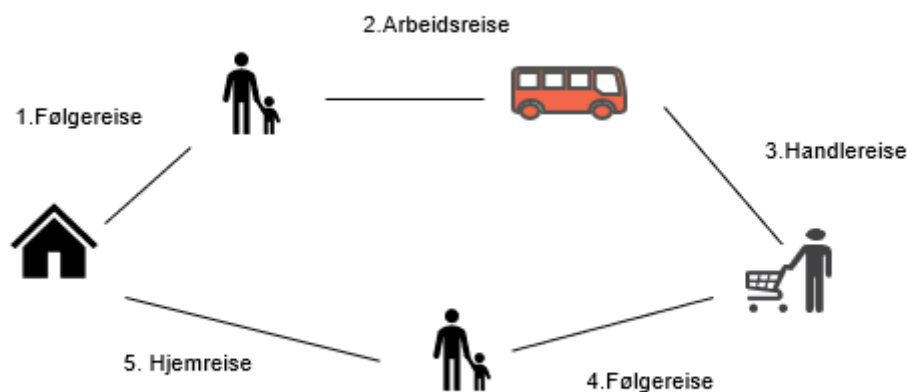
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

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 RVU: En følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen).

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

KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For detaljer henvises det til dokumentasjonsnotat, levert fra Opinion sammen med datasett for 2022.

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

Ønsket om rask oppstart medførte også at en da valgte å starte opp med å gjennomføre RVU (fra og med april 2020) kun som telefonintervju (CATI) der utvalget ble trukket representativt fra Data Factory

AS sin database for markeds- og meningsmåling. Disse leverer oppdatert utvalgsdatabase én gang per uke. Databasen er bygd opp av Matrikkelen (Norsk Eiendomsregister), samt data fra alle de norske teleoperatørene, Brønnøysundregistrene og andre relevante kilder.

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

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

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

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

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

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

I 2022 har med andre ord 80 % av intervjuene vært gjennomført som selvutfylling på web og 20 % 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.

Spørreskjema

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

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

1. Bosted
 - Bekrefte stedfesting for bosted, også evt. sekundært bosted
2. Transportmidler
 - Førerkort og tilgang til bil
 - Eieforhold bil med årsmodell, biltype og energibærer
 - Antall biler i husholdningen
 - Lademuligheter for elbil
 - Tilgang til sykkel, moped, MC
3. Arbeid/yrke
 - Yrkesstatus, arbeidsforhold
 - Stedfesting av arbeidsplass for arbeidstakere med fast oppmøtested
 - Stedfesting av evt. skole-/studiested
4. Reisedagen.
 - Gjøre mål, og registrering av inntil 8 reiser («daglige reiser»)
 - Tilgang til bil på reisedagen

For hver reise:

 - Starttidspunkt, formål, startsted og endested for reisen
 - Alle transportmidler brukt på reisen
 - Betalingsmåte kollektivreiser
5. Reisefrekvens
 - Hyppighet ulike reisemåter på den tiden av året da intervjuet ble foretatt
6. Lange reiser siste måned (ekstraspørsmål, bare til nasjonalt basisutvalg)
 - Antall reiser siste 30 dager (i Norge over 100 km og/eller til/fra utland)
 - For hver reise: Ukedag, formål, start- og endested 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. De fleste av de daglige reisenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkretsnivå.

Tabell 1 viser oversikt over variabler stedfestet på grunnkretsnivå. I det endelige datamaterialet er grunnkretsprecisjonen 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.

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkretsnivå

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

Datagrunnlag og utvalg

RVU 2022 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 2022 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/regioner. Sammensetningen av utvalg i RVU 2022 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 3523 respondenter.)

Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2022

Områder med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2022	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Akershus	20	1 178 098	8 797	0,75 %
Bergensregionen	10	377 807	6 076	1,61 %
Trondheimsregionen	8	264 667	5 470	2,07 %
Nord-Jæren	9	290 370	5 447	1,88 %
Buskerudbyen	4	152 234	2 536	1,67 %
Nedre Glomma	2	122 256	2 107	1,72 %
Tromsø	1	66 704	2 723	4,08 %
Moss	1	43 536	2 208	5,07 %
Ringerike	1	27 042	807	2,98 %
Halden	1	27 292	405	1,48 %
Viken-Buskerud	15	60 935	527	0,86 %
Viken-Østfold	8	69 461	828	1,19 %
Kommuner med tilleggsutvalg	80	2 680 402	37 931	1,42 %
Kommuner uten tilleggsutvalg	276	1 959 941	1 780	0,09 %
Hele landet	356	4 640 343	39 711	0,86 %

Til sammen 80 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2022. Dette utgjør 22 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 58 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2022). Dermed har vi 276 kommuner (78 prosent av kommunene, 42 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 183 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2022.

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 syv regioner, som alle var dekket av tilleggsutvalg. Som nevnt innledningsvis hadde ikke Grenland og Kristiansand tilleggsutvalg i 2022, derfor inngår ikke disse regionene i 2022-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt. Det presiseres også at regionene i denne rapporten ikke er sammenfallende med byvekstvtaleområdene. Nedenfor er det presentert en oversikt over kommuner som inngår i de respektive regionene. I tillegg er det i til kapittel 11 tatt inn noen sentrale resultater, for de 4 byvekstvtaleområdene.

Tabell 3 Utvalg og utvalgsfordeling byregioner

Regioner med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Med nasjonalt utvalg
Oslo/Akershus	20	8 797
Bergensregionen	10	6 076
Trondheimsregionen	8	5 470
Nord-Jæren	9	5 447
Buskerudbyen	4	2 536
Nedre Glomma	2	2 107
Tromsø	1	2 723
Sum	54	33 156

Oversikt over hvilke kommuner som inngår i tilleggsutvalgene i regionene i denne rapporten:

Oslo/Akershus

K-0301 Oslo
 K-3019 Vestby
 K-3020 Nordre Follo
 K-3021 Ås
 K-3022 Frogn
 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
 K-3031 Nittedal
 K-3032 Gjerdrum
 K-3033 Ullensaker
 K-3034 Nes
 K-3035 Eidsvoll
 K-3036 Nannestad
 K-3037 Hurdal

Bergensregionen

K-4601 Bergen
 K-4621 Voss
 K-4623 Samnanger
 K-4624 Bjørnafjorden
 K-4632 Austrheim
 K-4626 Øygarden
 K-4627 Askøy
 K-4628 Vaksdal
 K-4630 Osterøy
 K-4631 Alver

Trondheimsregionen

K-5001 Trondheim
 K-5027 Midtre Gauldal
 K-5028 Melhus
 K-5029 Skaun
 K-5031 Malvik
 K-5035 Stjørdal
 K-5054 Indre Fosen
 K-5059 Orkland

Nord-Jæren

K-1103 Stavanger
 K-1108 Sandnes
 K-1119 Hå
 K-1120 Klepp
 K-1121 Time
 K-1122 Gjesdal
 K-1124 Sola
 K-1127 Randaberg
 K-1130 Strand

Buskerudbyen

K-3005 Drammen
 K-3006 Kongsberg
 K-3048 Øvre Eiker
 K-3049 Lier

Nedre Glomma

K-3003 Sarpsborg
 K-3004 Fredrikstad

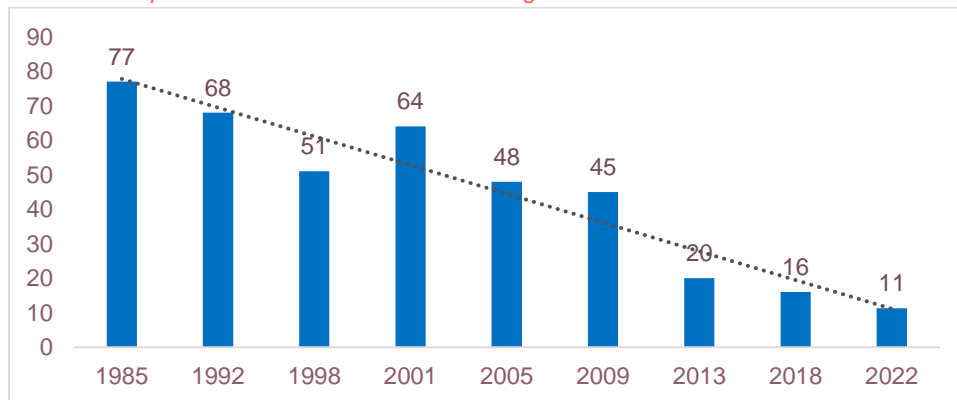
Tromsø

K-5401 Tromsø

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 11,3 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 4: Respons i RVU 1985 - 2022. Prosent og lineær trend



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

Samlet medfører dette at vekten i datasettet har meget høye verdier, dette medfører at en må tolke nasjonale resultater med forsiktighet.

Dataene er vektet på følgende variabler

- kjønn
- alder
- geografi
- tidsperiode
- reisedag

Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten for å sammenligne mindre geografiske regioner som eksempelvis byregioner eller andre tilleggsutvalgsregioner. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av geografiske enheter **innenfor tilleggsutvalgsregioner**, som hovedregel vil kreve en tilpasset vektemodell for den regionen en ønsker å analysere. Det er utarbeidet egne regionale vekter for de fire største byregionene som muliggjør analyser innenfor disse regionene (for eksempel Bergen by mot øvrige kommuner i Bergensregionen). I denne rapporten er imidlertid den nasjonale vekten benyttet. Detaljer rundt vekteproblematikk 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 og 2022 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.

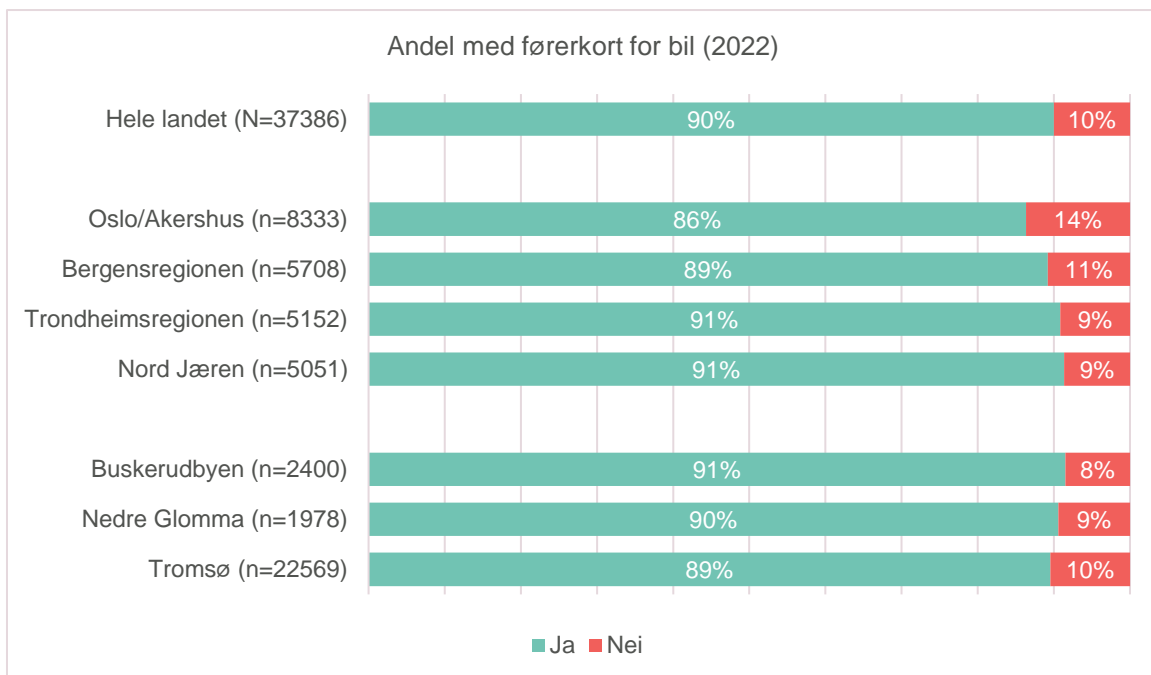
All grafikk er tydelig markert med kilder. Alle data er godkjent av RVU gruppa.

KAPITTEL 4: TILGANG TIL BIL OG ANDRE TRANSPORTMIDLER

Andel med førerkort

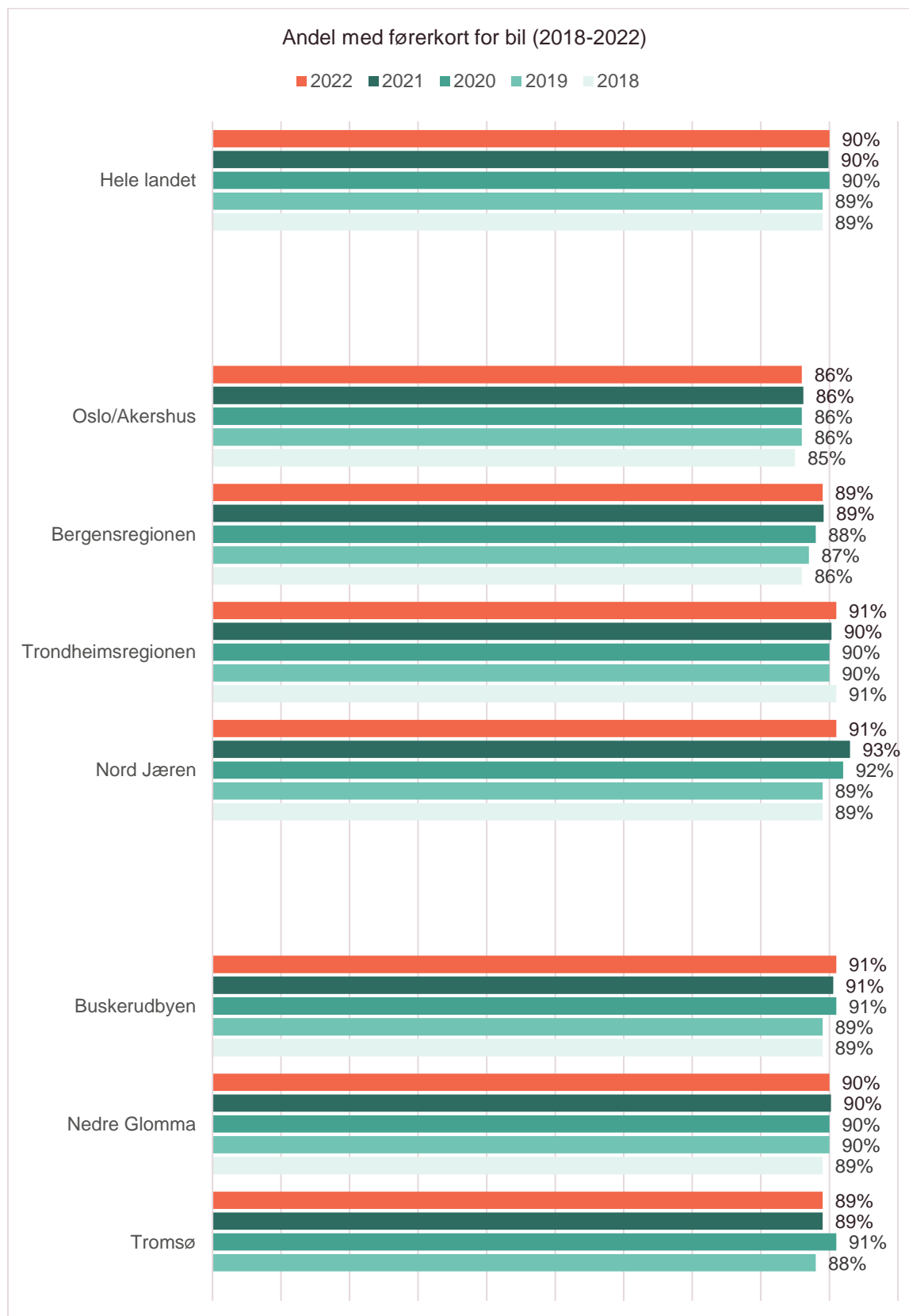
90 prosent av befolkningen som er 18 år eller eldre oppgir at de har førerkort for bil. Den laveste andelen finner vi i regionene i Oslo/Akershus. 86 prosent oppgir her at de har førerkort for bil, etterfulgt av Bergensregionen og Tromsø, begge med 89 prosent.

Figur 2: Andel med førerkort for bil



Når man ser på utviklingen av andel med førerkort, fremkommer det at det ligger relativt stabilt uten store endringer fra fjoråret.

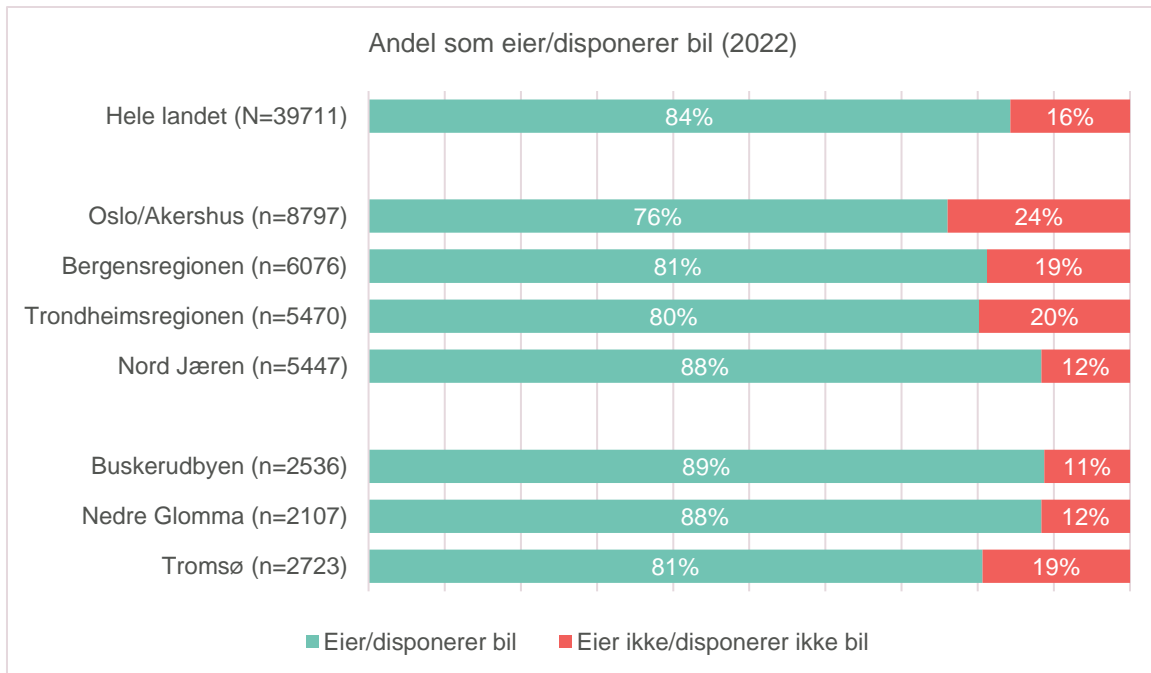
Figur 3: Andel med førerkort for bil - utvikling



Andel som eier/disponerer bil

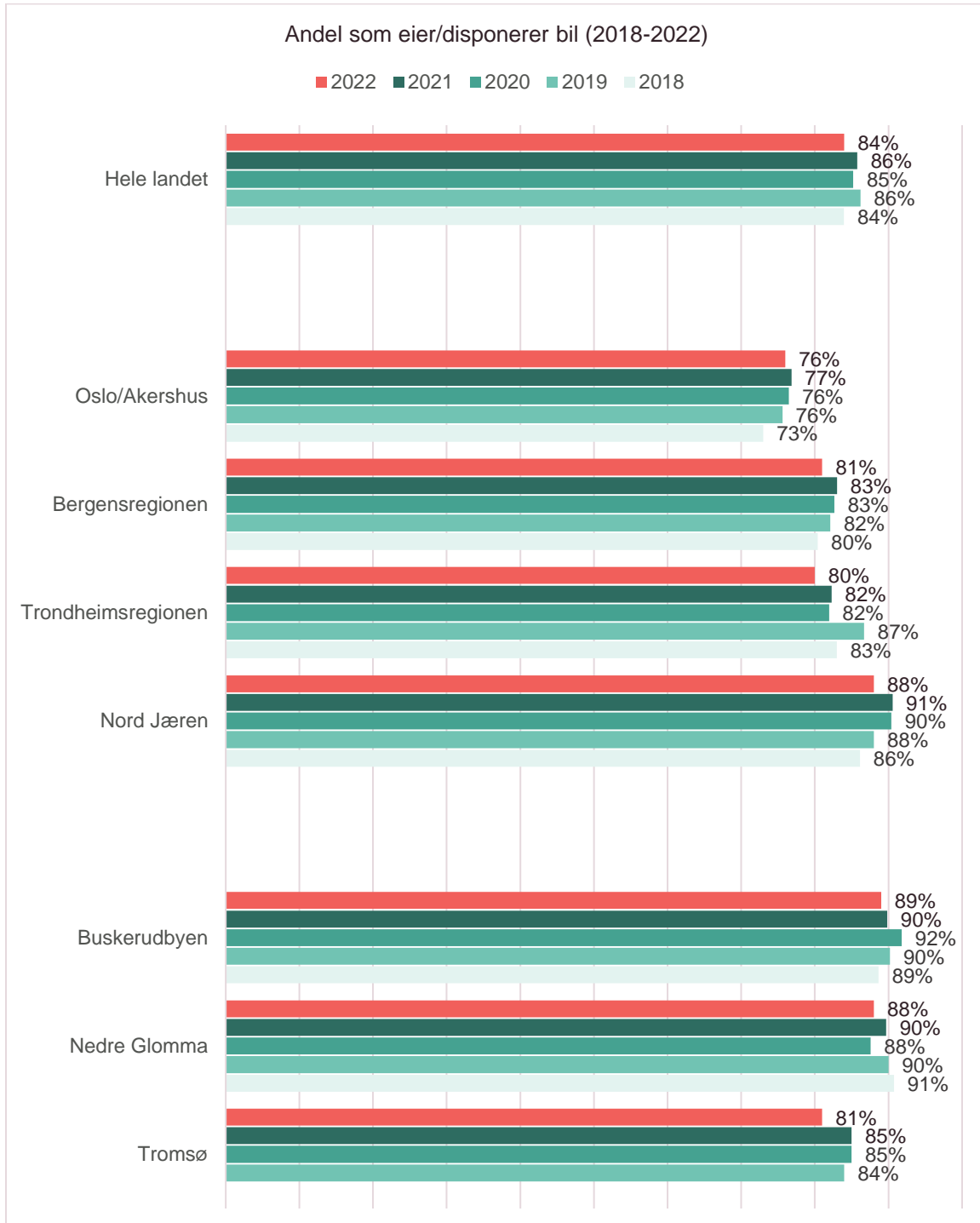
På landsbasis oppgir 84 prosent av de som er myndige at de enten eier eller disponerer bil. Den høyeste andelen av eierskap eller disponering finner vi blant personer i Buskerudbyen, Nord-Jæren og Nedre Glomma med hhv. 89, 88 og 88 prosent. Det er minst bilhold i Oslo/Akershus, der 76 prosent oppgir at de eier eller disponerer bil.

Figur 4: Eier eller disponerer bil



Det er en reduksjon fra 2021 til 2022 i bilhold i alle regioner. Tromsø er regionen som viser størst reduksjon fra foregående år, fra 85 prosent i 2021 til 81 prosent i 2022.

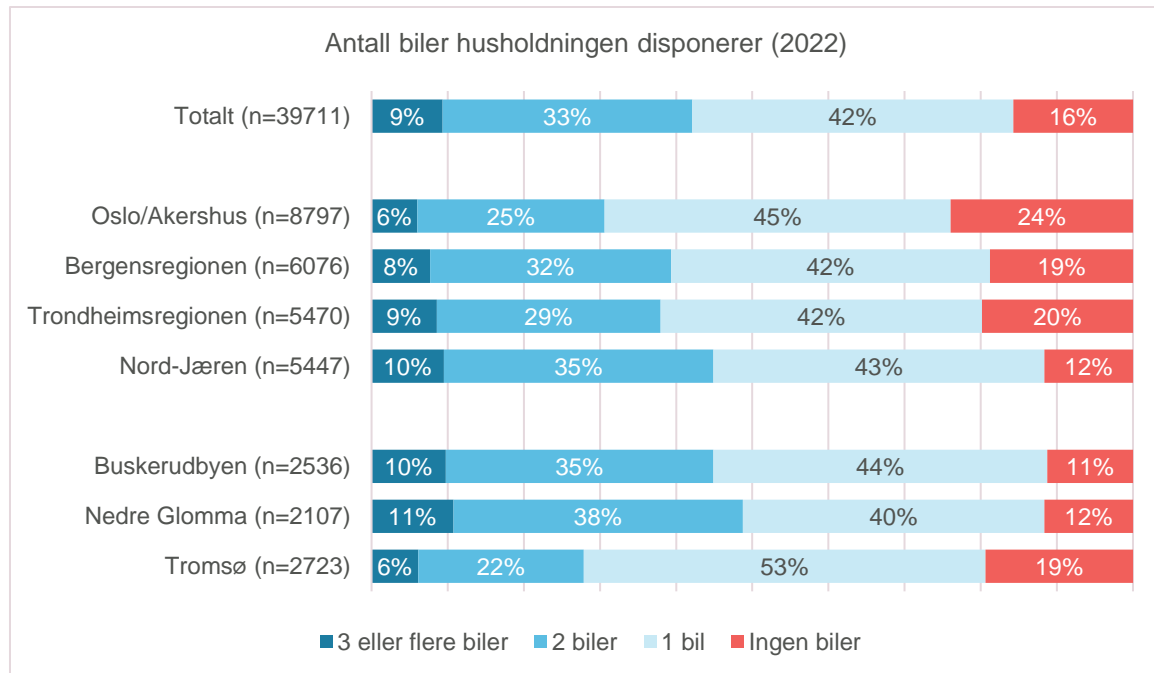
Figur 5: Andel som eier/disponerer bil (2018-2022)



Antall biler husholdningen disponerer

På landsbasis oppgir 42 prosent at egen husholdning disponerer 1 bil. 33 prosent har 2 biler, mens 9 prosent har minst 3 biler. 16 prosent av de spurte oppgir at husstanden ikke har noen biler. 24 prosent av de som er bosatt i Oslo/Akershus oppgir at deres husstand ikke disponerer noen bil, som er den høyeste andelen av regionene.

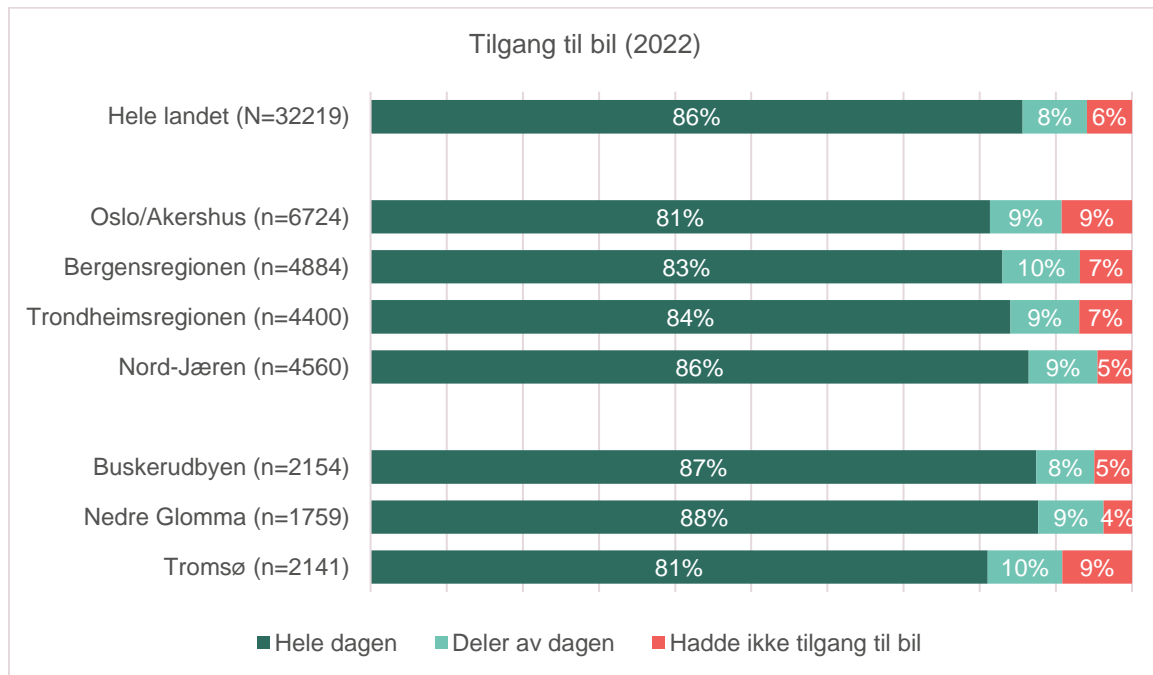
Figur 6: Antall biler i husholdningen



Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen

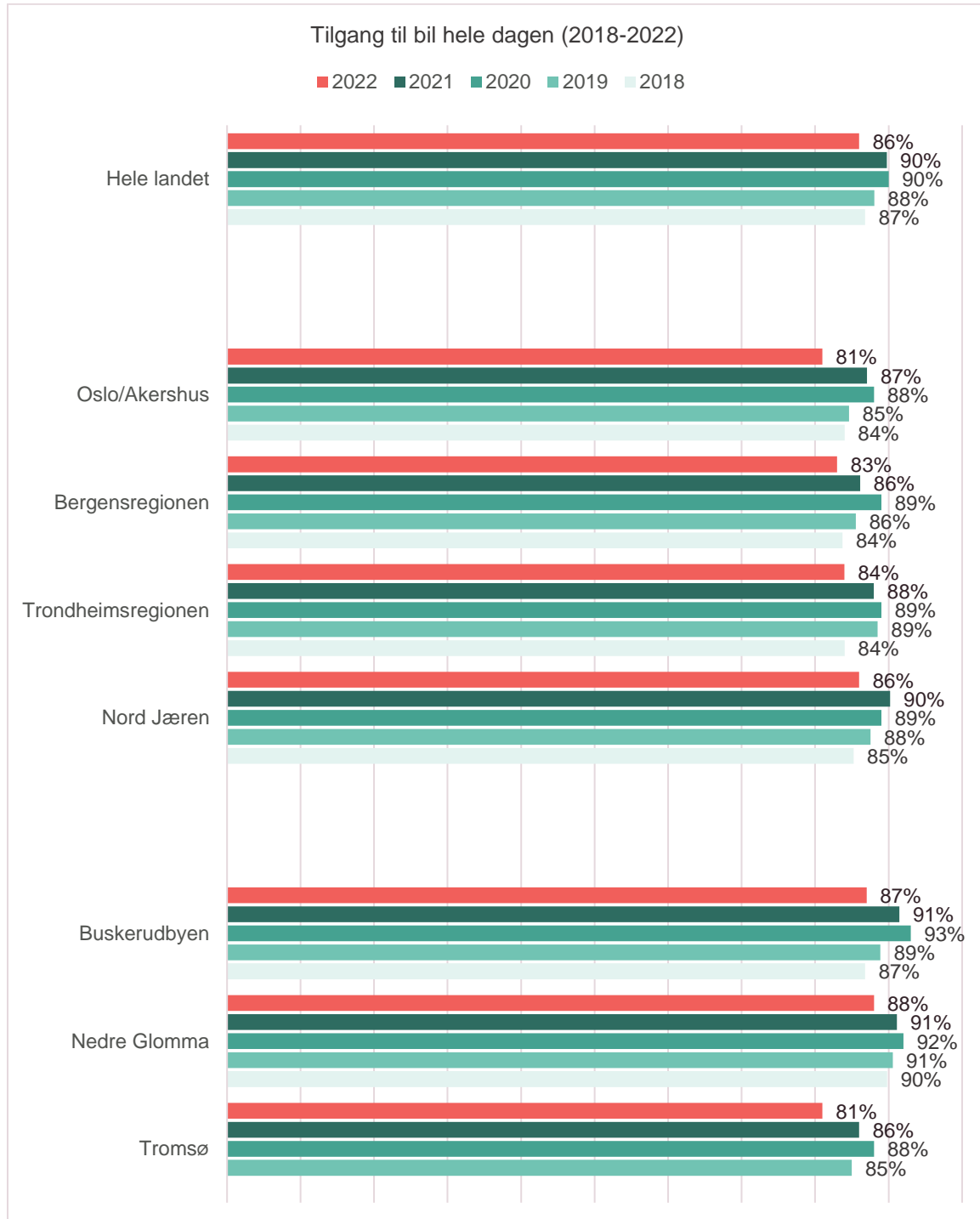
På landsbasis oppgir 86 prosent at de hadde tilgang til å benytte seg av bil på reisedagen, mens 8 prosent opplyser at de hadde det deler av dagen. Spørsmålet ble stilt til befolkningen som er 18 år eller eldre. Det er lite spredning blant resultatene mellom de ulike regionene, og ingen av dem peker seg betydelig ut fra resten.

Figur 7: Tilgang til egen bil på reisedagen



I perioden 2018-2020 ser vi at befolkningen i regionene har en økende grad av tilgang til bil hele dagen. I 2021 er det derimot en marginal nedgang i alle regioner med unntak av Nord-Jæren. I 2022 faller tilgangen i alle regioner. Det er størst reduksjon i Oslo/Akershus og Tromsø på hhv. 6 og 5 prosentpoeng.

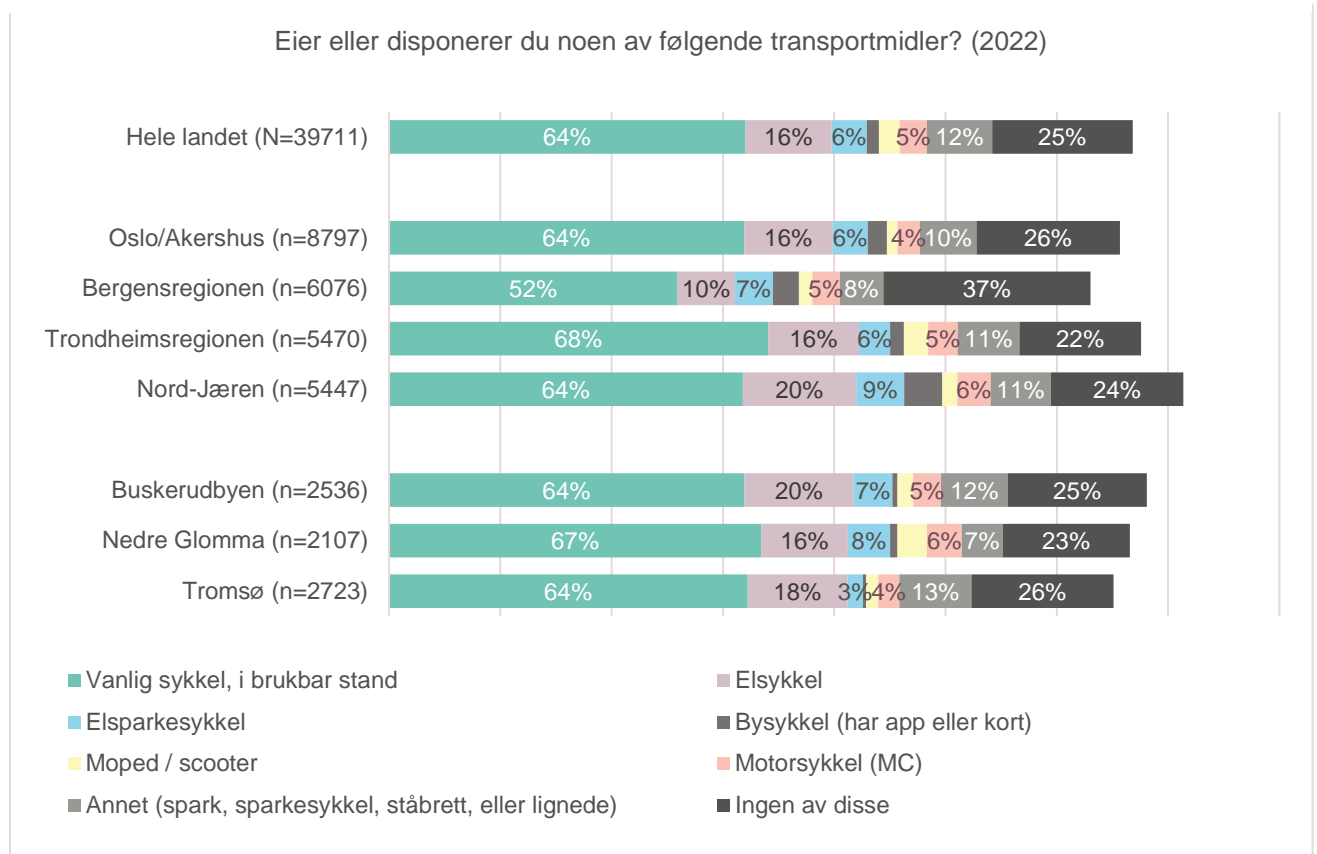
Figur 8: Tilgang til bil hele dagen - utvikling



Andre transportmidler man eier/disponerer

På spørsmål om hvilke transportmidler man eier eller disponerer, er det en gjennomgående overvekt av å oppgi vanlig sykkel i brukbar stand. Mellom 6 og 7 av 10 opplyser at de har dette. Unntaket er Bergensregionen, der 52 prosent oppgir det samme.

Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler i tillegg til bil

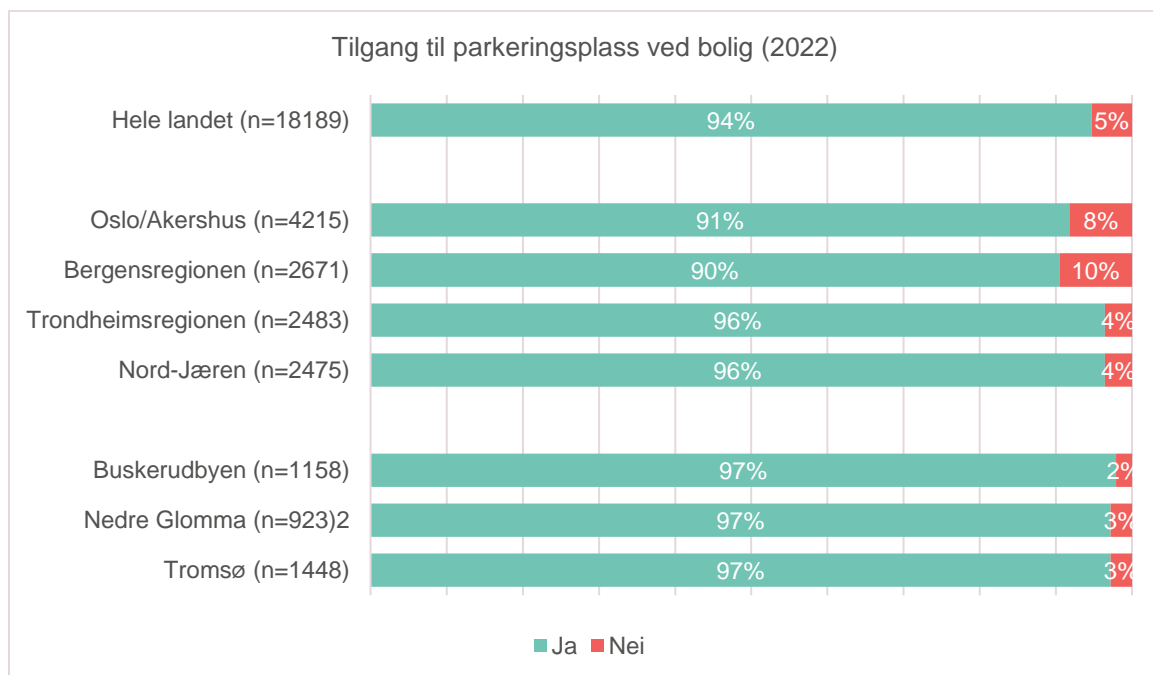


KAPITTEL 5: TILGANG TIL PARKERINGSPLASS

Tilgang til parkeringsplass nær bolig

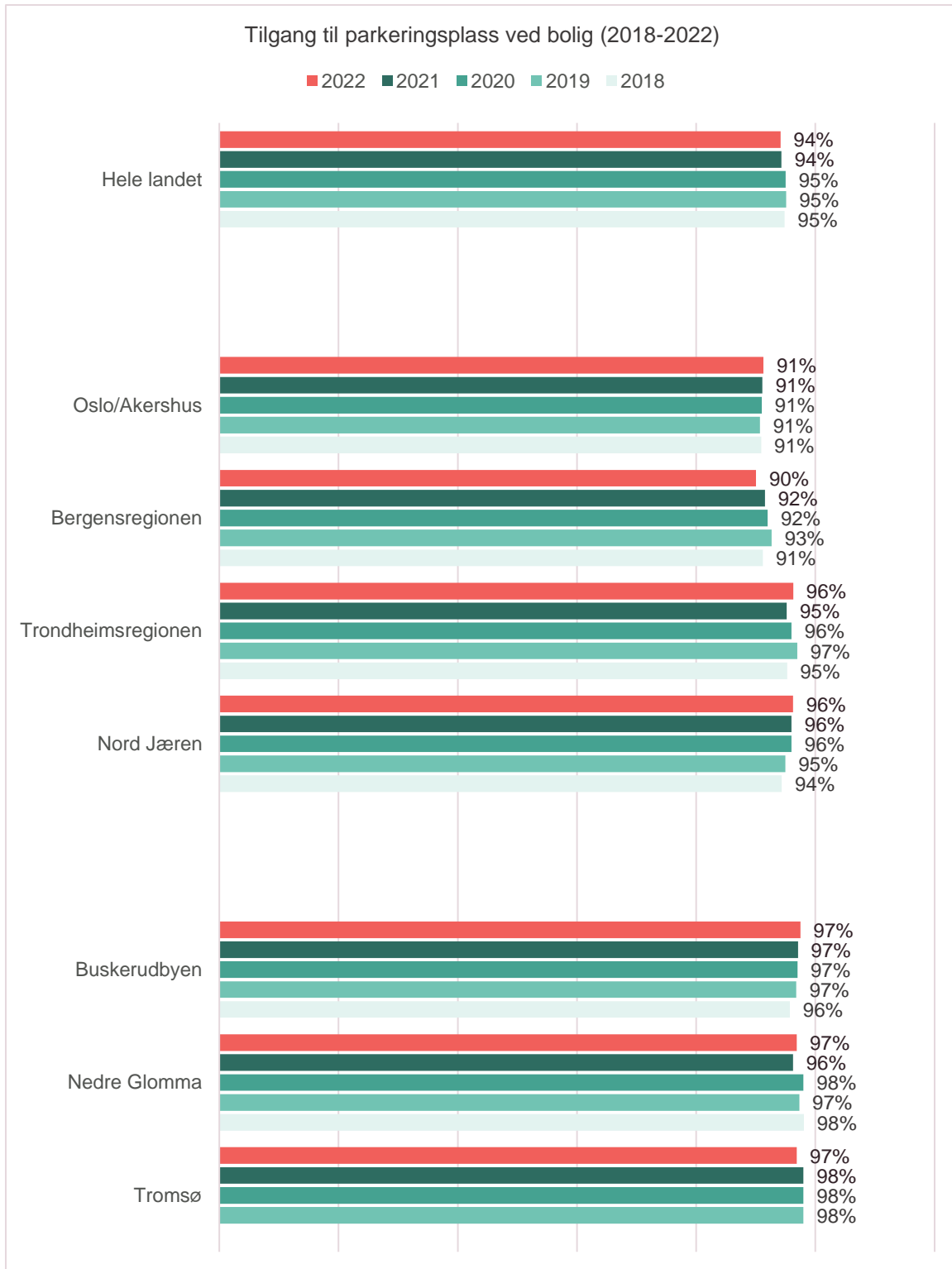
De aller fleste har tilgang til parkeringsplass i nærheten av egen bolig. I alle regioner oppgir minst 9 av 10 at de har dette. De som er bosatt i Oslo/Akershus har sammen med Bergensregionen en noe mindre grad av tilgang sammenlignet med øvrige regioner. Spørsmålet om tilgang til parkeringsplass har gått til de som oppgir at de eier eller disponerer minst én bil.

Figur 10: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig



Tilgangen til parkeringsplass i nærheten av egen bolig ligger relativt konstant i perioden 2018-2022.

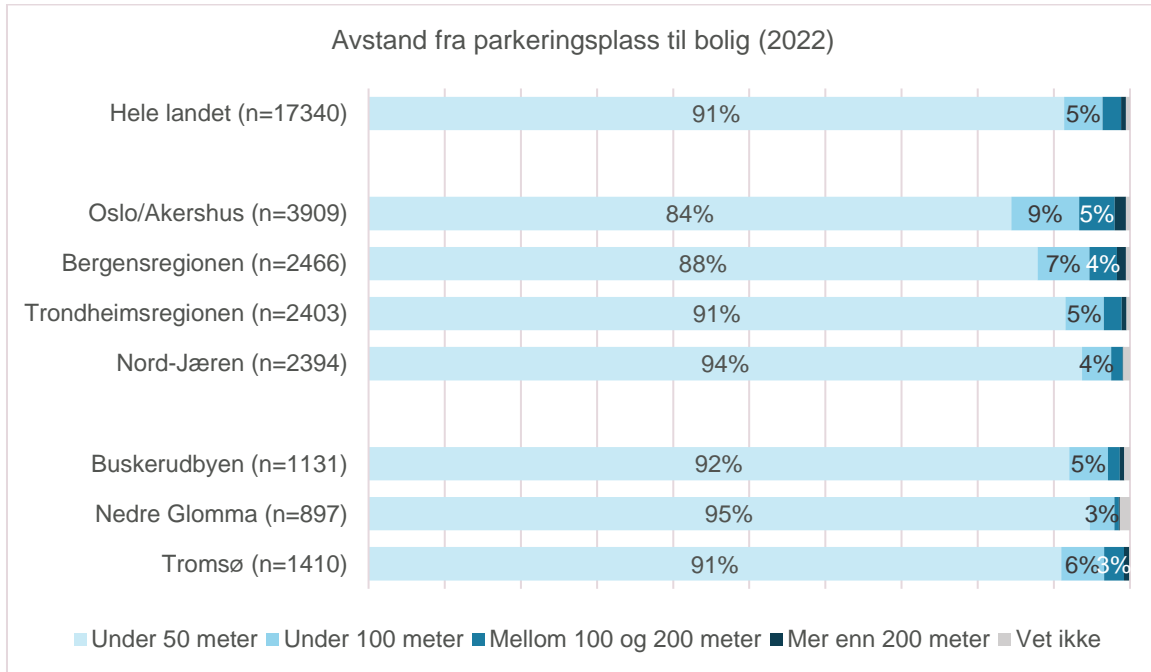
Figur 11: Tilgang til parkeringsplass - utvikling



Avstand til parkeringsplass

På spørsmål om hvor langt parkeringsplassen ligger fra boligen er det en gjennomgående overvekt i alle regioner at avstanden er under 50 meter. I Oslo/Akershus oppgir 84 prosent dette, som er lavest andel sammenlignet med de øvrige regioner. Spørsmålet har gått til de som har egen parkeringsplass i nærheten av der de bor.

Figur 12: Avstand til parkeringen fra boligen

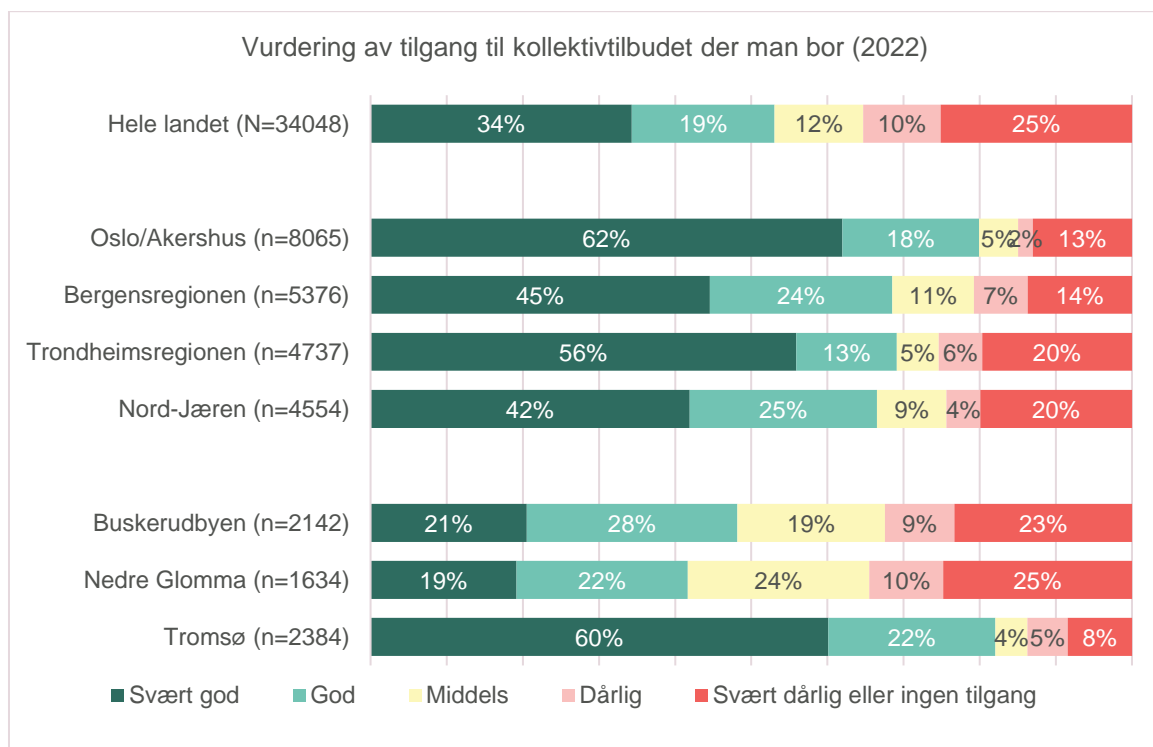


KAPITTEL 6: TILGANG TIL KOLLEKTIVTILBUD

Vurdering av tilgang til kollektivtilbudet

På landsbasis oppgir 53 prosent at det er svært god eller god tilgang til kollektivtilbudet der man bor. 82 prosent av de spurte i Tromsø oppgir svært god eller god tilgang. Det er høyest i landet, etterfulgt av Oslo/Akershus der 80 prosent oppgir god eller svært god tilgang. Regionene Bergensregionen, Trondheimsregionen og Nord-Jæren ligger relativt jevnt med om lag 70 prosent som mener at tilgangen er god eller svært god. Den laveste oppslutningen finner vi i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 49 og 41 prosent.

Figur 13: Tilgang til kollektivtransport



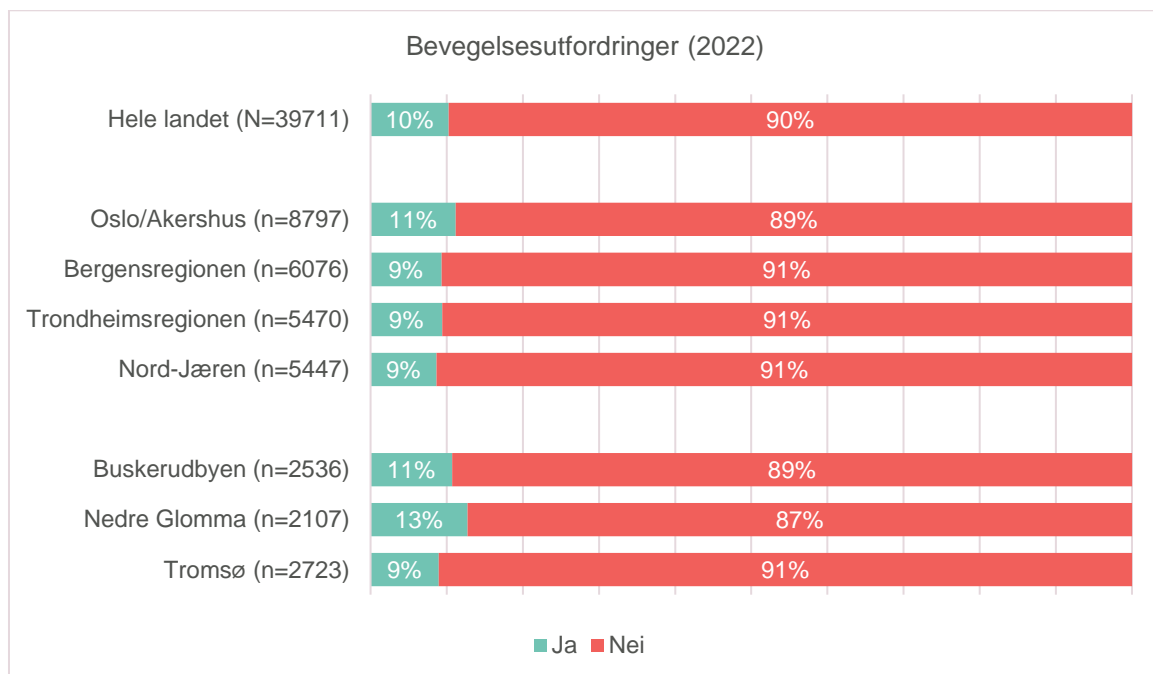
Til grunn for beregningen er en kombinasjon av avstand til holdeplass, og avgangsfrekvens mellom kl. 7 og 9, for det kollektive transportmidlet som en «vanligvis bruker» eller som det kan være «mest aktuelt å bruke». F.eks. er «Svært god» en kombinasjon av «minst fire avganger i timen» og «under 1 km 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 prosenteringen. Hvilke typer holdeplasser som inngår i kollektivtilbudet er definert av respondentene selv.

KAPITTEL 7: BEVEGELSESFORDRINGER

Andel med bevegelsesutfordringer

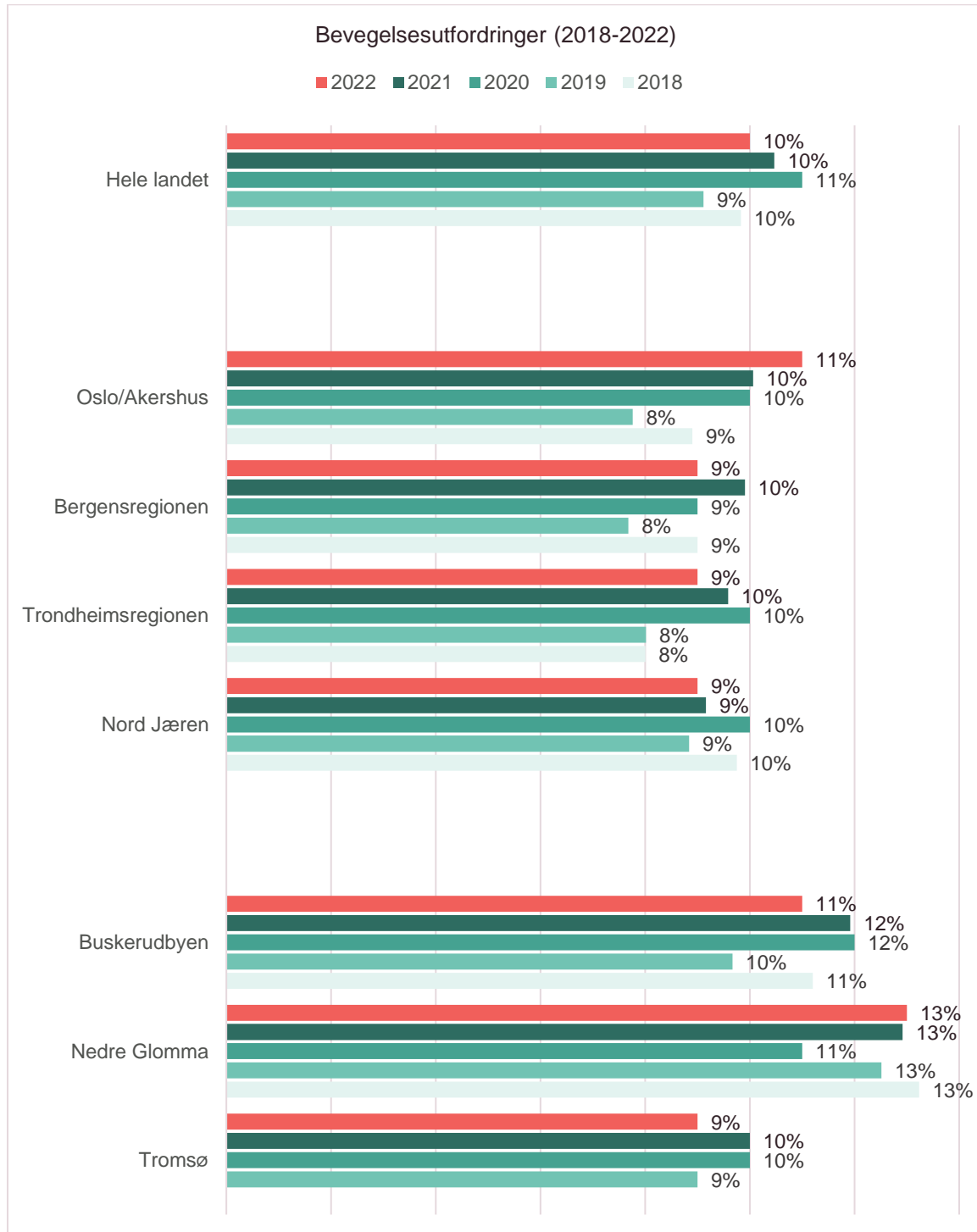
1 av 10 oppgir på landsbasis at de har noen fysiske problemer som begrenser deres mulighet med tanke på transportmuligheter. Andelen med slike fysiske problemer ligger relativt jevnt blant de ulike regionene, og det er ingen enkeltregioner som skiller seg nevneverdig fra resten.

Figur 14: Andel med bevegelsesutfordringer



Når man ser på utviklingen i andel som oppgir at de har bevegelsesutfordringer, så fremkommer det et relativt stabilt nivå uten store endringer i perioden 2018-2022 blant de ulike regioner.

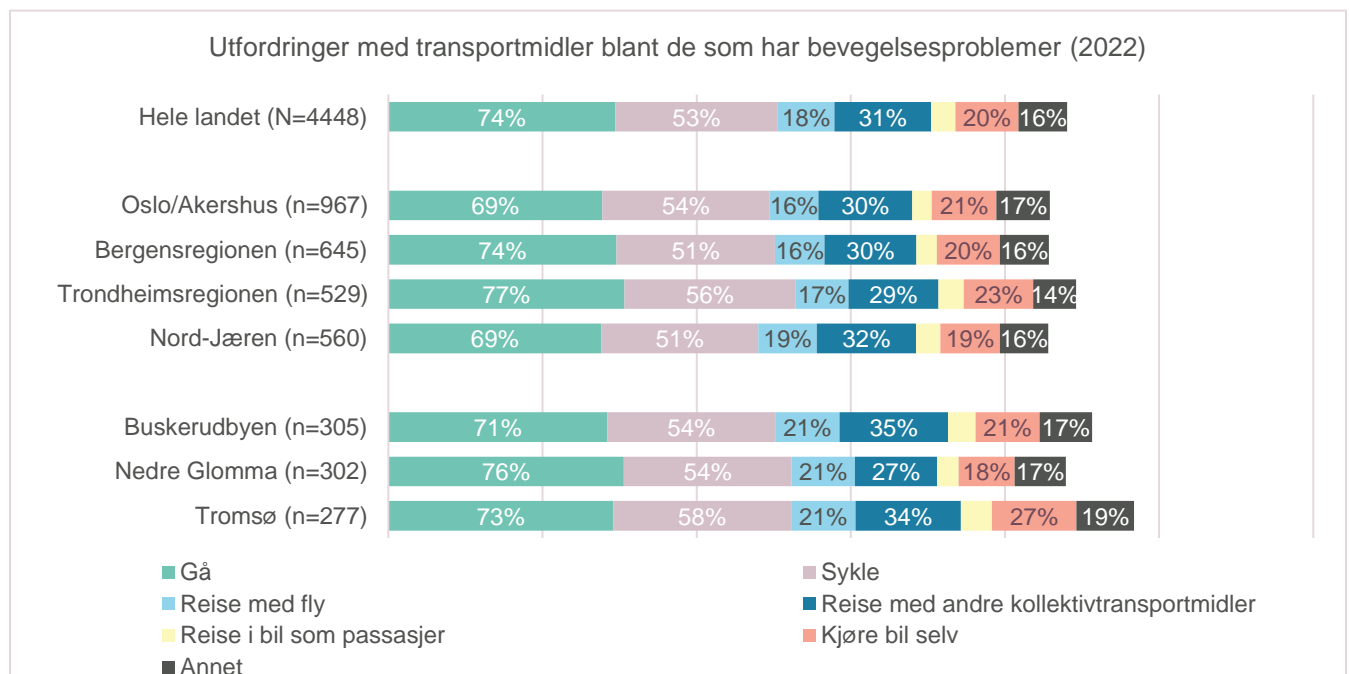
Figur 15: Andel som har bevegelsesproblemer - utvikling



Hvilke transportmidler man har utfordringer med

Blant de med bevegelsesutfordringer, er det gjennomgående flest som oppgir at det er problematisk å gå etterfulgt av å sykle, hhv. 74 og 53 prosent. (Det er verdt å merke seg at det er mange som aldri sykler, som derfor sannsynligvis aldri har utfordringer med dette). Om lag 3 av 10 sier at det er vanskelig å reise med andre kollektivtransportmidler. 1 av 5 oppgir at det er vanskelig å kjøre bil selv og å reise med fly, mens i underkant av 1 av 10 synes det er utfordrende å være passasjer i bil. Det er generelt liten variasjon mellom de ulike regionene.

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

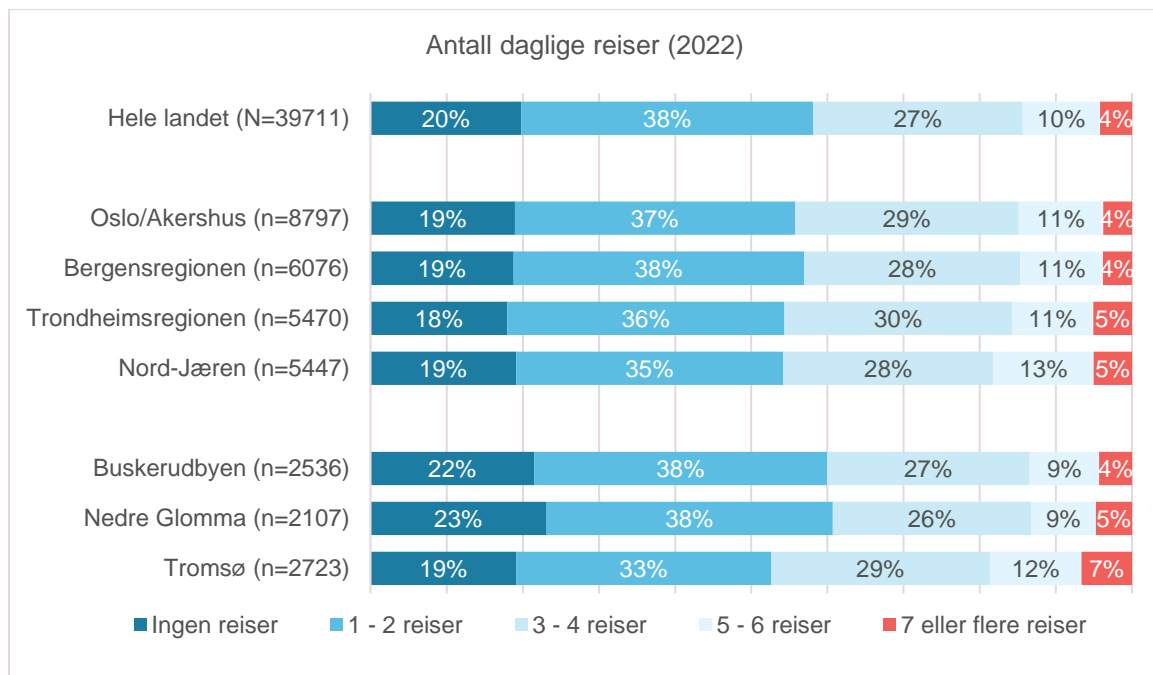


KAPITTEL 8: DAGLIGE REISER

Antall daglige reiser

De ulike regionene viser relativt likt mønster i antall reiser som blir foretatt i løpet av en dag. For alle regioner er det en gjennomgående overvekt av å gjøre mellom 1 og 2 reiser daglig.

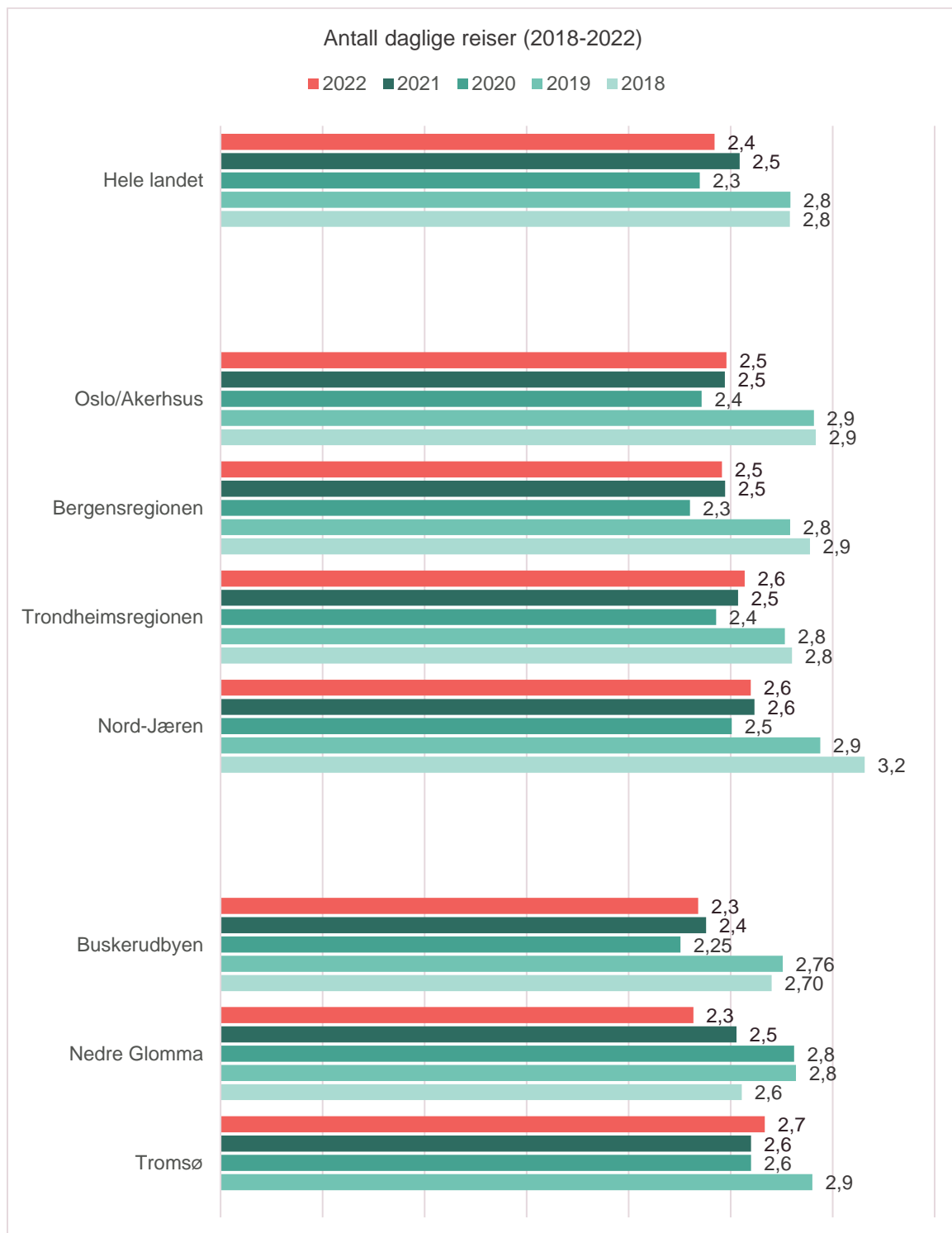
Figur 17: Antall daglige reiser



I 2022 er det generelt få endringer fra 2021 når det kommer til gjennomsnitt av daglige reiser. Det er størst endring i Nedre Glomma, som har en reduksjon fra 2,5 til 2,3 reiser siste år.

Årene 2020 og 2021 var som kjent preget av Covid-19, med restriksjoner på reisevirksomhet gitt av myndighetene. I 2022 er gjennomsnittlig antall reiser fortsatt på et lavere nivå enn det var før Covid-19.

Figur 18: Antall daglige reiser (snitt) - utvikling

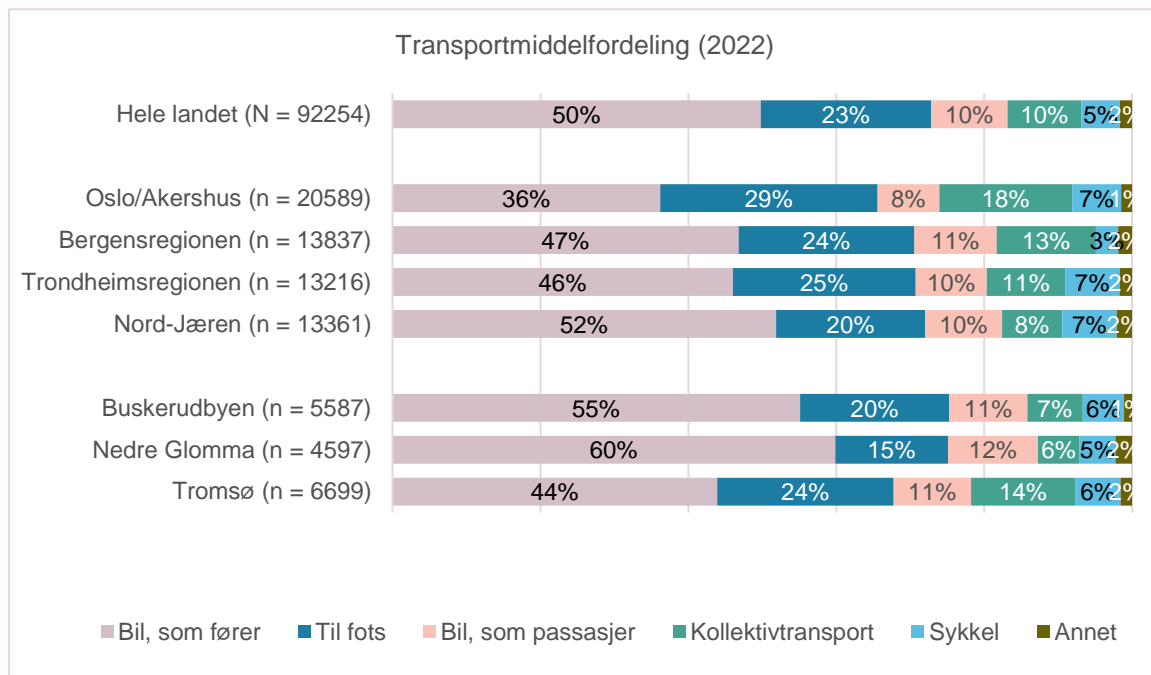


KAPITTEL 9: TRANSPORTMIDDELBRUK

For alle regioner er det gjennomgående at bil som fører er det transportmiddelet som i størst grad ble benyttet. Den laveste andelen bilførere finner vi blant de som er bosatt i Oslo/Akershus med 36 prosent. Den høyeste andelen på 60 prosent finner vi blant de som er bosatt i Nedre Glomma.

De som bor i Oslo/Akershus oppgir i størst grad å gå til fots (29 prosent). Å reise i bil som passasjer, bruke sykkel og MC/motorsykkel er transportmåtene som i minst grad har variasjon mellom de ulike regionene.

Figur 19: Transportmiddelfordeling



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Som nevnt over så inkluderer kollektivtransport en rekke former for transport. I tabellen nedenfor er det presentert **transportmiddelfordeling** per kollektivtransportform. For hele landet er bussandelen 54 %. For Trondheimsregionen er bussandelen høyest med 84 %.

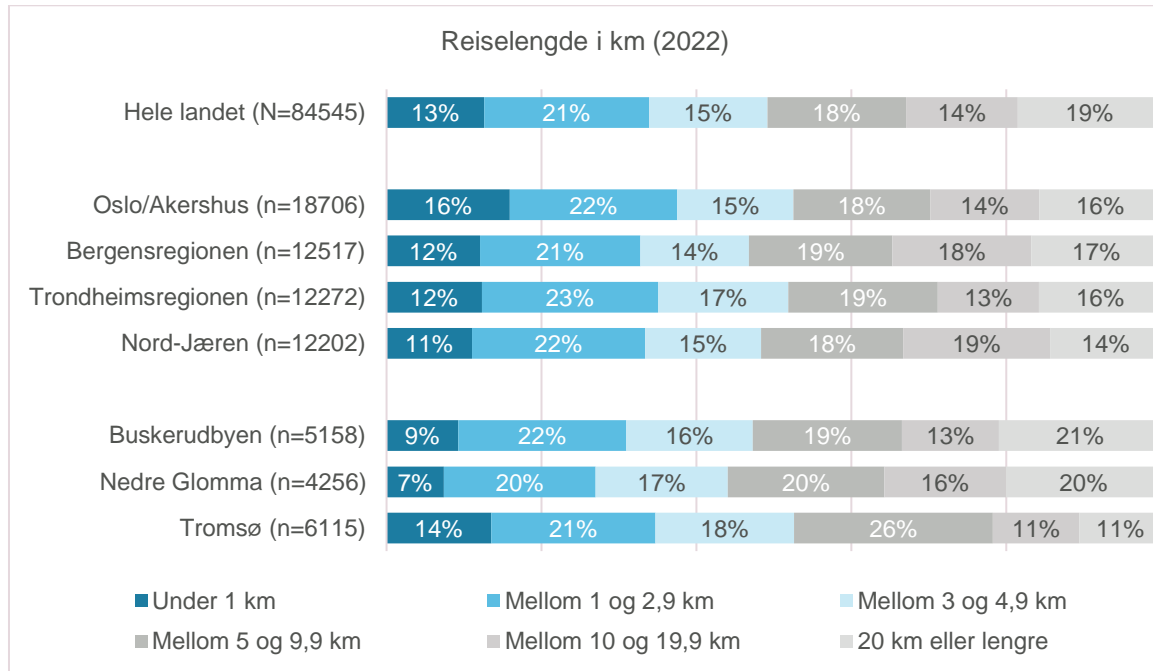
Tabell 4: Transportmiddelfordeling per kollektivtrafikktype

	Buss	Trikk/ bybane	T-bane	Tog	Drosje/ taxi	Fly	Ferge/ båt	Vet ikke / husker ikke
Hele landet (n=9530)	54	8	15	12	3	4	2	1
Oslo/Akershus (n=3368)	39	10	30	16	2	2	1	1
Bergensregionen (n=1634)	66	20	1	4	3	4	2	1
Trondheimsregionen (n=1296)	84	2	1	4	3	4	1	1
Nord-Jæren (n=989)	67	1	0	18	4	6	3	2
Buskerudbyen (n=371)	49	1	1	41	5	3	1	0
Nedre Glomma (n=247)	58	0	0	24	5	4	8	2
Tromsø (n=901)	87	0	0	0	7	5	0	1
Resten av Norge (n=724)	67	3	1	9	7	7	5	3

Reiselengde i strekning

De ulike reiseintervallene er relativt jevnt fordelt og men med noe variasjon mellom de ulike regionene. Alle typer transportmidler er inkludert.

Figur 20: Reiselengde i km



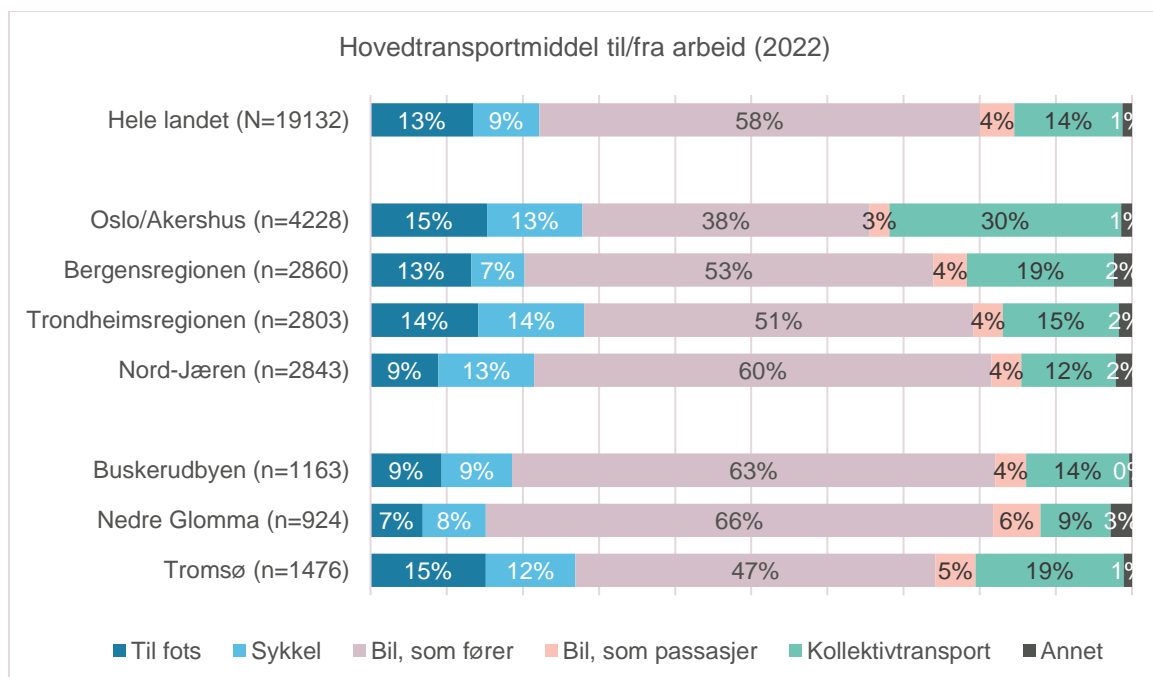
KAPITTEL 10: ULIKE REISEFORMÅL

Reiser til/fra arbeid

Hovedtransportmiddel

Bil som fører er den transportmåten som i størst grad benyttes i forbindelse med reiser til og fra arbeid. På landsbasis oppgir 58 prosent dette. Den høyeste andelen finner vi i Nedre Glomma med 66 prosent. Lavest andel finner vi i Oslo/Akershus med 38 prosent.

Figur 21: Hovedtransportmiddel til/fra arbeid



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

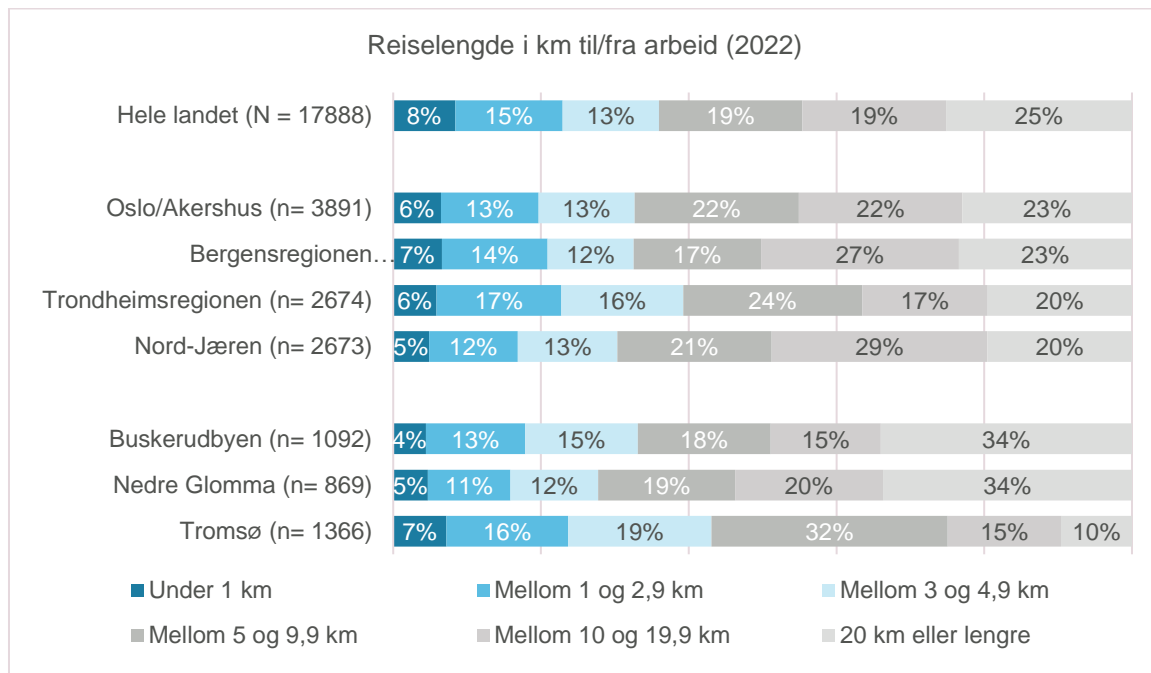
Tabell 5: Hovedtransportmiddel til/fra arbeid – kollektivtransport

Tall i radprosent	Buss	Bane/trikk	Tog	Drosje /			Båt	Vet ikke /		SUM
				Taxi	Fly			husker ikke		
Oslo/Akershus (n=1221)		35%	40%	23%	0%	1%	1%	1%	100%	
Bergensregionen (n=491)		69%	23%	3%	0%	1%	3%	0%	100%	
Trondheimsregionen (n=411)		87%	3%	5%	1%	1%	1%	1%	100%	
Nord-Jæren (n=323)		60%	0%	31%	2%	4%	2%	1%	100%	
Buskerudbyen (n=146)		28%	2%	69%	0%	1%	0%	0%	100%	
Nedre Glomma (n=87)		44%	0%	46%	0%	2%	6%	3%	100%	
Tromsø (n=286)		94%	0%	0%	2%	2%	0%	2%	100%	

Reiselengde i strekning

Gjennomgående for de ulike regionene ser man at reiselengde til og fra arbeid i minst grad er under 1 kilometer. Det er ikke én reiselengde som dominerer, og svarfordelingen viser spredning mellom de ulike distansene.

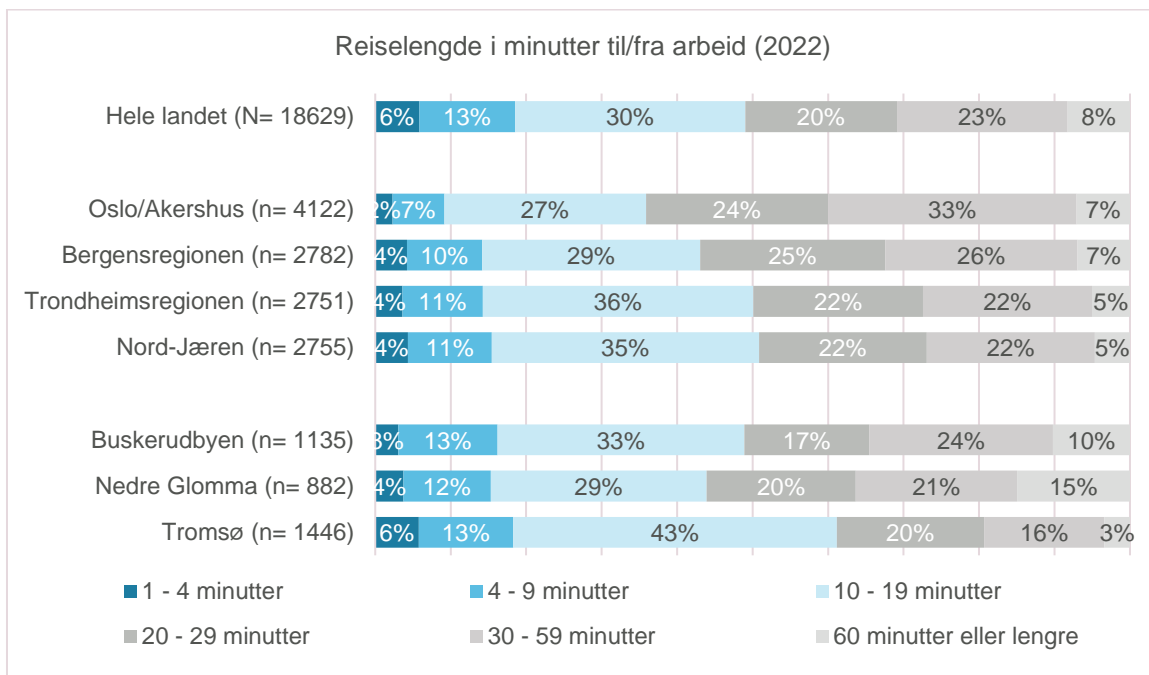
Figur 22: Reiselengde i strekning til/fra arbeid



Reiselengde i tid

Når det kommer til reiselengde i tid til og fra arbeid er det gjennomgående intervallet 10-19 minutter som peker seg ut som det mest vanlige. Færrest oppgir å ha den korteste og lengste reisetiden på under 4 minutter eller 60 minutter eller lengre.

Figur 23: Reiselengde i tid til/fra arbeid

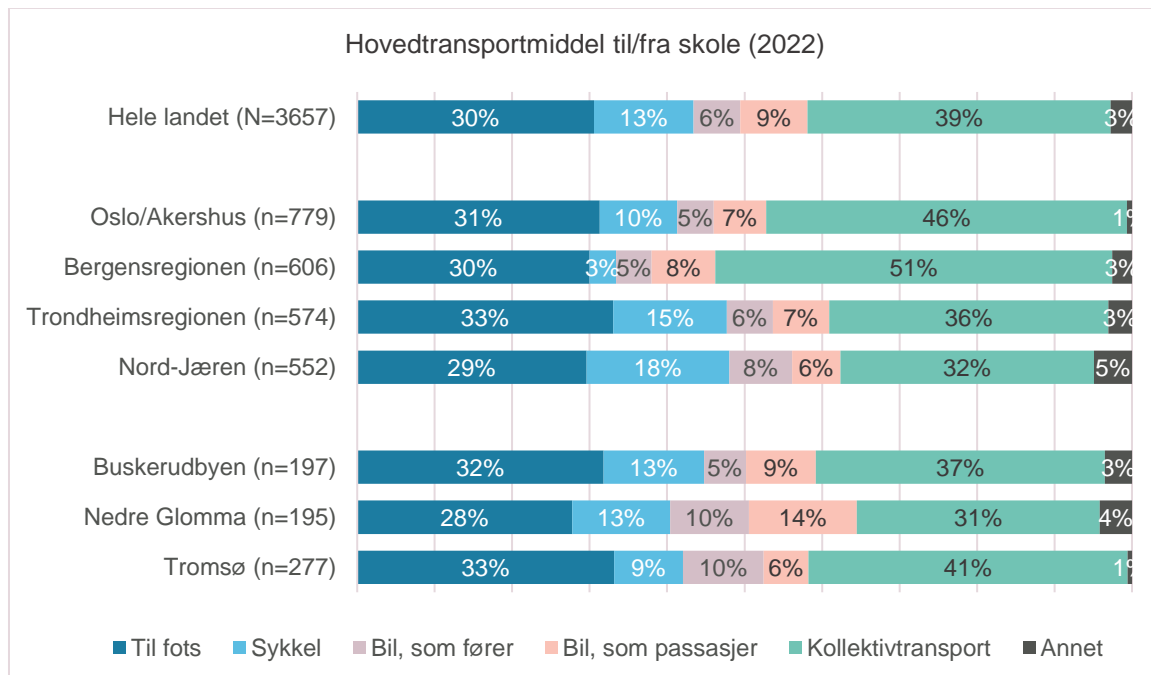


Til/fra skole

Hovedtransportmiddel

Kollektivtransport er det som brukes mest i forbindelse med reiser til og fra skole etterfulgt av å gå. Andelen som reiser kollektivt er størst i Bergensregionen på 51 prosent og lavest i Nedre Glomma og på Nord-Jæren på hhv. 31 og 32 prosent. For gange er det relativt liten spredning blant de ulike regionene. Det er kun de som har svart at de går på skole eller studerer som har fått spørsmålet.

Figur 24: Hovedtransportmiddel til/fra skole



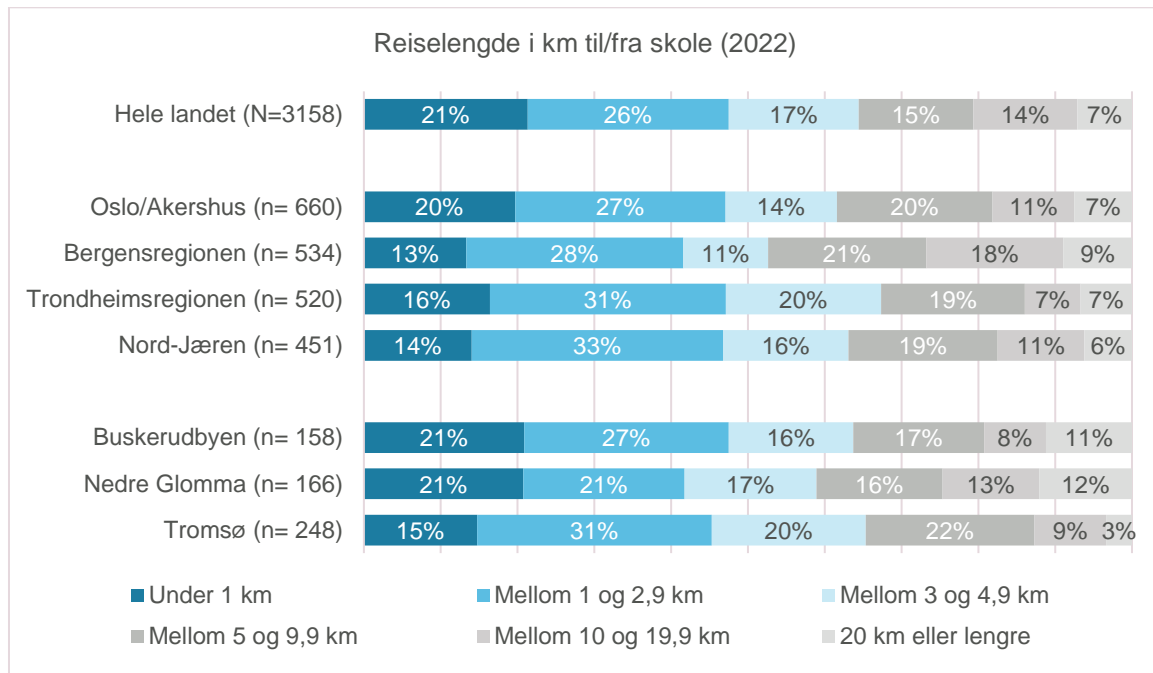
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Reiselengde i strekning

På landsbasis oppgir flest (26 prosent) at reiselengden i strekning til skole er mellom 1 og 2,9 km og færrest opplyser om at den er minst 20 km (7 prosent). Det fremkommer ikke noe fremtredende forskjell i svarfordeling mellom de ulike regionene.

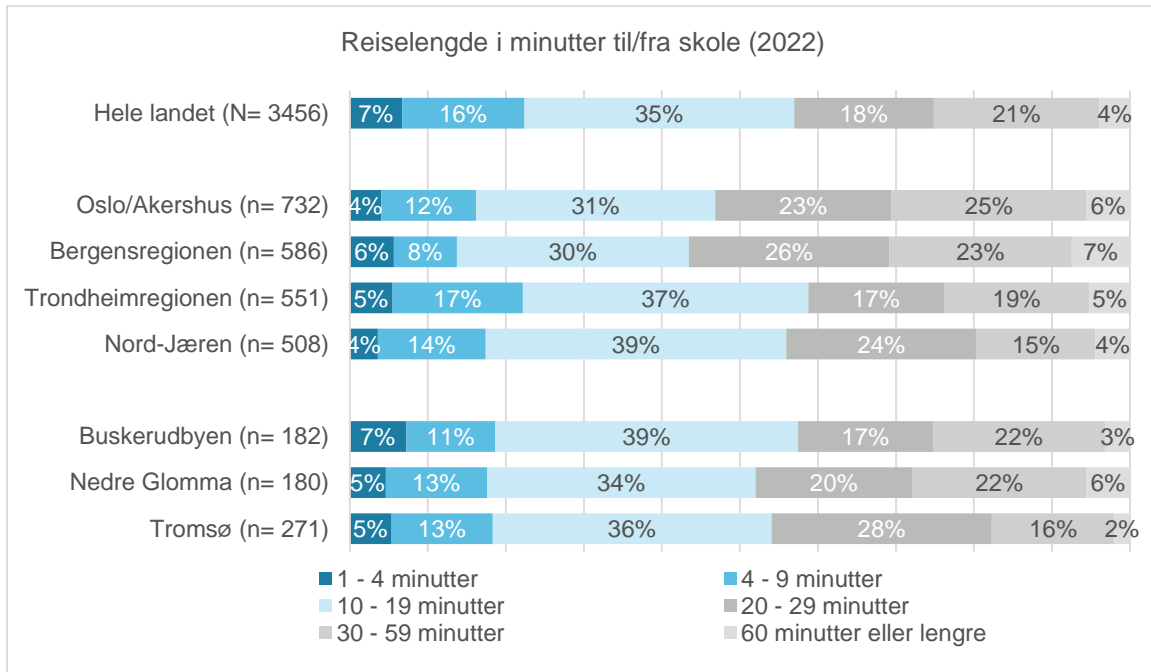
Figur 25: Reiselengde i strekning til/fra skole



Reiselengde i tid

Reisetiden 10-19 minutter er den reiselengden til skole som blir hyppigst nevnt for alle regioner. Færrest oppgir å ha den korteste og lengste reisetiden på under 4 minutter (7 prosent) eller 60 minutter eller lengre (4 prosent).

Figur 26: Reiselengde i tid til/fra skole

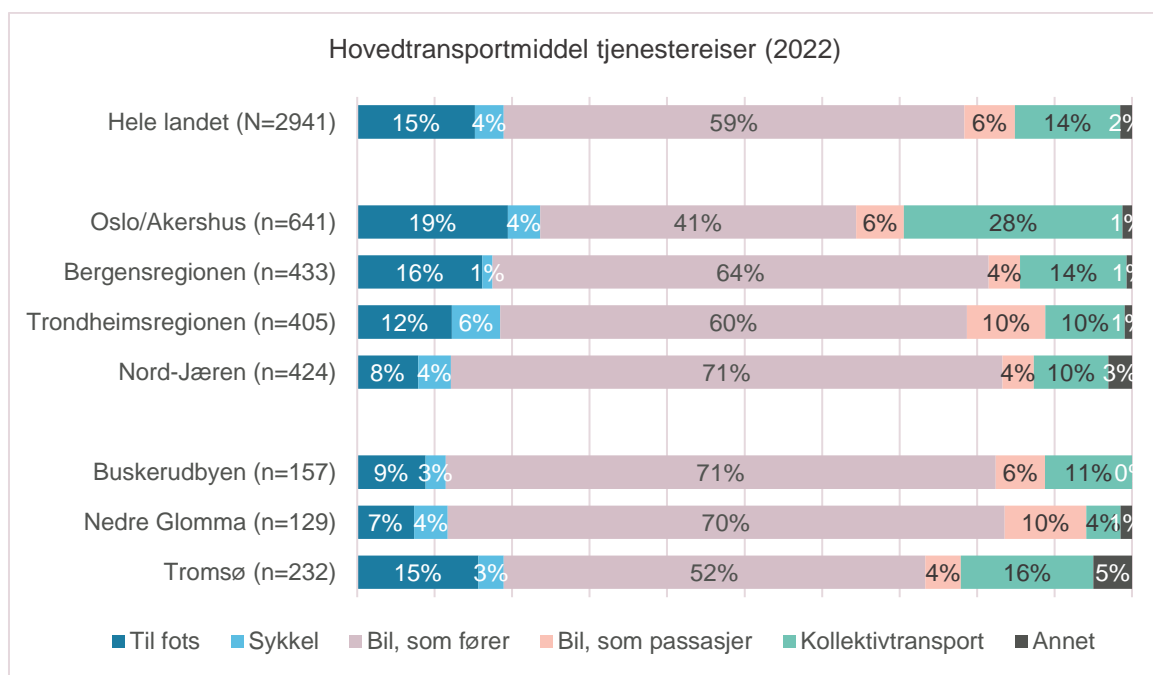


Tjenestereiser

Hovedtransportmiddel

I størst grad kjører man bil selv ved tjenestereiser. Det er generelt liten variasjon i bruk av ulike transportmidler ved tjenestereiser blant de ulike regionene. Det er minst bilbruk blant de som bor i Oslo/Akershus (41 prosent), men det er fremdeles hyppigste brukte transportmiddel for tjenestereiser. Samtidig er det også høyest andel bruk av kollektivtransport på 28 prosent, sammenlignet med øvrige regioner.

Figur 27: Hovedtransportmiddel ved tjenestereiser



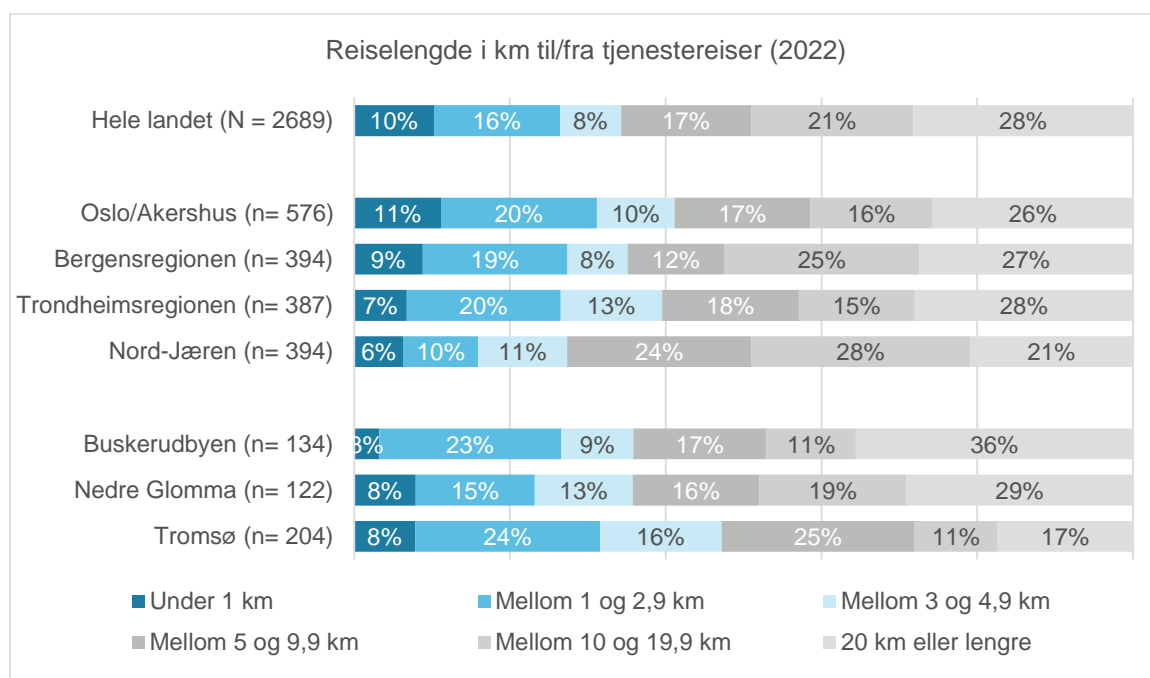
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Reiselengde i strekning

Om man ser på hele landet er det flest (28 prosent) som oppgir at tjenestereisene er minst 20 kilometer. Denne distansen er også dominerende for alle regionene, med unntak av Nord-Jæren og Tromsø.

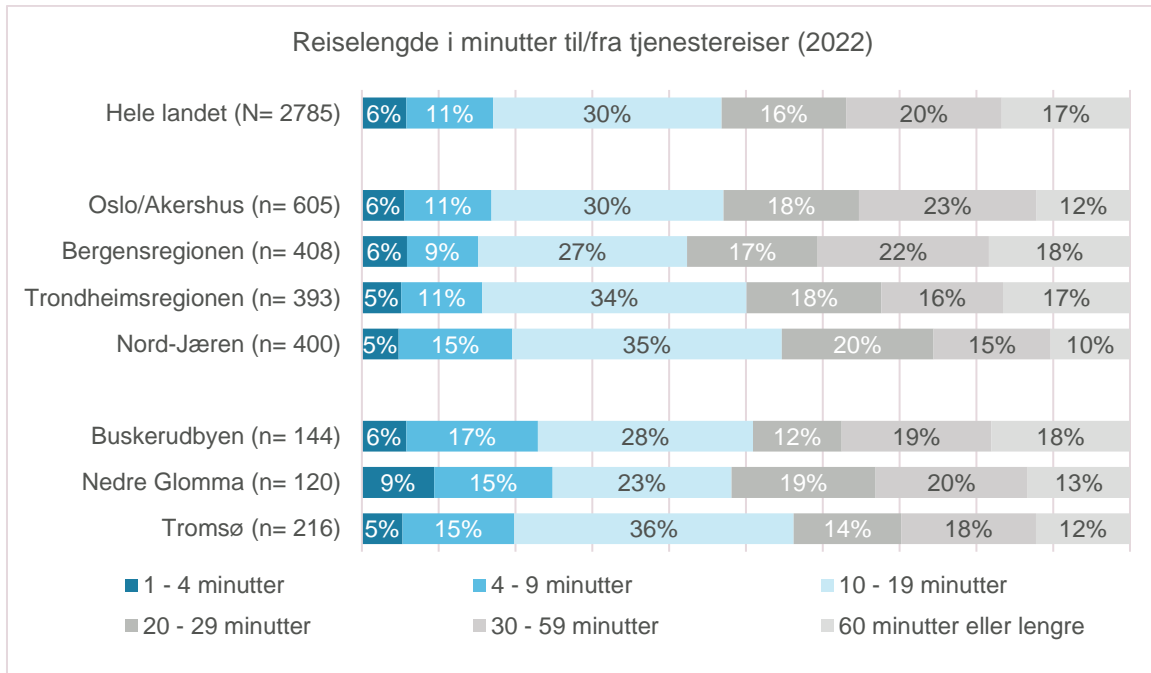
Figur 28: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser



Reiselengde i tid

Når det kommer til tjenestereisenes lengde i tid, er det gjennomgående i de ulike regionene at disse tar 10-19 minutter. Det er videre felles for alle regionene at færrest oppgir at de tar maks 4 minutter.

Figur 29: Reiselengde i tid ved tjenestereiser

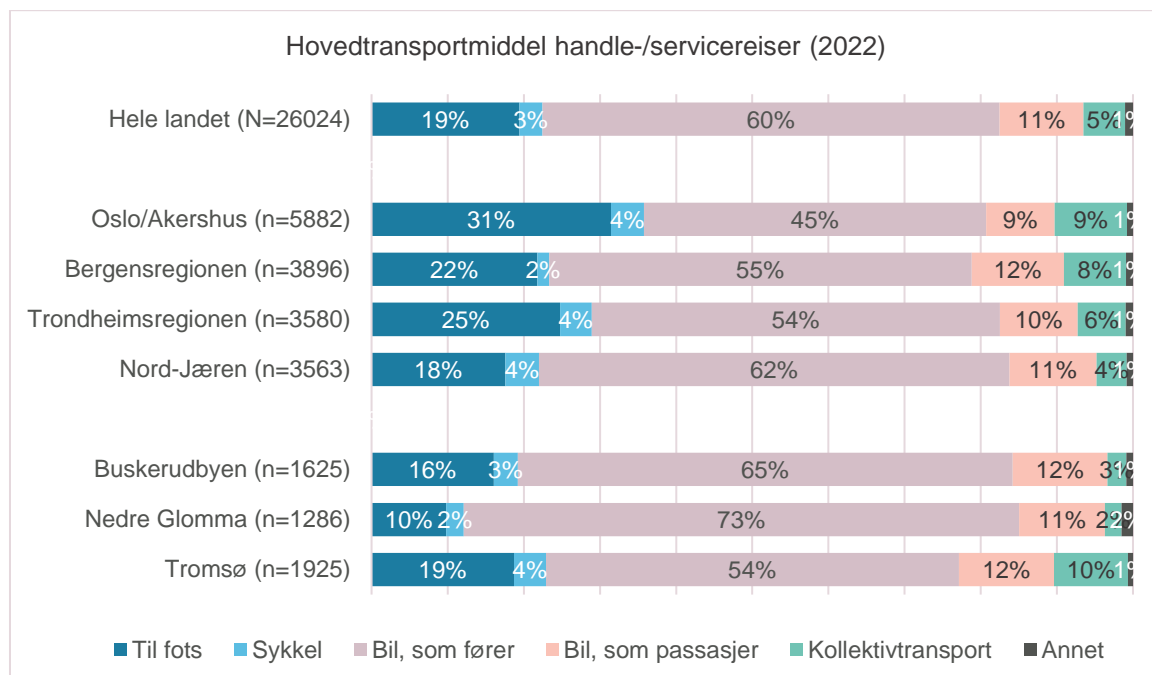


Handle- og servicereiser

Hovedtransportmiddel

I befolkningen oppgir 60 prosent at de kjører bil selv ved handle- og servicereiser. 19 prosent oppgir gange, som utgjør den nest høyeste andelen. Oslo/Akershus oppgir størst grad av gange med 31 prosent, og minst grad av bil som fører med 45 prosent. Bruk av øvrige transportmidler er relativt jevnt fordelt blant de ulike regionene.

Figur 30: Hovedtransportmiddel ved handle-/servicereiser



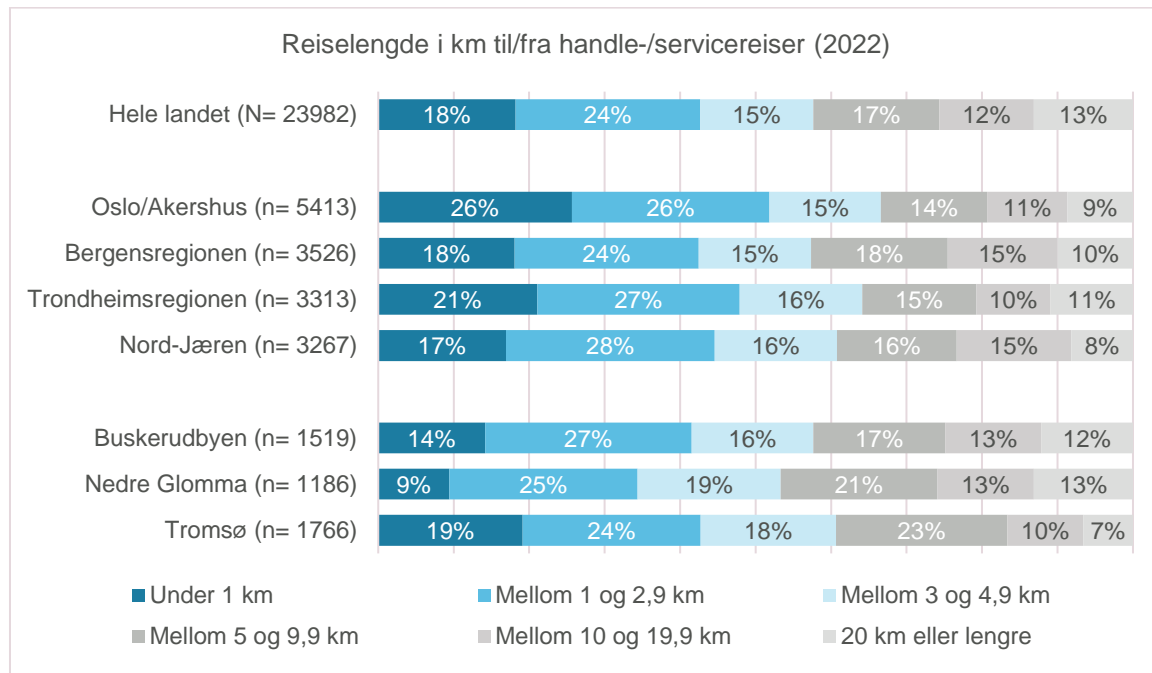
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Reiselengde i strekning

I alle regionene er det flest som oppgir at reiselengden for handle- og servicereiser er mellom 1 og 2,9 km. De som er bosatt i Oslo/Akershus sier i størst grad at reiselengden deres er under en kilometer (26 prosent), mens færrest oppgir det samme i Nedre Glomma (9 prosent).

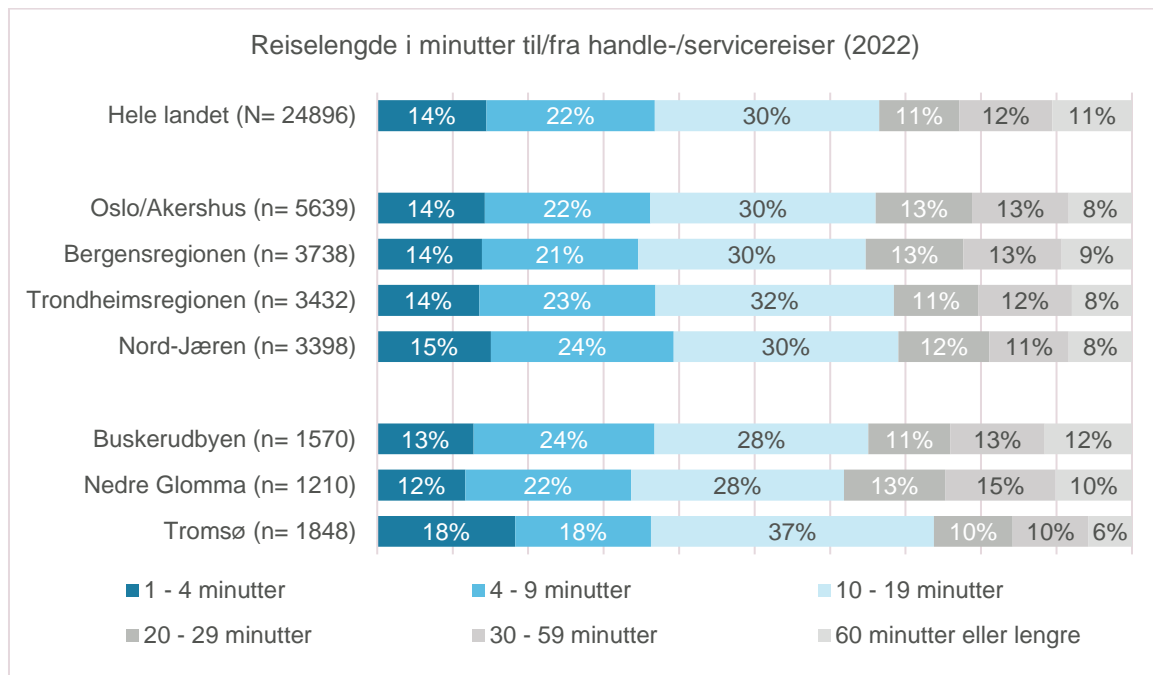
Figur 31: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser



Reiselengde i tid

Det er et relativt likt svarmønster blant de ulike regionene når det kommer til reiselengde i forbindelse med handle- og servicereiser. Flest oppgir gjennomgående at dette tar mellom 10-19 minutter etterfulgt av 4-9 minutter.

Figur 32: Reiselengde i tid ved handle-/servicereiser

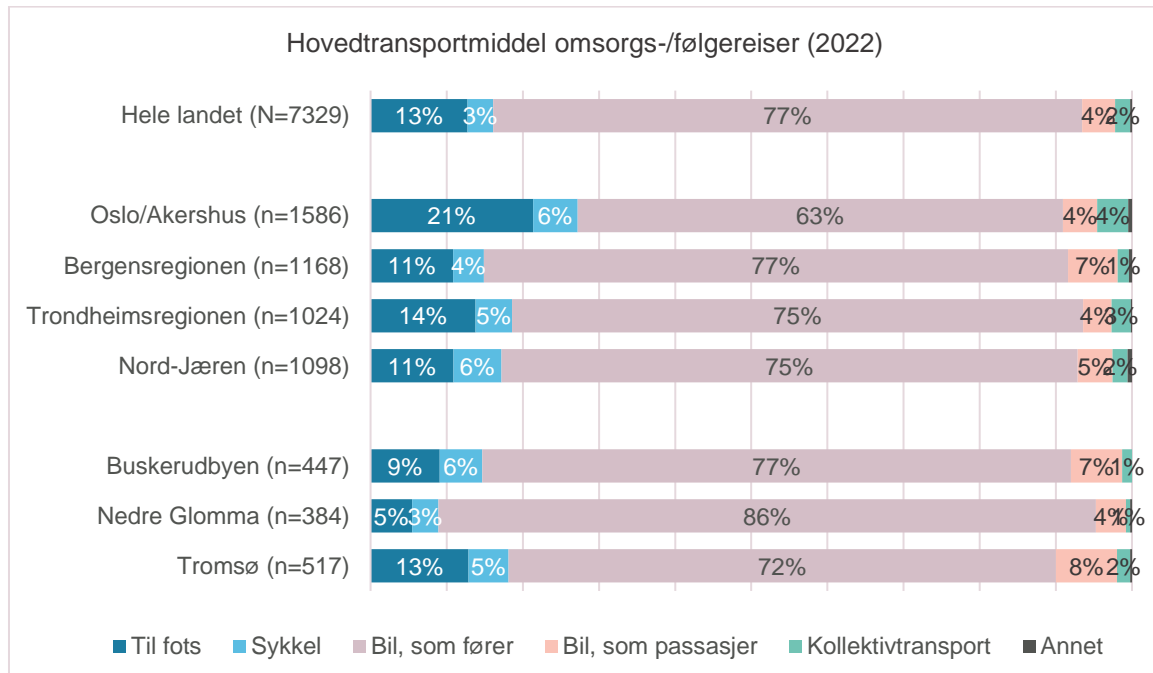


Omsorgs- og følgereiser

Hovedtransportmiddel

For omsorgs- og følgereiser er det reisemetoden bil som fører som peker seg ut i alle regioner. Andelen er noe lavere i Oslo/Akershus med 63 prosent enn øvrige steder. Oslo/Akershus oppgir videre å benytte bena i større grad enn i andre regioner.

Figur 33: Hovedtransportmiddel ved omsorgs-/følgereiser



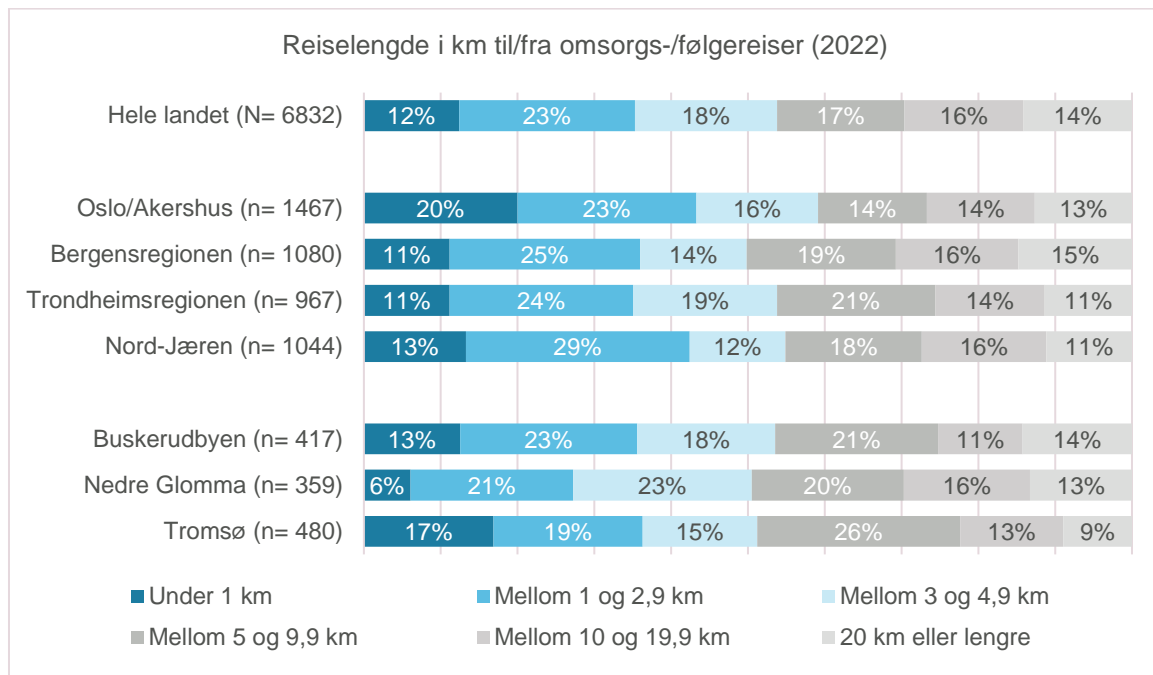
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Reiselengde i strekning

Når det kommer til omsorgs- og følgereisers reiselengde i strekning, er det distansen 1-2,9 km som i størst grad oppgis i de ulike regionene, med unntak av Nedre Glomma. Ytterpunktene oppgis generelt i minst grad.

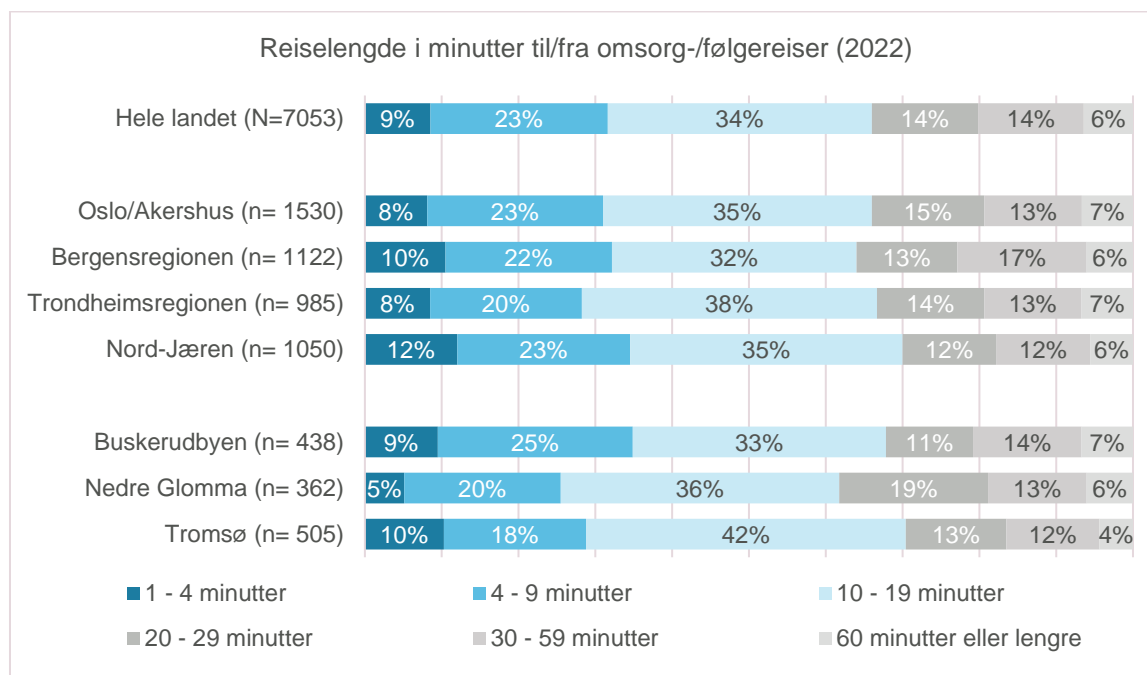
Figur 34: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser



Reiselengde i tid

Tidsintervallene 4-9 og 10-19 minutter oppgis i størst grad for omsorgs- og følgereiser. Færrest oppgir å bruke korteste og lengste tidsintervall.

Figur 35: Reiselengde i tid ved omsorgs-/følgereiser

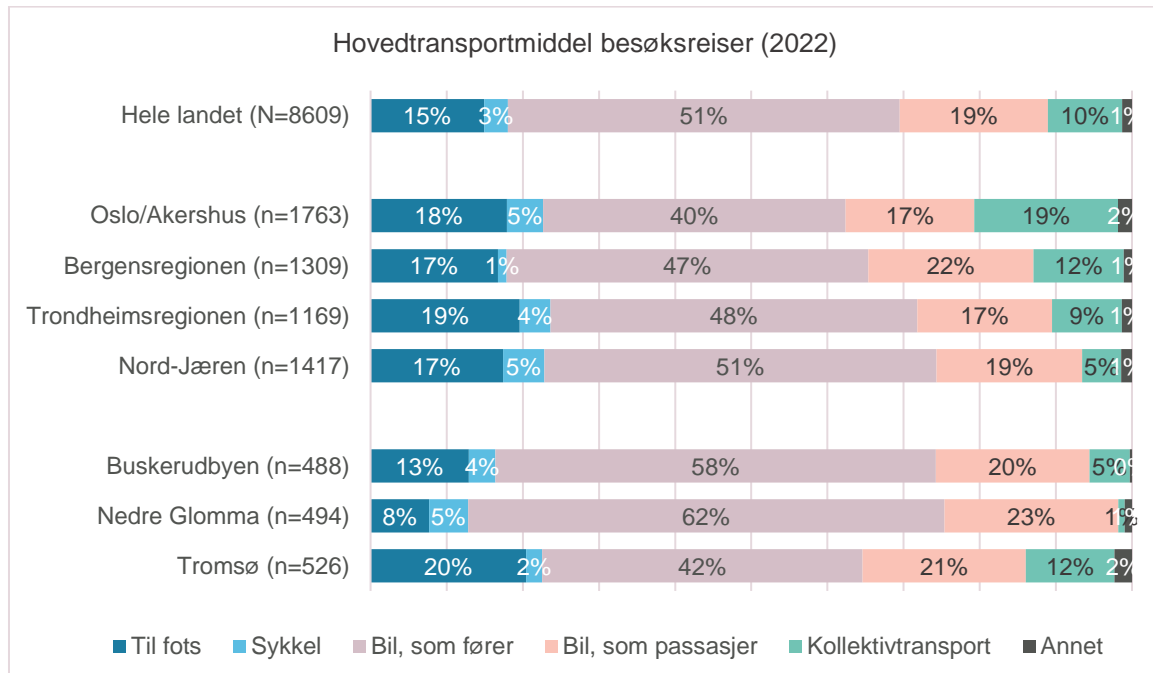


Besøksreiser

Hovedtransportmiddel

Det er gjennomgående flest som oppgir at de benytter seg av reisemåten bil som sjåfør når de skal gjennomføre besøksreiser. Andelen er minst i Oslo/Akershus og Tromsø med hhv. 40 og 42 prosent, og størst i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 58 og 62 prosent.

Figur 36: Hovedtransportmiddel ved besøksreiser



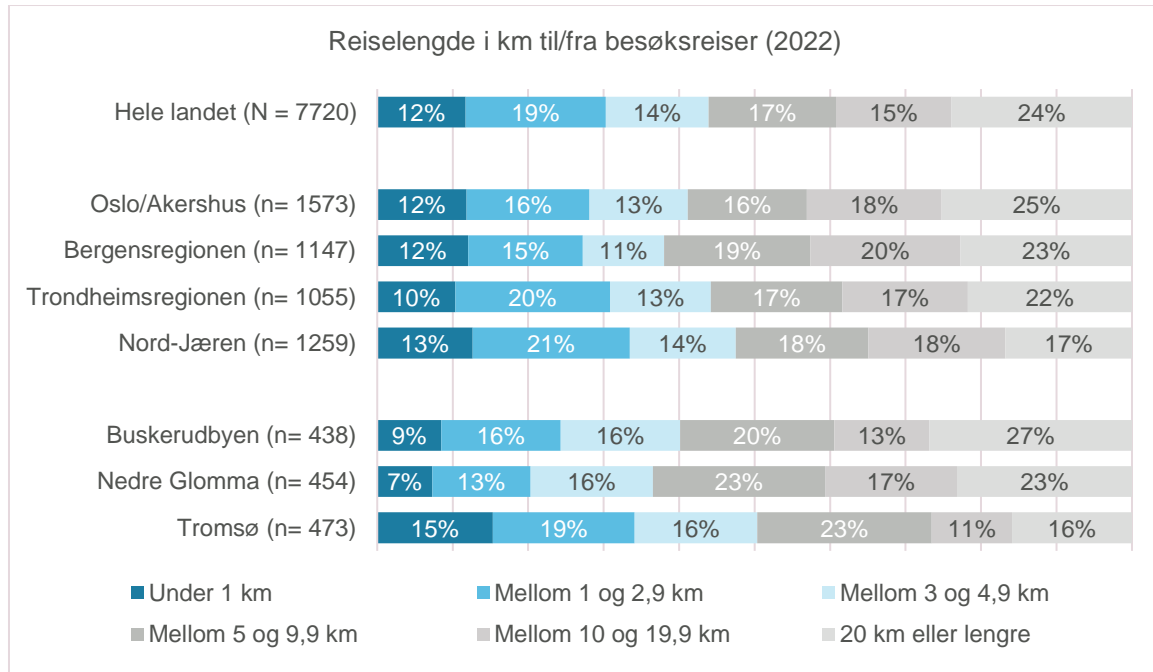
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Reiselengde i strekning

Det er ingen spesifikk distanse som peker seg ut i forbindelse med reiselengde ved besøksreiser. Det er videre relativt likt svarmønster mellom de ulike regionene.

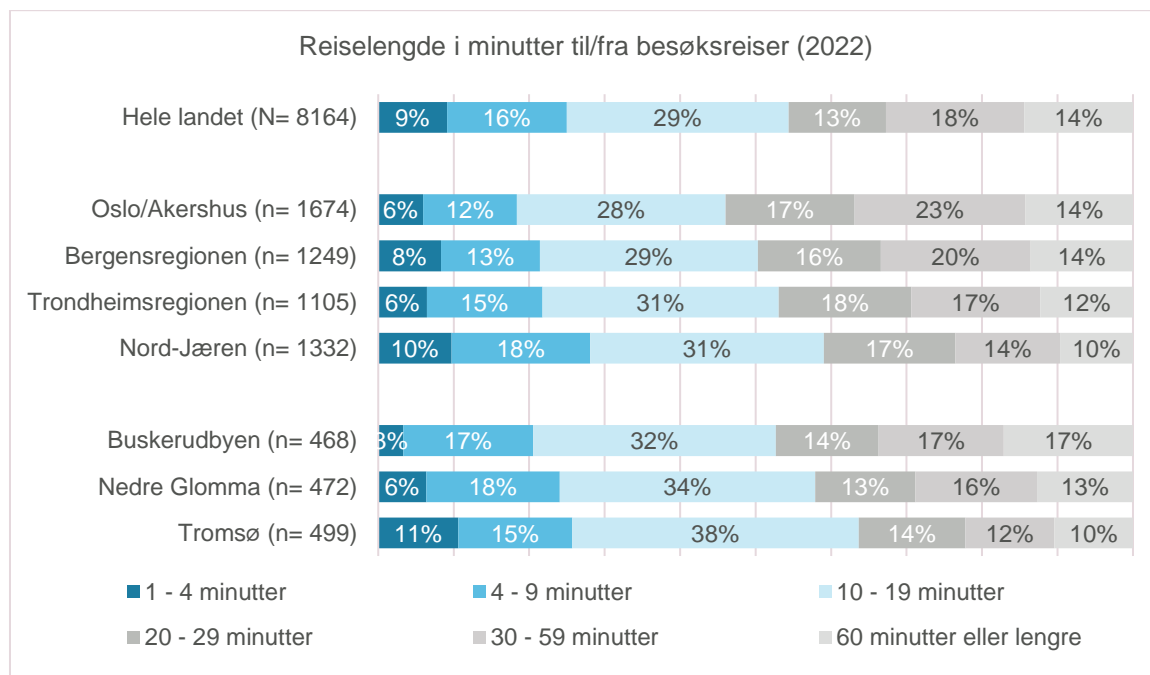
Figur 37: Reiselengde i strekning ved besøksreiser



Reiselengde i tid

29 prosent på nasjonalt nivå oppgir at reiselengden ved besøkreiser er 10-19 minutter, som også er intervallet med størst frekvens blant de ulike regionene.

Figur 38: Reiselengde i tid ved besøkreiser

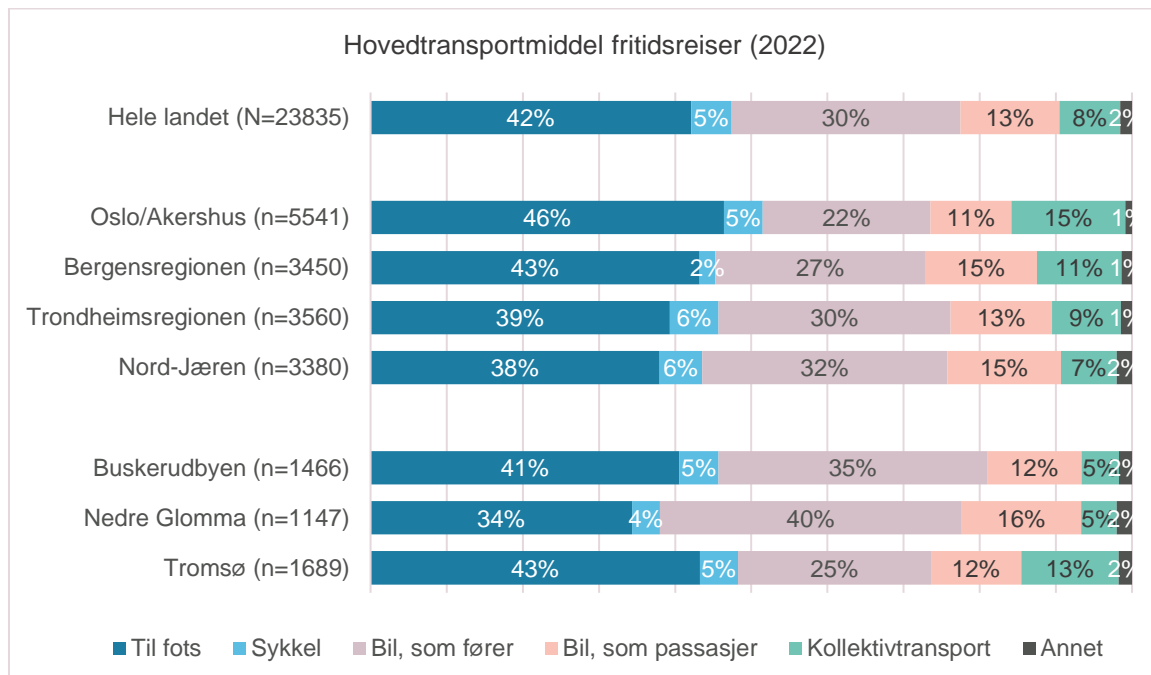


Fritidsreiser

Hovedtransportmiddel

Transportmiddelet som i størst grad blir brukt ved fritidsreiser er gange, etterfulgt av bil som fører. Det er generelt liten variasjon i svarmønster mellom de ulike regionene. De som er bosatt i Nedre Glomma oppgir i minst grad å gå og i størst grad å kjøre bil selv.

Figur 39: Hovedtransportmiddel ved fritidsreiser



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

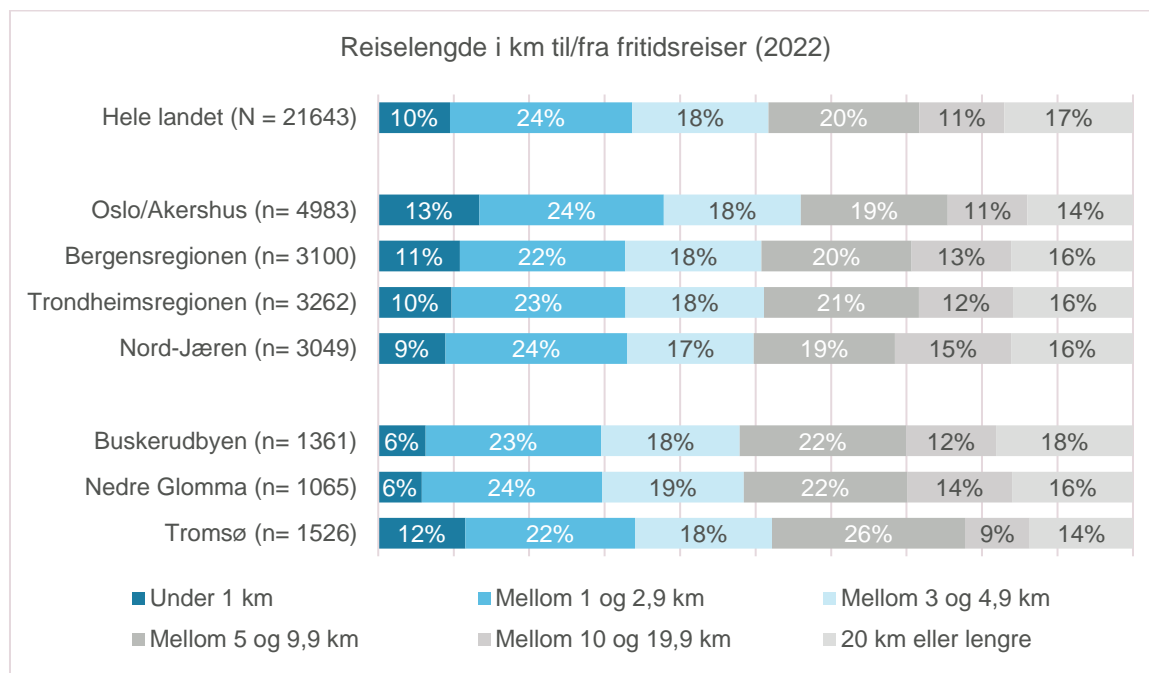
Tabell 6: Hovedtransportmiddel ved fritidsreiser – kollektivtransport

Regioner	Kollektivtransport						Vet ikke / husker ikke	NET
	Buss	Bane/ trikk	Tog	Taxi	Fly	Båt		
Oslo/Akershus	35%	40%	23%	0%	1%	1%	1%	100%
Bergensregionen	69%	23%	3%	0%	1%	3%	0%	100%
Trondheimsregionen	87%	3%	5%	1%	1%	1%	1%	100%
Nord-Jæren	60%	0%	31%	2%	4%	2%	1%	100%
Buskerudbyen	28%	2%	69%	0%	1%	0%	0%	100%
Nedre Glomma	44%	0%	46%	0%	2%	6%	3%	100%
Tromsø	94%	0%	0%	2%	2%	0%	2%	100%

Reiselengde i strekning

Svarfordelingen mellom de ulike regionene er relativt lik. Flest oppgir at distansen for fritidsreiser er mellom 1-2,9 km (mellom 20-25 prosent blant de ulike regionene). Unntaket er Tromsø, hvor noe flere oppgir at reisen er mellom 10-19,9 km.

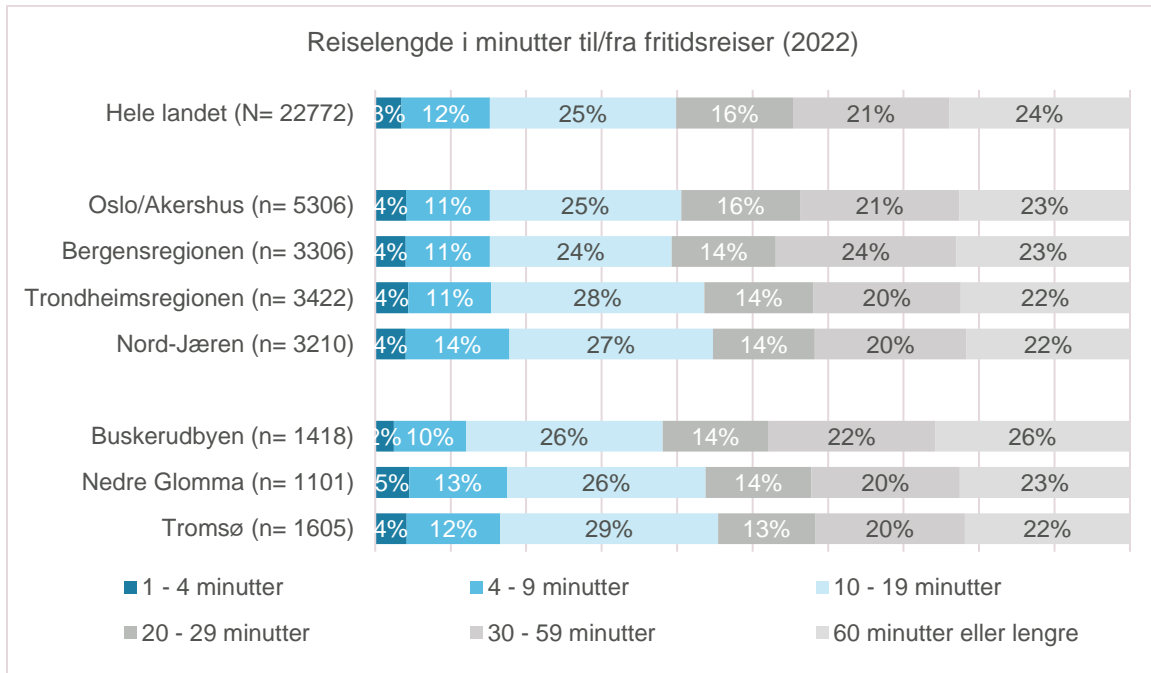
Figur 40: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser



Reiselengde i tid

Også for reiselengde i tid fremkommer det en relativt lik svarfordeling mellom regionene når det kommer til fritidsreiser. Det er ingen regioner som peker seg vesentlig ut fra resten.

Figur 41: Reiselengde i tid ved fritidsreiser



KAPITTEL 11: BYVEKSTAVTALEOMRÅDENE

Per dato er det inngått 4 byvekstavaler mellom Staten og følgende kommuner:

Oslo/Akershus	Bergensområdet	Nord-Jæren BVA
K-0301 Oslo	K-4601 Bergen	K-1103 Stavanger
K-3019 Vestby	K-4624 Bjørnafjorden	K-1108 Sandnes
K-3020 Nordre Follo	K-4626 Øygarden	K-1124 Sola
K-3021 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	Trondheimsområdet	
K-3030 Lillestrøm	K-5001 Trondheim	
K-3031 Nittedal	K-5028 Melhus	
K-3032 Gjerdrum	K-5031 Malvik	
K-3033 Ullensaker	K-5035 Stjørdal	
K-3034 Nes		
K-3035 Eidsvoll		
K-3036 Nannestad		
K-3037 Hurdal		

I dette kapittelet er det presentert grafiske resultater for byvekstavtalene, med ulike nedbrytninger og sammenstillinger.

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 byvekstavtaler, vil den nye «større» kommunen automatisk inngå i datagrunnlaget for avtaleområdet.

Det er benytte regionale vekter i datasettet som ligger til grunn for grafikk der en presenterer resultater for byvekstavtaleområder, bykommuner og «rest»-kommuner.

Nasjonalt og byvekstvtalene samlet

Førerkort

Figur 42: Andel med førerkort nasjonalt og byvekstvtaler 2022



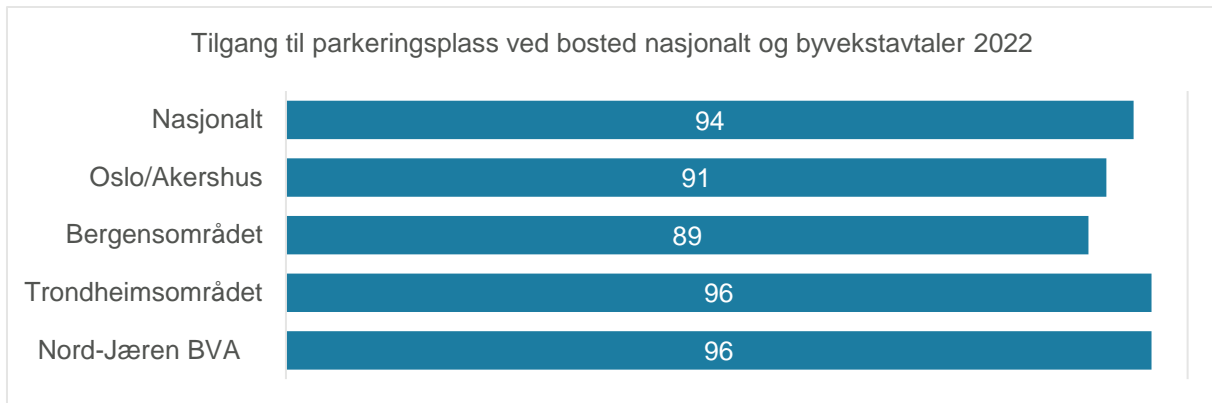
Biltilgang

Figur 43: Biltilgang nasjonalt og byvekstvtaler 2022

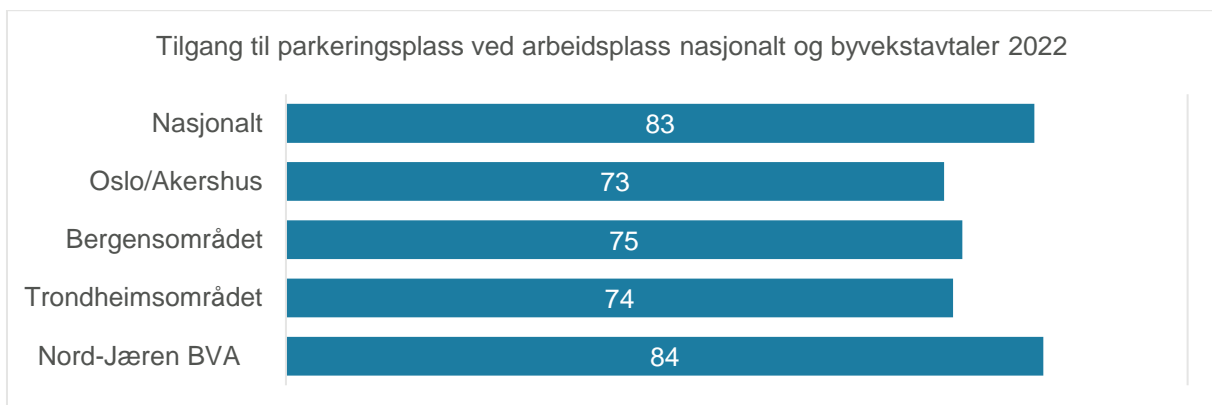


Tilgang til parkeringsplass

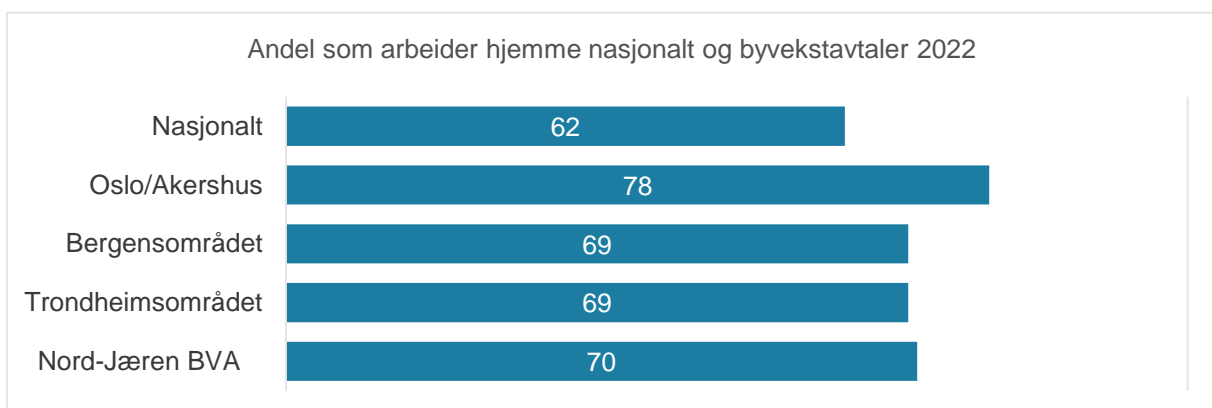
Figur 44: Tilgang til parkeringsplass ved bosted nasjonalt og byvekstvtaler 2022



Figur 45: Tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplass nasjonalt og byvekstvtaler 2022



Figur 46: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb nasjonalt og byvekstvtaler 2022

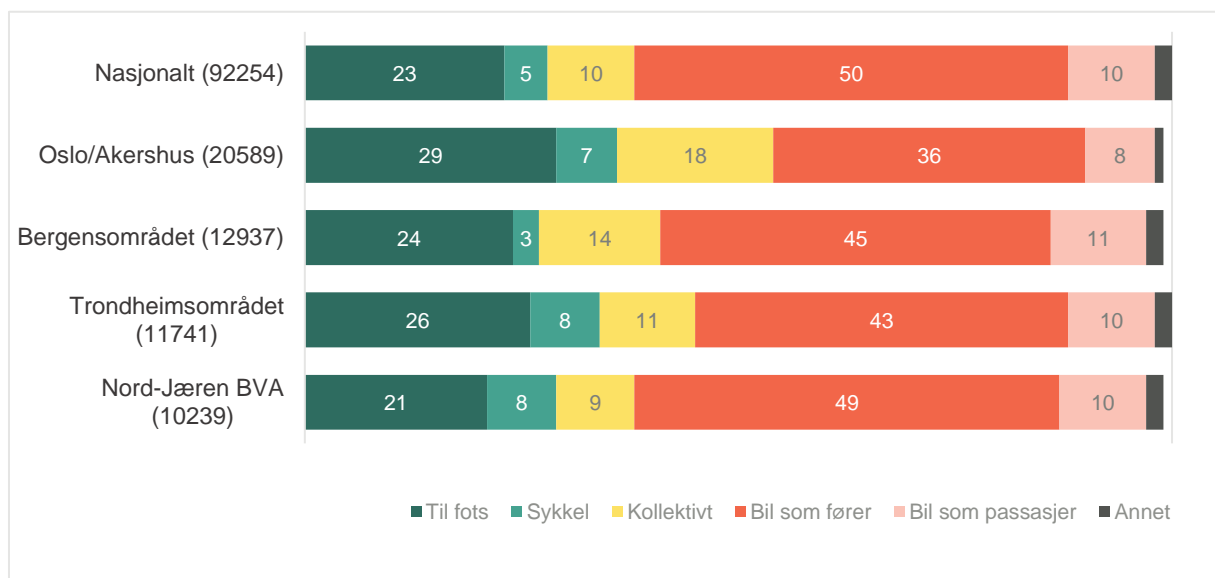


Figur 47: Antall daglige reiser nasjonalt og byvekstvtaler 2022



Bruk av transportmidler

Figur 48: Transportmiddelfordeling hovedtransportmiddel nasjonalt og byvekstvtaler 2022



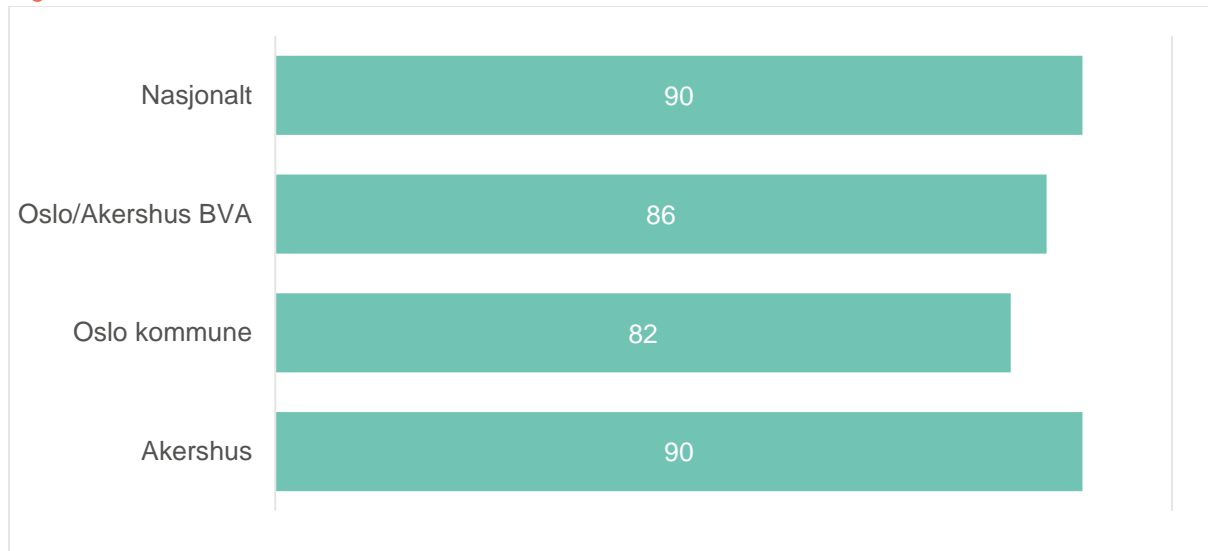
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Oslo/Akershus BVA

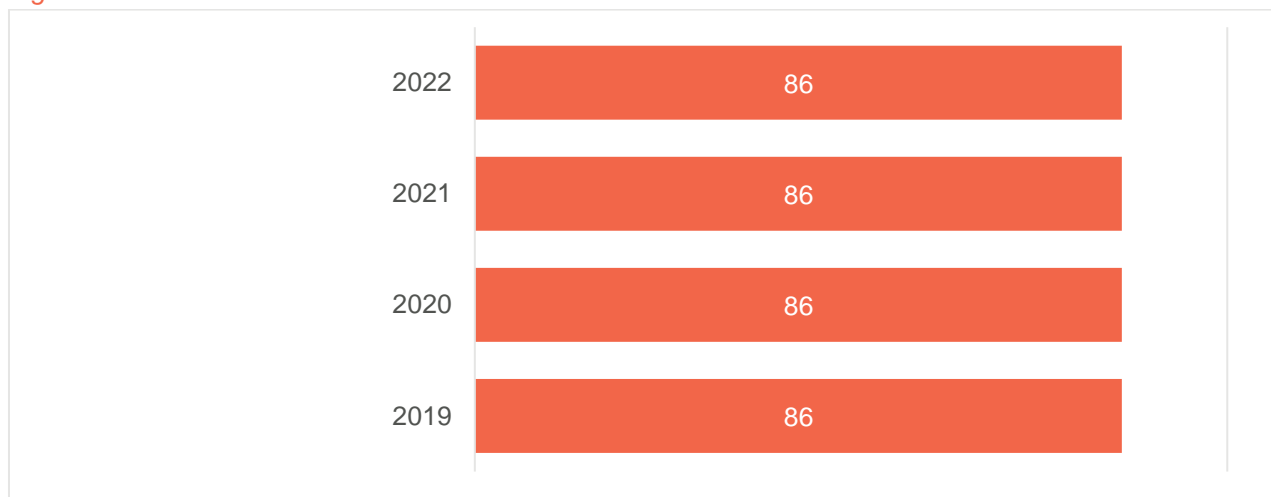
Førerkort

Figur 49: Andel med førerkort 2022



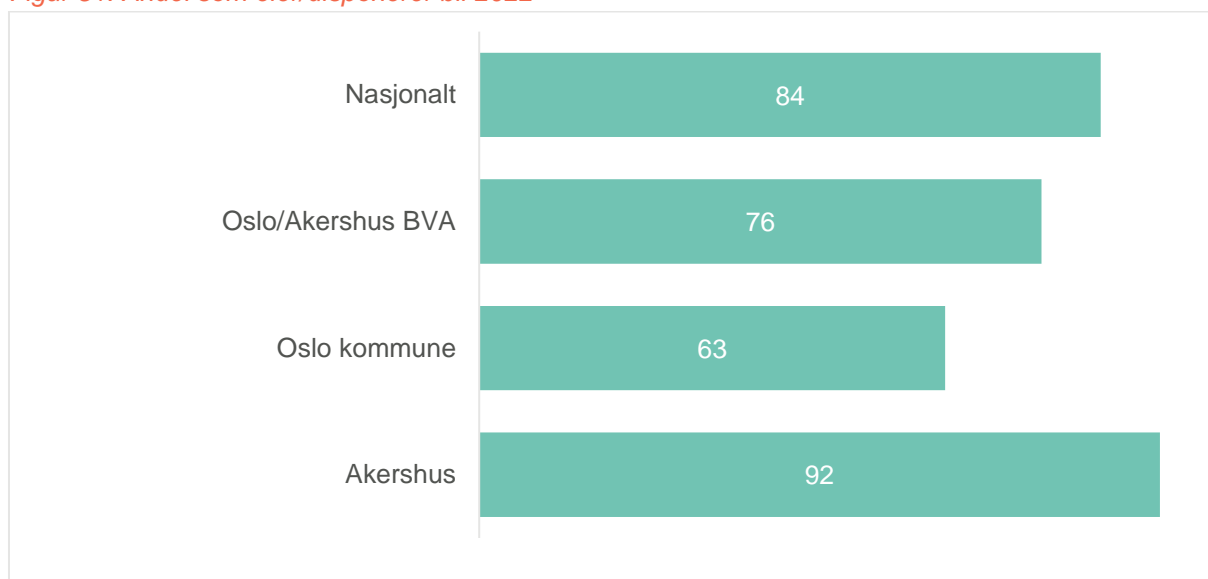
Utvikling i andel med førerkort

Figur 50: Andel med førerkort 2019-2022 Oslo/Akershus BVA



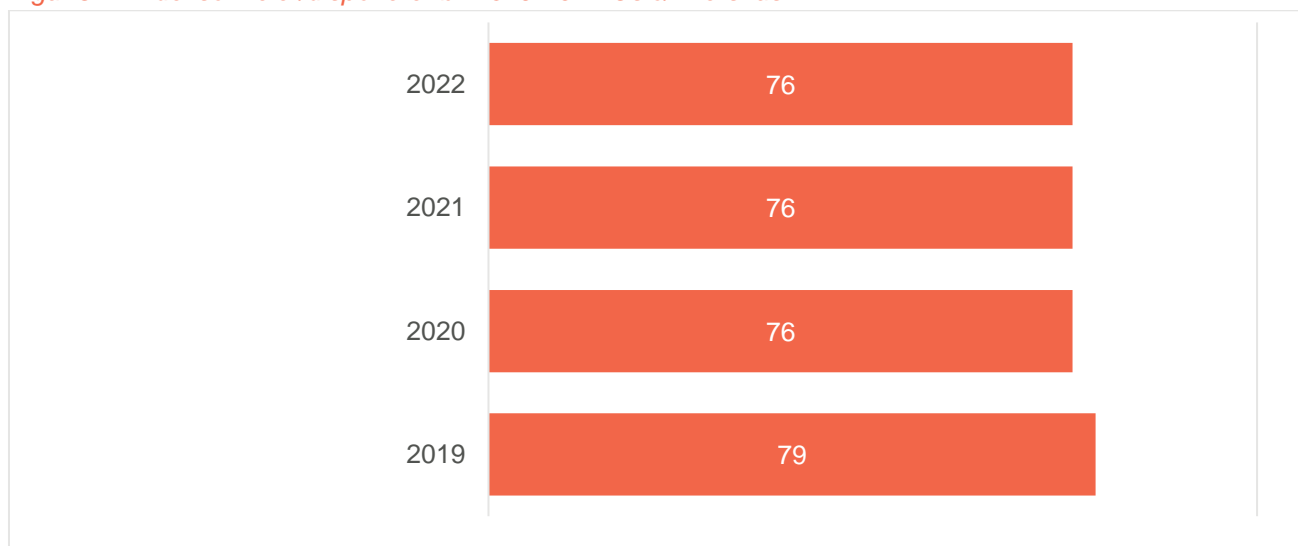
Andel som eier/disponerer bil

Figur 51: Andel som eier/disponerer bil 2022



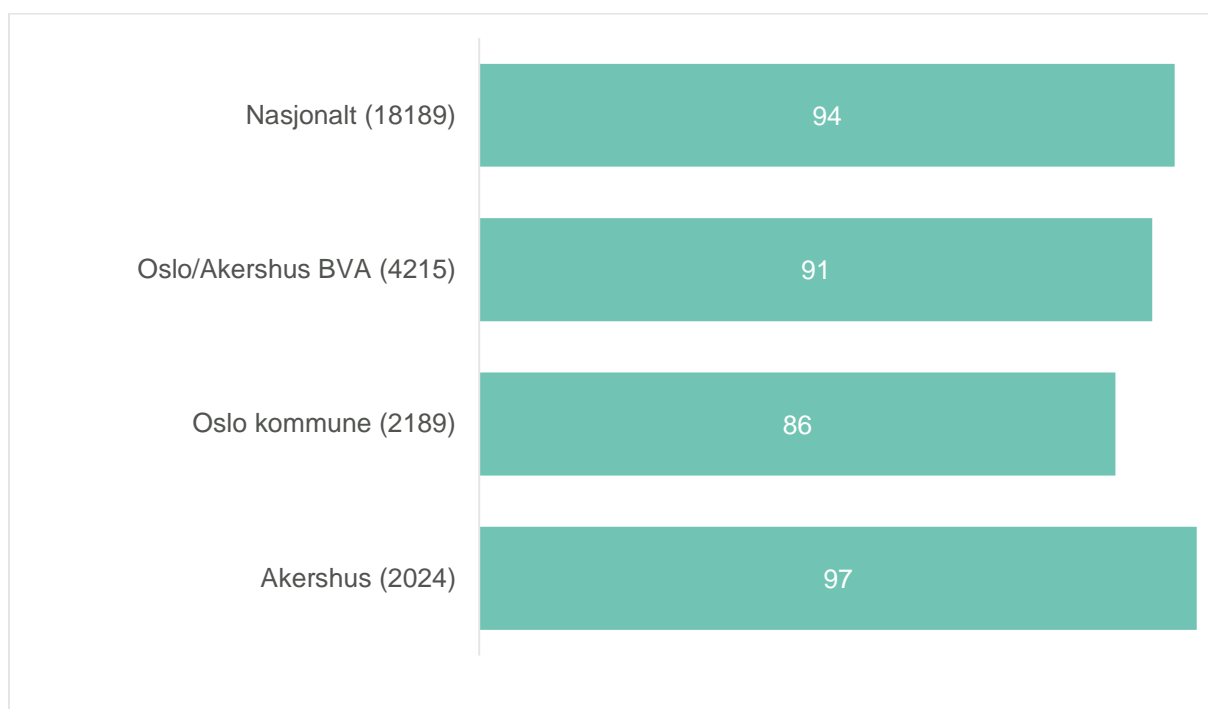
Utvikling i andel som eier/disponerer bil

Figur 52: Andel som eier/disponerer bil 2019-2022 Oslo/Akershus BVA

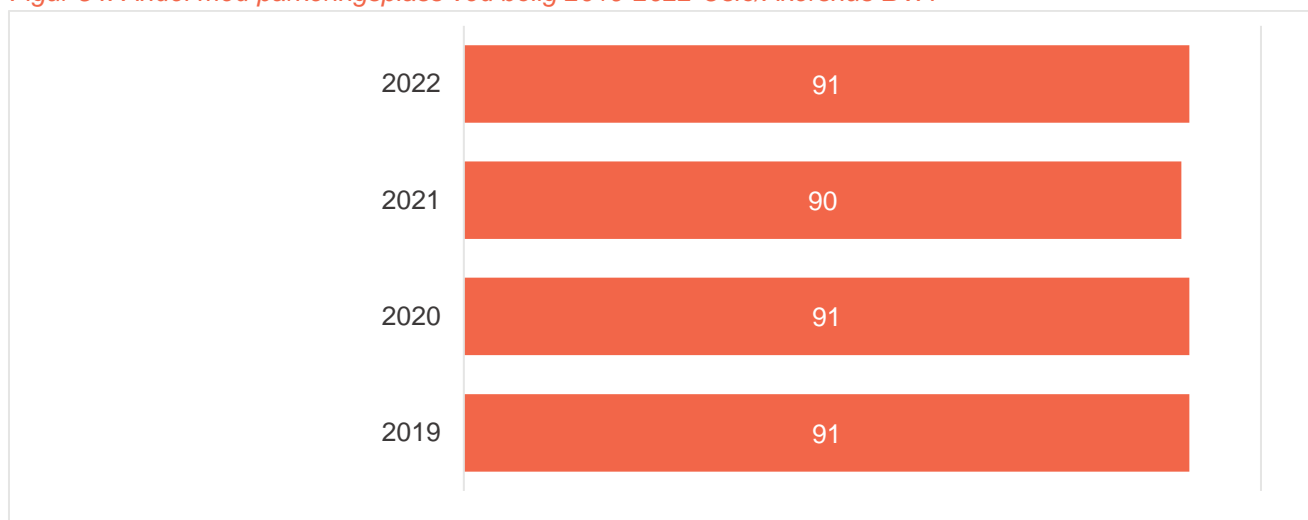


Parkeringsplass

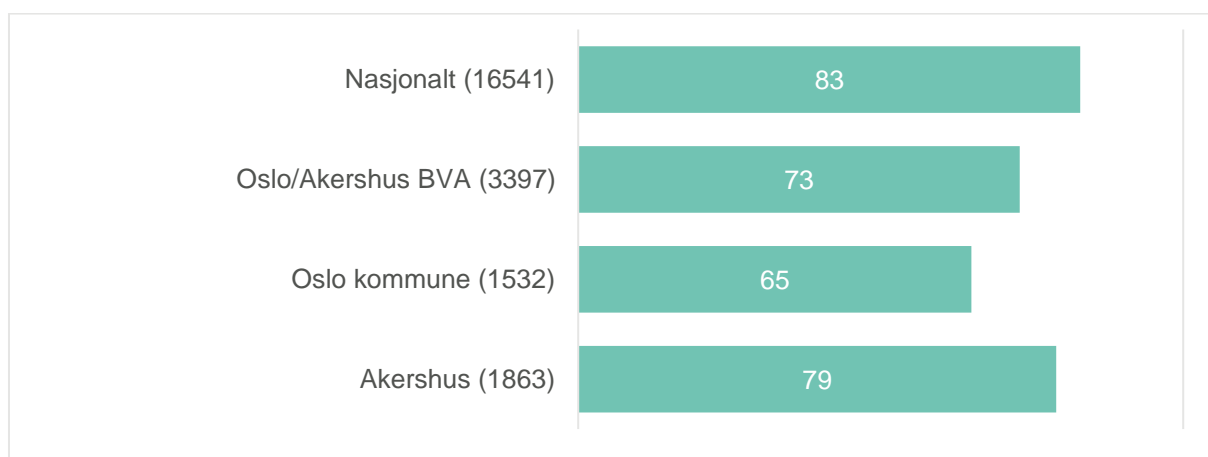
Figur 53: Parkeringsplass ved bolig 2022



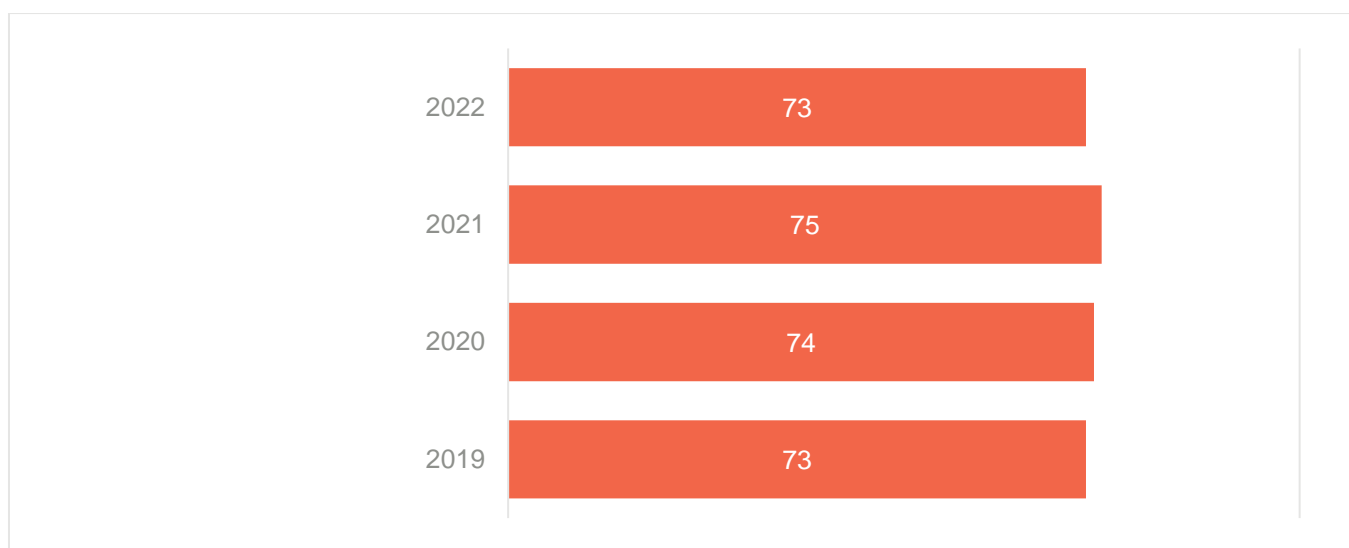
Figur 54: Andel med parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Oslo/Akershus BVA



Figur 55: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022

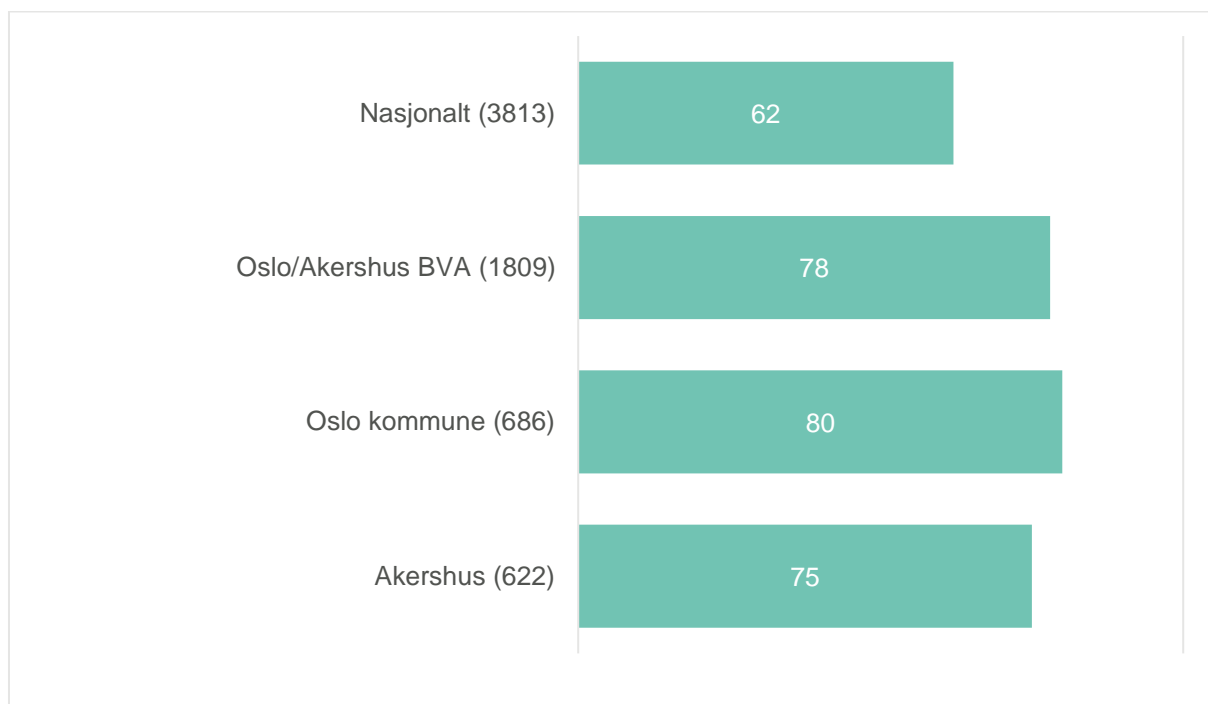


Figur 56: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2019-2022 Oslo/Akershus BVA

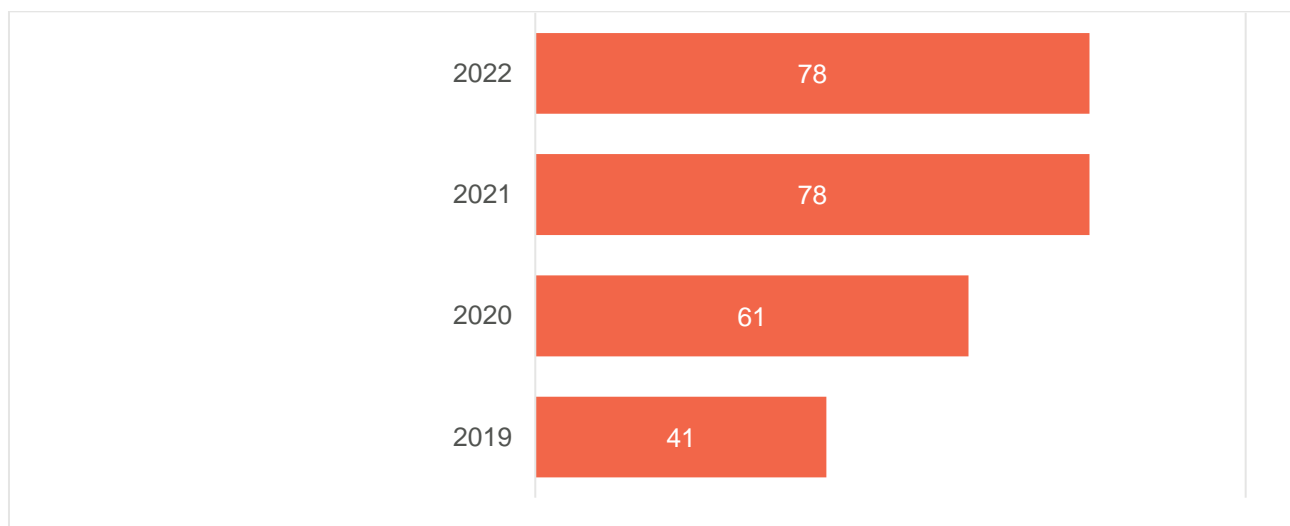


Hjemmekontor

Figur 57: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022

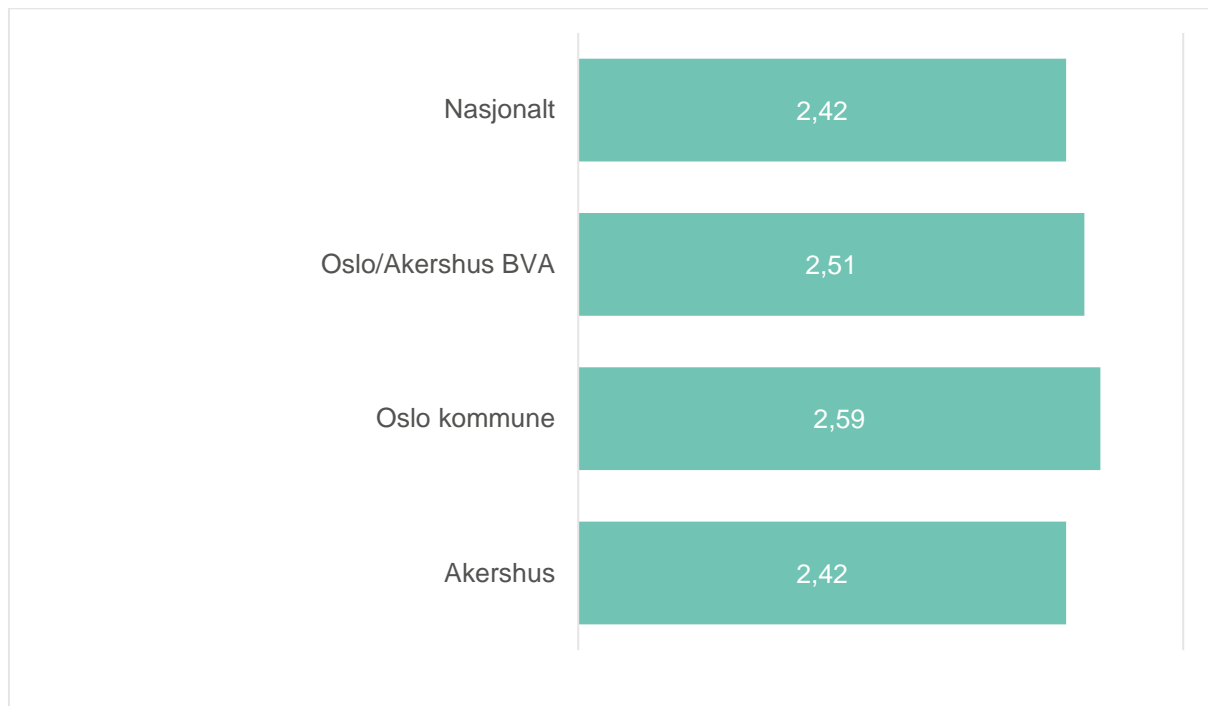


Figur 58: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019-2022 Oslo/Akershus BVA

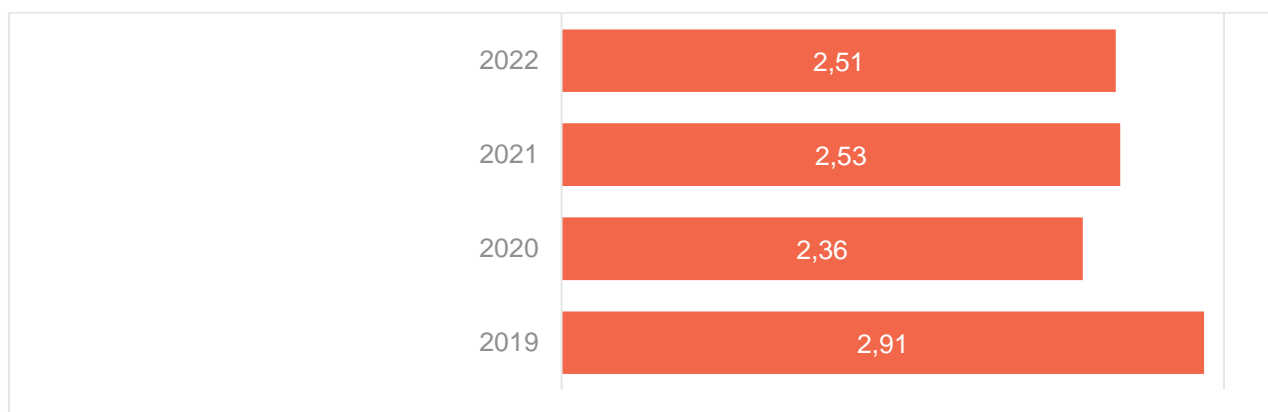


Antall daglige reiser

Figur 59: Antall daglige reiser 2022

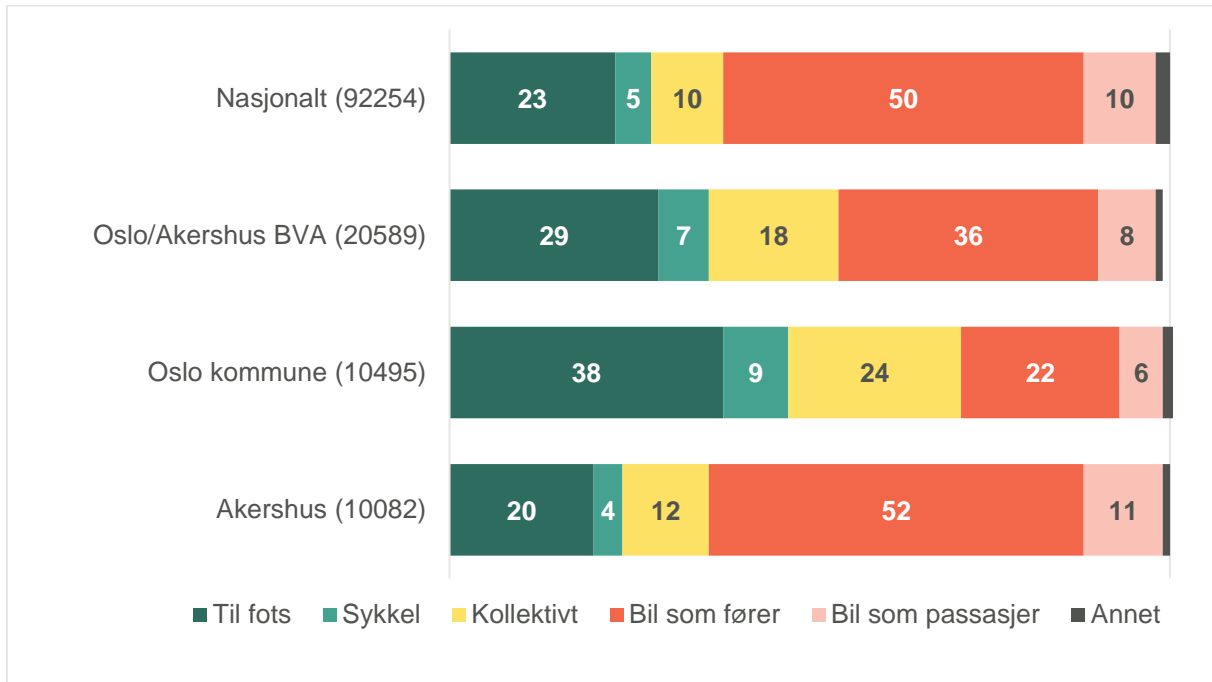


Figur 60: Antall daglige reiser 2019-2022 Oslo/Akershus BVA



Transportmiddelfordeling

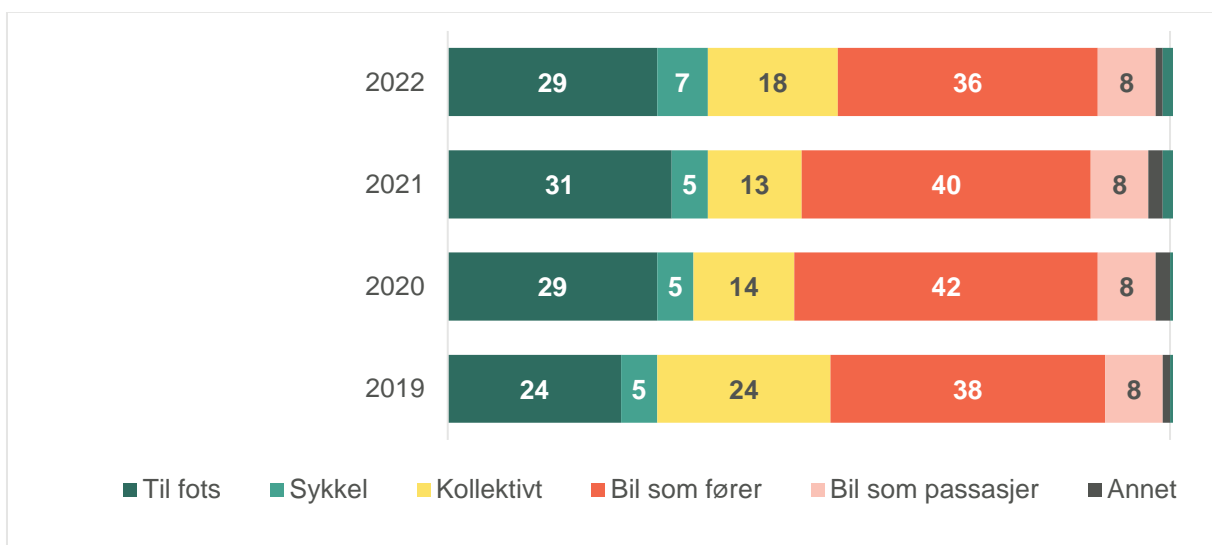
Figur 61: Transportmiddelfordeling 2022



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Figur 62: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Oslo/Akershus BVA



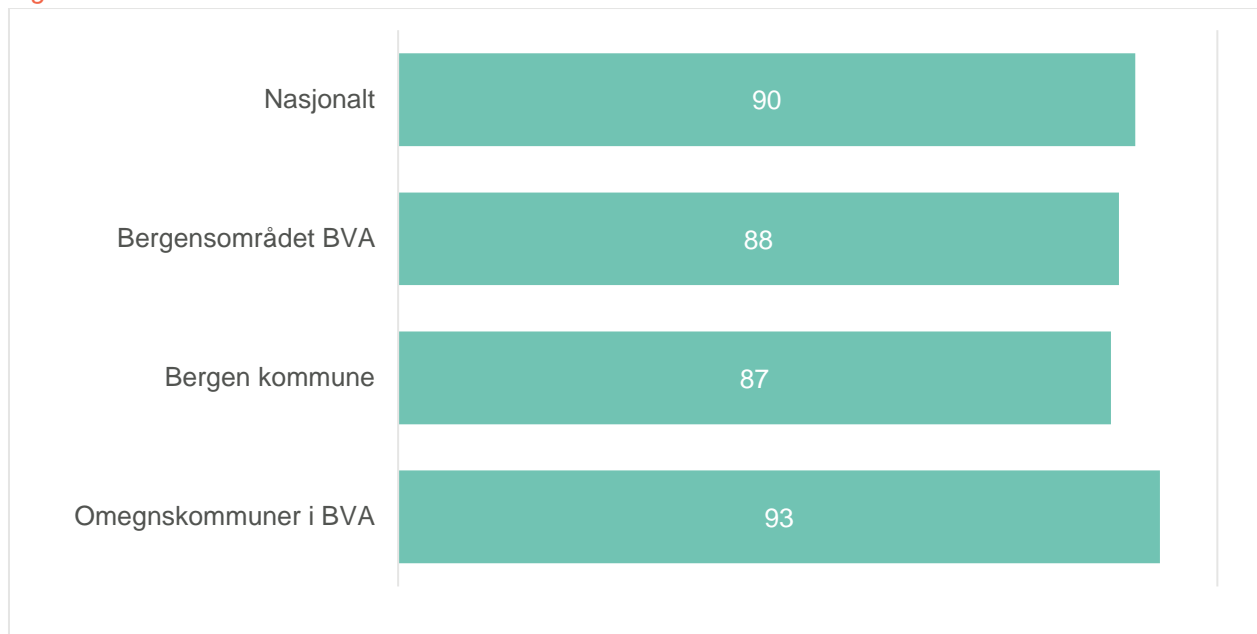
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

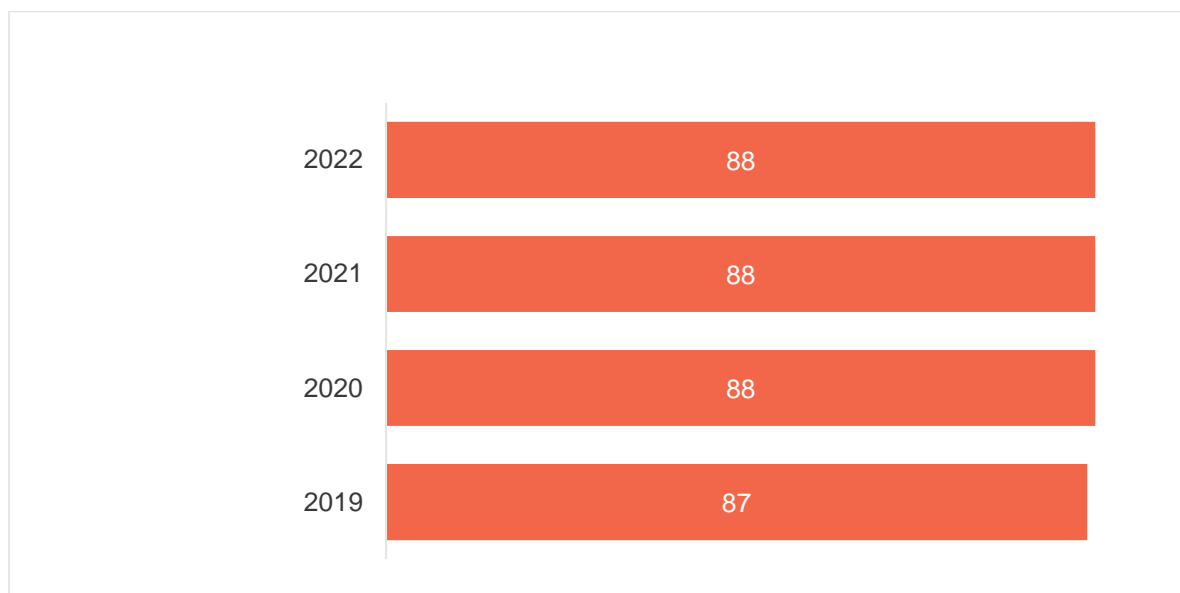
Bergensområdet BVA

Førerkort

Figur 63: Andel med førerkort 2022

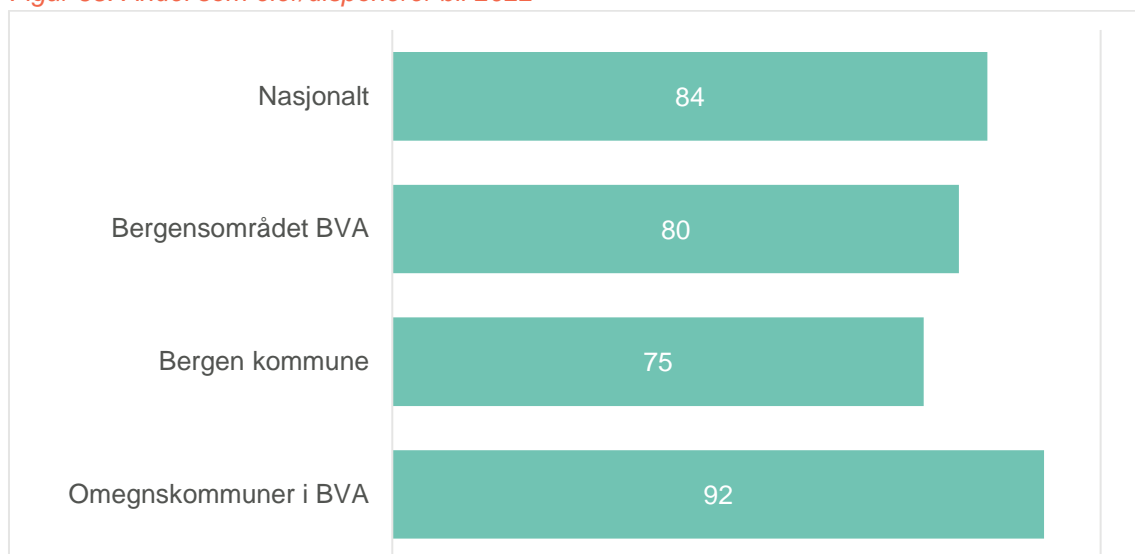


Figur 64: Andel med førerkort 2019-2022 Bergensområdet BVA

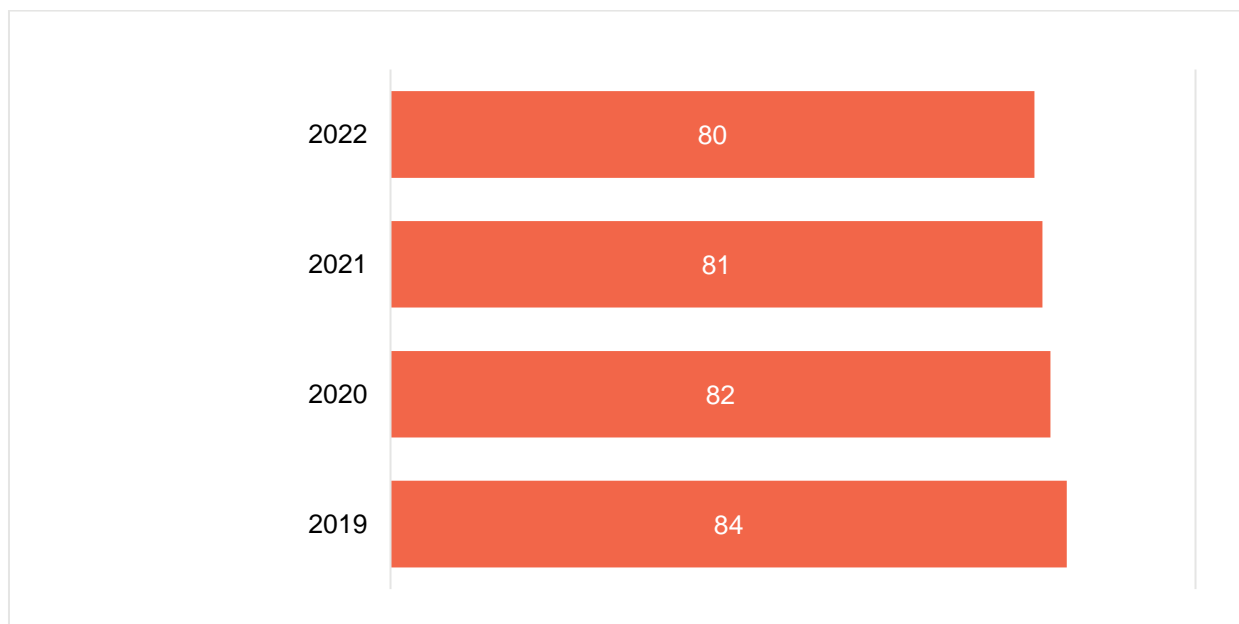


Andel som eier/disponerer bil

Figur 65: Andel som eier/disponerer bil 2022

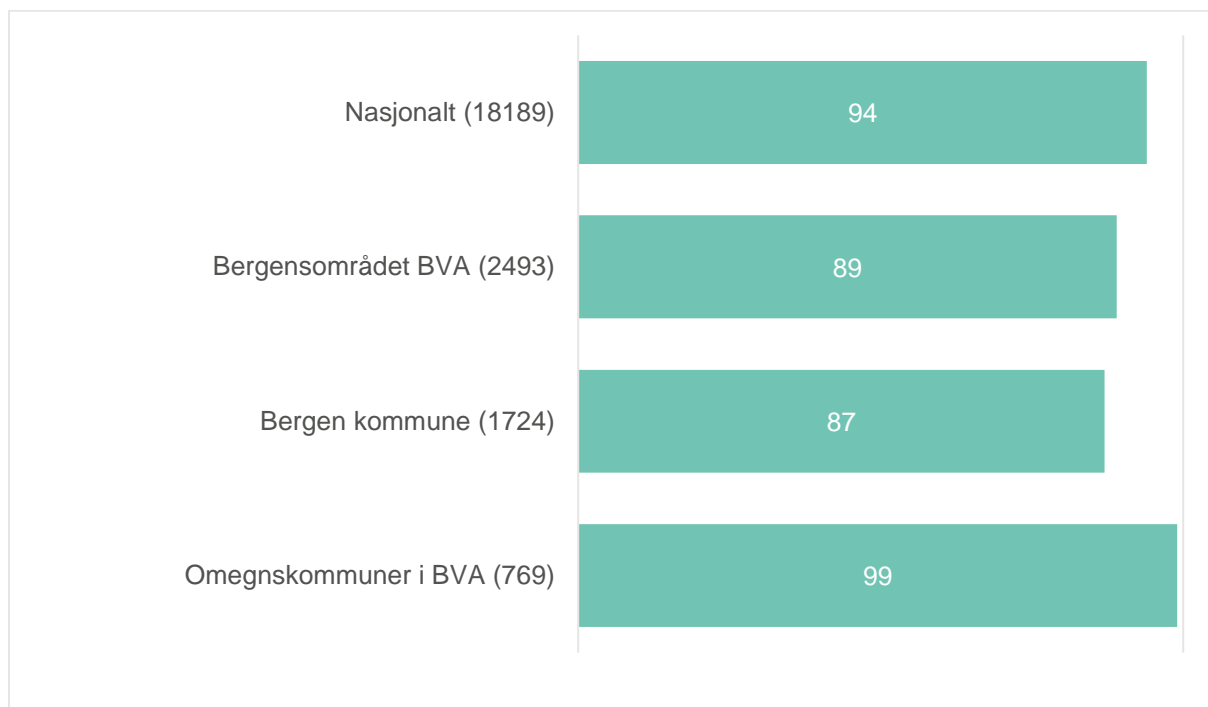


Figur 66: Andel som eier/disponerer bil 2019 – 2022 Bergensområdet BVA

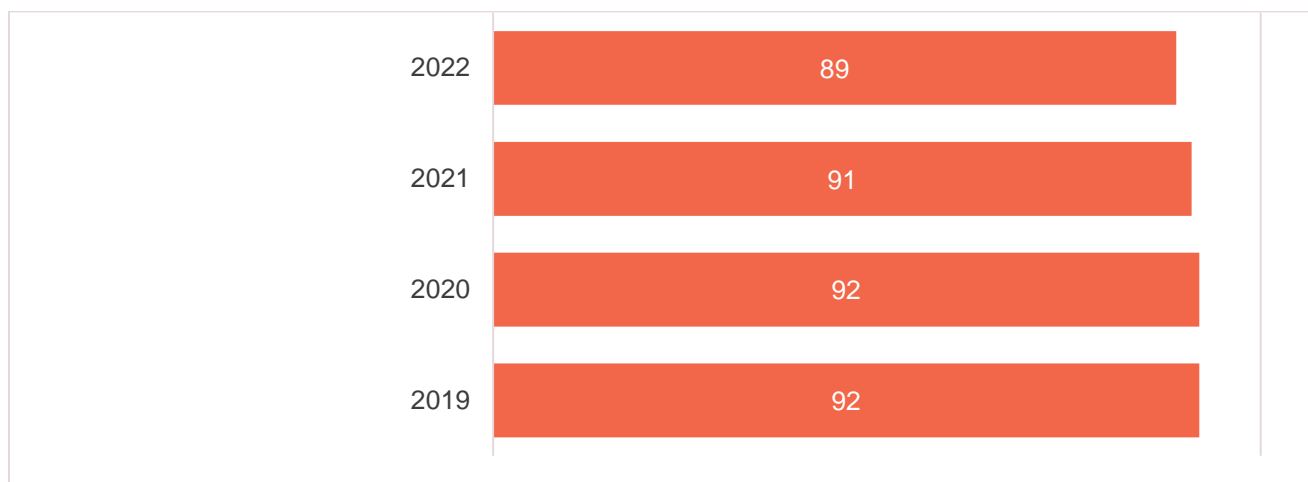


Parkeringsplass

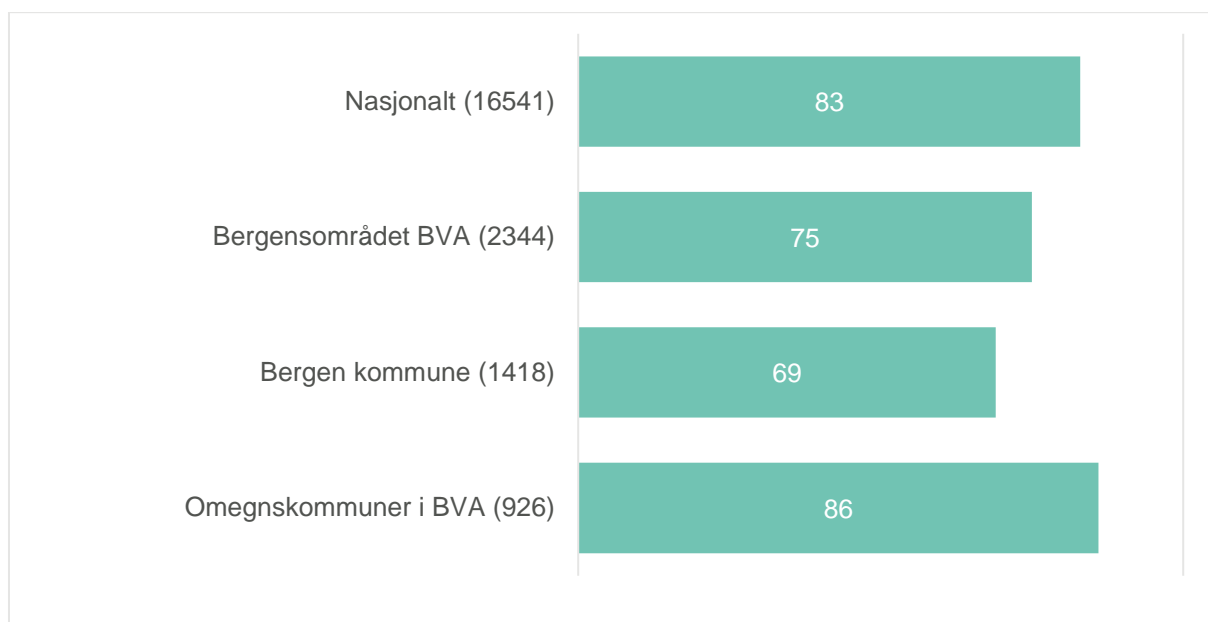
Figur 67: Parkeringsplass ved bolig 2022



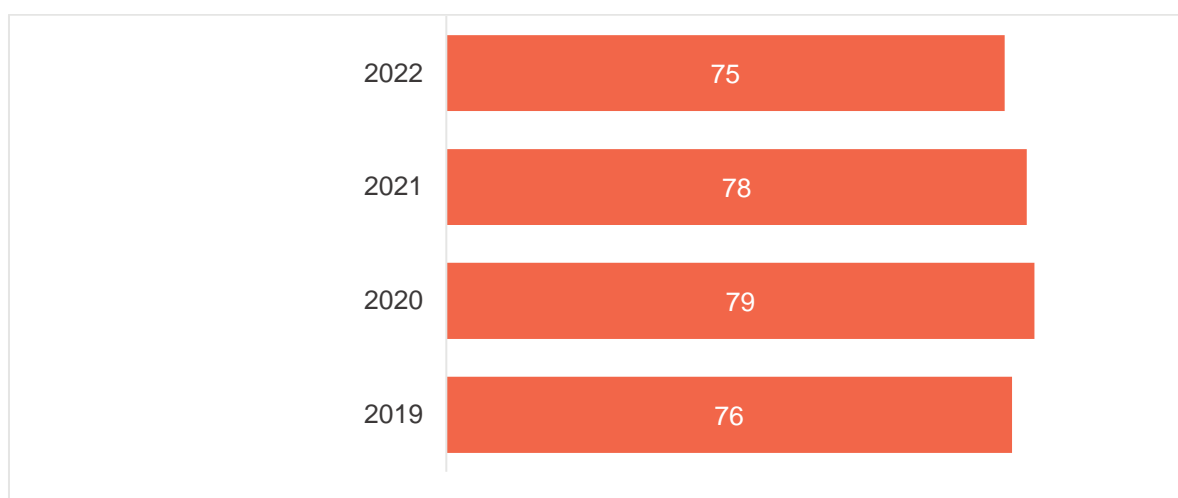
Figur 68: Parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Bergensområdet BVA



Figur 69: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022

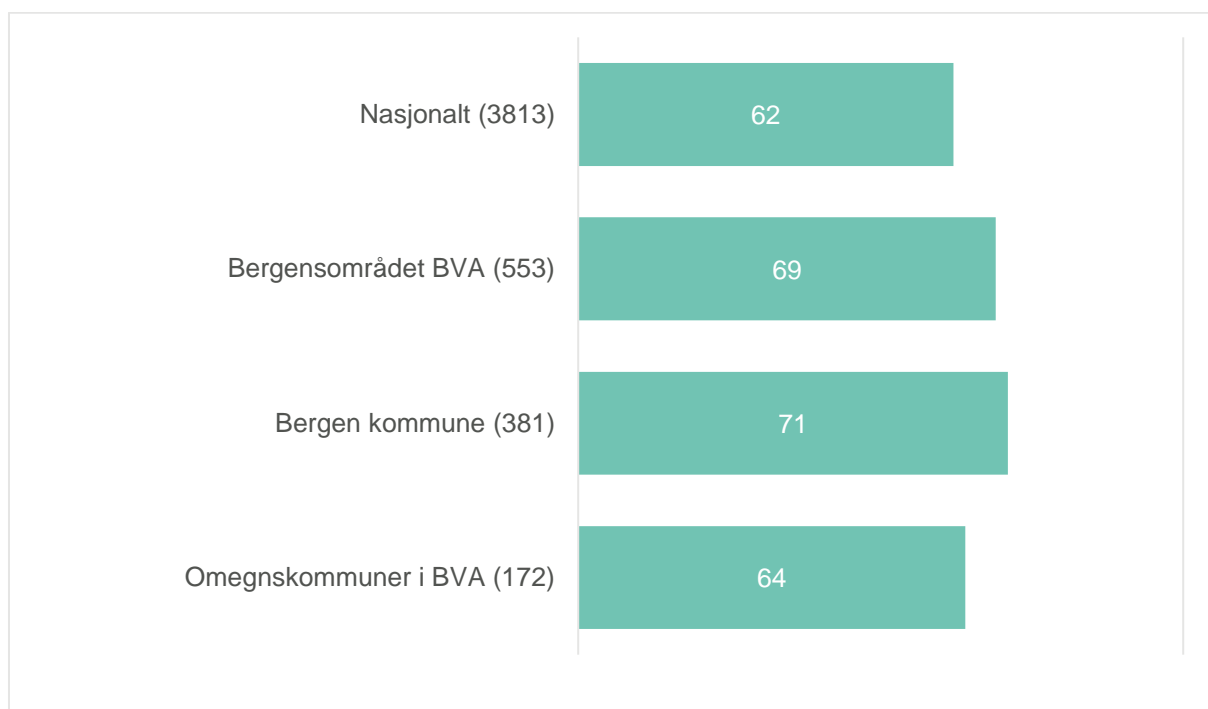


Figur 70: Parkeringsplass ved arbeidsplass Bergensområdet BVA

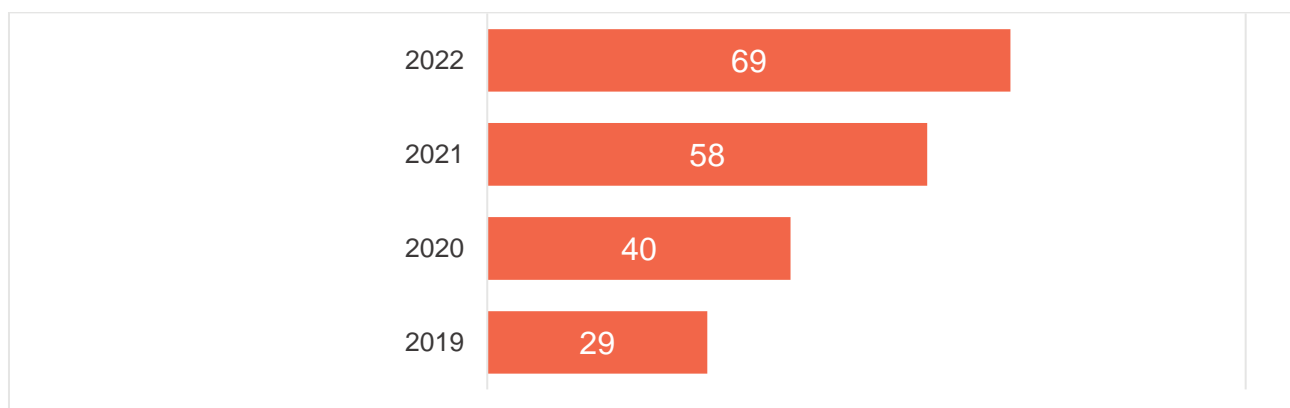


Hjemmekontor

Figur 71: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022

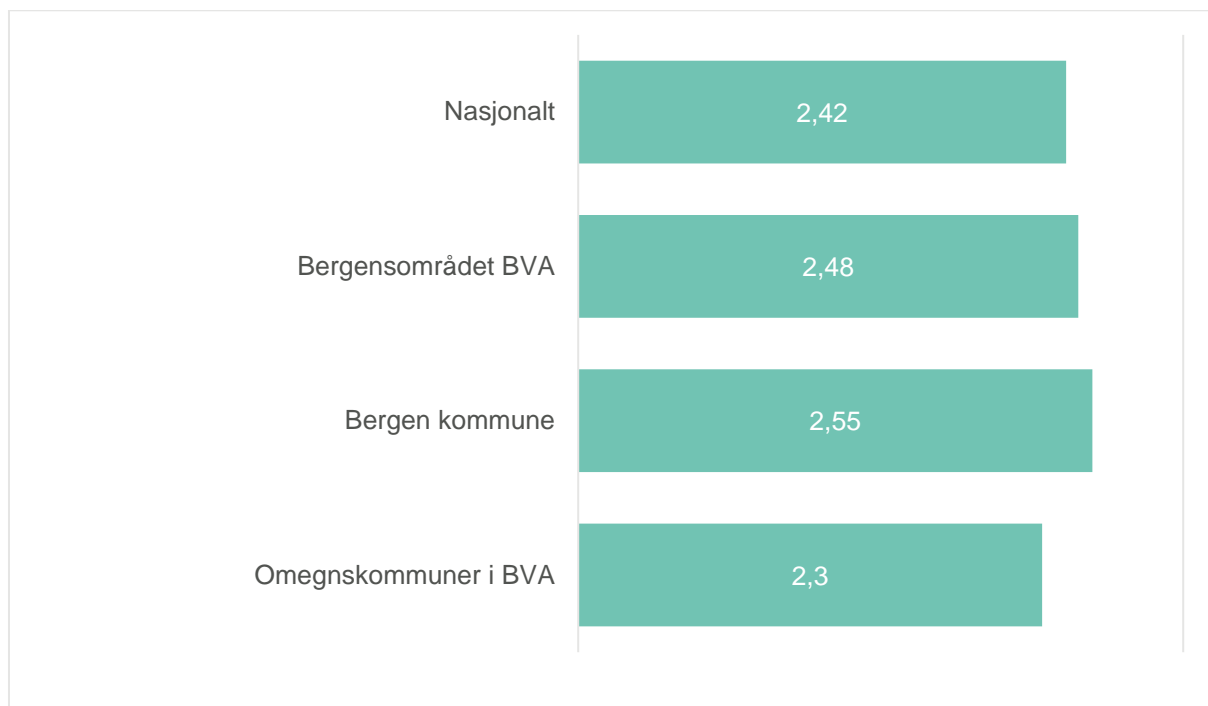


Figur 72: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019-2022 Bergensområdet BVA

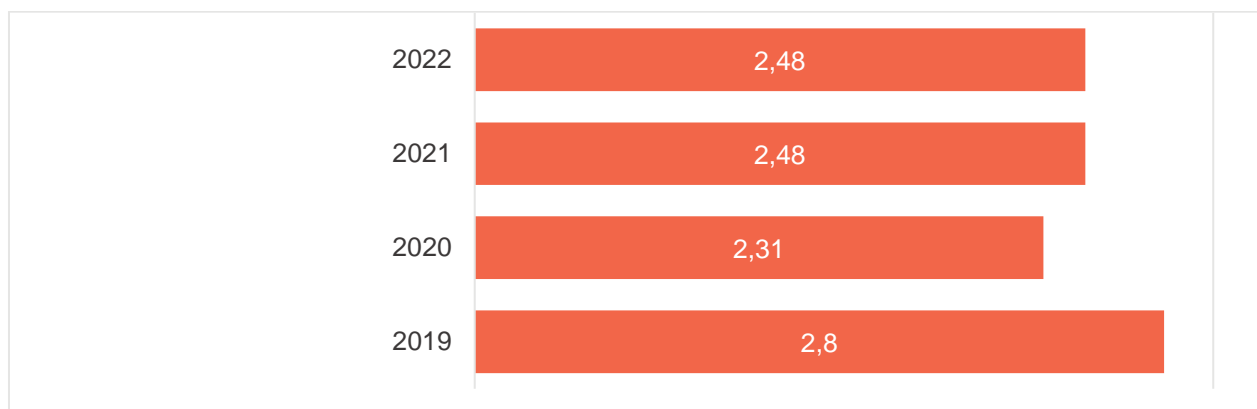


Antall daglige reiser

Figur 73: Antall daglige reiser 2022

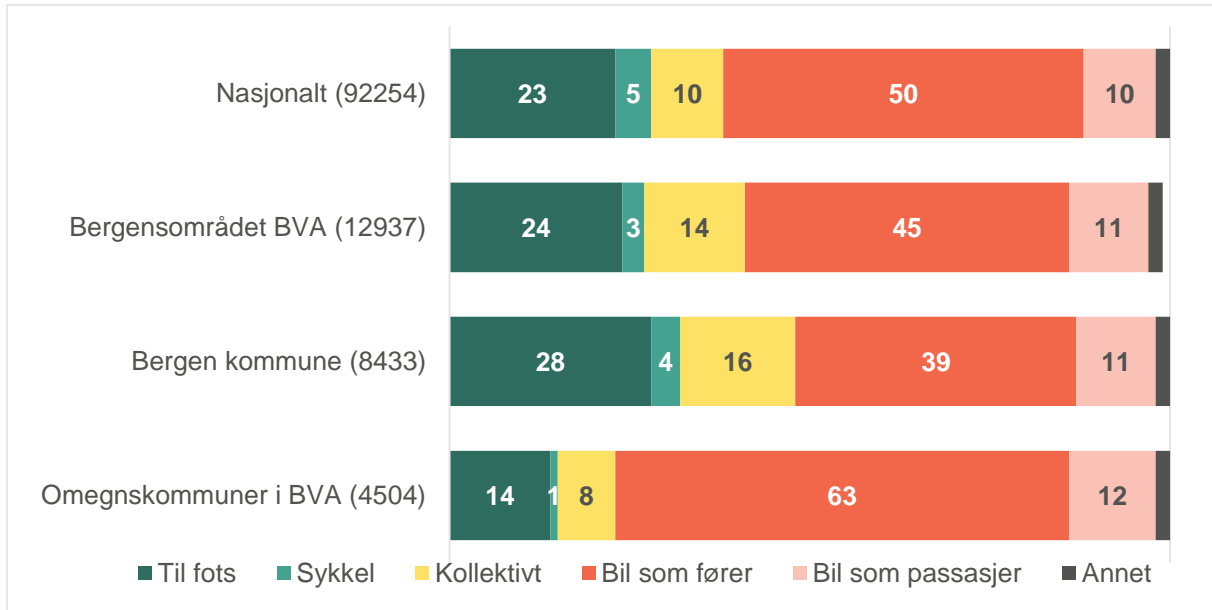


Figur 74: Antall daglige reiser 2019-2022 Bergensområdet BVA



Transportmiddelfordeling

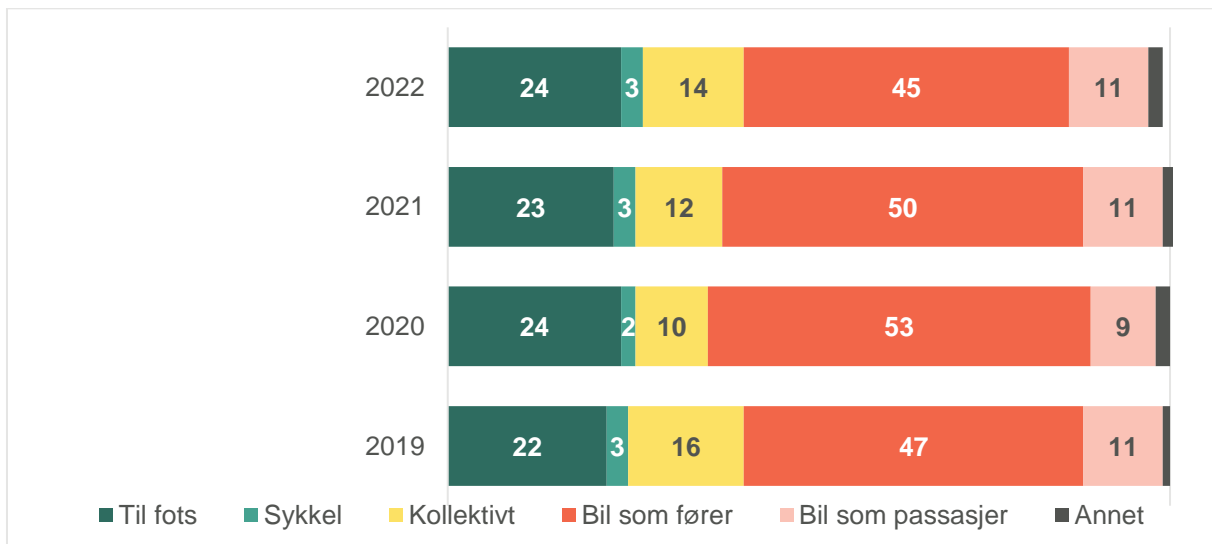
Figur 75: Transportmiddelfordeling 2022



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Figur 76: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Bergensområdet BVA



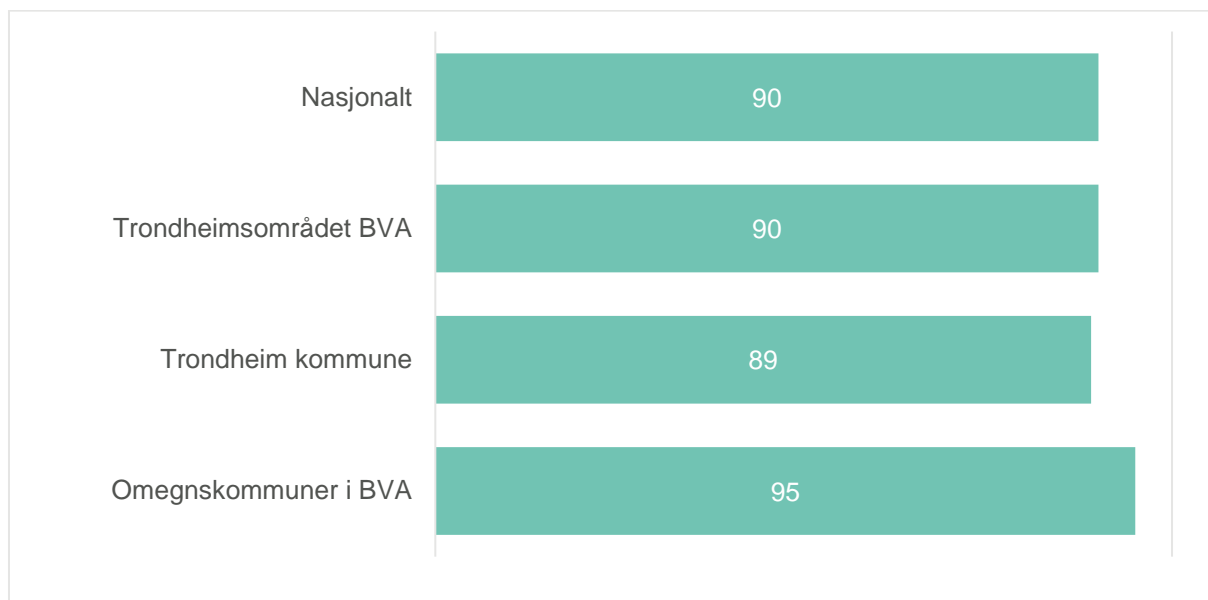
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Trondheimsområdet BVA

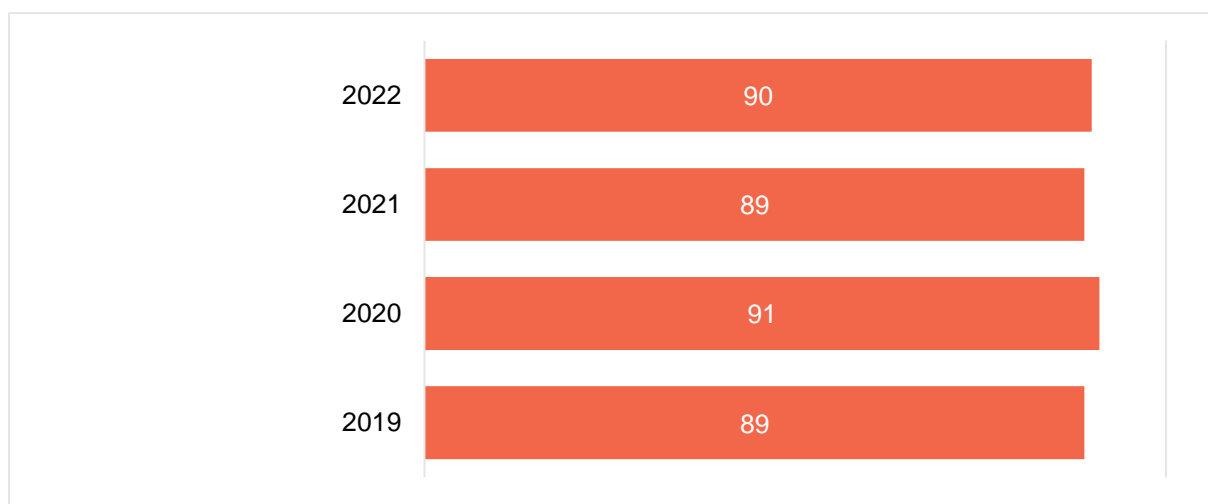
Førerkort

Figur 77: Andel med førerkort 2022



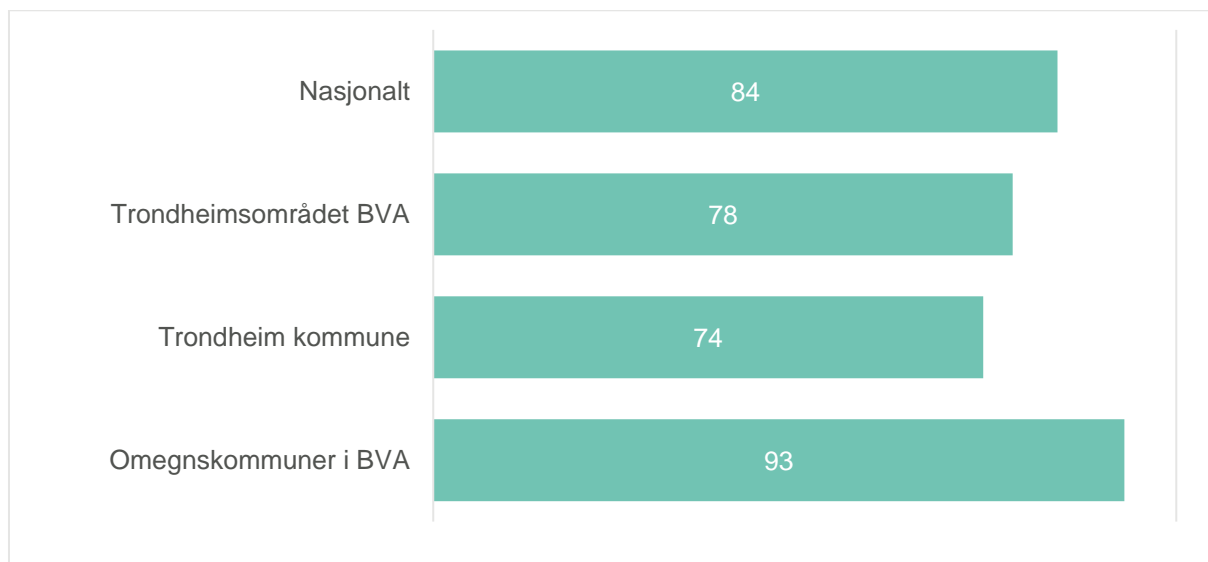
Utvikling i andel med førerkort

Figur 78: Andel med førerkort 2019-2022 Trondheimsområdet BVA

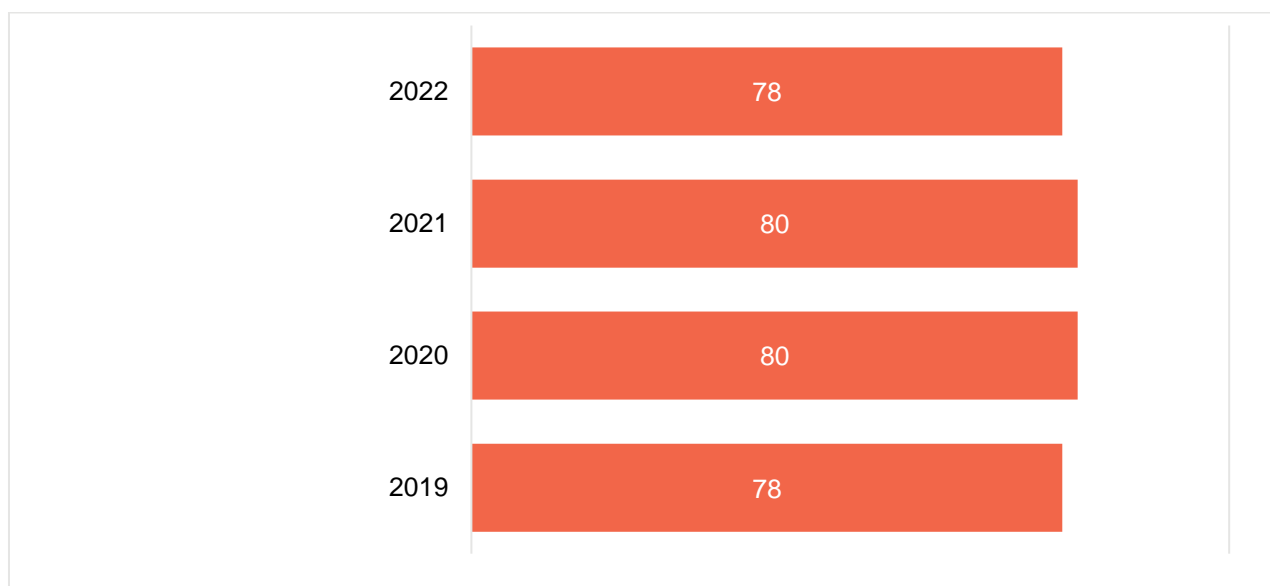


Andel som eier/disponerer bil

Figur 79: Andel som eier/disponerer bil 2022

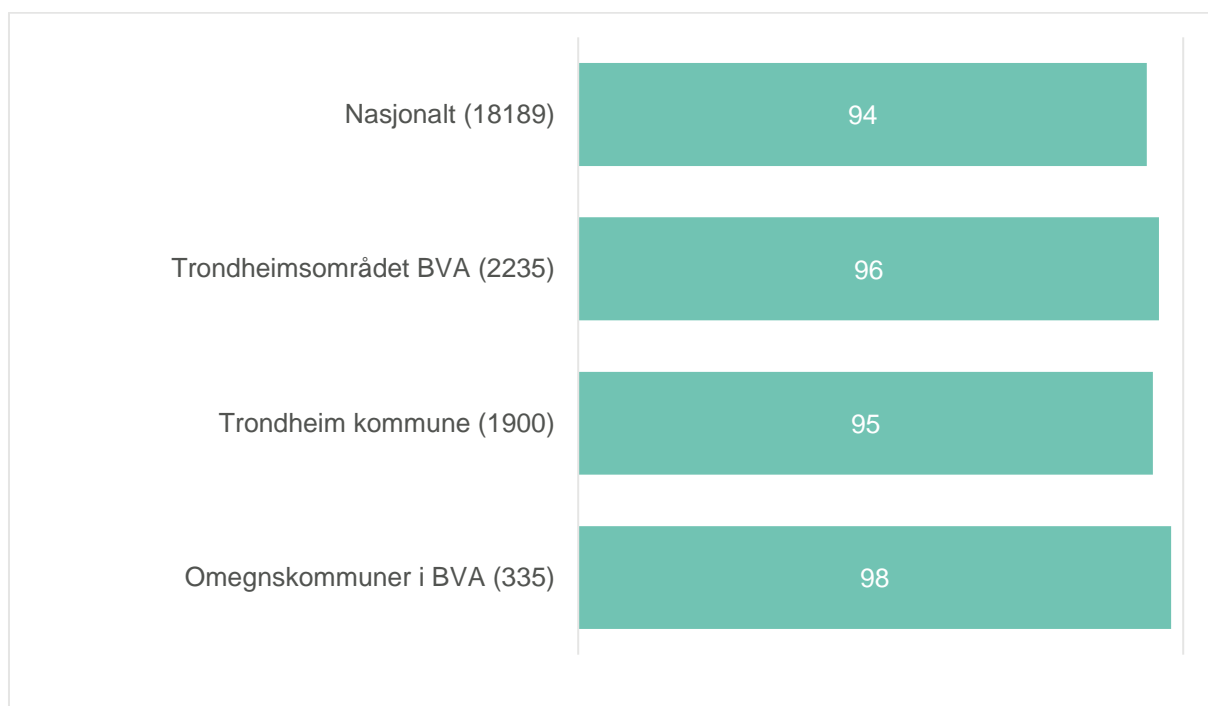


Figur 80: Andel som eier/disponerer bil 2019 – 2022 Trondheimsområdet BVA

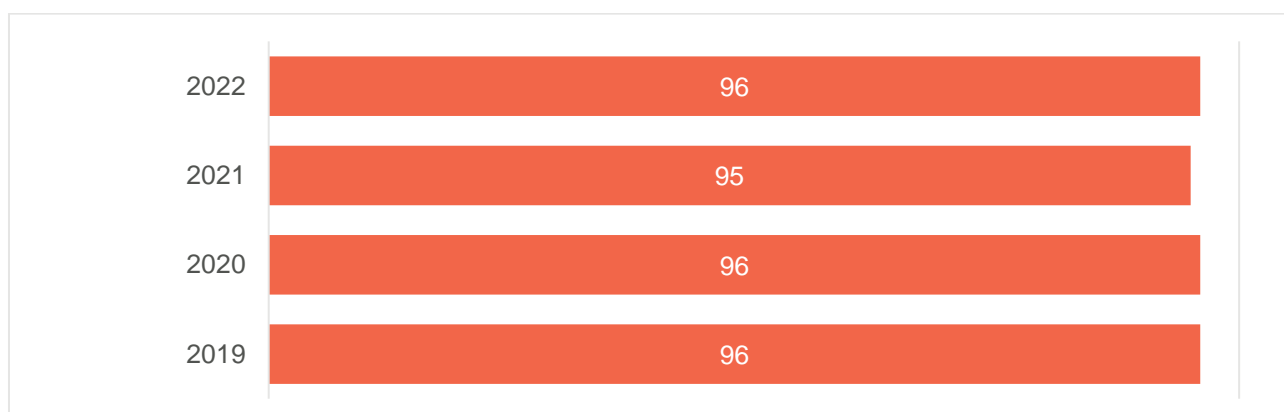


Parkeringsplass

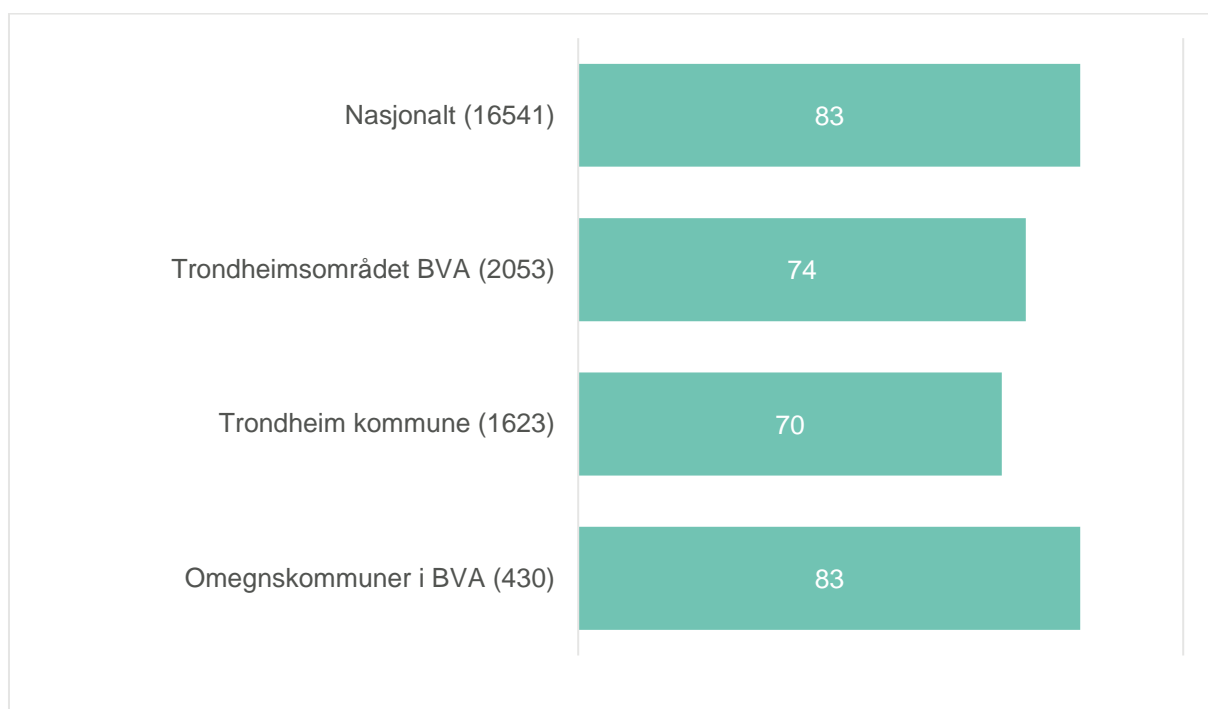
Figur 81: Parkeringsplass ved bolig 2022



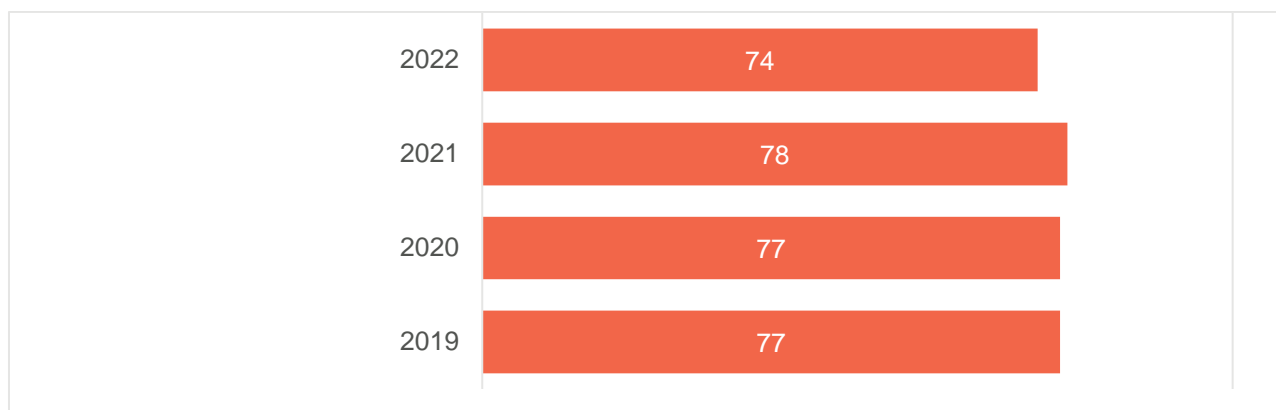
Figur 82: Parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Trondheimsområdet BVA



Figur 83: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022

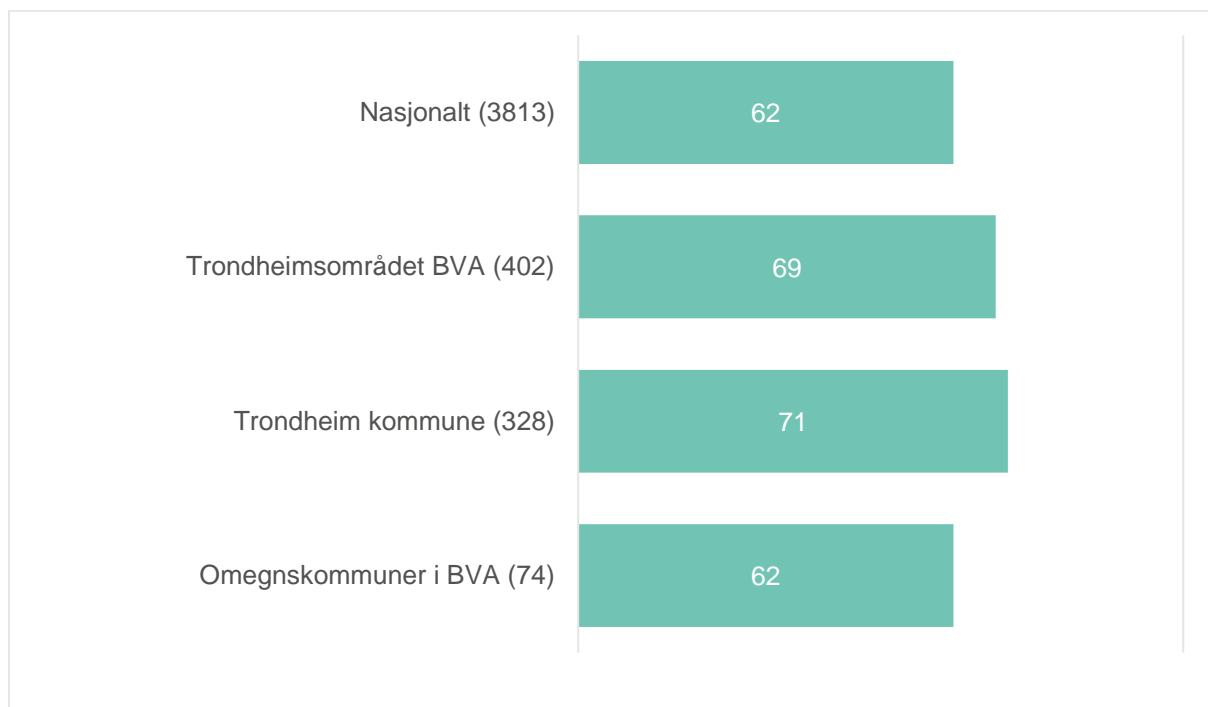


Figur 84: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2019 – 2022 Trondheimsområdet BVA

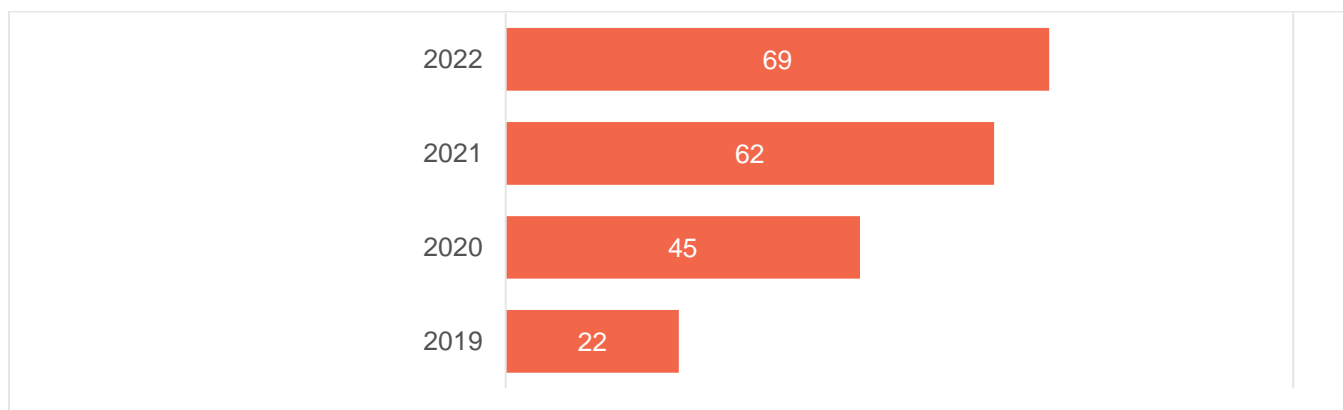


Hjemmekontor

Figur 85: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022

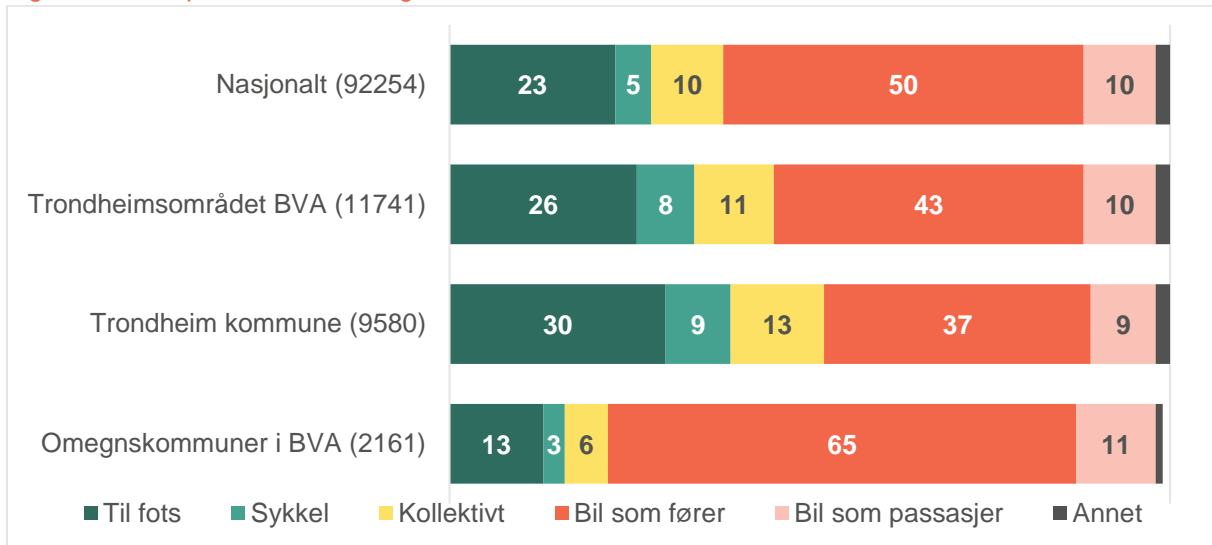


Figur 86: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019-2022 Trondheimsområdet BVA



Transportmiddelfordeling

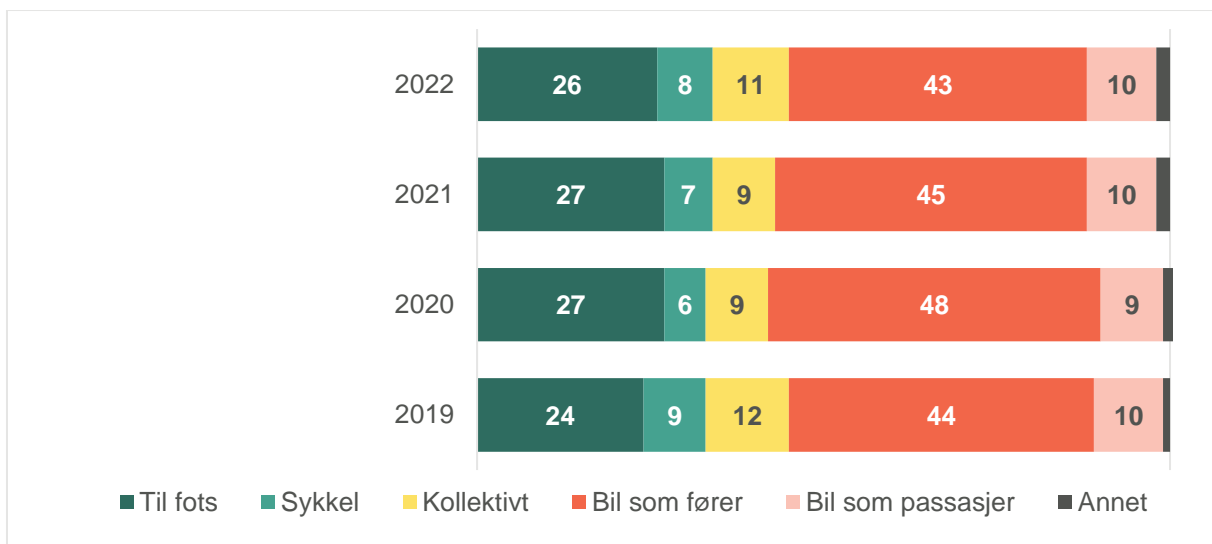
Figur 87: Transportmiddelfordeling 2022



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Figur 88: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Trondheimsområdet BVA

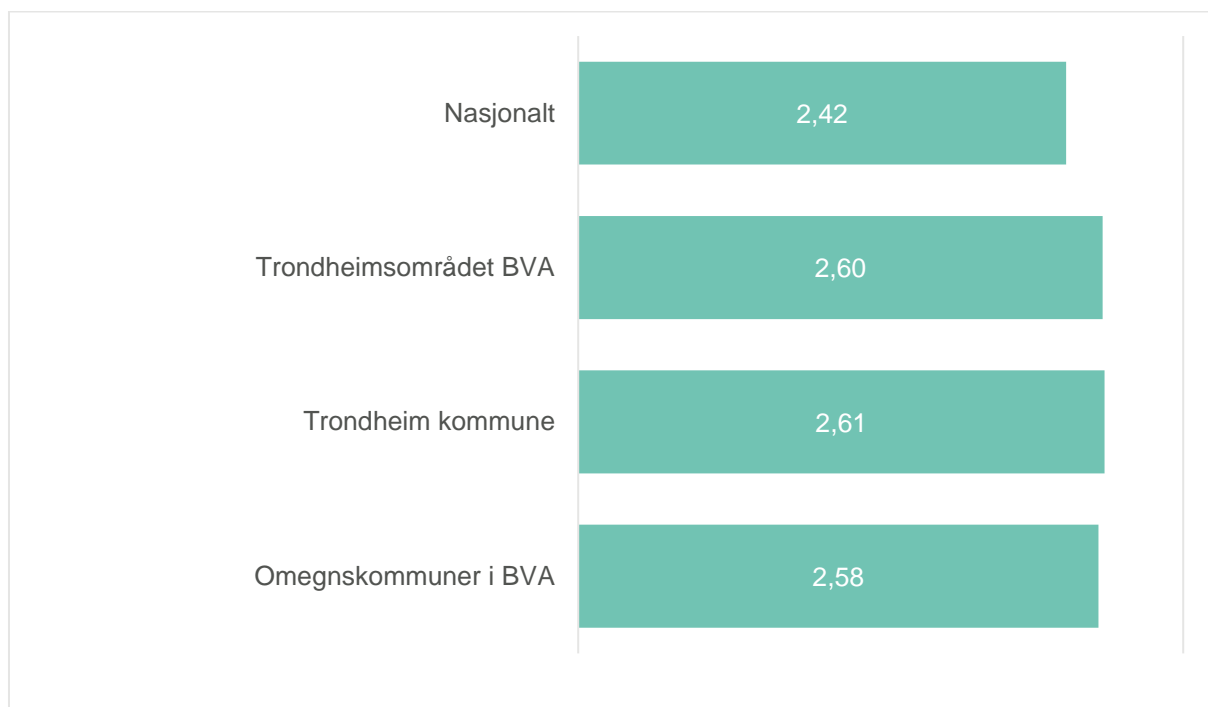


«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

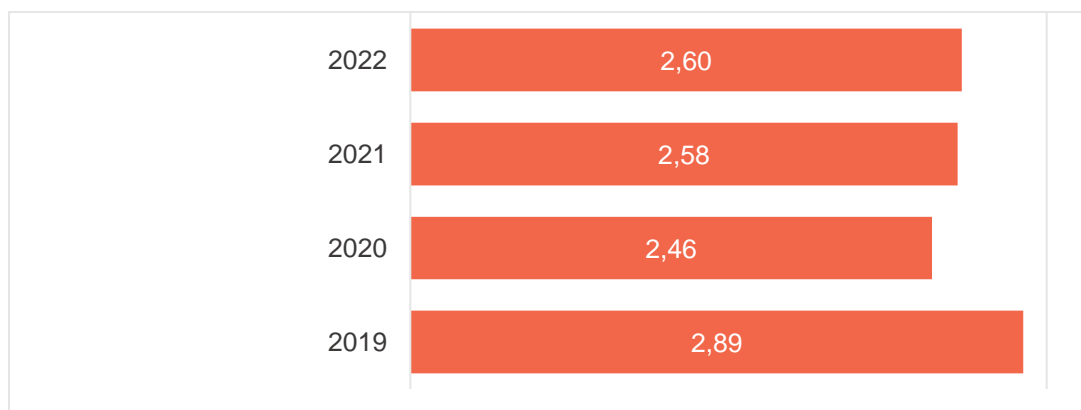
«Annet» inkluderer også moped/MC

Antall daglige reiser

Figur 89: Antall daglige reiser 2022



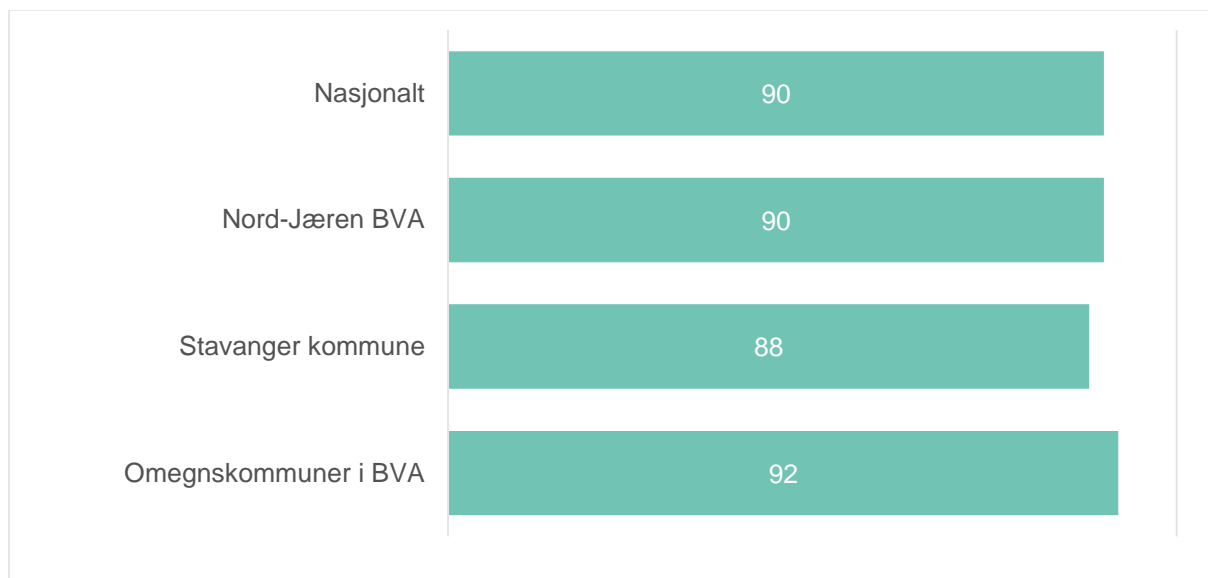
Figur 90: Antall daglige reiser 2019-2022 Trondheimsområdet BVA



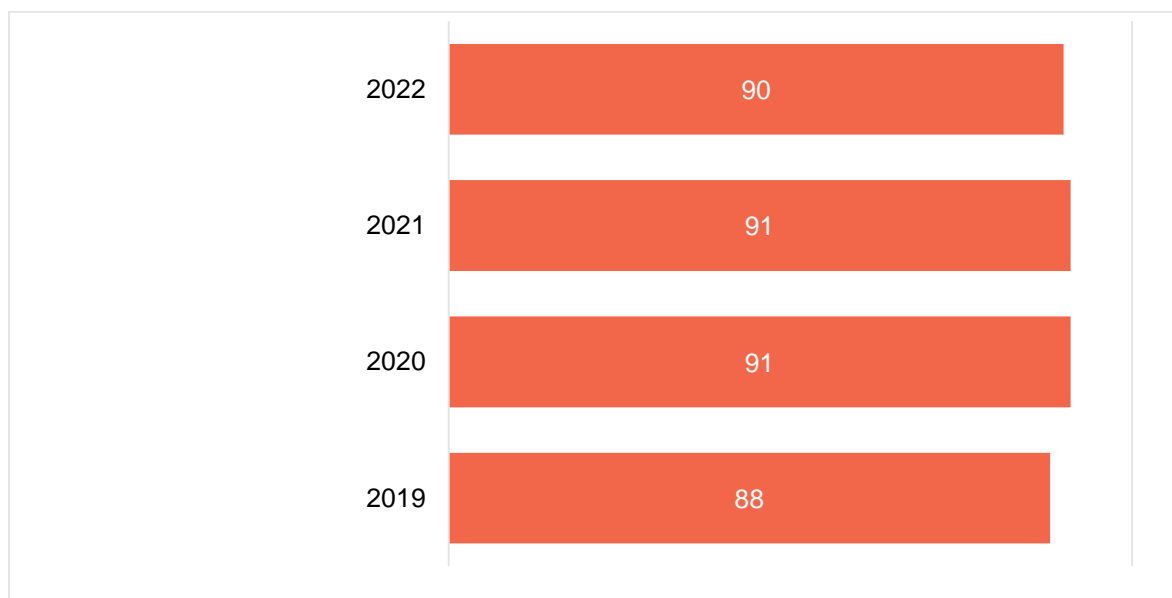
Nord-Jæren BVA

Førerkort

Figur 91: Andel med førerkort 2022

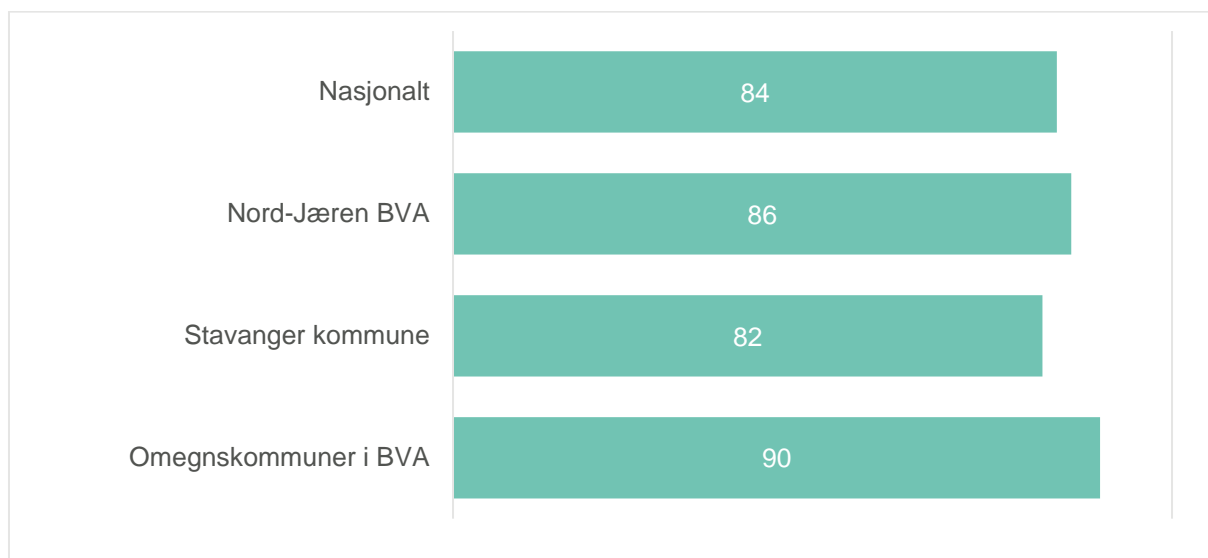


Figur 92: Andel med førerkort 2019-2022 Nord-Jæren BVA

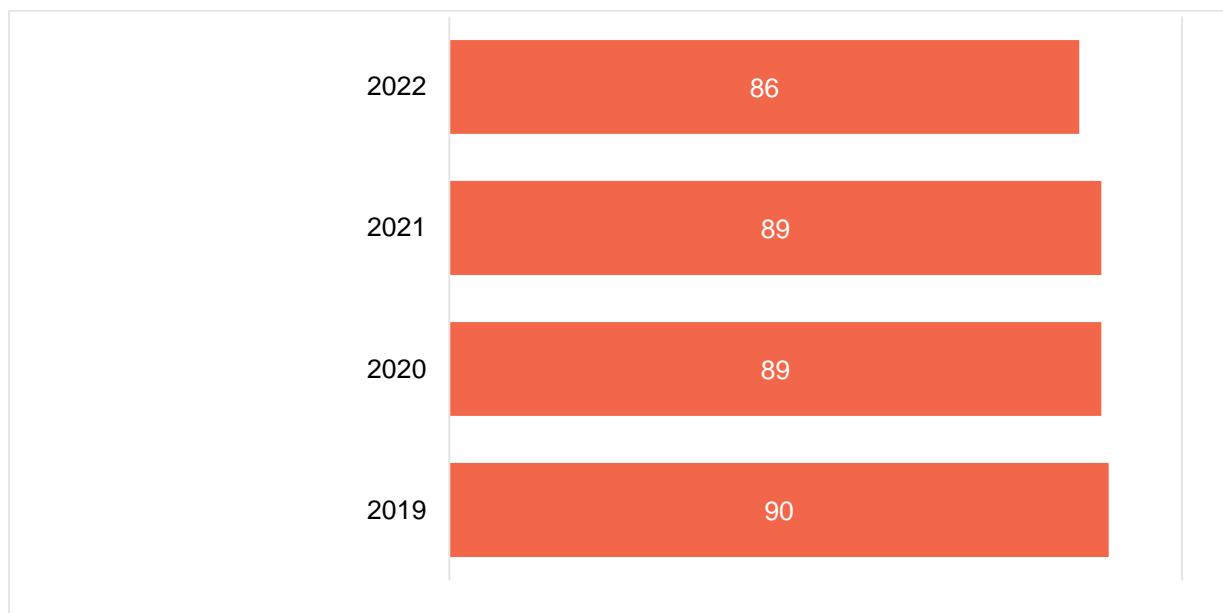


Andel som eier/disponerer bil

Figur 93: Andel som eier/disponerer bil 2022

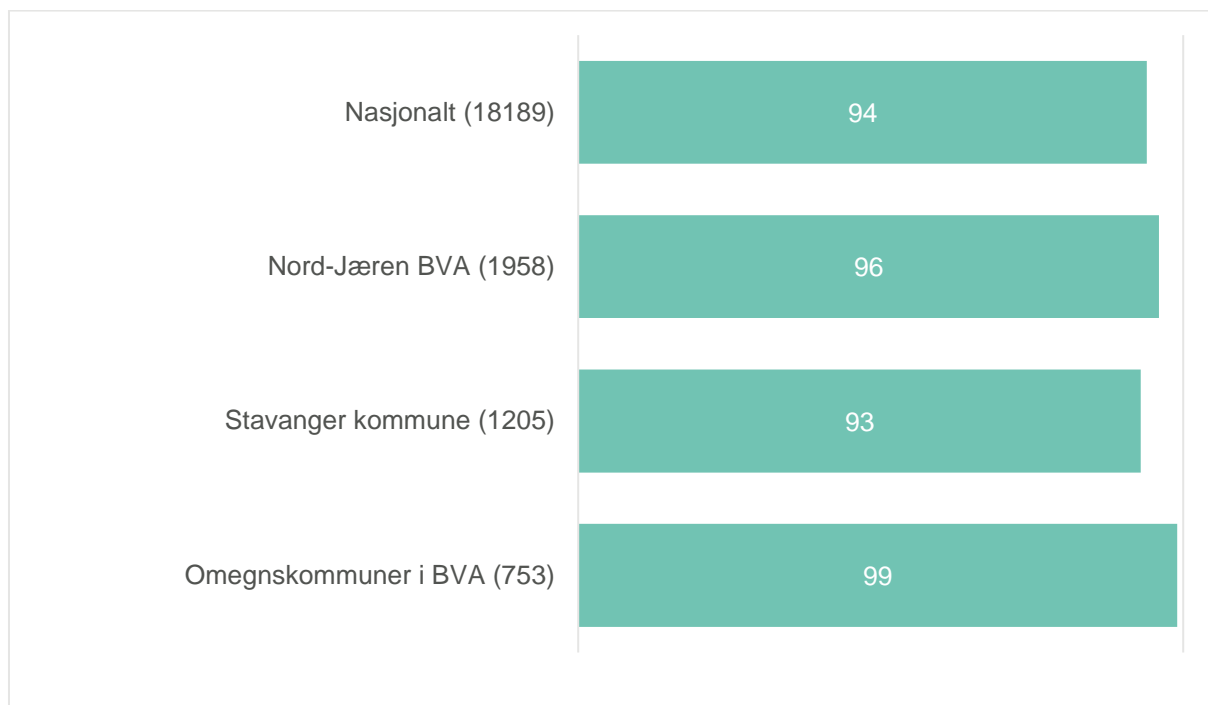


Figur 94: Figur 64: Andel som eier/disponerer bil 2019 – 2022 Nord-Jæren BVA

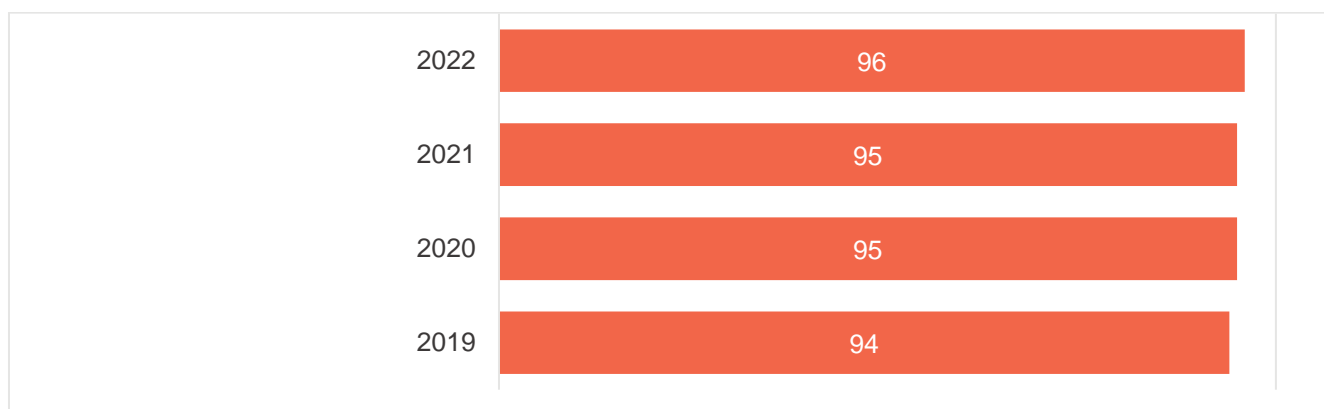


Parkeringsplass

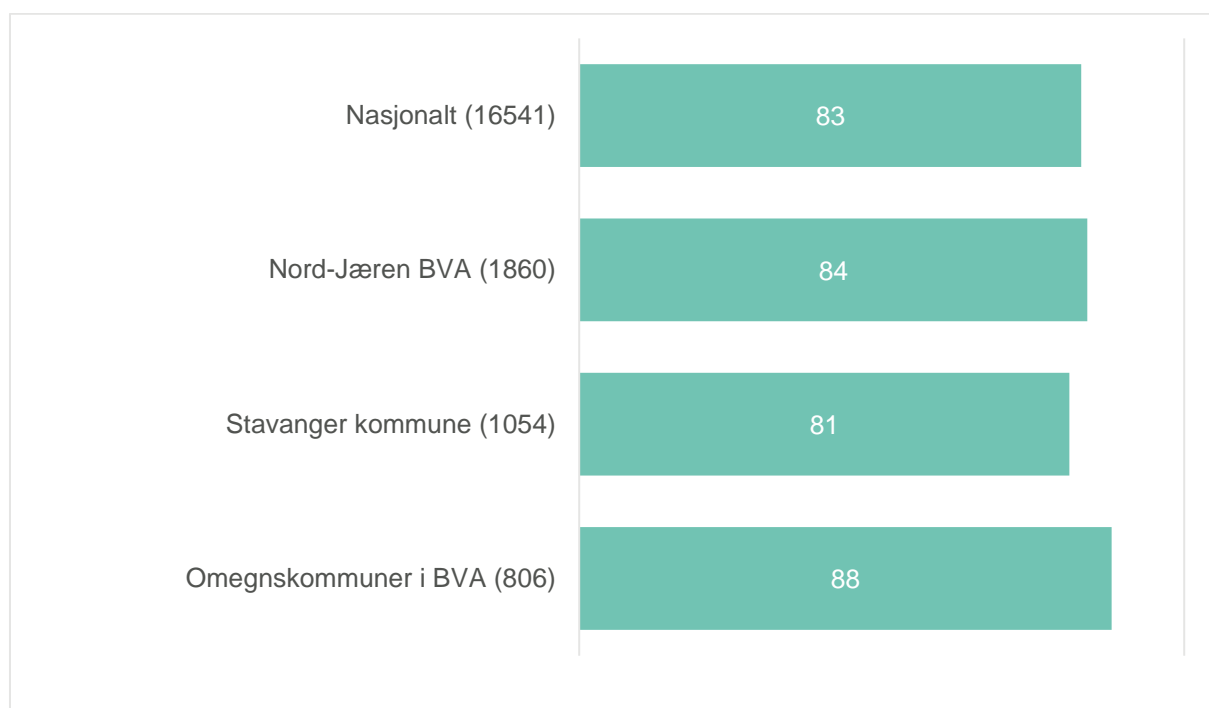
Figur 95: Parkeringsplass ved bolig 2022



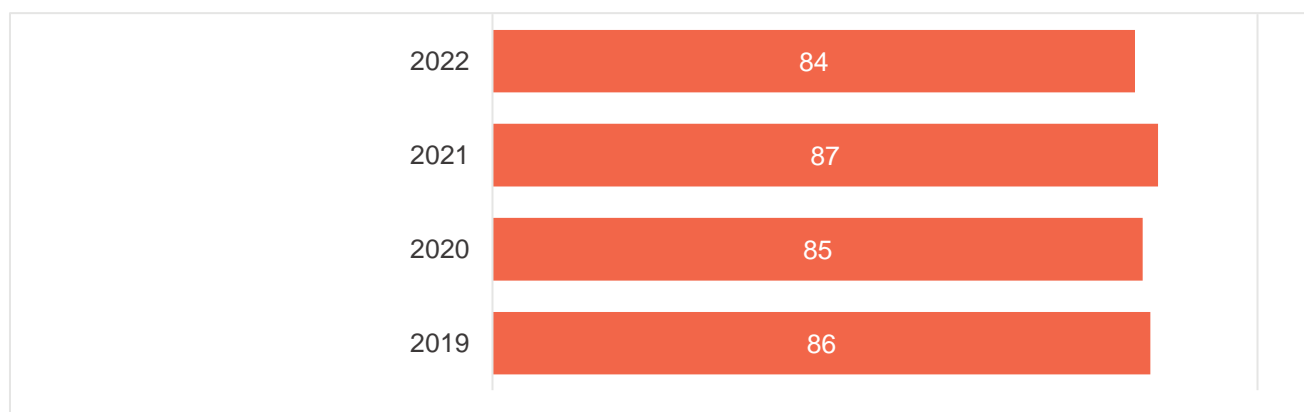
Figur 96: Parkeringsplass ved bolig 2019-2022 Nord-Jæren BVA



Figur 97: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2022

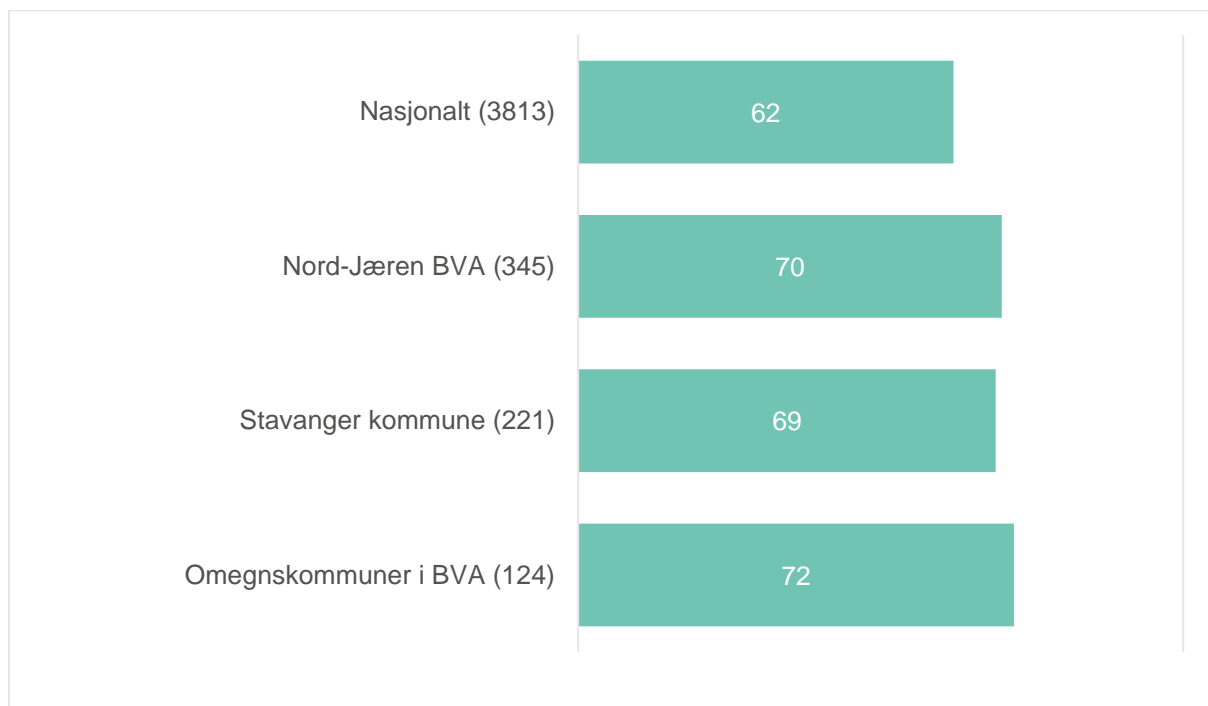


Figur 98: Parkeringsplass ved arbeidsplass 2019-2022 Nord-Jæren BVA

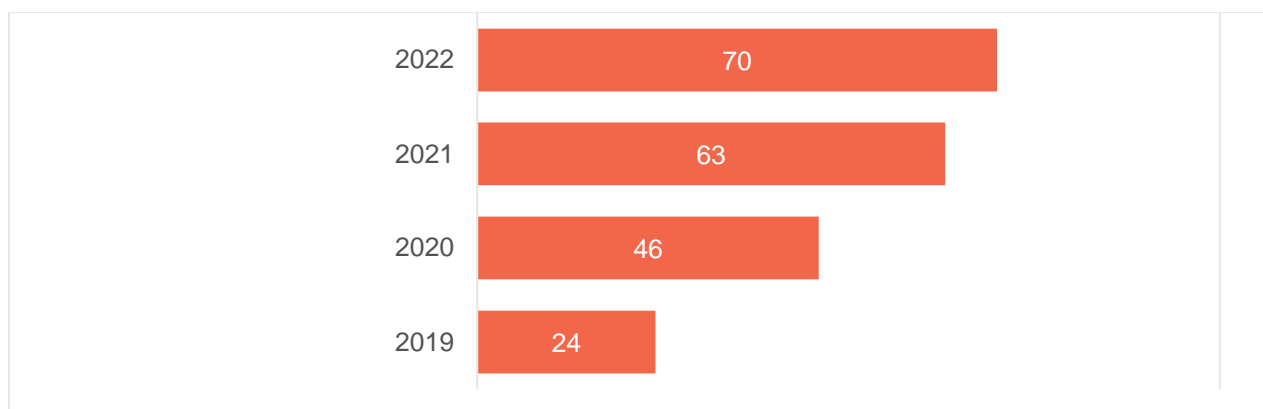


Hjemmekontor

Figur 99: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2022

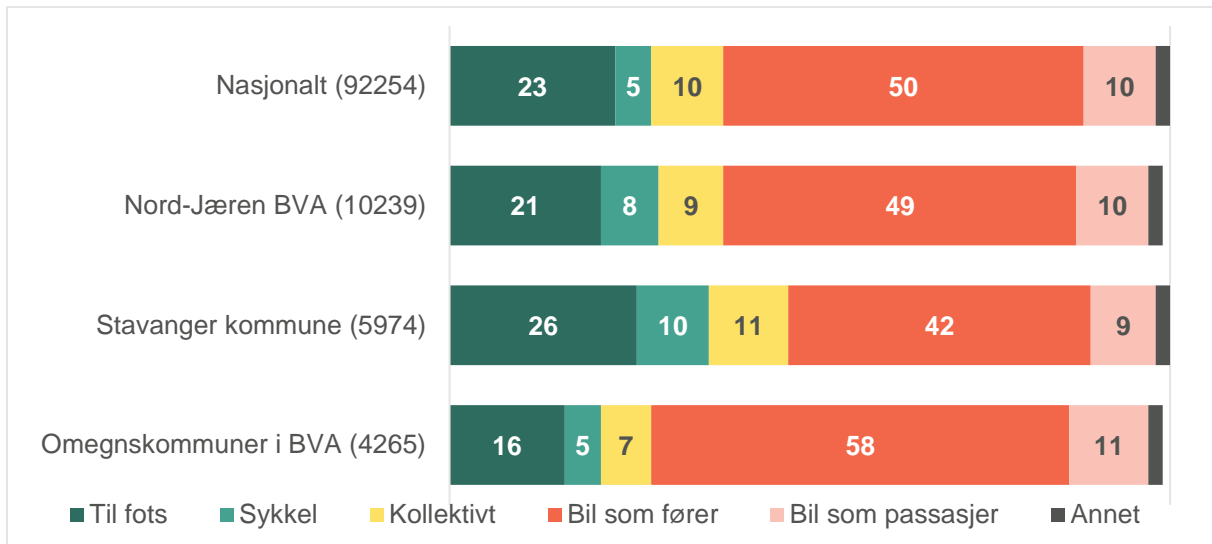


Figur 100: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb 2019 – 2022 Nord-Jæren BVA



Transportmiddelfordeling

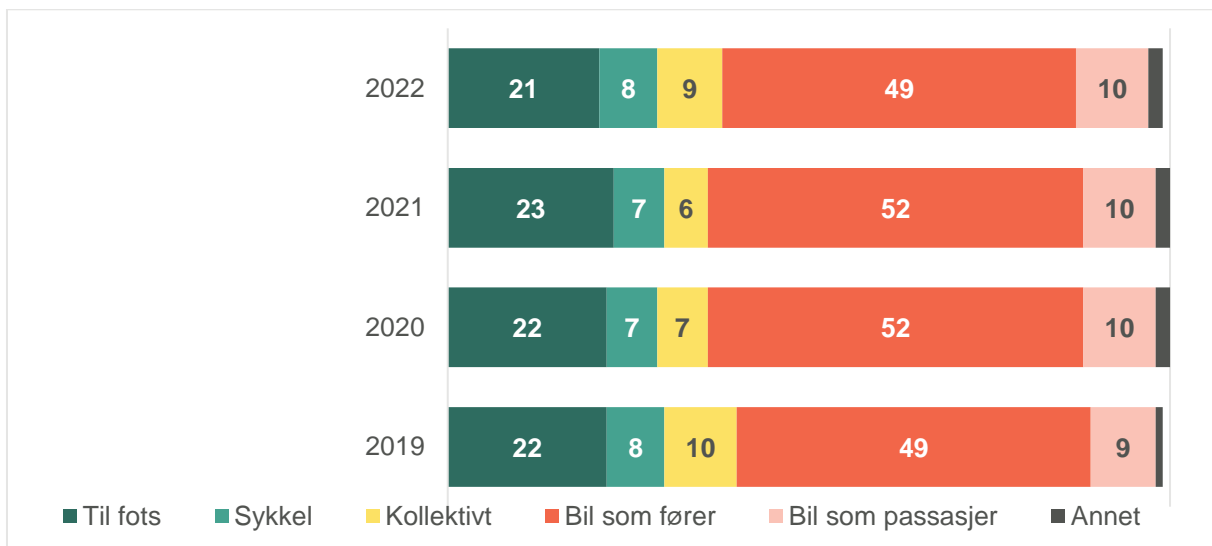
Figur 101: Transportmiddelfordeling 2022



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Figur 102: Transportmiddelfordeling 2019-2022 Nord-Jæren BVA

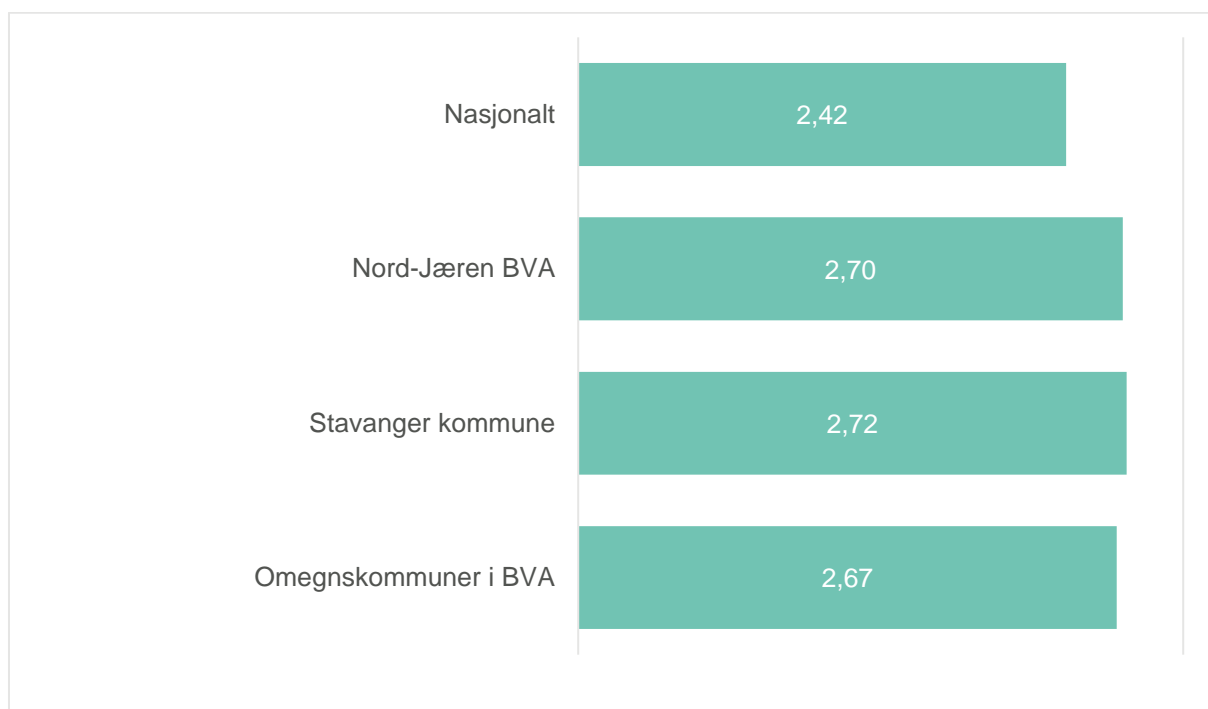


«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

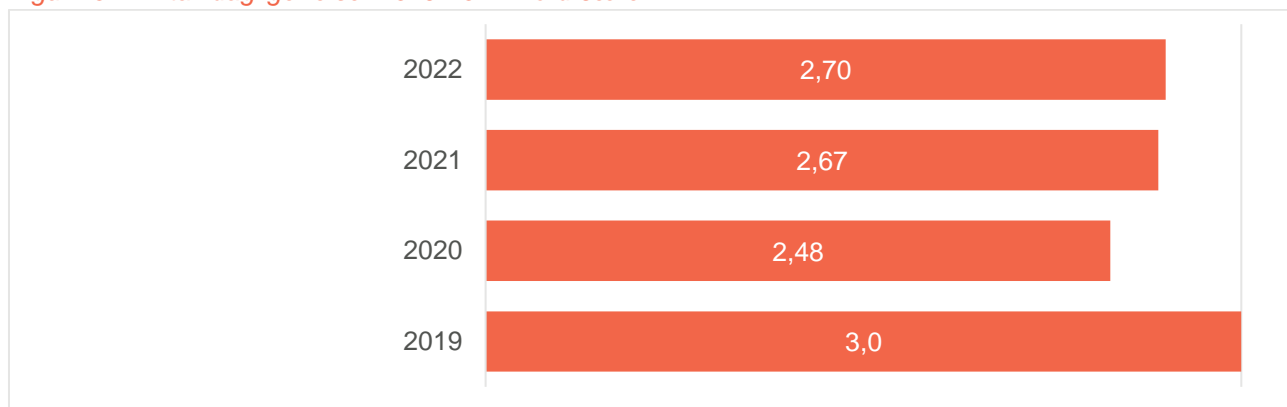
«Annet» inkluderer også moped/MC

Antall daglige reiser

Figur 103: Antall daglige reiser 2022



Figur 104: Antall daglige reiser 2019-2022 Nord-Jæren BVA



|



Opinion: