TØI rapport 1835/2021

Berit Grue
Iratxe Landa-Mata
Bjørg Langset Flotve

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19

Nøkkelrapport

TØI-rapport
1835/2021

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19

Nøkkelrapport

Berit Grue
Iratxe Landa-Mata
Bjørg Langset Flotve

Forsidebilde: Shutterstock

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder **åndsverklovens** bestemmelser.

ISSN 2535-5104 Elektronisk
ISBN 978-82-480-2368-5 Elektronisk

Oslo, oktober 2021

Tittel:	Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 - nøkkelrapport	**Title:**	The Norwegian national travel survey 2018/19 – key results
Forfattere:	Berit Grue, Iratxe Landa-Mata, Bjørg Langset Flotve	**Authors:**	Berit Grue, Iratxe Landa-Mata, Bjørg Langset Flotve
Dato:	10.2021	**Date:**	10.2021
TØI-rapport:	1835/2021	**TØI Report:**	1835/2021
Sider:	177	**Pages:**	177
ISSN elektronisk:	2535-5104	**ISSN:**	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-2368-5	**ISBN Electronic:**	978-82-480-2368-5
Finansieringskilder:	Statens vegvesen Jernbanedirektoratet BaneNOR SF Nye Veier AS Avinor AS	**Financed by:**	Norwegian Public Roads Administration Norwegian Railway Directorate BaneNor SF Nye Veier AS Avinor AS
Prosjekt:	4966 – Nøkkelrapport RVU 18/19	**Project:**	4966 – Key results NTS 18/19
Prosjektleder:	Berit Grue	**Project Manager:**	Berit Grue
Kvalitetsansvarlig:	Øystein Engebretsen	**Quality Manager:**	Øystein Engebretsen
Fagfelt:	Reisevaner og mobiitet	**Research Area:**	Travel behaviour and mobility
Emneord:	Intervjuundersøkelse Nasjonal Reisevaner Reiseomfang Reiseformål Transportmiddel	**Keywords:**	Travel survey National Norway Travel behavior Travel purpose Transport mode

Sammendrag:

Nær 90 000 personer over 13 år er intervjuet i den nasjonale reisevaneundersøkelsen i toårsperioden 2018-2019 (RVU 2018/19). I RVU registreres befolkningens reiseaktivitet. Alle transportmåter inngår. Både vanlige, korte fotturer, og mer sjeldne og lengre reiser tas med. Nye datainnsamlingsmetoder er utviklet gjennom årene med nasjonale RVU. Endringer fra tidligere nøkkeltall er dermed ikke bare en følge av reelle endringer i befolkningens reiseaktivitet. I RVU 2018/19 kan nye intervjumetoder ha bidratt til lavere reisetall, både ved å fange opp flere som ikke reiste, og ved noe underrapportering av korte ærender. RVU 2018/19 inneholder dermed færre og i gjennomsnitt lengre reiser enn RVU 2013/14. Gjennomsnittlig samlet reiselengde og -tid pr dag pr person var 43,2 km og 71 minutter i 2018/19. Fordi andelen som ikke reiste er høyere, er tall pr dag litt lavere enn i RVU 2013/14. Blant de som reiste var tidsbruk og distanse omtrent som i 2013/14.

Summary:

In the Norwegian national travel survey, nearly 90.000 persons from age 13 was interviewed during 2018-2019. All daily travel activity was surveyed, covering all transport modes and travel distances. New data collection methods have evolved over the years of surveying travel. Thus, changes in figures compared to earlier publications cannot solely be related to actual shifts in the populations' travel activity. In 2018/19, new interview methods may have contributed to reduce trip volume, both by capturing more nontravelers, as well as some underreporting of short errands. As a result, the 2018/19 data comprises fewer and in average longer trips than the preceding 2013/14 survey material. In 2018/19 the average total travel distance and time per day per person was 43,2 km and 71 minutes. Due to a higher share of nontravelers these estimates are somewhat lower than in 2013/14. Among the travelers, travel time and distance was similar to 2013/14.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Forord

Denne rapporten presenterer nøkkeltallene for et samlet datagrunnlag fra den nasjonale reisevane-undersøkelsen i 2018-2019. Datamaterialet fra de to årgangene er slått sammen, tilført felles vekting, og brukes som et ettårig materiale slik at resultatene viser nøkkeltall for et gjennomsnittsår (RVU 2018/19).

På denne måten føyer rapporten seg til en serie av nøkkelrapporter fra tidligere nasjonale reisevane-undersøkelser (1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/14), som alle ble gjennomført som ettårige undersøkelser med etterfølgende publisering av datasett og tilhørende nøkkelrapport.

Rapporten er skrevet på oppdrag fra «NTP RVU-gruppen» som består av representanter fra Samferdselsdepartementet, Avinor, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Statens vegvesen. Oskar Kleven har vært oppdragsgivers kontaktperson. Vi takker oppdragsgiverne for nyttige innspill underveis i arbeidet med rapporteringen. Oppdraget har også omfattet tilrettelegging av data-grunnlaget, som innebærer sammenslåing av de to RVU-årgangene, vekting, samt «vasking» av sentrale variabler bak nøkkelindikatorene.

De dataene som er benyttet her, er hentet fra «Den Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-19». Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartemen-tet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor eller Epinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.

Ved TØI har Berit Grue vært prosjektleder, tilrettelagt datafilene for RVU 2018/19 og skrevet rapporten. Iratxe Landa-Mata har tatt ut de reviderte tallene fra RVU 2013/14 og oppdatert tabellene med tidsserier. Bjørg Langset Flotve har kartlagt og revidert grunnlaget for regioninndelingene brukt i presentasjonene av nøkkeltallene for byområdene. Øystein Engebretsen har hatt ansvaret for kvalitets-sikringen, og Trude Kvalsvik har stått for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, oktober 2021

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Direktør

Kjell Werner Johansen
Avdelingsleder

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning ... 1

1.1 Bakgrunn og formål ... 1

1.2 Befolkningens daglige reiser: Definisjonen av en reise ... 2

2 Data og utvalg ... 4

2.1 Todelt intervjuopplegg ... 4

2.2 Spørreskjema ... 5

2.3 Stedfesting, reisetid og -avstand ... 6

2.4 Datagrunnlag og utvalg ... 8

2.5 Vekting ... 11

3 Tilgang til transportressurser ... 14

3.1 Førerkort ... 14

3.2 Tilgang til bil ... 14

3.3 Parkering i nærheten av boligen ... 17

3.4 Tilgang til kollektivtransport ... 17

3.5 Eie og tilgang til sykkel, moped og motorsykkel ... 19

3.6 Helsemessige problemer ... 20

4 Omfang av reiser ... 31

4.1 Antall daglige reiser ... 31

4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk ... 32

5 Transportmiddelbruk ... 37

5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser ... 37

5.2 Reiselengde for ulike transportmidler ... 40

6 Reisenes formål ... 44

6.1 Daglige reiser ... 44

6.2 De lengste reisene ... 46

7 Arbeidsreiser ... 49

7.1 Omfang, tidsbruk og lengde ... 49

7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen ... 51

8 Skolereiser ... 57

8.1 Omfang, lengde og tidsbruk ... 57

8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene ... 60

9 Omsorgsreiser ... 63

9.1 Ulike typer omsorgsreiser ... 63

9.2 Antall, lengde og tidsbruk ... 64

9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene ... 66

10 Handle- og servicereiser ... 70

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

10.1 Ulike typer reiser i forbindelse med innkjøp av varer og bruk av tjenester 70
10.2 Antall, lengde og tidsbruk 70
10.3 Transportmiddelbruk på handle- og servicereiser 72
11 Fritids- og besøksreiser 76
11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser 76
11.2 Antall, lengde og tidsbruk 76
11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser 78
Referanser 82
Vedlegg 83
Vedlegg 1 Spørreskjema: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019 84
Vedlegg 2 TØI Arbeidsdokument 51173 Reisekjeder – utvikling og analysemuligheter 145
Vedlegg 3 Oversikt for områdene med tilleggsutvalg RVU 2018-2019 173
Vedlegg 4 Oversikt over inndeling av byområdene brukt i denne rapporten 175
Vedlegg 5 Ny kommuneinndeling i byområdene fra 2020 176
Vedlegg 6 Tid og distanse uten flyreiser 177

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Sammendrag

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 - nøkkelrapport

TØI rapport 1835/2021
Forfattere: Berit Grue, Iratxe Landa-Mata og Bjørg Langset Flotve
Oslo 2021 177 sider

Denne rapporten føyer seg til rekken av sju tidligere nøkkelrapporter fra nasjonale reisevaneundersøkelser. Nær 90 000 personer fra 13 år og eldre er intervjuet i 2018-2019. Nye intervjumetoder har bidratt til lavere reisetall, både ved å fange opp en større andel som ikke reiste, sammen med noe underrapportering av mer komplekse reisemønstre. Befolkningens generelle tilgang til transportressurser er omtrent som i 2013/14, men en økende bestand av elbiler og elsykler kommer til syne. Mer enn halvparten av reisene foretas som bilfører. Kollektivandelen har vist en jevn økning etter 1992, fra 2013/14 til 2018/19 mest på kortere reiseavstander i de største byene.

RVU 2018/19 – del av en kontinuerlig nasjonal reisevaneundersøkelse

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2018 og 2019 (RVU 2018/19) er siste toårsperiode av den kontinuerlige reisevaneundersøkelsen RVU 2016-2019. Denne føyer seg til en serie av sju tidligere nasjonale reisevaneundersøkelser (1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/14), som alle ble gjennomført som ettårige undersøkelser med etterfølgende publisering av datasett og tilhørende nøkkelrapport.

Det samlede datamaterialet fra 2018-2019 inneholder intervjuer med 88 548 personer i alderen 13 år og eldre. Dataene for de to årgangene er satt sammen og vektet til et ettårig materiale **representativt for reiseaktiviteten på befolkningsnivå en gjennomsnittsdag**. Nøkkeltallene er basert på de totalt 263 602 daglige reisene som er registret. **Begrepet «daglige reiser» innbefatter ingen begrensning på reiselengder eller reiseformål.** Alle transportmåter inngår. Både vanlige, korte turer til fots, og mer sjeldne og lengre reiser tas med.

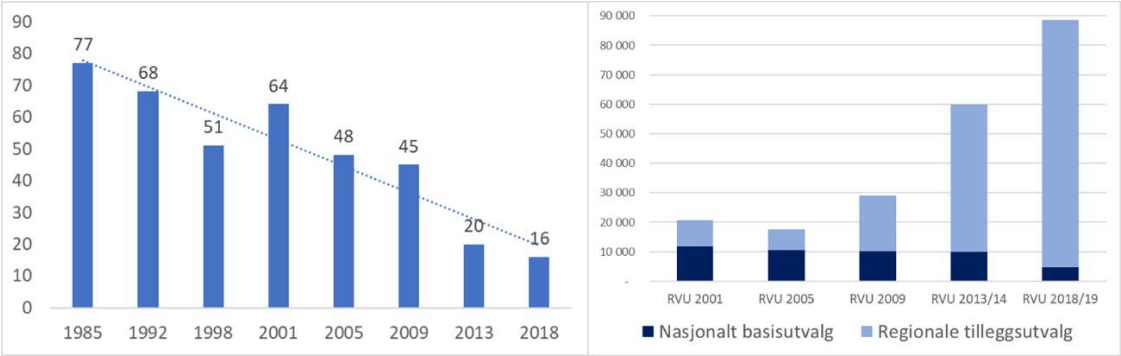
Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om:

- omfanget av folks reiser
- hvorfor folk reiser
- hvordan folk reiser
- hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper og bostedsområder

Til disse formålene trengs et stort datagrunnlag. Det gjelder både utvalgsstørrelse og kompleksiteten i den informasjonen som samles inn. Utviklingen med synkende svar-prosent og økende geografiske utvalgsforskjeller (figur S.1) skaper utfordringer i en del sammenhenger. RVU for 2018 og 2019 gir til sammen et større utvalg enn de tidligere RVU. Økningen i utvalg er konsentrert til de større byområdene i form av store regionale tilleggsutvalg, samtidig som det nasjonale utvalget er relativt lite[1]. Sammenslåingen av alle

[1] 4780 intervjuer i nasjonalt utvalg i 2018-2019 (RVU 2013/14: ca. 10.000)

data for 2018 og 2019 til denne rapporten ble gjort for å få tilstrekkelig datagrunnlag til representative nasjonale nøkkeltall.



Figur S.1: Utvikling i betingelser gjennom årene med nasjonale reisevaneundersøkelser. Venstre diagram: Svarprosent 1985-2018. Høyre diagram: Utvalgsstørrelser (antall intervjuer) og geografisk dekning 2001-2018/19.

Datainnsamlingen er foretatt av Epinion. I den kontinuerlige reisevaneundersøkelsen fra 2016 brukes for første gang selvbetjente web-intervjuer (CAWI) i tillegg til telefonintervjuer (CATI). I 2018-2019 var andelen web-respondenter 45 prosent.

Underrapportering av korte ærender gir færre og litt lengre reiser

Sammenliknet med RVU 2013/14 viser RVU 2018/19 en nedgang på 12 prosent i antall daglige reiser pr person. Reduksjonen gir trolig ikke et reelt bilde av endring i befolkningens reiseaktivitet. Nye intervjumetoder kan ha bidratt til lavere reisetall, både ved å fange opp en større andel som ikke reiste, sammen med noe underrapportering av mer komplekse reisemønstre.

Dette kommer til syne ved nedgang i reiseformål som ofte gjøres i form av korte ærender undervegs mellom andre reisemål. Noen reiseformål er typisk for slike ærender, mens andre oftere regnes som endelig reisemål. Dermed ser vi liten eller ingen nedgang i arbeidsreiser og reiser til/fra fritidsformål, men bortfall av en del omsorg-/følgereiser og handleturer som oftere gjøres som ærender undervegs.

Det er dermed de korteste strekningene som har falt ut av reiserapporteringen, slik at gjennomsnittlig reiselengde for gjenværende reiser er noe høyere enn i RVU 2013/14. I RVU 2018/19 var en gjennomsnittsreise 15,6 km og varte 25 minutter (2013/14: 14,1 km, 23 minutter). I tillegg har RVU 2018/19 et bortfall av skolereiser grunnet uheldig sesong-skjevhet i intervjuene med aldersgruppen 13-19 år.

Gjennomsnittlig samlet reiselengde og -tid pr dag for befolkningen fra 13 år og eldre var 43,2 km og 71 minutter. Fordi RVU 2018/19 har flere som ikke reiste, er tall pr dag litt lavere enn i RVU 2013/14. Blant de som reiste var tidsbruk og distanse omtrent som i 2013/14.

De som reiser lengst og bruker mest tid på reiser i løpet av en gjennomsnittlig dag er:

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-66 år
- Husstander med høy inntekt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Yrkesaktive med lang arbeidstid

Reiselengdene er kortest for bosatte i de større byene.

Transportmiddelfordelingen på reiser har små endringer fra tidligere RVU. Mer enn halvparten av reisene foretas som bilfører. En litt lavere bilførerandel sammen med en liten økning i reisedistanser fra 2013/14, kan ha sammenheng med noe mangelfull rapportering av korte stopp undervegs i komplekse reisemønstre hvor bil er viktig transportmiddel. En femtedel av de daglige reisene er til fots, fem prosent med sykkel, og 11 prosent kollektivt.

Gjennomsnittlige reiselengder har økt fra RVU 2013/14 til 2018/19 for alle transportmåter unntatt kollektivtransport. Kollektivandelen har vist en jevn økning etter 1992, fra 2013/14 til 2018/19 mest i de største byene hvor reiseavstandene er kortest. Størst økning i kollektivandelen hadde befolkningen i Oslo, med 30 prosent av reisene på kollektive transportmidler i RVU 2018/19. Halvparten av disse kollektivreisene foretas med bane (trikk eller T-bane), og mer enn en tredjedel med buss. Etter Oslo har bosatte i Bergen høyest andel kollektivtransport. Legger vi til omlandet rundt de største bykommunene, øker betydningen av tog som kollektivtransportmiddel, spesielt i Osloområdet og Nord-Jæren. Høyeste andel tog, med 46 prosent av kollektivreisene, har de som bor i Buskerud-byen[2]. Tog er et kollektivtransportmiddel med rekkevidde også utover de mest lokale reisene. Dermed er togtallene for byregionene i større grad sammensatt av både intern trafikk og pendling til/fra andre områder.

Utvalgene for byområdene er basert på respondentenes bosted, men reisetallene omfatter alle reisene de foretar, både innenfor og utenfor områdets grenser.

Nasjonalt er bilførerandelen 53 prosent. Disse gruppene har høyere bilførerandel (fra ca 57 prosent):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-66 år
- Husholdninger med barn
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mertid, spesielt lederstillinger
- Middels og høyere inntektskategorier
- Bosatte i omlandskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger
- Bosatte i byområdene Nedre Glomma og Grenland. Disse er på linje med landet utenom de ni største byområdene
- Personer i husholdninger med to eller flere biler
- Personer med størst tilgang til å bruke husstandens bil(er)
- Bosatte i områder med middels eller dårligere tilgang på kollektivtransport

De med aller lengst utdanning har litt lavere bilførerandel enn gjennomsnittet. Andel bilførere øker med reiselengde.

Nasjonalt er kollektivandelen 11 prosent. I følgende grupper er andelen kollektivtrafikanter høyere (fra ca. 15 prosent):

- Unge, spesielt de under 18 år
- Enslige uten barn

[2] Kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier (kommuneinndeling pr 2019). Vedlegg 4 viser inndeling for alle byområdene som er med i tabellene i denne nøkkelrapporten.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Deltidsarbeidende
- De laveste inntektskategoriene
- Bosatte i Oslo. Deretter følger Bergen og omlandet til Oslo
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer med svært god tilgang til kollektivtransport

Nasjonalt er gangandelen 20 prosent. I følgende grupper er andelen som går til fots (hele vegen) høyere (fra ca. 23 prosent):

- Unge, spesielt de under 18 år
- Enslige
- Ikke yrkesaktive
- De laveste inntektskategoriene
- Bosatte i de største byene
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer med svært god tilgang til kollektivtransport (som er vanligst i de største byene)

Nasjonalt er sykkelandelen 5 prosent. I følgende grupper er andelen som sykler høyere (fra ca. 7 prosent):

- Aldersgruppen 13-17 år
- De laveste inntektskategoriene (stort innslag av barn/ungdom)
- Bosatte i Trondheim og Stavanger
- Av byområdene har Kristiansandsregionen relativt høy sykkelandel, i tillegg til Trondheimsområdet og Nord-Jæren
- Personer uten førerkort og/eller begrenset biltilgang

Tilgang til transportressurser omtrent som før

Andelen som har svært god eller god tilgang til kollektivtransport er 57 prosent, som i RVU 2013/14. Svært god tilgang til kollektivtransport er i RVU definert som minst fire avganger pr time og mindre enn én km til nærmeste holdeplass fra bostedet. Dette må regnes som et usikkert mål i RVU, da svarprosenten på disse spørsmålene er lav og kollektivtrafikanter er overrepresentert blant de som svarer. Best kollektivtilbud oppgis av respondentene i de største bykommunene, med Oslo først, fulgt av Stavanger, Trondheim, Bergen og Tromsø. For omegnskommunene, er det omlandet rundt Oslo og Stavanger som rapporterer best kollektivtilgang.

Tilgangen til førerkort og bil i RVU 2018/19 likner RVU 2009, det vil si litt lavere enn i 2013/14. 85 prosent tilhørte en husholdning med tilgang til bil. 43 prosent har én bil, 33 prosent har to biler, og ni prosent tre eller flere biler. 67 prosent har både førerkort og tilgang til bil hele reisedagen.

I gjennomsnitt har husstandene 1,4 biler. I RVU 2013/14 var det fortsatt få elbiler og hybridbiler i husstandene. I RVU 2018/19 er bensin- og dieseldrevne biler fortsatt i flertall (84 prosent), men andre energibærere er blitt mer vanlig. Ni prosent av husstandenes biler går på elektrisitet og seks prosent er hybridbiler. Flertallet av elbilene finnes i husstander med to eller flere biler. Flest elbiler finnes i de i høyeste inntektskategoriene og i de største byområdene, spesielt i Oslo og i Bergensområdet.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tilgang til bil har klar sammenheng med inntekt. Fremdeles har menn bedre tilgang til bil enn kvinner, selv om forskjellen har blitt litt mindre.

Det er store forskjeller i transportmiddelbruk etter tilgang til bil, parkering og kollektivtransport. Et stort flertall av alle husstander med bil, 96 prosent, har parkeringsplass i nærheten av boligen. For husstandene med én bil har 94 prosent parkeringsplassen under 50 meter unna. For 98 prosent er avstanden under 100 meter. Bosatte i de største byene har noe mindre tilgang til parkering. Det gjelder spesielt Oslo, men også her har 85 prosent av husstandene med bil parkering ved boligen.

Blant de som var bilfører på arbeidsreise, svarte 80 prosent at de har mulighet til å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. 72 prosent har parkeringstilgang ved arbeidsplassen hvor det både er avgiftsfritt og lett å finne plass.

Tilgangen til sykkel, MC og moped er litt lavere enn i RVU 2013/14. 72 prosent av befolkningen eier eller disponerer sykkel. Av disse har 91 prosent tilgang til én type sykkel. De fleste elsykler og bysykler disponeres av personer som også har vanlig sykkel. Ser vi på sykkeltyper, finnes vanlig sykkel hos 69 prosent og elsykkel hos sju prosent av befolkningen. Ni prosent har MC/moped.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Summary

The Norwegian national travel survey 2018/19 – key results

TØI Report 1835/2021
Authors: Berit Grue, Iratxe Landa-Mata & Bjørg Langset Flotve
Oslo 2021 177 pages Norwegian language

This report adds to a series of seven preceding reports on key results from the Norwegian national travel surveys (RVU). Close to 90.000 persons from 13 years on are interviewed in RVU 2018-2019. New data collection methods have contributed to reduction in number of trips by capturing a higher share of non-travelers, and with under-reporting of short trips within the more complex travel patterns. In general, the access to transport resources in the 2018/19 population is similar compared to RVU 2013/14, yet with an increasing share of electric cars and bikes appearing in the vehicle fleet. More than half of the daily trips are carried out by car drivers. A stable growth in public transport share since 1992 continues – from 2013/14 to 2018/19 mainly due to increase in public transport use on the relatively short trip distances in the largest cities.

RVU 2018/19 – a two-year excerpt from a continuous national travel survey

This report, based on the national travel survey in 2018 and 2019 (RVU 2018/19), covers the last two-year period of the continuous travel survey RVU 2016-2019, adding to a series of seven previously conducted one-year surveys and key figure reports (1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009, and 2013/14).

During 2018-2019, 88.548 persons from 13 years on were interviewed about their access to transport resources, and asked to fill in a one-day travel diary, which rendered a total of 263.602 trip registrations. In order to obtain key figures for the population's average daily travel during a one-year period, all data from 2018 and 2019 were merged into a combined material and given a joint sample weight.

The total data material obtained in RVU 2018/19 is larger than in the previous surveys. The increase is concentrated to enlarged supplementary regional samples in the most populated urban areas. The regions outside the larger urban areas are more scarcely represented by a national base sample.

The survey material on daily trips covers personal travel of all types, including the short everyday trips by foot, as well as the less frequent longer journeys. The purpose of the national travel surveys is to obtain information on people's travel activity and travel patterns. Among the main topics to be revealed by the surveys are:

- the scope of travel
- the purpose of travel
- how people travel
- how travel activity varies among different groups in the population, and between different geographical areas of residence

For these purposes, a large data foundation is required. This applies to both sample size, as well as the complexity of the information itself. Challenges have emerged over the years due to declining response rates and the increasing variations in geographical

representativity (figure S.1). The total data material obtained in RVU 2018/19 is larger than in the previous surveys. The increase is concentrated to enlarged supplementary regional samples in the most populated urban areas. The regions outside the larger urban areas are more scarcely represented by a national base sample. The merging of all data from 2018 and 2019 was conducted primarily for the purpose of obtaining a data foundation sufficient for producing representative national key statistics.

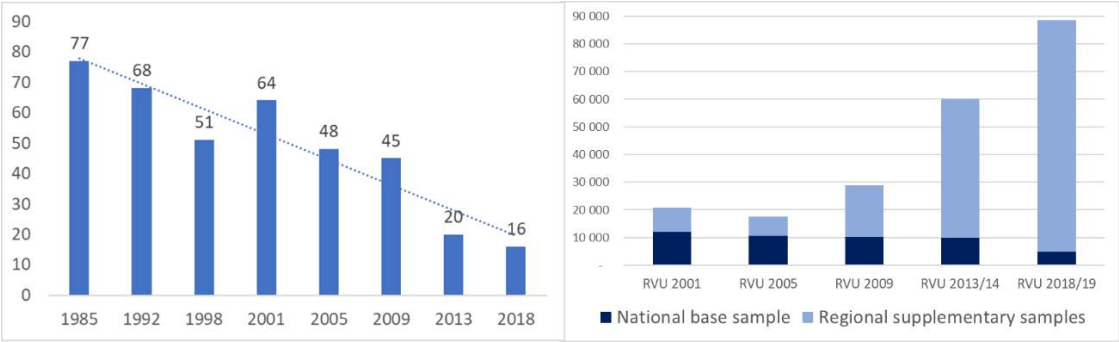


Figure S.1: Developments over the years of national travel surveying in Norway. Diagram to the left: Response rates 1985-2018. Diagram to the right: Sample sizes (number of interviews) and geographical coverage 2001-2018/19.

With the onset of the continuous survey in 2016, a respondent operated web questionnaire was introduced. 45 percent of the respondents chose the web option in 2018-2019. The remaining respondents were interviewed by telephone.

Under-reporting of short stops in complex trip chains has caused reduced trip volume and longer trip distances

The average number of daily trips in RVU 2018/19 is 12 percent lower compared to RVU 2013/14. This is probably not a result of real changes in the population's travel activity, but more likely due to new data collection methods capturing a larger share of non-travelers, and with under-reporting of shorter trips within the more complex travel patterns. The latter appears as a reduction in number of trips on travel purposes which are often carried out as short stops on the way to the next destination. This has resulted in a loss of trip registrations on shopping trips and on those accompanying and picking up children and others. We find minimal or no reduction in trips to/from places of work and leisure activities, which more often may be considered as final destinations.

The under-reporting of short errands within the longer travel chains has contributed to higher estimates on average trip lengths based on the remaining trip registrations. The average daily trip in RVU 2018/19 is 15,6 km and lasts 25 minutes (2013/14: 14,1 km, 23 minutes). An additional loss of school trips is caused by a seasonal skewness in the youth sample (age 13-19 years) in RVU 2018/19.

The total average travel distance and duration per person per day in RVU 2018/19 is 43,2 km and 71 minutes. This is a reduction from RVU 2013/14 due to a higher share of non-travelers in RVU 2018/19. For those who reported travel activity, the daily travel length and time estimates resemble the 2013/14 results.

Copyright © Institute of Transport Economics, 2021

The longest daily trip distance and time measures apply to these groups:

- Men
- Age group 45-66 years
- High income households
- Employed persons with long working hours

Trip lengths are shortest for the residents in the largest cities.

There are minor changes in transport mode distribution compared to previous surveys. More than half of the daily trips are carried out by car drivers. A slightly lower share of car drivers together with an increase in travel distances can be associated with some under-reporting of short errands in complex trip chains, where car is a prevalent mode of transport. One fifth of the daily trips are taken on by foot, five percent by bike, and 11 percent on public transport.

The average trip length increased between RVU 2013/14 and RVU 2018/19 on all transport modes, except for public transport. Since 1992 the public transport's share has shown a steady growth, from 2013/14 to 2018/19 mainly connected to increased use of public transport modes in the larger cities where the travel distances are shorter.

The highest growth had the residents in Oslo, resulting in 30 percent of the trips made by use of public transport in RVU 2018/19. Half of these trips are on tram or underground, and more than one third by bus. Among the cities, Bergen's residents have the second highest share of public transport. When adding the areas surrounding the city municipalities, the significance of train appears more clearly, especially in the Oslo and Stavanger regions. The highest importance of train (46 percent of the public transport trips) is found among residents in Buskerudbyen (the Drammen and Kongsberg region). Train is a public transport mode with distance range also past the most local trips. Thus, the train figures presented for the urban regions, are likely to be composed of local trips inside the regions together with travel to/from other areas.

The regional samples are defined by the respondents' place of residence, whereas the trip statistics cover all their travel activities, both internal in the region, as well as travel taking place outside the borders of the region.

The national car driver share is 53 percent. These groups have higher shares (from ca 57 percent):

- Men
- Age group 35-66 years
- Households with children
- Employed persons working full time or more, especially in managerial positions
- Mid and higher income groups
- Residents in municipalities surrounding Bergen, Trondheim and Stavanger
- Residents in the urban regions Nedre Glomma (Fredrikstad/Sarpsborg) and Grenland (Skien/Porsgrunn), where the car shares are in line with the national average outside of the largest urban areas
- Households with two cars or more
- Those having the best possibility to use the household car(s)
- Residents in areas with mid or low access to public transport

Copyright © Institute of Transport Economics, 2021

The care share for those having the longest education is somewhat lower than the average. Car driving rate increases by trip distance.

The national public transport share is 11 percent. The following groups have higher shares (from ca 15 percent):

- Young people, especially under the age of 18
- Single households without children
- Part time employees
- The lowest income groups
- Citizens in Oslo, followed by Bergen, and residents in the county surrounding Oslo
- Persons having no driving license and/or limited car access
- Persons with very good access to public transport

The national share of walking (the total trip distance) is 20 percent. The following groups have higher shares (from ca 23 percent):

- Young people, especially under the age of 18
- Single households
- Non-employed persons
- The lowest income groups
- Citizens in the largest cities
- Persons having no driving license and/or limited access to car
- Persons with very good access to public transport (which is mostly related to the largest cities)

The national bike share is 5 percent. These groups have higher shares (from ca 7 percent):

- Age group 13-17 years
- The lowest income groups (high representation of teenagers)
- Citizens in Trondheim and Stavanger
- Among the urban regions, the Kristiansand region has a relatively high bike share together with the Trondheim and Stavanger regions
- Persons with no driving license and/or limited car access

Stable access to transport resources

A population share of 57 percent reports very good or good access to public transport in RVU 2018/19, similar as in RVU 2013/14. The best access to public transport is in RVU defined as less than one km distance between the home address and the public transport stop serviced by at least four departures per hour.

This measure is considered somewhat uncertain due to a low response rate and an over-representation of public transport users on these questions. The best access to public transport is reported by the residents in the largest cities, with Oslo on top, followed by Stavanger, Trondheim, Bergen and Tromsø. For areas surrounding the cities, the highest levels of public transport access are reported in the Oslo and Stavanger regions.

The possession of driving licenses and cars in the RVU 2018/19 population resembles the RVU 2009, i.e. slightly lower than in RVU 2013/14. 85 percent of the households have

Copyright © Institute of Transport Economics, 2021

access to car. 43 percent of all households have one car, 33 percent two cars, and nine percent have three cars or more. 67 percent of the population in RVU 2018/19 has both driving license and possibility to use a car for the whole day of travel.

The average number of cars per household is 1,4. In RVU 2013/14 there were still few signs of electric and hybrid cars. In RVU 2018/19, the majority (84 percent) of the cars are still powered by petrol or diesel. Yet, the increasing shares of electric and hybrid cars are appearing more clearly in the households' car fleet, constituting nine and six percent, respectively. Most electric cars are found in households with two or more cars, among the highest income categories, and in the largest city areas, especially in Oslo and in the Bergen region.

Car availability is associated with income. Even if a decline in difference is observed, men still have higher car access than women. Transport mode use differs significantly by the availability of car, parking space and public transport. Most of the car households (96 percent) can use a parking space close to home. For 94 percent of the one-car households the parking space is found less than 50 meters from the residence (98 percent if the maximum distance is 100 meters). Residents in the largest cities have lower availability to parking spaces close to home, especially in Oslo. Nevertheless, the share of parking availability close to home is relatively high (85 percent) also in Oslo.

80 percent of the commuters who travelled by car to/from work have access to car park made available by the employer. Of these, 72 percent reported that a parking space was easy to find and free of charge.

The availability of bikes and MC/mopeds are slightly lower than in RVU 2013/14. 72 percent have access to a bike, in most cases (91 percent) one type of bike. 69 percent of the population have traditional bikes, while electric bikes are held by seven percent. Thus, most electric bikes are available to persons who also have a traditional bike. This is also the case for the users of city bikes. MC/moped is available to nine percent of the population in RVU 2018/19.

Copyright © Institute of Transport Economics, 2021

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

I denne rapporten presenteres nøkkeltall fra nasjonal reisevaneundersøkelse for årene 2018-2019. Datagrunnlaget, innsamlet gjennom hele toårsperioden, behandles her som ett gjennomsnittsår, og refereres til som RVU 2018/19. På denne måten føyer RVU 2018/19 seg til en serie av tidligere nasjonale reisevaneundersøkelser (1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/14), som alle ble gjennomført som ettårige undersøkelser med etterfølgende publisering av datasett og tilhørende nøkkelrapport. Fra 2016 har det vært gjennomført kontinuerlige reisevaneundersøkelser. RVU 2018/19 utgjør dermed siste del av den første fireårsperioden (RVU 2016-2019).

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser. Utvalg trekkes og intervjuer gjennomføres gjennom hele året. Det største reisematerialet («daglige reiser») er registrert ved at respondentene har gitt opplysninger om reisene de foretok på en tildelt dato like i forkant av intervjutidspunktet[3]. **Samlet skal dette materialet dermed være representativt for reiseaktiviteten på befolkningsnivå en gjennomsnittsdag**.

Begrepet «daglige reiser» innbefatter derfor ingen begrensning på reiselengder eller reiseformål. Alle transportmåter inngår. Både vanlige, korte turer til fots, og mer sjeldne og lengre reiser tas med. Selv om også de lengste reisene inngår i «daglige reiser», forekommer de relativt sjeldent, og gir dermed få observasjoner med tanke på egne analyser av befolkningens lange reiser. Det er derfor til deler av RVU-utvalget lagt til ekstra spørsmål om lange reiser utført siste måned før intervjuet.

Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om:

- omfanget av folks reiser
- hvorfor folk reiser
- hvordan folk reiser
- hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper og bostedsområder

Dette gir mulighet til å si noe om variasjoner i befolkningens reisevaner og mobilitet, og hvordan de endrer seg med ulike rammebetingelser. Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor veg- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafikksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Reisene som foretas til fots og med sykkel har fått økende fokus gjennom årene med RVU.

Dataene fra RVU er viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske områder. I RVU 2018/19 er materialet for «daglige reiser» større enn tidligere, men færre har fått ekstraspørsmålene om lange reiser. Nøkkeltallene i denne rapporten er derfor basert på det store materialet som

[3] Respondenter som registrerte reiser i web-skjema hadde tilgang til dette fra kvelden på selve reisedatoen, og to dager fram i tid. Telefonintervjuene ble foretatt dagen etter reisedato.

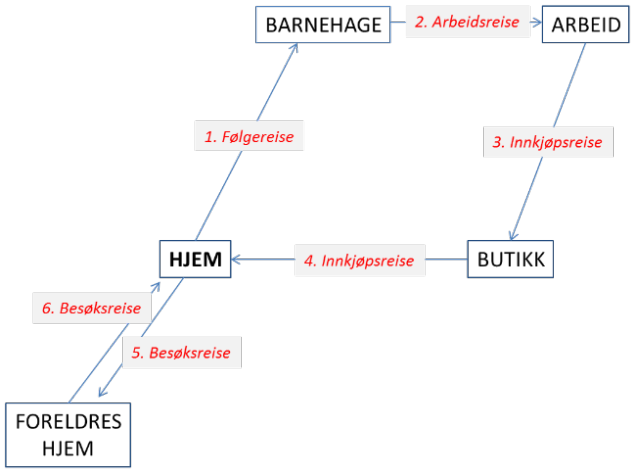
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

kalles «daglige reiser» fra RVU 2018/19. Sammen med utviklingstrekk fra tidligere reisevaneundersøkelser blir det presentert i form av figurer, tabeller og kommentarer til de viktigste resultater og endringer.

1.2 Befolkningens daglige reiser: Definisjonen av en reise

En reise er enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes.

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. Figur 1.1 viser et eksempel hvor en person har foretatt seks reiser, og hvordan disse registreres i reisevaneundersøkelsene.



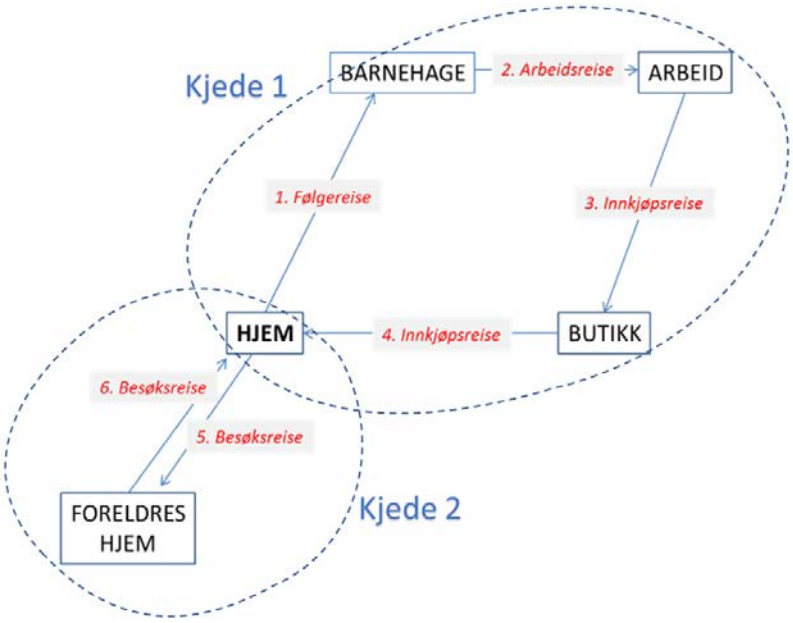
Figur 1.1: Avgrensningen av reiser.

Denne reisedefinisjonen avviker fra den mer allmenne oppfatningen om hva en reise er. Figuren over illustrerer dette. Når man er innom barnehagen for å levere barn på veg til jobben og drar videre til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter definisjonen som brukes i reisevaneundersøkelsen; en omsorgsreise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen). En mer alminnelig oppfatning er at man har gjort én reise (til jobb) med et stopp i barnehagen, i stedet for to reiser med hvert sitt formål, slik det er definert i RVU. Reiser med formål som innebærer korte stopp undervegs (som barnehagen og butikken i eksempelet i figur 1.1) har større fare for å bli glemt i reiserapportering i RVU.

Resultatene i denne rapporten er basert på enkeltreiser, men det er også mulig å gjøre om reisene til reisekjeder (sekvens av reiser, hvor den første starter hjemme og den siste ender hjemme – reisene 1-4 og 5-6 i figur 1.1 utgjør to kjeder, som vist i figur 1.2) eller hovedreiser (reiser som starter eller ender i basisplasser som hjem og arbeid) eller andre typer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

reisekjeder der reisene knyttes sammen. Disse mulighetene er nærmere beskrevet i vedlegg 2.



Figur 1.2: Kombinasjon av enkeltreiser som danner to reisekjeder.

Begrepet *reiseledd* nevnes også i denne rapporten. Dette er en underdeling av enkeltreisene ut fra antall transportmidler som er benyttet. For eksempel kan en reise hvor kollektiv-transport brukes, bestå av tre ledd: 1) til fots; 2) t-bane; 3) til fots, men også flere om reisen innebærer for eksempel bytter mellom ulike kollektivtransportmidler. Opplegget for registrering av reiseledd har gjennomgått vesentlige endringer i løpet av RVU-årene som inngår i oversiktene i denne rapporten. RVU 2018/19 er den første årgangen[4] hvor respondenten har registrert reiselengde og -tid pr reiseledd (inntil ni), til forskjell fra tidligere, hvor spørsmålet omfattet samlet reisestrekning fra dør til dør.

[4] Innført fra oppstart av kontinuerlig RVU i 2016

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

2 Data og utvalg

2.1 Todelt intervjuopplegg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Utvalget for RVU 2016-2019 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Det samme ble gjort i 2013/14, 2009, 2005 og 2001 (tidligere ble det brukt litt varierende utvalgsprosedyrer). 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[5] 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[6]. I 2018-2019 var andelen web-respondenter 45 prosent. Kvinner har noe høyere CAWI-andel (47 prosent) enn menn (43 prosent). Aldersgruppene viser noen store forskjeller i web-bruk. I yngste aldersgruppe (13-17 år) er web-andelen 80 prosent, mens eldste aldersgruppe (75 +) har 33 prosent web-svar (figur 2.1).

For de øvrige aldersgruppene ser det ikke ut til å være systematisk sammenheng mellom alder og web-bruk. For disse illustrerer web-andelene i figur 2.1 et ganske vanlig forhold mellom aldersgrupper og responsvilje på intervjuundersøkelser generelt.

Det todelte intervjuopplegget har resultert i to litt ulike utvalg i RVU 2018/19. Mens web-respondentene fulgte opp undersøkelsen ved første henvendelse, har telefonrespondentene vært mer krevende å få svar fra. Telefonutvalget i RVU 2018/19 skiller seg dermed fra 2013/14-utvalget hvor samtlige respondenter ble kontaktet pr telefon. Oppfølgingen av de som ikke svarte i RVU 2016-2019 har gått over tre uker mot én uke i 2013/14. En «oppringningseffekt» kan ha fanget opp grupper av befolkningen som ikke har blitt med i tidligere undersøkelser med kortere oppfølging. Det har vist seg i tidligere RVU at lav reiseaktivitet kan ha sammenheng med svakere motivasjon og interesse for å delta i reisevaneundersøkelser. I RVU 2018/19 er andelen intervjuede som ikke reiste hhv 12,5 og 15,0 prosent for CAWI og CATI [7]. Andelen har variert en del gjennom årene med RVU. Personer som reiser lite spiller en viktig rolle for kunnskapen om befolkningens mobilitet. Men om disse er blant de vanskeligste å rekruttere, er det usikkert hvor representative andelene er. Reiseaktiviteten i befolkningen vil også variere med endringer i samfunnet, som økonomi, sysselsetting og bosetting.

Tall for daglige reiser pr person i RVU 2018/19 er vesentlig lavere enn i tidligere RVU, både for befolkningen totalt og for de som reiste. Sammenliknet med RVU 2013/14 er

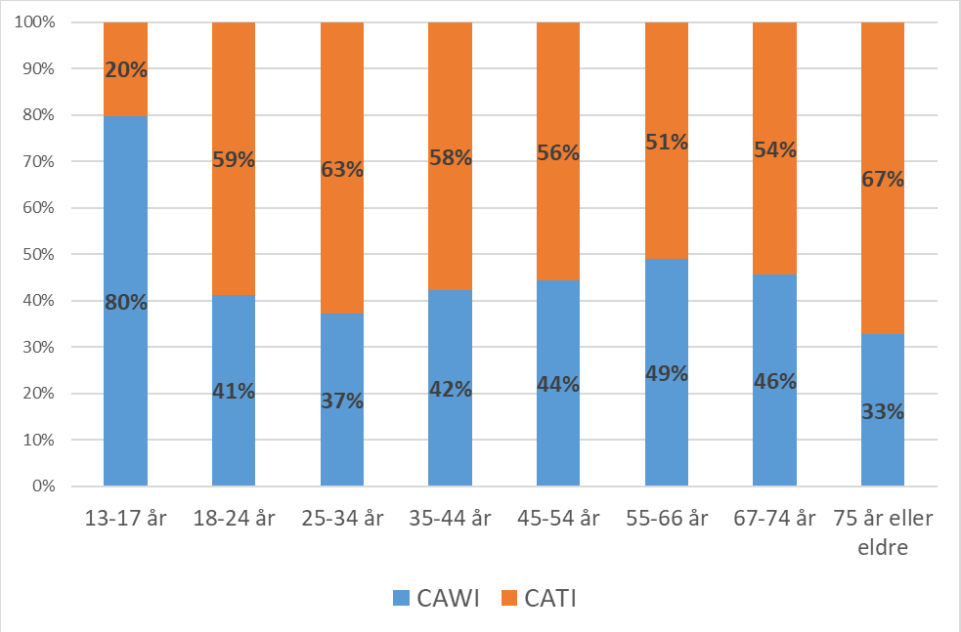
[5] Kontinuerlige RVU startet sent i 2016. Datamaterialet gjelder fra og med oktober 2016. Denne rapporten er basert på data fra 2018-2019.

[6] Telefonintervjuene ble foretatt 1-3 uker etter opprinnelig trukket reisedato. Reisedato for telefonrespondentene er tilsvarende forskjøvet, men uten endring i ukedag, slik at reisene fortsatt er mest mulig representative for ukens dager.

[7] Gjelder antall intervjuer (dvs. uvektet). Etter vekting øker andelen ikke-reist for telefonintervjuene, som tyder på at denne gruppen i gjennomsnitt er underrepresentert på én eller flere av faktorene det vektes for.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

gjennomsnittstallet for befolkningen 12 prosent lavere. For de som reiste, var reduksjonen åtte prosent. Mye av reduksjonen kan ses i form av enklere reisemønstre hvor særlig korte ærender undervegs mellom andre reisemål kan være uteglemt, for eksempel handleturer og levering/henting av barn undervegs til/fra arbeid. Reduksjonen er dermed ulikt fordelt mellom reiseformålene. 41 prosent av bortfallet har skjedd i kategoriene handle-/service-reiser (spesielt innkjøp av dagligvarer) og omsorgsreisene. Arbeidsreisenes andel av reisebortfallet er bare 3 prosent.



Figur 2.1: Intervjufordeling mellom web-skjema (CAWI) og telefonintervju (CATI) for aldersgruppene. RVU 2018/19. Prosent.

2.2 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[8]:

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

[8] Hele spørreskjemaet er vist i vedlegg 1

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

3. Arbeid/yrke
    - Yrkesstatus, arbeidsforhold
    - Stedfesting av arbeidsplass for arbeidstakere med fast oppmøtested
    - Stedfesting av evt. skole-/studiested
4. Reisedagen. Gjøremål, og registrering av inntil 15 reiser («daglige reiser»)
    - Tilgang til bil på reisedagen

    For hver reise:

    - Starttidspunkt, formål, startsted og endested for reisen
    - Alle transportmidler brukt på reisen (for inntil ni delreiser)
    - Lengde og reisetid pr delreise (inntil 9)
    - Holdeplasser for kollektivtransportmidler
    - 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, 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

2.3 Stedfesting, reisetid og -avstand

Fra og med RVU 2001 har start- og endepunkter for reisene, bosteder og arbeidsplasser vært stedfestet til grunnkrets. I 2013/14 og 2018/19 ble også holdeplasser for kollektivtransport stedfestet. 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. I RVU 2016-2019 er listen utvidet med sekundære bosteder og skoler/studiesteder. Tabell 2.1 viser oversikt over variabler stedfestet på grunnkretsnivå. Angivelse av presisjon stammer fra kvalitetskontroller som er utført av TØI i løpet av datainnsamlingen. Grunnkrets er lagt på etter intervjuet, og målingene av presisjon gjelder samsvaret mellom adresseopplysningene fra intervjuet og valgt grunnkrets. I det endelige datamaterialet mottatt fra SVV, er grunnkretspresisjonen vesentlig redusert av personvernhensyn, ved at grunnkretsnummer for kretser med færre

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

enn 100 bosatte er trunkert fra opprinnelig åtte siffer til sekssifret delområdenummer. Dette gjelder nærmere 5 prosent av grunnkretsfestede bosteder, 24 prosent av arbeidsstedene og 12 prosent av start- og endested for daglige reiser.

Tabell 2.1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner (prosent) med presisjon[9] på grunnkretsnivå i 2018 og 2019.

Type sted	Registrert for	Andel presis eller semipresis (2018 / 2019)
Bosted	Alle respondenter	(98,5 / 98,5)
Bosted2	Respondenter som oppgir å ha et sekundært bosted	(83,8 / 98,2)
Arbeidssted	Yrkesaktive med fast oppmøtested	(92,6 / 95,9)
Skole/studiested	Skoleelever/studenter med fast oppmøtested	(66,9 / 95,8)
Start- og endested reise	Daglige reiser	(87,0 / 91,4)
Start- og endeholdeplass	Daglige reiser, kollektivtransport	(60,0 / 57,3)
Start- og endested lang reise	Lange reiser siste måned	(8,4 / 6,1)

Lokaliseringsfeil og ulogiske reisemønstre er eksempel på problemer som ikke fanges opp i stedfestingskontrollene. Disse feiltypene går ut på at registrert adresse ikke er det reelle reisepunktet, eller er på feil plass i reiserekkefølgen.

Ved lokaliseringsfeil og ulogiske reisemønstre blir avstanden feil mellom stedfestet start- og endepunkt for reisene. Vanlige lokaliseringsfeil oppdages ofte når avstanden mellom start- og endested er usannsynlig lang sammenliknet med respondentens angivelse av transportmåte og tidsbruk.

Ulogiske reisemønstre med motsatt avstandsproblem er også identifisert i RVU 2016-2019, for eksempel høy forekomst av såkalte «hjem-hjem-reiser», dvs. at bosted er registrert som både start og ende i stedet for et faktisk reisemål. Disse har i størst grad oppstått i web-intervjuene, og kan være indikasjon på manglende registrering av reiser. «Hjem-hjem-reiser» i RVU er nærmere omtalt i vedlegg 2.

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps benyttet i tillegg til holdeplassregister. De fleste av de daglige reisenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkretsnivå. Som et biprodukt fra stedfestingen finnes Google-beregnete reiselengder og -tider mellom reisens start- og endepunkt.

I opprinnelig mottatte data finnes variabler for reiseavstand (km) og -tid (minutter) som i stor grad er basert på Google-beregningene. Dersom disse er beregnet med feil eller mangler i lokalisering og reisemønster, er det fare for forventningsskjeve estimater og økte feilmarginer. Ved manglende innhold (missing) i disse variablene, utelukkes en del reiser fra analyser hvor reiselengder inngår. I mottatte data for RVU 2018 og 2019 gjelder det 10 prosent av reisene. «Hjem-hjem-registreringene» får ikke beregnet reelle reiselengder ut fra stedfesting, og trekker dermed opp missing-andelen, spesielt for reiser til fots. Det er også høyere missing-andel på reiselengder med kollektivtransport. Det er spesielt uheldig om feil og frafall er skjevfordelt på sentrale faktorer som transportmåte og geografi. Stedfesting med kartløsninger kan gi ulik presisjon i og utenfor tettbygde områder.

Kartbaserte beregninger av reisetid- og sted gir som oftest korteste veg, noe som ikke alltid er tilfelle for de faktiske reisene. Det gir systematisk lave anslag, og en forsterket effekt fra

[9] Presis stedfesting: Valgt grunnkrets er bekreftet. Semipresis: Valgt grunnkrets er innenfor en radius (R) som dekker flere kretser. Det brukes underkategorier etter avstand; største avvik for semipresis stedfesting: R<1km. Majoriteten av stedfestingene har kategorien presis (før trunkering). Lavere presisjon enn semipresis skyldes i mange tilfeller at grunnkrets mangler.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

mulige bortfall av reiser for små ærender undervegs. Vi har derfor ikke benyttet variablene for reiselengde og -tid basert på stedfesting.

Til nøkkeltallene i denne rapporten har vi generert variabler for kilometer og minutter basert på respondentenes angivelser. Både kilometer og minutter er tatt i bruk for å estimere manglende informasjon. Til sammen er disse målene godt utfylt av respondentene.

Reiselengde, evt. tid, er justert der hastigheten er urimelig høy i forhold til transportmiddelet. Dermed har vi variabler som tilsvarer de som er brukt i tidligere RVU-nøkkeltall. Til forskjell fra tidligere er spørsmålsstillingen endret fra anslag totalt for hele reisen, til lengde og tid pr reiseledd (inntil ni). Dermed er reisenes lengde og tid bygget opp av noen flere variabler (og mulige feilkilder) enn tidligere.

2.4 Datagrunnlag og utvalg

Data fra RVU 2016-2019 er innsamlet av Epinion, og bestilles og leveres fra Statens vegvesen (SVV). Bruk av data forutsetter databehandleravtale med SVV. For denne rapporten ble data mottatt i form av to separate datasett for to perioder: 1) 2016-2018, og 2) 2019. Vi har tilrettelagt datamaterialet ved å skille ut 2018-data fra datasett 1) og koble det med 2019-dataene fra datasett 2) til et samlet 2018/19-materiale. Følgelig er det et stort datagrunnlag bak resultatene i denne rapporten:

- Antall intervjuer : 88.548 (39.693 fra 2018, 48.855 fra 2019)
- Antall reiser : 263.602 (115.517 fra 2018, 138.085 fra 2019)

I denne rapporten presenteres nøkkeltallene på nasjonalt nivå og for de ni største byområdene. RVU-årgangene 2018 og 2019 til sammen gir helårige tilleggsutvalg for alle de ni byområdene, og er dermed et komplett materiale med tanke på samlet presentasjon av alle nøkkeltallene. RVU-dataene fra 2016 og 2017 har større sesongmessige og geografiske utvalgsforskjeller, og er derfor ikke med i datagrunnlaget[10].

Flere variabler i det opprinnelige datamaterialet fra RVU 2018-2019 er rekodet på ulike måter for tilpasning til tidsseriene med tidligere RVU-nøkkeltall[11]. Et vesentlig tilskudd er vekting av det samlede datasettet til et ettårig analysemateriale som kan gi resultater representative for befolkningens reisevaner i «RVU-året» 2018/19.

RVU 2018-2019 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske områder som er bevisst oversamplet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene. I denne rapporten er det tatt ut resultater for de ni største byområdene i tillegg til de nasjonale nøkkeltallene. Alle de ni byområdene er dekket av tilleggsutvalg. I datamaterialet for RVU 2018-2019 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2018/19 er vist i tabell 2.2 Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom områdene med tilleggsutvalg og de uten. Dette er avgjørende for bruk av geografiske inndelinger til analyser basert på RVU 2018/19-materialet.

[10] RVU 2016-2017 hadde oppstart siste tertial 2016. 2016-delen har ikke tilleggsutvalg. I 2017 finnes noen påbegynte, men ingen hele årganger av tilleggsutvalg. Intervjutall 2016: 3.249. Intervjutall 2017: 13.876.

[11] I flere av tidsseriene er tall fra RVU 2013/14 tatt ut på nytt til denne rapporten. De offisielle 2013/14-dataene (tilgjengelig via NSD) fikk noen revisjoner og ble supplert med noen ekstra intervjuer i Finnmark etter publisering av forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014). Reviderte tall for RVU 2013/14 er kommentert under de aktuelle tabellene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 2.2: Oversikt over utvalgene og intervjugrunnlaget i RVU 2018-2019.

Områder med tilleggsutvalg		Antall kommuner	Periode med tilleggsutvalg [1]	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2019	Antall intervjuer[1]	Utvalgs-prosent
De ni største byområdene						
1	Osloregionen	25	januar 2018 - [2]	1.127.596	18.229	1,6%
2	Bergensregionen	15	juli 2017 -	366.385	9.776	2,7%
3	Trondheimsregionen	9	mai 2017 -	248.559	11.284	4,5%
4	Nord-Jæren	10	juli 2017 -	276.244	9.263	3,4%
5	Kristiansandsregionen	7	oktober 2017 -	119.167	4.382	3,7%
6	Buskerudbyen	7	oktober 2017 -	173.407	5.032	2,9%
7	Nedre Glomma	2	mai 2018 -	117.804	3.510	3,0%
8	Grenland	4	oktober 2017 -	92.090	3.820	4,1%
9	Tromsø	1	desember 2018 -	65.091	3.524	5,4%
Øvrige områder med tilleggsutvalg						
10	Vestfoldbyene	6	oktober 2017 -	192.513	6.594	3,4%
11	Hedmark: Hamar, Ringsaker, Stange	3	sept-18 - aug-19	74.429	4.133	5,6%
12	Arendalsområdet [3]	4	mars 2019 -	67.594	1.514	2,2%
13	Bodø, Fauske og Saltdal [3]	3	september 2019 -	56.660	653	1,2%
14	Oppland: Gjøvik og Lillehammer	2	sept-18 - aug-19	50.819	2.909	5,7%
15	Østfold: Moss og Rygge	2	sept-18 - aug-19	41.969	2.207	5,3%
Totalt for alle områder med tilleggsutvalg		100		3.070.327	86.830	2,8%
Kommuner uten tilleggsutvalg		322		1.448.928	1.718	0,1%
Hele landet		422		4.519.255	88.548	2,0%

[1] Tilleggsutvalgene i kontinuerlig RVU 2016-2019 har ulike oppstartstidspunkt (de første startet i løpet av 2017). Datagrunnlaget for denne rapporten er avgrenset til årene 2018 og 2019. Intervjutall er sum av basisutvalg og tilleggsutvalg.

[2] I Asker, Hurum og Røyken hadde tilleggsutvalgene oppstart i april 2017.

[3] To tilleggsutvalg startet i løpet av 2019 (nr.12-13 i tabellen), og har dermed ikke komplett årgang i RVU 2018/19.

Til sammen 100 kommuner[12] er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2018/19. Dette utgjør 24 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2019) og 68 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2019). Dermed har vi 322 kommuner (76 prosent av kommunene, 32 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 54 av de minst befolkede kommunene er det ingen intervjuer i RVU 2018/19.

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

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

I denne rapporten presenteres tall for fem store bykommuner separat (Oslo, Bergen, Trondheim og Tromsø). Tilsvarende resultater er tatt ut for omlandskommuner til hver av de fire største byene. Disse omlandene består av flere kommuner som til sammen har tilstrekkelig intervjugrunnlag. Fra tilleggsutvalgene er det tatt ut resultater fra de ni største

[12] Oversikt over alle kommuner i tilleggsutvalgene er vist i vedlegg 3. Områdene med tilleggsutvalg inngår også i det nasjonale basisutvalget. Både tabell 2.2. og oversiktene i vedlegg viser totalt antall intervjuer (sum basis- og tilleggsutvalg).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

byområdene. Oversikt over de geografiske inndelingene brukt i denne rapporten finnes i vedlegg 4.

Med unntak av Oslo, finnes ikke tall for disse spesifikke byene og byområdene i tidligere nøkkelrapporter. Det er derfor bare for Oslo det vises tall i tidsseriene tilbake til 1992. For å få med noe historikk for de øvrige byområdene, har vi til denne rapporten tatt ut tall også fra RVU 2013/14 med samme geografiske inndeling som definert i RVU 2018/19. En vesentlig forutsetning for å gjøre dette er at områdene har konsistent geografi og er dekket av tilstrekkelig intervjugrunnlag i begge RVU-ene. I praksis betyr denne betingelsen at grensene for de geografiske enhetene (kommunene) i byområdene er uendret 2013/14 til 2018/19 og at alle er dekket av tilleggsutvalg i begge datasettene[13].

De fleste av byområdene er berørt av kommunesammenslåinger fra 2020. Noen av endringene vil kreve ekstra oppmerksomhet ved definering av områder og tolkninger av endringstall etter 2018/19:

I Trondheim og Stavanger utvides bykommunene med kommuner fra omlandet. Dermed endres de geografiske og befolkningsmessige forutsetningene for skillet mellom by og omland. Trondheimsregionen som helhet får uendret geografi, mens Nord-Jæren utvides med to kommuner. Regionen Buskerudbyen utvides med Svelvik kommune fra tidligere Vestfold fylke. Vedlegg 5 viser kommuneendringene fra 2020 for de byområdene som er presentert i denne rapporten.

2.4.1 Spesiell utfordring med utvalg - skolereiser

Intervjugrunnlag er også avgjørende for inndelinger på andre faktorer enn geografi. Når det deles inn i små kategorier av befolkningsgrupper, transportmidler eller reiseformål, kan store deler av landet være representert med få observasjoner, slik at også nasjonale tall kan bli usikre.

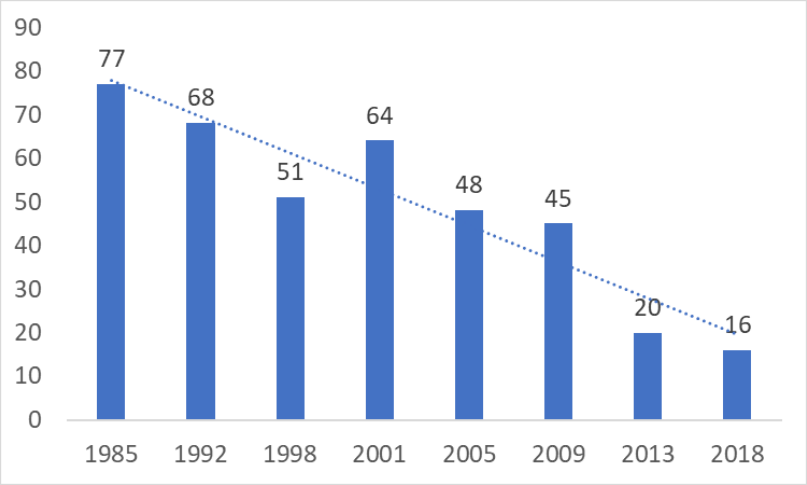
For nøkkeltallene i denne rapporten ser dette ut til å ha gitt mest utslag i skolereisene, som er den minste kategorien reiseformål, og hvor antall reiser har stor årstidsvariasjon. Seks prosent av respondentene i RVU 2018/19 har utført skolereiser, og flertallet av disse er i aldersgruppen 16-19 år. I 2019 har det skjedd en uheldig periodisering av ungdomsintervju-ene, slik at nesten halvparten av aldersgruppen (60 prosent av 13-15-åringene) er intervjuet over en firemånedersperiode (juni-september) hvor hele skolens sommerferie inngår. Det gir uvanlig lavt antall observasjoner av skolereiser, og en ekstra reduksjon i nasjonale tall for skolereiser. Vektingen demper denne effekten i områder med tilleggsutvalg, men ikke i det nasjonale utvalget utenfor disse områdene. Aldersgruppen 13-15 år har kortere skolereiser enn eldre skoleelever/studenter. Ekstra bortfall av skolereiser for yngste gruppe bidrar til for høye anslag på gjennomsnittlig lengde og tidsbruk på skolereisene. Resultatene for skolereiser er vist i kapittel 8.

[13] Vedlegg 4 viser intervjutall per kommune i byområdene i RVU 2013/14 og 2018/19

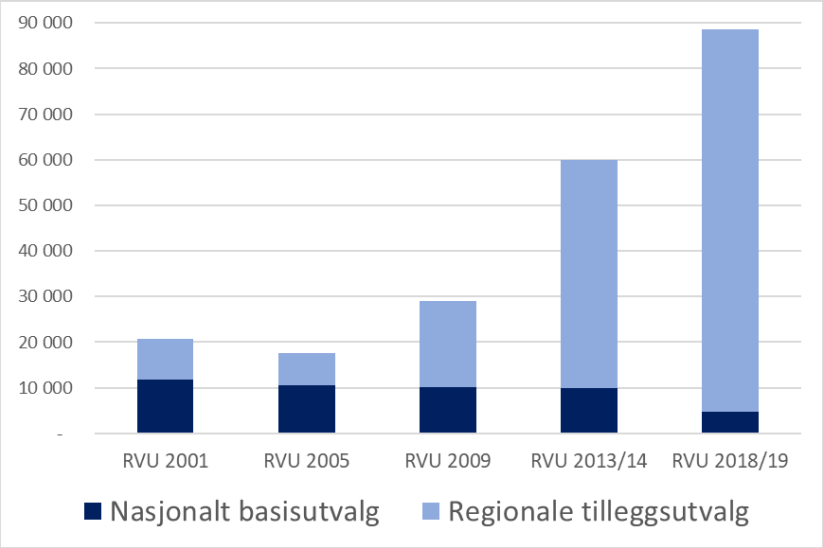
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

2.5 Vekting

Sannsynligheten for feil øker med lav svarprosent (stort frafall), og der undersøkelsen bygger på et lite utvalg av befolkningen. For RVU 2018 er det presentert svarprosent på 16[14], som er i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter (figur 2.2).



Figur 2.2: Respons i RVU 1985-2018. Prosent og lineær trend.



Figur 2.3: Utvalgsstørrelser (antall intervjuer) og geografisk dekning 2001-2018/19.

Også forskjellene i geografisk representativitet har økt gjennom årene med RVU (figur 2.3). Med de store geografiske utvalgsforskjellene 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.

[14] Kilde: Epinion. Vi kjenner ikke samlet svarprosent for RVU 2018 og 2019.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

En forskjell fra tidligere RVU er at RVU 2018/19 er satt sammen av to hele årganger med intervjumateriale. Vektingen er gjort med sikte på å gjøre hele materialet representativt for en ettårsperiode. De viktigste grunnene for å bruke et sammenslått og «sammenvektet» materiale for 2018-2019 i stedet for separate årganger er:

- Styrke det nasjonale utvalget utenfor områdene med tilleggsutvalg. I RVU 2016-2019 består nasjonalt utvalg av ca. 2500 intervjuer pr år (hvorav mange ligger innenfor tilleggsutvalgenes områder). Til sammenlikning hadde RVU 2013/14 ca. 10.000 intervjuer i nasjonalt utvalg.
- Flere komplette årganger med tilleggsutvalg. I 2018 har kun åtte av de 15 områdene med tilleggsutvalg (tabell 2.1) pågått gjennom hele året. Samlet for 2018 og 2019 har 13 av 15 områder helårsutvalg.
- Sammenslåingen reduserer også noen store geografiske og sesongmessige skjevheter som oppsto innenfor tilleggsutvalgene i 2018. Sammen med data fra 2019 oppnås et materiale som, med vekting, kan regnes som årsrepresentativt for de fleste områdene.

Sesongvekting er viktig fordi reisevaner i Norge varierer mye med årstid. Med årsrepresentativt utvalg menes at materialet er vektet for en best mulig årstidsfordeling, men uten hensyn til om data stammer fra 2018 eller 2019.

I RVU-materialet sammenslått av data fra 2018 og 2019, er 2019 representert med mer enn 9000 flere intervjuer enn 2018. Det er en følge av økt antall tilleggsutvalg. I noen områder vil derfor resultatene være basert på et større innslag av 2019-data.

For tilleggsutvalg med start i løpet av 2018 og slutt i løpet av 2019, vil første del av «RVU-året 18/19» stamme fra 2019 og siste del fra 2018. Materialet kan benyttes til å sammenlikne reisevaner mellom sesonger, men er ikke egnet for å se på korte tidsserier gjennom perioden fra 2018 til 2019.

Med bruk av det sammenslåtte materialet med felles geografi- og sesongvekt, antas det at befolkningens reisevaner ikke er markant endret fra 2018 til 2019. Sammenliknet med to separate årganger av data, vil det samlede datasettet for «gjennomsnittsåret» 2018-19 gi sikrere resultat med tanke på mer langsiktige sammenlikninger, som for eksempel mot nøkkeltallene fra RVU 2013/14 og tidligere.

Beregningen av vektvariabelen er basert på representativ fordeling av intervjuene på geografi, sesong, alder, kjønn og ukedag. Et samlet RVU-materiale, med store regionale tilleggsutvalg kombinert med et relativt lite nasjonalt utvalg, stiller spesielle krav til vektingen.

Vektingen er tilpasset det varierende intervjugrunnlaget, og bygger på forskjellige «soner» som inneholder et tilstrekkelig antall intervjuer for å kunne korrigere for alder, kjønn og reisedag, og som følger grensene mellom områder og tider med store ulikheter i utvalgsprosent. Splittes «vektingssonene», er det fare for at vektingen ikke lenger gir representative resultater.

Et særtrekk ved vektingen av data fra de kontinuerlige RVU (2016-2019), er at sesonginndeling inngår i trinn 1 sammen med geografi i en grunnleggende sonestruktur. Det skyldes at det finnes tilleggsutvalg med ulike start- og sluttidspunkt i løpet av året. Vektingen må derfor følge avgrensningen i både geografi og sesong for de store utvalgsforskjellene mellom områder og tider med og uten tilleggsutvalg.

Det er beregnet en vekt som korrigerer både for de store, styrte utvalgsskjevhetene på geografi og sesong, og for tilfeldige variasjoner i de øvrige faktorene. Vektingen er gjort i tre trinn:

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

1) Delvekt basert på utvalgsprosenter i grunnleggende sonestruktur inndelt etter geografi og sesong
2) Delvekt som korrigerer alders- og kjønnsfordelingen på vektede data fra trinn 1
3) Delvekt som korrigerer ukedagsfordelingen på vektede data fra trinn 2

Alle resultater i de følgende kapitlene er basert på vektede data[15]. Ved hjelp av statistiske metoder har vi beregnet feilmarginer som skyldes tilfeldige feil for verdiene i tabeller og figurer.

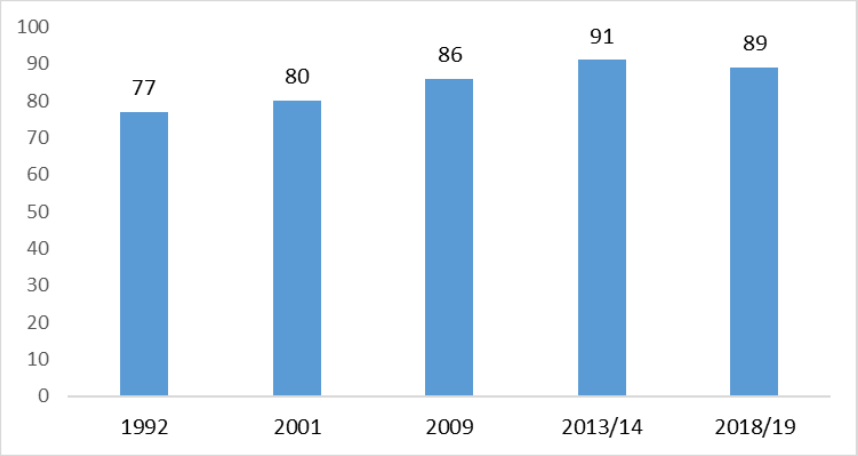
[15] En skjevhet vi ikke har kunnet vekte for er eventuelle variasjoner i svarprosent etter folks mobilitet innenfor ulike grupper (som er brukt som inndelingskategorier i vektingen).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

3 Tilgang til transportressurser

3.1 Førerkort

Etter en jevn økning fra 1992, er førerkortandelen blant voksne i RVU 2018/19 89 prosent, litt lavere enn i RVU 2013/14 (tabell 3.1).



Figur 3.1: Andel personer over 18 år med førerkort. RVU 1992-2018/19. Prosent.

Vi finner en høy andel personer med førerkort blant (tabell 3.8):

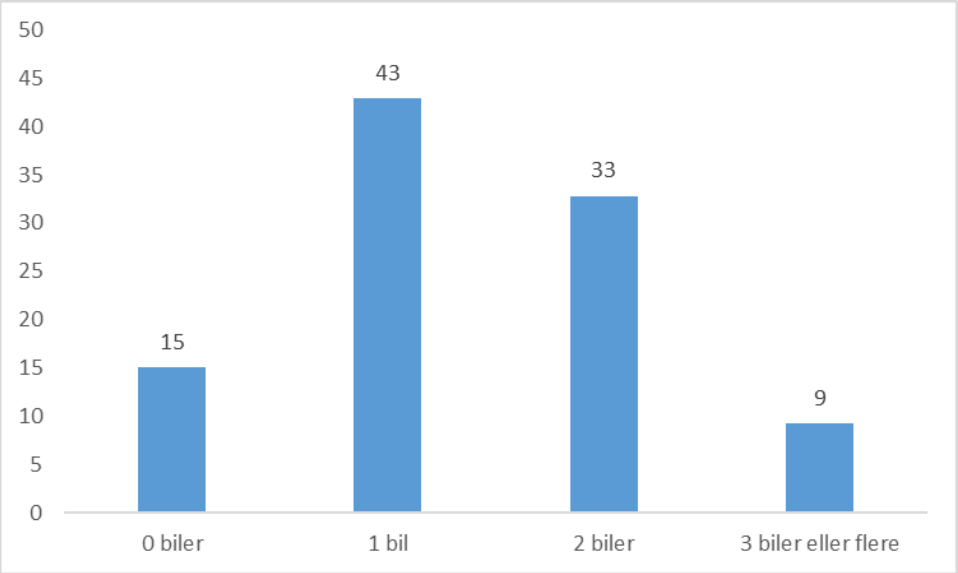
- Menn
- Aldersgruppen 45-66 år
- Par med og uten barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive på heltid/mertid, spesielt lederstillinger
- Personer med inntekt over kr 400.000, og i husstander med inntekt over kr 600.000

Førerkortandelene er lavest i de største byene, men relativt høye i omlandskommunene. Lavest er førerkortandelen i Oslo (tabell 3.8).

3.2 Tilgang til bil

85 prosent av utvalget tilhører en husstand med minst én bil. Dermed er biltilgangen noe lavere enn i RVU 2013/14, men svært lik nivået i 2009 (figur 3.2 og tabell 3.1).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 3.2: Antall biler i husholdet. RVU 2018/19. Prosent.

Tabell 3.1: Bilhold i husholdningene. RVU 1992-2018/19. Prosent.

Antall biler i hushold	1992	2001	2009	2013/14	2018/19
0 biler	15	15	15	12	15
1 bil	53	52	43	45	43
2 biler	27	28	34	35	33
3 biler og flere	5	5	8	8	9
Sum	100	100	100	100	100

Husstandene har i gjennomsnitt 1,4 biler (tabell 3.3). De høyeste andelene med minst én bil finner vi i kategoriene (tabell 3.8):

- Aldersgruppene 45-74 år. Blant de eldste er det mest vanlig at husstanden har én bil
- Par med eller uten barn
- Yrkesaktive som jobber heltid og mertid
- Lederstillinger
- Personinntekt over 400.000 kr
- Husstandsinntekt over 800.000 kr

Bilholdet er lavest blant (tabell 3.8):

- Aldersgruppene 18-34 år og over 74 år
- Enslige uten barn
- Deltidsarbeidende og ikke yrkesaktive
- Personlig inntekt under 300.000 kr
- Husholdningsinntekt under 400.000 kr
- Personer bosatt i Oslo. Også Bergen og Trondheim har relativt lave andeler husstander med bil.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Andelene uten bil og/eller førerkort er litt høyere enn i RVU 2013/14, og litt lavere for de med best biltilgang. Andelen som verken har førerkort eller bil er den samme som i RVU 2009 (tabell 3.2).

Tabell 3.2: Befolkningens tilgang til bil. RVU 1992-2018/19. Prosent.

Biltilgang[1]	1992	2001	2009	2013/14	2018/19
Ikke bil, ikke førerkort	12	10	7	5	7
Ikke bil, har førerkort	3	5	6	7	8
Bil i hus-holdningen, ikke førerkort	16	13	13	11	10
Bil og førerkort, ikke bil hele reisedagen	9	8	6	8	8
Bil og førerkort, bil hele reisedagen	60	64	68	69	67
Sum	100	100	100	100	100

[1] Biltilgang er definert som følger:
Ikke bil, ikke førerkort:
Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil og har ikke førerkort selv
Ikke bil, har førerkort
Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil, men har førerkort
Bil i husholdningen, ikke førerkort
Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil, men har ikke førerkort
Bil og førerkort, ikke bil i hele reisedagen
Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil og har førerkort, men kunne ikke bruke bil registreringsdagen eller bare deler av dagen
Bil og førerkort, bil hele reisedagen
Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil, han/hun har førerkort og kunne bruke bilen hele registreringsdagen

Spørsmålet om biltilgang hele eller deler av reisedagen omfatter fra RVU 2018/19 også de som er med i delebilordninger. Dette er foreløpig en liten kategori bilførere.

Høye andeler med biltilgang hele reisedagen er i følgende kategorier (tabell 3.10):

- Menn
- Par uten barn
- Aldersgruppene 45-74 år
- Yrkesaktive som jobber heltid og mertid
- Lederstillinger
- Personlig inntekt over kr 300.000
- Husholdningsinntekt over kr 600.000

Lavere andel med biltilgang hele reisedagen har kategoriene (tabell 3.10):

- Kvinner
- Aldersgruppene under 34 år og over 74 år
- Enslige med eller uten barn
- Ikke yrkesaktive eller yrkesaktive som jobber deltid
- Bosatte i større byer, spesielt Oslo

I RVU 2013/14 var det få elbiler og hybridbiler i husstandene. Bensin- og dieseldrevne biler er fortsatt i flertall (84 prosent), men i RVU 2018/19 går ni prosent av husstandenes biler på elektrisitet og seks prosent er hybridbiler (tabell 3.3). Flertallet av elbilene finnes i husstander med to eller flere biler. 80 prosent av de som har elbil i husstanden bor i husstand med minst to biler.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 3.3: Biler etter type energibærer. RVU 2018/19. Prosentfordeling og gjennomsnitt for husstand

Biler etter type energibærer	Andel av bilene	Biler pr husstand
Bensin-/diesel	84%	1,17
Elektrisitet	9%	0,12
Hybrid/annet	6%	0,09
Ukjent energibærer	1%	0,02
Alle typer energibærer	100%	1,40

De største elbil-andelene finnes i de i høyeste inntektskategoriene og i de største byområdene, spesielt i Oslo og i Bergensområdet (tabell 3.9).

3.3 Parkering i nærheten av boligen

I RVU 2018/19 er det stilt spørsmål om parkeringsmuligheter ved boligen til personer i husstander med minst én bil. (Tallene er ikke sammenliknbare med parkeringstall fra RVU 2013/14 fordi utvalg er endret[16]).

Et stort flertall av alle husstander med bil, 96 prosent, har parkeringsplass i nærheten av boligen (tabell 3.4). For husstandene med én bil har 94 prosent parkeringsplassen under 50 meter unna. For 98 prosent er avstanden under 100 meter.

Bosatte i de største byene har noe mindre tilgang til parkering (tabell 3.14). Det gjelder spesielt Oslo, men også her har 85 prosent av husstandene med bil parkering ved boligen. Personer med høy husholdsinntekt har bedre tilgang til parkering enn de med lav. Av de som bor i bilhushold uten egen parkeringsplass, svarer litt over 70 prosent at det er lett eller svært lett å finne plass i nærheten.

3.4 Tilgang til kollektivtransport

57 prosent svarer at de har et godt eller svært godt kollektivtilbud der de bor, mens 27 prosent oppgir dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud (tabell 3.4). RVU fram til 2013/14 viser økende tilgang til kollektivtransport. I RVU 2018/19 er kollektivtilgangen omtrent som i 2013/14. Samtidig er svarprosenten synkende på denne indikatoren. Kollektiv-tilgangen måles ved en kombinasjon av to faktorer: avstand til holdeplass og frekvens på avganger fra holdeplassen, som beskrevet i fotnoten til tabell 3.4. Dette krever et visst nivå på informasjon hos respondenten. I RVU 2018/19 mangler 34 prosent frekvens og/eller avstand til holdeplass. Brukere av kollektivtransport er overrepresentert og bilførere under-representert blant de som svarer. Man må derfor være forsiktig med å regne resultatene som representative for hele befolkningen. Resultatene basert på denne variabelen antyder noen sammenhenger. For mer komplette analyser og sikrere sammenhenger, bør RVU påkobles informasjon fra objektive datakilder for kollektivtransport.

[16] I RVU 2013/14 ble det stilt spørsmål om parkeringsmuligheter ved boligen til de som bor i byer og tettsteder (i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere). Også de uten bil ble spurt i 2013/14.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Grupper som rapporterer best tilgang til kollektivtransport i RVU 2018/19 er (tabell 3.11):

- Aldersgruppen 25-34 år
- Enslige uten barn
- Personer i laveste og høyeste inntektsgrupper
- Personer bosatt i Oslo og de andre større byene

Geografisk er det store forskjeller i kollektivtilbudet (tabell 3.11). Andel med svært godt eller godt tilbud er høyest i Oslo. Også de andre større byene har et relativt godt kollektivtilbud. I omlandskommunene rundt de største byene er kollektivtilgangen lavere enn i selve bykommunen. Det gjelder spesielt rundt Bergen og Trondheim. I de største byområdene er det rundt Oslo og Stavanger det rapporteres best kollektivtilgang i omlandskommunene. Av øvrige byområder er kollektivtilgangen høyest i Tromsø og lavest i Nedre Glomma.

Tabell 3.4: Befolkningens tilgang til kollektivtransport [1, 2] ved boligen. RVU 1992-2018/19. Prosent

	1992	2001	2009	2013/14	2018/19
Svært god	18	19	26	30	31
God	24	23	26	27	26
Middels god	19	20	18	19	16
Dårlig	26	25	19	14	14
Svært dårlig	13	13	11	9	13
Sum	100	100	100	100	100

[1] Intervjugrunnlaget er svakt. Resultater og endringer må tolkes med stor forsiktighet
[2] Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr time	1	2	5
2-3 pr time	2	3	5
1 pr time	3	4	5
Annenhver time / sjeldnere	4	5	5

1) Svært god tilgang
Minst 4 avganger pr time og under 1 km til holdeplassen
2) God tilgang
2-3 avganger pr time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen
3) Middels god tilgang
1 avgang pr time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen
4) Dårlig tilgang
Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr time og 1-1,5 km til holdeplassen
5) Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport
Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

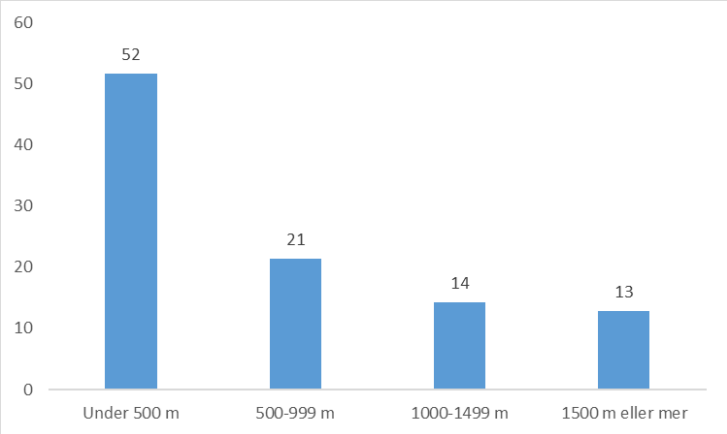
I den sammensatte indikatoren for kollektivtilbud er det spørsmålet om avgangsfrekvens som bidrar mest til frafall og mindre representativ fordeling. Spørsmålet om avstand til holdeplass alene er bedre besvart, dog med en tendens til økende svarprosent med kortere avstander.

Blant alle som oppgir avstand, bor om lag halvparten mindre enn 500 m fra holdeplass (tabell 3.3). Både avstander og avgangsfrekvens på kollektivtilbudet henger sammen med befolkningstetthet. Flertallet (71 prosent) av de med kollektivtilbud klassifisert som «svært godt», bor mindre enn 500 meter fra holdeplass.

Andel for de med kortere avstand enn 500 m til kollektivtransport varierer mellom 46 og 56 prosent for befolkningsgruppene (tabell 3.12). Avstandene varierer mer geografisk,

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

mellom byer og byområder. Byområdene er ulike i utstrekning og befolkningstetthet, og er dermed ikke direkte sammenliknbare. Av de fire største byområdene har Trondheimsområdet høyest andel med kort avstand til holdeplass i bykommunen, men lavest andel i kommunene rundt. Også i Osloområdet er det stor forskjell mellom bykommunen og omegn. Tromsø er den byen som har høyest andel med kortere veg enn 500 meter til holdeplass for kollektivtransport.



Figur 3.3: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport. RVU 2018/19. Prosent.

3.5 Eie og tilgang til sykkel, moped og motorsykkel

72 prosent av befolkningen eier eller disponerer sykkel (tabell 3.5). Det er noe lavere enn tidligere RVU. Av de som disponerer sykkel, har 91 prosent tilgang til én type sykkel. De fleste av disse er vanlige sykler (96 prosent), tre prosent har elsykkel og én prosent har app eller kort til bysykkel. De fleste elsykler og bysykler disponeres av personer som også har vanlig sykkel. Nesten fem prosent av befolkningen har tilgang til både vanlig sykkel og elsykkel. Dermed er vanlig sykkel tilgjengelig hos 69 prosent og elsykkel hos 7 prosent av befolkningen.

Tabell 3.5: Befolkningens tilgang til sykkel. RVU 1992- 2018/19. Prosent.

Eie/tilgang til sykkel	1992	2001	2009	2013/14	2018/19
Ja	73	75	77	75	72
Nei	27	25	23	25	28
Sum	100	100	100	100	100

Vi finner en høyere andel personer med tilgang til sykkel blant (tabell 3.13):

- Aldersgruppene under 18 år og 35-54 år
- Par med barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive. Mertid/heltid, lederstillinger
- Personlig inntekt over kr 500.000 (andel øker med inntekt fra 100.000)
- Husholdningsinntekt over kr 1.000.000 (andel øker med inntekt fra 200.000)

Ni prosent av utvalget eier eller disponerer motorsykkel eller moped. Det er en litt lavere andel enn 2009 og 2013/14 (tabell 3.6). Vi finner en høyere andel personer med tilgang til moped/MC blant (tabell 3.13):

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Menn
- Aldersgruppene 16-17 år og 45-54 år
- Yrkesaktive, spesielt de som jobber mer enn 40 timer pr uke og toppledere
- Personlig inntekt over kr 500.000
- Husholdsinntekt over kr 800 000

Av de fire største byområdene, har Trondheim med omegn høyest andel med tilgang til moped/MC. Blant de seks neste byområdene, er høyeste andel i Nedre Glomma.

Tabell 3.6: Tilgang til moped/MC i befolkningen (16 år og eldre). RVU 1992- 2018/19. Prosent.

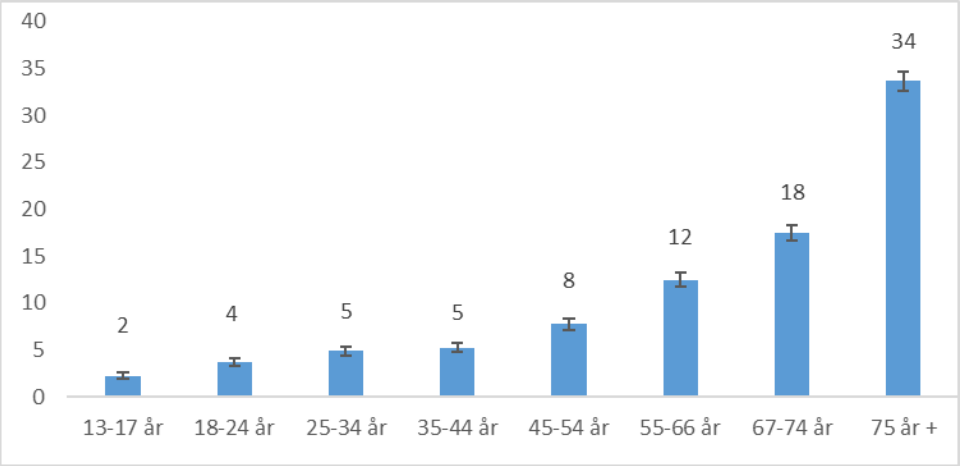
Eie/tilgang til moped/MC	1992	2001	2009	2013/14	2018/19
Ja	8	9	11	11	9
Nei	92	91	89	89	91
Sum	100	100	100	100	100

3.6 Helsemessige problemer

I RVU 2018/19 var det 10 prosent av respondentene som svarte at de for tiden har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Det er flest som har problemer med å gå (tabell 3.7). Problemene øker med alder (figur 3.4), og kvinner har mer problemer enn menn, 13 mot 7 prosent.

Tabell 3.7: Bevegelsesproblemer og vanskeligheter med å bruke transportmidler. RVU 2018/19. Prosent.

Gjør det vanskelig å:	Andel av alle	Andel av de som har problemer
Gå	8	81
Sykle	7	71
Reise med fly	2	18
Reise med annen kollektivtransport	3	29
Reise i bil som passasjer	1	6
Kjøre bil selv	2	24



Figur 3.4: Andel bevegelsesproblem pr aldersgruppe. RVU 2018/19. Prosent. Feilmarginer: 95% CI.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 3.8: Førerkortinnehav, personer 18 år og eldre. Biler i husholdningen, personer 13 år og eldre. RVU 20018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Førerkort			Antall biler i husholdningen					Feilmarginer	
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum	Førerkort	Antall biler
Alle	89	11	100	15	43	33	9	100	+/- 0,2	+/- 0,2-0,3
Kjønn										
Mann	91	9	100	14	41	34	11	100	+/- 0,3	+/- 0,3-0,5
Kvinne	86	14	100	17	44	31	8	100	+/- 0,3	+/- 0,2-0,5
Alder										
13-17 år				19	25	43	13	100		+/- 0,9-1,3
18-24 år	71	29	100	31	30	24	15	100	+/- 0,9	+/- 0,7-1,0
25-34 år	87	13	100	25	44	25	6	100	+/- 0,6	+/- 0,4-0,8
35-44 år	93	7	100	11	40	42	7	100	+/- 0,4	+/- 0,4-0,8
45-54 år	96	4	100	7	38	42	14	100	+/- 0,3	+/- 0,4-0,8
55-66 år	96	4	100	5	43	40	12	100	+/- 0,3	+/- 0,4-0,8
67-74 år	92	8	100	8	60	28	4	100	+/- 0,6	+/- 0,4-1,1
75 år og eldre	74	26	100	23	68	9	1	100	+/- 1,1	+/- 0,3-1,1
Familietype										
Enslig	81	19	100	35	55	7	2	100	+/- 0,6	+/- 0,2-0,7
Enslig med barn	88	12	100	15	59	21	5	100	+/- 1,2	+/- 0,7-1,6
Par uten barn	93	7	100	8	48	36	7	100	+/- 0,3	+/- 0,3-0,6
Par med barn	93	7	100	7	31	50	12	100	+/- 0,3	+/- 0,3-0,6
Flere voksne	85	15	100	13	35	33	18	100	+/- 0,6	+/- 0,6-0,8
Utdanning										
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	68	32	100	20	37	34	10	100	+/- 1,2	+/- 0,6-0,9
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	87	13	100	15	41	31	12	100	+/- 0,4	+/- 0,4-0,6
Høyskole/universitet inntil 15 år	93	7	100	12	45	35	8	100	+/- 0,3	+/- 0,3-0,6
Høyskole/universitet 16 år og mer	94	6	100	15	48	32	5	100	+/- 0,3	+/- 0,3-0,7
Yrkesaktivitet [1]										
Mertid	97	3	100	9	37	41	14	100	+/- 0,4	+/- 0,7-1,3
Heltid	94	6	100	11	42	37	10	100	+/- 0,2	+/- 0,3-0,5
Deltid	85	15	100	21	34	33	12	100	+/- 0,8	+/- 0,7-1,0
Ikke yrkesaktiv	81	19	100	19	49	26	6	100	+/- 0,5	+/- 0,3-0,6
Stilling										
Toppledere	98	2	100	5	32	46	18	100	+/- 0,6	+/- 0,8-2,0
Mellomledere	96	4	100	6	38	44	13	100	+/- 0,4	+/- 0,5-1,0
Ansatte	91	9	100	14	42	34	9	100	+/- 0,3	+/- 0,3-0,5
Selvstendig næringsdr./frilans	94	6	100	12	34	41	12	100	+/- 0,8	+/- 1,2-1,8
Annet	82	18	100	23	32	33	12	100	+/- 2,2	+/- 1,7-2,5
Egen bruttoinntekt										
Under kr 100.000	61	38	100	25	27	35	12	100	+/- 1,5	+/- 0,7-1,1
Kr 100.000-199.999	72	28	100	32	42	17	10	100	+/- 1,4	+/- 0,9-1,5
Kr 200.000-299.999	82	18	100	21	51	22	6	100	+/- 0,9	+/- 0,6-1,2
Kr 300.000-399.999	89	11	100	14	50	28	9	100	+/- 0,6	+/- 0,6-1,0
Kr 400.000-499.999	94	6	100	10	44	35	10	100	+/- 0,4	+/- 0,5-0,9
Kr 500.000-699.999	96	4	100	10	45	37	9	100	+/- 0,3	+/- 0,4-0,7
Kr 700.000 og over	97	2	100	6	39	43	12	100	+/- 0,3	+/- 0,4-0,8
Husholdningsinntekt										
Under kr 200.000	67	33	100	59	27	11	3	100	+/- 1,8	+/- 0,6-1,8
Kr 200.000-399.999	77	22	100	34	55	8	2	100	+/- 1,0	+/- 0,4-1,2
Kr 400.000-599.999	90	10	100	19	60	17	3	100	+/- 0,6	+/- 0,3-0,9

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Førerkort			Antall biler i husholdningen					Feilmarginer	
Kr 600.000-799.999	93	7	100	11	52	29	9	100	+/- 0,5	+/- 0,6-1,0
Kr 800.000-999.999	95	5	100	6	40	42	12	100	+/- 0,4	+/- 0,5-1,0
Kr 1.000.000-1.599.999	97	3	100	5	35	48	12	100	+/- 0,2	+/- 0,3-0,7
Kr 1.600.000 og over	96	4	100	3	27	51	18	100	+/- 0,5	+/- 0,4-1,2
Bosted [2]										
Oslo	82	18	100	36	47	14	3	100	+/- 0,9	+/- 0,3-1,1
Stavanger	87	13	100	16	52	27	5	100	+/- 1,1	+/- 0,7-1,6
Bergen	85	15	100	24	46	24	5	100	+/- 0,9	+/- 0,5-1,2
Trondheim	88	12	100	23	50	23	4	100	+/- 0,8	+/- 0,5-1,1
Omegn til Oslo	91	9	100	10	43	36	10	100	+/- 0,6	+/- 0,6-1,0
Omegn til Bergen	91	9	100	7	38	42	12	100	+/- 1,2	+/- 1,0-1,9
Omegn til Trondheim	93	7	100	7	37	42	14	100	+/- 1,1	+/- 1,0-1,9
Omegn til Stavanger	93	7	100	9	42	39	10	100	+/- 0,9	+/- 1,0-1,7
Osloområdet	86	14	100	24	45	25	6	100	+/- 0,5	+/- 0,3-0,7
Bergensområdet	87	13	100	19	44	30	7	100	+/- 0,7	+/- 0,5-1,0
Trondheimsområdet	89	11	100	19	47	27	7	100	+/- 0,6	+/- 0,5-1,0
Nord-Jæren	90	10	100	13	47	33	7	100	+/- 0,7	+/- 0,6-1,2
Kristiansandsregionen	90	10	100	13	46	33	9	100	+/- 0,9	+/- 0,8-1,5
Buskerudbyen	89	11	100	11	45	34	10	100	+/- 1,0	+/- 1,0-1,5
Nedre Glomma	89	11	100	10	40	38	12	100	+/- 1,1	+/- 1,0-1,6
Grenland	91	9	100	9	44	37	10	100	+/- 1,0	+/- 0,9-1,6
Tromsø	87	13	100	17	52	25	6	100	+/- 1,1	+/- 0,8-1,6
Resten av landet	90	10	100	10	40	38	12	100	+/- 0,4	+/- 0,4-0,6

[1] Yrkesaktivitet et kategorisert som følger:
Mertid – mer enn 40 timer inntektsgivende arbeid pr uke
Heltid – mellom 30 og 40 timer inntektsgivende arbeid pr uke
Deltid – under 30 timer inntektsgivende arbeid pr uke

[2] Se vedlegg 4

Tabell 3.9: Energibærere for husstandenes biler etter inntekt og bosted. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Bensin-/diesel	Elektrisitet	Hybrid/annet	Ukjent energibærer	Sum	Feilmarginer
Alle	84	9	6	1	100	+/- 0,1-0,2
Egen bruttoinntekt						
Under kr 100.000	79	13	5	4	100	+/- 0,4-0,8
Kr 100.000-199.999	89	6	5	1	100	+/- 0,3-0,9
Kr 200.000-299.999	88	4	7	1	100	+/- 0,2-0,7
Kr 300.000-399.999	89	4	6	1	100	+/- 0,2-0,6
Kr 400.000-499.999	87	6	6	1	100	+/- 0,1-0,5
Kr 500.000-699.999	83	10	7	0	100	+/- 0,1-0,4
Kr 700.000 og over	78	14	8	1	100	+/- 0,1-0,5
Husholdningsinntekt						
Under kr 200.000	89	6	4	1	100	+/- 0,6-1,5
Kr 200.000-399.999	90	3	5	1	100	+/- 0,3-0,8
Kr 400.000-599.999	90	3	6	0	100	+/- 0,1-0,5
Kr 600.000-799.999	88	5	6	1	100	+/- 0,1-0,6
Kr 800.000-999.999	87	6	6	1	100	+/- 0,1-0,5
Kr 1.000.000-1.599.999	80	12	7	1	100	+/- 0,1-0,4
Kr 1.600.000 og over	73	17	8	1	100	+/- 0,2-0,8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Bensin-/diesel	Elektrisitet	Hybrid/annet	Ukjent energibærer	Sum	Feilmarginer
Bosted 1						
Oslo	75	15	9	1	100	+/- 0,2-1,0
Stavanger	80	11	7	1	100	+/- 0,3-1,1
Bergen	74	17	8	1	100	+/- 0,2-1,0
Trondheim	80	11	8	1	100	+/- 0,2-0,9
Omegn til Oslo	79	12	8	1	100	+/- 0,2-0,6
Omegn til Bergen	76	16	7	1	100	+/- 0,3-1,3
Omegn til Trondheim	82	12	5	1	100	+/- 0,3-1,2
Omegn til Stavanger	80	14	6	1	100	+/- 0,3-1,1
Osloområdet	77	13	9	1	100	+/- 0,1-0,6
Bergensområdet	75	16	8	1	100	+/- 0,2-0,8
Trondheimsområdet	81	11	7	1	100	+/- 0,2-0,7
Nord-Jæren	80	13	6	1	100	+/- 0,2-0,8
Kristiansandsregionen	83	10	6	1	100	+/- 0,3-0,9
Buskerudbyen	84	7	8	1	100	+/- 0,3-0,9
Nedre Glomma	83	8	8	2	100	+/- 0,4-1,0
Grenland	84	9	6	1	100	+/- 0,3-0,9
Tromsø	89	4	6	2	100	+/- 0,4-0,9
Resten av landet	88	6	5	1	100	+/- 0,1-0,3

[1] Se vedlegg 4

Tabell 3.10: Tilgang til bil. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

Tilgang til bil[1]	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil hele reisedagen	Bil og førerkort, bil hele reisedagen	Sum	Feilmarginer
Alle	7	8	10	8	67	100	+/- 0,2-0,3
Kjønn							
Mann	6	7	8	8	70	100	+/- 0,2-0,4
Kvinne	8	8	11	9	64	100	+/- 0,3-0,4
Alder							
13-17 år	19	0	80	0	1	100	+/- 0,1-1,0
18-24 år	12	19	18	13	39	100	+/- 0,7-1,0
25-34 år	9	17	4	10	61	100	+/- 0,3-0,8
35-44 år	5	7	3	9	77	100	+/- 0,3-0,7
45-54 år	2	5	2	9	82	100	+/- 0,2-0,6
55-66 år	2	3	2	10	83	100	+/- 0,2-0,6
67-74 år	5	3	3	7	82	100	+/- 0,4-0,8
75 år +	18	5	8	4	65	100	+/- 0,5-1,2
Familietype							
Enslig	17	18	2	6	57	100	+/- 0,2-0,7
Enslig med barn	9	6	20	8	57	100	+/- 0,8-1,6
Par uten barn	3	6	5	8	79	100	+/- 0,2-0,5
Par med barn	4	2	18	8	66	100	+/- 0,2-0,6
Flere voksne	5	8	10	13	64	100	+/- 0,4-0,8
Utdanning							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	17	3	41	5	35	100	+/- 0,3-0,9
Videregående yrkesfaglig	8	8	6	9	69	100	+/- 0,3-0,5
Høyskole/universitet inntil 15 år	4	8	3	9	76	100	+/- 0,2-0,5
Høyskole/universitet 16 år og mer	4	11	2	10	73	100	+/- 0,2-0,6

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tilgang til bil[1]	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil hele reisedagen	Bil og førerkort, bil hele reisedagen	Sum	Feilmarginer
Yrkesaktivitet [2]							
Mertid	2	7	1	11	80	100	+/- 0,2-1,0
Heltid	3	7	3	10	77	100	+/- 0,2-0,4
Deltid	8	12	13	9	57	100	+/- 0,6-1,1
Ikke yrkesaktiv	12	7	20	6	54	100	+/- 0,3-0,6
Stilling							
Toppledere	1	3	1	8	87	100	+/- 0,4-1,4
Mellomledere	2	4	2	10	83	100	+/- 0,3-0,7
Ansatte	5	9	5	10	71	100	+/- 0,2-0,4
Selvstendig næringsdr./frilans	4	8	2	10	76	100	+/- 0,5-1,5
Annet	11	12	19	13	45	100	+/- 1,6-2,6
Egen bruttoinntekt							
Under kr 100.000	15	11	51	6	17	100	+/- 0,6-1,1
Kr 100.000-199.999	14	18	14	10	43	100	+/- 0,9-1,5
Kr 200.000-299.999	13	8	5	8	67	100	+/- 0,5-1,1
Kr 300.000-399.999	7	7	4	8	74	100	+/- 0,4-0,9
Kr 400.000-499.999	3	7	3	8	79	100	+/- 0,3-0,7
Kr 500.000-699.999	2	8	1	10	79	100	+/- 0,2-0,6
Kr 700.000 og over	2	4	2	10	83	100	+/- 0,2-0,6
Husholdningsinntekt							
Under kr 200.000	28	31	12	6	23	100	+/- 0,9-1,7
Kr 200.000-399.999	20	15	4	6	56	100	+/- 0,5-1,2
Kr 400.000-599.999	7	13	5	8	67	100	+/- 0,4-0,9
Kr 600.000-799.999	3	7	6	9	75	100	+/- 0,4-0,9
Kr 800.000-999.999	2	4	6	8	79	100	+/- 0,3-0,8
Kr 1.000.000-1.599.999	1	3	7	10	78	100	+/- 0,2-0,6
Kr 1.600.000 og over	1	2	11	10	76	100	+/- 0,2-1,0
Bosted [3]							
Oslo	13	23	9	8	47	100	+/- 0,6-1,1
Stavanger	8	8	11	10	63	100	+/- 0,9-1,5
Bergen	10	14	10	10	56	100	+/- 0,7-1,2
Trondheim	8	15	10	9	58	100	+/- 0,6-1,1
Omegn til Oslo	6	4	11	9	70	100	+/- 0,4-0,9
Omegn til Bergen	5	2	12	8	72	100	+/- 0,6-1,8
Omegn til Trondheim	4	3	12	8	73	100	+/- 0,7-1,7
Omegn til Stavanger	5	5	10	9	71	100	+/- 0,7-1,6
Osloområdet	10	14	10	9	58	100	+/- 0,4-0,7
Bergensområdet	9	11	11	9	61	100	+/- 0,6-1,0
Trondheimsområdet	7	12	10	9	62	100	+/- 0,5-1,0
Nord-Jæren	7	6	10	10	67	100	+/- 0,6-1,1
Kristiansandsregionen	7	6	10	9	69	100	+/- 0,7-1,4
Buskerudbyen	7	4	11	9	69	100	+/- 0,6-1,4
Nedre Glomma	6	4	11	7	72	100	+/- 0,7-1,5
Grenland	5	4	10	8	73	100	+/- 0,6-1,4
Tromsø	8	9	10	10	63	100	+/- 0,9-1,6
Resten av landet	6	4	9	8	72	100	+/- 0,3-0,6

[1] Se tabell 3.2
[2] Se tabell 3.8
[3] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 3.11: Kollektivtilbudet ved boligen. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

Kollektivtilbud 1	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum	Feilmarginer
Alle	31	26	16	14	13	100	+/- 0,3-0,4
Kjønn							
Mann	31	26	16	14	13	100	+/- 0,4-0,5
Kvinne	30	26	16	14	14	100	+/- 0,4-0,5
Alder							
13-17 år	31	24	18	14	13	100	+/- 1,0-1,4
18-24 år	35	26	14	12	12	100	+/- 0,8-1,2
25-34 år	40	23	14	10	12	100	+/- 0,6-0,9
35-44 år	32	27	15	11	14	100	+/- 0,6-0,9
45-54 år	26	26	17	16	14	100	+/- 0,7-0,8
55-66 år	26	27	17	15	15	100	+/- 0,7-0,9
67-74 år	24	27	17	19	13	100	+/- 0,9-1,2
75 år +	27	26	19	18	9	100	+/- 0,9-1,4
Familietype							
Enslig	38	25	14	12	11	100	+/- 0,5-0,9
Enslig med barn	27	28	17	15	14	100	+/- 1,3-1,7
Par uten barn	29	26	16	15	14	100	+/- 0,5-0,7
Par med barn	28	26	18	14	14	100	+/- 0,5-0,6
Flere voksne	30	26	17	15	13	100	+/- 0,7-0,9
Utdanning							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	26	26	17	18	13	100	+/- 0,8-1,0
Videregående	25	25	19	17	14	100	+/- 0,5-0,6
Høyskole/universitet inntil 15 år	32	27	16	12	13	100	+/- 0,5-0,7
Høyskole/universitet 16 år og mer	40	25	13	10	12	100	+/- 0,5-0,8
Yrkesaktivitet 2							
Mertid	32	24	15	13	16	100	+/- 1,0-1,4
Heltid	33	26	15	13	13	100	+/- 0,4-0,5
Deltid	31	24	18	13	13	100	+/- 0,8-1,2
Ikke yrkesaktiv	29	26	17	16	12	100	+/- 0,5-0,7
Stilling							
Toppledere	29	29	16	12	14	100	+/- 1,6-2,2
Mellomledere	31	28	15	13	13	100	+/- 0,8-1,1
Ansatte	33	25	16	12	14	100	+/- 0,4-0,5
Selvstendig næringsdr./freelance	33	16	15	23	14	100	+/- 1,5-2,0
Annet	27	29	13	17	14	100	+/- 2,2-2,9
Egen bruttoinntekt							
Under kr 100.000	33	26	15	15	11	100	+/- 0,8-1,2
Kr 100.000-199.999	32	25	17	14	12	100	+/- 1,1-1,6
Kr 200.000-299.999	25	24	20	19	12	100	+/- 1,0-1,3
Kr 300.000-399.999	26	26	17	17	14	100	+/- 0,9-1,1
Kr 400.000-499.999	27	27	16	16	15	100	+/- 0,7-0,9
Kr 500.000-699.999	33	26	16	12	12	100	+/- 0,5-0,8
Kr 700.000 og over	36	27	14	11	13	100	+/- 0,6-0,9
Husholdningsinntekt							
Under kr 200.000	42	21	15	13	9	100	+/- 1,2-2,2
Kr 200.000-399.999	30	27	18	14	11	100	+/- 0,9-1,4
Kr 400.000-599.999	34	24	17	13	12	100	+/- 0,7-1,0
Kr 600.000-799.999	29	27	16	14	15	100	+/- 0,8-1,1
Kr 800.000-999.999	27	24	17	16	16	100	+/- 0,8-1,0

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kollektivtilbud 1	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum	Feilmarginer
Kr 1.000.000-1.599.999	31	28	16	13	12	100	+/- 0,5-0,7
Kr 1.600.000 og over	37	26	12	12	13	100	+/- 0,9-1,3
Bosted 3							
Oslo	79	15	2	1	4	100	+/- 0,2-1,0
Stavanger	63	25	6	2	4	100	+/- 0,6-1,8
Bergen	44	33	13	4	5	100	+/- 0,6-1,4
Trondheim	59	30	5	2	4	100	+/- 0,4-1,3
Omegn til Oslo	29	33	16	8	13	100	+/- 0,6-1,0
Omegn til Bergen	7	23	24	30	15	100	+/- 1,2-2,2
Omegn til Trondheim	7	22	26	19	24	100	+/- 1,3-2,2
Omegn til Stavanger	27	45	12	9	7	100	+/- 1,1-2,1
Osloområdet	56	24	8	4	8	100	+/- 0,3-0,8
Bergensområdet	34	30	16	11	8	100	+/- 0,6-1,1
Trondheimsområdet	49	29	9	6	8	100	+/- 0,5-1,2
Nord-Jæren	47	34	9	5	5	100	+/- 0,6-1,4
Kristiansandsregionen	25	37	21	9	9	100	+/- 1,0-1,7
Buskerudbyen	19	34	22	11	13	100	+/- 1,1-1,7
Nedre Glomma	16	21	34	16	13	100	+/- 1,5-2,1
Grenland	30	37	19	6	9	100	+/- 1,0-1,9
Tromsø	33	49	6	8	4	100	+/- 0,8-1,9
Resten av landet	9	22	23	25	21	100	+/- 0,4-0,7

[1] Se tabell 3.4. Intervjugrunnlaget er svakt. Resultater og endringer fra tidligere RVU må tolkes med stor forsiktighet.

[2] Se tabell 3.8

[3] Se vedlegg 4

Tabell 3.12: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Under 500 m	500-999 m	1000-1499 m	1500 m eller mer	Sum	Feilmarginer
Alle	52	21	14	13	100	+/- 0,2-0,3
Kjønn						
Mann	53	21	14	12	100	+/- 0,3-0,5
Kvinne	50	22	14	13	100	+/- 0,3-0,5
Alder						
13-17 år	52	21	15	12	100	+/- 0,9-1,4
18-24 år	54	21	14	11	100	+/- 0,7-1,1
25-34 år	53	23	13	11	100	+/- 0,5-0,9
35-44 år	50	22	15	13	100	+/- 0,6-0,8
45-54 år	50	22	14	14	100	+/- 0,6-0,8
55-66 år	50	20	15	15	100	+/- 0,6-0,8
67-74 år	53	19	15	14	100	+/- 0,8-1,2
75 år +	55	21	14	10	100	+/- 0,8-1,3
Familietype						
Enslig	56	20	13	11	100	+/- 0,5-0,8
Enslig med barn	52	20	15	13	100	+/- 1,1-1,7
Par uten barn	52	21	14	14	100	+/- 0,4-0,6
Par med barn	49	22	15	14	100	+/- 0,4-0,6
Flere voksne	49	22	16	13	100	+/- 0,6-0,9
Utdanning						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	53	19	16	12	100	+/- 0,7-1,0
Videregående	53	20	14	13	100	+/- 0,4-0,6

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Under 500 m	500-999 m	1000-1499 m	1500 m eller mer	Sum	Feilmarginer
Høyskole/universitet inntil 15 år	51	22	14	13	100	+/- 0,4-0,6
Høyskole/universitet 16 år og mer	50	24	15	12	100	+/- 0,5-0,7
Yrkesaktivitet [1]						
Mertid	48	22	16	15	100	+/- 1,0-1,3
Heltid	51	22	14	13	100	+/- 0,3-0,5
Deltid	53	22	13	12	100	+/- 0,7-1,1
Ikke yrkesaktiv	52	21	15	13	100	+/- 0,4-0,6
Stilling						
Toppledere	49	22	16	13	100	+/- 1,4-2,1
Mellomledere	49	23	14	14	100	+/- 0,7-1,0
Ansatte	52	22	14	12	100	+/- 0,3-0,5
Selvstendig næringsdr./freelance	51	22	13	14	100	+/- 1,3-1,9
Annet	53	18	14	16	100	+/- 2,0-2,9
Egen bruttoinntekt						
Under kr 100.000	52	22	15	11	100	+/- 0,8-1,2
Kr 100.000-199.999	52	20	15	12	100	+/- 1,1-1,6
Kr 200.000-299.999	53	21	13	13	100	+/- 0,9-1,3
Kr 300.000-399.999	54	19	13	14	100	+/- 0,7-1,1
Kr 400.000-499.999	51	21	15	13	100	+/- 0,6-0,9
Kr 500.000-699.999	51	22	13	13	100	+/- 0,5-0,7
Kr 700.000 og over	51	22	14	13	100	+/- 0,6-0,8
Husholdningsinntekt						
Under kr 200.000	56	24	12	8	100	+/- 1,1-2,0
Kr 200.000-399.999	56	20	12	12	100	+/- 0,9-1,3
Kr 400.000-599.999	54	20	14	12	100	+/- 0,6-1,0
Kr 600.000-799.999	55	20	12	13	100	+/- 0,7-1,0
Kr 800.000-999.999	49	21	15	14	100	+/- 0,7-1,0
Kr 1.000.000-1.599.999	50	23	14	12	100	+/- 0,5-0,7
Kr 1.600.000 og over	46	24	16	14	100	+/- 0,9-1,2
Bosted [2]						
Oslo	59	26	11	4	100	+/- 0,5-1,1
Stavanger	63	22	10	4	100	+/- 0,7-1,6
Bergen	57	24	13	7	100	+/- 0,6-1,3
Trondheim	68	21	7	4	100	+/- 0,5-1,1
Omegn til Oslo	40	25	18	16	100	+/- 0,7-1,0
Omegn til Bergen	51	22	15	12	100	+/- 1,3-2,1
Omegn til Trondheim	37	22	16	25	100	+/- 1,6-2,1
Omegn til Stavanger	57	22	13	8	100	+/- 1,0-1,8
Osloområdet	50	25	15	10	100	+/- 0,5-0,8
Bergensområdet	55	23	13	8	100	+/- 0,6-1,1
Trondheimsområdet	62	21	9	8	100	+/- 0,6-1,0
Nord-Jæren	61	22	12	6	100	+/- 0,6-1,2
Kristiansandsregionen	57	20	13	10	100	+/- 1,0-1,6
Buskerudbyen	53	19	13	15	100	+/- 1,1-1,6
Nedre Glomma	53	21	14	12	100	+/- 1,1-1,8
Grenland	52	25	14	9	100	+/- 1,0-1,7
Tromsø	76	15	5	4	100	+/- 0,7-1,5
Resten av landet	48	19	16	17	100	+/- 0,5-0,7

[1] Se tabell 3.8

[2] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 3.13: Tilgang til sykkel (personer 13 år og eldre) og tilgang til moped/MC (personer 16 år og eldre). RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Sykkel			Moped/MC			Feilmarginer	
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum	Sykkel	Moped/MC
Alle	72	28	100	9	91	100	+/- 0,3	+/- 0,2
Kjønn								
Mann	73	27	100	13	87	100	+/- 0,4	+/- 0,3
Kvinne	70	30	100	5	95	100	+/- 0,4	+/- 0,2
Alder								
13 (16)-17 år	89	11	100	19	81	100	+/- 0,8	+/- 1,6
18-24 år	62	38	100	9	91	100	+/- 1,0	+/- 0,6
25-34 år	70	30	100	7	93	100	+/- 0,7	+/- 0,4
35-44 år	81	19	100	10	90	100	+/- 0,6	+/- 0,5
45-54 år	81	19	100	15	85	100	+/- 0,6	+/- 0,6
55-66 år	75	25	100	12	88	100	+/- 0,7	+/- 0,5
67-74 år	65	35	100	4	96	100	+/- 1,0	+/- 0,4
75 år +	39	61	100	2	98	100	+/- 1,2	+/- 0,3
Familietype								
Enslig	58	42	100	7	93	100	+/- 0,7	+/- 0,4
Enslig med barn	78	22	100	11	89	100	+/- 1,4	+/- 1,1
Par uten barn	70	30	100	8	92	100	+/- 0,6	+/- 0,3
Par med barn	84	16	100	12	88	100	+/- 0,4	+/- 0,4
Flere voksne	70	30	100	10	90	100	+/- 0,8	+/- 0,5
Utdanning								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	67	33	100	11	89	100	+/- 0,9	+/- 0,7
Videregående	65	35	100	11	89	100	+/- 0,5	+/- 0,4
Høyskole/universitet inntil 15 år	76	24	100	9	91	100	+/- 0,5	+/- 0,4
Høyskole/universitet 16 år og mer	81	19	100	6	94	100	+/- 0,6	+/- 0,3
Yrkesaktivitet [1]								
Mertid	80	20	100	17	83	100	+/- 1,0	+/- 1,0
Heltid	78	22	100	11	89	100	+/- 0,4	+/- 0,3
Deltid	72	28	100	10	90	100	+/- 1,0	+/- 0,7
Ikke yrkesaktiv	63	37	100	5	95	100	+/- 0,6	+/- 0,3
Stilling								
Toppledere	82	18	100	16	84	100	+/- 1,6	+/- 1,5
Mellomledere	82	18	100	12	88	100	+/- 0,8	+/- 0,6
Ansatte	76	24	100	10	90	100	+/- 0,4	+/- 0,3
Selvstendig næringsdr./frilans	72	28	100	14	86	100	+/- 1,6	+/- 1,2
Annet	80	20	100	12	88	100	+/- 2,1	+/- 1,8
Egen bruttoinntekt								
Under kr 100.000	79	21	100	10	90	100	+/- 0,9	+/- 0,8
Kr 100.000-199.999	58	42	100	6	94	100	+/- 1,5	+/- 0,7
Kr 200.000-299.999	56	44	100	5	95	100	+/- 1,2	+/- 0,5
Kr 300.000-399.999	65	35	100	6	94	100	+/- 1,0	+/- 0,5
Kr 400.000-499.999	74	26	100	9	91	100	+/- 0,8	+/- 0,5
Kr 500.000-699.999	80	20	100	12	88	100	+/- 0,6	+/- 0,4
Kr 700.000 og over	83	17	100	13	87	100	+/- 0,6	+/- 0,6
Husholdningsinntekt								
Under kr 200.000	59	41	100	6	94	100	+/- 1,8	+/- 0,9
Kr 200.000-399.999	52	48	100	5	95	100	+/- 1,2	+/- 0,5
Kr 400.000-599.999	65	35	100	7	93	100	+/- 0,9	+/- 0,5

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Sykkel			Moped/MC			Feilmarginer	
Kr 600.000-799.999	75	25		9	91	100	+/- 0,9	+/- 0,6
Kr 800.000-999.999	76	24	100	11	89	100	+/- 0,8	+/- 0,6
Kr 1.000.000-1.599.999	85	15	100	13	87	100	+/- 0,5	+/- 0,5
Kr 1.600.000 og over	87	13	100	12	88	100	+/- 0,8	+/- 0,8
Bosted [2]								
Oslo	69	31	100	5	95	100	+/- 1,0	+/- 0,5
Stavanger	74	26	100	5	95	100	+/- 1,4	+/- 0,7
Bergen	59	41	100	7	93	100	+/- 1,2	+/- 0,6
Trondheim	76	24	100	10	90	100	+/- 1,0	+/- 0,7
Omegn til Oslo	75	25	100	9	91	100	+/- 0,8	+/- 0,6
Omegn til Bergen	58	42	100	8	92	100	+/- 1,9	+/- 1,1
Omegn til Trondheim	77	23	100	13	87	100	+/- 1,7	+/- 1,4
Omegn til Stavanger	72	28	100	10	90	100	+/- 1,6	+/- 1,1
Osloområdet	72	28	100	7	93	100	+/- 0,7	+/- 0,4
Bergensområdet	59	41	100	7	93	100	+/- 1,0	+/- 0,5
Trondheimsområdet	76	24	100	10	90	100	+/- 0,8	+/- 0,6
Nord-Jæren	73	27	100	7	93	100	+/- 1,0	+/- 0,6
Kristiansandsregionen	74	26	100	11	89	100	+/- 1,3	+/- 0,9
Buskerudbyen	71	29	100	9	91	100	+/- 1,4	+/- 0,9
Nedre Glomma	74	26	100	13	87	100	+/- 1,4	+/- 1,1
Grenland	74	26	100	10	90	100	+/- 1,4	+/- 0,9
Tromsø	73	27	100	8	92	100	+/- 1,5	+/- 0,9
Resten av landet	73	27	100	11	89	100	+/- 0,5	+/- 0,4

[1] Se tabell 3.8

[2] Se vedlegg 4

Tabell 3.14: Egen parkeringsplass i nærheten av boligen. Personer i husstander med minst én bil. RVU 2018/19[1]. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Egen parkering i nærheten av boligen[1]			Feilmarginer
	Ja	Nei	Sum	
Alle	96	4	100	+/- 0,1
Kjønn				
Mann	96	4	100	+/- 0,2
Kvinne	97	3	100	+/- 0,2
Alder				
13 17 år	95	5	100	+/- 0,6
18-24 år	95	5	100	+/- 0,5
25-34 år	93	7	100	+/- 0,5
35-44 år	96	4	100	+/- 0,3
45-54 år	97	3	100	+/- 0,3
55-66 år	98	2	100	+/- 0,3
67-74 år	98	2	100	+/- 0,3
75 år +	98	2	100	+/- 0,4
Familietype				
Enslig	94	6	100	+/- 0,4
Enslig med barn	95	5	100	+/- 0,8
Par uten barn	97	3	100	+/- 0,2
Par med barn	97	3	100	+/- 0,2
Flere voksne	96	4	100	+/- 0,4
Utdanning				

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Egen parkering i nærheten av boligen[1]			Feilmarginer
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	96	4	100	+/- 0,4
Videregående	97	3	100	+/- 0,2
Høyskole/universitet inntil 15 år	96	4	100	+/- 0,2
Høyskole/universitet 16 år og mer	95	5	100	+/- 0,3
Yrkesaktivitet [2]				
Mertid	96	4	100	+/- 0,5
Heltid	96	4	100	+/- 0,2
Deltid	97	3	100	+/- 0,4
Ikke yrkesaktiv	97	3	100	+/- 0,2
Stilling				
Toppledere	97	3	100	+/- 0,7
Mellomledere	96	4	100	+/- 0,4
Ansatte	96	4	100	+/- 0,2
Selvstendig næringsdr./frilans	96	4	100	+/- 0,7
Annet	97	3	100	+/- 1,1
Egen bruttoinntekt				
Under kr 100.000	96	4	100	+/- 0,5
Kr 100.000-199.999	96	4	100	+/- 0,7
Kr 200.000-299.999	97	3	100	+/- 0,4
Kr 300.000-399.999	97	3	100	+/- 0,4
Kr 400.000-499.999	97	3	100	+/- 0,3
Kr 500.000-699.999	96	4	100	+/- 0,3
Kr 700.000 og over	96	4	100	+/- 0,3
Husholdningsinntekt				
Under kr 200.000	92	8	100	+/- 1,5
Kr 200.000-399.999	96	4	100	+/- 0,6
Kr 400.000-599.999	96	4	100	+/- 0,4
Kr 600.000-799.999	96	4	100	+/- 0,4
Kr 800.000-999.999	97	3	100	+/- 0,3
Kr 1.000.000-1.599.999	97	3	100	+/- 0,3
Kr 1.600.000 og over	97	3	100	+/- 0,4
Bosted [3]				
Oslo	85	15	100	+/- 1,0
Stavanger	94	6	100	+/- 0,8
Bergen	91	9	100	+/- 0,8
Trondheim	95	5	100	+/- 0,6
Omegn til Oslo	98	2	100	+/- 0,3
Omegn til Bergen	99	1	100	+/- 0,4
Omegn til Trondheim	99	1	100	+/- 0,4
Omegn til Stavanger	98	2	100	+/- 0,5
Osloområdet	92	8	100	+/- 0,4
Bergensområdet	94	6	100	+/- 0,6
Trondheimsområdet	96	4	100	+/- 0,4
Nord-Jæren	96	4	100	+/- 0,5
Kristiansandsregionen	97	3	100	+/- 0,6
Buskerudbyen	97	3	100	+/- 0,5
Nedre Glomma	98	2	100	+/- 0,5
Grenland	98	2	100	+/- 0,5
Tromsø	98	2	100	+/- 0,5
Resten av landet	98	2	100	+/- 0,2

[1] Tallene er ikke sammenliknbare med parkeringstall for 2013/14 (TØI-rapport 1383/2014) fordi utvalget som fikk spørsmålet er endret
[2] Se tabell 3.8
[3] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

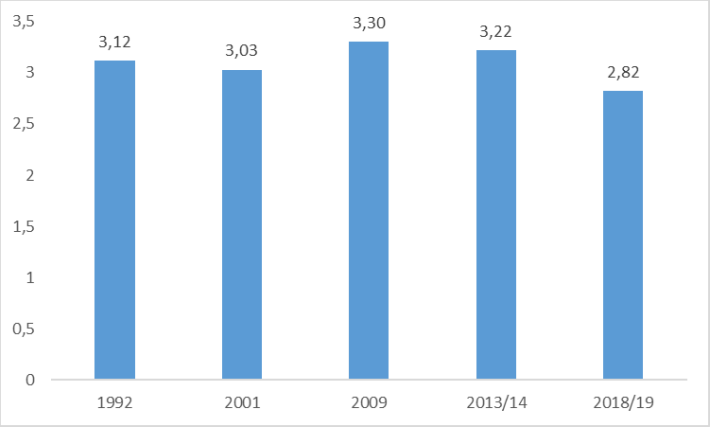
4 Omfang av reiser

4.1 Antall daglige reiser

Gjennomsnittlig antall daglige reiser pr person i RVU 2018/19 er 2,82, og det er vesentlig lavere enn i tidligere RVU (figur 4.1). Det er trolig ikke en reell nedgang i befolkningens mobilitet, men et resultat av endret metode for datainnsamling.

Uavhengig av befolkningens faktiske reisevaner kan intervjumetode bidra til endringer i gjennomsnittlig reisetall fra RVU. Metode for datainnsamling kan påvirke andelen som ikke reiste. For de som reiste, kan intervjumetoden påvirke hvorvidt folk husker/greier å registrere de mer komplekse reisemønstrene. I RVU 2018/19 har telefonintervjuene fanget opp en høy andel som ikke reiste, og web-skjemaene har gitt lavere kompleksitet i form av manglende returreiser og bortfall av «små» reiser, det vil si de som ofte tenkes på som korte stopp undervegs[17]. Intervjuopplegget for 2018/19, og hva som er nytt, ble nærmere omtalt i kapittel 2.

RVU 2013/14 hadde lavest andel som oppgir at de ikke reiste på den aktuelle dagen. I RVU 2018/19 var det økning i andel som ikke reiser (tabell 4.1)[18], og også en reduksjon i antall reiser i form av enklere reisemønstre for de som reiste (spesielt CAWI). Sammenliknet med RVU 2013/14 har RVU 2018/19 høyere andeler som oppgir ingen eller 1-2 reiser (figur 4.2). En del av reisebortfallet ser ut til å dreie seg mest om underrapportering av kortere ærender undervegs mellom andre reisemål [19]. RVU 2018/19 har dermed noe færre og lengre reiser enn tidligere RVU. Mønsteret med færre og litt lengre reiser i helgen (lørdag og søndag) enn gjennom uka er omtrent som tidligere (tabell 4.2).



Figur 4.1: Gjennomsnitt antall reiser pr dag. RVU 1992, 2001, 2009 og 2013/14[20] og 2018/19.

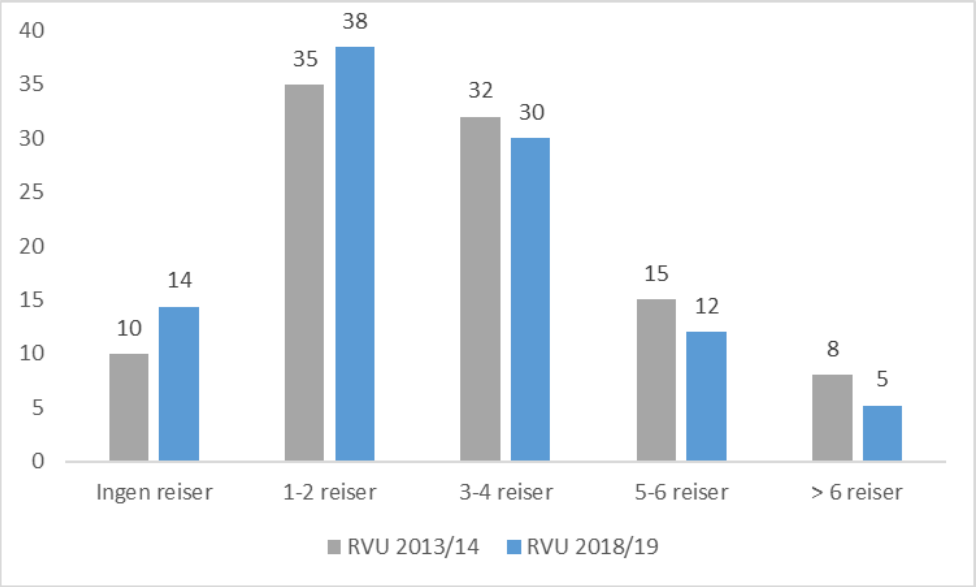
[17] Figur 1.1 og 1.2 viser et eksempel på reiseopplegg med korte stopp undervegs

[18] CATI: 16,1%, CAWI: 12,2%

[19] Mer detaljerte beregninger basert på RVU-data fra 2018 og tidligere år er omtalt i vedlegg 2

[20] Tall for 2013/14 er revidert etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 4.2: Antall reiser pr dag RVU 2013/14 og 2018/19. Prosent.

De som har flest reiser er (tabell 4.3 og tabell 4.4):

- Personer i aldersgruppene 35-54 år
- Husstander med barn, spesielt enslige med barn
- Husstander med høy husholdsinntekt
- Yrkesaktive
- De som har førerkort og de som har flere biler i husstanden

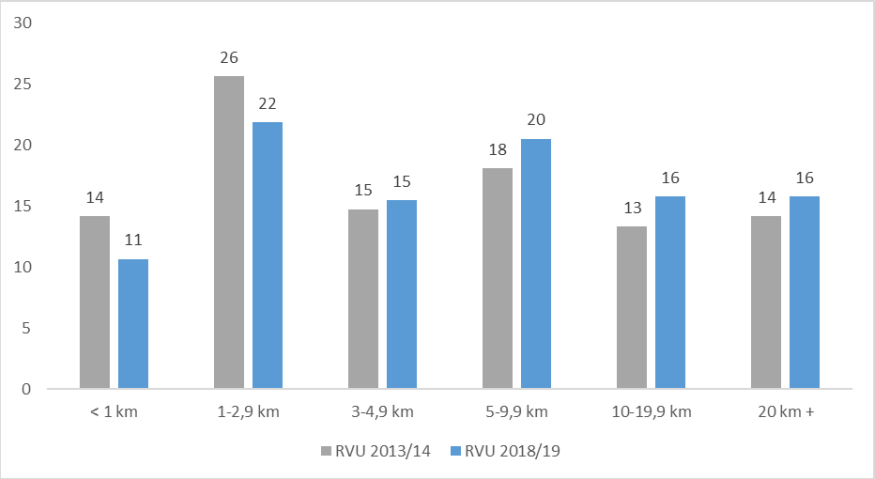
4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk

I intervjusituasjonen gir respondentene opplysninger om hvor lange de enkelte reisene på registreringsdagen var og hvor lang tid de brukte. I mange tilfeller kan det være vanskelig å anslå lengden på de enkelte reisene, særlig på de som ikke gjøres ofte. Undersøkelser har pekt på at kvaliteten på opplysninger om reiselengde kan være varierende (Stangeby 2000). For de fleste er det vanligvis enklere å gi svar på tidsbruk enn på hvor lang reisen var i km. Man har imidlertid ikke regnet med at respondenter har blitt bedre eller dårligere til å anslå reiselengder. Det er dermed antatt at kvaliteten på svarene ikke varierer mellom reisevane-undersøkelsene, og at reiselengdene er sammenliknbare over tid.

RVU 2018/19 har lavere andeler enn RVU 2013/14 for de korteste reisene under 3 km (figur 4.3) og under 10 minutter (figur 4.4). Det gir noe høyere gjennomsnittlige reise-lengder og -tider enn i RVU 2013/14 (tabell 4.2). Dette kan ha sammenheng med antatt underrapportering av korte reiser (ærender undervegs). Gjennomsnittsreisen i RVU 2018/19 er 15,6 km og varigheten 25 minutter.

Gjennomsnittlig samlet reiselengde og -tid pr dag for befolkningen fra 13 år og eldre var 43,2 km og 71 minutter (tabell 4.2). Fordi RVU 2018/19 har flere som ikke reiste, er tall pr dag litt lavere enn i RVU 2013/14. Blant de som reiste var samlet tidsbruk og distanse pr dag omtrent som i 2013/14.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

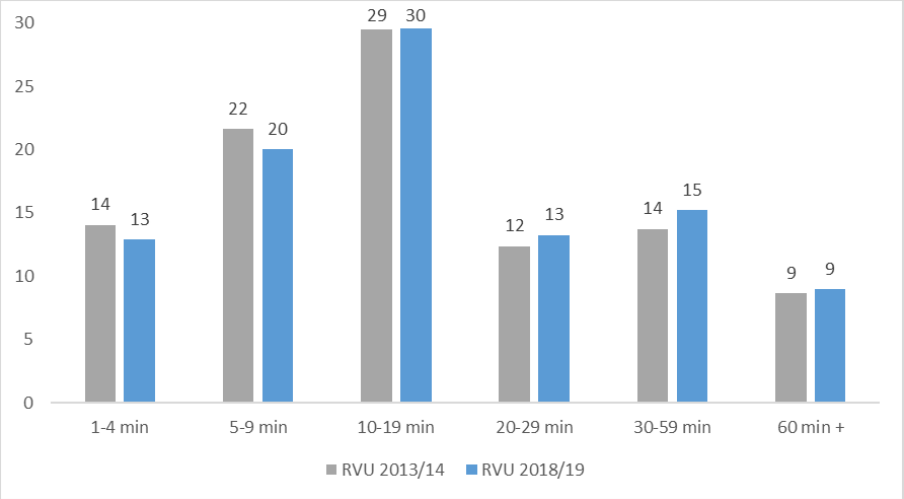


Figur 4.3: Reiser etter lengde. RVU 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Lengst reiseavstand og -tid på en gjennomsnittsdag har gruppene (tabell 4.3):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-66 år
- Husstander med høy inntekt
- Yrkesaktive med lang arbeidstid

Reiselengdene er kortest for bosatte i de større byene.



Figur 4.4: Reiser etter tidsbruk. RVU 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Tabell 4.1: Antall reiser pr dag. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Antall reiser pr dag	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Ingen reiser	15	15	14	10	14
1-2 reiser	35	35	30	35	38
3-4 reiser	29	28	31	32	30
5-6 reiser	15	14	17	15	12
7 reiser og mer	6	8	9	7	5
Sum	100	100	100	100	100

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.2: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og lørdager/søndager. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Antall reiser pr person pr dag, alle dager	3,12	3,09	3,30	3,22	2,82
Km pr reise	10,3 km	11,9 km	12,0 km	14,1 km	15,6 km
Km pr person pr dag	32,1 km	36,8 km	42,1 km	45,3 km	43,2 km
Min pr reise	19 min	20 min	23 min	23 min	25 min
Min pr person pr dag	59 min	62 min	76 min	76 min	71 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	3,35	3,33	3,60	3,47	3,04
Km pr reise	9,4 km	11,1 km	11,1 km	13,4 km	15,0 km
Km pr person pr dag	31,5 km	37,0 km	42,0 km	46,4 km	45,0 km
Min pr reise	17 min	19 min	21 min	22 min	24 min
Min pr person pr dag	57 min	63 min	76 min	77 min	72 min
Antall reiser på lørdager og søndager	2,60	2,46	2,56	2,61	2,27
Km pr reise	13,2 km	14,9 km	14,6 km	16,2 km	17,3 km
Km pr person pr dag	34,3 km	36,7 km	40,3 km	42,3 km	38,5 km
Min pr reise	23 min	25 min	28 min	28 min	30 min
Min pr person pr dag	60 min	62 min	72 min	72 min	66 min

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Tabell 4.3: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. RVU 2018/19.

Reiseomfang	Km pr reise	Min. pr reise	Km pr dag	Min. pr dag	Antall reiser
Alle	15,6	25	43,2	71	2,82
Kjønn					
Mann	17,2	26	47,9	73	2,81
Kvinne	13,9	25	38,5	69	2,82
Alder					
13-17 år	12,0	26	30,8	66	2,63
18-24 år	16,4	25	45,9	70	2,86
25-34 år	14,4	23	43,5	71	3,06
35-44 år	13,8	22	45,4	74	3,31
45-54 år	15,5	24	49,1	78	3,21
55-66 år	18,3	29	47,3	75	2,62
67-74 år	21,0	33	44,5	71	2,16
75 år og eldre	11,7	25	21,1	45	1,85
Familietype					
Enslig	14,8	25	37,6	65	2,58
Enslig med barn	13,5	24	44,8	79	3,38
Par uten barn	17,3	28	43,3	70	2,53
Par med barn	13,8	23	44,4	73	3,26
Flere voksne	17,1	28	46,1	74	2,75
Utdanning					
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	13,1	26	31,2	62	2,42
Videregående skole	16,9	26	43,5	66	2,61
Høyskole/universitet inntil 15 år	14,8	25	44,3	74	3,03
Høyskole/universitet 16 år og mer	15,7	25	50,2	80	3,23
Yrkesaktivitet [1]					
Mertid	22,5	26	72,9	85	3,28
Heltid	15,4	24	48,4	77	3,17
Deltid	16,8	25	48,9	73	2,94
Ikke yrkesaktiv	13,7	27	30,6	60	2,28

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Reiseomfang	Km pr reise	Min. pr reise	Km pr dag	Min. pr dag	Antall reiser
Stilling					
Toppledere	19,9	28	64,0	88	3,23
Mellomledere	20,1	26	65,0	85	3,27
Ansatte	14,4	24	44,5	73	3,13
Selvstendig næringsdr./frilans	19,3	29	54,4	81	2,87
Annet	29,4	34	75,5	88	2,67
Husholdningsinntekt, brutto					
Under kr 200.000	9,9	23	25,1	58	2,59
Kr 200.000-399.999	15,0	25	34,8	58	2,37
Kr 400.000-599.999	14,0	25	39,4	71	2,85
Kr 600.000-799.999	18,1	26	48,4	70	2,70
Kr 800.000-999.999	15,0	24	45,6	74	3,09
Kr 1.000.000-1.599.999	16,3	24	52,3	78	3,23
Kr 1.600.000 og over	16,7	25	56,1	85	3,39
Bosted [2]					
Oslo	11,9	25	33,9	72	2,90
Stavanger	11,6	21	34,8	64	3,04
Bergen	12,7	25	35,5	70	2,84
Trondheim	12,3	23	36,0	68	2,96
Omegn til Oslo	17,7	27	49,6	77	2,84
Omegn til Bergen	16,5	28	45,4	76	2,79
Omegn til Trondheim	19,9	27	53,8	72	2,74
Omegn til Stavanger	12,6	21	36,9	63	2,97
Osloområdet	14,7	26	41,5	74	2,87
Bergensområdet	13,8	26	38,3	71	2,82
Trondheimsområdet	14,0	24	40,1	69	2,91
Nord-Jæren	12,1	21	35,8	63	3,01
Kristiansandsregionen	13,3	23	38,2	66	2,90
Buskerudbyen	16,1	27	43,5	74	2,73
Nedre Glomma	14,8	24	40,8	67	2,80
Grenland	13,2	23	36,4	62	2,80
Tromsø	15,7	22	44,3	62	2,88
Resten av landet	17,1	26	46,5	70	2,76

[1] *Se tabell 3.8*
[2] *Se vedlegg 4*

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.4: Daglige reiser; reiselengde og -tid pr reise og pr person pr dag for grupper med ulike transportressurser. Gjennomsnitt med feilmargin (95% CI). RVU 2018/19.

	Kilometer pr reise		Minutter pr reise		Kilometer pr person pr dag		Minutter pr person pr dag		Reiser pr person pr dag	
Alle	15,6	± 0,2	25,4	± 0,2	43,2	± 0,6	70,6	± 0,6	2,8	± 0,0
Førerkort										
Ja	16,2	± 0,2	25,3	± 0,2	46,7	± 0,7	73,0	± 0,6	2,9	± 0,0
Nei	11,4	± 0,4	26,2	± 0,4	25,7	± 1,1	59,0	± 1,3	2,3	± 0,0
Antall biler i husholdningen										
0 biler	11,0	± 0,6	25,2	± 0,5	26,9	± 1,5	61,4	± 1,4	2,5	± 0,0
1 bil	14,3	± 0,3	24,5	± 0,3	38,6	± 0,9	66,6	± 0,8	2,8	± 0,0
2 biler	17,8	± 0,4	26,0	± 0,3	52,4	± 1,2	76,6	± 1,0	3,0	± 0,0
3 biler og flere	18,9	± 0,7	27,2	± 0,6	57,9	± 2,5	83,0	± 2,2	3,1	± 0,0
Biltilgang[1]										
Ikke bil, ikke førerkort	9,9	± 0,6	26,5	± 0,8	20,7	± 1,5	55,6	± 2,1	2,1	± 0,0
Ikke bil, har førerkort	11,8	± 0,9	24,2	± 0,6	32,7	± 2,6	67,0	± 2,0	2,8	± 0,0
Bil, ikke førerkort	12,4	± 0,5	25,9	± 0,5	29,4	± 1,5	61,4	± 1,7	2,4	± 0,0
Førerkort, biltilgang ikke hele dagen[2]	29,2	± 1,6	31,4	± 0,8	74,3	± 4,5	80,1	± 2,4	2,6	± 0,0
Førerkort, biltilgang hele dagen	15,3	± 0,2	24,7	± 0,2	44,9	± 0,6	72,8	± 0,7	3,0	± 0,0
Kollektivtilbud[3]										
Svært godt	14,0	± 0,5	24,5	± 0,3	40,6	± 1,5	71,3	± 1,1	2,9	± 0,0
Godt	16,3	± 0,5	25,8	± 0,4	46,3	± 1,6	73,4	± 1,2	2,9	± 0,0
Middels godt	14,4	± 0,6	24,6	± 0,5	41,4	± 1,9	70,8	± 1,9	2,9	± 0,0
Dårlig	18,5	± 0,6	27,9	± 0,6	49,9	± 2,1	75,5	± 2,1	2,7	± 0,1
Svært dårlig	17,7	± 0,7	29,3	± 0,7	49,2	± 2,2	81,6	± 2,4	2,8	± 0,1

[1] Se tabell 3.2

[2] Reiselengdene påvirkes at et visst innsalg av flyreiser. Dette slår særlig ut i gruppen 'Førerkort, biltilgang ikke hele dagen' der flyreiser er sterkt overrepresentert (50-60 prosent av flyreisene er i denne kategorien), derav lange gjennomsnittlige reiselengder. Analyser av sammenhenger mellom reiseaktivitet og tilgang til bil bør derfor i mange tilfeller gjøres med avgrensninger på reisematerialet, for eksempel til lokale reiser.
Vedlegg 6 viser tabellen uten flyreisene

[3] Se tabell 3.4. Intervjugrunnlaget er svakt. Resultatene og endringer fra tidligere RVU må tolkes med stor forsiktighet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

5 Transportmiddelbruk

5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser

Mer enn halvparten av alle daglige reiser gjøres som bilfører (tabell 5.1). Bilandelene varierer litt, men for bilførere og passasjerer samlet ser bilbruken på reiser svært stabil ut. En femtedel av de daglige reisene er til fots, fem prosent på sykkel og 11 prosent kollektivt. En jevn økning i kollektivandelen har vært et stabilt trekk gjennom årene med RVU.

Tabell 5.1: Daglige reiser etter transportmiddel. RVU 1992-2018/19. Prosent.

Transportmiddel [1]	1992	2001	2009	2013/14 [2]	2018/19
Til fots	21	22	22	22	20
Sykkel	7	4	4	4	5
Bilfører	50	52	52	54	53
Bilpassasjer	13	12	11	9	10
Kollektivt	8	9	10	10	11
MC/Annet	1	1	1	1	1
Sum	100	100	100	100	100

[1]Transportmiddel er kategorisert som følger:
Til fots - til fots hele vegen
Sykkel
Bilfører
Bilpassasjer
Kollektivt – drosje, buss/rutebil/ekspressbuss i rute, turbuss/chartret buss, trikk/bybane, T-bane/ forstadsbane, tog, rutefly, charterfly, ferge, rutebåt
MC/Annet – moped, motorsykkel, annen båt/fritidsbåt, traktor, snøscooter, annet transportmiddel
[2]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Mye av økningen i kollektivandelene kan knyttes til de største bykommunene og områdene rundt. Høyest kollektivandel (30 prosent av reisene) har befolkningen i Oslo (tabell 5.8). Halvparten av Oslobefolkningens kollektivreiser er med bane (trikk eller T-bane), og mer enn en tredjedel med buss (tabell 5.2).

Legger vi til omlandet rundt de største bykommunene, øker betydningen av tog som kollektivtransportmiddel, spesielt i Osloområdet og Nord-Jæren. Høyeste andel tog, med 46 prosent av kollektivreisene, har de som bor i Buskerudbyen[21]. Tog er et kollektivtransportmiddel med rekkevidde også utover de mest lokale reisene. Dermed er togtallene for byregionene i større grad sammensatt av både intern trafikk og pendling til/fra andre områder.

Bosatte i Bergen, Trondheim og Stavanger har mye lavere kollektivandeler enn Oslo (tabell 5.8), og buss er det viktigste kollektivtransportmidlet. Etter Oslo har Bergen høyest

[21] Kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier. Kommuneinndeling pr 2019. Vedlegg 4 viser sammensetningen av alle byområdene som er med i tabellene i denne nøkkelrapporten.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

andel kollektivtransport. For befolkningen i Bergen nærmer bruken av bane seg en fjerdedel av kollektivreisene[22].

Tabell 5.2: Daglige kollektivreiser etter hovedtransportmiddel og bosted. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

Bosted [1]	Drosje	Buss	Bane	Tog	Fly	Båt	Sum	Feilmarginer
Hele landet	4	52	23	15	3	3	100	+/- 0,2-0,6
Oslo	3	37	50	9	1	1	100	+/- 0,2-1,2
Stavanger	5	74	2	11	5	4	100	+/- 0,7-2,4
Bergen	2	67	24	3	3	1	100	+/- 0,3-1,6
Trondheim	4	84	4	3	5	0	100	+/- 0,3-1,3
Omegn til Oslo	2	44	13	36	2	3	100	+/- 0,4-1,4
Omegn til Bergen	3	80	3	1	4	9	100	+/- 0,9-3,2
Omegn til Trondheim	3	75	0	14	6	1	100	+/- 0,6-3,9
Omegn til Stavanger	3	67	0	21	5	3	100	+/- 0,4-3,6
Osloområdet	3	39	38	18	2	1	100	+/- 0,2-0,9
Bergensområdet	2	69	21	2	3	2	100	+/- 0,4-1,4
Trondheimsområdet	4	83	3	4	5	1	100	+/- 0,3-1,3
Nord-Jæren	4	71	1	15	5	3	100	+/- 0,5-2,0
Kristiansandsregionen	5	86	1	2	3	2	100	+/- 0,6-2,3
Buskerudbyen	5	44	2	46	2	1	100	+/- 0,5-3,1
Nedre Glomma	5	67	0	19	2	6	100	+/- 0,6-3,8
Grenland	9	70	5	10	3	3	100	+/- 1,5-3,9
Tromsø	5	89	0	0	5	0	100	+/- 0,2-1,6
Resten av landet	8	61	2	15	6	7	100	+/- 0,5-1,5

[1] *Se vedlegg 4*

I RVU 2018/19 ble det rapportert 2,82 daglige reiser pr person (tabell 5.3). Dette er vesentlig lavere enn i tidligere RVU, og det meste av reduksjonen gjelder reisene til fots og som bilfører. Det ser ut til at dette i større grad har sammenheng med metode for datainnsamling enn med reelle endringer i befolkningens reisevaner.

Tabell 5.3: Antall daglige reiser pr person med ulike transportmidler. RVU 1992-2018/19.

Reiser pr person pr dag	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Til fots	0,66	0,66	0,74	0,69	0,56
Sykkel	0,20	0,14	0,14	0,14	0,13
MC/moped	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01
Bilfører	1,57	1,62	1,70	1,75	1,50
Bilpassasjer	0,39	0,36	0,36	0,28	0,29
Kollektivt	0,26	0,27	0,31	0,31	0,31
Annet	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Alle reiser	3,12	3,09	3,30	3,22	2,82
Ikke motoriserte reiser	0,86	0,80	0,88	0,84	0,68
Motoriserte reiser	2,26	2,29	2,42	2,39	2,13

[1]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

[22] Bergen fikk markert økning i kollektivandelen, med etterfølgende årlig vekst etter åpningen av bybane i 2010 (Engebretsen m fl 2017).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Nasjonalt er gangandelen 20 prosent (tabell 5.8). I følgende grupper er andelen som går til fots (hele vegen) høyere (fra ca. 23 prosent):

- Unge, spesielt de under 18 år
- Enslige
- Ikke yrkesaktive
- De laveste inntektskategoriene

- Bosatte i de største byene
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil

Personer med svært god tilgang til kollektivtransport (som er vanligst i de største byene)

Nasjonalt er bilførerandelen 53 prosent (tabell 5.8). I følgende grupper er andelen bilførere høyere (fra ca. 57 prosent):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-66 år
- Husholdninger med barn
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mertid, spesielt lederstillinger
- Middels og høyere inntektskategorier
- Bosatte i omlandskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger
- Bosatte i byregionene Nedre Glomma og Grenland. Disse er på linje med landet utenom de ni største byområdene
- Personer i husholdninger med to eller flere biler
- Personer med størst tilgang til å bruke husstandens bil(er)
- Bosatte i områder med middels eller dårligere tilgang på kollektivtransport

De med aller lengst utdanning har litt lavere bilførerandel enn gjennomsnittet. Andel bilførere øker med reiselengde.

Nasjonalt er kollektivandelen 11 prosent (tabell 5.8). I følgende grupper er andelen kollektivtrafikanter høyere (fra ca. 15 prosent):

- Unge, spesielt de under 18 år
- Enslige uten barn
- Deltidsarbeidende
- De laveste inntektskategoriene
- Bosatte i Oslo. Deretter følger Bergen og omlandet til Oslo
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer med svært god tilgang til kollektivtransport

Nasjonalt er sykkelandelen 5 prosent (tabell 5.8). I følgende grupper er andelen som sykler høyere (fra ca. 7 prosent):

- Aldersgruppen 13-17 år
- De laveste inntektskategoriene (stort innslag av barn/ungdom)
- Bosatte i Trondheim og Stavanger
- Av byområdene har Kristiansandsregionen relativt høy sykkelandel, i tillegg til Trondheimsområdet og Nord-Jæren
- Personer uten førerkort og/eller begrenset biltilgang

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

5.2 Reiselengde for ulike transportmidler

I RVU 2018/19 var en gjennomsnittlig reise 15,6 km lang og varte i 25 minutter (tabell 5.7). For de fleste transportmåter, unntatt med kollektivtransport, har reisene noe lengre distanse og varighet enn i 2013/14 (tabell 5.4 og tabell 5.5). Kortere kollektivreiser henger sammen med økte kollektivandeler i storbyene, hvor reisene er kortere.

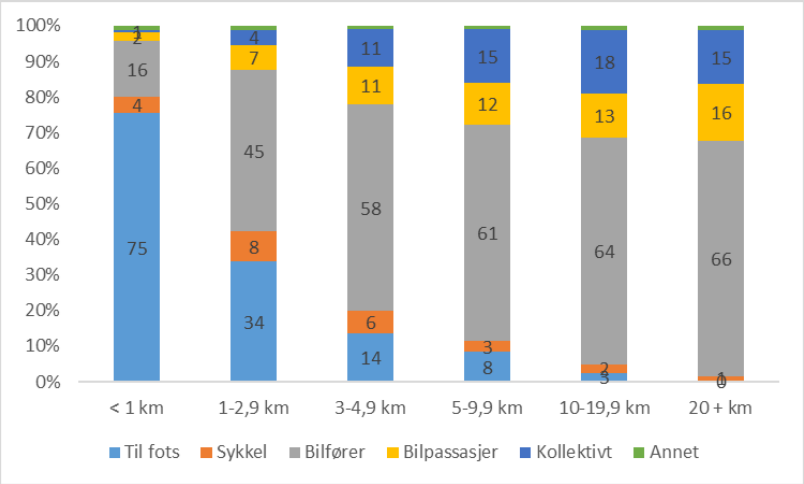
Noe av økningen i reiselengder ellers, spesielt med bil, kan forklares med antatt underrapportering av ærender som ville delt noen av reisene opp i to kortere reiser i RVU 2018/19[23].

Tabell 5.4: Gjennomsnittlig reiselengde (km) for reiser med ulike transportmidler. RVU 1992-2018/19.

Transportmiddel	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Til fots	1,3	1,4	1,7	1,8	2,0
Sykkel	2,6	2,9	4,0	4,0	5,0
MC/moped	5,3	15,2	8,6	13,1	16,3
Bilfører	12,3	12,9	13,6	14,8	15,6
Bilpassasjer	16,8	17,7	17,4	19,6	23,4
Kollektivt	17,3	29	27,7	37,5	36,7
Annet/ukjent	8,8	6,6	15,5	9,4	15,3
Gjennomsnitt	10,3	11,9	12,0	14,1	15,6

[1]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

De daglige reisene er vanligvis korte. Nær 80 prosent av fotturene er kortere enn tre kilometer (figur 5.1 og tabell 5.6). Vanligste sykkeldistanse er mellom 1 og 3 km. 73 prosent av sykkelturene er kortere enn fem kilometer. Elsyklene sto for 18 prosent av sykkelturene i RVU 2018/19. Gjennomsnittlig reisedistanse med sykkel er lengre i RVU 2018/19 enn i 2013/14; det gjelder både med vanlig sykkel (4,9 km) og med elsykkel (5,6 km).



Figur 5.1: Transportmiddelbruk på ulike reiselengder. RVU 2018/19. Prosent.

De fleste reiser under 1 km er til fots, og de fleste over 1 km gjennomføres med bil, som fører eller passasjer. Både bilfører- og passasjerandelene stiger med økende reiselengde, til 66 prosent som bilfører og 16 prosent som bilpassasjer over 20 km.

[23] Flere studier basert på reisekjeder viser sammenheng mellom bilbruk og komplekse reisemønstre, for eksempel Grue m fl (2020)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 5.5: Gjennomsnittlig reisetid for reiser med ulike transportmidler. RVU 1992-2018/19. Minutter.

Transportmiddel	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Til fots	15	18	21	22	24
Sykkel	13	14	18	17	20
MC/moped	10	21	13	18	24
Bilfører	17	18	18	20	22
Bilpassasjer	23	23	24	26	33
Kollektivt	38	42	50	45	40
Annet	21	26	54	56	44
Gjennomsnitt	19	20	23	23	25

[1]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Tabell 5.6: Reiselengde for daglige reiser etter transportmiddel. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

Transportmiddel	< 1 km	1-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	> 20 km	Sum	Feilmarginer
Til fots	41	37	11	9	2	0	100	+/- 0,1-0,4
Sykkel	10	41	22	15	8	4	100	+/- 0,4-0,9
MC/moped	5	15	14	25	20	21	100	+/- 1,1-2,3
Bilfører	3	19	17	23	19	19	100	+/- 0,1-0,2
Bilpassasjer	2	15	16	23	19	25	100	+/- 0,2-0,5
Kollektivt	1	9	15	28	26	22	100	+/- 0,1-0,5
Annet	17	28	13	14	13	14	100	+/- 1,8-2,4
Alle	11	22	15	20	16	16	100	+/- 0,1-0,2

Tabell 5.7: Gjennomsnittlig lengde og tid pr reise. Gjennomsnittlig antall reiser, lengde og tid pr person pr dag. Etter transportmiddel. RVU 2018/19.

	Lengde pr reise (km)	Tid pr reise (min)	Antall reiser pr person pr dag	Reiselengde pr person pr dag (km)	Reisetid pr person pr dag (min)
Til fots	2,0	24	0,56	1,5	18
Sykkel	5,0	20	0,13	0,6	2
MC/moped	16,3	24	0,01	0,2	0
Bilfører	15,6	22	1,50	23,1	31
Bilpassasjer	23,4	33	0,29	6,7	9
Kollektivt	36,7	40	0,31	10,7	10
Annet	15,3	44	0,02	0,3	1
Alle	15,6	25	2,82	43,2	71

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 5.8: Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	MC/annet	Sum	Feilmarginer
Alle	20	5	53	10	11	1	100	+/- 0,0-0,2
Kjønn								
Mann	17	5	60	6	10	2	100	+/- 0,1-0,3
Kvinne	22	4	47	14	12	1	100	+/- 0,1-0,3
Alder								
13-17 år	30	11	2	31	21	5	100	+/- 0,2-0,7
18-24 år	23	4	39	15	18	1	100	+/- 0,1-0,6
25-34 år	23	4	49	7	15	1	100	+/- 0,1-0,5
35-44 år	17	5	62	6	9	1	100	+/- 0,1-0,4
45-54 år	16	4	66	6	7	1	100	+/- 0,1-0,4
55-66 år	17	4	61	9	8	1	100	+/- 0,1-0,5
67-74 år	19	2	55	15	8	1	100	+/- 0,2-0,7
75 år og eldre	22	4	51	15	7	1	100	+/- 0,2-0,9
Familietype								
Enslig	25	5	47	7	15	1	100	+/- 0,1-0,5
Enslig med barn	16	4	57	10	11	1	100	+/- 0,2-0,9
Par uten barn	20	4	54	12	9	1	100	+/- 0,1-0,4
Par med barn	16	5	57	10	9	1	100	+/- 0,1-0,3
Flere voksne	19	4	51	11	13	1	100	+/- 0,1-0,5
Utdanning								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	24	6	29	23	15	3	100	+/- 0,2-0,5
Videregående skole	17	3	60	10	9	1	100	+/- 0,1-0,3
Høyskole/universitet inntil 15 år	19	4	58	8	10	1	100	+/- 0,1-0,3
Høyskole/universitet 16 år og mer	22	6	50	7	14	1	100	+/- 0,1-0,4
Yrkesaktivitet [1]								
Mertid	15	4	67	4	9	2	100	+/- 0,2-0,7
Heltid	17	5	60	7	10	1	100	+/- 0,1-0,3
Deltid	22	4	46	12	15	2	100	+/- 0,2-0,6
Ikke yrkesaktiv	26	5	37	18	12	2	100	+/- 0,1-0,4
Stilling								
Toppledere	12	4	71	4	8	1	100	+/- 0,2-1,0
Mellomledere	15	4	67	5	9	1	100	+/- 0,1-0,5
Ansatte	19	5	55	8	12	1	100	+/- 0,1-0,3
Selvstendig næringsdr./frilans	19	3	63	5	8	2	100	+/- 0,3-1,0
Annet	19	5	43	16	14	3	100	+/- 0,5-1,5
Egen bruttoinntekt								
Under kr 100.000	30	8	17	24	19	3	100	+/- 0,2-0,6
Kr 100.000-199.999	25	3	39	15	17	1	100	+/- 0,2-0,9
Kr 200.000-299.999	22	4	50	13	11	1	100	+/- 0,1-0,8
Kr 300.000-399.999	19	3	58	10	9	1	100	+/- 0,1-0,6
Kr 400.000-499.999	18	3	62	8	7	1	100	+/- 0,1-0,5
Kr 500.000-699.999	18	5	61	7	10	1	100	+/- 0,1-0,4
Kr 700.000 og over	16	5	63	5	11	1	100	+/- 0,1-0,4
Husholdningsinntekt								
Under kr 200.000	40	7	20	13	20	1	100	+/- 0,2-1,1
Kr 200.000-399.999	26	4	47	8	13	1	100	+/- 0,2-0,8
Kr 400.000-599.999	20	4	55	9	12	1	100	+/- 0,1-0,6
Kr 600.000-799.999	19	3	57	10	10	1	100	+/- 0,1-0,6
Kr 800.000-999.999	18	4	58	11	8	1	100	+/- 0,1-0,5
Kr 1.000.000-1.599.999	17	5	59	8	9	1	100	+/- 0,1-0,4
Kr 1.600.000 og over	15	6	58	9	11	1	100	+/- 0,2-0,7
Bosted [2]								
Oslo	30	6	26	6	30	1	100	+/- 0,1-0,6

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	MC/annet	Sum	Feilmarginer
Stavanger	24	9	46	9	11	1	100	+/- 0,2-0,9
Bergen	25	3	42	10	18	1	100	+/- 0,1-0,7
Trondheim	27	10	40	9	13	1	100	+/- 0,1-0,6
Omegn til Oslo	17	3	54	10	15	1	100	+/- 0,1-0,6
Omegn til Bergen	12	1	66	11	9	1	100	+/- 0,2-1,1
Omegn til Trondheim	15	3	61	12	8	1	100	+/- 0,2-1,2
Omegn til Stavanger	16	6	58	11	7	2	100	+/- 0,2-1,0
Osloområdet	24	5	39	8	23	1	100	+/- 0,1-0,4
Bergensområdet	21	3	49	10	15	1	100	+/- 0,1-0,6
Trondheimsområdet	25	8	44	10	11	1	100	+/- 0,1-0,6
Nord-Jæren	20	7	52	10	9	1	100	+/- 0,2-0,7
Kristiansandsregionen	18	7	55	11	8	2	100	+/- 0,2-0,9
Buskerudbyen	18	4	56	11	9	1	100	+/- 0,2-0,9
Nedre Glomma	15	4	61	12	6	2	100	+/- 0,2-1,0
Grenland	16	6	61	11	5	1	100	+/- 0,2-0,9
Tromsø	21	4	49	11	14	1	100	+/- 0,2-1,0
Resten av landet	17	4	62	11	5	1	100	+/- 0,1-0,4
Førerkort								
Ja	17	4	62	8	9	1	100	+/- 0,0-0,2
Nei	34	9	1	25	27	3	100	+/- 0,1-0,5
Antall biler i husholdningen								
Ingen bil	41	8	9	10	31	2	100	+/- 0,1-0,5
1 bil	20	5	53	10	10	1	100	+/- 0,1-0,3
2 biler eller flere	13	3	66	10	6	1	100	+/- 0,1-0,3
Tilgang til bil [3]								
Ikke bil, ikke førerkort	42	8	0	14	32	3	100	+/- 0,1-0,9
Ikke bil, har førerkort	40	7	15	7	30	1	100	+/- 0,2-0,7
Bil, ikke førerkort	29	9	2	33	24	3	100	+/- 0,2-0,6
Førerkort, biltilgang ikke hele dagen	24	7	30	15	21	2	100	+/- 0,2-0,6
Førerkort, biltilgang hele dagen	14	3	70	7	5	1	100	+/- 0,0-0,2
Tilgang til kollektivtransport [4]								
Svært god	28	6	34	9	22	1	100	+/- 0,1-0,4
God	18	5	52	11	13	1	100	+/- 0,1-0,4
Middels god	18	4	59	10	8	1	100	+/- 0,1-0,6
Dårlig	16	3	64	10	6	1	100	+/- 0,2-0,7
Svært dårlig	16	4	58	12	8	2	100	+/- 0,2-0,7
Avstand til holdeplass								
Under 500 m	21	5	50	10	13	1	100	+/- 0,1-0,3
500-999 m	21	5	51	9	12	1	100	+/- 0,1-0,4
1000-1499 m	18	5	55	11	10	1	100	+/- 0,1-0,6
1500 m eller mer	15	3	59	13	8	2	100	+/- 0,2-0,6
Reiselengde								
< 1 km	75	4	16	2	1	1	100	+/- 0,1-0,5
1-2,9 km	34	8	45	7	4	1	100	+/- 0,1-0,4
3-4,9 km	14	6	58	11	11	1	100	+/- 0,1-0,5
5-9,9 km	8	3	61	12	15	1	100	+/- 0,1-0,4
10-19,9 km	3	2	64	13	18	1	100	+/- 0,1-0,5
> 20 km	0	1	66	16	15	1	100	+/- 0,1-0,5

[1] Se tabell 3.8
[2] Se vedlegg 4
[3] Se tabell 3.2
[4] Se tabell 3.4. Intervjugrunnlaget er svakt. Resultatene og endringer fra tidligere RVU må tolkes med stor forsiktighet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

6 Reisenes formål

6.1 Daglige reiser

De daglige reisene er knyttet til tre hovedområder av aktiviteter:

- Reiser i forbindelse med arbeid og skole,
- reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre,
- og reiser i forbindelse med fritid.

Nedgangen i antall reiser fra tidligere RVU er ulikt fordelt mellom reiseformålene. En del av reduksjonen knyttes til underrapportering av korte ærender undervegs mellom andre reisemål. Noen reiseformål er typisk for slike ærender, mens andre oftere regnes som endelig reisemål. Dermed ser vi liten eller ingen nedgang i arbeidsreiser og reiser til/fra fritidsformål, men markert nedgang i andre reiseformål (tabell 6.1). To vanlige typer ærend, omsorg/følge og handle/service, har mer enn 40% av bortfallet i antall reiser. Med skjevfordelt bortfall mellom reiseformål må også prosentfordelingen av formålene regnes som mindre representativ for befolkningens reisemønster i RVU 2018/19.

Tabell 6.1: Daglige reiser etter formål. RVU 1992 - 2018/19. Prosent og gjennomsnitt pr person pr dag.

Reise [1]	1992	2001	2009	2013/14 [2]	2018/19	Reiser pr person 2013/14[2]	Reiser pr person 2018/19
Til/fra arbeid	19	22	18	19	21	0,61	0,60
Til/fra skole/studiested	4	4	4	5	3	0,15	0,10
Tjenestereise	3	3	3	3	3	0,11	0,08
Handle/service	26	25	28	27	28	0,89	0,79
Omsorgs-/følgereise	8	13	11	10	9	0,34	0,26
Fritid	18	17	19	19	23	0,62	0,65
Besøk	16	13	13	11	10	0,35	0,29
Annet	6	3	5	5	2	0,18	0,05
Sum	100	100	100	100	100	3,22	2,82

[1] Reiseformål er definert som følger:
Til/fra arbeid - reise til/fra arbeid
Til/fra skole/studiested – reise til/fra skole/studiested
Tjenestereise - reise i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
Handle/serviceærend - innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp (alle andre innkjøp), service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
Omsorgs-/følgereise - hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser
Fritid – fornøyelse, innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer), fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.), organiserte fritidsaktiviteter som utøver, gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund, vedlikehold, dugnadsarbeid el utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, kor-/korpsdugnad etc.), annen fritid og rekreasjon, ferie- og helgereiser (korte og lange)
Besøk - privat besøk hos familie/venner, sykebesøk
Annet - annet formål

[2]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Reisemønsteret avspeiler folks livsfase og aktivitetsmønster (tabell 6.2). De yrkesaktive har større andeler reiser i tilknytning til arbeid. For de ikke-yrkesaktive har handle- og fritids-reiser de største andelene. I de eldste aldersgruppene er handlereiser største kategori.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Husholdninger med barn fører til høyere andeler følge-/omsorgsreiser. Disse mønstrene er stabile over tid. Forskjellene i fordeling av reiseformål mellom menn og kvinner er omtrent som i forrige RVU.

Tabell 6.2: Daglige reiser etter formål for ulike grupper. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg	Fritid	Besøk	Annet	Sum	Feilmarginer
Alle	21	3	3	28	9	23	10	2	100	+/- 0,1-0,2
Kjønn										
Mann	23	3	4	27	9	21	10	2	100	+/- 0,1-0,2
Kvinne	19	4	2	29	10	24	11	2	100	+/- 0,1-0,2
Alder										
13-17 år	5	29	1	14	1	33	15	2	100	+/- 0,1-0,7
18-24 år	20	12	3	23	5	22	14	2	100	+/- 0,2-0,5
25-34 år	27	2	3	25	9	21	11	2	100	+/- 0,1-0,4
35-44 år	25	0	3	25	18	20	7	1	100	+/- 0,1-0,4
45-54 år	27	0	4	27	11	20	7	2	100	+/- 0,0-0,4
55-66 år	25	0	4	30	6	23	10	2	100	+/- 0,0-0,5
67-74 år	4	0	2	44	7	30	12	2	100	+/- 0,0-0,7
75 år og eldre	1	0	1	51	4	30	13	1	100	+/- 0,0-0,9
Familietype										
Enslig	22	2	3	31	3	24	14	2	100	+/- 0,1-0,4
Enslig med barn	19	6	2	24	16	21	10	1	100	+/- 0,2-0,8
Par uten barn	20	1	3	35	5	25	10	2	100	+/- 0,1-0,4
Par med barn	21	5	3	22	17	21	9	1	100	+/- 0,1-0,3
Flere voksne	24	4	4	28	5	23	10	2	100	+/- 0,1-0,5
Utdanning										
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	9	17	1	26	4	28	13	2	100	+/- 0,1-0,5
Videregående skole	23	3	3	30	8	20	11	2	100	+/- 0,1-0,3
Høyskole/universitet inntil 15 år	22	1	3	29	11	23	10	2	100	+/- 0,1-0,3
Høyskole/universitet 16 år og mer	24	1	3	26	12	24	8	2	100	+/- 0,1-0,3
Yrkesaktivitet [1]										
Mertid	28	0	7	24	12	18	9	2	100	+/- 0,1-0,6
Heltid	31	0	4	24	11	20	9	2	100	+/- 0,0-0,2
Deltid	22	7	3	26	7	23	11	2	100	+/- 0,2-0,5
Ikke yrkesaktiv	1	10	0	37	6	31	13	2	100	+/- 0,1-0,4
Stilling										
Toppledere	35	0	8	21	10	18	7	2	100	+/- 0,1-1,1
Mellomledere	31	0	5	25	11	19	8	2	100	+/- 0,1-0,5
Ansatte	29	2	3	25	10	21	9	2	100	+/- 0,1-0,3
Selvstendig næringsdr./frilans	20	1	8	24	12	23	11	2	100	+/- 0,2-0,9
Annet	21	8	9	25	6	20	8	2	100	+/- 0,4-1,3
Husholdningsinntekt										
Under kr 200.000	12	15	1	30	2	24	12	3	100	+/- 0,2-1,0
Kr 200.000-399.999	15	3	1	36	6	22	15	2	100	+/- 0,2-0,8
Kr 400.000-599.999	22	2	3	30	8	23	12	2	100	+/- 0,1-0,5
Kr 600.000-799.999	21	2	3	30	8	24	10	2	100	+/- 0,1-0,5
Kr 800.000-999.999	22	2	4	26	10	25	10	1	100	+/- 0,1-0,5

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg	Fritid	Besøk	Annet	Sum	Feilmarginer
Kr 1.000.000-1.599.999	25	2	4	26	13	21	8	2	100	+/- 0,1-0,3
Kr 1.600.000 og over	25	2	4	25	13	22	8	2	100	+/- 0,2-0,6
Bosted [2]										
Oslo	23	4	3	27	7	25	9	2	100	+/- 0,2-0,6
Stavanger	22	4	3	28	9	23	10	2	100	+/- 0,2-0,8
Bergen	21	4	3	28	9	24	10	2	100	+/- 0,2-0,6
Trondheim	21	5	3	28	9	24	9	2	100	+/- 0,2-0,6
Omegn til Oslo	22	4	3	27	10	23	9	2	100	+/- 0,2-0,5
Omegn til Bergen	21	4	3	28	12	20	12	2	100	+/- 0,3-1,1
Omegn til Trondheim	21	5	3	26	10	23	10	2	100	+/- 0,3-1,0
Omegn til Stavanger	21	4	3	28	10	22	11	2	100	+/- 0,3-0,9
Osloområdet	22	4	3	27	9	24	9	2	100	+/- 0,1-0,4
Bergensområdet	21	4	3	28	10	23	10	2	100	+/- 0,2-0,5
Trondheimsområdet	21	5	3	27	9	24	9	2	100	+/- 0,2-0,5
Nord-Jæren	21	4	3	28	10	23	10	2	100	+/- 0,2-0,6
Kristiansandsregionen	20	4	2	27	9	23	12	2	100	+/- 0,2-0,8
Buskerudbyen	21	4	3	28	10	22	10	2	100	+/- 0,3-0,8
Nedre Glomma	20	4	3	29	10	22	10	2	100	+/- 0,3-0,9
Grenland	20	4	2	30	9	23	11	2	100	+/- 0,3-0,9
Tromsø	22	4	3	28	10	23	9	2	100	+/- 0,2-0,9
Resten av landet	21	3	3	29	9	22	11	2	100	+/- 0,1-0,3

[1] Se tabell 3.8
[2] Se vedlegg 4

6.2 De lengste reisene

Som i tidligere RVU, får en del av respondentene spørsmål om lange reiser utført i løpet av siste måned før intervjuet. I RVU 2018/19 gjelder det kun nasjonalt utvalg (4780 intervjuer). Av disse er det ca. 2300 med registrering av lang reise siste måned[24].

Det nasjonale utvalget mangler vekting for 2018/19 [25]. Uten vekting er resultatene for lange reiser siste måned ikke sammenliknbare med nøkkeltal fra tidligere RVU. Utvalgsstørrelsen for disse spørsmålene er vesentlig mindre enn i RVU 2013/14. Til gjengjeld er totalt utvalg større for RVU 2018/19 samlet. Det gir større antall observasjoner av lange reisestrekninger i materialet for daglige reiser. Når RVU gir et representativt bilde av befolkningens daglige reiser, skal det også være representativt for lange reiser, selv om dette er en liten kategori.

Resultatene for reiseformål på lange reiser i dette avsnittet er derfor basert på materialet for daglige reiser i RVU 2018/19. De lange reisene er definert som reiser i Norge lengre enn 100 km og reiser til/fra utland (uansett lengde). Dette utgjør 2,4 prosent av de daglige reisene i RVU 2018/19.

I RVU 2018/19 ble kategorien «hjemreise» tatt i bruk for å motvirke at returreiser ble glemt. De fleste hjemreiser er i bearbeidingen tildelt reiseformål, men en del reiser mangler

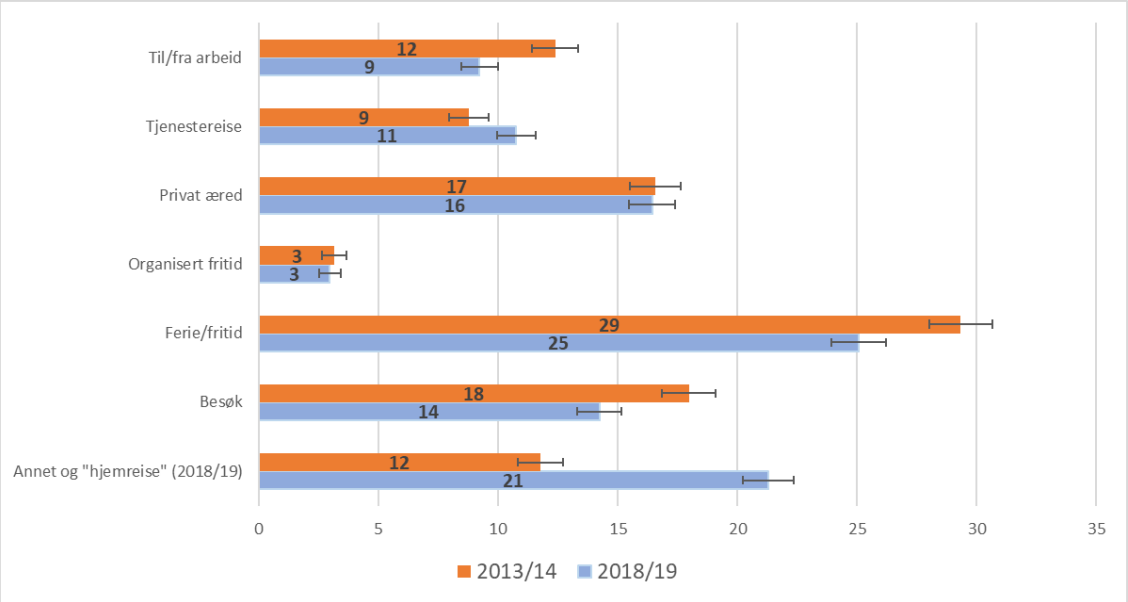
[24] I RVU 2013/14 spørsmålene stilt i nasjonalt utvalg og i flere tilleggsutvalg. Totalt nesten 18.000 respondenter registrerte minst én lang reise.

[25] Nasjonalt utvalg har noen tydelige sesongskjevheter, men de er ikke undersøkt nærmere i forbindelse med denne nøkkelrapporten

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

formålet det er reist hjem fra (der hjemreisen var dagens første reise). Innslaget av «hjemreiser» som formål er størst for lange reiser, og gir mindre presise (for lave) andeler for øvrige reiseformål i RVU 2018/19 (figur 6.1). Å utelate alle reiser som ender hjemme kan gi et riktigere bilde av formålsfordelingen (figur 6.2).

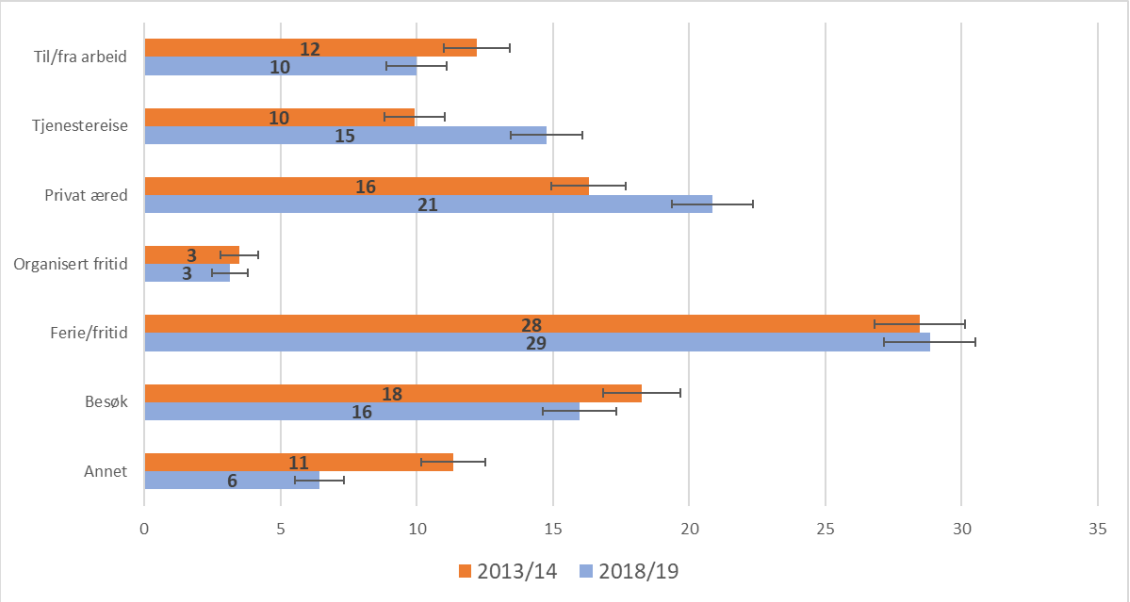
Uansett utvalg er ferie/fritid den største kategorien for de lengste reisene. Besøk inngår ofte i feriereiser. Til sammen står kategoriene ferie/fritid og besøk for 45 prosent av reisemålene (figur 6.2). Likevel er andelen ferie/fritid lavere enn man vanligvis finner i RVU-materialet for lange reiser siste måned. Lange reiser til/fra arbeid og private ærender har større andeler når utvalget baseres på daglig reiserapportering. Resultatene tyder på at noen vanlige reiseformål ikke blir tilstrekkelig rapportert for så lang tid tilbake som en måned[26].



Figur 6.1: Lange reiser (over ti mil innenlands eller til/fra utland) etter formål (fra daglige reiser), RVU 2013/14 og 2018/19. Prosent. Feilmarginer: 95% CI.

[26] Maksimalt ti lange reiser registreres pr respondent. Det betyr at pendlerreiser som er over 10 mil og som foretas flere ganger pr uke, blir systematisk underrepresentert.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 6.2: Lange reiser (over ti mil innenlands eller til/fra utland) etter formål (fra daglige reiser, uten reisene som ender hjemme), RVU 2013/14 og 2018/19. Prosent. Feilmarginer: 95% CI.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

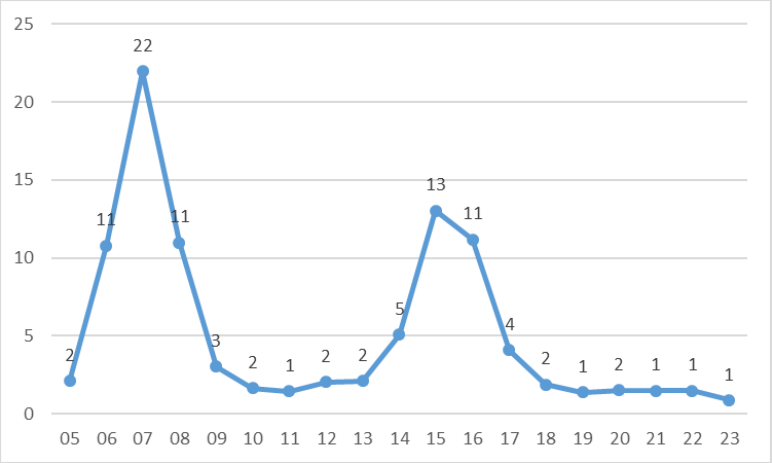
7 Arbeidsreiser

7.1 Omfang, tidsbruk og lengde

Hver person gjennomførte i gjennomsnitt 0,6 arbeidsreiser per. dag i RVU 2018/19. Dette tilsvarer 0,9 arbeidsreiser per yrkesaktiv per dag. Arbeidsreisene utgjorde 21 prosent av alle enkeltreiser. Dette er omtrent samme andel som i foregående reisevaneundersøkelser. Arbeidsreisenes andel kan påvirkes av måten reisene deles inn i enkeltreiser (se kapittel 1). En reise fra arbeidsstedet til et annet sted enn hjemmet blir ikke registrert som en arbeidsreise.

Dersom reisene kombineres til reisekjeder eller hovedreiser, øker andelen med arbeid som formål. For enkeltreisene har andelen arbeidsreiser vært ganske stabil i hele perioden 1992-2018/19 (mellom 18 og 22 prosent, tabell 6.1). Ser man på sammenhenger av enkeltreiser, øker arbeidsreisenes betydning. I 2005 utgjorde arbeidsreisene 25 prosent av hovedreisene (reiser mellom viktige besøksmål) (Engebretsen 2006). I RVU 2013/14 var arbeid med som formål i 24 prosent av reisekjedene[27]. Reisekjeder og hovedreiser er nærmere forklart i vedlegg 2.

Arbeidsreisene er viktige da de for en stor del er konsentrert til noen få timer på dagen og derfor er dimensjonerende for vegsystemet og kollektivsystemet. Hele 22 prosent av arbeidsreisene starter i løpet av timen mellom kl 07 og 08 (figur 7.1). Arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn på ettermiddagen. Dette kan til dels skyldes at mange ikke reiser direkte hjem fra arbeidsplassen. Dermed er disse reisene ikke klassifisert som arbeidsreiser. 42 prosent av arbeidsreisene i RVU 2018/19 går direkte fra hjemmet til arbeidsstedet. Motsatt veg går 33 prosent direkte fra arbeidsstedet og hjem. Det kan også være at varierende arbeidstider gir mer utslag i ettermiddagstrafikken enn om morgenen.

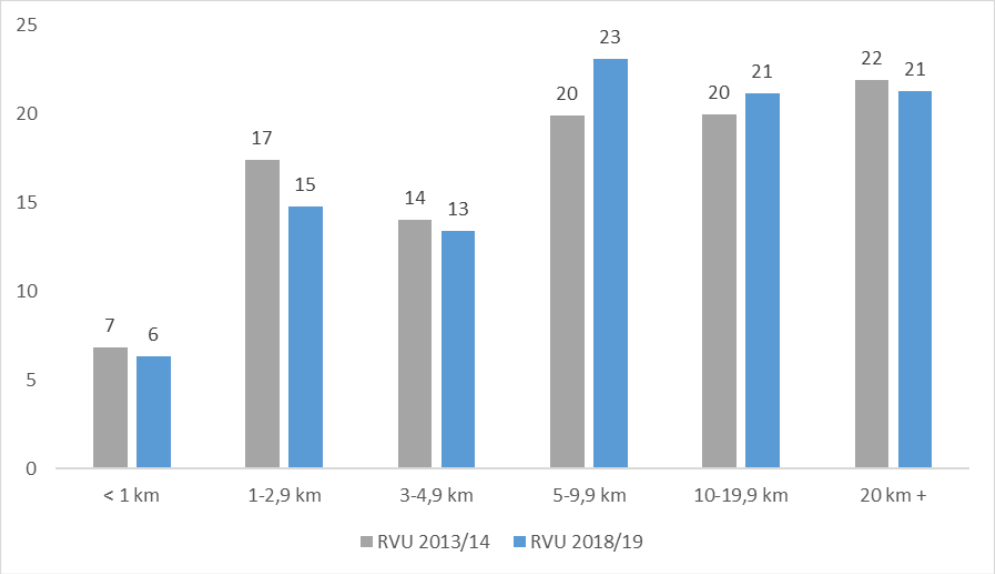


Figur 7.1: Arbeidsreisene etter starttidspunkt. RVU 2018/19. Prosent.

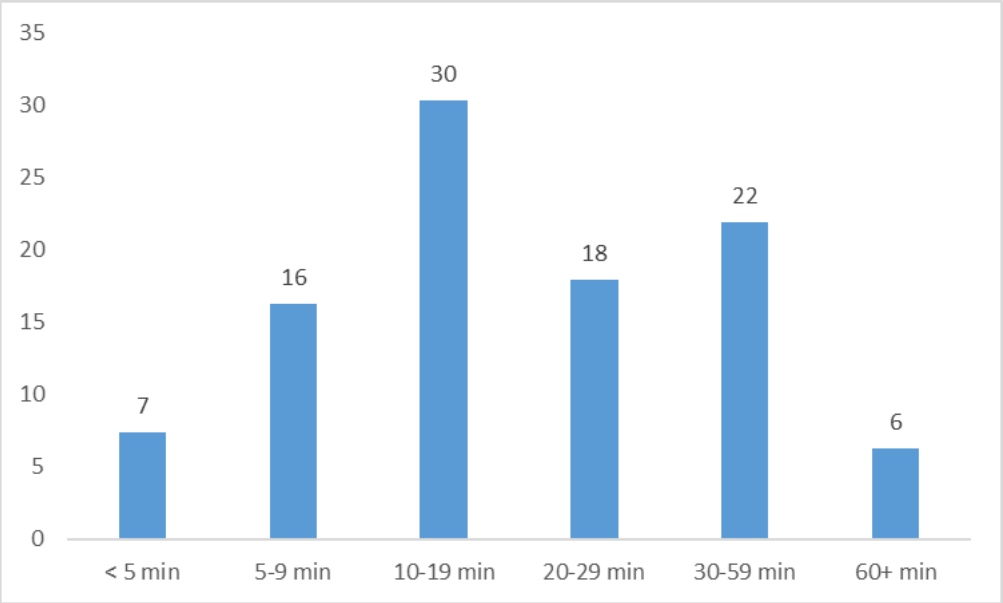
[27] Andelen er 25 prosent i reisekjedene som ble beregnet på 2018-dataene. Tilsvarende er ikke beregnet for 2018/19, da 2019-dataene har en feilkoding av start- og endepunkt som påvirker definisjonen av reisekjeder. Problemet ble rapportert i forbindelse med TØIs kontrollarbeid, men er ikke blitt rettet opp.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

En gjennomsnittlig arbeidsreise er 14,5 km og varer i 25 minutter (tabell 7.2). Den gjennomsnittlige reiselengden økte jevnt fram til 2013/14. Etter 2013/14 har det vært en liten reduksjon. Det er spesielt arbeidsreisene på mellom 5 og 10 km som har høyere andel i RVU 2018/19 (figur 7.2). Gjennomsnittet på 24-25 minutter på arbeidsreisen har holdt seg stabilt siden 2009. Som i tidligere år er vanligste reisetid mellom 10 og 20 minutter (figur 7.3).



Figur 7.2: Arbeidsreisene etter lengde. RVU 2018/19. Prosent.



Figur 7.3: Arbeidsreisene etter reisetid. RVU 2018/19. Prosent.

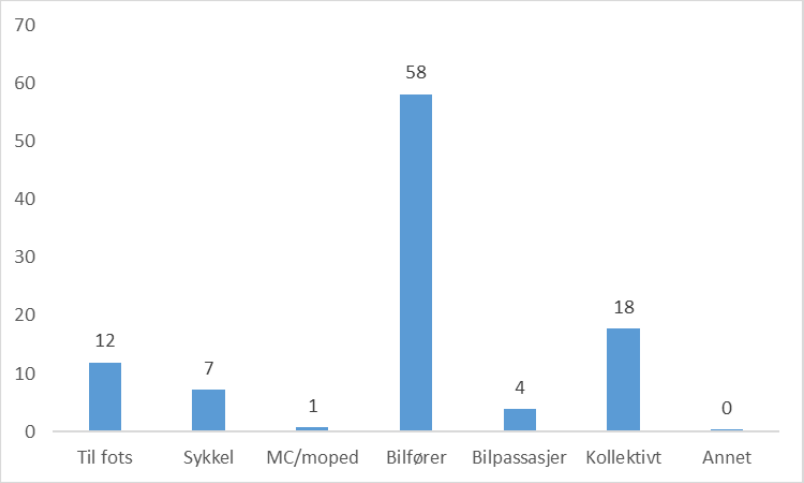
Bosatte i de største bykommunene har i gjennomsnitt kortere arbeidsreiser enn de som er bosatt i omlandet rundt. De fire største byområdene inneholder både bykommune og omland, slik at tallene for byområdene er høyere enn bykommunen, og lavere enn omlandet. Mellom de seks øvrige byområdene varierer reiseavstandene. Reiseavstandene i de ni byområdene er ikke direkte sammenliknbare, da områdene er svært ulike i utbredelse

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

og grad av sentralisering. I både byene og byområdene er arbeidsreisene noe kortere enn i 2013/14 (tabell 7.3). Menn har lengre arbeidsreiser enn kvinner, noe de har hatt i alle de nasjonale reisevaneundersøkelsene, men forskjellen ser ut til å minke. Enslige har i gjennomsnitt de korteste arbeidsreisene, og par med barn noe lengre enn de som tilhører andre familietyper. Deltidsansatte har kortere arbeidsreise enn de som jobber heltid. I denne gruppen er det høy andel kvinner.

7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

Transportmiddelfordelingen har vært relativt stabil siden 1992, men med litt økende andeler reiser til fots, på sykkel og kollektivt, som etter hvert begynner å vise seg i form av noe lavere bilførerandel (tabell 7.1). I RVU 2018/19 ble 58 prosent av alle arbeidsreiser foretatt som bilfører. Kollektive transportmidler sto for 18 prosent av reisene, mens 12 prosent foregikk til fots og sju prosent med sykkel (figur 7.4).



Figur 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. RVU 2018/19. Prosent.

Tabell 7.1: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Til fots	11	11	11	11	12
Sykkel	6	6	6	7	7
MC/moped	1	1	1	1	1
Bilfører	63	63	61	61	58
Bilpassasjer	7	7	5	4	4
Kollektivt	12	12	15	16	18
Annet	-	-	1	1	0
Sum	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

[1]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Menn er fortsatt oftere bilførere og sjeldnere kollektivbrukere enn kvinner, selv om menn har redusert bilførerandelen og økt kollektivandelen (tabell 7.4).

Kollektivandelen er høyest blant bosatte i de største bykommunene. Oslo er den eneste av bykommunene hvor andelen kollektivbrukere på arbeidsreiser er høyere enn andelen bilførere. Kollektivandelen i Oslo har vært økende i mange år og fortsatte å øke fra

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

2013/14 til 2018/19. Selv om kollektivandelene er lavere i Bergen og Stavanger, har de hatt relativt større økning i andelene (tabell 7.4).

Å gå til fots eller sykle på arbeidsreisen er vanligst i bykommunene. Byene og byområdene er ulike i utstrekning og tetthet, og reiseavstander spiller inn ved valg av transportmiddel. I de fire største bykommunene har innbyggerne i Bergen i gjennomsnitt lengst arbeidsreise med 13,0 km, og i Trondheim kortest med 9,3 km (tabell 7.3). Trondheim og Stavanger har høye sykkelandeler på arbeidsreiser, hhv 20 og 18 prosent (tabell 7.5).

Det er store forskjeller i transportmiddelbruk etter tilgang til bil, parkering og kollektivtransport (tabell 7.6). 74 prosent av de med best biltilgang er bilførere på arbeidsreisen, og 10 prosent reiser kollektivt. Blant de som er uten bil og/eller førerkort er 45-49 prosent kollektivbrukere til/fra jobb. Resultatene som gjelder tilgang til kollektivtransport og tilgang til parkering ved arbeidsplassen må tolkes med forsiktighet. Disse spørsmålene har lav svarprosent. Bilførere er underrepresentert og kollektivbrukere overrepresentert i spørsmål om kollektivtilgang. Det motsatte er tilfelle i spørsmål om parkering ved arbeidsplassen. Tall for parkering ved arbeidsplass er ikke sammenliknbare med resultater fra RVU 2013/14 fordi utvalg er endret[28].

Blant de som var bilfører på arbeidsreise, svarte 80 prosent at de har mulighet til å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. 72 prosent har parkeringstilgang ved arbeidsplassen hvor det både er avgiftsfritt og lett å finne plass.

Tabell 7.2: Arbeidsreiser[1]. Gjennomsnitt for: antall reiser, km og minutter pr person pr dag, lengde og tid pr reise. Alle dager, hverdager og helgedager. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

Arbeidsreiser. Kilometer og minutter (pr reise og pr person pr dag)	1992	2001	2009	2013/14[2]	2018/19
Antall reiser pr person pr dag, alle dager	0,60	0,68	0,59	0,61	0,60
Km pr reise	11,3 km	13,6 km	14,9 km	15,6 km	14,5 km
Km pr person pr dag	6,8 km	9,2 km	8,8 km	9,5 km	8,6 km
Min pr reise	19 min	21 min	24 min	25 min	25 min
Min pr person pr dag	11 min	14 min	14 min	15 min	14 min
Antall reiser pr person pr dag, hverdager, mandag–fredag	0,78	0,84	0,74	0,78	0,76
Km pr reise	11,4 km	13,6 km	15,3 km	15,4 km	14,5 km
Km pr person pr dag	8,9 km	11,4 km	11,3 km	12,0 km	11,0 km
Min pr reise	19 min	21 min	24 min	25 min	24 min
Min pr person pr dag	15 min	18 min	18 min	19 min	18 min
Antall reiser pr person pr dag, lørdager-søndag	0,18	0,25	0,16	0,17	0,17
Km pr reise	10,6 km	13,5 km	10,8 km	18,0 km	15,5 km
Km pr person pr dag	1,9 km	3,4 km	1,7 km	3,1 km	2,7 km
Min pr reise	16 min	20 min	22 min	26 min	26 min
Min pr person pr dag	3 min	5 min	4 min	4 min	5 min

[1]Arbeidsreiser på 100 mil eller mer er ikke med

[2]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

[28] I RVU 2013/14 fikk alle med jobb og fast oppmøtested spørsmål om parkering ved arbeidsplassen. I RVU 2018/19 kreves også førerkort og tilgang til bil for å bli spurt.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 7.3: Arbeidsreisenes[1] lengde og tidsbruk for ulike grupper. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

	1992		2001		2009		2013/14[2]		2018/19	
	Km	Min.	Km	Min.	Km	Min.	Km	Min	Km	Min
Alle	11,3	19	13,6	21	14,9	24	15,6	25	14,5	25
Kjønn										
Mann	13,7	21	16,4	23	18,1	26	17,8	26	16,5	26
Kvinne	8	16	9,9	19	10,7	21	12,9	23	12,1	23
Familietype										
Enslig	11,5	21	13,5	22	13,7	24	14,2	25	12,5	24
Enslig med barn	10,2	20	9,5	18	12,6	21	13,9	23	14,2	23
Par uten barn	11,3	19	13,1	21	14,1	23	15,8	25	14,6	25
Par med barn	11,1	18	14,4	21	16,6	23	16,4	24	15,8	25
Flere voksne	12	20	14,5	22	13,7	27	15,6	26	14,5	25
Yrkesaktivitet [3]										
Mertid	14,4	22	17,6	23	22,3	28	19,0	28	18,2	28
Heltid	11,6	20	13,6	21	14,6	23	15,5	25	14,6	24
Deltid	7	14	8,7	17	8,4	18	12,0	21	11,7	21
Bosted [4]										
Oslo	8,9	22	10,1	23	11,2	26	11,3	27	10,9	25
Stavanger							10,6	20	9,8	21
Bergen							13,1	24	13,0	24
Trondheim							11,5	22	9,3	23
Omegn til Oslo							19,4	31	19,0	31
Omegn til Bergen							22,1	27	19,8	31
Omegn til Trondheim							21,2	25	17,8	26
Omegn til Stavanger							12,5	22	12,1	21
Osloområdet							15,1	29	14,8	28
Bergensområdet							16,0	25	15,0	26
Trondheimsområdet							13,7	23	11,2	24
Nord-Jæren							11,4	21	10,8	21
Kristiansandsregionen							14,4	23	14,2	22
Buskerudbyen							20,1	28	19,3	30
Nedre Glomma							20,5	27	17,6	25
Grenland							14,6	22	13,7	21
Tromsø							12,2	21	8,2	18
Resten av landet							16,2	23	14,9	23

[1]Arbeidsreiser på 100 mil eller mer er ikke med
[2]Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)
[3] *Se tabell 3.8*
[4] *Se vedlegg 4*

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 7.4: Bilfører- og kollektivandel på arbeidsreisene for ulike grupper. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

	1992		2001		2009		2013/14 1		2018/19	
	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt
Alle	63	12	63	12	61	15	61	16	58	18
Kjønn										
Mann	70	9	69	10	67	13	66	14	61	16
Kvinne	53	15	55	15	54	18	56	19	54	19
Familietype										
Enslig	56	19	57	16	51	22	54	20	49	22
Enslig med barn	55	23	67	13	59	17	59	16	67	17
Par uten barn	61	12	63	12	60	15	61	16	58	17
Par med barn	66	9	70	10	69	11	66	13	63	15
Flere voksne	63	11	61	14	52	20	57	20	57	19
Yrkesaktivitet 2										
Mertid	74	10	71	10	68	12	64	16	65	14
Heltid	61	13	64	12	63	15	62	16	59	18
Deltid	58	10	50	15	48	19	52	18	54	20
Bosted 3										
Oslo	44	33	44	31	31	40	31	43	23	47
Stavanger							54	14	49	17
Bergen							46	25	43	29
Trondheim							43	18	40	18
Omegn til Oslo							60	26	55	30
Omegn til Bergen							78	11	77	12
Omegn til Trondheim							76	12	70	15
Omegn til Stavanger							71	9	65	11
Osloområdet							45	35	38	39
Bergensområdet							56	20	53	24
Trondheimsområdet							51	17	46	17
Nord-Jæren							61	12	56	14
Kristiansandsregionen							63	9	65	9
Buskerudbyen							66	15	64	17
Nedre Glomma							74	9	73	10
Grenland							76	6	72	6
Tromsø							51	16	50	19
Resten av landet							71	6	71	6

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)
[2] *Se tabell 3.8*
[3] *Se vedlegg 4*

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 7.5: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for ulike grupper. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	MC/annet	Sum	Feilmarginer
Alle	12	7	58	4	18	1	100	+/- 0,1-0,4
Kjønn								
Mann	11	7	61	3	16	2	100	+/- 0,1-0,6
Kvinne	13	7	54	5	19	1	100	+/- 0,1-0,6
Yrkesaktivitet [1]								
Mertid	11	6	65	2	14	1	100	+/- 0,3-1,2
Heltid	11	8	59	4	18	1	100	+/- 0,1-0,5
Deltid	13	6	54	6	20	1	100	+/- 0,3-1,4
Stilling								
Toppledere	6	6	76	2	9	1	100	+/- 0,3-1,7
Mellomledere	10	7	66	2	15	1	100	+/- 0,2-0,9
Ansatte	13	8	55	4	19	1	100	+/- 0,1-0,5
Selvst. næringsdr./frilans	9	5	68	3	13	1	100	+/- 0,5-2,1
Annet	14	6	54	5	19	2	100	+/- 0,8-3,3
Egen bruttoinntekt								
Under kr 100.000	19	10	28	10	27	6	100	+/- 1,2-2,3
Kr 100.000-199.999	19	5	37	7	32	0	100	+/- 0,3-2,3
Kr 200.000-299.999	14	3	59	6	17	1	100	+/- 0,4-2,3
Kr 300.000-399.999	14	4	62	3	16	1	100	+/- 0,3-1,5
Kr 400.000-499.999	12	5	67	3	13	1	100	+/- 0,2-1,0
Kr 500.000-699.999	11	9	59	3	17	1	100	+/- 0,1-0,7
Kr 700.000 og over	9	9	59	3	19	1	100	+/- 0,2-0,9
Husholdningsinntekt								
Under kr 200.000	32	9	23	4	30	3	100	+/- 1,1-3,1
Kr 200.000-399.999	23	4	50	2	20	1	100	+/- 0,3-2,1
Kr 400.000-599.999	16	5	57	2	19	1	100	+/- 0,2-1,2
Kr 600.000-799.999	11	6	60	3	18	2	100	+/- 0,4-1,3
Kr 800.000-999.999	10	7	65	4	13	1	100	+/- 0,3-1,1
Kr 1.000.000-1.599.999	9	9	61	4	16	1	100	+/- 0,1-0,7
Kr 1.600.000 og over	9	11	53	5	21	1	100	+/- 0,3-1,3
Bosted [2]								
Oslo	16	10	23	2	47	1	100	+/- 0,3-1,3
Stavanger	12	18	49	3	17	1	100	+/- 0,4-1,9
Bergen	15	8	43	4	29	2	100	+/- 0,4-1,5
Trondheim	17	20	40	4	18	1	100	+/- 0,3-1,4
Omegn til Oslo	7	4	55	4	30	1	100	+/- 0,2-1,2
Omegn til Bergen	5	2	77	3	12	1	100	+/- 0,5-2,1
Omegn til Trondheim	6	3	70	5	15	1	100	+/- 0,4-2,4
Omegn til Stavanger	7	11	65	3	11	2	100	+/- 0,6-2,1
Osloområdet	12	8	38	3	39	1	100	+/- 0,2-0,9
Bergensområdet	12	6	53	4	24	1	100	+/- 0,3-1,3
Trondheimsområdet	15	16	46	4	17	1	100	+/- 0,2-1,3
Nord-Jæren	10	15	56	3	14	2	100	+/- 0,4-1,4
Kristiansandsregionen	8	11	65	4	9	1	100	+/- 0,4-1,8
Buskerudbyen	9	6	64	4	17	1	100	+/- 0,4-1,9
Nedre Glomma	7	5	73	4	10	2	100	+/- 0,6-2,0
Grenland	9	8	72	4	6	0	100	+/- 0,2-1,9
Tromsø	17	8	50	5	20	1	100	+/- 0,4-2,1
Resten av landet	13	5	71	4	6	1	100	+/- 0,2-0,8

[1] Se tabell 3.8
[2] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 7.6: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter tilgang til bil, kollektivtransport [1] og parkeringsforhold [1] på arbeidsplassen. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum	Feilmarginer
Tilgang bil								
Ikke bil, ikke førerkort	37,3	6,3	0,2	5,2	48,6	2,4	100	+/- 0,2-2,2
Ikke bil, har førerkort	27,7	9,8	13,5	2,4	45,3	1,4	100	+/- 0,3-1,5
Bil, ikke førerkort	15,4	16,9	1,2	18,2	44,7	3,5	100	+/- 0,5-2,1
Førerkort, biltilgang ikke hele dagen	17,3	11,5	25,9	12,4	31,2	1,8	100	+/- 0,4-1,3
Førerkort, biltilgang hele dagen	7,8	5,9	73,6	2,1	9,8	0,8	100	+/- 0,1-0,4
Tilgang til kollektivtransport								
Svært god	16	12	31	3	37	1	100	+/- 0,2-0,8
God	7	9	57	4	21	1	100	+/- 0,2-0,9
Middels god	14	4	65	4	12	1	100	+/- 0,2-1,2
Dårlig	8	3	77	4	9	1	100	+/- 0,3-1,4
Svært dårlig	10	4	62	5	15	4	100	+/- 0,6-1,5
Har parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver								
Ja	9	6	73	3	8	1	100	+/- 0,1-0,5
Nei	13	12	31	5	39	1	100	+/- 0,2-1,2
Lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen								
Ja	8	6	76	3	7	1	100	+/- 0,1-0,5
Nei	13	13	46	5	23	1	100	+/- 0,3-1,8
Må betale for å parkere på denne plassen								
Ja	13	12	47	3	24	1	100	+/- 0,3-1,5
Nei	8	6	75	3	7	1	100	+/- 0,1-0,5

[1]Intervjugrunnlaget er svakt. Resultatene og endringer fra tidligere RVU må tolkes med forsiktighet. Tall for parkering ved arbeidsplass er ikke sammenliknbare med resultater fra RVU 2013/14 fordi utvalg er endret.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

8 Skolereiser

8.1 Omfang, lengde og tidsbruk

Skolereiser omfatter alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang/studier eller annen organisert undervisning. Siden utvalget i RVU består av personer 13 år og eldre, betyr det at vi ikke får informasjon om hvordan de som er under 13 år kommer seg til/fra skolen. I forbindelse med RVU 2013/14 ble det gjennomført en egen undersøkelse om barns reise og aktiviteter, inkludert skolereiser (Hjorthol og Nordbakke, 2015). Skolereiser inkluderer ikke reiser som foreldre foretar for å følge barn. De er definert som omsorgsreiser og omtales i neste kapittel.

Antall skolereiser er færre enn i tidligere undersøkelser. Fra 0,15 i til 0,10 i gjennomsnitt pr person pr dag for befolkningen over 13 år fra RVU 2013/14 til 2018/19 er en kraftig reduksjon (tabell 8.1). Forklaringen er sammensatt.

Skoleelever og studenter brukte i større grad web-skjema enn befolkningen ellers, men antall skolereiser er lavt uansett intervjuform. Kategorien studenter/skoleelever har 15% færre reiser i RVU 2018/19 enn i RVU 2013/14. Dette tilsvarer reduksjonen i reisetall generelt i RVU fra 2013/14 til 2018/19, hvor en del reisebortfall ser ut til å være knyttet til komplekse reisemønstre. Også studenter/skoleelever har reduksjon i antall reiser fordelt på formålene handle/service, følge/omsorg og besøk, i tillegg til skolereisene.

2/3 av alle skolereisene foretas av aldersgruppen 13-19 år. For denne gruppen var det i gjennomsnitt 0,69 skolereiser pr person pr dag i RVU 2018/19 mot 0,97 i 2013/14 (tabell 8.2). Et ekstra bortfall av skolereiser kan knyttes til en opphopning av intervjuer med aldersgruppen i perioden juni-september 2019. Det kan se ut til å være gjort en «kvotejustering» av ungdomsintervjuer over en kort periode. Nærmere 50 prosent av 13-19-åringene i 2019 er intervjuet i perioden juni-september hvor skolens sommerferie utgjør en stor del. For de yngste (13-15 år) er nesten 60 prosent av intervjuene i 2019 foretatt i løpet av denne firemånedersperioden. Vektingen greier å dempe dette i områder med tilleggsutvalg, men ikke i det nasjonale utvalget utenfor disse områdene. I områdene med svakt intervjugrunnlag forutsettes tilfeldig aldersvariasjon.

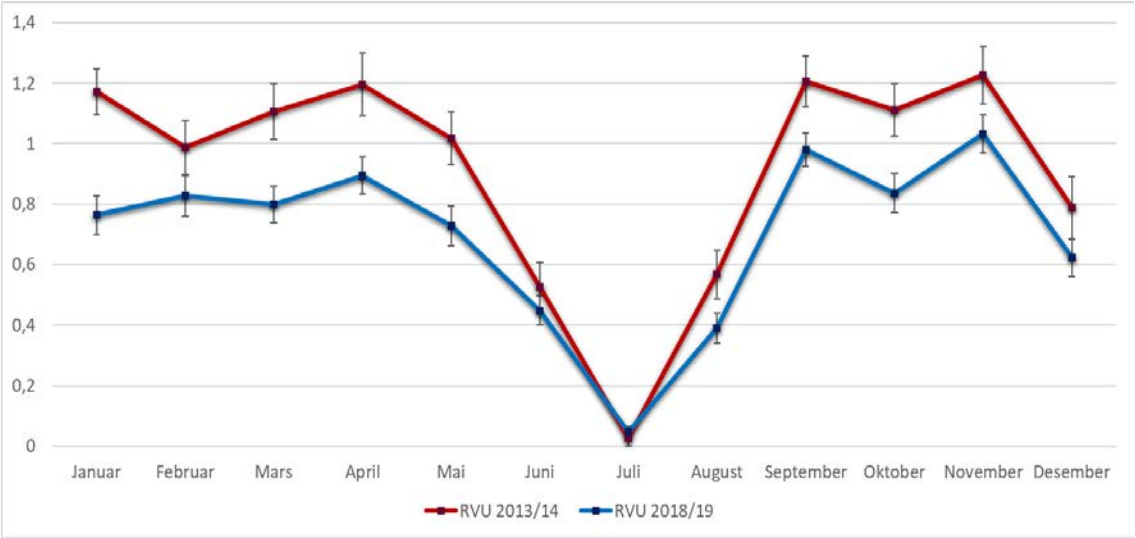
I 2018 var sesongfordelingen for de yngste aldersgruppene jevnere enn i 2019. Anslag på 2018-materialet alene tyder på at antall skolereiser i RVU 2018/19, med bedre sesongfordeling, burde være minst 10 prosent høyere i gjennomsnitt for befolkningen (dvs. 0,11), og 25 prosent høyere for aldersgruppen 13-19 år (dvs. 0,86).

Også innenfor tilleggsutvalgene, hvor vektingen har korrigert sesongskjevheten, blir avviket i antall reiser fra tidligere RVU mindre. I tabell 8.1 er det lagt til to kolonner med oppsummering av skolereiser for de ni største byområdene, hvor gjennomsnittlig antall reiser i RVU 2018/19 var 0,12 (0,15 i RVU 2013/14).

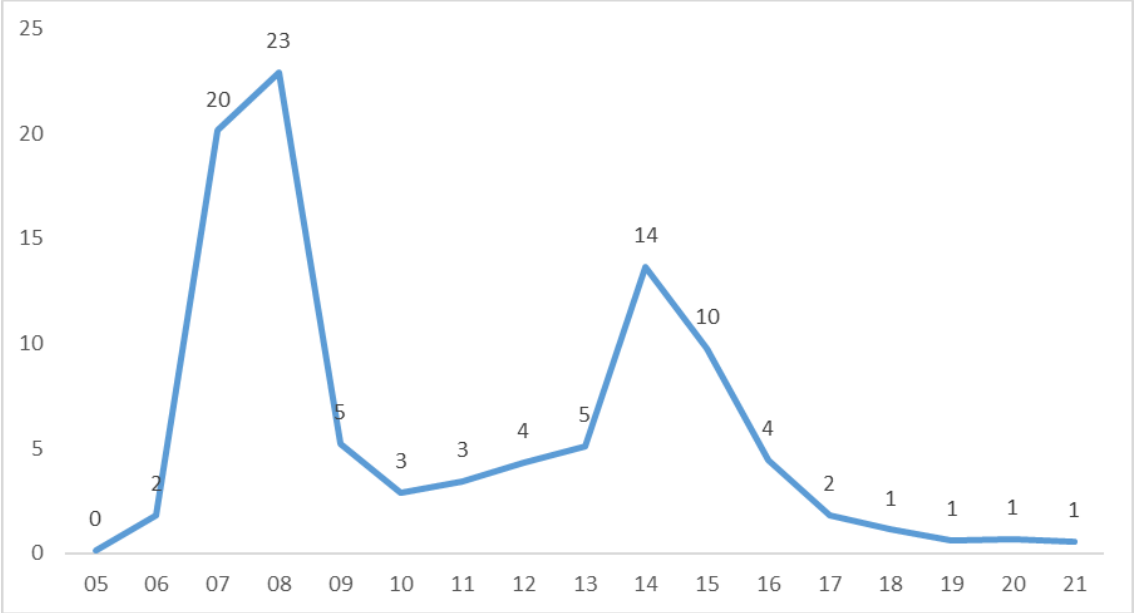
Skolereiser er en av de mindre kategoriene reiseformål som brukes i analyser av reisevaner. Tall for mindre kategorier har større usikkerhet, og resultatene viser tydelig viktigheten av at utvalg for reisevaneanalyser er mest mulig representativt i alders- og sesongfordeling. Figur 8.1 viser endringene gjennom året i antall skolereiser pr person pr dag for kategorien skoleelever/studenter. . De største differansene mellom kurvene er resultat av at

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

skoleelever/studenter i RVU 2018/19 er underrepresentert i deler av året hvor det foretas flest skolereiser.



Figur 8.1: Skolereisene til skoleelever/studenter i RVU 2013/14 og 2018/19. Gjennomsnittlig antall pr person pr dag etter måned. Feilmarginer: 95% CI.



Figur 8.2: Skolereisene etter starttidspunkt. RVU 2018/19. Prosent.

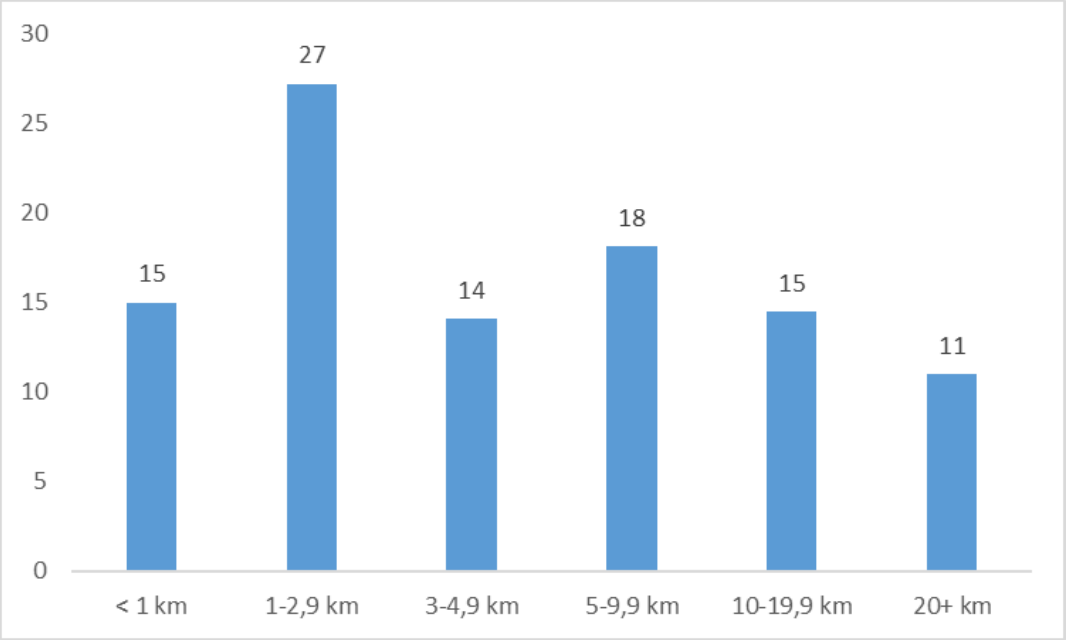
De fleste skolereisene starter mellom kl 07 og kl 09, og mellom kl 14 og 15 (figur 8.2). Det betyr at de i stor grad sammenfaller med rushtidstrafikken ellers om morgenen, men at de starter noe tidligere på ettermiddagen enn de som reiser fra arbeid.

De fleste skolereisene er korte. 42 prosent er kortere enn tre kilometer, 56 prosent er under fem kilometer. 11 prosent av skolereisene er over to mil (figur 8.3). Andelene for de korteste skolereisene er lavere enn i 2013/14. 22 prosent bruker mindre enn ti minutter på skolereisen, sju prosent bruker en time eller mer (figur 8.4).

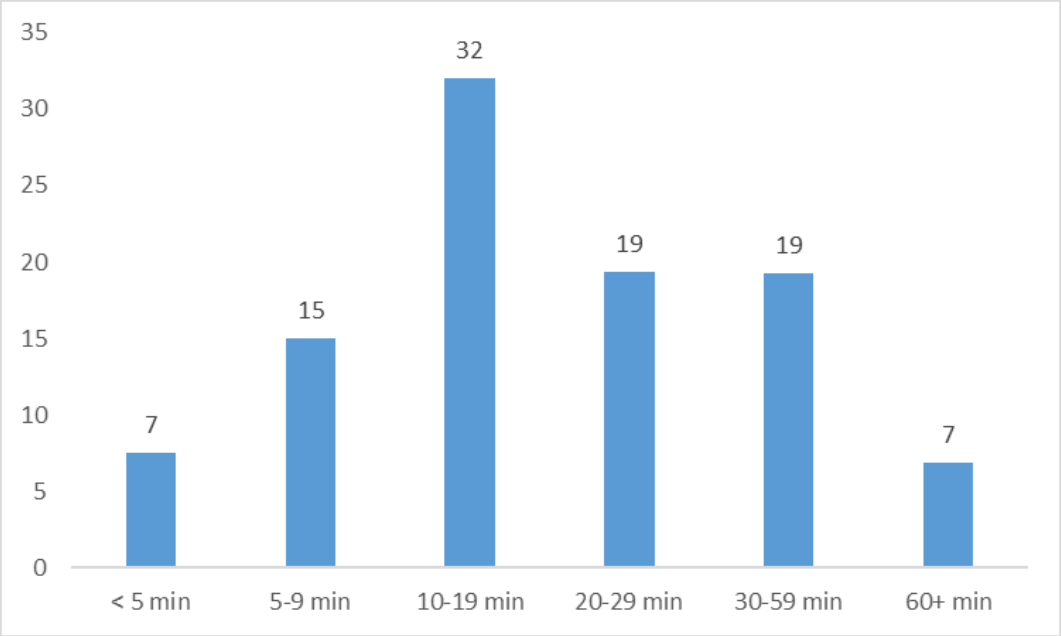
Gjennomsnittlig lengde og varighet for skolereisene har vært økende siden 2001. I RVU 2018/19 er den gjennomsnittlige skolereisen 8,2 km og tar 24 minutter (tabell 8.1). Dette er

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

relativt mye høyere enn i RVU 2013/14. En del av økningen må knyttes til de omtalte sesongskjevhetene og bortfall av skolereiser i yngre aldersgrupper. Det rammet i størst grad gruppen 13-15 år hvor skolereisene er kortest (tabell 8.3).



Figur 8.3: Skolereisene etter lengde. RVU 2018/19. Prosent.

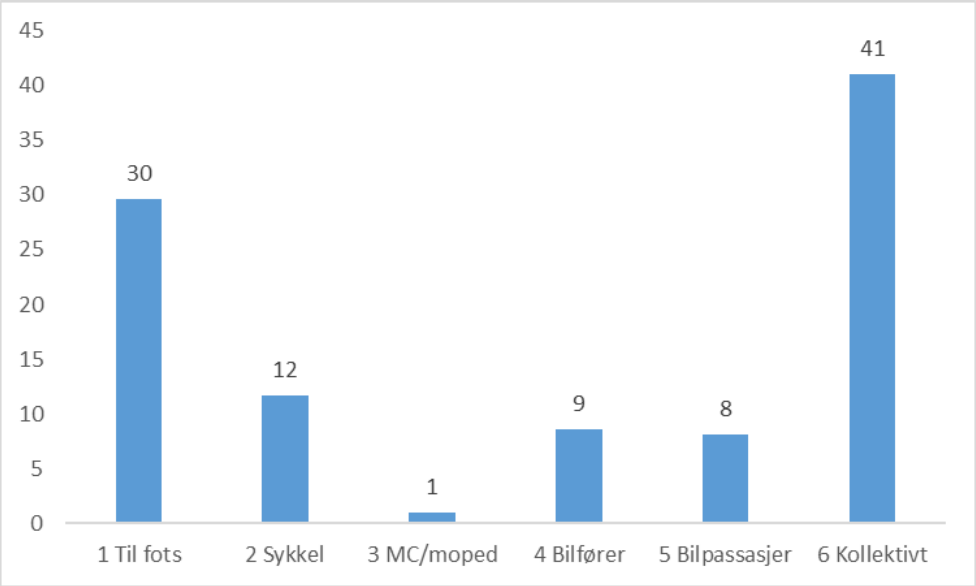


Figur 8.4: Skolereisene etter varighet. RVU 2018/19. Prosent.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene

Den vanligste måten å komme seg til og fra skolen er ved bruk av kollektive transportmidler (figur 8.5). Sykkel og kollektivtransport har litt høyere andeler enn i RVU 2013/14 (tabell 8.4).



Figur 8.5: Skolereisene etter transportmiddelbruk. RVU 2018/19. Prosent.

Transportmiddelvalget henger sammen med alder og hvor man bor. 13-15-åringer går og sykler på 61 prosent av skolereisene (tabell 8.5). I aldersgruppen for videregående skole (16-19 år) reiser halvparten kollektivt. De over 20 år reiser mye kollektivt og har også en relativt høy andel til fots. Osloområdet, Bergensområdet og Tromsø har høyere kollektivandeler og lavere sykkelandeler enn de øvrige byområdene.

Tabell 8.1: Skolereiser[1]; antall, lengde og tidsbruk. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19.

							Ni største byområder	
Antall, lengde og tidsbruk	1992	2001	2005	2009	2013/14 [2]	2018/19	2013/14	2018/19
Antall reiser pr person pr dag	0,12	0,13	0,13	0,13	0,15	0,10	0,15	0,12
Km pr reise	8,5 km	8,0 km	6,7 km	6,9 km	7,1 km	8,2 km	6,4 km	7,2 km
Km pr person pr dag	1,0 km	1,0 km	0,9 km	0,9 km	1,0 km	0,8 km	0,9 km	0,9 km
Min pr reise	23 min	21 min	19 min	20 min	21 min	24 min	22 min	24 min
Min pr person pr dag	3 min	3 min	2 min	3 min	3 min	2 min	3 min	3 min

[1] Skolereiser over 100 km er ikke tatt med
[2] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Tabell 8.2: Antall skolereiser pr person pr dag for aldersgrupper. RVU 2013/14 og 2018/19.

			Ni største byområder	
Antall, lengde og tidsbruk	2013/14	2018/19	2013/14	2018/19
Hele befolkningen	0,15	0,10	0,15	0,12
13-15 år	1,09	0,76	1,09	0,95
16-19 år	0,86	0,64	0,79	0,71
20 år og eldre	0,05	0,04	0,06	0,05

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 8.3: Skolereisenes[1] lengde og tidsbruk etter kjønn, alder og bosted. RVU 1992, 2001, 200, 2009, 2013/14 og 2018/19.

Kjønn, alder og bosted	Kilometer						Minutter					
	1992	2001	2005	2009	2013/14[2]	2018/19	1992	2001	2005	2009	2013/14[2]	2018/19
Alle	8,5	8,0	6,7	6,9	7,1	8,2	23	21	19	20	21	24
Kjønn												
Mann	8,4	7,8	6,5	7,0	6,7	6,9	21	21	18	20	19	21
Kvinne	8,8	8,2	6,8	6,7	7,4	9,5	25	21	19	19	23	26
Alder												
13-15 år	3,7	4,8	3,4	3,6	4,0	4,0	16	17	15	15	17	19
16-19 år	9,5	9,4	10,6	9,0	9,6	10,0	25	23	25	24	27	26
20 år og eldre	13,4	9,9	7,7	8,2	8,2	10,3	28	22	19	20	20	25
Bosted [3]												
Oslo	4,7	4,4	4,4	4,4	5,6	6,3	22	20	19	18	25	23
Stavanger					3,3	4,9					16	20
Bergen					5,3	6,0					20	21
Trondheim					3,8	4,2					18	19
Omegn til Oslo					8,8	9,3					24	30
Omegn til Bergen					8,7	11,1					22	30
Omegn til Trondheim					13,3	9,9					25	24
Omegn til Stavanger					5,4	6,4					20	20
Osloområdet					7,1	7,7					25	26
Bergensområdet					6,2	7,4					21	24
Trondheimsområdet					5,5	5,3					19	20
Nord-Jæren					4,1	5,6					18	20
Kristiansandsregionen					7,0	8,0					20	23
Buskerudbyen					8,4	7,8					21	22
Nedre Glomma					5,5	9,0					17	26
Grenland					7,0	6,5					20	20
Tromsø					4,5	7,2					18	24
Resten av landet					7,8	10,3					20	23

[1] Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

[2] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

[3] Se vedlegg 4

Tabell 8.4: Transportmiddelbruk på skolereisene[1]. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009	2013/14[2]	2018/19
Til fots	19	27	31	31	30	30
Sykkel	17	8	14	10	10	12
MC/moped	2	1	1	2	2	1
Bilfører	14	17	8	7	11	9
Bilpassasjer	7	8	9	7	8	8
Kollektivt	41	39	36	43	39	41
Sum	100	100	100	100	100	100

[1] Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

[2] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 8.5: Transportmiddelbruk på skolereiser [1] etter alder, kjønn og bosted. RVU 2018/19. Prosent.

	Til fots	Sykkel	Moped/MC	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum	Feilmarginer
Alle	30	12	1	9	8	41	100	+/- 0,2-1,0
Alder								
13-15 år	42	19	0	0	10	28	100	+/- 0,1-1,7
16-19 år	20	9	2	8	10	51	100	+/- 0,5-1,7
20 år og eldre	29	7	0	17	4	42	100	+/- 0,2-1,7
Kjønn								
Mann	28	16	1	9	9	37	100	+/- 0,3-1,4
Kvinne	31	8	1	9	7	44	100	+/- 0,2-1,4
Bosted [2]								
Oslo	31	6	0	5	3	55	100	+/- 0,2-3,1
Stavanger	36	13	0	6	5	39	100	+/- 0,5-4,5
Bergen	34	4	1	6	6	49	100	+/- 0,6-3,5
Trondheim	40	18	1	4	4	32	100	+/- 0,6-2,8
Omegn til Oslo	28	10	1	8	10	44	100	+/- 0,5-3,0
Omegn til Bergen	17	3	2	6	10	62	100	+/- 1,6-5,9
Omegn til Trondheim	26	12	2	15	12	34	100	+/- 1,5-5,8
Omegn til Stavanger	28	19	1	11	5	35	100	+/- 1,2-4,8
Osloområdet	29	8	0	6	6	50	100	+/- 0,2-2,2
Bergensområdet	29	4	1	6	7	53	100	+/- 0,6-3,0
Trondheimsområdet	37	17	1	6	6	33	100	+/- 0,6-2,5
Nord-Jæren	32	16	1	8	5	38	100	+/- 0,6-3,3
Kristiansandsregionen	23	18	1	9	7	42	100	+/- 1,0-4,4
Buskerudbyen	37	12	1	4	7	38	100	+/- 1,0-4,8
Nedre Glomma	28	13	5	12	15	28	100	+/- 2,1-4,5
Grenland	28	22	3	10	9	27	100	+/- 1,7-4,6
Tromsø	31	7	1	8	6	47	100	+/- 0,8-4,8
Resten av landet	28	14	1	12	11	34	100	+/- 0,4-1,9

[1] Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

[2] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

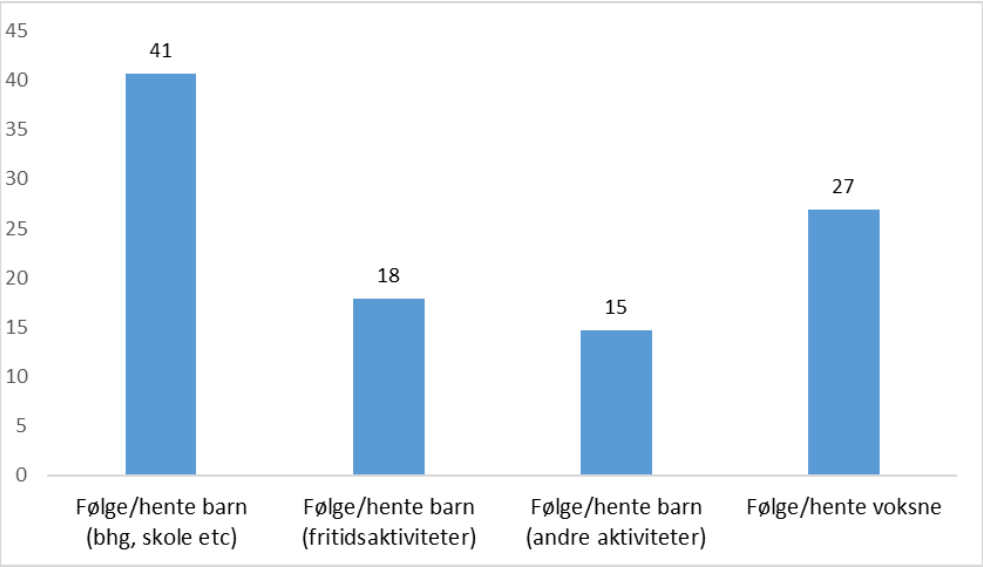
9 Omsorgsreiser

9.1 Ulike typer omsorgsreiser

Omsorgsreiser er reiser der formålet er å følge, bringe eller hente andre, som oftest barn. Ni prosent av reisene er en omsorgsreise. Vi deler disse reisene inn i fire typer:

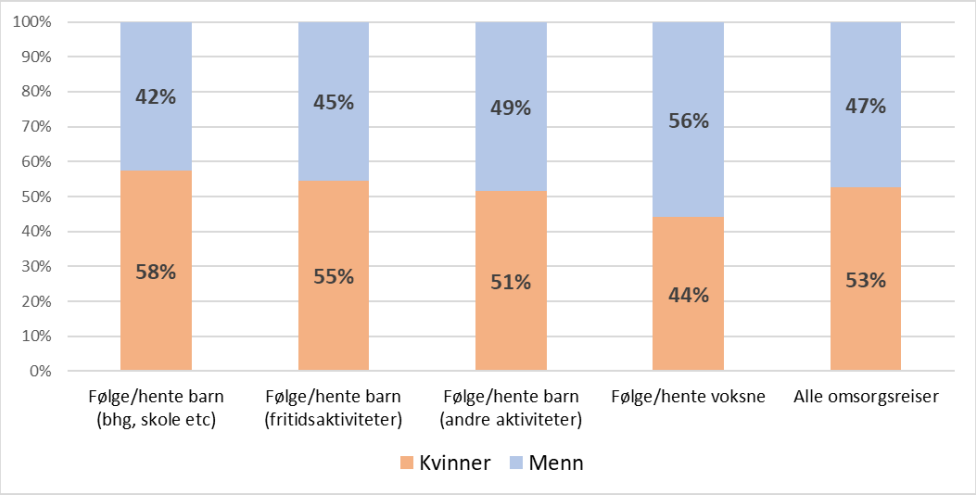
- Følge/hente/bringe barn til/fra barnehage, park, dagmamma eller skole
- Følge/hente/bringe barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter
- Følge/hente/bringe barn til andre typer aktivitet
- Følge/hente voksne

I overkant av 40 prosent av omsorgsreisene er reiser i forbindelse med å følge barn til og fra skole og barnehage (figur 9.1). 18 prosent av reisene er i forbindelse med barns fritidsaktiviteter, og 15 prosent gjelder andre typer aktivitet for barn. De resterende 27 prosent består i å hente/bringe voksne. Andelen av omsorgsreisene som gjelder barn til/fra barnehage/skole etc. ser ut til å ha stabilisert seg rundt 40 prosent. Andelen som gjelder barns fritidsaktiviteter varierer noe. Den store restkategorien for øvrige omsorgsreiser er i 2018/19 inndelt i barn og voksne (tabell 9.1). De ulike typene omsorgsreiser er noe ulikt fordelt mellom kvinner og menn (figur 9.2).



Figur 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. RVU 2018/19. Prosent.

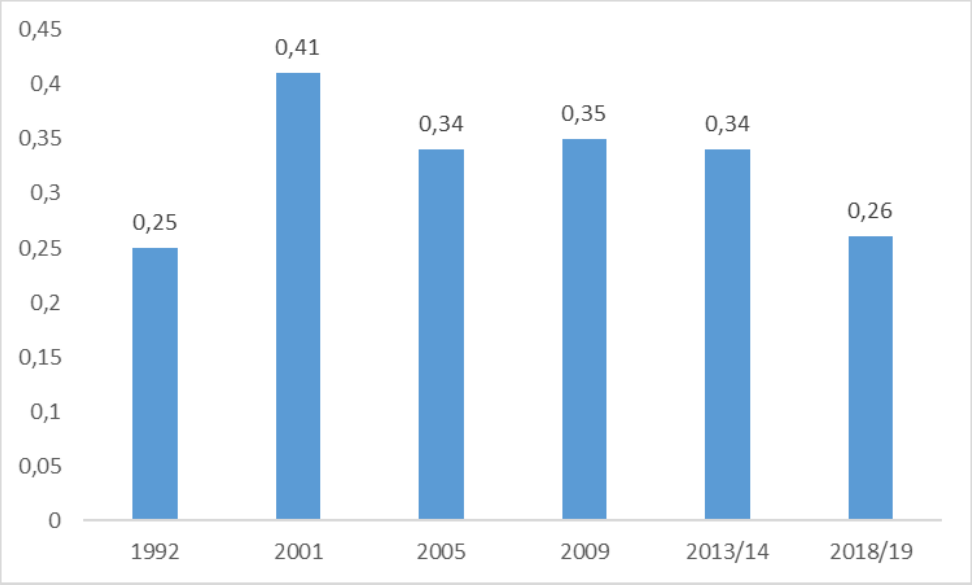
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 9.2: Fordeling mellom kvinner og menn for ulike typer omsorgsreiser. RVU 2018/19. Prosent.

9.2 Antall, lengde og tidsbruk

Hver person foretar i gjennomsnitt 0,26 omsorgsreiser pr dag (figur 9.3). Det er en stor nedgang sammenliknet med tidligere RVU. Trolig kan dette i stor grad forklares med underrapportering av reiser i RVU 2018/19. Underrapporteringen har i størst grad gått utover ærender (herunder omsorgsreiser) undervegs til/fra andre reiseformål.



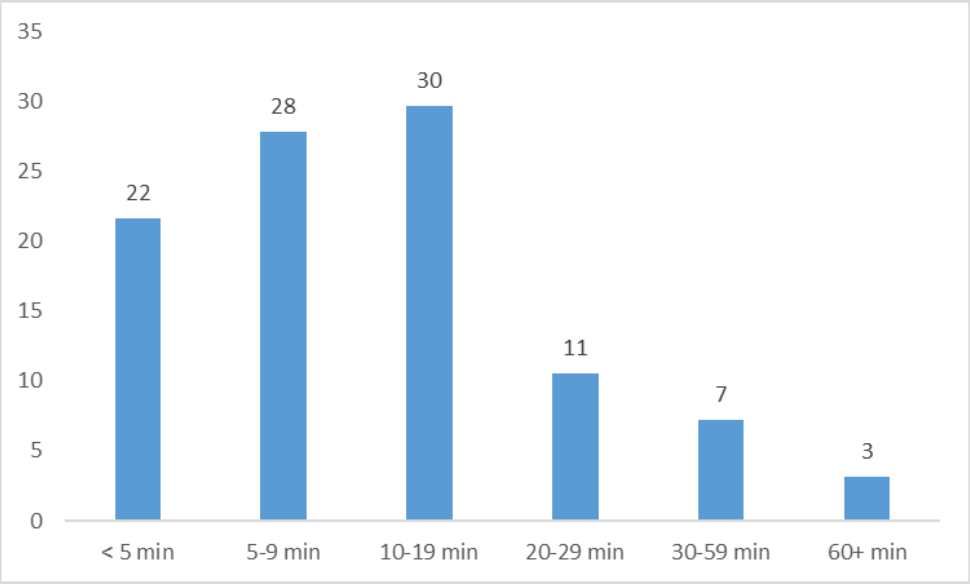
Figur 9.3: Antall omsorgsreiser pr person pr dag. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19.

En omsorgsreise er i gjennomsnitt 8,9 kilometer og varer i 14 minutter, noe lengre i helger enn på hverdager (tabell 9.2). Det er husholdninger med barn som rapporterer flest omsorgsreiser. De som har barn under 7 år har i gjennomsnitt 0,77 reiser pr person pr dag (tabell 9.3). Kvinner har i gjennomsnitt litt flere og litt kortere reiser enn menn, men forskjellene er mindre i RVU 2018/19 enn tidligere. De som har barn i yngste aldersgruppe har kortest omsorgsreiser. Kvinner står for 58 prosent følgereiser til barnehage/skole og 55 prosent av følgereiser av barn til og fra sports- og fritidsaktiviteter (figur 9.2). Dermed er kvinners omsorgsreiser i gjennomsnitt 1,3 km kortere enn menns (tabell 9.3).

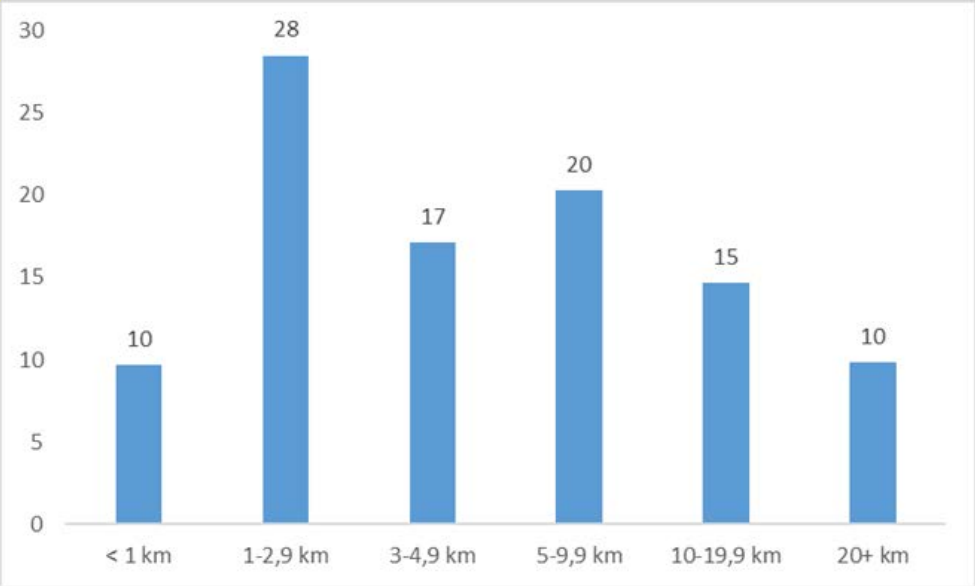
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

80 prosent av omsorgsreisene varer kortere enn 20 minutter. Vanligste reiseavstand er mellom 1 og 3 kilometer (figur 9.4 og 9.5). Gjennomsnittlig lengde og tid er redusert med ca. 1 km og 1 minutt fra RVU 2013/14 (tabell 9.2). De aller korteste reisene under 1 km har lavere andel i RVU 2018/19, noe som kan skyldes bortfall av omsorgsreiser til/fra jobb. For reisetid er det nest-korteste kategori (5-9 minutter) som har noe lavere andel i RVU 2018/19.

Det første toppunktet for omsorgsreisene oppstår ved arbeidsdagens start mellom kl 07 og 09. Ettermiddagstoppen er høyere og varer lenger, med trafikktopp i tidsrommet mellom kl 15 og 17 (figur 9.6). Deler av ettermiddagstoppen består av omsorgsreiser på veg hjem fra jobb. Formålsdefinisjonen for disse reisene bidrar dermed til den markante toppen kl. 15-16 for omsorgsreisene, og tilsvarende lavere ettermiddagstopp for arbeidsreiser (se kapittel 7).

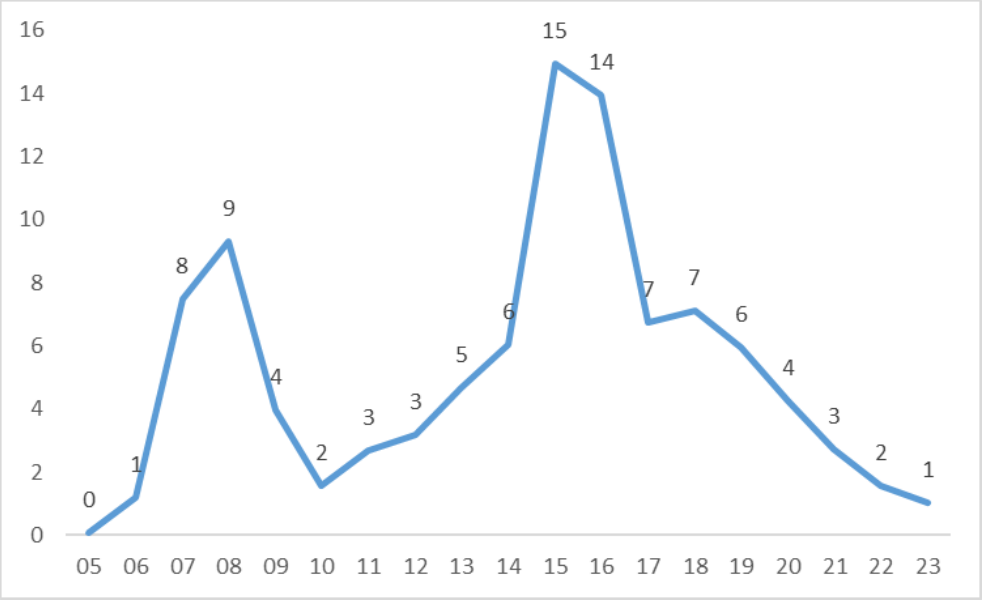


Figur 9.4: Omsorgsreisene etter tidsbruk. RVU 2018/19. Prosent.



Figur 9.5: Omsorgsreisene etter lengde. RVU 2018/19. Prosent.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

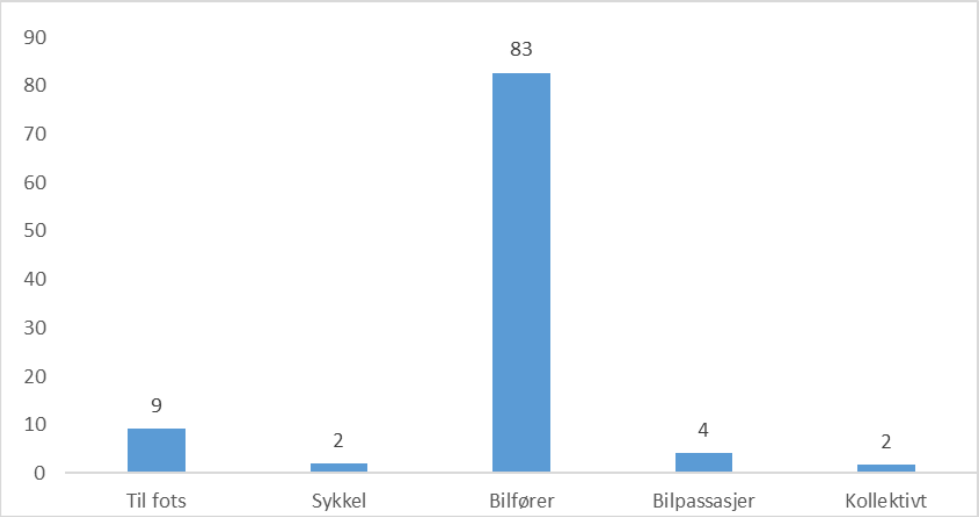


Figur 9.6: Omsorgsreisene etter starttidspunkt. RVU 2018/19. Prosent.

9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene

Omsorgsreisene foregår i de fleste tilfeller fordi den som følges/hentes/bringes ikke er gammel nok til å reise alene, har dårlig helse, ikke har førerkort eller mangler tilgang på bil. I tillegg er mange av omsorgsreisene del av en lengre reisekjede mellom hjem, barnehage/skole og arbeidssted. Derfor er det dominerende transportmidlet på omsorgsreisene bil. 83 prosent gjennomføres som bilfører, mens bare 9 prosent foregår til fots (figur 9.7, tabell 9.4).

Bortsett fra husstandene hvor yngste barn er under 7 år, er bilandelen noe høyere enn i RVU 2013/14. Andelen som går er høyest i de største byene og byområdene, spesielt i Oslo, som også har størst andel kollektivbrukere (tabell 9.5).



Figur 9.7: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser. RVU 2018/19. Prosent.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent [1].

Formål	1992	2001	2005	2009	2013/142	2018/19
Følge barn til/fra barnehage o l	43	31	37	40	41	41
Følge barn til/fra fritidsaktiviteter		19	14	18	15	18
Andre følge-/omsorgsreiser:	57	50	49	42	44	
- Barn til/fra andre aktiviteter						15
- Hente/bringe voksne						27
Sum	100	100	100	100	100	100

[1] I 1992 var omsorgsreisene bare delt inn i to kategorier, fra 2001 til 2013/14 i tre kategorier, og i 2018/19 fire kategorier

[2] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Tabell 9.2: Omsorgsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19.

Omsorgsreiser	1992	2001	2005	2009	2013/14[1]	2018/19
Antall reiser pr person pr dag, alle dager	0,25	0,41	0,34	0,35	0,34	0,26
Km pr reise	8,6 km	9,3 km	9,1 km	7,9 km	9,8 km	8,9 km
Km pr person pr dag	2,2 km	3,8 km	3,1 km	2,8 km	3,3 km	2,3 km
Min pr reise	14 min	16 min	14 min	13 min	15 min	14 min
Min pr person pr dag	4 min	7 min	5 min	5 min	5 min	4 min
Antall reiser pr person pr dag, mandag-fredag	0,28	0,44	0,38	0,4	0,37	0,30
Km pr reise	7,3 km	7,9 km	7,7 km	6,7 km	8,1 km	7,9 km
Km pr person pr dag	2,0 km	3,5 km	2,9 km	2,7 km	3,0 km	2,3 km
Min pr reise	12 min	14 min	13 min	12 min	14 min	13 min
Min pr person pr dag	3 min	6 min	5 min	5 min	5 min	4 min
Antall reiser pr person pr dag, lørdag-søndag	0,17	0,33	0,23	0,23	0,24	0,16
Km pr reise	14,3 km	14,4 km	14,8 km	13,3 km	16,5 km	13,5 km
Km pr person pr dag	2,4 km	4,8 km	3,4 km	3,1 km	4,0 km	2,2 km
Min pr reise	20 min	23 min	19 min	20 min	21 min	19 min
Min pr person pr dag	3 min	8 min	4 min	5 min	5 min	3 min

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 9.3: Omsorgsreiser: Antall reiser pr person pr dag, og kilometer pr reise, etter kjønn, bosted og familietype. RVU 1992, 2001, 2005, 2013/14 og 2018/19.

	Antall reiser pr person pr dag					Km pr reise				
	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Alle	0,25	0,41	0,35	0,34	0,26	8,6	9,3	7,9	9,8	8,9
Kjønn										
Mann	0,23	0,37	0,33	0,31	0,25	11,2	10,5	9,4	11,3	9,6
Kvinne	0,27	0,44	0,37	0,37	0,27	6,5	8,4	6,4	8,5	8,3
Bosted [2]										
Oslo	0,21	0,26	0,23	0,25	0,20	8,3	6,8	5,5	8,4	6,5
Stavanger				0,38	0,28				5,1	5,7
Bergen				0,32	0,25				7,5	7,5
Trondheim				0,33	0,25				7,4	7,0
Omegn til Oslo				0,38	0,30				10,2	8,8
Omegn til Bergen				0,44	0,32				9,1	11,1
Omegn til Trondheim				0,37	0,27				8,4	8,7
Omegn til Stavanger				0,39	0,29				6,7	8,0
Osloområdet				0,31	0,25				9,4	7,8
Bergensområdet				0,36	0,27				8,1	8,7
Trondheimsområdet				0,34	0,26				7,7	7,4
Nord-Jæren				0,38	0,29				5,8	6,8
Kristiansandsregionen				0,33	0,27				8,0	8,0
Buskerudbyen				0,31	0,28				8,7	9,5
Nedre Glomma				0,36	0,29				8,5	8,1
Grenland				0,30	0,24				8,7	8,2
Tromsø				0,35	0,27				5,2	7,0
Resten av landet				0,34	0,26				11,4	10,1
Familietype										
Enslig	0,08	0,18	0,11	0,13	0,08	9,5	13,5	9,1	16,8	13,8
Par uten barn	0,12	0,23	0,17	0,19	0,11	11,8	12,1	12,4	14,9	11,0
Yngste barn < 7 år	0,56	0,88	1,02	0,90	0,77	6,3	6,1	5,0	5,8	5,4
Yngste barn 7-12 år	0,34	0,80	0,55	0,52	0,50	6,7	8,0	8,7	8,8	7,7
Yngste barn 13-17 år	0,28	0,53	0,32	0,32	0,32	11,6	15,2	8,8	11,8	12,1
Flere voksne	0,17	0,32	0,15	0,19	0,14	12,9	11,6	12,6	11,9	16,2

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)
[2] Se vedlegg 4

Tabell 9.4: Transportmiddelbruk på omsorgsreisene. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009	2013/14[1]	2018/19
Til fots	8	14	8	9	11	9
Sykkel	2	2	1	1	2	2
Bilfører	81	71	83	82	79	83
Bilpassasjer	7	9	6	6	5	4
Kollektivt	2	3	2	2	2	2
Annet	-	1	-	-	0	0
Sum	100	100	100	100	100	100

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 9.5: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser etter bosted, kjønn og familietype. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum	Feilmarginer
Alle	9	2	83	4	2	100	+/- 0,2-0,5
Bosted [1]							
Oslo	27	5	56	4	9	100	+/- 0,9-2,4
Stavanger	16	5	74	3	2	100	+/- 0,8-2,6
Bergen	14	2	76	4	4	100	+/- 0,7-2,0
Trondheim	14	6	71	7	2	100	+/- 0,6-2,0
Omegn til Oslo	8	1	84	4	2	100	+/- 0,4-1,3
Omegn til Bergen	2	1	92	3	1	100	+/- 0,7-1,8
Omegn til Trondheim	6	0	89	4	1	100	+/- 0,4-2,3
Omegn til Stavanger	8	2	87	3	0	100	+/- 0,3-2,1
Osloområdet	16	3	72	4	5	100	+/- 0,5-1,3
Bergensområdet	10	2	81	3	3	100	+/- 0,5-1,5
Trondheimsområdet	12	4	76	6	2	100	+/- 0,5-1,6
Nord-Jæren	12	4	80	3	1	100	+/- 0,4-1,7
Kristiansandsregionen	6	4	86	4	1	100	+/- 0,5-2,0
Buskerudbyen	8	4	83	4	1	100	+/- 0,6-2,1
Nedre Glomma	9	2	84	5	1	100	+/- 0,6-2,2
Grenland	5	3	87	4	0	100	+/- 0,4-2,1
Tromsø	8	2	84	5	1	100	+/- 0,7-2,2
Resten av landet	6	1	89	4	0	100	+/- 0,1-0,7
Kjønn							
Menn	7	2	88	2	2	100	+/- 0,2-0,6
Kvinner	11	2	79	6	2	100	+/- 0,2-0,7
Familietype							
Enslig	5	0	86	7	2	100	+/- 0,2-1,8
Par uten barn	6	0	87	6	1	100	+/- 0,2-1,2
Yngste barn <7 år	18	4	72	3	3	100	+/- 0,3-0,9
Yngste barn 7-12 år	4	1	90	3	1	100	+/- 0,3-0,8
Yngste barn 13-17 år	1	0	93	6	0	100	+/- 0,2-1,0
Flere voksne	3	0	91	5	1	100	+/- 0,1-1,3

[1] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

10 Handle- og servicereiser

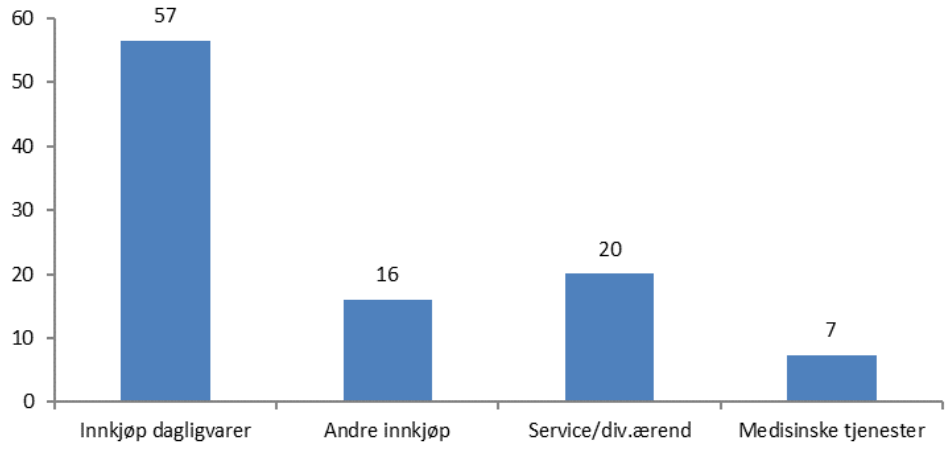
10.1 Ulike typer reiser i forbindelse med innkjøp av varer og bruk av tjenester

Handle- og servicereisene utgjør 28 prosent av de daglige reisene. De er gruppert i fire kategorier:

- Innkjøp av dagligvarer
- Andre innkjøp
- Service/diverse ærend
- Medisinske tjenester

Service/ærend inkluderer besøk på bilverksteder, frisører, postkontor, bank, offentlige kontorer o.l. Medisinske tjenester er besøk hos lege, tannlege, fysioterapeut, sykehus o.l.

Innkjøp av dagligvarer er den største kategorien, og utgjør 57 prosent av handle-/service-reisene (Figur 10.10.1). Sammen med andre typer innkjøp, utgjør de 73 prosent. De resterende gjelder reiser for å oppsøke andre typer service og tjenester.



Figur 10.10.1: Fordeling av handle- og servicereiser på ulike formål. RVU 2018/19. Prosent.

Andelen av handle- og servicereisene som gjelder dagligvarer er litt lavere enn i 2013/14, hvor andelen var noe høyere enn tidligere år. I stedet får reisene for andre typer service og tjenester enn innkjøp større andel i RVU 2018/19 (tabell 10.1).

10.2 Antall, lengde og tidsbruk

Handle- og servicereisene er færre og lengre enn i RVU 2013/14. Det kan ha sammenheng med antatt bortfall av korte innkjøpsreiser som gjøres som ærend undervegs mellom andre reisemål. Fordelingene i tabell 10.1 tyder på at det særlig er bortfall av reiser for

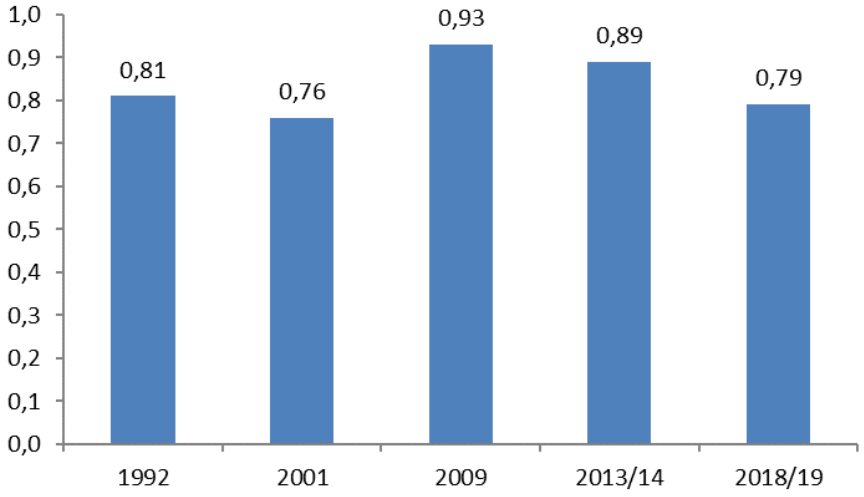
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

dagligvareinnkjøp som ligger bak nedgangen. I RVU 2018/19 ble det registrert i gjennomsnitt 0,79 handle-/servicereiser pr person (figur 10.2). Andelen av reisene som er kortere enn 3 km er drøyt 40 prosent (var over halvparten i RVU 2013/14) (figur 10.3). Gjennomsnittlig reisetid er også et par minutter mer i 2018/19, og under halvparten av reisene tok under 10 minutter (figur 10.4).

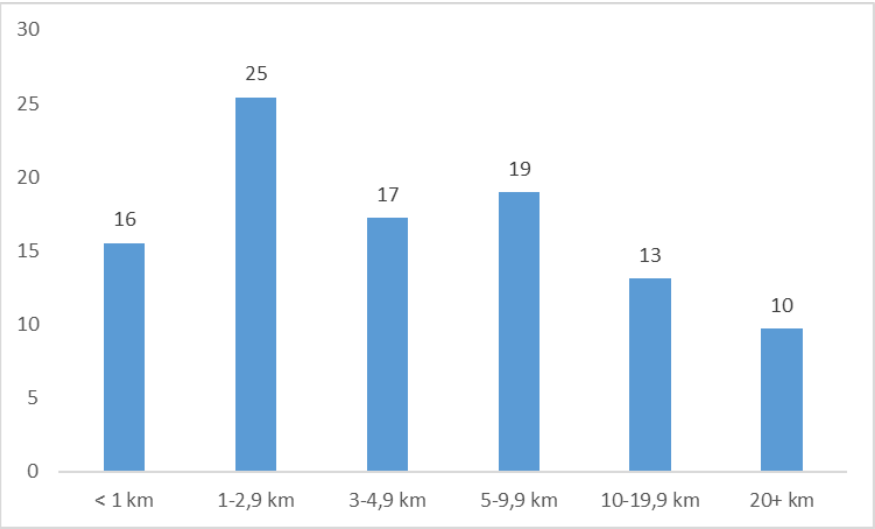
Fortsatt oppgir kvinner flest og menn lengst handle- og servicereiser (tabell 10.3). Antall reiser varierer ikke mye mellom byområdene, men reisene er i gjennomsnitt kortest for bosatte i de største bykommunene.

Det er hverdagene som i gjennomsnitt har flest reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend (tabell 10.2). For lørdag-søndag er gjennomsnittstallene lavere, men det er stor forskjell på de to dagene. Lørdag er dagen som har flest handle-/servicereiser i gjennomsnitt pr person (0,92), og søndag har færrest (0,35). Det er dermed søndag som skiller seg mest fra resten av uka. Dagligvareinnkjøp og andre innkjøp gjør at lørdag har høyeste andel handle-/servicereiser.

Reiser for innkjøp av dagligvarer øker fra 10-tiden og toppen er mellom kl 15 og 18 (Figur 10.10.5).

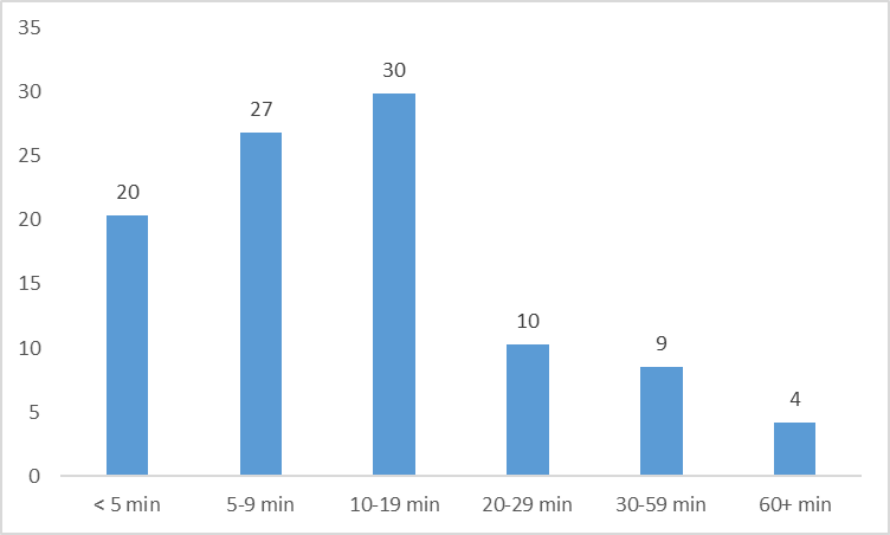


Figur 10.10.2: Antall handle-/servicereiser pr person pr dag. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

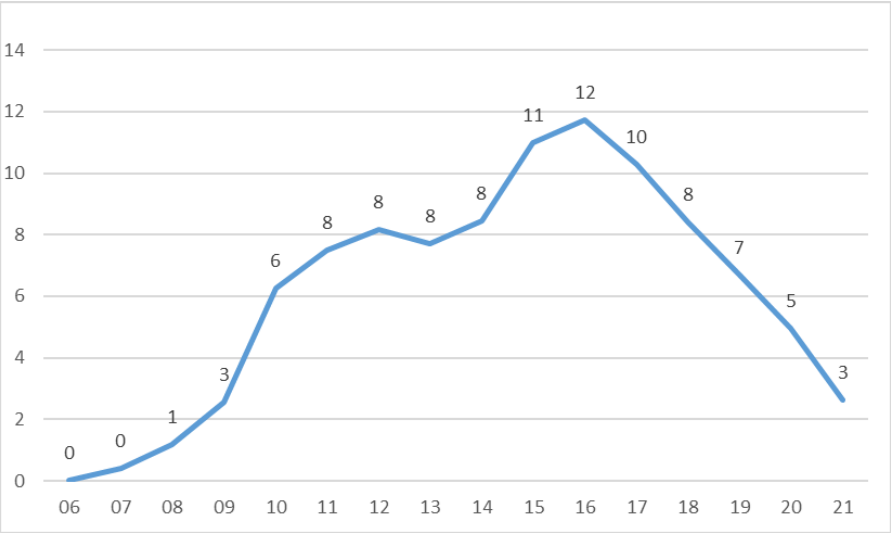


Figur 10.10.3: Handle-/servicereiser etter lengde. RVU 2018/19. Prosent.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 10.10.4: Handle-/servicereiser etter varighet. RVU 2018/19. Prosent.

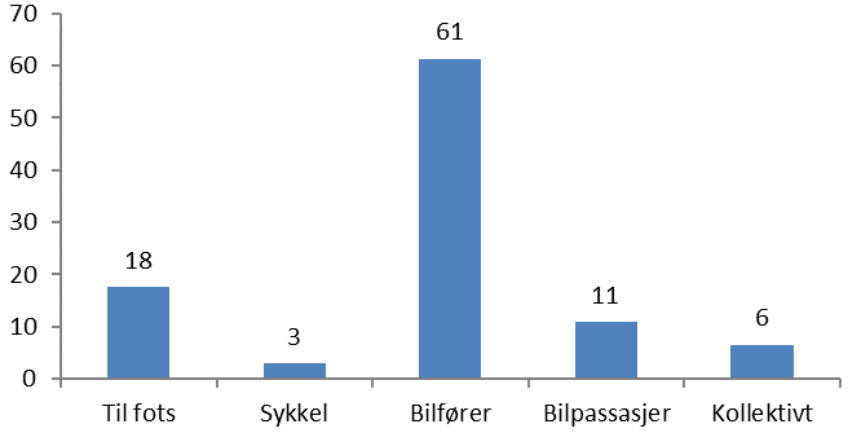


Figur 10.10.5: Reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer etter starttidspunkt. RVU 2018/19. Prosent.

10.3 Transportmiddelbruk på handle- og servicereiser

Transportmiddelfordelingen på handle- og servicereisene viser små endringer fra 2013/14 (tabell 10.4). Bilførere og -passasjerer utgjør over 70 prosent (figur 10.6). Kollektive transportmidler ble brukt på seks prosent av reisene i RVU 2018/19, mens 18 prosent av reisene foregikk til fots. De største byområdene har lavere bilandel og høyere andel reiser til fots. Oslo har laveste bilandel og høyest andel reiser til fots og kollektivt. Bilførerandelen er tabell 10.5

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 10.10.6: Transportmiddelbruk på handle-/servicereisene. RVU 2018/19. Prosent.

Tabell 10.1: Fordeling av handle-/servicereiser på ulike formål. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Formål	1992	2001	2009	2013/14	2018/19
Innkjøp av dagligvarer	61	52	58	62	57
Andre innkjøp	25	27	26	19	16
Service/diverse ærend	12	13	9	12	20
Medisinske tjenester	4	8	6	6	7
Sum	100	100	100	100	100

Tabell 10.2: Handle- og servicereiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	**1992**	**2001**	**2009**	**2013/14[1]**	**2018/19**
Antall reiser pr person pr dag, alle dager	0,81	0,76	0,93	0,89	0,79
Km pr reise	5,1 km	6,7 km	7,3 km	7,1 km	9,1 km
Km pr person pr dag	4,1 km	5,1 km	6,8 km	6,3 km	7,1 km
Min pr reise	11 min	13 min	14 min	14 min	16 min
Min pr person pr dag	9 min	10 min	13 min	12 min	12 min
Antall reiser pr person pr dag, mandag-fredag	0,89	0,85	1,04	0,95	0,85
Km pr reise	5,1 km	6,7 km	7,4 km	7,2 km	9,3 km
Km pr person pr dag	4,5 km	5,7 km	7,7 km	6,8 km	7,8 km
Min pr reise	11 min	13 min	14 min	14 min	16 min
Min pr person pr dag	10 min	11 min	15 min	13 min	13 min
Antall reiser pr person pr dag, lørdag- søndag	0,62	0,53	0,68	0,73	0,64
Km pr reise	5,1 km	6,8 km	6,4 km	6,9 km	8,5 km
Km pr person pr dag	3,2 km	3,4 km	4,4 km	5,1 km	5,4 km
Min pr reise	11 min	14 min	13 min	13 min	15 min
Min pr person pr dag	7 min	7 min	9 min	9 min	10 min

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 10.3: Handle-/servicereisene. Gjennomsnitt for antall reiser pr person pr dag og lengde pr reise. Etter kjønn, bosted og familietype. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

	Antall reiser pr person pr dag					Lengde pr reise (km)				
	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Alle	0,81	0,76	0,93	0,89	0,79	5,1	6,7	7,3	7,1	9,1
Kjønn										
Mann	0,78	0,71	0,89	0,84	0,77	5,3	7	8,4	7,6	10,0
Kvinne	0,84	0,81	0,97	0,94	0,81	5,0	6,5	6,2	6,7	8,3
Bosted [2]										
Oslo	0,91	0,77	0,96	0,88	0,78	3,6	4,4	4,0	4,7	5,8
Stavanger				1,01	0,84				4,1	5,8
Bergen				0,94	0,79				5,1	6,5
Trondheim				0,95	0,82				4,9	5,5
Omegn til Oslo				0,83	0,77				8,3	9,4
Omegn til Bergen				0,90	0,77				7,7	9,8
Omegn til Trondheim				0,84	0,72				10,6	10,0
Omegn til Stavanger				0,95	0,82				5,6	7,5
Osloområdet				0,86	0,78				6,4	7,5
Bergensområdet				0,93	0,79				5,9	7,5
Trondheimsområdet				0,92	0,80				6,2	6,4
Nord-Jæren				0,98	0,83				4,8	6,5
Kristiansandsregionen				0,93	0,80				6,6	7,8
Buskerudbyen				0,89	0,77				6,4	9,3
Nedre Glomma				0,93	0,81				7,6	9,6
Grenland				0,86	0,83				8,1	8,1
Tromsø				0,98	0,81				5,6	6,6
Resten av landet				0,87	0,80				8,1	10,9
Familietype										
Enslig	0,81	0,76	0,94	0,96	0,80	4	5,6	5,4	5,3	7,6
Par uten barn	0,8	0,76	0,96	0,98	0,87	4,9	7,2	8,1	7,7	11,2
Yngste barn <7 år	0,88	0,82	0,94	0,84	0,75	5,1	6,7	8,4	7,1	7,6
Yngste barn 7-12 år	0,8	0,86	0,9	0,82	0,78	4,9	6,1	8,5	8,4	8,0
Yngste barn 13-17 år	0,77	0,88	0,85	0,77	0,70	6,2	9,3	6,1	8,0	8,9
Flere voksne	0,78	0,8	0,95	0,77	0,76	5,8	6,9	6,4	6,5	8,8

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)
[2] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 10.4: Transportmiddelbruk på handle- og servicereiser. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Transportmiddel	1992	2001	2009	2013/14	2018/19
Til fots	22	22	23	21	18
Sykkel	7	3	3	3	3
Bilfører	52	56	55	61	61
Bilpassasjer	13	12	11	9	11
Kollektivt	5	6	6	5	6
Annet	1	1	1	1	1
Sum	100	100	100	100	100

Tabell 10.5: Transportmiddelbruk på handle- og servicereiser etter bostedsregion, kjønn og familietype. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum	Feilmarginer
Alle	18	3	61	11	6	1	100	+/- 0,1-0,4
Bosted [1]								
Oslo	37	4	31	7	20	1	100	+/- 0,2-1,2
Stavanger	23	6	54	10	6	1	100	+/- 0,3-1,7
Bergen	26	2	50	11	11	1	100	+/- 0,3-1,4
Trondheim	29	6	47	10	8	1	100	+/- 0,3-1,3
Omegn til Oslo	12	2	67	12	7	1	100	+/- 0,2-1,0
Omegn til Bergen	8	1	74	13	3	1	100	+/- 0,3-2,0
Omegn til Trondheim	10	4	69	14	3	1	100	+/- 0,4-2,2
Omegn til Stavanger	15	3	66	12	3	1	100	+/- 0,4-1,8
Osloområdet	25	3	48	9	13	1	100	+/- 0,1-0,8
Bergensområdet	20	1	57	12	9	1	100	+/- 0,2-1,2
Trondheimsområdet	25	6	51	10	7	1	100	+/- 0,2-1,1
Nord-Jæren	19	4	59	11	5	1	100	+/- 0,3-1,3
Kristiansandsregionen	16	5	61	12	5	1	100	+/- 0,4-1,6
Buskerudbyen	15	3	66	10	5	1	100	+/- 0,3-1,7
Nedre Glomma	12	2	68	13	4	1	100	+/- 0,4-1,7
Grenland	11	4	68	13	3	1	100	+/- 0,3-1,6
Tromsø	16	2	59	13	9	0	100	+/- 0,3-1,8
Resten av landet	13	3	69	11	3	1	100	+/- 0,1-0,6
Kjønn								
Menn	16	4	69	5	5	1	100	+/- 0,1-0,5
Kvinner	19	2	53	16	8	1	100	+/- 0,1-0,5
Familietype								
Enslig	25	4	52	6	11	1	100	+/- 0,2-0,8
Par uten barn	15	2	63	14	5	0	100	+/- 0,1-0,6
Yngste barn <7 år	15	3	70	7	5	0	100	+/- 0,1-0,9
Yngste barn 7-12 år	11	3	71	11	4	1	100	+/- 0,2-1,0
Yngste barn 13-17 år	14	2	61	15	5	2	100	+/- 0,3-1,2
Flere voksne	18	2	58	12	7	2	100	+/- 0,2-1,0

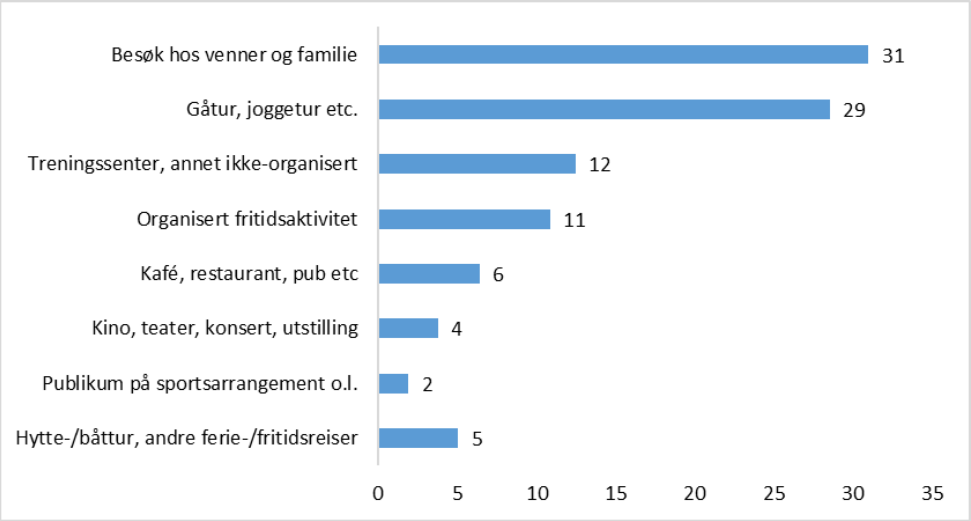
[1] Se vedlegg 4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

11 Fritids- og besøksreiser

11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser

Fritids- og besøksreiser utgjør mer enn 30 prosent av alle reiser, og består av reiser på fritid til/fra kino, teater, konserter, utstillinger, restaurantbesøk, deltakelse i kultur og idrett som utøver eller tilskuer, egentrening, joggetur, luftetur med hunden etc., og reiser for privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Båttur, hyttetur, ferie og helgereiser er også inkludert.



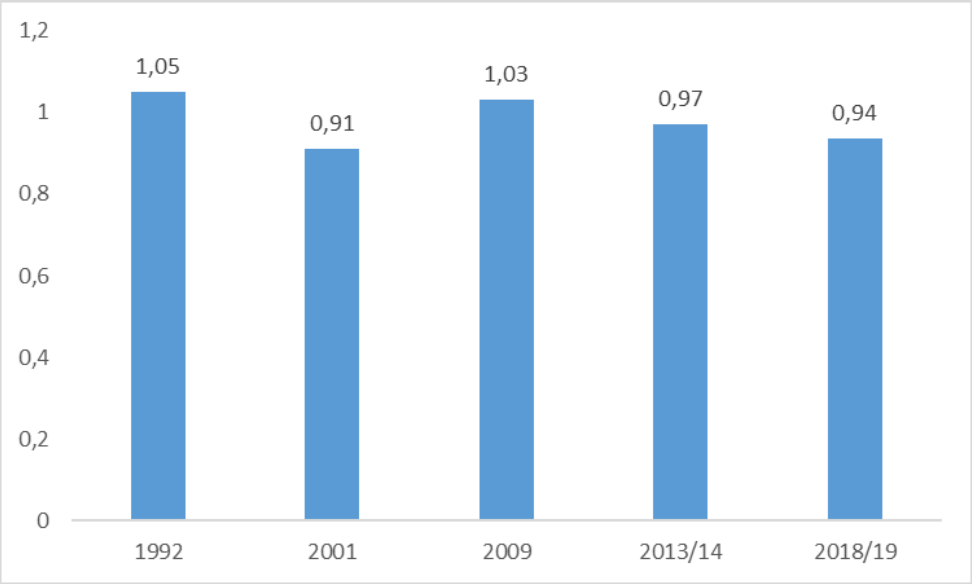
Figur 11.1: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål. RVU 2018/19. Prosent.

De vanligste formålet for denne typen reiser er å besøke venner og familie, eller utendørs turer til fots, joggeturer, luftetur med hund etc. Disse to kategoriene utgjør rundt 30 prosent hver av fritidsreisene (figur 11.1). Sistnevnte kategori har fått økt andel gjennom årene, noe som delvis kan knyttes til selve undersøkelsen og RVU-spørreskjemaet, hvor fysisk aktivitet og ikke-motorisert transport har fått økende fokus.

11.2 Antall, lengde og tidsbruk

I RVU 2018/19 var antall fritids- og besøksreiser pr person gjennomsnitt 0,94 per dag. Reisene er i gjennomsnitt litt færre og litt kortere enn i RVU 2013/14 (figur 11.2 og tabell 11.1). Reduksjonen er knyttet til helgereisene.

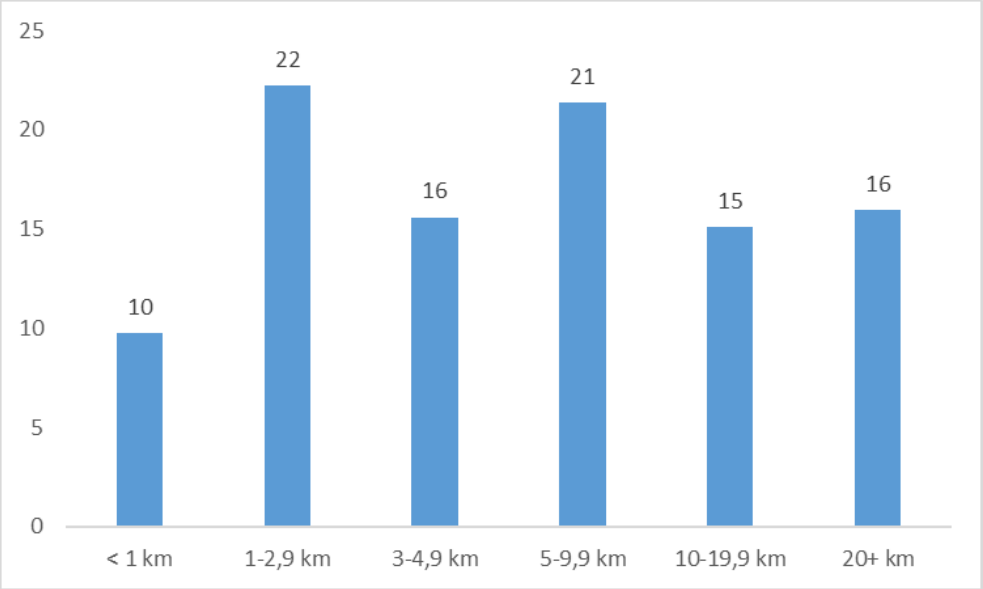
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 11.2: Antall fritids- og besøksreiser per person per dag. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

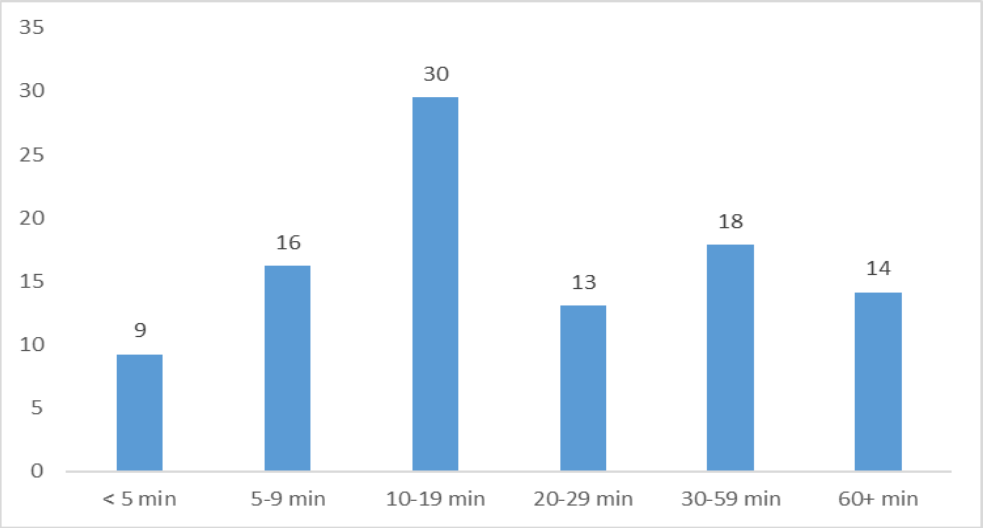
Tabell 11.2 viser at de yngste har flest og de eldste færrest fritids- og besøksreiser. Reisene er i gjennomsnitt lengst for aldersgruppen mellom 55 og 74 år. Det er menn som har kortere reiselengde i RVU 2018/19 enn i 2013/14. Blant kvinner øker reiselengden litt. Blant enslige og par med barn er fritids- og besøksreisene kortere enn i andre familietyper. Bosatte i Oslo, Bergen, Nord-Jæren og Kristiansandsregionen har de korteste besøks- og fritidsreisene (tabell 11.2). En gjennomsnittlig fritidsreise er 16,7 km og varer i 32 minutter (tabell 11.1).

Ca. en tredjedel av disse reisene er under tre km og 16 prosent er 20 km eller lengre (figur 11.3). Mer enn halvparten (55 prosent) tar mindre enn 20 minutter, 14 prosent er på minst én time (figur 11.4).



Figur 11.3: Fritids- og besøksreiser etter lengde. RVU 2018/19. Prosent.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 11.4: Fritids- og besøksreiser etter tidsbruk. RVU 2018/19. Prosent.

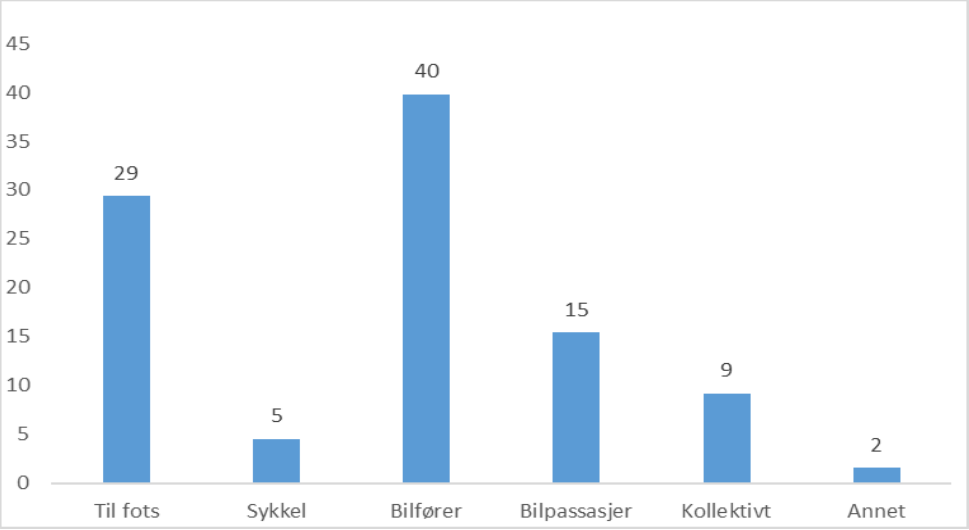
11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

Fritids- og besøksreisene en stor kategori reiseformål som omfatter et mangfold av aktiviteter med ulik utstrekning og varighet. 85 prosent av transportbehovet blir dekket enten til fots eller med bruk av bil (figur 11.5).

På fritidsreisene er det relativt vanlig å bruke beina. Det gjelder nesten 30 prosent av reisene, og i mange tilfeller kan det være selve formålet med reisen. Likevel er bilen det vanligste transportmidlet. Bilførerandelen er 40 prosent. Andelen som reiser som bilpassasjer er relativt høy med 15 prosent. Ni prosent av reisene er med kollektive transportmidler.

Dette mønsteret har vært relativt fast gjennom årene med RVU (tabell 11.4). Noe variasjon kan være følge av utvidelser av spørreskjema for å fange opp flere typer fritidsreiser som har vært underrapportert eller lagt under restkategorien «andre reiseformål».

Bilbruken på fritids- og besøksreisene er lavest i Oslo med 20 prosent bilførerandel (tabell 11.3). Menn kjører oftere enn kvinner, og kvinner er i større grad passasjer.



Figur 11.5: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. RVU 2018/19. Prosent.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 11.1: Fritids- og besøksreiser. Antall, lengde og tidsbruk pr person pr dag. Lengde og tid pr reise. Alle dager, hverdager og helgedager. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19.

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
Antall reiser pr person pr dag, alle dager	1,05	0,91	1,03	0,97	0,94
Km pr reise	13,1 km	14,8 km	14,2 km	17,6 km	16,7 km
Km pr person pr dag	13,8 km	13,5 km	14,6 km	17,0 km	15,3 km
Min pr reise	24 min	26 min	32 min	33 min	32 min
Min pr person pr dag	25 min	24 min	33 min	32 min	29 min
Antall reiser pr person pr dag på hverdager, mandag – fredag	0,91	0,8	0,94	0,86	0,85
Km pr reise	10,7 km	12,7 km	11,2 km	16,3 km	16,3 km
Km pr person pr dag	9,7 km	10,1 km	10,5 km	13,9 km	13,6 km
Min pr reise	20 min	23 min	28 min	30 min	31 min
Min pr person pr dag	18 min	18 min	26 min	26 min	26 min
Antall reiser pr person pr dag på lørdager og søndager	1,35	1,18	1,28	1,24	1,15
Km pr reise	17,1 km	18,4 km	18,8 km	19,9 km	17,3 km
Km pr person pr dag	23,1 km	21,7 km	24,1 km	24,6 km	19,5 km
Min pr reise	30 min	31 min	38 min	37 min	34 min
Min pr person pr dag	41 min	37 min	49 min	46 min	39 km

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)

Tabell 11.2: Fritids- og besøksreisene. Gjennomsnitt for antall reiser pr person pr dag og lengde pr reise. Etter kjønn, bosted, alder og familietype. RVU 1992, 2001, 2009, 2013/14 og 2018/19.

	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
	Antall per dag					Km pr reise				
Alle	1,05	0,91	1,03	0,97	0,94	13,1	14,8	14,2	17,6	16,7
Kjønn										
Mann	1,1	0,95	1,01	0,92	0,88	12,6	15,3	15,1	19,6	17,2
Kvinne	1,05	0,87	1,05	1,02	0,99	13,6	14,2	13,4	15,8	16,2
Bosted [2]										
Oslo	0,92	0,87	1,01	0,97	1,00	15,2	15,4	14,2	15,6	13,2
Stavanger				1,09	1,00				14,0	13,0
Bergen				0,93	0,95				17,0	14,1
Trondheim				0,99	0,99				17,5	14,6
Omegn til Oslo				0,93	0,88				19,4	21,4
Omegn til Bergen				1,00	0,88				20,3	17,6
Omegn til Trondheim				0,96	0,91				18,9	18,4
Omegn til Stavanger				1,00	1,00				16,0	13,1
Osloområdet				0,96	0,94				17,4	16,9
Bergensområdet				0,95	0,93				18,1	15,1
Trondheimsområdet				0,98	0,97				17,8	15,4
Nord-Jæren				1,05	1,00				14,8	13,1
Kristiansandsregionen				1,05	1,02				12,7	14,3
Buskerudbyen				0,90	0,86				17,7	17,1
Nedre Glomma				0,90	0,90				17,2	15,8
Grenland				1,00	0,96				15,9	15,2
Tromsø				1,00	0,91				20,9	18,5
Resten av landet				0,96	0,93				18,2	17,5
Alder										
13-17 år	1,86	1,52	1,6	1,30	1,25	4,9	8,3	7,6	12,9	14,7
18-24 år	1,52	1,08	1,29	1,00	1,03	12,2	14,5	12,7	15,6	16,5

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19	1992	2001	2009	2013/14[1]	2018/19
25-34 år	1,1	0,96	1,1	0,96	1,00	12,4	15,4	15,9	17,3	16,7
35-44 år	0,99	0,82	0,95	0,90	0,89	16,3	15	14,2	19,0	14,1
45-54 år	0,88	0,84	0,93	0,91	0,89	20,1	15,5	16,8	19,3	14,2
55-66 år	0,75	0,84	0,93	0,91	0,86	15,8	18,2	17,5	20,1	21,6
67-74 år	0,85	0,82	0,98	1,04	0,90	9,3	14,7	14,6	19,8	20,9
75 år og eldre	0,49	0,58	0,64	0,91	0,78	12,9	16,1	11,7	13,8	13,1
Familietype										
Enslig	0,82	0,87	0,99	1,01	0,97	12,4	13,9	12,7	14,7	14,3
Enslig m/barn	1,41	0,89	0,93	1,09	1,05	14,1	17,5	18,3	13,7	17,8
Par u/barn	0,88	0,85	0,93	0,95	0,89	14,9	17,9	15	19,3	20,0
Par m/barn	1,18	0,88	1,17	0,94	0,97	12	14,9	11,8	18,8	14,1
Flere voksne	1,05	0,88	1,25	0,98	0,91	13,6	14,6	10,1	16,7	18,4

[1] Tallene for 2013/14 har noen revisjoner etter forrige nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014)
[2] Se vedlegg 4

Tabell 11.3: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser etter bosted, kjønn og familietype. RVU 2018/19. Prosent. Prosentpoeng feilmargin (95% CI).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum	Feilmarginer
Alle	29	5	40	15	9	2	100	+/- 0,1-0,3
Bosted [1]								
Oslo	38	5	20	9	27	2	100	+/- 0,3-1,1
Stavanger	33	6	36	13	10	2	100	+/- 0,4-1,5
Bergen	34	3	31	15	16	1	100	+/- 0,3-1,2
Trondheim	35	7	32	13	11	2	100	+/- 0,3-1,1
Omegn til Oslo	29	3	39	15	12	2	100	+/- 0,3-1,0
Omegn til Bergen	23	1	51	17	6	1	100	+/- 0,5-2,1
Omegn til Trondheim	25	3	48	18	4	1	100	+/- 0,4-2,1
Omegn til Stavanger	25	5	46	17	6	1	100	+/- 0,4-1,7
Osloområdet	34	4	28	12	20	2	100	+/- 0,2-0,7
Bergensområdet	31	2	36	16	13	1	100	+/- 0,2-1,0
Trondheimsområdet	33	6	35	14	10	1	100	+/- 0,2-1,0
Nord-Jæren	29	6	41	15	8	2	100	+/- 0,3-1,1
Kristiansandsregionen	28	6	42	16	6	2	100	+/- 0,4-1,5
Buskerudbyen	29	4	40	18	7	2	100	+/- 0,4-1,6
Nedre Glomma	24	4	47	20	5	1	100	+/- 0,4-1,7
Grenland	25	6	47	16	4	2	100	+/- 0,4-1,6
Tromsø	32	4	36	16	11	1	100	+/- 0,4-1,7
Resten av landet	27	5	46	17	3	2	100	+/- 0,2-0,6
Kjønn								
Menn	27	6	47	10	8	2	100	+/- 0,1-0,5
Kvinner	31	3	33	21	10	1	100	+/- 0,1-0,4
Familietype								
Enslig	31	5	40	9	13	1	100	+/- 0,2-0,7
Enslig med barn	25	3	43	18	9	2	100	+/- 0,4-1,6
Par uten barn	33	3	38	17	8	1	100	+/- 0,1-0,6
Par med barn	26	5	41	18	7	2	100	+/- 0,2-0,6
Flere voksne	29	4	40	14	11	1	100	+/- 0,2-0,9
Alder								

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum	Feilmarginer
13-17 år	32	9	2	39	13	5	100	+/- 0,3-1,1
18-24 år	25	4	34	21	14	1	100	+/- 0,2-1,0
25-34 år	32	4	39	10	14	1	100	+/- 0,2-0,8
35-44 år	27	5	49	10	7	1	100	+/- 0,2-0,9
45-54 år	31	4	51	8	5	1	100	+/- 0,2-0,8
55-66 år	29	3	46	15	5	2	100	+/- 0,2-0,9
67-74 år	29	3	40	18	8	1	100	+/- 0,2-1,1
75 år +	31	6	40	14	8	1	100	+/- 0,3-1,3

[1] Se vedlegg 4

Tabell 11.4: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. RVU 1992, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009	2013/14	2018/19
Til fots	29	33	32	33	33	29
Sykkel	7	5	6	5	5	5
MC/moped	-	1	1	1	1	0
Bilfører	38	37	38	36	41	40
Bilpassasjer	18	16	17	16	12	15
Kollektivt	7	7	6	8	8	9
Annet	1	1	1	1	1	1
Sum	100	100	100	100	100	100

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Referanser

Denstadli, J. M. og Lian, J. I. 2002. Design impacts in long-distance travel surveys. Norwegian experiences. I K.W. Axhausen, J.L. Madre, J.W. Polak and P. Toint (red.) *Capturing Long Distance Travel*, Research Studies Press, Baldock.

Denstadli. J. M. og Hjorthol, R. 2002. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport. TØI rapport 674/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Denstadli. J. M., Engebretsen, Ø, Hjorthol, R., Vågane, L. 2006. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport. TØI rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engebretsen, Ø. 2006. Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. TØI rapport 868/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engebretsen, Ø., Christiansen, P., Strand, A. 2017. Bergen light rail – Effects on travel behaviour. Journal of Transport Geography, 2017, Vol. 62, 111-121

Grue, B., Veisten, K., Engebretsen, Ø. 2020. Exploring the relationship between the built environment, trip chain complexity, and auto mode choice, applying a large national data set. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 2020, Vol. 5(100134).

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., Uteng, T.P. 2014. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI rapport 1383/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Hjorthol, R., Nordbakke, S. 2015. Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14. TØI rapport 1413/2015. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Stangeby, I. 2000. Metoder i reisevaneforskningen. En diskusjon av metodiske problemer knyttet til nasjonale reisevaneundersøkelser. TØI rapport 477/2000. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vågane, L, Brechan, I., Hjorthol, R. 2011. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport. TØI rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg

Vedlegg 1 Spørreskjema: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019
Vedlegg 2 TØI Arbeidsdokument 51173 Reisekjeder – utvikling og analysemuligheter
Vedlegg 3 Oversikt for områdene med tilleggsutvalg RVU 2018-2019
Vedlegg 4 Oversikt over inndeling av byområdene brukt i denne rapporten
Vedlegg 5 Ny kommuneinndeling i byområdene fra 2020
Vedlegg 6 Tid og distanse uten flyreiser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 1 Spørreskjema: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Vedlegg 1:

SPØRRESKJEMA:

DEN NASJONALE REISEVANEUNDERSØKELSEN 2016 - 2019

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene 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.

I 2015 har Statens Vegvesen besluttet å gå over fra å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert 4. år til å gjennomføre kontinuerlige reisevaneundersøkelser. Dette bl.a. for å kunne følge utviklingen i reisevanene tettere og være mer fleksibel når det gjelder eventuelle kjøp av tilleggsutvalg.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen består av tre deler, en Nasjonal RVU, en By RVU og Regionale tilleggsområder. Spørreskjemaet for By-RVU og Regionale undersøkelser inkluderer ikke seksjon 6. Langer reiser.

INNHOLD

SEKSJON 1. BOSTED 2
SEKSJON 2. TRANSPORTMIDLER 5
SEKSJON 3. HOVED GJØREMÅL 7
SEKSJON 4. DAGLIGE REISER 13
SEKSJON 5. LANGE REISER 33
SEKSJON 6. REISEMULIGHETER TIL JOBB 47
SEKSJON 7. HUSHOLDNINGSINFORMASJON 50
SEKSJON 8. BAKGRUNNSINFORMASJON 55

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

INTRODUKSJON

God dag, mitt navn er NN, snakker jeg med [FORNAVN] [ETTERNAVN]?

Jeg ringer fra Epinion angående Reisevaneundersøkelsen, som gjennomføres for norske transportmyndigheter. Har du mottatt brev fra oss for ca. en uke siden?

Vi starter med noen spørsmål om bostedet ditt.

SEKSJON 1. BOSTED

I denne seksjonen kartlegger vi informasjon om respondentens bosted(er)

q1_BOSTEDSJEKK

Stemmer det at adressen din er <Addresse fra folkeregister>?

Vi tenker på den boligen du tilbringer mest tid i.

_1 Ja

_2 Nei

_3 Nei, men det er en adresse hvor jeg tilbringer tid av og til

---

Filter 101: Hvis **q1_BOSTEDSJEKK**=2/3 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.

q2_BOSTED_ANNET_Confirm

_1 Vennligst registrer adressen:___[Text] _2 Ønsker ikke at opplyse

---

Filter 101 slutt

Filter 102: Hvis **q1_BOSTEDSJEKK**= 2/3 eller **q2_BOSTED_ANNET**=1

q3_BOSTED_ANNET

Hva er din nåværende adresse?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_1 _[Google Maps]

Merknad: Brukt I tilfeller hvor intervjuerobjekt ikke vet/husker adresse. IO kan registrere informasjon om adresse i åpent tekstfelt.

q4_BOSTED_ANNET_Other

Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er: (dersom du ikke husker en fullstendig adresse, vennligst skriv en referansepunkt om den, f.eks: Kiwi Majorstua)

_[Text]

Filter 102 slutt

Filter 103: Hvis **q3_BOSTED_ANNET**=1 og **Undersøkelsestype**=CATI

2

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q5_BOSTED_ANNET_START_PRES

TIL INTERVJUER: Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer)

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

Filter 103 slutt

q6_BOSTED_FLERE

Har du mer enn én bostedsadresse (f.eks. som student eller pendler)?

_1 Ja

_2 Nei

Filter 104: Hvis **q6_BOSTED_FLERE**= «Ja» og **undersøkelsestype**=CATI

Merknad: CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.

q7_BOSTED_ANNET2_Confirm

_1 Vennligst registrer adressen:___[Text]

_2 Ønsker ikke at opplyse

Filter 104 slutt

Filter 105: Hvis **q6_BOSTED_FLERE**= «Ja» og undersøkelsestype=CAWI eller q6_BOSTED_FLERE= «Ja», q6_BOSTED_ANNET2_Confirm= «Ja» og undersøkelsestype=CATI

q8_BOSTED_ANNET2

Hva er den andre bostedsadressen din?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_[Google Maps]

Merknad: Brukt i tilfeller hvor IO ikke vet/husker adressen. IO kan registrere informasjon om adressen I åpent tekstfelt.

q9_BOSTED_ANNET2_Other

Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er: (dersom du ikke husker en fullstendig adresse, vennligst skriv en referansepunkt om den, f.eks: Kiwi Majorstua)

3

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_[Text]

Filter 106: Hvis **q8_BOSTED_ANNET2**=_[Google Maps] og **undersøkelsestype**=CATI

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q10_BOSTED_ANNET2_START_PRES

TIL INTERVJUER: Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer)

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

Filter 105 slutt

Filter 106 slutt

q11_BOSTED_IGAR

Vi ønsker å vite hvor du var da reisedagen din startet? (kl04:00)

_1 Hjemme

_2 Annet sted

_3 Husker ikke

Filter 107: Hvis **q11_BOSTED_IGAR**= «Annet sted»

q12_BOSTED_IGAR_NEW_

Hva var formålet med den siste reisen du gjennomførte som bidro til at du ikke startet reisedagen din hjemme?

_1 Arbeid/skole/studiested

_2 Reise eller møte i tilknytning til arbeidet

_3 Fulgte barn eller andre til forskjellige aktiviteter

_4 Gjorde innkjøp (dagligvarer eller andre artikler til hjemmet)

_5 Ærend (bilverksted, bank, offentlig etaten etc.)

_6 Underholdning (var på kino, idrettsarrangement, kafé etc.)

_7 Besøkte slekt eller venner

4

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_8 Legebesøk eller andre medisinske tjenester

_9 Deltakelse i organiserte aktiviteter (idrettsaktiviteter, musikkaktiviteter, kulturalaktiviteter etc.)

_10 Gåtur eller annen fritidsaktivitet (inkl. ferieaktiviteter)

_97 Hjemreise (reiste hjem fra en annen aktivitet)

_98 Annet

_99 Ingen av disse

Filter 107 slutt

SEKSJON 2. TRANSPORTMIDLER

I denne seksjonen kartlegger vi respondentens tilgang til førerkort og ulike typer transportmidler.

q13_FORERKORT

Har du førerkort for bil?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Ønsker ikke å svare

Filter 201: Hvis **q13_FORERKORT**= «Ja»

q14_FORERKORT_ALDER_

Hvor gammel var du da du tok førerkortet?

_1 Skriv:___[Numeric]

_2 Husker ikke

Filter 201 slutt

Merknad: Flere svar mulig. Eksklusive alternativ: 7, 8

q15_BILEIE_

Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?

INFO: Til husholdningen regner vi alle personer som er fast bosatt i boligen, og som har felles matbudsjett. Personer som er fast bosatt i boligen, men som i perioder er borte fra hjemmet, på grunn av arbeid, delt omsorg el., skal regnes med. For personer med flere bostedsadresser regnes alle personer som er fast bosatt på disse og som et har felles matbudsjett med som en del av husholdningen. Vi tenker her på alle typer biler som brukes til privat persontransport. Flere svar mulig.

INFO TIL INTERVJUER: Probe-Eier eller disponerer husholdningen andre biler enn den/de du har nevnt?

_1 Eier bil (registrert på deg eller annen person i husstanden)

_2 Låner bil av slektninger / venner / bekjente

_3 Er med i bildeleordning (bildeling via nett/app, bilkollektiv, bilpool via arbeidsgiver o.l.)

5

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_4 Har privat-leasing bil

_5 Firmabil

_6 Annet ___[Text]

_7 Nei

_8 Vet ikke

Filter 202: Hvis **q15_BILEIE_**= 1/4/5

q16_BIL_ANTALL

Hvor mange biler eier eller disponerer du/dere?

INFO: Vi teller kun med biler som er registrert og kjørbare.

_[Numerisk]

---

q17_BIL_INFORMASJON

Vennligst oppgi følgende informasjon om bilene du eier eller disponerer.

Vi ønsker nå informasjon om bilen/bilene du eier og/eller disponerer.

q17_BIL_MERKE	q17_BILEIE_MULTI_	q17_BIL_MODELL	q17_BIL_TYPE_	q17_BIL_ENERGI_
Kan du gi en enkel beskrivelse av bilen, f.eks. merke eller modell?	***Hvem er bilen registrert på?***	***Hvilken årsmodell er bilen?***	***Hva slags type bil er dette?***	***Hva slags type drivstoff/energibærer bruker denne bilen?***
_[Text]	_1 Registrert på deg eller en annen person i/utenfor husstanden	_[Numeric]	_1 Personbil	_1 Bensin
	_2 Privat-leasing bil		_2 Flerbruksbil / kombinertbil / stasjonsvogn	_2 Diesel
	_3 Arbeidsgiver / Firma		_3 Varebil	_3 Elektrisitet / strøm
	_ 98 Annet		_4 Lastebil	_4 Bensin og elektrisitet_ Ladbar (Hybrid-ladbar)
	_99 Vet ikke		_5 Buss / minibuss (minst 10 seter)	_5 Bensin og elektrisitet_ (Hybrid-ikke ladbar)
			_6 Campingbil / bobil	_6 Diesel og elektrisitet_ Ladbar (Hybrid-ladbar)
			_98 Annet	_7 Diesel og elektrisitet_ (Hybrid-ikke ladbar)
			_99 Vet ikke	_8 Hydrogen
				_98 Annet

6

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

				_99 Vet ikke

Filter 203: Hvis **q17_BIL_ENERGI**=3/4/6

Merknad: Flere svar mulig. Eksklusive alternativ: 6

q18_BIL_LADING_

Hvor lader du vanligvis din elbil / ladbar hybrid? *Flere svar mulig.*

CATI: INFO: Flere svar mulig. Hvis hjemme skal det spørres om privat/offentlig ladepunkt.

_1 Hjemme – privat lader

_2 Hjemme – offentlig/felles ladepunkt

_3 På arbeidsplass

_4 Annet sted

_5 Det varierer

_6 Vet ikke

Filter 203 slutt

Filter 202 slutt

q19_TOHJULING_

Eier eller disponerer du noen av følgende transportmidler …

Flere svar mulig. Hvis du ikke disponerer noen av dem, vennligst velg 'Ingen av disse'

_1 Vanlig sykkel, i brukbar stand

_2 El-sykkel

_3 By-Sykkel (har app eller kort)

_8 Moped / scooter

_9 Motorsykkel (MC)

_10 Annet (spark, sparkesykkel, ståbrett, eller lignede)

_12 Ingen av disse <eksklusiv>

SEKSJON 3. HOVED GJØREMÅL

I denne seksjonen registreres informasjon om respondentens hovedgjøremål og oppmøtested på arbeid og/eller studiested.

INFO

Nå stiller vi noen spørsmål om din arbeidssituasjon som er relevant for dine reisevaner.

7

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

q20_HOVED

Hva regner du som din yrkesstatus?

_1 Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid

_2 Hjemmeværende / omsorgsarbeid i hjemmet

_3 Går på skole / studerer

_4 Militærtjeneste / Siviltjeneste

_5 Fødsel- foreldrepermisjon

_6 Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger

_7 Langvarig sykemeldt

_8 Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid

_9 Annet ___[Text]

Filter 301: Hvis **q20_HOVED** ≠ 1/7/8

Merknad: Hvis **q20_HOVED** = 1 så er **q21_ARBEID** = 1

Filteren er blitt endret for å inkludere **q20_HOVED = _9**, endringen ble tatt i bruk etter den 15.9.2017

q21_ARBEID

Har du inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke?

_1 Ja

_2 Nei

Filter 301 slutt

Filter 302: Hvis **q21_ARBEID**= «Ja»

q22_ARBEID_TIMER

Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har du vanligvis pr uke?

INFO: En vanlig arbeidsuke for en yrkesaktiv person med en fulltidsjobb består av 37,5 timer

_1 Skriv: ___[Numerisk, max=168]

_2 Vet ikke / Ønsker ikke å svare

Filter 302 slutt

Filter 303: Hvis **q21_ARBEID**= «Ja»

q23_OPPMOTE

Har du fast oppmøtested på jobben?

INFO: Fast oppmøtested er der man møter minst 50 prosent av arbeidsdagene i løpet av et år. Dersom du er for eksempel bonde og har hjemme som arbeidssted så er svaret "Ja, jobber hjemmefra"

_1 Ja

8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_4 Ja, jobber hjemmefra

_2 Nei

_3 Vet ikke

Filter 304: Hvis **q21_ARBEID**=1 og **q23_OPPMOTE_STED**=1 og **Undersøkelsestype**=CATI Merknad: CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.

q24_OPPMOTE_STED_Confirm

Hva er adressen på oppmøtestedet?

_1 Vennligst registrer adressen: ___[Text]

_2 Ønsker ikke å opplyse

Filter 305: Hvis **q23_OPPMOTE_STED**=1

q25_OPPMOTE_STED

Hva er adressen på oppmøtestedet?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_1 Registrer adresse ___[Google Maps]

Merknad: Brukt i tilfeller hvor IO ikke vet/husker adressen. IO kan registrere informasjon om adressen I åpent tekstfelt.

q26_OPPMOTE_STED_Other

Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er: (dersom du ikke husker en fullstendig adresse, vennligst skriv en referansepunkt om den, f.eks: Kiwi Majorstua) _[Text]

Filter 306: Hvis svar på **q25_OPPMOTE_STED / q26_OPPMOTE_STED** og **undersøkelsestype**=CATI

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q27_OPPMOTE_STED_START_PRES

TIL INTERVJUER (Ikke les opp): Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

9

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 306 slutt

Filter 305 slutt

Filter 304 slutt

Filter 303 slutt

Filter 307: Hvis **q20_HOVED**=3/4 og **undersøkelsestype**=CATI

Merknad: CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.
q28_OPPMOTE_STED_SKOLE_Confirm

Hva er adressen på < "studiestedet" hvis q20_HOVED = 3 | "tjenestestedet" hvis q20_HOVED = 4 >?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_1 Vennligst registrer adressen: ___[Text]

_2 Ønsker ikke at opplyse

Filter 308: Hvis **q28_OPPMOTE_STED_SKOLE_Confirm** = 1 og **undersøkelsestype**=CATI Filter 309: Hvis **undersøkelsestype**=CAWI

q29_OPPMOTE_STED_SKOLE [version: CAWI]

Hva er adressen på < "studiestedet" hvis q20_HOVED = 3 | "tjenestestedet" hvis q20_HOVED = 4 >?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_[Google Maps]

Merknad: Brukt i tilfeller hvor IO ikke vet/husker adressen. IO kan registrere informasjon om adressen I åpent tekstfelt.

q30_OPPMOTE_STED_SKOLE_Other

Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er: (dersom du ikke husker en fullstendig adresse, vennligst skriv en referansepunkt om den, f.eks: Kiwi Majorstua) _[Text]

Filter 309 slutt

Filter 308 slutt

Filter 310: **q29_OPPMOTE_STED_SKOLE / q30_OPPMOTE_STED_SKOLE_Other** er ikke svart blankt og **undersøkelsestype**=CATI

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q31_OPPMOTE_STED_SKOLE_START_PRES

TIL INTERVJUER: Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

10

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

Filter 307 slutt

Filter 310 slutt

INFO

Nå ønsker vi å se litt på arbeidssituasjonen din.

Filter 311: Hvis **q21_ARBEID** = «Ja» og **q25_OPPMOTE_STED** ikke er lik **q3_BOSTED_ANNET** og **q25_OPPMOTE_STED** ikke er lik **q8_BOSTED_ANNET2**

Merknad: Filter 311 betyr at **q21_ARBEID** = «Ja» og jobbadresse ikke er den samme som hjemmeadresse

q32_REISEDAGER

Hvor mange dager reiser du vanligvis fram og tilbake til jobben per uke?

INFO: Her er vi ute etter antall dager og ikke antall reiser.

_1 Skriv: ___[Numerisk, max=7]

_2 Vet ikke / Ønsker ikke å svare

Filter 311 slutt

Filter 312: Hvis

(**q21_ARBEID** = «Ja») og **q25_OPPMOTE_STED** ikke er lik **q3_BOSTED_ANNET** og **q25_OPPMOTE_STED** ikke er lik **q8_BOSTED_ANNET2** og

(**q22_ARBEID_TIMER**._1 er >/= 35) og

(**q23_OPPMOTE** = 1) og (**q32_REISEDAGER**._1 < 5))

q33_FJERNARBEID

Du har svart at du ikke reiser fram og tilbake til jobb hver dag. Hva gjør du de arbeidsdagene du ikke reiser til/fra jobb?

_1 Arbeider hjemme

_2 Arbeider hjemme og drar derfra til evt. møter/kunder/pasienter

_3 Drar direkte hjemmefra til møter/kunder/pasienter etc.

_4 Overnatter på/nær tjenestested/arbeidsplass

11

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_5 Konsentrerer full arbeidstid på færre dager

_6 Annet ___[Text]

Filter 312 slutt

Filter 313: **q20_HOVED**=1 eller **q21_ARBEID**= «Ja»

q34_ORDNING

Har du fast arbeidstid, fleksibel arbeidstid, skiftordning eller annet?

INFO TIL INTERVJUE: Nattarbeid gjelder fra 21:00 til 06:00.

_1 Fast arbeidstid på dagtid

_2 Fast arbeidstid på natt

_3 Fleksibel arbeidstid på dagtid (fleksitid)

_4 Skift, turnus, nattarbeid mm

_5 Kan jobbe når jeg vil

_6 Annen ordning

Filter 313 slutt

Filter 314: Hvis **q20_HOVED**=1 eller **q21_ARBEID**= «Ja»

q35_YRKESSJAFOR

Er du yrkessjåfør?

INFO TIL INTERVJU: Som yrkessjåfør regner vi med personer som arbeider som sjåfør på lastebil, varebil, brøytebil, buss etc. Også personer som jobber som taxisjåfør, sjåførlærer, sykkelbud eller lignende er med her.

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vil ikke svare/vet ikke

Filter 314 slutt

Filter 315: Hvis **q35_YRKESSJAFOR**= «Ja»

q36_YRKESSJAFOR_ADD

Hva slags yrkessjåfør er du?

_1 Lastebilsjåfør

_2 Varebilsjåfør

_3 Budbilsjåfør

_4 Bussjåfør

_5 Taxisjåfør

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_6 Kjørelærer

_7 Ambulansesjåfør

_8 Sykkelbud

_9 Annet – Spesifiser ___[Text]

---

q37_YRKESSJAFOR_NEW

Omtrent hvor mange kilometer kjørte du som yrkessjåfør den 'Reisedagen'?

INFO: Når du fortsetter på neste side kommer vi til å be om at du registrerer alle reiser du foretok i går. Vi understreker at her tenker vi på alle reiser utenom de du har gjort som yrkessjåfør. Reisene du har gjort som yrkessjåfør trenger du ikke å registrere.

_1 [Numeric, max=700] km

_2 Vet ikke/husker ikke

Filter 315 slutt

SEKSJON 4. DAGLIGE REISER

I denne seksjonen kartlegges respondentens reiser på tildelt reisedag. I tillegg registreres det informasjon om reisevaner med ulike transportmidler.

Det registreres opptil 15 reiser; informasjon registrert for en enkelt reise finnes fra Spørsmål q41_STARTTID til q76_TRANSPORTMIDDEL_BARN.

Når Spørsmål q77_FLERE =_1 Spørsmål q41_STARTTID til q76_TRANSPORTMIDDEL_BARN gjentas opptil 15 ganger avhengig av antall reiser IO har foretatt på reisedagen.

Når Spørsmål q73_REISE_VIDERE =_1 Spørsmål q56_TRANSPORTMIDDEL_DELREISE til q72_TRANS_N_HLP_END gjentas opptil 10 ganger innen en enkel reise for å kartlegge bytt mellom transportmidler underveis på reisen.

INFO_GJØREMÅL

INFO: Vi ønsker at du registrerer alle turene du foretok i går utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Det er viktig at du ikke glemmer å ta med korte gang- eller sykkelturer.

Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål eller er kommet hjem, regner vi en reise for avsluttet; dvs. at hvis du reiser fra hjemstedet ditt til arbeid og tilbake hjem, regnes det som to reiser.

Merknad: Maksimalt antall turer for å registrere formål er 15

q38_GJOREMAL

13

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

INFO: Vi starter med å registrere formålet med de ulike reisene du foretok i går. Husk at hjemreise også skal med. Det er viktig at du registrerer reisene i den rekkefølge du foretok dem (Reise 1 = første reise du har foretatt den dagen).

_98 Hjem

_1 Arbeid/skole/studier

_2 Reise eller møte i tilknytting til arbeidet

_3 Innkjøp av dagligvarer eller andre innkjøp

_4 Ærend (bilverksted, bank, helsetjeneste, hente utstyr, privat befaring eller annet)

_5 Hente/bringe/-følge barn

_6 Hente/bringe/-følge voksne

_7 Private besøk (familie, venner eller andre, også sykebesøk)

_8 Underholdning (var på kino, teater, idrettsarrangement eller publikum på andre arrangementer)

_9 Organisert aktivitet (deltaker, tilskuer eller arrangør på idrettsarrangement, kulturaktivitet eller lignende)

_10 Egenorganisert fritidsaktivitet (trening, kafé, gåtur eller annet)

_11 Ferieturer, weekend, hytte- og båtturer

_12 Militærreise (Reiser til/fra tjenestested for vernepliktige)

q38_GJOREMAL_None

_99 Hadde ingen reiser

Filter 401: Hvis ingen reisemål er registert

Merknad: hvis **q39_ROLIG**=1, fjern **q38_GJOREMAL_None**

q39_ROLIG

Var du ikke utenfor eiendommen denne dagen?

_1 Ja, jeg var utenfor eiendommen

14

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_2 Jeg var i utlandet hele dagen

_3 Nei, jeg var IKKE utenfor eiendommen

Filter 402: Hvis **q39_ROLIG**=3

q40_GRUNN

Hadde du ikke behov for å reise denne dagen, eller var du forhindret fra å reise?

_1 Hadde ikke behov for å reise

_2 Forhindret på grunn av egen eller andres sykdom

_3 Forhindret på grunn av dårlig vær/føre

_4 Kunne ikke komme ut på egenhånd

_5 Hadde ikke tilgang på bil eller andre transportmidler

_6 Annet

_7 Ønsker ikke å svare

Filter 402 slutt

Filter 401 slutt

INFO

Vi tar reisene i tur og orden, og starter med den første. Deretter tar vi de andre i den rekkefølgen de foregikk.

Pass på å få med alle reisene i kronologisk rekkefølge. Reisedagen er på 24 timer og det regnes fra kl. 04:00 til 03:59.

FOR YRKESSJÅFØRER: For yrkessjåfører skal reiser i arbeid ikke registreres. Reiser til/fra oppmøtestedet skal registreres.

Merknad: Spørsmål **q41_STARTTID** til **q77_FLERE** stilles bare dersom IO oppgir å ha gjennomført en reise i denne loopen.

q41_STARTTID

Når startet den [Betinget tekst: _1 "første" ... _15 "femtende"] reisen?

_1 Time: [Nedtrekksliste]

_2 Min: [Nedtrekksliste]

_99 Vet ikke / Husker ikke

---

q42_FORMAL_Confirm

Du har oppgitt at formålet med din [Betinget tekst: _1 "første" ... _15 "femtende"] reise er [oppgitt formål med reisen], stemmer dette?

15

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_1 Ja

_2 Nei

Filter 403: Hvis **q42_FORMAL_confirm**= «Nei»

Merknad: Spørsmålet er stilt hvis IO bestemmer at rekkefølgen eller naturen av reisen som opprinnelig ble registrert i q38 ikke var korrekt.

q43_FORMAL_HOVED

Hva var reisens formål?

_1 Arbeid/skole/studier

_2 Reise eller møte i tilknytting til arbeidet

_3 Innkjøp av dagligvarer eller andre innkjøp

_4 Ærend (bilverksted, bank, helsetjeneste, hente utstyr, privat befaring eller annet)

_5 Hente/bringe/-følge barn

_6 Hente/bringe/-følge voksne

_7 Private besøk (familie, venner eller andre, også sykebesøk)

_8 Underholdning (var på kino, teater, idrettsarrangement eller publikum på andre arrangementer)

_9 Organisert aktivitet (deltaker, arrangør, eller bidragsyter/hjelper på idrettsarrangement, kulturaktivitet eller lignende)

_10 Egenorganisert fritidsaktivitet (trening, kafé, gåtur eller annet)

_11 Ferieturer, weekend, hytte- og båtturer

_12 Militærreise (Reiser til/fra tjenestested for vernepliktige)

_98 Hjem

_99 Hadde ikke flere reiser

Filter 403 slutt

Filter 404: [Hvis **q42_FORMAL_Confirm**= «Ja» og **q38_GJOREMAL**= ≠ 7/12/98] eller [**q43_FORMAL_Hoved**≠ 7/12/98]

Valg filter:

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 1, vis _1 … _2

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 2, vis _3 … _8

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 3, vis _9 … _11

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 4, vis _12 … _15

16

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 5, vis _16 … _20

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 6, vis _21 … _23

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 8, vis _24 … _26

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 9, vis _27 … _30

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 10, vis _31 … _41

Hvis **q43_FORMAL_HOVED** = 11, vis _42 … _45>

q44_FORMAL_SUB

< **q43_FORMAL_HOVED** = 98> Kan du vennligst utdype litt mer om formålet med den siste reise du hadde FØR du reiste hjem, det var en…?

< **q43_FORMAL_HOVED** ≠ 98> Kan du vennligst utdype litt mer om formålet med reisen, det var en …?

_1 Reise til/fra arbeid

_2 Reise til/fra skole eller studiested/utdanning

_3 Møte utenfor egen arbeidsplass, forhandlinger, salg, innkjøp o.l.

_4 Serviceoppdrag, konsulentbistand, håndverksoppdrag, oppdrag hos kunde/klient (f.eks. som jurist, hjemmesykepleier, hjemmehjelper) etc.

_5 Kurs, konferanse, kongress

_6 Forhandlinger, salg, innkjøp, messe

_7 Annen forretnings- og tjenestereise

_8 Kombinasjon av arbeid/tjenestereise og private formål (på samme sted)

_9 Innkjøp av dagligvarer

_10 Innkjøp av større ting/artikler/varer

_11 Andre innkjøp (alle andre innkjøp og shoppingaktiviteter)

_12 Servicetjenester som bilverksted, offentlig etater, bank/post, reisebyrå etc.

_13 Lege, tannlege, fysioterapeut, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester

_14 Henting/levering av utstyr og/eller ting

_15 Andre ærend/tjenester

_16 Til/fra barnehage/park/dagmamma/skole - barn

_17 Til/fra sports- og idrettsaktiviteter - barn

_18 Til/fra andre fritidsaktiviteter - barn

17

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_19 Til/fra lege, tannlege, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester - barn
_20 Andre hente-/bringe-/følgereiser - barn
_21 Til/fra fritidsaktiviteter - voksne
_22 Til/fra lege, tannlege, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester - voksne
_23 Til/fra andre aktiviteter - voksne
_24 Kino, teater, konsert, utstilling eller lignende
_25 Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer
_26 Annen aktivitet som publikum
_27 Sport- eller idrettsaktivitet
_28 Musikkaktivitet og annen kulturaktivitet
_29 Organisasjonsarbeid
_30 Annen organisert aktivitet
_31 Gym / treningssenter
_32 Kafé, restaurant, pub eller lignende
_33 Luftet hund
_34 Gikk/jogget/skitur
_35 Sykkeltur
_36 Ridetur
_37 Biltur
_38 MC-tur
_39 Båttur
_40 Annen fysisk uteaktivitet
_41 Andre ikke organiserte aktiviteter
_42 Reise til hytte/fritidsbolig
_43 Reise til fritidsbåt/marina
_44 Tur med fritidsbåt
_45 Andre ferie-/fritidsreiser
_46 **Hjemreise** *(fra en aktivitet eller et formål)*

Filter 404 slutt

q45_START

18

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Hvor startet denne reisen?

_1 Hjemstedet (Adresse hjemsted)

_2 Bosted 2 (Adresse bosted 2)

_3 Fast oppmøtested (Addresse arbeidsplass)

_4 Studiestedet (Adresse studiested)

_5 Endepunkt av siste reise (Sluttadresse)

_6 Hytte/fritidsbolig/fritidsbåt el.

_7 Hotell, herberge etc

_8 Annet sted i Norge

_9 Sverige

_10 Danmark

_11 Finland

_12 Annet land:

Filter 405: Hvis **q45_START**=6/7/8

CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.

q46_START_ADRESSE_Confirm

Fra hvilken adresse startet reisen?

_1 Vennligst registrer adressen:

_2 Ønsker ikke at opplyse

Filter 406: Hvis **q45_START** = 6/7/8 og ((**SurveyType**=CATI og **q46_START_ADRESSE_Confirm**=1) eller (SurveyType=CAWI))

q47_START_ADRESSE

Fra hvilken adresse startet reisen?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_1 Registrer adresse (Google Maps)

_2 Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er:

_3 Vet ikke / ønsker ikke å oppgi

Filter 406 slutt

19

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 407: Hvis **q47_START_ADRESSE**=1 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q48_START_ADRESSE_START_PRES

TIL INTERVJUER: Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

Filter 405 slutt

Filter 407 slutt

Filter 408: Hvis **q45_START**=9/10/11

q49_START_UTLANDET

Hvilken by/region i Sverige/Danmark/Finland?

_1 Skriv:

_2 Husker ikke

Filter 408 slutt

q50_ENDE

Hvor endte denne reisen?

Eller... Fra og med andre reisen

Denne reisen startet på (Oppgitt startpunkt), hvor endte denne reisen?

_1 Hjemstedet (Adresse hjemsted)

_2 Bosted 2 (Adresse bosted 2)

_3 Fast oppmøtested (Adresse arbeidsplass)

_4 Studiestedet (Adresse studiested)

_5 Endepunkt av siste reise (Sluttadresse)

_6 Hytte/fritidsbolig/fritidsbåt el.

20

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_7 Hotell, herberge etc

_8 Annet sted i Norge

_9 Sverige

_10 Danmark

_11 Finland

_12 Annet land:

Filter 409: Hvis **q50_ENDE**=6/7/8 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.

q51_ENDE_ADRESSE_Confirm

På hvilken adresse endte reisen?

_1 Vennligst registrer adressen:

_2 Ønsker ikke at opplyse

Filter 409 slutt

Filter 410: Hvis **q50_ENDE** = 6,7,8 og ((**Undersøkelsestype**=CATI og **q51_ENDE_ADRESSE_Confirm** =1) eller (Undersøkelsestype=CAWI))

q52_ENDE_ADRESSE

På hvilken adresse endte reisen?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_1 Registrer adresse (Google Maps)

_2 Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er:

_3 Vet ikke / ønsker ikke å oppgi

Filter 410 slutt

Filter 411: Hvis **q52_ENDE_ADRESSE** =1 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q53_ENDE_ADRESSE_START_PRES

TIL INTERVJUER: Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer

21

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

Filter 411 slutt

Filter 412: Hvis **q50_ENDE**=9/10/11

q54_ENDE_UTLANDET

Hvilken by/region i Sverige/Danmark/Finland?

_1 Skriv:

_2 Husker ikke

Filter 412 slutt

q55_TRANSPORTMIDDEL_ANTALL_

Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen

Flere svar mulig.

_10 Til fots (hele veien)

_1 Til fots mer enn 50 meter (deler av veien)

_2 Sykkel

_3 Moped

_4 Motorsykkel

_5 Bil, som fører

_6 Bil, som passasjer

_7 Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt, taxi)

_8 Annet

_9 Husker ikke

---

q56_TRANSPORTMIDDEL_DELREISE

Hvilket transportmiddel brukte du for denne reisen?

_1 Til fots

_2 Sykkel

22

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_3 Moped

_4 Motorsykkel

_5 Bil, som fører

_6 Bil, som passasjer

_7 Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt)

_8 Annet

_9 Husker ikke

Filter 413: Hvis **q56_TRANSPORTMIDDEL_DELREISE**=8

q57_ANNET

Og det var ...?

_1 Fritidsbåt / Småbåt

_2 Traktor

_3 Snøscooter

_6 Ståbrett, segway eller lignede med hjelpemotor

_4 Annet:

_5 Vet ikke / husker ikke

Filter 413 slutt

Filter 414: Hvis **q56_TRANSPORTMIDDEL_DELREISE** = 2

q58_SYKKEL

Og det var ...?

_1 Vanlig sykkel

_2 El-Sykkel

_3 Sykkeldeling / by-sykkel / jobbsykkel

_4 Vet ikke / husker ikke

Filter 414 slutt

Filter 415: Hvis **q56_TRANSPORTMIDDEL_ DELREISE** =2

q59_TRANS_SYKKEL_NEW

Vi ber deg anslå hvor stor andel av reisen med sykkel som foregikk på ulike veityper.

23

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

	Ingenting	Mindre enn halvparten	Halvparten	Mer enn halvparten	Hele
Sykkelvei, gang-/sykkelvei fysisk adskilt fra vei med biltrafikk	O	O	O	O	O
Sykkelfelt i veibanen	O	O	O	O	O
På fortau	O	O	O	O	O
Sammen med biltrafikken i veibanen	O	O	O	O	O
Skogsvei / turvei / sti	O	O	O	O	O

Filter 415 slutt

Filter 416: Hvis **q56_TRANSPORTMIDDEL_ DELREISE** =5

Merknad: Biler registert i q17_BIL_INFORMASJON kommer som alternativ under «Bil 1» til «Bil 5»

q60_BIL_SJAFOR

Og det var ...?

_1 Egen bil

_2 {Bil 1} _3 {Bil 2} _4 {Bil 3} _5 {Bil 4}

_6 {Bil 5}

_7 Låner av slektninger

_8 Bildeleordning (bilkollektiv, bildelingstjeneste via nett/app, bilpool via arbeidsgiver o.l

_9 Leasingbil

_10 Leiebil

_11 Firmabil

_12 Annen type bil

_13 Vet ikke / husker ikke

Filter 416 slutt

Filter 417: Hvis **q56_TRANSPORTMIDDEL_ DELREISE** =6

q61_BIL_PASSASJER

24

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Og du ...

_1 Satt på i en bil som husholdet disponerer

_2 Satt på med venner/slektninger/bekjente

_3 Satt på med kollega

_4 Satt på med andre

_99 Vet ikke / husker ikke

Filter 417 slutt

Filter 418: Hvis **q56_TRANSPORTMIDDEL_ DELREISE** =5/6

q62_TRANSPORTMIDDEL_P

Ble bilen parkert?

_1 Nei, bilen fortsatte uten at jeg var med _2 Ja, bilen ble parkert på plass med avgift

_3 Ja, bilen ble parkert på plass uten avgift

_4 Ja, bilen ble parkert, men er ikke sikker om det var avgift

_5 Vet ikke / husker ikke

Filter 418 slutt

Filter 419: Hvis **q56_TRANSPORTMIDDEL_ DELREISE** =7

q63_KOLLEKTIV

Og det var ...?

_1 Buss / Skolebuss / Ekspressbuss i rute

_2 Turbuss / Chartret buss

_3 Trikk / Bybane

_4 T-bane / Metro

_5 Tog

_6 Drosje / Taxi

_7 Rutefly

_8 Charterfly

_9 Ferge (som bilfører/bilpassasjer)

_10 Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_11 Rutebåt

_12 Vet ikke / husker ikke

Filter 419 slutt

Filter 421: Hvis **q63_KOLLEKTIV**=1/3/4/5/7/8/9/10/11

q64_KOMMUNE1

I hvilken kommune ligger holdeplassen/stasjonen du reiste fra?

_1 Skriv:

_4 Husker ikke / vet ikke

---

q65_TRANS_N_HLP_START

På hvilken holdeplass/terminal (inkl flyplass/fergehavn) gikk du på {Oppgitt transportmiddel}?

_1 Skriv:

_3 Husker ikke holdeplass, men reiste med linje:

_4 Vet ikke / husker ikke

_2 Fant ikke holdeplassen i listen, holdeplassnavn/nummer er:

---

q66_TRANSPORTMIDDEL_VENTE

Hvor lenge måtte du vente på holdeplassen/stasjonen?

Vennligst angi svaret ditt i minutter

_1 Skriv:

_9999 Vet ikke / Husker ikke

---

q67_TRANSPORTMIDDEL_N_RUTE

Kom {Oppgitt transportmiddel} til fastsatt rutetid?

_1 Ja

_2 Nei, var forsinket eller innstilt

_3 Husker ikke

_4 Vet ikke / kjenner ikke rutetidene

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 421 slutt

Filter 422: Hvis q67_TRANSPORTMIDDEL_N_RUTE=2

q68_TRANSPORTMIDDEL_N_FORSINKET

Hvor mange minutter forsinket?

_1 Under 5 minutter

_2 5 – 9 minutter

_3 10 – 14 minutter

_4 15 – 19 minutter

_5 20 minutter eller mer

_6 Vet ikke / husker ikke

Filter 422 slutt

Filter 423: Hvis **q63_KOLLEKTIV**=1/3/4/5/11

q69_TRANSPORTMIDDEL_SITTE

Hadde du sitteplass på hele eller deler av reisen?

_1 Ja, hele

_2 Ja, mesteparten av reisen

_3 Ja, men bare på en liten del av reisen

_4 Nei, hadde ikke sitteplass

_5 Husker ikke

Filter 423 slutt

Filter 424: Hvis q69_TRANSPORTMIDDEL_SITTE=4

q70_TRANSPORTMIDDEL_N_STA

Hvor trangt var det å stå?

_1 Trangt

_2 Litt trangt

_3 God plass å stå

Filter 424 slutt

Filter 425: Hvis **q63_KOLLEKTIV**=1/3/4/5/7/8/9/10/11

q71_KommuneEND

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Gikk du av dette transportmiddelet i samme kommune som du gikk på?

_1 Ja

_2 Nei, vennligst oppgi kommunen hvor reisen endte i?

_3 Vet ikke

---

q72_TRANS_N_HLP_END

På hvilken holdeplass eller stasjon gikk du av?

Husk at vi ønsker også å kartlegge byttested for reisen din.

_1 Skriv:

_3 Husker ikke holdeplass, men reiste med linje:

_4 Vet ikke / husker ikke

_2 Fant ikke holdeplassen i listen, holdeplassnavn/nummer er:

Filter 425 slutt

Filter 426: Hvis **TRANSPORTMIDDEL_ANTALL** < 9

q73_REISE_VIDERE

Reiste du videre med et annet transportmiddel (inkl. til fots)?

Du har tidligere oppgitt at du har benyttet {valgt alternativ for TRANSPORTMIDDEL_ANTALL} for denne reisen

_1 Ja, jeg reiste videre med et annet transportmiddel

_2 Nei, jeg benyttet ikke flere transportmidler for å komme til destinasjonen min

---

q74_REISE_DETALJER_KM_MIN

Vennligst oppgi omtrent hvor langt du reiste i kilometer og minutter for denne reisen? (eksklusiv ventetid)

Vennligst benytt komma (,) når ikke hele enheter angis (eks. 43,2 km)

	Kilometer	Minutter
Transportmiddel 1		
Transportmiddel 2		
...		
TOTALT		

Filter 426 slutt

q75_TRANSPORTMIDDEL_FLOKK

28

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Hvor mange personer reiste/gikk/syklet sammen – medregnet deg selv?

Gjelder antall personer i reisefølget. Med reisefølge mener vi de personene du har planlagt å reise sammen med. Hvis bil (fører og passasjer) gjelder det antall i bilen

_1 Skriv:

_2 Vet ikke / Husker ikke

Filter 427: Hvis **q75_TRANSPORTMIDDEL_FLOKK._1** > 1

q76_TRANSPORTMIDDEL_BARN

Hvor mange av de du reiste sammen med var under 13 år?

_1 Skriv: [Max= oppgitt antall i reisefølget fratrukket 1 (IO)]

_2 Vet ikke / Husker ikke

Filter 428: Hvis **q38_GJOREMAL** registrert antall < enn maksimalt antall for **q38_GJOREMAL** (15)

q77_FLERE

Reisen du nettopp har registrert er markert i rød. Hadde du flere reiser på reisedagen din?

_1 Ja

_2 Nei

Filter 428 slutt

Filter 429: Hvis **q77 = 2** og registrert antall for **q38_GJOREMAL** < summen av alle registrerte turer
q78_FLERE_NEI_CONFIRM

Du oppgir at du ikke hadde flere reiser på reisedagen din, du har tidligere oppgitt at du hadde {sum av alle registrerte reise på PAGE_GJOREMAL / q43_FORMAL_HOVED } reiser på reisedagen. Stemmer det at du ikke hadde flere reiser?

_1 Ja, jeg hadde ikke flere reiser på reisedagen

_2 Nei, jeg har glemt å registrere resterende reiser

_3 Jeg hadde flere reiser men ønsker ikke å registrere flere

Filter 429 slutt

Filter 430: siste registrerte tur ender ikke på hjemsted, vises hvis:

q78_FLERE_NEI_Confirm= 1 og **q42_FORMAL_Confirm**=1 og **q38_GJOREMAL** ≠ 98

29

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

q78_FLERE_NEI_Confirm= 1 og **q42_FORMAL_Confirm**=2 og **q43_FORMAL_HOVED** ≠ 98
q78_FLERE_NEI_Confirm= 1 og **q42_FORMAL_Confirm**= ubesvart og **q44_FORMAL_SUB** ≠ 46

q79_FLERE_CONFIRM

Den siste reise du har oppgitt hadde ikke hjemreise som formål. Reiste du hjem etter den siste reise du har oppgitt?

_1 Ja, jeg reiste hjem etter siste reisen jeg har oppgitt

_2 Nei, jeg reiste ikke hjem

_3 Den siste reise jeg har registrert avsluttet hjemme

_4 Husker ikke

Ruting: hvis q78_FLERE_NEI_Confirm≠2 og q79_FLERE_Confirm≠1, avslutt loopen

---

Filter 430 slutt

Filter 431: Hvis **q13_FORERKORT**=1 og **q15_BILEIE_**=1/2/3/4/5/6

q80_BILTILGANG

Hvilken mulighet hadde du til å bruke bil til egen kjøring den {Reisedagen}?

Kunne du bruke bil hele dagen, deler av dagen, eller hadde du ikke tilgang til bil?

_1 Hele dagen

_2 Deler av dagen

_3 Hadde ikke tilgang til bil

Filter 431 slutt

q81_KOLL_KORT

Bruker du kort eller en app for å betale for kollektivreiser?

Med kort tenker vi på flerreisekort, periodekort, månedskort eller lignende for reiser med kollektivtransport? Her menes kort som du hadde på reisedagen

_1 Ja *Erstattet med alternativer _4 og _5 i Oktober 2016*

_2 Nei

_3 Vet ikke

_4 Ja, Kort

_5 Ja, App

30

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 432: Hvis **q81_KOLL_KORT**=4/5

q82_KORT_TYPE_S

Hvilken type betalingsmiddel har du? (Registrer det mest brukte)

Info til intervju: TT kort brukes av personer som er trygdet

_1 Periodekort eller app for minst 30 dager

_2 Periodekort eller app for 7 dager

_3 24-Timersbillett på kort eller app

_4 Flerreisekort, reisekonto, reisepenger, klippekort etc.

_5 Skolekort / skoleskyss

_6 Enkeltbillett

_7 TT-kort

_8 Fribillett / Frikort

_9 Annet korttype

_10 Enkeltbillett (Kjøpes eller aktiveres manuelt for hver reise)

_11 Enkeltbillett (Automatiske enkeltbilletter betalt med reisepenger eller reisekonto)

Filter 435 slutt

Filter 436: Hvis **q13_FORERKORT**=1

INFO_REISEVANER

Så noen spørsmål om hvor ofte du vanligvis bruker ulike transportmidler

q83_VANE_BILFORER

Hvor ofte er du bilfører på denne tiden av året?

_1 Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken

_2 3-4 ganger i uken

_3 1-2 ganger i uken

_4 1-3 ganger i måneden

_5 Sjeldnere

_6 Aldri

31

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 436 slutt

q84_VANE_BILPASS

Hvor ofte er du passasjer i bil på denne tiden av året?

_1 Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken

_2 3-4 ganger i uken

_3 1-2 ganger i uken

_4 1-3 ganger i måneden

_5 Sjeldnere

_6 Aldri

q85_VANE_KOLL

Hvor ofte reiser du vanligvis kollektivt på denne tiden av året?

_1 Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken

_2 3-4 ganger i uken

_3 1-2 ganger i uken

_4 1-3 ganger i måneden

_5 Sjeldnere

_6 Aldri

q86_VANE_SYKKEL

Hvor ofte benytter du sykkel til daglige gjøremål på denne tiden av året?

_1 Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken

_2 3-4 ganger i uken

_3 1-2 ganger i uken

_4 1-3 ganger i måneden

_5 Sjeldnere

_6 Aldri

q87_VANE_FOTS

Hvor ofte går du hele veien til daglige gjøremål på denne tiden av året?

_1 Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_2 3-4 ganger i uken

_3 1-2 ganger i uken

_4 1-3 ganger i måneden

_5 Sjeldnere

_6 Aldri

SEKSJON 5. LANGE REISER

I denne seksjonen registreres reiser over 100km og reiser til eller fra utlandet de siste 30 dagene.

Det registreres opptil 10 lange reiser, spørsmålene som hører til en enkelt reise er fra q90_L_UKEDAG til q112_L_BETALING.

Når Spørsmål q113_L_FLERE =_1 Spørsmål q90_L_UKEDAG til q112_L_BETALING gjentas opptil 10 ganger avhengig av antall lange reiser IO har foretatt i løpet av de siste 30 dagene.

INFO_LANGE_REISER

Vi skal nå se på lengre reiser (over 100 km i Norge) og reiser til eller fra utlandet (uansett lengde) de siste 30 dagene. Det gjelder både arbeids-, tjeneste-, ferie-, fritids- og handlereiser. Det skal ikke tas hensyn til ærend/stopp underveis. En reise regnes som avsluttet først når man kommer fram til hovedreisemålet. Vi regner reisen fram til reisemålet og reisen tilbake som to forskjellige reiser. Reiser som både starter og ender i utlandet skal ikke registreres (gjelder også de lange reisene).

q88_LANGE__

Har du i løpet av de siste 30 dagene hatt en eller flere reiser i Norge på mer enn 100 km, eller har du reist til/fra utlandet?

Ta også med korte turer over grensen. Vi regner ikke med reiser du foretok i går. De har vi allerede registrert.

_1 Ja, i Norge

_2 Ja, til/fra utlandet

_3 Nei

Filter 501: Hvis **q88_LANGE__**=1/2 **q89_L_TURTALL**

Hvor mange lange reiser har du vært på i løpet av de siste 30 dagene?

33

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Her vil vi at du skal telle og registrere hjemreiser som en egen reise. Hjemreisen skal registreres umiddelbart etter utreisen.

_1 Skriv:

_2 Vet ikke / husker ikke

L_UKEDAG_INFO

Om reisen du var på sist.

Merknad: **Spørsmål q90_L_UKEDAG** til **q113_L_FLERE** er kun stilt dersom respondenten oppgir å ha gjennomført en lang tur i inneværende loop.

q90_L_UKEDAG

Om reisen du registrerer nå. Hvilken ukedag startet denne reisen?

_1 Mandag

_2 Tirsdag

_3 Onsdag

_4 Torsdag

_5 Fredag

_6 Lørdag

_7 Søndag

_8 Vet ikke / husker ikke

---

q91_L_HOVED

Hva var reisens hovedformål?

_1 Arbeid

_2 Tjenestereise (Reise eller møte i tilknytting til arbeidet, f.eks: kurs, forhandlinger, salg, konsulentbistand)

_3 Innkjøp av dagligvarer eller andre innkjøp

_4 Ærend (bilverksted, bank, helsetjeneste, hente utstyr, privat befaring eller annet)

_5 Hente/bringe/-følge barn

_6 Hente/bringe/-følge voksne

_7 Private besøk (familie, venner eller andre, også sykebesøk)

_8 Underholdning (var på kino, teater, idrettsarrangement eller publikum på andre arrangementer)

34

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_9 Organisert aktivitet (deltaker, eller arrangør på idrettsarrangement, kulturaktivitet eller lignende)

_10 Egenorganisert fritidsaktivitet (trening, kafé, gåtur eller annet)

_11 Ferieturer, weekend, hytte- og båtturer

_12 Militærreise (Reiser til/fra tjenestested for vernepliktige)

_13 Studier eller skole

_98 Hjem

Filter 501 slutt

Filter 502: **q88_LANGE__**=1/2 og **q91_L_HOVED**≠1/13/7/12/98

Valg filter:

Hvis **q91_L_HOVED** = 1, vis _1 … _2

Hvis **q91_L_HOVED** = 2, vis _3 … _8

Hvis **q91_L_HOVED** = 3, vis _9 … _11

Hvis **q91_L_HOVED** = 4, vis _12 … _15

Hvis **q91_L_HOVED** = 5, vis _16 … _20

Hvis **q91_L_HOVED** = 6, vis _21 … _23

Hvis **q91_L_HOVED** = 8, vis _24 … _26

Hvis **q91_L_HOVED** = 9, vis _27 … _30

Hvis **q91_L_HOVED** = 10, vis _31 … _41

Hvis **q91_L_HOVED** = 11, vis _42 … _45

q92_L_FORMAL_SUB

Kan du utdype litt mer på reisens formål? Det var …?

_1 Reise til/fra arbeid

_2 Reise til/fra skole eller studiested/utdanning

_3 Møte utenfor egen arbeidsplass, forhandlinger, salg, innkjøp o.l.

_4 Serviceoppdrag, konsulentbistand, håndverksoppdrag, oppdrag hos kunde/klient (f.eks. som jurist, hjemmesykepleier, hjemmehjelper) etc.

_5 Kurs, konferanse, kongress

_6 Forhandlinger, salg, innkjøp, messe

35

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_7	Annen forretnings- og tjenestereise
_8	Kombinasjon av arbeid/tjenestereise og private formål (på samme sted)
_9	Innkjøp av dagligvarer
_10	Innkjøp av større ting/artikler/varer
_11	Andre innkjøp (alle andre innkjøp og shoppingaktiviteter)
_12	Servicetjenester som bilverksted, offentlig etater, bank/post, reisebyrå etc.
_13	Lege, tannlege, fysioterapeut, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester
_14	Henting/levering av utstyr og/eller ting
_15	Andre ærend/tjenester
_16	Til/fra barnehage/park/dagmamma/skole - barn
_17	Til/fra sports- og idrettsaktiviteter - barn
_18	Til/fra andre fritidsaktiviteter - barn
_19	Til/fra lege, tannlege, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester - barn
_20	Andre hente-/bringe-/følgereiser - barn
_21	Til/fra fritidsaktiviteter - voksne
_22	Til/fra lege, tannlege, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester - voksne
_23	Til/fra andre aktiviteter - voksne
_24	Kino, teater, konsert, utstilling eller lignende
_25	Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer
_26	Annen aktivitet som publikum
_27	Sport- eller idrettsaktivitet
_28	Musikkaktivitet og annen kulturaktivitet
_29	Organisasjonsarbeid
_30	Annen organisert aktivitet
_31	Gym / treningssenter
_32	Kafé, restaurant, pub eller lignende
_33	Luftet hund
_34	Gikk/jogget/skitur
_35	Sykkeltur
_36	Ridetur
_37	Biltur

36

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_38 MC-tur

_39 Båttur

_40 Annen fysisk uteaktivitet

_41 Andre ikke organiserte aktiviteter

_42 Reise til hytte/fritidsbolig

_43 Reise til fritidsbåt/marina

_44 Tur med fritidsbåt

_45 Andre ferie-/fritidsreiser

Filter 502 slutt

---

q93_L_START

Hvor startet denne reisen?

_1 Hjemstedet (Adresse hjemsted) _2 Bosted 2 (Adresse bosted 2)

_3 Fast oppmøtested (Addresse arbeidsplass)

_4 Studiestedet (Adresse studiested) _5 Endepunkt av siste reise (Sluttadresse)

_6 Hytte/fritidsbolig/fritidsbåt el.

_7 Hotell, herberge etc

_8 Annet sted i Norge

_9 Sverige

_10 Danmark

_11 Finland

_12 Annet land:

Filter 503: Hvis **q93_L_START**=6/7/8 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.

q94_L_START_ADRESSE_Confirm

_1 Vennligst registrer adressen:

_2 Ønsker ikke at opplyse

37

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 503 slutt

Filter 504: Hvis **q93_L_START** = 6/7/8 og ((**Undersøkelsestype**=CATI og **q94_L_START_ADRESSE_Confirm**=1) eller (**Undersøkelsestype**=CAWI))

q95_L_START_ADRESSE

Fra hvilken adresse startet reisen?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_1 Registrer adresse (Google Maps)

_2 Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er:

_3 Vet ikke / ønsker ikke å oppgi

Filter 504 slutt

Filter 505: Hvis **q95_L_START_ADRESSE**=1 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q96_L_START_ADRESSE_START_PRES

TIL INTERVJUER: Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

Filter 505 slutt

Filter 506: Hvis **q93_L_START** = 9/10/11

q97_L_START_UTLANDET

Hvilken by/region i Sverige/Danmark/Finland?

_1 Skriv:

_2 Husker ikke

Filter 506 slutt

Filter 507: Hvis **q93_L_START** = 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

q98_L_START_KOMMUNE

Fra hvilken kommune eller sted startet reisen?

[Nedtrekksliste med kommune; åpent svar tillatt]

Filter 507 slutt

q99_L_ENDE

Hvor endte denne reisen?

_1 Hjemstedet (Adresse hjemsted)

_2 Bosted 2 (Adresse bosted 2)

_3 Fast oppmøtested (Addresse arbeidsplass)

_4 Studiestedet (Adresse studiested)

_5 Endepunkt av siste reise (Sluttadresse)

_6 Hytte/fritidsbolig/fritidsbåt el.

_7 Hotell, herberge etc

_8 Annet sted i Norge

_9 Sverige

_10 Danmark

_11 Finland

_12 Annet land:

Filter 508: Hvis **q99_L_ENDE** = 6/7/8 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: CATI undersøkelse registrerer adresse manuelt først for kvalitetskontroll.
q100_L_ENDE_ADRESSE_Confirm På hvilken adresse endte reisen?

_1 Vennligst registrer adressen:

_2 Ønsker ikke at opplyse

Filter 508 slutt

Filter 509: Hvis **q99_L_ENDE**= 6/7/8 og ((**Undersøkelsestype**=CATI og **q100_L_ENDE_ADRESSE_Confirm** =1) eller (**Undersøkelsestype**=CAWI))

q101_L_ENDE_ADRESSE

39

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

På hvilken adresse endte reisen?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

_1 Registrer adresse (Google Maps)

_2 Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er:

_3 Vet ikke / ønsker ikke å oppgi

Filter 509 slutt

Filter 510: Hvis **q101_L_ENDE_ADRESSE**=1 og **Undersøkelsestype**=CATI

Merknad: Internt kvalitetskontroll spørsmål for at intervjuere skal kontrollere geocoding.

q102_L_ENDE_ADRESSE_START_PRES

TIL INTERVJUER: Hvor presist er adressen registrert?

_1 Eksakt adresse

_2 Gate/vei (kjenner ikke husnummer

_3 Område/bydel

_4 By/Tettsted

_5 Kommune

_6 Stadfestingen er ikke sikkert / ikke registrert

Filter 510 slutt

Filter 511: Hvis **q99_L_ENDE** = 9/10/11

q103_L_ENDE_UTLANDET

Hvilken by/region i Sverige/Danmark/Finland?

_1 Skriv:

_2 Husker ikke

Filter 511 slutt

Filter 512: Hvis **q99_L_ENDE** = 8

q104_L_ENDE_KOMMUNE

På hvilken kommune eller sted endte reisen?

[Nedtrekksliste med Kommune; åpent svar tillatt]

40

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 512 slutt

Filter 513: Hvis **q93_L_START**=1/2/3/4/5/6/7/8

q105_L_TRANSP

Hvilket transportmiddel reiste du lengst med (i kilometer) på denne reisen?

_1 Til fots
_2 Sykkel
_3 Moped
_4 Motorsykkel
_5 Bil, fører
_6 Bil, passasjer
_7 Kollektivtransport (buss, tog, trikk, båt taxi, fly, etc.)
_8 Annet
_9 Vil ikke svare/vet ikke

Filter 513 slutt

Filter 514: Hvis **q105_L_TRANSP** ≠ 1/3/4 spør **q106_L_TRANSP_HOVED**

Hvis **q105_L_TRANSP** = 1/3/4 så settes **q106_L_TRANSP_HOVED** = **q105_L_TRANSP**

Valg filter: alternativer for **q106_L_TRANSP_HOVED** er filterert og ordnet basert på **q105_L_TRANSP**

Hvis **q105_L_TRANSP** = 2, vis _21 … _23

Hvis **q105_L_TRANSP** = 5, vis _51 … _59 and _510 … _512

Hvis **q105_L_TRANSP** = 6, vis _61 … _64

Hvis **q105_L_TRANSP** = 7, vis _71 … _79 and _710, _711

Hvis **q105_L_TRANSP** = 8, vis _81 … _82

q106_L_TRANSP_HOVED

Vennligst spesifiser, hvilket transportmiddel ble benyttet?

_1 Til fots
_21 Vanlig sykkel
_22 El-sykkel

41

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_23	Sykkeldeling/bysykkel/jobbsykkel
_3	Moped
_4	Motorsykkel
_51	Egen bil (personer med kun én bil i husholdet)
_57	Bil lånt av slektninger/venner/bekjente
_58	Bildeleordning (bilkollektiv, bildelingstjeneste via nett/app, bilpool via arbeidsgiver o.l.)
_59	Leasingbil
_510	Leiebil
_511	Firmabil
_512	Annen bil
_61	Satt på i en bil som husholdet disponerer
_62	Satt på med venner/slektninger/bekjente
_63	Satt på med kollega
_64	Satt på med andre
_71	Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
_72	Turbuss/chartret buss
_73	Trikk/bybane
_74	T-bane/metro
_75	Tog/flytog
_76	Drosje/Taxi
_77	Rutefly
_78	Charterfly
_79	Ferge (som bilfører/bilpassasjer)
_710	Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)
_711	Rutebåt/hurtigbåt
_81	Annen båt/fritidsbåt/småbåt
_82	Annet – spesifiser:
_998	Vil ikke svare/vet ikke
_999	Husker ikke

Filter 514 slutt

42

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 515: Hvis **q105_L_TRANSP** ≠ 9

Merknad: Biler registert i q17_BIL_INFORMASJON kommer som alternativ under «Bil 1» til «Bil 5»
q107_L_TRANSP_ANDRE

Benyttet du andre transportmidler for denne reisen, hvilke?

_1 Til fots
_2 Vanlig sykkel
_3 El-sykkel
_4 Sykkeldeling/bysykkel/jobbsykkel
_5 Moped
_6 Motorsykkel
_7 Egen bil (personer med kun én bil i husholdet)
_8 {Bil 1}
_9 {Bil 2}
_10 {Bil 3}
_11 {Bil 4}
_12 {Bil 5}
_13 Bil lånt av slektninger/venner/bekjente
_14 Bildeleordning (bilkollektiv, bildelingstjeneste via nett/app, bilpool via arbeidsgiver o.l.)
_15 Leasingbil
_16 Leiebil
_17 Firmabil
_18 Annen bil
_19 Satt på i en bil som husholdet disponerer
_20 Satt på med venner/slektninger/bekjente
_21 Satt på med kollega
_22 Satt på med andre
_23 Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
_24 Turbuss/chartret buss
_25 Trikk/bybane
_26 T-bane/metro
_27 Tog/flytog

43

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_28 Drosje/Taxi

_29 Rutefly

_30 Charterfly

_31 Ferge (som bilfører/bilpassasjer)

_32 Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)

_33 Rutebåt/hurtigbåt

_34 Annen båt/fritidsbåt/småbåt

_35 Annet – spesifiser:

_36 Vil ikke svare/vet ikke

_37 Husker ikke

_38 Nei, jeg brukte ikke andre transportmidler

Filter 515 slutt

q108_L_TRANSPORTMIDDEL_FLOKK

Hvor mange personer reiste sammen – medregnet deg selv?

Gjelder antall personer i reisefølget. Hvis bil (fører og passasjer) gjelder det antall i bilen

_1 Skriv:

_2 Vet ikke / husker ikke

---

q109_L_OVERNATT

Hvor mange overnattinger hadde du på følgende?

Hvis hjemreise ....

Hvor mange overnattinger hadde du underveis på reisen?

_1 På stedet reisen endte i **Vises ikke hvis Hjemreise**

_2 Underveis på reisen

_3 Jeg hadde ingen overnatting

Filter 516: Hvis **q109_L_OVERNATT**._1 > 0

q110_L_OVERNATT_TYPE

44

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Hvor mange netter overnattet du i følgende overnattingstyper?

_1 Netter på hotell, pensjonat, vandrerhjem, DNT eller lignende

_2 Netter på campingplass

_3 Netter på en annen betalt overnatting (privat romutleie, leid hytte, boligutleie, AirBnB, om bord på båt/ferge/tog etc., og annetfinn.no, privat leie)

_4 Netter i privat hytte eller en annen fritidsbolig

_5 Netter med annen privat/gratis overnatting (hos slekt/venner og bekjente, gratis camping/lokale, annet gratis)

Filter 516 slutt

Filt 517: Hvis **q109_L_OVERNATT**._2 > 0

Flere valg mulig

q111_L_OVERNATT_UNDERVEIS

Hvor overnattet du underveis på denne reisen?

_1 Overnatting 1:

_2 Overnatting 2:

_3 Overnatting 3:

_4 Overnatting 4:

_5 Overnatting 5:

Filter 517 slutt

q112_L_BETALING

Hvem betalte (hovedsakelig) for reisen?

_1 Privat

_2 Arbeidsgiver

_3 Offentlig instans

_4 Annen

_5 Vet ikke

_6 Ønsker ikke å oppgi

Filter 518: Hvis inneværende antall loop er mindre enn antall tilatte lange reiser (10)

q113_L_FLERE

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Nå har du registrert en reise. Har du foretatt en hjemreise eller en ny reise over 100 km eller reiser til utlandet de siste 30 dagene?

INFO: Du har tidligere oppgittt at du har foretatt {svar på q113_L_FLERE} lange reiser de siste 30 dagene.

_1 Ja

_2 Nei

Filter 518 slutt

Filter 519: Hvis inneværende antall loops er større en tiltatte antall loops (10)

q114_L_ENDA_FLERE

Har du foretatt enda flere reiser over 100 km eller reiser til utlandet den siste måneden?

_1 Ja

_2 Nei

Filter 520: Hvis **q114_L_ENDA_FLERE**= «Ja»

q115_L_FLERE_ANTALL Hvor mange flere reiser?

_1 Skriv:

_2 Vet ikke / Husker ikke

Filter 520 slutt

Filter 519 slutt

Filter 521: Hvis **q91_L_HOVED**=1

Merknad: q116_L_PENDLER og q117_L_OFTE blir kun stilt dersom IO har hatt en eller flere lange reiser i forbindelse med arbeid.

q116_L_PENDLER

Du har svart at du har foretatt én eller flere lange reiser til eller fra arbeid. Er du langpendler (mer enn 100 km hjemmefra til jobb)?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vet ikke / ønsker ikke å svare

Filter 522: Hvis **q116_L_PENDLER** = «Ja»

q117_L_OFTE

46

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Hvor ofte foretar du slike reiser (tell med begge retninger)?

_1 Hver dag, minst 10 reiser per uke (fram og tilbake)

_2 3 – 9 reiser per uke

_3 2 ganger per uke (ukependler)

_4 2 ganger per måned (14-dagers pendler)

_5 Sjeldnere

_6 Vet ikke / ønsker ikke å svare

Filter 522 slutt

Filter 521 slutt

SEKSJON 6. REISEMULIGHETER TIL JOBB

I denne seksjonen kartlegges ulik informasjon om respondentens muligheter for å reise på jobb når det gjelder avstand og tid det tar for å komme til oppmøtestedet og muligheter for parkering, blant annet.

Filter 601: Hvis **q20_ARBEID**=1

Info_BIL_JOBB

REISEMULIGHETER TIL JOBB

Så ser vi litt på reisemulighetene dine til jobb.

Filter 602: Hvis **q23_OPPMOTE**=1

q119_KM_JOBB

Kan du anslå hvor mange km det er langs raskeste reiserute (med bil) fra boligen til oppmøtestedet på jobb?

_1 Skriv:

_2 Vet ikke / Husker ikke

q120_BIL_JOBB

Kan du anslå hvor lang tid det tar å kjøre bil direkte fra boligen til oppmøtestedet på det tidspunktet du vanligvis reiser til arbeid?

_1 Skriv

_2 Vet ikke / Husker ikke

47

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

q121_KOLL_JOBB

Kan du anslå hvor lang tid det tar å reise kollektivt fra boligen til oppmøtestedet på det tidspunktet du vanligvis reiser til arbeid?

_1 Skriv:

_2 Vet ikke / Husker ikke

Filter 602 slutt

Filter 603: Hvis **q13_FORERKORT**=1 og **q16_BIL_ANTALL** > 0 og **q21_ARBEID**=1 og **q23_OPPMOTE**=1

q122_JOBB_P1

Hvis du skal kjøre bil til arbeid, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vet ikke

Filter 604: Hvis **q122_JOBB_P1**=1 **q123_JOBB_P2**

Er det vanligvis lett å finne parkeringsplass på denne parkeringsplassen?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vet ikke

---

q124_JOBB_P3

Må du betale for å parkere der?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vet ikke

Filter 605: Hvis **q124_JOBB_P3**=1

q125_JOBB_P4

48

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Betaler du per time, per dag eller per måned?

_1 Per time

_2 Per dag

_3 Per måned

_4 Vet ikke

Filter 606: Hvis **q125_JOBB_P4** ≠ 4

q126_JOBB_P5

Hvor mye må du betale {Per time/dag/måned}?

_1 Skriv: _ _ Kr

_2 Vet ikke / Husker ikke

Filter 603 slutt

Filter 604 slutt

Filter 605 slutt

Filter 606 slutt

Filter 607: Hvis **q21_ARBEID**=1 og **q23_OPPMOTE**=1 og **q13_FORERKORT**=1 og **q16_BIL_ANTALL** > 0
q127_JOBB_P6

Er det andre parkeringsmuligheter for bil på eller i nærheten av arbeidsplassen din som det kan være aktuelt å bruke hvis du kjører bil?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vet ikke

Filter 608: Hvis **q127_JOBB_P6**=1

q128_JOBB_P7

Må man betale for å parkere der?

_1 Ja

_2 Noen steder

_3 Nei

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_4 Vet ikke

Filter 608 slutt

Filter 607 slutt

Filter 609: Hvis **q20_HOVED**=1 eller **q21_ARBEID**=1

q129_DEKNING_

Får du dekket noen av følgende utgifter til arbeidsreisen (til/fra jobb) av arbeidsgiver?

Flere svar mulig

_1 Bilutgifter, firmabil

_2 Bompenger

_3 Parkering (på andre steder enn det arbeidsgiver disponerer)

_4 Kollektivtransport

_5 Annet

_6 Nei, ingen

_7 Vet ikke

Filter 609 slutt

Filter 601 slutt

SEKSJON 7. HUSHOLDNINGSINFORMASJON

I denne seksjonen registreres informasjon om andre medlem i husholdningen. Det registreres også informasjon om respondentens forhold til kollektivtilbudet og parkering ved hjemstedet.

HUSHOLDNINGEN

Så ser vi litt på husholdningen din.

q130_PERSONER

Hvor mange personer er det totalt i husholdningen?

Til husholdningen regner vi alle personer som er fast bosatt i boligen, og som har felles matbudsjett. Personer som er fast bosatt i boligen, men som i perioder er borte fra hjemmet, på grunn av arbeid, delt omsorg el., skal regnes med. For personer med flere bostedsadresser regnes alle personer som er fast bosatt på disse og som et har felles matbudsjett med som en del av husholdningen.

_1 Skriv:

_2 Vet ikke / Husker ikke

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 701: **q130_PERSONER._1** > 1

Merknad: Q131_FORERKORT_PERS: Stilt hvis husstandsmedlemmet er over 15 år

q131_INFO_HUSHOLDNING

Vi vil nå stille noen spørsmål om husstandsmedlemmene (unntatt deg selv), fra den eldste til den yngste. Start med den eldste, og fortsett med de yngre i kronologisk orden.

	q131_ALDER_PERS_	q131_SLEKT_PERS_	q131_FORERKORT_PERS_	Q131_ARBEID_PERS
Person 1		_1 Ektefelle, samboer	_1 Ja	<Numerical>
Person 2		_2 Barn (inkl. stebarn/ektefelles, samboers barn, fosterbarn)	_2 Nei	
Person 3		_3 Søster/bror (inkl. halvsøsken)	_3 Vet ikke	
...		_4 Mor		
		_5 Far		
		_6 Fars eller mors ektefelle/samboer		
		_7 Annen slektning		
		_8 Ikke slektning		
Person 15		_9 Annen omsorgsperson		

Filter 701 slutt

Info_HJEMME

PARKERINGSFORHOLD OG KOLLEKTIVTILBUD VED HJEMSTED

Så stiller vi noen spørsmål om parkeringsforholdene og kollektivtilbudet der du bor.

Filter 702: Hvis **q16_BIL_ANTALL**=1 **q132_HJEMME_P1**

Har du/dere egen parkeringsplass i nærheten av der du bor?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vet ikke

Filter 703: Hvis **q132_HJEMME_P1**= «Ja»

51

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

q133_HJEMME_P2

Hvor langt fra boligen ligger denne?

_1 Under 50 meter

_2 Under 100 meter

_3 Mellom 100 og 200 meter

_4 Mer enn 200 meter

_5 Vet ikke

Filter 703 slutt

Filter 704: Hvis **q132_HJEMME_P1**=2/3

q134_HJEMME_P3

Hvor lett eller vanskelig er det å finne ledig parkeringsplass ved eller i nærheten av der du bor?

_1 Svært lett

_2 Lett

_3 Vanskelig

_4 Svært vanskelig

_5 Vet ikke

Filter 704 slutt

Filter 702 slutt

Filter 705: Hvis **q16_BIL_ANTALL** > 1

q135_HJEMME_P4

Har du/dere egne parkeringsplasser til begge/alle bilene i nærheten av boligen?

_1 Ja

_2 Nei

_3 Vet ikke

Filter 706: Hvis **q135_HJEMME_P4**=1

q136_HJEMME_P5_

Hvor langt fra boligen ligger disse?

Flere svar mulig

52

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_1 Egne plasser under 50 meter fra bolig/leilighet

_2 Egne plasser under 100 meter fra bolig/leilighet

_3 Egne plasser 100-200 meter fra bolig/leilighet

_4 Egne plasser mer enn 200 meter fra bolig/leilighet

_5 Annet:

_6 Vet ikke

Filter 706 slutt

Filter 707: Hvis **q135_HJEMME_P4**=2

q137_HJEMME_P6

Hvor mange biler har du egen parkeringsplass til?

_1 Skriv:

_2 Ingen

_3 Vet ikke

Filter 708: Hvis **q137_HJEMME_P6**=1

q138_HJEMME_P7_

Hvor langt fra boligen ligger disse plassene (denne plassen)?

Flere svar mulig

_1 Egne plasser på tomta rett med bolig/leilighet

_2 Egne plasser under 100 meter fra bolig/leilighet

_3 Egne plasser 100-200 meter fra bolig/leilighet

_4 Egne plasser mer enn 200 meter fra bolig/leilighet

_5 Annet

_6 Vet ikke

---

q139_HJEMME_P8

Hvor lett eller vanskelig er det å finne ledig parkeringsplass til den andre bilen (de andre bilene) ved eller i nærheten av boligen?

_1 Svært lett

_2 Lett

53

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_3 Vanskelig

_4 Svært vanskelig

_5 Vet ikke

Filter 708 slutt

Filter 709: Hvis **q137_HJEMME_P6**=2

q140_HJEMME_P9

Hvor lett eller vanskelig er det å finne ledig parkeringsplass til bilene ved eller i nærheten av boligen?

_1 Svært lett

_2 Lett

_3 Vanskelig

_4 Svært vanskelig

_5 Vet ikke

Filter 709 slutt

Filter 707 slutt

Filter 705 slutt

q141_HJEM_STOPPESTED

Hvor langt er det fra boligen din til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke?

Info til intervjuer: Angi i kilometer

_1 Skriv:

_2 Det finnes ikke kollektivtransportmidler i nærheten av boligen

_3 Vet ikke / husker ikke

Filter 710: Hvis q141_HJEM_STOPPESTED =1

q142_HJEMME_FREKVENS_2

Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport du vanligvis bruker fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 7 og klokka 9?

_1 12 ganger eller mer (5 min mellom avgangene)

_2 8 ganger (7,5 min mellom avgangene)

54

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_3 6 ganger (10 min mellom avgangene)

_4 4 ganger (15 min mellom avgangene)

_5 2 – 3 ganger per time

_6 1 gang per time

_7 Hver annen time

_8 Sjeldnere

_9 Vet ikke

q143_HJEMME_FREKVENS_1

Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport du vanligvis bruker fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15?

_1 12 ganger eller mer (5 min mellom avgangene)

_2 8 ganger (7,5 min mellom avgangene)

_3 6 ganger (10 min mellom avgangene)

_4 4 ganger (15 min mellom avgangene)

_5 2 – 3 ganger per time

_6 1 gang per time

_7 Hver annen time

_8 Sjeldnere

_9 Vet ikke

Filter 710 slutt

SEKSJON 8. BAKGRUNNSINFORMASJON

I denne seksjonen registreres noe bakgrunnsinformasjon om respondenten til bruk for statistiske formål i analyser.

BAKGRUNN SPØRSMÅL

Helt til slutt stiller vi noen bakgrunnsspørsmål for den statistiske analysen.

q144_O_INNTEKT

Omtrent hva er din bruttoinntekt siste år?

Bruttoinntekt er inntekten før skatt.

55

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_1 Skriv:

_2 Vet ikke/ønsker ikke å svare

Filter 801: Hvis **q144_O_INNTEKT**=2

q145_INNTEKT

Er det mulig for deg å oppgi inntekten din i et intervall?

_1 Under 100 000 NOK

_2 Mellom 100 000 og 199 999 NOK

_3 Mellom 200 000 og 299 999 NOK

_4 Mellom 300 000 og 399 999 NOK

_5 Mellom 400 000 og 499 999 NOK

_6 Mellom 500 000 og 599 999 NOK

_7 Mellom 600 000 og 699 999 NOK

_8 Mellom 700 000 og 999 999 NOK

_9 1 000 000 NOK og over

_10 Ønsker ikke å oppgi

_11 Vet ikke

Filter 801 slutt

Filter 802: Hvis **q130_PERSONER.**_1 > 1

q146_H_INNTEKT

Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år?

Bruttoinntekt er inntekten før skatt.

_1 Skriv:

_2 Vet ikke/ønsker ikke å svare

Filter 803: Hvis **q146_H_INNTEKT**=2

q147_INNTEKT_HUSH

Er det mulig for deg å oppgi husholdningens inntekt i et intervall?

_1 Under 200 000 NOK

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_2 Mellom 200 000 og 399 999 NOK

_3 Mellom 400 000 og 599 999 NOK

_4 Mellom 600 000 og 799 999 NOK

_5 Mellom 800 000 og 999 999 NOK

_6 Mellom 1 000 000 og 1 599 999 NOK

_7 Mellom 1 600 000 og 1 999 999 NOK

_8 2 000 000 NOK og over

_9 Ønsker ikke å oppgi

_10 Vet ikke

Filter 803 slutt

Filter 802 slutt

---

q148_UTDANNING

Hva er din høyeste fullførte utdanning?

_1 Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)

_2 Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)

_3 Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)

_4 Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)

_5 Forskerutdanning (7 eller flere år)

_6 Ønsker ikke å oppgi

Filter 804: Hvis **q21_ARBEID**=1 og **q35_YRKESSJAFOR**=2/3

q149_YRKE

I hvilken sektor arbeider du?

_1 Næringsliv

_2 Organisasjonsliv (frivillige organisasjoner, stiftelser)

_3 Offentlig sektor (forvaltning, administrasjon, undervisning)

_98 Annet

---

q150_LEDER

Hva slags stilling har du?

57

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_1 Toppleder

_2 Mellomleder

_3 Vanlig ansatt / medarbeider

_4 Jeg jobber for meg selv (freelance, selvstendig næringsdrivende eller lignende)

_98 Annet

---

q151_BRANSJE

Hvilken bransje eller næring jobber du i?

_1 Varehandel

_2 Industri

_3 Undervisning

_4 Bygge- og anlegg

_5 Transport og lagring

_6 Informasjon og kommunikasjon

_7 Kultur og underholdning

_8 Finansierings- og forsikringsvirksomhet

_9 Overnattings- og serveringsvirksomhet

_10 Offentlig administrasjon og forvaltning

_11 Jordbruk, skogbruk og fiske

_12 Helse- og sosialtjenester

_13 Annen tjenesteyting

_98 Annet

Filter 804 slutt

q152_LAND

I hvilket land er du født?

_1 Norge

_2 Skriv: <Nedtrekksliste>

_3 Ønsker ikke å oppgi

58

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

Filter 805: Hvis **q152_LAND** = 1 OR **q152_LAND**._1 = "Norge"

q153_BOTID

Hvor lenge har du bodd i Norge?

_1 Skriv:

_2 Hele livet

_3 Ønsker ikke å oppgi

_4 Husker ikke

Filter 805 slutt

q154_PROBLEM

Har du for tiden noen fysiske problemer som begrenser dine muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke transportmidler?

_1 Ja

_2 Nei

Filter 806: Hvis **q154_PROBLEM**=1

q155_PROBLEMET_

Gjør disse problemene det vanskelig for deg å ...?

Flere svar mulig

_1 Gå

_2 Sykle

_3 Reise med fly

_4 Reise med andre kollektivtransportmidler

_5 Reise i bil som passasjer

_6 Kjøre bil selv

Filter 806 slutt

q156_REKRUTTERING_1

Kan du tenke deg å være med i en undersøkelse om bilbruksvaner?

Undersøkelsen foregår på Internett. Hvis ja, trenger vi din epostadresse

59

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

EPINION

_1 Ja, vennligst oppgi din epostadresse:

_2 Nei

[END OF SURVEY]

60

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 2 TØI Arbeidsdokument 51173 Reisekjeder – utvikling og analysemuligheter

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

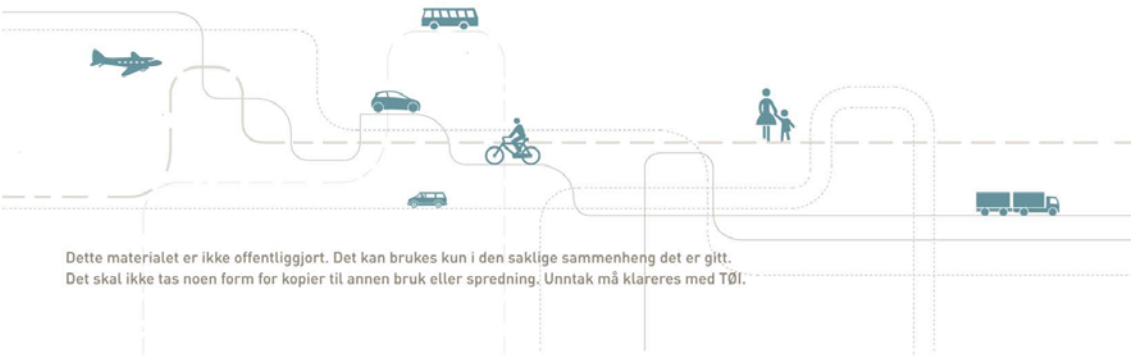
Gaustadalléen 21 | N-0349 Oslo | Norway | +47 22 57 38 00 | www.toi.no | toi@toi.no

Arbeidsdokument 51173 **Oslo 15.10.2019**
4771, Reisekjedeanalyse
Iratxe Landa Mata, Berit Grue, Øystein Engebretsen

Reisekjeder – utvikling og analysemuligheter

Innhold

1 Bakgrunn og formål 2
2 Begrepsbruk 3
2.1 Definisjon av reisekjede 3
2.2 Andre definisjoner brukt i dokumentet 6
3 Omfang og utvikling av reisekjeder 6
4 Reisekjedetyper og utvikling over tid 8
4.1 Reisekjedenes kompleksitet 8
4.2 Formål i reisekjedene 9
4.3 Transportmidler i reisekjedene 13
4.4 Hjem-hjem-reiser 16
5 Reisekjeder på tvers av befolkningsgrupper, ukedag og tilgang til transportmidler 17
6 Alternativer til reisekjeder 19
7 Oppsummering og vurdering 21
Referanser 23
Vedlegg 1: Reiser og reisekjeder i RVU 2001– 2018 (2001=1) 24
Vedlegg 2: Transportmidler i reiser og reisekjeder RVU 2001–2018 (2001=1) 25
Vedlegg 3 Reiseformål, detaljerte valgalternativer 26



Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan brukes kun i den saklige sammenheng det er gitt.
Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning. Unntak må klareres med TØI.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

1 Bakgrunn og formål

Testresultater av foreløpige data fra pågående RVU gir lavt antall reiser i 2018 sammenlignet med RVU 2013/14, hvor antall reiser også var noe lavere enn i de foregående RVU-årene 2009 og 2005. Telles i stedet reisekjeder, ser tallet for disse mer stabilt ut (TØI-presentasjoner av Engebretsen m.fl. 2019). Slik reiser er definert i RVU, registreres en ny reise hver gang et nytt reiseformål oppsøkes. Reisekjedene defineres som rekkefølger av reiser, og brukes i analyser til å studere hvordan reisebehov i løpet av dagen løses med enkle (ett reisemål) og mer komplekse (flere reisemål) «rundturer» i løpet av dagen. Som den primære start-/endedefinisjonen for reisekjedene er det vanlig å bruke respondentenes hjem. Situasjonen med en større nedgang i antall reiser sammen med et mer stabilt antall reisekjeder betyr at de som har utført reiser har registrert enklere reiseopplegg hvor det i mindre grad kombineres reiseformål underveis.

En høy grad av forenkling i reisekjedene sammenliknet med tidligere RVU gir grunn til å tro at det i RVU 2018 kan ha «falt ut» reiser som skulle vært registrert som deler av lengre reisekjeder. En antakelse er at noen typer reise kan være mer utsatt for bortfall enn andre. For å illustrere dette er det i noen sammenhenger brukt et eksempel på to reiser hvor levering av barn i barnehage er reise nr. 1 og turen videre til arbeid er reise nr. 2, men hvor det bare er registrer én reise for hele strekningen (hjem-jobb). Om problemet forekommer i en viss utstrekning, trekkes tallet på reiser ned. Om bortfallet i størst grad gjelder reiser som kan oppfattes som korte stopp/ærend undervegs i stedet for egen reise med eget formål, vil det gi utfordringer ved analyser basert på enkeltreiser. Resultatene kan bli misvisende ved at de «tunge» reiseformålene, for eksempel arbeid, blir representert på samme nivå som tidligere, men at vanlige «undervegs-formål», som for eksempel levering/henting og innkjøpsreiser faller.

Statens vegvesen har gitt TØI i oppdrag å undersøke analysemuligheter ved bruk av reisekjeder som alternativ til enkeltreisene, som tradisjonelt har vært enheten for undersøkelser av reisevaner i Norge. I dette prosjektet ser vi på utvikling og forskjeller i reisekjeder i RVU over tid, og hvilke muligheter og hensyn det innebærer å analysere reisevaner basert på reisekjeder.

Analysen omfatter en inndeling og opptelling av reisekjeder i RVU, med kategorisering av reisekjeder etter bl.a. kompleksitet (antall reiser som kombineres i samme kjede), sammensetning av formål og transportmiddelbruk. Vi har brukt RVU-data fra 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018 for å kunne se på utviklingen over tid. Prosjektet har også i noen grad analysert forskjeller i omfang av reisekjeder mellom ulike befolkningsgrupper over tid. Analysen er begrenset av både prosjektrammen og svakheter i det foreløpige RVU-datamaterialet fra 2018. Reiseregistreringene i de ulike RVU-årgangene innebærer ulike forutsetninger for å definere og telle reisekjeder. Dette kan ha bidratt til noe av variasjonen i antall reisekjeder. Det har ikke vært tid til å gå dypt inn i betydningen av spesielle utfordringer med enkelte RVU, så resultatene i dette dokumentet er først og fremst ment for sammenlikning av ulike «RVU-år» og ikke for å analysere faktisk utvikling i befolkningens bruk av reisekjeder.

Resultatene i dette dokumentet er i hovedsak basert på vektede data. I tilfeller hvor det er brukt uvektede data i figurer og tabeller, er dette omtalt. Til slutt i dokumentet oppsummeres muligheter, begrensinger og viktige aspekter å ta hensyn til ved analyser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

på reisekjeder. Det finnes også andre alternativ eller supplement til den vanlige inndelingen i enkeltreiser. I avsnitt 6 omtales en svensk modell for inndeling av komplekse reisemønster i *hovedreiser*, som for eksempel kan være hjem-arbeid, og underliggende *delreiser* (alle øvrige reiseformål som utføres i løpet av hovedreisen).

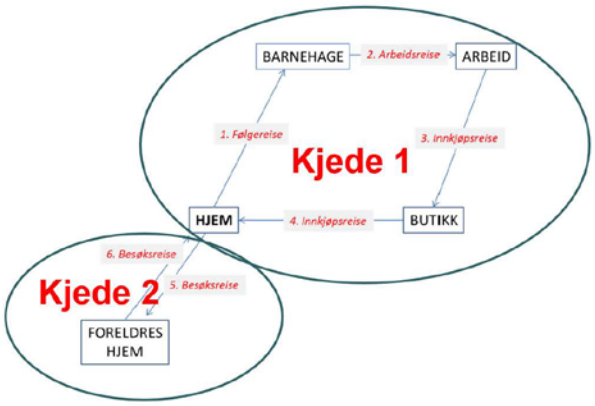
Flere aspekter ved analyser basert på hovedreiser og reisekjeder vs. enkeltreiser kan finnes i litteraturen, f. eks. at fokus på enkeltreiser kan hindre forståelsen av hvordan reisene henger sammen med hverandre (Vågane, 2012), og bidra til overrepresentasjon/underrepresentasjon av visse type reiser (Engebretsen, 2006). Sistnevnte argument er ikke rettet mot bortfall av reiser, men gjelder fordelingen mellom formålene for reiser som inngår i lengre reisekjeder. Tradisjonelt i RVU er reisene som ender hjemme kodet med foregående reiseformål, noe som for enkeltreisene gir overrepresentasjon av formål med tendens til å opptre sist i reisekjedene, for eksempel innkjøp av dagligvarer.

2 Begrepsbruk

2.1 Definisjon av reisekjede

Dette oppdraget tar som utgangspunkt **reisekjedene** som analyseenhet. Hver gang intervjuede starter en reise hjemme, definerer vi dette som en ny reisekjede. Hver reisekjede er dermed sammensatt av én eller flere enkeltreiser, som igjen består av ett eller flere ledd bestemt av transportmiddelbruken. Krav om at en ny reisekjede må starte hjemme gjelder ikke den første reisekjeden. Den første reisen skaper alltid en ny reisekjede, uansett om den starter hjemme eller ikke. Vi setter heller ikke noe krav om at siste reise må ende hjemme.

Figur 1 gir noen eksempler på reisekjeder og illustrerer hvordan reiser inndeles i reisekjeder etter denne definisjonen.



Figur 1: Eksempel på reisekjeder

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Det bør presiseres at RVU 2005, 2009 og 2018 skiller mellom primær (bosted1) og sekundær (bosted2) bostedsadresse, mens det i RVU 2001 og i 2013/14 er registrert om reisen startet ved bosted uten å presisere om dette er den primære eller sekundære bostedsadressen. Dette betyr ikke at alle reiser som starter ved eget bosted, gjør det ved den primære, og ikke den sekundære, bostedsadressen. For årganger (2005, 2009 og 2018) der det skilles mellom bosted1 og bosted2, defineres reisekjedens start på følgende måte: en ny reisekjede starter hver gang respondent starter en reise ved den primære bostedsadressen (bosted 1), eller hver gang respondent starter en reise ved den sekundære bostedsadressen (bosted 2) forutsatt at ingen av respondentens reiser starter ved den primære bostedsadressen. Denne tilpasningen endrer ikke kriteriet om at den første reisen alltid skaper en ny reisekjede, uansett om den starter hjemme eller ikke.

Tabell 1 gir en oversikt over antall reisekjeder for de ulike årganger ved bruk av disse kriterier.

Tabell 1: Antall reisekjeder. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Uvektet.

2001	2005	2009	2013/14	2018
27650	**24818**	**40835**	**91596**	**57946**

Definisjonen bygger kun på reisens startpunkt (reisekjedenummer forblir det samme så lenge intervjuede ikke starter en ny reisekjede hjemme). Dette opplegget krever godt samsvar mellom reisens endepunkt og startpunktet for påfølgende reise, for å kunne gi presise resultater. Manglende samsvar vil kunne føre til feil opptelling av reisekjeder. Om respondenten slutter en reise hjemme, men startpunkt for påfølgende reise ikke er registrert hjemme, telles dette ikke som en ny reisekjede.

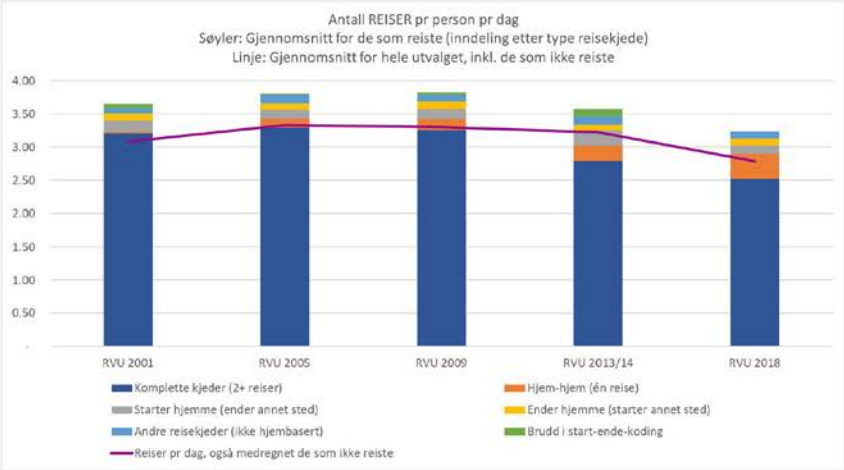
Brudd i sammenhengen mellom reisenes start- og endekode forekommer i ulik grad mellom RVU-årgangene; flest i RVU 2013/14, ingen i RVU 2018. I figurene nedenfor er reisekjeder hvor start-/endekoden «hjem» bryter med forutgående eller neste reisekjede skilt ut som egne reiser og reisekjeder (grønne søyler i diagrammene). Bruddene gir reisene uklar tilknytning til reisekjede, og kan være indikasjon på manglende registrering av reiser. Det samme kan høyt innslag av såkalte hjem-hjem-reiser (oransje søyler i diagrammene), som opptrer i økende grad i RVUene fra 2001 til 2018.

Ubalanse mellom «åpne» reisekjeder som starter hjemme, men ender annet sted vs. de som ender hjemme, men startet annet sted, bør heller ikke være stor. Hvis førstnevnte andel er vesentlig høyere enn sistnevnte, kan det være indikasjon på glemte returreiser.

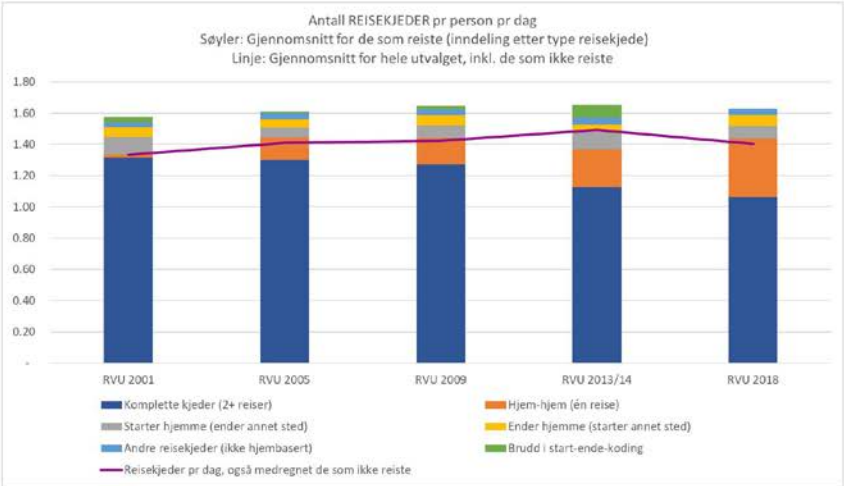
De ulike fenomenene i reisemønsteret som kan tyde på at underrapportering av reiser forekommer med ulik grad og sammensetning i RVU-årgangene fra 2001 til 2018, som vist i figurene nedenfor.

RVU 2013/14 og tidligere RVU er ikke tilstrekkelig tilrettelagt for analyse av reisekjeder. For konsistente analyser med reisekjeder som enhet, kreves det en forutgående redigering (se f.eks. Grue et al, 2019). Rammen for dette prosjektet har ikke gitt mulighet for slik redigering.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 2: Reiser i RVU 2001-2018.
Søyler: Gjennomsnitt antall reiser pr dag pr person (de som reiste, inndeling etter type reisekjede).
Linje: Gjennomsnitt antall reiser pr dag pr person (hele utvalget, inkl. de som ikke reiste)



Figur 3: Reisekjeder i RVU 2001-2018.
Søyler: Gjennomsnitt antall reisekjeder pr dag pr person (de som reiste, inndeling etter type reisekjede).
Linje: Gjennomsnitt antall reisekjeder pr dag pr person (hele utvalget, inkl. de som ikke reiste)

Manglende reiser kan gi utslag i både for få reisekjeder og for få reiser pr reisekjede. Til tross for synkende antall reiser (Figur 2), ser vi at antall reisekjeder forblir relativt stabilt, men med økende innslag av «ukurante» (antatt mangelfulle) varianter (Figur 3).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

For en del formål hvor reisekjeder brukes, kan det være gunstig å avgrense analyseutvalget til kun de reisekjedene som oppfyller den betingelsen at de *både starter og ender hjemme*. Eksempel på slike studier basert på norske RVU-data er Vågane (2012) og Grue et al (2019).

2.2 Andre definisjoner brukt i dokumentet

Arbeidsdokument anvender den vanlige definisjon av **reise** som er brukt i forbindelse med datainnsamling og analyser i RVU. En reise er *'enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes'* (Engebretsen, 2003). Hver gang man stopper for å utføre et gjøremål eller er kommet hjem, regner man en reise for avsluttet.

Begrepet '**reiseledd'** refererer til antall ledd for registrering av transportmiddelbruken innenfor en reise. En reise til arbeidsplass ved bruk av kollektivtransport vil kunne bestå av tre ledd: 1. til fots; 2. t-bane; 3. til fots, men også flere om reisen innebærer for eksempel bytter mellom ulike kollektivtransportmidler. Opplegget for registrering av reiseledd har gjennomgått vesentlige endringer i løpet av RVU-årene vist i dette dokumentet. Det inneholder derfor ikke analyser inndelt i reiseledd.

Reisekjedene bygger på informasjon oppgitt for reisenes start- og endekoder og ikke på de registrerte adressene. I klassifiseringen av reisekjeder har vi dermed forutsatt at det er samsvar mellom start-/endekoder og annen stedfestingsinformasjon for hjemstedet, som adresse og grunnkrets. Manglende samsvar forekommer i varierende grad i de ulike RVUer.

En av kategoriene som omtales er '**hjem-hjem-reiser**', dvs. enkeltreiser som både starter og ender hjemme, og dermed i prinsippet ikke danner reisekjeder. Man bør regne med et visst antall slike reiser i forbindelse med formål som ikke har et tydelig endepunkt. Eksempler på slike reiseformål kan være å lufte hund, gåturer, joggetur, sykkelturer mm. Vi omtaler disse som '**lokale hjem-hjem-reiser**' for å skille dem fra hjem-hjem-reiser med andre formål hvor destinasjon burde være kjent, f. eks. arbeids-, skole eller tjenestereiser. Disse burde inngå i reisekjeder med minst to reiser (tur og retur) i stedet for bare den ene med start og ende i samme punkt (hjem).

3 Omfang og utvikling av reisekjeder

Tabell 2 viser gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag for alle årganger vi har undersøkt. Tabellen viser en økning i gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag fra 2001 til 2005 og igjen fra 2009 til 2013/14. Gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag ser stabilt ut fra 2005 til siste RVU i 2018, med en topp i RVU 2013/14.

Tabell 2: Gjennomsnittlig antall reisekjeder og reiser per dag. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
Reisekjeder per dag	1,33	1,41	1,42	1,47	1,41
Reiser per dag	3,09	3,33	3,30	3,22	2,79

RVU 2018 har dermed ikke samme markante nedgang i antall reisekjeder per dag som vi ser for antall reiser. Foreløpige analyser viser at gjennomsnittlig antall reiser per dag er gått ned fra 3,22 i RVU 2013/14 til 2,79 i RVU 2018. Dette betyr at gjennomsnittlig

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

antall reiser per dag har gått ned 13 prosent mens gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag har gått ned 4 prosent. Store forskjeller i andel personer som ikke reiste (høyest andel i 2001, lavest i 2013/14, vist i Figur 4) forklarer en stor del av utslagene. En relativt stor økning i andelen respondenter som ikke har reist forklarer anslagsvis 30% av reduksjonen i reiser fra RVU 2013/14 til RVU 2018, og mer enn 70% av reduksjonen i reisekjeder. Korrigert for andel som ikke reiste, blir antall reisekjeder pr dag i RVU 2018 nesten på nivå med RVU 2013/14. Bortfallet av reiser blant de som reiste er dermed i hovedsak knyttet til redusert kompleksitet (færre reiser registrert pr reisekjede), herunder en stor økning i såkalte hjem-hjem-reiser[1]. Utviklingen i antall reiser og reisekjeder for totalt utvalg og de som reiste i RVUene fra 2001 til 2018 er illustrert som indekskurver (2001=1) i figurene vedlegg 1.

Som figur 4 viser, varierer andelen av befolkningen som ikke har reisekjeder (dvs. med ingen reiseaktivitet) mellom 9,8 prosent (2013/14) og 15,4 prosent (2001). Disse to årgangene skiller seg ut. En mulig forklaring på den lave andelen i RVU 2013/14 kan være at man klarte å fange opp flere reiser enn i tidligere RVUer ved å stille bekreftende spørsmål til fravær av reiser (*Var du ikke utenfor eiendommen denne dagen?*) for å begrense underrapportering av reiser. Denne type spørsmål er også brukt i RVU 2018, men har ikke resultert i tilsvarende lav andel ikke-reisende.

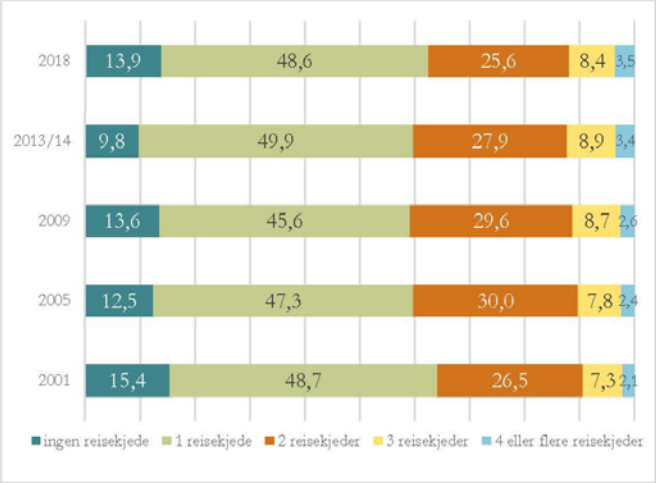
I siste RVU brukes for første gang web-intervjuer (CAWI) i tillegg til telefon-intervjuer (CATI). Tilgang til web-skjema tilbys i første omgang alle som er trukket ut i RVU-utvalgene. Deretter benyttes telefon til oppfølging av de som ikke responderte på web. I 2018 er web-andelen 45 prosent. Vi ser at gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag er høyere blant respondentene som registrerte reiser og besvarte på undersøkelsen på web. Dette gjelder også om vi vurderer alle respondenter, dvs. inkludert de som ikke hadde reist. De to gruppene viser ulike andeler ikke-reist, hhv 12,5 og 15,0 prosent for CAWI og CATI. Telefonintervjuene vil ha systematisk flere uten reise som følge av «oppringningseffekten».

Noe variasjon i andelene ikke-reisende i utvalgene kan selvsagt skyldes generelle endringer i befolkningens reisevaner, og påvirkes av andre forhold enn de intervjutekniske i RVU. Uansett er det grunn til å være oppmerksom på at RVU kan innebære en viss underrapportering av reiser, da sannsynligheten for å glemme/utelate en reise må regnes som større enn sannsynligheten for å få med en reise som ikke er foretatt.

Figur 4 viser også at de fleste har kun én reisekjede per dag. Dette gjelder for alle år, selv om andelen av befolkningen med kun én reisekjede varierer fra RVU til RVU. Den er høyest i 2013/14 (49,9 prosent) og lavest i 2009 (45,6 prosent). Andelen av befolkningen med 2 reisekjeder varierer mellom 25,6 prosent (2018) og 30 prosent (2005), mens andelen av befolkningen med 3 eller flere reisekjeder er betydelig lavere og varierer mellom 9,4 prosent (2001) og 11,9 prosent (2018).

[1] Vi har ikke sett på mulige årsaker til bortfallet av reiser, for eksempel om enkelte reiser kan ha blitt registrert som reiseledd.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 4: Antall reisekjeder pr. dag. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent

4 Reisekjedetyper og utvikling over tid

For å kunne se på utviklingen av reisekjeder over tid og undersøke analysemuligheter med reisekjeder som enhet, har vi valgt å kategorisere reisekjeder etter kompleksitet (antall reiser), og de formålene og hovedtransportmidlene som er registrert på reisene som inngår i reisekjedene. Vi har også sett på andeler hjem-hjem-reisekjeder med én reise, ettersom foreløpige analyser tyder på at noe av nedgangen i antall reiser per dag knyttes til høy forekomst av reiser som starter og ender hjemme.

En kategorisering etter reiseavstander og reisetider var ikke mulig innenfor prosjektets ramme. En slik analyse hadde krevd en betydelig bearbeiding av datamaterialet. Dette gjelder særlig RVU 2018, fordi mange reiser og reiseledd mangler eller har feil informasjon om avstander og reisetider. Disse svakhetene har også ført til at vi heller ikke kunne bestemme hovedtransportmiddel per reisekjede basert på transportmiddel med lengst distanse. Vi har derfor valgt kategorisering basert på forekomst av hovedtransportmiddel registrert på reisene i reisekjedene.

4.1 Reisekjedenes kompleksitet

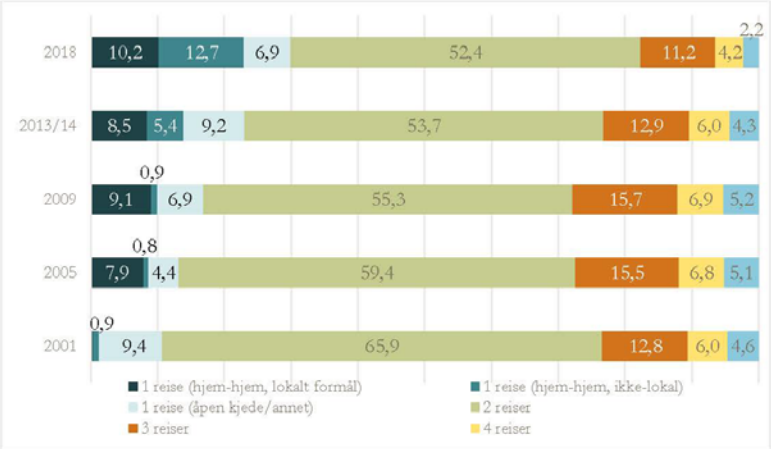
Tabell 3 viser tydelig nedgang i reisekjedenes kompleksitet. Gjennomsnittlig antall reiser per reisekjede holder seg meget stabilt i RVU 2001, 2005 og 2009, men går ned i 2013/14 og blir enda lavere i 2018..

Tabell 3: Gjennomsnittlig antall reiser per reisekjede. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
Reiser per reisekjede	2,33	2,36	2,33	2,19	1,98

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Fordelingen av antall reiser i reisekjedene vises i figur 5. Andel reisekjeder med bare én reise øker, og sammensetningen av disse har endret seg mye gjennom årene. I figur 5 er de inndelt i tre kategorier: Lokale og ikke-lokale hjem-hjem-reiser og øvrige «enkeltreisekjeder». Andel reisekjeder med to reiser går ned i perioden og er lavest i RVU 2018. Andel reisekjeder med tre eller flere reiser går opp fra 2001 til 2005, holder seg stabilt i 2009, går noe ned fra 2009 til 2013/2014 og er lavest i 2018. Økningen i andel reisekjeder som består av én reise i 2018 knyttes til det store innslaget av hjem-hjem-reiser, spesielt de med såkalte ikke-lokale reiseformål. Hjem-hjem-reisene er nærmere omtalt i avsnitt 4.4.



Figur 5: Antall reiser per reisekjede. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent

4.2 Formål i reisekjedene

Alle reisene i RVU er registrert med ett enkelt hovedreiseformål. Reisekjedene derimot, komponeres av én eller flere reiser, og vil dermed inneholde ett eller flere slike reiseformål. Det er ikke etablert en fast standard for definisjon av hovedformålet på reisekjeder, og det finnes heller ingen inndeling som vil være like hensiktsmessig for alle analysebehov. Inndelingene i dette avsnittet er laget for oversikt og sammenlikning av

ulike RVU, og er ikke forslag til «endelig» definisjon av reisekjeder etter formål. I ulike analyser av reisekjeder brukes gjerne egne formålsinndelinger som er valgt ut fra den aktuelle problemstilling.

For sammenlikning av RVU-årene 2001 til 2018, har vi valgt å gruppere reiseformålene i fem hovedkategorier: 1) Jobb/skole/tjeneste, 2) Følge/omsorg, 3) Innkjøp/service, 4) Fritid, 5) Annet/hjem

Rangeringen fra 1 til 5 angir hva som blir definert som hovedformålet på reisekjeder hvor mer enn én av de fem kategoriene inngår. Første hovedformål (jobb/skole/tjeneste) blir dermed reisekjedens hovedformål uansett om det inngår i reisekjeden som eneste formål eller i kombinasjon med andre, og vil ikke dukke opp som underformål under «lavere» kategorier. Slik fortsetter det med én underkategori mindre for hver hovedkategori nedover i rangeringen. Den siste kategorien hovedformål vil bare inneholde denne ene type formål (annet/hjem). Fordelinger for reisekjeders

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

hovedformål, slik som i tabell 4, blir dermed avhengig av hvilken inndeling og rangering av hovedformål som velges.

Om vi antar at bortfallet av reiser i RVU 2018 i størst grad omfatter reiseformål som ofte er del av komplekse reisekjeder, gjelder dette særlig formålene følge/omsorg, innkjøp, besøk og noen typer fritidsformål (organiserte aktiviteter og trening som foregår på veg til/fra jobb).

I tabell 4 vises andel reisekjeder etter hovedformål i linjene med fet skrift som totalt summeres til 100 prosent. Av de fem hovedformålene er det følge/omsorg som har størst reduksjon i RVU 2018. Generelt er forekomst av underformål redusert i RVU 2018.

Andelene for underformålene er dels overlappende da noen reisekjeder har mer enn ett underformål. Summeres forekomstene av hvert formål, uansett om det er definert som hoved- eller underformål, blir summen av andelene derfor høyere enn 100 prosent, som vist i nederste del av tabell 4. Disse summene gir et uttrykk for kompleksiteten i reisekjedene (høyest i RVU 2005 og lavest i RVU 2018). Reduksjonen vises tydeligst for innslaget av følge-/omsorgsreiser.

Den siste «restkategorien» sammensatt av «hjemreise» (RVU 2018) og «annet formål» (RVU 2001-2013/14) svinger veldig, og det er vanskelig å sammenlikne utviklingen uten å vite mer spesifikt hva slags reiseformål disse kategoriene inneholder. Trolig gjelder dette ulike formål som egentlig burde vært fordelt mellom de fire øvrige kategoriene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4: Reisekjedene inndelt i fem hovedformål. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent.

Reisekjedetype	2001	2005	2009	2013/14	2018
1) Jobb/skole/tjeneste	**33.9**	**30.9**	**29.6**	**31.4**	**31.1**
Jobb/skole/tjeneste uten underformål	23.9	19.1	18.2	20.2	22.2
Jobb/skole/tjeneste med følge/omsorg	3.3	2.9	2.9	3.0	2.1
Jobb/skole/tjeneste med innkjøp/service	5.8	6.9	6.8	6.1	5.3
Jobb/skole/tjeneste med fritidsformål	2.4	3.0	3.2	3.4	3.1
Jobb/skole/tjeneste med annet reiseformål	0.5	1.9	1.1	1.4	-
2) Følge/omsorg	**13.0**	**10.0**	**10.0**	**10.0**	**7.6**
Følge/omsorg uten underformål	9.7	5.7	6.1	6.5	5.6
Følge/omsorg med innkjøp/service	3.0	3.2	3.2	3.0	1.9
Følge/omsorg med fritidsformål	1.8	2.2	2.2	2.2	1.2
Følge/omsorg med annet reiseformål	0.3	1.4	0.7	0.5	-
3) Innkjøp/service	**21.6**	**23.9**	**24.0**	**23.5**	**24.9**
Innkjøp/service uten underformål	18.1	16.7	18.1	18.9	21.3
Innkjøp/service med fritidsformål	4.1	5.9	6.3	5.4	4.9
Innkjøp/service annet reiseformål	0.8	4.2	1.9	1.3	-
4) Fritid	**29.4**	**31.8**	**33.0**	**31.4**	**33.2**
Fritidsreise uten underformål	28.8	29.7	31.8	30.6	33.2
Fritidsreise med annet reiseformål	0.9	3.3	1.9	1.3	-
5) hjemreise (2018)	-	-	-	-	**3.2**
5) Annet formål (2001, 2005, 2009, 2013/14)	**2.1**	**3.5**	**3.4**	**3.7**	-
Sum hovedformål	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Sum underformål	23.0	34.7	30.3	27.5	18.4
	Andel av reisekjedene som inneholder...				
	2001	***2005***	***2009***	***2013/14***	***2018***
... kun hovedformål	82.6	74.7	77.7	80.0	85.4
... flere formål	17.4	25.3	22.3	20.0	14.6
I alt	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
	Sum for alle forekomster av formålene				
	2001	***2005***	***2009***	***2013/14***	***2018***
Jobb/skole/tjeneste	33.9	30.9	29.6	31.4	31.1
Følge/omsorg	16.3	12.8	12.9	13.0	9.7
Innkjøp/service	30.4	34.0	34.0	32.6	32.1
Fritid	37.1	40.7	43.5	41.6	42.4
Annet/hjemreise	3.8	10.9	7.2	6.9	3.2
Sum	**122**	**129**	**127**	**125**	**119**

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Som oftest brukes relativt grove kategorier når det skal defineres hovedformål for reisekjeder, noe som også understrekes av oversiktene i tabell 4, hvor en endring i rangeringen (rekkefølgen) ville gitt andre tall for andelene på hoved- og underformål. En enklere framstilling, som tillater mer detaljert inndeling av formål, er vist i tabell 5. Her vises utviklingen i gjennomsnittlig antall reiser pr reisekjede for noe mer findelte formålskategorier enn i tabell 4.

Tabell 5: Gjennomsnittlig antall enkeltreiser etter formål, per reisekjede. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
Jobb/skole/tjeneste	**0.69**	**0.59**	**0.56**	**0.58**	**0.56**
Jobbreise	0.51	0.45	0.41	0.41	0.42
Tjenestereise	0.08	0.05	0.06	0.07	0.06
Skolereise	0.10	0.09	0.09	0.10	0.08
Følge/-omsorg	**0.31**	**0.24**	**0.25**	**0.23**	**0.18**
Innkjøp/service	**0.57**	**0.65**	**0.66**	**0.60**	**0.55**
Innkjøp dagligvarer	0.30	0.34	0.39	0.37	0.31
Andre innkjøp/service	0.27	0.31	0.27	0.23	0.24
Fritid	**0.69**	**0.72**	**0.73**	**0.66**	**0.66**
Organisert aktivitet	0.17	0.18	0.18	0.18	0.11
Besøksreise	0.30	0.31	0.29	0.23	0.20
Andre fritidsformål	0.22	0.23	0.26	0.25	0.35
Annet formål	**0.07**	**0.17**	**0.13**	**0.12**	.
Hjemreise	.	.	.	.	**0.04**
Sum	**2.33**	**2.37**	**2.33**	**2.19**	**1.99**

Tallene tyder på at det meste av bortfallet av enkeltreiser i RVU 2018 er knyttet til reiseformålene følge/omsorg, innkjøp/service, organisert fritidsaktivitet og besøk.

For kategorien «andre fritidsformål» er tallet derimot svært høyt i 2018, men dette må ses i sammenheng med at restkategorien 'annet formål' ikke finnes i RVU 2018, hvor man i stedet har utvidet den detaljerte listen over svaralternativer for ulike fritidsformål (f. eks. gym / treningssenter, ridetur, annen fysisk uteaktivitet og andre ikke-organiserte aktiviteter m. fl.).

Konklusjoner om detaljer i utviklingen for reiseformålene kan imidlertid ikke gjøres basert på disse oversiktene. Det ville kreve en nærmere gjennomgang av hvilke aktiviteter kategoriene er sammensatt av. I RVU 2001 bygger kategoriseringen av formålene på 19 detaljerte valg. I RVU 2018 har valgalternativene økt til hele 46. Dermed kan det finnes forskyvninger i fordelingen mellom reiseformål som skyldes at nyere RVU har registrert formål/aktiviteter som ikke er fanget opp eller er kodet på samme måte tidligere. Vedlegg 3 viser oversikt over de detaljerte reiseformålene som er med i de ulike RVU.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

4.3 Transportmidler i reisekjedene

Hovedtransportmiddel for enkeltreiser er definert som det transportmiddelet som er brukt på lengste del av reisen (kan være benyttet flere transportmidler på reisen). Hovedtransportmiddel for en reisekjede kan defineres på tilsvarende måte, dvs det transportmiddelet som er brukt på lengste del av kjeden. Fordi mange reiser og reiseledd mangler eller har feil informasjon om reiseavstander og reisetider i RVU 2018, er det ikke mulig å bestemme hovedtransportmiddel for kjedene. Gjennomgangen her er derfor begrenset til å se på forekomst av ulike hovedtransportmiddel på enkeltreisene som inngår i reisekjedene (tabell 6) og andel reisekjeder med ulike kombinasjoner av hovedtransportmidler (tabell 7).

Tabellene viser kun forskjeller i transportmiddelvalg mellom RVU-årgangene. Vi vet ikke om trafikkarbeidet har endret seg. Ulike prosedyrer for registrering av reiseledd gjør at det heller ikke kunne tas ut sammenliknbare tall for reiseledd og transportmiddelbruken på disse.

Tabellene viser at bil (og særlig bil som fører) og 'til fots' er de dominerende transportmidler i reisekjeder. Tabell 6:6 viser at i over halvparten av reisekjedene brukes bil (enten som fører eller passasjer) som hovedtransportmiddel i minst én av reiser som inngår i reisekjeden. Denne andelen har gått ned og var høyest i 2001 (66,5 prosent) og lavest i 2018 (61,5 prosent)[2]. Andel reisekjeder der 'til fots' er hovedtransportmiddel i minst én av reisene som inngår i reisekjeden varierer mellom 26,9 prosent (2001) og 31,4 prosent (2009), mens andel reisekjeder der det brukes kollektiv som hovedtransportmiddel i minst én av reisene som inngår i reisekjeden varierer mellom 9,9 prosent (2005) og 12,3 prosent (2018). Tilsvarende andeler er lavere for sykkel og varierer mellom 4,9 prosent (2009) og 5,3 (2018).

Tabell 6: Andel reisekjeder med minst én reise med ulike hovedtransportmidler. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent.

Hovedtransportmiddel for reiser	2001	2005	2009	2013/14	2018
Bil (fører)	52,0	52,4	49,4	53,1	49,9
Bil (passasjer)	14,5	14,2	13,5	10,6	11,6
Moped/motorsykkel	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6
Kollektiv uten fly	10,8	9,9	11,6	11,3	12,3
Fly	0,8	0,4	0,7	0,8	0,5
Til fots	26,9	28,6	31,4	29,8	28,1
Sykkel	5,00	5,2	4,9	5,1	5,3
Annet	0,9	0,9	1,1	0,9	0,7
Sum	*112*	*112*	*113*	*112*	*109*

Noen reisekjeder er sammensatt av flere reiser hvor hovedtransportmiddel ikke er det samme på alle reisene i reisekjeden. Summeringen i tabell 6 overstiger derfor 100 prosent. På samme måte som med fordelingene for reiseformål, vil samlet sum av andelene gi et uttrykk for kompleksitet i reisekjedene. Også transportmiddelfordelingen

[2] Dette betyr ikke nødvendigvis at biltrafikk (kjøretøykilometer) er gått ned. En slik analyse er ikke mulig fordi mange reiser og reiseledd mangler eller har feil informasjon om reiseavstander i RVU2018.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

tyder på redusert kompleksitet i RVU 2018, men denne blir i mindre grad enn formålsfordelingen påvirket av bortfallet av reiser. Årsaken er at samme hovedtransportmiddel oftere beholdes gjennom hele reisekjeden.

I RVU 2018 benyttes ulike typer hovedtransportmiddel i 9 prosent av reisekjedene (tabell 7), som er noe lavere enn før. Dette er i hovedsak en konsekvens av færre reiser per reisekjede. For kollektivtransporten øker «rene» kollektivreisekjeder mer enn bruk av kollektivtransport generelt i reisekjedene.

Ser vi dette i sammenheng med utviklingen i reiseformålene, er det mulig det forklarer noe av den reduserte kompleksiteten i bruken av transportmidler på reisekjedene. Følgende eksempel beskriver en relativt vanlig reisekjede med tre reiser. Dersom denne registreres uten det siste ærendet innom butikken, faller det bort både et reiseformål (innkjøp) og et hovedtransportmiddel (til fots):

1) Hjem-jobb (kollektivt) - 2) Jobb-butikk (kollektivt) 3) Butikk-hjem (til fots)

Vekst i «rene» kollektivkjeder sammen med reduksjon i innslaget av reiser til fots, kan dermed være et resultat av systematisk bortfall av noen reiseformål, for eksempel innkjøp. Vi har ikke hatt mulighet til å se nærmere på slike sammenhenger innenfor rammen av dette oppdraget.

Tabell 7: Andel reisekjeder med kombinasjoner av reiser etter hovedtransportmidler (htrm). 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
Bilfører er htrm i alle reiser i reisekjeden	47,4	47,4	44,3	47,8	46,3
Bilpassasjer er htrm i alle reiser i reisekjeden	9,5	8,7	8,2	6,2	8,1
Ms/Moped er htrm i alle reiser i reisekjeden	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4
Kollektiv (uten fly) er htrm i alle reiser i reisekjeden	6,4	5,3	6,3	6,6	8,1
Fly er htrm i alle reiser i reisekjeden	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4
Til fots er htrm i alle reiser i reisekjeden	20,5	21,3	23,2	22,6	22,5
Sykkel er htrm i alle reiser i reisekjeden	4,3	4,5	4,2	4,3	4,6
Andre trm er htrm i alle reiser i reisekjeden	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5
Bilfører og bilpassasjer	1,1	1,5	1,3	1,3	1,0
Bilfører og kollektiv (uten fly)	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5
Bilpassasjer og kollektiv (uten fly)	1,3	1,1	1,2	0,9	0,9
Kollektiv (uten fly) og til fots	1,7	2,0	2,7	2,2	2,3
Kollektiv (uten fly) og sykkel	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Sykkel og til fots	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3
Andre kombinasjoner	5,5	5,8	6,2	5,5	4,0
Kun ett hovedtransportmiddel	**89,5**	**88,6**	**87,8**	**88,9**	**90,9**
Kombinasjoner av hovedtransportmidler	**10,5**	**11,4**	**12,2**	**11,1**	**9,1**
I alt	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 8 og tabell 9 er ytterligere eksempler på type analyser man kan foreta ifm transportmidler brukt i reisekjeder.

I tabell 8 er man at de de fleste reisekjeder der det brukes bil(fører) som hovedtransportmiddel består av to reiser med dette transportmiddelet. Andel reisekjeder med ingen eller én reise som bilfører har gått noe opp, mens andel reisekjeder med 2 eller flere reiser som bilfører har gått noe ned når vi ser på hele tidsperioden. Den mest markante endringen ser vi i andel reisekjeder med én reise som bilfører, særlig fra 2009 til 2013/14. Det er også markant nedgang i andel reisekjeder med tre eller flere reiser som bilfører fra 2013/14 til 2018.

Tabell 8: Antall reiser som bil(fører) per reisekjede. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent.

Andel reisekjeder med...	2001	2005	2009	2013/14	2018
ingen reise som bilfører	48,0	47,6	50,6	46,9	50,1
1 reise som bilfører	6,1	4,2	5,2	9,8	10,9
2 reiser som bilfører	32,5	32,4	29,4	30,2	29,3
3 eller flere reiser som bilfører	13,4	15,8	14,9	13,1	9,7
I alt	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*

I Tabell 9tabell 9 ser man at andel reisekjeder med én reise der 'til fots' er hovedtransportmiddel mer enn fordobles fra 2001 til 2018, mens andel reisekjeder med to reiser 'til fots' er nesten halvert i samme perioden. Øvrige andeler (dvs. andel reisekjeder hvor ingen reiser eller minst tre reiser er til fots som hovedtransportmiddel) har også gått noe ned.

Tabell 9: Antall reiser 'til fots' per reisekjede. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent.

Andel reisekjeder med...	2001	2005	2009	2013/14	2018
ingen reiser til fots	73,1	71,4	68,6	70,2	71,9
1 reise til fots	7,0	13,0	15,0	16,0	17,6
2 reiser til fots	17,8	13,0	13,5	11,6	9,2
3 eller flere reiser til fots	2,2	2,7	2,8	2,3	1,4
I alt	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*

Utviklingen vist i tabell 8 og 9 kan tyde på en forskyvning av transportmiddelbruk fra to (eller flere) reiser pr kjede til bare én med samme transportmiddel. Dette kan knyttes til registreringsproblem for reiser som inngår i lengre reisekjeder, noe som spesielt har gitt seg utslag i økende forekomst av hjem-hjem-reiser (omtalt i neste avsnitt). Mange av de kommenterte endringene i dette avsnittet er et resultat av færre reiser per kjede (2018).

Reduksjonen vi har sett for antall reiser pr reisekjede ser ut til å være mest knyttet til reiser som bilfører og til fots. I vedlegg 2 vises indekskurver for utviklingen i bruken av tre transportmåter på reiser og i reisekjeder. For bilførernes reisekjeder avtar kompleksiteten (antall bilførerreiser pr reisekjede) i reisekjedene etter 2005. Reisekjeder med reiser til fots viser avtakende kompleksitet gjennom alle RVU-årene. For kollektivtransport, derimot, følger utviklingen i reiser og reisekjeder samme kurve. Den største økningen i registrering av kollektivreiser skjer fra RVU 2005 til RVU 2009.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

4.4 Hjem-hjem-reiser

Høy forekomst av hjem-hjem-reiser kan være indikasjon på manglende registrering av reiser. Fenomenet opptrer i økende grad fra RVU 2001 til RVU 2018.

Økt andel reisekjeder med bare én reise, og økte andeler reisekjeder med kun ett reiseformål og ett transportmiddel i RVU 2018 har sammenheng med økt innslag av hjem-hjem-reiser. Denne andelen har økt fra 2001 (1,3 prosent) til 2018 (22,8 prosent). I prosentpoeng er økningen størst fra 2013/14 til 2018, selv om det også finnes en betydelig økning fra 2001 til 2005.

Noe av økningen etter 2001 kan skyldes at man i større grad har klart å fange opp korte lokale reiser. Økningen fra 2013/14 til 2018 er knyttet til reiseregistrering i web-skjemaet (CAWI). Telefonintervjuene (CATI) i RVU 2018 viser ikke denne tendensen.

Tabell 10: Andel reisekjeder med hjem-hjem reiser. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent.

2001	2005	2009	2013/14	2018	2018 CAWI	2018 CATI
1,3	8,7	10,3	14,7	22,8	35,9	9,5

Man bør regne med et visst antall av slike hjem-hjem-reiser knyttet til reiseformål som ikke har et tydelig endepunkt. Eksempler på slike reiseformål kan være å lufte hund, gåturer, joggeturer, sykkelturer mm i nabolaget rundt hjemmet. Vi omtaler disse som 'lokale hjem-hjem-reiser' for å skille dem fra hjem-hjem-reiser med andre formål hvor destinasjon burde være kjent, f. eks. arbeids-, skole eller tjenestereiser. Disse burde inngå i reisekjeder med minst to reiser i stedet for bare den ene med start og ende i samme punkt (hjem).

Andel reisekjeder med sistnevnte type reiser (ikke-lokale hjem-hjem-reiser) er vist i Tabell *11: Andel reisekjeder med hjem-hjem reiser med ikke-lokale formål. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent*11. Tabellen viser at denne andelen er lav i RVU-årene 2001 til 2009 (til tross for utviklingen vist i tabell 10. *Tabell 10: Andel reisekjeder med hjem-hjem reiser. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent.*

Økning i hjem-hjem-koding av reiser med ikke-lokale formål skjer først i 2013/14 og i enda større grad i 2018. Andel reisekjeder med ikke-lokale hjem-hjem reiser mer enn dobles mellom disse to RVUene. Økningen er også betydelig fra 2009 til 2013/14, men mens ikke-lokale formål utgjør 35 prosent av alle hjem-hjem-reiser i 2013/14, utgjør de 51 prosent av alle hjem-hjem-reiser i 2018.

Andel reisekjeder med ikke lokale hjem-hjem-reiser er betydelig større blant web-respondenter (22,8 prosent vs. 0,5 prosent). Dermed kan det se ut til at det er et stort antall hjem-hjem-reiser som bidrar til å trekke reisetallet ned og reisekjedetallet opp for web-respondentene.

Tabell 11: Andel reisekjeder med hjem-hjem reiser med ikke-lokale formål. 2001, 2005, 2009, 2013-14 og 2018. Prosent

2001	2005	2009	2013/14	2018
0,9	0,4	0,6	5,2	11,7

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

5 Reisekjeder på tvers av befolkningsgrupper, ukedag og tilgang til transportmidler

Innenfor prosjektrammen har vi i begrenset grad sett på utvikling av reisekjeder mellom ulike befolkningsgrupper. Analysen er begrenset til utvikling i gjennomsnittlig antall reisekjeder over tid etter aldersgruppe (tabell 12), kjønn (tabell 13), ukedag (tabell 14), tilgang til kollektivtransport (Tabell 15) og tilgang til bil (tabell 16).

Tabell 12 viser at gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag er lavest blant de eldste. Dette gjelder for alle RVUer vi har undersøkt. Aldersgruppe mellom 35 og 44 år viser høyest gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag for alle RVU, med ett unntak. I 2001 hadde befolkningsgruppe mellom 13 og 17 år høyeste gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag.

Tabell 12: Gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag, etter aldersgrupper i RVU 2001-2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
13-17 år	**1,55**	**1,56**	**1,58**	1,48	1,42
18-24 år	1,45	1,43	1,51	1,44	1,40
25-34 år	1,44	1,48	1,47	1,50	1,43
35-44 år	1,50	**1,56**	**1,58**	**1,62**	**1,59**
45-54 år	1,40	1,50	1,54	1,57	1,53
55-66 år	1,21	1,34	1,32	1,42	1,37
67-74 år	0,96	1,25	1,18	1,36	1,27
75 år+	0,71	0,90	0,87	1,21	0,95
Total	1,33	1,41	1,42	1,47	1,41

Tabell 13 viser at gjennomsnittlig antall reisekjeder tidligere har vært høyest blant kvinner, men var i 2013/14 og 2018 omtrent likt for menn og kvinner.

Tabell 13: Gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag, etter kjønn i RVU 2001-2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
Kvinne	**1,38**	**1,43**	**1,45**	1,47	**1,41**
Mann	1,27	1,40	1,38	**1,48**	**1,41**
Total	1,33	1,41	1,42	1,47	1,41

Tabell 14 viser at gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag er størst i ukedager. Dette gjelder også om man teller fredag som helg. Ukedag for størst gjennomsnittlig antall reisekjeder varierer litt fra år til år. I 2001 og 2013/14 er dette fredag. I 2005 og 2009 torsdag, mens det i 2018 er onsdag.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 14: Gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag, etter ukedag i RVU 2001-2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
mandag	1,40	1,48	1,48	1,54	1,49
tirsdag	1,38	1,48	1,54	1,55	1,51
onsdag	1,38	1,49	1,50	1,53	**1,53**
torsdag	1,41	**1,53**	**1,57**	1,49	1,48
fredag	**1,44**	1,47	1,44	**1,60**	1,46
lørdag	1,27	1,31	1,26	1,44	1,28
søndag	1,11	1,11	1,13	1,16	1,11
mandag - torsdag	**1,39**	**1,49**	**1,52**	**1,53**	**1,50**
fredag- søndag	1,21	1,30	1,28	1,40	1,28
Total	1,33	1,41	1,42	1,47	1,41

For tilgang til kollektivtransport og bil i 2018 har vi brukt samme kriterier som i tidligere RVU-analyser, beskrevet bl. a. i nøkkelrapport for RVU 2013/14 (Hjorthol et al., 2014). Tabell 15 og tabell 16 viser at gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag er høyest blant de som har god tilgang til transportmidler.

Individer med kort avstand til holdeplass og hyppige avganger fra nærmeste holdeplass har høyere gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag enn de med dårligere kollektivtilgang. Individer med bil, førerkort og tilgang til bil på reisedagen, har også i gjennomsnitt høyere antall reisekjeder per dag, mens de uten bil og førerkort gjennomfører færre reisekjeder per dag.

Tabell 15: Gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag, etter tilgang til kollektivtransport i RVU 2001-2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
Svært god	1,34	**1,44**	1,46	**1,52**	**1,45**
God	**1,38**	**1,44**	**1,47**	**1,52**	**1,45**
Middels god	1,33	1,41	1,41	1,49	1,41
Dårlig	1,30	1,36	1,41	1,45	1,35
Svært dårlig	1,26	1,43	1,44	1,39	1,39
Total	1,33	1,41	1,42	1,47	1,41

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 16: Gjennomsnittlig antall reisekjeder per dag, etter biltilgang i RVU 2001-2018.

	2001	2005	2009	2013/14	2018
Ikke bil/Ikke førerkort	0,85	0,96	0,91	1,22	1,11
Ikke bil/førerkort	1,30	1,29	1,38	1,38	1,29
Bil/ikke førerkort	1,27	1,40	1,43	1,38	1,26
Bil/ikke i går	1,36	1,33	1,34	1,37	1,06
Bil i går	**1,41**	**1,48**	**1,49**	**1,53**	**1,49**
Total	1,33	1,41	1,42	1,47	1,41

Kompleksiteten i reisekjedene varierer også en del i befolkningen. Analysen viser at aldersgruppen mellom 67 og 75 år har høyere andel reisekjeder med kun én og/eller 2 reiser og dermed lavere andel reisekjeder med tre eller flere reiser. For andre aldersgrupper er bildet mer variert, men blant individer i aldersgrupper mellom 25 og 44 år er andelen reisekjeder med 3 eller flere reiser over gjennomsnittet. Andel reisekjeder med 2 reiser ligger generelt betydelig over gjennomsnittet blant individer i aldersgruppen mellom 13-17 år.

Vi ser også at andel reisekjeder med 2 reiser er noe høyere blant menn enn blant kvinner mens andel reisekjeder med 3 eller flere reiser er høyere blant kvinner enn blant menn gjennom alle RVUer som vi har undersøkt. Andel reisekjeder med kun én reise varierer mindre etter kjønn og ligger omtrent på samme nivå med unntak av 2018, der den er høyere blant kvinner.

Vi har ikke hatt mulighet til å undersøke om noen av endringene vist i dette avsnittet kan ha sammenheng med ulik bruk av web-skjema mellom befolkningsgrupper i RVU 2018 (f. eks. alder, yrke).

6 Alternativer til reisekjeder

Et annet alternativ til analyser på enkeltreiser, er å definere hovedreiser, som er omtalt i tidligere RVU-publikasjoner (Denstadli & Hjorthol, 2002; Hjorthol et al 2014) og er anvendt i Sveriges RVU (Svensson, 2001).

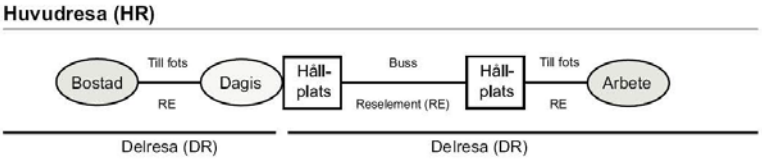
Denstadli & Hjorthol (2001, s. 2) bruker begrepet hovedreise for å definere en reise som både starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. De illustrerer at andelen av arbeidsreiser kan påvirkes av bruk av reiser eller hovedreiser som analyseenhet (2001, s. 32, 38).

RVU Sverige bruker hovedreiser som primær enhet i sin publisering. En hovedreise (HR) består av én eller flere delreiser og finner sted mellom HR-punkter definert som permanent bosted, fritidsbolig, arbeidsplass, skole, praksisplass og tilfeldig overnattingsplass. Hver delreise (DR) kan bestå av ett eller flere reiselementer og starter og slutter i et DR-punkt. Med DR-punkt menes et sted der respondenten utfører et formål. Bytte av transportmiddel teller ikke som eget formål, og definerer i stedet reiseelementer (RE).

RVU Sverige opererer dermed med tre nivåer: Hovedreiser (HR), delreiser (DR), reiseelement (RE). Dette er illustrert i figur 6. Hovedreiser brukt i den svenske RVU tilsvarer hovedreisebegrepet brukt av Denstadli & Hjorthol (2002). Delreisene tilsvarer

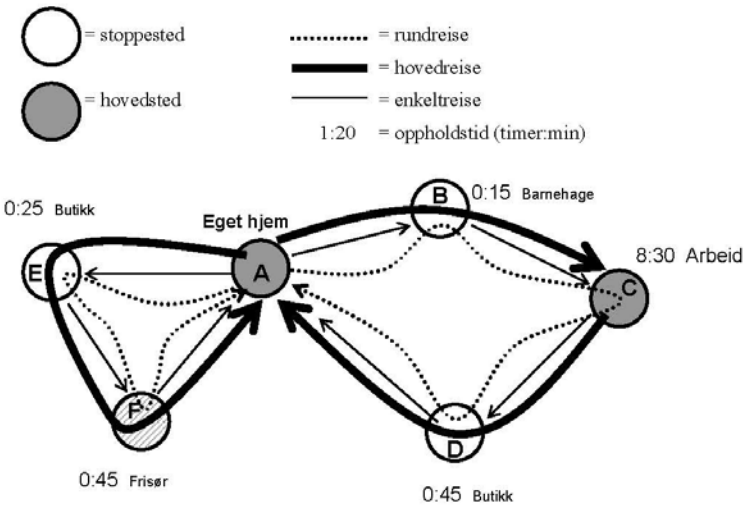
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

definisjonen av reisene som brukes i den norske RVU, mens reiselement tilsvarer begrepet reiseledd og representerer transportmidlene brukt på reisen.



Figur 6: Eksempel fra RVU Sverige. Kilde: Svensson, 2001, s. 9.

En annen mulighet er å definere basisplasser/HR-punkter ut fra oppholdstid. Dette ble undersøkt på oppdrag av Samferdselsdepartement og Vegdirektoratet i 2006 (Engebretsen, 2006). Figuren nedenfor er hentet fra arbeidsdokumentet som dokumenterer dette oppdraget, og viser relasjon mellom analyseenhet brukt i dette dokumentet (reisekjede, i figuren er omtalt som rundreise), hovedreise brukt av RVU Sverige og Dendstadli & Hjorthol (2002), og enkeltreiser brukt i den norske RVU. Reiselementer/reiseledd er ikke med i illustrasjonen.



Figur 7: Relasjoner mellom hoved- og stoppesteder: rundreiser, hovedreiser og enkeltreiser. Kilde: Engebretsen, 2006, s. 9.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

7 Oppsummering og vurdering

Andelen av befolkningen som oppgir at de ikke har reist har gått opp igjen i RVU 2018 sammenlignet med RVU 2013/14, hvor denne andelen var spesielt lav. De som reiser registrerer enklere reisekjeder i RVU 2018 sammenlignet med tidligere RVU (dvs. sammensatt av færre reiser). Spesielt det store innslaget av hjem-hjem-reiser tyder på underrapportering av enkeltreiser i RVU 2018.

Bortfallet av enkeltreiser fra mer komplekse reisekjeder ser ut til å ha noen systematiske skjevheter etter reiseformål. Endringer i formålsfordelinger må derfor tolkes med forsiktighet både for reiser og reisekjeder. Dette kan også i noen grad gjelde transportmiddel.

Andelen «tunge» kategorier reiseformål, som jobb, holder seg relativt stabil. Bortfallet av reiser i RVU 2018 er spesielt knyttet til de litt «mindre» reiseformålene følge/omsorg, innkjøp og noen typer fritidsreiser, som ofte inngår i reisekjeder kombinert med andre formål.

Andelen for noen typer fritidsformål ligger derimot betydelig høyere i RVU 2018 enn i 2013/14. Denne endringen handler trolig for en stor del om endret sammensetning og/eller koding av fritidsformål gjennom RVU-årgangene, og i noe mindre grad om endring i fritidstrafikk samlet sett. Her bør en være oppmerksom på at det kan være vesentlige overføringer fra den tidligere restkategorien «annet formål».

I dette dokumentet viser analyseenheten reisekjede seg som en mer stabil indikator på befolkningens generelle reiseaktivitet gjennom fem årganger RVU, hvor ulike intervjumetoder og ulike typer registreringsproblemer kan gi til dels store utslag for antallet enkeltreiser.

For analyser utover ren «opptelling» av reiseaktivitet, vil som oftest reiseformål og/eller transportmåter komme inn i bildet, og da krever reisekjedene noe mer arbeid med klassifiseringer og definisjoner.

Reisekjedeanalyser kan presenteres slik at de viser en mer riktig sammensetning av reiseformål sammenliknet med tradisjonelle 'enkeltreiseanalyser' hvor reiser som ender hjemme er kodet med foregående reiseformål, og dermed gir overrepresentasjon av formål som oftest kommer til slutt i lengre reisekjeder.

Systematiske skjevheter i reiseformål forårsaket av manglende reiseregistrering kan imidlertid ikke kompenseres med analyser på reisekjeder.

Definisjon av formål på reisekjedene kan gi utfordringer med synliggjøring av «mindre» reiseformål som i tillegg kan være fordelt mellom mange typer reisekjeder i ulike kombinasjoner sammen med større formålskategorier. Disse «småærendene» kan i høy grad være med å bestemme reisevaner og avgjøre transportmiddelvalg. Bruk av bil til jobb kan for eksempel ha sammenheng med andre ærend på veg hjem fra jobb. Reisekjedeformål defineres derfor oftest ikke som et hovedreiseformål, men i form av klassifiseringer for reisekjedens sammensetning av ett eller flere formål. Kategorisering av formål må derfor gjøres på bakgrunn av problemstilling som skal analyseres.

På samme måte må en ut fra analysebehov bestemme om det skal defineres hovedtransportmiddel basert på lengste distanse innenfor reisekjeden, eller kategoriseringer som beskriver forekomst av transportmiddel eller kombinasjoner av transportmiddel. Sistnevnte er benyttet i dette dokumentet. Førstnevnte krever beregninger basert på presise data om avstander. Datagrunnlaget var ikke klargjort for dette da analysene ble utført.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Reisedataene fra RVU har gjennom årene blitt tilrettelagt ut fra behov som gjelder ved analyser på enkeltreiser. Konstruksjon av reisekjeder innebærer noen utfordringer som opptrer i varierende grad i eksisterende datamateriale for RVUene fra 2001 til 2018. Korreksjoner og tilretteleggingg for sammenliknbarhet på reisekjedenivå har ikke vært mulig innenfor dette prosjektets ramme.

Analyser på reisekjeder stiller ellers de samme krav til datakvalitet som enkeltreisene. Reisekjeder kan kompensere for underrapportering av reiser fordi det er mindre sannsynlig at intervjuede 'glemmer' reiser som starter hjemme, enn etterfølgende reiser som kan oppfattes som 'stopp' underveis i stedet for reiser med eget formål. Men ved nærmere reisekjedeanalyse vil en underrapportering av reiser likevel komme til utrykk i sammensetningen av reisekjeder.

Færre reiser kan være en indikasjon på underrapportering av reiser. 'Glemte' reiser eller reiser som er (feilaktig) registrert som reiseledd gjør også at reiseformål forsvinner. Til tross for at de viktige, tunge formålene mest sannsynlig blir beholdt, tapes viktig informasjonen som ofte er i fokus når reisekjeder er analyseenhet. Da kan de «mindre viktige» formål vise seg å ha stor betydning, både for reiseomfang og transportmiddelbruk. Hva som oppfattes som 'viktig' kan variere ganske mye i befolkningen.

For å få best mulig nytte av resultater på reisekjedenivå, er det viktig å vurdere følgende spørsmål:

- Hva skal være enhet: hovedreiser eller reisekjeder?
- Hvilke kriterier skal brukes til å definere enheter?
- Hvilke kriterier skal brukes til å bestemme/klassifisere formål og transportmiddel?
- Hvilke krav til stedfesting (inkl fravær av lokaliseringsfeil) skal stilles?
- Hvilke krav til konsistens mellom stedfesting og start-/endepunkter skal stilles?
- Hvordan skal filstrukturen legges opp?
- Vil ny analyseenhet påvirke framtidig datainnsamling (eks. føre til endringer i spørreskjema)?

Uansett valg av analyseenhet, er det behov for en del korreksjoner i datamaterialet for RVU 2016-19. Disse kan oppsummeres som følger (for en mer detaljert og omfattende beskrivelse henviser vi til arbeidsdokumentasjon fra testing av den pågående RVU):

- Reiseavstander og tider
- Lokaliseringsfeil
- Manglende samsvar mellom start- og endepunkter
- For 2016/17: revidering (sletting) av innskutte reisene

Med tanke på antall kombinasjonsmuligheter som finnes for reisene i RVU, er det ikke nødvendigvis sikkert det er mulig eller hensiktsmessig å definere én analyseenhet som er like ideell for alle sammenhenger hvor RVU-data kan benyttes. En mulig anbefaling kan være at definisjon av analyseenhet tilpasses aktuell problemstilling. Viktigheten av å fange opp «byggesteinene» (reisene), og kvaliteten på disse, vil uansett være av største betydning for resultatene av analyser enten de gjøres på reise-, hovedreise- eller reisekjedenivå. Å utvikle og forbedre datainnsamlingsmetoder og -verktøy som best mulig fanger opp reisene og transportmiddelleddene bør derfor være en prioritert oppgave i arbeidet med RVU.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Referanser

Denstadli, J. M. & Hjorthol, R. (2002). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport. TØI rapport 588/2002

Engebretsen, Ø. (2003). Byreiser. TØI rapport 677/2003

Engebretsen, Ø. (2006). Hovedreiser i reisevaneundersøkelsene. TR/1347/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Grue, B., Veisten, K. & Engebretsen, Ø. (2019). Exploring the relationship between auto mode choice, trip chain complexity, and the built environment, applying a large national data set. Artikkel under publisering

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. & Priya Uteng, T. (2014). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI rapport 1383/2014.

Svensson, R 2001: RES 2000, Den nationella reseundersökningen. Statens institut för kommunikationsanalys. SIKA rapport.

Vågane, L. (2012). Fra A til B (via C). Reiseelementer, enkeltreiser og reisekjeder. TØI rapport 1199/2012.

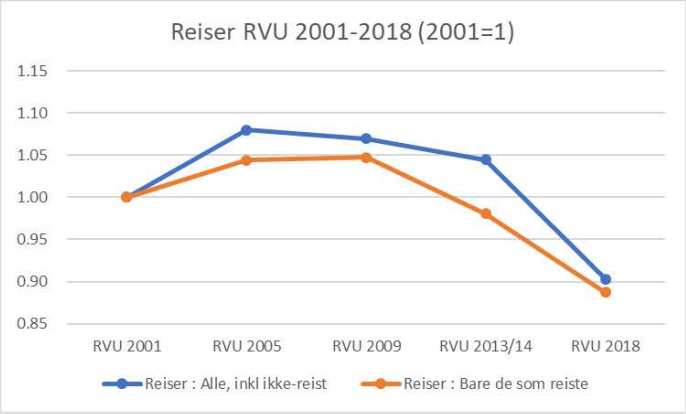
TØI-PRESENTASJONER (2019) fra testing av foreløpige 2018-data:

Engebretsen, Ø., Landa Mata, I. & Grue, B. (2019). RVU 2018 – Oppsummering fra testing av data. Presentasjon på seminar med superbrukere, Gardermoen 13.06.2019.

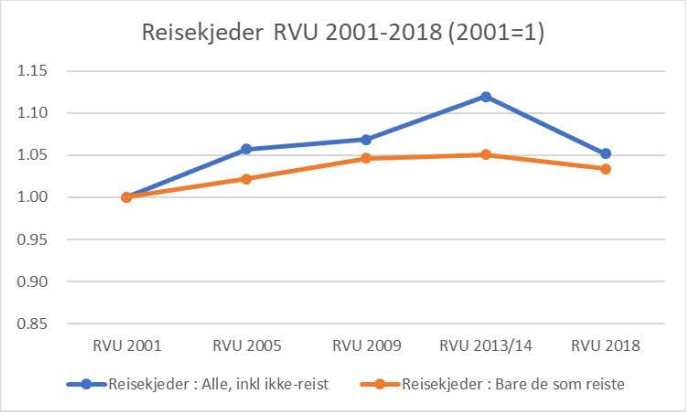
Gregersen, F. (2019). RVU 2018 – Utviklingstrekk og endringer. Presentasjon på seminar om RVU 2018, Samferdselsdepartementet 25.04.2019

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 1: Reiser og reisekjeder i RVU 2001–2018 (2001=1)



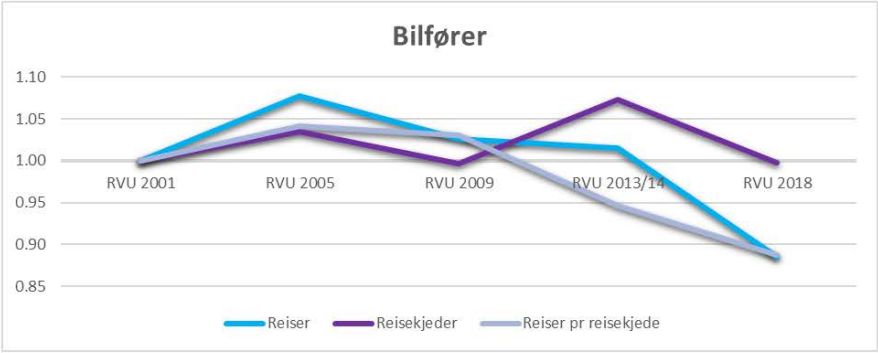
Figur A1: Reiser pr person pr dag RVU 2001-2018. Indeks (2001=1)



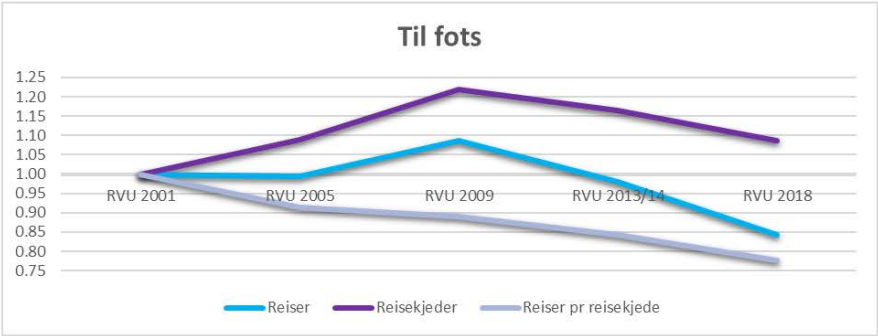
Figur A2: Reisekjeder pr person pr dag RVU 2001-2018. Indeks (2001=1)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

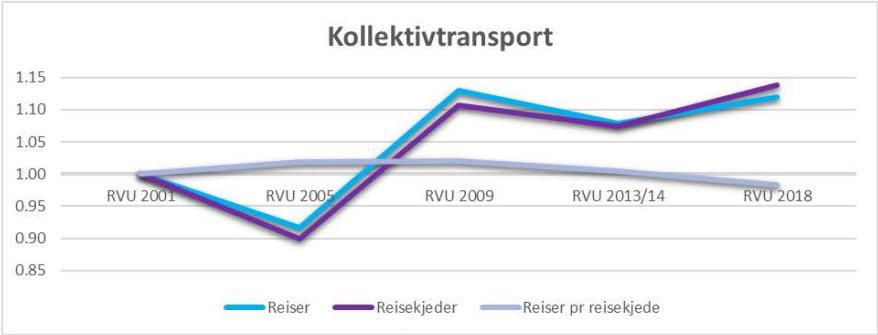
Vedlegg 2: Transportmidler i reiser og reisekjeder RVU 2001–2018 (2001=1)



Figur A3: Bilfører som hovedtransportmiddel for reiser enkeltvis og som del av reisekjede. Indeks (2001=1)



Figur A4: Til fots som hovedtransportmiddel for reiser enkeltvis og som del av reisekjede. Indeks (2001=1)



Figur A5: Kollektivtransport som hovedtransportmiddel for reiser enkeltvis og som del av reisekjede. Indeks (2001=1)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 3 Reiseformål, detaljerte valgalternativer

Tabell A1: Oversikt over type reiseformål som inngår i hver overordnet hensiktskategori som brukes i kategorisering av reisekjeder

Formål	RVU 2018	RVU 2013/14	RVU 2009	RVU 2005	RVU 2001
Jobb	Reise til/fra arbeid; Militærreise (Reiser til/fra tjenestested for vernepliktige)	Arbeidsreise (Reise til/fra arbeid)	Arbeidsreise (Reise til/fra arbeid)	Arbeidsreise (Reise til/fra arbeid)	ARBEIDSREISE
Skole	Reise til/fra skole eller studiested/utdanning	Skole (reise til/fra skole)	Skole (reise til/fra skole)	Skole (reise til/fra skole)	SKOLEREISE
Tjeneste	Møte utenfor egen arbeidsplass, for-handlinger, salg, o.l.; Serviceoppdrag, konsulentbistand, håndverksoppdrag, oppdrag hos kunde/klient; Kurs, konferanse, kongress; Forhandlinger, salg, innkjøp, messe; Annen forretnings- og tjenestereise; Kombinasjon av arbeid/tjenestereise og private formål (på samme sted)	Tjenestereise (Reise i arbeid)	Tjenestereise (Reise i arbeid)	Tjenestereise (Reise i arbeid)	TJENESTEREISE

Handle1	Innkjøp av større ting/artikler/varer; andre innkjøp og shoppingaktiviteter; Servicetjenester som bilverksted, offentlig etater, bank/post, etc.; Lege, tannlege, fysioterapeut … eller andre medisinske tjenester; Henting/ levering av utstyr og/eller ting; Andre ærend/tjenester	Andre innkjøp (alle andre innkjøp); Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.); Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	Andre innkjøp (alle andre innkjøp); Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.); Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	Andre innkjøp (alle andre innkjøp); Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.); Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	ANDRE INNKJØP; SERVICE; BANK, POST; MEDISINSKE TJENESTER
Handle2	Innkjøp av dagligvarer	Innkjøp av dagligvarer	Innkjøp av dagligvarer	Innkjøp av dagligvarer	INNKJØP, DAGLIGVARER
Omsorg/ Følge	Barn (til/fra barnehage/park/ dagmamma/skole; Til/fra sports- og idrettsaktiviteter; til/fra andre fritidsaktiviteter; til/fra lege, tannlege … eller andre medisinske tjenester; Andre hente-/bringe-/følgereiser) Voksne (til/fra fritidsaktiviteter; Til/fra lege, tannlege … eller andre medisinske tjenester; Til/fra andre aktiviteter)	Hente/bringe/følge barn til/fra til/fra barnehage/park/ dagmamma/skole; Hente/bringe/følge barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter; Andre hente-/bringe-/følgereiser	Hente/bringe/følge barn til/fra til/fra barnehage/park/ dagmamma/skole; Hente/bringe/følge barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter; Andre hente-/bringe-/følgereiser	Hente/bringe/følge barn til/fra til/fra barnehage/park/ dagmamma/skole; Hente/bringe/følge barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter; Andre hente-/bringe-/følgereiser	HENTE/BRINGE I BARNEHAGE OL; HENTE/BRINGE BARN; SPORT, FRITIDSAKT; ANNET HENET/BRINGE
Besøk	Private besøk (familie, venner eller andre, også sykebesøk)	Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	BESØK, PRIVATE, SYKEBESØK

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Fritid	Gym/treningssenter; Kafé, restaurant, pub e. l.; Luftet hund; Gikk/jogget/skitur; Sykkeltur; Ridetur; Biltur; MC-tur; Båttur; Annen fysisk uteaktivitet; Andre ikke organiserte aktiviteter; Reise til hytte/fritidsbolig; Reise til fritidsbåt/ marina; Tur med fritidsbåt; Andre ferie-/fritidsreiser	Kafé, restaurant, pub mv; Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund; Reiste til fritidsbåt/ marina; Båttur; Hyttetur; Andre ferie-/helgereiser	Kafé, restaurant, pub mv; Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund; Reiste til fritidsbåt/ marina; Båttur; Hyttetur; Andre ferie-/helgereiser	Kafé, restaurant, pub mv; Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund; Reiste til fritidsbåt/ marina; Båttur; Hyttetur; Andre ferie-/helgereiser	GIKK TUR/SYKLET/ LUFTET HUND; VEDLIKEHOLDSARB UTENFOR HJEMMET; ANNEN FRITID/ REKREASJON; FERIE-HELGEREISER
Organisert aktivitet	Kino, teater, konsert, utstilling e. l.; Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer; Annen aktivitet som publikum; Sport- eller idrettsaktivitet; Musikkaktivitet og annen kulturaktivitet; Organisasjonsarbeid; Annen organisert aktivitet	Kino, teater, konsert, utstilling mv; Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer; Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	Kino, teater, konsert, utstilling mv; Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer; Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	Kino, teater, konsert, utstilling mv; Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer; Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	FORNØYELSER, KULTUR; FORNØYELSER, STEVNER SOM TILSKUER; ORG. FRITIDSAKT. UTØVER
Hjem	Hjemreise (fra en aktivitet eller et formål); Hjem	-	-	-	-
Annet	-	Annet formål	Annet formål	Annet formål	ANNET FORMÅL

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 3
Oversikt for områdene med tilleggsutvalg RVU 2018-2019

Kommuner og antall intervjuer (sum basis- og tilleggsutvalg)
Kommuneinndeling pr 2019

OMRÅDE	Kommuner med tilleggsutvalg	Antall intervjuer	Kommentar
ØSTFOLD (2 kommuner)	104 Moss	1513	
	136 Rygge	694	
NEDRE GLOMMA	105 Sarpsborg	1350	
	106 Fredrikstad	2160	
OSLOREGIONEN	211 Vestby	219	
	213 Ski	368	
	214 Ås	260	
	215 Frogn	223	
	216 Nesodden	260	
	217 Oppegård	306	
	219 Bærum	3316	
	220 Asker	786	
	221 Aurskog-Høland	182	
	226 Sørum	280	
	227 Fet	259	
	228 Rælingen	235	
	229 Enebakk	190	
	230 Lørenskog	393	
	231 Skedsmo	558	
	233 Nittedal	312	
	234 Gjerdrum	96	
	235 Ullensaker	318	
	236 Nes - Akershus	253	
	237 Eidsvoll	258	
	238 Nannestad	194	
	239 Hurdal	122	
	301 Oslo	8096	
	627 Røyken	443	
	628 Hurum	302	
HEDMARK (3 kommuner)	403 Hamar	1531	
	412 Ringsaker	1615	
	417 Stange	987	
OPPLAND (2 kommuner)	501 Lillehammer	1475	
	502 Gjøvik	1434	
BUSKERUDBYEN	602 Drammen	1588	
	604 Kongsberg	725	
	605 Ringerike	786	
	612 Hole	266	
	624 Øvre Eiker	497	
	625 Nedre Eiker	561	
	626 Lier	609	
VESTFOLDBYENE	701 Horten	883	
	704 Tønsberg	1388	
	710 Sandefjord	1582	
	712 Larvik	869	
	715 Holmestrand	711	
	729 Færder	1161	
GRENLAND	805 Porsgrunn	1146	
	806 Skien	1704	
	811 Siljan	219	
	814 Bamble	751	
ARENDALSOMRÅDET	904 Grimstad	440	*Ikke komplett årgang (oppstart mars-19)*
	906 Arendal	753	
	914 Tvedestrand	173	
	919 Froland	148	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

OMRÅDE	Kommuner med tilleggsutvalg	Antall intervjuer	Kommentar
KRISTIANSANDSREGIONEN	1001 Kristiansand	2628	
	1014 Vennesla	420	
	1017 Songdalen	198	
	1018 Søgne	405	
	926 Lillesand	384	
	928 Birkenes	167	
	935 Iveland	180	
NORD-JÆREN	1102 Sandnes	2065	
	1103 Stavanger	3819	
	1119 Hå	583	
	1120 Klepp	484	
	1121 Time	564	
	1122 Gjesdal	316	
	1124 Sola	709	
	1127 Randaberg	294	
	1130 Strand	318	
	1142 Rennesøy	111	
BERGENSREGIONEN	1201 Bergen	6594	
	1235 Voss	317	
	1241 Fusa	85	
	1242 Samnanger	65	
	1243 Os - Hordaland	412	
	1245 Sund	149	
	1246 Fjell	546	
	1247 Askøy	571	
	1251 Vaksdal	94	
	1253 Osterøy	145	
	1256 Meland	197	
	1259 Øygarden	93	
	1260 Radøy	122	
	1263 Lindås	311	
	1264 Austrheim	75	
TRONDHEIMSREGIONEN	5001 Trondheim	7458	
	5024 Orkdal	500	
	5027 Midtre Gauldal	172	
	5028 Melhus	658	
	5029 Skaun	267	
	5030 Klæbu	268	
	5031 Malvik	595	
	5035 Stjørdal	951	
	5054 Indre Fosen	415	
BODØ OG OMLAND	1804 Bodø	533	*Ikke komplett årgang (oppstart sept-19)*
	1840 Saltdal	30	
	1841 Fauske	90	
TROMSØ	1902 Tromsø	3524	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 4 Oversikt over inndeling av byområdene brukt i denne rapporten

Kommuner og antall intervjuer (sum basis- og tilleggsutvalg). Kommuneinndeling pr 2019.

OMRÅDE		Kommuner	Intervjuer 2018/19	Intervjuer 2013/14	Kommentar [1]
OSLO-OMRÅDET	OSLO	301 Oslo	8096	4064	
	OMEGN TIL OSLO	211 Vestby	219	323	
		213 Ski	368	716	
		214 Ås	260	429	
		215 Frogn	223	339	
		216 Nesodden	260	431	
		217 Oppegård	306	681	
		219 Bærum	3316	822	
		220 Asker	786	413	
		221 Aurskog-Høland	182	275	
		226 Sørum	280	330	
		227 Fet	259	246	
		228 Rælingen	235	329	
		229 Enebakk	190	193	
		230 Lørenskog	393	225	
		231 Skedsmo	558	283	
		233 Nittedal	312	486	
		234 Gjerdrum	96	125	
		235 Ullensaker	318	175	
		236 Nes - Akershus	253	355	
		237 Eidsvoll	258	424	
		238 Nannestad	194	204	
		239 Hurdal	122	65	
		627 Røyken	443	428	
		628 Hurum	302	27	*Ikke tilleggsutvalg i 2013/14*
BERGENS - OMRÅDET	BERGEN	1201 Bergen	6594	2895	
	OMEGN TIL BERGEN	1241 Fusa	85	37	
		1243 Os - Hordaland	412	209	
		1245 Sund	149	41	
		1246 Fjell	546	201	
		1247 Askøy	571	219	
		1256 Meland	197	86	
		1259 Øygarden	93	27	
		1260 Radøy	122	36	
		1263 Lindås	311	146	
TRONDHEIMS-OMRÅDET	TRONDHEIM	5001 Trondheim	7458	3222	
	OMEGN TIL TRONDHEIM	5028 Melhus	658	202	
		5030 Klæbu	268	80	
		5031 Malvik	595	219	
		5035 Stjørdal	951	318	
NORD-JÆREN	STAVANGER	1103 Stavanger	3819	1547	
	OMEGN TIL STAVANGER	1102 Sandnes	2065	772	
		1124 Sola	709	279	
		1127 Randaberg	294	131	
		1142 Rennesøy	111	64	
KRISTIANSANDS-REGIONEN		926 Lillesand	384	128	
		928 Birkenes	167	58	
		935 Iveland	180	4	*Ikke tilleggsutvalg i 2013/14*
		1001 Kristiansand	2628	995	
		1014 Vennesla	420	172	
		1017 Songdalen	198	58	
		1018 Søgne	405	130	
BUSKERUDBYEN		602 Drammen	1588	768	
		604 Kongsberg	725	350	
		624 Øvre Eiker	497	197	
		625 Nedre Eiker	561	262	
		626 Lier	609	331	
NEDRE GLOMMA		105 Sarpsborg	1350	661	
		106 Fredrikstad	2160	1036	
GRENLAND		805 Porsgrunn	1146	595	
		806 Skien	1704	839	
		811 Siljan	219	236	
		814 Bamble	751	410	
TROMSØ		1902 Tromsø	3524	2518	
RESTEN AV LANDET		Alle øvrige kommuner	25095	27946	

[1] To av de minste kommunene hadde ikke tilleggsutvalg i 2013/14. De har noen intervjuer med moderat vekting, og skaper ikke geografisk forskyvning i området

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 5 Ny kommuneinndeling i byområdene fra 2020

2019-inndelingen (brukt i denne rapporten) og ny 2020-inndeling. Sammenslåinger i blå rammer.

OMRÅDE		Kommuner 2019	Kommuner 2020
OSLO-OMRÅDET	OSLO	301 Oslo	301 Oslo
	OMEGN TIL OSLO	211 Vestby	3019 Vestby
		213 Ski 217 Oppegård	3020 Nordre Follo
		214 Ås	3021 Ås
		215 Frogn	3022 Frogn
		216 Nesodden	3023 Nesodden
		219 Bærum	3024 Bærum
		221 Aurskog-Høland	3026 Aurskog-Høland
		226 Sørum 227 Fet 231 Skedsmo	3030 Lillestrøm
		228 Rælingen	3027 Rælingen
		229 Enebakk	3028 Enebakk
		230 Lørenskog	3029 Lørenskog
		233 Nittedal	3031 Nittedal
		234 Gjerdrum	3032 Gjerdrum
		235 Ullensaker	3033 Ullensaker
		236 Nes - Akershus	3034 Nes - Akershus
		237 Eidsvoll	3035 Eidsvoll
		238 Nannestad	3036 Nannestad
		239 Hurdal	3037 Hurdal
		220 Asker 627 Røyken 628 Hurum	3025 Asker
BERGENS-OMRÅDET	BERGEN	1201 Bergen	4601 Bergen
	OMEGN TIL BERGEN	1241 Fusa 1243 Os - Hordaland	4624 Bjørnafjorden
		1245 Sund 1246 Fjell 1259 Øygarden	4626 Øygarden
		1247 Askøy	4627 Askøy
		1256 Meland 1260 Radøy 1263 Lindås	4631 Alver
TRONDHEIMS-OMRÅDET	TRONDHEIM	5001 Trondheim 5030 Klæbu	5001 Trondheim
	OMEGN TIL TRONDHEIM	5028 Melhus	5028 Melhus
		5031 Malvik	5031 Malvik
		5035 Stjørdal	5035 Stjørdal
NORD-JÆREN	STAVANGER	1103 Stavanger 1142 Rennesøy	1103 Stavanger
		Pluss ny: tidl. Finnøy	
	OMEGN TIL STAVANGER	1102 Sandnes	1108 Sandnes
		Pluss ny: tidl. Forsand	
		1124 Sola	1124 Sola
		1127 Randaberg	1127 Randaberg
KRISTIANSANDS-REGIONEN		926 Lillesand	4215 Lillesand
		928 Birkenes	4216 Birkenes
		935 Iveland	4218 Iveland
		1001 Kristiansand 1017 Songdalen 1018 Søgne	4204 Kristiansand
		1014 Vennesla	4223 Vennesla
BUSKERUDBYEN		602 Drammen 625 Nedre Eiker	3005 Drammen
		Pluss ny: tidl. Svelvik (fra Vestfold)	
		604 Kongsberg	3006 Kongsberg
		624 Øvre Eiker	3048 Øvre Eiker
		626 Lier	3049 Lier
NEDRE GLOMMA		105 Sarpsborg	3003 Sarpsborg
		106 Fredrikstad	3004 Fredrikstad
GRENLAND		805 Porsgrunn	3806 Porsgrunn
		806 Skien	3807 Skien
		811 Siljan	3812 Siljan
		814 Bamble	3813 Bamble
TROMSØ		1902 Tromsø	5401 Tromsø

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 6 Tid og distanse uten flyreiser

(I tabell 4.4 er flyreisene inkludert)

Vedleggstabell: Daglige reiser ekskl. fly; reiselengde og -tid pr reise og pr person pr dag for grupper med ulike transportressurser. Gjennomsnitt med feilmargin (95% CI). RVU 2018/19

For daglige reiser (ekskl. fly)	Kilometer pr reise		Minutter pr reise		Kilometer pr person pr dag		Minutter pr person pr dag		Reiser pr person pr dag	
Alle	13,4	± 0,1	25,1	± 0,2	37,2	± 0,4	69,5	± 0,6	2,8	± 0,0
Førerkort										
Ja	13,9	± 0,1	24,9	± 0,2	40,1	± 0,4	71,7	± 0,6	2,9	± 0,0
Nei	10,3	± 0,3	26,0	± 0,4	23,1	± 0,8	58,5	± 1,3	2,3	± 0,0
Antall biler i husholdningen										
0 biler	8,7	± 0,3	24,8	± 0,4	21,2	± 0,7	60,3	± 1,4	2,5	± 0,0
1 bil	12,2	± 0,2	24,2	± 0,3	33,0	± 0,6	65,5	± 0,8	2,7	± 0,0
2 biler	15,6	± 0,2	25,6	± 0,3	45,8	± 0,8	75,4	± 1,0	3,0	± 0,0
3 biler og flere	17,0	± 0,5	26,9	± 0,6	51,8	± 1,6	82,1	± 2,2	3,1	± 0,0
Biltilgang[1]										
Ikke bil, ikke førerkort	8,9	± 0,4	26,3	± 0,8	18,5	± 0,9	55,2	± 2,1	2,1	± 0,0
Ikke bil, har førerkort	8,6	± 0,3	23,7	± 0,5	23,7	± 1,1	65,2	± 2,0	2,8	± 0,0
Bil, ikke førerkort	11,2	± 0,4	25,8	± 0,5	26,5	± 1,1	61,0	± 1,7	2,4	± 0,0
Førerkort, biltilgang ikke hele dagen	14,5	± 0,6	28,9	± 0,8	36,3	± 1,6	72,4	± 2,2	2,6	± 0,0
Førerkort, biltilgang hele dagen	14,4	± 0,1	24,6	± 0,2	42,4	± 0,5	72,4	± 0,7	3,0	± 0,0
Kollektivtilbud[2]										
Svært godt	11,1	± 0,2	23,9	± 0,3	32,0	± 0,8	69,3	± 1,1	2,9	± 0,0
Godt	13,4	± 0,3	25,5	± 0,4	37,9	± 0,9	72,2	± 1,2	2,9	± 0,0
Middels godt	13,3	± 0,4	24,5	± 0,5	38,2	± 1,3	70,2	± 1,8	2,9	± 0,0
Dårlig	16,1	± 0,4	27,5	± 0,6	43,4	± 1,5	74,4	± 2,1	2,7	± 0,1
Svært dårlig	16,6	± 0,5	29,1	± 0,7	46,1	± 1,7	81,1	± 2,4	2,8	± 0,1

[1] Se tabell 3.2

[2] Se tabell 3.4. Intervjugrunnlaget er svakt. Resultatene og endringer fra tidligere RVU må tolkes med stor forsiktighet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningssenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:
Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no