



Opinion:

KONGSVINGER NØKKELTALLSRAPPORT 2023

Reisevaner i Kongsvinger

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 13. august 2024

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 Kongsvinger tilleggsutvalg.

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

Kongsvinger 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 Kongsvinger har 91 prosent av befolkningen 18 år eller eldre førerkort, ett prosentpoeng over nasjonalt nivå med 90 prosent.
- 90 prosent av befolkningen i Kongsvinger disponerer bil, mot 84 prosent på nasjonalt nivå.
- Med 44 prosent har størst andel av Kongsvingerbefolkningen én bil. Andelen som ikke disponerer bil i husholdningen er ti prosent i Kongsvinger, seks prosentpoeng lavere andel enn på nasjonalt nivå. Elleve prosent har tre biler eller flere.
- Elbileierne i Kongsvinger utgjør 26 prosent. Dette er ti prosentpoeng lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 36 prosent.
- Majoriteten av bilparken i Kongsvinger består av dieslbiler. 57 prosent har diesel som drivstoff og 38 prosent bensin. 21 prosent av bilparken er elektrisk drevet. Til sammen er 18 prosent av bilene en form for hybridbil.
- Sammenlignet med nasjonalt nivå er det dårligere kollektivtilgang i Kongsvinger. Andelen med dårlig eller svært dårlig tilgang er til sammen 49 prosent, mot 32 prosent nasjonalt. Andelen med svært god tilgang er kun en prosent, og andelen med til sammen svært god eller god tilgang er 22 prosent.
- 68 prosent har i Kongsvinger tilgang på vanlig sykkel. Tolv prosent har tilgang på elsykkel, fem prosentpoeng lavere enn nasjonalt tilgangsnivå.
- Til sammen har 74 prosent tilgang på sykkel av ulike typer. Tilgangsnivået ligger tre prosentpoeng over nasjonalt nivå på 71 prosent.
- Ti prosent har tilgang på moped eller MC, noe høyere enn nasjonalt nivå på åtte prosent.

Omfang av reiser

- I Kongsvinger foretar befolkningen i gjennomsnitt 2,32 reiser hver dag. Snittet er lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 2,55 daglige reiser.
- Det er høyest reiseaktivitet tirsdag og fredag, med gjennomsnittlig antall reiser på henholdsvis 2,56 og 2,55. Det er lavest reiseaktivitet på søndag, med et snitt på 1,63 reiser. Høyest andel som ikke foretar reiser ser vi søndag med 35 prosent, og dernest tirsdag med 26 prosent og mandag med 25 prosent.
- Med 25 prosent er størst andel reiser i Kongsvinger 20 km eller lenger. 23 prosent av reisene er mellom 1 og 2,9 km lange. Sammenlignet med nasjonalt nivå ser vi mindre av de korteste reisene på under 1 km. I Kongsvinger er syv prosent av reisene under 1 km, fem prosentpoeng lavere enn nasjonalt nivå.
- Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer er i Kongsvinger 22,9. Dette er noe høyere enn nasjonalt snitt på 20,5 km.
- 38 prosent av reisene i Kongsvinger varer 10-19 min. 16 prosent varer 60 min eller mer.
- Reiser i Kongsvinger har en gjennomsnittlig varighet på 34,5 minutter. Det nasjonale snittet er noe lavere med 32,5 minutter.
- Vi ser høyest reiseaktivitet mellom klokken 6 - 20. 22 prosent av reisene skjer i tidsrommet 15-17. 17 prosent av reisene skjer 6-9.

Transportmiddelbruk

- Vi ser større andel bilbruk i Kongsvinger enn på nasjonalt nivå. Til sammen er 72 prosent av reiser i Kongsvinger foretatt med bil, enten som fører eller passasjer. På nasjonalt nivå gjelder dette 61 prosent av reiser. Fem prosent av reiser i Kongsvinger foretas med kollektivtransport.
- Blant reisene som er foretatt med kollektivtransport er 61 prosent av disse gjennomført med buss. 24 prosent av kollektivreisene er tatt med tog.
- De lengste reisene skjer ved kollektivtransport og andre transportmidler. Her ligger gjennomsnittlig reiseavstand langt over andre kategorier, på henholdsvis 57,7 km og 57,3 km.

- Bilreiser er i snitt 20,4 km lange som fører, og 19,7 km lange som passasjer. Reiser til fots og ved sykkel er til sammenligning korte, begge med gjennomsnittlig avstand under fem km.
- 75 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 20 prosent av reisene med kollektivtransport. Sykkelseiser skjer i størst grad for avstander mellom 5 og 20 km. I disse avstandsintervallene er syv prosent av reisene ved sykkel.

Reiseformål

- Størst enkeltandel reiser som foretas en gitt dag i Kongsvinger er handle- eller servicereiser, som utgjør 26 prosent av reisene. Dernest kommer fritidsreiser som utgjør 22 prosent, og arbeidsreiser som utgjør 21 prosent.
- Bilbruk dominerer alle reiseformål med unntak av skolereiser. Skolereiser foretas i størst grad kollektivt og til fots, med henholdsvis 31 og 30 prosent. 37 prosent av fritidsreiser foretas til fots.
- 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.
- Tjenestereiser har lengst gjennomsnittsavstand på 45,4 km. Skolereiser er de korteste, med gjennomsnittsavstand på 8,3 km.
- Tjenestereiser har med 39 prosent høyest andel reiser som er over 20 km. Besøksreiser og arbeidsreiser følger på med henholdsvis 33 og 32 prosent reiser over 20 km. 14 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.

Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk

- 64 prosent av arbeidsreiser foretas ved bil som fører. 19 prosent av reisene skjer til fots, og fire prosent med sykkel.
- Tjenestereiser foretas stort sett ved bil. Til sammen er 81 prosent av reisene gjennomført med bil som transportmiddel, enten som fører eller passasjer.
- Omsorgs-, følge- og besøksreiser skjer i størst grad ved bil som fremkomstmiddel. Til sammen er 90 prosent av reisene foretatt med bil som fører eller passasjer.
- Handle- og servicereiser foretas i stor grad med bil som transportmiddel. For 80 prosent av reisene er fremkomstmiddel bil, enten som fører eller passasjer.
- 37 prosent av fritidsreiser foretas til fots. For 56 prosent av reisene er fremkomstmiddel bil.

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	1
Oppsummering	2
Figurregister	7
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	8
Bakgrunn og formål	9
Hva defineres som en reise?	9
Daglige reiser	10
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	11
Intervjuopplegg	11
Spørreskjema	11
Stedfesting, reisetid og -avstand	13
Datagrunnlag og utvalg	13
Respons og vekting	15
Kapittel 3: Tilgang til transportmidler	16
Fører kort	16
Tilgang til bil	17
Antall biler i husholdningen	19
Andel el-bileiere	20
Type drivstoff/energibærer	21
Parkering i nærheten av boligen	22
Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid	23
Tilgang til kollektivtransport	24
Tilgang til ulike transportmidler	25
Tilgang til sykkel	26
Tilgang til moped/MC	27
Helsemessige problemer	28
Kapittel 4: Omfang av reiser	29
Antall daglige reiser	29
Daglige reiser i strekning	31
Daglige reiser i tid	32
Reisemønster gjennom døgnet	33
Kapittel 5: Transportmiddelbruk	34
Bruk av transportmidler	34
Bruk av transportmidler i strekning	36
Bruk av transportmidler i tid	38
Bruk av transportmidler gjennom døgnet	39

Kapittel 6: Reiseformål	40
Daglige reiser etter formål	40
Bruk av transportmidler etter formål	41
Starttid etter formål	42
Reiseavstand etter formål	43
Reisevarighet etter formål	45
Kapittel 7: Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk	46
Arbeidsreiser	46
Skolereiser	49
Tjenestereiser	51
Omsorgs-, følge- og besøksreiser	53
Handlereiser	55
Fritidsreiser	57

FIGURREGISTER

<i>Figur 1: Eksempel reiseregistrering</i>	<i>10</i>
<i>Figur 2: Førerkort for bil</i>	<i>16</i>
<i>Figur 3: Eier eller disponerer bil</i>	<i>17</i>
<i>Figur 4: Tilgang til å benytte bil</i>	<i>18</i>
<i>Figur 5: Antall biler i husholdningen</i>	<i>19</i>
<i>Figur 6: Andel som disponerer el-bil</i>	<i>20</i>
<i>Figur 7: Type drivstoff/energibærer</i>	<i>21</i>
<i>Figur 8: Parkering i nærheten av boligen</i>	<i>22</i>
<i>Figur 9: Avstand til egen parkeringsplass</i>	<i>22</i>
<i>Figur 10: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid</i>	<i>23</i>
<i>Figur 11: Tilgang til kollektivtransport</i>	<i>24</i>
<i>Figur 12: Tilgang til ulike transportmidler</i>	<i>25</i>
<i>Figur 13: Tilgang til sykkel</i>	<i>26</i>
<i>Figur 14: Tilgang til moped/MC</i>	<i>27</i>
<i>Figur 15: Andel med bevegelsesutfordringer</i>	<i>28</i>
<i>Figur 16: Helsemessige problemer</i>	<i>28</i>
<i>Figur 17: Antall daglige reiser</i>	<i>29</i>
<i>Figur 18: Antall daglige reiser i intervaller</i>	<i>29</i>
<i>Figur 19: Antall daglige reiser / Andel med null reiser per ukedag</i>	<i>30</i>
<i>Figur 20: Daglige reiser i strekning</i>	<i>31</i>
<i>Figur 21: Gjennomsnittlig reisestrekning i kilometer</i>	<i>31</i>
<i>Figur 22: Daglige reiser i tid</i>	<i>32</i>
<i>Figur 23: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter</i>	<i>32</i>
<i>Figur 24: Starttidspunkt for reisen – intervaller</i>	<i>33</i>
<i>Figur 25: Daglige reiser etter starttidspunkt</i>	<i>33</i>
<i>Figur 26: Transportmiddelfordeling</i>	<i>34</i>
<i>Figur 27: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon)</i>	<i>35</i>
<i>Figur 28: Type kollektivtransport benyttet</i>	<i>35</i>
<i>Figur 29: Bruk av transportmidler i strekning</i>	<i>36</i>
<i>Figur 30: Transportmiddelbruk etter reiseavstand</i>	<i>37</i>
<i>Figur 31: Bruk av transportmidler i tid</i>	<i>38</i>
<i>Figur 32: Transportmiddelbruk etter reisetid</i>	<i>38</i>

Figur 33: Transportmiddelbruk gjennom døgnet	39
Figur 34: Daglige reiser etter formål	40
Figur 35: Transportmiddelbruk etter reiseformål	41
Figur 36: Starttidspunkt etter reiseformål	42
Figur 37: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål	43
Figur 38: Reiseavstand i kilometer etter formål	44
Figur 39: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål	45
Figur 40: Reiselengde i minutter etter formål	45
Figur 41: Arbeidsreiser etter starttidspunkt	46
Figur 42: Arbeidsreise etter lengde	47
Figur 43: Arbeidsreise etter reisetid	47
Figur 44: Arbeidsreise etter transportmiddelbruk	48
Figur 45: Skolereiser etter starttidspunkt	49
Figur 46: Skolereise etter lengde	49
Figur 47: Skolereise etter reisetid	50
Figur 48: Skolereise etter transportmiddelbruk	50
Figur 49: Tjenestereiser etter starttidspunkt	51
Figur 50: Tjenestereise etter lengde	51
Figur 51: Tjenestereise etter reisetid	52
Figur 52: Tjenestereise etter transportmiddelbruk	52
Figur 53: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter starttidspunkt	53
Figur 54: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter lengde	53
Figur 55: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter reisetid	54
Figur 56: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk	54
Figur 57: Handle-/servicereiser etter starttidspunkt	55
Figur 58: Handle-/servicereise etter lengde	55
Figur 59: Handle-/servicereise etter reisetid	56
Figur 60: Handle-/servicereise etter transportmiddelbruk	56
Figur 61: Fritidsreiser etter starttidspunkt	57
Figur 62: Fritidsreise etter lengde	57
Figur 63: Fritidsreise etter reisetid	58
Figur 64: Fritidsreise etter transportmiddelbruk	58

TABELLREGISTER

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå	13
Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023	14

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 Kongsvinger totalt 661 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 reisemønstre. 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.

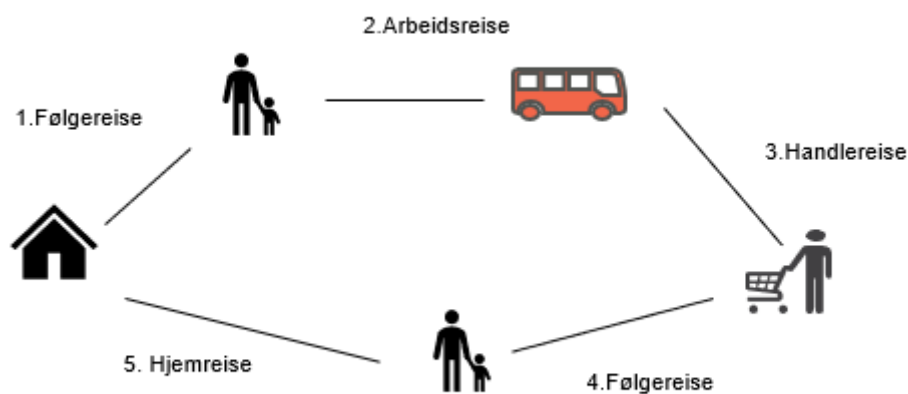
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

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.

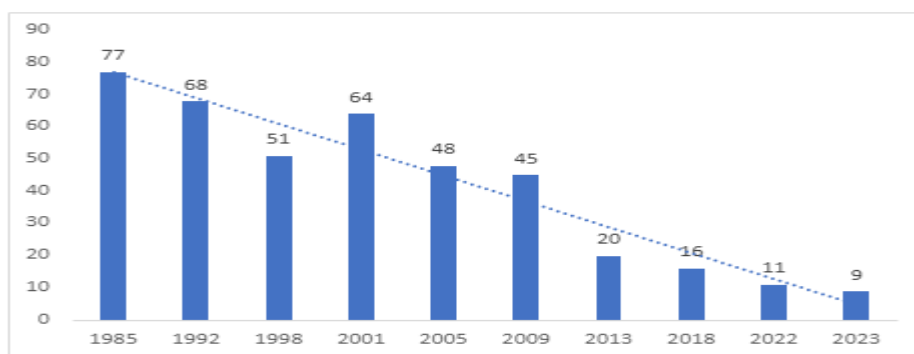
Intervjugrunnlaget bestemmer hvilke geografiske inndelinger som egner seg for lokale analyser. Generelt kan områdene med tilleggsutvalg analyseres separat. Områdene uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. De inkluderes fortrinnsvis i nasjonale tall.

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.

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.

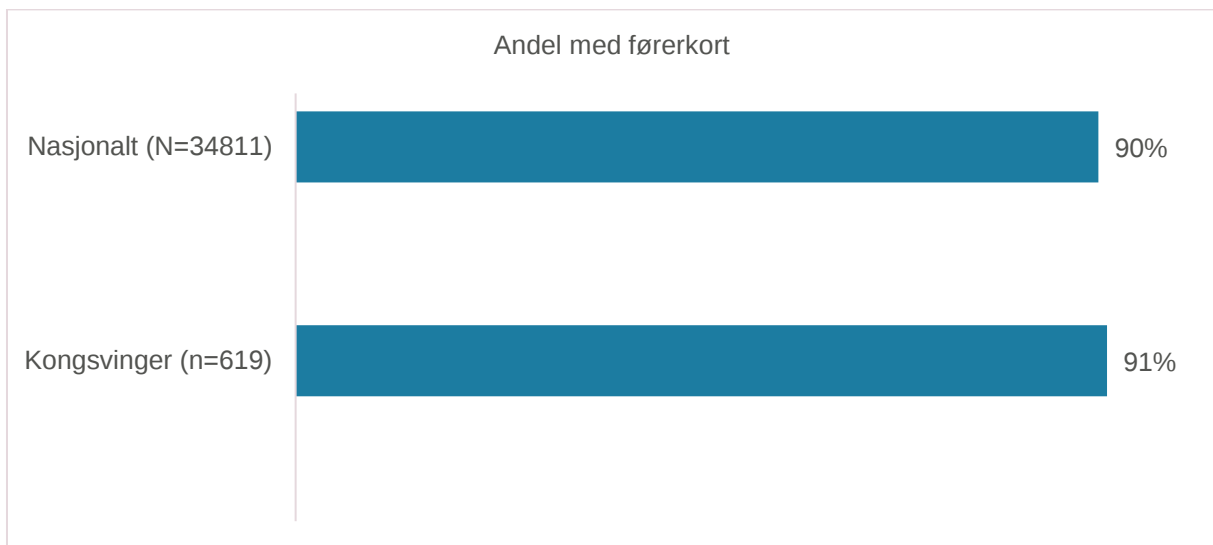
Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten for å sammenligne mindre geografiske regioner, som eksempelvis byområder eller andre tilleggsutvalgsområder. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av geografiske enheter **innenfor tilleggsutvalgsområder**, som hovedregel vil kreve en tilpasset vektmodell for det område en ønsker å analysere. Detaljer rundt vektingen er beskrevet i eget dokumentasjonsnotat.

KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

Førerkort

I Kongsvinger har 91 prosent av befolkningen 18 år eller over førerkort, ett prosentpoeng over nasjonalt nivå med 90 prosent.

Figur 3: Førerkort for bil



Andelen med førerkort er høyere blant følgende grupper i Kongsvinger:

- Aldersgruppen 55 år og over
- De med husstandsinntekt på 1 600 000 NOK eller mer
- Par uten barn
- Yrkesaktive

Tilgang til bil

90 prosent av befolkningen i Kongsvinger disponerer bil, mot 84 prosent på nasjonalt nivå.

Figur 4: Eier eller disponerer bil

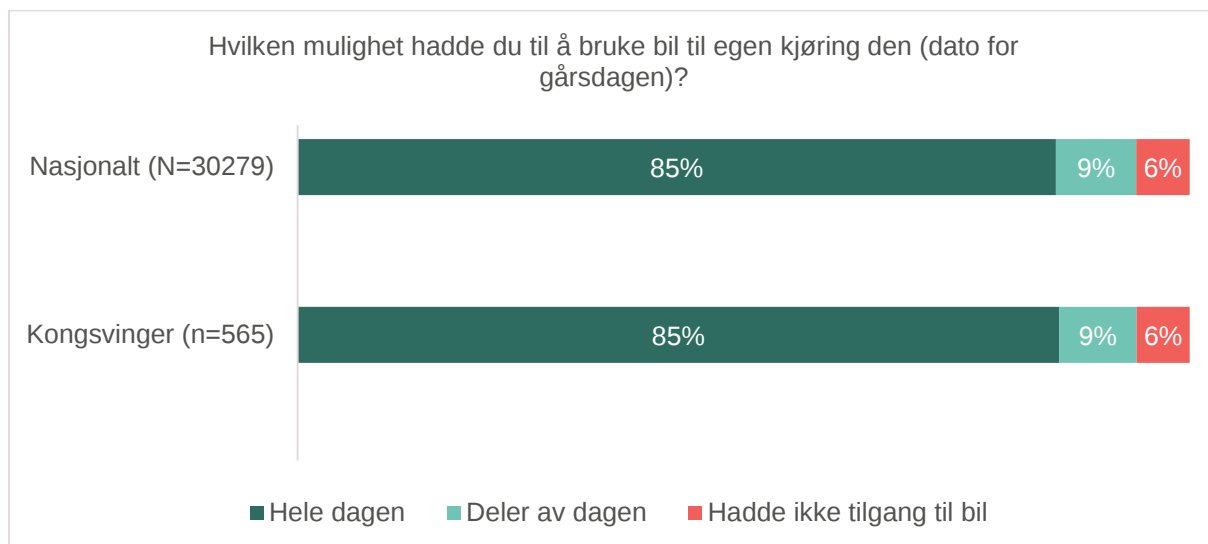


Andelen er høyere blant følgende grupper i Kongsvinger:

- Aldersgruppen 45 år eller mer
- De med høyere utdanning på bachelor- eller masternivå
- De med husstandsinntekt mellom 600 000 og 1 599 999 NOK
- Par med og uten barn
- Yrkesaktive
- Pensjonister

85 prosent har tilgang til å benytte bil hele dagen på reisedagen. Til sammen har 94 prosent tilgang hele eller deler av dagen. Biltilgang på reisedag er likt i Kongsvinger som resten av landet.

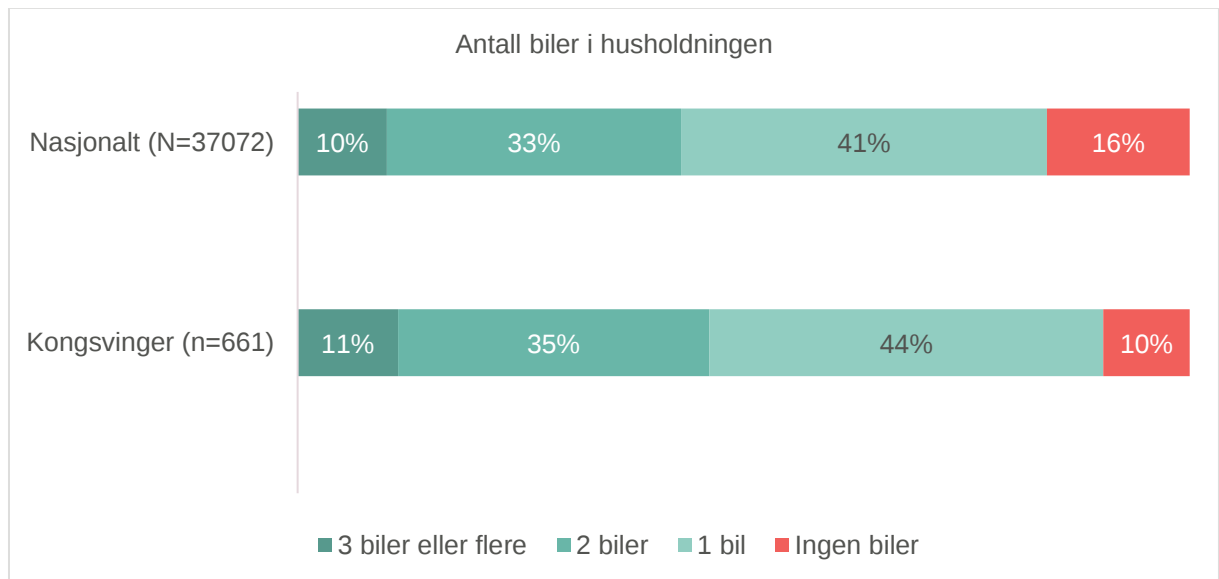
Figur 5: Tilgang til å benytte bil



Antall biler i husholdningen

Med 44 prosent har størst andel av Kongsvingerbefolkningen én bil. Andelen som ikke disponerer bil i husholdningen er ti prosent i Kongsvinger, seks prosentpoeng lavere andel enn på nasjonalt nivå. Elleve prosent har tre biler eller flere.

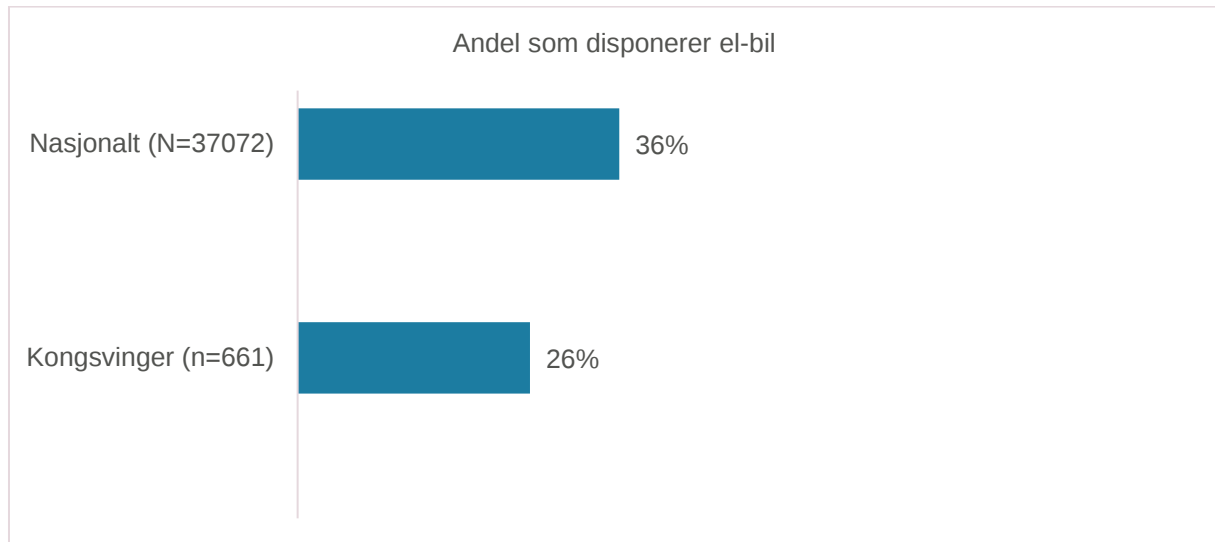
Figur 6: Antall biler i husholdningen



Andel el-bileiere

Elbileierne i Kongsvinger utgjør 26 prosent. Dette er ti prosentpoeng lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 36 prosent.

Figur 7: Andel som disponerer el-bil



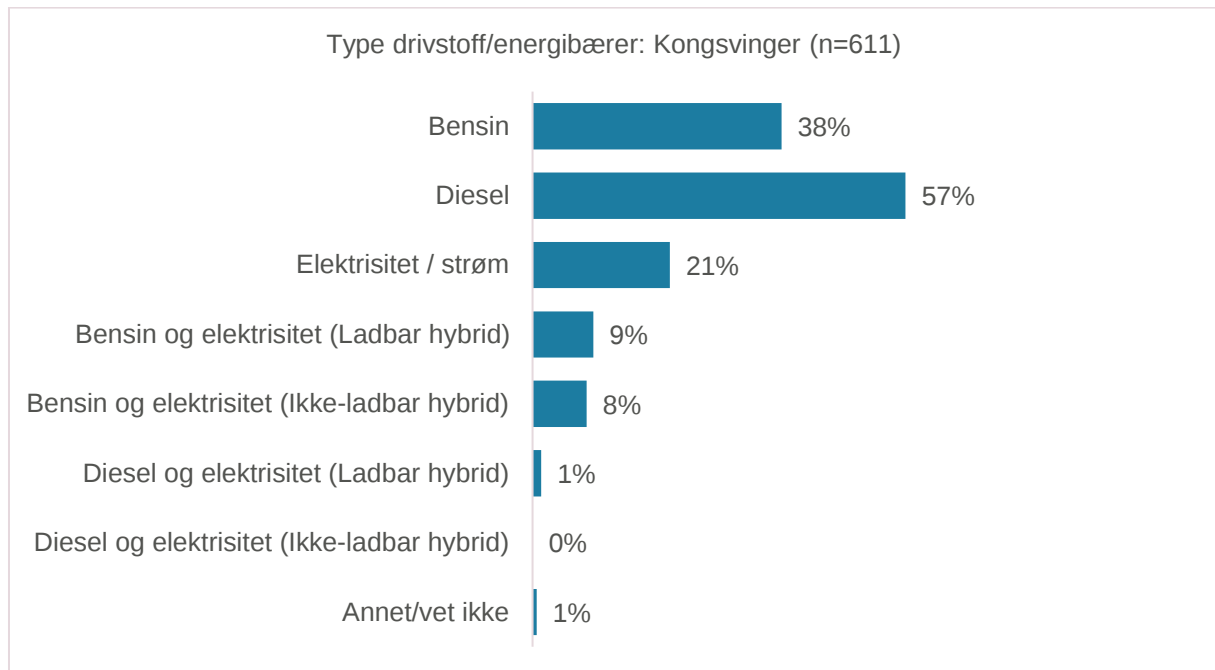
Det er større grad elbileie blant følgende grupper i Kongsvinger:

- De med høyere utdanning på masternivå
- De med husstandsinntekt på 1 000 000 NOK eller mer
- Par med barn

Type drivstoff/energibærer

Majoriteten av bilparken i Kongsvinger består av dieselmotorer. 57 prosent har diesel som drivstoff og 38 prosent bensin. 21 prosent av bilparken er elektrisk drevet. Til sammen er 18 prosent av bilene en form for hybridbil.

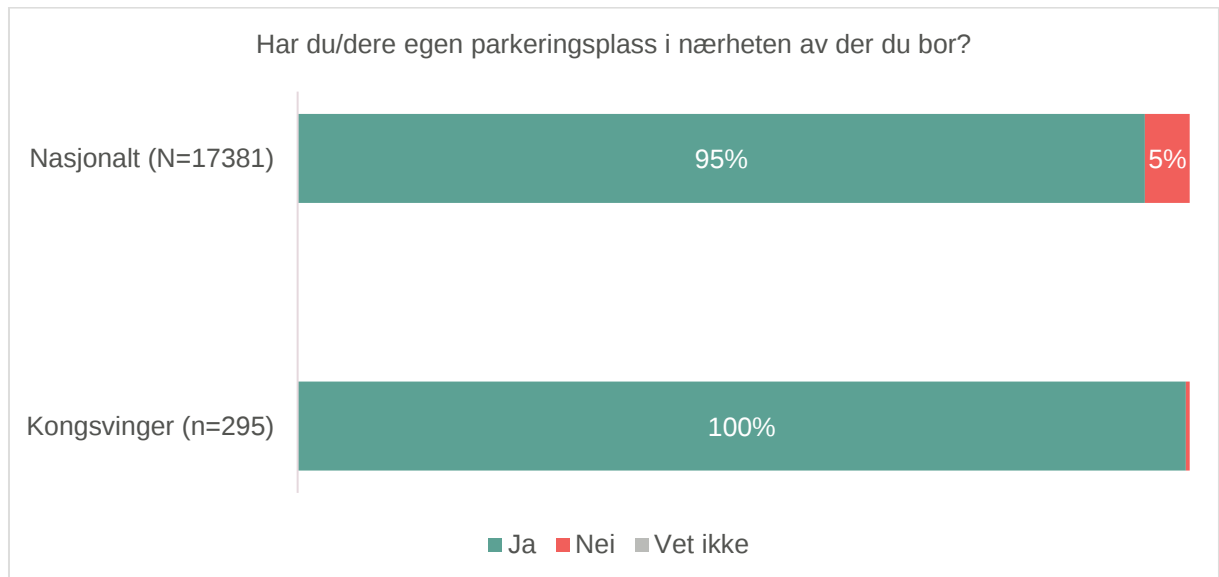
Figur 8: Type drivstoff/energibærer



Parkering i nærheten av boligen

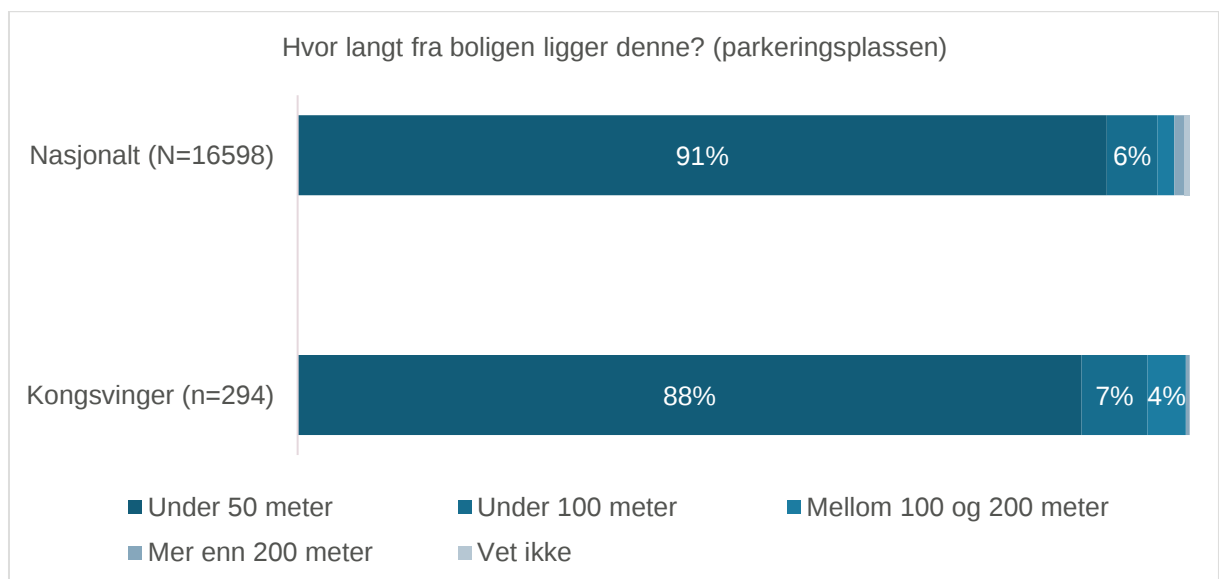
Nesten alle har i Kongsvinger parkeringsplass i nærheten av egen bolig. Andelen som ikke har parkeringsplass nær boligen ligger på kun 0,4 prosent. På nasjonalt nivå er andelen med parkeringsplass nær bolig 95 prosent.

Figur 9: Parkering i nærheten av boligen



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

Figur 10: Avstand til egen parkeringsplass

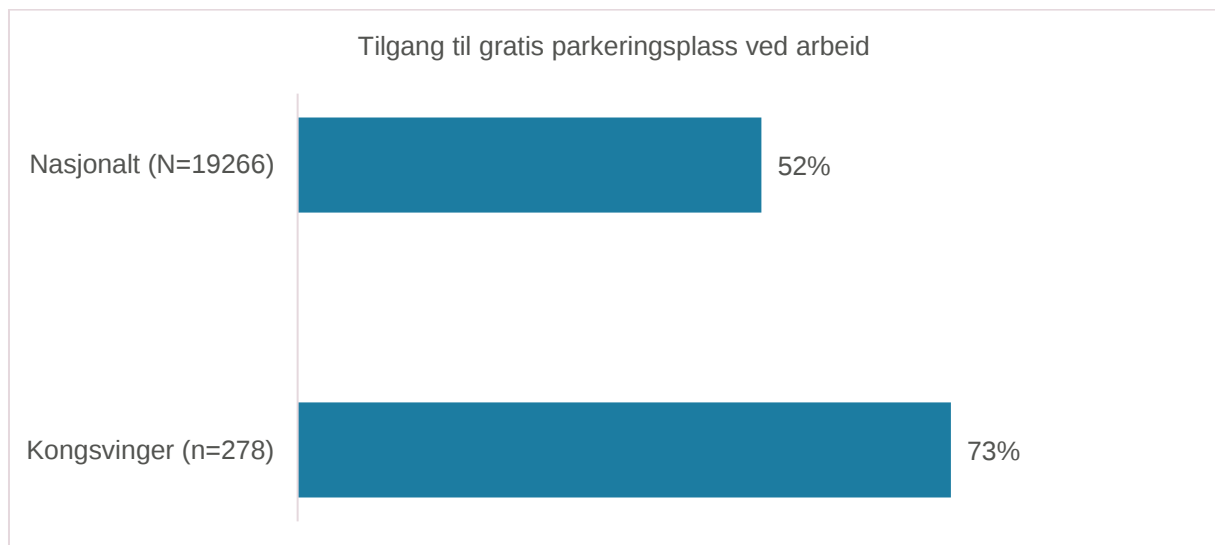


Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

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 Kongsvinger har 73 prosent tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid. Dette er 21 prosentpoeng over nasjonalt nivå.

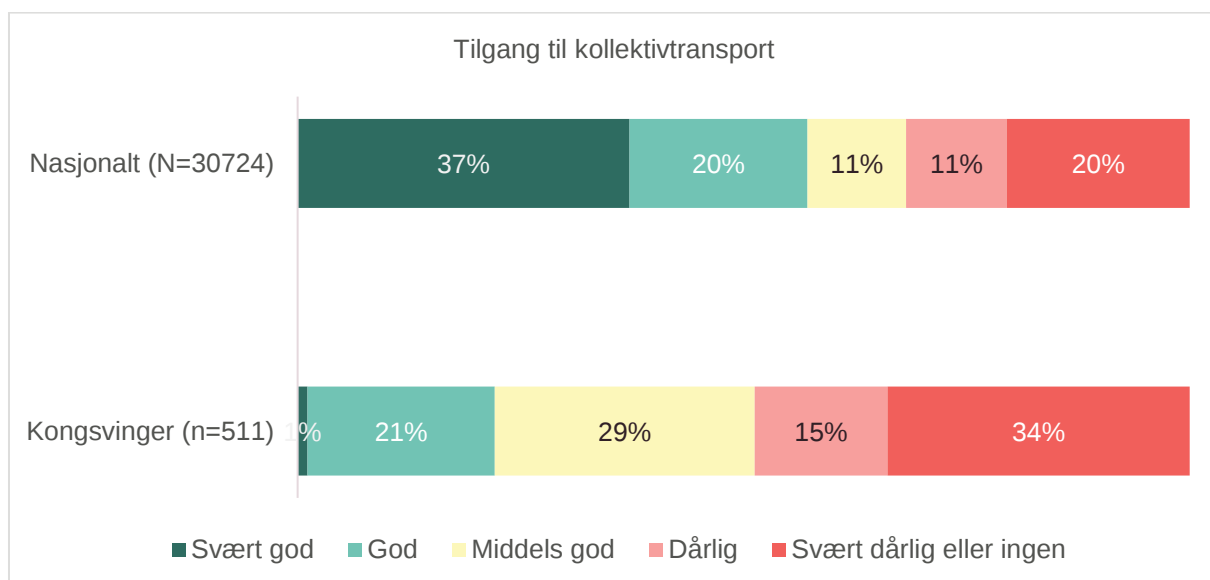
Figur 11: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid



Tilgang til kollektivtransport

Sammenlignet med nasjonalt nivå er det dårligere kollektivtilgang i Kongsvinger. Andelen med dårlig eller svært dårlig tilgang er til sammen 49 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 22 prosent.

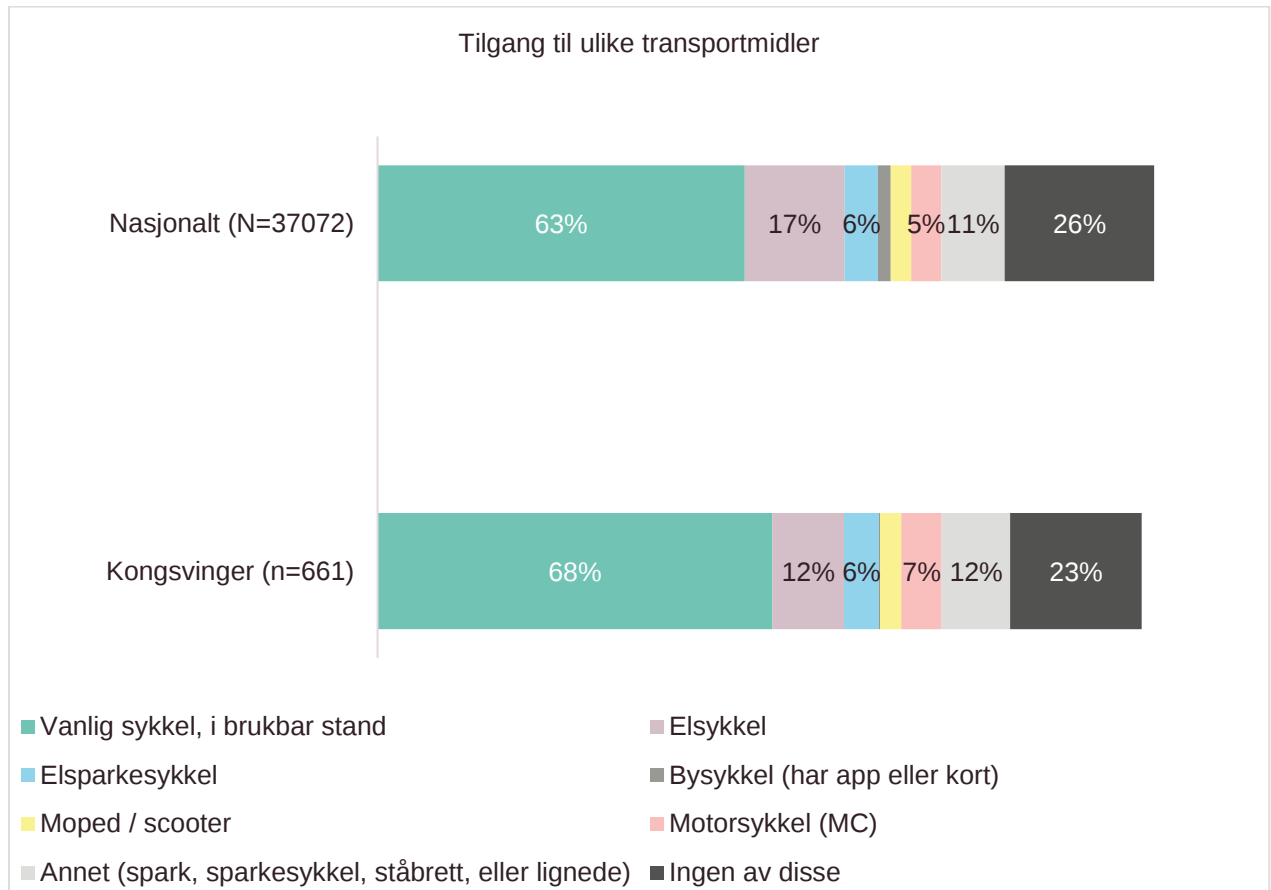
Figur 12: Tilgang til kollektivtransport



Tilgang til ulike transportmidler

68 prosent har i Kongsvinger tilgang på vanlig sykkel. Tolv prosent har tilgang på elsykkel, fem prosentpoeng lavere enn nasjonalt tilgangsnivå.

Figur 13: Tilgang til ulike transportmidler



Tilgang til sykkel

Til sammen har 74 prosent tilgang på sykkel av ulike typer. Tilgangsnivået ligger tre prosentpoeng over nasjonalt nivå på 71 prosent.

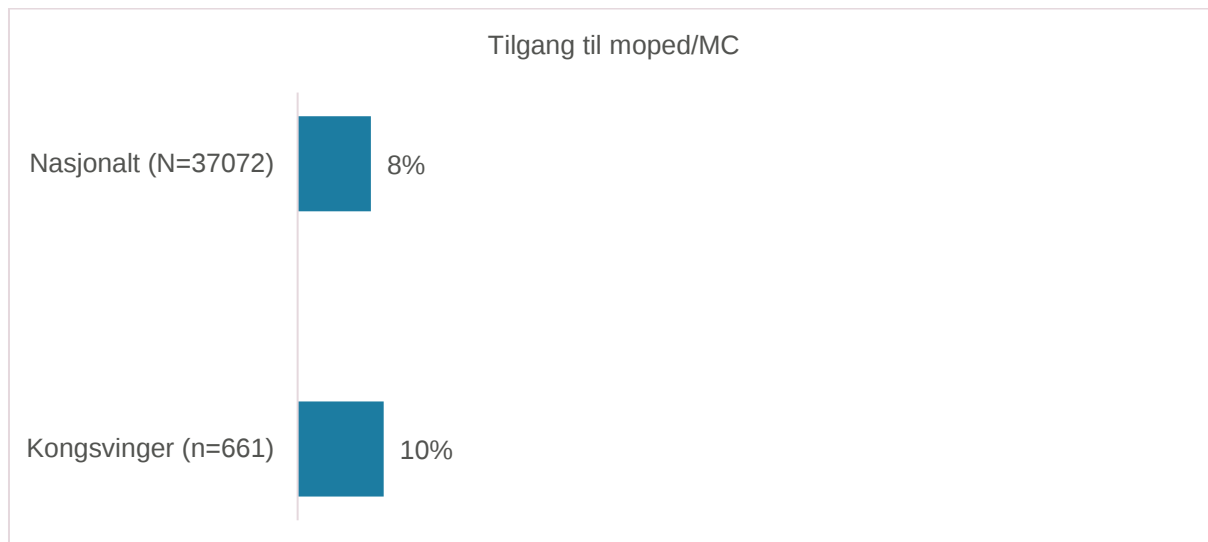
Figur 14: Tilgang til sykkel



Tilgang til moped/MC

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

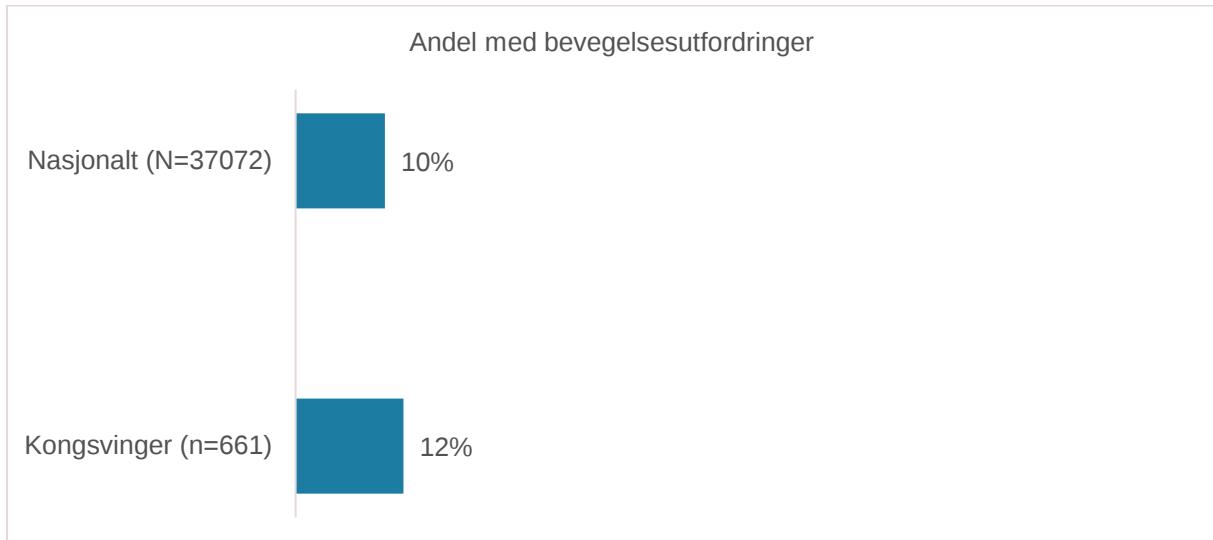
Figur 15: Tilgang til moped/MC



Helsemessige problemer

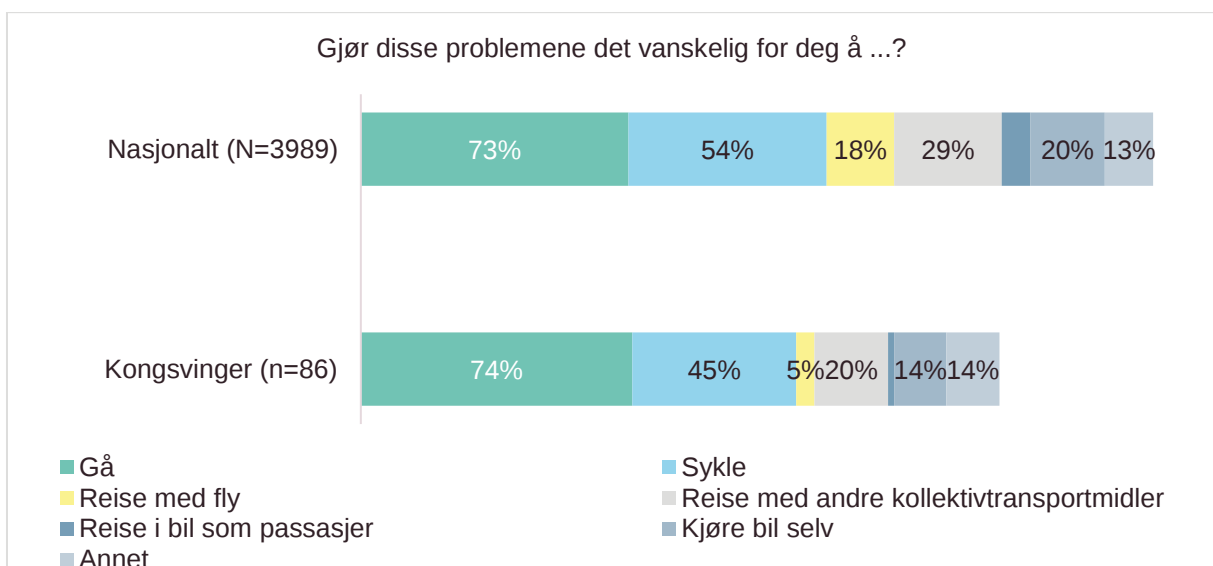
I Kongsvinger har tolv prosent en form for bevegeslesutfordring.

Figur 16: Andel med bevegeslesutfordringer



Blant de med bevegeslesutfordringer i Kongsvinger opplyser 74 prosent at dette medbringer problemer med å gå. For 20 prosent vanskeliggjør dette kollektivtransport.

Figur 17: Helsemessige problemer

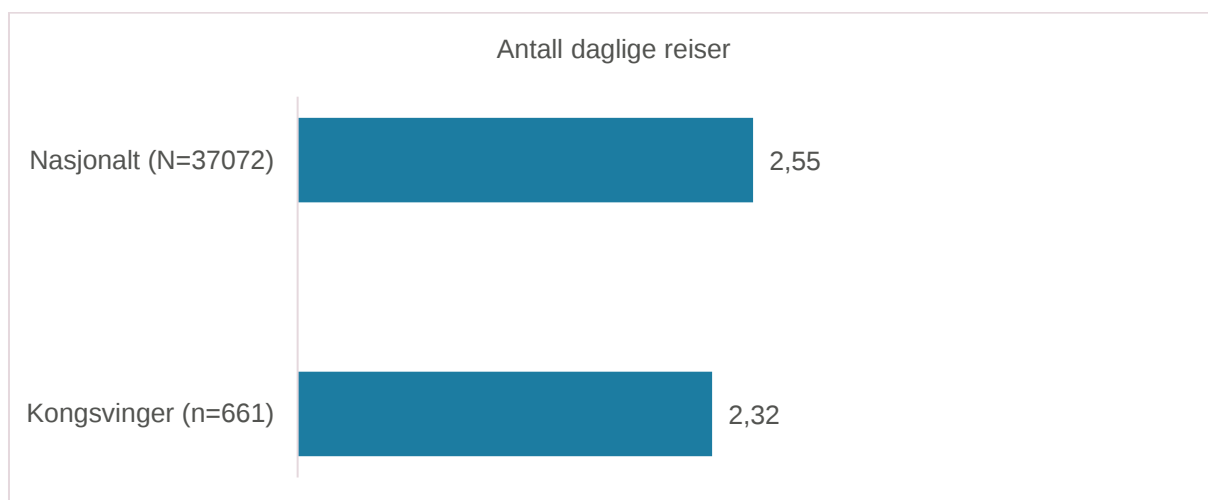


KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

Antall daglige reiser

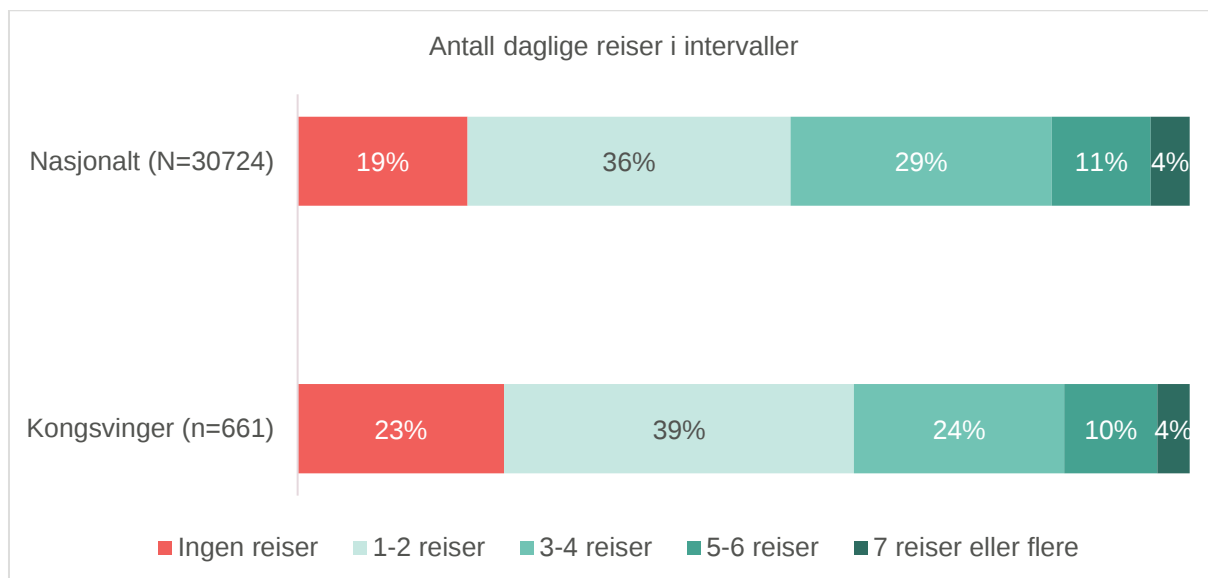
I Kongsvinger foretar befolkningen i gjennomsnitt 2,32 reiser hver dag. Snittet er lavere enn nasjonalt nivå som ligger på 2,55 daglige reiser.

Figur 18: Antall daglige reiser



Vi ser en større andel i Kongsvinger som ikke foretar reiser. 23 prosent i Kongsvinger mot 19 prosent nasjonalt. Øvrig ser vi at størst enkeltandel på 39 prosent foretar 1-2 reiser på en dag. 24 prosent har 3-4 reiser på en dag.

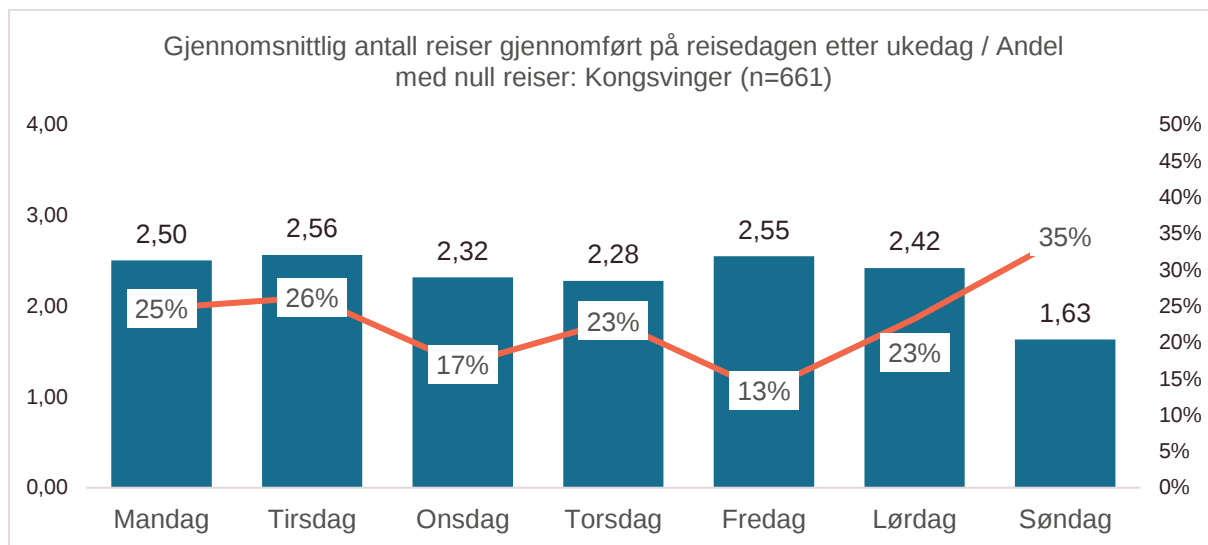
Figur 19: Antall daglige reiser i intervaller



I Figur 20 ser vi gjennomsnittlig antall reiser per ukedag sammen med andelen som ikke foretar noen reiser på samme ukedag.

Det er høyest reiseaktivitet tirsdag og fredag, med gjennomsnittlig antall reiser på henholdsvis 2,56 og 2,55. Det er lavest reiseaktivitet på søndag, med et snitt på 1,63 reiser. Høyest andel som ikke foretar reiser ser vi søndag med 35 prosent, og dernest tirsdag med 26 prosent og mandag med 25 prosent.

Figur 20: Antall daglige reiser / Andel med null reiser per ukedag

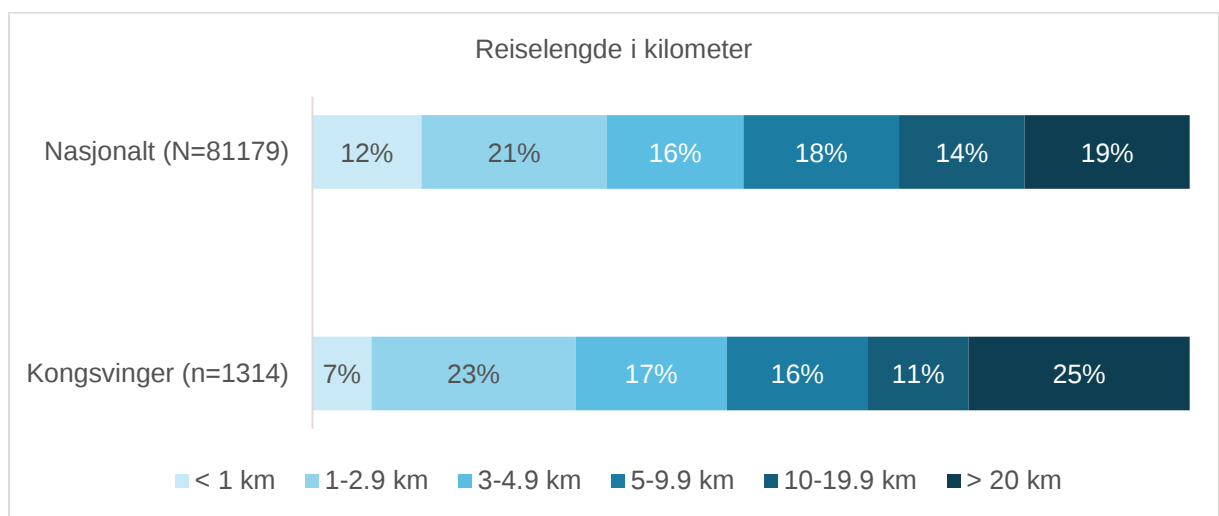


Daglige reiser i strekning

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.

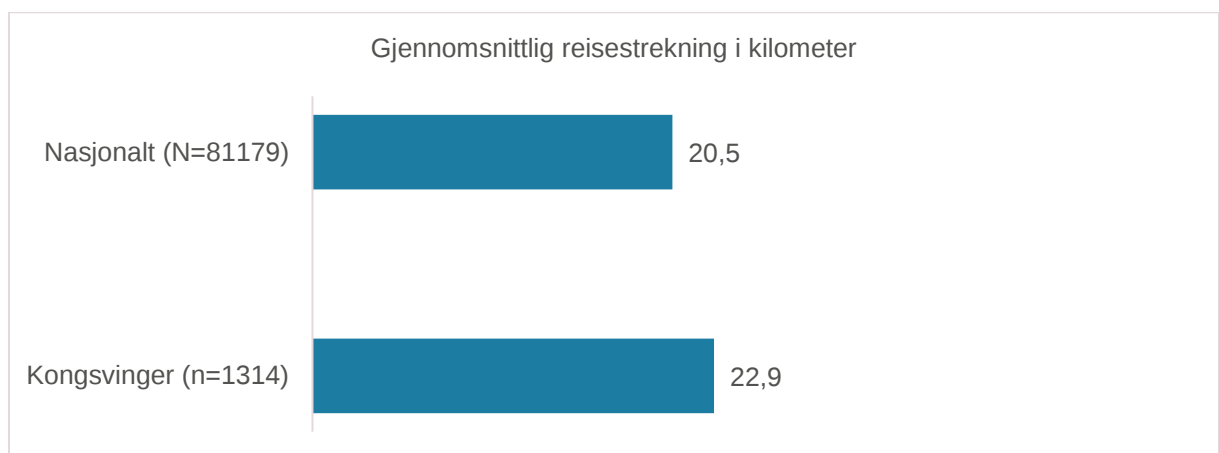
Med 25 prosent er størst andel reiser i Kongsvinger 20 km eller lenger. 23 prosent av reisene er mellom 1 og 2,9 km lange. Sammenlignet med nasjonalt nivå ser vi mindre av de korteste reisene på under 1 km. I Kongsvinger er syv prosent av reisene under 1 km, fem prosentpoeng lavere enn nasjonalt nivå.

Figur 21: Daglige reiser i strekning



Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer er i Kongsvinger 22,9. Dette er noe høyere enn nasjonalt snitt på 20,5 km.

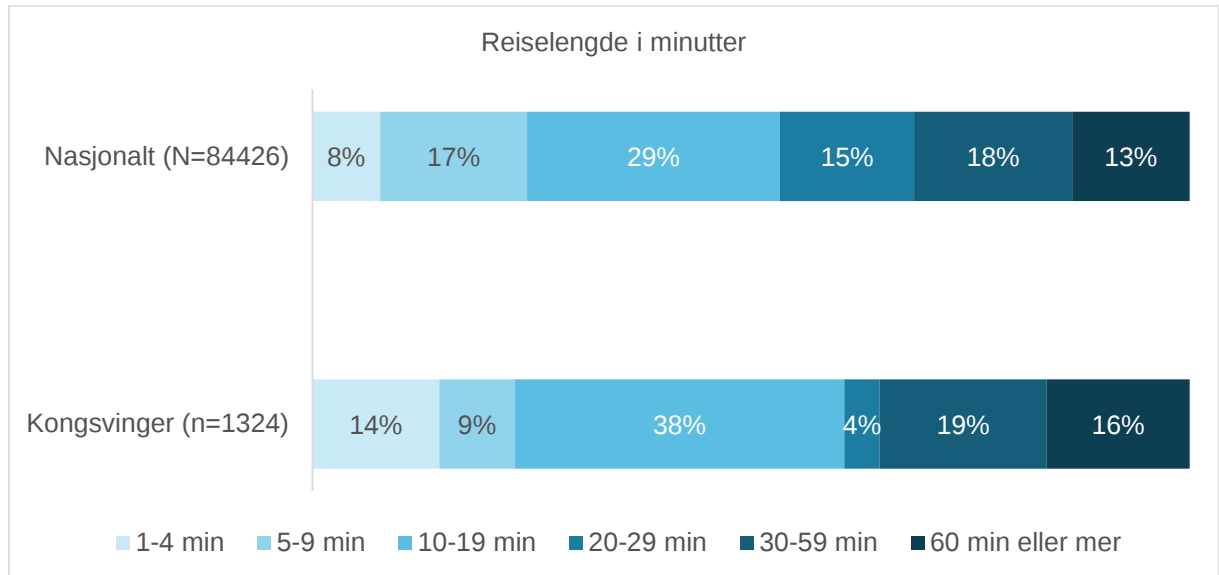
Figur 22: Gjennomsnittlig reisestrekning i kilometer



Daglige reiser i tid

38 prosent av reisene i Kongsvinger varer 10-19 min. 16 prosent varer 60 min eller mer.

Figur 23: Daglige reiser i tid



Reiser i Kongsvinger har en gjennomsnittlig varighet på 34,5 minutter. Det nasjonale snittet er noe lavere med 32,5 minutter.

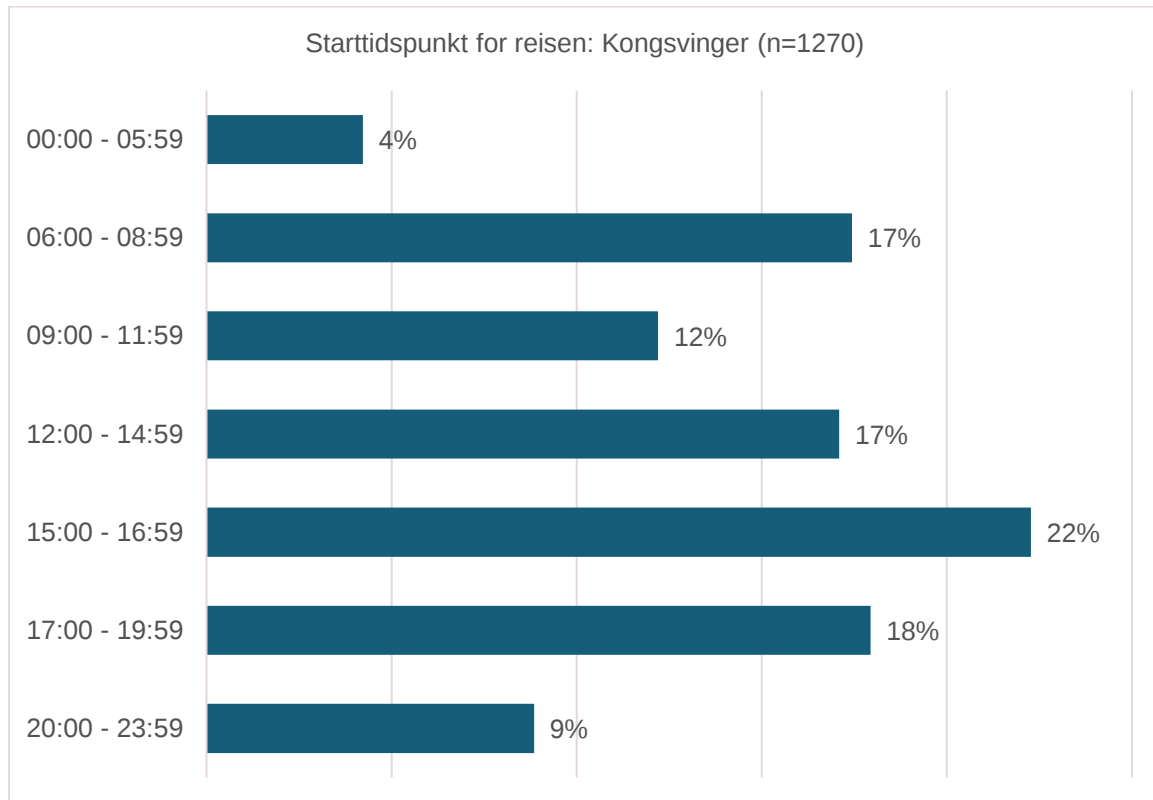
Figur 24: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter



Reisemønster gjennom døgnet

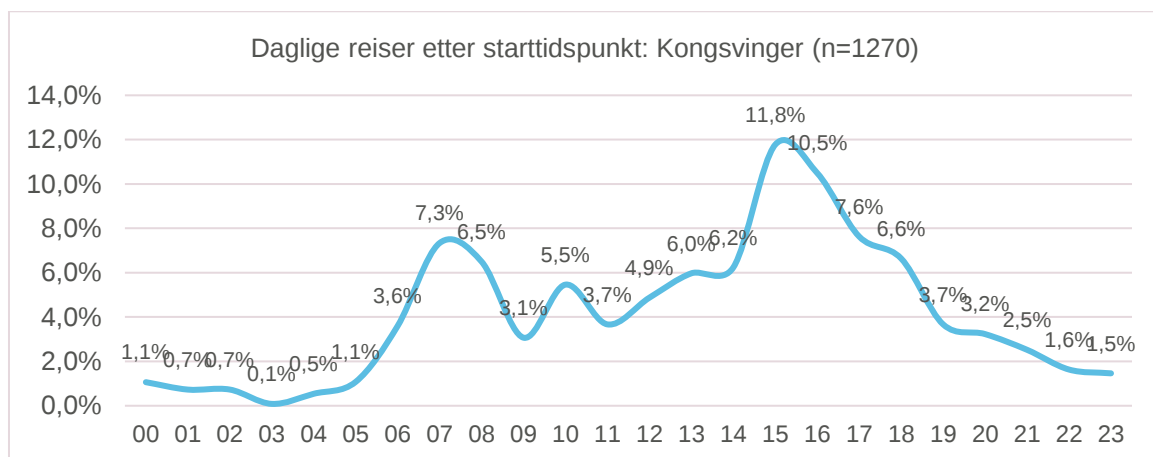
Vi ser høyest reiseaktivitet mellom klokken 6 - 20. 22 prosent av reisene skjer i tidsrommet 15-17. 17 prosent av reisene skjer 6-9.

Figur 25: Starttidspunkt for reisen – intervaller



Vi ser topper i reiseaktivitet i morgen- og ettermiddagsrush. Ettermiddagsrushet er mer uttalt. Toppen er klokken 15 med 11,8 prosent av reisene.

Figur 26: Daglige reiser etter starttidspunkt

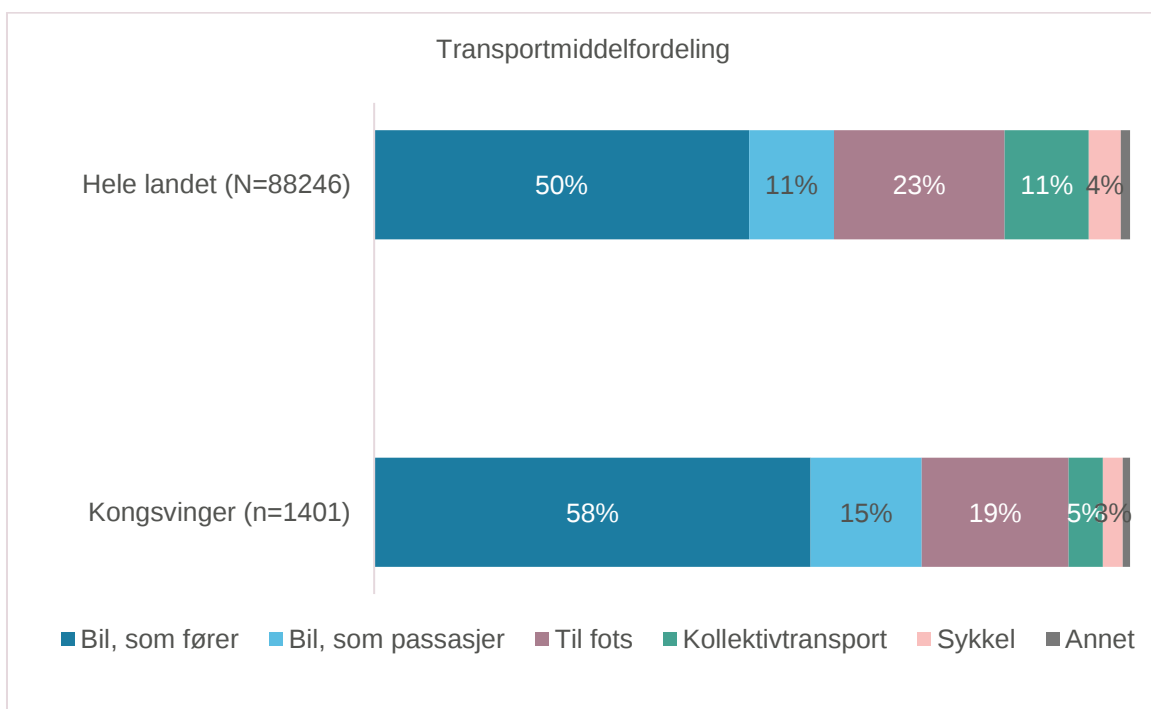


KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBROK

Bruk av transportmidler

Vi ser større andel bilbruk i Kongsvinger enn øvrig i landet. Til sammen er 72 prosent av reiser i Kongsvinger foretatt med bil, enten som fører eller passasjer. På nasjonalt nivå gjelder dette 61 prosent av reiser. Fem prosent av reiser i Kongsvinger foretas med kollektivtransport. Fem prosent av reiser i Kongsvinger foretas med sykkel. 4 prosent av reiser i Kongsvinger foretas med annet.

Figur 27: Transportmiddelfordeling



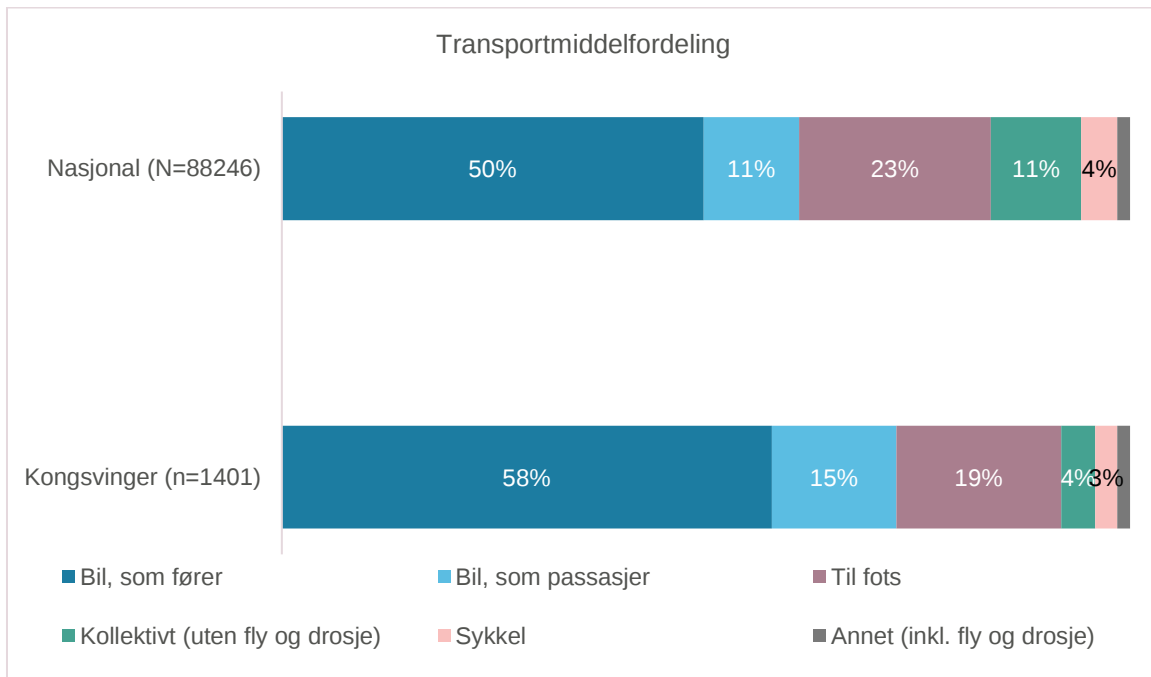
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«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 28: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon)

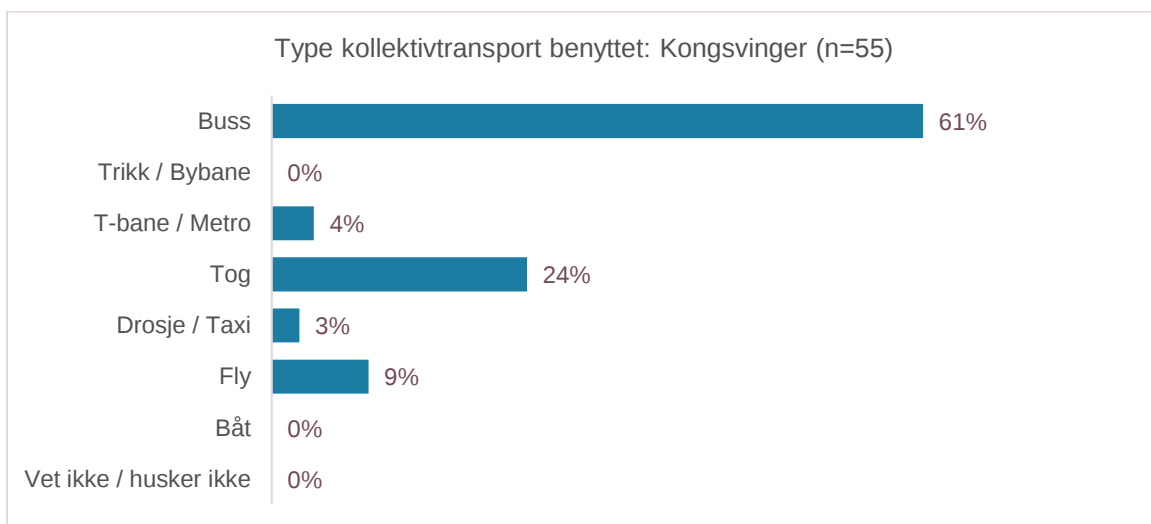


«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

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

Blant reisene som er foretatt med kollektivtransport er 61 prosent av disse gjennomført med buss. 24 prosent av kollektivreisene er tatt via tog.

Figur 29: Type kollektivtransport benyttet



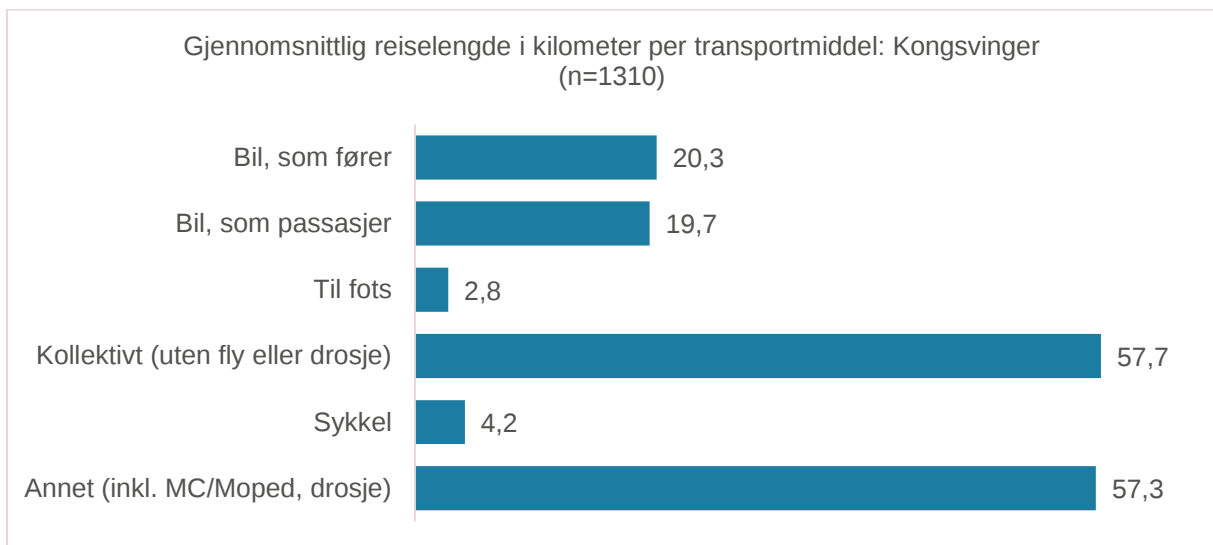
Bruk av transportmidler i strekning

De lengste reisene skjer ved kollektivtransport og andre transportmidler. Her ligger gjennomsnittlig reiseavstand langt over andre kategorier, på henholdsvis 57,7 km og 57,3 km.

Bilreiser er i snitt 20,4 km lange som fører, og 19,7 km lange som passasjer. Reiser til fots og ved sykkel er til sammenligning korte, begge med gjennomsnittlig avstand under fem km.

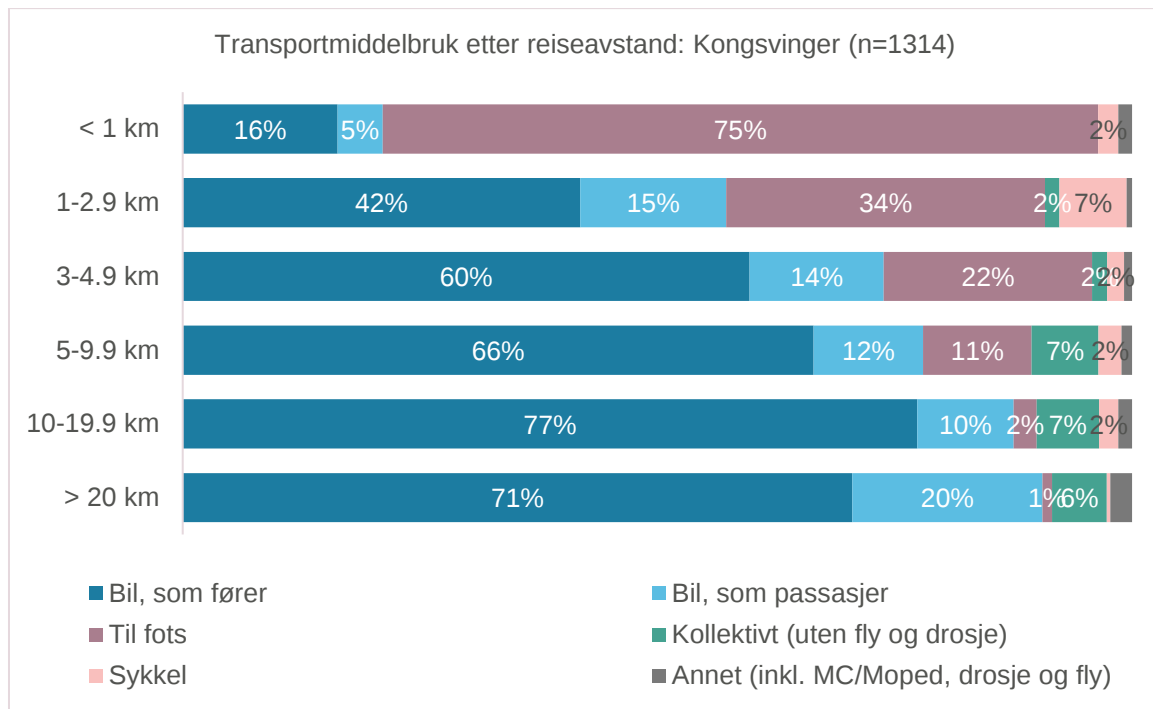
Flyreiser er ekskludert fra beregningen av gjennomsnittlig reiseavstand under.

Figur 30: Bruk av transportmidler i strekning



75 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 20 prosent av reisene med kollektivtransport. Sykkelreiser skjer i størst grad for avstander mellom 5 og 20 km. I disse avstandsintervallene er syv prosent av reisene ved sykkel.

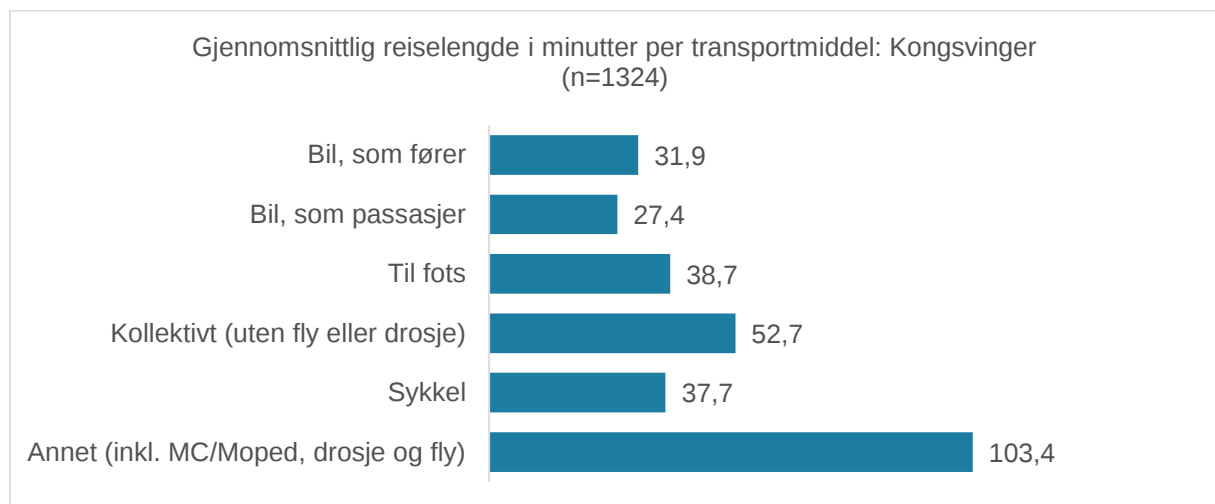
Figur 31: Transportmiddelbruk etter reiseavstand



Bruk av transportmidler i tid

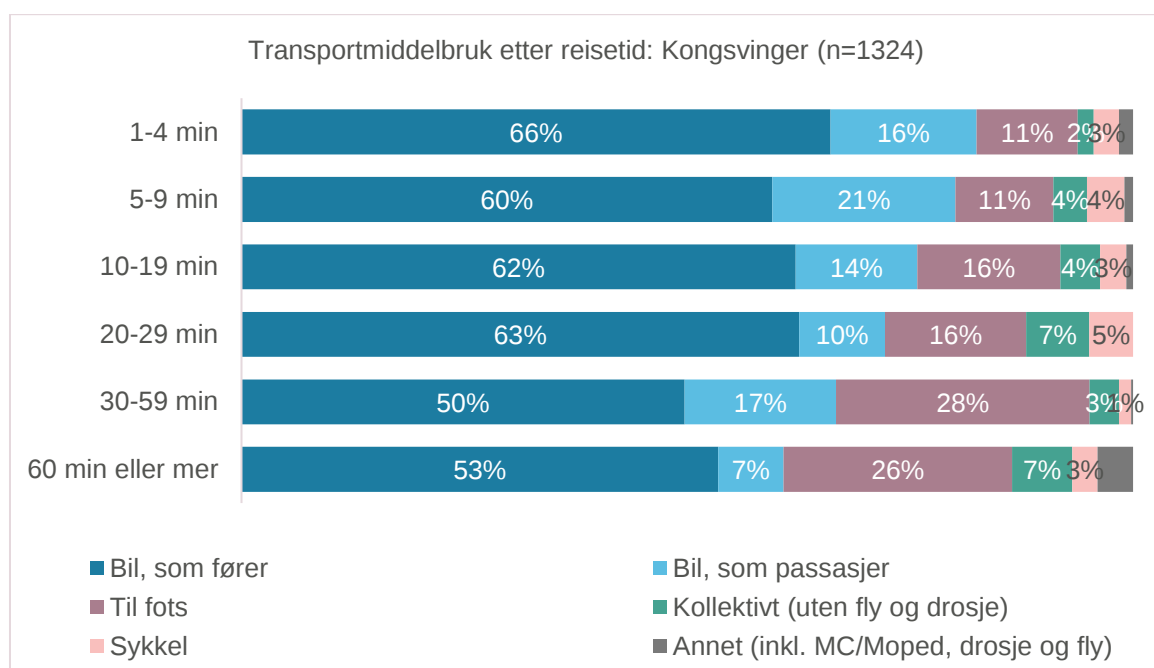
Av de oppførte transportmidlene er det kollektivtransport som har lengst gjennomsnittlig varighet på 52,7 minutter, sett bort fra kategorien «Annet». Reiser ved bil som passasjer varer i snitt kortest, med en snittvarighet på 27,4 minutter.

Figur 32: Bruk av transportmidler i tid



Bilreiser utgjør majoriteten i alle varighetsintervaller i Kongsvinger. Størst andel bilreiser ser vi i reiser som varer 1-4 minutter, der de til sammen utgjør 82 prosent. Reiser til fots utgjør størst andel innenfor intervallet 30-59 minutter, der 28 prosent av reisene skjer til fots.

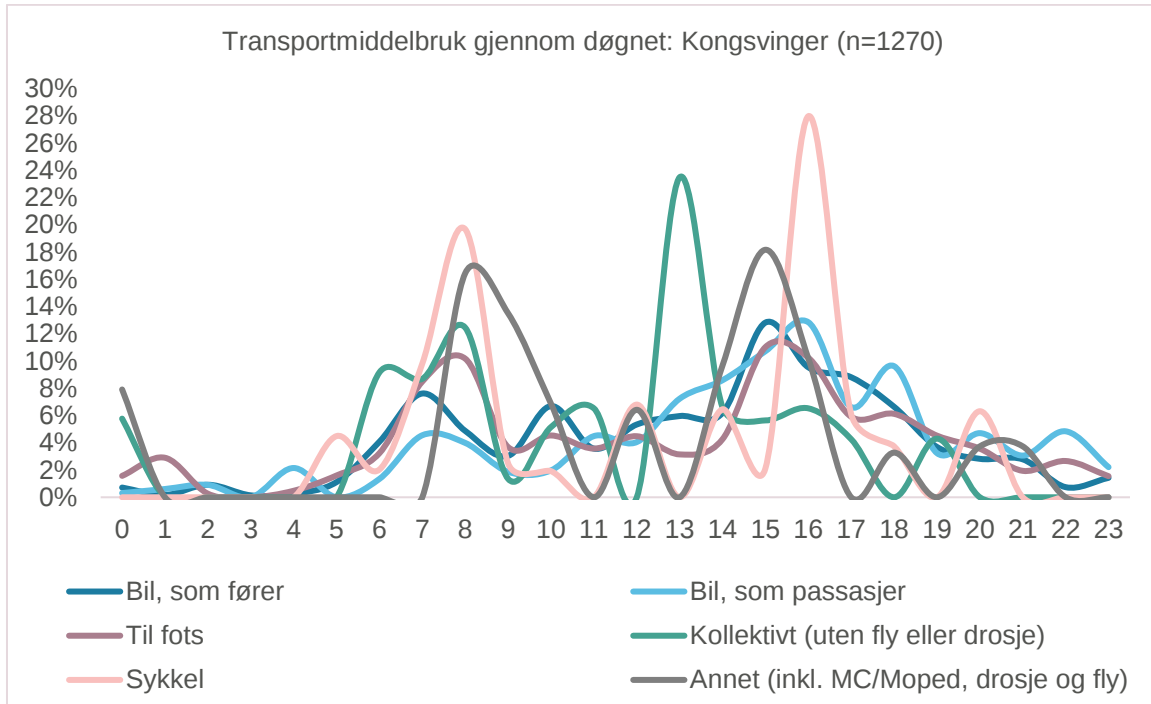
Figur 33: Transportmiddelbruk etter reisetid



Bruk av transportmidler gjennom døgnet

Sykkelreiser og kollektivreiser viser tydelige toppe gjennom døgnet. Sykkelreiser ser vi har toppe i morgen- og ettermiddagsrushet. Kollektivreiser ser en topp midt på dagen rundt klokken 13.

Figur 34: Transportmiddelbruk gjennom døgnet

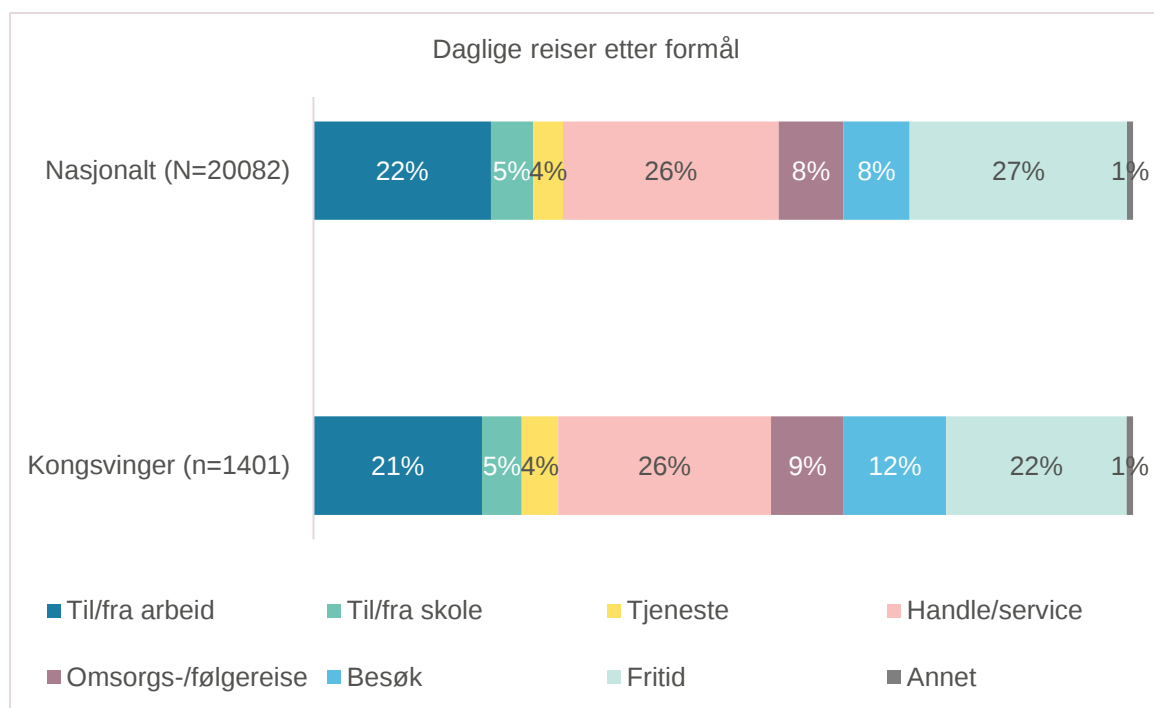


KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

Daglige reiser etter formål

Størst enkeltandel reiser som foretas en gitt dag i Kongsvinger er handle- eller servicereiser, som utgjør 26 prosent av reisene. Dernext kommer fritidsreiser som utgjør 22 prosent, og arbeidsreiser som utgjør 21 prosent.

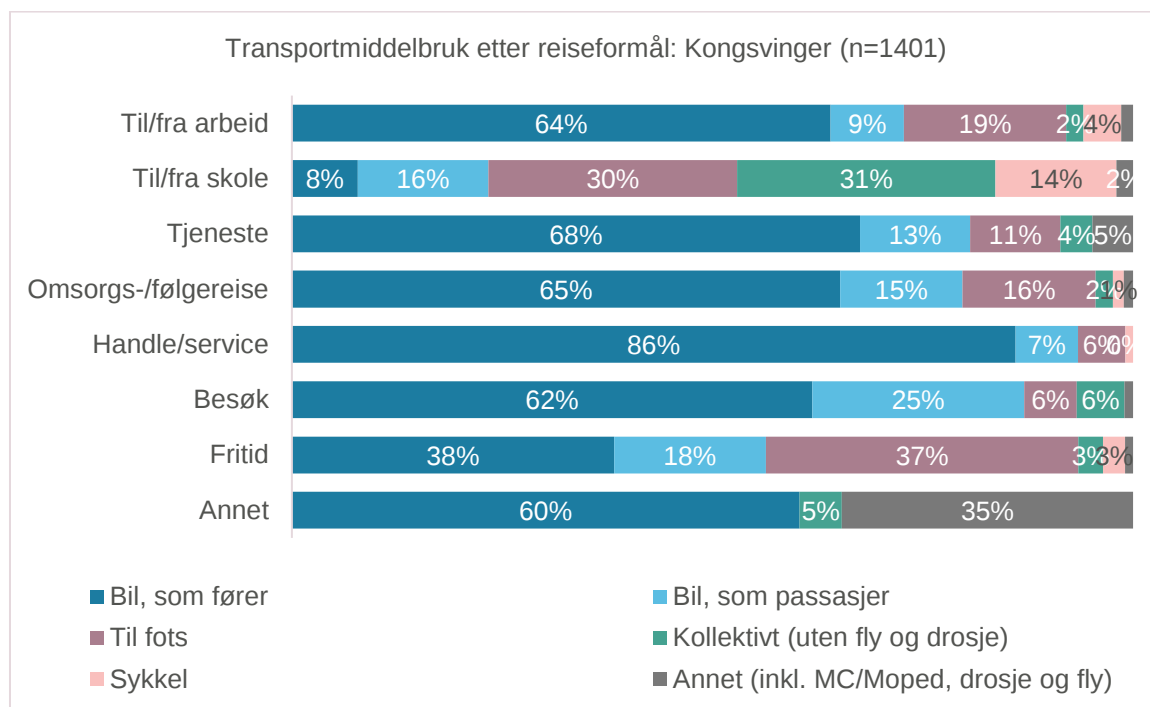
Figur 35: Daglige reiser etter formål



Bruk av transportmidler etter formål

Bilbruk dominerer alle reiseformål med unntak av skolereiser. Skolereiser foretas i størst grad kollektivt og til fots, med henholdsvis 31 og 30 prosent. 37 prosent av fritidsreiser foretas til fots.

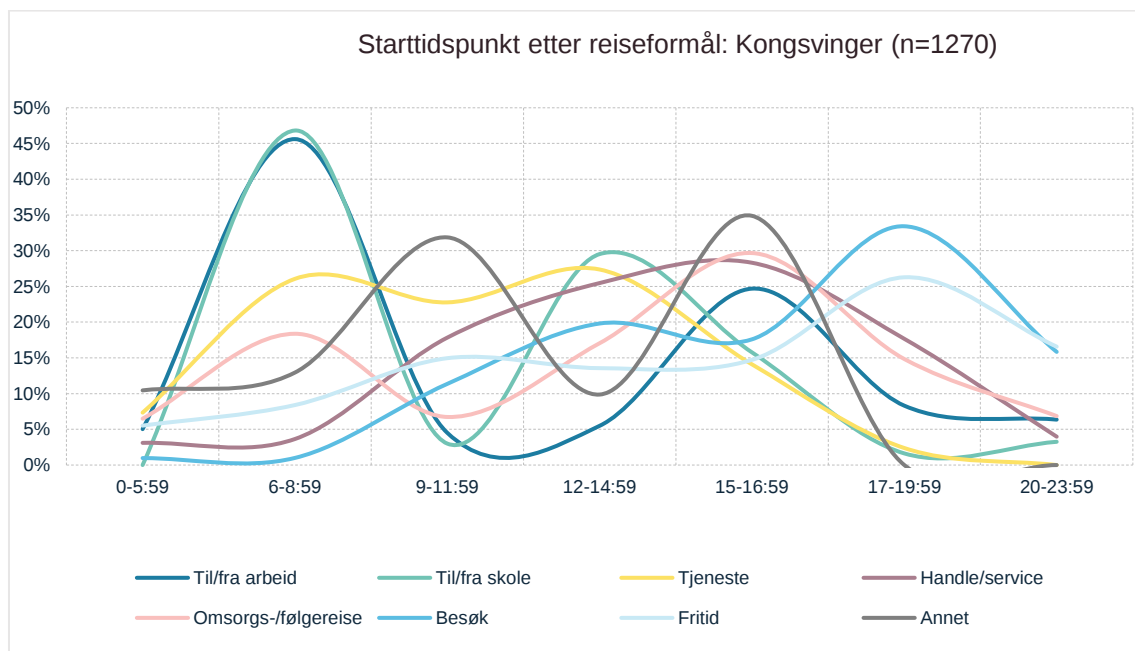
Figur 36: Transportmiddelbruk etter reiseformål



Starttid etter formål

Arbeids- og skolereiser har klart høyest aktivitet på morgenen, deretter lav aktivitet frem til nye toppler 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 toppler i rushtidene.

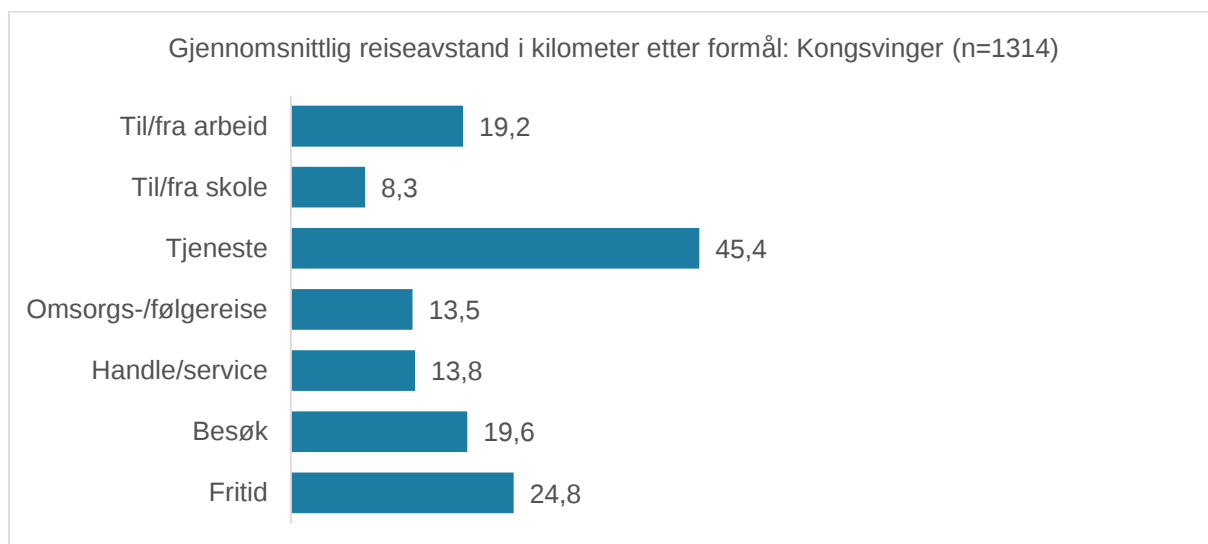
Figur 37: Starttidspunkt etter reiseformål



Reiseavstand etter formål

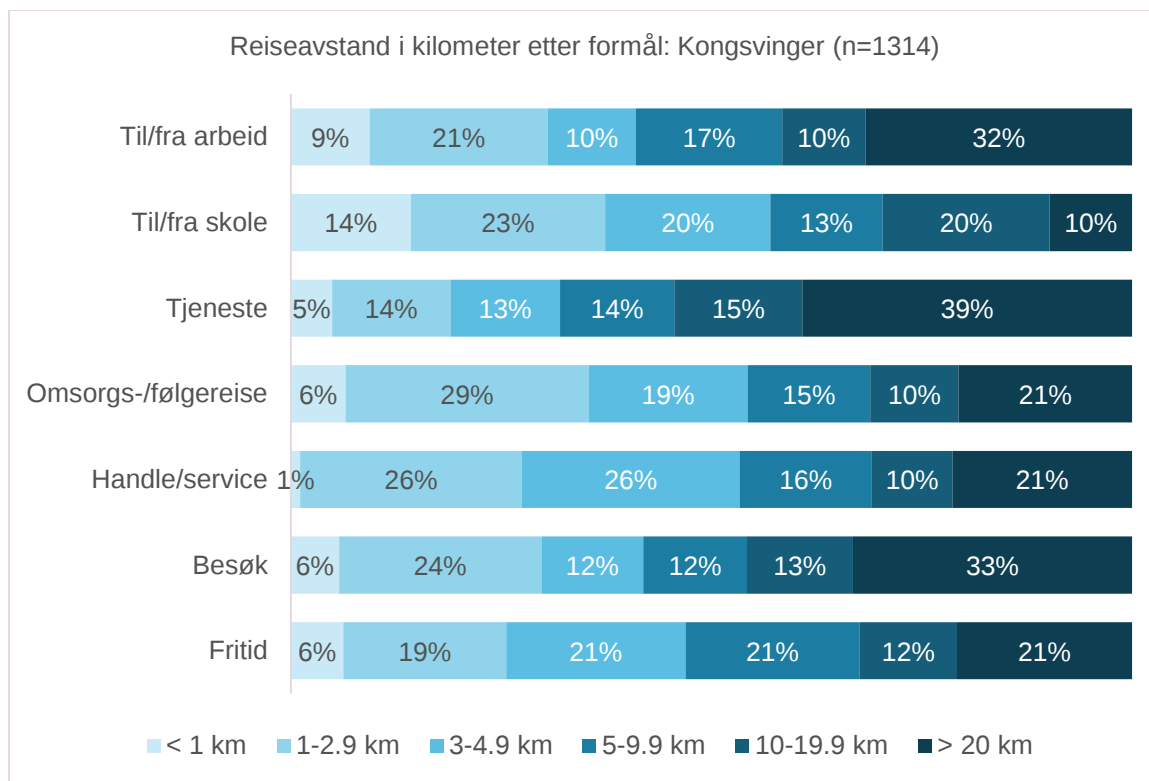
Tjenestereiser har lengst gjennomsnittsavstand på 45,4 km. Skolereiser er de korteste, med gjennomsnittsavstand på 8,3 km.

Figur 38: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål



Tjenestereiser har med 39 prosent høyest andel reiser som er over 20 km. Besøksreiser og arbeidsreiser følger på med henholdsvis 33 og 32 prosent reiser over 20 km. 14 prosent av skolereiser er under 1 km, og 23 prosent er 1-3 km lange.

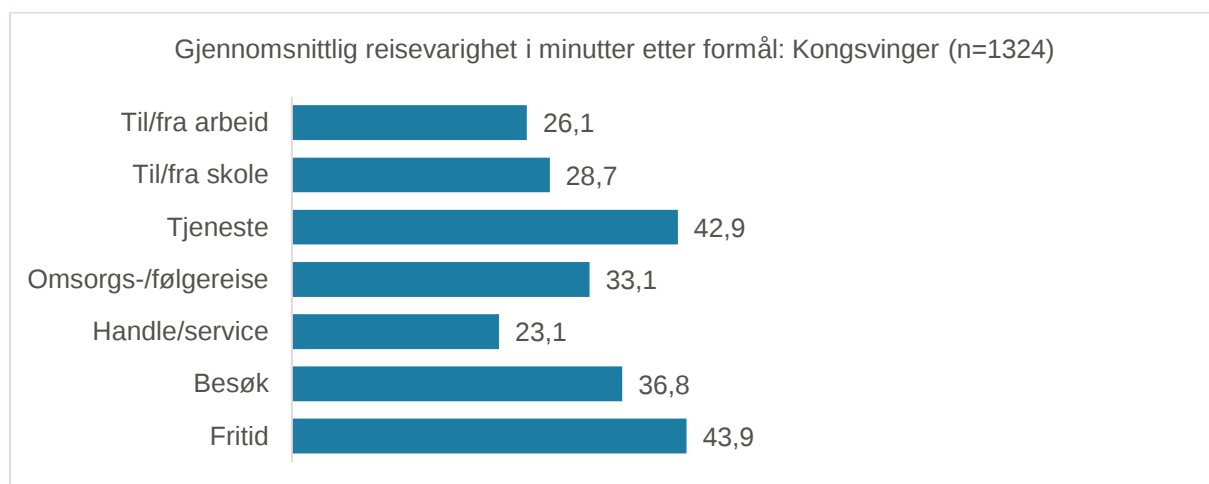
Figur 39: Reiseavstand i kilometer etter formål



Reisevarighet etter formål

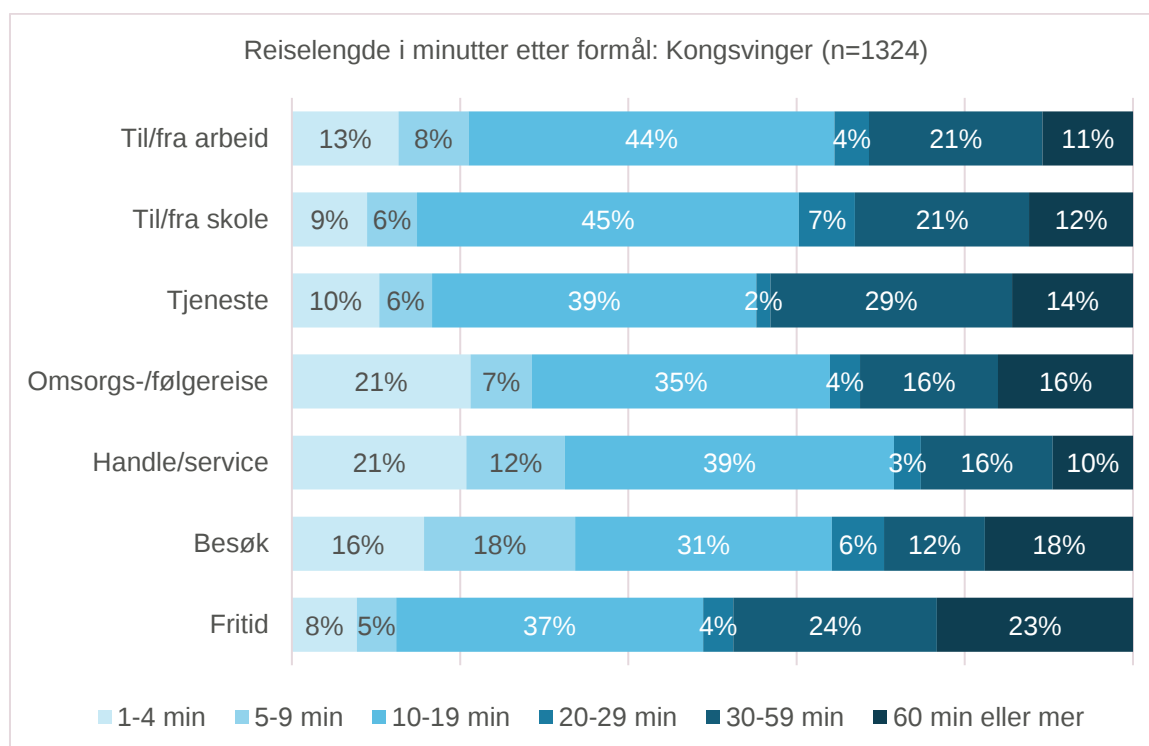
Fritidsreiser varer lengst, med et snitt på 43,9 minutter. Tjenestereiser følger tett på med gjennomsnittlig varighet 42,9 minutter. Handle- og servicereiser har lavest snittvarighet på 23,1 minutter.

Figur 40: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål



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.

Figur 41: Reiselengde i minutter etter formål

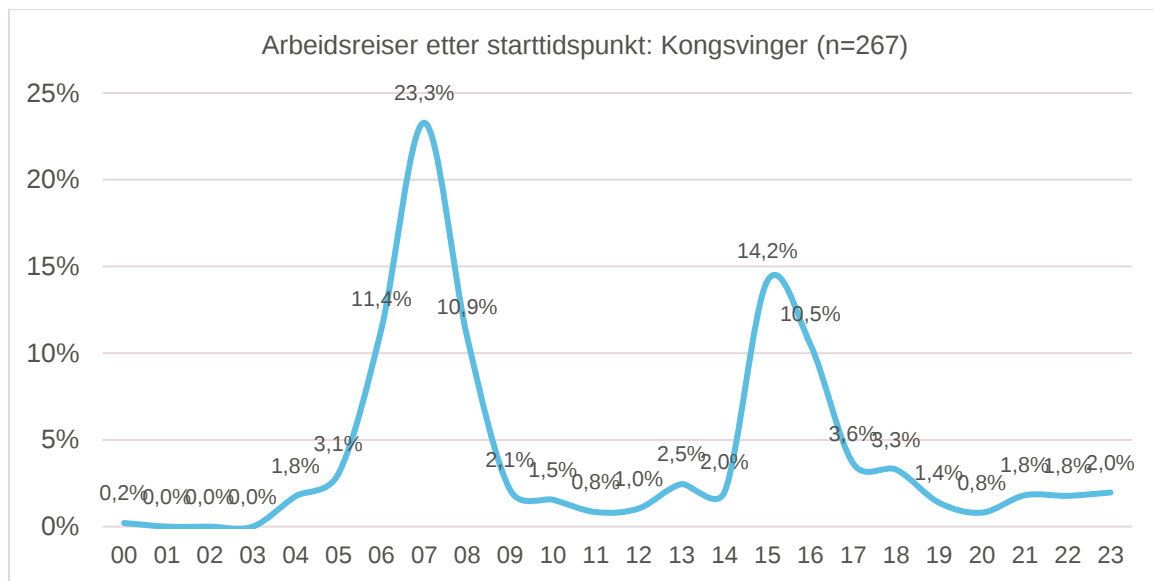


KAPITTEL 7: TYPE REISE, ANTALL, LENGDE OG TIDS- OG TRANSPORTMIDDELBRUK

Arbeidsreiser

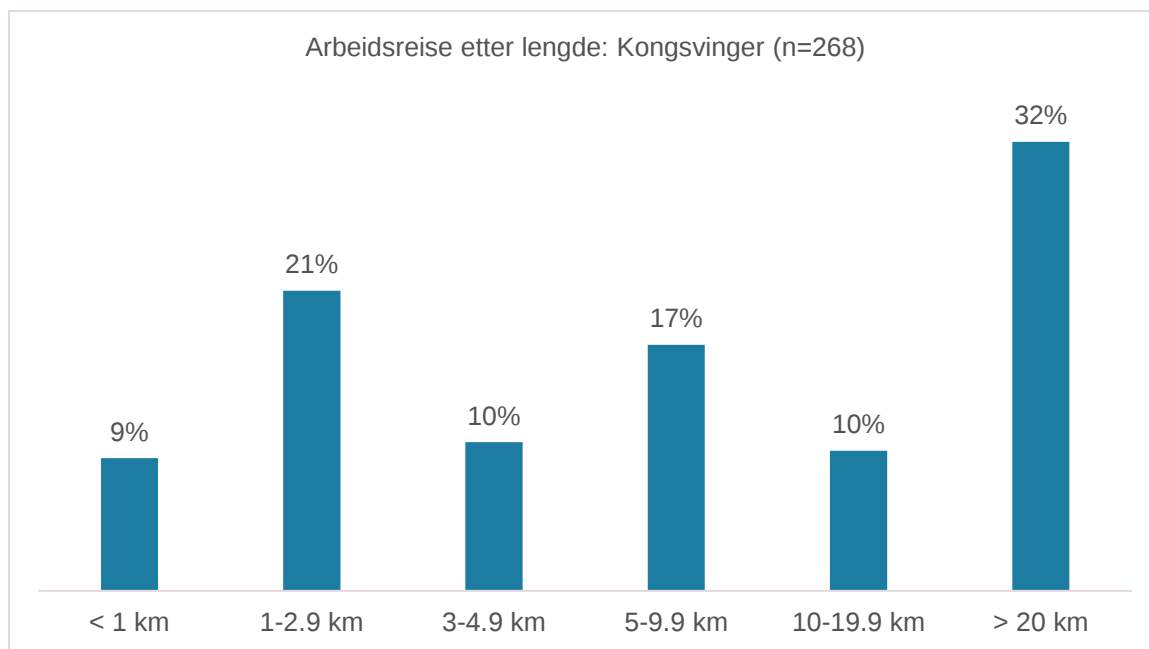
Arbeidsreiser har klare aktivitetstopper rundt start og slutt på arbeidsdagen.

Figur 42: Arbeidsreiser etter starttidspunkt



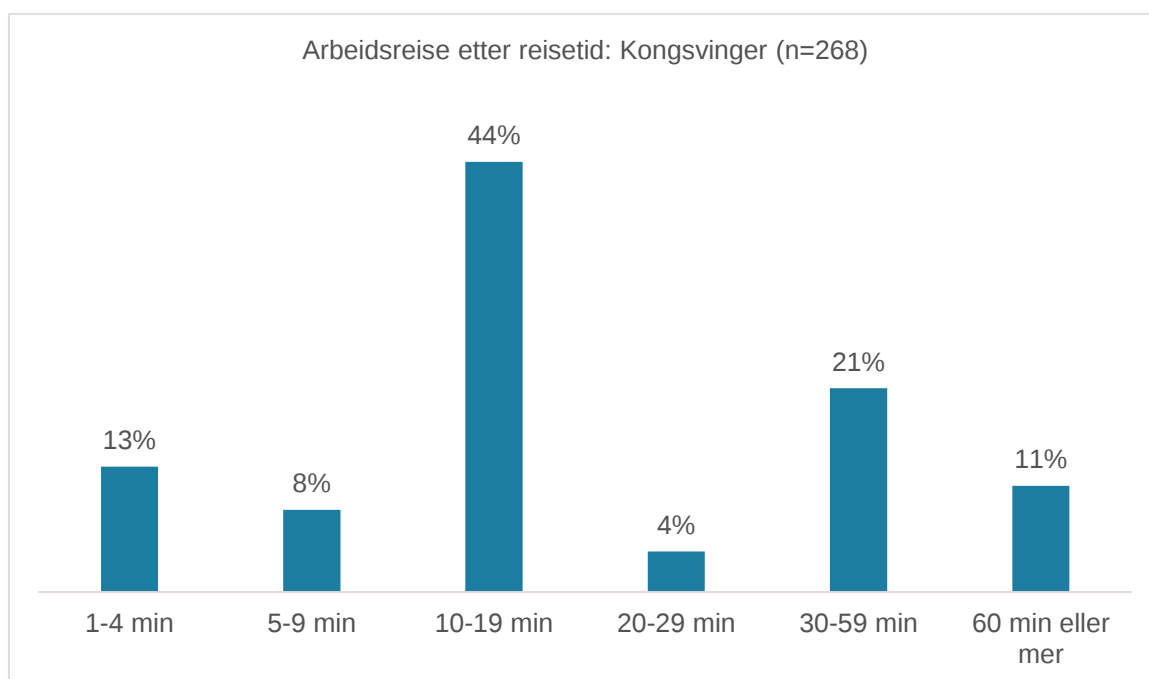
32 prosent av arbeidsreiser i Kongsvinger er over 20 km lange. 21 prosent er 1-2,9 km lange.

Figur 43: Arbeidsreise etter lengde



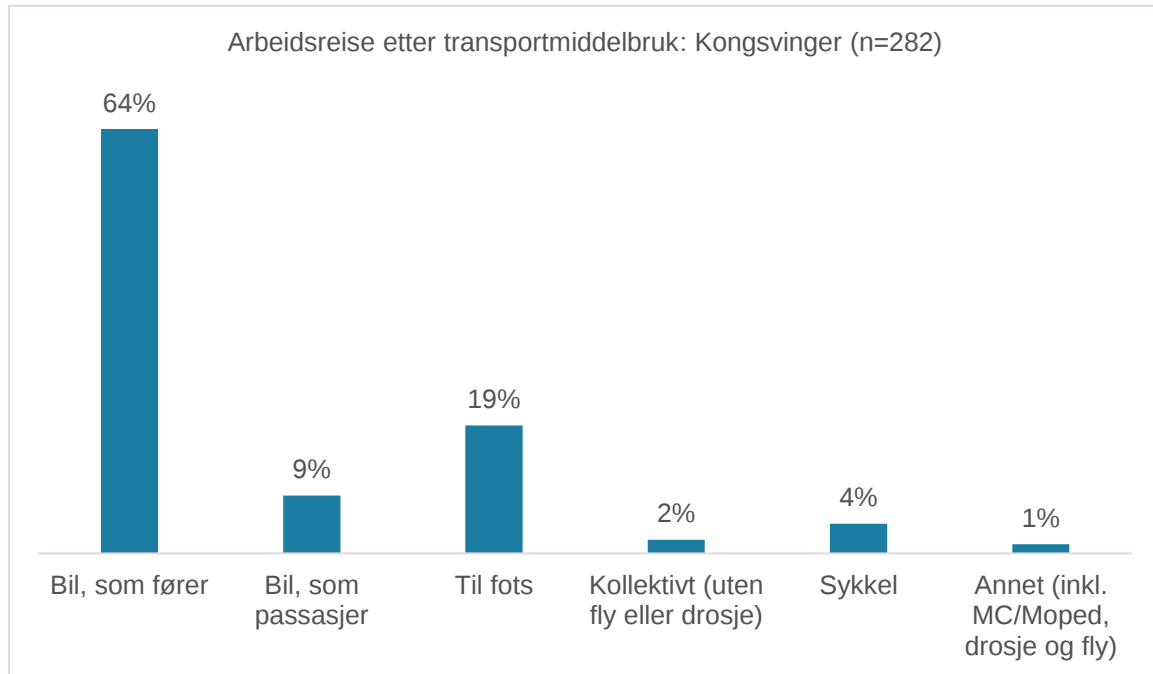
44 prosent av arbeidsreiser varer 10-19 minutter. Elleve prosent varer 60 min eller mer, og 13 prosent varer 1-4 minutter.

Figur 44: Arbeidsreise etter reisetid



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

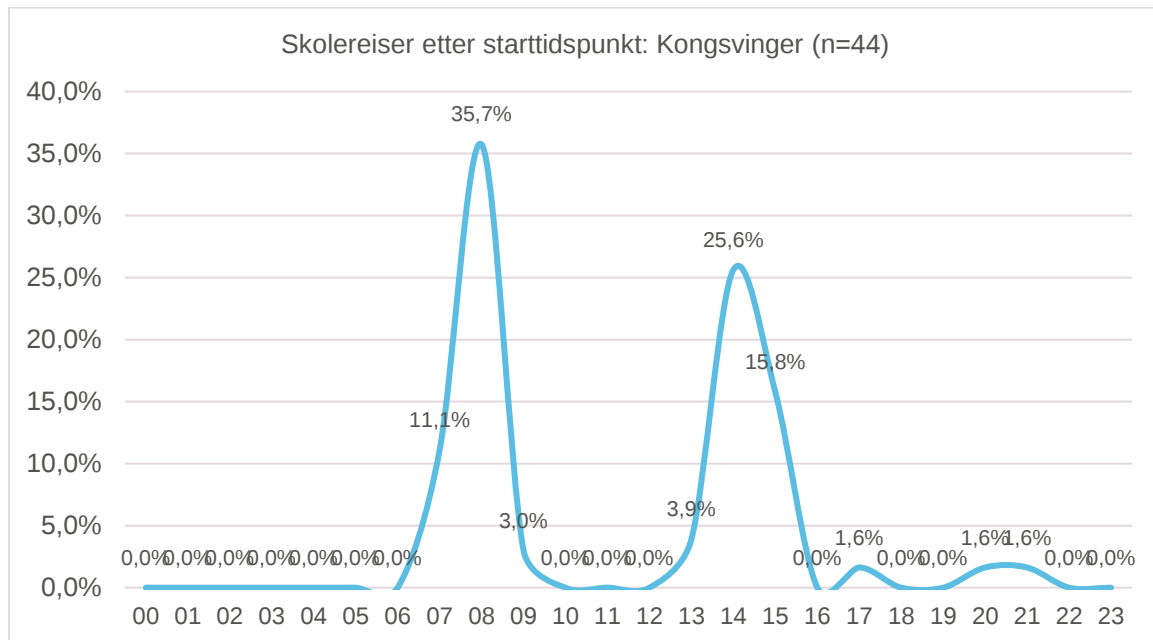
Figur 45: Arbeidsreise etter transportmiddelbruk



Skolereiser

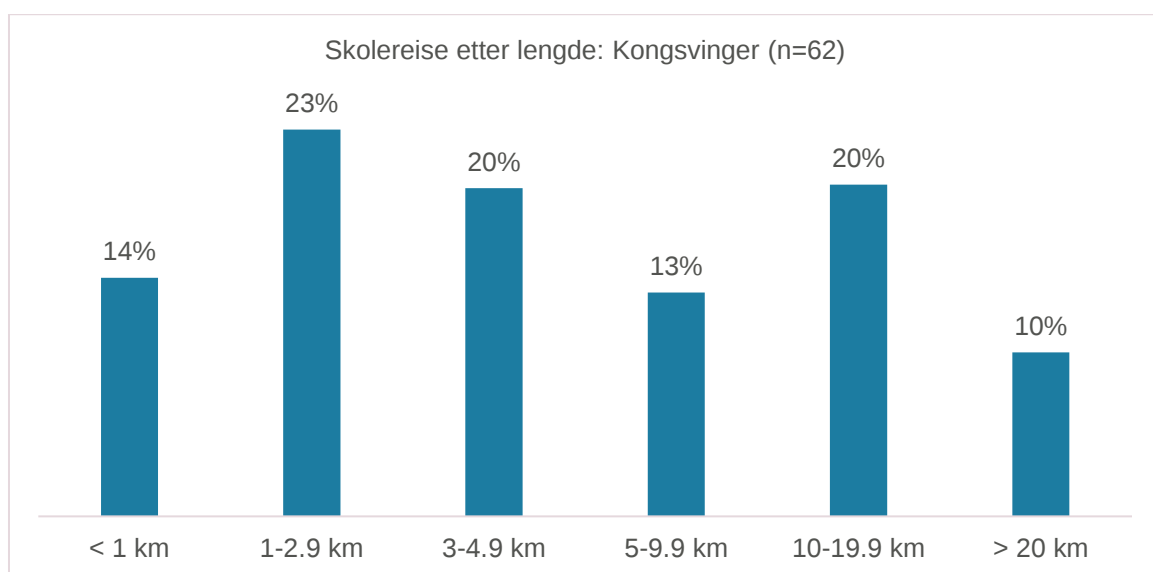
Skolereiser har klare aktivitetstopper ved start og slutt på skoledagen.

Figur 46: Skolereiser etter starttidspunkt



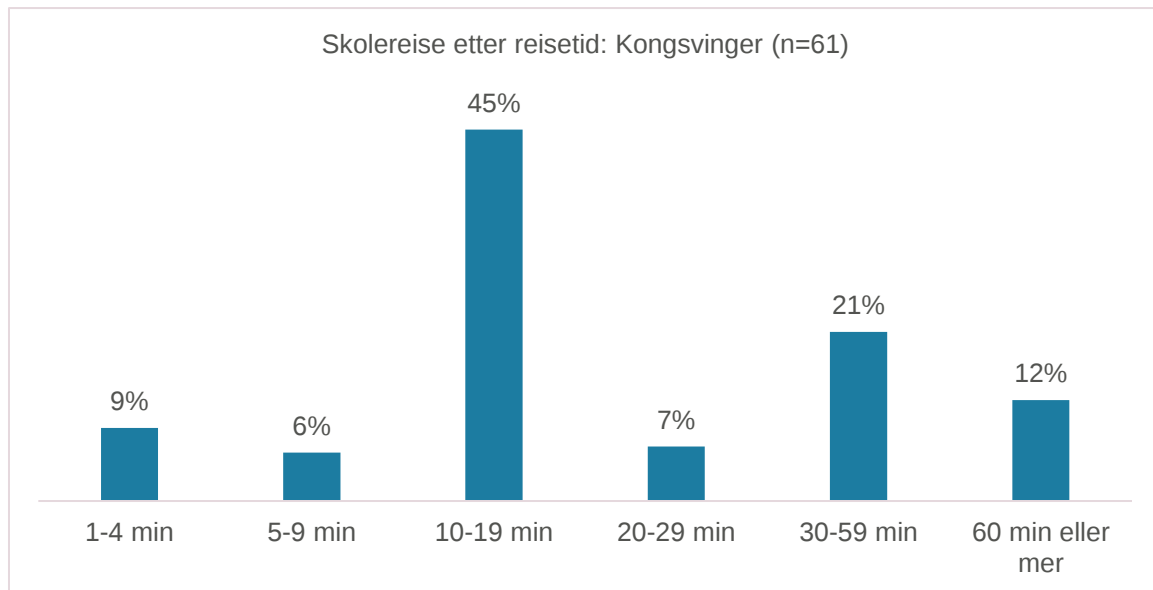
Skolereiser fordeler seg utover alle avstander. Til sammen er 37 prosent av skolereiser under 3 km lange. 30 prosent er 10 km eller lengre.

Figur 47: Skolereise etter lengde



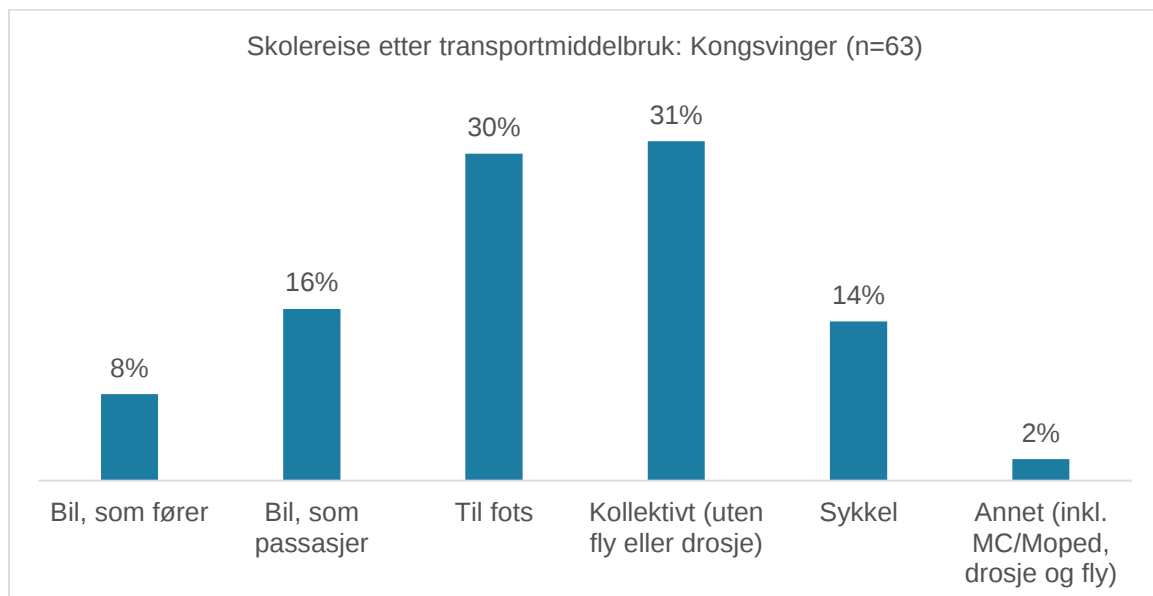
45 prosent av skolereisene er 10-19 minutter lange. Tolv prosent er 60 min eller mer, og ni prosent er 1-3 minutter.

Figur 48: Skolereise etter reisetid



De fleste skolereiser foretas ved kollektivtransport eller til fots. 31 prosent av skolereiser skjer kollektivt. 30 prosent foretas til fots.

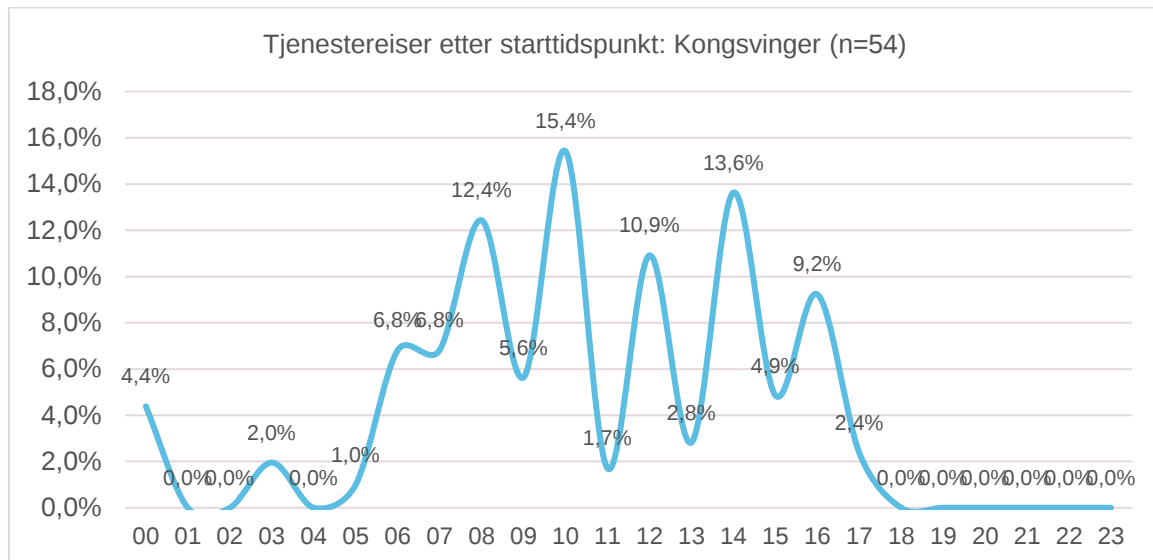
Figur 49: Skolereise etter transportmiddelbruk



Tjenestereiser

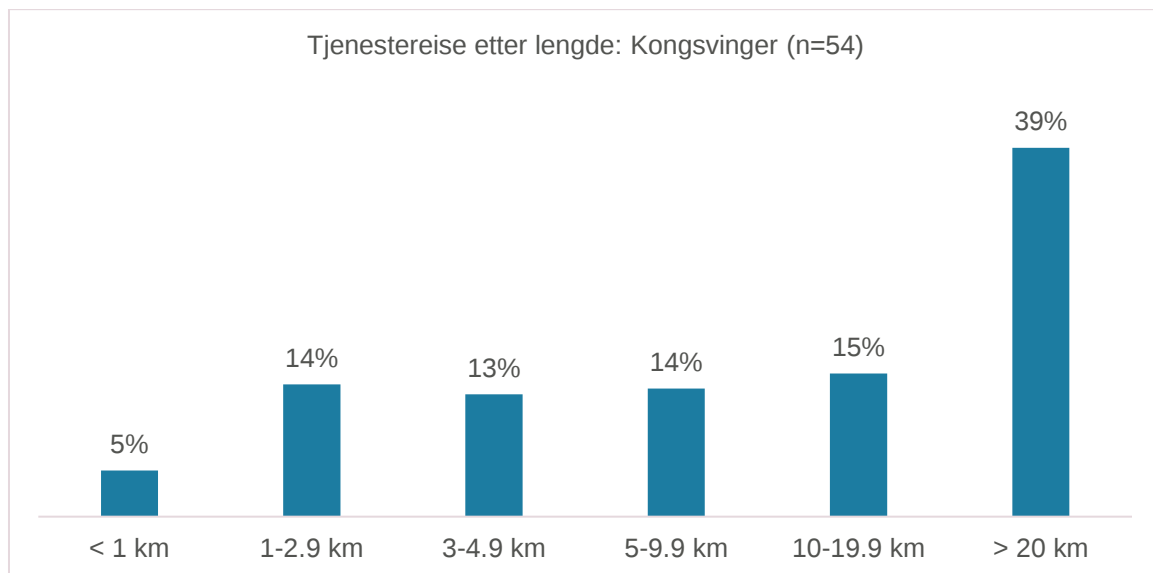
Tjenestereiser har varierende aktivitetstopper, men foretas i størst grad mellom klokken 6 og 16.

Figur 50: Tjenestereiser etter starttidspunkt



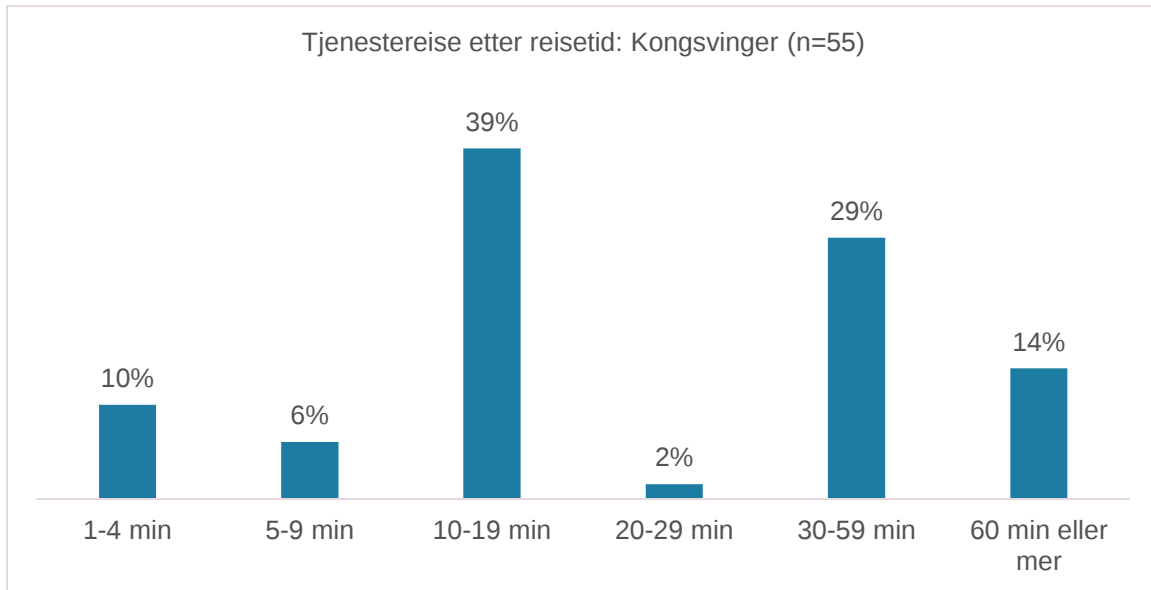
30 prosent av tjenestereiser er over 20 km lange. Kun fem prosent er under 1 km lange.

Figur 51: Tjenestereise etter lengde



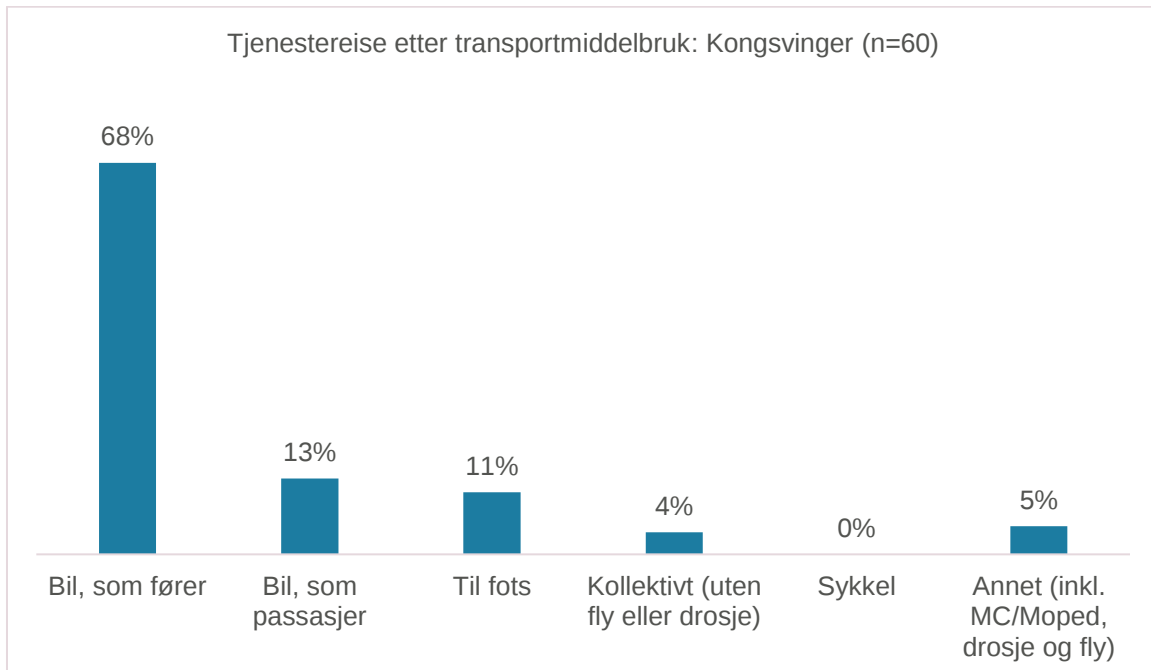
39 prosent av tjenestereiser er 10-19 minutter lange. Til sammen 43 prosent av reisene varer en halvtime eller lengre.

Figur 52: Tjenestereise etter reisetid



Tjenestereiser foretas stort sett ved bil. Til sammen er 81 prosent av reisene gjennomført med bil som transportmiddel, enten som fører eller passasjer.

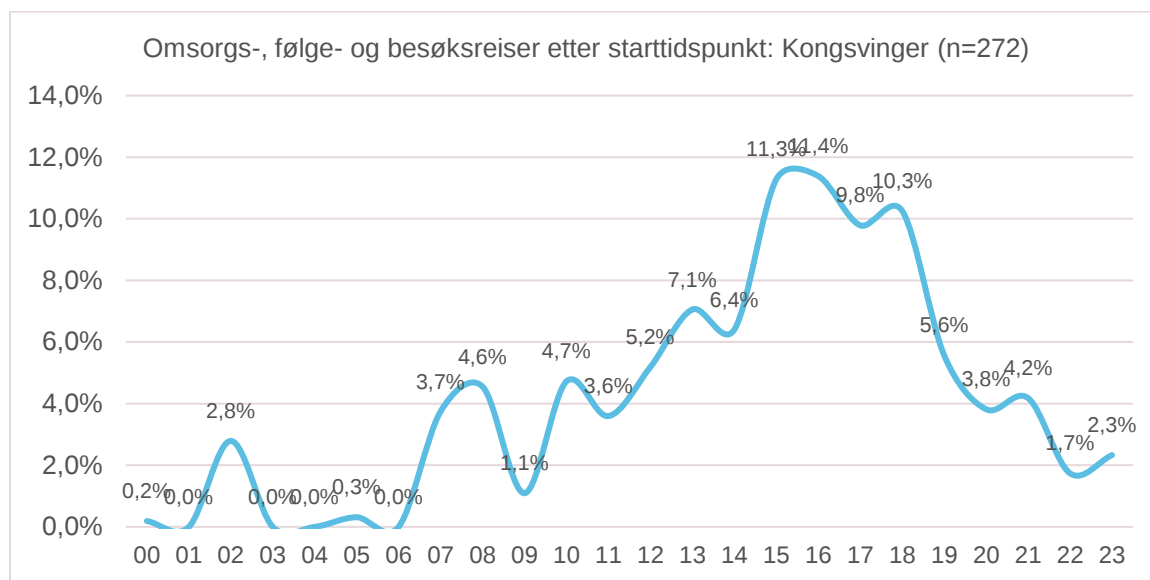
Figur 53: Tjenestereise etter transportmiddelbruk



Omsorgs-, følge- og besøksreiser

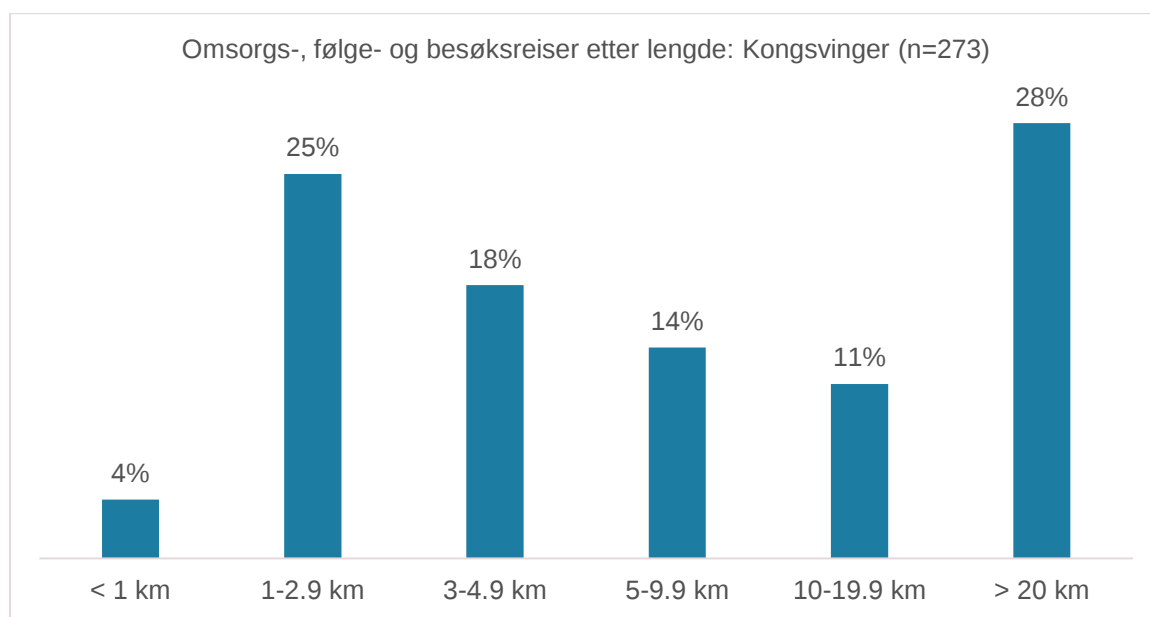
Omsorgs-, følge- og besøksreiser har noe aktivitet gjennom hele døgnet, men skjer i størst grad på ettermiddag og tidlig kveld.

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



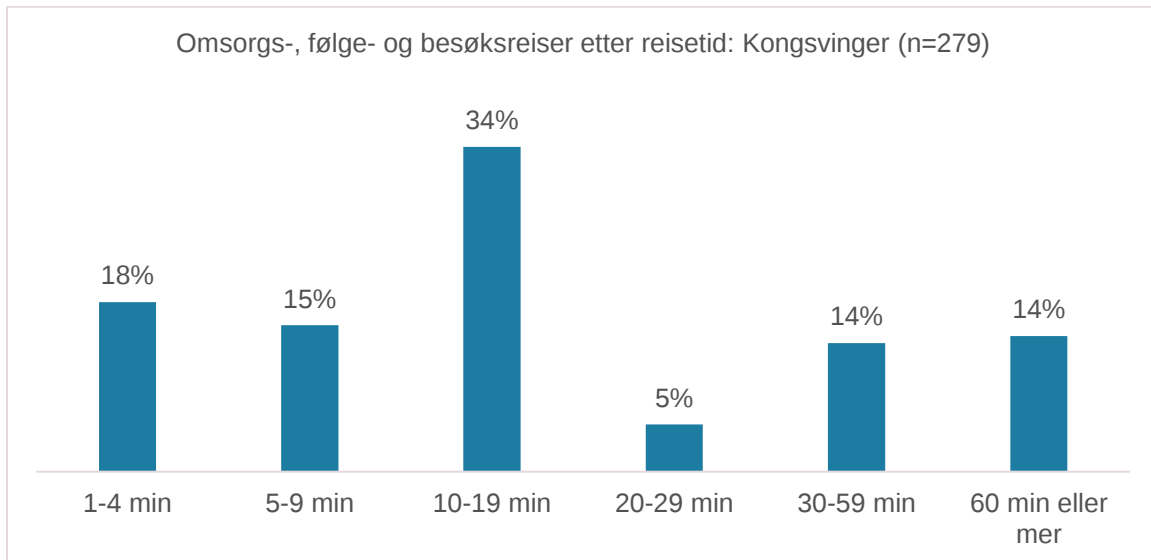
28 prosent av reisene er over 20 km. 25 prosent er 1-3 km lange.

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



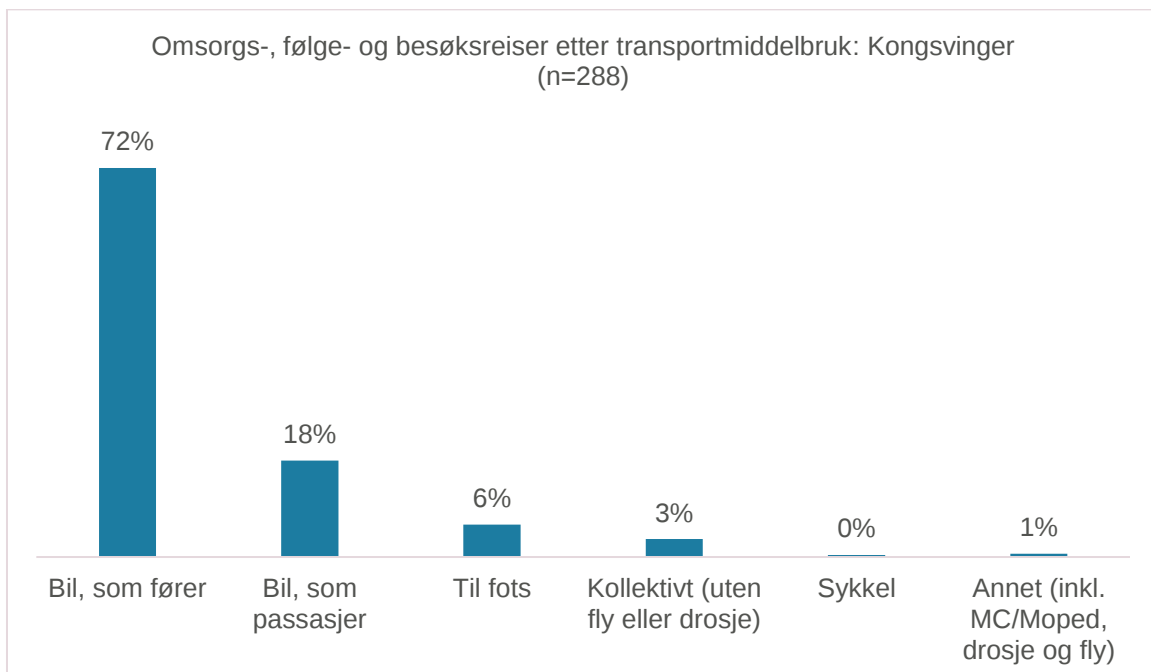
34 prosent av reisene er 10-19 minutter lange. Til sammen varer 33 prosent av reisene under 10 minutter. 28 prosent varer en halvtime eller mer.

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



Omsorgs-, følge- og besøksreiser skjer i størst grad ved bil som fremkomstmiddel. Til sammen er 90 prosent av reisene foretatt med bil som fører eller passasjer.

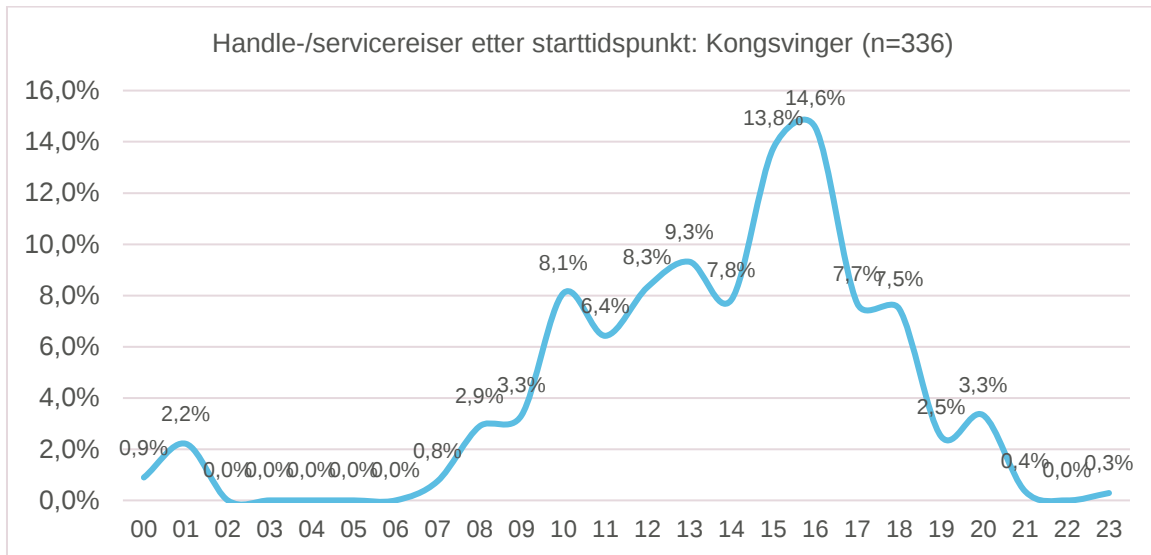
Figur 57: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk



Handlereiser

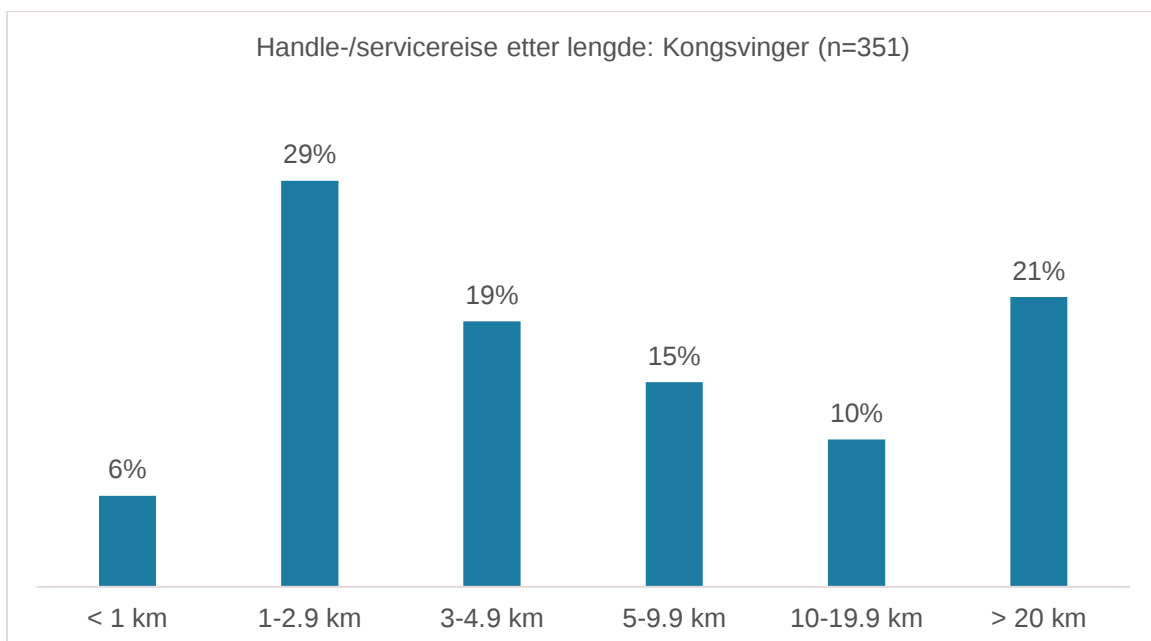
Handlereiser foretas store deler av døgnet, med en klar aktivitetstopp etter endt arbeids- eller skoledag.

Figur 58: Handle-/servicereiser etter starttidspunkt



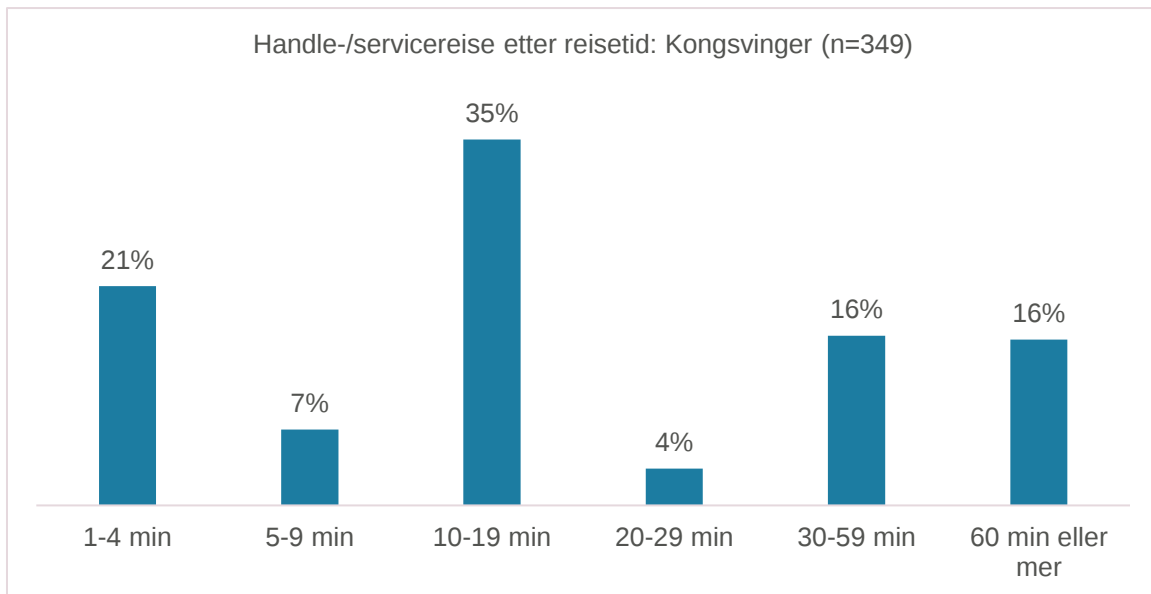
29 prosent av reisene er 1-3 km lange. 21 prosent er over 20 km lange.

Figur 59: Handle-/servicereise etter lengde



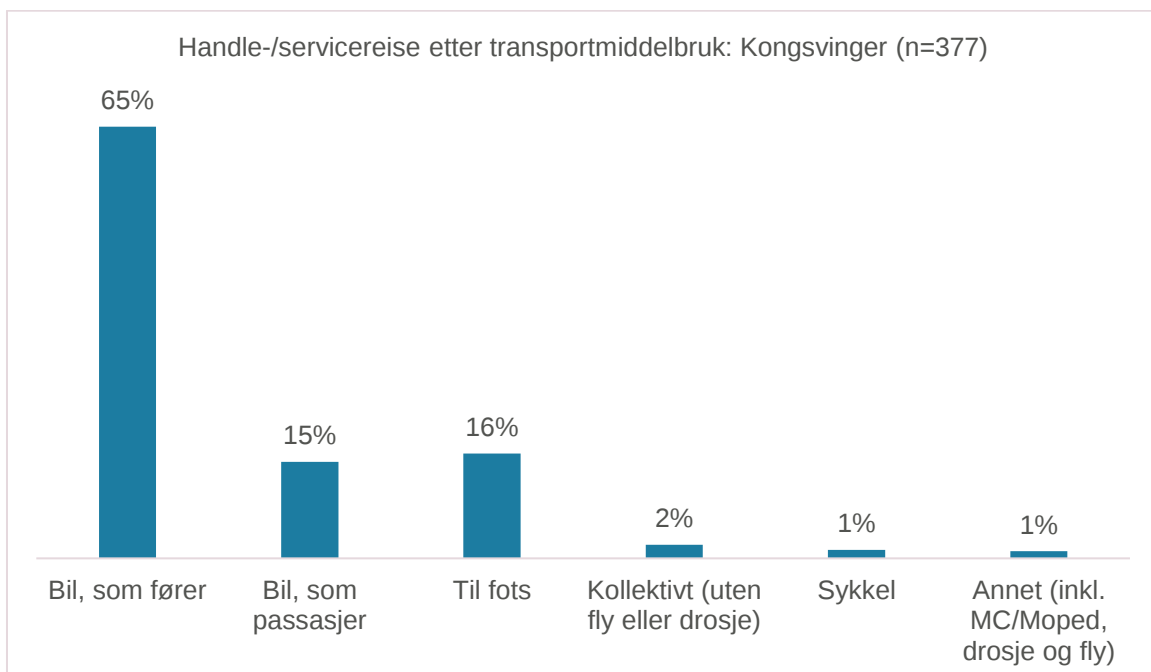
35 prosent av reisene varer 10-19 minutter. 21 prosent varer 1-4 minutter.

Figur 60: 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.

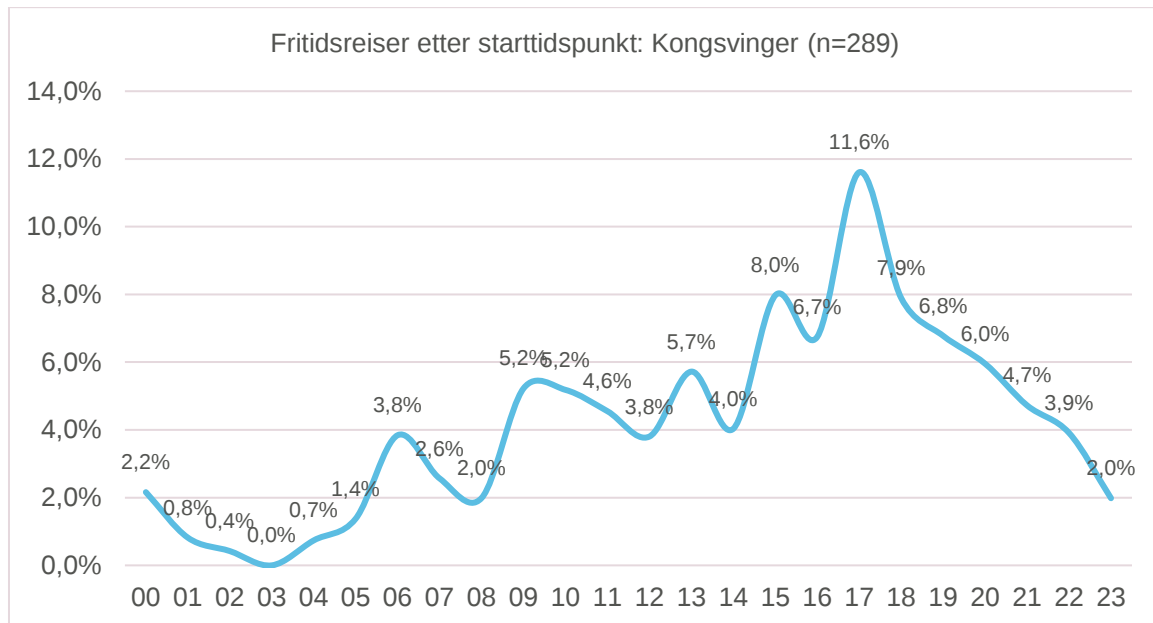
Figur 61: Handle-/servicereise etter transportmiddelbruk



Fritidsreiser

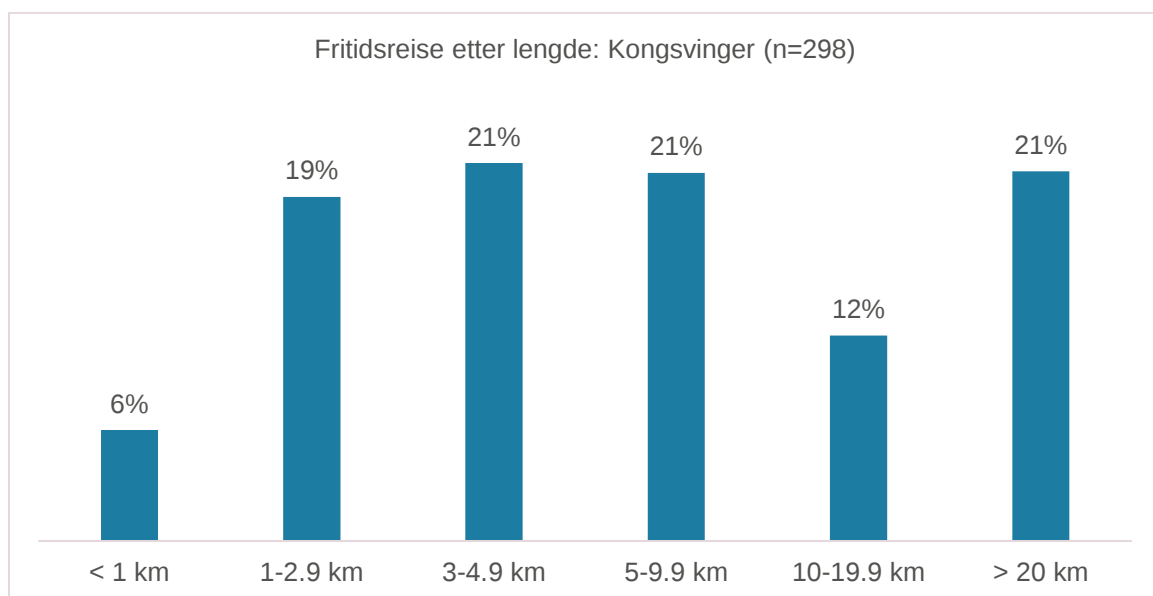
Fritidsreiser tas til alle døgnetts tider, med en aktivitetstopp klokken 17.

Figur 62: Fritidsreiser etter starttidspunkt



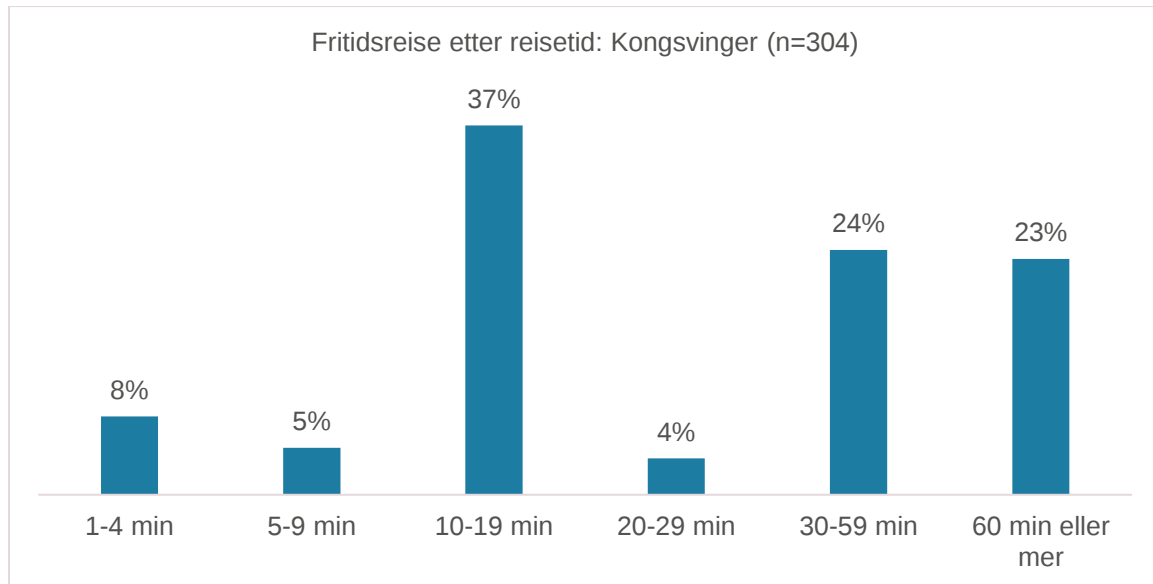
Fritidsreiser fordeler seg utover forskjellige distanser. 21 prosent av reisene er over 20 km. Til sammen 25 prosent av reisene er under 3 km lange.

Figur 63: Fritidsreise etter lengde



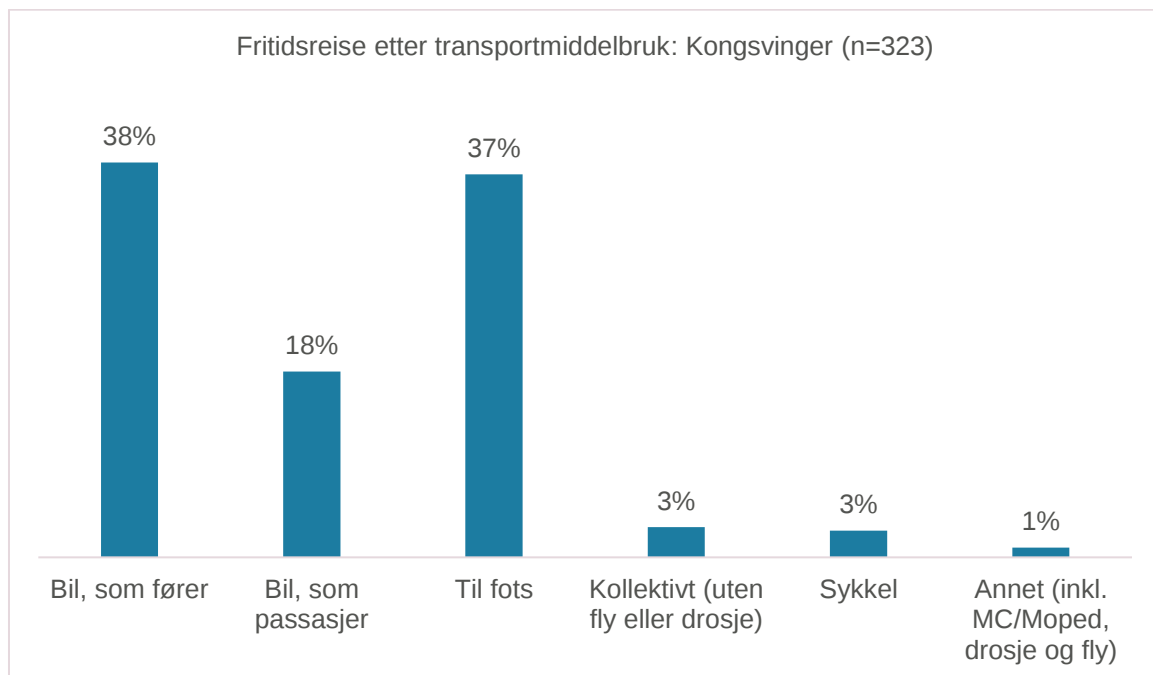
37 prosent av fritidsreiser er 10-19 minutter lange. 13 prosent er under 10 minutter. Til sammen 47 prosent av reiser er en halvtime eller lengre.

Figur 64: Fritidsreise etter reisetid



37 prosent av fritidsreiser foretas til fots. For 56 prosent av reisene er fremkomstmiddel bil.

Figur 65: Fritidsreise etter transportmiddelbruk



|



Opinion: