



Opinion:

MJØSBYEN NØKKELTALLSRAPPORT 2023

Reisevaner i Mjøsbyen

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 08. mai 2025

FORORD

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

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

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU av Innlandet fylkeskommune i samarbeid med Mjøsbykommunene

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltallsrapporter fra tidligere år.

Mjøsbyen Nøkkeltallsrapport 2023 er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For 2023-datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven (oskar.kleven@vegvesen.no)

Opinions RVU-team består av:

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

Ida Marie Veland, analytiker

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

Roar Teige, senior prosjektleder

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

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

OPPSUMMERING

Tilgang til transportmidler

- I Mjøsbyen har 91 prosent av befolkningen 18 år eller over førerkort, ett prosentpoeng over nasjonalt nivå med 90 prosent. Hamar og Gjøvik tettsted har lavest andel førerkort, mens områdene utenfor tettsted har høyest andel.
- 90 prosent av befolkningen i Innlandet disponerer bil, mot 84 prosent på nasjonalt nivå. Befolkningen i Gausdal og Østre Toten kommune har i høyest grad tilgang til bil, med hhv. 98 og 96 prosent. Hamar, Gjøvik og Lillehammer tettsted har lavest andel.
- 85 prosent har tilgang til å benytte bil hele dagen på reisedagen på landsbasis. Til sammen har 94 prosent tilgang hele eller deler av dagen. Biltilgang på reisedag følger samme mønster i Innlandet. En betydelig overvekt har tilgang til bil hele dagen i alle Mjøsbyens områder.
- Med 40 prosent har størst andel av Mjøsbyen én bil. Bilhold i Mjøsbyen følger samme mønster som nasjonalt nivå, med noe variasjon blant de ulike geografiske nedbrytningene.
- Elbileierne i Mjøsbyen utgjør 27 prosent. Dette er ni prosentpoeng lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 36 prosent. Det er høyest el-bilhold i Hamar kommune og Moelv, mens Gausdal, Vestre Toten og Raufoss har lavest andel.
- Bilparken i Mjøsbyen består av en majoritet dieslbiler. 61 prosent har diesel som drivstoff og 37 prosent bensin. 27 prosent av bilparken er elektrisk drevet.
- Nesten alle har i Mjøsbyen parkeringsplass i nærheten av egen bolig. Andelen som ikke har parkeringsplass nær boligen ligger på kun to prosent. På nasjonalt nivå er andelen med parkeringsplass nær bolig 95 prosent.
- I Mjøsbyen har 67 prosent tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid. Dette er 15 prosentpoeng over nasjonalt nivå.
- Sammenlignet med nasjonalt nivå er det totalt sett dårligere kollektivtilgang i Mjøsbyen. Andelen med dårlig eller svært dårlig tilgang er til sammen 42 prosent, mot 32 prosent nasjonalt. Andelen med svært god tilgang er kun ett prosent, og andelen med til sammen svært god eller god tilgang er 36 prosent.

Omfang av reiser

- I Mjøsbyen foretar befolkningen i gjennomsnitt 2,4 reiser hver dag. Snittet er lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 2,55 daglige reiser.
- Det er om lag like mange «nullreiser» i Mjøsbyen som nasjonalt: 20 prosent i Mjøsbyen mot 19 prosent nasjonalt. Øvrig ser vi at størst enkeltandel på 39 prosent foretar 1-2 reiser på en dag. 27 prosent har 3-4 reiser på en dag.
- Med 22 prosent er størst andel reiser i Mjøsbyen 20 km eller lenger. 9 prosent av reisene er mellom 1 og 2,9 km lange. Sammenlignet med nasjonalt nivå ser vi at Mjøsbyen følger stort sett samme mønster uten større avvik.
- Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer er i Mjøsbyen 20,4. Dette er på nivå med nasjonalt nivå, hvor gjennomsnittet ligger på 20,5.
- 38 prosent av reisene i Mjøsbyen varer 10-19 min. 16 prosent varer 60 min eller mer.
- Reiser i Mjøsbyen har en gjennomsnittlig varighet på 35,2 minutter. Det nasjonale snittet er noe lavere med 32,7 minutter.

Transportmiddelbruk

- Vi ser større andel bilbruk i Mjøsbyen enn øvrig i landet. Til sammen er 71 prosent av reiser i Mjøsbyen foretatt med bil, enten som fører eller passasjer. På nasjonalt nivå gjelder dette 61 prosent av reiser. Fem prosent av reiser i Mjøsbyen foretas med kollektivtransport.
- Blant reisene som er foretatt med kollektivtransport er 64 prosent gjennomført med buss. 24 prosent av kollektivreisene er tatt via tog.
- Bilreiser er i snitt 21,3 km lange som fører, og 36,2 km lange som passasjer. Reiser til fots og ved sykkel er til sammenligning korte.
- Kollektivtransport og andre transportmidler har lengst gjennomsnittlig varighet. Reiser med sykkel varer i snitt kortest, med en snittvarighet på 24,1 minutter.
- Sykkelseiser og kollektivreiser viser tydelige toppe gjennom døgnet. Sykkelseiser ser vi har toppe i morgen- og ettermiddagsrushet.
- Størst enkeltandel reiser som foretas en gitt dag i Mjøsbyen er handle-, fritids- og arbeidsreiser som utgjør hhv. 28, 24 og 21 prosent.
- Bilbruk dominerer alle reiseformål med unntak av skolereiser. Skolereiser foretas i størst grad kollektivt og til fots, med begge 29 prosent.

- Arbeids- og skolereiser har klart høyest aktivitet på morgenen, deretter lav aktivitet frem til nye topper på ettermiddagen, for så å roe seg på kveldstid. Tjenestereiser fordeler seg mellom morgen og tidlig ettermiddag. Handlereiser øker fra sen morgen og utover ettermiddagen, og roer seg sen ettermiddag. Omsorgs- og følgereiser følger arbeids- og skolereiser med noe mindre dramatiske topper i rushtidene.
- Tjeneste- og fritidsreiser har lengst gjennomsnittsavstand på hhv. 38,2 og 37,2 km.
- 40 prosent av tjenestereiser er over 20 kilometer. Arbeidsreiser følger på med 29 prosent reiser over 20 km. 16 prosent av skolereiser er under 1 km, og 23 prosent er 1-3 km lange.
- Fritidsreiser varer lengst, med et snitt på 43,9 minutter. Tjenestereiser følger tett på med gjennomsnittlig varighet 42,9 minutter. Handle- og servicereiser har lavest snittvarighet på 23,1 minutter.
- Omsorgs- og følgereiser samt handle- og servicereiser har med 21 prosent størst andel korte reiser, i varighetsintervallet 1-4 minutter. 23 prosent av fritidsreiser er 60 min eller lengre.

Merk at tilleggssutvalg Mjøsbyen kun har datainnsamling mai-desember 2023. Det er derfor mulig at resultatene ikke er representative for året som helhet..

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	1
Oppsummering	2
Figurregister	6
Tabellregister	7
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	8
Bakgrunn og formål	8
Hva defineres som en reise?	8
Daglige reiser	9
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	10
Intervjuopplegg	10
Spørreskjema	10
Stedfesting, reisetid og -avstand	12
Datagrunnlag og utvalg	12
Geografisk inndeling i Mjøsbyen	15
Respons og vekting	16
Kapittel 3: Tilgang til transportmidler	17
Førerkort	17
Tilgang til bil	18
Antall biler i husholdningen	20
Andel el-bileiere	21
Type drivstoff/energibærer	22
Parkering i nærheten av boligen	23
Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid	25
Tilgang til kollektivtransport	26
Tilgang til ulike transportmidler	27
Tilgang til sykkel	28
Tilgang til moped/MC	29
Helsemessige problemer	30
Kapittel 4: Omfang av reiser	32
Antall daglige reiser	32
Daglige reiser i strekning	34
Daglige reiser i tid	36
Reisemønster gjennom døgnet	38
Kapittel 5: Transportmiddelbruk	39
Bruk av transportmidler	39
Bruk av transportmidler i strekning	42
Bruk av transportmidler i tid	44
Bruk av transportmidler gjennom døgnet	45

Kapittel 6: Reiseformål	46
Daglige reiser etter formål	46
Bruk av transportmidler etter formål	47
Starttid etter formål.....	48
Reiseavstand etter formål.....	49
Reisevarighet etter formål	51
Kapittel 7: Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk	52
Arbeidsreiser	52
Skolereiser.....	55
Tjenestereiser	57
Omsorgs-, følge- og besøksreiser.....	59
Handlereiser.....	61
Fritidsreiser.....	63

FIGURREGISTER

<i>Figur 1: Eksempel reiseregistrering</i>	<i>9</i>
<i>Figur 2: Respons i RVU 1985 - 2023: Prosent og lineær trend.....</i>	<i>16</i>
<i>Figur 3: Førerkort for bil</i>	<i>17</i>
<i>Figur 4: Eier eller disponerer bil.....</i>	<i>18</i>
<i>Figur 5: Tilgang til å benytte bil.....</i>	<i>19</i>
<i>Figur 6: Antall biler i husholdningen</i>	<i>20</i>
<i>Figur 7: Andel som disponerer el-bil</i>	<i>21</i>
<i>Figur 8: Type drivstoff/energibærer.....</i>	<i>22</i>
<i>Figur 9: Parkering i nærheten av boligen</i>	<i>23</i>
<i>Figur 10: Avstand til egen parkeringsplass</i>	<i>24</i>
<i>Figur 11: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid.....</i>	<i>25</i>
<i>Figur 12: Tilgang til kollektivtransport</i>	<i>26</i>
<i>Figur 13: Tilgang til ulike transportmidler</i>	<i>27</i>
<i>Figur 14: Tilgang til sykkel.....</i>	<i>28</i>
<i>Figur 15: Tilgang til moped/MC</i>	<i>29</i>
<i>Figur 16: Andel med bevegelsesutfordringer</i>	<i>30</i>
<i>Figur 17: Helsemessige problemer.....</i>	<i>31</i>
<i>Figur 18: Antall daglige reiser</i>	<i>32</i>
<i>Figur 19: Antall daglige reiser i intervaller</i>	<i>33</i>
<i>Figur 21: Daglige reiser i strekning</i>	<i>34</i>
<i>Figur 22: Gjennomsnittlig reisestrekning i kilometer</i>	<i>35</i>
<i>Figur 23: Daglige reiser i tid.....</i>	<i>36</i>
<i>Figur 24: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter</i>	<i>37</i>
<i>Figur 25: Starttidspunkt for reisen – intervaller.....</i>	<i>38</i>
<i>Figur 26: Daglige reiser etter starttidspunkt</i>	<i>38</i>
<i>Figur 27: Transportmiddelfordeling</i>	<i>39</i>
<i>Figur 28: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon)</i>	<i>40</i>
<i>Figur 29: Type kollektivtransport benyttet</i>	<i>41</i>
<i>Figur 30: Bruk av transportmidler i strekning.....</i>	<i>42</i>
<i>Figur 31: Transportmiddelbruk etter reiseavstand</i>	<i>43</i>
<i>Figur 32: Bruk av transportmidler i tid</i>	<i>44</i>
<i>Figur 33: Transportmiddelbruk etter reisetid</i>	<i>44</i>
<i>Figur 34: Transportmiddelbruk gjennom døgnet</i>	<i>45</i>
<i>Figur 35: Daglige reiser etter formål</i>	<i>46</i>
<i>Figur 36: Transportmiddelbruk etter reiseformål</i>	<i>47</i>
<i>Figur 37: Starttidspunkt etter reiseformål</i>	<i>48</i>
<i>Figur 38: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål</i>	<i>49</i>
<i>Figur 39: Reiseavstand i kilometer etter formål.....</i>	<i>50</i>
<i>Figur 40: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål.....</i>	<i>51</i>

Figur 41: Reiselengde i minutter etter formål	51
Figur 42: Arbeidsreiser etter starttidspunkt	52
Figur 43: Arbeidsreise etter lengde	53
Figur 44: Arbeidsreise etter reisetid	53
Figur 45: Arbeidsreise etter transportmiddelbruk	54
Figur 46: Skolereiser etter starttidspunkt	55
Figur 47: Skolereise etter lengde	55
Figur 48: Skolereise etter reisetid	56
Figur 49: Skolereise etter transportmiddelbruk	56
Figur 50: Tjenestereiser etter starttidspunkt	57
Figur 51: Tjenestereise etter lengde	57
Figur 52: Tjenestereise etter reisetid	58
Figur 53: Tjenestereise etter transportmiddelbruk	58
Figur 54: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter starttidspunkt	59
Figur 55: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter lengde	59
Figur 56: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter reisetid	60
Figur 57: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk	60
Figur 58: Handle-/servicereiser etter starttidspunkt	61
Figur 59: Handle-/servicereise etter lengde	61
Figur 60: Handle-/servicereise etter reisetid	62
Figur 61: Handle-/servicereise etter transportmiddelbruk	62
Figur 62: Fritidsreiser etter starttidspunkt	63
Figur 63: Fritidsreise etter lengde	63
Figur 64: Fritidsreise etter reisetid	64
Figur 65: Fritidsreise etter transportmiddelbruk	64

TABELLREGISTER

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå	12
Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023	13

KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

Bakgrunn og formål

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

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

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2023, og omfatter for Mjøsbyen totalt 8217 intervjuer.

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

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

Hva defineres som en reise?

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

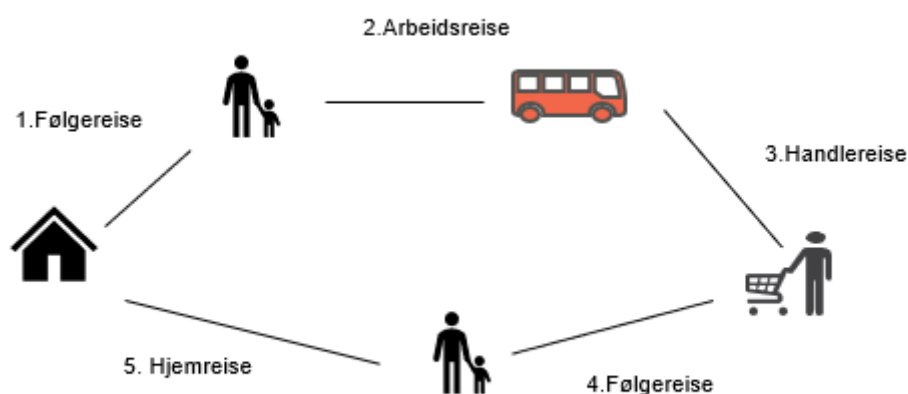
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

Daglige reiser

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

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

Figur 1: Eksempel reiseregistrering



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

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

KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For detaljer henvises det til dokumentasjonsnotat, levert fra Opinion sammen med datasett for 2023.

Intervjuopplegg

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

I 2023 har datainnsamlingen foregått via brev/web/CATI gjennom hele året. 89 % av intervjuene vært gjennomført som selvutfylling på web og 11 % av intervjuene gjennomført som CATI intervjuer. Web er den dominerende metoden og den metoden Opinion er tryggest på gir det mest korrekte resultatbilde (en unngår intervjuerpåvirkning). Det etterstrebes kontinuerlig i datainnsamlingen å få flest mulig av respondentene til å besvare på web (etter ønske fra oppdragsgiver).

Spørreskjema

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

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

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

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

Stedfesting, reisetid og -avstand

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

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps inkludert, som også er benyttet siden. De fleste av de daglige reisesenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkretsnivå.

Tabell 1 viser oversikt over variabler stedfestet på grunnkretsnivå. I det endelige datamaterialet er grunnkretspreisjonen vesentlig redusert av personvern hensyn, ved at grunnkretsnummer for kretser med færre enn 100 bosatte er trunkert fra opprinnelig åtte siffer til syv-sifret delområdenummer.

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkretsnivå

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

Datagrunnlag og utvalg

RVU 2023 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske regioner som er bevisst oversamplet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene.

I datamaterialet for RVU 2023 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2023 er vist i tabell 2. Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom områdene med tilleggsutvalg og de uten.

Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023

Områder med tilleggsutvalg*	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2023	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Akershus	20	1 202 349	7 258	0,60 %
Bergensregionen	10	382 355	5 693	1,49 %
Trondheimsregionen	8	268 361	5 022	1,87 %
Nord-Jæren	9	295 791	4 959	1,68 %
Buskerudbyen	4	155 212	2 493	1,61 %
Nedre Glomma	2	123 966	1 850	1,49 %
Tromsø	1	67 384	2 550	3,78 %
Ringerike	1	27 471	714	2,60 %
Viken-Østfold	8	71 082	774	1,09 %
Viken-Buskerud	15	61 810	430	0,70 %
Moss	1	44 467	1 987	4,47 %
Halden	1	27 636	406	1,47 %
Kommuner med tilleggsutvalg	80	2 727 884	34 136	1,25 %
<i>Kommuner uten tilleggsutvalg</i>	276	1 980 405	2 936	0,15 %
Hele landet	356	4 708 289	37 072	0,79 %

* Tabellen inkluderer områder med tilleggsutvalg som har hatt datainnsamling gjennom hele kalenderåret 2023.

Til sammen 80 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2023. Dette utgjør 22 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 58 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2023). Dermed har vi 276 kommuner (78 prosent av kommunene, 42 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 241 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2023.

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

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

Mjøsbyen tilleggssutvalg har hatt datainnsamling i perioden mai til desember 2023. Totalt er det 8217 intervjuer, som fordeler seg i tabellen under:

	Antall intervjuer	Uvektet	Vektet
Hamar kommune	1357	17 %	15 %
Lillehammer kommune	1220	15 %	13 %
Gjøvik kommune	1047	13 %	14 %
Ringsaker kommune	1251	15 %	16 %
Løten kommune	286	3 %	4 %
Stange kommune	834	10 %	10 %
Elverum kommune	785	10 %	10 %
Øyer kommune	205	2 %	2 %
Gausdal kommune	266	3 %	3 %
Østre Toten kommune	521	6 %	7 %
Vestre Toten kommune	445	5 %	6 %
Mjøsbyen totalt	8217	100 %	100 %

Merk at datainnsamlingen for tilleggssutvalget i Mjøsbyen kun er gjort i mai-desember, og at resultatene dermed ikke nødvendigvis er representative for året som helhet.

Geografisk inndeling i Mjøsbyen

For presentasjon av resultatene i Mjøsbyen har vi, i tillegg til å bryte ned på kommuner, vist resultater for de største tettstedene i hver kommune. Eksempelvis gjelder resultater for «Hamar kommune» for kommunen totalt sett, mens resultater for «Hamar tettsted» kun gjelder for tettstedet. Tettsteder er definert i henhold til rapport fra Norconsult «Presentasjon tettsteder Mjøsbyen RVU 2018-2021».

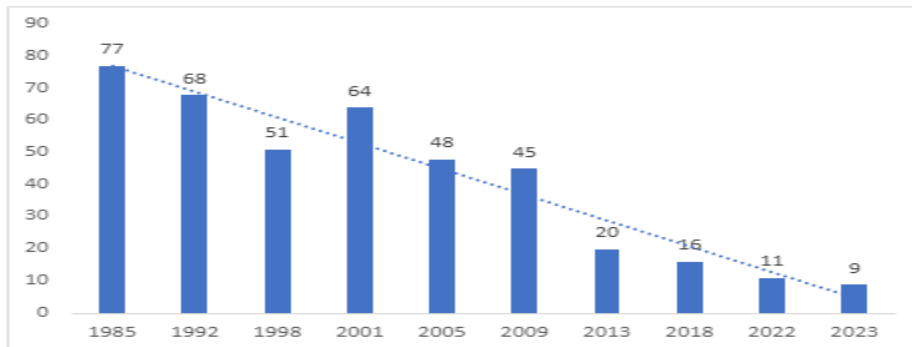
Kommune	Inndeling	Antall intervjuer
Hamar kommune	Totalt	1357
	Hamar tettsted	970
Lillehammer kommune	Totalt	1220
	Lillehammer tettsted	772
Gjøvik kommune	Totalt	1047
	Gjøvik tettsted	663
Ringsaker kommune	Totalt	1251
	Brumunddal	339
	Moelv	202
Løten kommune	Totalt	286
	Løten tettsted	122
Stange kommune	Totalt	834
	Stange tettsted	129
Elverum kommune	Totalt	785
	Elverum tettsted	602
Øyer kommune	Totalt	205
Gausdal kommune	Totalt	266
Østre Toten kommune	Totalt	521
Vestre Toten kommune	Totalt	445
	Raufoss	255
Totalt		8217

I rapporten er signifikante forskjeller mellom de ulike geografiske nedbrytningene illustrert med en pil opp (↑) eller ned (↓). Førstnevnte betyr at det geografiske området har et resultat som er hhv. signifikant høyere eller lavere enn Mjøsbyen totalt ved et 95 % signifikansnivå.

Respons og vekting

I 2023 er responsraten på 9 prosent. Overordnet er responsrater i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter.

Figur 2: Respons i RVU 1985 - 2023: Prosent og lineær trend



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

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

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

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

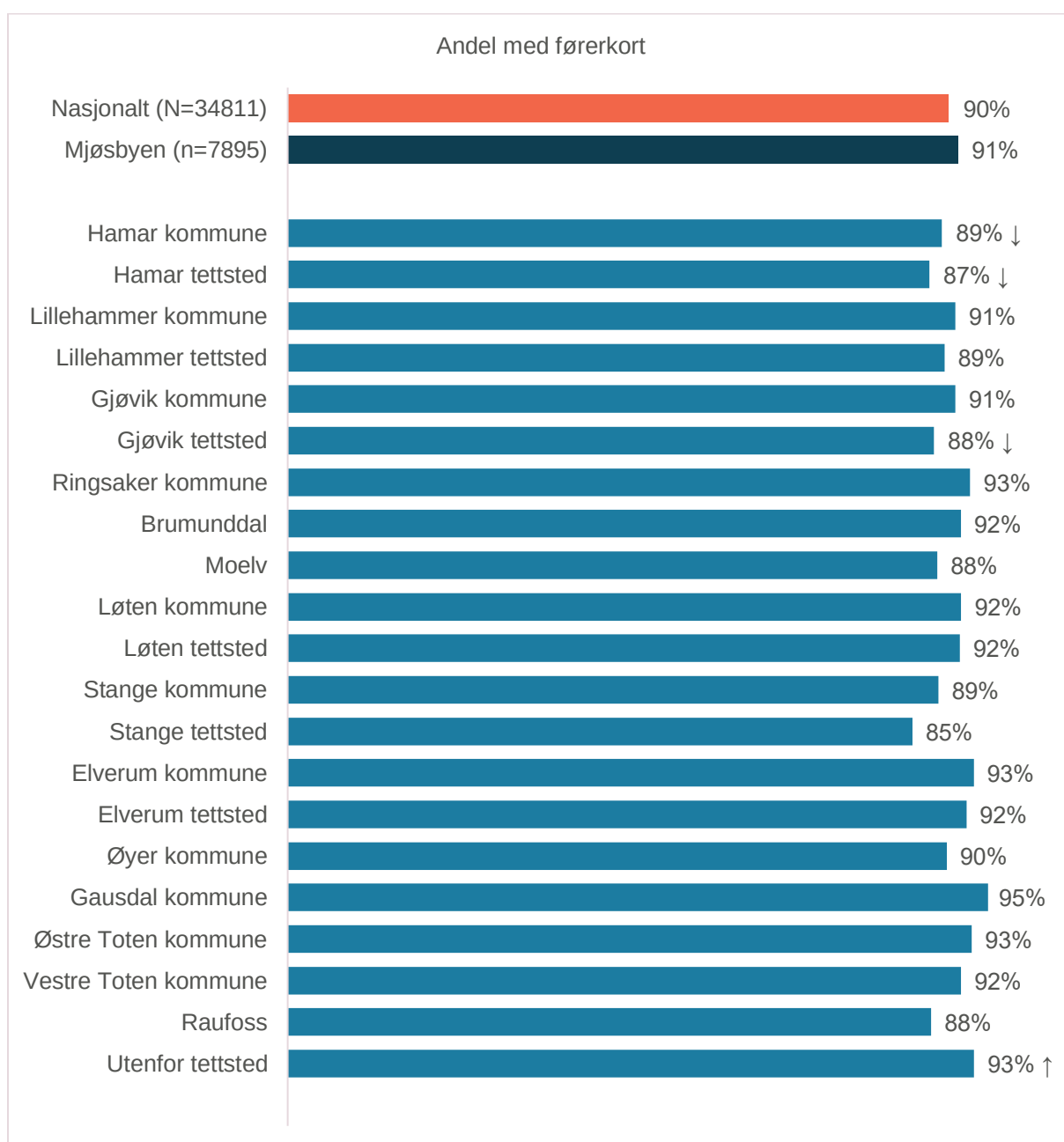
Det nasjonale datasettet for RVU 2023 er vektet på kjønn, alder, geografi og reisedag. Det er benyttet RIM-vekting, som har den fordel at den er mer fleksibel og ikke er avhengig av å låse «interlocking relationships» mellom ulike vektevariabler. Detaljer rundt vektingen er beskrevet i eget dokumentasjonsnotat. Resultatene i denne rapporten er vektet med en egen vektemodell tilpasset Mjøsbyen, slik at vektete tall representerer den reelle fordelingen av innbyggere på kommunene i Mjøsbyen.

KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

Førerkort

I Mjøsbyen har 91 prosent av befolkningen 18 år eller over førerkort, ett prosentpoeng over nasjonalt nivå med 90 prosent. Hamar og Gjøvik tettsted har lavest andel førerkort, mens områdene utenfor tettsted har høyest andel.

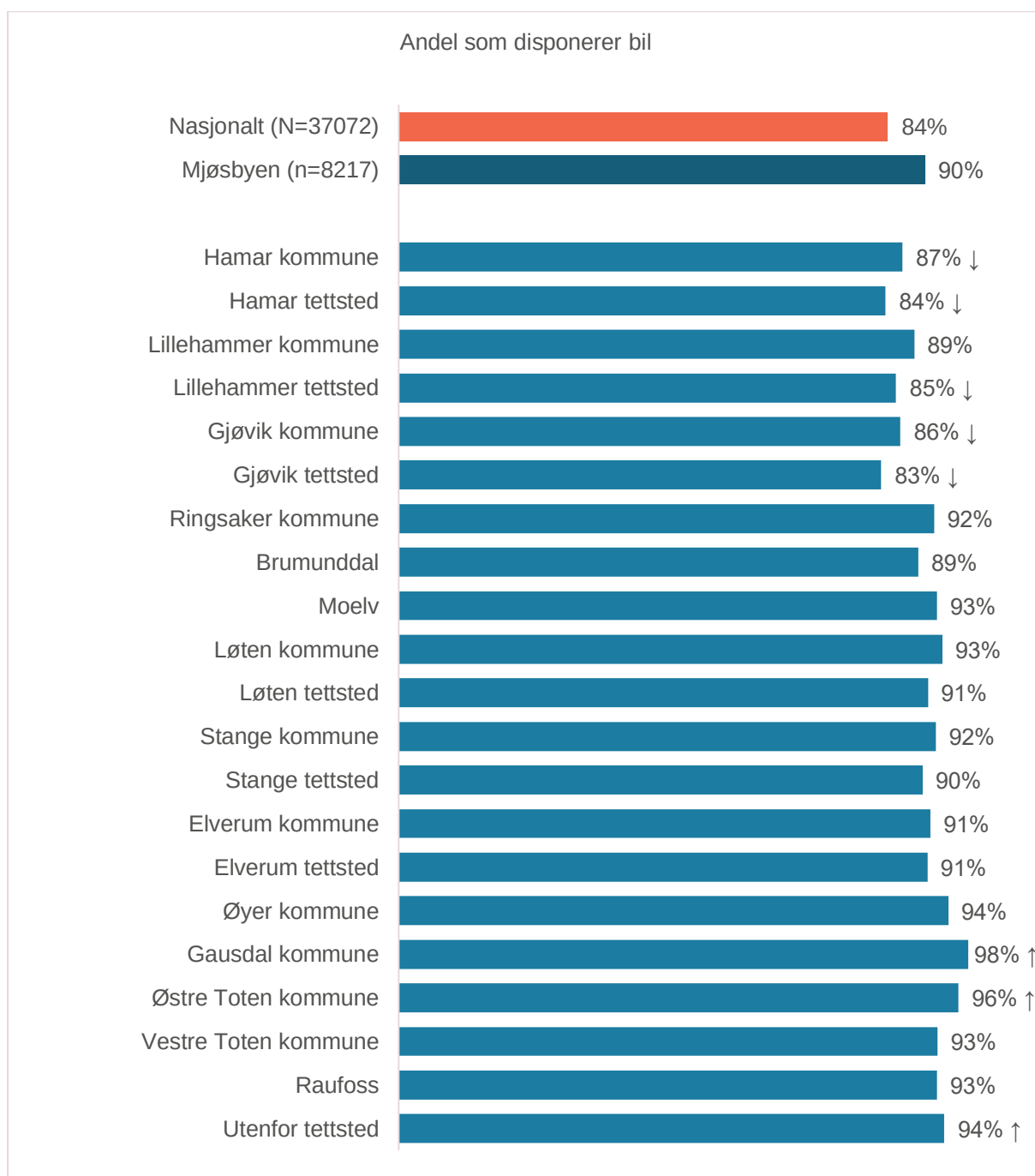
Figur 3: Førerkort for bil



Tilgang til bil

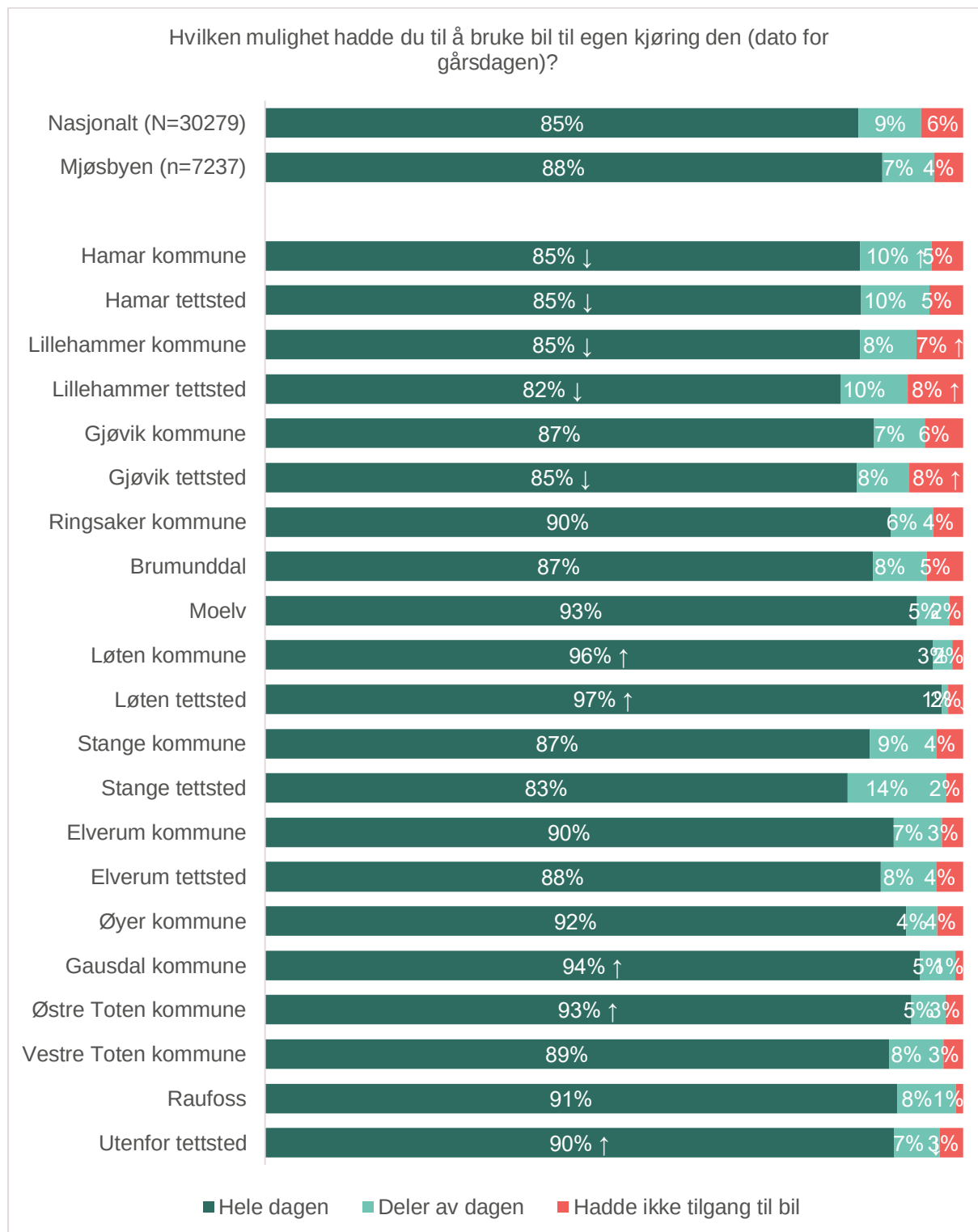
90 prosent av befolkningen i Innlandet disponerer bil, mot 84 prosent på nasjonalt nivå. Befolkningen i Gausdal og Østre Toten kommune har høyest grad tilgang til bil, med hhv. 98 og 96 prosent. Hamar, Gjøvik og Lillehammer tettsted har lavest andel.

Figur 4: Eier eller disponerer bil



85 prosent har tilgang til å benytte bil hele dagen på reisedagen på landsbasis. Til sammen har 94 prosent tilgang hele eller deler av dagen. Biltilgang på reisedag følger samme mønster i Innlandet. En betydelig overvekt har tilgang til bil hele dagen i alle Mjøsbyens områder.

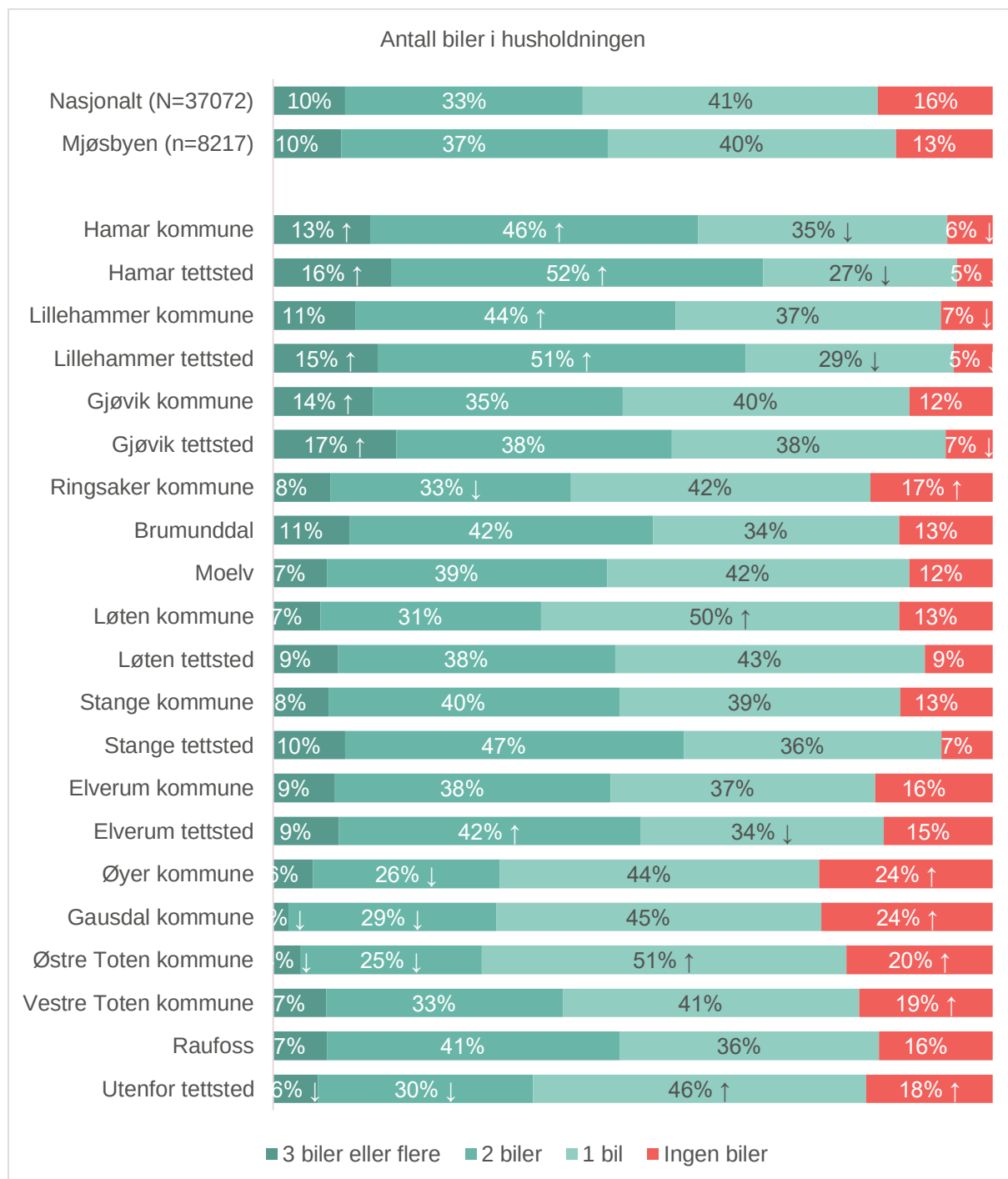
Figur 5: Tilgang til å benytte bil



Antall biler i husholdningen

Med 40 prosent har størst andel av husholdningene i Mjøsbyen én bil. Bilhold i Mjøsbyen følger samme mønster som nasjonalt nivå, med noe variasjon blant de ulike geografiske områdene.

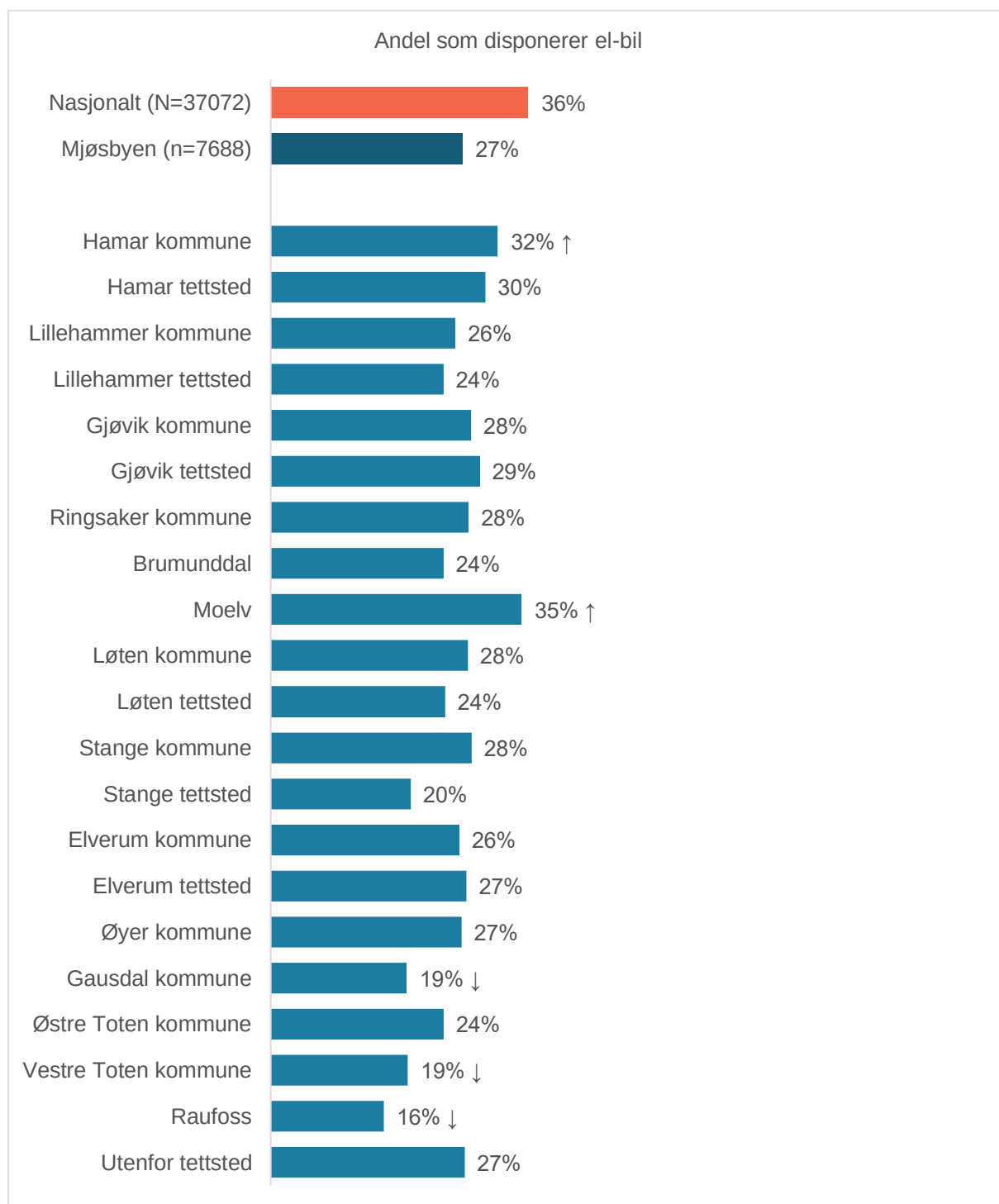
Figur 6: Antall biler i husholdningen



Andel el-bileiere

Elbileierne i Mjøsbyen utgjør 27 prosent. Dette er ni prosentpoeng lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 36 prosent. Det er høyest el-bilhold i Hamar kommune og Moelv, mens Gausdal, Vestre Toten og Raufoss har lavest andel.

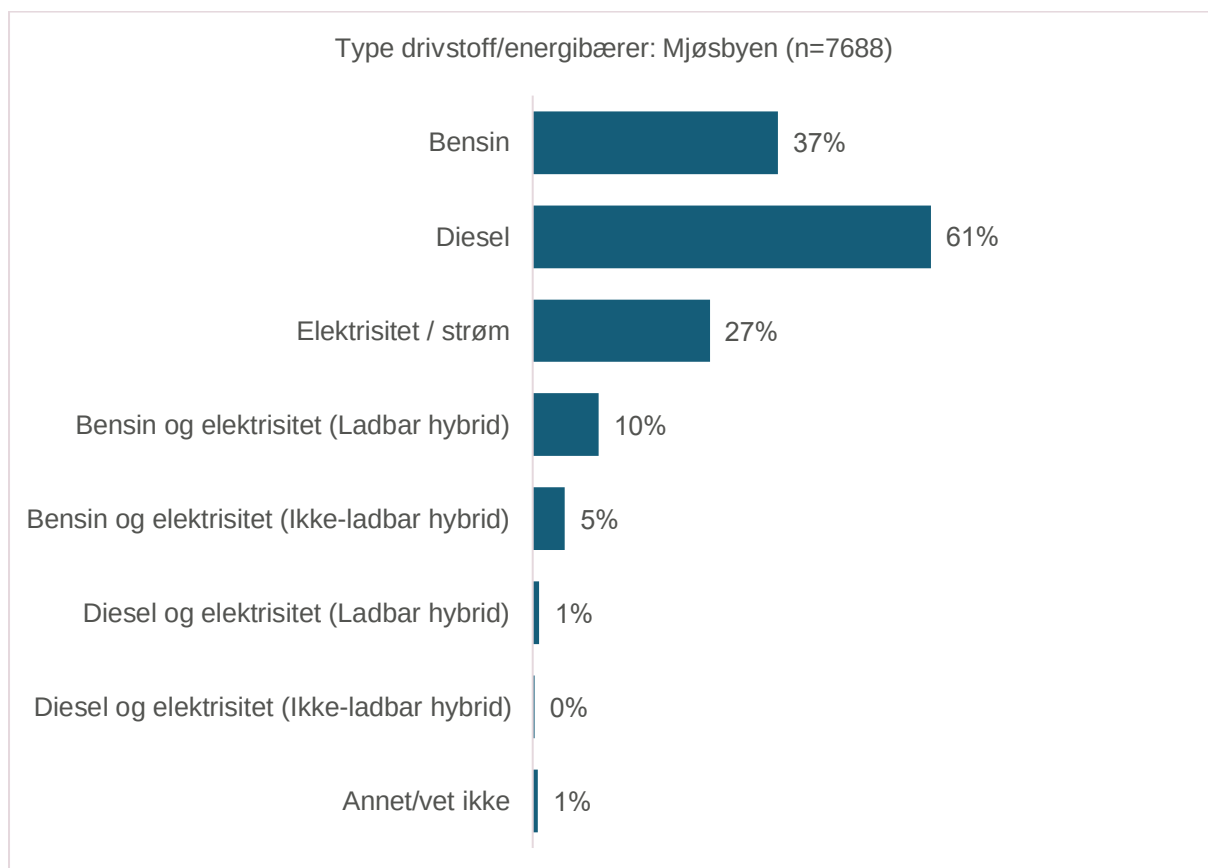
Figur 7: Andel som disponerer el-bil



Type drivstoff/energibærer

Bilparken i Mjøsbyen består av en majoritet dieslbiler. 61 prosent har diesel som drivstoff og 37 prosent bensin. 27 prosent av bilparken er elektrisk drevet.

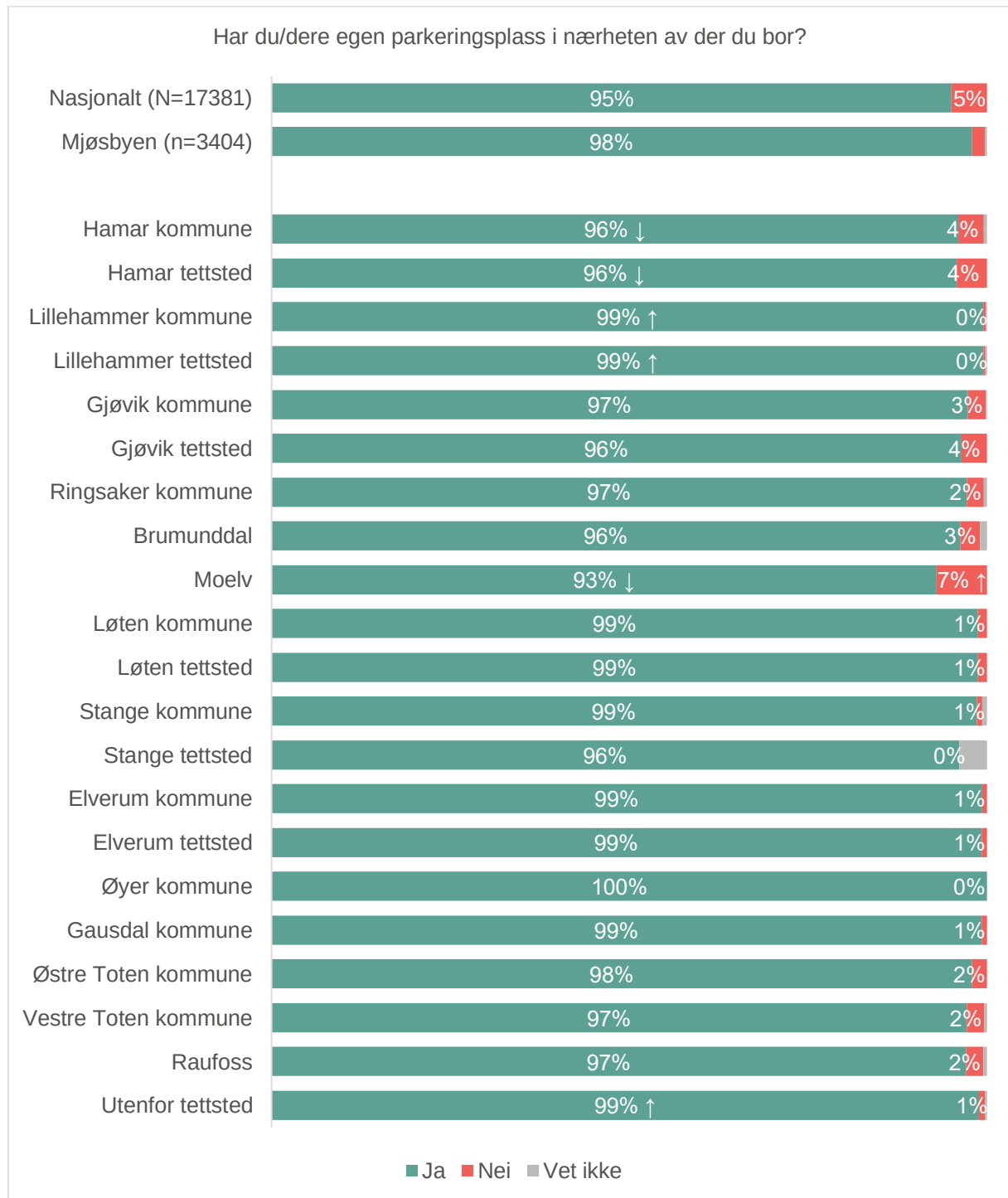
Figur 8: Type drivstoff/energibærer



Parkering i nærheten av boligen

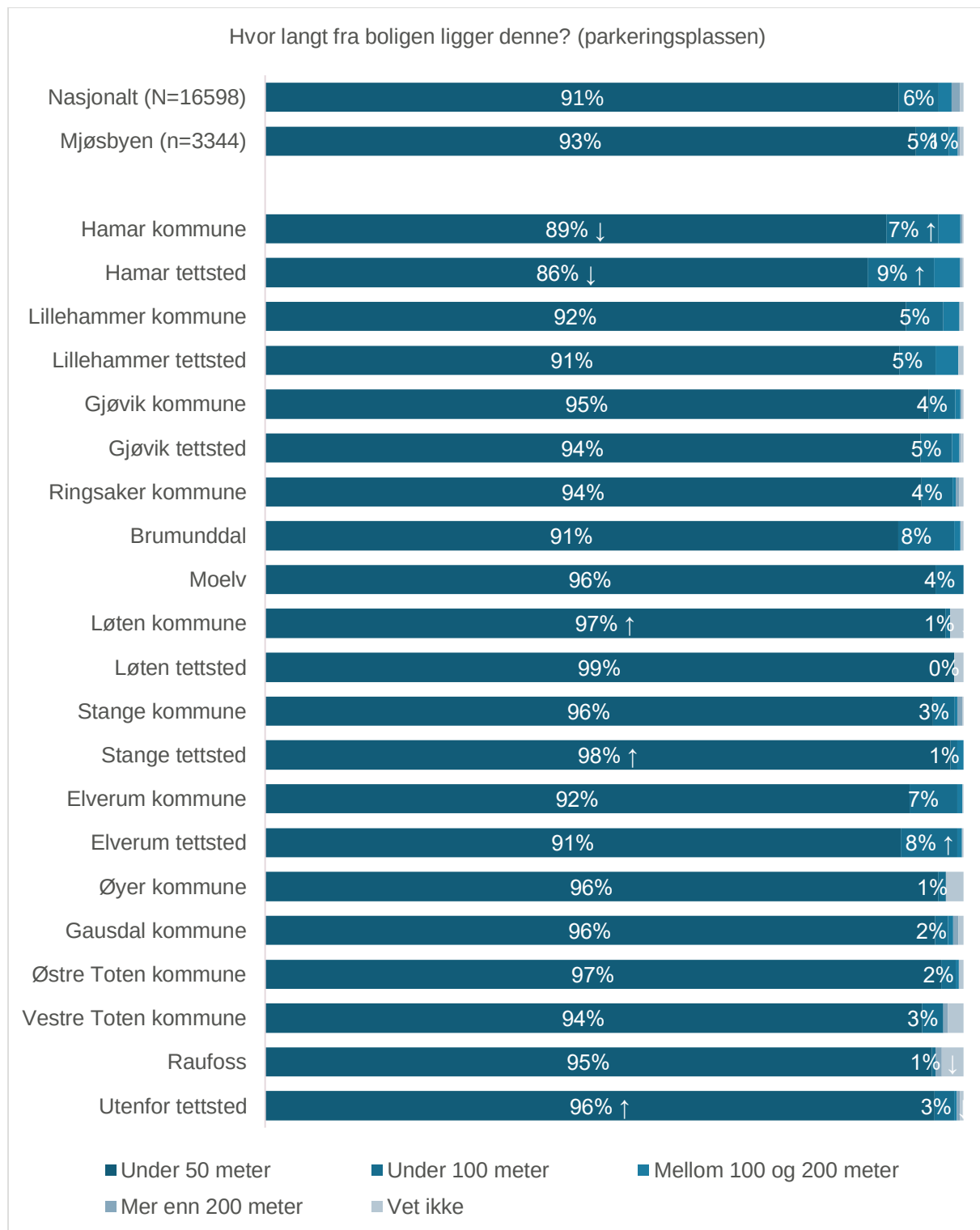
Nesten alle har i Mjøsbyen parkeringsplass i nærheten av egen bolig. Andelen som ikke har parkeringsplass nær boligen ligger på kun to prosent. På nasjonalt nivå er andelen med parkeringsplass nær bolig 95 prosent.

Figur 9: Parkering i nærheten av boligen



93 prosent har parkeringsplassen under 50 meter unna egen bolig, mot 91 prosent nasjonalt.

Figur 10: Avstand til egen parkeringsplass

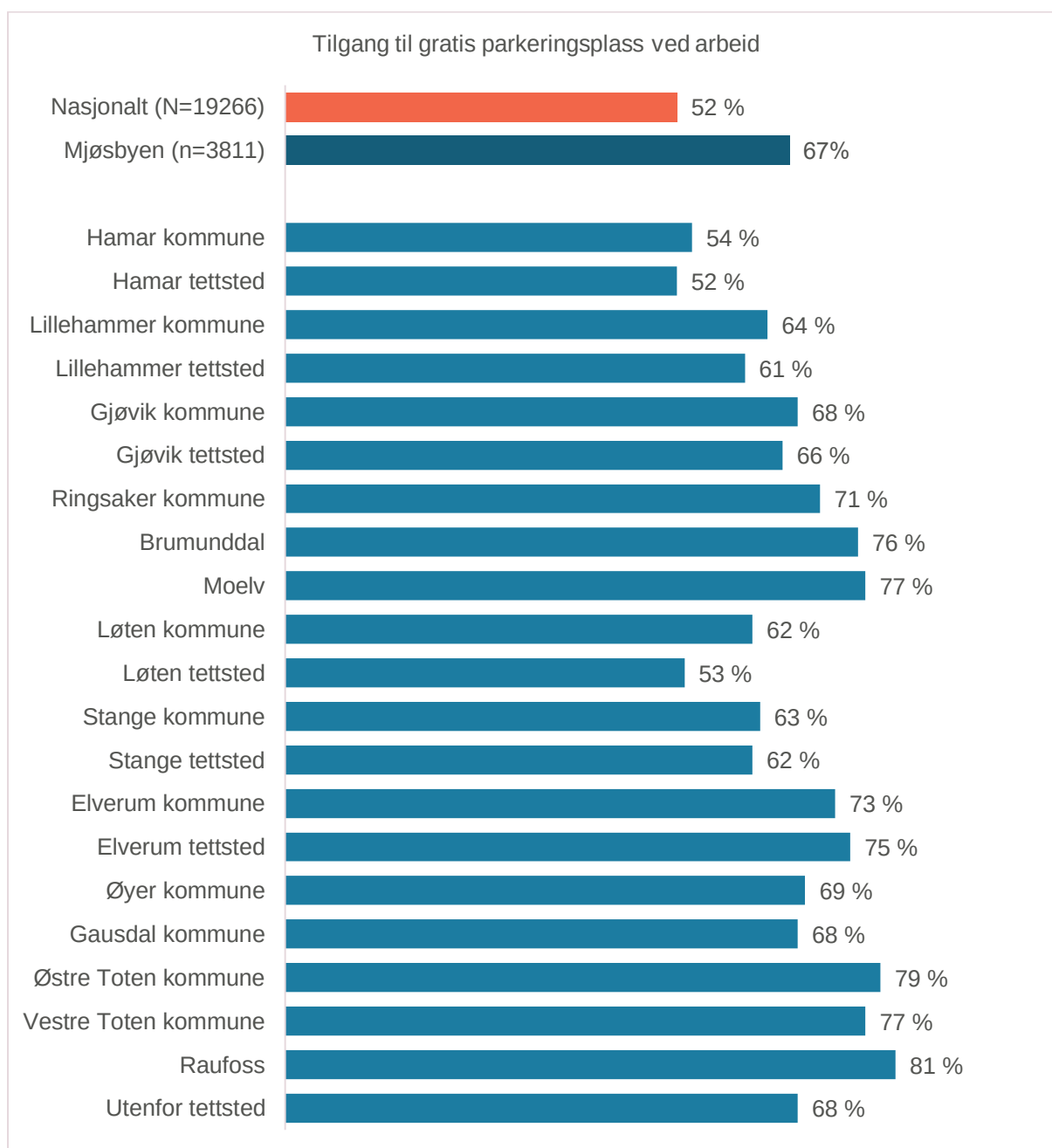


Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

Tilgang til gratis parkeringsplass er en utledet variabel der basen er alle yrkesaktive. Tallet viser andelen som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort), har arbeid med fast oppmøtested, og har tilgang til gratis parkeringsplass ved dette oppmøtestedet.

I Mjøsbyen har 67 prosent tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid. Dette er 15 prosentpoeng over nasjonalt nivå.

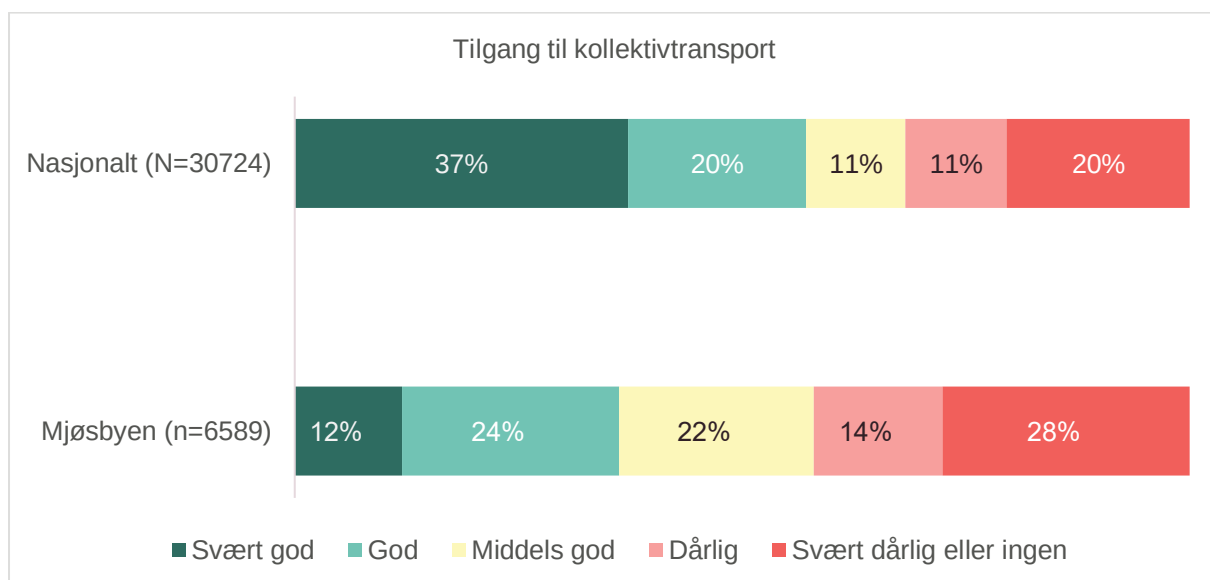
Figur 11: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid



Tilgang til kollektivtransport

Sammenlignet med nasjonalt nivå er det totalt sett dårligere kollektivtilgang i Mjøsbyen. Andelen med dårlig eller svært dårlig tilgang er til sammen 42 prosent, mot 32 prosent nasjonalt. Andelen med svært god tilgang er kun 12 prosent, og andelen med til sammen svært god eller god tilgang er 36 prosent.

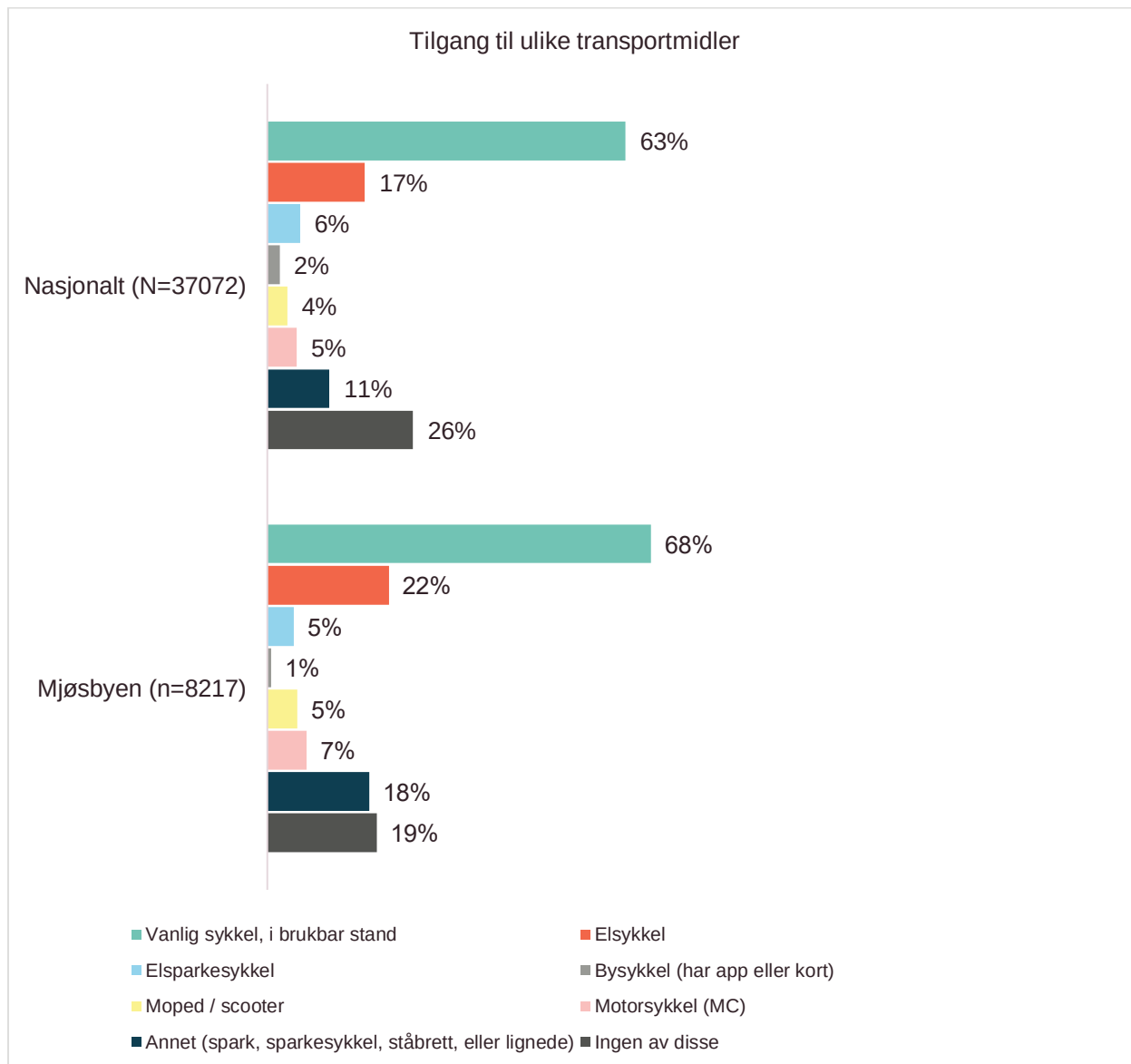
Figur 12: Tilgang til kollektivtransport



Tilgang til ulike transportmidler

68 prosent har i Mjøsbyen tilgang på vanlig sykkel. 22 prosent har tilgang på elsykkel, fem prosentpoeng høyere enn nasjonalt tilgangsnivå.

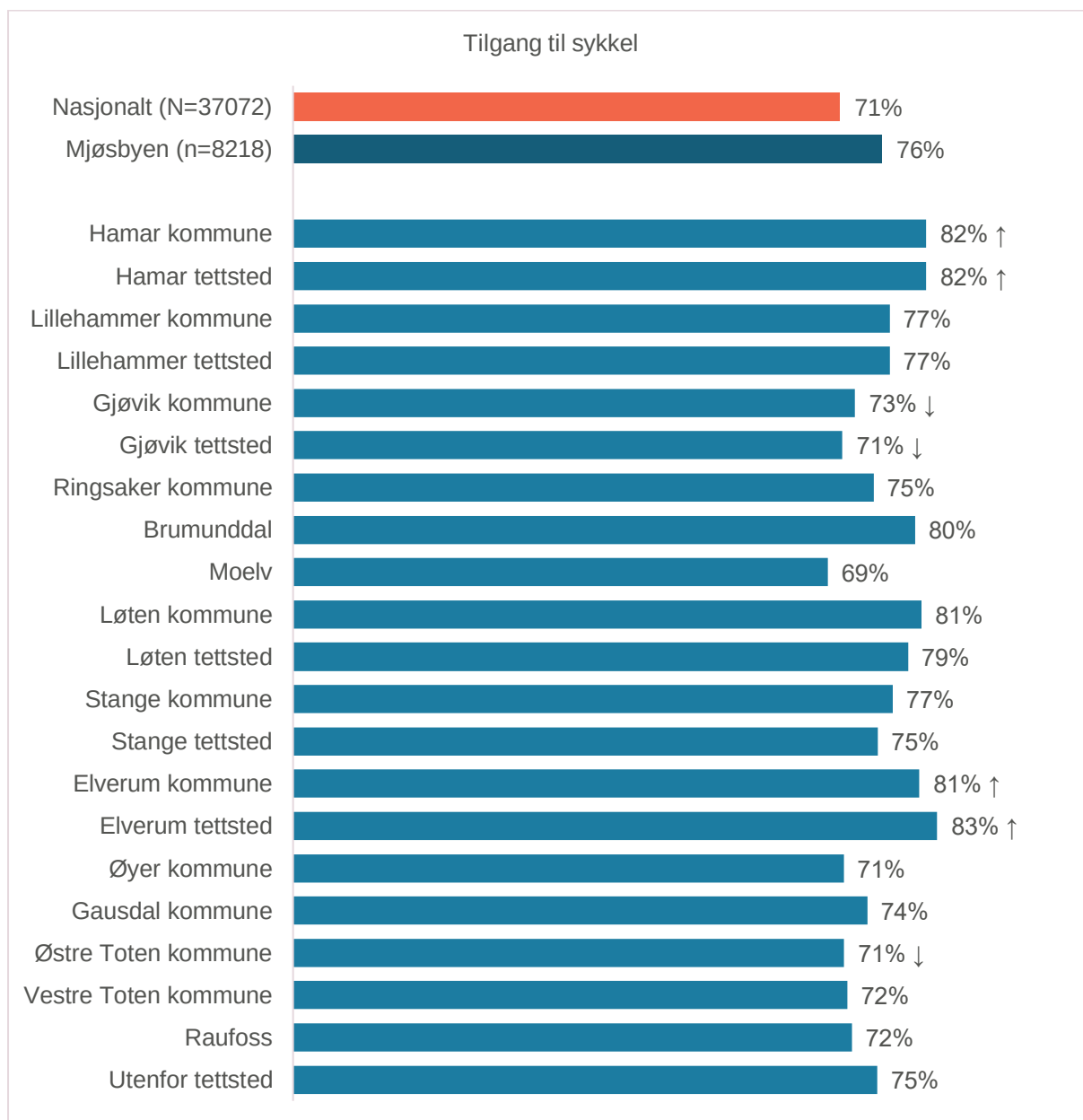
Figur 13: Tilgang til ulike transportmidler



Tilgang til sykkel

Til sammen har 76 prosent tilgang på sykkel (elsykkel eller vanlig sykkel) i Mjøsbyen. Tilgangsnivået ligger fem prosentpoeng over nasjonalt nivå på 71 prosent.

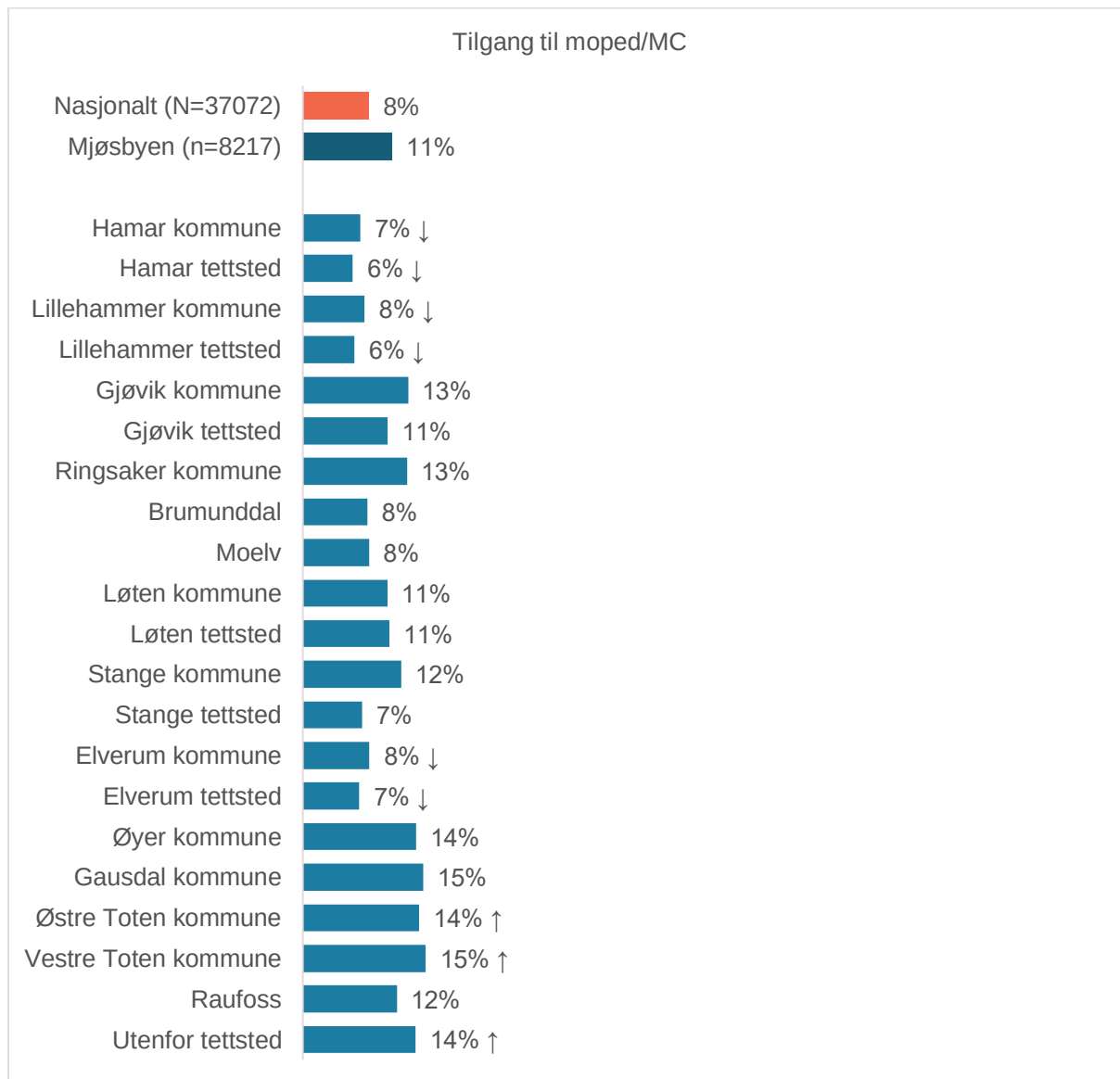
Figur 14: Tilgang til sykkel



Tilgang til moped/MC

Ti prosent har tilgang på moped eller MC, noe høyere enn nasjonalt nivå på åtte prosent.

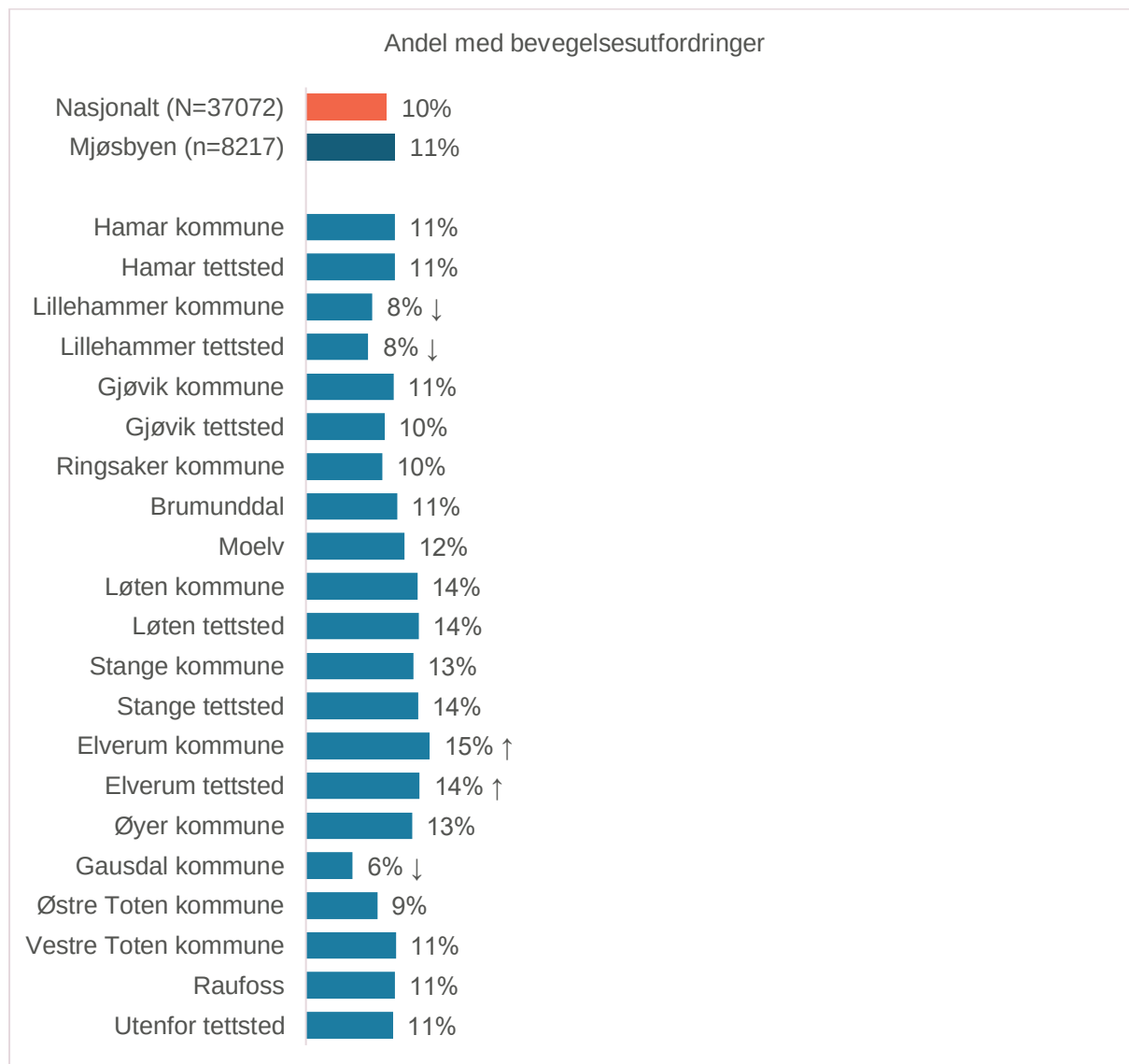
Figur 15: Tilgang til moped/MC



Helsemessige problemer

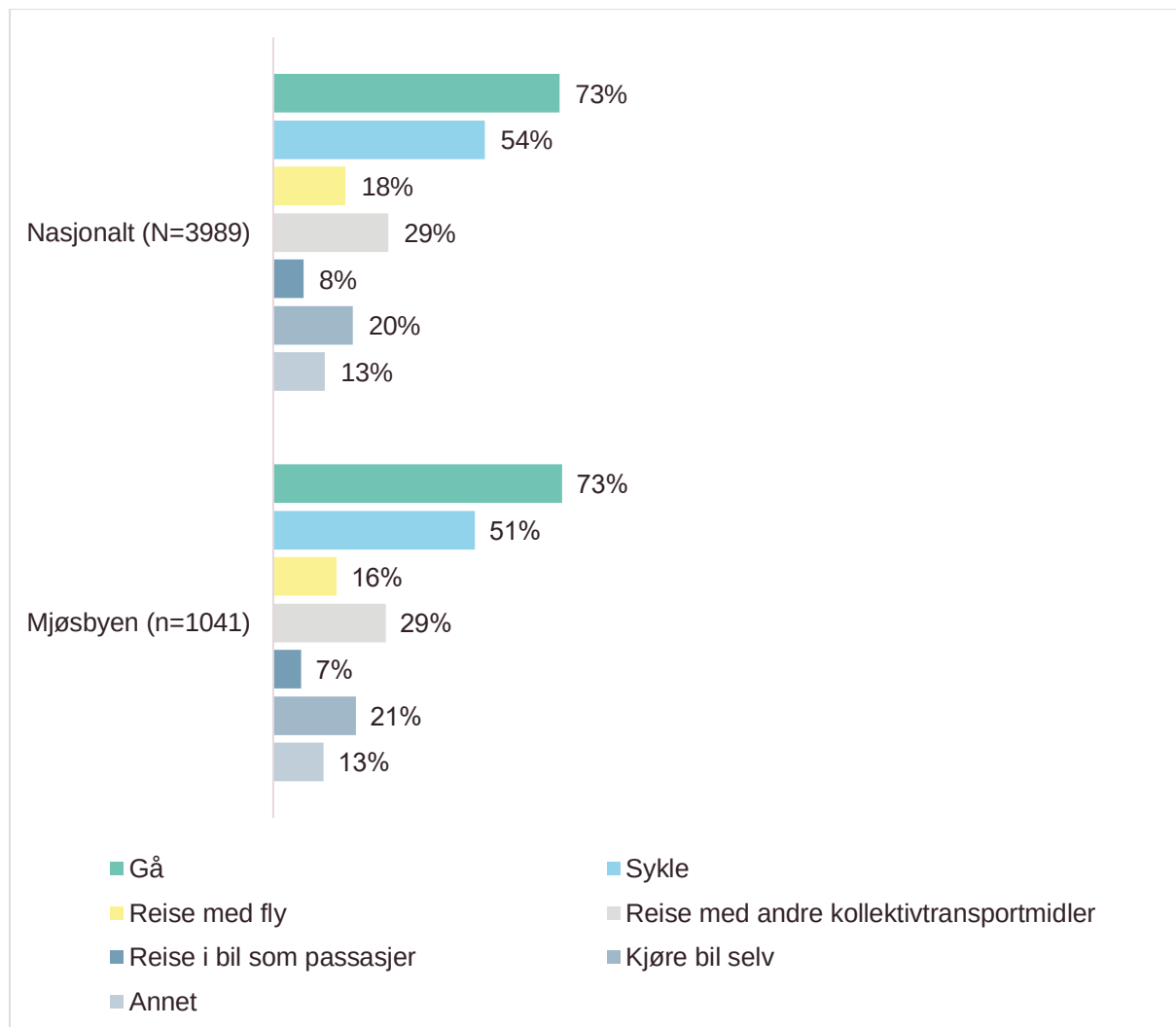
I Mjøsbyen har elleve prosent en form for bevegelsesutfordring.

Figur 16: Andel med bevegelsesutfordringer



Blant de med bevegelsesutfordringer i Mjøsbyen opplyser 73 prosent at dette medbringer problemer med å gå. For 29 prosent vanskeliggjør dette kollektivtransport.

Figur 17: Helsemessige problemer

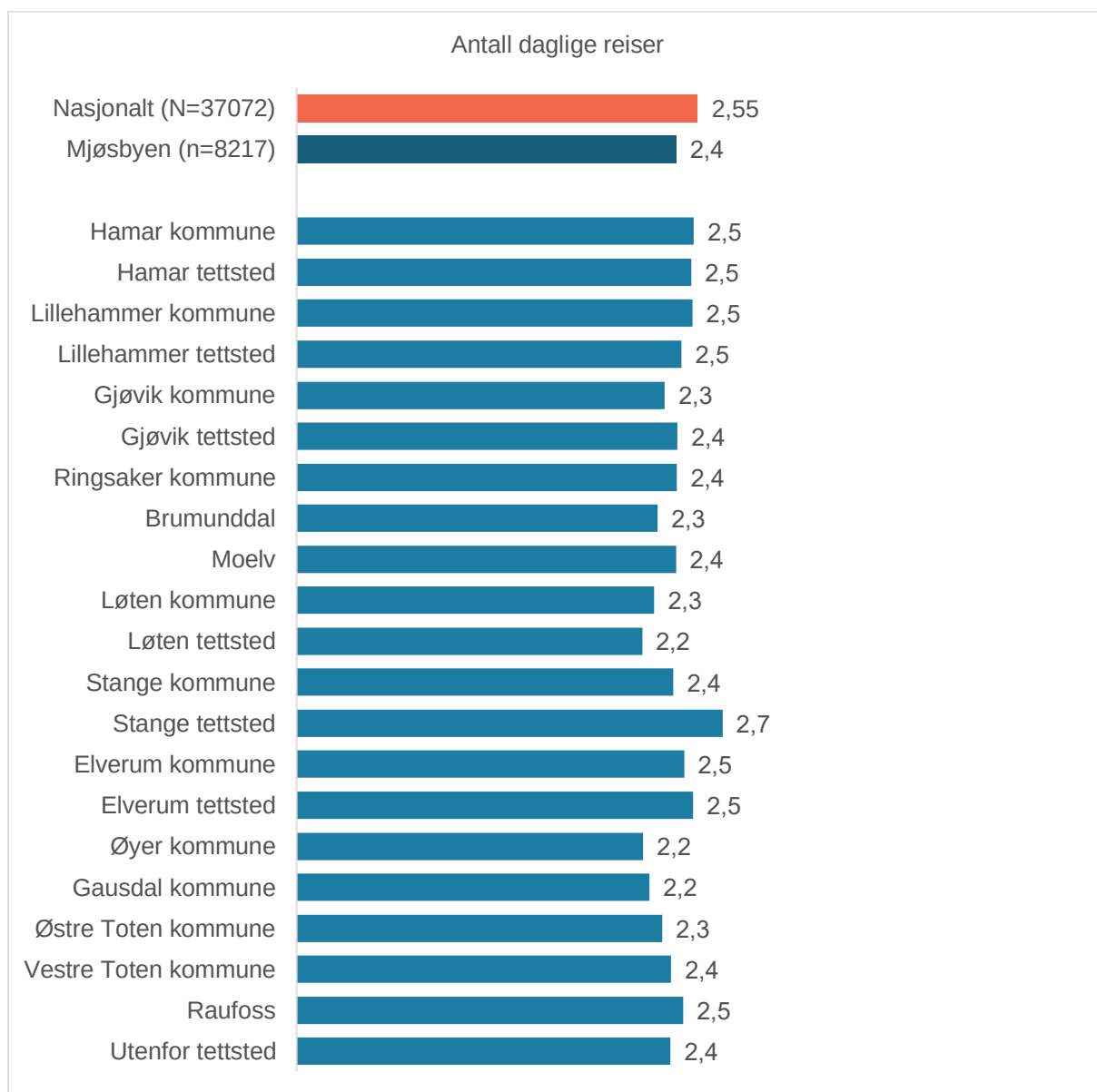


KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

Antall daglige reiser

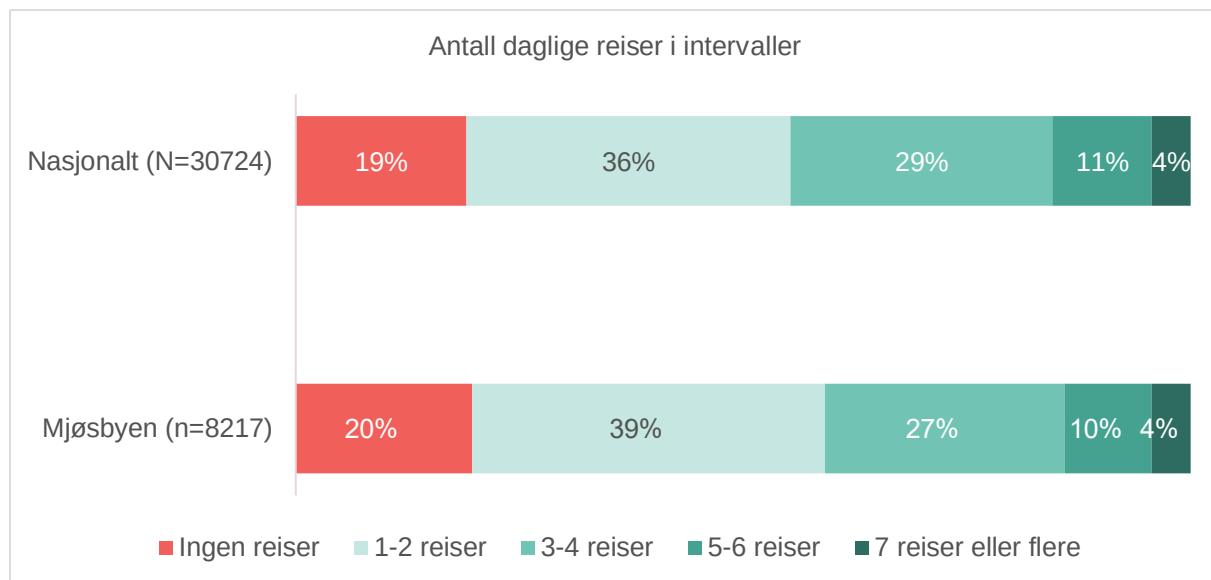
I Mjøsbyen foretar befolkningen i gjennomsnitt 2,4 reiser hver dag. Snittet er lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 2,55 daglige reiser. Det er relativt liten variasjon i snittreiser blant områdene.

Figur 18: Antall daglige reiser



Det er om lag like mange «nullreiser» i Mjøsbyen som nasjonalt: 20 prosent i Mjøsbyen mot 19 prosent nasjonalt. Øvrig ser vi at størst enkeltandel på 39 prosent foretar 1-2 reiser på en dag. 27 prosent har 3-4 reiser på en dag. 10 prosent har 5-6 reiser på en dag. 4 prosent har 7 reiser eller flere på en dag.

Figur 19: Antall daglige reiser i intervaller

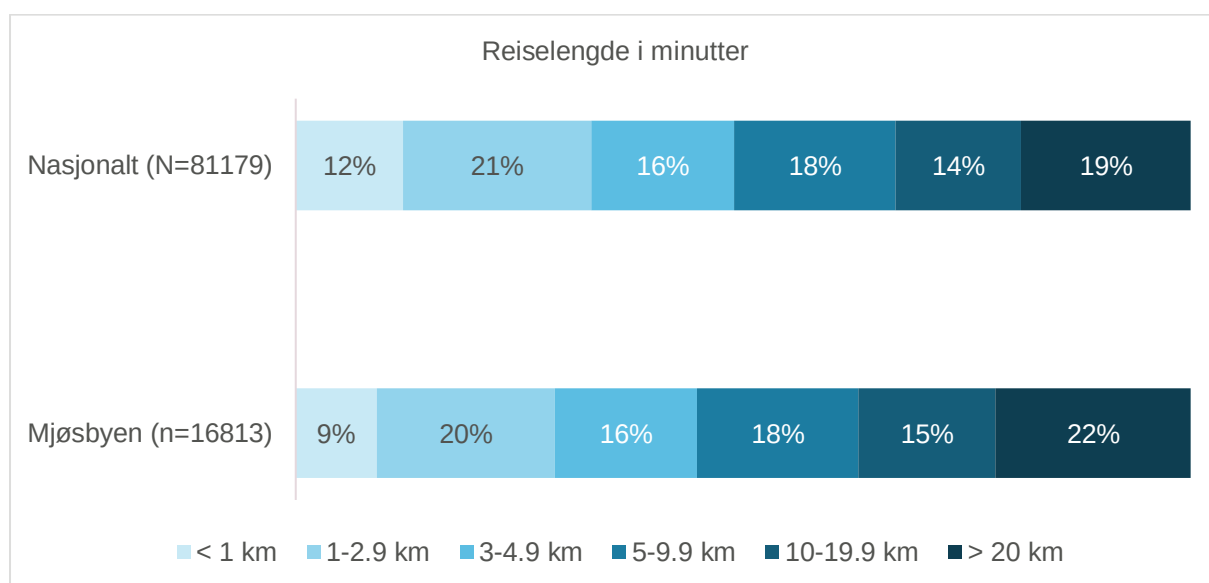


Daglige reiser i strekning

Videre i rapporten omfattes informasjon om alle reiser som er foretatt. Oppførte n i grafer er dermed antall reiser, og ikke antall respondenter som i grafene hittil i rapporten.

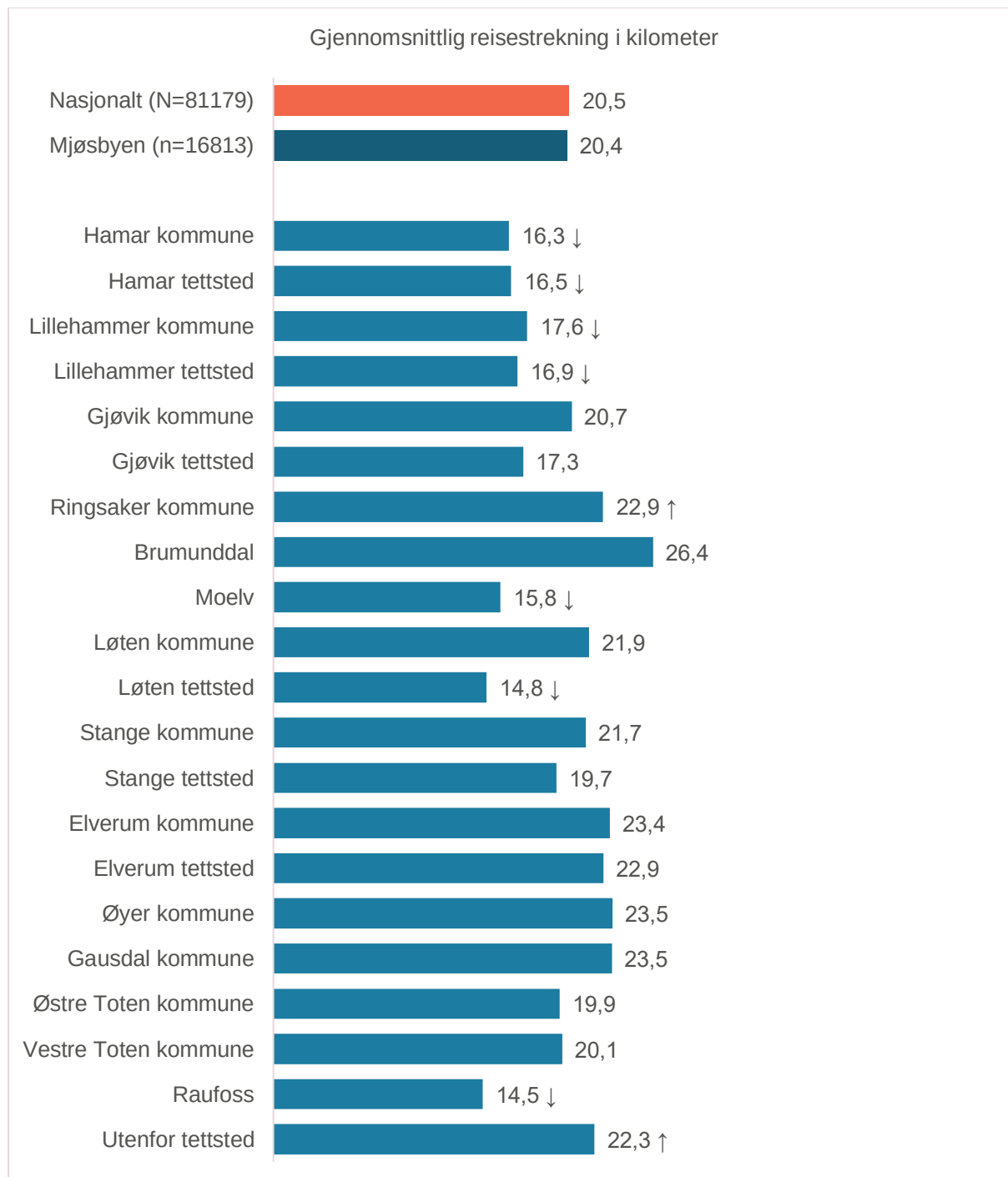
Med 22 prosent er størst andel reiser i Mjøsbyen 20 km eller lenger. 9 prosent av reisene er mellom 1 og 2,9 km lange. Sammenlignet med nasjonalt nivå ser vi at Mjøsbyen følger stort sett samme mønster uten større avvik.

Figur 20: Daglige reiser i strekning



Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer er i Mjøsbyen 20,4. Dette er på nivå med nasjonalt nivå, hvor gjennomsnittet ligger på 20,5.

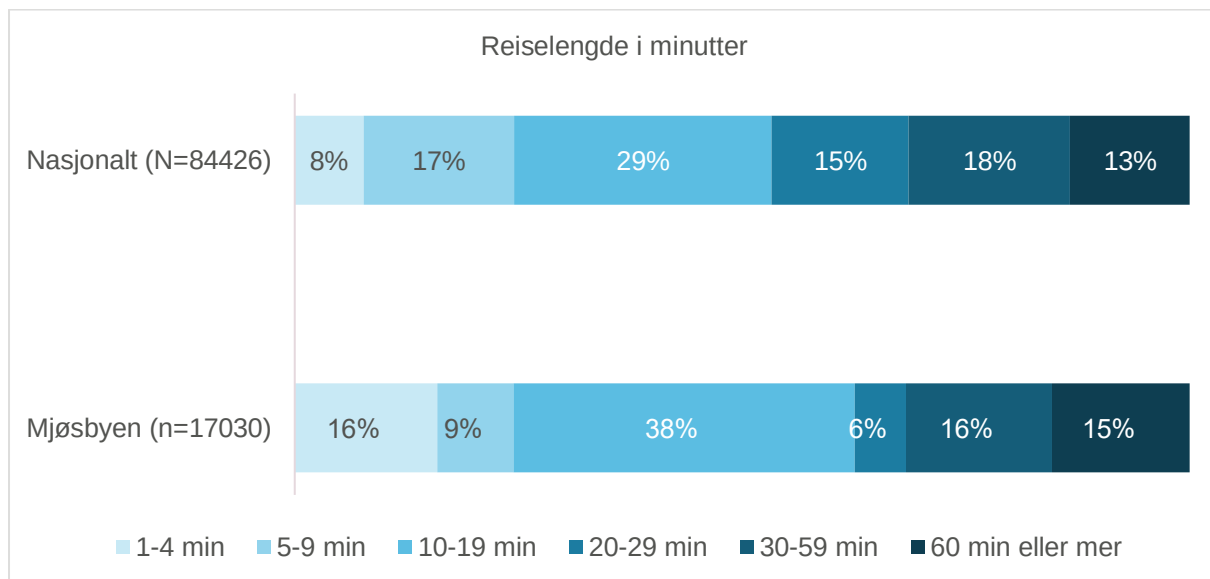
Figur 21: Gjennomsnittlig reisestrekning i kilometer



Daglige reiser i tid

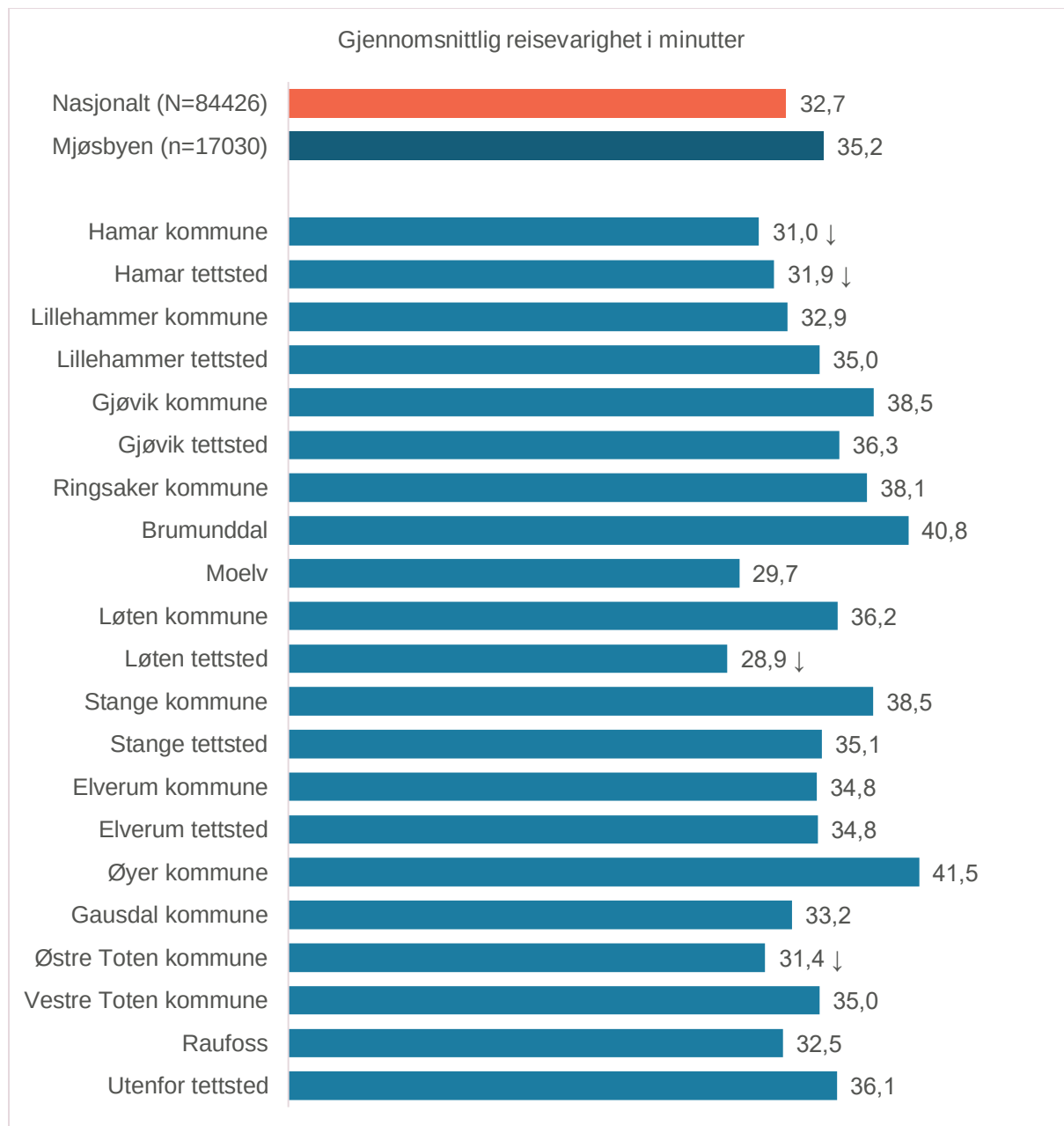
38 prosent av reisene i Mjøsbyen varer 10-19 min. 15 prosent varer 60 min eller mer.

Figur 22: Daglige reiser i tid



Reiser i Mjøsbyen har en gjennomsnittlig varighet på 35,2 minutter. Det nasjonale snittet er noe lavere med 32,7 minutter.

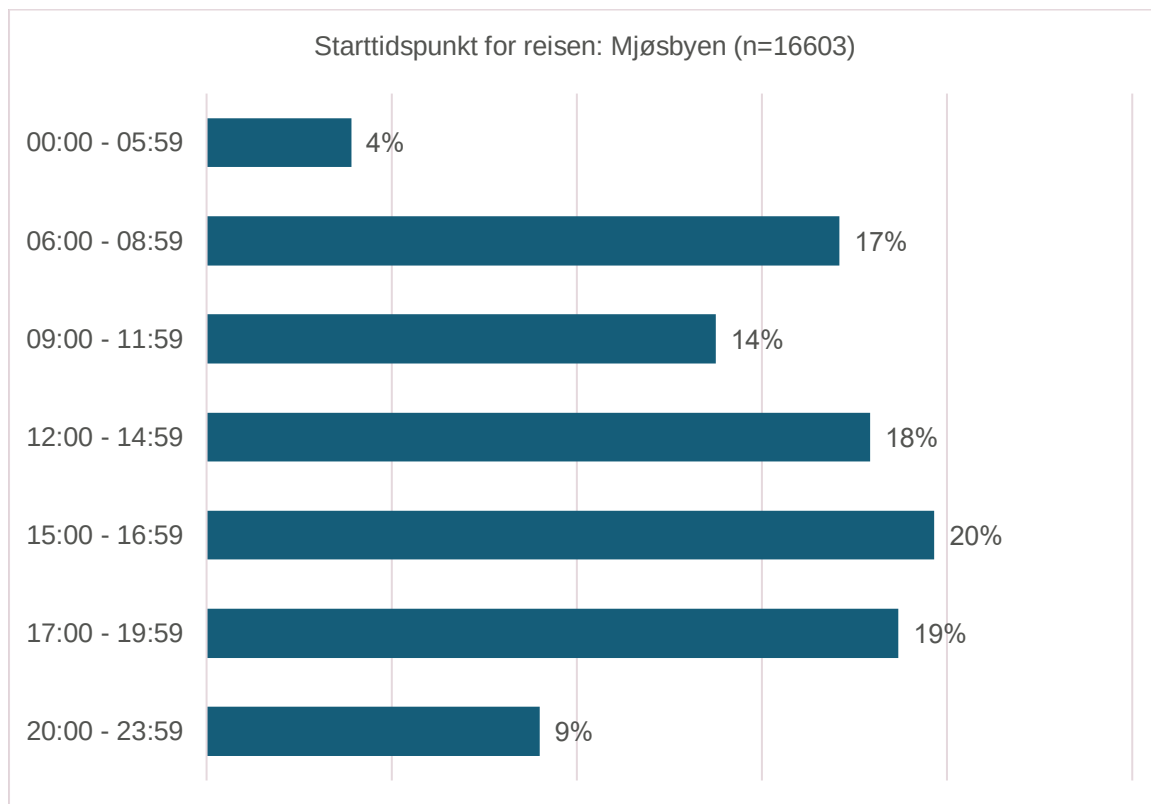
Figur 23: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter



Reisemønster gjennom døgnet

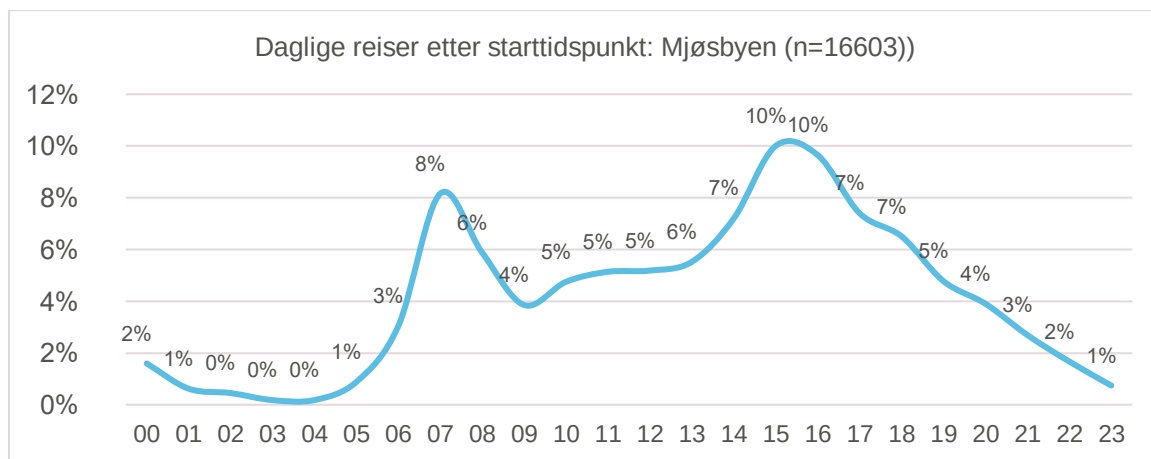
Vi ser høyest reiseaktivitet mellom kl. 6 og kl. 20.

Figur 24: Starttidspunkt for reisen – intervaller



Vi ser topper i reiseaktivitet i morgen- og ettermiddagsrush. Toppen er kl.15-16 og 16-17 med 10 prosent av reisene i hver av klokketimene.

Figur 25: Daglige reiser etter starttidspunkt

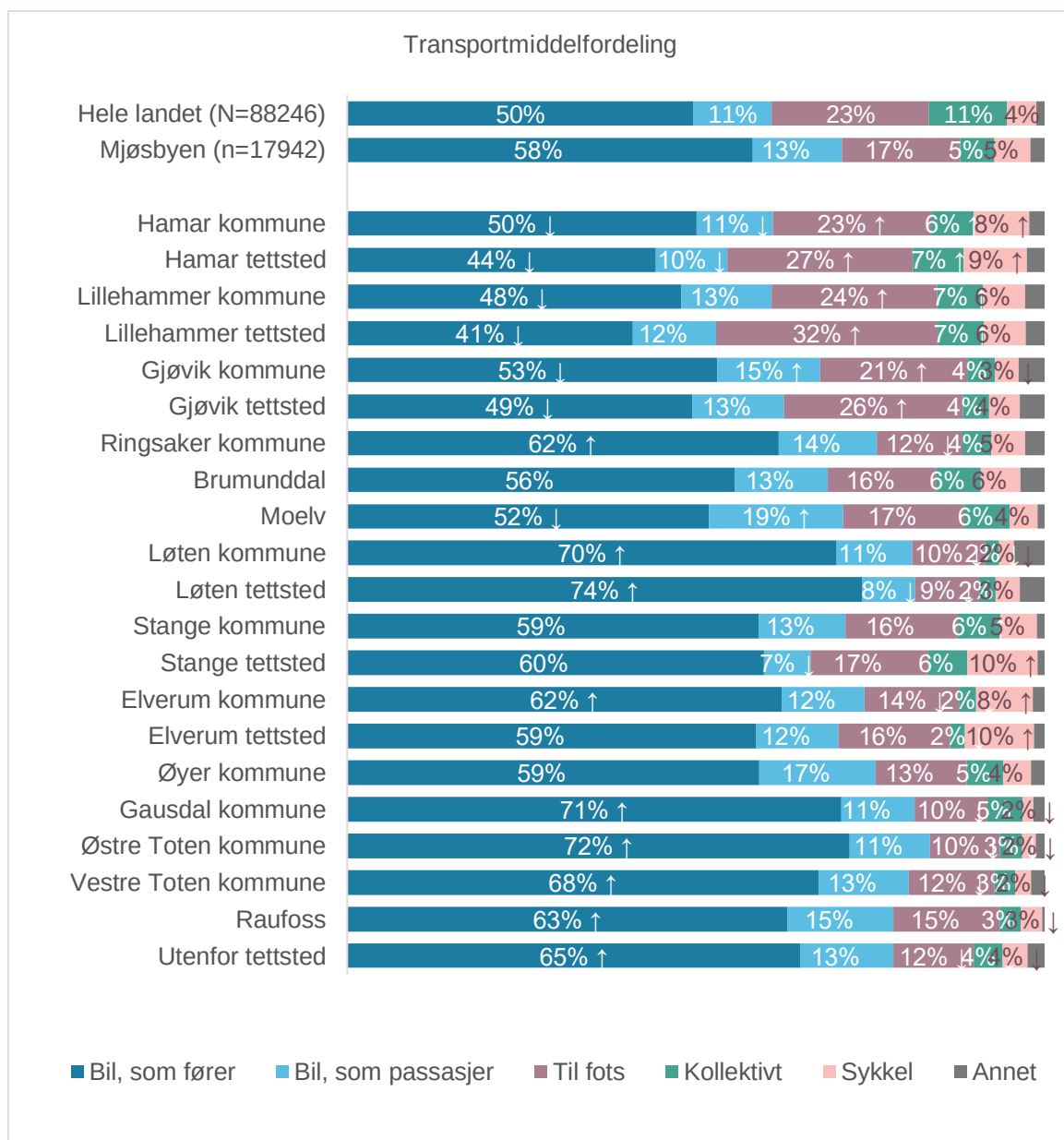


KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

Bruk av transportmidler

Vi ser større andel bilbruk i Mjøsbyen enn i landet totalt sett. Til sammen er 71 prosent av reiser i Mjøsbyen foretatt med bil, enten som fører eller passasjer. På nasjonalt nivå gjelder dette 61 prosent av reiser. Fem prosent av reiser i Mjøsbyen foretas med kollektivtransport.

Figur 26: Transportmiddelfordeling



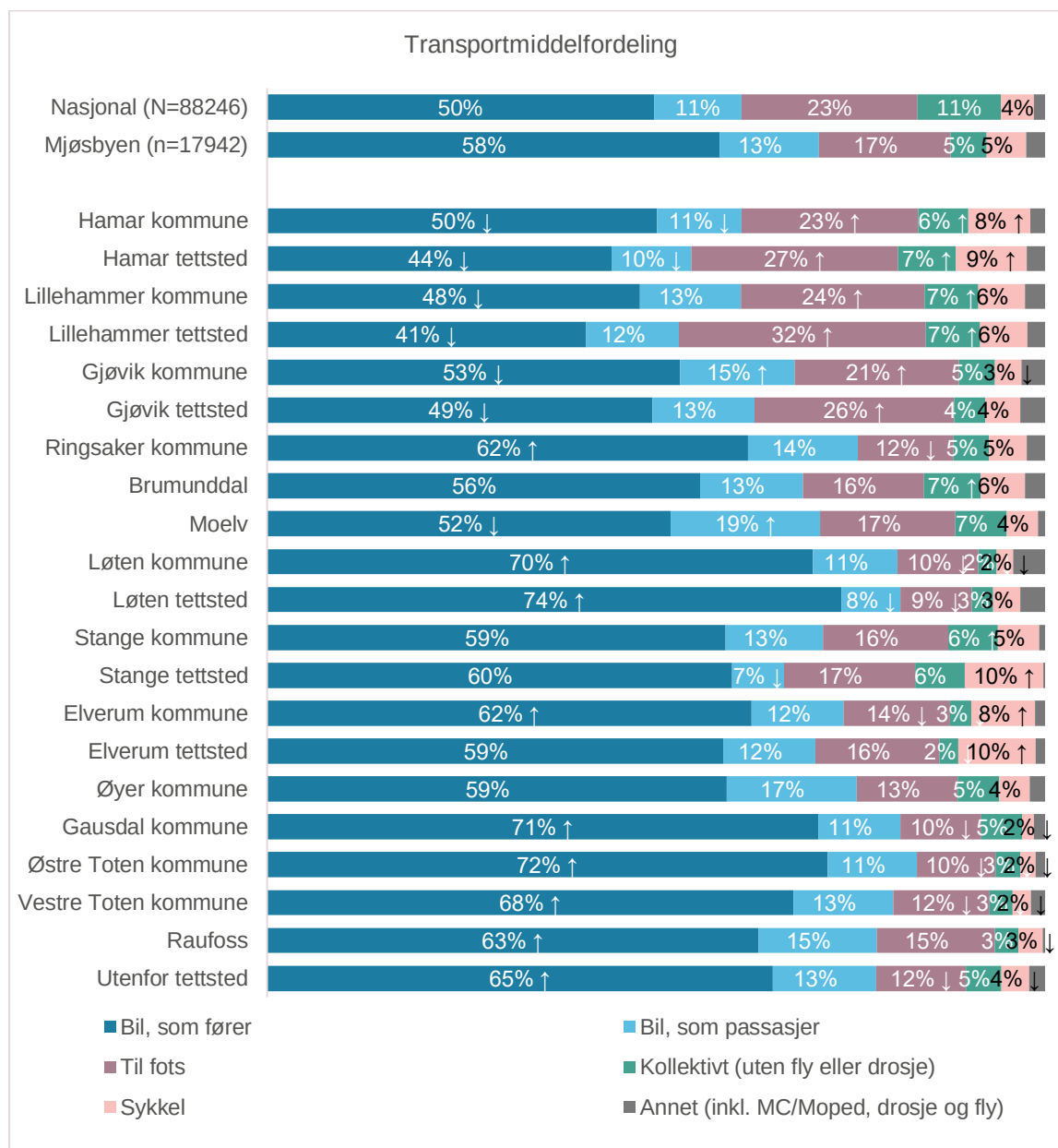
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 27: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon)

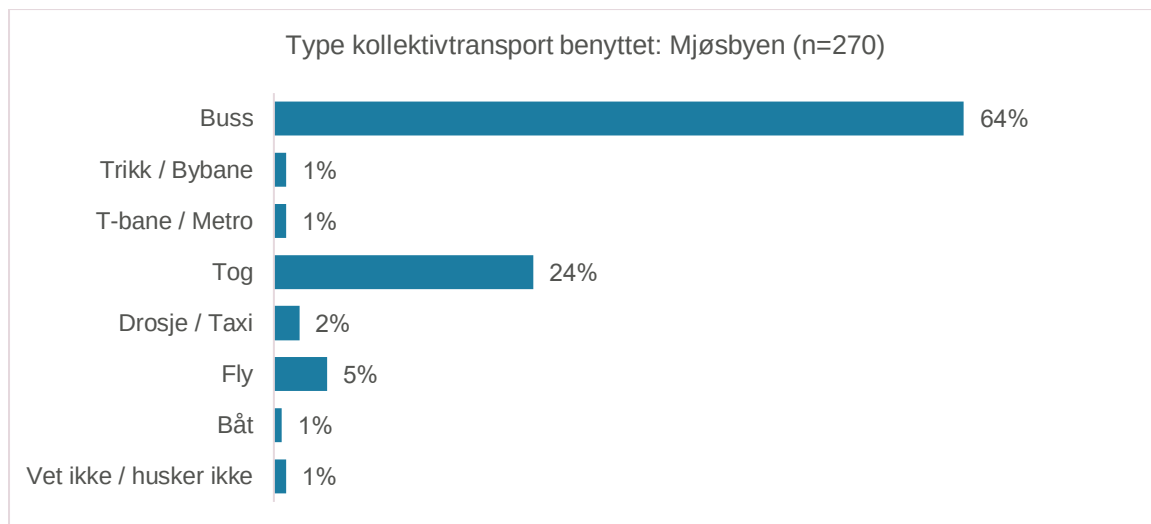


«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

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

Blant reisene som er foretatt med kollektivtransport er 64 prosent av disse gjennomført med buss. 24 prosent av kollektivreisene er tatt via tog.

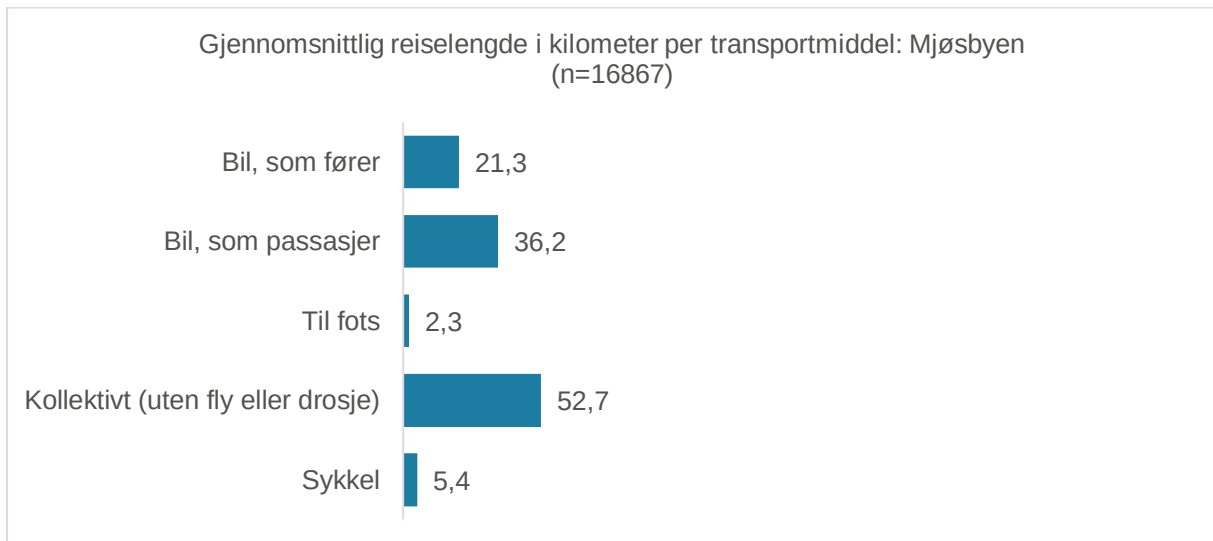
Figur 28: Type kollektivtransport benyttet



Bruk av transportmidler i strekning

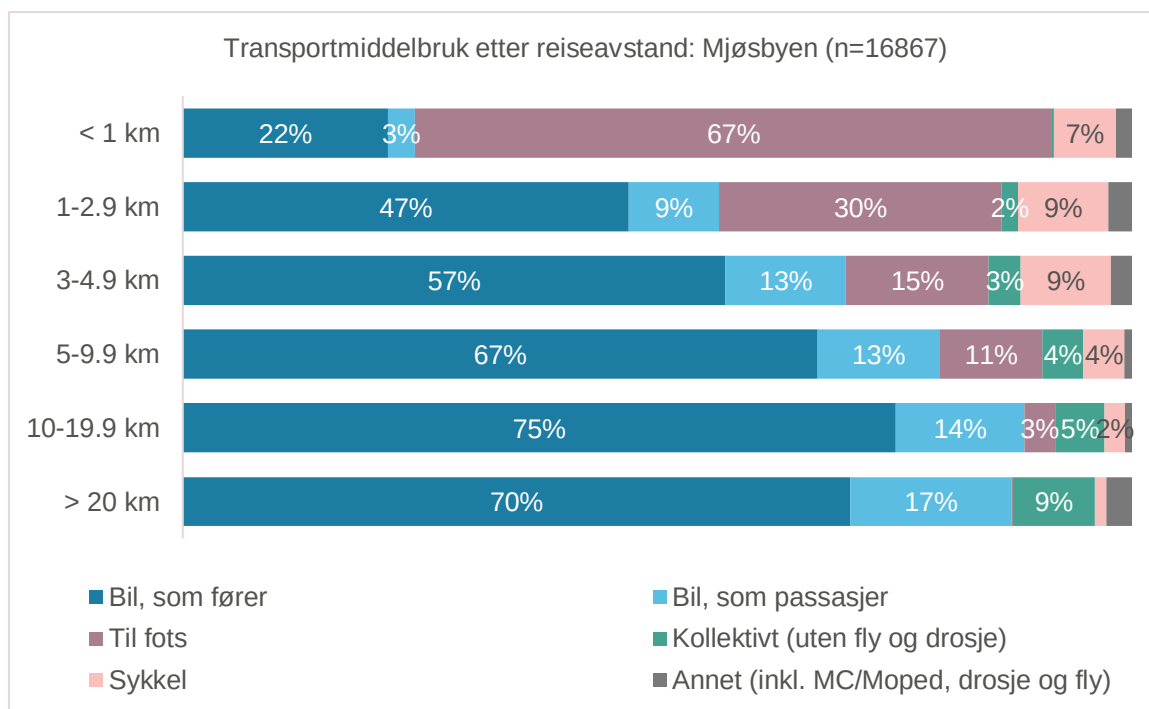
Bilreiser er i snitt 21,3 km lange som fører, og 36,2 km lange som passasjer. Reiser til fots og ved sykkel er til sammenligning korte.

Figur 29: Bruk av transportmidler i strekning



67 prosent av reisene under 1 km skjer til fots. Andelen reiser til fots avtar med økende avstander, og tilsvarende øker bruken av bil med økende distanse. Kollektivreiser skjer i størst grad for de lengste reisene på 20 km eller mer. Her foretas 9 prosent av reisene med kollektivtransport.

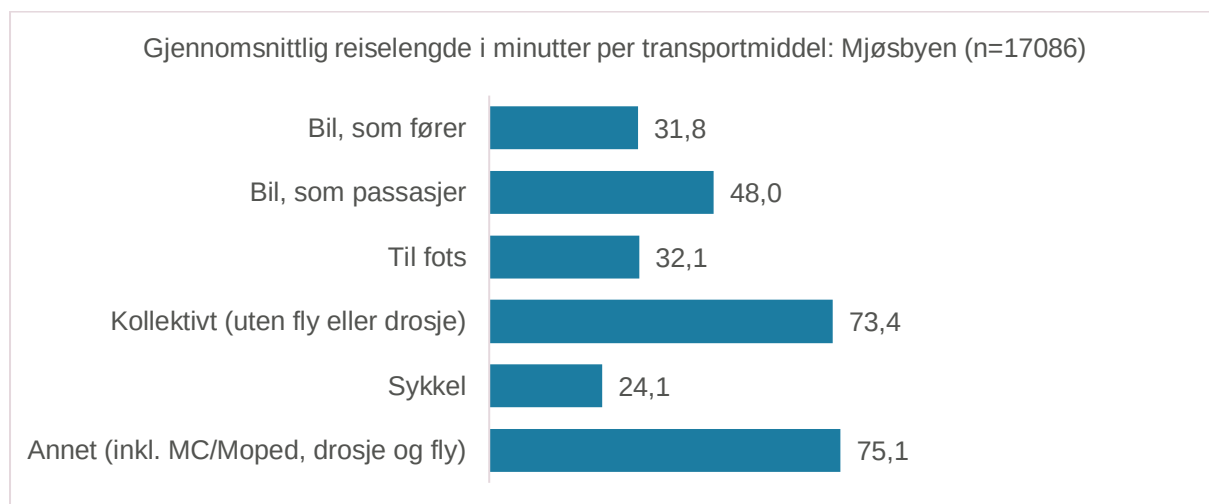
Figur 30: Transportmiddelbruk etter reiseavstand



Bruk av transportmidler i tid

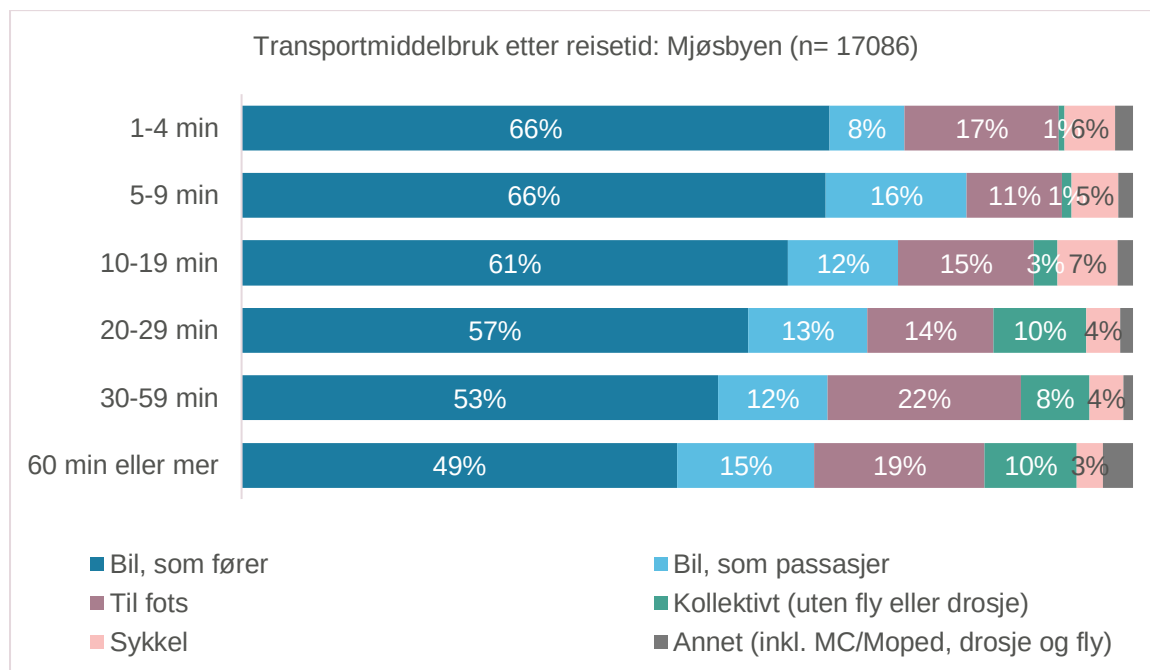
Kollektivtransport og andre transportmidler har lengst gjennomsnittlig varighet. Reiser med sykkel varer i snitt kortest, med en snittvarighet på 24,1 minutter.

Figur 31: Bruk av transportmidler i tid



Bilreiser utgjør majoriteten i alle varighetsintervaller i Mjøsbyen.

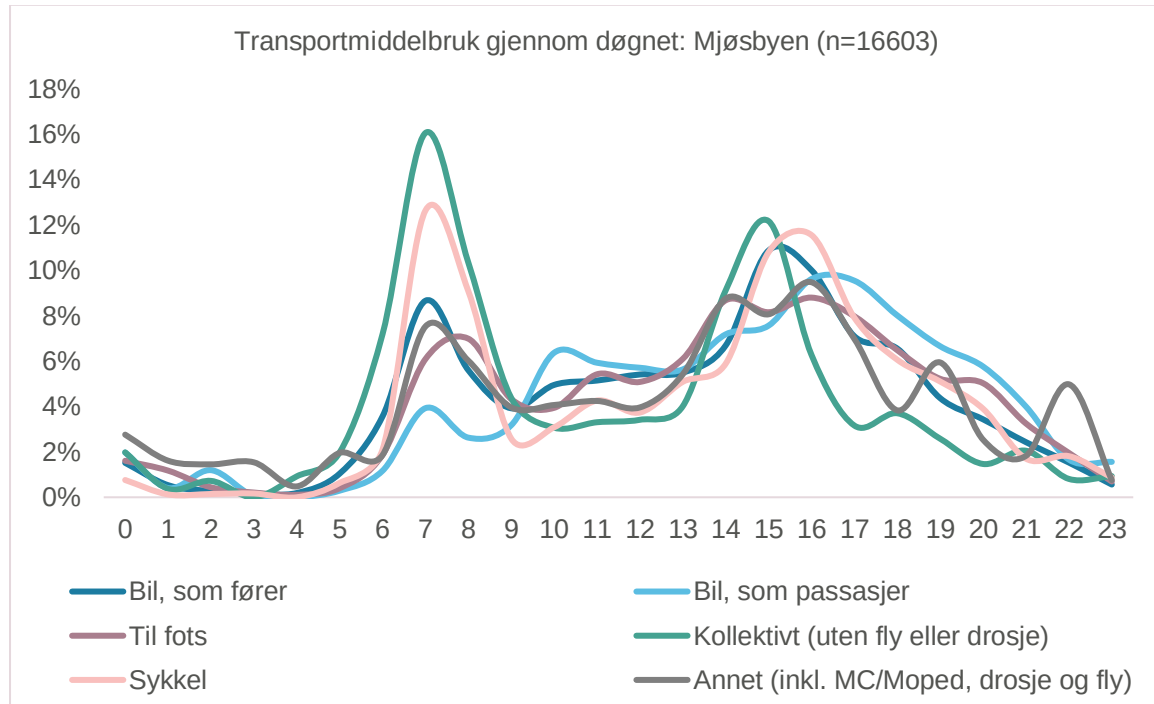
Figur 32: Transportmiddelbruk etter reisetid



Bruk av transportmidler gjennom døgnet

Sykkelreiser og kollektivreiser viser tydelige toppe gjennom døgnet. Sykkelreiser ser vi har toppe i morgen- og ettermiddagsrushet.

Figur 33: Transportmiddelbruk gjennom døgnet

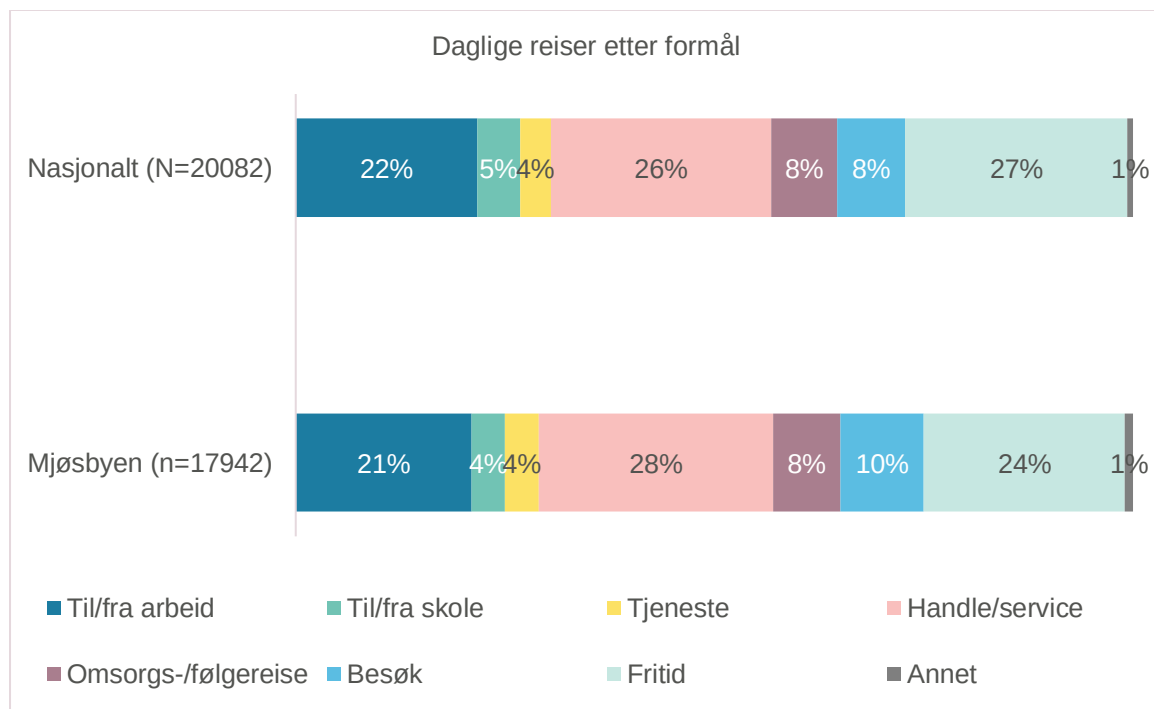


KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

Daglige reiser etter formål

Størst enkeltandel reiser som foretas en gitt dag i Mjøsbyen er handle-, fritids- og arbeidsreiser som utgjør hhv. 28, 24 og 21 prosent.

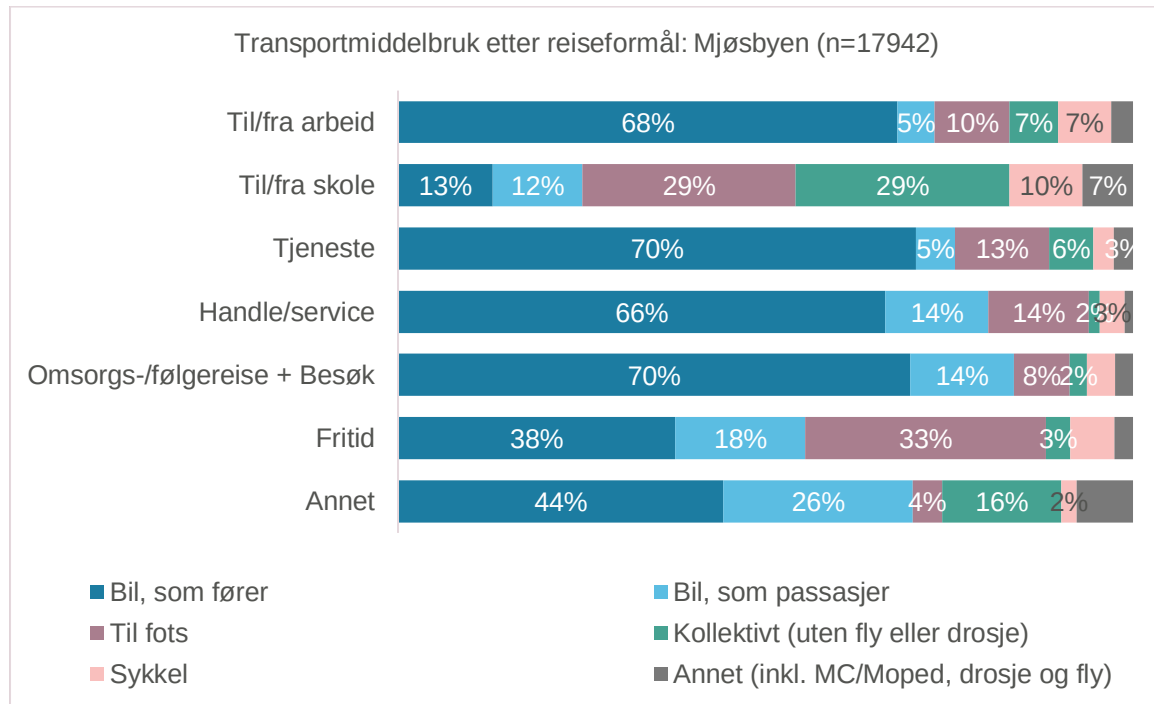
Figur 34: Daglige reiser etter formål



Bruk av transportmidler etter formål

Bilbruk dominerer alle reiseformål med unntak av skolereiser. Skolereiser foretas i størst grad kollektivt og til fots, med 29 prosent hver.

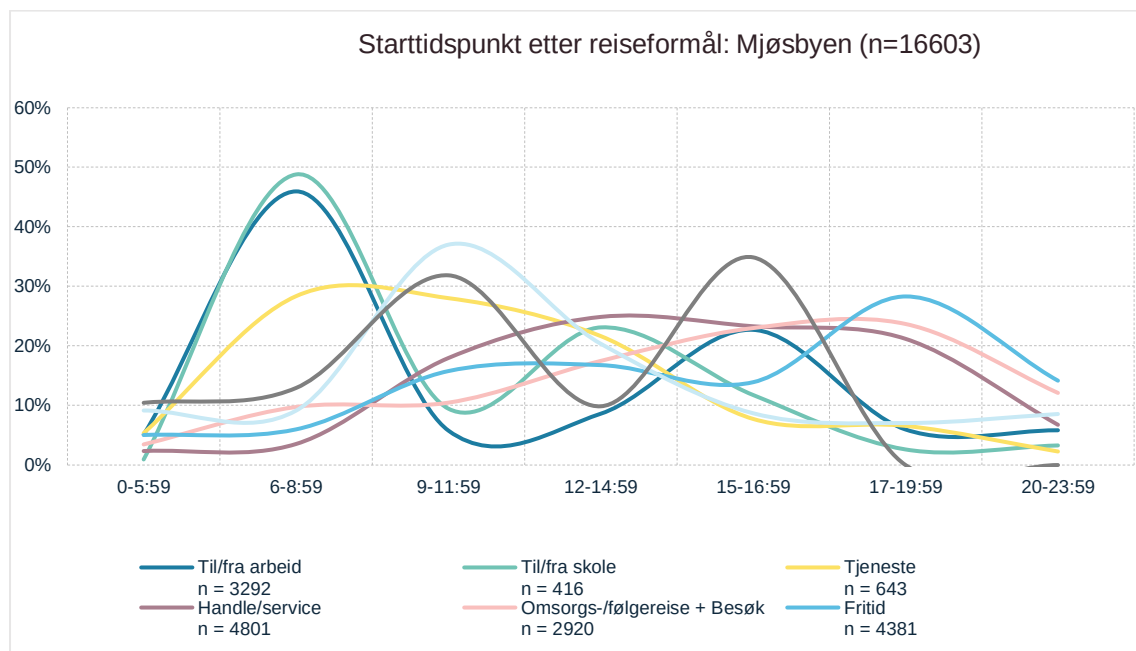
Figur 35: Transportmiddelbruk etter reiseformål



Starttid etter formål

Arbeids- og skolareiser har klart høyest aktivitet på morgenen, deretter lav aktivitet frem til nye topper på ettermiddagen, for så å roe seg på kveldstid. Tjenestereiser fordeler seg mellom morgen og tidlig ettermiddag. Handlereiser øker fra sen morgen og utover ettermiddagen, og roer seg sen ettermiddag. Omsorgs- og følgereiser følger arbeids- og skolareiser med noe mindre dramatiske topper i rushtidene.

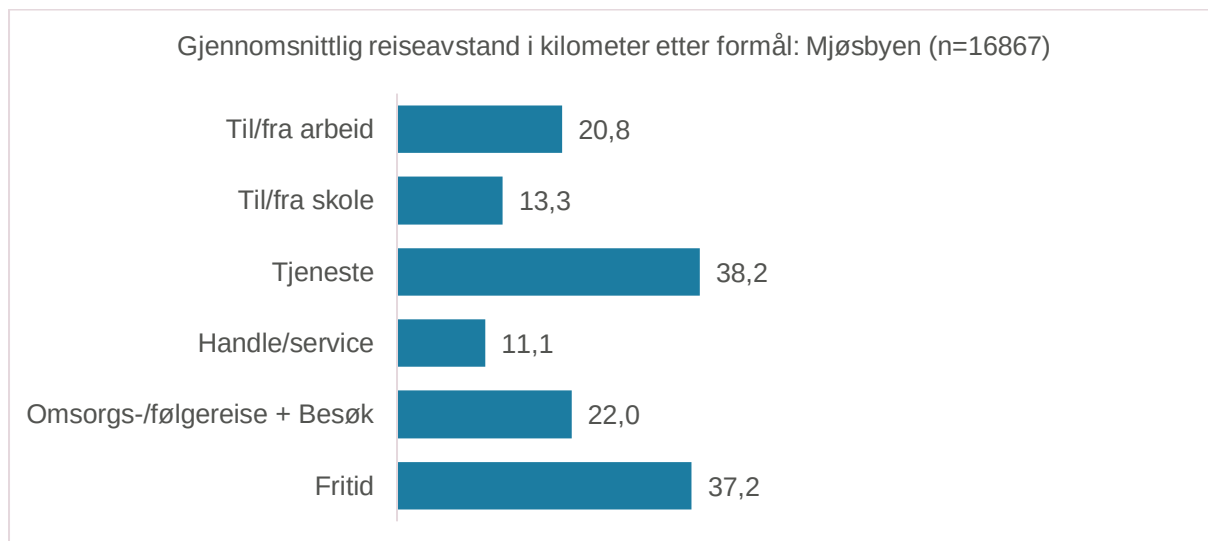
Figur 36: Starttidspunkt etter reiseformål



Reiseavstand etter formål

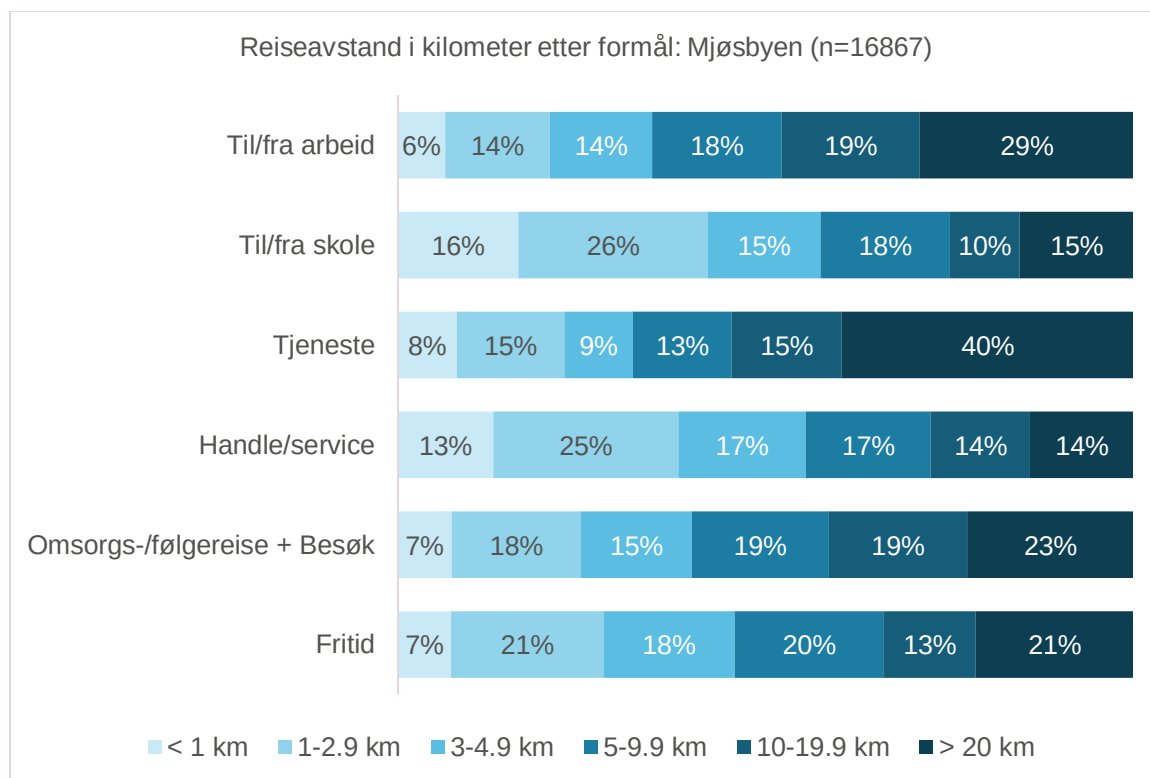
Tjeneste- og fritidsreiser har lengst gjennomsnittsavstand på hhv. 38,2 og 37,2 km.

Figur 37: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål



40 prosent av tjenestereiser er over 20 kilometer. Arbeidsreiser følger på med 29 prosent reiser over 20 km. 16 prosent av skolereiser er under 1 km, og 26 prosent er 1-3 km lange.

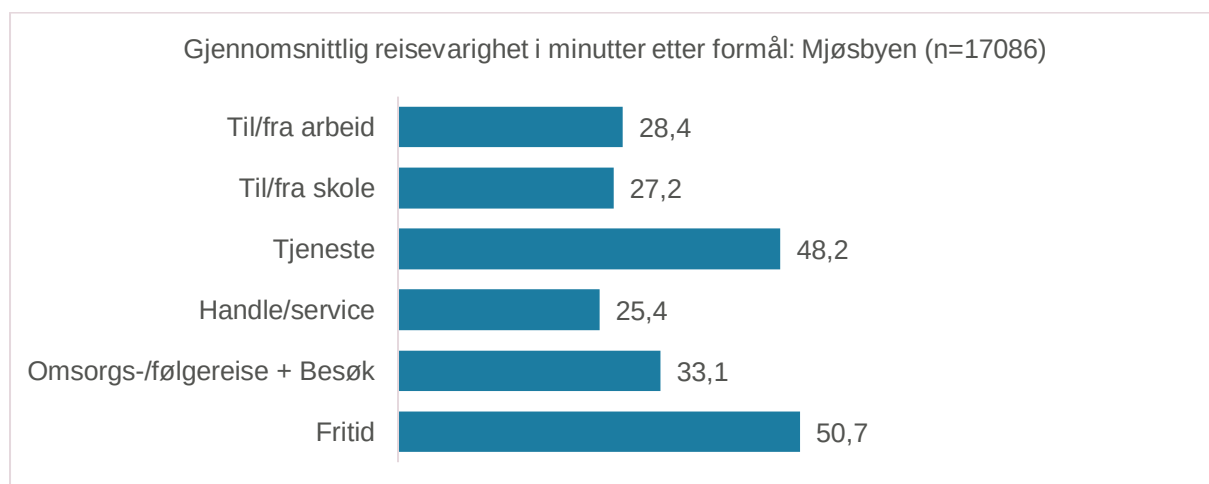
Figur 38: Reiseavstand i kilometer etter formål



Reisevarighet etter formål

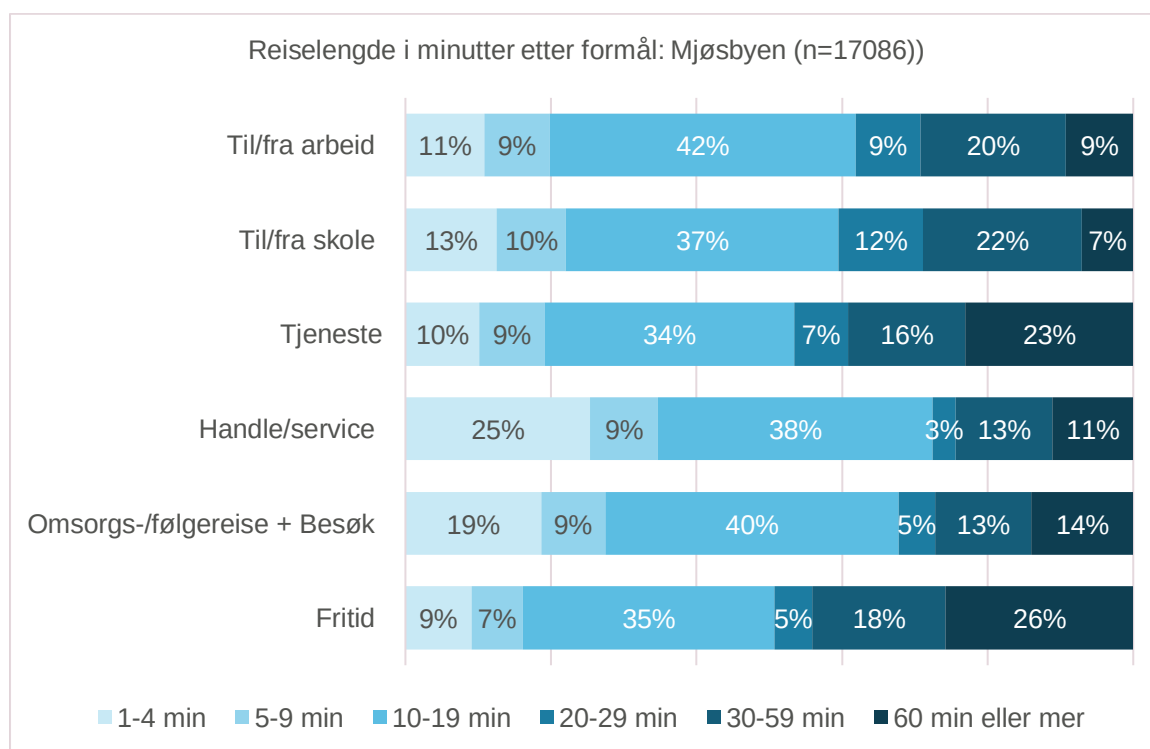
Fritidsreiser varer lengst, med et snitt på 50.7 minutter. Tjenestereiser følger tett på med gjennomsnittlig varighet 48.2 minutter. Handle- og servicereiser har lavest snittvarighet på 25.4 minutter.

Figur 39: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål



Omsorgs- og følgereiser samt handle- og servicereiser har med 25 prosent størst andel korte reiser, i varighetsintervallet 1-4 minutter. 26 prosent av fritidsreiser er 60 min eller lengre.

Figur 40: Reiselengde i minutter etter formål

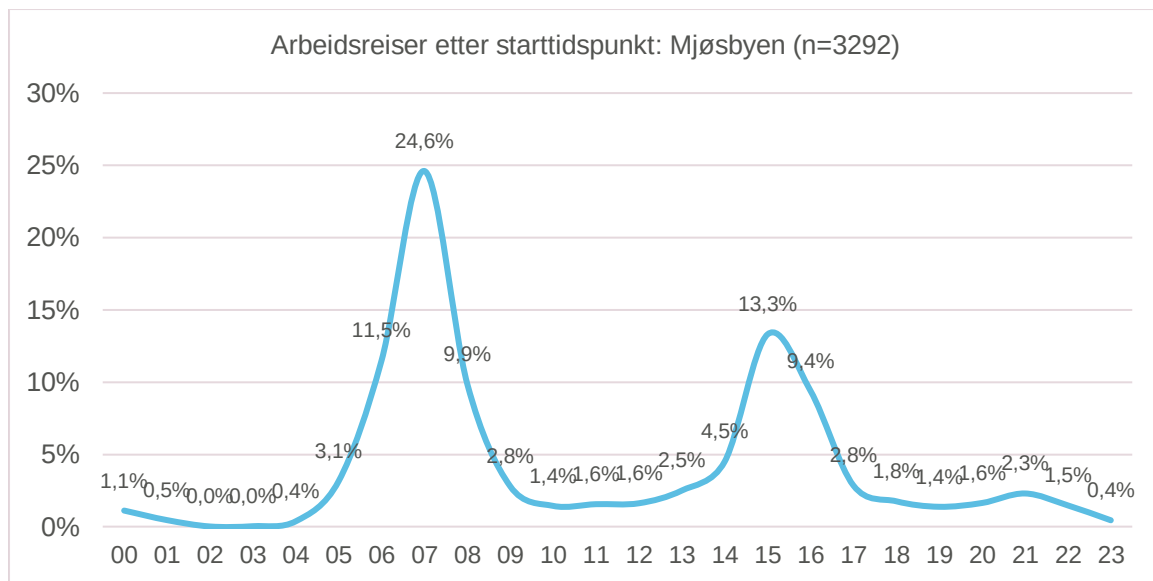


KAPITTEL 7: TYPE REISE, ANTALL, LENGDE OG TIDS- OG TRANSPORTMIDDELBROK

Arbeidsreiser

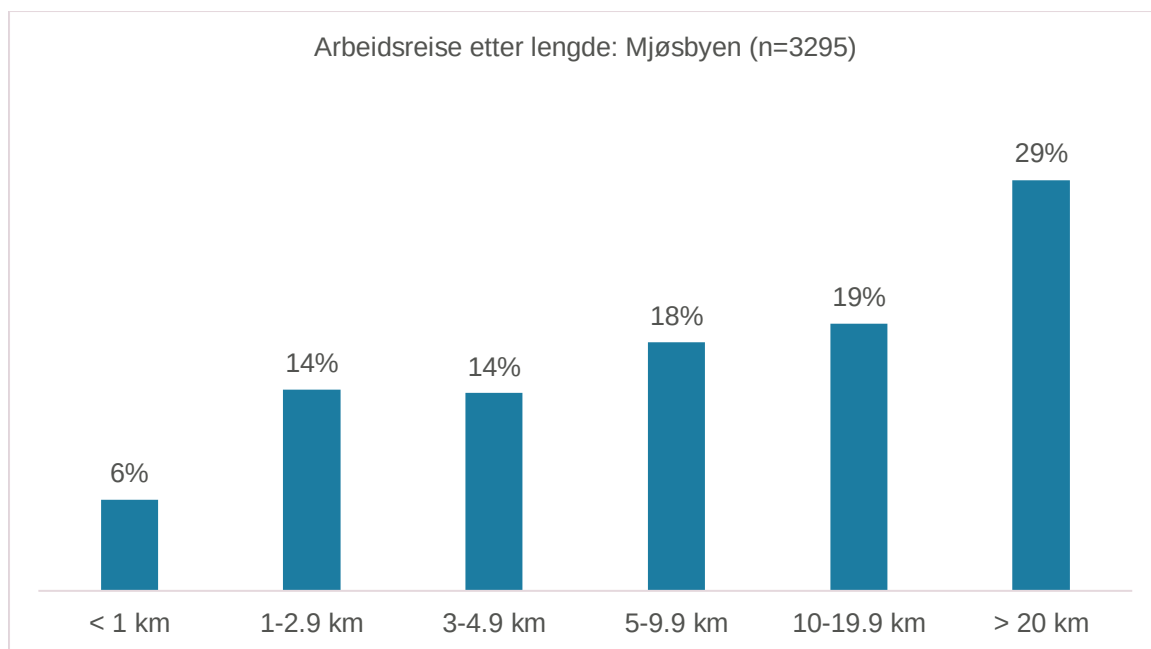
Arbeidsreiser har klare aktivitetstopper rundt start og slutt på arbeidsdagen.

Figur 41: Arbeidsreiser etter starttidspunkt



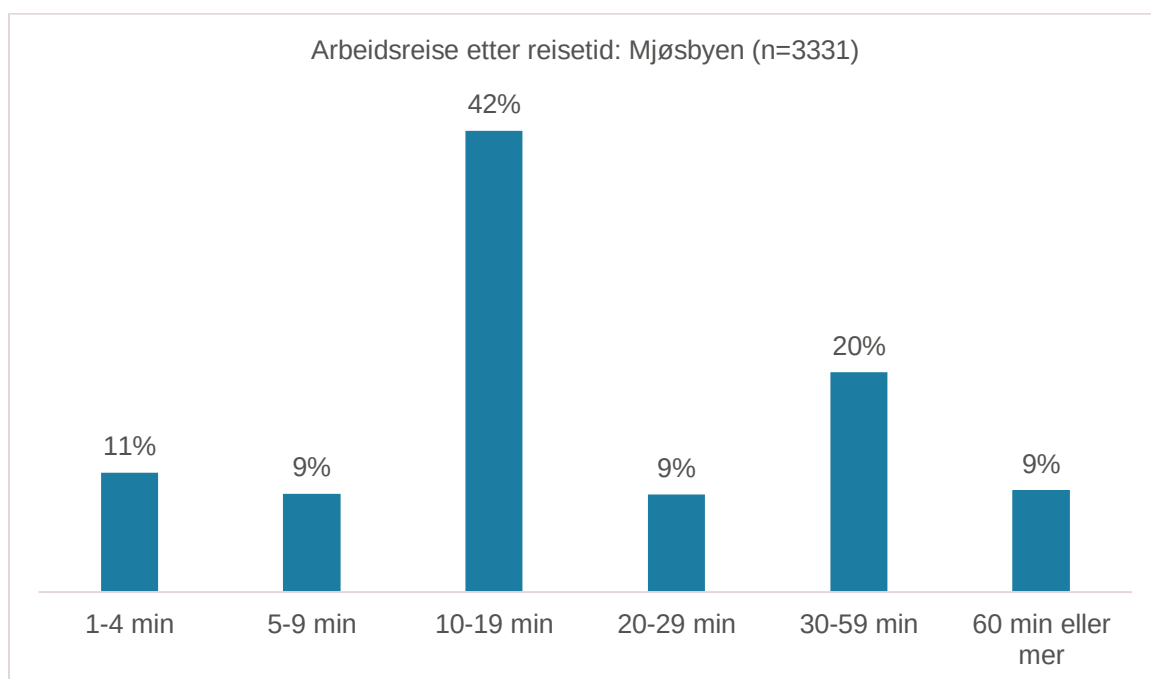
29 prosent av arbeidsreiser i Mjøsbyen er over 20 km lange. Seks prosent er under en kilometer.

Figur 42: Arbeidsreise etter lengde



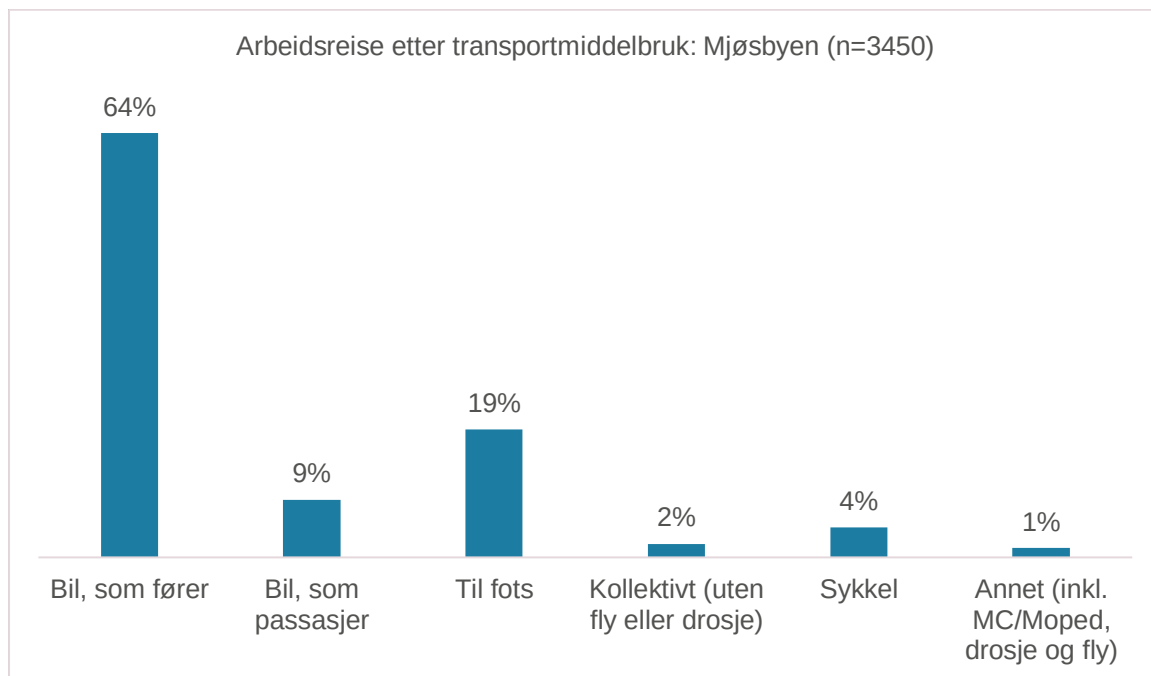
42 prosent av arbeidsreiser varer 10-19 minutter. Ni prosent varer 60 min eller mer, og elleve prosent varer 1-4 minutter.

Figur 43: Arbeidsreise etter reisetid



64 prosent av arbeidsreiser foretas ved bil som fører. 19 prosent av reisene skjer til fots, og fire prosent med sykkel.

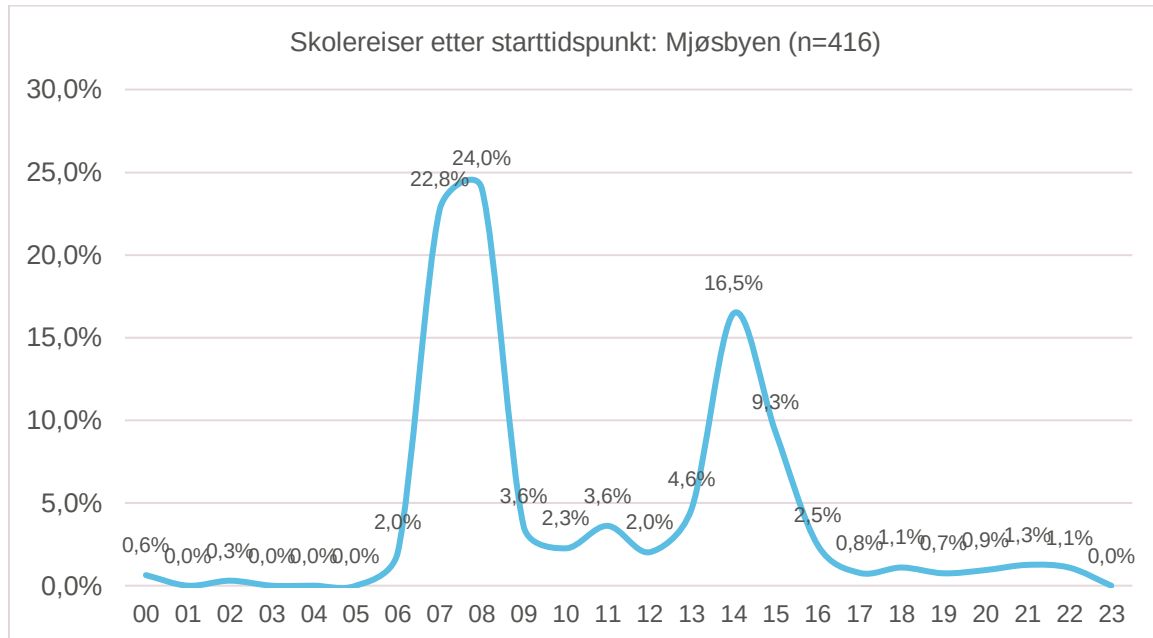
Figur 44: Arbeidsreise etter transportmiddelbruk



Skolereiser

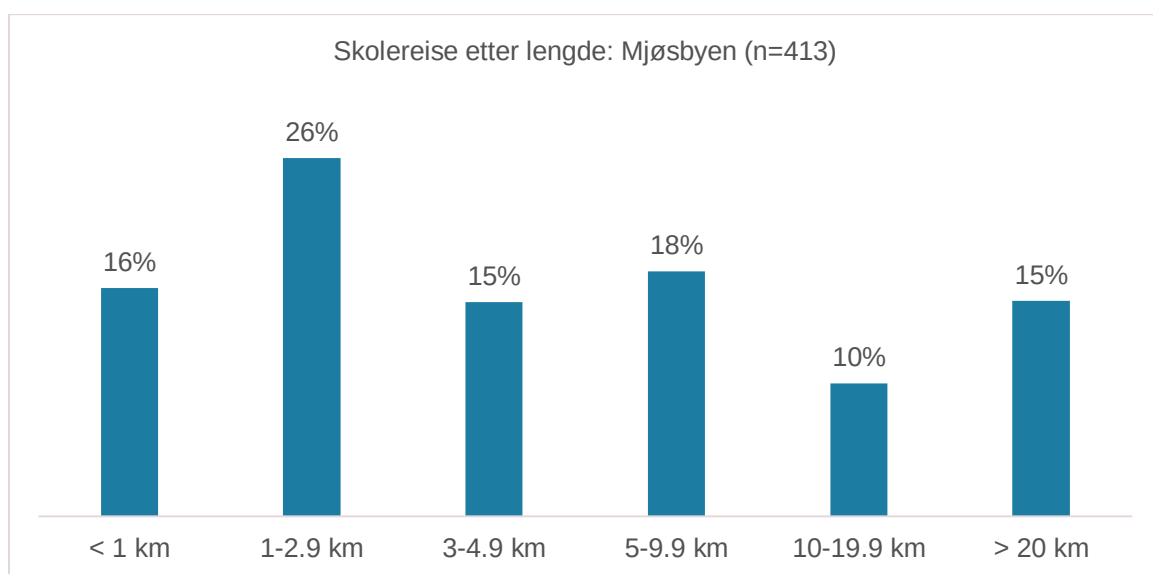
Skolereiser har klare aktivitetstopper ved start og slutt på skoledagen.

Figur 45: Skolereiser etter starttidspunkt



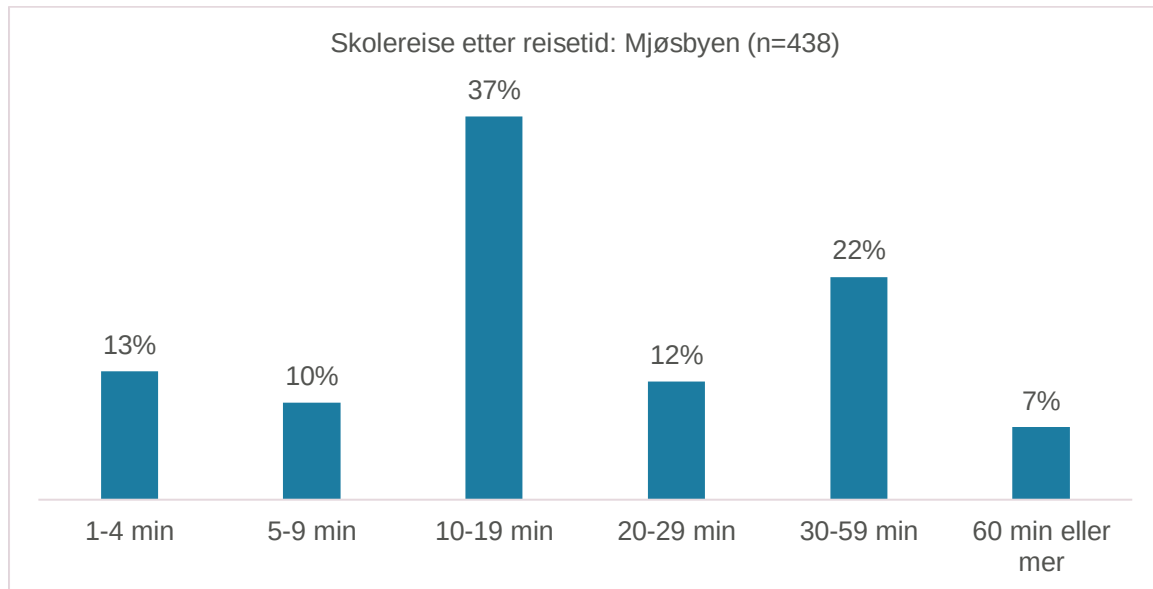
Skolereiser fordeler seg utover alle avstander. Til sammen er 42 prosent av skolereiser under 3 km lange. 25 prosent er 10 km eller lengre.

Figur 46: Skolereise etter lengde



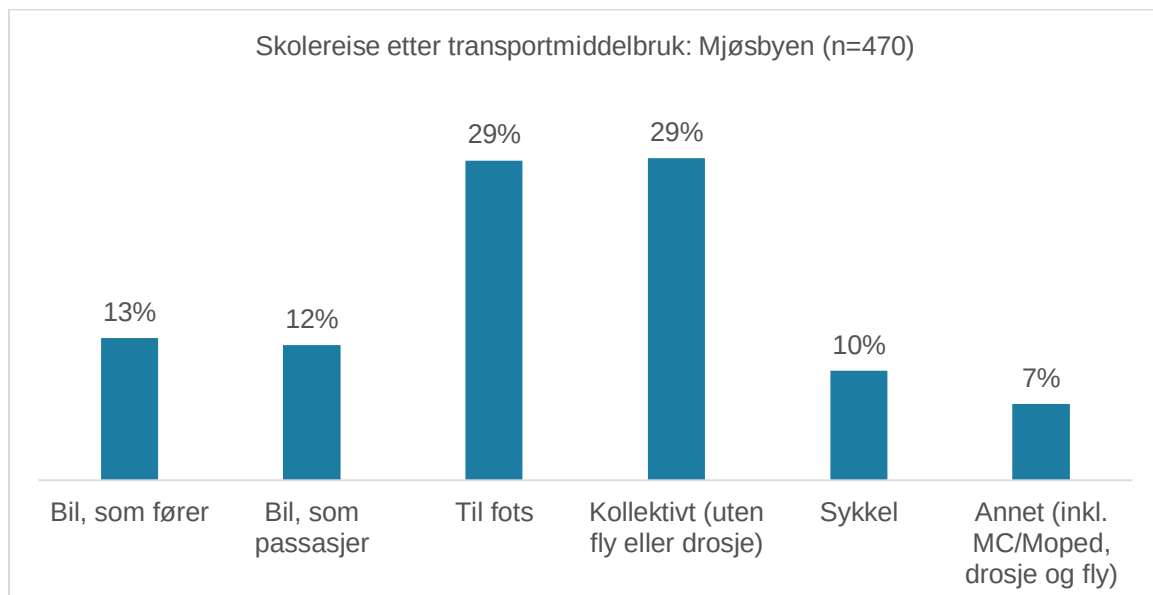
37 prosent av skolereisene er 10-19 minutter lange. Syv prosent er 60 min eller mer, og 13 prosent er 1-3 minutter.

Figur 47: Skolereise etter reisetid



De fleste skolereiser foretas ved kollektivtransport eller til fots, med 29 prosent hver.

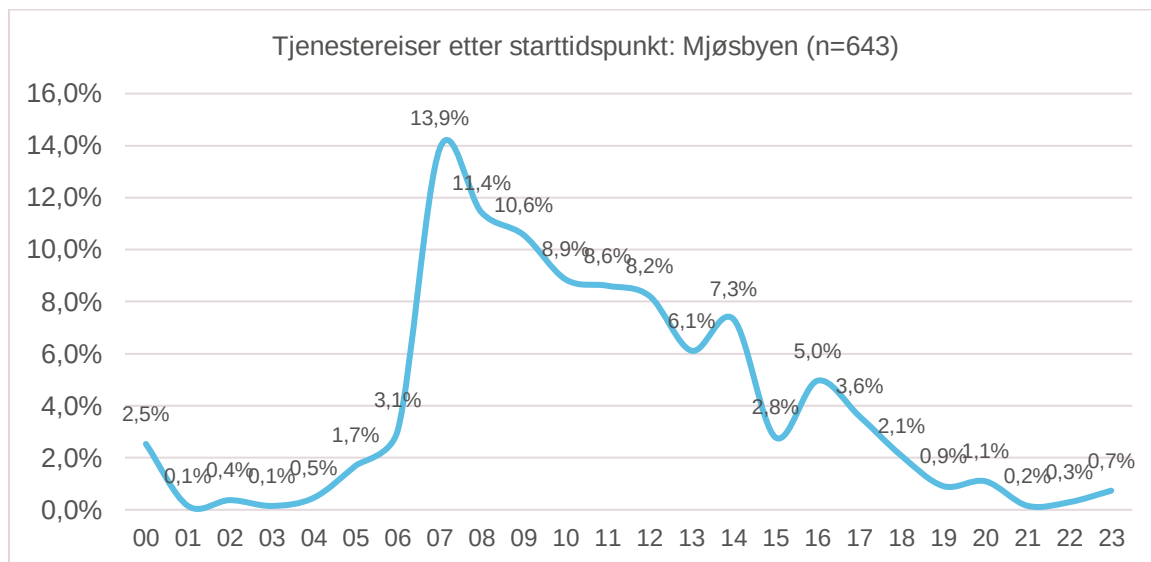
Figur 48: Skolereise etter transportmiddelbruk



Tjenestereiser

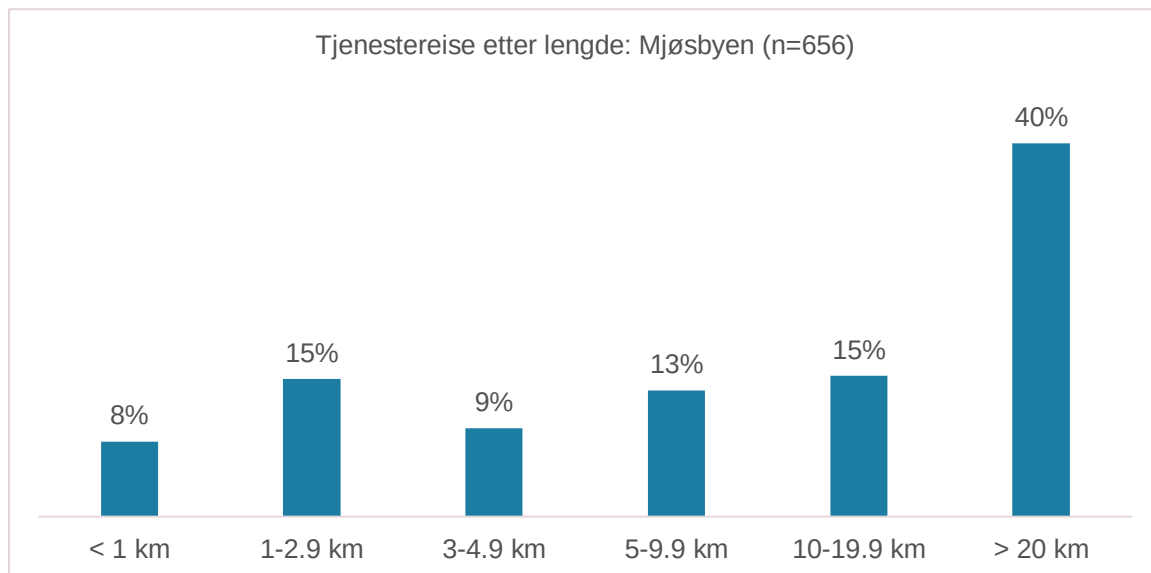
Tjenestereiser har en aktivitetstopp rundt kl 07, hvor det så er en fallende trend ut døgnet.

Figur 49: Tjenestereiser etter starttidspunkt



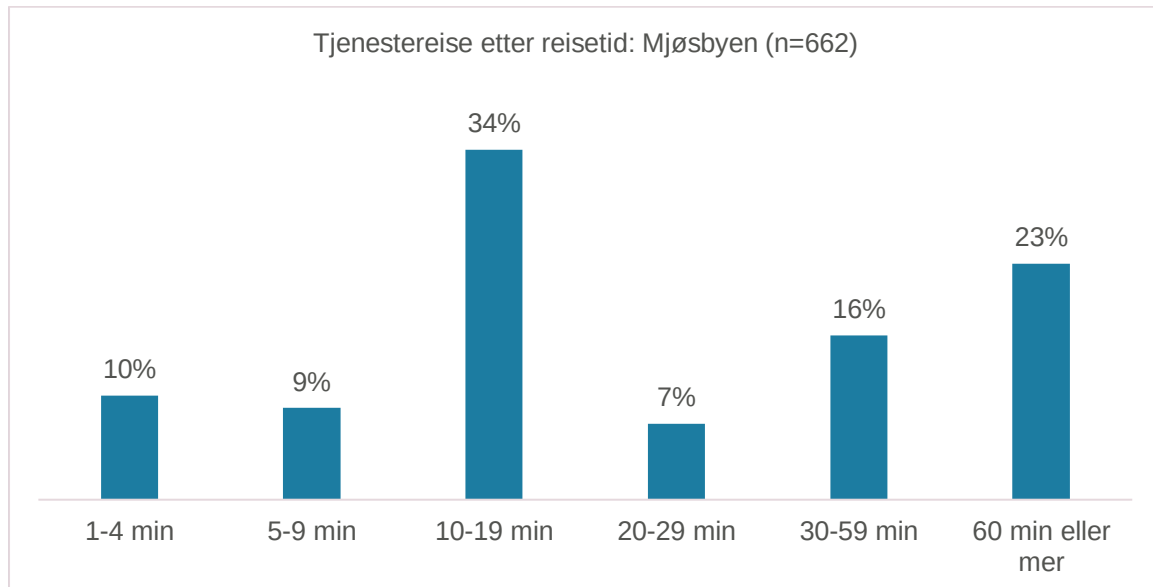
40 prosent av tjenestereiser er over 20 km lange. Kun fem prosent er under 1 km lange.

Figur 50: Tjenestereise etter lengde



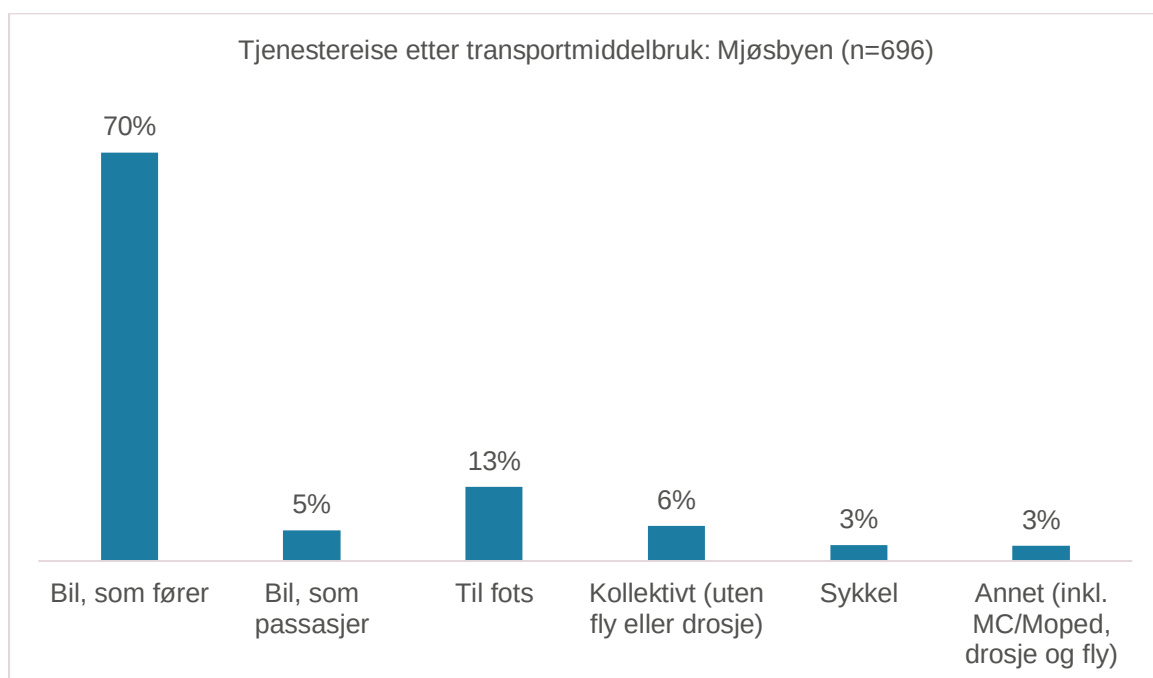
34 prosent av tjenestereiser er 10-19 minutter lange. Til sammen 39 prosent av reisene varer en halvtime eller lengre.

Figur 51: Tjenestereise etter reisetid



Tjenestereiser foretas stort sett ved bil. Til sammen er 75 prosent av reisene gjennomført med bil som transportmiddel, enten som fører eller passasjer.

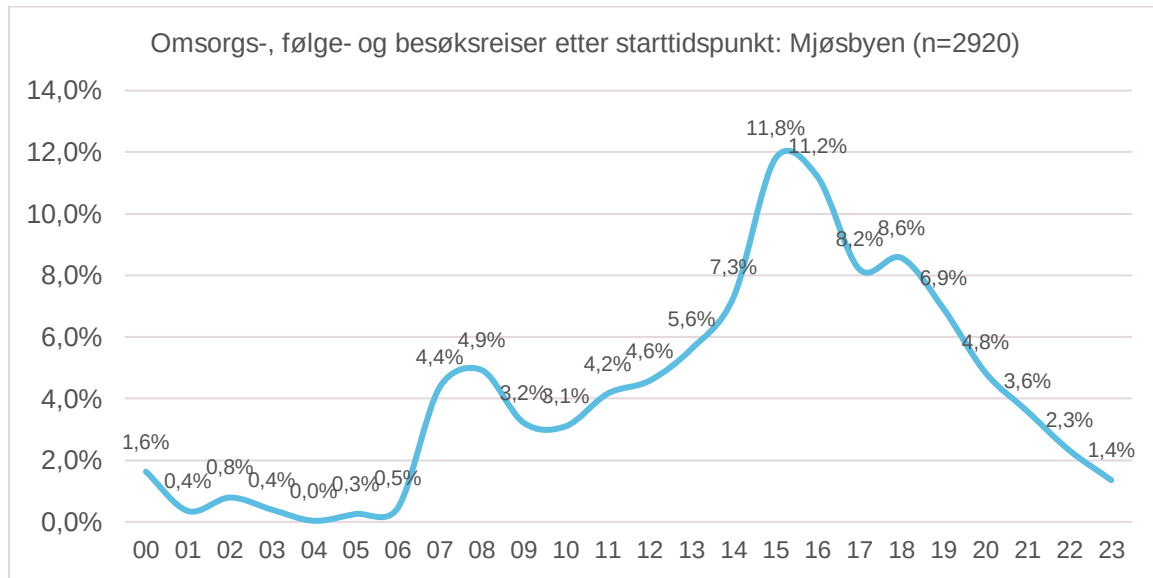
Figur 52: Tjenestereise etter transportmiddelbruk



Omsorgs-, følge- og besøksreiser

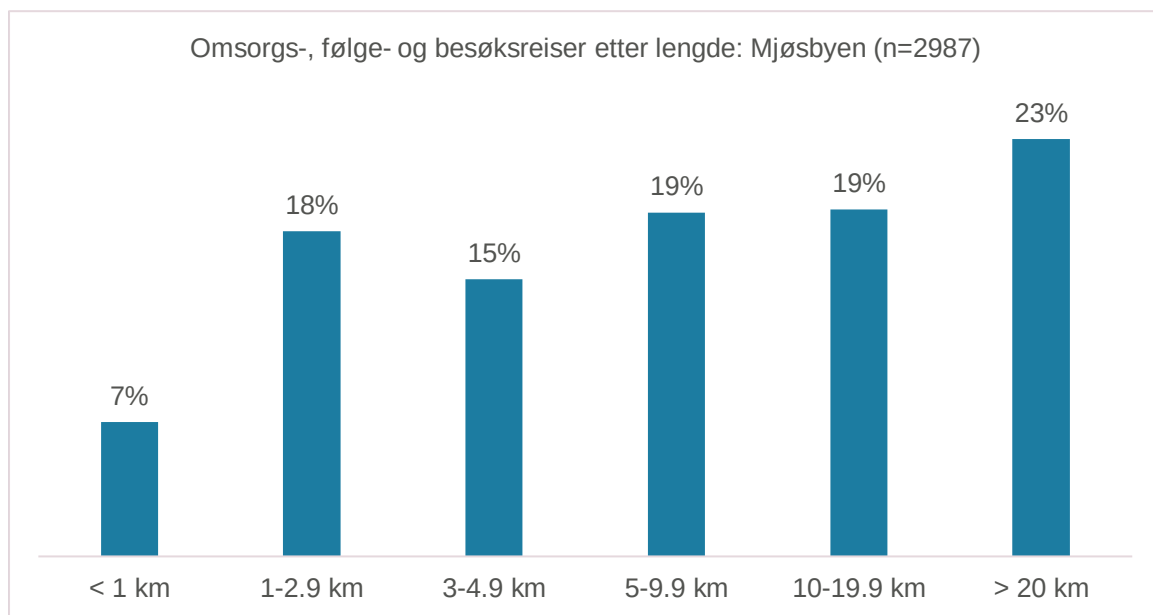
Omsorgs-, følge- og besøksreiser har noe aktivitet gjennom hele døgnet, men har en aktivitetstopp mellom kl. 15-16.

Figur 53: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter starttidspunkt



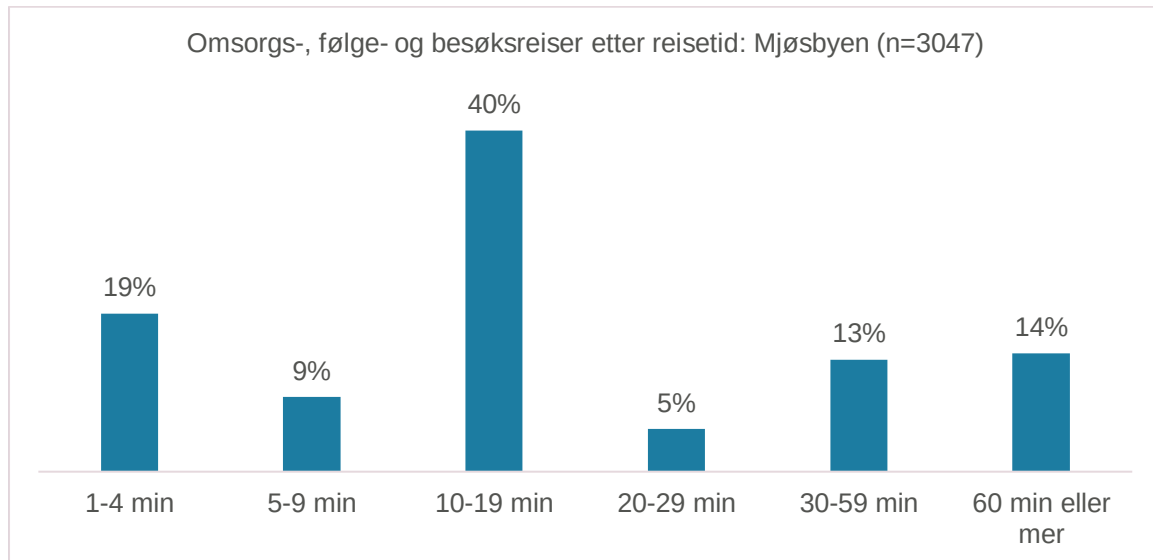
23 prosent av reisene er over 20 km. 7 prosent er under en kilometer.

Figur 54: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter lengde



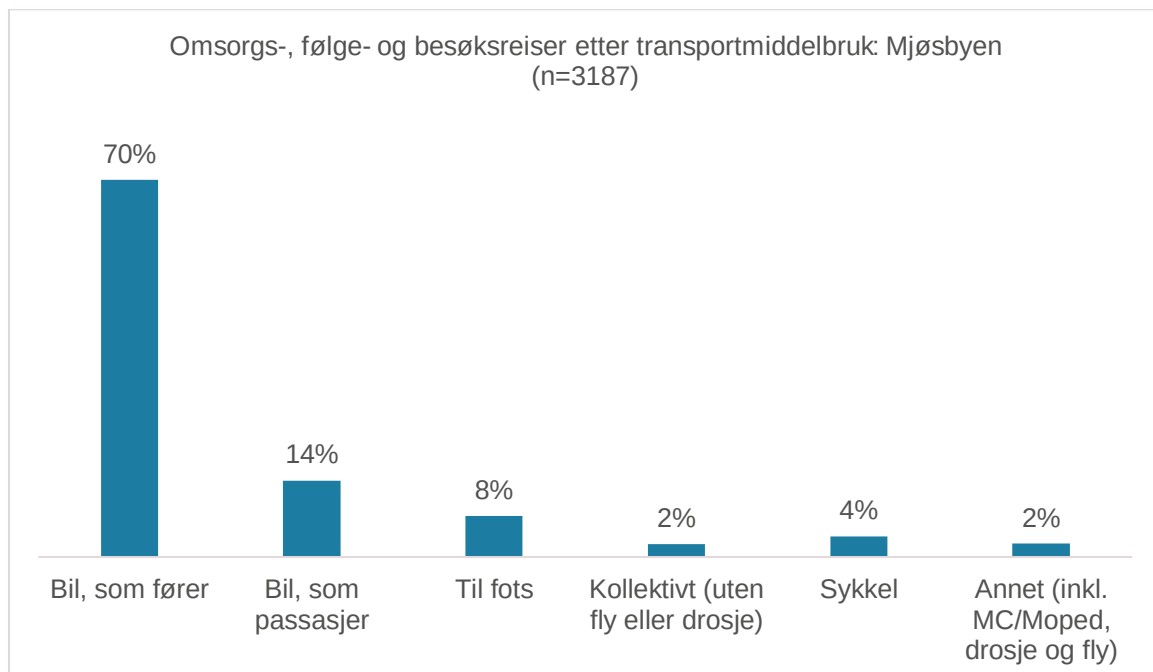
40 prosent av reisene er 10-19 minutter lange. Til sammen varer 28 prosent av reisene under 10 minutter. 27 prosent varer en halvtime eller mer.

Figur 55: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter reisetid



Omsorgs-, følge- og besøksreiser skjer i størst grad ved bil som fremkomstmiddel. Til sammen er 84 prosent av reisene foretatt med bil som fører eller passasjer.

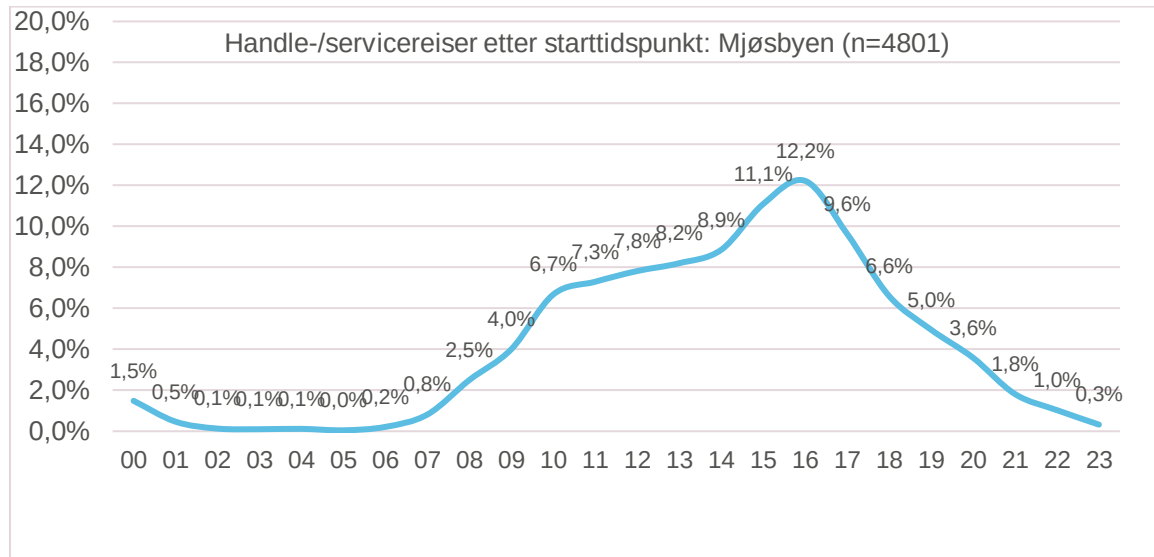
Figur 56: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk



Handlereiser

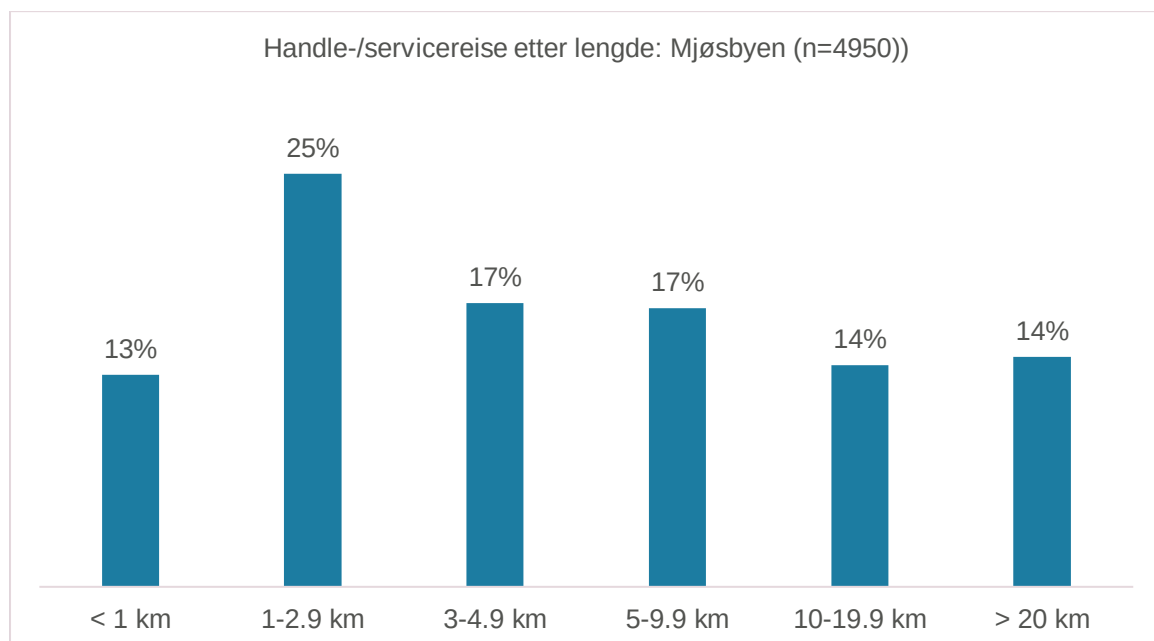
Handlereiser foretas store deler av døgnet, med en klar aktivitetstopp etter endt arbeids- eller skoledag.

Figur 57: Handle-/servicereiser etter starttidspunkt



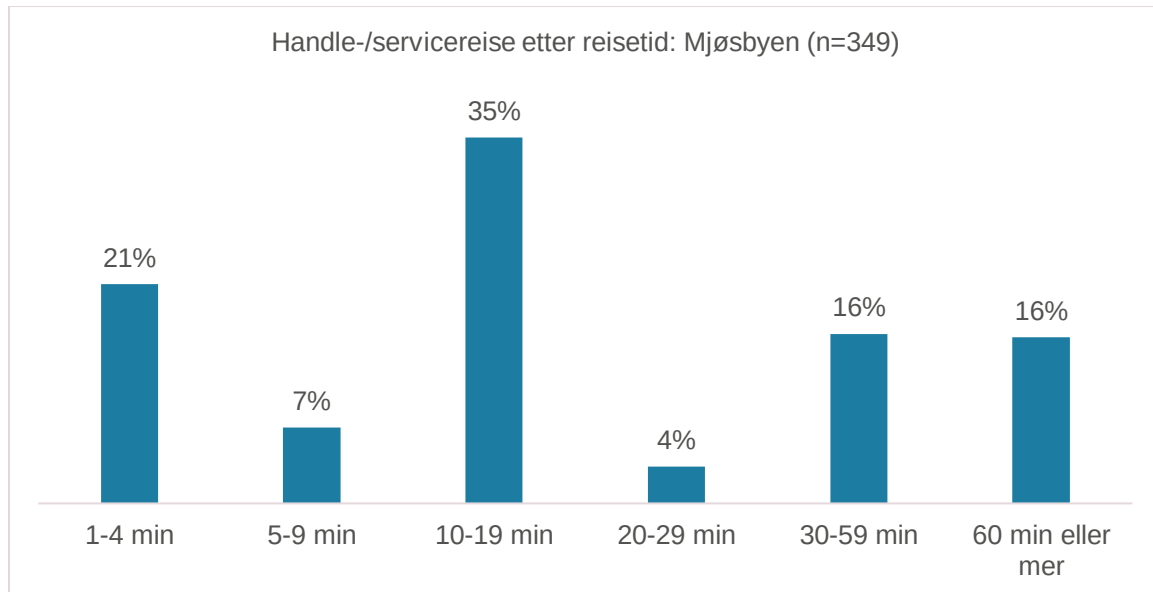
25 prosent av reisene er 1-3 km lange. 14 prosent er over 20 km lange.

Figur 58: Handle-/servicereise etter lengde



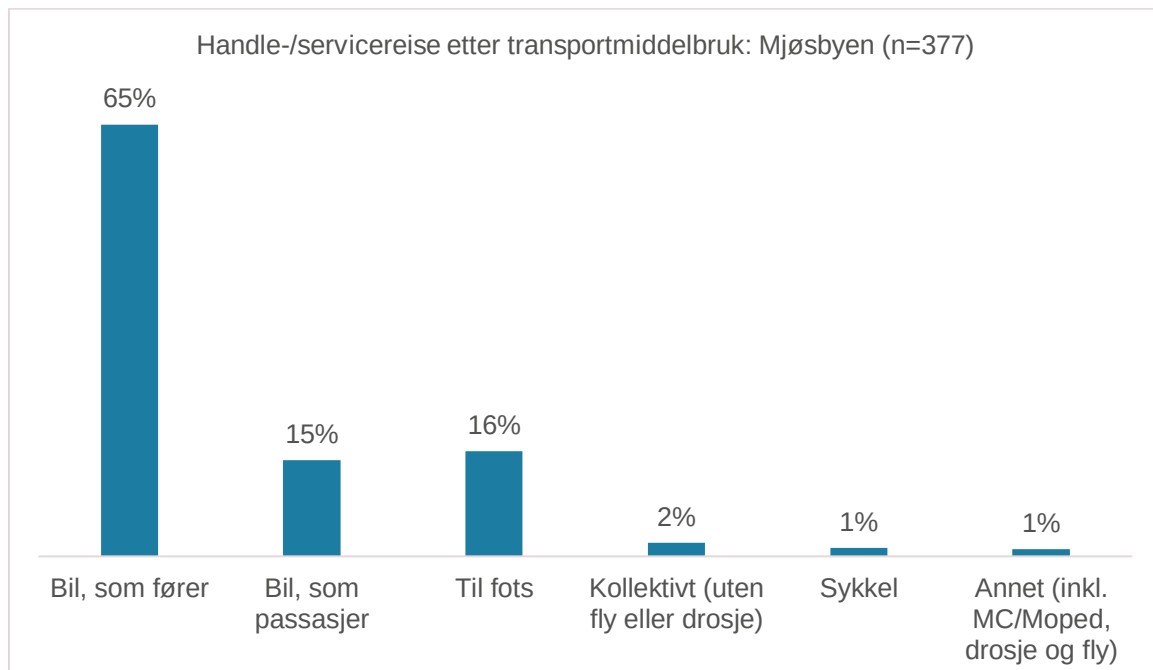
35 prosent av reisene varer 10-19 minutter. 21 prosent varer 1-4 minutter.

Figur 59: Handle-/servicereise etter reisetid



Handle- og servicereiser foretas i stor grad med bil som transportmiddel. For 80 prosent av reisene er fremkomstmiddel bil, enten som fører eller passasjer.

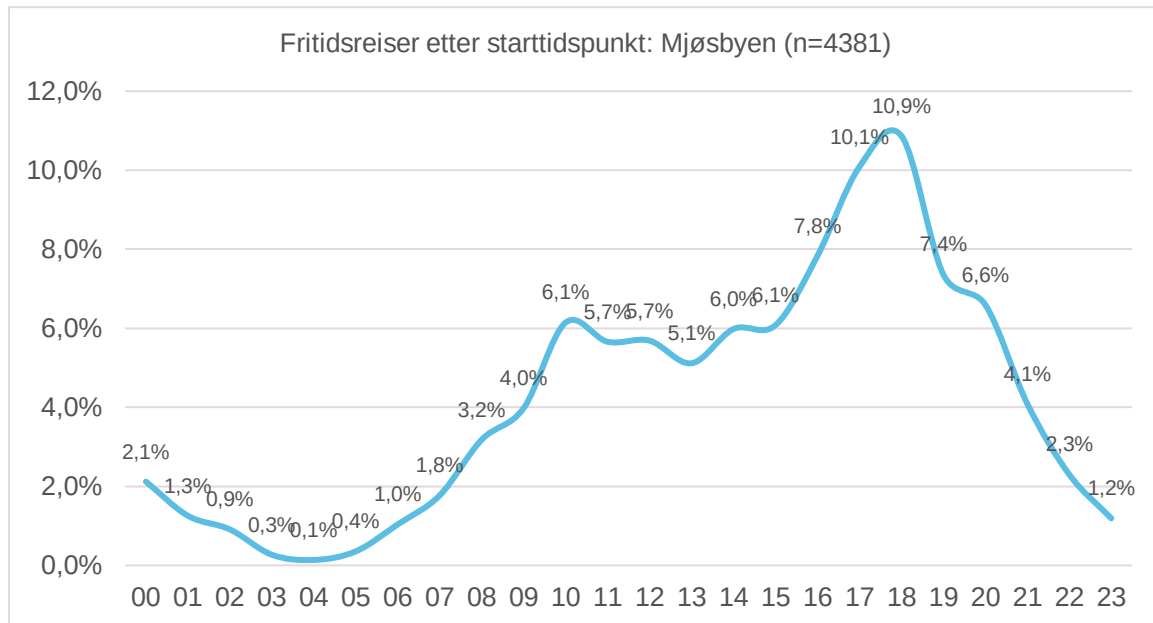
Figur 60: Handle-/servicereise etter transportmiddelbruk



Fritidsreiser

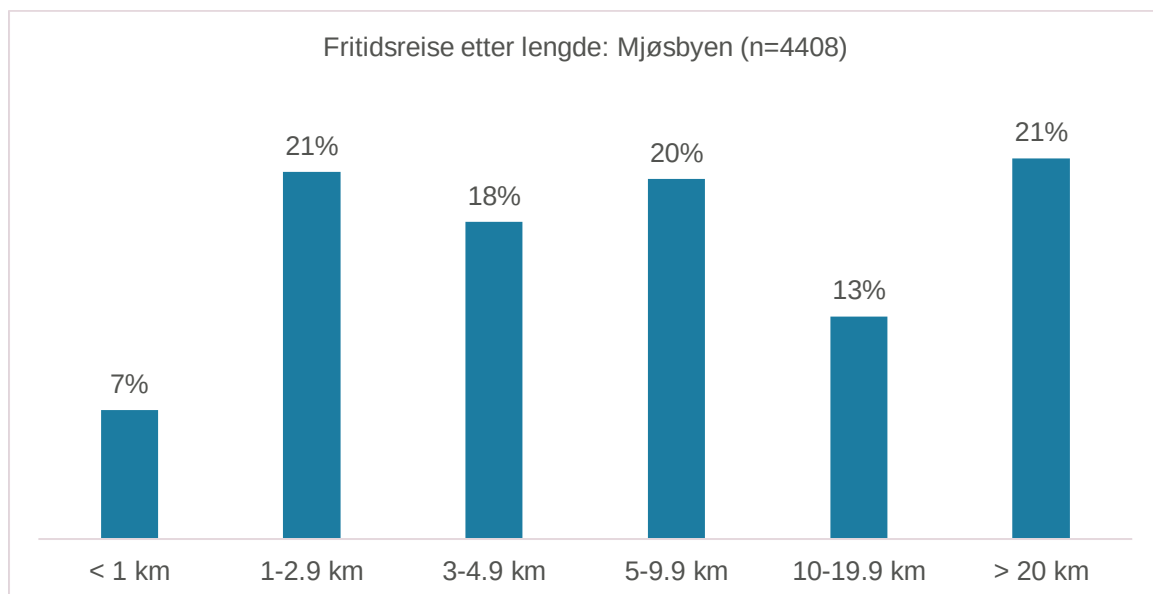
Fritidsreiser tas til alle døgnetts tider, med en aktivitetstopp kl 17-18..

Figur 61: Fritidsreiser etter starttidspunkt



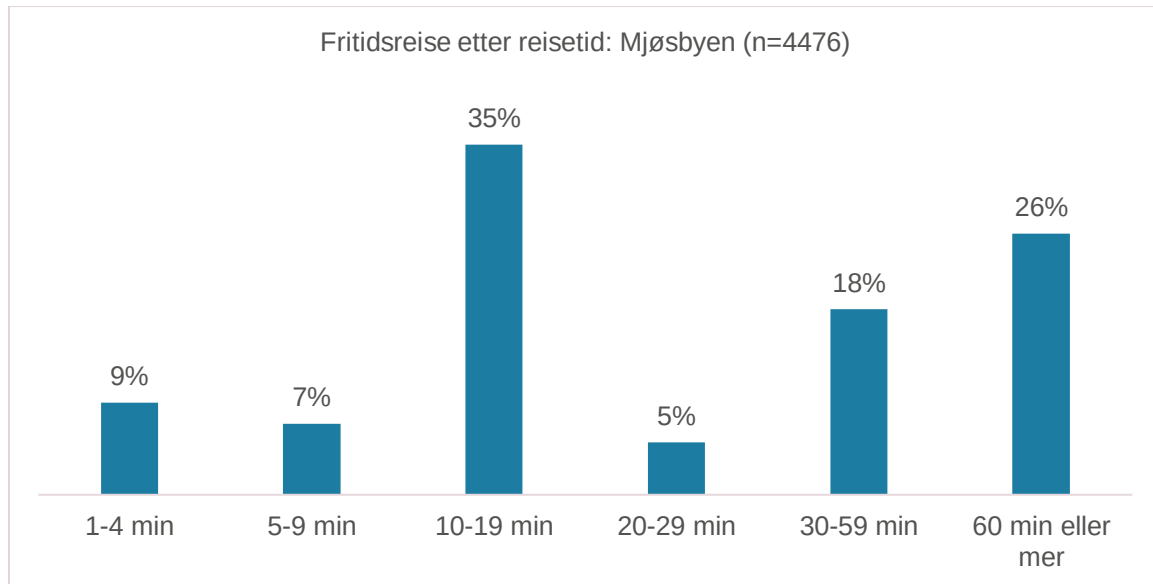
Fritidsreiser fordeler seg utover forskjellige distanser. 21 prosent av reisene er over 20 km. Til sammen 28 prosent av reisene er under 3 km lange.

Figur 62: Fritidsreise etter lengde



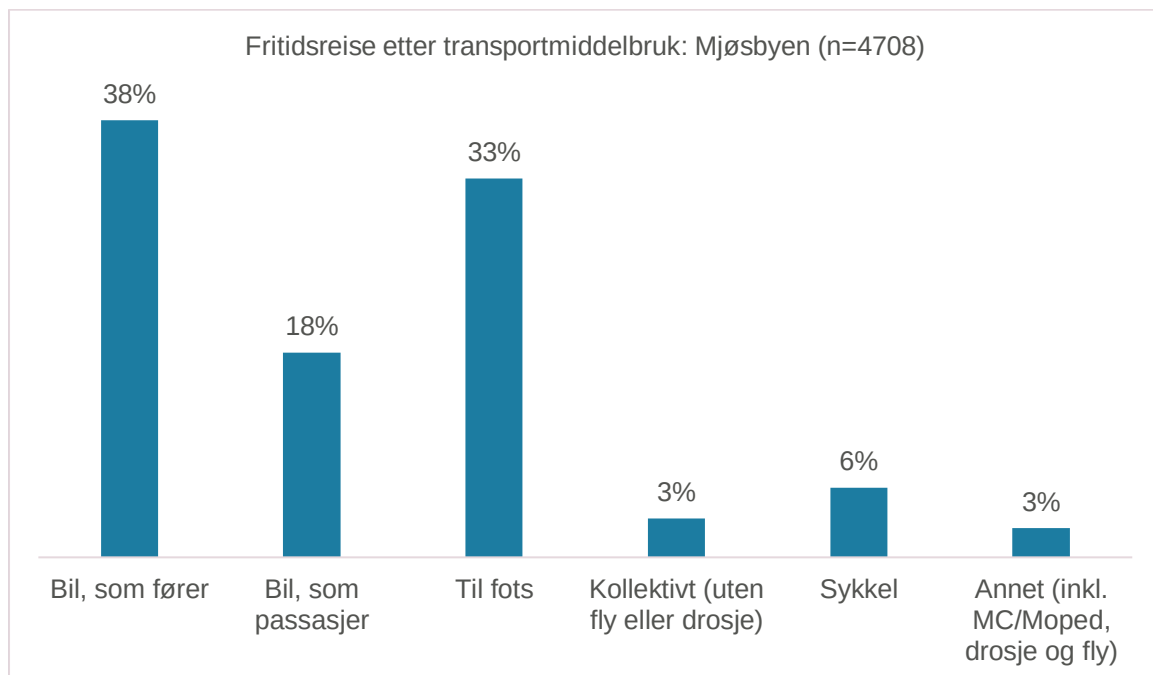
35 prosent av fritidsreiser er 10-19 minutter lange. 16 prosent er under 10 minutter. Til sammen 44 prosent av reiser er en halvtime eller lengre.

Figur 63: Fritidsreise etter reisetid



38 prosent av fritidsreiser foretas til fots. For 51 prosent av reisene er fremkomstmiddel bil.

Figur 64: Fritidsreise etter transportmiddelbruk



|



Opinion: