Faktaark

Reisevane-undersøkelsen 2013/14

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2027

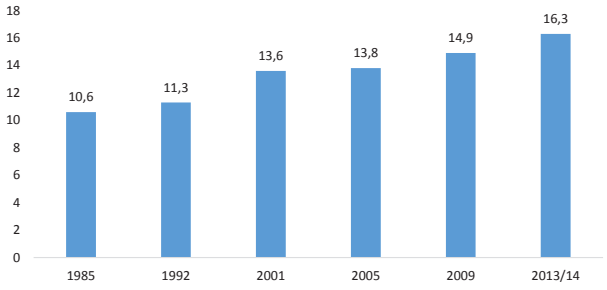
toi

Arbeidsreiser

Arbeidsreisene er de reisene som har størst betydning for hvilken kapasitet som er nødvendig både i kollektivtransporten og på veg, særlig i de store byområdene. Fra 1985, da de nasjonale reisevaneundersøkelsene startet, og fram til 2013/14, har arbeidsreisenes lengde økt fra ca 10,5 km til 16,3 km. Bil er fremdeles den vanligste reisemåten på arbeidsreiser, men kollektivandelen er relativt høy i de større byene, og høyest i Oslo med 42 prosent.

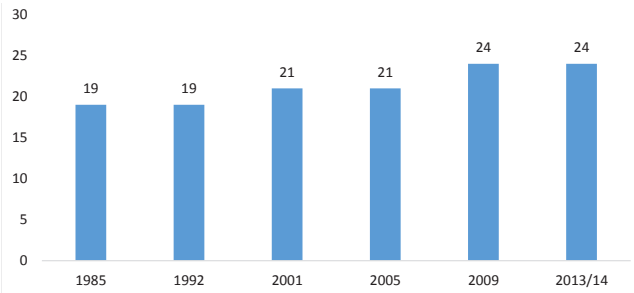
Både reiselengde og hastighet har økt

I 1985 var arbeidsreisen gjennomsnittlig 10,6 km. I 2013/14 er den økt til 16,3 km. Dette er en økning på omtrent 50 prosent, en økning som har skjedd gjennom hele perioden.



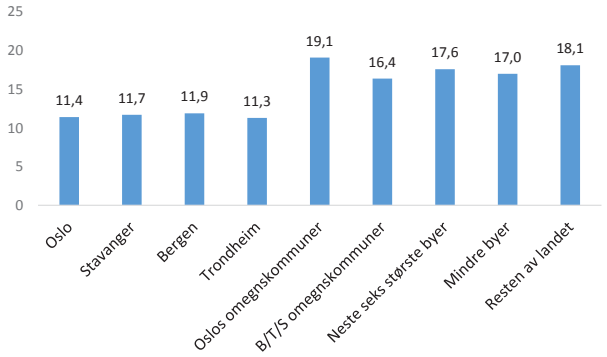
Arbeidsreisens lengde i km. 1985-2013/14. Prosent

Reisetiden har ikke økt tilsvarende. I 1985 brukte folk i gjennomsnitt 19 minutter på reisen til eller fra jobb, i 2013/14, var tidsbruken 24 minutter. Det betyr at hastigheten har økt fra 33 km/time til 41 km/time.



Arbeidsreisens lengde i minutter. 1985-2013/14. Prosent

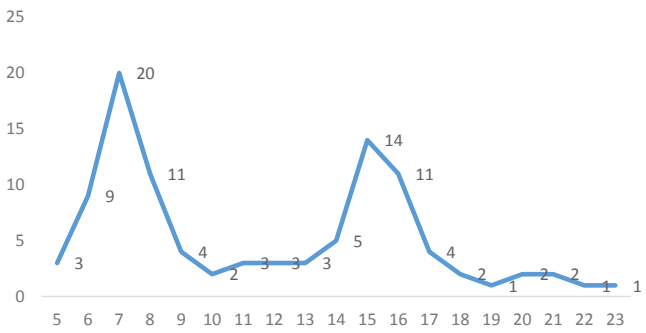
Bosatte i omegnskommunene til Oslo (Akershus og noen kommuner i Buskerud og Østfold) i har de lengste arbeidsreisene. De korteste har de som bor i de fire største byene. Dette har endret seg lite over tid.



Reiselengde i km etter bosted. 2013/14. Prosent

Rushtidstoppene er spissere om morgenen enn om ettermiddagen

Figuren under viser når arbeidsreisene starter gjennom hele dagen. Morgenrushet er mye mer konsentrert enn ettermiddagsrushet. Hver femte arbeidsreise starter ca kl 7 om morgen, mens avslutningen av arbeidsdagen strekker seg utover ettermiddag og kveld.

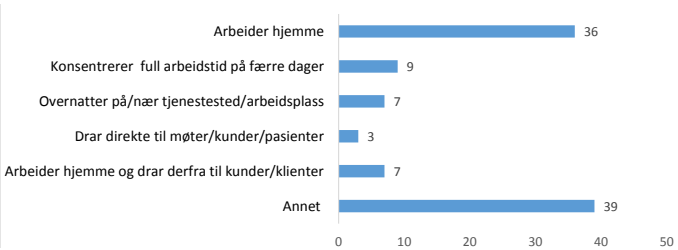


Arbeidsreisenes starttidspunkt. Prosent. 2013/14.

Mange har fleksitid

Nesten 40 prosent av de yrkesaktive har fleksibel arbeidstid (fleksitid + kjernetid), 15 prosent arbeider skift eller turnus og de resterende har fast arbeidstid på dagtid.

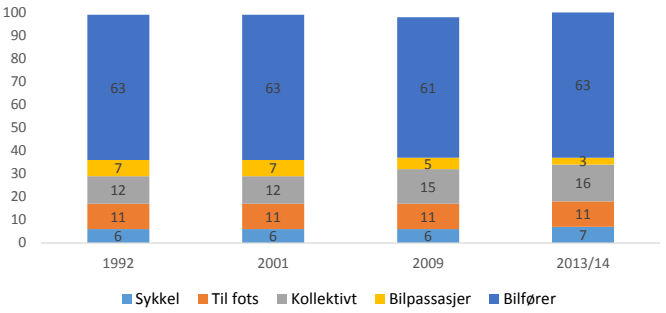
Ikke alle er på arbeidsplassen hver dag. Nesten 30 prosent av yrkesaktive med en arbeidsuke på 35 timer eller mer er vanligvis mindre enn fem dager på arbeidsplassen per uke. Mer enn en tredjedel arbeider hjemme og ni prosent konsentrer arbeidstiden til færre dager. Dette er begge tilpasninger som reduserer reiseomfanget.



Hva man gjør de dagene man ikke reiser til/fra jobb. 2013/14. Prosent

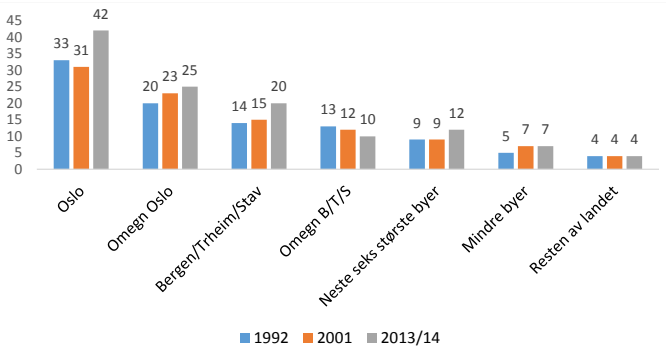
Kollektivandelen på arbeidsreisen øker i storbyene

Fra 1992 til 2013/13 har kollektivandelen på arbeidsreisen økt noe, fra 12 til 16 prosent, samtidig med en liten nedgang i andelen bilpassasjerer.



Transportmiddelbruk på arbeidsreiser. 1992-2013/14. Prosent

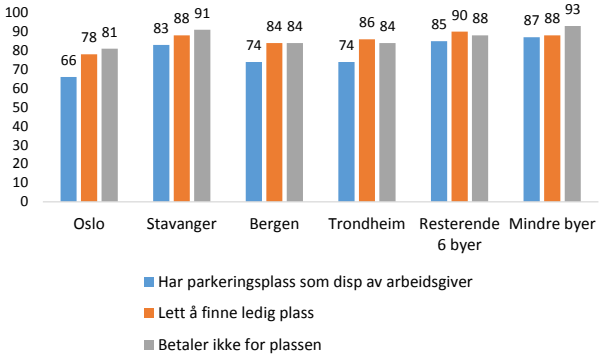
Det er først og fremst i de store byene at andelen som reiser kollektivt til arbeid har økt. I Oslo var den 33 prosent i 1992 og 42 prosent i 2013/14. I Bergen, Trondheim og Stavanger samlet har økningen vært fra 14 prosent til 20 prosent. I omegnskommunene til disse byene har det derimot vært en liten nedgang.



Andelen som reiser kollektivt til/fra arbeid. 1992-2013/14. Prosent

Parkeringsmuligheter i byene

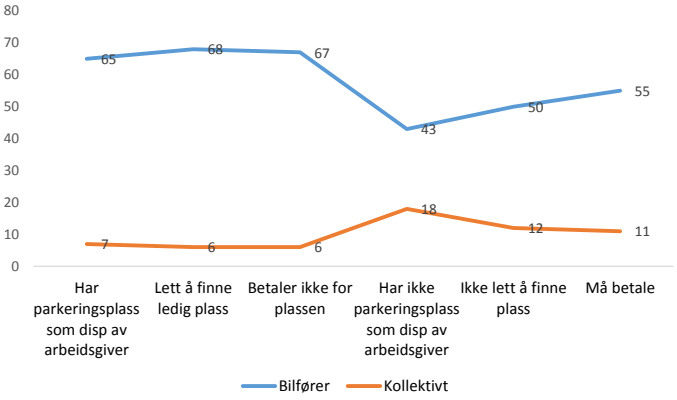
Dersom de yrkesaktive skal kjøre bil til arbeidet, er det så mange som 82 prosent som har en parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiveren. Dette er minst vanlig i Oslo, mest i de mindre byene. Av de som har slik parkeringsplass er det 89 prosent som sier det er lett å finne plass, og plassen er gratis i ca 90 prosent av tilfellene.



Parkeringsmuligheter i byer. 2013/14. Prosent

Parkering viktig for transportmiddelvalg

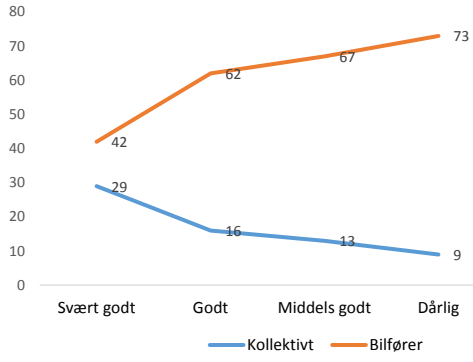
Når det finnes lett tilgjengelig og gratis parkering, er det i underkant av 70 prosent som kjører bil. Andelen synker ned til ca 40 prosent når arbeidsgiver ikke tilbyr parkeringsplass til sine ansatte. Andelen som reiser kollektivt er da nesten 20 prosent.



Andel som kjører bil og reiser kollektivt etter parkeringsforholdene ved arbeidsplassen. 2013/14. Prosent

Kollektivtilbudet må være godt for at man velger det

Selv om kollektivtilbudet er svært godt (her definert som minst fire avganger per time og mindre enn én kilometer til holdeplassen) er det ikke mer enn 29 prosent som reiser kollektivt til og fra arbeid. Andelen som kjører bil stiger raskt med dårligere kvalitet på kollektivtilbudet.



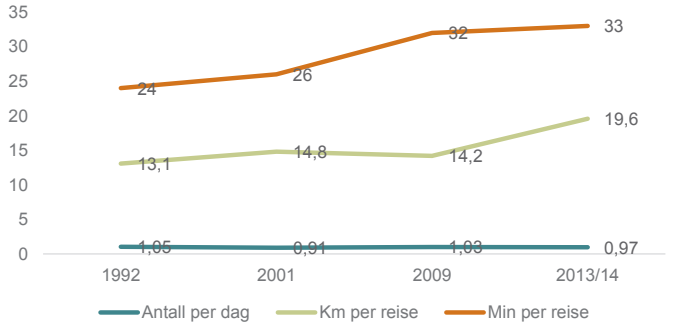
Andel som kjører bil og reiser kollektivt etter kvalitet på kollektivtilbudet. 2013/14. Prosent

Ferie- og fritidsreiser

Antallet daglige fritidsreiser har vært omtrent det samme gjennom flere år, mens ferie-reiser med overnatting har økt fra begynnelsen av årtusenskiftet. Nesten halvparten av befolkningen i Norge har tilgang til fritidsbolig, de aller fleste innenlands. I gjennomsnitt besøker folk hytta én gang per måned.

Antall fritidsreiser er stabile, men reiselengden øker

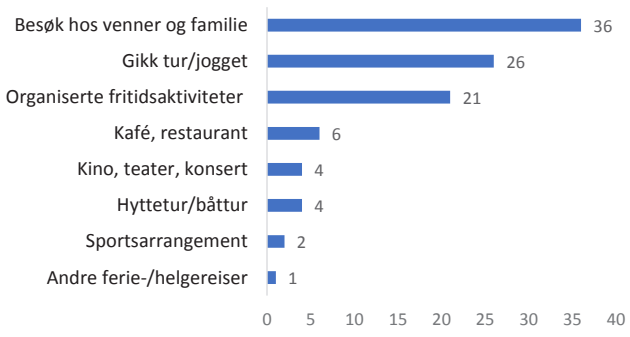
I 2013/14 foretok personer i alderen 13 år eller eldre i gjennomsnitt 0,97 fritids- og besøksreiser per dag. Dette er omtrent på samme nivå som tidligere år.



Antall fritids- og besøksreiser per person per dag, km og minutter per reise. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

En gjennomsnittlig fritidsreise er 19,6 km og varer i 33 minutter. I overkant av en tredjedel av disse reisene er under tre km og 15 prosent er 20 km eller lengre. Mer enn halvparten (57 prosent) tar mindre enn 20 minutter, 16 prosent er på minst en time.

Besøk den vanligste fritidsaktiviteten

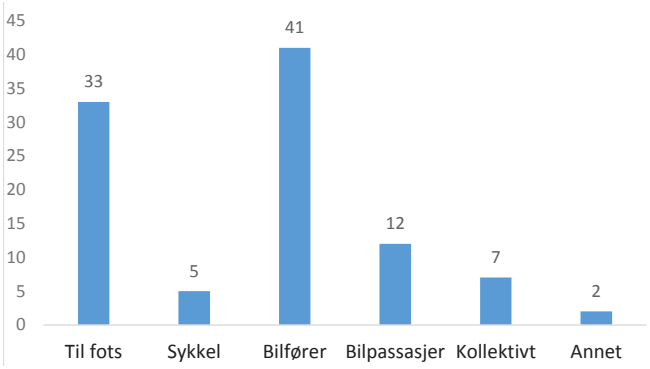


Fordeling av fritids- og besøksreiser på formål. 2013/14. Prosent

Den vanligste fritidsaktiviteten er å gå på besøk til venner og familie, dernest å gå tur, lufte hunden eller ta en joggetur.

Over halvparten av fritidsreisene foregår med bil

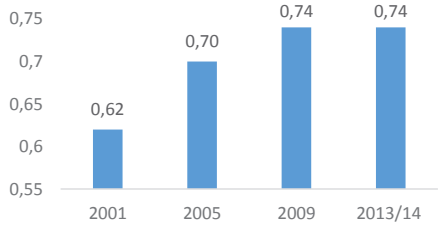
En tredjedel av disse reisene foregår til fots, mens 53 prosent bruker bil, enten som fører eller passasjer.



TTransportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 2013/14. prosent

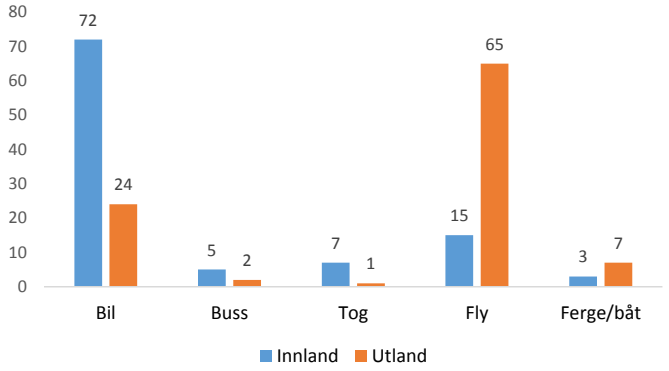
Feriereiser øker

I 2013/14 hadde 30 prosent av befolkningen minst én ferie- og fritidsreise med overnatting i løpet av en måned. I gjennomsnitt har befolkningen 0,74 reiser per måned. Det samme som i 2009, men en økning fra tidligere år.



Gjennomsnittlig antall ferie- og fritidsreiser med overnatting per måned. 2001, 2005, 2009 og 2013/14

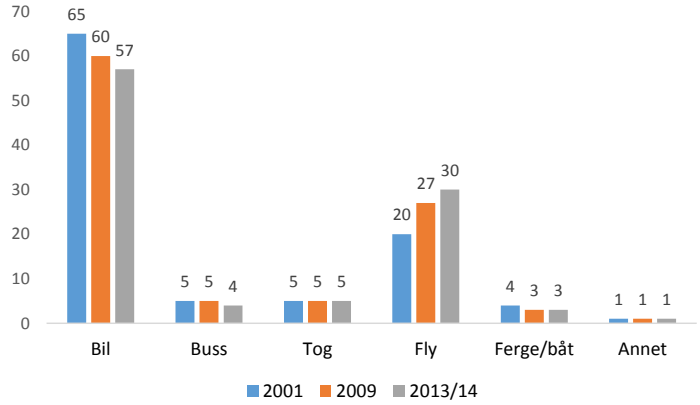
Det er stor variasjon i transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser innenlands og utenlands. Bilen dominerer på innenlandsreisene med 72 prosent, mens fly brukes på 15 prosent av reisene. På reiser til utlandet dominerer flyet med 65 prosent av alle reiser.



Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser i innland og utland. 2013/14. Prosent

Bruken av fly øker på feriereisene

Siden begynnelsen på 2000-tallet har flyet har blitt mer viktig på feriereiser, både innenlands og utenlands, mens bilen har fått mindre betydning.



Transportmiddelbruk på feriereiser innenlands og utenlands samlet fra 2001til 2013/13. Prosent

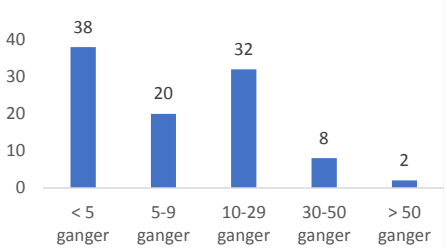
Hytteliv

Nesten halvparten av befolkningen tilhører en husholdning som har tilgang til en fritidsbolig. De fleste hyttene ligger innenlands, men det er stor forskjell mellom bosatte i de ulike fylkene om de har hytta lokalisert i eget fylke, i nabofylke eller i et fylke lengre unna.

Lokalisering av hytter til eget fylke, nabofylke og annet fylke. 2013/14. Prosent

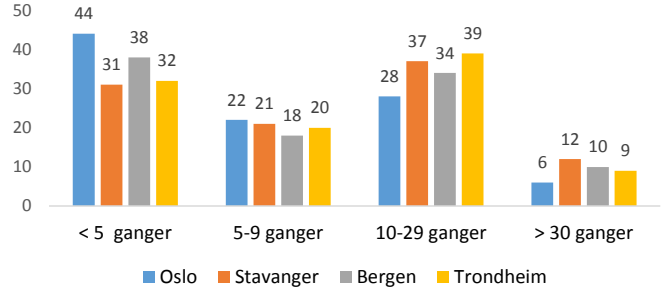
	Hyttefylke			
Bostedsfylke	Samme fylke	Nabofylke	Annet fylke	Totalt
Østfold	49	4	47	100
Akershus	10	50	40	100
Oslo	3	9	88	100
Hedmark	64	19	17	100
Oppland	64	22	14	100
Buskerud	42	35	23	100
Vestfold	24	49	27	100
Telemark	70	19	11	100
Aust-Agder	58	26	16	100
Vest-Agder	43	40	17	100
Rogaland	47	38	15	100
Hordaland	65	20	15	100
Sogn og Fjordane	72	9	19	100
Møre og Romsdal	65	14	21	100
Sør Trøndelag	62	28	10	100
Nord Trøndelag	57	30	13	100
Nordland	88	3	8	100
Troms	75	14	11	100
Finnmark	88	5	7	100

Nesten 40 prosent har besøkt hytta mindre enn fem ganger i løpet av de siste 12 måneder. Mer enn halvparten besøker hytta mindre enn 10 ganger i året. I gjennomsnitt besøker folk hytta én gang per måned.



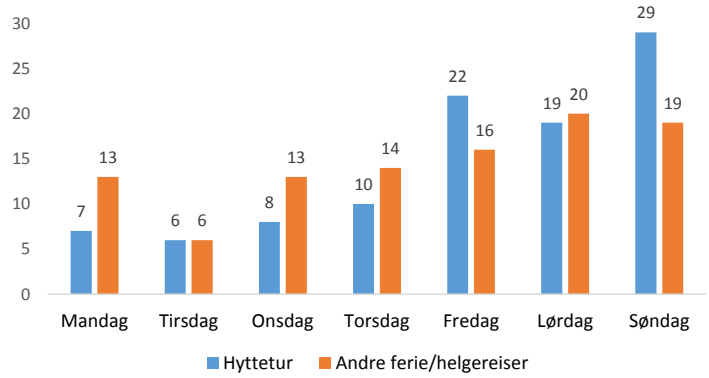
Antall ganger man har reist til fritidsboligen/hytta i løpet av siste 12 måneder. 2013/14. Prosent.

Bosatte i Trondheim og Stavanger bruker hytta noe mer enn oslofolk og bergensere.



Antall ganger man har reist til fritidsboligen/hytta i løpet av siste 12 måneder i de fire største byene. 2013/14. Prosent.

Hytteturene er konsentrert til helgene, med utreise først og fremst på fredag og retur på søndag. Så mye som 92 prosent av disse reisene foregår med bil, enten som sjåfør eller passasjer. Rundt de større byene representerer reisene fram og tilbake til hytta betydelig helgetrafikk. Andre ferie- og helgeturer har en større spredning gjennom uka.



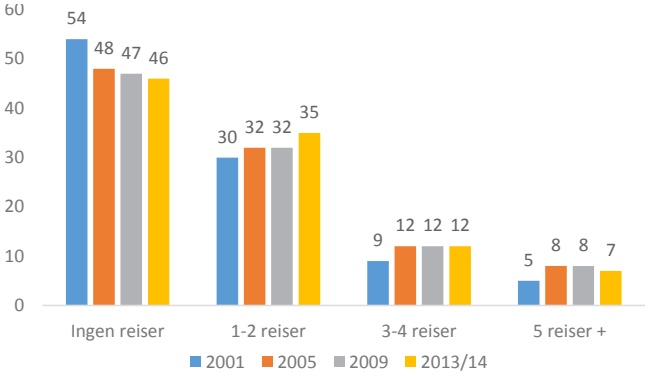
Reiser til hytta og andre ferie/helgeturer fordelt på ukedag. 2013/14. Prosent

Lange reiser

Andelen som gjennomfører lange reiser (100 km +) har økt fra 2001 og fram til 2013/14. Det er stadig flere som bruker fly, bilbruken går ned, mens bruk av tog og buss har endret seg lite. Ferie – og fritidsreiser dominerer, også på utenlandsreisene. Folk med god råd reiser mer enn andre til utlandet.

Det er flere som reiser

Godt og vel halvparten av befolkningen har hatt en lang reise i løpet av siste måned, og dette har økt med åtte prosentpoeng siden 2001.

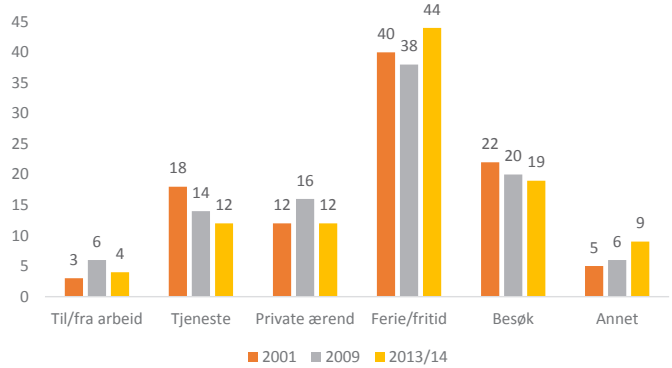


Antall lange reiser fra 2001-2013/14. Prosent

De som har flest lange reiser er menn, personer i aldersgruppen 45-54 år, par uten barn og de som har høy utdanning og inntekt.

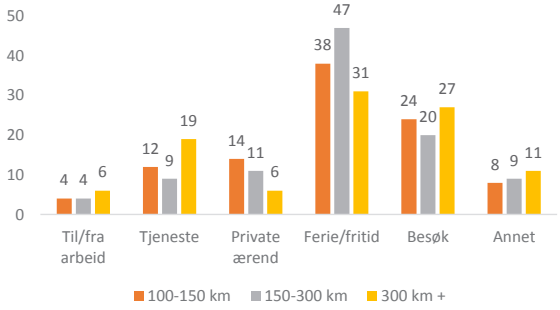
Mer ferie og fritid

Mens mer enn 20 prosent av de lange reisene var knyttet til arbeid i 2001, har 16 prosent av reisene dette formålet i 2013/14. Ferie og fritid har økt i perioden.



Reiseformål for de lange reisene fra 2001-2013/14. Prosent

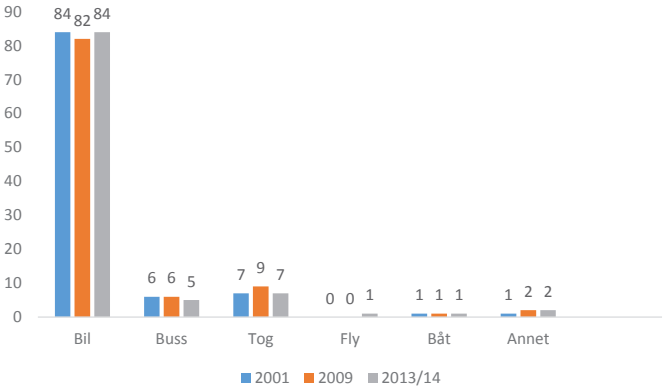
Reiseformålene varierer etter reiselengde selv om ferie og fritid dominerer på alle reiselengder når vi deler det inn i tre; 100-150 km, 150-300 km og 300 km+. På reisene over 300 km er hver fjerde reise knyttet til arbeid, enten som arbeidsreise eller tjenestereise, mens det som kalles private ærend (oftest handleturer) er få på de lengste reisene.



Reiseformål for de lange reisene på ulike reiselengder 2013/14. Prosent.

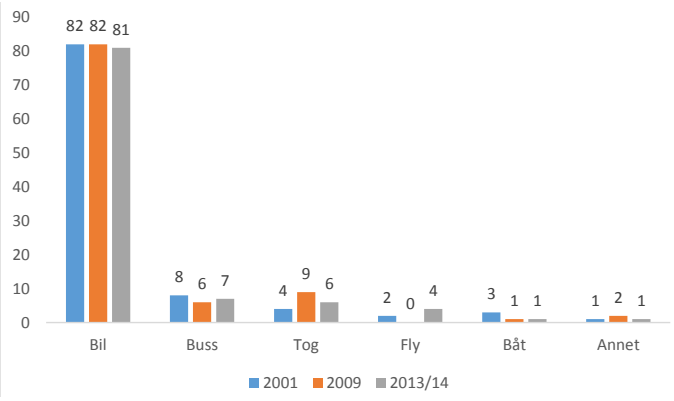
Bilen dominerer, men mer fly på de lengste reisene

På reisestrekningen mellom 100 km og 150 km dominerer bilen. Buss har ca 5 prosent av reisene og tog 8-9 prosent. Fordelingen har vært omtrent den samme fra 2001 til 2013/14.



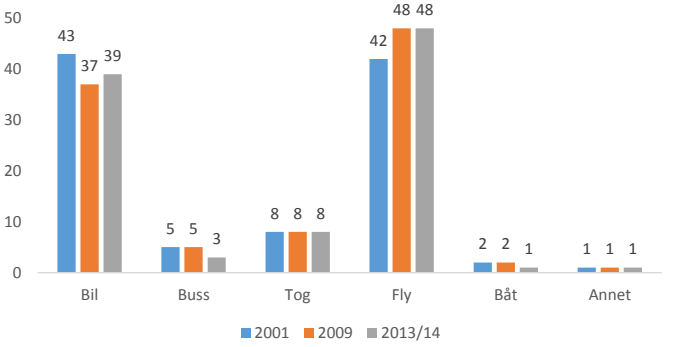
Reisemåte på reiser 100-150 km fra 2001-2013/14. Prosent

På mellomstrekningene, 150-300 km har det heller ikke vært noen særlige endringer i perioden. Bilandelen ligger på i overkant av 80 prosent og tog og buss har ligget rundt 6 til 9 prosent. Det er først i 2013/14 at fly blir synlig med fire prosent av reisene på disse mellomstrekningene.

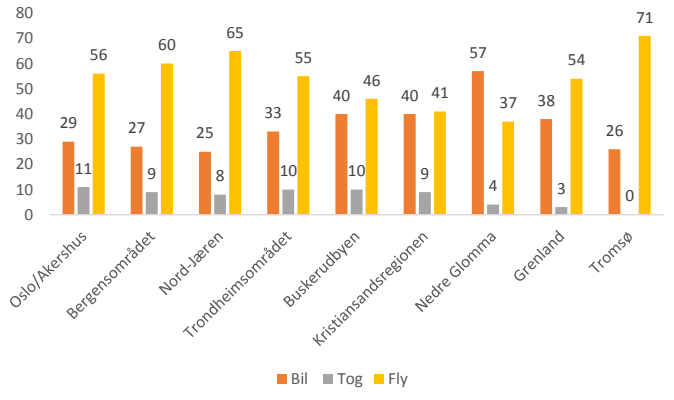


Reisemåte på reiser 150-300 km fra 2001-2013/14. Prosent

På reiser over 300 km har det vært en økning i andelen flyreiser fra 2001, da andelen var 42 prosent, til nesten halvparten i 2009 og 2013/14. Bilandelen ligger under 40 prosent, og andelen som bruker tog ha vært den samme hele tiden.



Reisemåte på reiser 300 km + fra 2001-2013/14. Prosent



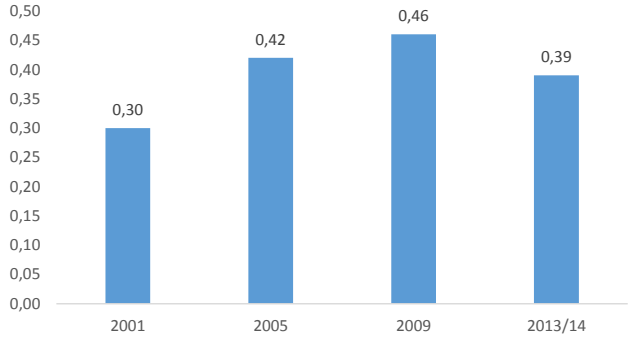
Andeler som bruker bil, tog og fly på reiser over 300 km i ni byregioner. Prosent

Byregionene skiller seg fra hverandre når det gjelder konkurranseflatene mellom bil, tog og fly på reisene over 300 km. I Nedre Glomma dominerer bilen mer enn i de andre byregionene. Buskerudbyen har også en klar bildominans. På Nord-Jæren og i Tromsø, og til dels i Bergensområdet er det flyet som er den viktigste reisemåten på disse lange reisene. I de andre områdene er det en jevnere fordeling mellom bil og fly. Toget når 10 prosent markedsandeler i Oslo/Akershus, Bergensområdet og i Kristiansandsregionen.

Utenlandsreiser

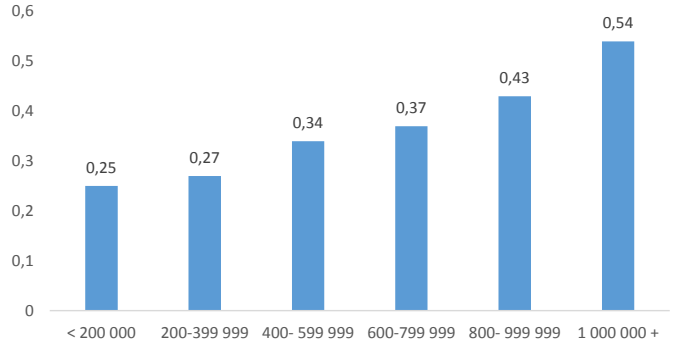
I 2013/14 foretok 21 prosent av befolkningen minst én utenlandsreise i måneden. Her inkluderes alle reiser som krysser landegrensen.

Gjennomsnittlig antall utenlandsreiser for hele befolkningen, inkludert de som ikke har reist, er 0,38 reiser pr. måned. På årsbasis tilsvarer dette i underkant av tre tur/returreiser. Det har vært økning siden 2001, og en liten nedgang fra 2009.



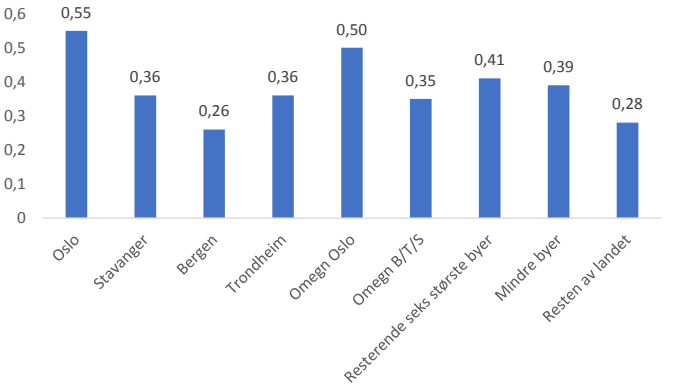
Gjennomsnittlig antall utenlandsreiser per måned fra 2001 til 2013/14.

Utenlandsreiser har sammenheng med inntekt. De som har en husholdsinntekt på 1 000 000 eller mer, har dobbelt så mange utenlandsreiser som de med en husholdsinntekt under kr 400 000.



Gjennomsnittlig antall utenlandsreiser etter inntekt. 2013/14.

Bosatte i hovedstadsområdet har flere utenlandsreiser enn de som bor andre steder i landet. Dette har sammenheng både med nærhet til flyplasser og grensehandel.



Gjennomsnittlig antall utenlandsreiser etter bosted. 2013/14.

Faktaark

Reisevane-undersøkelsen 2013/14

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2027

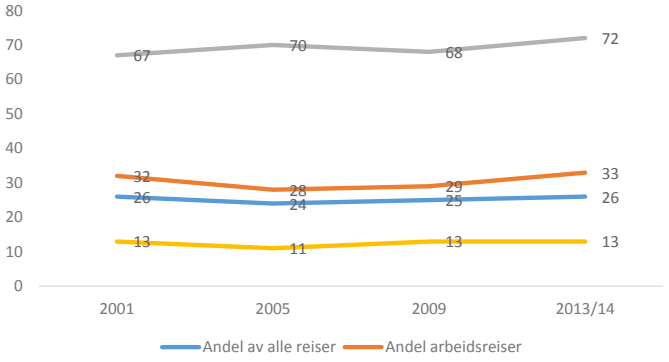
toi

Mellomlange reiser

De aller fleste av de daglige reisene er under 10 km, men omtrent 30 prosent er lengre. Reiser mellom 10 og 100 km kaller vi her mellomlange reiser. En tredjedel av dem er arbeidsreiser, men her finner vi også handlereiser og fritidsreiser. De aller flest foregår med bil. Av de kollektive transportmidlene er det toget som har størst betydning på de mellomlange reisene.

Mellomlange reiser er stabile når det gjelder formål, transportmiddelbruk og totalandel

Andelen av alle daglige reiser på disse reiselengdene ligger rundt en fjerdedel i perioden fra 2001 og fram til 2013/14. Både andelen arbeidsreiser og andelen som kjører bil og kollektivt har også vært ganske stabil i denne perioden.



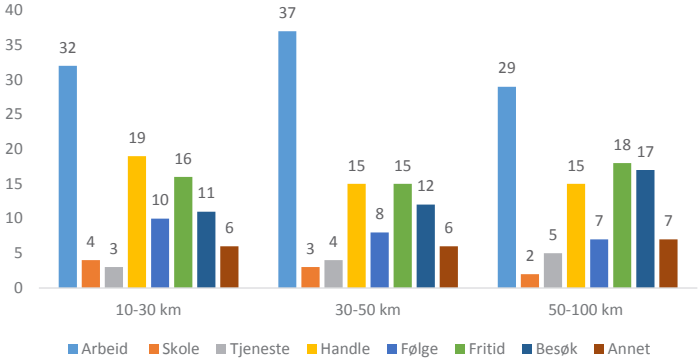
En stor andel er arbeidsreiser

Deler vi inn de mellomlange reisene i tre kategorier 10-30 km, 30- 50 km og mellom 50 og 100 km er fordelingen som under:

Mellomlange reiser

Reiselengder	Prosent
10–30 km	72
30–50 km	17
50–100 km	11

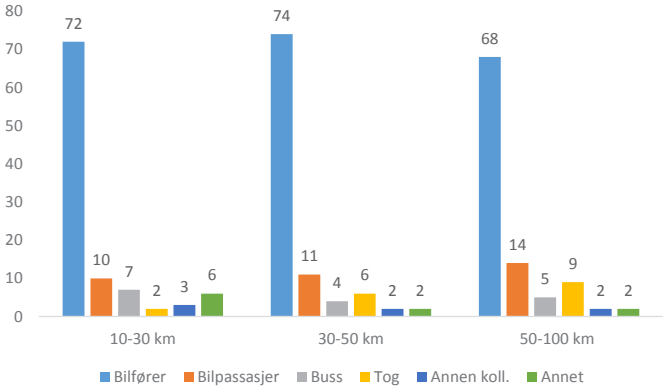
Det vanligste formålet på de mellomlange reisene er arbeid. Dette gjelder på alle reiselengdene. Fritidsaktiviteter og besøk øker i betydning med reiselengde.



Formål med mellomlange reisene etter reiselengder 2013/14. Prosent

Bil er vanligst, men tog har en viss betydning på de lengste strekningene

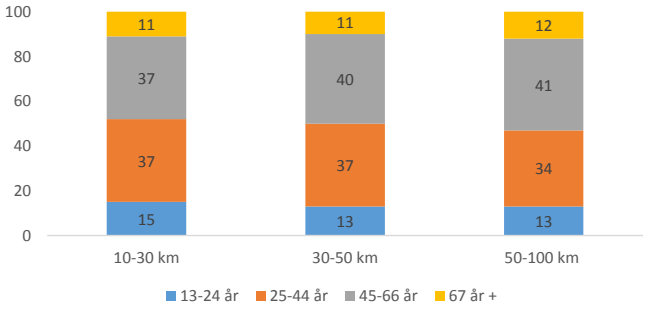
Bil er det vanligste transportmidlet på de mellomlange reisene, uansett reiselengde. Tog er viktigere jo lengre reisen er, og nesten hver tiende reise på distansen 50-100 km går med tog.



Transportmiddelbruk på mellomlange reiser etter reiselengde 2013/14. Prosent

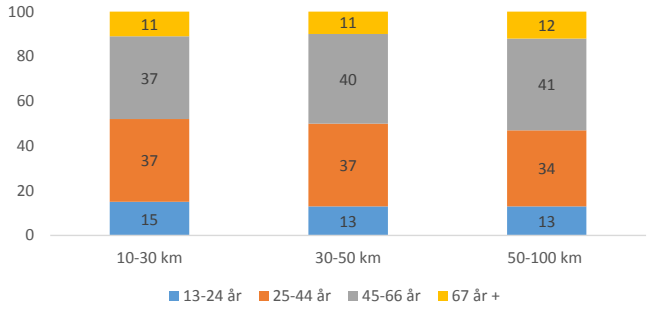
Menn og middelaldrende dominerer på de mellomlange reisene

Jo lengre reisene er, jo større andel er menn. Dette har først og fremst sammenheng med at menn i gjennomsnitt har lengre arbeidsreiser enn kvinner, 19 km i snitt for menn og 12,5 km for kvinner.



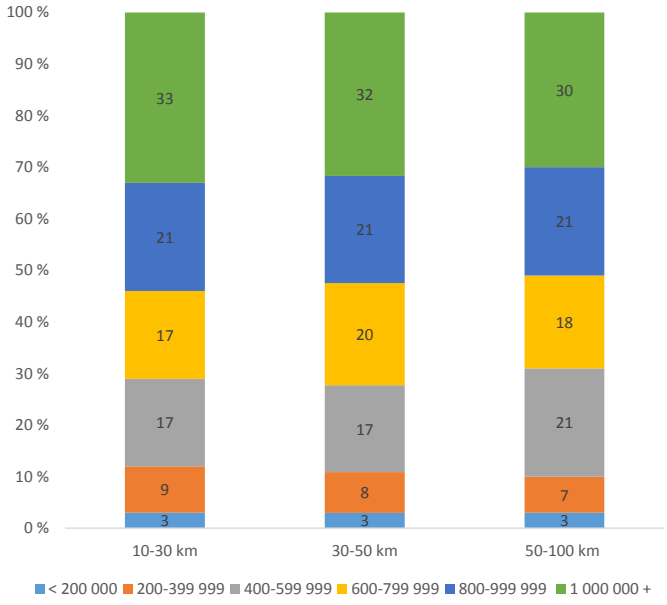
Kjønnsfordeling på de mellomlange reisene 2013/14. Prosent

Aldersgruppen 44-66 år representerer den høyeste andelen av de reisende på disse mellomlange avstandene.



Aldersfordelingen på de mellomlange reisene 2013/14. Prosent

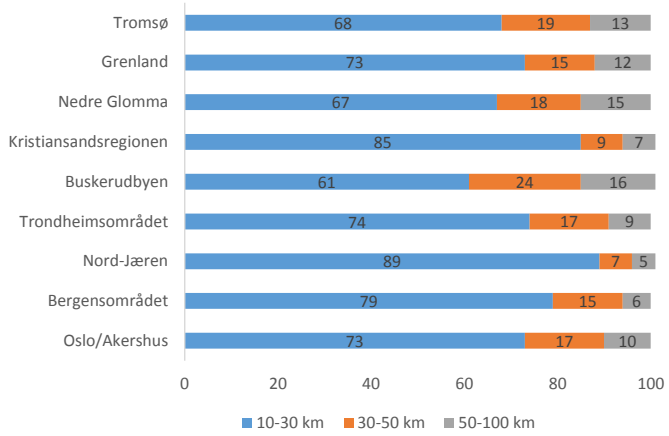
Omtrent en tredjedel av de mellomlange reisene er gjort av folk med høy husholdsinntekt. Det er en høyere andel enn hva de representerer i befolkningen.



Inntektsfordeling (husholdsinntekt) på de mellomlange reisene 2013/14. prosent

Buskerudbyen har størst andel reiser mellom 50-100 km

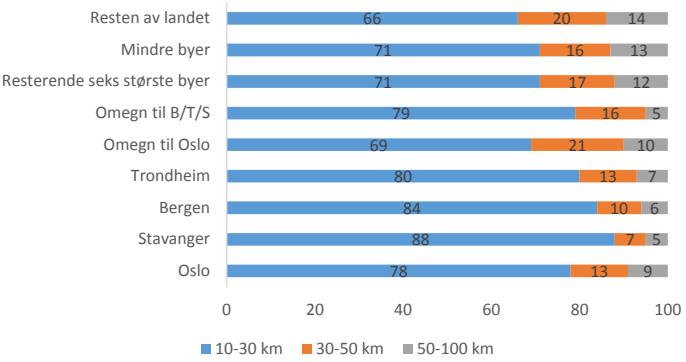
I de ni største byregionene varierer sammensetningen av de mellomlange reisene. Buskerudbyen har relativt sett flest reiser mellom 50 og 100 km, mens Nord-Jæren og Bergensområdet har den laveste andelen på denne distansen. Det er Kristiansandsregionen og Nord-Jæren som høyest andel på den korteste distansen.



Mellomlange reiser i de ni største byregionene 2013/14. Prosent

Stavanger har størst andel mellomlange reiser 10-30 km

Av de store byene er det Oslo som andelsmessig har de lengste mellomlange reisene, mens Stavanger har større andel på avstanden 10-30 km enn de andre områdene. Bosatte på mindre tettsteder og i spredtbygde områder (resten av landet) er de som har flest av de «lange» mellomlange reisene.



Mellomlange reiser etter bosted i 2013/14. Prosent

Reisevane-undersøkelsen 2013/14

Faktaark

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2027

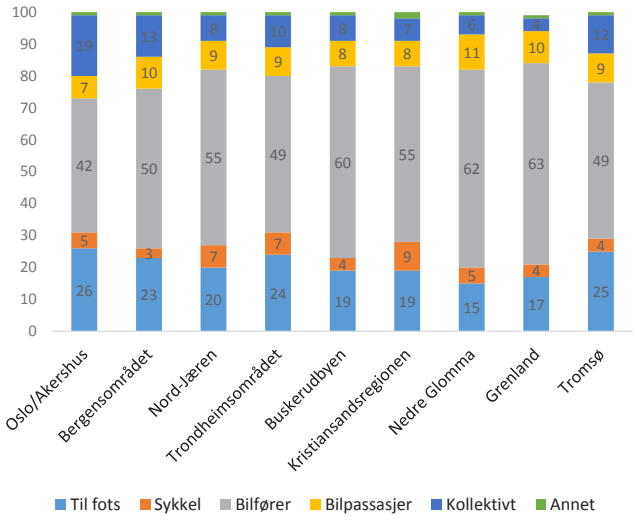
toi

Transport i de ni største byområdene

Dagens situasjon i de ni største byområdene viser at det er store forskjeller når det gjelder hvilket kollektivtilbud som finnes og hvordan befolkningen reiser. Bilbruken varierer på de korte reisene, noe som betyr at potensialet for endring i de ulike byområdene er forskjellig.

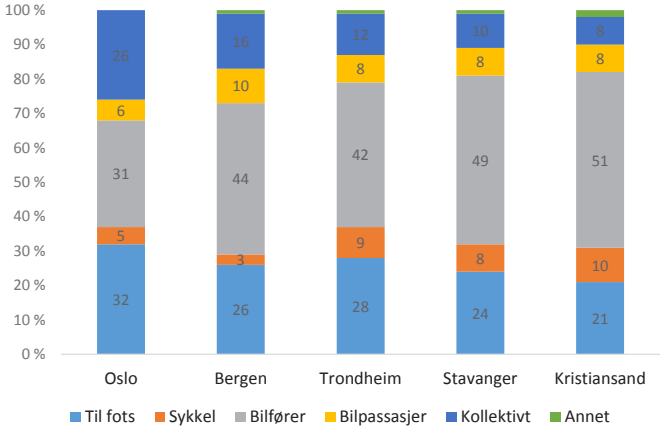
Osloregionen skiller seg ut med høy kollektivbruk

De ni største byregionene i Norge analyseres i dette faktaarket. Det er viktig å kunne stimulere til reduksjon i bilbruk og å øke bruken av kollektivtransport, sykling og gåing. I dagens situasjon er det store forskjeller mellom områdene. Oslo-området skiller seg ut med den laveste andelen bilbruk, og høyest andel som går og bruker kollektivtransport.



Transportmiddelbruk på daglige reiser i ni byregioner. Bosatte i regionen. 2013/14. Prosent

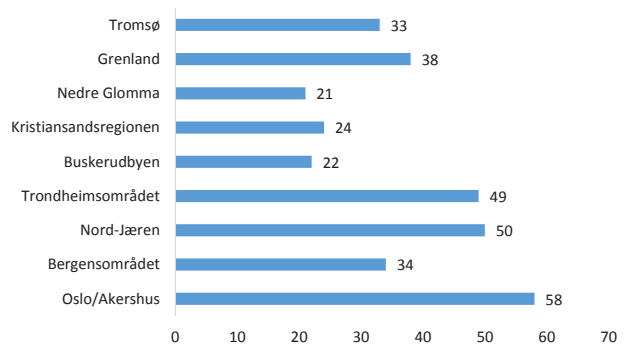
Oslos særskilte posisjon kommer enda tydeligere fram når vi ser på de fem største bykommunene hver for seg. I Oslo er det like vanlig å gå på enkeltreisene som å kjøre bil (som sjåfør). I de andre fire byene er fremdeles bilen det mest typiske transportmidlet. I Kristiansand, Trondheim og Stavanger er andelen som sykler betydelig høyere enn både Oslo og Bergen.



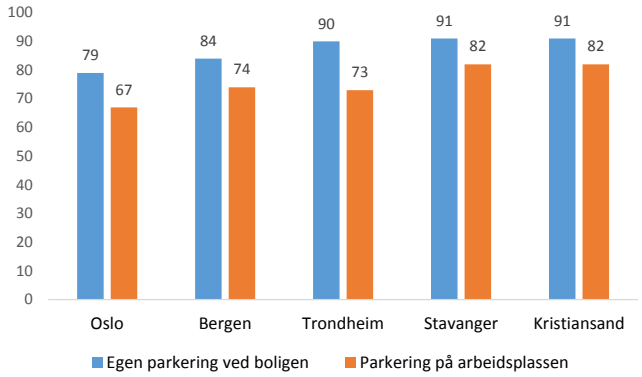
Transportmiddelbruk på daglige reiser i de fem største byeene. Bosatte i byene. 2013/14. Prosent

Bosatte i Oslo-regionen har best kollektivtilbud og dårligst parkeringsmuligheter

Den høye andelen som reiser kollektivt i Oslo-området har også sammenheng med at befolkningen har et godt tilbud. Nesten 60 prosent av de som bor i Oslo-området har et svært godt kollektivtilbud (en frekvens på minst fire ganger i timen og kortere enn én km til holdeplassen).



Har svært godt kollektivtilbud der de bor (minst fire avganger i timen og mindre en 1 km til holdeplassen) i ni byområder. 2013/14. Prosent

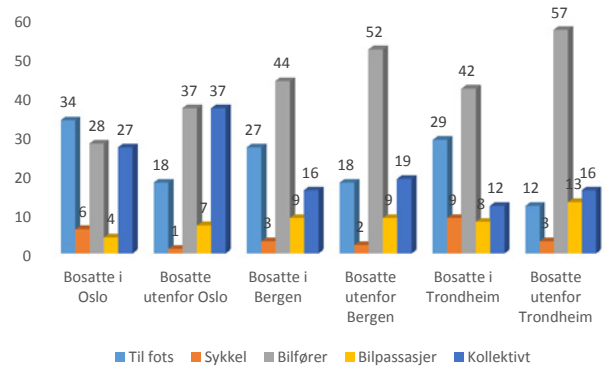


Andel som har parkering ved boligen og parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer på arbeidsplassen i ni byregioner. 2013/14. Prosent

Transportmiddelbruk på reiser som ender i de fem største byene

Reisevirksomheten i de store byene (og andre byer) er en blanding av aktivitetene til dem som bor i byene og dem som reiser inn til byene for ulike formål, det være seg innkjøp, arbeid eller fornøyelse. Her tar vi for oss de fem største byene.

Det samme mønsteret gjentar seg i alle byene; byens innbyggere går og sykler mer og bruker bilen og kollektivtransporten mindre enn de som reiser inn til byene, men andelene varierer mellom byene.

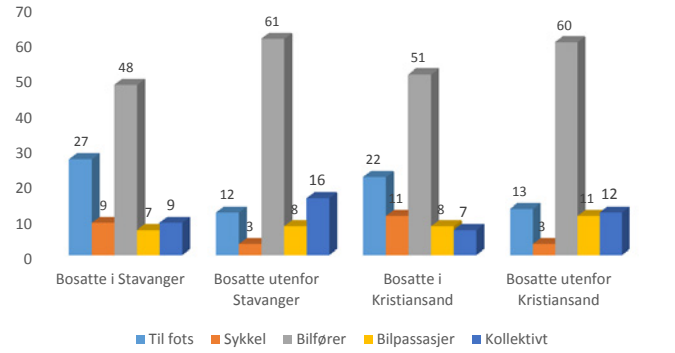


Transportmiddelbruk på reiser som ender i Oslo, Bergen og Trondheim for bosatte i byene og de som kommer utenbys fra. 2013/14. Prosent

I Oslo er det å gå den vanligste reisemåten på disse reisene for byens innbyggere. For de som reiser inn til byen bruker 44 prosent bil som fører eller passasjer, og godt og vel en tredjedel reiser kollektivt.

I Bergen er forskjellene mellom byens beboere og de som reiser inn til byen noe mindre enn i Oslo. Bilen er viktigst for både innbyggerne og de tilreisende.

I Trondheim er det tydelige forskjeller mellom byens beboere og de som kommer utenbys fra når det gjelder å gå, sykle og bruk av bil. Men for byens beboere er bil reisemåten på omtrent halvparten av reisene.

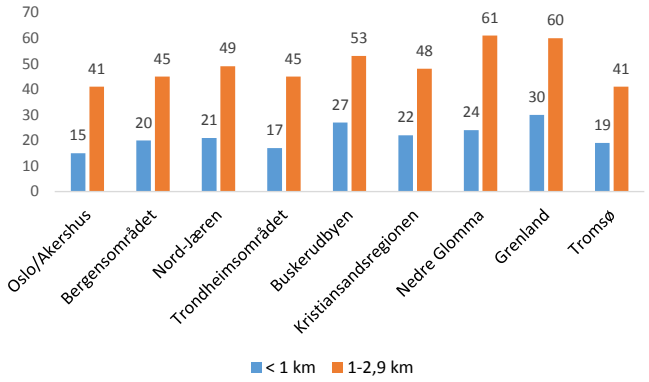


Transportmiddelbruk på reiser som ender i Stavanger og Kristiansand for bosatte i byene og de som kommer utenbys fra. 2013/14. Prosent

I Stavanger og Kristiansand finner vi det samme mønsteret som i de tre foregående byene. Bortsett fra andelen bilpassasjerer, er det klare forskjeller mellom byenes innbyggere og de tilreisende for alle reisemåter.

Bilbruk på korte reiser

Det kan være flere grunner til at bilen velges på korte reiser, at man skal frakte noe, f eks varer fra butikken, eller at noen skal følges, f eks til/fra barnehagen eller skolen. Bilen kan også inngå i reisekjeder, men de fleste kjeder har ikke mer enn to ledd.



Bruk av bil som fører på reiser < 1 km og på reiser mellom 1 og 3 km i ni byregioner. 2013/14. Prosent

Det er store forskjeller mellom byregionene. Oslo-regionen har de laveste bilandelene, mens Grenland og Nedre Glomma har de høyeste.

Reisevane-undersøkelsen 2013/14

Faktaark

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014–2023

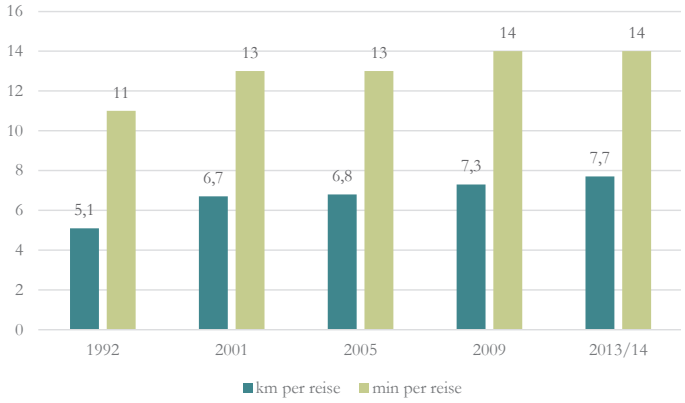
toi

Innkjøpsreiser

Innkjøpsreisene har ganske stor betydning for arealplanlegging. Fra 1985, da de nasjonale reisevaneundersøkelsene startet, og fram til 2013/14, har andel av korte innkjøpsreiser blitt redusert fra 35 prosent til 21 prosent. Bil er fremdeles den vanligste reisemåten på innkjøpsreisene, men andelen gående forblir relativt høy i de større byene, og høyest i Oslo med 40 prosent.

Både reiselengde og tidsbruk har økt

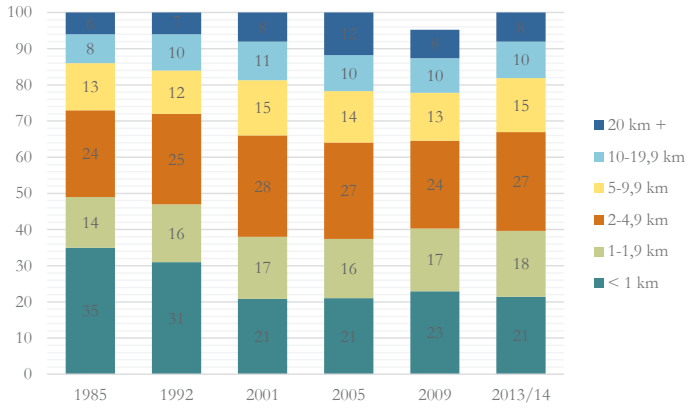
I 1992 var innkjøpsreisen gjennomsnittlig 5 km. I 2013/14 er gjennomsnittet økt til 7,7 km. Denne økningen på omtrent 50 prosent har forekommet gradvis over tidsperioden.



Innkjøpsreisens lengde i km og i minutter. 1992-2013/14. Prosent

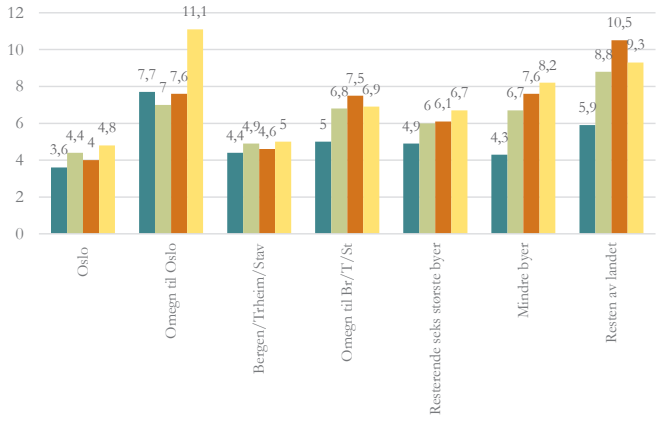
Det har ikke vært tilsvarende økning i reisetiden. I 1992 var innkjøpsreisenes gjennomsnittlige reisetid 11 minutter, i 2013/14, er gjennomsnittet økt til 14 minutter. Det innebærer en økning i innkjøpsreisenes hastigheten fra 27 km/time til 33 km/time.

Fra 1985 til 2013/14 har andelen korte innkjøpsreiser (under 1 km) blitt redusert fra 35 prosent til 21 prosent.



Innkjøpsreiser etter lengde i km. 1985-2013/14. Prosent

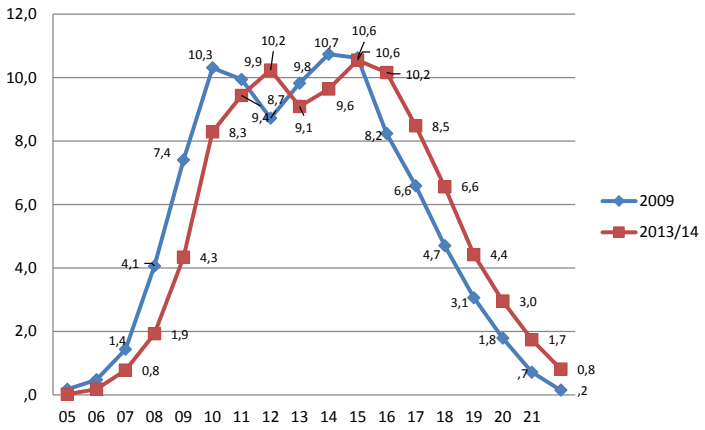
Bosatte i omegnskommunene til Oslo (Akershus og noen kommuner i Buskerud og Østfold) har de lengste innkjøpsreisene. De korteste innkjøpsreisene utføres av de som bor i de fire største byene. Dette har endret seg lite over tid.



Reiselengde i km etter bosted. 1992-2013/14. Prosent

Økt andelen mot ettermiddagen

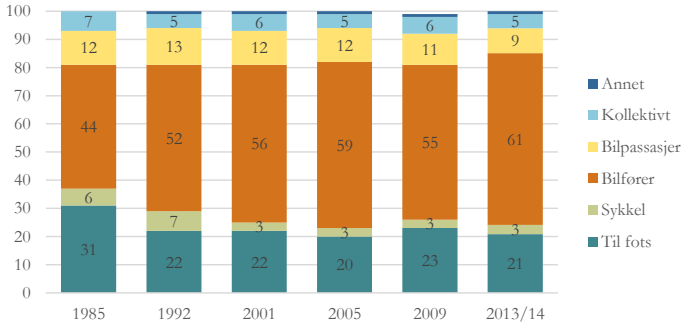
Figuren under viser starttidspunktet for innkjøpsreisene fordelt utover døgnet. Starttidspunktet er flyttet mot kl 11 og utover. Ca. 50 prosent av alle innkjøpsreisene gjennomføres i tidsrommet 12:00-16:00, samtidig har andelen som reiser mellom kl 17:00-21:00 økt fra 17 % i 2009, til 24 prosent i 2013/14.



Innkjøpsreisenes starttidspunkt. 2009 og 2013/14. Prosent.

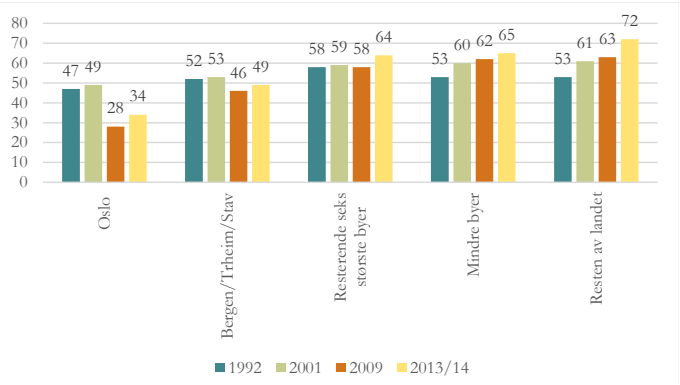
Bilandelen på innkjøpsreisen reduseres i storbyene men økes i mindre byene

Fra 1985 til 2013/14 har bilandelen på innkjøpsreisen økt fra 44 til 61 prosent mens andelen gående redusert fra 31 til 21 prosent, ellers er transportmiddelfordelingen stort sett uforandret.



Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 1985-2013/14. Prosent

Det er først og fremst i de mindre byene, på tettsteder og i spredtbygde områder at andelen som kjører bil har økt. I Oslo har innkjøpsreiser som bilfører falt fra 47 prosent i 1992, til 34 prosent i 2013/14. Over samme periode har det vært en nedgang i Bergen, Trondheim og Stavanger samlet fra 52 prosent til 49 prosent.



Andelen som kjører bil på innkjøpsreiser. 1992-2013/14. Prosent

Bilhold og bilbruk

De siste 30 årene har det blitt en million flere personbiler i Norge. Hele 45% bor i en husholdning med tilgang på mer enn én bil. Menn har bedre tilgang på bil enn kvinner, og de kjører rundt 1,3 mil mer om dagen. Gjennomsnittlig daglig reiselengde som bilfører er minst i de store byene og lengst i omlandet til Trondheim, Bergen og Stavanger.

2,5 millioner personbiler

Ved utgangen av 2013 var det registrert 2,5 millioner personbiler i Norge (SSB 2014). Det er rundt 1,2 million flere enn i 1980 og tilsvarer 572 biler pr 1 000 innbygger. Hedmark, Oppland, Akershus og Buskerud er de fylkene som har flest biler i forhold til innbyggertallet.

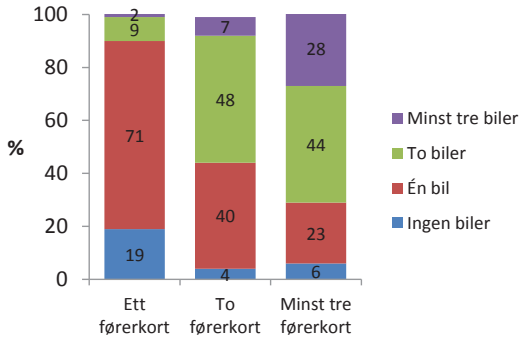
Hver personbil kjøres i gjennomsnitt 12 560 km i løpet av ett år. 90% av befolkningen bor i en husholdning med tilgang til bil. 45% har tilgang til minst to biler. Andelen uten bil er høyest i Oslo, mens det er flest flerbilhusholdninger i Oppland og Telemark.

Antall biler i husholdningen. Personer 13 år og eldre. RVU 2013/14, prosent.

	Ingen bil	En bil	To eller flere biler	I alt
Østfold	5	42	53	100
Akershus	6	44	50	100
Oslo	31	51	18	100
Hedmark	8	40	52	100
Oppland	6	37	57	100
Buskerud	5	43	52	100
Vestfold	6	44	50	100
Telemark	6	37	57	100
Aust-Agder	5	40	55	100
Vest-Agder	9	50	41	100
Rogaland	7	46	47	100
Hordaland	13	46	41	100
Sogn og Fjordane	6	41	53	100
Møre og Romsdal	7	40	53	100
Sør-Trøndelag	13	45	42	100
Nord-Trøndelag	4	47	49	100
Nordland	10	44	46	100
Troms	8	51	41	100
Finnmark	10	42	48	100
Hele landet	11	45	45	100

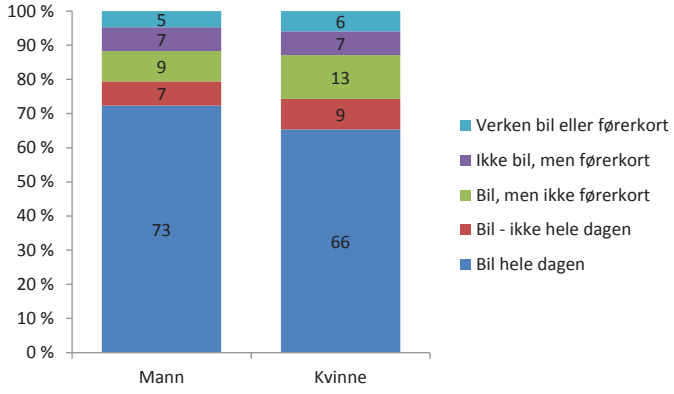
En bil til hver?

Det er en klar sammenheng mellom antall førerkort i husholdningen og antall biler. Nær tre av fem som bor i en husholdning med to førerkort har tilgang til minst to biler.



Antall biler og antall førerkort i husholdningen. RVU 2013/14, prosent.

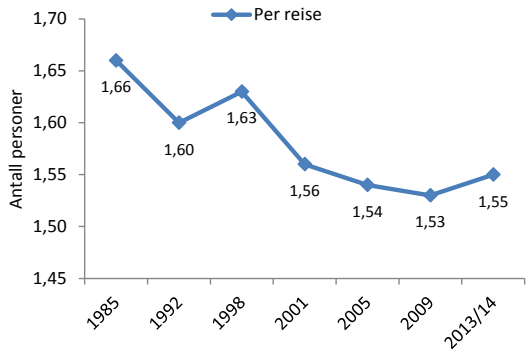
73 % av menn 18 år og eldre hadde i 2013/14 både førerkort og bil som var tilgjengelig hele døgnet. For kvinner var samme andel 66 %. 6 % av personer 18 år og eldre har førerkort, men ikke bil. 12 % av mennene og 13 % av kvinnene bor i en husholdning uten tilgang på bil.



Tilgang på bil og førerkort. Personer 18 år og eldre. RVU 2013/14, prosent.

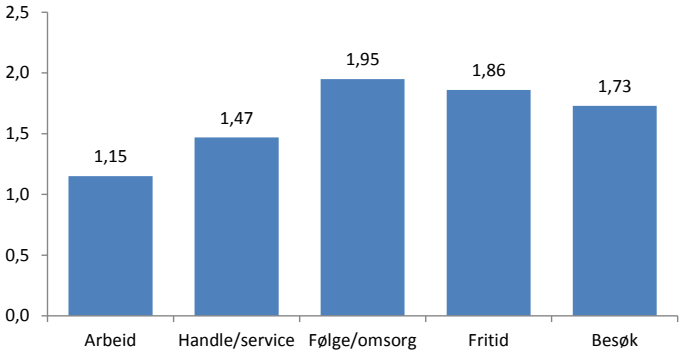
Færre i hver bil

Den kraftige økningen i antall biler på veiene gjør at det er færre til å dele på hver bil. Bilbelegget (pr. reise) er redusert fra 1,66 i 1985 til 1,55 i 2013/14.



Antall personer i hver bil pr reise. RVU 2013/14.

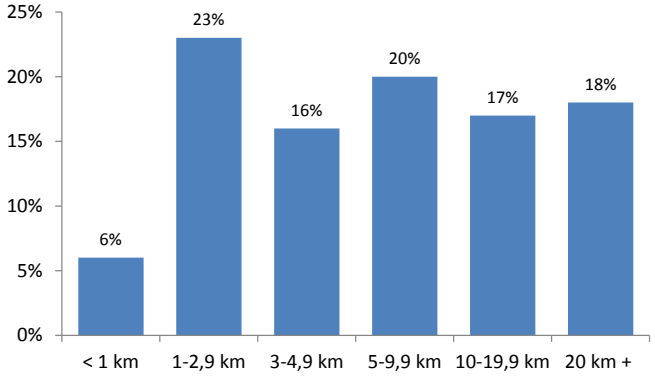
Bilbelegget varierer først og fremst med formålet for reisen. Arbeidsreisen har det laveste belegget, mens det er høyest på reiser der formålet er å hente, bringe eller følge andre personer.



Antall personer i hver bil pr reise etter reisens formål. RVU 2013/14.

Korte bilreiser

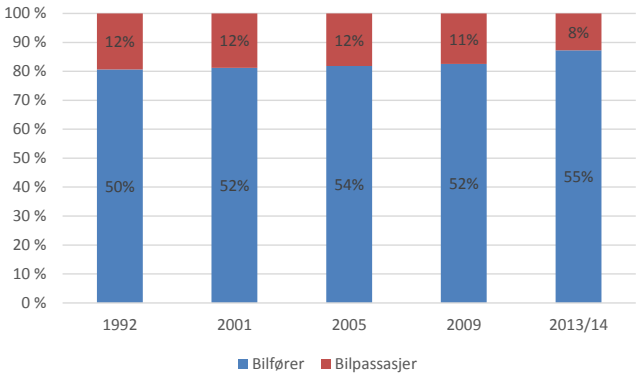
En reise som bilfører er i gjennomsnitt 15,8 kilometer lang. En av fire reiser som forgår som bilfører er mellom én og tre kilometer. 6 % er kortere enn én kilometer. En del av disse korte bilreisene kan være reiser som er del av en kjede med flere bilreiser. Bare 18 % av bilførerreisene er to mil eller mer.



Reiselengde på bilførerreiser, RVU 2013/14.

Bilbruk på daglige reiser

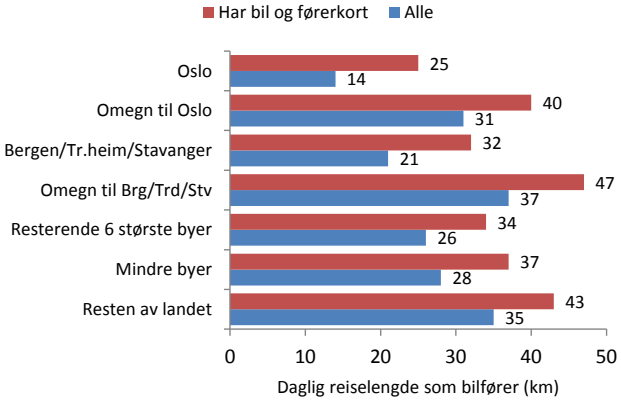
Mer enn halvparten av alle daglige reiser gjøres som bilfører, mens bare 8 prosent foretas som bilpassasjer. For bilfører er det en økning på 5 prosentpoeng fra 1992 til 2013/14 mens andelen bilpassasjer er blitt redusert fra 12 til 8 prosent over samme periode.



Daglige reiser etter bilbruk. RVU 1992 - 2013/14.

Bilen brukes minst i byen

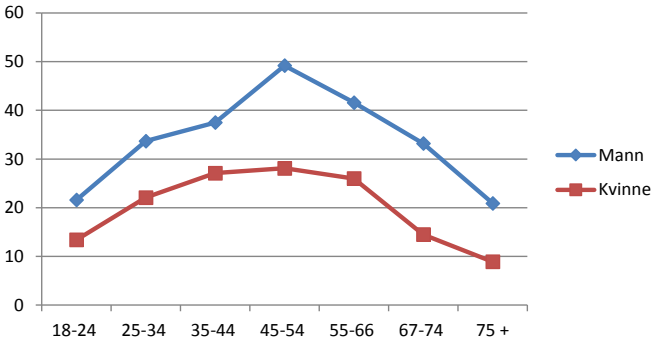
Personer bosatt i Oslo kjører bil kortest i løpet av en dag. Det gjelder også når vi tar høyde for ulik tilgang til bil. Bosatte i de tre nest største byene reiser også kortere enn bosatte i andre deler av landet. De som kjører lengst er de som er bosatt i omlandskommunene rundt de tre nest største byene (Bergen, Trondheim og Stavanger).



Gjennomsnittlig daglig reiselengde som bilfører etter bosted, RVU 2013/14.

Menn kjører mest

På det jevne kjører menn rundt 1,3 mil mer enn kvinner som bilfører i løpet av en dag.



Gjennomsnittlig daglig reiselengde som bilfører etter alder, RVU 2013/14.

Kilder: De nasjonale reisevaneundersøkelsene og SSB 2014 (http://www.ssb.no/bilreg/)

Faktaark

Reisevane-undersøkelsen 2013/14

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2027

toi

Kollektivtransport

Etter en nedgang i 2005, har bruken av kollektivtransport økt. Det er først og fremst på reiser over 4 kilometer, på reiser til/fra skole og i hverdagen at kollektivtransport blir benyttet. Unge og kvinner reiser mest kollektivt. Kollektivbruken varierer med kvaliteten på kollektivtilbudet og med tilgang til bil. Oslo har det beste kollektivtilbudet og en betydelig høyere andel kollektivreiser enn resten av landet.

Flest kollektivreiser med buss

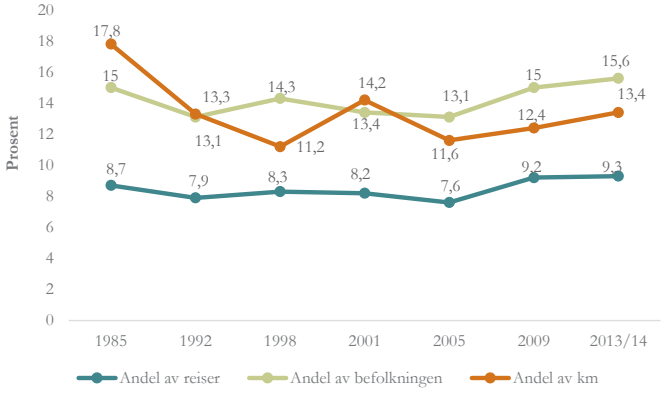
Kollektive transportmidler kan brukes av alle mot betaling. Fly er også kollektivtransport, men er ikke inkludert i dette faktaarket.

Transportmiddelandeler for ulike typer kollektivtransport. Prosent. RVU 2013/14

Transportmiddel	Andel av alle reiser	Andel av kollektivreiser
Drosje	0,4	4,6
Buss	5,1	54,9
Trikk/bybane	0,6	6,8
T-bane	1,4	14,6
Tog	1,4	14,8
Ferge/rutebåt	0,4	4,4
Sum kollektivtransport	**9,3**	**100**

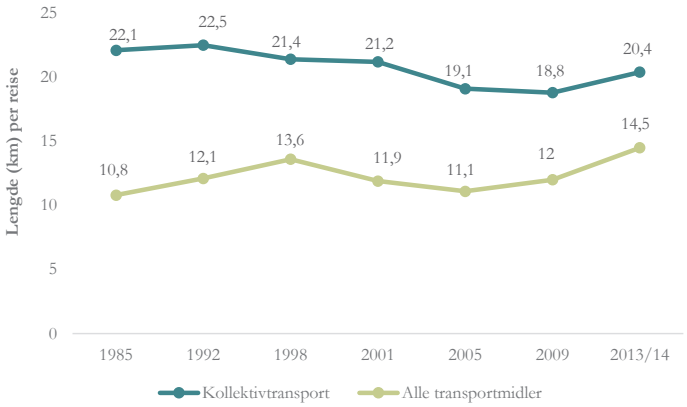
Fremdeles vekst i kollektivtransport

Siden 2005 har det vært en vekst i kollektivreisenes andel av daglige reiser. Andelen av befolkningen som reiser med kollektivtransport har økt siden 2005, det samme har kollektivreisenes andel av total daglig reiselengde.



Reiser med kollektivtransport. Prosent. 1985-2013/14.

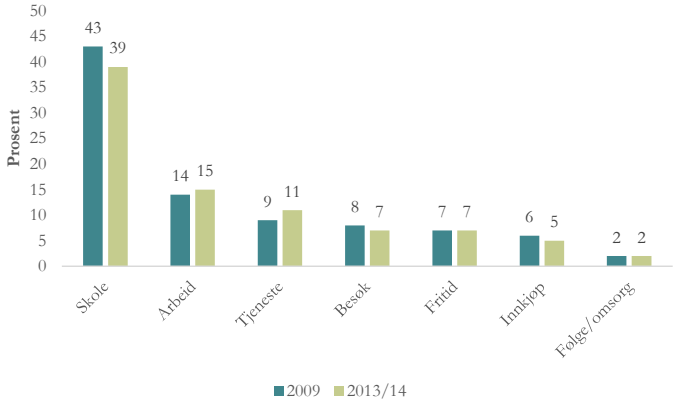
Gjennomsnittlig antall kollektivreiser per person per dag har økt fra 0,25 i 2005 til 0,30 i 2013/14, og gjennomsnittlig reiselengde for alle reiser og for kollektivreiser har økt siden 2009.



Gjennomsnittlig reiselengde. 1985-2013/14

Størst kollektivandel til/fra skole

Det er først og fremst på skolereiser at vi bruker kollektivtransport. Andelen har imidlertid gått noe siden 2009. På skolereiser har det samtidig vært en økning i bilførerandelen (fra syv til 11 prosent) og i bilpassasjerandelen (fra syv til åtte prosent). Det har imidlertid ikke vært noen endringer i andelen reiser til fots eller med sykkel på skolereiser siden 2009. I hele perioden fra 2005 har det vært en jevn økning i kollektivandelen på arbeidsreiser (11 mot 15 prosent i 2013/14).



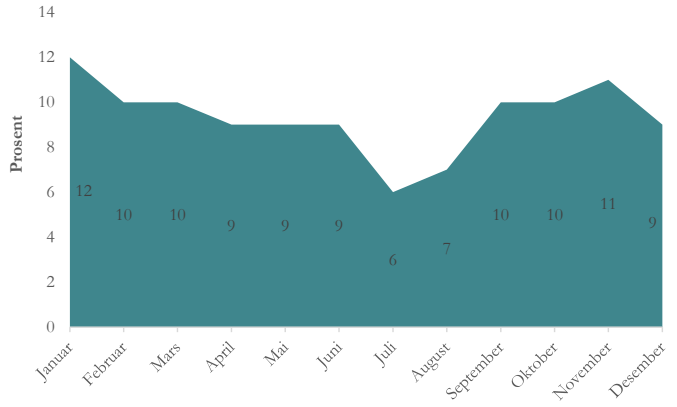
Andel reiser med kollektivtransport ved ulike reiseformål. Prosent. 2009 og 2013/14.

Størst kollektivandel på reiser over 4 km

Jo lenger en reise er, desto større er sannsynligheten for at vi reiser med kollektivtransport. Ved reiser på under 2 km er det kun en prosent som reiser kollektivt, ved reiser på 2–4 kilometer er det syv prosent som reiser kollektivt, mens 12 prosent av reiser over 4 km foretas med kollektivtransport.

Mest kollektivt på hverdager og om vinteren

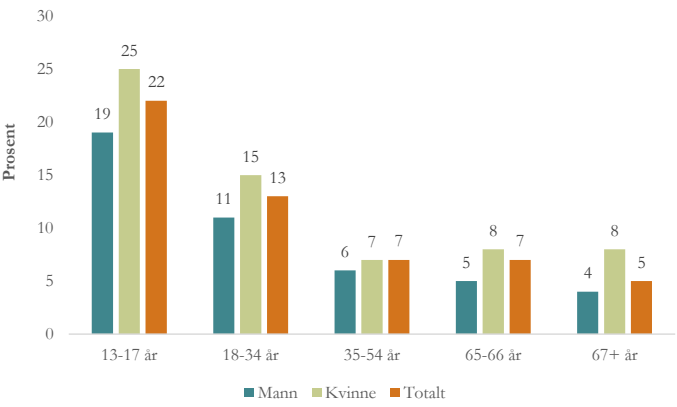
Reiser med kollektivtransport utgjør en større andel av reiser på hverdagen enn i helgene (10 mot seks prosent). Videre er kollektivandelen av daglige reiser høyere om vinteren enn om sommeren. I juli og august er kollektivandelen av daglige reiser lavest.



Andel kollektivreiser av alle reiser i ulike måneder. Prosent. 2013/14.

Unge og kvinner reiser mest kollektivt

I snitt foretar noen flere kvinner enn menn sine reiser med kollektivtransport (11 mot åtte prosent). Det er først og fremst blant de yngste og de eldste vi finner størst skille mellom kvinner og menn. I aldersgruppen 35–54 år er det ingen forskjeller.

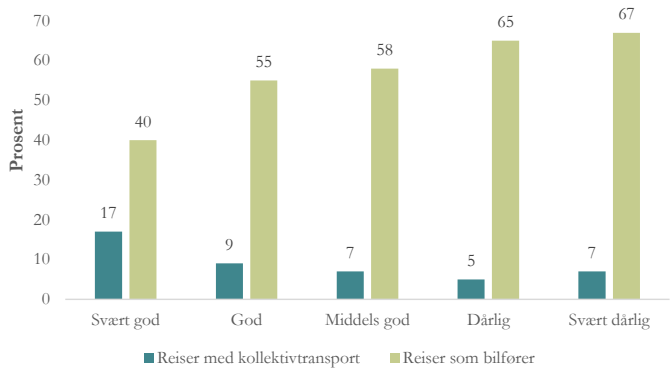


Andel reiser med kollektivtransport, etter alder og kjønn. Prosent. 2013/14.

Tilgang til førerkort kan ha betydning for forskjellene mellom kvinner og menn i de ulike aldersgruppene. Blant de eldste er det færre kvinner enn menn som har førerkort, mens forskjellene er mindre i yngre aldersgrupper.

De med svært godt kollektivtilbud reiser mest

De som har et svært godt kollektivtilbud (<1 km til holdeplassen og minst fire avganger i timen) reiser mer kollektivt enn resten av befolkningen. Ellers er det liten variasjon i andelen kollektivreiser av daglige reiser etter hvor godt kollektivtilbudet er. Andelen reiser som bilfører varierer imidlertid i stor grad med hvor godt kollektivtilbudet er.

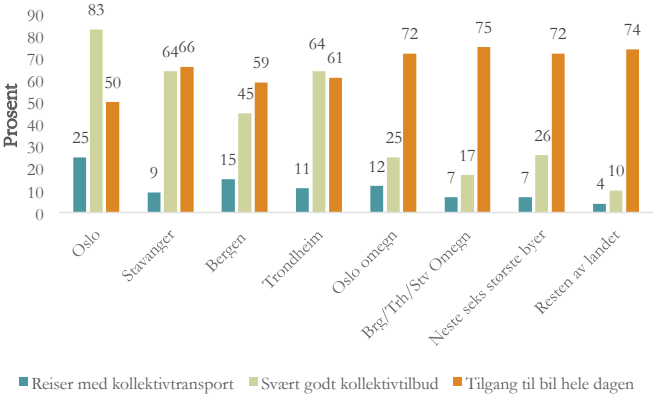


Andel reiser med kollektivtransport og som bilfører etter hvor godt kollektivtilbudet er. Prosent. 2013/14

Tilgang på bil har betydning for bruk av kollektivtransport. Kun fire prosent av reisene til personer som har hatt full tilgang til bil hele registreringsdagen er gjort med kollektivtransport. Til sammenligning er 18 prosent av reisene til personer som har tilgang på bil kun deler av dagen med kollektivtransport og 25 prosent blant dem som hverken har tilgang på bil eller førerkort.

Oslo har høyest kollektivandel, best kollektivtilbud og dårligst tilgang på bil

Oslo har en betydelig høyere kollektivandel enn andre steder i landet. Det er også en relativt høy kollektivandel i Bergen, Trondheim og i omegnskommunene til Oslo. Det er de fire største byene som klart utpeker seg med best kollektivtilbud og dårligst tilgang til bil sammenliknet med andre steder. Analyser viser at kollektivandelen i de ulike bostedene har holdt seg mer eller mindre stabil siden 2009.



Andel reiser med kollektivtransport, andel med «svært godt» kollektivtilbud og andel som har tilgang til bil hele registreringsdagen etter bosted. Prosent. 2013/14.

Faktaark

Reisevane-undersøkelsen 2013/14

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2027

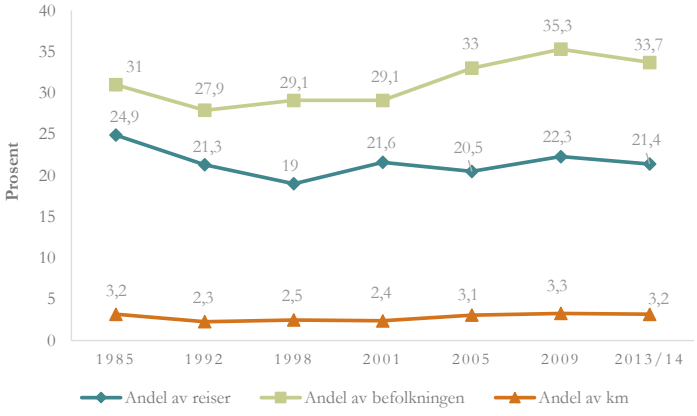
toi

Reiser til fots

Etter en periode med vekst i reiser til fots, har både andelen reiser til fots av daglige reiser og andelen personer som går til fots sunket noe. Til gjengjeld er reisene til fots noe lenger enn tidligere. Kvinner, unge, eldre, byfolk og de med lav inntekt foretar flest reiser til fots.

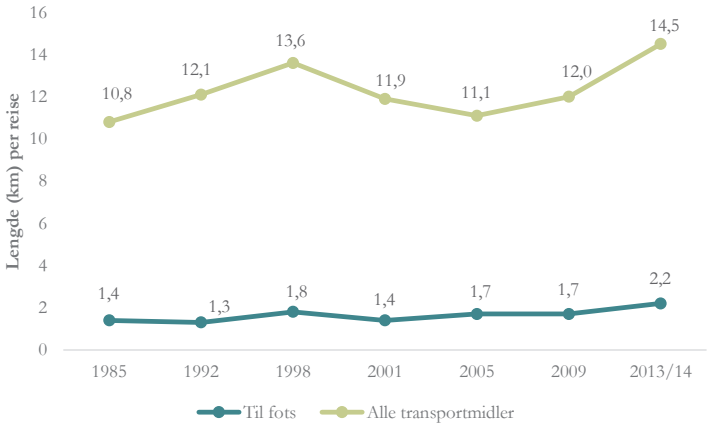
En svak nedgang i reiser til fots

Mens det var en gradvis økning fra 2001 til 2009 i andelen personer som gjennomførte en hel reise til fots på registreringsdagen, har det siden 2009 vært en svak nedgang i andelen personer som gjennomførte en hel reise til fots. Andelen hele reiser til fots av alle reiser og antall kilometer til fots av total reiselengde har gått ned noe i samme periode.



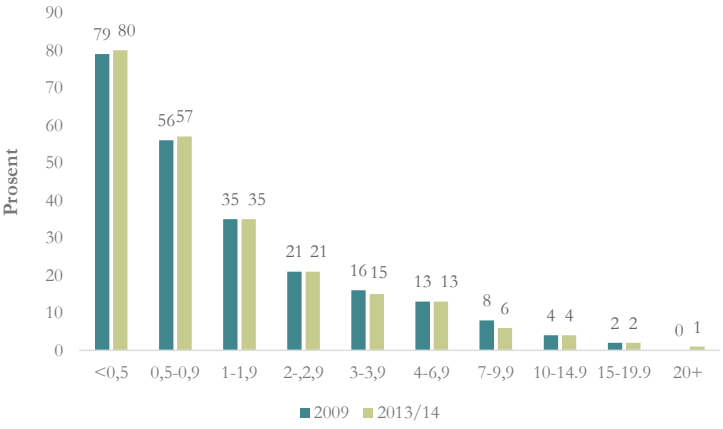
Reiser til fots. 1985-2013/14

Det har vært en svak nedgang i det gjennomsnittlige antallet reiser til fots per person, fra 0,74 i 2009 til 0,70 i 2013/14. I samme periode har det vært en svak nedgang i det gjennomsnittlige antallet reiser totalt per person, fra 3,3 til 3,2 reiser. Til gjengjeld har gjennomsnittlig lengde per reise til fots økt fra 2009 til 2013. Det samme har gjennomsnittlig reiselengde for alle reiser.



Reisens lengde 1985-2013/14

Vi går mest på korte reiser. 79 prosent av reisene som er under 500 meter forgår til fots. Det er noe flere kortere turer til fots i 2013 enn i 2009.

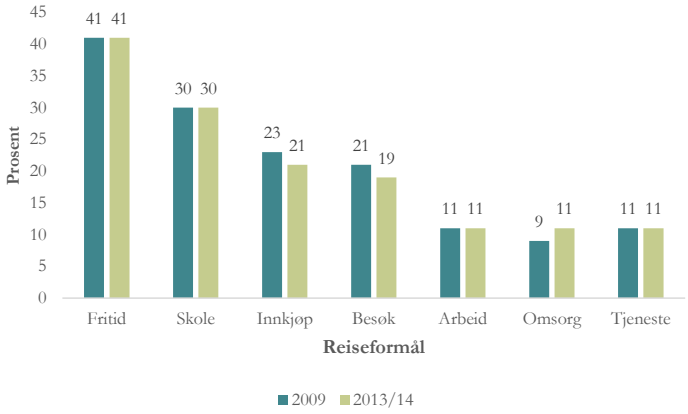


Reiser til fots ved ulike reiselengder. Prosent. 2009 og 2013/14.

52 prosent av alle reiser i nærmiljøet (radius 2 km) skjer til fots. Reiser i nærmiljø er her definert som reiser som starter og ender hjemme, som kun har et eller to ledd i reisekjeden (inkludert hjemreise) og hvor lengden på et ledd ikke overstiger 2 km.

Vi går fremdeles mest på fritidsreiser og til skolen

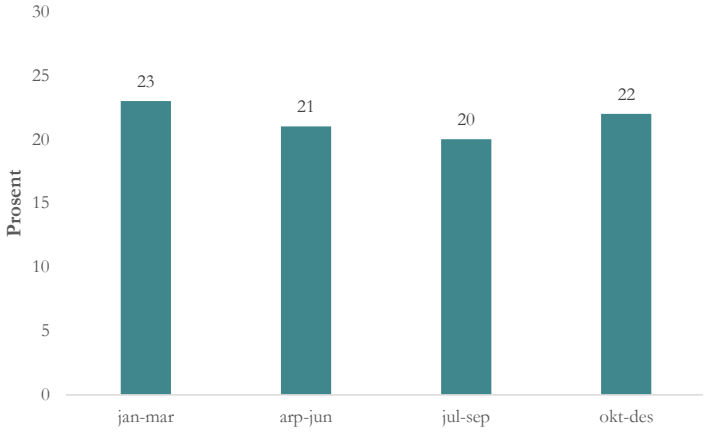
Vi går oftest til fritidsaktiviteter, inkludert spaserturer hvor formålet er å gå en tur. Vi bruker beina minst på arbeidsreiser, tjenestereiser og omsorgsreiser (hvor formålet er å følge andre). Det er liten endring i hvilke formål vi går til fra 2009 til 2013/14. Det ser imidlertid ut til at det er en liten økning i reiser til fots for omsorgsreiser og en liten nedgang for innkjøps- og besøksreiser.



Reiser til fots ved ulike reiseformål. Prosent. 2009 og 2013/14

Vi går mest i helgene og om vinteren

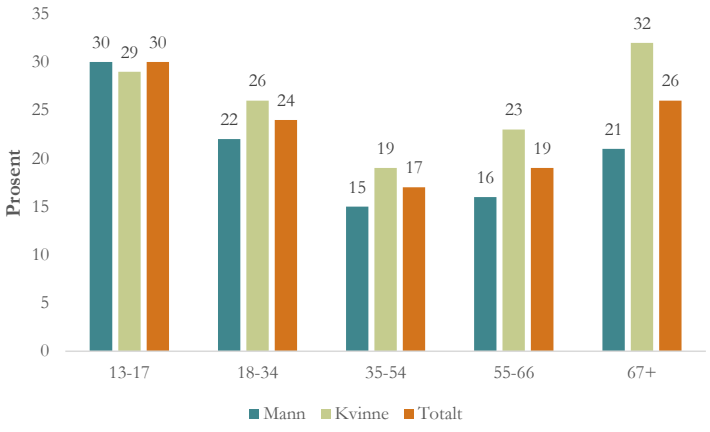
Reiser til fots utgjør en større andel av reiser i helgene (24 prosent) enn på hverdager (21 prosent). Dette har trolig sammenheng med at det gjøres flere fritidsreiser i helgene. Andelen reiser til fots er også noe større høsten og om vinteren enn om våren og sommeren.



Reiser til fots ved ulike måneder. Prosent. 2013/14

Kvinner, unge og eldre går mest

Kvinner går på en større del av sine reiser (24 prosent) enn menn (19 prosent). Forskjellene mellom kvinner og menn avhenger av alder. De største forskjellene finner vi blant de som er 55 år og eldre.



Reiser til fots for ulike befolkningsgrupper etter kjønn og totalt. Prosent. 2013/14

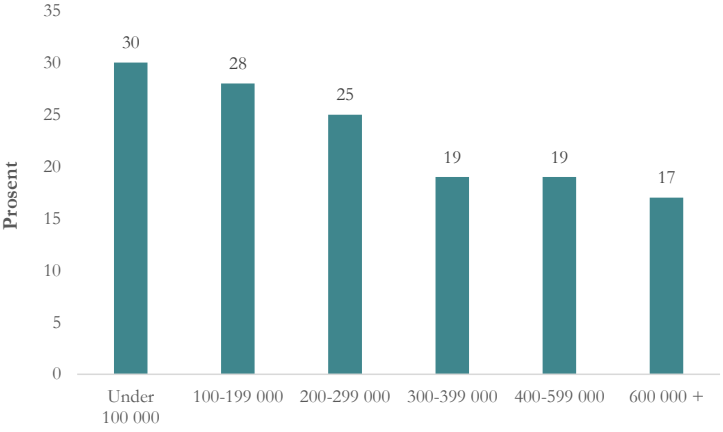
Flest reiser til fots i de større byområdene

Personer som bor i de fire største byene går mer enn i de som bor andre steder i landet. Bosatte i Oslo går aller mest, men her har det vært en liten nedgang siden 2009. Nedgangen i de andre tre største byene har vært litt svakere. Bosatte i Oslo går aller mest. I omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger har det vært en nedgang i andel reiser til fots. I Oslo omegn har det derimot vært en liten økning.

Reiser til fots og bosted. Prosent. 2009 og 2013/14

Tydelig sammenheng mellom inntekt og det å gå

Andelen reiser til fots synker med størrelsen på den personlige inntekten. Noe av dette har trolig sammenheng med alder. Unge og eldre, som generelt har dårligere økonomi, foretar også flere reiser til fots enn resten av befolkningen.



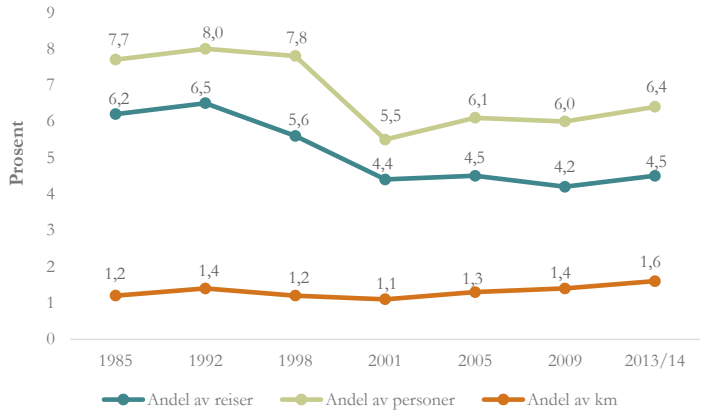
Reiser til fots etter personlig inntekt. Prosent. 2013/14

Sykkelreiser

Generelt sett har andelen sykkelreiser av alle reiser holdt seg mer eller mindre stabil, men det er en tendens til at folk sykler lenger enn tidligere. Blant de fire største byene er sykkelandelen høyest i Stavanger og Trondheim. Unge (13–17 år) sykler klart mer enn resten av befolkningen, og unge menn sykler mer enn unge kvinner. De som tjener minst og mest, sykler mer enn resten av befolkningen.

Flere sykler enn tidligere

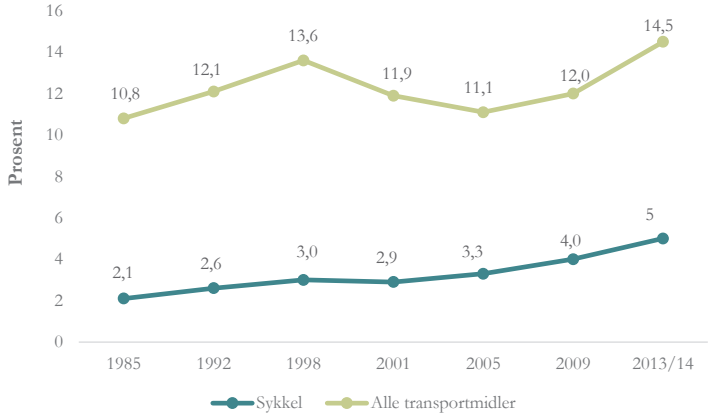
Sykkelreisenes andel av alle reiser har holdt seg mer eller mindre stabil siden 2001. Fra 2009 til 2013/14 har det vært en liten i denne andelen, fra 4,2 til 4,5 prosent. Det er imidlertid en tendens til at sykkelreisenes andel av total reiselengde har økt fra 2001 til 2013/14. Det er også en tendens til at andelen i befolkningen som oppgir at de har foretatt en reise med sykkel på registreringsdagen har økt i samme periode.



Reiser med sykkel. Prosent. 1985-2013/14

Gjennomsnittlig antall sykkelreiser per person har vært omtrent den samme i perioden 2009 til 2013/14.

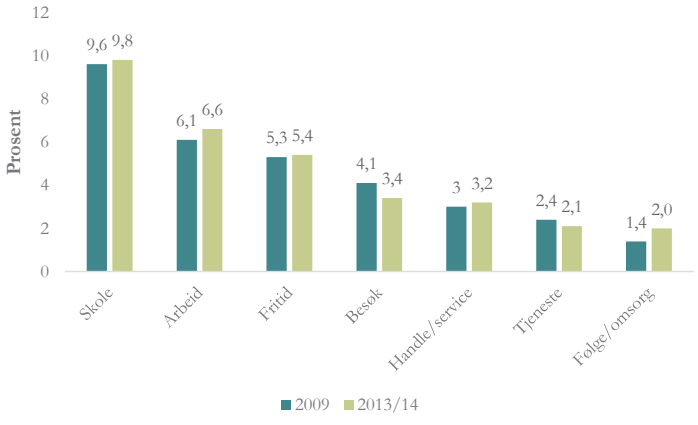
Siden 2009 har gjennomsnittlig reiselengde for sykkelreiser økt, fra 4,0 km til 5,1 km km. Gjennomsnittlig reiselengde for alle reiser har også økt i samme periode.



Gjennomsnittlig reiselengde 1985–2013/14

Størst sykkelandel til/fra skole

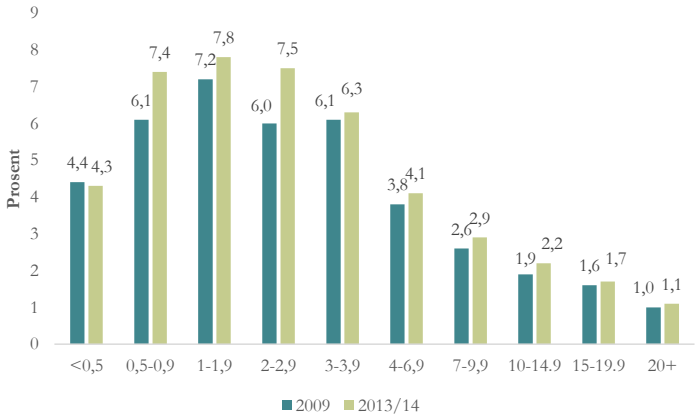
Sykkelandelen er størst på reiser til/fra skole, arbeid og fritidsreiser, inkludert turer hvor formålet er å sykle seg en tur. Det har ikke vært noen nevneverdige endringer i andelen som sykler til ulike formål i perioden 2009–2013/14.



Andel sykkelreiser etter ulike formål. Prosent. 2009 og 2013/2014

Mest sykling på reiser under 4 km

Sykling er mest vanlig på reiser som er mellom 500 meter og 4 km lange. Andelen sykkelreiser av alle reiser har økt noe på reiser over 500 meter siden 2009. Økningen har imidlertid vært størst på reiser mellom 500 meter og 3 km.

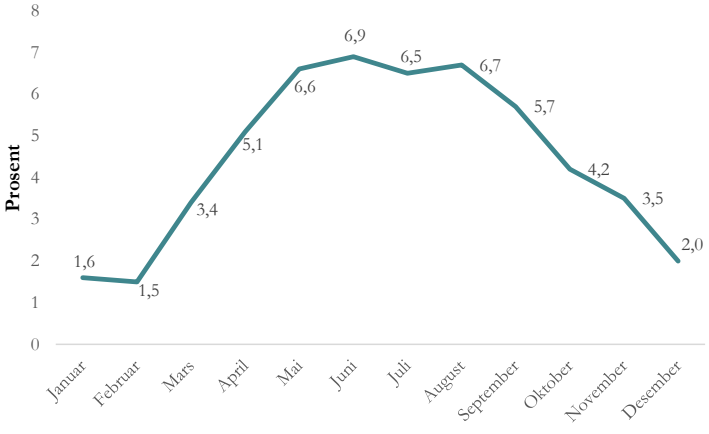


Andel sykkelreiser ved ulike reiselengder. Prosent. 2013/2014

Seks prosent av alle reisene i nærmiljøet (radius 5 km) foretas med sykkel. Reiser i nærmiljøet er her definert som reiser som starter og ender hjemme, som kun har et eller to ledd i reisekjeden (inkludert hjemreise) og hvor lengden på et ledd ikke overstiger 5 km.

Mest sykling hverdager og minst på vinterstid

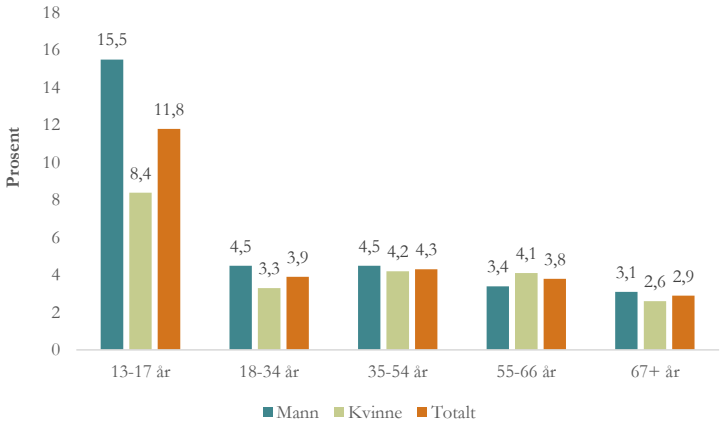
Andelen reiser med sykkel av alle reiser er høyere på hverdager (5 prosent) enn i helgene (3 prosent). Dette er i samsvar med at sykkelen brukes oftere på reiser til/fra skole og arbeid enn ved andre reiseformål. Hvor stor andel av alle reiser som foretas med sykkel varierer mye gjennom året, med høyest andel i sommermånedene. Samlet for månedene desember, januar, februar og mars har sykkelreisenes andel av alle reiser økt fra 1,1 i 2009 til 2,1 i 2013/14.



Andel sykkelreiser ved ulike måneder. Prosent. 2013/2014

Unge menn sykler mest

Generelt foretar ungdom mellom 13–17 år flere av sine reiser med sykkel enn de som er 18 år og eldre. Sykkelreisenes andel av alle reiser er imidlertid langt høyere blant unge menn enn blant unge kvinner (13–17 år). Forskjellene mellom kvinner og menn er svært små blant de som er 18 år og eldre.



Andel sykkelreiser etter alder og kjønn. Prosent. 2013/14.

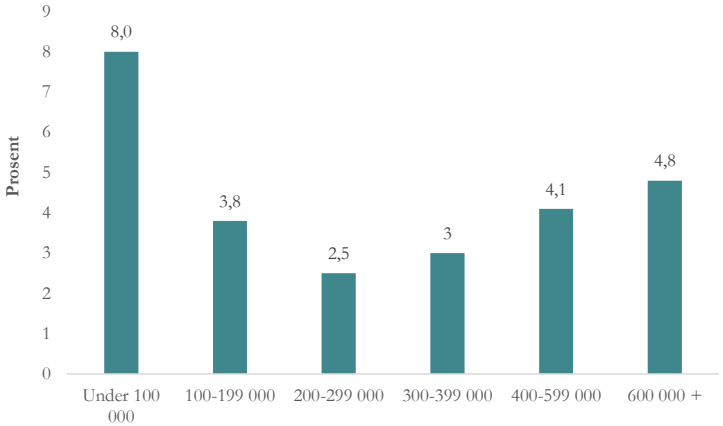
Flest sykkelreiser i byene

Andelen sykkelreiser av alle reiser er større i de ti største byene enn i resten av landet. Spesielt høy er andelen sykkelreiser i Stavanger og Trondheim. Det har vært en markant endring i andelen sykkelreiser i Bergen, Trondheim og Stavanger sett under ett i perioden 2009-2013/14. I Oslo og i omegnskommunene til de fire største byene har det også vært en viss økning i andelen sykkelreiser i samme periode.

Andel sykkelreiser etter bosted. Prosent. 2009 og 2013/14

De med lavest og høyest inntekt sykler mest

Det er en kurvlineær sammenheng mellom personlig inntekt og andel sykkelreiser av alle reiser: Andelen sykkelreiser er høyest blant de som tjener minst, deretter synker andelen for de i midtsjiktet og deretter stiger den igjen for de som tjener mer. Blant de som tjener 600 000 kr eller mer, er andelen sykkelreiser av alle reiser høyere blant kvinner enn blant menn (5,7 mot 4,5 prosent).



Andel sykkelreiser etter personlig inntekt. Prosent. 2013/14