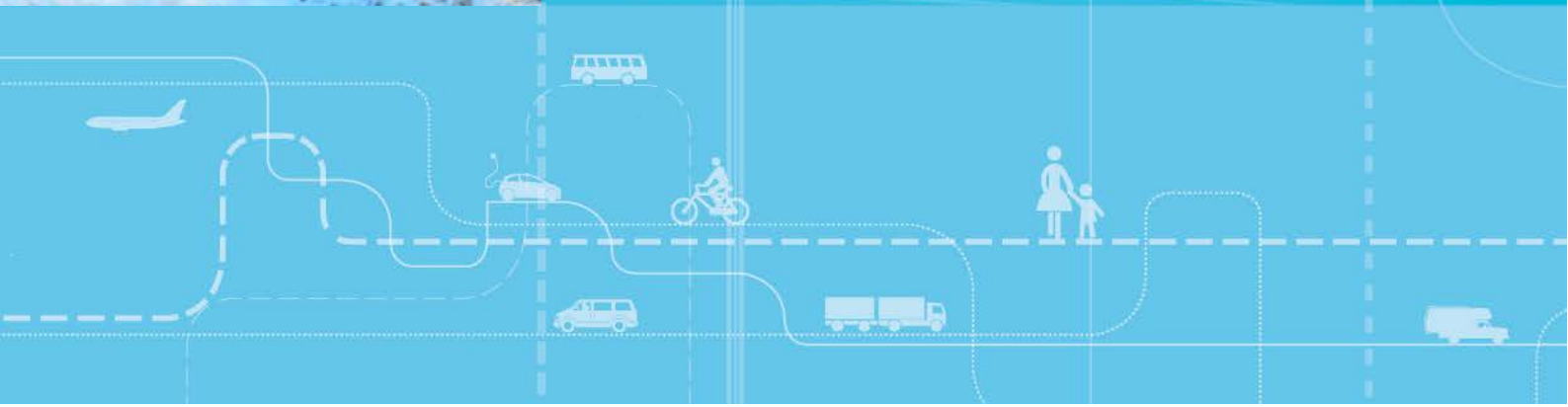


# Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport





# **Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport**

Randi Hjorthol  
Øystein Engebretsen  
Tanu Priya Uteng

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1131-6 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1598-7 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2014

---

**Tittel:** Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport

**Title:** 2013/14 National travel survey – key results

**Forfattere:** Randi Hjorthol  
Øystein Engebretsen  
Tanu Priya Uteng

**Author(s):** Randi Hjorthol  
Øystein Engebretsen  
Tanu Priya Uteng

**Dato:** 12.2014

**Date:** 12.2014

**TØI rapport:** 1383/2014

**TØI report:** 1383/2014

**Sider** 140

**Pages** 140

**ISBN Papir:** 978-82-480-1131-6

**ISBN Paper:** 978-82-480-1131-6

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1598-7

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1598-7

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Avinor  
Jernbaneverket  
Kystverket  
Samferdselsdepartementet  
Statens vegvesen Vegdirektoratet

**Financed by:** Avinor  
Ministry of Transport and  
Communications  
The Norwegian Coastal Administration  
The Norwegian National Rail  
Administration  
The Norwegian Public Roads  
Administration

**Prosjekt:** 3850 - Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013

**Project:** 3850 - Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013

**Kvalitetsansvarlig:** Frode Longva  
**Emneord:** Intervjuundersøkelse  
Nasjonal  
Reiseformål  
Reiseomfang  
Reisevaner  
Transportmiddel

**Quality manager:** Frode Longva  
**Key words:** Extent of travel  
Mode of transport  
National  
Norway  
Travel behaviour  
Travel purpose survey

#### **Sammendrag:**

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) er ca 60 000 personer fra 13 år og eldre intervjuet på telefon om tilgang til transportressurser og reiseaktiviteter. I gjennomsnitt foretar befolkningen 3,26 reiser per person per dag. Gjennomsnittslengden på en reise er 14,5 km, en økning fra 2009. Tidsbruken er den samme, 23 minutter. De fleste reisene er korte, 39 prosent er under tre km. 55 prosent av de daglige reisene gjøres som bilfører, åtte prosent som bilpassasjer, 21 prosent til fots, fem prosent på sykkel og 10 prosent kollektivt. I gjennomsnitt foretok befolkningen 1,5 lange reiser (100 km eller lengre én vei, eller til utlandet) siste måned. På de lange reisene bruker 58 prosent bil. På ferie – og fritidsreiser til utlandet er fly det vanligste med 65 prosent

#### **Summary:**

In the Norwegian Travel Survey 2013/14 about 60 000 persons from 13 years have been interviewed. The survey provides information on transport resources and travel activity. In 2013/14 the average citizen made 3.26 trips per day. The average distance is 14,5 km, an increase from 2009, and time use per trip is 23 minutes. Most trips are short, 39 percent is less than three km. The car as a driver is used on 55 percent of the trips, 8 percent as car passenger, 21 on foot, 10 by public transport and 5 percent by bike. In average the citizens undertook 1.5 long trips (100 km or longer one-way or abroad) previous month. Car is used for 58 percent of long trips. On the long holiday trips aboard 65 percent are made by plane.

Language of report: Norwegian

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) er den sjuende landsomfattende reisevaneundersøkelsen som er foretatt i Norge. De tidligere undersøkelsene er gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Transportøkonomisk institutt har hatt det faglige ansvaret for alle disse undersøkelsene. Formålet med undersøkelsen er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet, og brukes av transportmyndighetene til en lang rekke planleggingsformål, særlig til arbeidet med Nasjonal Transportplan. Resultatene brukes også til prognoseformål, utvikling av transportmodeller og til flere forskningsformål.

RVU 2013/14 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Representanter for oppdragsgiverne har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med planlegging og gjennomføring av undersøkelsen. Vi takker referansegruppen for god oppfølging og konstruktive innspill underveis.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Liva Vågane fram til juni 2014, deretter tok Jon Martin Denstadli over ansvaret fram til 1. oktober 2014. På den siste etappen har Randi Hjorthol fungert som prosjektleder. Øystein Engebretsen har hatt et særlig ansvar for kvalitetssikringen av geografisk stedfesting. Han har også skrevet kapittel 2. Tanu Priya Uteng har skrevet kapittel 10. De resterende kapitlene er skrevet av Randi Hjorthol. TNT Gallup har stått for datainnsamlingen. Trude Rønning har stått for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, desember 2014  
Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
direktør

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1 Innledning.....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrunn og formål .....	1
1.2 Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser.....	1
1.2.1 Daglige reiser.....	1
1.2.2 Lange reiser.....	2
<b>2 Gjennomføring og metode.....</b>	<b>3</b>
2.1 Intervjuopplegg.....	3
2.2 Spørreskjema .....	3
2.3 Utvalg .....	4
2.3.1 Utvalgsprosedyre .....	5
2.4 Svarprosent.....	5
2.5 Stedfesting .....	5
2.6 Vekting.....	6
<b>3 Tilgang til transportressurser .....</b>	<b>7</b>
3.1 Førerkort.....	7
3.2 Tilgang til bil.....	7
3.3 Parkering i nærheten av boligen .....	8
3.4 Tilgang til kollektivtransport.....	8
3.5 Eie og tilgang til sykkel, moped, og motorsykkel .....	9
3.6 Helsemessige problemer.....	10
<b>4 Omfang av reiser.....</b>	<b>17</b>
4.1 Antall daglige reiser .....	17
4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk.....	17
4.3 Lange reiser .....	18
4.3.1 Utenlandsreiser.....	18
<b>5 Transportmiddelbruk .....</b>	<b>25</b>
5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser.....	25
5.2 Reiselengde for ulike transportmidler.....	26
5.3 Transportmiddelbruk på lange reiser.....	27
<b>6 Reisesenes formål.....</b>	<b>33</b>
6.1 Daglige reiser.....	33
6.2 Lange reiser .....	33
6.2.1 Utenlandsreiser.....	34
<b>7 Arbeidsreiser .....</b>	<b>39</b>
7.1 Omfang, tidsbruk og lengde .....	39
7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen.....	40
<b>8 Skolereiser.....</b>	<b>44</b>
8.1 Omfang, lengde og tidsbruk .....	44
8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene .....	44
<b>9 Omsorgsreiser.....</b>	<b>48</b>
9.1 Ulike typer omsorgsreiser.....	48

9.2 Antall, lengde og tidsbruk .....	48
9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene .....	49
<b>10 Innkjøpsreiser .....</b>	<b>52</b>
10.1 Ulike typer innkjøpsreiser.....	52
10.2 Antall, lengde og tidsbruk .....	52
10.3 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser.....	53
<b>11 Fritids- og besøksreiser .....</b>	<b>56</b>
11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser .....	56
11.2 Antall, lengde og tidsbruk .....	56
11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser.....	57
<b>12 Ferie- og fritidsreiser – hyttebruk.....</b>	<b>60</b>
12.1 Ferie- og fritidsreiser med overnatting.....	60
12.2 Reisens varighet og transportmiddelbruk .....	61
12.3 Eie og bruk av fritidsbolig/hytte.....	61
<b>Referanser:.....</b>	<b>67</b>

## Vedlegg:

Vedlegg 1: Spørreskjema RVU

Vedlegg 2: Informasjonsbrev

Vedlegg 3: Dagbok for daglige reiser

Vedlegg 4: Dagbok for lange reiser

Vedlegg 5: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i kommuner med utvalg > 1000 respondenter

Vedlegg 6: Gruppering av kommuner

Vedlegg 7: Utvalgte tabeller med motsatt prosentuering

Vedlegg 8: Utdrag av Gallups dokumentasjonsrapport



---

# Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport

TØI rapport 1383/2014

Forfatter(e): Randi Hjorthol, Øystein Engebretsen, Tanu Priya Uteng

Oslo 2014 140 sider

---

*Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) er den sjuende i rekken. Ca 60 000 personer fra 13 år og eldre er intervjuet om tilgang til transportmidler, dagliglivets reiser og reiser som gjennomføres sjeldnere. Undersøkelsen viser at andelen som alltid har tilgang til bil har økt noe siden 2009. I samme periode er kollektivtilbudet blitt bedre. Det var vært en liten økning i sykkelbruk og i bilførerreiser. Nesten 90 prosent av befolkningen i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere har egen parkeringsplass ved boligen. Reisene er i gjennomsnitt lengre enn i 2009. På de lengste reisene har flyet økt sin andel på bekostning av bilen.*

## Den sjuende nasjonale reisevaneundersøkelsen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) er den sjuende reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De seks foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert sykkel og gåing. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

- omfanget av befolkningens reiser
- hensikten med befolkningens reiser
- hvordan befolkningen reiser
- hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike grupper i befolkningen

I RVU 2013/14 er 61 314 personer fra 13 år og eldre intervjuet. Omtrent 10 000 av disse utgjør et representativt utvalg for hele landet, resten er regionale tilleggsutvalg. Dette er det største utvalget som hittil har blitt intervjuet. Datainnsamlingen er foretatt av TNS Gallup, og intervjuingen er gjort på telefon.

## Kvaliteten på kollektivtilbudet har økt

I 2013/14 er det 30 prosent som har et svært godt kollektivtilbud, dvs at det er minst fire avganger per time og mindre enn én km til nærmeste holdeplass, dette er en økning fra 26 prosent i 2009. Det er store variasjoner i tilbudet etter bosted. Bosatte i Oslo kommer best ut, der 83 prosent av befolkningen har et så godt tilbud. Av de andre store byene har også mange bosatte i Trondheim og Stavanger et svært godt tilbud (64 prosent).

Tilgang til bil er viktig for valg av reisemåte. I 2013/14 tilhørte 88 prosent av befolkningen en husholdning med minst én bil. Det er en økning fra 2009, da 85 prosent hadde bil i husholdet. 45 prosent har én bil, 35 prosent har to biler og åtte prosent har tre eller flere biler. Tilgang til bil har klar sammenheng med inntekt.

Andelen som både har førerkort og kan bruke bil når de ønsker det er 69 prosent, omtrent på samme nivå som i 2009. Fremdeles har menn bedre tilgang til bil enn kvinner.

Nesten 90 prosent av befolkningen (i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere) har parkeringsplass ved boligen. Av disse er det 84 prosent som har parkeringsplass på tomte. Bosatte i Oslo har de dårligste parkeringsmulighetene.

Tre fjerdedeler av befolkningen har en sykkel i brukbar stand, omtrent det samme som i tidligere år, og 11 prosent har MC/moped.

## Lengre reiser og mer tidsbruk

I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som enhver forflytning utenfor tomten der man bor, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Når en kommer fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. På en reise kan det brukes ett eller flere transportmidler. Å gå eller sykle regnes som selvstendige reisemåter på linje med motoriserte transportmidler.

I 2013/14 foretok befolkningen 3,26 reiser per dag per person. Det er omtrent det samme nivået som i 2009. Det er bare 10 prosent som ikke reiser i løpet av en dag, en nedgang fra 2009.

Gjennomsnittslengden på en reise i 2013/14 er 14,5 km og varigheten 24 minutter. En gjennomsnittsperson fra 13 år og eldre reiser 47,2 km pr. dag og bruker 78 minutter. Både reiselengde og reisetid er lengre i 2013/14 enn i 2009. Sammenlikner vi med begynnelsen av 90-tallet, har både daglig reiselengde og reisetid økt, fra 32,0 til 47,2 km og fra 60 til 78 minutter.

De aller fleste av de daglige reisene er korte, 39 prosent er under tre km, mens 28 prosent er 10 km eller lengre.

De som reiser lengst i løpet av en gjennomsnittlig dag er:

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-54 år
- Par med barn
- Personer med brutto husholdsinntekt over kr 1 000 000
- Yrkesaktive med lang arbeidstid
- Bosatte i områdene rundt Oslo og på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk

## En liten økning i sykkel og bruk av bil som fører

Mer enn halvparten av alle daglige reiser gjøres som bilfører, 55 prosent, mens bare åtte prosent foretas som bilpassasjer. Godt og vel en femtedel av de daglige reisene er til fots, fem prosent på sykkel og 10 prosent kollektivt. Det er små endringer siden 2009. Det er en liten økning i sykkelbruk og bil som fører, samt en nedgang i andelen bilpassasjerer.

Den typiske bilbruker er:

- Mann
- Person i aldersgruppen 35-55 år
- Par med og uten barn
- Person med videregående skole som høyeste utdanning
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mertid
- Person med brutto husholdningsinntekt over kr 600.000
- Person bosatt i spredtbygde strøk og i omegnskommuner til Bergen, Trondheim og Stavanger
- Person bosatt i husholdninger med to eller flere biler
- Person med dårlig tilgang på kollektivtransport

Den typiske kollektivtrafikanter er:

- Kvinne
- Person under 18 år
- Enslig uten barn
- Person med grunnskole som høyeste utdanning
- Deltidsarbeidende
- Person med bruttoinntekt under kr 200 000
- Bosatt i Oslo
- Person som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Person med svært god tilgang til kollektivtransport
- 

Den typiske fotgjenger er:

- Kvinne
- Personer i aldersgruppene under 18 år og over 75 år
- Personer med grunnskoleutdanning
- Ikke yrkesaktiv
- Person med lav inntekt
- Bosatt i Oslo
- Person som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Person som har svært god tilgang til kollektivtransport

Den typiske syklist:

- Personer i aldersgruppen 13-17 år
- Personer med enten bare grunnskole eller lang universitetsutdanning
- Bosatte i Trondheim

## Stabile reiseformål

De daglige reisene er knyttet til tre hovedområder av aktiviteter: 1) Reiser i forbindelse med arbeid og skole, 2) reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og 3) reiser i forbindelse med fritid.

I RVU 2013/14 er 28 prosent av reisene arbeids-, skole- eller tjenestereiser, 37 prosent av reisene er handle-/service- eller følge-/omsorgsreiser og 30 prosent er fritids- og besøksreiser.

Reisemønsteret avspeiler folks livsfase og aktivitetsmønster. De yrkesaktive har andelsmessig flest reiser i tilknytning til arbeid, de med barn flest følge- og omsorgsreiser, kvinner har flere følgereiser og handlereiser enn menn, og de ikke yrkesaktive har mange fritidsreiser. De eldste har flest handle- og servicereiser. Fordelingen mellom reiseformål har endret seg lite fra tidligere reisevaneundersøkelser.

## Økning i ferie- og fritid på lange reiser

I 2013/14 foretok befolkningen på 13 år og eldre 1,5 lange reiser i gjennomsnitt pr. måned.<sup>1</sup> Det er litt lavere enn i 2009. Mer enn halvparten av befolkningen har hatt en lang reise siste måned. En tredjedel har 1-2 slike reiser pr. måned, mens sju prosent har foretatt fem eller flere lange reiser.

Godt og vel 40 prosent av de lange reisene har ferie og fritid som formål. I tillegg kommer besøksreiser som ofte har et innslag av ferie (og vice versa). Til sammen utgjør disse to formålene 61 prosent av de lange reisene. Nesten hver femte av de lange reisene skjer i forbindelse med arbeid, enten som arbeidsreise eller som tjenestereise. Andelen arbeidsbetingede reiser er noe lavere enn de foregående undersøkelsene, mens andelen ferie og fritid er høyere

Bilen er det mest brukte transportmidlet på alle typer lange reiser innenlands, 58 prosent. Ikke overraskende er bilandelen særlig høy på feriereiser og reiser i forbindelse med private ærend. På ferie- og fritidsreiser med overnatting er bilandelen 72 prosent. Nesten halvparten av de arbeidsbetingede reisene foregår med fly, og toget brukes av åtte prosent på reiser til/fra arbeid.

De aller fleste utenlandsreisene er knyttet til ferie- og fritid, 57 prosent. Ytterligere 17 prosent er private ærend, i de fleste tilfelle knyttet til innkjøp. Bare 11 prosent er arbeidsrelaterte reiser. Det er en litt lavere andel enn i 2009. Bruk av fly dominerer på utenlandsreisene med 65 prosent.

40 prosent av befolkningen har tilgang til hytte. I gjennomsnitt besøker hytteeierne fritidsboligen én gang per måned.

---

<sup>1</sup> Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei og reiser til/fra utlandet, uansett reiselengde.

---

**Summary:**

# 2013/14 Norwegian Travel Survey – key results

*TOI Report 1383/2014*

*Author(s): Randi Hjortbol, Øystein Engebretsen, Tanu Priya Uteng  
Oslo 2014, 140 pages Norwegian language*

---

*The Norwegian National Travel survey 2013/14 is the seventh national survey. Approximately 60 000 persons aged 13 or more were interviewed about their access to transport resources, everyday mobility and longer journeys undertaken less frequently. The survey shows that the percentage having access to a car has increased since 2009. In the same period the quality of the public transport has improved. There has been a small increase in the use of bicycle and car as a driver. Almost 90 percent of the population in municipalities with more than 20 000 inhabitants have private parking at their home. The average trip is longer in 2013/14 than in 2009. For the longest trips air travel has increased at the expense of car use.*

## **The seventh National travel survey**

The National Travel Survey 2013/14 (RVU 2013/14) is the seventh national survey of travel behaviour conducted in Norway. The first was done in 1985, the next five in 1992, 1998, 2001, 2005 and 2009.

The National Travel Surveys cover personal travel of all types, including short trips taken on a daily basis and longer journeys undertaken less frequently, as well as all modes of transport, including walking and cycling. The purpose of the National Travel Surveys is to obtain information on people's travel activity and travel patterns. Among other things, the surveys are intended to reveal:

- the scope of travel
- the purpose of travel
- how people travel
- how travel activity varies among different groups of the population

In RVU 2013/14, 61 314 persons from 13 years on were interviewed. Around 10,000 of them constitute a representative sample of the entire country; the remainder is supplementary regional samples.

## **The quality of the public transport has improved**

In 2013/14 30 percent of the population has a very good public transport supply, i.e. hourly frequency of at least four departures and a distance less than one kilometre to the bus stop/terminal. In 2009 the percentage was 26. There are great differences between places of living. 83 percent of people living in Oslo have a very good supply,

and also those living in Trondheim and Stavanger have a high quality of the public transport supply (64 percent).

Access to a car is one of the most important factors affecting choice of mode. In 2013/14 88 percent belonged to a household with at least one car. This is an increase from 2009, when 85 percent was in the same situation. 45 percent has one car, 35 percent has two cars, while eight percent has three or more cars. Access to a car increases with income.

The percentage having a driving licence and access to a car whenever wanted is 69, the same level as in 2009. Men continue to have better access to cars than women.

Almost 90 percent of the population (in municipalities with more than 20 000 inhabitants) have car park in the vicinity of their home. Of those 84 percent has car park at their property. The lowest percentage who has private parking is people living in Oslo.

A large proportion of the population own a bicycle, 75 per cent, while 11 per cent own or have access to a moped or motorcycle.

## Longer distance and time use

The National Travel Survey defines a trip as any movement outside the lot where one lives, regardless of length, duration or purpose. Once the destination is reached, the trip is considered completed. One or more modes of transport may be used for a trip. Walking and cycling are reckoned as independent modes of travel on a par with motorised modes of transport.

In 2013/14 the population undertook an average of 3.26 trips per day. This includes 10 per cent that do not travel in the course of an average day. There is a slight decrease from 2009 in the percentage that do not travel.

The average trip is 14,5 km, an increase from 2009, and lasts for 24 minutes. The average length travelled per day by each person is 47,2 km, spending 78 minutes again an increase from 2009. Compared to the beginning of the 1990ties both daily travel distance and travel time have increased, from 32,0 km to 47,2 km per day and from 60 to 78 minutes per day.

The majority of the trips are short, 39 percent is shorter than three km, while 28 percent is 10 km or longer.

Those who have long travel distance are:

- Men
- People in the age group 45-54 years
- Couples with children
- People with high income
- Employed working long hours
- People living in the surrounding municipalities of Oslo, in small towns, or in sparsely populated areas

## A small increase in bicycling and car driving

More than half of the daily trips are done as car driver, 55 percent, while only eight percent are done as car passenger. About one fifth of the daily trips are carried out on foot, five percent on bike and 10 percent with public transport. Since 2009 there has been a small increase in biking and car driving.

The typical car user is:

- Man
- Person in the age group 35-55 years
- Employed not working part time
- Person with high income
- Living in sparsely populated areas or in the surrounding municipalities of Bergen, Trondheim and Stavanger
- People having good access to a car
- Low quality of the public transport

The typical user of public transport is:

- Woman
- Under 18 years
- Single without children
- People with low education
- Working part time
- Low income
- Living in Oslo
- Good access to public transport
- Not access to a car

The typical pedestrian is:

- Woman
- Under 18 years or over 75 years
- Low education and income
- Not employed
- Living in Oslo
- Good access to public transport
- Low access to a car

The typical bicyclist is:

- In the age group 13-17 years
- Either with low education (young people) or with university education
- Living in Trondheim

## Stability in the purpose of trips

The purpose of daily trips may be divided into three main areas:

- trips related to paid work and school/education
- trips related to unpaid work for the household
- trips related to leisure time

In 2013/14 28 percent are related to work and school (21 percent commuting), 37 percent are shopping-, service-, and accompany-trips, and 30 percent are related to leisure activities.

The travel pattern reflect the life phase and related activities. People who are economically active have more travelling related to work, those who have children have also more trips connected to accompany others, women still have more shopping and accompany trips than men. Older people have many shopping and service trips. The distribution of the trip purpose has changed very little from previous surveys.

## Holiday and leisure the most typical purpose of long trips

In 2013/14 the population aged 13 or older took an average of 1,5 trips per month<sup>1</sup>. This is a little lower than in 2009. More than half of the population took a long trip. One third had 1-2 long trips per month, while seven percent took five or more long trips.

Holiday and leisure is the purpose of about 40 percent of the long trips. Visiting comes in addition, adding up to 61 percent of the long trips. Nearly 20 percent of these trips are connected to paid work. The percentage of work related trips has decreased since 2009.

Cars are used on most long trips domestically, 58 percent. Car use is very high on holiday and leisure trips, 72 percent. Nearly half of the work related trips are done by air, and the train are used of eight percent of the work related trips.

Most trips abroad (with overnight stays) have holiday and leisure as purpose, 57 percent. Additional 17 percent are private errands, mostly shopping. Only 11 percent have work related purposes. That is lower than in 2009. Air travel is the dominant mode of transport, 65 percent, a little lower than in 2009.

40 percent of the population have access to a cottage/leisure home. In average people visit their cottage once a month.

---

<sup>1</sup> Trips of 100 km or longer one-way, and trips abroad, regardless of trip length, are considered long trips.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) er den sjuende reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De seks foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om:

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

Dette gir mulighet til å si noe om variasjoner i befolkningens reisevaner og hvordan de endrer seg med ulike rammebetingelser. Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor veg- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafikk sikkerhetsarbeidet 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 områder.

I RVU 2013 er et utvalg av befolkningen intervjuet om sine reiseaktiviteter. Denne rapporten gir hovedresultatene fra undersøkelsen, og viser utviklingstrekk fra tidligere reisevaneundersøkelser. Resultatene presenteres i form av figurer, tabeller og kommentarer til de viktigste utviklingstrekkene.

## 1.2 Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser

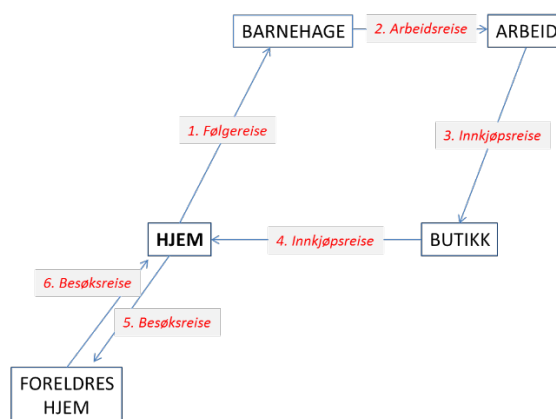
En reise er enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller

hvilket transportmiddel som brukes. I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag, og lange reiser. Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei, eller reiser til/fra Norge.

### 1.2.1 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.

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



Figur 1.1: Avgrensningen av reiser

Denne reisedefinisjonen avviker fra den mer allmenne oppfatningen om hva en reise er. Figuren over illustrerer dette. Når man er innom barnehagen for å levere barn på vei til jobben og drar videre til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter definisjonen som brukes i reisevaneundersøkelsen; en følgerreise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen). En mer alminnelig oppfatning er at man har gjort en arbeidsreise med et stopp i barnehagen. Den allmenne oppfatningen er knyttet til hva folk oppfatter som hovedformål med reisen, som i dette tilfellet dreier seg om å komme på jobb.

I denne rapporten vil enhetene i analysene være enkeltreiser, men det er også mulig å gjøre om reisene til hovedreiser (reiser som starter eller ender i basisplasser som hjem og arbeid) eller andre typer reisekjeder der reisene knyttes sammen.

### 1.2.2 Lange reiser

Registreringen av lange reiser er gjort på samme måte som i RVU 2009 (fra RVU 2001), dvs. at alle reiser innenlands som er 100 km eller lengre, samt alle reiser til/fra utlandet som er gjennomført siste måned er rapportert.

I reisevaneundersøkelsene i 1992 og 1998 var det et krav om at også utenlandsreiser måtte være minst 100 km for å bli registrert som lange reiser. Dette gjorde at korte handlereiser til Sverige ikke ble rapportert.

I analysene av lange reiser gjøres ikke sammenligninger med RVU1991/92. Årsaken til dette er at man den gang benyttet en rapporteringsperiode på tre måneder, mot én måned i de etterfølgende RVUene.

## 2 Gjennomføring og metode

### 2.1 Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2013/2014 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de fem foregående reisevaneundersøkelsene, mens man i RVU 1985 gjennomførte personlige intervju. Siden 2001 har utvalgspersonene fått tilsendt et brev med en tilhørende dagbok før de ble ringt opp. Undersøkelser har vist at forhåndsvarsel og dagbok bedrer rapporteringen av reiser, spesielt gangturer (Denstadli og Lian 2002). TNS Gallup har stått for datainnsamlingen for RVU 2013/2014.

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle personene i utvalget fikk tilsendt et brev med en kort orientering om formålet med undersøkelsen og en oppgitt dato for rapportering av reiser (registreringsdagen)<sup>1</sup>. Med brevet fulgte en «dagbok» hvor man kunne registrere sine reiser denne dagen, og eventuelle lange reiser hun/han hadde foretatt i løpet av den siste måneden.
2. Et par dager etter at utvalgspersonen hadde mottatt introduksjonsbrevet, ble vedkommende ringt opp av TNS Gallup for en motivasjonssamtale og materiellsjekk, samt for å avtale registreringsdag (hovedsakelig dagen oppgitt i introduksjonsbrevet)<sup>2</sup>.
3. Utvalgspersonen ble så ringt opp dagen etter den avtalte registreringsdagen. Ved manglende kontakt, ble det gjort gjentatte forsøk samme dag og de påfølgende dagene. Hvis intervjuet ble forsinket mer enn to dager og reisedagboken ikke var utfylt, ble registreringsdagen endret (til dagen før intervjuet)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Utsendingsmaterialet (med egen logo) ble tilrettelagt av grafisk designer. Invitasjonsbrevet ble påført logoer for alle transportmyndighetene, og ble signert av direktørene ved TØI og TNS Gallup. Alle deltakende respondenter ble med i trekning av fire gavekort, hvert til en verdi av Kr 10.000, og ble informert om dette i invitasjonsbrevet.

<sup>2</sup> Motivasjonssamtalen ble utført av særskilt dedikerte intervjuere. Undersøkelsen ble tilordnet eget telefonnummer, med Den nasjonale reisevaneundersøkelsen» som nummervisning.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse variasjonene, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over hele året. Det intervjues hver dag med unntak av spesielle høytids- og helligdager. Intervjuarbeidet startet ultimo august 2013 og ble avsluttet ultimo september 2014<sup>4</sup>. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen var 13 år i løpet av intervjuåret, mens det ikke var noen aldersgrense oppad. Personer i institusjon er ikke en del av populasjonen og skulle derfor ikke intervjues.

### 2.2 Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser) og lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned. Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger:<sup>5</sup>

1. Introduksjon
  - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
  - Enkelte bakgrunnsopplysninger (bl.a. tilgang på bil, arbeidsforhold)
2. Daglige reiser
  - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte, samt eventuelle byttepunkter underveis
  - Hvilke transportmidler som ble brukt på reisene, herunder bruk av innfartsparkering
  - Reisenes formål, lengde og tidsbruk
3. Lange reiser
  - Hvor mange reiser man har foretatt, når og hvor de startet og endte

<sup>3</sup> Dersom reisedagbok var utfylt og tilgjengelig, ble det intervjuet om den opprinnelig planlagte registreringsdagen (uansett hvor mange dager intervjuet var forsinket).

<sup>4</sup> For å utligne sesongmessig underdekning, er det planlagt ekstra intervjuer i Finnmark januar 2015.

<sup>5</sup> Spørreskjemaet finnes i Vedlegg 1

- Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, hovedformålet med reisen
  - Eventuell overnatting
  - Evt. reisemåte til/fra kollektivterminalen
4. Arbeid/yrke
- Intervjupersonens arbeidssted
  - Arbeidstidsordning og arbeidstimer pr. uke
  - Yrkesstatus
5. Arbeidsreisen
- Hvilke transportmidler som brukes
  - Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse
6. Ektefelle/samboer
- Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
7. Husholdning
- Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen
  - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
8. Husholdningens tilgang til transportmidler
- Om intervjupersonen eier eller disponerer sykkel, moped eller MC
  - Om intervjupersonen eller andre i husholdningen eier eller disponerer bil
  - Antall biler, type, årsmodell og hvor langt bilen(e) er kjørt siste 12 måneder
  - Om intervjupersonen har førerkort og tilgang til bil
  - Hva slags parkeringsmuligheter det er ved boligen
  - Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har
9. Husholdningens tilgang til fritidsbolig
- Type fritidsbolig og beliggenhet
  - Antall reiser til fritidsboligen siste 12 måneder
10. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
- Utdanning
  - Egen inntekt
  - Husholdningens inntekt

Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i andre europeiske land. Intervjutiden var beregnet til 21 minutter, men har i praksis variert etter hvor mange reiser intervjupersonen har foretatt, hvor stor husholdningen er og om vedkommende er yrkesaktiv.

## 2.3 Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år eller eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. RVU 2013/2014 er den største nasjonale reisevaneundersøkelsen som er gjennomført. Det er foretatt intervju med om lag 61 400 personer. Intervjuene fordelte seg på to utvalg:

### 1. Basisutvalget

Ca 10 000 intervjuer fordelt over hele landet proporsjonalt med befolkningen. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant bosatte 13 år eller eldre. Intervjuene er dermed fordelt på kommunene tilnærmet proporsjonalt med befolkningens fordeling.

### 2. Regionale tillegg

Tilleggsintervjuer finansiert av Statens vegvesen og regionale myndighetene i følgende områder (tallene i parentes inkluderer både basisutvalg og tilleggsutvalg – avrundede tall)<sup>6,7</sup>:

- Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) (ca 1 720 intervjuer)
- Osloregionen<sup>8</sup> (Oslo, Akershus, samt Moss, Spydeberg, Askim, Hobøl, Lunner, Hole og Røyken) (ca 13 800 intervjuer)
- Hamar (ca 1 540 intervjuer)
- Elverum (ca 1 530 intervjuer)
- Lillehammer (ca 1 560 intervjuer)
- Gjøvik (ca 1 560 intervjuer)
- Drammensregionen (Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg) (ca 1 940 intervjuer)
- Ringerike (ca 800 intervjuer)
- Byregionene i Vestfold (Horten, Holmestrand, Tønsberg, Stokke, Nøtterøy,

<sup>6</sup> Tilleggsintervjuene i Hamar, Elverum, Lillehammer, Gjøvik, Nord-Jæren, Bergensregionen, Moldereionen, Ålesundsregionen, Kristiansund, Trondheimsregionen, Bodø, Tromsø, Harstad, Hammerfest, Alta og Sør-Varanger omfatter ikke lange reiser.

<sup>7</sup> For å utligne sesongmessig underdekning, er det planlagt ekstra intervjuer i Hammerfest, Alta og Sør-Varanger januar 2015.

<sup>8</sup> Osloregionen har to delvis overlappende tilleggsutvalg.

Tjøme, Sandefjord og Larvik) (ca 3 600 intervjuer)

- Grenland (Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan) (ca 2 110 intervjuer)
- Arendalsregionen (Arendal, Risør, Grimstad og Tvedestrand) (ca 1 540 intervjuer)
- Kristiansandsregionen (Kristiansand, Lillesand, Birkenes, Vennessla, Songdalen og Søgne) (ca 1 550 intervjuer)
- Nord-Jæren (Stavanger, Sandnes, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Sola, Randaberg, Strand og Rennesøy) (ca 3 770 intervjuer)
- Bergensregionen (Bergen, Voss, Fusa, Samnanger, Os, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland, Øygarden, Radøy, Lindås og Austrheim) (ca 4 190 intervjuer)
- Molderegenen (Molde og Fræna) (ca 1 540 intervjuer)
- Ålesundsregionen (Ålesund, Skodje, Sula, Giske og Haram) (ca 2 620 intervjuer)
- Kristiansund (ca 1 250 intervjuer)
- Trondheimsregionen (Trondheim, Rissa, Orkdal, Midtre Gauldal, Melhus, Skaun, Klæbu, Malvik, Stjørdal og Leksvik) (ca 4 590 intervjuer)
- Bodø (ca 1 690 intervjuer)
- Tromsø (ca 2 550 intervjuer)
- Harstad (ca 1 020 intervjuer)
- Hammerfest (ca 520 intervjuer)
- Alta (ca 1 030 intervjuer)
- Sør-Varanger (ca 490 intervjuer).

### 2.3.1 Utvalgsprosedyre

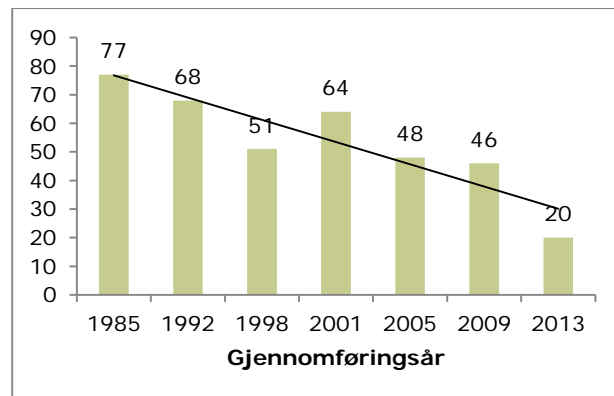
Utvalget for RVU 2013/2014 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Det samme ble gjort i 2009, 2005 og 2001 (tidligere ble det brukt litt varierende utvalgsprosedyrer).

For å unngå frafall på grunn av flytting, dødsfall etc, er det gjort uttrekk kvartalsvis. For påkobling av telefonnummer har TNS Gallup benyttet Bisnodes register (landets beste og mest oppdaterte adresse-register for kommersiell bruk). Av et utvalg på knapt 414 000 personer, ble vel 319 000 knyttet til et telefonnummer og knapt 309 000 benyttet som grunnlag for undersøkelsen

## 2.4 Svarprosent

Svarprosenten i RVU 2013/2014 er 20 prosent. Vel to tredeler av frafallet skyldtes problemer

med å oppnå kontakt og andre tekniske problemer, mens en tredel skyldtes at personen ikke ønsket å delta. Svarprosenten er vesentlig lavere enn for de tidligere reisevaneundersøkelsene (figur 1.1). Årsaken er synkende svarvillighet i befolkningen kombinert med at det er vanskeligere å oppnå kontakt. Alle intervjuundersøkelser opplever tilsvarende nedgang.



Figur 2.1: Respons i RVU 1985-2013. Prosent og lineær trend. Kilde: TNS Gallup 2014.

## 2.5 Stedfesting

Fra og med RVU 2001 har start og endepunkter for reisene, bosteder og arbeidsplasser (gjelder for personer med fast oppmøtested) vært stedfestet til grunnkrets. Nytt i RVU 2013/2014 er at også byttepunkter i kollektivreiser er stedfestet. Stedfesting gir bedre grunnlag for utvikling av transportmodeller, muliggjør mer detaljerte geografiske analyser av reisevanene og gjør det mulig å koble til informasjon om stedene der reisene har foregått.

Metodene for stedfesting har vært under stadig forbedring. Til RVU 2013/2014 er det under intervjuet brukt et avansert system basert på en integrasjon av adresseregistre, stedsnavnregister, bedriftsregister, butikkregister, holdeplassregister og et interaktivt digitalt kartsystem. Systemet er utviklet for RVU av Nordeca AS i samarbeid med TNS Gallup.

TØI har kvalitetssikret resultatene. En stor andel av materialet tilfredsstiller kravet om entydig stedfesting – det vil si at reise, bosted eller arbeidsplass med høy grad av sikkerhet er knyttet til riktig grunnkrets. Om lag 96 prosent

av bostedene og 80 prosent av arbeidsplassene<sup>9</sup> er entydig stedfestet. For reisene er andelene henholdsvis 87 prosent i startpunkt, 85 prosent i endepunkt og 77 prosent i både start- og endepunkt. Andelene gjelder for reisepunkter i Norge. For lange reiser er andelene med entydig stedfesting 78 prosent i startpunkt innenfor Norge, 69 prosent i endepunkt innenfor Norge og 47 prosent i både start- og endepunkt.

## 2.6 Vekting

Fordi datamaterialet består av et nasjonalt utvalg supplert med regionale tilleggsutvalg, må det vektes for å korrigere for ulike trekk sannsynlighet i ulike områder. I tillegg er datamaterialet vektet etter sesong, alder og ukedag. TØI har hatt ansvaret for vektingen.

Ved vekting etter geografi, er det valgt å dele landet inn i soner med minst 400-500 intervjuer (noen mindre avvik forekommer)<sup>10</sup>.

Sonene består av kommuner eller deler av fylker som har tilnærmet like utvalgsprosent. I størst mulig grad er store kommuner definert som egne soner. Kommunene Oslo, Bergen og Trondheim er delt i henholdsvis fire, tre og fire soner basert på bydeler (gruppert etter samme kriterier som gruppering av kommuner).

Vekting etter sesong, alder og ukedag ha skjedd som justeringer innenfor de geografiske vektingssonene

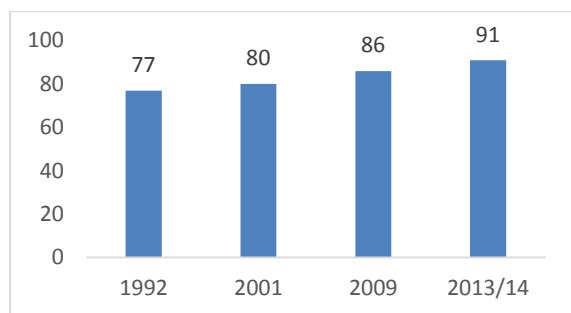
<sup>9</sup> Gjelder arbeidsplasser med fars fram møte.

<sup>10</sup> Minstestørrelsen er satt for at usikkerheten innenfor hver sone normalt skal være maksimalt  $\pm 4$  prosentenheter.

## 3 Tilgang til transportressurser

### 3.1 Førerkort

91 prosent av den voksne befolkningen har førerkort. Det har vært en jevn økning i perioden fra 1992 (figur 3.1).



Figur 3.1: Andel personer over 18 år med førerkort, 1992-2013/14. Reisevaneundersøkelsene. Prosent

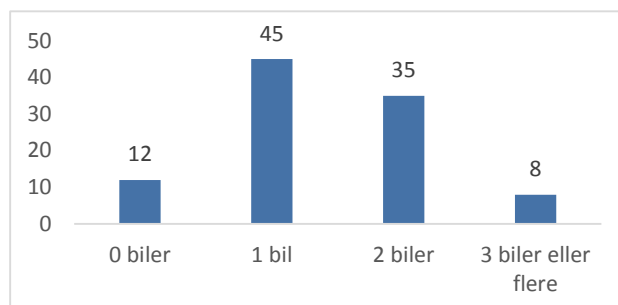
Vi finner en høy andel personer med førerkort blant (tabell 3.7):

- Menn
- Aldersgruppen 45-54 år
- Par med og uten barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mer
- Personer med personlig inntekt over kr 400.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 600.000

Andelen som har førerkort er lavere blant personer bosatt i Oslo enn i resten av landet (tabell 3.7). Kvinner utgjør flertallet, 61 prosent, av dem som ikke har førerkort (vedlegg 7, tabell 1).

### 3.2 Tilgang til bil

En stor majoritet, 88 prosent, av befolkningen tilhører en husholdning med minst én bil (figur 3.2). Sammenlignet med 2009 er dette en liten økning (tabell 3.1).



Figur 3.2 Antall biler i husholder, 2013/14. Prosent

I RVU 2013/14 er det spurt om bilens drivstoff. Det er ca 1 prosent av bilene som går på elektrisitet og 1 prosent som er hybridbiler i dette utvalget.

Tabell 3.1: Bilhold i husholdningene, 1992-2013/14. Prosent

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

Vi finner en høy andel husholdninger med minst én bil blant (tabell 3.7):

- Aldersgruppene 45-54 år
- Par med barn
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mertid
- Yrkesaktive i primærnæringene
- Personer med personlig inntekt over kr 500.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 800.000

Bilholdet er lavest blant (tabell 3.7):

- Aldersgruppene 18-24 år og over 74 år
- Enslige uten barn
- Deltidsarbeidende og ikke yrkesaktive
- De som jobber i salgs-, service- og omsorgsykker

- Personer med personlig inntekt under kr 200.000
- Personer med husholdningsinntekt under kr 400.000
- Personer bosatt i Oslo

Andelen som alltid har tilgang til bil har endret seg lite fra 2009 til 2013/14 (tabell 3.2).

Andelen som verken har førerkort eller bil har vært avtagende siden 1992.

Tabell 3.2: Befolkningens tilgang til bil, 1992-2013/14. Prosent

Biltilgang <sup>1</sup>	1992	2001	2009	2013/14
Ikke bil, ikke førerkort	12	10	7	5
Ikke bil, har førerkort	3	5	6	7
Bil i husholdningen, ikke førerkort	16	13	13	11
Bil og førerkort, ikke bil i går	9	8	6	8
Alltid tilgang til bil	60	64	68	3,6
Sum	100	100	100	100

<sup>1</sup>Biltilgang er definert som følger:

*Ikke bil, ikke førerkort:*

Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil og har ikke førerkort selv

*Ikke bil, har førerkort*

Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil, men har førerkort

*Bil i husholdningen, ikke førerkort*

Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil, men har ikke førerkort

*Bil og førerkort, ikke bil i går*

Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil og har førerkort, men kunne ikke bruke bil registreringsdagen eller bare deler av dagen

*Alltid tilgang til bil*

Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil, han/hun har førerkort og kunne bruke bilen i hele registreringsdagen

En husholdning med bil er i 2013/14 begrenset til en husholdning som eier egen bil, eller disponerer firmabil eller leasingbil.

Vi finner en høy andel personer som alltid har tilgang til bil blant (tabell 3.8):

- Menn
- Par uten barn
- Aldersgruppene 45-66 år
- Yrkesaktive som jobber heltid og mertid
- Yrkesaktive innen primærnæringene
- Personer med personlig inntekt over kr 300.000

- Personer med husholdningsinntekt over kr 600.000
- Personer bosatt på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk

Vi finner en lavere andel personer som alltid har tilgang til bil blant (tabell 3.8):

- Kvinner
- Aldersgruppene under 25 år og over 74 år
- Enslige med eller uten barn
- De som jobber i salgs-, service- og omsorgsykker
- Ikke yrkesaktive eller yrkesaktive som jobber deltid

### Parkering i nærheten av boligen

I RVU 2013/14 er det stilt spørsmål om parkeringsmuligheter ved boligen til dem som bor i byer og tettsteder (i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere). Så mange som 89 prosent har parkeringsplass i nærheten av boligen. Av disse er det 84 prosent som har parkeringsplass på tomte, 14 prosent har den under 100 meter unna, og de resterende to prosentene over 100 meter unna.

Det er i første rekke bosted som har betydning for parkeringssituasjonen ved boligen (tabell 3.11). Bosatte i Oslo er de som sjeldnest har parkering ved boligen, men også her er det 72 prosent som har en slik parkeringsmulighet. Personer med høy husholdsinntekt har bedre parkering enn de med lav.

### 3.4 Tilgang til kollektivtransport

Nesten 60 prosent av befolkningen har et godt eller svært godt kollektivtilbud der de bor, mens 23 prosent har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud. Trenden med forbedret kollektivtilbud fortsetter (tabell 3.3).



Tabell 3.3: Befolkningens tilgang til kollektivtransport ved boligen. 1992-2009. Prosent

Tilgang til kollektivtransport <sup>1</sup>	1992	2001	2009	2013/14
Svært god	18	19	26	30
God	24	23	26	27
Middels god	19	20	18	19
Dårlig	26	25	19	14
Svært dårlig	13	13	11	9
Sum	100	100	100	100

<sup>1</sup>Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

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

## 1) Svært god tilgang

Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen

## 2) God tilgang

2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

## 3) Middels god tilgang

1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplassen, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

## 4) Dårlig tilgang

Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplassen, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

## 5) Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport

Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

Det er store geografiske forskjeller i kvaliteten på kollektivtilbudet. 96 prosent av innbyggerne i Oslo et godt eller svært godt tilbud (tabell 3.9). Også de andre større byene har et relativt godt kollektivtilbud. I motsatt ende finner vi at 56 prosent av befolkningen på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk har et dårlig eller svært dårlig tilbud. Kollektivtilbudet er direkte knyttet til bosted, men bosted har også sammenheng med sosioøkonomiske faktorer. Vi finner en høyere andel personer med godt eller svært godt kollektivtilbud blant (tabell 3.9):

- Aldersgruppen 25 -34 år
- Enslige uten barn
- Personer med husholdningsinntekt under 200.000 kroner
- Personer bosatt i Oslo

Vi finner en høyere andel personer med dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud først og fremst blant (tabell 3.9):

- Personer bosatt i spredtbygde strøk
- Personer som jobber i primærnæringene

### 3.5 Eie og tilgang til sykkel, moped, og motorsykkel

75 prosent av befolkningen eier eller disponerer sykkel. Nivået har vært det samme fra begynnelsen av 2000-tallet.

Tabell 3.4: Befolkningens tilgang til sykkel. 1992- 2013/14. Prosent

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

Vi finner en høyere andel personer med tilgang til sykkel blant (tabell 3.10):

- Aldersgruppene under 18 år og 35-54 år
- Par med barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Administrative ledere og personer med akademiske yrker
- Personer med personlig inntekt over kr 500.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 1.000.000

11 prosent av befolkningen eier eller disponerer motorsykkel eller moped. Det er det samme som i 2009 (tabell 3.5).

Tabell 3.5: Befolkningens tilgang til moped/MC. Personer 16 år og eldre. 1992- 2013/14. Prosent

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

Vi finner en høyere andel personer med tilgang til moped/MC blant (tabell 3.10):

- Menn
- Aldersgruppene 16-17 år og 45-54 år
- Yrkesaktive som jobber mer enn 40 timer pr. uke
- Håndverkere
- Personer med personlig inntekt over kr 500.000
- Personer med husholdsinntekt over kr 800 000
- Bosatte på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk

### 3.6 Helsemessige problemer

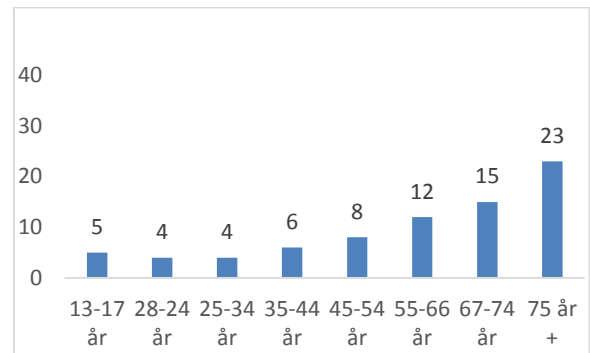
I RVU 2013/14 var det 9 prosent av respondentene som svarte at de for tiden har noen fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Det er flest som har problemer med å gå (tabell 3.6).

Tabell 3.6: I hvilken grad de fysiske problemene gjør det vanskelig å bruke gitte transportmidler. Prosent

Gjør det vanskelig å:	Andel av alle	Andel av dem med problemer
-----------------------	---------------	----------------------------

gå	7	77
Sykle	6	67
reise med fly	2	24
reise med annen kollektivtransport	3	33
reise i bil som passasjer	1	14
kjøre bil selv	3	29

Problemene øker med alder (figur 3.2), og kvinner har mer problemer enn menn, 11 mot 7 prosent.



Figur 3.2 Andel personer som har helsemessige bevegelsesproblemer i ulike aldersgrupper. Prosent

Tabell 3.7: Førerkortinnehav, 2013/14. Personer 18 år og eldre. Prosent. Antall biler i husholdningen. Personer 13 år og eldre, 20013/14. Prosent<sup>1</sup>

	Førerkort			Antall biler i husholdningen				
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum
Alle	91	9	100	12	45	35	8	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	93	7	100	11	45	35	9	100
Kvinne	88	12	100	13	46	34	7	100
<i>Alder</i>								
13-17 år				11	32	46	11	100
18-24 år	75	25	100	26	34	26	14	100
25-34 år	90	10	100	19	47	29	5	100
35-44 år	95	5	100	8	41	44	7	100
45-54 år	97	3	100	6	39	43	12	100
55-66 år	95	5	100	6	48	38	8	100
67-74 år	93	7	100	9	62	26	3	100
75 år og eldre	83	17	100	17	68	12	3	100
<i>Familietype</i>								
Enslig	84	16	100	32	60	7	1	100
Enslig med barn	86	14	100	16	61	17	6	100
Par uten barn	94	6	100	7	51	36	6	100
Par med barn	95	5	100	4	34	52	10	100
Flere voksne	84	16	100	18	33	32	17	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	77	23	100	13	41	37	9	100
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	89	11	100	14	44	32	10	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	94	6	100	11	45	37	7	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	95	5	100	11	51	33	5	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>2</sup></i>								
Mertid	96	4	100	8	38	40	14	100
Heltid	95	5	100	9	43	39	9	100
Deltid	77	23	100	17	40	33	10	100
Ikke yrkesaktiv	86	14	100	16	52	27	5	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	96	4	100	5	39	45	11	100
Akademiske yrker	95	5	100	11	46	37	6	100
Yrker med kortere utdanning	95	5	100	9	41	42	8	100
Kontor- og kundeserviceyrker	93	7	100	10	41	41	8	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	79	21	100	14	42	35	9	100
Yrker innen primærnæringene	92	8	100	3	28	52	17	100
Håndverkere etc.	95	5	100	4	36	43	17	100
Prosess- og maskinoperatører	96	4	100	5	32	43	20	100
Andre yrker	77	23	100	11	50	31	8	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>								
Under kr 100.000	73	27	100	20	33	36	11	100
Kr 100.000-199.999	78	22	100	24	47	22	7	100
Kr 200.000-299.999	86	14	100	18	52	25	5	100
Kr 300.000-399.999	94	6	100	10	51	32	7	100
Kr 400.000-499.999	96	4	100	9	46	38	7	100
Kr 500.000 og over	98	2	100	6	44	40	10	100
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 200.000	75	25	100	45	39	14	2	100
Kr 200.000-399.999	85	15	100	26	60	12	2	100
Kr 400.000-599.999	92	8	100	15	61	21	4	100
Kr 600.000-799.999	95	5	100	7	46	39	8	100
Kr 800.000-999.999	96	4	100	4	39	47	10	100
Kr 1.000.000 og over	97	3	100	3	35	49	13	100
<i>Bosted<sup>3</sup></i>								
Oslo	84	16	100	32	51	15	2	100
Stavanger	89	11	100	12	55	28	5	100
Bergen	87	13	100	22	49	26	3	100

	Førerkort			Antall biler i husholdningen				
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum
Trondheim	90	10	100	20	52	24	4	100
Omegnskommuner til Oslo	92	8	100	7	45	39	9	100
Omegnskommuner til B/T/S	94	6	100	6	41	43	10	100
Resterende seks største byer	91	9	100	9	47	36	8	100
Mindre byer	92	8	100	9	45	37	9	100
Resten av landet	93	7	100	7	40	42	11	100

<sup>1</sup> Se Vedlegg 7, tabell 1 for motsatt prosenttuing

<sup>2</sup> Yrkesaktivitet er kategorisert som følger:

*Mertid* – mer enn 40 timer inntektsgivende arbeid pr. uke

*Heltid* – mellom 30 og 40 timer inntektsgivende arbeid pr. uke

*Deltid* – under 30 timer inntektsgivende arbeid pr. uke

<sup>3</sup> Se Vedlegg 6

Tabell 3.8: Tilgang til bil. 2013/14. Prosent

Tilgang til bil <sup>1</sup>	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
Alle	5	7	11	8	69	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	5	6	9	7	73	100
Kvinne	6	7	13	9	65	100
<i>Alder</i>						
13-17 år	11	0	89	0	0	100
18-24 år	9	17	16	13	45	100
25-34 år	6	13	4	8	68	100
35-44 år	3	5	2	9	81	100
45-54 år	2	4	2	9	83	100
55-66 år	2	4	3	8	83	100
67-74 år	4	4	3	7	82	100
75 år +	13	5	5	5	73	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	14	18	2	5	61	100
Enslig med barn	10	6	31	5	48	100
Par uten barn	2	5	4	9	80	100
Par med barn	2	2	19	8	69	100
Flere voksne	6	12	10	10	62	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	11	3	51	4	31	100
Videregående yrkesfaglig	6	8	5	8	73	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	3	8	2	9	78	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	3	8	2	9	78	100
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>2</sup>						
Mertid	3	6	2	9	80	100
Heltid	3	6	3	9	79	100
Deltid	6	11	17	8	58	100
Ikke yrkesaktiv	9	7	21	6	57	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	2	3	2	9	84	100
Akademiske yrker	3	8	2	11	76	100
Yrker med kortere utdanning	2	7	3	9	79	100
Kontor- og kundeserviceyrker	3	8	5	10	74	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	6	8	15	9	62	100
Yrker innen primærnæringene	1	3	7	2	87	100
Håndverkere etc.	1	3	3	9	84	100
Prosess- og maskinoperatører	2	3	2	11	82	100
Andre yrker	4	7	20	7	62	100

Egen bruttoinntekt

Tilgang til bil <sup>1</sup>	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
Under kr 100.000	10	10	50	7	23	100
Kr 100.000-199.999	13	11	9	10	57	100
Kr 200.000-299.999	8	9	6	7	70	100
Kr 300.000-399.999	4	6	3	7	80	100
Kr 400.000-499.999	2	6	2	8	81	100
Kr 500.000 og over	1	5	3	9	82	100
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 200.000	22	24	8	8	38	100
Kr 200.000-399.999	12	14	6	5	63	100
Kr 400.000-599.999	5	10	7	6	72	100
Kr 600.000-799.999	2	5	7	8	78	100
Kr 800.000-999.999	1	3	8	9	78	100
Kr 1.000.000 og over	1	2	9	10	78	100
<i>Bosted<sup>3</sup></i>						
Oslo	11	21	10	8	50	100
Stavanger	5	7	12	9	66	100
Bergen	8	13	11	8	59	100
Trondheim	6	13	10	10	61	100
Omegnskommuner til Oslo	4	4	12	8	72	100
Omegnskommuner til B/T/S	3	3	12	7	75	100
Resterende seks største byer	5	4	11	8	72	100
Mindre byer	5	5	10	8	73	100
Resten av landet	4	3	10	7	76	100

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.2

Note <sup>2</sup> - se Tabell 3.7

Note <sup>3</sup> - Se Vedlegg 6

Tabell 3.9: Kollektivtilbudet ved boligen, 2013/14. Prosent

Kollektivtilbud <sup>1</sup>	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum
Alle	30	27	19	14	9	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	30	28	19	14	9	100
Kvinne	31	26	20	14	9	100
<i>Alder</i>						
13-17 år	26	32	21	13	8	100
18-24 år	37	28	19	8	8	100
25-34 år	42	25	15	10	8	100
35-44 år	32	27	18	13	10	100
45-54 år	25	25	21	17	12	100
55-66 år	25	28	20	17	10	100
67-74 år	25	27	21	18	9	100
75 år +	27	26	21	16	10	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	38	25	18	12	7	100
Enslig med barn	27	31	22	11	9	100
Par uten barn	29	26	20	16	9	100
Par med barn	27	28	20	14	11	100
Flere voksne	34	27	18	13	8	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	25	30	21	16	8	100
Videregående	26	27	20	17	10	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	33	26	19	12	10	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	39	26	17	11	7	100
<i>Yrkesaktivitet <sup>2</sup></i>						
Mertid	33	25	17	13	13	100
Heltid	31	27	19	14	9	100
Deltid	34	27	17	14	8	100
Ikke yrkesaktiv	28	28	21	14	9	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	32	25	18	15	10	100
Akademiske yrker	37	26	17	11	9	100
Yrker med kortere utdanning	33	26	18	12	11	100
Kontor- og kundeserviceyrker	28	27	21	15	9	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	29	29	23	11	8	100
Yrker innen primærnæringene	5	10	18	37	30	100
Håndverkere etc.	20	28	21	21	10	100
Prosess- og maskinoperatører	21	23	20	20	16	100
Andre yrker	24	20	25	20	11	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>						
Under kr 100.000	33	30	19	10	8	100
Kr 100.000-199.999	33	24	19	15	9	100
Kr 200.000-299.999	25	26	22	18	9	100
Kr 300.000-399.999	25	27	21	17	11	100
Kr 400.000-499.999	30	26	19	15	11	100
Kr 500.000 og over	33	27	18	13	9	100
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 200.000	46	22	19	8	5	100
Kr 200.000-399.999	30	26	19	16	9	100
Kr 400.000-599.999	30	27	19	15	9	100
Kr 600.000-799.999	28	26	20	16	10	100
Kr 800.000-999.999	26	27	20	15	12	100
Kr 1.000.000 og over	33	28	18	12	9	100
<i>Bosted <sup>3,4</sup></i>						
Oslo	83	13	2	1	1	100
Stavanger	64	27	6	2	1	100
Bergen	45	36	14	3	2	100
Trondheim	64	28	5	2	1	100
Omegnskommuner til Oslo	25	35	22	9	10	100
Omegnskommuner til B/T/S	17	39	23	12	9	100
Resterende seks største byer	26	37	24	8	5	100
Mindre byer	13	34	29	15	9	100
Resten av landet	7	14	22	36	21	100

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.3Note <sup>2</sup> - se Tabell 3.7Note <sup>3</sup> - Se Vedlegg 6Note <sup>4</sup> - Se Vedlegg 7, tabell 2, for motsatt prosentuering

Tabell 3.10: Tilgang til sykkel. Personer 13 år og eldre, 2009. Prosent. Tilgang til moped/MC. Personer 16 år og eldre, 2013/14. Prosent.

	Sykkel			Moped/MC		
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum
Alle	75	25	100	11	89	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	75	25	100	14	86	100
Kvinne	75	25	100	8	92	100
<i>Alder</i>						
13 (16)-17 år	86	14	100	26	74	100
18-24 år	62	38	100	12	88	100
25-34 år	74	26	100	9	91	100
35-44 år	83	17	100	14	86	100
45-54 år	82	18	100	18	82	100
55-66 år	78	28	100	10	90	100
67-74 år	70	30	100	6	94	100
75 år +	54	46	100	2	98	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	62	38	100	7	93	100
Enslig med barn	79	21	100	14	86	100
Par uten barn	75	25	100	8	92	100
Par med barn	85	15	100	15	85	100
Flere voksne	69	31	100	14	86	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	74	26	100	13	87	100
Videregående	69	31	100	13	87	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	79	21	100	11	89	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	83	17	100	9	91	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>						
Mertid	79	21	100	15	85	100
Heltid	81	19	100	13	87	100
Deltid	74	26	100	11	89	100
Ikke yrkesaktiv	68	32	100	8	92	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	85	15	100	12	88	100
Akademiske yrker	83	17	100	10	90	100
Yrker med kortere utdanning	82	18	100	15	85	100
Kontor- og kundeserviceyrker	79	21	100	9	91	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	72	28	100	11	89	100
Yrker innen primærnæringene	78	22	100	18	82	100
Håndverkere etc.	75	25	100	25	75	100
Prosess- og maskinoperatører	73	27	100	21	79	100
Andre yrker	71	29	100	15	85	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>						
Under kr 100.000	76	24	100	12	88	100
Kr 100.000-199.999	60	40	100	7	93	100
Kr 200.000-299.999	63	37	100	7	92	100
Kr 300.000-399.999	73	27	100	10	89	100
Kr 400.000-499.999	79	21	100	12	88	100
Kr 500.000 og over	84	16	100	14	86	100
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 200.000	62	38	100	7	93	100
Kr 200.000-399.999	61	39	100	7	93	100
Kr 400.000-599.999	72	28	100	8	92	100
Kr 600.000-799.999	77	23	100	12	88	100
Kr 800.000-999.999	82	18	100	14	86	100
Kr 1.000.000 og over	86	14	100	14	86	100
<i>Bosled<sup>2</sup></i>						
Oslo	71	29	100	5	95	100
Stavanger	80	20	100	7	93	100
Bergen	64	36	100	9	91	100
Trondheim	80	20	100	11	89	100
Omegnskommuner til Oslo	80	20	100	10	90	100
Omegnskommuner til B/T/S	76	24	100	11	89	100
Resterende seks største byer	78	22	100	11	89	100
Mindre byer	76	24	100	13	87	100
Resten av landet	74	26	100	15	85	100

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7Note <sup>2</sup> - Se Vedlegg 6

Tabell 3.11: Parkeringsplass i nærheten av boligen. Personer 13 år og eldre. 2013/14

	Egen parkering i nærheten av boligen		
	Ja	Nei	Sum
Alle	89	11	100
<i>Kjønn</i>			
Mann	90	10	100
Kvinne	88	12	100
<i>Alder</i>			
13-17 år	95	15	100
18-24 år	82	18	100
25-34 år	78	22	100
35-44 år	90	10	100
45-54 år	94	6	100
55-66 år	95	5	100
67-74 år	96	4	100
75 år +	93	7	100
<i>Familietype</i>			
Enslig	77	23	100
Enslig med barn	91	9	100
Par uten barn	92	8	100
Par med barn	95	5	100
Flere voksne	86	14	100
<i>Utdanning</i>			
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	93	7	100
Videregående	89	11	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	89	11	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	88	13	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>			
Mertid	88	12	100
Heltid	89	11	100
Deltid	85	15	100
Ikke yrkesaktiv	91	9	100
<i>Yrke</i>			
Administrative ledere	92	8	100
Akademiske yrker	86	14	100
Yrker med kortere utdanning	89	11	100
Kontor- og kundeserviceyrker	90	10	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	86	14	100
Yrker innen primærnæringene	99	1	100
Håndverkere etc.	95	5	100
Prosess- og maskinoperatører	93	7	100
Andre yrker	87	13	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>			
Under kr 100.000	86	14	100
Kr 100.000-199.999	81	19	100
Kr 200.000-299.999	88	12	100
Kr 300.000-399.999	91	9	100
Kr 400.000-499.999	90	10	100
Kr 500.000 og over	91	9	100
<i>Husholdningsinntekt</i>			
Under kr 200.000	69	31	100
Kr 200.000-399.999	81	19	100
Kr 400.000-599.999	86	14	100
Kr 600.000-799.999	90	10	100
Kr 800.000-999.999	94	6	100
Kr 1.000.000 og over	94	6	100
<i>Bosted<sup>2</sup></i>			
Oslo	72	28	100
Stavanger	91	9	100
Bergen	84	16	100
Trondheim	89	11	100
Omegnskommuner til Oslo	97	3	100
Omegnskommuner til B/T/S	98	2	100
Resterende seks største byer	95	5	100
Mindre byer	95	5	100
Resten av landet	97	4	100

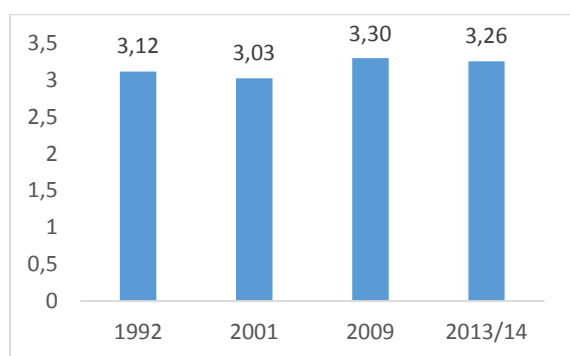
Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7Note <sup>2</sup> - Se Vedlegg 6



## 4 Omfang av reiser

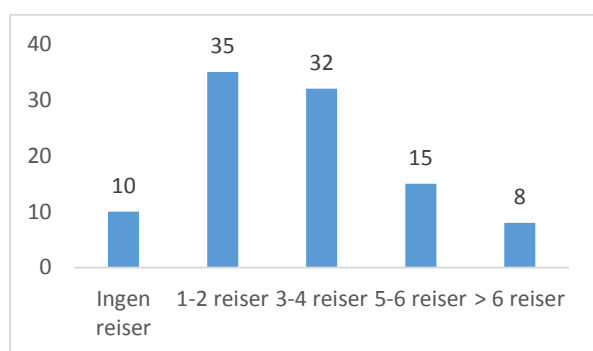
### 4.1 Antall daglige reiser

I 2013/14 foretok befolkningen i gjennomsnitt 3,26 reiser pr. person pr. dag (figur 4.1). Dette er en økning fra 1992 og 2001, men en liten nedgang fra 2009 og indikerer dermed ingen stor endring i mobiliteten målt i antall reiser (tabell 4.1 og 4.2).



Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser pr. dag, 1992, 2001, 2009 og 2013/14.

I løpet av en gjennomsnittlig dag er det 10 prosent som ikke har foretatt noen reise, 35 prosent gjennomfører en eller to reiser (figur 4.2). En tredjedel gjør tre eller fire reiser, mens 23 prosent har fem eller flere reiser i løpet av en gjennomsnittlig ukedag. Vi har færre reiser i helgen (lørdag og søndag) enn gjennom uka, men helgereisene er lengre (tabell 4.2).



Figur 4.2: Antall reiser pr. dag 2013/14. Prosent  
De som har flest reiser er (tabell 4.4):

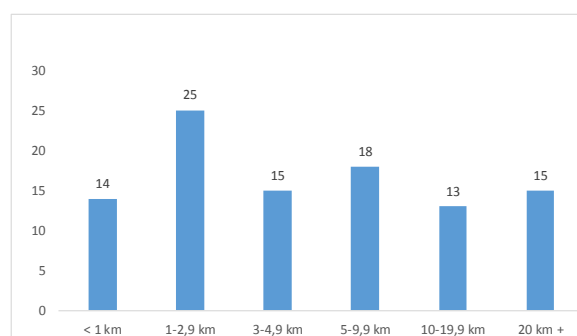
- Personer i aldersgruppen 35-44 år
- Enslige med barn

- Personer med høy husholdsinntekt
- Yrkesaktive
- Administrative ledere
- De som har førerkort og god tilgang til bil

### 4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk

I intervju situasjonen gir intervjupersonene opplysninger om hvor lange de enkelte reisene på registreringsdagen var og hvor lang tid de brukte. I mange tilfeller kan det være vanskelig for intervjupersonen å anslå lengden på de enkelte reisene, særlig på de som ikke gjøres ofte. Undersøkelser har pekt på at kvaliteten på opplysninger om reiselengde kan være varierende (Stangeby 2000). For de fleste er det vanligvis enklere å gi svar på tidsbruk enn på hvor langt man har reist i km. Det er imidlertid ingen grunn til å anta at kvaliteten på svarene varierer mellom reisevaneundersøkelsene. Vi kan ikke regne med at folk i alminnelighet blir bedre eller dårligere til å angi reiselengder. Vi kan derfor regne med at opplysningene om tidsbruk og reiselengder er sammenliknbare over tid. For RVU 2013/14 har vi justert reiselengden der hastigheten er urimelig høy i forhold til transportmidlet

Gjennomsnittslengden på en reise i 2013/14 er 14,5 km og varigheten 24 minutter. En gjennomsnittsperson fra 13 år og eldre reiser 47,2 km pr. dag og bruker 78 minutter. Reiselengden har økt fra 2009 (tabell 4.2). Sammenlikner vi med begynnelsen av 90-tallet, har både daglig reiselengde og reisetid økt, fra 32,0 til 47,2 km og fra 60 til 78 minutter.

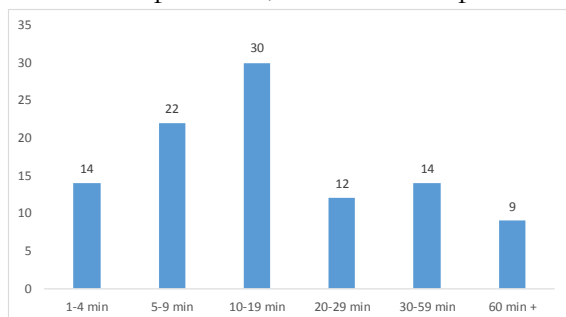


Figur 4.3: Reiser etter lengde i km. 2013/14. Prosent

De aller fleste av de daglige reisene er korte, 39 prosent er under tre km, mens 28 prosent er 10 km eller lengre (figur 4.3).

De som reiser lengst i løpet av en gjennomsnittlig dag er (tabell 4.4):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-54 år
- Par med barn
- Personer med høy høy husholdsinntekt
- Yrkesaktive med lang arbeidstid
- Bosatte i områdene rundt Oslo og på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk
- Personer med yrker som prosess- og maskinoperatører, innenfor transport o.l



Figur 4.4: Reiser etter tidsbruk i minutter. 2013/14. Prosent

Godt og vel en tredjedel av daglige reiser er under 20 minutter (figur 4.4). Det er i underkant av 10 prosent som er en time eller lengre

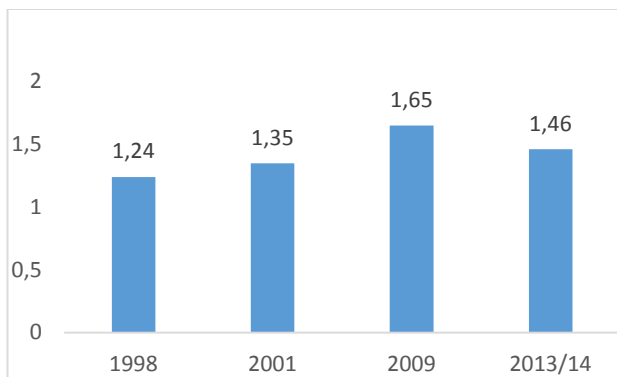
De som bruker mer tid på reising enn andre er (tabell 4.4):

- Menn
- Aldersgruppene 45-54 år
- Yrkesaktive som jobber mertid
- Personer med høy husholdsinntekt
- Personer med yrker som prosess- og maskinoperatører, innenfor transport o.l
- Bosatte i omegnskommunene til Oslo

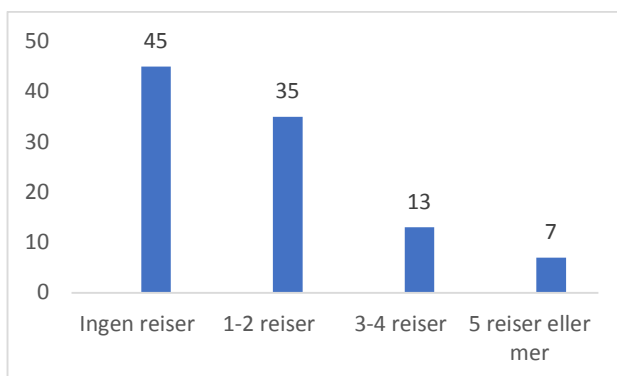
### 4.3 Lange reiser

I 2013/14 foretok befolkningen over 13 år 1,46 lange reiser i gjennomsnitt pr. måned (figur 4.5).<sup>11</sup> Det er en liten nedgang siden 2009, men en klar økning i antall reiser siden 2001. Mer enn halvparten av befolkningen har hatt en lang reise. Omtrent en av tre har 1-2 slike reiser pr. måned,

mens bare sju prosent har foretatt fem eller flere lange reiser (figur 4.6).



Figur 4.5: Antall lange reiser (100 km eller lengre) pr. person siste måned. 1998, 2001, 2009 og 2013/14.



Figur 4.6: Andel av befolkningen etter antall lange reiser siste måned. 2013/14. Prosent

De som har flest lange reiser er (tabell 4.6):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-54 år
- Personer som jobber mertid
- Par uten barn
- Personer med høy utdanning og inntekt
- Administrative ledere og de som har lang arbeidstid
- Bosatte i Trondheim

#### 4.3.1 Utenlandsreiser

En utenlandsreise er her definert som en reise mellom Norge og utlandet (og vice versa). Det er ikke noe krav om at reisen skal være over 100 km. Det innebærer at så vel korte handleturer til Sverige som flyturer til andre kontinenter er med.

<sup>11</sup> Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei og reiser til/fra utlandet, uansett reiselengde. I 1998 var det også et krav til at utenlandsreisene skulle være 100 km eller lengre. Dette ble endret i 2001.

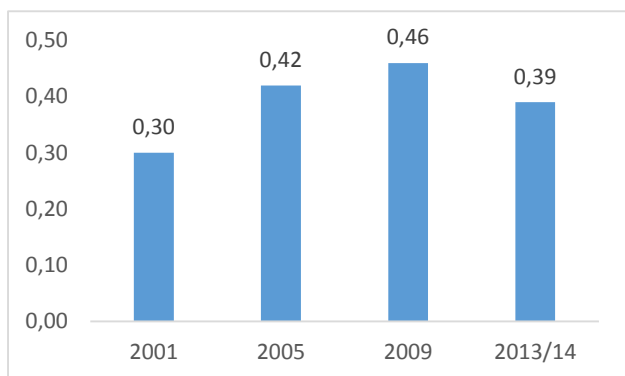
I 2013/14 foretok 22 prosent av befolkningen minst én utenlandsreise i måneden (tabell 4.7). Det er det samme som i 2009. Andelen var 19 prosent i 2005.

I gjennomsnitt gjorde disse 1,8 utenlandsreiser, dvs. drøyt en tur/retur reise per måned.

Gjennomsnittlig antall utenlandsreiser for hele befolkningen, inkludert de som ikke har reist, er 0,39 reiser pr. måned (figur 4.7). På årsbasis tilsvarer dette i underkant av tre tur/returreiser.

Omfanget av utenlandsreisene er nært knyttet til sosioøkonomiske forhold som utdanning, yrke og inntekt (tabell 4.7). Det er også store regionale forskjeller. De som har flest utenlandsreiser er (tabell 4.7):

- Personer med høy utdanning og inntekt
- Bosatte i Oslo
- Administrative ledere



Figur 4.7: Antall utenlandsreiser pr. person pr. måned. 2001, 2005, 2009 og 2013/14

Tabell 4.1: Befolkningen etter antall reiser pr. dag, 1992, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

Antall reiser pr. dag	1992	2001	2009	2013/14
Ingen reiser	15	15	14	10
1-2 reiser	35	35	30	35
3-4 reiser	29	28	31	33
5-6 reiser	15	14	17	15
7 reiser og mer	6	8	9	8
Sum	100	100	100	100

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

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		2001		2009		2013/14	
	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk
Antall reiser pr. dag, alle dager	3,12		3,09		3,30		3,26	
Km pr. reise	10,3 km		11,9 km		12,0 km		14,5 km	
Km pr. dag	32,1 km		36,8 km		42,1 km		47,2 km	
Min pr. reise	19 min		20 min		23 min		24 min	
Min pr. dag	59 min		62 min		76 min		78 min	
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	3,35		3,33		3,60		3,50	
Km pr. reise	9,4 km		11,1 km		11,1 km		13,4 km	
Km pr. dag	31,5 km		37,0 km		42,0 km		47,2 km	
Min pr. reise	17 min		19 min		21 min		22 min	
Min pr. dag	57 min		63 min		76 min		78 min	
Antall reiser på lørdager og søndager	2,60		2,46		2,56		2,64	
Km pr. reise	13,2 km		14,9 km		14,6 km		18,0 km	
Km pr. dag	34,3 km		36,7 km		40,3 km		47,2 km	
Min pr. reise	23 min		25 min		28 min		28 min	
Min pr. dag	60 min		62 min		72 min		74 min	

Tabell 4.3: Befolkningen etter antall lange reiser pr. måned. 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Prosent

Antall reiser pr. måned	2001	2005	2009	2013/14
Ingen reiser	54	48	47	46
1-2 reiser	30	32	32	35
3-4 reiser	9	12	12	12
5 reiser og mer	5	8	8	7
Sum	100	100	100	100

Tabell 4.4: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. 2013/14

Reiseomfang	Reiselengde pr. reise. Km	Tidsbruk pr. reise. Min	Reiselengde pr. dag. Km (ekskl. fly)	Tidsbruk pr. dag. Min	Gj.sn. antall reiser
Alle	14,5	23	39,2	77	3,26
<i>Kjønn</i>					
Mann	16,0	25	42,0	79	3,21
Kvinne	12,9	22	36,3	74	3,30
<i>Alder</i>					
13-17 år	10,4	21	32,1	68	3,22
18-24 år	11,9	22	29,7	72	3,20
25-34 år	12,9	22	37,0	78	3,50
35-44 år	13,5	22	39,3	81	3,73
45-54 år	18,2	25	51,5	86	3,44
55-66 år	17,2	25	45,2	80	3,11
67-74 år	15,8	25	39,1	71	2,75
75 år og eldre	11,3	25	26,2	58	2,36
<i>Familietype</i>					
Enslig	14,2	23	34,3	70	3,00
Enslig med barn	11,0	22	34,0	78	3,59
Par uten barn	15,9	26	40,3	78	3,02
Par med barn	14,2	22	42,8	79	3,63
Flere voksne	13,9	25	36,9	78	3,18
<i>Utdanning</i>					
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	11,9	23	32,6	67	2,97
Videregående skole	15,2	23	41,2	73	3,11
Høyskole/universitet inntil 15 år	14,0	23	40,4	79	3,45
Høyskole/universitet 16 år og mer	15,5	24	39,3	86	3,53
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>					
Mertid	18,2	27	42,8	94	3,44
Heltid	15,6	23	45,6	82	3,55
Deltid	11,5	22	37,8	76	3,45
Ikke yrkesaktiv	12,4	23	30,9	65	2,77
<i>Yrke</i>					
Administrative ledere	16,9	24	38,7	89	3,76
Akademiske yrker	14,1	22	43,2	84	3,74
Yrker med kortere utdanning	16,0	24	47,2	89	3,62
Kontor- og kundeserviceyrker	13,1	21	38,0	76	3,57
Salgs-, service- og omsorgsyrker	12,5	22	37,1	75	3,41
Yrker innen primærnæringene	12,7	26	35,7	78	2,95
Håndverkere etc.	17,2	23	44,3	76	3,27
Prosess- og maskinoperatører, transportarbeidere m.v	27,8	30	71,8	100	3,32
Andre yrker	21,9	19	33,9	68	3,50
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>					
Under kr 200.000	9,9	21	25,6	65	3,02
Kr 200.000-399.999	14,0	22	36,0	65	2,89
Kr 400.000-599.999	14,1	23	41,2	76	3,23
Kr 600.000-799.999	13,7	24	40,6	77	3,26
Kr 800.000-999.999	15,2	23	44,8	81	3,52
Kr 1 000.000 og over	16,4	25	44,4	89	3,58
<i>Bosted<sup>2</sup></i>					
Oslo	12,5	25	31,1	79	3,22
Stavanger	9,5	20	28,6	76	3,72
Bergen	15,7	24	41,8	78	3,25
Trondheim	11,1	22	27,0	76	3,41
Omegnskommuner til Oslo	16,2	26	46,0	82	3,20
Omegnskommuner til B/T/S	15,9	21	45,2	75	3,47
Resterende seks største byer	14,6	23	38,6	74	3,26
Mindre byer	13,2	22	36,7	73	3,33
Resten av landet	16,1	24	43,9	78	3,17

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7Note <sup>2</sup> - Se Vedlegg 6

Tabell 4.5: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for grupper med ulike transportressurser. 2013/14

Reiseomfang	Reiselengde pr. reise.	Tidsbruk pr. reise. Min	Reiselengde pr. dag. Km (ekskl. fly)	Tidsbruk pr. dag. Min	Gj.sn. antall reiser
Alle	14,5	23	39,2	77	3,26
<i>Fører kort</i>					
Ja	15,1	23	41,8	79	3,34
Nei	10,0	23	26,2	65	2,82
<i>Antall biler i husholdningen</i>					
0 biler	8,6	22	19,3	62	2,85
1 bil	13,6	23	37,6	73	3,22
2 biler	16,1	24	45,2	82	3,44
3 biler og flere	18,7	28	53,2	93	3,35
<i>Biltilgang<sup>1</sup></i>					
Ikke bil, ikke fører kort	7,4	22	17,0	56	2,53
Ikke bil, har fører kort	9,3	22	21,2	68	3,09
Bil, ikke fører kort	11,1	23	30,7	70	2,97
Bil og fører kort, ikke bil i går	26,4	33	14,6	102	3,05
Alltid tilgang til bil	14,5	23	46,8	77	3,40
<i>Kollektivtilbud<sup>2</sup></i>					
Svært godt	12,2	23	32,6	77	3,34
Godt	13,3	23	37,0	76	3,33
Middels godt	16,4	23	45,0	78	3,32
Dårlig	17,8	26	50,5	83	3,24
Svært dårlig	20,2	27	56,9	85	3,12

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.2

Note <sup>2</sup> se Tabell 3.3

Tabell 4.6: Lange reiser; andel som har reist sistemåned og antall reiser for ulike grupper. 2013/14

Reiseomfang	Har foretatt lange reiser?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	55	45	100	1,54
<i>Kjønn</i>				
Mann	56	44	100	1,62
Kvinne	54	46	100	1,47
<i>Alder</i>				
13-17 år	45	55	100	1,10
18-24 år	52	48	100	1,23
25-34 år	56	44	100	1,50
35-44 år	57	43	100	1,59
45-54 år	60	40	100	1,79
55-66 år	57	43	100	1,72
67-74 år	53	47	100	1,49
75 år og eldre	41	59	100	1,04
<i>Familietype</i>				
Enslig	47	53	100	1,24
Enslig med barn	50	50	100	1,29
Par uten barn	58	42	100	1,71
Par med barn	56	44	100	1,56
Flere voksne	55	45	100	1,55
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	41	59	100	1,04
Videregående skole	50	50	100	1,31
Høgskole/universitet inntil 15 år	60	40	100	1,71
Høgskole/universitet 16 år og mer	67	33	100	2,11
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>				
Mertid	66	34	100	2,15
Heltid	59	41	100	1,70
Deltid	52	48	100	1,42
Ikke yrkesaktiv	48	52	100	1,27
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	70	30	100	2,36
Akademiske yrker	63	37	100	1,95
Yrker med kortere utdanning	63	37	100	1,87
Kontor- og kundeserviceyrker	53	47	100	1,35
Salgs-, service- og omsorgsyrker	44	56	100	1,14
Yrker innen primærnæringene	44	56	100	1,14
Håndverkere etc.	49	51	100	1,21
Prosess- og maskinoperatører	49	51	100	1,37
Andre yrker	48	52	100	1,20
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>				
Under kr 200.000	51	49	100	1,23
Kr 200.000-399.999	41	59	100	1,03
Kr 400.000-599.999	51	49	100	1,36
Kr 600.000-799.999	56	44	100	1,53
Kr 800.000-999.999	59	41	100	1,68
Kr 1 000.000 og over	66	34	100	2,12
<i>Bosted<sup>2</sup></i>				
Oslo	58	42	100	1,64
Stavanger	52	48	100	1,27
Bergen	51	49	100	1,28
Trondheim	62	38	100	1,77
Omegnskommuner til Oslo	56	44	100	1,57
Omegnskommuner til B/T/S	53	47	100	1,48
Resterende seks største byer	56	44	100	1,61
Mindre byer	54	46	100	1,56
Resten av landet	52	48	100	1,43

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7Note <sup>2</sup> - Se Vedlegg 6

Tabell 4.7: Reiser til/fra Norge; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2013/14

	Har foretatt utenlandsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	22	78	100	0,39
<i>Kjønn</i>				
Mann	22	78	100	0,40
Kvinne	21	79	100	0,38
<i>Alder</i>				
13-17 år	19	81	100	1,10
18-24 år	20	80	100	1,23
25-34 år	22	78	100	1,50
35-44 år	23	77	100	1,59
45-54 år	25	75	100	1,79
55-66 år	23	77	100	1,72
67-74 år	20	80	100	1,49
75 år+	13	87	100	1,04
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	17	83	100	0,31
Videregående skole	20	80	100	0,35
Høyskole/universitet inntil 15 år	24	76	100	0,43
Høyskole/universitet 16 år og mer	25	75	100	0,47
<i>Yrke<sup>1</sup></i>				
Administrative ledere	32	68	100	0,64
Akademiske yrker	24	76	100	0,42
Yrker med kortere utdanning	26	74	100	0,49
Kontor- og kundeserviceyrker	22	78	100	0,38
Salgs-, service- og omsorgsyrker	19	81	100	0,33
Yrker innen primærnæringene	13	87	100	0,20
Håndverkere etc.	18	82	100	0,30
Prosess- og maskinoperatører	20	80	100	0,38
Andre yrker	17	83	100	0,33
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>				
Under 200 000 kr	14	86	100	0,25
200 000 - 399 999 kr	15	85	100	0,27
400 000 - 599 999 kr	19	81	100	0,34
600 000 - 799 999 kr	21	79	100	0,37
800 000 - 999 999 kr	24	76	100	0,43
1 000 000 kr og over	29	71	100	0,54
<i>Bosted<sup>2</sup></i>				
Oslo	29	71	100	0,55
Stavanger	24	76	100	0,36
Bergen	16	84	100	0,26
Trondheim	21	79	100	0,36
Omegnskommuner til Oslo	26	74	100	0,50
Omegnskommuner til B/T/S	20	80	100	0,35
Resterende seks største byer	23	77	100	0,41
Mindre byer	21	79	100	0,39
Resten av landet	16	84	100	0,28

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7

Note <sup>2</sup> - Se Vedlegg 6



## 5 Transportmiddelbruk

### 5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser

Mer enn halvparten av alle daglige reiser gjøres som bilfører, mens bare 8 prosent foretas som bilpassasjer (tabell 5.1). Godt og vel en femtedel av de daglige reisene er til fots, fem prosent på sykkel og 10 prosent kollektivt. Det er små endringer siden 2009. Det er en liten økning i sykkelbruk og bil som fører, samt en nedgang i andelen bilpassasjerer.

Tabell 5.1: Daglige reiser etter transportmiddel. 1992-2013/14. Prosent

Transportmiddel <sup>1</sup>	1992	2001	2009	2013/14
Til fots	21	22	22	21
Sykkel	7	4	4	5
Bilfører	50	52	52	55
Bilpassasjer	13	12	11	8
Kollektivt	8	9	10	10
MC/Annet	1	1	1	1
Sum	100	100	100	100

<sup>1</sup>Transportmiddel er kategorisert som følger:

*Til fots* - til fots hele veien

*Sykkel*

*Bilfører*

*Bilpassasjer*

*Kollektivt* – drosje, buss/rutebil/ekspressbuss i rute, turbuss/chartret buss, trikk,

T-bane/undergrunns-/forstadsbane, tog, rutefly, charterfly, ferge, rutebåt

*MC/Annet* – moped, motorsykkel, annen båt/fritidsbåt, traktor, snøscooter, annet transportmiddel

Kollektivandelen, dvs. andelene av reisene som foretas med kollektivtransport, er klart størst i Oslo, hvor 26 prosent av reisene gjøres med kollektive transportmidler (tabell 5.9). I Oslo foretas halvparten av kollektivreisene med trikk eller bane, mens ca en tredjedel av dem foretas med buss (tabell 5.2).

I Bergen, Trondheim og Stavanger er kollektivandelene mye lavere enn i Oslo (tabell 5.9). I disse byene er bussen det viktigste kollektivtransportmidlet. I Bergen foregår 19 prosent av kollektivreisene med bane og fire prosent med tog. Bosatte i omegnskommunene til Oslo er de som har størst andel av sine kollektivreiser med tog, 38 prosent.

Tabell 5.2: Daglige kollektivreiser etter hovedtransportmiddel og bosted. 2013/14. Prosent

Bosted	Drosje	Buss	Bane	Tog	Fly	Båt	Sum
Oslo	3	36	50	8	2	1	100
Stavanger	6	77	1	5	5	6	100
Bergen	2	70	19	4	4	1	100
Trondheim	4	83	3	3	6	1	100
Omegn Oslo	3	42	11	38	2	4	100
Omegn B/T/S	4	71	1	13	7	4	100
Resterende seks største byer	4	71	2	16	5	2	100
Mindre byer	8	58	2	17	8	7	100
Resten av landet	7	56	2	11	7	18	100
Alle	4	53	21	14	4	4	100

I gjennomsnitt foretok hver person 3,26 daglige reiser i 2013/14 (tabell 5.3). Det er litt lavere enn forrige reisevaneundersøkelse i 2009.

Sammenliknet med reisevaneundersøkelsen i 2009 har bilførerreisene økt, og det vært en liten økning i sykkelreiser og kollektivreiser. Det har vært en nedgang i reiser som bilpassasjer.

Tabell 5.3: Antall daglige reiser pr. person med ulike transportmidler. 1992-2009

Reiser pr. person pr. dag	1992	2001	2009	2013/14
Til fots	0,66	0,66	0,74	0,70
Sykkel	0,20	0,14	0,14	0,15
MC/moped	0,02	0,02	0,02	0,02
Bilfører	1,57	1,62	1,70	1,78
Bilpassasjer	0,39	0,36	0,36	0,28
Kollektivt	0,26	0,27	0,31	0,32
Annet	0,02	0,02	0,02	0,02
Alle reiser	3,12	3,09	3,30	3,26
Ikke motoriserte reiser	0,86	0,80	0,88	0,85
Motoriserte reiser	2,26	2,29	2,42	2,41

De høyeste andelene som går finner vi blant (tabell 5.9):

- Kvinner
- Personer i aldersgruppene under 18 år og over 75 år
- Personer med grunnskoleutdanning
- Ikke yrkesaktive

- Personer med personlig inntekt under kr 200.000
- Personer med husholdningsinntekt under kr 200.000
- Personer bosatt i Oslo
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer som har svært god tilgang til kollektivtransport

De høyeste andelene som kjører bil selv finner vi blant (tabell 5.9):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-55 år
- Par med og uten barn
- Personer med videregående skole som høyeste utdanning
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mertid
- Personer med personlig inntekt fra kr 400.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 600.000
- Personer bosatt i spredtbygde strøk og i omegnskommuner til Bergen, Trondheim og Stavanger
- Person bosatt i husholdninger med to eller flere biler
- Personer som alltid har tilgang til bil
- Personer med dårlig tilgang på kollektivtransport

De høyeste andelene som reiser kollektivt finner vi blant (tabell 5.9):

- Kvinner
- Personer under 18 år
- Enslige uten barn
- Personer med grunnskole som høyeste utdanning
- Deltidsarbeidende
- Personer med personlig inntekt under kr 100.000
- Personer med husholdningsinntekt under kr 200.000
- Personer bosatt i Oslo

- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer med svært god tilgang til kollektivtransport

De høyeste andelene som sykler finner vi blant (tabell 5.9):

- Personer i aldersgruppen 13-17 år
- Personer med enten grunnskole eller lang universitetsutdanning
- Bosatte i Trondheim

I 2009 var sykkelandelen fem prosent for de fire største byene sett under ett (Vågane m fl 2011). I 2013/14 er denne andelen økt til seks prosent.

Personer bosatt i Oslo står for 32 prosent av alle kollektivreiser, vedlegg 7, tabell 3.

## 5.2 Reiselengde for ulike transportmidler

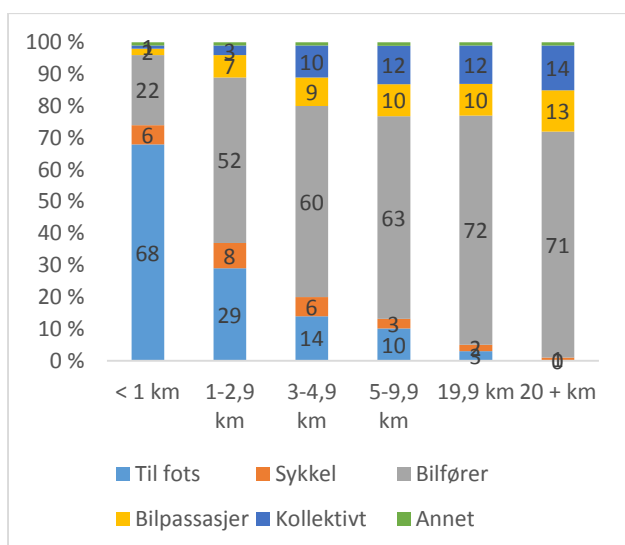
I 2013/14 var en gjennomsnittlig reise 12,8 km lang (tabell 5.4) og varte i 23 minutter (tabell 5.5). Det er en økning i reiselengde fra 2009, mens reisetiden er den samme som i 2009.

Gjennomsnittlig reiselengde (km) har økt for alle transportmidler (tabell 5.4).

Tabell 5.4: Gjennomsnittlig reiselengde for reiser med ulike transportmidler. 1992-2013/14. Kilometer

Transportmiddel	1992	2001	2009	2013/14
Til fots	1,3	1,4	1,7	2,2
Sykkel	2,6	2,9	4,0	5,1
MC/moped	5,3	15,2	8,6	13,0
Bilfører	12,3	12,9	13,6	15,8
Bilpassasjer	16,8	17,7	17,4	21,7
Kollektivt	17,3	29,0	27,7	35,6
Annet	8,8	6,6	15,5	9,3
Gjennomsnitt	10,3	11,9	12,0	14,5

De daglige reisene er vanligvis korte. 80 prosent av fotturene er kortere enn tre kilometer (tabell 5.7). Nesten 80 prosent av sykkelturene er kortere enn fem kilometer, 60 prosent er kortere enn tre kilometer.



Figur 5.1 Transportmiddelbruk på ulike reiselengder. 2013/14. Prosent.

De fleste reisene under 1 km gjennomføres til fots (68 prosent, figur 5.1). De fleste reiser over 1 km gjennomføres med bil. Allerede fra 1-3 km foretas 52 prosent av reisene som bilfører og 8 prosent som passasjer. Begge disse andelen (bilfører og -passasjer) stiger med økende reiselengde til 71 prosent som bilfører og 13 prosent som passasjer for reiser over 20 km. Kollektivreisene får betydning først ved 3-5 km, hvor 10 prosent av reisene er kollektivreiser. Kollektivandelen stiger også med økende reiselengde til 14 prosent for reiser over 20 km. Mellom seks og ni prosent av reisene under 5 km foretas med sykkel.

Tabell 5.5: Gjennomsnittlig reisetid for reiser med ulike transportmidler. 1992-2013/14. Minutter

Transportmiddel	1992	2001	2009	2013/14
Til fots	15	18	21	22
Sykkel	13	14	18	17
MC/moped	10	21	13	18
Bilfører	17	18	18	20
Bilpassasjer	23	23	24	25
Kollektivt	38	42	50	46
Annet	21	26	54	52
Gjennomsnitt	19	20	23	23

### 5.3 Transportmiddelbruk på lange reiser

Det er bilen som brukes mest også på de lange reisene (inkludert utlandsreiser, tabell 5.6), men det har vært en nedgang i bilandelen i perioden som sammenliknes. Nest etter bil er det fly som

brukes mest på lange reiser. Det har vært en økning i andelen flyreiser fra 19 prosent i 2001 til 28 prosent i 2013/14. De andre transportmidlene ligger på omtrent samme nivå som i 2009, med fire og fem prosent for buss og tog, og tre prosent for ferje/båt.

Tabell 5.6 Lange reiser etter transportmiddel. 1998-2009. Prosent

Transportmiddel <sup>1</sup>	1998	2001	2009	2013/14
Bil	61	64	60	58
Buss	6	6	6	4
Tog	7	5	5	5
Fly	21	19	25	28
Ferje/båt	4	5	3	3
Annet	1	1	2	1
Sum	100	100	100	100

<sup>1</sup>Transportmiddel er kategorisert som følger:

*Bil* – både som fører og passasjer

*Buss* – rutebuss, turbuss/chartret buss

*Tog*

*Fly* – rutefly og charterfly

*Ferje/båt*

*Annet* – moped, motorsykkel, drosje, annet transportmiddel

Vi finner en høyere andel som reiser med bil blant (tabell 5.10):

- Menn
- Personer over 67 år
- Personer med yrker innen primærnæringen
- Personer bosatt på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk
- Personer som alltid har tilgang til bil og med flere biler i husholdet

Vi finner en høyere andel som reiser med buss blant (tabell 5.10):

- Personer under 25 år og over 75 år
- Enslige uten barn
- Personer uten utdanning utover grunnskolen
- Personer med personlig inntekt under kr 200.000
- Personer med husholdningsinntekt under kr 400.000
- Personer som ikke har førerkort, eller bil

Vi finner en høyere andel som reiser med fly blant (tabell 5.10):

- Personer med høyere høyskole-/universitetsutdanning
- Yrkesaktive som jobber mer enn 40 timer pr. uke
- Administrative ledere
- Personer med personlig inntekt over kr 500.000
- Personer med husholdningsinntekt over en million kroner
- Bosatte i Stavanger
- Personer som ikke har bil

Bilen er det vanligste transportmidlet på reiser i Norge mellom 100 og 300 km (tabell 5.11). Minst fire av fem reiser i dette intervallet er med bil. På reiser i Norge over 300 km er fly det vanligst brukte transportmidlet (48 prosent), men det er også mange reiser over 300 km som foregår med bil (39 prosent). Det har vært små endringer transportmiddelbruken på disse reisestrekningene fra 2009.

Tabell 5.7 Reiselengde for daglige reiser etter transportmiddel. 2013/14. Prosent.

Transportmiddel	< 1 km	1-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	> 20 km	Sum
Til fots	45	34	10	8	2	0	100
Sykkel	18	42	19	13	6	3	100
MC/moped	7	31	16	16	15	15	100
Bilfører	6	23	16	20	17	18	100
Bilpassasjer	4	21	17	20	16	22	100
Kollektivt	1	10	18	26	19	26	100
Annet	12	26	16	21	13	12	100
Alle	14	25	15	18	13	15	100

Tabell 5.8 Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid pr. reise og pr. person og gjennomsnittlig antall reiser pr. person etter transportmiddel. 2013/14

Transportmiddel	Gj.sn. reiselengde Km	Gj.sn. reisetid Minutter	Gj.sn. antall reiser pr. person pr. dag	Gj.sn. reiselengde pr. person pr. dag Km	Gj.sn. reisetid pr. person pr. dag Minutter
Til fots	2,2	22	0,70	1,5	15
Sykkel	5,1	17	0,15	0,7	3
MC/moped	13,0	18	0,02	0,2	0
Bilfører	15,8	20	1,78	28,0	36
Bilpassasjer	21,7	25	0,28	6,0	7
Kollektivt	35,6	47	0,32	14,3	15
Annet	9,3	52	0,02	0,2	1
Gj.sn. alle transportmidler	14,5	23	3,26	47,2	77

Tabell 5.9 Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2013/14. Prosent<sup>1</sup>

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	MC/ annet	Sum
Alle	21	5	55	8	10	1	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	19	5	61	5	8	2	100
Kvinne	24	4	48	12	11	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	30	12	3	29	22	4	100
18-24 år	26	4	41	11	17	1	100
25-34 år	23	4	54	7	11	1	100
35-44 år	17	4	66	5	7	1	100
45-54 år	17	4	65	6	7	1	100
55-66 år	19	4	62	7	7	1	100
67-74 år	23	3	59	9	5	1	100
75 år og eldre	28	3	53	8	7	1	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	29	4	49	5	12	1	100
Enslig med barn	23	5	46	12	13	1	100
Par uten barn	21	3	58	9	7	1	100
Par med barn	17	6	58	10	8	1	100
Flere voksne	23	4	50	8	14	1	100
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	26	8	27	20	16	3	100
Videregående skole	20	3	61	7	8	1	100
Høgskole/universitet inntil 15 år	20	4	60	6	9	1	100
Høgskole/universitet 16 år og mer	24	6	54	5	10	1	100
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>2</sup>							
Mertid	17	4	64	4	9	2	100
Heltid	18	4	62	6	8	1	100
Deltid	23	4	47	11	13	2	100
Ikke yrkesaktiv	28	5	41	13	11	1	100

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport

	Til fots	Sykel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	MC/ annet	Sum
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	17	3	66	4	9	1	100
Akademiske yrker	22	5	56	7	10	1	100
Yrker med kortere utdanning	18	4	62	5	10	1	100
Kontor- og kundeserviceyrker	16	3	62	7	11	1	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	20	3	52	10	14	1	100
Yrker innen primærnæringene	19	3	62	6	2	8	100
Håndverkere etc.	12	2	77	5	3	1	100
Prosess- og maskinoperatører	9	2	78	4	6	1	100
Andre yrker	19	5	55	8	12	1	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>							
Under kr 100.000	30	8	20	20	19	3	100
Kr 100.000-199.999	28	4	43	11	13	1	100
Kr 200.000-299.999	25	3	54	9	8	1	100
Kr 300.000-399.999	19	3	63	8	6	1	100
Kr 400.000-499.999	19	4	63	6	7	1	100
Kr 500.000 og over	18	5	64	4	8	1	100
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>							
Under kr 200.000	37	6	30	8	16	3	100
Kr 200.000-399.999	27	3	51	7	11	1	100
Kr 400.000-599.999	23	4	56	7	9	1	100
Kr 600.000-799.999	19	4	61	8	7	1	100
Kr 800.000-999.999	17	4	62	8	7	1	100
Kr 1.000.000 og over	18	5	60	8	8	1	100
<i>Bosted <sup>3</sup></i>							
Oslo	32	5	31	6	26	0	100
Stavanger	24	8	49	8	10	1	100
Bergen	26	3	44	10	16	1	100
Trondheim	28	9	42	8	12	1	100
Omegn til Oslo	18	4	56	9	12	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	15	4	63	10	7	1	100
Resterende seks største byer	19	5	58	9	8	1	100
Mindre byer	21	5	59	9	5	1	100
Resten av landet	19	3	63	9	4	2	100
<i>Fører kort</i>							
Ja	19	4	63	6	7	1	100
Nei	36	9	4	23	25	3	100
<i>Antall biler i husholdningen</i>							
Ingen bil	44	7	11	8	28	2	100
1 bil	23	5	54	8	9	1	100
2 biler eller flere	15	3	65	9	6	2	100
<i>Tilgang til bil <sup>4</sup></i>							
Ikke bil, ikke fører kort	47	7	2	12	31	1	100
Ikke bil, har fører kort	42	8	17	6	26	1	100
Bil, ikke fører kort	32	10	4	28	23	3	100
Bil, ikke alltid	27	7	30	13	21	2	100
Alltid bil	16	3	70	6	4	1	100
<i>Tilgang til kollektivtransport <sup>5</sup></i>							
Svært godt	29	6	40	7	17	1	100
Godt	20	5	55	9	10	1	100
Middels godt	19	5	58	10	7	1	100
Dårlig	17	3	64	9	5	2	100
Svært dårlig	13	2	67	8	7	2	100
<i>Reiselengde</i>							
< 1 km	68	6	22	2	1	1	100
1-2,9 km	29	8	52	7	3	1	100
3-4,9 km	14	6	60	9	10	1	100
5-9,9 km	10	3	63	10	12	1	100
10-19,9 km	3	2	72	10	12	1	100
> 20 km	1	1	71	12	14	1	100

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 7, tabell 3, for motsatt prosentuering

Note <sup>2</sup> se Tabell 3.7

Note <sup>3</sup> se Vedlegg 6

Note <sup>4</sup> se Tabell 3.2

Note <sup>5</sup> se Tabell 3.3

Tabell 5.10 Lange reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2013/14. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
Alle	58	4	5	28	3	1	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	60	3	4	29	2	2	100
Kvinne	57	5	6	27	3	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	58	8	6	24	4	1	100
18-24 år	47	8	9	33	3	1	100
25-34 år	52	4	6	33	2	1	100
35-44 år	57	2	5	32	3	1	100
45-54 år	61	2	4	30	2	2	100
55-66 år	63	3	4	26	3	1	100
67-74 år	66	5	5	18	5	1	100
75 år og eldre	65	8	6	14	4	3	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	50	7	8	31	2	2	100
Enslig med barn	56	5	5	30	4	0	100
Par uten barn	63	3	4	25	3	2	100
Par med barn	60	3	5	28	3	1	100
Flere voksne	54	5	7	30	3	1	100
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	61	7	5	22	4	1	100
Videregående	62	5	5	23	3	2	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	57	3	5	31	3	1	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	55	3	6	33	3	1	100
<i>Yrkesaktivitet <sup>1</sup></i>							
Mertid	53	3	3	38	2	1	100
Heltid	58	3	5	31	2	1	100
Deltid	55	6	7	27	4	1	100
Ikke yrkesaktiv	62	6	7	20	4	1	100
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	49	2	3	43	2	1	100
Akademiske yrker	58	3	7	29	2	1	100
Yrker med kortere utdanning	56	4	4	33	2	1	100
Kontor- og kundeserviceyrker	57	3	4	31	2	3	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	57	4	4	29	4	1	100
Yrker innen primærnæringene	68	2	2	18	9	1	100
Håndverkere etc.	59	2	2	31	1	4	100
Prosess- og maskinoperatører	65	3	3	22	3	4	100
Andre yrker	49	3	6	38	2	2	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>							
Under kr 100.000	49	8	9	29	4	1	100
Kr 100.000-199.999	56	7	6	26	4	2	100
Kr 200.000-299.999	65	5	4	20	4	2	100
Kr 300.000-399.999	67	4	6	19	3	1	100
Kr 400.000-499.999	63	4	5	24	3	2	100
Kr 500.000 og over	55	2	4	36	2	1	100
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>							
Under kr 200.000	45	7	10	34	2	1	100
Kr 200.000-399.999	57	9	8	21	4	1	100
Kr 400.000-599.999	60	5	6	25	3	1	100
Kr 600.000-799.999	66	3	4	23	3	1	100
Kr 800.000-999.999	61	2	5	27	3	2	100
Kr 1.000.000 og over	56	3	4	34	2	1	100
<i>Bosted <sup>2</sup></i>							
Oslo	52	5	7	33	2	1	100
Stavanger	36	4	3	52	4	1	100
Bergen	39	4	6	48	2	1	100
Trondheim	57	3	7	31	1	1	100
Omegn til Oslo	63	2	4	27	3	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	52	3	4	37	2	2	100
Resterende seks største byer	59	5	6	26	3	1	100
Mindre byer	59	4	7	26	3	1	100
Resten av landet	67	5	4	21	3	2	100

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
<i>Førerkort</i>							
Ja	60	3	5	28	3	1	100
Nei	45	10	11	28	5	1	100
<i>Antall biler i husholdningen</i>							
Ingen bil	27	13	15	41	3	1	100
1 bil	60	4	5	27	3	1	100
2 biler eller flere	64	2	4	26	3	1	100
<i>Tilgang til bil<sup>3</sup></i>							
Ikke bil, ikke førerkort	23	17	19	34	6	1	100
Ikke bil, har førerkort	28	11	14	44	2	1	100
Bil, ikke førerkort	53	7	8	27	4	1	100
Bil, ikke alltid	50	5	7	34	3	1	100
Alltid bil	64	2	4	26	3	1	100

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.7

Note <sup>2</sup> se Vedlegg 6

Note <sup>3</sup> se Tabell 3.2

Tabell 5.11 Lange reiser i Norge etter avstand og transportmiddel. 1998-2013/14. Prosent

Transport middel	100-150 km				150-300 km				300 km +			
	1998	2001	2009	2013/14	1998	2001	2009	2013/14	1998	2001	2009	2013/14
Bil	82	84	82	84	78	82	82	81	39	43	37	39
Buss	7	6	6	5	7	8	6	7	4	5	5	3
Tog	7	7	9	7	7	4	9	6	9	8	8	8
Fly	0	0	0	1	4	2	0	4	45	42	48	48
Ferge/båt	2	1	1	1	3	3	1	1	2	2	2	1
Annet	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100



## 6 Reisesenes formål

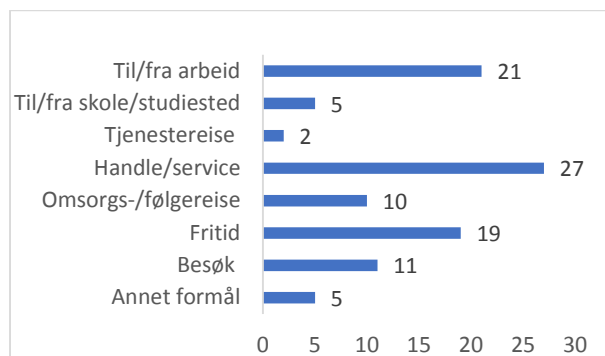
### 6.1 Daglige reiser

De daglige reisene er knyttet til tre hovedområder av aktiviteter: Reiser i forbindelse med arbeid og skole, reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og reiser i forbindelse med fritid.

I RVU 2013/14 er 28 prosent av reisene arbeids-, skole- eller tjenestereiser, 37 prosent av reisene er handle-/service- eller følge-/omsorgsreiser og 30 prosent er fritids- og besøksreiser (figur 6.1).

Reisemønsteret avspeiler folks livsfase og aktivitetsmønster. De yrkesaktive har andelsmessig flest reiser i tilknytning til arbeid, de med barn flest følge- og omsorgsreiser, kvinner har flere følgereiser og handlereiser enn menn, og de ikke yrkesaktive har mange fritidsreiser (tabell 6.3). De eldste har flest handle- og servicereiser. Tabell 5 i vedlegg 7 viser den omvendte prosentueringen av reiseformål.

Fordelingen av reiseformål har endret seg lite fra 2009 (tabell 6.1).



Figur 6.1: Daglige reiser etter formål. 2013/14. Prosent

Høyest andel arbeidsreiser finner vi blant (tabell 6.3):

- Menn
- Aldersgruppen 45-54 år
- Personer med høy utdanning
- De som jobber mer enn 40 timer per uke
- Håndverkere

Høyest andel handlereiser finner vi blant (tabell 6.3)

- Personer fra 67 år eller eldre
- Par uten barn og enslige
- Ikke yrkesaktive

Høyest andel omsorgsreiser finner vi blant (tabell 6.3).

- Personer i aldersgruppen 35-44 år
- Par med barn
- De som arbeider mertid og heltid

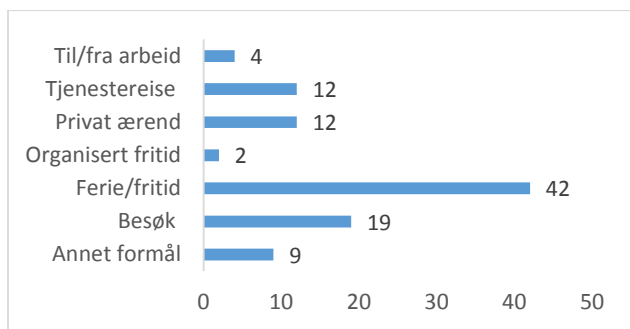
Høyest andel fritidsreiser finner vi blant (tabell 6.3):

- Personer i aldersgruppene 13-17 år og fra 67 år eller eldre
- Ikke yrkesaktive

### 6.2 Lange reiser

I spørreundersøkelsen blir intervjupersonene spurt om hvor mange og hva slags reiser over 100 km (eller til utlandet) de har gjort siste måned. Det er disse reisene vi ser nærmere på i dette avsnittet.

Reiser i forbindelse med ferie og fritid dominerer de lange reisene (figur 6.2). Godt og vel 40 prosent av de lange reisene har ferie og fritid som formål. I tillegg kommer besøksreiser som ofte har et innslag av ferie (og vice versa). Til sammen utgjør disse to formålene 61 prosent av de lange reisene. Private ærend, dvs. innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge/hentereiser o.l. (se definisjon under tabell 6.2), utgjør 12 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc. står for to prosent av reiseomfanget.



Figur 6.2: Lange reiser etter formål. 2013/14. Prosent

Nesten hver femte av de lange reisene skjer i forbindelse med arbeid, enten som arbeidsreise eller som tjenestereise. Andelen arbeidsbetingede reiser er noe lavere enn de foregående undersøkelsene, mens andelen ferie og fritid er høyere (tabell 6.2).

Høyest andel lange tjenestereiser finner vi blant (tabell 6.4):

- Menn
- Personer mellom 35 og 55 år
- Personer med land universitetsutdanning
- De som jobber mertid
- Administrative ledere

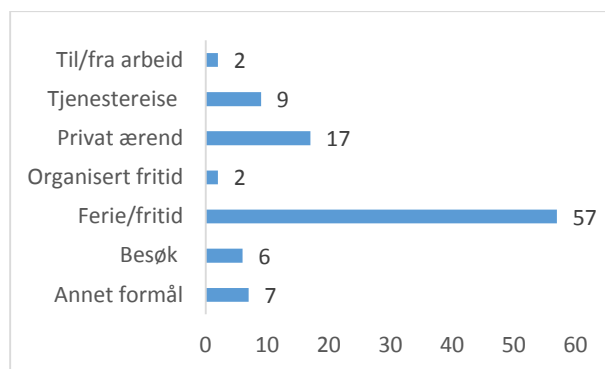
Høyest andel lange ferie/fritidsreiser finner vi blant (tabell 6.4):

- Kvinner
- Aldersgruppene 13-17 år og 67-74 år
- Par uten barn
- Ikke yrkesaktive
- De som har salgs-, service og omsorgsykker

Bilen er det mest brukte transportmidlet på alle typer lange reiser innenlands (tabell 6.5). Ikke overraskende er bilandelen særlig høy på feriereiser og reiser i forbindelse med private ærend. Nesten halvparten av de arbeidsbetingede reisene foregår med fly, og toget brukes av åtte prosent på reiser til/fra arbeid. Toget er ellers brukt av 10 prosent av de som skal på besøk. På reiser i forbindelse med organisert fritid (f eks idrettsarrangementer) brukes bil på 64 prosent av reisene.

### 6.2.1 Utenlandsreiser

De aller fleste utenlandsreisene er knyttet til ferie- og fritid, 57 prosent (figur 6.3). Ytterligere 17 prosent er private ærend, i de fleste tilfelle knyttet til innkjøp. Bare 11 prosent er arbeidsrelaterede reiser. Det er en litt lavere andel enn i 2009 (tabell 6.6).



Figur 6.3: Reiser til/fra Norge etter formål. 2013/14. Prosent

Tabell 6.1: Daglige reiser etter formål. 1992, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

Reise <sup>1</sup>	1992	2001	2009	2013/14	Reiser pr. person 2013/14
Til/fra arbeid	19	22	18	21	0,69
Til/fra skole/studiested	4	4	4	5	0,14
Tjenestereise	3	3	3	2	0,07
Handle/service	26	25	28	27	0,88
Omsorgs-/følgereise	8	13	11	10	0,34
Fritid	18	17	19	19	0,62
Besøk	16	13	13	11	0,35
Annet	6	3	5	5	0,17
Sum	100	100	100	100	3,26

<sup>1</sup> Reiseformål er definert som følger:

*Til/fra arbeid* - reise til/fra arbeid

*Til/fra skole/studiested* – reise til/fra skole/studiested

*Tjenestereise* - reise i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring

*Handle/serviceærend* - innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp (alle andre innkjøp), service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)

*Omsorgs-/følgereise* - hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser

*Fritid* – fornøyelse, innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer), fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.), organiserte fritidsaktiviteter som utøver, gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund, vedlikehold, dugnadsarbeid el utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, kor-/korpsdugnad etc.), annen fritid og rekreasjon, ferie- og helgereise (korte og lange)

*Besøk* - privat besøk hos familie, venner, sykebesøk

*Annet* - annet formål

Tabell 6.2: Lange reiser etter formål. 1998, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

Reise <sup>1</sup>	1998	2001	2009	2013/14	Reiser pr. person 2013/14
Til/fra arbeid	5	3	6	4	0,06
Tjenestereise	18	18	14	12	0,18
Private ærend	13	12	16	12	0,18
Organiserte fritidsaktiviteter	4	2	2	2	0,03
Ferie/fritid	29	38	36	42	0,61
Besøk hos slekt/venner	20	22	20	19	0,27
Annet	11	5	6	9	0,13
Sum	100	100	100	100	1,46

<sup>1</sup> Reiseformål er definert som følger:

*Til/fra arbeid*

*Tjenestereise* - reise i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring (f eks kurs/konferanse, salg, markedsføring, service etc.)

*Private ærend* – følge/hente andre personer, fornøyelse/underholdning, innkjøp av ulik art, medisinske ærend, andre private ærend

*Organiserte fritidsaktiviteter* – organiserte aktiviteter innen idrett, politikk, religion etc.

*Ferie/fritid*

*Besøk hos slekt/venner*

*Annet* – til/fra skole/militærtjeneste, kombinasjoner av ulike formål, andre formål

Tabell 6.3 Daglige reiser etter formål for ulike grupper, 2013/14. Prosent<sup>1</sup>

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle	21	5	2	27	10	19	11	5	100
<i>Kjønn</i>									
Mann	23	4	3	26	10	19	10	5	100
Kvinne	19	5	1	28	11	20	11	5	100
<i>Alder</i>									
13-17 år	4	33	0	16	2	26	14	5	100
18-24 år	21	14	1	23	6	19	12	4	100
25-34 år	26	2	2	25	12	17	11	5	100
35-44 år	26	1	2	23	19	17	8	4	100
45-54 år	29	0	4	26	10	18	8	5	100
55-66 år	24	0	3	30	8	19	11	5	100
67-74 år	5	0	1	41	7	25	13	8	100
75 år og eldre	2	0	0	46	6	24	14	8	100
<i>Familietype</i>									
Enslig	21	2	2	32	4	20	14	5	100
Enslig med barn	17	11	2	22	11	18	12	6	100
Par uten barn	20	1	2	32	6	21	11	6	100
Par med barn	21	6	2	22	17	17	9	5	100
Flere voksne	25	7	2	24	6	20	11	5	100
<i>Utdanning</i>									
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	9	21	1	23	5	23	13	5	100
Videregående skole	22	3	2	29	10	18	11	5	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	22	2	2	28	12	19	10	5	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	25	0	2	26	12	20	9	6	100
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>2</sup>									
Mertid	34	0	5	21	11	16	8	5	100
Heltid	31	0	3	24	12	17	9	4	100
Deltid	19	9	1	25	9	19	12	6	100
Ikke yrkesaktiv	1	11	0	35	8	24	14	7	100
<i>Yrke</i>									
Administrative ledere	32	0	6	23	11	16	8	4	100
Akademiske yrker	28	1	3	24	13	19	8	4	100
Yrker med kortere utdanning	29	1	3	24	13	17	8	4	100
Kontor- og kundeserviceyrker	32	2	1	25	13	14	9	4	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	28	7	2	23	10	17	9	4	100
Yrker innen primærnæringene	24	1	6	25	8	19	13	3	100
Håndverkere etc.	40	1	5	18	10	13	9	4	100
Prosess- og maskinoperatører	33	1	3	23	13	14	9	4	100
Andre yrker	27	6	2	24	5	19	13	4	100
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>									
Under kr 200.000	13	12	1	30	5	22	11	6	100
Kr 200.000-399.999	14	4	1	35	8	19	14	5	100
Kr 400.000-599.999	20	3	2	29	9	20	12	5	100
Kr 600.000-799.999	22	3	2	28	11	18	11	5	100
Kr 800.000-999.999	24	2	2	26	13	19	9	5	100
Kr 1.000.000 og over	25	3	3	24	13	18	9	5	100
<i>Bosted</i> <sup>3</sup>									
Oslo	23	5	2	27	8	21	9	5	100
Stavanger	22	4	2	27	10	19	10	4	100
Bergen	20	5	2	29	10	19	10	5	100
Trondheim	21	5	2	28	10	20	9	5	100
Omegn til Oslo	22	4	2	26	12	19	10	5	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	22	4	3	26	12	17	11	5	100
Resterende seks største byer	21	4	2	28	10	19	11	5	100
Mindre byer	19	4	2	28	11	20	11	5	100
Resten av landet	21	4	2	27	10	18	12	5	100

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 7, tabell 5, for motsatt prosentueringNote <sup>2</sup> se Tabell 3.7Note <sup>3</sup> se Vedlegg 6

Tabell 6.4: Lange reiser etter formål for ulike grupper. 2013/14. Prosent

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle	4	12	12	2	42	19	9	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	6	16	12	2	39	16	9	100
Kvinne	3	8	12	2	45	22	8	100
<i>Alder</i>								
13-17 år	0	2	14	10	49	17	8	100
18-24 år	2	7	15	4	33	25	14	100
25-34 år	5	15	11	2	37	21	9	100
35-44 år	7	18	10	1	41	14	9	100
45-54 år	6	18	10	2	42	13	9	100
55-66 år	4	11	13	1	45	18	8	100
67-74 år	1	3	15	2	48	23	8	100
75 år og eldre	0	4	14	1	43	31	7	100
<i>Familietype</i>								
Enslig	4	11	12	2	37	24	9	100
Enslig med barn	3	10	16	4	41	18	8	100
Par uten barn	4	10	12	1	45	20	8	100
Par med barn	5	16	11	3	41	14	10	100
Flere voksne	4	11	14	3	39	19	10	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	1	4	16	7	45	19	8	100
Videregående	4	11	16	2	38	20	9	100
Høyskole/universitet, lavere grad	4	14	11	1	43	18	9	100
Høyskole/universitet, høyere grad	6	16	8	2	42	17	9	100
<i>Yrkesaktivitet <sup>1</sup></i>								
Mertid	9	24	9	2	34	11	11	100
Heltid	6	16	10	2	42	16	8	100
Deltid	2	7	13	2	42	25	9	100
Ikke yrkesaktiv	0	2	16	4	45	24	9	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	7	30	5	2	37	9	10	100
Akademiske yrker	5	16	9	1	40	18	10	100
Yrker med kortere utdanning	7	17	10	2	43	12	9	100
Kontor- og kundeserviceyrker	2	12	12	1	46	18	8	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	2	10	16	2	41	19	10	100
Yrker innen primærnæringene	9	21	15	0	28	22	5	100
Håndverkere etc.	9	13	10	3	33	17	15	100
Prosess- og maskinoperatører	8	15	17	3	32	14	10	100
Andre yrker	5	12	6	1	51	14	11	100
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>								
Under kr 200.000	1	8	14	3	37	24	13	100
Kr 200.000-399.999	2	6	18	2	37	28	7	100
Kr 400.000-599.999	3	10	15	2	38	25	7	100
Kr 600.000-799.999	4	11	14	2	41	20	8	100
Kr 800.000-999.999	4	11	12	2	44	17	10	100
Kr 1 000.000 og over	7	19	7	2	43	13	9	100

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/fritid	Besøk	Annet	Sum
<i>Bosted<sup>2</sup></i>								
Oslo	5	10	8	1	49	19	8	100
Stavanger	6	11	6	1	46	20	10	100
Bergen	6	18	3	1	44	20	8	100
Trondheim	3	11	7	3	46	18	11	100
Omegn til Oslo	4	11	10	3	48	17	10	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	3	14	6	2	48	17	10	100
Resterende seks største byer	5	13	12	2	41	19	8	100
Mindre byer	4	12	12	2	40	19	11	100
Resten av landet	5	13	21	2	31	20	8	100

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.7

Note <sup>2</sup> se Vedlegg 6

Tabell 6.5 Lange reiser i Norge etter formål og transportmiddelbruk, 2013/14 Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/båt	Annet	Sum
Til/fra arbeid	39	5	8	45	1	2	100
Tjeneste	36	4	8	49	2	1	100
Private ærend	81	5	3	7	3	1	100
Organisert fritid	64	12	4	16	2	2	100
Ferie/fritid	59	3	3	30	4	1	100
Besøk	63	5	10	19	2	1	100
Annet	50	5	7	32	3	3	100
Totalt	58	4	5	28	3	1	100

Tabell 6.6: Reiser til/fra Norge (utenlandsreiser) etter formål, 1998, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

Formål	1998	2001	2009	2013/14
Til/fra arbeid	4	1	3	2
Tjenestereise	17	16	12	9
Private ærend	9	18	26	17
Organiserte fritidsaktiviteter	5	1	2	2
Ferie/fritid	45	54	47	57
Besøk hos slekt/venner	7	7	7	6
Annet	13	3	4	7
Sum	100	100	100	100

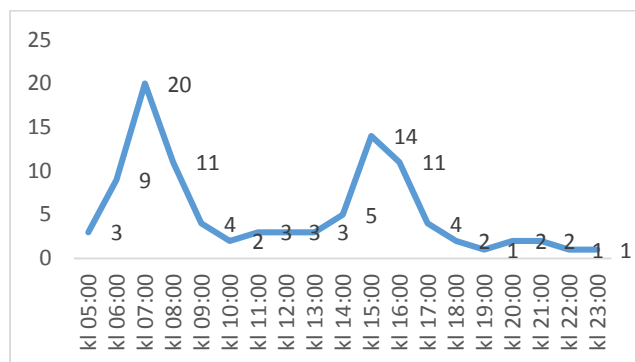
## 7 Arbeidsreiser

### 7.1 Omfang, tidsbruk og lengde

Hver person gjennomførte i gjennomsnitt 0,69 arbeidsreiser per. dag i 2013/14. Dette tilsvarte 1,07 arbeidsreiser per yrkesaktiv per dag.

Arbeidsreisene utgjorde 21 prosent av alle enkeltreiser. Dette er omtrent samme andel som i foregående reisevaneundersøkelser. Arbeidsreisenes andel kan påvirkes av måten reisene deles inn i enkeltreiser (se kapittel 1). En reise fra arbeidsstedet til et annet sted enn hjemmet blir ikke registrert som en arbeidsreise. Dersom reisene deles inn i hovedreiser, dvs. reiser som starter eller ender i basisplasser som hjem og arbeid, øker andelen arbeidsreiser. I 2005 utgjorde arbeidsreisene 25 prosent av hovedreisene (reiser mellom viktige besøksmål) (Engebretsen 2006).

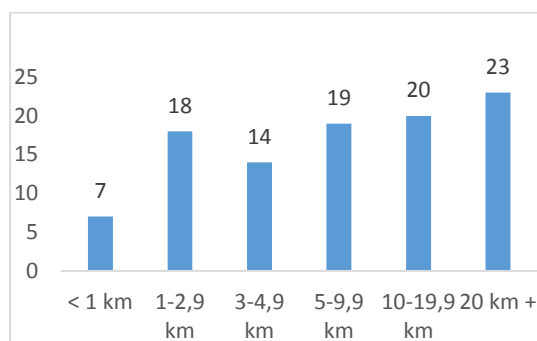
Arbeidsreisene er viktige fordi de for en stor del er konsentrert til noen få timer på dagen og derfor er dimensjonerende for veisystemet og kollektivsystemet. Hele 20 prosent av arbeidsreisene starter kl 07 (figur 7.1). Arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn på ettermiddagen. Dette kan skyldes av mange ikke reiser direkte hjem fra arbeidsplassen, men også at arbeidstiden varierer en god del.



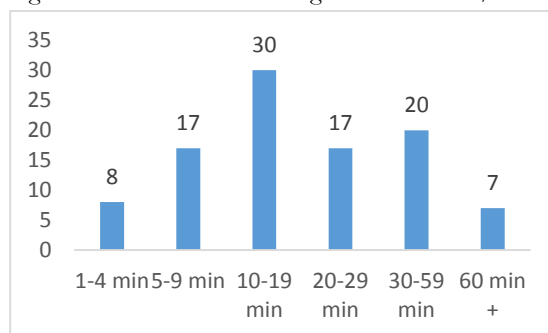
Figur 7.1: Arbeidsreisene etter starttidspunkt. Prosent. 2013/14.

En gjennomsnittlig arbeidsreise er 16,3 km og varer i 24 minutter (tabell 7.1). Den gjennomsnittlige reiselengden har økt jevnt. I

2009 var den 14,9 km og 2001 var den 13,6 km<sup>12</sup>. Arbeidsreisens lengde har økt både på hverdager og helgedager siden 2009. Sju prosent av reisene er kortere enn én kilometer, mens 23 prosent er to mil og lengre (figur 7.2). Åtte prosent av reisene varer mindre enn fem minutter, sju prosent varer en time eller lengre (figur 7.3).



Figur 7.2: Arbeidsreisene etter lengde. Prosent. 2013/14.



Figur 7.3: Arbeidsreisene etter reisetid. Prosent. 2013/14.

Det er personer bosatt i omegnskommunene til Oslo som har lengst arbeidsreiser, like i underkant av to mil i gjennomsnitt (tabell 7.2). De har også den lengste reisetiden, med 30 minutter i gjennomsnitt. Bosatte i de fire største byene har i gjennomsnitt de korteste reisene.

Menn har lengre arbeidsreiser enn kvinner, noe de har hatt i alle de nasjonale reisevaneundersøkelsene (tabell 7.2). Enslige med og uten barn har kortere arbeidsreise enn de som tilhører andre familietyper. Deltidsansatte har

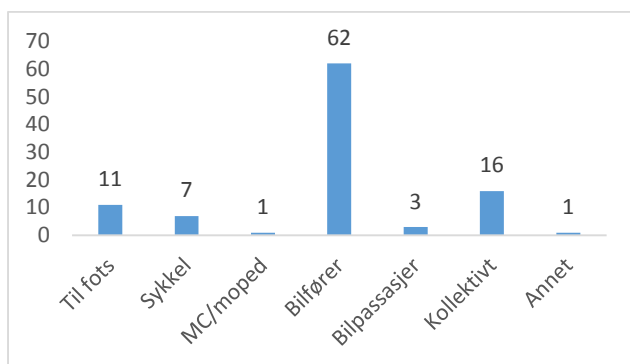
<sup>12</sup> For alle årene som er omtalt og vist i tabellene, er arbeidsreiser på 100 mil eller mer ikke tatt med.

kortere arbeidsreise enn de som jobber heltid, først og fremst fordi det er en overvekt kvinner.

## 7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

Den vanligste reisemåten til og fra arbeid er som bilfører. I 2013/14 ble 62 prosent av alle arbeidsreiser foretatt som bilfører (figur 7.4). Kollektive transportmidler sto for 16 prosent av reisene, mens 11 prosent foregikk til fots og sju prosent med sykkel.

Transportmiddelfordelingen har vært relativt stabil siden 1992, men sammenlignet med 2009 har det vært en liten økning i gåing og sykling, men også i kollektivandelen (tabell 7.3).



Figur 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Prosent. 2013/14

Menn er oftere bilførere og sjeldnere kollektivbrukere enn kvinner (tabell 7.4), men kvinners bilandel øker. De som arbeider deltid har i større grad enn andre gått over fra å reise kollektivt til kjøre bil. Dette er først og fremst kvinner.

Kollektivandelen er aller høyest blant bosatte i Oslo med 42 prosent, og bare 31 prosent er bilfører. I de tre andre store byene er kollektivandelen mye lavere og bilandelen høyere. Lavest kollektivandel blant disse byene har Stavanger. Enslige bruker sjeldnere bil enn andre på arbeidsreisen.

Det er stor forskjell i transportmiddelbruk etter tilgang til bil. Av de som alltid har tilgang til bil, er det 76 prosent som kjører til jobben, men bare åtte prosent av dem reiser kollektivt (tabell 7.5). Mer enn halvparten av dem som ikke har bil eller førerkort reiser kollektivt. Har man svært godt kollektivtilbud er det 42 prosent som bruker bil som fører, mens 72 prosent kjører bil dersom kollektivtilbudet er dårlig. Nesten 70 prosent av dem som har tilgang til parkering på jobben kjører bil. Har man ikke det, er det 38 prosent som reiser kollektivt. Andelen som kjører bil synker dersom det er knapphet på parkeringsplassene eller om man må betale (tabell 7.5).



Tabell 7.1: Arbeidsreiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		2001		2009		2013/14	
	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk
Antall reiser per dag, alle dager	0,60		0,68		0,59		0,69	
Km per reise	11,3 km		13,6 km		14,9 km		16,3 km	
Km per dag	6,8 km		9,2 km		8,8 km		11,2 km	
Min per reise	19 min		21 min		24 min		24 min	
Min per dag	11 min		14 min		14 min		16 min	
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,78		0,84		0,74		0,88	
Km per reise	11,4 km		13,6 km		15,3 km		16,1 km	
Km per dag	8,9 km		11,4 km		11,3 km		14,2 km	
Min per reise	19 min		21 min		24 min		23 min	
Min per dag	15 min		18 min		18 min		20 min	
Antall reiser på lørdager og søndager	0,18		0,25		0,16		0,19	
Km per reise	10,6 km		13,5 km		10,8 km		18,1 km	
Km per dag	1,9 km		3,4 km		1,7 km		3,4 km	
Min per reise	16 min		20 min		22 min		25 min	
Min per dag	3 min		5 min		4 min		5 min	

Tabell 7.2: Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk for ulike grupper. 1992, 2001, 2009 og 2013/14.

	1992		2001		2009		2013/14	
	Km	Min.	Km	Min.	Km	Min.	Km	Min
Alle	11,3	19	13,6	21	14,9	24	16,3	24
<i>Kjønn</i>								
Mann	13,7	21	16,4	23	18,1	26	19,1	26
Kvinne	8,0	16	9,9	19	10,7	21	12,5	23
<i>Familietype</i>								
Enslig	11,5	21	13,5	22	13,7	24	15,6	25
Enslig med barn	10,2	20	9,5	18	12,6	21	14,7	24
Par uten barn	11,3	19	13,1	21	14,1	23	15,7	24
Par med barn	11,1	18	14,4	21	16,6	23	17,5	24
Flere voksne	12,0	20	14,5	22	13,7	27	15,6	25
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>1</sup>								
Mertid	14,4	22	17,6	23	22,3	28	19,2	27
Heltid	11,6	20	13,6	21	14,6	23	16,5	24
Deltid	7,0	14	8,7	17	8,4	18	11,9	21
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>								
Oslo	8,9	22	10,1	23	11,2	26	11,4	26
Bergen/Trondheim/Stavanger	7,9	18	12,7	21	10,4	22		
Stavanger							11,7	21
Bergen							11,9	24
Trondheim							11,3	22
Oslos omegnskommuner	18,3	27	18,9	29	20,0	30	19,1	30
Ber/Tr.h/Stav omegnskommuner	14,0	30	13,8	23	19,2	25	16,4	23
Resterende seks største byer	11,1	18	13,8	22	15,1	23	17,6	25
Mindre byer	10,6	18	12,7	19	14,6	21	17,0	23
Resten av landet	11,1	17	13,7	19	16,1	22	18,1	22

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7Note <sup>2</sup> - se Vedlegg 6

Tabell 7.3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. 1992, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

	1992	2001	2009	2013/14
Til fots	11	11	11	11
Sykkel	6	6	6	7
MC/moped	1	1	1	1
Bilfører	63	63	61	62
Bilpassasjer	7	7	5	3
Kollektivt	12	12	15	16
Annet	-	-	1	1
Sum	100	100	100	100

Tabell 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for ulike grupper. 1992, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

	1992		2001		2009		2013/14	
	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt
Alle	63	12	63	12	61	15	62	16
<i>Kjønn</i>								
Mann	70	9	69	10	67	13	66	13
Kvinne	53	15	55	15	54	18	56	19
<i>Familietype</i>								
Enslig	56	19	57	16	51	22	55	20
Enslig med barn	55	23	67	13	59	17	60	16
Par uten barn	61	12	63	12	60	15	63	15
Par med barn	66	9	70	10	69	11	66	13
Flere voksne	63	11	61	14	52	20	58	19
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>								
Mertid	74	10	71	10	68	12	64	15
Heltid	61	13	64	12	63	15	63	16
Deltid	58	10	50	15	48	19	53	18
<i>Bosted<sup>2</sup></i>								
Oslo	44	33	44	31	31	40	31	42
Stavanger							54	14
Bergen							46	25
Trondheim							44	19
Oslos omegnskommuner	60	20	61	23	62	22	61	26
Bergen/Trondheim/Stavanger	60	14	59	15	55	18		
Ber/Tr.h/Stav omegnskommuner	65	13	67	12	69	14	73	11
Resterende seks største byer	69	9	68	9	64	12	66	12
Mindre byer	68	5	65	7	70	6	70	7
Resten av landet	66	4	69	4	73	3	75	4

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7

Note <sup>2</sup> - se Vedlegg 6

Tabell 7.5: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter tilgang til bil, kollektivtransport og parkeringsforhold på arbeidsplassen. 2013/14. Prosent

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
<i>Tilgang bil</i>							
Ikke bil ikke førerkort	32	9	2	3	54	0	100
Ikke bil, har førerkort	27	10	17	3	42	1	100
Bil, ikke førerkort	22	10	5	23	37	3	100
Bil og førerkort, ikke bil i går	18	11	26	9	35	2	100
Alltid tilgang til bil	8	5	76	2	8	1	100
<i>Tilgang til kollektivtransport</i>							
Svært god	15	10	42	3	29	1	100
God	11	6	62	4	16	1	100
Middels god	9	6	67	4	13	1	100
Dårlig	10	4	75	3	6	2	100
Svært dårlig	7	4	72	4	13	1	100
<i>Har parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver</i>							
Ja	10	7	67	3	12	1	100
Nei	19	9	29	3	38	2	100
<i>Lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen</i>							
Ja	9	6	71	4	10	0	100
Nei	18	9	45	3	25	0	100
<i>Må betale for å parkere på denne plassen</i>							
Ja	12	9	52	3	23	1	100
Nei	10	6	69	4	11	0	100

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.2Note <sup>2</sup> se Tabell 3.3

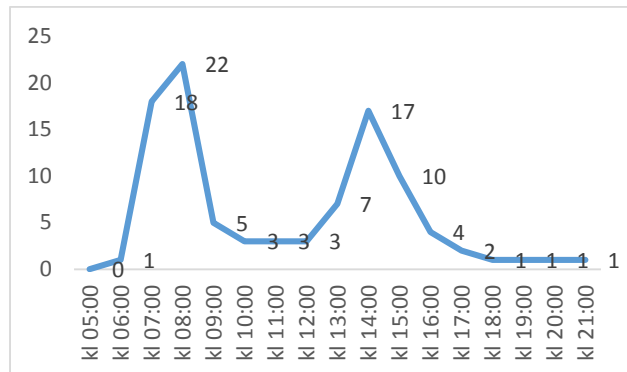
## 8 Skolereiser

### 8.1 Omfang, lengde og tidsbruk

Skolereiser omfatter alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang eller annen organisert undervisning. Siden utvalget i RVU består av personer 13 år og eldre, betyr det at vi ikke får informasjon om hvordan de som er under 13 år kommer seg til/fra skolen. I forbindelse med RVU 2013/14 er det gjennomført en egen undersøkelse om barns reise og aktiviteter, inkludert skolereiser, som vil bli dokumentert i egen rapport.

Skolereiser inkluderer ikke reiser som foreldre foretar for å følge barn. De er definert som omsorgsreiser og omtales i neste kapittel.

Hver person 13 år og eldre foretar i gjennomsnitt 0,14 skolereiser pr. dag. Det er omtrent det samme nivået som i tidligere undersøkelser. Personer i alderen 13-19 år har 0,95 skolereiser. Åtte prosent har foretatt en eller flere skolereiser på registreringsdagen.

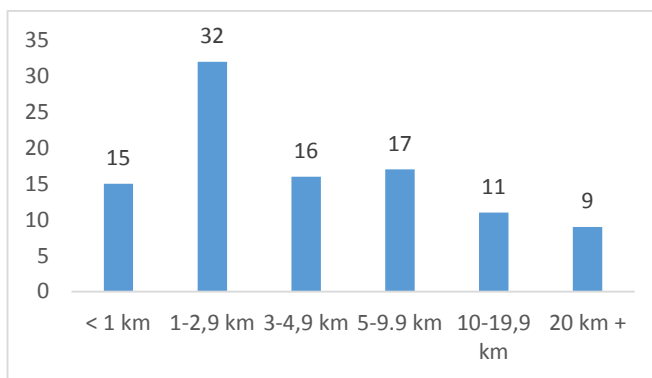


Figur 8.1: Skolereisene etter starttidspunkt. 2013/14. Prosent

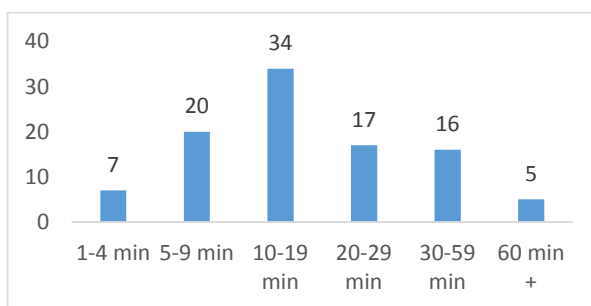
De fleste skolereisene starter mellom kl 07 og kl 09, og mellom kl 14 og 15 (figur 8.1). Det betyr at de i stor grad sammenfaller med rushtidstrafikken ellers om morgenen, men at de starter noe tidligere på ettermiddagen enn de som reiser fra arbeid.

De fleste skolereisene er korte. 47 prosent er kortere enn tre kilometer, 63 prosent er under fem kilometer. Ni prosent av skolereisene er over to mil (figur 8.2). 27 prosent bruker mindre enn ti minutter på skolereisen, fem prosent bruker en

time eller mer (figur 8.3). En gjennomsnittlig skolereise er 6,8 km og tar 20 minutter (tabell 8.1), det samme som i 2009.



Figur 8.2: Skolereisene etter lengde. 2013/14. Prosent

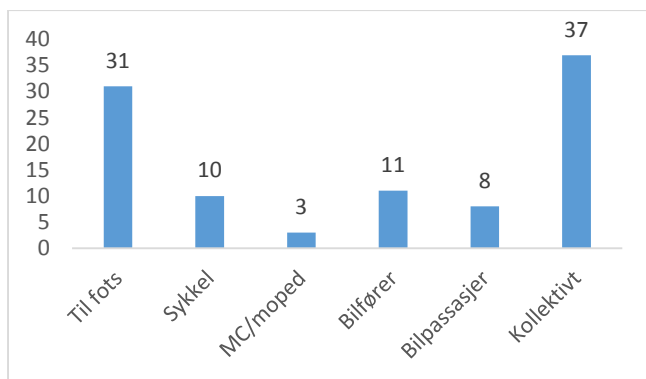


Figur 8.3: Skolereisene etter varighet. 2013/14. Prosent

Det er små endringer i reiselengde og tidsbruk på skolereisene siden 2005 (tabell 8.1). Reiselengdene har vært ganske stabile i de ulike bostedsområdene. De korteste skolereisene har elever i de største byene. De lengste i omegnskommuner til disse byene, samt på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk.

### 8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene

Den vanligste måten å komme seg til og fra skolen er ved bruk av kollektive transportmidler (figur 8.4). Buss, trikk eller bane brukes på 37 prosent av skolereisene. Nesten en tredjedel går og 10 prosent sykler. 11 prosent av reisene foregår som bilfører, og åtte prosent som bilpassasjer.



Figur 8.4: Skolereisene etter transportmiddelbruk, 2013/14. Prosent

Andelen som sykler er den samme som i 2009, men noe lavere enn i 2005, mens andelen som reiser kollektivt har gått litt tilbake (tabell 8.3). Andelen som går har vært den samme siden 2005.

Transportmiddelvalget henger sammen med alder og hvor man bor. De under 15 år går og sykler på 54 prosent av skolereisene (tabell 8.4). I underkant av halvparten av dem som går på videregående (16-19 år) reiser kollektivt. De over 20 år reiser mye kollektivt og har også en relativt høy andel til fots. I Oslo går man eller reiser kollektivt (totalt 89 prosent). Andelen som går er lavest i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger. Sykkelbruken er høyest i omegnskommunene til Oslo, 14 prosent.

Tabell 8.1: Skolereiser<sup>1</sup>; antall, lengde og tidsbruk. 1992, 2001, 2005, 2009 og 2013/14

Antall, lengde og tidsbruk	1992	2001	2005	2009	2013/14
Antall reiser pr. dag	0,12	0,13	0,13	0,13	0,14
Km pr. reise	8,5 km	8,0 km	6,7 km	6,9 km	6,8 km
Km pr. dag	1,0 km	1,0 km	0,9 km	0,9 km	1,0 km
Min pr. reise	23 min	21 min	19 min	20 min	20 min
Min pr. dag	3 min	3 min	2 min	3 min	3 min

<sup>1</sup> Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

Tabell 8.2: Skolereisenes<sup>1</sup> lengde og tidsbruk etter kjønn, alder og bosted. 1992, 2001, 2009 og 2013/14.

Kjønn, alder og bosted	Kilometer					Minutter				
	1992	2001	2005	2009	2013/14	1992	2001	2005	2009	2013/14
Alle	8,5	8,0	6,7	6,9	6,8	23	21	19	20	20
<i>Kjønn</i>										
Mann	8,4	7,8	6,5	7,0	6,6	21	21	18	20	18
Kvinne	8,8	8,2	6,8	6,7	7,1	25	21	19	19	22
<i>Alder</i>										
12-15 år	3,7	4,8	3,4	3,6	4,2	16	17	15	15	16
16-19 år	9,5	9,4	10,6	9,0	8,9	25	23	25	24	25
20 år og eldre	13,4	9,9	7,7	8,2	8,2	28	22	19	20	20
<i>Bosted<sup>2</sup></i>										
Oslo	4,7	4,4	4,4	4,4	4,9	22	20	19	18	25
Omegn til Oslo	10,5	8,0	6,9	8,1	8,2	30	21	21	24	22
Bergen/Trondheim/Stavanger	5,1	4,3	3,5	4,7	4,1	20	18	15	19	18
Omegn til Brg/Trd/Stv	7,9	9,3	6,0	8,7	9,5	27	21	16	24	24
Resterende seks største byer	7,7	8,2	5,4	6,5	6,5	20	20	18	20	19
Mindre byer	9,8	7,8	7,1	5,6	6,0	20	21	20	17	16
Resten av landet	10,7	11,4	10,9	10,2	9,2	24	23	20	22	21

<sup>1</sup> Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

Note <sup>2</sup> se Vedlegg 6

Tabell 8.3: Transportmiddelbruk på skolereisene. 1992, 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Prosent

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009	2013/14
Til fots	19	27	31	31	31
Sykkel	17	8	14	10	10
MC/moped	2	1	1	2	3
Bilfører	14	17	8	7	11
Bilpassasjer	7	8	9	7	8
Kollektivt	41	39	36	43	37
Sum	100	100	100	100	100

Tabell 8.4: Transportmiddelbruk på skolereiser etter alder, kjønn og bosted. 2013/14. Prosent

Bosted, kjønn og familietype							Sum
	Til fots	Sykkel	MC/ moped	Bilfører	Bilpassasjer	Kollek- tivt	
<i>Alle</i>	31	10	3	11	8	36	100
<i>Alder</i>							
12-15 år	36	18	0	0	10	36	100
16-19 år	21	5	8	12	9	45	100
20 år og eldre	33	8	0	24	5	30	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	28	13	4	14	7	33	100
Kvinne	34	8	1	8	9	40	100
<i>Bosted<sup>1</sup></i>							
Oslo	39	5	0	4	2	50	100
Omegn til Oslo	31	14	1	10	7	37	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	37	12	1	4	5	41	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	25	10	2	11	7	45	100
Resterende seks største byer	28	15	4	13	6	34	100
Mindre byer	29	12	3	17	13	26	100
Resten av landet	27	8	4	14	9	38	100

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 6

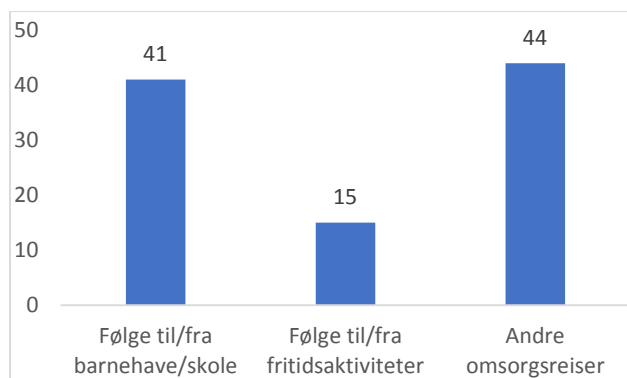
## 9 Omsorgsreiser

### 9.1 Ulike typer omsorgsreiser

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

- Følge/hente/bringe barn til/fra barnehage, park, dagmamma eller skole
- Følge/hente/bringe barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter
- Følge/hente/bringe barn eller andre til ulike aktiviteter

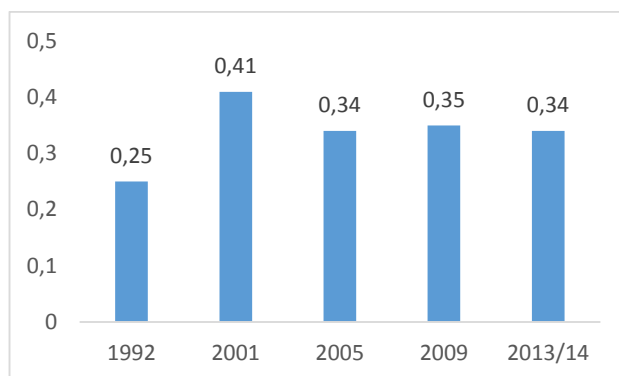
I overkant av 40 prosent er reiser i forbindelse med å følge barn til og fra skole og barnehage (figur 9.1). 15 prosent av reisene består i å følge barn til fritidsaktiviteter, mens de resterende reisene har som formål å hente og bringe barn og andre til ulike aktiviteter. Sammenlignet med 2005 har det vært en økning i følgereiser i forbindelse med barnehage/skole og fritidsaktiviteter på bekostning av andre typer følgereiser (tabell 9.1). En forklaring kan være at flere barn går i barnehage. I 2005 gikk 76 prosent av barn 1-5 år i barnehage. I 2009 var tallet steget til 88 prosent, og til 90 prosent i 2013.<sup>13</sup>



Figur 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 2013/14. Prosent

### 9.2 Antall, lengde og tidsbruk

Hver person foretar i gjennomsnitt 0,34 omsorgsreiser pr. dag (figur 9.2). Det er samme nivå som i 2009 og 2005.



Figur 9.2: Antall omsorgsreiser pr. person pr. dag. 1992, 2001, 2005, 2009 og 2013/14

De som bor i husholdninger med barn har flest omsorgsreiser. De med barn under syv år har i gjennomsnitt 0,89 omsorgsreise hver dag (tabell 9.3). Antall omsorgsreiser er nesten doblet for småbarnsfamiliene siden 1992. Kvinner har litt flere reiser enn menn. De står for 60 prosent av følgereiser til barnehage/skole og 55 prosent av følgereiser av barn til og fra sports- og fritidsaktiviteter.

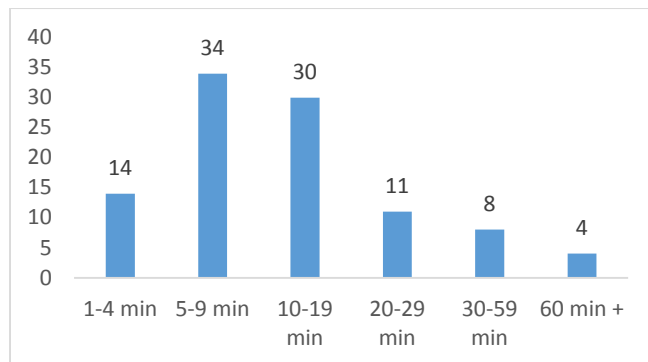
En omsorgsreise er i gjennomsnitt 10,3 kilometer og varer i 15 minutter. I helgene er den nesten dobbelt så lang som i ukedagene (tabell 9.2). Reisene er noe lengre enn i 2009. De med de yngste barna har kortest omsorgsreiser, mens de som har de yngste barna i alderen 13-17 år har de lengste (tabell 9.3). Menns omsorgsreiser er omtrent to kilometer lengre enn kvinners. Det skyldes at kvinner i større grad enn menn står for følgereiser til barnehage/skole, som er de korteste reisene.

Nesten halvparten av omsorgsreisene er kortere enn tre kilometer (figur 9.4). 11 prosent er

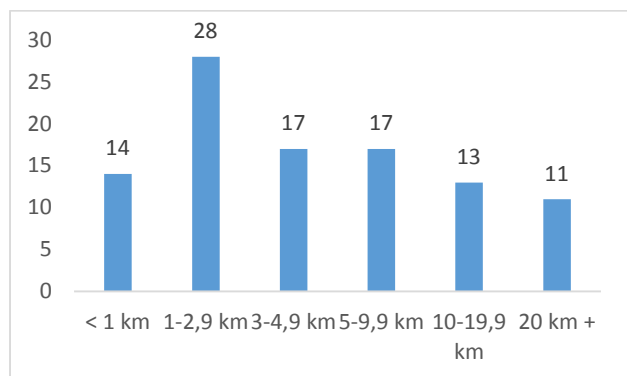
<sup>13</sup> SSBs statistikk "Barn i barnehager", www.ssb.no/barnehager



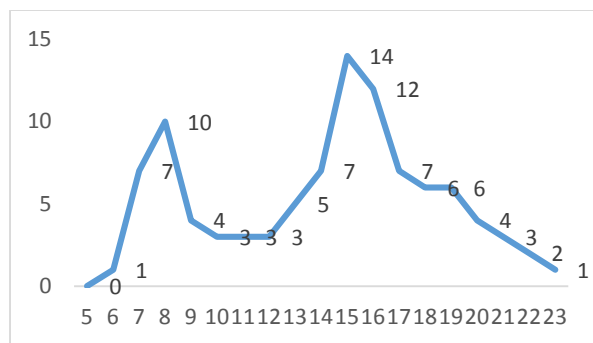
over to mil. Nesten to av tre reiser varer mellom 5 og 20 minutter (figur 9.3). De fleste reisene starter mellom kl 08 og 09 eller mellom kl 15 og 17 (noen flere på ettermiddagen), altså når arbeidsdagen starter og slutter. Omsorgsreisene sprer seg også utover ettermiddagen (figur 9.5).



Figur 9.3: Omsorgsreisene etter tidsbruk. 2013/14. Prosent



Figur 9.4: Omsorgsreisene etter lengde. 2013/14. Prosent



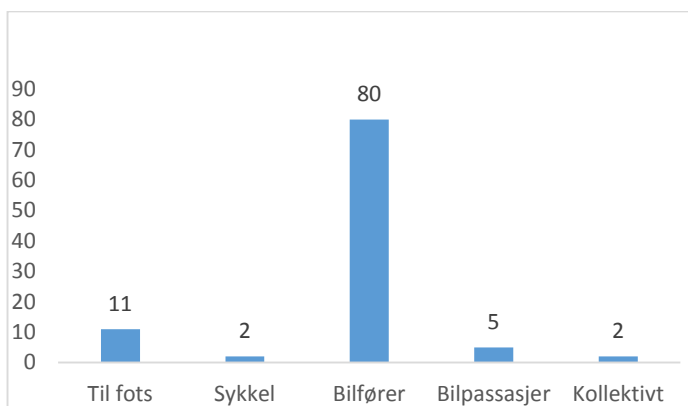
Figur 9.5: Omsorgsreisene etter starttidspunkt. 2013/14. Prosent

### 9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene

Omsorgsreisene foregår i de fleste tilfeller fordi den som følges/hentes/bringes ikke er gammel nok til å reise alene, vedkommende har dårlig helse, har ikke førerkort eller mangler tilgang på bil. I tillegg er en stor del av omsorgsreisene del av en lengre reisekjede mellom hjem, barnehage/skole og arbeidssted. Derfor er det dominerende transportmidlet på omsorgsreisene bil. 80 prosent gjennomføres som bilfører, mens bare 11 prosent foregår til fots.

Transportmiddelbruken er omtrent den samme som i 2009, og den har vært relativt uforandret siden 2005.

Andelen som går er høyest i Oslo, med 28 prosent (tabell 9.5), mens bilbruken er høyest i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger. De som har de yngste barna går mest. Denne gruppen vil ha behov for å frakte barna til barnehager og annet i nærmiljøet. Kvinner går mer enn menn og bruker bilen sjeldnere.



Figur 9.6: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser. 2013/14. Prosent

Tabell 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 1992, 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Prosent <sup>14</sup>

Formål	1992	2001	2005	2009	2013/14
Følge barn til/fra barnehage o l	43	31	37	40	41
Følge barn til/fra fritidsaktiviteter		19	14	18	15
Følge barn og andre til/fra aktiviteter	57	50	49	42	44
Sum	100	100	100	100	100

Tabell 9.2: Omsorgsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2005	2009	2013/14
Antall reiser pr. dag, alle dager	0,25	0,41	0,34	0,35	0,34
Km pr. reise					
Km pr. dag	8,6 km	9,3 km	9,1 km	7,9 km	10,3 km
Min pr. reise	2,2 km	3,8 km	3,1 km	2,8 km	3,5 km
Min per dag	14 min	16 min	14 min	13 min	15 min
	4 min	7 min	5 min	5 min	5 min
Antall reiser på hverdager, mandag - fredag	0,28	0,44	0,38	0,40	0,37
Km per reise	7,3 km	7,9 km	7,7 km	6,7 km	8,1 km
Km per dag	2,0 km	3,5 km	2,9 km	2,7 km	3,0 km
Min per reise	12 min	14 min	13 min	12 min	14 min
Min per dag	3 min	6 min	5 min	5 min	5 min
Antall reiser på lørdager og søndager	0,17	0,33	0,23	0,23	0,25
Km per reise	14,3 km	14,4 km	14,8 km	13,3 km	18,5 km
Km per dag	2,4 km	4,8 km	3,4 km	3,1 km	4,6 km
Min per reise	20 min	23 min	19 min	20 min	21 min
Min per dag	3 min	8 min	4 min	5 min	5 min

Tabell 9.3: Omsorgsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

Kjønn, bosted og familietype	Antall reiser pr. dag				Reiselengde i km			
	1992	2001	2009	2013/14	1992	2001	2009	2013/14
Alle	0,25	0,41	0,35	0,34	8,6	9,3	7,9	10,2
<i>Kjønn</i>								
Mann	0,23	0,37	0,33	0,31	11,2	10,5	9,4	12,4
Kvinne	0,27	0,44	0,37	0,37	6,5	8,4	6,4	8,4
<i>Bosted <sup>1</sup></i>								
Oslo	0,21	0,26	0,23	0,25	8,3	6,8	5,5	8,5
Omegn til Oslo	0,28	0,50	0,45	0,37	11,8	10,8	8,0	9,0
Bergen/Trondheim/Stavanger	0,27	0,39	0,37	0,34	6,1	8,9	5,9	15,8
Omegn til Brg/Trd/Stv	0,23	0,47	0,38	0,41	7,5	11,1	7,3	7,6
Resterende seks største byer	0,27	0,50	0,37	0,33	8,5	8,9	9,0	9,7
Mindre byer	0,25	0,45	0,36	0,36	8,4	8,6	8,9	8,1
Resten av landet	0,25	0,36	0,33	0,34	8,9	10,0	8,1	12,1
<i>Familietype</i>								
Enslig	0,08	0,18	0,11	0,13	9,5	13,5	9,1	10,9
Par uten barn	0,12	0,23	0,17	0,19	11,8	12,1	12,4	14,2
Yngste barn < 7 år	0,56	0,88	1,02	0,89	6,3	6,1	5,0	6,0
Yngste barn 7-12 år	0,34	0,80	0,55	0,51	6,7	8,0	8,7	8,3
Yngste barn 13-17 år	0,28	0,53	0,32	0,32	11,6	15,2	8,8	20,3
Flere voksne	0,17	0,32	0,15	0,21	12,9	11,6	12,6	11,5

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 6

<sup>14</sup> I 1992 var omsorgsreisene bare delt inn i to kategorier

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

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009	2013/14
Til fots	8	14	8	9	11
Sykkel	2	2	1	1	2
Bilfører	81	71	83	82	80
Bilpassasjer	7	9	6	6	5
Kollektivt	2	3	2	2	2
Annet	-	1	-	-	-
Sum	100	100	100	100	100

Tabell 9.5: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser etter bosted, kjønn og familietype. 2013/14. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum
Alle	11	2	80	5	2	100
<i>Bosted<sup>1</sup></i>						
Oslo	28	4	58	3	7	100
Omegn til Oslo	12	2	81	3	2	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	15	4	71	7	3	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	5	1	89	4	1	100
Resterende seks største byer	9	3	82	5	6	100
Mindre byer	7	1	81	8	2	100
Resten av landet	7	1	86	5	1	100
<i>Kjønn</i>						
Menn	9	2	85	2	2	100
Kvinner	13	3	75	7	2	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	14	1	75	5	5	100
Par uten barn	6	1	81	9	2	100
Yngste barn <7 år	17	3	75	3	2	100
Yngste barn 7-12 år	7	2	85	5	1	100
Yngste barn 13-17 år	4	2	87	6	1	100
Flere voksne	8	1	80	7	3	100

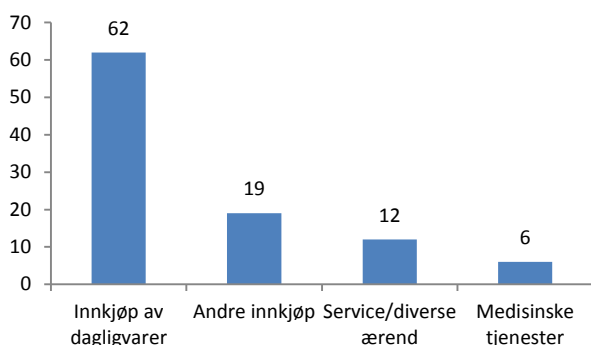
Note <sup>1</sup> se Vedlegg 6

## 10 Innkjøpsreiser

### 10.1 Ulike typer innkjøpsreiser

Innkjøpsreisene utgjør 27 prosent av de daglige reisene. De er gruppert i fire kategorier; innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, service og diverse ærend og medisinske tjenester. Service/ærend inkluderer besøk på postkontor, bank, offentlige kontorer m v. Medisinske tjenester er besøk hos lege, tannlege, fysioterapeut, sykehus o l.

Innkjøp av dagligvarer er den viktigste formen for innkjøpsreiser, og utgjør 62 prosent av reisene (Figur 10.1). Sammen med andre typer innkjøp, utgjør de 81 prosent av reisene som kalles ”innkjøpsreiser”. De resterende slike reiser er i forbindelse med ulike typer ærend.

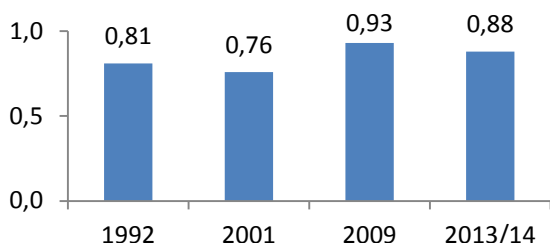


Figur 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 2013/14. Prosent

Andelen av innkjøpsreisene som er knyttet til innkjøp av dagligvarer er høyere enn i de tidligere undersøkelsene (tabell 10.1).

### 10.2 Antall, lengde og tidsbruk

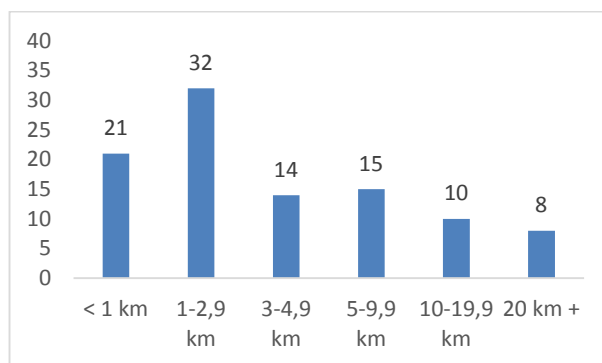
Hver person foretok i gjennomsnitt 0,88 innkjøpsreiser, en liten nedgang fra 2009, men høyere enn i de foregående årene (Figur 10.2).



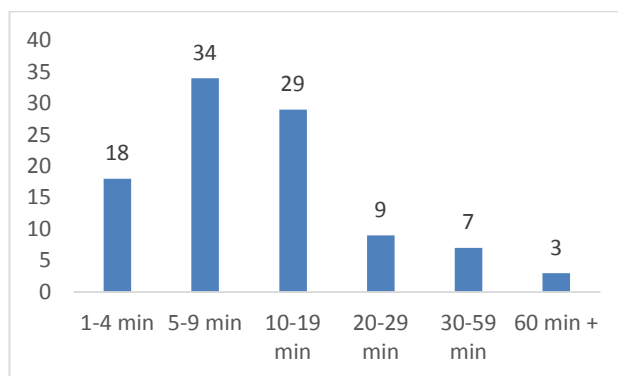
Figur 10.2: Antall innkjøpsreiser pr. person pr. dag. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

Det er på hverdagene man reiser mest i forbindelse med innkjøp og andre ærend. Mandag-fredag foretar hver person 0,94 innkjøpsreiser, mot 0,73 reiser lørdag og søndag (Tabell 10.2). Resultatene er på omtrent samme nivå som i 2009 bortsett fra en liten økning i innkjøpsreisene i helgene og en svak reduksjon på ukedagene.

Kvinner foretar flere innkjøpsreiser enn menn, 0,93 mot 0,83 reiser (Tabell 10.3). Som i 2009 er det flest innkjøpsreiser i Bergen, Trondheim og Stavanger.



Figur 10.3: Innkjøpsreiser etter lengde i km. 2014. Prosent

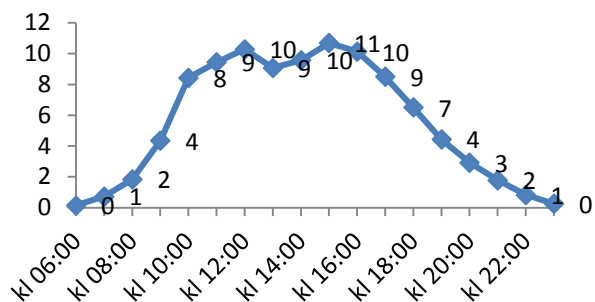


Figur 10.4: Innkjøpsreiser etter varighet i minutter. 2013/14. Prosent

I gjennomsnitt er en innkjøpsreise 7,7 km, og mer enn halvparten av reisene er under tre kilometer. Gjennomsnittlig reisetid på innkjøpsreisene er 14 minutter, og halvparten av reisene tar mindre enn 10 minutter. Reiselengden er noe lengre enn i 2009 (Tabell 10.2).

De fleste reisene for innkjøp av dagligvarer foregår mellom kl 11 og kl 17 (Figur 10.5). Det er

én topp mellom 11 og 12, og en ny topp mellom 15 og 17.

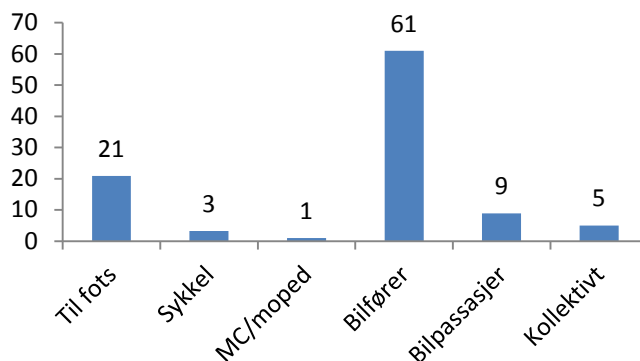


Figur 10.5: Reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer etter starttidspunkt, 2014. Prosent

### 10.3 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser

Den vanligste reisemåten på innkjøpsreiser er bil, 70 prosent, enten som fører eller passasjer (figur 10.6) Kollektive transportmidler ble brukt på fem

prosent av innkjøpsreisene i 2013/14, mens 21 prosent av reisene foregikk til fots.



Figur 10.6: Transportmiddelbruk på innkjøpsreisene, 2013/14. Prosent

Andelen som bilfører har økt fra 2009, ellers er endringene små (tabell 10.4). Andelen som kjører bil er høyere blant menn enn kvinner, lavest i Oslo og de tre andre største byene, og blant enslige (tabell 10.5).

Tabell 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 1992, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

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

Tabell 10.2: Innkjøpsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2009	2013/14
Antall reiser per dag, alle dager	0,81	0,76	0,93	0,88
Km per reise	5,1 km	6,7 km	7,3 km	7,7 km
Km per dag	4,1 km	5,1 km	6,8 km	6,8 km
Min per reise	11 min	13 min	14 min	14 min
Min per dag	9 min	10 min	13 min	12 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,89	0,85	1,04	0,94
Km per reise	5,1 km	6,7 km	7,4 km	7,9 km
Km per dag	4,5 km	5,7 km	7,7 km	6,4 km
Min per reise	11 min	13 min	14 min	14 min
Min per dag	10 min	11 min	15 min	13 min
Antall reiser på lørdager og søndager	0,62	0,53	0,68	0,73
Km per reise	5,1 km	6,8 km	6,4 km	7,2 km
Km per dag	3,2 km	3,4 km	4,4 km	5,3 km
Min per reise	11 min	14 min	13 min	12 min
Min per dag	7 min	7 min	9 min	9 min

Tabell 10.3: Innkjøpsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

Kjønn, bosted og familietype	Antall reiser per dag				Reiselengde i km			
	1992	2001	2009	2013/14	1992	2001	2009	2013/14
Alle	0,81	0,76	0,93	0,88	5,1	6,7	7,3	7,7
<i>Kjønn</i>								
Mann	0,78	0,71	0,89	0,83	5,3	7,0	8,4	8,5
Kvinne	0,84	0,81	0,97	0,93	5,0	6,5	6,2	7,0
<i>Bosted<sup>1</sup></i>								
Oslo	0,91	0,77	0,96	0,87	3,6	4,4	4,0	4,8
Omegn til Oslo	0,84	0,77	0,97	0,82	7,7	7,0	7,6	11,1
Bergen/Trondheim/Stavanger	0,87	0,79	1,03	0,96	4,4	4,9	4,6	5,0
Omegn til Brg/Trd/Stv	0,77	0,83	0,85	0,91	5,0	6,8	7,5	6,9
Resterende seks største byer	0,80	0,82	0,92	0,90	4,9	6,0	6,1	6,7
Mindre byer	0,81	0,78	0,94	0,92	4,3	6,7	7,6	8,2
Resten av landet	0,76	0,71	0,87	0,84	5,9	8,8	10,5	9,3
<i>Familietype</i>								
Enslig	0,81	0,76	0,94	0,95	4,0	5,6	5,4	5,4
Par uten barn	0,80	0,76	0,96	0,98	4,9	7,2	8,1	8,7
Yngste barn <7 år	0,88	0,82	0,94	0,84	5,1	6,7	8,4	7,1
Yngste barn 7-12 år	0,80	0,86	0,90	0,81	4,9	6,1	8,5	8,1
Yngste barn 13-17 år	0,77	0,88	0,85	0,77	6,2	9,3	6,1	9,5
Flere voksne	0,78	0,80	0,95	0,78	5,8	6,9	6,4	7,4

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 6

Tabell 10.4: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 1992, 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

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

Tabell 10.5: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser etter bostedsregion, kjønn og familietype. 2013/14. Prosent

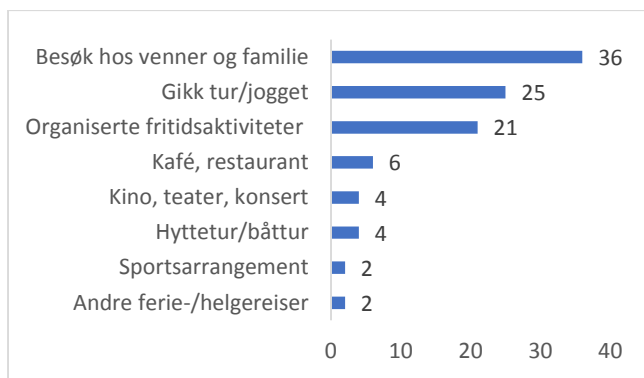
Bosted, kjønn og familietype	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
Alle	21	3	62	9	4	1	100
<i>Bosted<sup>1</sup></i>							
Oslo	40	5	34	6	15	0	100
Omegn til Oslo	18	2	63	11	5	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	30	3	49	9	8	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	13	2	70	11	3	1	100
Resterende seks største byer	17	3	64	11	4	1	100
Mindre byer	19	4	65	9	2	1	100
Resten av landet	14	2	72	9	1	2	100
<i>Kjønn</i>							
Menn	19	3	69	4	4	1	100
Kvinner	23	3	53	14	6	1	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	32	4	49	5	8	1	100
Par uten barn	19	3	65	9	4	0	100
Yngste barn <7 år	16	3	72	7	2	0	100
Yngste barn 7-12 år	13	4	64	14	4	1	100
Yngste barn 13-17 år	17	4	57	15	5	1	100
Flere voksne	24	3	58	9	5	1	100

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 2

## 11 Fritids- og besøksreiser

### 11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser

Fritids- og besøksreiser utgjør ca 30 prosent av alle reiser, og består av reiser i forbindelse med egne fritidsaktiviteter som kino- og teaterbesøk, konserter, restaurantbesøk, idrettsaktiviteter som tilskuer eller deltaker, joggetur, luftetur med hunden etc., og privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Båttur, hyttetur, ferie og helgereiser er også inkludert. Lengre ferieturer som inkluderer overnatting vil bli presentert i neste kapittel.



Figur 11.1: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål. 2013/14. Prosent

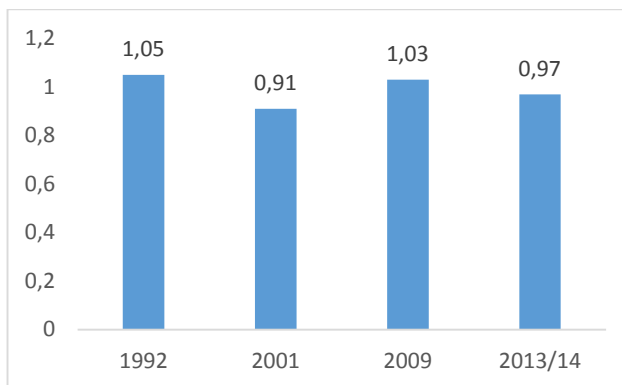
Det vanligste formålet for denne typen reiser er å besøke venner eller familie (figur 11.1). Det utgjør 36 prosent av disse reisene. En fjerdedel av reisene er knyttet til turgåing, lufting av hund, joggeturer og liknende. Omtrent hver femte fritidsreise skjer i forbindelse med ulike former for organiserte fritidsaktiviteter.

Innendørsaktiviteter som kino, teater, konsert eller restaurantbesøk, utgjør seks prosent av fritidsreisene, mens reiser i tilknytning til sportsarrangement som tilskuer utgjør bare to prosent. Hytteturer, båtturer og andre ferie- og fritidsturer representerer også en liten del av denne typen fritidsreiser, men er en viktig del av de lange reisene, som vi kommer tilbake til i kapittel 12.

Sammenliknet med sammensetningen av slike reiser i 2009, har det ikke skjedd vesentlige endringer.

### 11.2 Antall, lengde og tidsbruk

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 i tidligere undersøkelser (figur 11.2 og tabell 11.1).

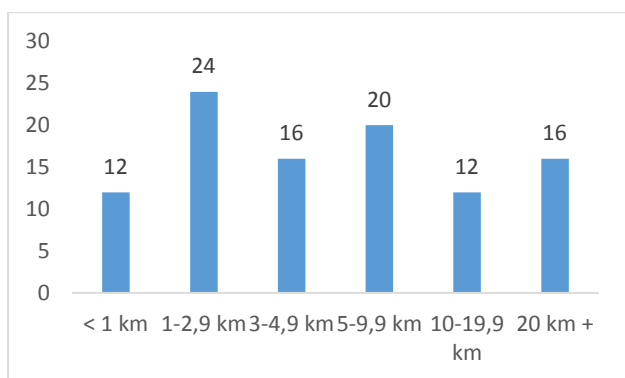


Figur 11.2: Antall fritids- og besøksreiser per person per dag. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

Tabell 11.2 viser at de yngste har flest fritids- og besøksreiser. Aldersgruppen 13-17 år har i gjennomsnitt 1,30 fritids- og besøksreiser per dag. I de andre aldersgruppene gjennomsnittet fra 0,91 til 1,04 reiser per dag. Det er med andre ord ikke store variasjoner mellom aldersgruppene i omfanget av denne typen reiser. Det er også små variasjoner i antall fritids- og besøksreiser etter kjønn, familietype og bosted.

En gjennomsnittlig fritidsreise er 19,6 km og varer i 33 minutter (tabell 11.1). I overkant av en tredjedel av disse reisene er under tre km og 15 prosent er 20 km eller lengre (figur 11.3). Mer enn halvparten (57 prosent) tar mindre enn 20 minutter, 16 prosent er på minst en time (figur 11.4).

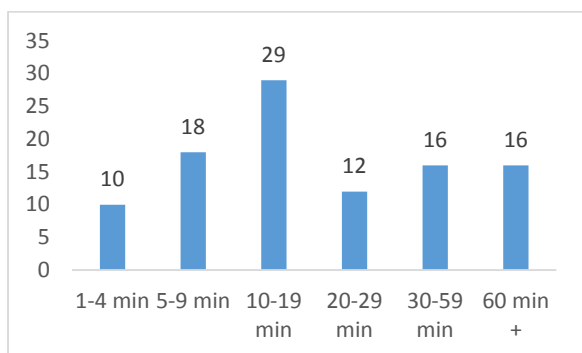




Figur 11.3: Fritids- og besøksreiser etter lengde. 2013/14. Prosent

Bosatte i spredtbygge strøk om mindre tettsteder har de lengste fritidsreisene, 20,8 km (tabell 11.2), tett fulgt av bosatte i omegnskommunene til Oslo med gjennomsnittlig 19,8 km (tabell 11.2).

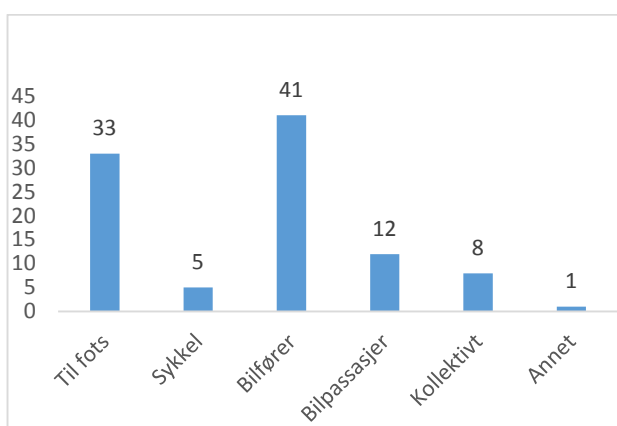
Fritidsreisene har blitt lengre siden 2009 da gjennomsnittslengden var på 14,2 km. Økningen er større på hverdagsreisene enn på søndagsreisene.



Figur 11.4: Fritids- og besøksreiser etter tidsbruk. 2013/14. Prosent

### 11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

Til forskjell fra mange andre typer reiser, er det vanlig å bruke beina på fritidsreiser. En tredjedel av disse reisene foregår til fots, og for en del av reisene kan det være selve formålet med reisen (figur 11.5). Likevel er bilen det vanligste transportmidlet, enten som sjåfør, 41 prosent, eller som passasjer, 12 prosent. Åtte prosent av reisene er med kollektive transportmidler. Fra 2009 er andelen som kjører bil som sjåfør gått opp, mens andelen som passasjer har gått ned (tabell 11.3).



Figur 11.5: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 2013/14. Prosent

Bilbruken på fritids- og besøksreisene er lavest i de fire største byene (tabell 11.4). I Oslo foregår kun 22 prosent som bilfører, mens 23 prosent av reisene er med kollektive transportmidler. Menn kjører oftere enn kvinner, som til gjengjeld oftere er passasjer.

Tabell 11.1: Fritids- og besøksreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2009 og 2013/14.

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2009	2013/14
Antall reiser per dag, alle dager	1,05	0,91	1,03	0,97
Km per reise	13,1 km	14,8 km	14,2 km	19,6 km
Km pr. dag	13,8 km	13,5 km	14,6 km	19,0 km
Min pr. reise	24 min	26 min	32 min	33 min
Min pr. Dag	25 min	24 min	33 min	32 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,91	0,80	0,94	0,86
Km pr. reise	10,7 km	12,7 km	11,2 km	17,4 km
Km pr. dag	9,7 km	10,1 km	10,5 km	14,9 km
Min pr. reise	20 min	23 min	28 min	31 min
Min pr. Dag	18 min	18 min	26 min	27 min
Antall reiser på lørdager og søndager	1,35	1,18	1,28	1,25
Km pr. reise	17,1 km	18,4 km	18,8 km	23,4 km
Km pr. dag	23,1 km	21,7 km	24,1 km	29,3 km
Min pr. reise	30 min	31 min	38 min	38 min
Min pr. Dag	41 min	37 min	49 min	47 min

Tabell 11.2: Fritids- og besøksreisenes lengde og antall reiser pr. dag etter kjønn, bosted, alder og familietype. 1992, 2001, 2009 og 2013/14

Kjønn, bosted, alder og familietype	1992	2001	2009	2013/14	1992	2001	2009	2013/14
	Antall per dag				Km pr reise			
Alle	1,05	0,91	1,03	0,97	13,1	14,8	14,2	19,6
<i>Kjønn</i>								
Mann	1,10	0,95	1,01	0,93	12,6	15,3	15,1	19,6
Kvinne	1,05	0,87	1,05	1,02	13,6	14,2	13,4	19,5
<i>Bosted<sup>1</sup></i>								
Oslo	0,92	0,87	1,01	0,98	15,2	15,4	14,2	20,7
Stavanger				1,09				13,2
Bergen				0,94				24,9
Trondheim				1,00				16,0
Omegnskommuner til Oslo	0,96	0,80	0,99	0,94	15,0	16,5	17,7	19,8
Bergen/Trondheim/Stavanger	1,07	0,96	1,06		14,4	15,0	13,4	
Omegnskommuner til O/B/T	1,05	0,94	1,08	0,99	14,4	13,4	11,1	26,9
Resterende seks største byer	1,09	0,91	1,05	0,97	11,4	12,7	15,6	19,5
Mindre byer	1,10	0,91	1,08	1,02	12,0	14,7	14,5	15,7
Resten av landet	1,06	0,93	0,99	0,94	13,1	15,1	13,1	20,8
<i>Alder</i>								
13-17 år	1,86	1,52	1,60	1,30	4,9	8,3	7,6	12,1
18-24 år	1,52	1,08	1,29	1,00	12,2	14,5	12,7	16,3
25-34 år	1,10	0,96	1,10	0,96	12,4	15,4	15,9	15,7
35-44 år	0,99	0,82	0,95	0,92	16,3	15,0	14,2	16,7
45-54 år	0,88	0,84	0,93	0,91	20,1	15,5	16,8	25,8
55-66 år	0,75	0,84	0,93	0,92	15,8	18,2	17,5	26,0
67-74 år	0,85	0,82	0,98	1,04	9,3	14,7	14,6	25,4
75 år og eldre	0,49	0,58	0,64	0,91	12,9	16,1	11,7	14,8
<i>Familietype</i>								
Enslig	0,82	0,87	0,99	1,02	12,4	13,9	12,7	20,6
Enslig m/barn	1,41	0,89	0,93	1,08	14,1	17,5	18,3	12,7
Par u/barn	0,88	0,85	0,93	0,95	14,9	17,9	15,0	22,3
Par m/barn	1,18	0,88	1,17	0,94	12,0	14,9	11,8	18,5
Flere voksne	1,05	0,88	1,25	0,98	13,6	14,6	10,1	16,6

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 6

Tabell 11.3: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 1992, 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Prosent

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

Tabell 11.4: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser etter bosted, kjønn og familietype. 2013/14. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
Alle	33	5	41	12	8	1	100
<i>Bosted<sup>1</sup></i>							
Oslo	41	4	22	9	23	1	100
Stavanger	34	6	41	11	7	1	100
Bergen	34	2	36	13	13	2	100
Trondheim	37	8	34	12	8	1	100
Omegn til Oslo	30	4	42	13	9	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	29	4	46	14	6	1	100
Resterende seks største byer	30	6	44	13	5	2	100
Mindre byer	32	5	45	13	4	1	100
Resten av landet	32	5	46	12	3	2	100
<i>Kjønn</i>							
Menn	31	6	48	7	6	2	100
Kvinner	35	4	34	17	9	1	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	36	4	42	6	11	1	100
Enslig med barn	31	7	33	18	9	2	100
Par uten barn	35	3	44	12	5	1	100
Par med barn	30	7	40	16	5	2	100
Flere voksne	33	3	40	10	13	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	31	13	4	37	10	5	100
18-24 år	34	3	36	12	14	1	100
25-34 år	35	4	41	9	10	1	100
35-44 år	31	5	50	8	5	1	100
45-54 år	32	4	48	9	5	2	100
55-66 år	32	4	46	10	6	2	100
67-74 år	34	3	46	11	5	1	100
75 år +	37	3	44	8	7	1	100

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 6

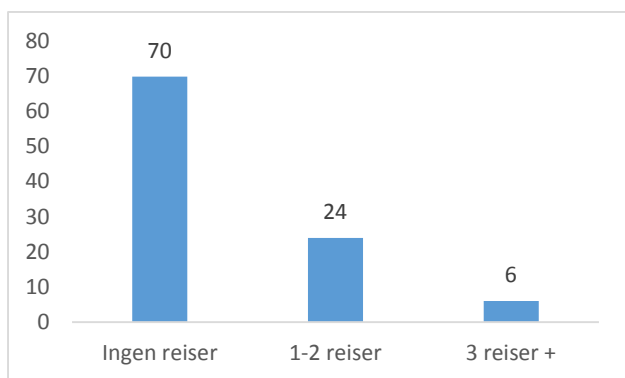
## 12 Ferie- og fritidsreiser – hyttebruk

### 12.1 Ferie- og fritidsreiser med overnatting

Som ferie- og fritidsreise regnes reiser som er 100 km eller lengre, hvor formålet er oppgitt å være ferie eller besøk hos slekt/venner, startstedet er egen bolig eller arbeidsplass, og endepunktet er annet sted i Norge eller i utlandet.

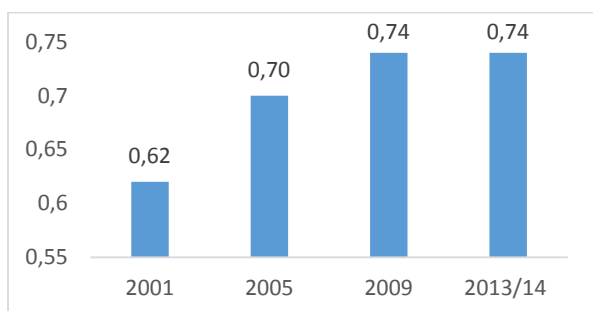
Intervjupersonen skal ha hatt minst én overnatting på reisens endepunkt.

I 2013/14 hadde 30 prosent av befolkningen minst én ferie- og fritidsreise med overnatting i løpet av en måned (figur 12.1). Dette er gjennomsnitt for hele året.



Figur 12.1: Antall ferie og fritidsreiser pr. måned 2013/14. Prosent

I gjennomsnitt har befolkningen som helhet 0,74 ferie- og fritidsreiser pr. måned<sup>15</sup> (figur 12.2). Dette er det samme som i 2009.

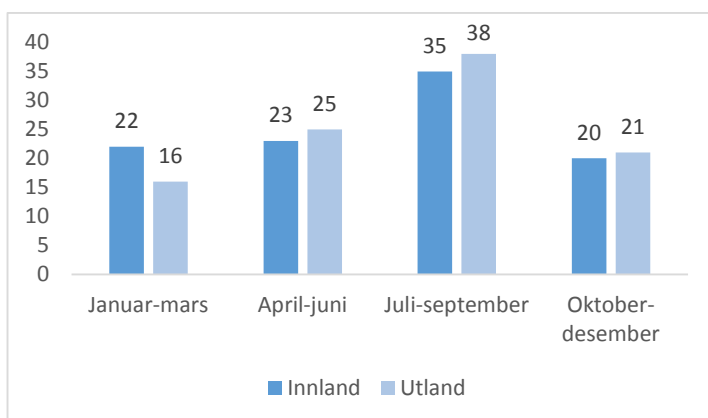


Figur 12.2: Gjennomsnittlig antall ferie- og fritidsreiser per måned. 2001, 2005, 2009 og 2013/14

Kjennetegn ved de som har flest ferie- og fritidsreiser er (tabell 12.3):

- Kvinner
- Aldersgruppen 45-66 år
- Personer med lang høyskole/universitetsutdanning
- Personer med akademiske yrker og administrative ledere
- Husholdsinntekt på kr 1 000 000 eller høyere
- Bosatte i Oslo og Trondheim

Ferie- og fritidsreisene med overnatting fordeler seg utover hele året. Det er flest reiser i juli-september, både innenlands og utenlands. Spredningen over året er omtrent den samme for både innenlands- og utenlandsreisene.

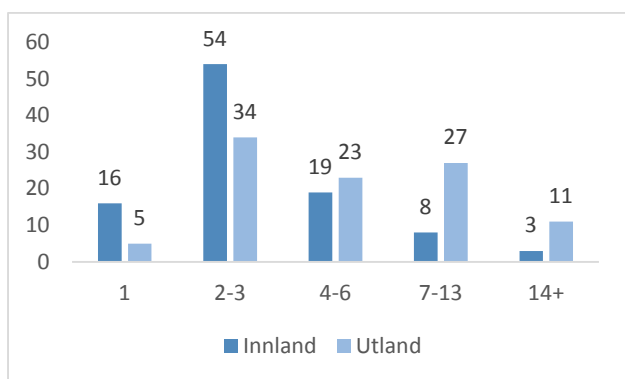


Figur 12.3: Ferie- og fritidsreiser i innland og utland etter tidspunkt på året. 2013/14. Prosent

<sup>15</sup> Tur-returreiser teller som to reiser

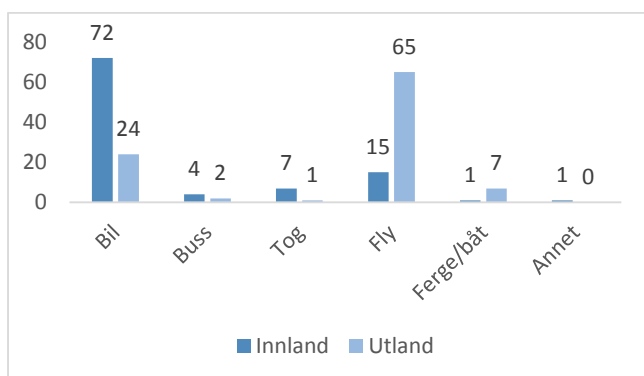
## 12.2 Reisens varighet og transportmiddelbruk

På denne typen ferie- og fritidsreiser har man i gjennomsnitt 4,4 overnattinger på reisens endepunkt. Det er forskjell på reiser innenlands og utenlands. Innenlandsreiser har i gjennomsnitt 3,7 overnattinger, mens utenlandsreisene har 6,3 overnattinger. Antall overnattinger er omtrent den samme i 2013/14 som i 2009 (tabell 12.1). Det vanligste er å ha 2-3 overnattinger (figur 12.4). Dette gjelder både for reiser innenlands- og for utenlandsreiser, men for innenlandsreiser gjelder det ca halvparten av reisene.



Figur 12.4: Antall overnattinger på reisens endepunkt i innland og utland. 2013/14. Prosent

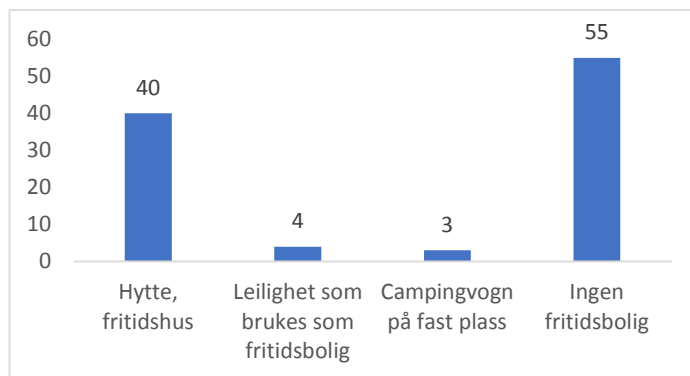
Det er stor variasjon i transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser innenlands og utenlands. Bilen dominerer på innenlandsreisene med 72 prosent, mens fly brukes på 15 prosent av reisene (figur 12.5). Reisemåte innenlands er omtrent den samme som den var i 2009, men med en noe høyere flyandel (tabell 12.2). På reiser til utlandet dominerer flyet med 65 prosent av alle reiser, litt lavere enn i 2009.



Figur 12.5: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser i innland og utland. 2013/14. Prosent

## 12.3 Eie og bruk av fritidsbolig/hytte

Nesten halvparten (45 prosent) av befolkningen tilhører en husholdning som har tilgang til en eller annen form for fritidsbolig (figur 12.6).



Figur 12.6 Andel som har ulike typer av fritidsbolig. Summen overskrider hundre fordi man kan ha flere typer fritidsbolig. 2013/14. Prosent

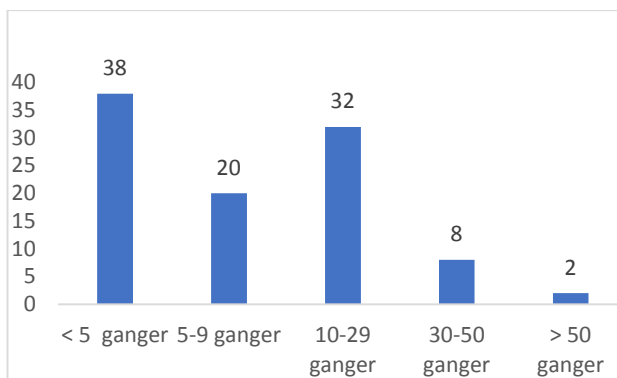
De aller fleste av disse fritidsboligene ligger innenlands, 93 prosent. Ytterligere tre prosent er lokalisert til Sverige, de resterende er spredt på andre land. Eie og disponering av fritidsbolig varierer først og fremst etter inntekt. De som har en husholdsinntekt på 1 000 000 eller høyere har best tilgang til fritidsbolig, 59 prosent (tabell 12.4). Følgende grupper har god tilgang til hytte:

- Bosatte i Trondheim og i omegnskommunene til Oslo har bedre tilgang enn bosatte i andre områder.
- Personer med høy utdanning og inntekt
- Par med og uten barn
- Personer som har lang ukentlig arbeidstid og ledelsesposisjon
- Aldersgruppen 55-66 år

Nesten 40 prosent har besøkt hytta mindre enn fem ganger i løpet av de siste 12 måneder (figur 12.7). Mer enn halvparten besøker hytta mindre enn 10 ganger i året. I gjennomsnitt besøker folk hytta/fritidsboligen ca én gang per måned.

De som besøker fritidsboligen hyppigst er (tabell 12.5):

- Personer i aldersgruppen 55-66 år
- Par uten barn
- Bosatte i mindre byer
- Personer som arbeider i primærnæringene



Figur 12.7 Antall ganger man har reist til fritidsboligen/hytta i løpet av siste 12 måneder, 2013/14. Prosent.

Tabell 12.1: Ferie- og fritidsreiser etter antall overnattinger. 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

Antall overnattinger	Reiser i Norge			Utenlandsreiser			Alle reiser		
	2001	2009	2013/14	2001	2009	2013/14	2001	2009	2013/14
1 overnatting	21	16	16	13	6	5	19	13	13
2-3 overnattinger	53	56	54	25	29	34	47	49	48
4-6 overnattinger	16	17	19	17	24	23	16	19	20
7-13 overnattinger	8	8	8	26	27	27	12	13	14
14 overnattinger og mer	2	2	3	19	14	11	6	5	5
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabell 12.2: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser. 2001, 2009 og 2013/14. Prosent

Transportmiddel	Reiser i Norge			Utenlandsreiser			Alle reiser		
	2001	2009	2013/14	2001	2009	2013/14	2001	2009	2013/14
Bil	77	74	72	28	21	24	65	60	57
Buss	5	6	4	5	2	2	5	5	4
Tog	7	6	7	2	1	1	5	5	5
Fly	8	11	15	54	69	65	20	27	30
Ferge/båt	2	1	1	10	6	7	4	3	3
Annet	1	1	1	1	0	0	1	1	1
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabell 12.3: Ferie- og fritidsreiser med overnatting; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper, 2013/14

Reiseomfang	Har foretatt ferie- og fritidsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	30	70	100	0,74
<i>Kjønn</i>				
Mann	28	72	100	0,69
Kvinne	32	68	100	0,80
<i>Alder</i>				
13-17 år	26	74	100	0,59
18-24 år	24	75	100	0,59
25-34 år	31	69	100	0,75
35-44 år	30	70	100	0,74
45-54 år	33	67	100	0,85
55-66 år	34	66	100	0,88
67- 74 år	32	68	100	0,83
74 år og eldre	22	78	100	0,52
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	23	77	100	0,54
Videregående	25	75	100	0,59
Høyskole/universitet inntil 15 år	34	66	100	0,86
Høyskole/universitet 16 år og mer	40	60	100	1,00
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	38	62	100	0,94
Akademiske yrker	37	63	100	0,92
Yrker med kortere utdanning	35	65	100	0,90
Kontor- og kundeserviceyrker	32	68	100	0,77
Salgs-, service- og omsorgsyrker	22	78	100	0,51
Yrker innen primærnæringene	17	83	100	0,42
Håndverkere etc.	25	75	100	0,54
Prosess- og maskinoperatører	22	78	100	0,60
Andre yrker	26	74	100	0,42
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>				
Under 200 000 kr	26	74	100	0,63
200 000 - 399 999 kr	24	76	100	0,56
400 000 - 599 999 kr	28	72	100	0,67
600 000 - 799 999 kr	30	70	100	0,74
800 000 - 999 999 kr	31	69	100	0,79
1 000 000 kr og over	37	63	100	0,96
<i>Bosted <sup>1</sup></i>				
Oslo	36	64	100	0,96
Stavanger	31	69	100	0,75
Bergen	31	69	100	0,73
Trondheim	36	64	100	0,93
Omegnskommuner til Oslo	33	67	100	0,85
Omegnskommuner til B/T/S	32	68	100	0,81
Resterende seks største byer	30	70	100	0,72
Mindre byer	30	70	100	0,75
Resten av landet	24	76	100	0,54

Note <sup>1</sup> se Vedlegg 6



Tabell 12.4: Tilgang til fritidsbolig, 2013/14. Prosent

	Fritidsbolig		
	Ja	Nei	Sum
Alle	45	55	100
<i>Kjønn</i>			
Mann	46	54	100
Kvinne	44	56	100
<i>Alder</i>			
13-17 år	50	50	100
18-24 år	33	67	100
25-34 år	34	66	100
35-44 år	44	56	100
45-54 år	49	51	100
55-66 år	55	45	100
67-74 år	53	47	100
75 år +	42	58	100
<i>Familietype</i>			
Enslig	30	70	100
Enslig med barn	31	69	100
Par uten barn	51	49	100
Par med barn	50	50	100
Flere voksne	45	55	100
<i>Utdanning</i>			
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	44	56	100
Videregående skole	40	60	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	47	53	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	53	47	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>			
Mertid	50	50	100
Heltid	45	55	100
Deltid	43	57	100
Ikke yrkesaktiv	44	56	100
<i>Yrke</i>			
Administrative ledere	55	45	100
Akademiske yrker	49	51	100
Yrker med kortere utdanning	48	52	100
Kontor- og kundeserviceyrker	42	58	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	38	62	100
Yrker innen primærnæringene	42	38	100
Håndverkere etc.	39	41	100
Prosess- og maskinoperatører	39	61	100
Andre yrker	37	63	100
<i>Husholdningsinntekt, brutto</i>			
Under kr 200.000	27	73	100
Kr 200.000-399.999	29	71	100
Kr 400.000-599.999	37	63	100
Kr 600.000-799.999	46	54	100
Kr 800.000-999.999	50	50	100
Kr 1.000.000 og over	59	41	100
<i>Bosted<sup>2</sup></i>			
Oslo	46	54	100
Stavanger	48	52	100
Bergen	46	55	100
Trondheim	51	49	100
Omegnskommuner til Oslo	51	49	100
Omegnskommuner til B/T/S	43	57	100
Resterende seks største byer	44	56	100
Mindre byer	43	57	100
Resten av landet	43	57	100

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.7Note <sup>2</sup> - se Vedlegg 6

Tabell 12.5 Antall ganger besøkt fritidsboligen i løpet av de siste 12 måneder, 2013/14. Prosent

	Antall ganger besøkt fritidsboligen i løpet av siste 12 måneder					Sum	Gjennom-snitt antall dager
	< 5 ganger	5-9 ganger	10-29 ganger	30-50 ganger	> 50 ganger		
Alle	38	20	32	8	2	100	12
<i>Kjønn</i>							
Mann	36	19	33	9	3	100	13
Kvinne	39	20	31	8	2	100	12
<i>Alder</i>							
13-17 år	48	19	29	3	1	100	8
18-24 år	62	17	16	3	2	100	6
25-34 år	52	22	23	2	1	100	8
35-44 år	39	22	32	6	2	100	11
45-54 år	29	18	38	12	3	100	15
55-66 år	24	18	41	14	3	100	16
67-74 år	29	19	38	10	4	100	15
75 år +	40	24	27	7	2	100	10
<i>Familietype</i>							
Enslig	45	21	26	6	2	100	10
Enslig med barn	47	21	22	7	3	100	10
Par uten barn	29	19	37	12	3	100	15
Par med barn	40	21	32	5	2	100	11
Flere voksne	46	18	26	8	2	100	11
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	44	19	29	6	2	100	10
Videregående skole	37	18	32	10	3	100	13
Høyskole/universitet inntil 15 år	36	20	34	7	3	100	13
Høyskole/universitet 16 år og mer	35	23	33	7	2	100	12
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>							
Mertid	32	20	38	7	2	100	13
Heltid	35	20	34	9	2	100	13
Deltid	43	18	30	7	2	100	11
Ikke yrkesaktiv	41	19	30	8	2	100	11
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	28	18	40	11	3	100	15
Akademiske yrker	35	23	32	8	2	100	12
Yrker med kortere utdanning	33	21	36	8	2	100	13
Kontor- og kundeserviceyrker	33	16	41	9	1	100	13
Salgs-, service- og omsorgsykker	43	19	28	7	3	100	12
Yrker innen primærnæringene	37	25	22	13	4	100	17
Håndverkere etc.	33	19	35	11	2	100	14
Prosess- og maskinoperatører	34	24	30	10	2	100	12
Andre yrker	48	14	29	8	1	100	10
<i>Husholdningsinntekt</i>							
Under kr 200.000	51	18	24	5	2	100	10
Kr 200.000-399.999	49	18	23	6	5	100	12
Kr 400.000-599.999	38	22	30	8	2	100	11
Kr 600.000-799.999	36	19	33	9	3	100	13
Kr 800.000-999.999	34	20	34	9	3	100	12
Kr 1.000.000 og over	32	20	37	9	2	100	13
<i>Bosted<sup>2</sup></i>							
Oslo	44	22	28	5	1	100	9
Stavanger	31	21	37	10	2	100	13
Bergen	38	18	34	9	1	100	12
Trondheim	32	20	39	8	1	100	12
Omegnskommuner til Oslo	41	24	30	4	1	100	9
Omegnskommuner til B/T/S	34	17	38	9	2	100	13
Resterende seks største byer	35	19	33	10	3	100	13
Mindre byer	35	19	32	10	4	100	14
Resten av landet	37	19	32	9	3	100	13

Note<sup>1</sup> - se Tabell 3.7Note<sup>2</sup> - se Vedlegg 6

## Referanser:

- Denstadli, J. M. og Lian, J. I. 2002. Design impacts in long-distance travel surveys. Norwegian experiences. I K.W. Axhausen, J.L. Madre, J.W. Polak and P. Toint (red.) *Capturing Long Distance Travel*, Research Studies Press, Baldock.
- Denstadli, J. M. og Hjorthol, R. 2002. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport. TØI rapport 674/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø, Hjorthol, R., Vågane, L. 2006. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport. TØI rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebretsen, Ø. 2006. Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. TØI rapport 868/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Stangeby, I. 2000. Metoder i reisevaneforskningen. En diskusjon av metodiske problemer knyttet til nasjonale reisevaneundersøkelser. TØI rapport 477/2000. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vågane, L, Brechan, I, Hjorthol, R. 2011. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport. TØI rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.



## Vedlegg 1

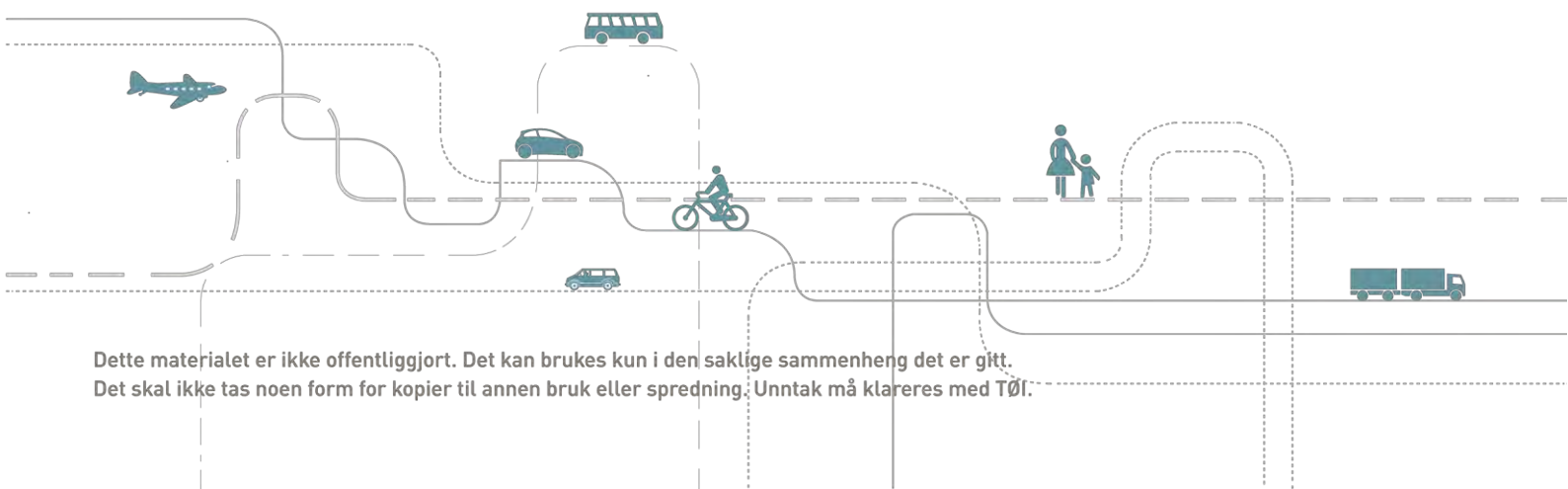
Arbeidsdokument 50637  
3850 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013

Oslo, 01.11.2013

# Spørreskjema

## Innhold

<b>1</b>	<b>Introduksjon</b> .....	2
<b>2</b>	<b>Husholdningens tilgang til transportmidler 1</b> .....	2
<b>3</b>	<b>Arbeid/yrke 1</b> .....	3
<b>4</b>	<b>Reiser på registreringsdagen</b> .....	4
<b>5</b>	<b>Lange reiser og reiser til/fra utlandet</b> .....	9
<b>6</b>	<b>Arbeid/yrke 2</b> .....	12
<b>7</b>	<b>Arbeidsreisen</b> .....	13
<b>8</b>	<b>Husholdningen</b> .....	15
<b>9</b>	<b>Husholdningens tilgang til transp.midler 2</b> .....	15
<b>10</b>	<b>Bakgrunnsopplysninger om IO</b> .....	17
<b>12</b>	<b>Rekruttering</b> .....	18



# 1 Introduksjon

God dag, mitt navn er NN. Jeg ringer i fra TNS Gallup angående Reisevaneundersøkelsen, som gjennomføres for norske transportmyndigheter. Vi kontaktet deg for noen dager siden, og avtalte at vi kunne ringe deg igjen i dag for intervju.

*(Infotext)*

**Vi starter med noen spørsmål om bostedet ditt.**

**11. Bor du i/på: <adresse>?** INTERVJUER: *Vi tenker på den boligen man tilbringer mest tid i.*

Ja/Nei (GÅ TIL KART og verifiser adresse)

GÅ TIL CATI

*Filter11: Hvis (Q11=Nei)*

**12. Hva er bostedsadressen din?**

*Open text*

Adresse: \_\_\_\_\_ (GÅ TIL KART og verifiser adresse)

*Filter11: Slutt*

GÅ TIL CATI

## 2 Husholdningens tilgang til transportmidler 1

*(Infotext)*

Så ser vi på husholdningens tilgang til transportmidler

*Filter21: Hvis IO er 18 år eller eldre (Alder >17)*

**21. Har du førerkort for bil?** INTERVJUER: *Dvs. klasse B/BE*

Ja/Nei

*Filter22: Hvis JA i spm 21 (Q21=Ja)*

**22. Hvilket år tok du førerkort for bil?**

*Årstall*

*Filter22: Slutt*

*Filter21: Slutt*

**23. Eier du eller andre i husholdningen bil?** INTERVJUER: *Vi tenker her på alle typer biler som brukes til privat persontransport.*

Ja/Nei

*Filter23: Hvis nei (Q23=Nei)*

**24. Disponerer du eller andre i husholdningen bil på annen måte?**

*(Multi)*

- a. Nei *(Single)*
- b. Låner av slektninger/venner/bekjente
- c. Er med i en bildeleordning (bilkollektiv, bilpool via arbeidsgiver o.l.)
- d. Leasingbil
- e. Firmabil
- f. Annet
- g. Vet ikke *(Single)*

*Filter23: Slutt*

*Filter24: Hvis (q23= Ja eller Q24=d/e)*

**25. Hvor mange biler eier eller disponerer du/dere?** INTERVJUER: *Vi teller kun med biler som er registrert og kjørbare*

Numeric

\_ bil(er)

Loop: 26-211 gjentas for hver bil til og med bil nr. 5)

Filter25: Hvis mer enn én bil (Q123>1)

**26. Kan du gi en enkel beskrivelse av bilen, f.eks. merke og modell?** INTERVJUER: Dersom respondenten ikke vet merke og modell: noter annet kjennetegn som skiller bilene fra hverandre (farge/størrelse, el.l.) Vi trenger det for å kunne vise til denne bilen senere i intervjuet).

Bil [n]: \_\_\_\_\_

Filter25: Slutt

**27. Hvilken årsmodell er bilen?**

-----

**28. Hva slags type bil er dette?**

- Personbil
- Kombinert bil
- Varebil
- Lastebil
- Buss/minibuss (minst 10 seter)
- Campingbil/bobil
- Annet
- Vet ikke

**29. Hva slags type drivstoff bruker denne bilen?**

- Bensin
- Diesel
- Elektrisitet/strøm (el-bil)
- Bensin og elektrisitet (hybrid)
- Diesel og elektrisitet (hybrid)
- Annet
- Vet ikke

**210. Hvem er denne bilen registrert på?**

- Privat person i/utenfor husholdningen
- Arbeidsgiver/firma
- Leasingfirma
- Annet
- Vet ikke

**211. Omtrent hvor mange kilometer ble denne bilen kjørt siste 12 måneder?**

\_\_\_\_\_ kilometer

Loop1: Slutt

Filter24: Slutt

## 3 Arbeid/yrke 1

(Infotext)

Nå stiller vi noen spørsmål om dine daglige aktiviteter

*HVIS alder<16 settes automatisk til c.*

**31. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?** INTERVJUER; Hvis nødvendig, probe: Er det inntektsgivende arbeid, omsorgsarbeid i hjemmet, skolegang, eller er du pensjonist, trygdet eller annet?

- a. Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid
- b. Hjemmeværende/Omsorgsarbeid i hjemmet
- c. Går på skole, studerer
- d. Militærtjeneste, siviltjeneste
- e. Fødselspermisjon
- f. Alderspensionist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger
- g. Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pensjon, rehabilitering, attføring, tiltak)

- h. Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid
- i. Annet

*Filter31: Ikke yrkesaktive(spm31= b-i). Yrkesaktive - q31=a - settes automatisk til "Ja»*

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

Ja/Nei

*Filter31: Slutt*

*Filter32: Hvis inntektsgivende arbeid (Q32=Ja eller Q31=a)*

**33. Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har du vanligvis pr uke?**

*Numeric*

\_\_ \_ timer

**34. Har du fast oppmøtested på jobben?** INTERVJUER; Fast oppmøtested er der man møter minst 50 prosent av arbeidsdagene i løpet av et år.

Ja/Nei/Vet ikke

*Filter33: Hvis "Fast oppmøtested" (Q34=Ja)*

**35. Hva er adressen på oppmøtestedet?**

*Open text*

\_\_\_\_\_ (GÅ TIL KART og bekreft oppmøtested)

*Filter33: Slutt*

*Filter32: Slutt*

*SEND TIL CATI - GÅ TIL CATI.*

## 4 Reiser på registreringsdagen

*(Infotext)*

Så ser vi på reisene dine. Du har i informasjonsmateriellet vi sendte deg fått oppgitt en reisedato for registrering av reiser, og reisedagbok.

**41. Har du fylt ut reisedagboken vi sendte deg?**

Ja, fylt ut for [Regdato] (IO henter utfylt dagbok)

Ja, fylt ut, men for en annen dag->Q4101 (IO henter utfylt dagbok)

Nei, ikke fylt ut

Nei, hadde ingen reiser den dagen -> Q43

Q4101 NY registreringsdag

**42a. Var registreringsdagen din den [REGISTRERINGSDATO]?**

Ja

Nei

Vet ikke/Husker ikke

*(Infotext)*

**Det er gått [x] dager siden registreringsdagen.**

*Filter41: Hvis ikke fylt ut dagbok og regdag ikke er gårsdag +1,2 dager:(Spm41=Nei og Spm42a= Nei/Vet ikke og Spm42b >=3)*

**42b: Da ber vi deg tenke på reisene dine i går, den [gårsdagens dato].**

\_\_ / \_\_ / \_\_ -

*Filter41: Slutt.*

*Infotext*

Da ser vi på reisene dine [REGDAGEN]. Med reiser mener vi i denne undersøkelsen alle slags turer du foretok utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Det er viktig at du ikke glemmer å ta med korte gang- eller sykkelturner. Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en reise for avsluttet.



**43. Utførte du noen av følgende gjøremål den [REGISTRERINGSDATO]. DP: Dator for registrering, fra spm42a eller spm42b)?** INTERVJUER: *Les opp. Flere svar mulig (Multi)*

- a. Var på arbeid/skole
- b. Var på reise eller møte i tilknytning til arbeidet
- c. Fulgte barn eller andre til forskjellige aktiviteter
- d. Gjorde innkjøp eller ærend
- e. Var på kino, idrettsarrangement eller liknende
- f. Besøkte slekt eller venner
- g. Gikk, jogget, kjørte eller syklet en tur
- h. Ingen av disse

*Filter 42; Hvis ingen: Spm 43=h)*

**44. Var du ikke utenfor eiendommen denne dagen?**

- Jo, var utenfor eiendommen
- Nei, var ikke utenfor eiendommen

*Filter 42; Slutt*

*Filter43: Hvis Nei (Spm44=Nei)*

**45. Hadde du ikke behov for å reise denne dagen, eller var du forhindret fra å reise?**(INTERVJUER: Hvis forhindret: probe på årsak)

- i. Hadde ikke behov for å reise
- j. Forhindret pga egen eller andres sykdom
- k. Forhindret pga dårlig vær/føre
- l. Kunne ikke komme ut på egenhånd
- m. Hadde ikke tilgang på bil eller andre transportmidler
- n. Annet
- o. Vil ikke svare

*Filter 43; Slutt->DP: Går til del 5*

*Filter44: (Hvis svart JA på én eller flere av kategoriene i spm43 eller JO i spm44)*  
*Infotext*

Vi tar reisene i tur og orden, og starter med den første. Deretter tar vi de andre i den rekkefølgen de foregikk. INTERVJUER: *Pass på å få med alle reisene i kronologisk rekkefølge. Registreringsdagen regnes fra kl. 04:00 til 03:59.*

**46. Når startet den <første> reisen?**

\_\_ : \_\_

**47. Hva var reisens formål?** INTERVJUER: *Husk: Reiser som ender i bosted, kodes ut fra gjøremål på siste startsted.*

- a. Arbeidsreise (Reise til/fra arbeid)
- b. Skole (reise til/fra skole)
- c. Tjenestereise (Reise i arbeid)
- d. Innkjøp av dagligvarer
- e. Andre innkjøp (alle andre innkjøp)
- f. Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.)
- g. Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)
- h. Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole
- i. Hente/bringe/følge barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter
- j. Andre hente-/bringe-/følgereiser
- k. Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)
- l. Kino, teater, konsert, utstilling mv
- m. Kafé, restaurant, pub mv
- n. Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer
- o. Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.
- p. Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund
- q. Reiste til fritidsbåt/marina
- r. Båttur
- s. Hyttetur
- t. Andre ferie-/helgereiser
- u. Annet formål

#### **48a. Hvor startet den <første> reisen?**

- a. Eget bosted
- b.
- c. Egen arbeidsplass
- d. Skole/studiested (GÅ TIL KART og søk adressen)
- e. Annet sted (GÅ TIL KART og søk adressen) Vet du hva adressen er?
- f. Sverige (GÅ TIL KART og skriv Sverige)
- g. Danmark (GÅ TIL KART og skriv Danmark)
- h. Finland (GÅ TIL KART og skriv Finland)
- i. Annet land (GÅ TIL KART: Skriv navn på land)

**Da ser vi se litt nærmere på reiseruten din på denne turen. INTERVJUER:** Bygg reisen.  
GÅ TIL CATI.

*Filter45: Hvis (Spm48a=a-e).*

**48b: Hvor presis er startadressen?** INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse (IO har vært på den adressen som er merket av)

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

*Filter45: Slutt*

*Filter 46a-c: Hvis SE/DK/FI (Spm48a=f, g, h)DP: Filtre spesifikke for hvert land.*

Spm48c: Hvilken by i Sverige?

Spm48c: Hvilken by i Danmark?

Spm48e: Hvilken by i Finland?

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land+ OPENT TEXT for steder ikke opplistet)

*Filter 46a-c: Slutt*

**49a. Hvor endte den <første> reisen? Var det..** INTERVJUER: Verifisere adressen med respondenten.

- a. Eget bosted
- b.
- c. Egen arbeidsplass
- d. Skole/studiested
- e. Annet sted
- f. Sverige
- g. Danmark
- h. Finland
- i. Annet land

*Filter47: Hvis Eget bosted-annet sted (Spm49a=a-e)*

**49b: Hvor presis er stoppadressen?** INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

*Filter47: Slutt*

*Filter 48a-c: Hvis SE/DK/FI (Spm48a=f-h)DP: Filtre spesifikke for hvert land.*

Spm49c: Hvilken by i Sverige?

Spm49d: Hvilken By i Danmark?

Spm49e: Hvilken by i Finland?

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land

*Filter 48a-c: Slutt*

**Så stiller vi noen spørsmål om reisen**

**410. Hvor lang var reisen? INTERVJUER:** Reiselengde inkl. gange (INTERVJUER: Konsistenssjekk med distanse i kartet)  
\_ \_ \_ , \_ kilometer

**411. Hvor lang tid tok reisen?**  
\_ \_ \_ minutter

**412a. Hvilke/t transportmiddel/midler ble brukt på reisen?** INTERVJUER: Verifiser med IO og dobbeltsjekk i kartet. Dersom du brukte flere transportmidler, list de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

1. Til fots
2. Sykkel
3. Elsykkel
4. Moped
5. Motorsykkel
6. Bil, fører
7. Bil, passasjer
8. Drosje/Taxi
9. Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
10. Turbuss/chartret buss
11. Trikk/bybane
12. T-bane
13. Tog
14. Rutefly
15. Charterfly
16. Ferge (som bilfører/passasjer)
17. Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)
18. Rutebåt
19. Annen båt/fritidsbåt/småbåt
20. Traktor
21. Snøscooter
22. Annet
23. Ingen flere
24. Vil ikke svare/vet ikke

412b. Transportmiddel 2

412c. Transportmiddel 3

..

412i. Transportmiddel 9

DP: Inntil 9 stk.

*DP412: Summere antall transportmidler*

*Filter49: Hvis flere transportmidler (DP412 >1)*

**413. Hvilket av transportmidlene reiste du lengst med?** INTERVJUER: Verifiser med IO og dobbeltsjekk i kartet.

*Transportmidler som i 412a*

**414. Kan du anslå hvor mange minutter av reisen som var til fots?**

*Numeric*

\_ \_ \_ minutter

*Filter49:Slutt*

*DP414: Antall kollektive transportmidler brukt (Summere 8-18 over spm412a - i)*

*Filter410: Hvis brukt flere kollektive transportmidler, inkl. drosje(DP414>=2)*

**415. Du har benyttet flere kollektivtransportmidler: Hvor lang var gangtid ved overgangen(e)?**

\_ \_ \_ \_ minutter

**416. Hvor lang var ventetid ved overgangen(e)?**

\_ \_ \_ \_ minutter

Filter410: Slutt

Filter411: Hvis HOVEDtransportmiddel er buss/tog/bane/båt (Spm412/413=9-14 + 16-18)  
**417. Da du reiste med [TRANSPORTMIDDEL i 413], hadde du sitteplass på hele eller deler av reisen?**

Ja, hele  
Ja, delvis  
Nei

(Filter411: Slutt)

Filter411b: Hvis HOVEDtransportmiddel er buss/tog/bane/båt (Spm412/413=9-18)

**418 Opplevde du forsinkelse på denne reisen? INTERVJUER: Hvis JA, probe: Hvor mange minutter, omtrent?**

Nei  
Ja, 5-10min  
Ja, 10-30min  
Ja, mer enn 30 min  
Vet ikke

Filter411b: Slutt

Filter412: Hvis HOVEDtransportmidler annet enn bilfører/bilpassasjer (Spm412/413=1-5, 8-22)

**419. Hvor mange personer reiste/gikk/syklet du sammen med, medregnet deg selv?**

INTERVJUER: Gjelder antall personer i IOs eget reisefølge.

\_ personer. INTERVJUER: Reiste alene = 1.

Filter412: Slutt

Filter413: Hvis hovvedtransportmiddel er bil (Spm412/413 413=6 eller 7)

**420. Du reiste med bil: Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?**

\_ \_ personer. INTERVJUER: Reiste alene = 1.

Filter414: Hvis to eller flere i bilen (Q420>1)

**421. Hvor mange av passasjerene var under 13 år?**

\_ passasjerer (1 siffer, Vet ikke=9)Sjekk at < Q420

Filter414: Slutt

Filter413: Slutt

Filter415: Hvis hovedtransportmiddel er bilfører og minst to biler i husholdningen (Spm 413=6, og spm25>1)

**422. Hvilken bil brukte du? DP: Liste med husstandens biler fra Spm26:Alle biler.**

Bil benyttet: \_\_\_\_\_

- Annen bil (Ikke husstandens)
- Vet ikke

Filter415: Slutt

Filter 416: Hvis buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18) og forrige var bilpassasjer (Spm412a-i=7), eller hvis bilpassasjer (Spm412=7)og forrige var buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18)

**423. Da du byttet mellom bil og kollektivtransport, [var/ble] bilen parkert?**

Ja/Nei

Filter416: Slutt

Filter 417: ((Hvis buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18) og forrige var bilfører (Spm412a-i=6), eller hvis bil-fører (Spm412=6)og forrige var buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18) ELLER (Spm423=Ja))

**424. Da du byttet mellom bil og kollektivtransport, [var/ble] bilen parkert på en avgiftsbelagt parkeringsplass?**

Ja/Nei

Filter417: Slutt

**425. Hadde du noen flere reiser på <registreringsdagen>? INTERVJUER: Husk å få IO hjem/avslutte reisene for hele dagen – inntil kl. 03:59.**

Ja

Nei

*Filter44: Slutt*

*Loop2: Hvis ja i spm425: Spm48a-spm425 gjentas for inntil 15 reiser totalt + evt.*

*Loop2: Slutt*

**426. Da hadde du [DP425]]reiser denne dagen, stemmer det(?)**

Ja

Nei

*Filter418: Hvis Nei (Spm426=Nei)*

**427. Skal vi registrere den «glemte reisen» også.**

*Loop3: Spm48-425 gjentas for glemt reise.*

*Loop3: Slutt*

*Filter418: Slutt*

*Filter419: Hvis IO har foretatt 15 reiser på registreringsdagen (Loop2=15 reiser)*

**428. Foretok du enda flere reiser på <registreringsdagen>?**

Ja/Nei/Vet ikke

*Filter420: Hvis ja (Spm428=Ja)*

**429. Hvor mange flere reiser?**

*Numeric*

*\_\_ reiser*

*Filter420: Slutt*

*Filter419: Slutt*

*Filter421: Hvis IO har førerkort for bil og eier/disponerer bil (spm21 = Ja og spm23 = Ja)*

**430. Hvilken mulighet hadde du til å bruke bil til egen kjøring <registreringsdagen>?**

**Kunne du bruke bil hele dagen, deler av dagen, eller hadde du ikke tilgang til bil?**

- Hele dagen
- Deler av dagen
- Ikke tilgang til bil

*Filter421: Slutt*

**432. Har du flerreisekort, periodekort, månedskort e l for reiser med kollektivtransport?**

INTERVJUER: Her menes kort som IO evt har på registreringsdagen

Ja/Nei/Vet ikke

*Filter422: Hvis ja (Q432=Ja)*

**433. Hvilken type kort har du?(INTERVJUER: Hvis flere typer kort, registrere det mest brukte)**

- Periodekort for minst 30 dager
- Periodekort for 1-29 dager
- Flerreisekort, reisekonto, reise penger, klippekort etc.
- Skolekort
- TT-kort
- Fribillett/frikort
- Andre korttyper

*Filter422: Slutt*

## 5 Lange reiser og reiser til/fra utlandet

*Filter50: Utvalg: Spørsmål om lange reiser stilles ikke til deler av tilleggs-utvalgene*

*(Infotext)*

Vi skal nå se på lengre reiser og reiser til eller fra utlandet den siste måneden. Det gjelder både arbeids-, tjeneste-, ferie-, fritids- og handlereiser.

**51. Har du i løpet av den siste måneden foretatt lange reiser i Norge (10 mil eller lengre én vei), eller reiser til/fra utlandet? Ta også med korte turer over grensen. INTERVJUER:**

Reiser som foregår mellom to steder i utlandet skal ikke tas med. NB! Vi regner reisen fram til reisemålet og reisen tilbake som to forskjellige reiser.

Multi

- Ja, i Norge (IO henter dagboken for lange reiser)
- Ja, til/fra utlandet (IO henter dagboken for lange reiser)
- Nei

Filter51: Hvis Ja (Spm51=Ja-Norge/Ja-utland)

### 52. Hvilken ukedag foretok du den <første> reisen?

- Mandag
- Tirsdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lørdag
- Søndag
- Vet ikke

### 53. Hva var reisens hovedformål?

- Ferie og fritidsreiser
- Hyttetur
- Besøk (privat besøk hos familie, venner)
- Organisert fritidsaktivitet (idrett, politikk, religion etc.)
- Følge/hente andre personer
- Fornøyelse/underholdning
- Innkjøp
- Medisinske tjenester/ærend
- Andre private ærend
- Militærreise (for vernepliktige)
- Skole/studier (til/fra)
- Reise til/fra arbeid
- Kurs, konferanse, kongress
- Forhandlinger, salg, innkjøp, messe
- Serviceoppdrag, konsulentbistand
- Annen forretnings- og tjenestereise
- Kombinasjon av arbeid/tjenestereise og private formål (på samme sted)
- Andre kombinasjoner
- Begravelse
- Annet

### 54a. Hvor startet den <første> reisen?

- a. Eget bosted
- b.
- c. Egen arbeidsplass
- d. Skole/studiested (GÅ TIL KART og søk adressen)
- e. Annet sted (GÅ TIL KART og søk adressen)
- f. Sverige (GÅ TIL KART og skriv Sverige)
- g. Danmark (GÅ TIL KART og skriv Danmark)
- h. Finland (GÅ TIL KART og skriv Finland)
- i. Annet land (GÅ TIL KART: Skriv navn på land)

Da ser vi se litt nærmere på reiseruten din på denne turen. Bygg reisen – og gå til CATI.

Filter52: Hvis skole + annet sted (Spm54a=d, e)

**54b: Hvor presis er startadressen?** INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

Nærmeste land

Filter52: Slutt

Filter53: Hvis SE/DK/FI (Spm53a);

Spm54c: Hvilken by i Sverige?

Spm54d: Hvilken by i Danmark

Spm54e: Hvilken by i Finland

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land

Filter53: Slutt

**55a. Hvor endte den <første> reisen?**

- a. Eget bosted
- b. Egen arbeidsplass
- c.
- d. Skole/studiested
- e. Annet sted
- f. Sverige
- g. Danmark
- h. Finland
- i. Annet land

Filter54: Hvis skole + annet sted (Spm55a=d, e)

**55b: Hvor presis er endeadressen?** INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

Nærmeste land

Filter54: Slutt

Filter55: Hvis SE/DK/FI (Spm55a)

Spm55c: Hvilken by i Sverige?

Spm55d: Hvilken by i Danmark?

Spm55e: Hvilken by i Finland?

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land

Filter55: Slutt

**56. Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen?** INTERVJUER: Ett svar. Hvis IO brukte flere transportmidler, oppgi det IO reiste lengst (antall km) med.

- a. Sykkel
- b. Moped
- c. Motorsykkel
- d. Bil, fører
- e. Bil, passasjer
- f. Drosje
- g. Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
- h. Turbuss/chartret buss
- i. Tog
- j. Rutefly
- k. Charterfly
- l. Ferje (som bilfører/passasjer)
- m. Ferje (som fotgjenger/busspassasjer)
- n. Rutebåt
- o. Annen båt/fritidsbåt/småbåt
- p. Snøscooter
- q. Annet

Filter57: Hvis bilfører eller bilpassasjer (q56=d,e)

**59. Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?**

Numeric Ikke mulig å svare 0

\_\_ personer. INTERVJUER: Reiste alene = 1.

Filter57: Slutt

*Filter58: Hvis hovedtransportmidlet er kollektivtransport (Q56=g-n)*

**510. Hvor mange var dere som reiste sammen, medregnet deg selv?** INTERVJUER: Her mener vi antallet i reisefølget  
*Numeric Ikke mulig å svare 0*

\_\_ personer  
*Filter58: Slutt*

*Filter59: Hvis reisen ikke endte hjemme (spm55a=b - i)*

**511. Hvor mange overnattinger hadde du på stedet reisen endte?**  
*Numeric*

\_\_ overnattinger  
*Filter59: Slutt*

**512 Hvem betalte (hovedsaklig)for reisen?**  
*(Single)*

Jeg selv  
Familie  
Arbeidsgiver  
Offentlig instans  
Annen  
Vet ikke

**513. Har du foretatt flere reiser over 100 km eller reiser til utlandet i løpet av siste måned?** INTERVJUER: Hvis ikke IO er tilbake til startstedet må: husk å spørre om "tilbakereisen" ("Tilbakereisen" defineres som egen reise, eventuelt spørre - hvor reiste du videre)  
Ja/Nei

*Loop3: Hvis JA, ny runde fra spm52-spm513 med den neste reisen, til og med 12 enkeltreiser.*  
*Loop3: Slutt*

*Filter510: Hvis IO har foretatt 12 lange reiser siste måned (Loop3=12)*

**514. Har du foretatt enda flere reiser over 100 km eller reiser til utlandet den siste måneden?**  
Ja/Nei

*Filter511: Hvis ja (Q66=Ja)*

**517. Hvor mange flere reiser?**

*Filter511: Slutt*  
*Filter510: Slutt*  
*Filter50: Slutt*

## 6 Arbeid/yrke 2

*Filter61: Hvis inntektsgivende arbeid (Spm32=Ja)*  
*(Infotext)*

Nå ønsker vi å se litt på arbeidssituasjonen din.

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

*Numeric*

\_\_ dager

*Filter62: Hvis arbeider minst 35 timer, har fast oppmøtested og reiser mindre enn 5 dager i uka (Spm33>=35 og Spm34=Ja og Spm61<=4)*

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

- Arbeider hjemme
- Arbeider hjemme og drar derfra til evt. møter/kunder/pasienter
- Drar direkte hjemmefra til møter/kunder/pasienter etc
- Overnatter på/nær tjenestested/arbeidsplass
- Konsentrerer full arbeidstid på færre dager



- Annet

*Filter62: Slutt*

**63. Har du fast arbeidstid, fleksibel arbeidstid, skiftordning eller annet?**

- Fast arbeidstid på dagtid
- Fleksibel arbeidstid på dagtid
- Skift, turnus, nattarbeid m m
- Annen ordning

**64. Hva er yrket ditt? INTERVJUER:** *Beskriv så detaljert som mulig. Hvis «lærer» skriv «lærer, grunnskolen», osv.*

---

**65. HVIS YRKESJÅFØR: Omtrent hvor mange kilometer kjørte du i forbindelse med arbeid<registreringsdagen>?**

\_\_ \_\_ kilometer

## 7 Arbeidsreisen

*(Infotext)*

### Så ser vi på arbeidsreiser

*Filter71: Hvis inntektsgivende arbeid, arbeider utenom hjemmet og ikke har hatt arbeidsreise (Spm32=Ja og Q31 ikke 2, og [Antall reiser med formål arbeid (spm47=a)]=0 + Stilles ikke hvis bostedsadresse (Spm11)= oppmøteadresse på jobb (spm35).*

**71. Hvilke transportmidler brukte du siste gang du reiste fra bostedet til oppmøtestedet?**

*INTERVJUER: Flere svar kan oppgis. Dersom IO brukte flere transportmidler, avmerk de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.*

*Transportmiddel 1 i arbeidsreisen:*

- Til fots
- Sykkel
- Moped
- Motorsykkel
- Bil fører
- Bil passasjer
- Drosje/Taxi
- Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
- Turbuss/chartret buss
- Trikk/bybane
- T-bane
- Tog
- Rutefly
- Charterfly
- Ferge (som bilfører/passasjer)
- Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)
- Rutebåt
- Annen båt/småbåt/fritidsbåt
- Traktor
- Snøscooter
- Annet

*72. Transportmiddel 2 i arbeidsreisen*

*73. Transportmiddel 3 i arbeidsreisen*

*74. Transportmiddel 4 i arbeidsreisen*

*Filter71: Slutt*

*Filter72: Hvis flere enn ett transportmiddel (Sum q71-74>=2) KODES AUTOMATISK HVIS ETT TRANSPORTMIDDEL*

**75. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med på arbeidsreisen (målt i km)?**

*Koder som ispm71*

*Filter72: Slutt*

*Filter73: Hvis fast oppmøtested (Spm34=Ja)*

**76. Kan du anslå hvor lang tid det tar å kjøre bil direkte fra boligen til oppmøtestedet på det tidspunktet du vanligvis reiser til arbeid?**

*Numeric*

\_\_ \_\_ \_\_ minutter

**77. Kan du anslå hvor lang tid det tar å reise kollektivt fra boligen til oppmøtestedet på det tidspunktet du vanligvis reiser til arbeid?**

*Numeric*

\_\_ \_\_ \_\_ minutter

**78. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer?**

Ja/Nei/Vet ikke

*Filtr74 Hvis ja (q78=Ja)*

**79. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen?**

Ja/Nei/Vet ikke

**710. Må du betale for å parkere der?**

Ja/Nei/Vet ikke

*Filtr75 Hvis ja (q710=Ja)*

**711. Betaler du per måned, dag eller time?**

- Måned
- Dag
- Time
- Vet ikke (IKKE LES)

**712. Hvor mye må du betale for parkering per <tidsenhet i q711>?**

*Numeric*

\_\_ \_\_ \_\_ Kroner

*Filter75: Slutt*

*Filter74: Slutt*

*Filter 76 Hvis ikke plass stilt til rådighet eller det ikke er lett å finne ledig plass (q78=Nei eller q79=Nei)*

**713 Er det andre parkeringsmuligheter for bil på eller i nærheten av arbeidsplassen din som det kan være aktuelt å bruke hvis du kjører bil?**

Ja/Nei/Vet ikke

*Filter77: Hvis Ja i spm713*

**714. Må man da betale for å parkere?**

- Ja
- Noen steder
- Nei
- Vet ikke

*Filter77: Slutt*

*Filter76: Slutt*

*Filter73: Slutt*

**715. Får du dekket noen av de følgende utgifter til arbeidsreisen (til/fra jobb) av arbeidsgiver? INTERVJUER: Les opp. Flere svar mulig**

*Multi*

- Bilutgifter, firmabil
- Bompenger
- Parkering (på andre steder enn det arbeidsgiver disponerer)
- Kollektivtransport
- Annet

- Nei, ingen
  - Vet ikke (IKKE LES)
- Filter61: Slutt*

## 8 Husholdningen

### (Infotext)

**Så ser vi litt på husholdningen din.**

**81. Hvor mange personer er det totalt i husholdningen?** INTERVJUER: *Til husholdningen regner vi alle personer som er fast bosatt i boligen, og som har felles matbudsjett. Personer som er fast bosatt i boligen, men som i perioder er borte fra hjemmet, f.eks. på grunn av arbeid, delt omsorg, el.l skal regnes med.*

\_\_ personer

*Filter81: Dersom to eller flere i husholdningen (spm81>1)*

Vi vil nå stille noen spørsmål om husstandsmedlemmene, fra den eldste til den yngste.

INTERVJUER: Start med den eldste, og fortsett med de yngre i kronologisk orden.

*Loop 4: Etc. spm83-86 til og med person nr<spm24> - maks.15*

**82. Hvor gammel er person [nr 2..]?**

\_\_ år

**83. Hvilket slektskapsforhold har du til han/henne?** INTERVJUER: *Denne personen er Ios...*

- Ektefelle/samboer
- Barn (inkl. stebarn/ektefelles eller samboers barn)
- Søster/bror (inkl. halvsøsken)
- Mor
- Far
- Fars eller mors ektefelle/samboer
- Annen slektning
- Ikke slektning

*Filter82: Hvis personen er 18 år el eldre (spm82=18>)*

**84. Har han/hun førerkort for bil?**

Ja/Nei/Vet ikke

*Filter82: Slutt*

*Filter83 Hvis personen er foreldre til IO og IO ≤ 20 år (Spm83=d-f og Alder ≤20)*

**85. Jobber han/hun?**

Ja/Nei/Vet ikke

*Filter83: Slutt*

*Loop4: Slutt*

*Filter84 Hvis IO har ektefelle/samboer (Spm83=a)*

**86. Har din ektefelle/samboer inntektsgivende arbeid?**

Ja/Nei

*Filter85: Hvis ja (Spm86=Ja)*

**87. Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har din ektefelle/samboer vanligvis pr uke?**

\_\_ timer

*Filter85: Slutt*

*Filter84: Slutt*

*Filter81: Slutt*

## 9 Husholdningens tilgang til transp.midler 2

### Infotxt

**Så stiller vi noen spørsmål om tilgang til transportmidler**

**91. Eier eller disponerer du... INTGERVJUER: Les opp. Flere svar mulig. Hvis ikke disponerer noen av dem, registrer «Ingen av disse»**

- Motorsykel (MC)
- Moped/scooter
- El-sykel
- Sykkel
- Ingen av disse

*Filter92: Til bosatte i byer og tettsteder (DP: Registervariabel: kommuner med mer enn 20000 innbyggere)*

**95. Har du/dere egen parkeringsplass i nærheten av boligen?**

Ja/Nei/Vet ikke

*Filter93: Hvis ja (Spm95=Ja)*

**96. Hvor langt fra boligen ligger denne?**

- På tomta
- Under 100 meter
- 100-200 meter
- Mer enn 200 meter
- Vet ikke

*Filter93: Slutt*

*Filter94: Hvis nei (Spm95=Nei)*

**97. Hvor lett eller vanskelig er det å finne ledig parkeringsplass ved eller i nærheten av boligen?**

- Svært lett
- Lett
- Vanskelig
- Svært vanskelig
- Vet ikke

*Filter94: Slutt*

*Filter92: Slutt*

**98. Hvor langt er det fra boligen din til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke? INTERVJUER: Hvis kollektivtransportmiddel ikke finnes, skriv 9999.**

*Numeric*

\_\_\_\_ meter

*Filter95: Hvis kollektivtransport finnes (Spm98<9999)*

**99. Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15?**

- 12 ganger eller mer (5 min mellom avgangene)
- 8 ganger (7,5 min mellom avgangene)
- 6 ganger (10 min mellom avgangene)
- 4 ganger (15 min mellom avgangene)
- 2-3 ganger pr time
- 1 gang pr time
- Hver annen time
- Sjeldnere

**910 Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 7 og klokka 9?**

- 12 ganger eller mer (5 min mellom avgangene)
- 8 ganger (7,5 min mellom avgangene)
- 6 ganger (10 min mellom avgangene)
- 4 ganger (15 min mellom avgangene)
- 2-3 ganger pr time
- 1 gang pr time
- Hver annen time
- Sjeldnere

*Filter95: Slutt*

**92. Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen....INTERVJUER: Les opp. Flere svar mulig. Hvis ikke disponerer noen av dem, registrer «Ingen av disse»**

- a. Hytte eller fritidshus
- b. Leilighet som brukes som fritidsbolig
- c. Campingvogn på fast plass
- d. Ingen av disse

*Filter91: Hvis ja (92a, b eller c=Ja)*

**93. Hvor ligger hytta/fritidsboligen? INTERVJUER; Hvis flere, spør om den som brukes mest.**

- Kommune i Norge-->DP: Kodeliste
- Sverige
- Danmark
- Spania
- Frankrike
- Annet land

**94. Hvor mange ganger har du reist til hytta/fritidsboligen siste 12 måneder?**

\_\_ \_\_ \_\_ ganger

*Filter91: Slutt*

## 10 Bakgrunnsopplysninger om IO

*Infotxt*

Helt til slutt stiller vi noen bakgrunnsspørsmål for den statistiske analysen.

**101. Omtrent hva var din bruttoinntekt siste år, i hele 1000 Kroner?**

*Numeric*

*Hele 1000 kr*

*Filter101: Hvis ikke kan/vil oppgiinntekt(Spm101=Vet ikke/Vil ikke)*

**102. Er det mulig for deg å oppgi inntekten din i et intervall?**

- Under 100 000
- 100 000-199 999
- 200 000-299 999
- 300 000-399 999
- 400 000-499 999
- 500 000-599 999
- 600 000-699 999
- 700 000 og over

*Vil ikke oppgi*

*Vet ikke*

*Filter101: Slutt*

*Filter 102 Hvis flere enn 1 person i husholdningen (Spm81>1)*

**103. Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år, i hele 1000 Kroner?**

*Numeric*

*Hele 1000 kr \_ \_ \_ \_ \_*

*Filter102: Slutt*

*Filter102b: Hvis ikke kan/vil oppgi inntekt(Spm103=Vet ikke/Vil ikke)*

**104. Er det mulig for deg å oppgi inntekten i et intervall?**

- Under 200 000
- 200 000-399 999
- 400 000-599 999
- 600 000-799 999
- 800 000-999 999

- 1 000 000 og over
- Vil ikke oppgi
- Vet ikke

*Filter102b: Slutt*

*Filter103 Stilles kun til de over 17 år*

**105. Hva er din høyeste fullførte utdanning?**

- Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)
- Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole)
- Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)
- Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)

*Filter103: Slutt*

**106. Har du for tiden noen fysiske problemer som begrenser dine muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke transportmidler?**

Ja/Nei

*Filter104: Hvis problem (Spm105=Ja)*

**107. Gjør disse problemene det vanskelig for deg å..(LES OPP. Flere svar mulig)**

- Gå? Ja/Nei
- Sykle? Ja/Nei
- Reise med fly? Ja/Nei
- Reise med andre kollektive transportmidler? Ja/Nei
- Reise i bil som passasjer? Ja/Nei
- Kjøre bil selv? Ja/Nei

*Filter104: Slutt*

## 12 Rekruttering

*Filter121: Mødre/fedre med barn i alderen 6-12 år*

**121 TØI skal gjennomføre en undersøkelse om barns lekemiljø, skolevei og aktiviteter. Kan du tenke deg å være med i en slik undersøkelse?**

Ja / Nei

*Filter 121: Slutt*

*Filter 122: Personer 18+ bosatte i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger.*

**122 TØI skal gjennomføre en internettundersøkelse om parkeringsmuligheter ved bolig. Kan du tenke deg å være med i en slik undersøkelse?**

Ja / Nei

*Filter 122: Slutt*

# Vedlegg 2

## Bli med og forbedre transporttilbudet!

Samferdselsmyndighetene gjennomfører hvert fjerde år Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Undersøkelsen gir viktig informasjon til bruk i planlegging og forbedring av transporttilbudet over hele landet.

Du inviteres til å dele dine erfaringer om daglige turer og reiser. Uansett om du reiser mye eller lite, er dine svar unike, og de kan ikke erstattes av andres!

I en telefonundersøkelse vil du bli bedt om å beskrive hvordan du har beveget deg utenfor boligen din på en bestemt dag. **Datoen vi ønsker du skal registrere reiseaktiviteter for er:**

Alle deltakere blir med i trekning av fire gavekort, hvert på kr. 10.000,-!

Transportøkonomisk institutt er ansvarlig for gjennomføringen av undersøkelsen på oppdrag fra samferdselsmyndighetene. TNS Gallup bistår i datainnsamlingen. En intervjuer fra TNS Gallup vil kontakte deg på telefon om noen dager for å avtale tidspunkt for et telefonintervju. Intervjueren kan besvare spørsmål om undersøkelsen.

Vi ber deg vennligst fylle ut det vedlagte skjemaet, som vil være til hjelp under intervjuet.

Takk for at du deltar!

**Les mer om undersøkelsen på baksiden av dette arket.**


Vennlig hilsen



Gunnar Lindberg  
Direktør  
Transportøkonomisk institutt



Gudbrand Jevne  
Direktør  
TNS Gallup

 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

### Visste du at..

- Nordmenn reiser totalt en distanse tilsvarende ca 1,8 mill. ganger rundt ekvator i løpet av et år. Dette er seks ganger lengre enn vi reiste i 1960.
- Drøyt 60% av reisene foretas med bil, mens hver fjerde reise er til fots eller med sykkel.
- Mer enn 40% av oss bor i en husholdning med minst 2 biler. Men det er også mange (15%) som klarer seg uten bil.
- Hver tredje reise for å gjøre dagligvareinnkjøp er under 1 km, mens 10 % er over en mil.
- Antall reiser med fly til utlandet er mer enn fordoblet de siste 10 årene.
- Risikoen for å bli drept i trafikken er redusert med mer enn 70% siden midten av 1980-tallet.

Tallene er basert på beregninger fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2009. Nå ønsker vi å oppdatere tallene og undersøke nye reisevaner. **Til dette trenger vi din hjelp!**

## Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomføres av Transportøkonomisk institutt og TNS Gallup på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og lokale myndigheter. Om lag 60 000 personer fra hele landet skal intervjues.

Du er trukket ut fra Folkeregisteret til å delta. Her henter vi også opplysninger om fødselsdato, bosted og kjønn.

Undersøkelsen dreier seg om dine daglige turer og eventuelle lengre reiser. Om det er mange, få eller ingen, spiller ingen rolle – **for oss er du like viktig uansett!** Vi ønsker også å vite om du har tilgang til bil eller sykkel, hvor godt eller dårlig kollektivtilbudet er der du bor, hvor lang vei du har til studiested, jobb, og lignende. Hvis du bor sammen med andre trenger vi også noen opplysninger om husholdningen din, dvs. alder på dem du bor sammen med og evt. ektefelles/samboers yrkesaktivitet. Det er derfor fint om du kan informere dem om dette.

En intervjuer fra TNS Gallup vil kontakte deg på telefon om noen dager. Intervjueren kan svare på spørsmål om undersøkelsen, og vil avtale tidspunkt for et telefonintervju. Vedlagt dette brevet finner du en "dagbok", hvor du noterer dine turer på den oppgitte registreringsdagen. Dagboken skal ikke sendes inn, men vi ser gjerne at du fyller den ut til bruk som hjelpemiddel under telefonintervjuet.

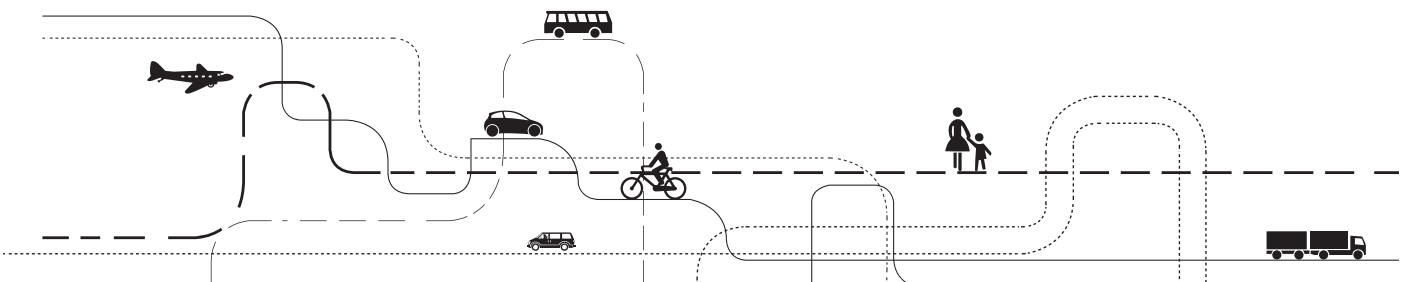
Alle opplysninger behandles fortrolig, og informasjon om hva den enkelte har svart vil aldri bli offentliggjort. Navn og telefonnummer slettes når undersøkelsen er avsluttet i 2014. Adresseopplysninger tas vare på slik at vi blant annet kan beregne avstand til viktige reisemål som butikker, skole, barnehage, holdeplass og andre servicetilbud. Data fra undersøkelsen brukes videre i ulike forsknings- og utredningsprosjekter. Andre institusjoner, som oppdragsgivere og forskningsinstitutter kan få tilgang til data etter at de har innhentet nødvendige tillatelser og inngått skriftlig avtale med Transportøkonomisk institutt.

Intervjuere, og andre som skal behandle dataene, er underlagt taushetsplikt. Undersøkelsen er meldt til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste som er personvernombudet for forskning.

Det er frivillig å delta, og du kan når som helst trekke deg fra undersøkelsen. For at resultatene skal bli pålitelige, er det imidlertid viktig at alle som er trukket ut blir med! **Vi kan ikke erstatte svarene dine med noen andres!**

Takk for at du deltar!

På nettsiden [www.toi.no/rvu](http://www.toi.no/rvu) finner du mer informasjon og resultater fra tidligere undersøkelser.





## Vedlegg 3

# REGISTRERING AV TURER / REISER (til hjelp under telefonintervjuet)

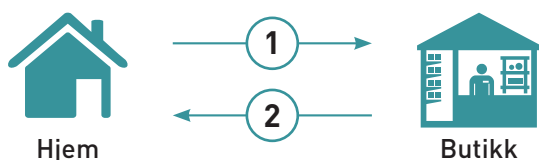
På **baksiden** av dette arket noterer du alle turer/reiser du gjør i løpet av reisedagen oppgitt i brevet. Skjemaet skal ikke sendes inn, men vi vil i telefonintervjuet spørre etter det du har notert.

«Reiser» er i denne undersøkelsen alle slags turer du foretar deg utenfor gårdsplassen eller tomten rundt huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Det er viktig at du ikke glemmer å ta med korte spaser- eller sykkeltureturer. For å få med alle reisene dine, kan du tenke etter om du denne dagen;

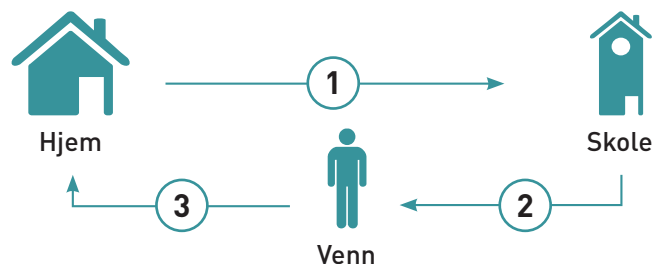
- er på arbeid/skole
- leverer/henter barn i barnehage
- er i butikker
- er hos lege
- er på trening
- besøker slekt eller venner
- er på restaurant, kino e l
- går/sykler en tur

Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, er reisen avsluttet. En spaseretur i nabolaget er én reise. En tur til butikken er to reiser: den ene til butikken, og den andre hjem igjen. Her ser du noen eksempler på reiser:

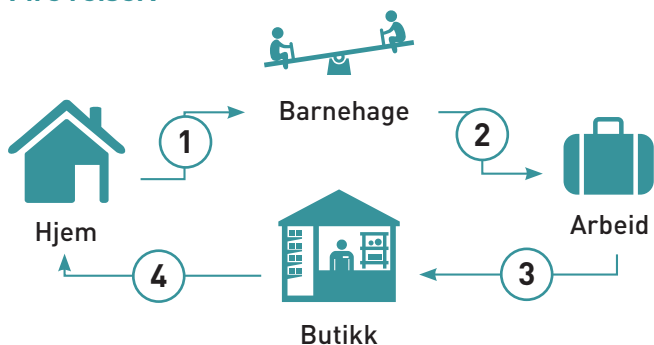
### To reiser:



### Tre reiser:



### Fire reiser:



**Merk!** En tur til nærbutikken er like viktig som en reise til arbeid. Turer til fots og på sykkel er like viktige som reiser med bil eller kollektivtransport.

Oppgi adressene på stedene du har vært, så nøyte som mulig, i skjemaet på baksiden.

Noter alle transportmidler du brukte på reisen.

Har du spørsmål om hvordan reisene skal registreres, vil intervjueren kunne hjelpe deg.

Husk å fylle ut skjemaet på dagen oppgitt i brevet. Det er fint om du har arket tilgjengelig når vi ringer for å gjennomføre intervjuet. Da vil registreringen av svarene dine gå raskt og enkelt!

**SNU ARKET!**



## Vedlegg 4

# REGISTRERING AV LANGE REISER I NORGE OG UTENLANDSREISER SISTE 30 DAGER

På dette arket noterer du alle reiser du har gjort i løpet av de siste 30 dagene som er:

- ✓ Over 100 km (10 mil) én vei i Norge, eller
- ✓ Til/fra utlandet (uansett lengde)

### Merk:

- En reise regnes som avsluttet når du kommer fram til det stedet som er hovedmålet for reisen.
- Reiser du f eks for å besøke noen, skal reisen fram og reisen tilbake regnes som to reiser. Utreisen og tilbakereisen skal derfor ha hver sin linje i skjemaet under.
- Ta med både private reiser og reiser i forbindelse med arbeid.
- Noter adressen på start- og endepunkt for reisen så nøyaktig som mulig.
  - Hvis du ikke husker gateadressen, kan du for eksempel skrive by, bydel, sted eller kommune. For reiser til utlandet kan du notere land og by/sted.

NR	Fra (startadresse):	Dato:	Til (sluttadresse):	Transportmiddel
EKS:	Hjemme	4. mars	Trondheim, Kongens gt 99	Fly
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				

*Det er fint om du har dette arket tilgjengelig når vi ringer for å gjennomføre intervjuet.  
Da vil registreringen av dine svar gå raskt og enkelt!*



## Vedlegg 5

### Transportmiddelfordeling på daglige reiser i kommuner med utvalg > 1000 respondenter

Kommune	Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
Fredrikstad	17	5	1	59	10	7	1	100
Oslo	32	5	0	31	6	26	0	100
Hamar	21	8	0	57	9	5	0	100
Elverum	19	7	1	60	9	4	0	100
Lillehammer	24	4	0	53	10	8	1	100
Gjøvik	20	2	1	61	10	5	1	100
Kristiansand	21	10	1	51	8	8	1	100
Stavanger	24	8	1	49	8	9	1	100
Bergen	26	3	1	44	10	15	1	100
Molde	22	4	1	57	10	5	1	100
Ålesund	21	3	1	59	10	6	0	100
Kristiansund	22	3	0	60	9	5	1	100
Trondheim	28	9	1	42	8	12	0	100
Bodø	24	7	0	55	8	5	1	100
Tromsø	25	4	0	49	9	12	1	100
Harstad	22	3	1	60	10	4	0	100
Alta	17	5	0	61	11	4	2	100



## VEDLEGG 6

## Gruppering av kommuner

### Omegnskommuner til Oslo

0121 Rømskog  
0123 Spydeberg  
0138 Hobøl  
0213 Ski  
0214 Ås  
0215 Frogn  
0216 Nesodden  
0217 Oppedgård  
0219 Bærum  
0220 Asker  
0221 Aurskog-Høland  
0226 Sørum  
0227 Fet  
0228 Rælingen  
0229 Enebakk  
0230 Lørenskog  
0231 Skedsmo  
0233 Nittedal  
0234 Gjerdrum  
0235 Ullensaker  
0236 Nes  
0237 Eidsvoll  
0238 Nannestad  
0533 Lunner  
0627 Røyken  
0628 Hurum

### Omegnskommuner til B/T/S

1102 Sandnes  
1120 Klepp  
1121 Time  
1122 Gjesdal  
1124 Sola  
1127 Randaberg  
1242 Samnanger  
1243 Os  
1245 Sund  
1246 Fjell  
1247 Askøy  
1253 Osterøy  
1256 Meland  
1653 Melhus  
1662 Klæbu  
1663 Malvik  
1714 Stjørdal

### Resterende seks største byer

0105 Sarpsborg  
0106 Fredrikstad  
0602 Drammen  
0624 Øvre Eiker  
0625 Nedre Eiker  
0626 Lier  
0704 Tønsberg  
0711 Svelvik  
0713 Sande  
0720 Stokke  
0722 Nøtterøy  
0723 Tjøme  
0805 Porsgrunn  
0806 Skien  
0811 Siljan  
0814 Bamble  
0926 Lillesand  
1001 Kristiansand  
1014 Vennesla  
1017 Songdalen  
1018 Søgne  
1902 Tromsø

### Mindre byer

0101 Halden  
0104 Moss  
0124 Askim  
0135 Råde  
0136 Rygge  
0402 Kongsvinger  
0403 Hamar  
0415 Løten  
0417 Stange  
0501 Lillehammer  
0502 Gjøvik  
0521 Øyer  
0522 Gausdal  
0528 Østre Toten  
0529 Vestre Toten  
0604 Kongsberg  
0605 Ringerike  
0612 Hole  
0631 Flesberg  
0701 Horten  
0702 Holmestrand  
0706 Sandefjord  
0709 Larvik  
0807 Notodden  
0901 Risør  
0904 Grimstad  
0906 Arendal  
0919 Froland  
1002 Mandal  
1003 Farsund  
1004 Flekkefjord  
1101 Eigersund  
1106 Haugesund  
1146 Tysvær  
1149 Karmøy  
1401 Flora  
1502 Molde  
1504 Ålesund  
1505 Kristiansund  
1531 Sula  
1532 Giske  
1548 Fræna  
1702 Steinkjer  
1703 Namsos  
1804 Bodø  
1805 Narvik  
1833 Rana  
1903 Harstad  
2002 Vardø  
2003 Vadsø  
2004 Hammerfest





## Vedlegg 7 Utvalgte tabeller med motsatt prosentuering

Vedleggstabell 1: Førerkortinnhav. 2013/14. Personer 18 år og eldre. Prosent. Antall biler i husholdningen. Personer 13 år og eldre. 2013/14. Prosent

	Førerkort		Antall biler i husholdningen			
	Ja	Nei	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100	100
Mann	53	39	46	51	58	59
Kvinne	47	61	54	49	42	41
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100	100
13-17 år	-		7	5	10	10
18-24 år	10	32	23	8	8	20
25-34 år	17	19	25	16	13	9
35-44 år	19	10	10	15	21	15
45-54 år	19	6	8	14	20	24
55-66 år	19	10	8	18	19	16
67-74 år	9	7	6	11	6	4
75 år og eldre	8	16	12	12	3	2
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100	100
Enslig	18	34	48	24	4	3
Enslig med barn	3	5	6	7	2	4
Par uten barn	36	23	18	36	33	24
Par med barn	31	16	10	24	50	43
Flere voksne	12	22	18	9	11	26
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100	100
Mertid	10	4	6	7	10	14
Heltid	51	27	33	44	52	48
Deltid	11	17	16	10	11	15
Ikke yrkesaktiv	28	52	45	39	27	23
<i>Egen bruttoinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 100.000	6	24	22	9	13	17
Kr 100.000-199.999	8	23	18	9	5	8
Kr 200.000-299.999	11	20	17	13	8	7
Kr 300.000-399.999	17	13	14	18	15	13
Kr 400.000-499.999	22	10	14	20	21	16
Kr 500.000 og over	36	10	15	31	37	39
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	4	17	21	4	2	1
Kr 200.000-399.999	11	25	28	15	4	4
Kr 400.000-599.999	19	22	25	25	11	9
Kr 600.000-799.999	18	12	11	17	19	16
Kr 800.000-999.999	18	10	7	15	24	24
Kr 1.000.000 og over	30	13	8	23	40	46
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100	100
Oslo	12	23	33	14	6	3
Stavanger	3	3	3	3	2	2
Bergen	5	8	9	6	4	2
Trondheim	4	4	6	4	2	2
Omegnskommuner til Oslo	12	10	7	12	13	13
Omegnskommuner til B/T/S	6	4	3	5	7	7
Resterende seks største byer	13	12	9	14	14	13
Mindre byer	20	18	15	20	21	22
Resten av landet	26	19	16	22	31	36

Vedleggstabell 2: Kollektivtilbudet ved boligen etter bosted. 2013/14. Prosent

	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig
Alle	100	100	100	100	100
<i>Bosted</i>					
Oslo	38	6	2	1	1
Stavanger	6	3	1	0	1
Bergen	9	8	4	1	1
Trondheim	9	4	1	1	0
Omegnskommuner til Oslo	10	16	13	8	13
Omegnskommuner til B/T/S	3	9	7	5	6
Resterende seks største byer	12	19	17	7	8
Mindre byer	8	24	29	21	19
Resten av landet	4	11	26	56	50

Vedleggstabell 3: Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2013/14. Prosent

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Alle reiser
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100	100
Mann	45	55	57	28	44	51
Kvinne	55	45	43	72	56	49
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100	100
13-17 år	10	19	-	25	16	7
18-24 år	13	8	8	13	19	11
25-34 år	18	16	17	14	20	17
35-44 år	15	18	23	11	14	19
45-54 år	13	17	20	12	13	17
55-66 år	14	14	18	13	12	16
67-74 år	8	5	7	7	3	7
75 år og eldre	8	4	6	6	4	6
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100	100
Enslig	23	16	15	10	22	17
Enslig med barn	6	6	4	7	7	5
Par uten barn	29	22	31	31	22	30
Par med barn	30	46	39	42	32	36
Flere voksne	12	10	11	11	17	12
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100	100
Mertid	7	8	11	4	8	9
Heltid	41	48	57	35	43	50
Deltid	13	12	10	15	17	12
Ikke yrkesaktiv	39	32	22	46	32	29
<i>Egen bruttoinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 100.000	17	22	4	30	26	13
Kr 100.000-199.999	10	6	6	10	10	7
Kr 200.000-299.999	12	6	10	11	8	10
Kr 300.000-399.999	14	11	17	15	11	15
Kr 400.000-499.999	19	19	23	15	16	21
Kr 500.000 og over	28	36	39	19	30	34
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	8	7	2	5	8	5
Kr 200.000-399.999	13	8	9	10	13	10
Kr 400.000-599.999	20	16	18	17	19	18
Kr 600.000-799.999	15	14	18	18	14	17
Kr 800.000-999.999	16	19	21	19	16	19
Kr 1.000.000 og over	27	36	33	31	30	31

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Alle reiser
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100	100
Oslo	18	15	7	8	32	12
Stavanger	3	5	3	3	3	3
Bergen	7	4	4	6	8	5
Trondheim	5	7	3	4	5	4
Omegn til Oslo	10	9	12	12	15	12
Omegn til Brg/Trd/Stv	4	5	7	7	5	6
Resterende seks største byer	11	15	14	14	10	13
Mindre byer	19	22	22	22	11	20
Resten av landet	22	18	28	25	11	25
<i>Førerkort</i>	100	100	100	100	100	100
Ja	77	72	99	62	63	86
Nei	24	28	1	38	37	14
<i>Antall biler i husholdningen</i>	100	100	100	100	100	100
Ingen bil	22	17	2	11	31	11
1 bil	47	49	44	44	41	44
2 biler eller flere	31	34	54	46	28	45
<i>Tilgang til bil</i>	100	100	100	100	100	100
Ikke bil, ikke førerkort	9	6	0	6	13	4
Ikke bil, har førerkort	13	11	2	5	18	7
Bil, ikke førerkort	15	21	1	32	23	10
Bil, ikke alltid	9	11	4	11	16	7
Alltid bil	54	50	93	46	30	72
<i>Tilgang til kollektivtransport</i>	100	100	100	100	100	100
Svært godt	41	39	23	26	50	31
Godt	26	27	28	29	25	27
Middels godt	17	20	21	23	13	19
Dårlig	11	9	17	14	6	14
Svært dårlig	6	5	11	8	6	9

Vedleggstabell 4: Andel av daglig reiselengde totalt. Prosent

	Til fots (av km)	Sykkel (av km)	Bilfører (av km)	Bilpassasjer (av km)	Kollektivt <sup>1</sup> (av km)
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100
Mann	50	65	63	27	45
Kvinne	50	35	37	73	55
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100
13-17 år	7	14	1	22	11
18-24 år	10	6	7	11	17
25-34 år	15	19	16	11	15
35-44 år	15	18	20	12	15
45-54 år	17	21	23	13	20
55-66 år	18	16	21	12	14
67-74 år	11	5	7	14	3
75 år og eldre	6	2	5	4	4
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100
Enslig	22	15	16	7	24
Enslig med barn	4	5	4	6	5
Par uten barn	33	25	33	35	25
Par med barn	30	44	36	41	31
Flere voksne	11	11	11	11	16
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100
Mertid	7	11	12	5	10
Heltid	46	55	58	35	50
Deltid	14	9	9	14	13
Ikke yrkesaktiv	33	26	21	46	27
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	7	7	2	3	6
Kr 200.000-399.999	9	6	9	6	16
Kr 400.000-599.999	20	13	19	14	17
Kr 600.000-799.999	13	15	17	16	15
Kr 800.000-999.999	17	20	20	26	16
Kr 1.000.000 og over	32	39	33	34	30
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100
Oslo	14	15	6	17	18
Stavanger	3	6	2	2	2
Bergen	6	5	5	4	11
Trondheim	4	6	2	3	3
Omegn til Oslo	10	11	13	13	17
Omegn til Brg/Trd/Stv	5	6	8	5	5
Resterende seks største byer	15	17	12	16	12
Mindre byer	22	19	20	16	15
Resten av landet	21	15	32	24	17


<sup>1</sup> Ekskl. fly

Vedleggstabell 5: Daglige reiser etter formål for ulike grupper. 2013/14. Prosent

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg /følge	Fritid	Besøk
<b>Alle</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100	100	100
Mann	56	49	69	49	47	49	49
Kvinne	44	51	31	51	53	51	51
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100	100	100
13-17 år	1	55	1	4	1	10	10
18-24 år	11	33	7	9	6	11	12
25-34 år	21	9	16	16	19	15	17
35-44 år	23	2	22	16	36	16	14
45-54 år	24	1	30	16	17	16	14
55-66 år	18	0	21	18	12	16	16
67-74 år	2	0	2	10	5	9	9
75 år og eldre	0	0	1	10	4	7	8
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100	100	100
Enslig	17	9	15	20	7	18	22
Enslig med barn	4	13	4	5	6	5	6
Par uten barn	28	8	32	35	18	32	30
Par med barn	37	51	39	30	62	33	30
Flere voksne	14	19	10	10	7	12	12
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100	100	100
Mertid	14	0	24	7	9	7	7
Heltid	73	4	65	44	58	44	42
Deltid	11	24	9	11	11	12	13
Ikke yrkesaktiv	2	72	2	38	22	37	38
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	3	17	1	5	2	5	5
Kr 200.000-399.999	7	11	4	13	7	10	14
Kr 400.000-599.999	16	15	18	20	15	19	21
Kr 600.000-799.999	17	13	18	17	17	16	17
Kr 800.000-999.999	21	13	20	18	22	19	16
Kr 1 000.000 og over	36	31	39	27	37	30	27
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100	100	100
Oslo	13	13	11	12	9	14	11
Stavanger	3	3	3	3	3	3	3
Bergen	5	6	3	6	5	5	5
Trondheim	4	5	3	4	4	4	3
Omegn til Oslo	12	11	11	11	13	12	11
Omegn til Brg/Trd/Stv	6	6	8	6	7	6	6
Resterende seks største byer	13	12	13	13	13	13	13
Mindre byer	19	20	17	21	21	21	20
Resten av landet	25	24	31	24	25	23	28



## Vedlegg 8 – Utdrag av Gallups dokumentasjonsrapport

 Den nasjonale  
reisevaneundersøkelsen

---

08.12.14

## Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen 2013: Dokumentasjonsrapport

---

**TNS Gallup**  
Kirkegata 20  
P.O. Box 240 Sentrum  
0103 Oslo  
Norway  
t +47 911 11 600  
[www.tns-gallup.no](http://www.tns-gallup.no)

Reisevaneundersøkelsen 2013

## Innhold

Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen 2013: Dokumentasjonsrapport...	1
<b>1 OM UNDERSØKELSEN</b>	<b>3</b>
1.1 Bakgrunn og formål	3
1.2 Undersøkelsens elementer	3
1.3 Gjennomføringens nøkkeltall	4
<b>2 MÅLGRUPPE OG UTVALG</b>	<b>5</b>
2.1 Målgruppeidentifikasjon	5
2.2 Utvalgstilrettelegging	5
<b>3 GJENNOMFØRING</b>	<b>11</b>
3.1 Feltperiode	11
3.2 Postal invitasjon	13
3.3 Motivasjonssamtale	15
3.4 Reiseintervju	17
<b>4. SPØRRESKJEMA – STEDFESTING</b>	<b>18</b>
4.1 Spørreskjemadesign	18
4.2 Stedfesting	19
<b>4. RESPONS OG FRAFALL</b>	<b>28</b>
4.1 Respons	29
4.2 Frafall	30
4.3 Svarinnang	33
.....	35
4.4 Utvalgssammensetning	36
4.5 Vekting av endelig utvalg	38



---

# 1 OM UNDERSØKELSEN

---

Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen 2013 (RVU) gjennomføres i henhold til vedtak i St.meld.nr. 32 (1995-96). Tilsvarende undersøkelser er tidligere gjennomført hvert fjerde år siden 1985, og årets kartlegging er den syvende i rekken. Oppdragsgivere er Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og lokale myndigheter.

## 1.1 Bakgrunn og formål

Tema for Reisevaneundersøkelsen er befolkningens reisevaner, samt relevant informasjon knyttet til respondentenes/reisenes bakgrunn. Undersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets *korte* turer og *lengre* reiser som gjennomføres sjeldnere. Den dekker også bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange.

Undersøkelsens formål er å kartlegge og analysere befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Informasjonen danner grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, blant annet i tilknytning til stortingsmeldinger og nasjonale transportplaner, analyser av konkurranseflater og markedsandeler, prognoser, mobilitetsanalyser, o.l. Blant annet kartlegges:

- i hvilken grad folk reiser
- hvordan folk reiser
- reisenes omfang
- reisenes hensikt
- variasjoner i reiseaktivitet mellom ulike befolkningsgrupper

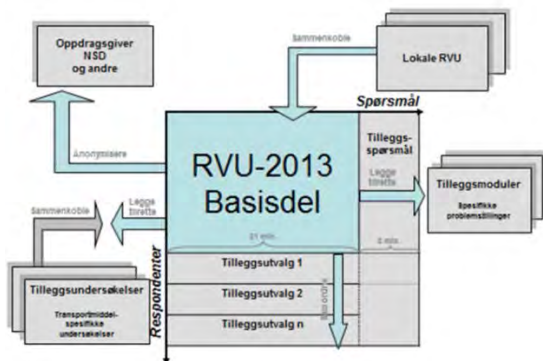
Resultatene gir mulighet til å si noe om variasjoner i befolkningens reisevaner, hvordan de endrer seg over tid og med ulike rammebetingelser, og ligger blant annet til grunn for utarbeidningen av nøkkelrapporten «Den nasjonale Reisevaneundersøkelsen».

## 1.2 Undersøkelsens elementer

Kartleggingen omfatter alle typer personreiser, både daglige korte reiser og sjeldnere lengre reiser, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Undersøkelsene gir informasjon om reiseomfanget, reisenes hensikt, hvordan man reiser samt hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper.

Undersøkelsen består av ulike deler, som inngår i et samlet hele (Figur 1.1). RVU «basisdelen» består av et landsrepresentativt utvalg på 10.000 respondenter i alderen 13 år og eldre, som rapporterer sine daglige reiser en bestemt referansedag, samt lange reiser foretatt siste måned. Basisdelen utvides i to retninger: På den ene side er det mulig for enkeltkommuner, fylker og regioner å bestille lokale tilleggsutvalg. På den annen side er det mulig å legge til egne spørsmål, ut over dem som inngår i basismodulen. For den enkelte oppdragsgiver vil omfanget med andre ord kunne utvides i den ene retningen, eller i begge retninger samtidig. Tilleggsutvalg og tilleggsmoduler tilpasses og integreres i forhold til basisdelen.

Figur 1.1. RVU 2013s bestanddeler.



Intervjuene, for både basisutvalg og delutvalg, gjennomføres parallelt.

Informasjonen tilrettelegges i to filer; en fil for personinformasjon og en fil bestående av reisene. Informasjon skjøtes på tvers av filene via felles koplingsnøkkel.

### 1.3 Gjennomføringens nøkkeltall

Undersøkelsens nettoutvalg gjenstår etter frafall blant respondenter det er mulig å komme i kontakt med i intervjuperioden (Tabell 1.1).

Tabell 1.1. RVU 2013: Kontakt frafall og respons. Antall respondenter og prosent.

UTFALL	ANTALL	% AV NUMMRSATTE	% AV KONTAKTEDE
<b>Undersøkelsespopulasjon</b>	3.880.000		
Utvalg fra Folkeregisteret	413.697		
Telefon-matchet	319.057		
Ikke benyttede numre	8.383		
Retur postalskjema*	7.626		
<b>Antall nummer lagt ut</b>	<b>310.674</b>		
Ikke benyttede numre	1.981		
<b>Antall benyttede numre (CATI brutto)</b>	<b>308.693</b>	<b>100,0</b>	
<b>Ikke kontakt:</b>			
Ikke korrekt nummer/nummer ikke i bruk	23.125	7,5	
Ringt inntil 8 ganger, uten kontakt	127.323	41,2	
Annet	5.615	2,4	
<b>Frafall:</b>			<b>100,0</b>
Nekt via post/e-post**	134	0,0	
Nekt (motivasjonssamtale + reiseintervju)	80.787	25,5	52,6
Avtaler – ikke fulgt opp	451	0,1	0,3
Respondenten ikke i målgruppen	10.063	3,1	6,4
Annet	15	0,0	0,0
<b>Intervju</b>	<b>61.314</b>	<b>19,9</b>	<b>40,7</b>

\* Respondenter der postalskjemaet er returnert grunnet uriktig adresse, flytting, etc. er forsøkt oppringt.

\*\* Nekt via brev, e-post/telefonhenvendelser etc. er fortløpende slettet fra utvalget. De går utenfor CATI-registreringssystemet og er ikke med i frafallstabellene nedenfor.

## 2 MÅLGRUPPE OG UTVALG

---

Ettersom undersøkelsen skal sammenliknes med de foregående reisevaneundersøkelsene, anvendes gjennomgående de samme kriterier i definisjonen og avgrensningen av undersøkelsens målgruppe, samt for utvalgsdesignet, som tidligere.

### 2.1 Målgruppeidentifikasjon

RVUens målgruppe er den norske befolkningen 13 år og eldre, inndelt i to overlappende kategorier:

- Del 1: Hele landets befolkning; 4.218.525 personer.
- Del 2: Region-spesifikke tilleggsutvalg i utvalgte kommuner og regioner; 3.227.773 personer.

Målgruppen avgrenses som følger:

- Nedre aldersgrense er personer som «fyller 13 år i løpet av intervjuåret». Det er ingen øvre aldersgrense.
- Ettersom intervjuing av personer yngre enn 15 år krever foreldresamtykke, er undersøkelsesdesignet tilpasset denne målgruppen særskilt.
- Personer i institusjon holdes utenfor.
- Innvandrere inngår i målgruppen, men uten at det gjøres noen form for ekstra innsats for å oppnå intervju blant dem i forhold til utvalgstreking og undersøkelsesdesign.

Målgruppen omfatter, med disse avgrensningene, omlag 3.2 millioner innbyggere, hvorav 144.000 er i alderen 13-15 år.

### 2.2 Utvalgstilrettelegging

Samferdselsdepartementet ønsket utvalget tilrettelagt ved Folkeregisteret. Registeret inneholder imidlertid ikke løpende oppdaterte telefonopplysninger<sup>1</sup>, en forutsetning for gjennomføring av Reisevaneundersøkelsen, som er basert på telefonintervju.<sup>2</sup>

#### Tilrettelegging hos Folkeregisteret

Folkeregisteret har i dag landets best oppdaterte befolkningsoversikt. Det vil si, med forbehold om at registeret kan inneholde mindre unøyaktigheter knyttet til manglende innrapporteringer om flytting etc., og at om lag 2-3 % av befolkningen til enhver tid er på flyttefot.

Registeret har foretatt målgruppeidentifikasjon og -avgrensning i henhold til spesifikasjon fra TØI/TNS. Følgende informasjon er hentet ut fra registeret sammen med respondentene:

- Navn
- Adresse
- Postnummer
- Poststed
- Kommunenummer
- Kjønn
- Alder (fødselsdato)
- Adresse til foresatte for barn 13-15 år

---

<sup>1</sup> Også Folkeregisteret har tilgang til telefoninformasjon, men denne er ikke like omfattende og oppdatert som hos leverandører av telefoninformasjon for kommersiell bruk.

<sup>2</sup> Parallelt med Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, gjennomføres en testundersøkelse basert på web-intervju.

Bakgrunnsopplysningene danner grunnlag for vurdering av utvalgenes sammensetning, for landet som helhet, og for den enkelte region. Når populasjonsinformasjon fra utvalgsområdene hentes ut samtidig med utvalget, langs de strategiske utvalgsvariablene, kan utvalgenes sammensetning kontrolleres fortløpende mot tilrettelagte og oppdaterte befolkningstall.

**Tabell 2.1. Utvalgsspesifikasjon, Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen 2013.**

Utvalgs- kode	Kommuner	Antall intervju	Uten lange reiser	Tillegg høst/vinter 2014	Sum
0	Hele Norge	10000			10000
11	0105 Sarpsborg, 0106 Fredrikstad	1500			1500
21	0104 Moss, 0123 Spydeberg, 0124 Askim, 0138 Hobøl, 0211-0301 (Oslo og Akershus), 0533 Lunner, 0612 Hole, 0627 Røyken	5000		240	5240
22	0123 Spydeberg, 0124 Askim, 0138 Hobøl, 0211 Vestby, 0213 Ski, 0214 Ås, 0215 Frogn, 0216 Nesodden, 0217 Oppegård, 0221 Aurskog-Høland, 0226 Sørumsund, 0227 Fet, 0228 Rælingen, 0229 Enebakk, 0233 Nittedal, 0234 Gjerdrum, 0236 Nes, 0237 Eidsvoll, 0238 Nannestad, 0239 Hurdal, 0533 Lunner, 0612 Hole, 0627 Røyken	5000		160	5160
31	0403 Hamar	1500	x		1500
32	0427 Elverum	1500	x		1500
33	0501 Lillehammer	1500	x		1500
34	0502 Gjøvik	1500	x		1500
42	0602 Drammen, 0604 Kongsberg, 0624 Øvre Eiker, 0625 Nedre Eiker, 0626 Lier	1694			1694
43	0605 Ringerike	700		30	730
44	0612 Hole	300			300
51	0701 Horten	447		30	477
52	0702 Holmestrand	479			479
53	0704 Tønsberg, 0720 Stokke, 0722 Nøtterøy, 0723 Tjøme	1344		80	1424
54	0706 Sandefjord	411			411
55	0709 Larvik	413			413
61	0805 Porsgrunn, 0806 Skien	1250		42	1292
62	0811 Siljan	300			300
63	0814 Bamble	400			400
71	0901 Risør, 0904 Grimstad, 0906 Arendal, 0914 Tvedestrand	1346		35	1381
72	0926 Lillesand, 0928 Birkenes, 1001 Kristiansand, 1014 Vennesla, 1017 Songdalen, 1018 Søgne	1245		35	1280
81	1102 Sandnes, 1103 Stavanger, 1119 Hå, 1120 Klepp, 1121 Time, 1122 Gjesdal, 1124 Sola, 1127 Randaberg, 1130 Strand, 1142 Rennesøy	3000	x	135	3135
91	1201 Bergen, 1235 Voss, 1241 Fusa, 1242 Samnanger, 1243 Os, 1245 Sund, 1246 Fjell, 1247 Askøy, 1251 Vaksdal, 1253 Osterøy, 1256 Meland, 1259 Øygarden, 1260 Radøy, 1263 Lindås, 1264 Austrheim	3000	x	250	3250
101	1502 Molde, 1548 Fræna	1500	x		1500
102	1504 Ålesund	1300	x	30	1330
103	1505 Kristiansund	1200	x		1200
104	1529 Skodje	300	x		300
105	1531 Sula	300	x		300
106	1532 Giske	300	x	20	320
107	1534 Haram	300	x	20	320
111	1601 Trondheim, 1624 Rissa, 1638 Orkdal, 1648 Midtre Gauldal, 1653 Melhus, 1657 Skaun, 1662 Klæbu, 1663 Malvik, 1714 Stjørdal, 1718 Leksvik	3650	x	300	3950
121	1804 Bodø	1500	x	110	1610
122	1901 Harstad	1000	x		1000
123	1902 Tromsø	2400	x		2400
124	2004 Hammerfest	500	x	100	600
125	2030 Sør-Varanger	500	x	50	550
131	2012 Alta	1000	x	120	1120
	Alle	59579	27750	1787	61366

### Ønsket utvalg

RVU-utvalget betraktes på to nivåer, i henhold til den to-tresifrede utvalgskoden: Første/andre siffer angir region, andre/tredje siffer den enkelte kommune/gruppe av kommuner (Tabell 2.1). Utvalget består med dette av to deler, tilsvarende de to målgruppene:

1. Basisdelens landsrepresentative utvalg (Utvalgskode 0: Hele Norge): 10.000 respondenter, enkelt tilfeldig utvalgt fra hele landets befolkning.
2. Regionale tilleggsutvalg (Utvalgskoder 11-131): Inntil 49.579 respondenter, tilrettelagt som lokale utvalg innenfor en kommune, bydel eller annet geografisk avgrenset område. Tilleggsutvalgene tilrettelegges på oppfordring fra kommuner og fylker, med varierende størrelse fra år til annet, og utgjør i år 36 geografiske områder. Enkelte kommuner går igjen på tvers av utvalgsområdene.

Det kreves ikke eksakt oppfylling av alle geografiske kvoter på andre/tredje siffer, men utvalget skal være tilnærmet representativt på første/andre siffer nivå.

Ellers er det varierende behov mellom kommunene for kartlegging av lange reiser. Spørsmålene om lange reiser stilles derfor bare i 16 av de geografiske områdene, hovedsakelig sentrale byregioner. Kun Alta kommune har bestilt egne tilleggs spørsmål.

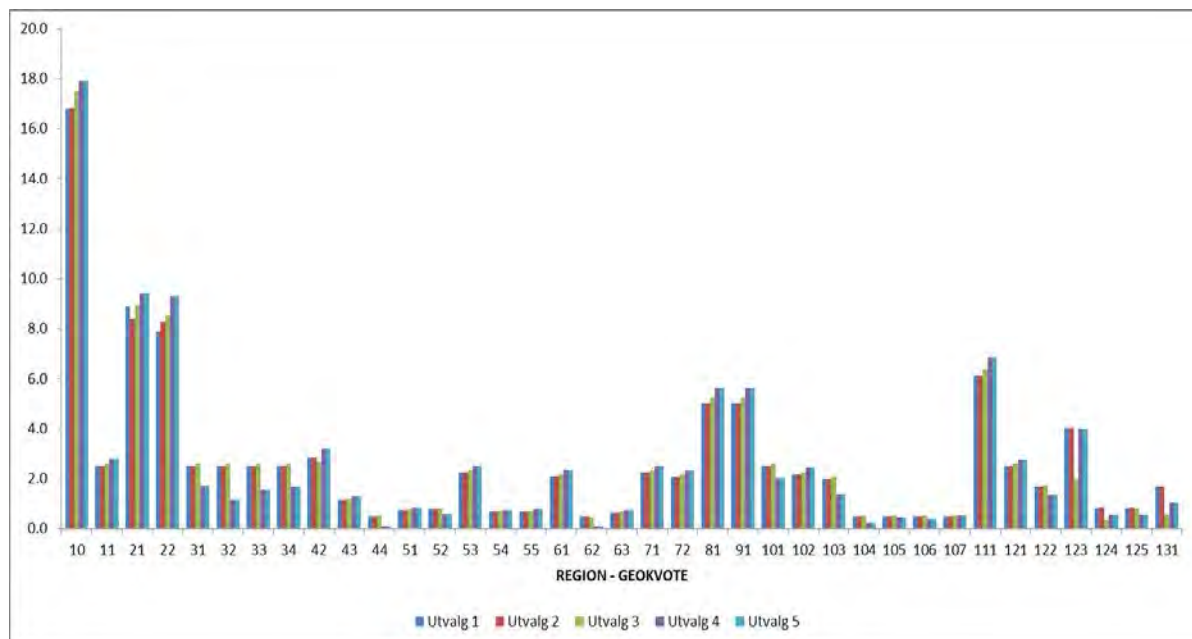
Utpå våren 2014 ble det klart at responsen i de respektive regionene ville være varierende. Dette medførte blant annet at «høsten» ville stå med relativt sett færre respondenter enn de øvrige sesongene, da denne måneden omfattet både oppstart- og nedtrapping av undersøkelsens datainnsamling (se kapittel 4). Det ble derfor besluttet å supplere utvalget med 1.205 intervjuer i utvalgte regioner (hovedsakelig i de største byene) ved feltarbeidets avslutning september 2014, og 270 intervjuer i de nordligste landsdelene i januar 2015.

Endelig ble det, som følge av vansker med å fylle kvoten for Siljan besluttet å erstatte 42 manglende intervjuer i denne kommunen med intervjuer fra Skien og Porsgrunn, for å fylle kvoten for Telemark fylke.

### Bruttoutvalg fra Folkeregisteret

Det samlede RVU-utvalget ble i utgangspunktet delt inn i fire underutvalg, hentet ut på ulike stadier i gjennomføringen, for at respondentenes adresseinformasjon til en hver tid skulle være så oppdatert som mulig. I praksis viste den innledende datainnsamlingen at undersøkelsens respons ville bli lavere enn forhåndsestimert, slik at størrelsen på de siste utvalgene måtte økes, samtidig som det ble behov for å tilrettelegge et femte tilleggsutvalg (Figur 2.1).

Folkeregisteret tilrettela i utgangspunktet 4 uttrekk. De to siste sifrene i personnummeret benyttes for å sikre at man ikke trekker de samme respondentene mer enn én gang. Skal man da trekke en femte gang, holdes i henhold til praksis, tidligere benyttede respondenter utenfor trekningen. Dette innebærer at fortløpende trekninger baseres på et «restutvalg», noe som kan ha konsekvens både for antall tilgjengelige respondenter i hver region og for de gjenværende respondentenes sammensetning. For eksempel var ønsket utvalgsstørrelse for de to siste utvalgene til sammen 255.000 respondenter, mens antall tilgjengelige respondenter etter kontroll for tidligere deltakere utgjorde 239.415 respondenter. De «manglende» respondentene fordelte seg imidlertid i følge Folkeregisteret tilfeldig blant kommunene.

Figur 2.1. Brutto utvalg fra Folkeregisteret etter region. Prosent.<sup>3</sup>

Det fremgår at utvalgenes regionale sammensetning ikke er eksakt identiske. Det nasjonale utvalget (Utvalg 10) øker i størrelse som andel av det totale utvalget fra og med utvalg 3, og særlig for utvalg 4 og 5. Det samme mønsteret finner vi også igjen, i noe mindre grad, i utvalgsregion 21, 22, 81, 91 og 111. Tilsvarende er andelen for utvalgsregion 31-34, 44, 62, 101, 103-104, 122, 125 og 131 lavere i de to siste utvalgene enn i de to første. Enkelte regioner, som 44, 62, og 104, er generelt lite representert i de to siste utvalgene.<sup>4</sup>

#### Påføring av telefonnummer

En sentral begrensning når utvalget hentes fra Folkeregisteret, er som nevnt at dette ikke inneholder telefonnummeropplysninger. Når RVU-intervjuene skal gjennomføres over telefon (Se avsnitt 3.3), innebærer det at telefonnummer må skjøtes på, ved kopling mot eksternt telefonbase. TNS Gallup bruker Bisnode's register for dette formålet, som er landets beste og mest oppdaterte adresseregister for kommersiell bruk:

- Til forskjell fra andre leverandører har Bisnode status som opplysningstjeneste. Til enhver tid skal de ha ca. 95 % av alle oppføringer på mobil og fasttelefon, samt de største leverandørene av IP-telefoni.
- Når det gjelder postadressene i basen, skal 98 % være korrekte, av de som har oppgitt adresse. Dette er omtrent maksimalt av hva som er teoretisk mulig når man tar forbehold om den delen av befolkningen som er på flyttefot.

<sup>3</sup> Antall: Se tabell 2.2.

<sup>4</sup> Første versjon av utvalg 3 viste seg å være ukomplett, i det husnummer ikke var påført adressene. Et par tusen invitasjoner ble sendt ut til respondentene, før dette ble oppdaget. Dette medførte blant annet at intervjuingen fra denne batchen startet opp uten eksakt husnummeradresse, slik at intervjuerne måtte verifisere husnummeret i intervjuet.

Oppdatering av informasjon gjøres løpende på tvers av kildene for personer som er identifisert med sikre treff. Basens kilder er de største leverandørene av fast-, mobil- og IP-telefoni, internettleverandører, Brønnøysundregisteret og Posten. (Posten regnes som en oppdatert og pålitelig kilde som raskt får informasjon om personer på flyttefot). Data som oppdateres på tvers av kildene er adresse, fødselsdato, reservasjoner samt fast- og mobiltelefon.

Befolkningsdatabasen består medio 2013 av 3.236.864 personer, 15 år og eldre, der en person kan være oppført med inntil 5 mobiltelefonnumre. Blant disse er det:

- 5 875 270 registrerte *telefonnumre*, hvorav:
  - 2 201 662 fasttelefonnummer
  - 3 673 608 mobiltelefonnummer
- 649 062 *personer* uten telefonnummeroppføring

Basen har imidlertid et par begrensninger:

- Små leverandører av teletjenester er ikke inkludert, men vurderes fortløpende om antall abonnementer blir tilstrekkelig stort.
- Når en person har flere nummer registrert på sitt navn, er det ikke mulig å vite eksakt hvilket som er det aktive, og til riktig person. Denne informasjonen trenger operatørene ikke oppgi. I disse tilfellene vurderes det *mest benyttede* nummeret å være det riktige.
- Noen abonnenter vil ha telefonen sin registrert i foretak, slik som ved arbeidstakers bruk av telefon i jobben. Personer som har telefonen registrert på virksomhet, ikke på person, blir ikke med i utvalget.
- 16-20-åringene har relativt sett dårligere telefondekning, da abonnementene gjerne er oppført på deres foreldre.
- 13-15 åringer (mindreårige) kan ikke kontaktes uten etter foresattes samtykke, og må derfor rekrutteres via de foresatte. Dette vil kunne innebære at denne aldersgruppen er lettere tilgjengelig enn 16-20-åringene, både fordi de foresatte er lettere å nå på telefon enn barna selv, samtidig som de foresatte vil kunne bidra til å motivere barna til deltakelse.<sup>5</sup>

For det første illustreres (Tabell 2.2) behovet for å øke den totale utvalgsstørrelsen fra og med utvalg 3. Mens de innledende utvalgene ble tilrettelagt med i underkant av 45.000 respondenter, ble antallet øket til det dobbelte fra og med utvalg 3 og øket ytterligere til nesten 120.000 i de to siste utvalgene.

Telefonmatchingen er imidlertid stort sett den samme på tvers av utvalgene. I utvalg 1, 3 og 5 er den 78%, mens den i utvalg 4 utgjør 76% og i utvalg 2 er 73%.<sup>6</sup>

Endelig har telefonmatchingen i seg selv ikke påvirket utvalgssammensetningen på tvers av regionene.

<sup>5</sup> Begrepet «foresatte» i DSF er slik at dersom begge foreldre bor sammen med barnet, og er gift, er det far som er foresatt, hvis de ikke er gift er det mor, og om de ikke bor sammen er foresatte den som barnet bor sammen med.

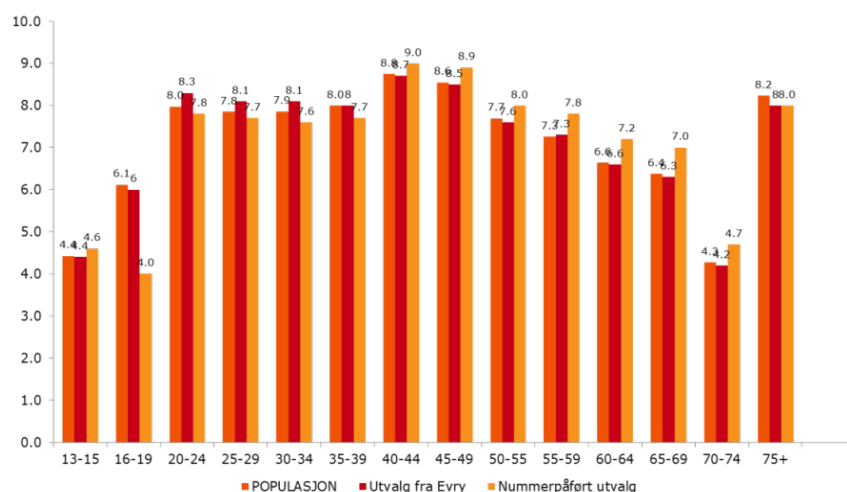
<sup>6</sup> Resultatene fra 2009 viser at 83 % av de uttrukne respondentene fra Folkeregisteret ble nummersatt. Samtidig ble 7 % nummer-satt med feil- eller ubrukelig nummer, slik at matchingen feilet totalt i 24 % av tilfellene.

**Tabell 2.2. Populasjon, brutto- og nummersatt utvalg etter utvalgsområde. Antall og prosent.**

POPULA- SJON %	UTVALG 1				UTVALG 2				UTVALG 3				UTVALG 4				UTVALG 5			
	Fra F-registeret		Nummersatt		Fra F-registeret		Nummersatt		Fra F-registeret		Nummersatt		Fra F-registeret		Nummersatt		Fra F-registeret		Nummersatt	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%
16.6	7500	16.8	5808	16.6	7500	16.8	5448	16.8	15000	17.5	11813	17.5	21417	17.9	16344	17.9	21351	17.9	16626	17.9
2.5	1125	2.5	861	2.5	1125	2.5	824	2.5	2250	2.6	1764	2.6	3375	2.8	2567	2.8	3369	2.8	2644	2.8
8.7	3971	8.9	3026	8.7	3749	8.4	2605	8.0	7681	9.0	5821	8.6	11248	9.4	8262	9.0	11225	9.4	8470	9.1
7.9	3527	7.9	2774	7.9	3691	8.3	2594	8.0	7362	8.6	5650	8.4	11128	9.3	8532	9.3	11102	9.3	8518	9.1
2.7	1125	2.5	923	2.6	1125	2.5	835	2.6	2250	2.6	1802	2.7	2056	1.7	1555	1.7	2047	1.7	1638	1.8
2.6	1125	2.5	905	2.6	1125	2.5	849	2.6	2250	2.6	1751	2.6	1399	1.2	1111	1.2	1398	1.2	1137	1.2
2.6	1125	2.5	899	2.6	1125	2.5	839	2.6	2250	2.6	1845	2.7	1867	1.6	1459	1.6	1862	1.6	1499	1.6
2.6	1125	2.5	905	2.6	1125	2.5	854	2.6	2250	2.6	1840	2.7	2024	1.7	1612	1.8	2014	1.7	1638	1.8
2.8	1270	2.8	968	2.8	1270	2.8	882	2.7	2314	2.7	1824	2.7	3811	3.2	2899	3.2	3801	3.2	3007	3.2
1.2	525	1.2	419	1.2	525	1.2	385	1.2	1050	1.2	845	1.3	1575	1.3	1203	1.3	1570	1.3	1241	1.3
0.5	224	0.5	177	0.5	224	0.5	164	0.5	451	0.5	348	0.5	159	0.1	120	0.1	156	0.1	127	0.1
0.7	335	0.7	258	0.7	335	0.8	232	0.7	671	0.8	535	0.8	1006	0.8	749	0.8	1005	0.8	762	0.8
0.8	359	0.8	275	0.8	359	0.8	259	0.8	719	0.8	562	0.8	706	0.6	564	0.6	705	0.6	558	0.6
2.3	1008	2.3	798	2.3	1008	2.3	743	2.3	2016	2.4	1614	2.4	3024	2.5	2326	2.5	3022	2.5	2384	2.6
0.7	308	0.7	232	0.7	308	0.7	202	0.6	617	0.7	483	0.7	925	0.8	703	0.8	922	0.8	740	0.8
0.7	310	0.7	236	0.7	310	0.7	228	0.7	620	0.7	484	0.7	930	0.8	699	0.8	925	0.8	732	0.8
2.1	937	2.1	726	2.1	937	2.1	670	2.1	1875	2.2	1495	2.2	2812	2.4	2147	2.4	2799	2.3	2214	2.4
0.5	225	0.5	190	0.5	225	0.5	176	0.5	408	0.5	325	0.5	156	0.1	117	0.1	155	0.1	132	0.1
0.7	300	0.7	241	0.7	300	0.7	207	0.6	600	0.7	485	0.7	900	0.8	701	0.8	896	0.8	696	0.7
2.4	1010	2.3	825	2.4	1010	2.3	744	2.3	2019	2.4	1618	2.4	3029	2.5	2370	2.6	3022	2.5	2415	2.6
2.1	933	2.1	730	2.1	933	2.1	708	2.2	1868	2.2	1489	2.2	2800	2.3	2136	2.3	2793	2.3	2221	2.4
5.2	2252	5.0	1835	5.3	2252	5.0	1582	4.9	4500	5.2	3597	5.3	6749	5.6	5307	5.8	6740	5.7	5302	5.7
5.0	2251	5.0	1749	5.0	2251	5.0	1620	5.0	4501	5.2	3550	5.3	6750	5.7	5222	5.7	6732	5.6	5278	5.7
2.5	1125	2.5	879	2.5	1125	2.5	860	2.7	2250	2.6	1769	2.6	2442	2.0	1849	2.0	2438	2.0	1980	2.1
2.3	975	2.2	777	2.2	975	2.2	715	2.2	1950	2.3	1517	2.3	2925	2.4	2202	2.4	2919	2.4	2256	2.4
2.0	900	2.0	699	2.0	900	2.0	658	2.0	1800	2.1	1426	2.1	1662	1.4	1259	1.4	1657	1.4	1300	1.4
0.5	225	0.5	185	0.5	225	0.5	175	0.5	450	0.5	344	0.5	302	0.3	225	0.2	300	0.3	222	0.2
0.5	225	0.5	184	0.5	225	0.5	168	0.5	450	0.5	350	0.5	562	0.5	431	0.5	560	0.5	456	0.5
0.5	225	0.5	173	0.5	225	0.5	169	0.5	450	0.5	356	0.5	501	0.4	391	0.4	500	0.4	400	0.4
0.5	225	0.5	183	0.5	225	0.5	163	0.5	450	0.5	357	0.5	630	0.5	467	0.5	627	0.5	464	0.5
6.0	2735	6.1	2089	6.0	2735	6.1	2023	6.2	5478	6.4	4243	6.3	8212	6.9	6222	6.8	8195	6.9	6342	6.8
2.5	1125	2.5	864	2.5	1125	2.5	848	2.6	2250	2.6	1773	2.6	3311	2.8	2602	2.8	3304	2.8	2641	2.8
1.7	750	1.7	602	1.7	750	1.7	550	1.7	1500	1.7	1166	1.7	1653	1.4	1268	1.4	1649	1.4	1327	1.4
4.0	1800	4.0	1411	4.0	1800	4.0	1321	4.1	1701	2.0	1335	2.0	4779	4.0	3685	4.0	4767	4.0	3716	4.0
0.8	375	0.8	280	0.8	375	0.8	276	0.9	322	0.4	252	0.4	677	0.6	529	0.6	677	0.6	514	0.6
0.8	375	0.8	275	0.8	375	0.8	277	0.9	719	0.8	524	0.8	688	0.6	508	0.6	687	0.6	518	0.6
1.6	750	1.7	570	1.6	750	1.7	537	1.7	489	0.6	370	0.5	1268	1.1	965	1.1	1265	1.1	991	1.1
100.0	44680	100.0	34931	100.0	44622	100.0	32390	100.0	85781	100.0	67322	100.0	119458	100.0	91308	100.0	119156	100.0	93106	100.0

På den annen side varierer koplingsmulighetene med respondentenes alder. Særlig de yngste er vanskelige å kople, da disse i mindre grad er i kontakt med de registrene som benyttes for å generere telefonbasen, samtidig som de oftere har telefon registrert på foresatte. Koplingsmulighetene illustreres når telefontilgjengeligheten vurderes på tvers av alder (Figur 2.2).

**Figur 2.2: Populasjon (Hele befolkningen, N=4.218.525), folkeregisterutvalg (n=413.697) og nummersatt utvalg (n=319.057) etter alder. Prosent.**





Ettersom reisevaneundersøkelsen er avgrenset til bestemte kommuner og regioner, vil målgruppens demografiske sammensetning ikke være direkte sammenliknbar med *hele* den norske befolkningen. Dersom vi likevel for enkelhets skyld sammenstiller reisevaneundersøkelsens folkeregisterbaserte utvalg («Utvalg fra Evry»), med hele landets befolkning, ser vi at aldersgruppene 20-34 år er noe overrepresentert. Tilsvarende underrapporteres 16-19-åringene, aldersgruppen 45-74 år, og særlig aldersgruppen 75 år og eldre.

Videre ser vi at telefonnummerbasen inneholder relativt få nummersatte respondenter i aldersgruppen 16-19 år relativt til folkeregisterutvalget. Generelt sett er andelen av befolkningen med telefontilgjengelighet noe lavere i aldersgruppene 20 – 39 år, og noe høyere i alderen 40 – 74 år enn de tilsvarende kohortene i folkeregisterutvalget. Konsekvensen er utvalgsdesignet tilfører utvalget noe aldersskjevhet under påkoplingen av telefonnummer, ved at personer i alderen 40-74 år overrepresenteres.<sup>7</sup>

I tillegg til alder inneholder Folkeregisteret også annen demografisk informasjon om respondentene, slik som kjønn og bosted (GAB-koordinater). Ut over å anvendes til å matchingen av respondentene på telefonbasen, tilfører denne informasjonen samtidig utvalget bakgrunnsinformasjon om respondentene. Blant annet legges GAB-koordinatene på utvalget, slik at spørreskjemaets geografiske stedfesting automatisk åpner spørreskjemaet på respondentens eget bosted, under kontroll og registrering av bostedsadresser (se avsnitt om kartbasert stedfesting nedenfor).

## 3 GJENNOMFØRING

Reisevaneundersøkelsen 2013 gjennomføres som nevnt etter samme lest som i de tidligere undersøkelsene, slik at designet i seg selv ikke tilfører undersøkelsen støy. Etter at man i 1985 startet ut med personlige intervjuer, er datainnsamlingen de fem siste årene foretatt med *postal invitasjon og telefonintervju*.

Datainnsamlingen foregår i tre steg:

- 1) Invitasjon til deltakelse og materiell sendes med ordinært (analogt) brev
- 2) Motivasjonssamtale/materiellsjekk og avtale om intervju gjennomføres per telefon
- 3) Reiseintervjuet foretas per telefon

Samtidig innebærer årets undersøkelse en vesentlig endring i det elektronisk kart benyttes i reiseregistreringen. La oss se litt nærmere på feltperioden, før vi betrakter de respektive stegene.

### 3.1 Feltperiode

Samferdselsdepartementet ønsket i utgangspunktet undersøkelsen startet opp den 15. januar 2013, slik at intervjuarbeidet kunne påbegynnes 1. mars samme år. Fremdriftsplanen gav da relativt knapp tid til forberedelse og design, gitt de elementer som ligger inne i undersøkelsesdesignet. For TNS Gallups del ville det ta noe tid å tilrettelegge den geografiske kartløsningen, og å gi den forsvarlig testing på undersøkelsens spørreskjema, før feltoppstart. I dette lå også

---

<sup>7</sup> Prosjektgruppen har ikke ønsket å kompensere denne skjevheten ved å justere utvalgsdesignet, for eksempel ved at utvalget allokeres disproporsjonalt etter alder.

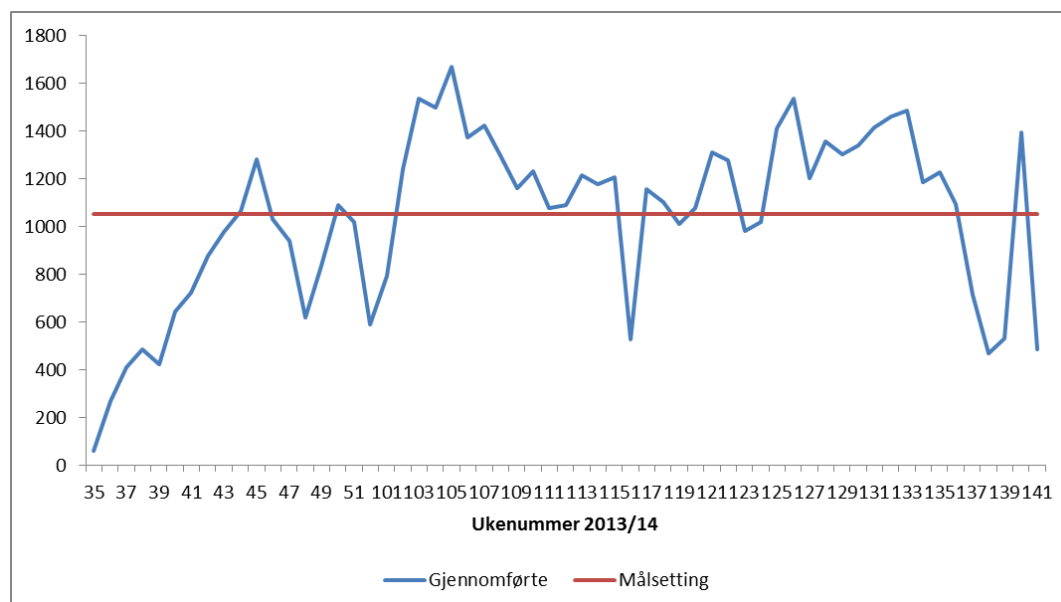
Samferdselsdepartementets mulighet for å velge ulike typer kartinformasjon for uthenting fra databasen, sammen med intervjudata, og å få det programmert inn i løsningen.

I praksis viste det seg å ta noe tid for Samferdselsdepartementet å innhente nødvendige prosjektavklaringer. Dette innebar at TNS startet undersøkelsens forberedelser i april 2013, forut for formell prosjektoppstart, ettersom det ville være kritisk for undersøkelsens rapportering å komme i mål tidlig høst 2014. Formell prosjektoppstart var 2.juli, 2013. Den innledende prosjektfasen, og den innledende datainnsamlingen fikk dermed karakter av «testperiode», med blant annet begrenset utvalgsstørrelse og kalibrering av den tekniske kartløsningen.

#### Datainnsamling

Gitt undersøkelsens formelle oppstart primo juli, ville datainnsamlingen strekke seg over et drøyt år, tentativt ultimo august 2013 – ultimo september 2014 (Figur 2.1).

**Figur 2.1 Gjennomførte intervju etter ukenummer 2013/2014. Antall.**



I henhold til fremdriftsplanen skulle utvalget ideelt sett vise jevn fordeling over hele året, med om lag 1.050 gjennomførte intervjuer per uke (Ukegjennomsnitt mål - rød strek i figuren). Antall faktisk gjennomførte intervju varierer rundt dette idealet:

- Intervjuingen i den første oppstartfasen spiller behovet for myk oppstart, og utgjør noen hundre intervjuer per uke.
- Den myke oppstarten gav etterslep i forhold til å komme i mål med endelig totalt utvalg ultimo september 2014, samtidig som responsen viste seg å være lavere enn estimert. Det ble behov for å øke volumet, for å ta igjen etterslepet.
- Ettersom respondentene ikke alltid er umiddelbart tilgjengelige, genererte de ekstra utsendingene kø.
- Medio oktober nådde volumet de foreskrevne drøyt 1.000 ukentlige intervjuene. Samtidig var køen blitt betydelig, og det ble nødvendig å sette inn et støt primo 2014 for å avskrive den. Dette innebærer blant annet at relativt mange intervjuer er foretatt våren 2014.

- Prosessen gjenfinner likevekten våren 2014, og beholder den frem mot avslutningen av undersøkelsesperioden, der den gradvis fases ut.
- Feltarbeidets siste uke representerer en ny kort topp, som følge av tilleggs-bestilling.

Totalt sett er det gjennomført 61.314 intervju, inklusive 246.400 reiser og 564.100 reisepunkter.

### Registreringsdag og intervjudag

Alle årets dager er i utgangspunktet *registreringsdager*, dvs. datoer respondenten skal rapportere reisene for. Registreringsdagene er forhåndsdefinert av TNS, for å tilstrebe at reiseregistreringen fordeles jevnt over alle årets dager. Tilsvarende intervjues det alle ukedager (inklusive lørdag/søndag). Det intervjues imidlertid ikke på særskilte helligdager og fridager, med mindre det er gjort eksplisitt avtale (i rekrutteringssamtalen) med IO om å ringe disse dagene (Tabell 2.3):

**Tabell 2.3. Registrerings- og intervjudager.**

Registreringsdag		Intervjudag
<b>2013</b>		
23.12-26.12	Jul	27.12
31.12	Nyttårsaften	02.01
<b>2014</b>		
01.01	1. Nyttårsdag	
17.04-21.04	Påske	22.04
29.05	Kr. himmelf.dag	30.05
08.-09.06	Pinse	10.06
01.05	1. mai	02.05
17.05	17.mai	18.05

Vi kommer tilbake til det faktiske forholdet mellom registrerings- og intervjudag nedenfor.

## 3.2 Postal invitasjon

Feltarbeidet innledes med utsendingen av deltakelsesinvitasjon.

### Invitasjonsbrev

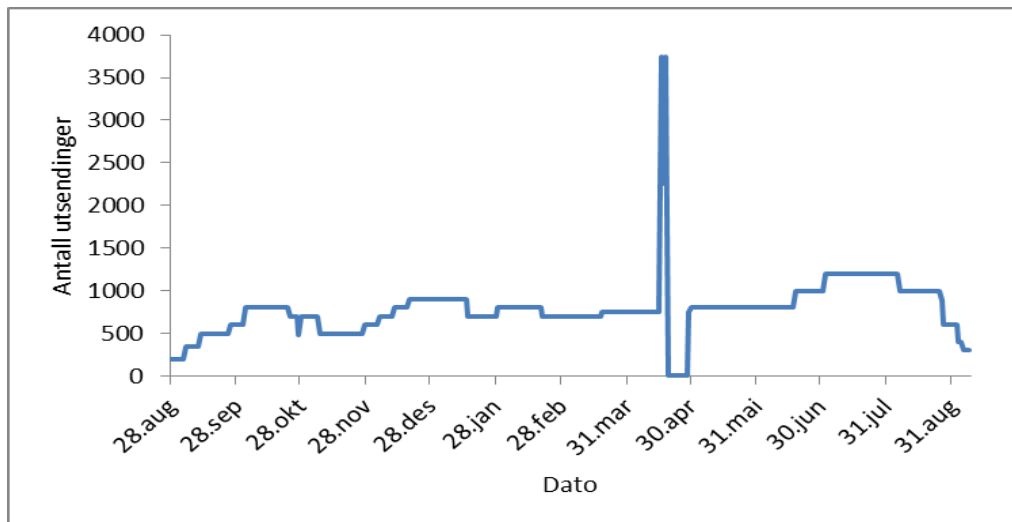
Alle respondenter mottar informasjonsbrev med opplysning om at man er blitt trukket ut til å delta i undersøkelsen. Brevet gir en kort orientering om undersøkelsens formål og finansieringskilde. Respondenten gjøres kjent med at undersøkelsen er meldt til personvernombudet for forskning (Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste). Det gjøres også oppmerksom på at deltakelse er frivillig. Informasjonsbrevet sendes ut i fire ulike versjoner, alt etter hvorvidt respondenten skal svare for kun daglige reiser / lange reiser og etter hvorvidt respondenten er over / under 16 år (Vedlegg 1).

Samtidig tildeles man *registreringsdag*, som tydelig fremgår av utsendingsbrevet og som ligger ca. en uke frem i tid i forhold til informasjonsbrevets utsendelse.

Endelig følger det også "dagbøker" med den første utsendingen, der respondenten noterer reiser for registreringsperioden. Det sendes ut to ulike dagbøker, der respondenten registrerer a) sine reiseaktiviteter på registrerings-dagen og b) eventuelt lengre reiser/utenlandsreiser foretatt siste

30 dager.<sup>8</sup> Respondenter som skal registrere lange reiser mottar begge dagbøkene. Dagbøkene returneres ikke til TNS, men benyttes som hjelpemiddel for respondenten under telefonintervjuet for å huske alle reiseaktivitetene.

**Figur 2.3. Utsendinger per måned. Antall.**



Antall utsendinger varierer over undersøkelsesperioden, dels i forhold til begrensninger når det gjelder å sende ut post i helger og på helligdager (Figur 2.3). Ettersom det var behov for å kalibrere undersøkelsesinstrumentene under intervjuingens oppstart, startet utsendingen som nevnt med et begrenset antall brev (200 stykk per 28. august). Antall utsendinger ble deretter gradvis trappet opp de første undersøkelsesmånedene (til 800 per 02. oktober). Det ble noe nedjustert igjen fra og med 6. november (til 500), for deretter å bli oppjustert igjen i desember (900). Økningen i desember ble foretatt ut i fra en antakelse om at respondentene ville være vanskeligere tilgjengelige rundt jul og nyttår, enn ellers i året. I forkant av påsken finner vi tilsvarende en utsendingstopp (2.250-3.750 utsendte) ettersom det ville være begrenset postdistribusjon i påsken. Endelig ble utsendingsvolumet oppjustert i juni/juli 2014, for å ta høyde for usikkerhet i forhold til muligheten for å komme i kontakt med respondentene i sommerferien.

#### **Avgang - dagbok**

Avgang i postale undersøkelser knyttes gjerne til manglende adresser, ukorrekte adresser eller flytting. Av 319.757 utsendte invitasjonsbrev, ble 7.626 (2,4%) returnert av Posten. Returnerte brev markerer imidlertid ikke avgang i RVU'en, ettersom respondenttilgjengeligheten styres av telefontilgjengelighet. Respondentene ringes opp, uansett om brevet er mottatt eller ikke. Samtidig viser avgangen at enkelte respondenter vil kunne gjennomføre intervjuet, uten at de på forhånd har mottatt invitasjon og dagbok.

Ettersom utfylt dagbok er en kvalitetsparameter i intervjuingen er respondentene spurt eksplisitt om brevet er mottatt og dagbok er utfylt. I alt 76% av respondentene bekrefter at reisedagboken

<sup>8</sup> Antall «lange» intervjuer fremgår av tabell 2.1.

er fylt ut for den spesifiserte reisedagen. I tillegg har 3% fylt den ut, men for en annen dag. 19% har ikke fylt ut, mens 2% oppgir at de ikke hadde reiser den angjeldende dagen.

Andelen med utfylt dagbok er den samme på tvers av de geografiske regionene, men noe høyere i aldersgruppen 30-79 år (76%-78%) enn blant de eldre 80+ (73%) og de yngre (71%-74%), og noe høyere blant kvinner (78%) enn blant menn (74%). Personer som oppgir at de ikke har vært utenfor eiendommen reisedagen, har også i mindre grad fylt ut dagboken (58%), samtidig som utfyllingsgraden stiger med antall daglige reiser (fr 74% blant personer med én reise til 91% blant (de få) personene som har 15 eller flere reiser (se nedenfor).

### 3.3 Motivasjonssamtale

Et par dager etter at intervjupersonen antatt har mottatt introduksjonsbrevet, blir respondentene ringt opp av TNS Gallup for motivasjonssamtale og «materiellsjekk». Samtalens hensikt er å forklare hva undersøkelsen dreier seg om, oppklare eventuelle uklarheter, gi veiledning i utfylling av dagbøker etter behov samt generelt sett å motivere respondentene til å delta. Videre verifiseres det at den foreslåtte registreringsdagen passer for respondenten.

Introduksjonen er noe forskjellig, alt etter hvorvidt man skal intervju en voksen (16+) eller et barn (13-15 år): For mindreårige kontaktes, som nevnt, barnets foresatte og det innhentes tillatelse til å ringe barnet for intervju. Voksne rekrutteres direkte.

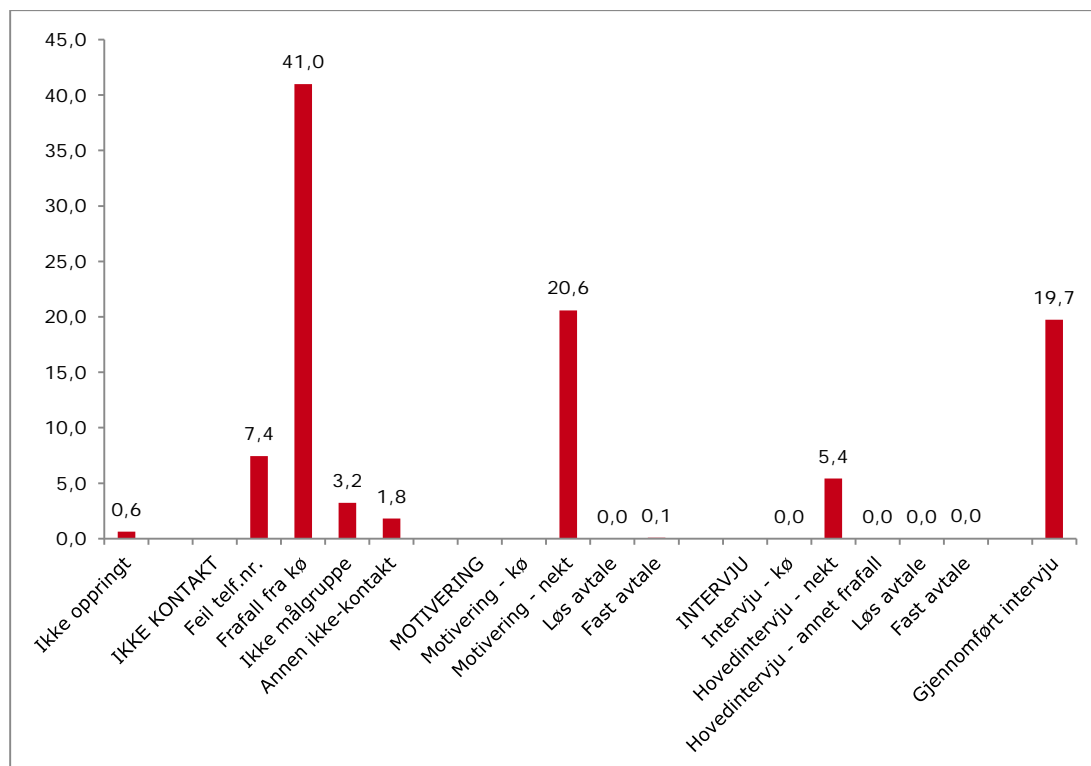
1. Dersom respondenten ikke besvarer oppringningen umiddelbart, ringes det opp igjen samme dag senere på ettermiddagen/kvelden, og deretter inntil 7 ganger over de påfølgende dagene.
2. Når det oppnås kontakt med IO, henvises det til det utsendte informasjonsmateriellet. For mindreårige kontaktes barnets foresatte og det innhentes tillatelse til å ringe barnet for intervju.
3. Dersom respondenten ikke har mottatt materiellet, og/eller ikke kjenner til undersøkelsen, gis det en kort introduksjon. Samtidig henvises det til kopi av utsendingsmateriellet, som finnes tilgjengelig på nettsiden [www.rvu.no](http://www.rvu.no). Respondenten kan her se utsendingsbrevet, og laste ned dagbøker, tilpasset målgruppen. Intervjuer opplyser respondenten om hvilken målgruppe han/hun tilhører, og hvilken type informasjon som skal lastes ned.
4. Dersom den tildelte registreringsdagen ikke passer, forsøker man å avtale en alternativ dag respondenten kan registrere reisene sine på. Hvis ingen dag passer, gjennomføres reiseintervjuet om mulig *umiddelbart*, med referanse til respondentens reiseaktivitet dagen forut for intervjutidspunktet (se nedenfor).
5. Dersom respondenten ikke ønsker å delta, forsøker man å overtale ved å appellere til undersøkelsens nytteverdi, at det ikke er mulig å erstatte respondenten, at spørreskjemaet omhandler dagligdagse forhold, etc.

#### Frafall under motivasjonssamtalen

Under oppringningene vil man ikke alltid komme i kontakt med respondenten, samtidig som andre ikke ønsker å delta i undersøkelsen. Det å oppnå kontakt med respondentene er en vesentlig utfordring i gjennomføringen (Figur 2.4).

For det første viser det seg i enkelte tilfeller (7% av telefonnummersatt utvalg) at det benyttede telefonnummeret er feil. I andre tilfeller (3%) inngår respondenten ikke i undersøkelsens målgruppe. Det vesentligste frafallet (41%) utgjøres imidlertid av respondenter det ikke er mulig å oppnå kontakt med – selv etter åtte oppringninger.

**Figur 2.4. Kontakt og frafall under motivasjonssamtale og reiseintervju, blant telefonnummersatte respondenter. Prosent (n=310.674).**



Ulike strategier ble utprøvd i forsøk på å komme i kontakt. Blant annet ble det opprettet eget RVU-telefonnummer der «Reisevaneundersøkelsen» ville vises på displayet hos respondenter med nummervisning på telefonen. Det ble også forsøksvis sendt ut SMS-varsel i forkant av oppringningen, samtidig som avstanden mellom oppringningene ble variert. Tiltakene gav ingen signifikant økning i andelen kontaktede.<sup>9</sup>

Endelig oppstår det frafall blant kontaktede respondenter under motiveringsamtalen (21%), da enkelte respondenter umiddelbart gir uttrykk for at de ikke ønsker å være med videre. Ettersom nummervisning etter hvert er blitt svært utbredt, vil det kunne tenkes at manglende kontakt under motivasjonssamtalen i realiteten representerer nekt. Dette kommer blant annet til uttrykk via respondenter som per e-post melder tilbake at de er lei av å bli oppringt, samtidig som de i loggen står oppført med «ikke kontakt».

Enkelte respondenter oppgir i motivasjonsintervjuet at de ikke ønsker å delta i undersøkelsen fordi de ikke reiser særlig mye. Det blir i disse tilfellene understreket fra intervjuers side at det er særlig viktig å intervjuer både folk som reiser mye og folk som reiser lite, eller som ikke reiser i det hele tatt, for å kunne gi et riktig bilde av hele befolkningens reisevaner.

<sup>9</sup> En sammenstilling av kontakt- og responsrate før- (n=89560) og etter (n=49846) bytte av telefonnummer viste ingen endring i kontaktraten og ett prosentpoeng lavere responsrate etter nummerbyttet.

### 3.4 Reiseintervju

Respondenten kontaktes for intervju og reiseregistrering noen dager etter motivasjonssamtalen, eventuelt etter avtale med respondente om hvilken registreringsdato /intervjudato som passer best.

#### Frafall under reiseintervjuet

Til tross for at respondente under motivasjonssamtalen har sagt seg villig til å delta i reiseintervjuet, oppstår det likevel frafall også under disse oppringningene. Dette gjelder i hovedsak respondente som ikke ønsker å delta likevel (Figur 2.4 - 5% av nummer-satt utvalg). I tillegg oppstår noe «annet» frafall, samtidig som enkelte respondente også under denne oppringningen ikke lar seg kontakte, men dette utgjør et mindretall..

#### Reiseintervjuet

Det intervjues i Reisevaneundersøkelsen som nevnt hver dag, hele uken. Analyser av tidligere løpende holdningsundersøkelser på dagsaktuelle tema, indikerer at svarmønstrene ikke nødvendigvis avviker vesentlig i helgene, i forhold til de øvrige ukedagene. Samtidig viser tidligere erfaringer at atferdsrapportering avviker til dels betydelig fra faktisk adferd etter bare noen dager. Det vil i så måte være styrkende for undersøkelsens kvalitet at *alle intervjuer gjennomføres så nær opp til registreringsdagen som mulig, inklusive reiser foretatt lørdager.*

Respondente sitter som nevnt i de fleste tilfellene klar med utfylt reisedagbok, og bruker denne aktivt i besvarelsen av undersøkelsens spørsmål:

- Intervjuene foretas på telefon.
- Spørreskjemaet består av 50 spørsmål, tilsvarende en gjennomsnittlig intervjuetid på om lag 21 minutter, på tvers av intervjuer med daglige- og lange/utenlandsreiser.
- Reiseregistreringen omfatter:
  - For alle intervjuene: Reiser man har foretatt registreringsdagen.
  - For deler av utvalget:<sup>10</sup> Lange reiser i Norge, 100 kilometer (10 mil) eller lenger, og/eller utenlandsreiser, som er foretatt de siste 30 dagene.
- Alle respondentenes reiser stedfestes i start- og endepunkt, samtidig som bo- og arbeidssted registreres eksakt. Det benyttes egen kartmodul for registreringene, slik at stedfestingen skal bli så presis som mulig (se nedenfor).

Dersom det av ulike grunner ikke er mulig å få gjennomført intervjuet en av de to første dagene etter registrerings-dagen, og kontakt med respondente først oppnås tre dager eller senere i forhold til denne dagen, intervjues det om:

- *registreringsdagen*, om reisedagbok *er utfylt* og tilgjengelig (uansett hvor mange dager det er gått siden registreringsdagen).
- *gårsdagen* (ikke den tildelte registreringsdagen) dersom reisedagbok *ikke er fylt ut*.

#### Foreldresamtykke<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Kommuner og regioner med lange reiser: Se Tabell 1.

<sup>11</sup> Rapporten fra Reisevaneundersøkelsen 2009 beskriver ikke eksplisitt håndteringen av mindreårige.

Det fremgår av målgruppebeskrivelsen ovenfor at utvalgets nedre aldersgrense er 13 år. Personer yngre enn 15 år kan ikke intervjues uten samtykke fra deres foresatte.<sup>12</sup> Intervjuing av 13-15-åringene krever dermed en litt annerledes prosedyre enn intervjuingen av de eldre respondentene. Samtykket begrunnes særskilt i rekrutteringsbrevet, som er tilpasset denne målgruppen, mens faktisk samtykke innhentes i rekrutteringssamtalen:

- 13-15 åringene er ikke nødvendigvis oppført med eget telefonnummer: I utvalget fra Folkeregisteret er de derfor påført de *foresattes* navn og adresse. Barnas foreldre står som mottaker av orienteringsbrevet, som beskriver undersøkelsen og fremgangsmåten, med vekt på innhenting av samtykke. De anmodes videre i brevet om å assistere barnet i utfyllingen av registreringskjemaet.
- Under motivasjonssamtalen ber man om samtykke til å intervju barnet.
- Under oppringningen, dagen etter registreringsdagen, gjennomføres intervjuet i samråd med de foresatte. Telefonen det ringes på er den samme som under den første oppringningen, med mindre respondenten har ønsket noe annet.

## 4. SPØRRESKJEMA - STEDFESTING

---

### 4.1 Spørreskjemadesign

Spørreskjemadesignet følger i hovedsak malen fra de tidligere reisevaneundersøkelsene, for å tilstrebe sammenlikningsmulighet over tid. Samtidig er skjemaet justert i henhold til endrede reisevaner og informasjonsbehov, og ikke minst til muligheten for å anvende ny teknologi i registreringen av reiseaktivitetene.

Intervjuet berører følgende hovedtema (Vedlegg 1):

1. Introduksjon
2. Husholdningens tilgang til transportmidler (1)
3. Arbeid/yrke (1)
4. Reiser på registreringsdagen
5. Lange reiser og reiser til/fra utlandet
6. Arbeid/yrke (2)
7. Arbeidsreisen
8. Husholdningen
9. Husholdningens tilgang til transportmidler (2)
10. Bakgrunnsopplysninger om respondenten
11. Rekruttering til to oppfølgingsundersøkelser

Reiseregistreringen omfatter følgende:

1. Daglige (korte) reiser: Informasjon om alle aktiviteter og reiser (inntil 15 reiser), gjennomført på *en bestemt dag* (registreringsdagen). Registrering av reisens start- og endepunkt, tidspunkt, formål, lengde, transportmiddel, etc.
2. Lange reiser/utenlandsreiser: Informasjon om innenlandsreiser (100 Km eller lengre), samt utenlandsreiser (uavhengig av lengde), gjennomført *siste måned* (inntil 12 reiser).

---

<sup>12</sup> Retningslinjer for innhenting og bruk av personopplysninger om barn og unge:  
[http://www.datatilsynet.no/Global/04\\_veiledere/samtykkje\\_fra\\_mindrearige.pdf](http://www.datatilsynet.no/Global/04_veiledere/samtykkje_fra_mindrearige.pdf)  
18 •

---



3. Siste arbeidsreise: Detaljerte opplysninger om transportmiddel, reisetid, kollektivtilbud, parkeringsmuligheter og bilgodtgjørelse.

## 4.2 Stedfesting

Spørreskjemaet fra RVU 2009 ligger til grunn for RVU 2013-skjemaet. Samtidig er det tilpasset både endrede reisevaner, nye rapporteringsbehov og ikke minst muligheten for elektronisk stedfesting. Stedfesting til grunnkrets av start og endepunkter for reisene, samt for bosted og for arbeidsplass (for personer med fast oppmøtested) er innført fra og med RVU 2001. Stedfestingen muliggjør detaljert geografiske analyser av reisevanene, samtidig som man har mulighet for å kople tilleggsinformasjon til de stedene der reisene har foregått.

Stedfestingen i de tidligere reisevaneundersøkelsene er foretatt i etterkant av intervjuene, basert på tekststreng - adresseinformasjon innsamlet under intervjuet, og/eller hentet fra register.

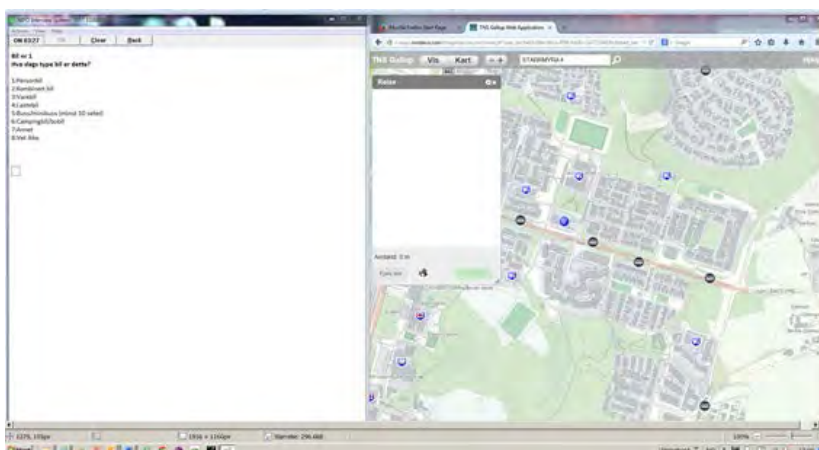
Kravene til reiseregistreringen i årets undersøkelse er som følger:

- Bosted og arbeidssted, samt start- og endepunkter for alle reiser i Norge, stedfestes på grunnkretsnivå (inndeling per 1.1.2013).
- For endepunkt ved utenlandsreiser utenfor Norden registreres destinasjonsland. For reiser i Norden registreres by eller sted.
- Det skal være mulig for respondenten å oppgi landemerker (f.eks. konkret butikk, idrettsanlegg mv.) som stedfestingsgrunnlag.
- Stedfestingen skal være en integrert del av intervjuersystemet og spørreskjemaet.
- Mest mulig stedfesting skal foretas under intervjuet.
- Løsningen skal ha mulighet for etterkoding.
- Minimum 91% av reisenes start- og endepunkt skal stedfests.

### Elektronisk stedfesting

Den elektroniske, kartbaserte stedfestingen i RVU 2013 er basert på en to-delt skjerm-løsning, der en kartmodul plasseres til høyre for ordinært telefonbasert spørreskjema. Intervjueren går frem og tilbake mellom kartet og telefonintervjuet under samtalen med respondenten, samtidig som all informasjon til slutt registreres i en samlet database (Figur 4.1).

Figur 4.1: Reisevaneundersøkelsens skjermbilde.



Kartet brukes som hjelpemiddel under intervjuingen, for å få til så eksakt stedfesting som mulig av bosteds- og arbeidsstedsadresser samt i registreringen av reisene. Ved hjelp av kartet, bygges respondentens reiser systematisk før de tilbakeføres til telefonintervjuet.

Kartet består av følgende hovedelementer:

- a) Et kartbilde over et geografisk område, med følgende funksjoner:
  - Ikoner for sentrale funksjoner, slik som butikker, holdeplasser, etc.
  - Panorerings- og zoomefunksjon
  - Søkefelt for innskrivning av adresser og geografiske stedsnavn.
  - View/Map funksjon som lar intervjuer se kart eller flyfoto.
- b) En «reisemeny» for bygging av reiser, med følgende funksjonalitet:
  - Felt for opplisting av reisenes start- og endepunkt, samt midlertidige stopp underveis.
  - Meny for registrering av transportmiddel frem til stoppsted/enderpunkt for reisen.
  - Opsjon for registrering av adresser utenfor landets grenser
  - Funksjon for å renske alle reiser: «Clear all»
  - Funksjon for å sende registrert adresse/reise til telefonintervjuet: «Send to CATI»
  - En distansekalkulator: Viser fortløpende reisens lengde i luftlinje (Til bruk for intervjuer i løpende kontroll av respondentenes angivelser og verifisering av egne kartvalg).

#### **Adresseverifisering**

Adresser verifiseres og registreres i kartet enten ved å skrive adressen i kartets søkefunksjon, eller ved å klikke på et bestemt sted direkte i kartet. Relevante adresser for det søkte punktet kommer opp i en «popup-boble», samtidig som adressen pekes ut i kartet. Dersom det finnes flere liknende adresser (f.eks. samme gatenavn i flere byer), vil disse også bli listet opp i boblen, og intervjueren velger den riktige blant disse. Den riktige adressen verifiseres ved å huke den av i boblen, hvorpå den overføres til «reisemenyen» som enkeltadresse. Verifisert adresse sendes tilbake til telefonintervjuet.

To permanente adresser registreres og stedfestes innledningsvis i intervjuet:

- Bosted: IO's folkeregistrerte adresse, eventuelt korreksjon av den registrerte adressen i henhold til nyere adresseendring.
- Arbeidsstedsadresse – dersom IO er yrkesaktiv, har fast oppmøtested og kjenner virksomhetens adresse.

Det vil si, hvis respondenten bekrefter at den folkeregisterbaserte bostedsadressen (fra utvalget) er riktig, sendes den til kartbasen for punktverifisering (AID). Hvis bosted (fra utvalget) er feil, skriver intervjuer inn riktig bostedsinformasjon, og som så sendes til kartet for punktverifisering.

#### **Reiseregistrering**

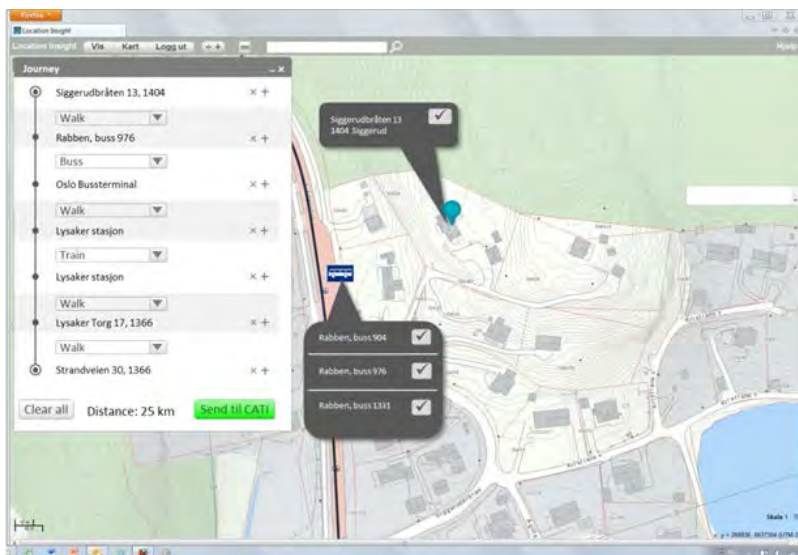
Følgende krav stilles til reiseregistreringen:

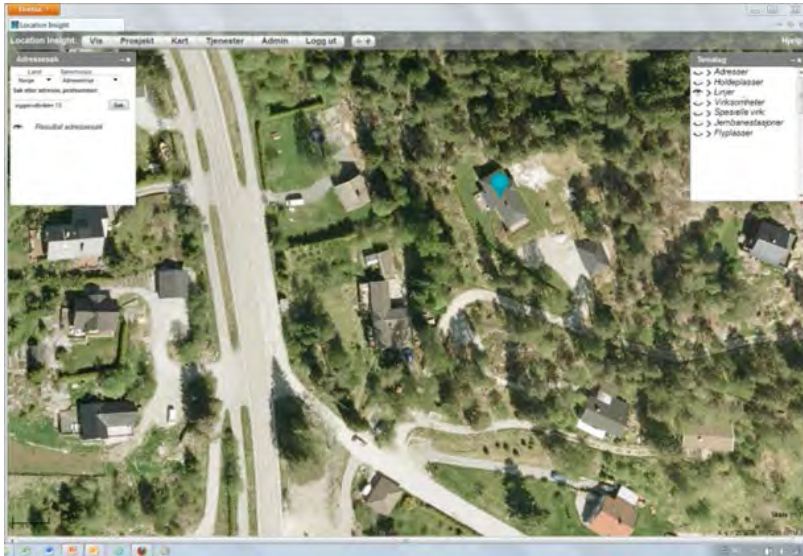
- Reisene registreres kronologisk, inntil 15 reiser. Andre reise, eller midlertidig stopp, skal ikke komme foran første reise/stopp. (Kartet posisjoneres under reiseregistreringen i siste stoppsted, slik at startsted for påfølgende reise enkelt verifiseres ved å huke av i reisemenyen).
- Stoppsteder underveis på reisen (via-punkter) registreres når de innebærer bytte av transportmiddel, og de er i Norge.

- Dersom en hel reise er «glemt» og respondenten først kommer den i hu etter at påfølgende reiser er registrert, kan den «glemte reisen» registreres som siste reise på registreringsdagen (reise nr. 16).
- Dersom respondenten ikke kjenner den nøyaktige adressen vedkommende har besøkt, spør intervjuer alternativt om navnet på en virksomhet/institusjon (f.eks. butikk, barnehage, sykehus, postkontor, flyplass el.) som man kan ha besøkt eller vært i nærheten av. Kartbildet hjelper til for å finne sentrale landemerker i terrenget. Kartets ikoner assisterer i lokaliseringen av sentrale funksjoner (butikker, institusjoner, holdeplasser, etc.).

Gitt disse forutsetningene, registreres reisene fortløpende i dialog med respondenten, som i de fleste tilfellene sitter klar med reisedagboken. Når intervjuer har kartet foran seg, kan respondentens bevegelser følges undervegs i samtalen (Figur 4.2). Dersom respondenten er i tvil om adresser eller hvilke transportmidler som er benyttet, vil intervjuer kunne assistere ved å sjekke i kartet hvilke steder og muligheter som finnes, der respondenten til enhver tid beveger seg. Kartet transformeres til flyfoto ved behov.

**Figur 4.2 Bygging av reise**





Reisene bygges som følger:

1. Reisens startadresse sendes fra telefonintervjuet ved enten å:
  - a) Bekrefte hvorvidt reisen skjer fra et av de i telefonintervjuet forhåndsverifiserte utgangspunktene (Eget bosted, skole, arbeidssted): Kartet åpner i så fall automatisk på det valgte stedet (som er verifisert innledningsvis i intervjuet).
  - b) Bekrefte at reisen starter på «annet» sted eller på annen midlertidig adresse: Kartet åpnes, og stedet søkes i kartets søkefelt, eller ved å klikke rett i kartet.
  - c) Bekrefte at reisen starter i Sverige/Danmark/Finland/Annet land: Man går til kartet, klikker på «globusikon» i reisemenyen og skriver inn landets navn.
2. Kartet zoomes eller panoreres etter behov, slik at det blir oversiktlig.
3. Når startpunktet er verifisert, klikkes ✓ i popup-boblen, for å overføre stedet til reisemenyen (Adressen kommer også opp i pop-up boblen i klartekst. Dersom flere adresser foreslås, velges den riktige).
4. Første påfølgende stoppunkt identifiseres. Dette kan være reisens endelige mål, men kan også være *midlertidig* stopp underveis, for å skifte transportmiddel. el.l. Det klikkes på stoppstedet i kartet, eller man skriver inn en adresse. Adressen verifiseres, og legges til reisen (reisemenyen).
5. Transportmiddel fra startadresse til første stoppsted registreres, ved å velge i reisemeny for transportmidler.
6. Dersom IO har flere stoppesteder/bytter transportmidler underveis, identifiseres disse på samme måte: a) Ved å identifisere første neste stopp i samråd med respondenten, b) verifisere stoppestedet i kartet, c) legge det til reisemenyen ved å huke av i snakkeboblen og d) registrere transportmiddel frem til stopp-punktet (via menyen for transportmidler).
7. Når endestedet for reisens formål er nådd, er reisen slutt. Reisens forløp vises i kartet, som en rød strek, mens adresser og transportmidler er registrerte i reisemenyen. Intervjuer tar et raskt overblikk, for å forsikre seg om at reisen er konsistent og logisk – og sjekker med respondenten eventuelle uoverensstemmelser. Når reisen er klar, sendes den samlet til telefonintervjuet («Save to CATI»).
8. Når reisen sendes til telefonintervjuet tømmes samtidig reisemenyen, og kartet er klart til å registrere ny reise.

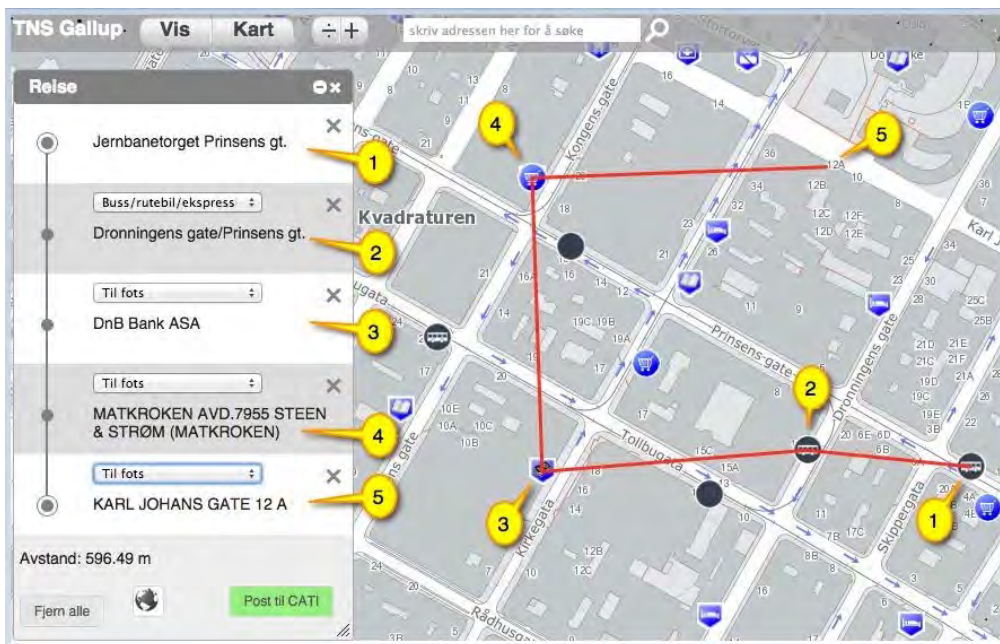
I tillegg til den adressebaserte stedfestingen, imøtekommer kartbildet kravene om at registreringer kan foretas ved hjelp av landemerker, samtidig som ulike tilleggsinformasjoner kan overføres til databasen, ut over de geografiske koordinatene:

- Bedrifter
- Spesielle virksomheter (butikker, skoler, barnehager, kjøpesentre, etc.)
- Holdeplasser for offentlig kommunikasjon
- Linjer for offentlig kommunikasjon
- Veier
- Eiendommer og bygninger
- Andre informasjonstema

Bedrifter, spesielle virksomheter og holdeplasser for offentlig kommunikasjon markeres i kartet med egne ikoner, for lettere identifikasjon under intervjuet (Figur 4.3). Stedfestingen foretas på samme måte som for registreringen av bostad og arbeidssted; ved enten å søke en spesifikk tekst/adresse eller ved å klikke i kartet.

**Figur 4.3 Stedfesting**

#### A. Stedfesting ved klikking i kartet



#### B. Stedfesting ved adressesøk



Ved klikking i kartet (Figur 4.3A) velger intervjueren enten en spesifikk adresse, en virksomhet/ holdeplass el.l. (ved ikon), eller ved å klikke på et punkt i kartet som kan - men ikke nødvendigvis må - representere en adresse. I figuren ser vi at respondenten har startet reisen fra Jernbanetorget i Oslo (1), nærmere bestemt holdeplassen ved Prinsens gate. Deretter går turen med buss til holdeplassen ved Dronningens gate. Så fortsetter reisen til fots, til DNB-filialen i Kirkegata (3), og videre til Matkroken ved Steen & Strøm i Kongens gate (4). Turen ender ved Kirkeristen i Karl Johans gate (5). Alle holdeplasser og virksomheter representert ved ikonene er eksakte stedfestinger for disse virksomhetene. Stedfestingen ved Kirkeristen er basert på søk etter nærmeste eksakte adresse i kartet (Koordinatet for reisepunktet er eksakt, med mindre intervjueren sier noe annet – se nedenfor).

Ved addressesøk, skriver intervjueren respondentens stedsangivelse i kartets søkefelt, og søker informasjonen i kartbasen. Opplysningene som returneres fra kartet vil kunne variere, alt etter hva som søkes. Et søk på «Frognerparken» (Figur 4.3B) vil eksempelvis gi to opsjoner; den ene er «Frognerparken», som adresse og stedsnavn i Oslo, den andre er «Frognerparken holdeplass», det vil si trikkeholdeplassen ved Frognerparkens inngangsport. Intervjueren velger hvilken av disse to oppføringene som er den riktige, i henhold til dialogen med respondenten. Når reisen er ferdig registrert, vender intervjuer tilbake til (CATI) spørreskjemaet, for fortløpende registrering av ulike opplysninger om reisen.

Kartetets anvendelse under intervjuingen vil i noen tilfeller være en krevende operasjon, i det kartinformasjonen ikke knyttes direkte til CATI-skjemaet. Informasjon registrert i kartet kan dermed ikke løpende konsistenssjekkes mot intervjuinformasjonen, og vise versa, slik som i et regulært «rettlinjet» CATI-intervju.

Samtidig skal ulike forhold knyttet til reisene registreres, bl.a. reiselengde, bruk av transportmidler, etc. Når reisen er registrert i kartet, følger CATI intervjuet opp med spørsmål om reisen, som i utgangspunktet allerede er stilt overfor respondenten under byggingen av reisen i kartet. Intervjuer vil da ikke stille disse spørsmålene direkte til respondenten, i den grad informasjonen allerede er kjent, men «bekrefte» opplysningene om reisen i samråd med respondenten.

Videre vil det i intervjusituasjonen kunne oppstå tolkingsmangfold. Mens de aller fleste vil kjenne sin egen bostedsadresse, vil færre kjenne adressen for arbeidsstedet, og enda færre ha *eksakt* kunnskap om hvor de har vært (hvilke adresser de har besøkt) på reisene sine. Dette gjelder særlig når reisene foregår utenfor eget nærmiljø. Reisedagboken vil være til hjelp i forhold til å

huske hvilke reiser som er foretatt, men presisjonsnivået på den dagbokregistrerte informasjonen er heller ikke nødvendigvis eksakt.<sup>13</sup>

#### Verifisering av den elektroniske stedfestingen

Etter at reisen er bygget i kartet, returnerer intervjueren til spørreskjemaet for oppfølging av reiseinformasjonen. Først klassifiseres reisenes start- og stoppadresser i henhold til stedfestingens presisjonsnivå. Selv om alle reisepunkter stedfestes eksakt med koordinat, vil koordinatet ikke alltid representere eksakt informasjon om hvor respondenten har befunnet seg.

Stedfestingen verifiseres av intervjueren i henhold til en trinnvis tilnærming, der reisenes start- og endepunkter angis:<sup>14</sup>

1. Eksakt adresse (IO har vært på den adressen som er merket av)
2. Nærmeste gate/vei
3. Nærmeste område/bydel
4. Nærmeste by
5. Nærmeste kommune
6. Nærmeste land

Klassifiseringen tar utgangspunkt i «1 Eksakt adresse», det vil si stedfesting med både gate og husnummer. Øvrige klassifiseringer utgjør hierarkiske nivå/ konsentriske sirkler rundet den eksakte adressen, hele tiden med målsetting om å stedfeste reisepunktene så presist som mulig. Dersom stedfestingen ikke er entydig adresseverifisert, eksempelvis ved at respondenten oppgir gatenavn, uten å kjenne gatenummeret, markeres dette av intervjueren med «Nærmeste gate/vei» i telefonintervjuet. Tilsvarende markeres øvrige registreringer med «nærmeste område/bydel», «nærmeste by», «nærmeste kommune» eller «nærmeste land» i henhold til synkende presisjonsnivå.

Mens klassifiseringen av «eksakt adresse» er relativt enkel og presis å forholde seg til, vil det kunne oppstå tolkingsmangfold på de lavere nivåene. Men eksakte adresser er heller ikke alltid ensbetydende med registrering av både gatenavn og gatenummer. Avvik vil oppstå som følge av at:

- Enkelte adresser faktisk ikke har husnummer.
- «Postnummer» vil kunne være husstandens/virksomheten mest eksakte adresse.
- Enkelte nyere bosteder/ virksomheter ikke finnes i kartet.

I disse tilfellene vil adressene i utgangspunktet være «eksakte», samtidig som de ikke tilfredsstiller krav om både gatenavn og -nummer.

Samtidig melder følgende avveininger seg i forhold til avgrensningen mot nivå «2 Nærmeste gate/vei»:

- Når en respondent er registrert med stoppsted i Bogstadveien 57 i Oslo, kan dette være et resultat av at respondenten har sagt «Bogstadveien», uten at han/hun er i stand til å si

<sup>13</sup> Respondentene oppfordres i instruksene til å adresse-verifisere reisepunkter så nøyaktig som mulig, og eksemplet angitt i reisedagboken inneholder både gatenavn og husnummer. Mottatte dagbøker (sendt til TNS Gallup ved feiltakelse) bekrefter at adresseverifisering ikke alltid finnes, i mange tilfeller antakelig fordi respondenten ikke kjenner den eksakte adressen.

<sup>14</sup> Se spørreskjemaet: Presiseringen av dagligreiser foretas i spørsmål 48b/49b, av lange- og utenlandsreiser i spørsmål 54b/55b.

eksakt hvor i Bogstadveien det er. Kartet vil automatisk plassere søket midt i Bogstadveien, eller i det punktet man har klikket på i kartet, i mangel av en mere presis angivelse. Selv om koordinatet er (tilnærmet) eksakt, uttrykker det ikke nødvendigvis den eksakte adressen der respondenten har befunnet seg (registreres som «nærmeste gate/vei»).

- Merk også at «nærmeste gate/vei» ikke alltid vil referere til den samme gaten som «eksakt adresse» ellers ville referere til. Dersom gaten er lang, og adresseinformasjon kun finnes sporadisk langs denne, samtidig som det finnes geografiske holdepunkter som ligger nærmere der respondenten faktisk har vært, vil stedfestingen foretas med utgangspunkt i den nærmeste adressen (f.eks. en adresse i en tilstøtende gate).

I grenselandet mellom nivå 2 «Nærmeste gate/vei» og nivå 3 «Nærmeste område/bydel» vil det også kunne oppstå tolkingsmangfold. Dette gjelder særlig i griseværdte strøk, der det kan være sparsomt med adresseinformasjon å forholde seg til.

Dersom adressen er i utlandet, klikker man på globus-ikonet i reisemenyen og skriver landets navn inn i tekstfelt. Dersom adressen er i Sverige, Danmark eller Finland, identifiseres den i tillegg på bynivå: Intervjuer får opp en meny med bynavn, tilpasset hvert enkelt av de tre landene. Dersom byen ikke finnes i listen, skrives navnet i åpent tekstfelt. Stedfesting i utlandet vil da være land eller by, uansett om respondenten faktisk ville være i stand til å gi en mer presis angivelse eller ikke.

#### Berikelse av datasettet med kartinformasjon

Det elektroniske kartet inneholder en rekke informasjons-lag, der reiseinformasjonen kan knyttes til en stor mengde geografiske data for hvert reisepunkt. Blant annet er det mulig å verifisere hvilken type informasjon, det vil si *hvilket adresseregister*, stedfestingen i kartet er hentet fra i hvert enkelt tilfelle (datafilens tilhørende variabelnavn i parentes):

- Matrikkelen (AF\_house – før 06.01.14 /AF\_street – etter 06.01.14): Stedfesting på koordinatnivå. Før 01.06: Vektet midtpunkt på linjesegmentet for gatenavnet. Etter 06.01.14: Full adresse med gatenavn og husnummer.
- SSR - Sentralt stednavnsregister» (AF\_place): Stedfesting avhengig av hvilken type informasjon intervjuerne har valgt å hente adressen fra: «gateadresse», «sted», «postnummer/poststed», «firma», «holdeplass» eller «dagligvare». Dersom kilden er «postnummer», vil koordinatet tilsvare midtpunktet i polygonet som utgjør poststedets utbredelse. Når kilden er «gateadresse», vil koordinatet være nøyaktig ned på matrikkelnivå. For «dagligvare» og «firma» representerer nøyaktigheten adresseleverandørens angivelse av hvor stedene befinner seg (skal være ganske så nøyaktige).
- Firmaregister (FilteredCompany): Henter informasjon fra alle norske firma registrert i Brønnøysund. Butikkjeder (GroceryCompany) bruker samme kilde som Firmaregister, men flagger filialer tilknyttet butikkjeder, da disse vil kunne være registrert med adresse hos morselskapet. For begge kildene gjelder at om intervjuer bruker kartets ikoner, så vil koordinatet være eksakt i henhold til adresseregisteret. Dersom intervjuer velger ikonet som «nærmeste» identifiserbare adresse, vil presisjonen være i nærheten av det eksakte stedet.
- Klikk i kartet (GeoLocation): Intervjuer klikker på et sted i kartet (i motsetning til å søke en adresse i søkefeltet). Søket gjør oppslag i SSR, og plukker den oppføringen som har kortest lineær avstand til der hvor klikket er foretatt. I sentrale strøk vil kartklikk og adressesøk gi tilnærmet lik presisjon, i griseværdte strøk vil avstanden fra kartklikk til koordinat kunne være større (Avstand mellom koordinat og kartklikk gjengis som egen variabel i datafilen).



- Norsk Reiseinformasjon (PublicTransport): Registreringer har generelt høy presisjon i forhold til avstand mellom fysisk beliggenhet og koordinat.

Kartlagsinformasjonen er i utgangspunktet ikke del av RVU-informasjonen, og validerer ikke nødvendigvis den registrerte informasjonens «presisjonsnivå», slik intervjueren har klassifisert den. Informasjonen legges til filen som tilleggsinformasjon for å dokumentere hvilken *type informasjon* som ligger til grunn for stedfestingen i det enkelte tilfelle.

Det vil da ikke alltid nødvendigvis være eksakt overensstemmelse mellom hva intervjueren søker på, og hvilken type informasjon kartet returnerer:

- Dersom intervjuer søker etter en eksakt adresse, mens kartet verifiserer den kun med postnummer, eller en mer generell referanse, vil kartadressen representere en «eksakt adresse», selv om kartinformasjonsopplysningen vil være mer generell (f.eks. «AF-place») enn respondentens opplysning.
- Ved oppslag i rurale strøk, på hytter, i Nord-Norge generelt, etc., kan det være vanskelig å skille mellom eksakt adresse/gate og område, da det finnes begrenset referanseinformasjon å forholde seg til.

Intervjueren forholder seg således ikke direkte til *hvilket kart-lag* eller hvilken type informasjon i kartet stedfestingsinformasjonen hentes fra, ut over å plassere stedfestingens koordinat så nær opp til respondentens faktiske reisepunkt som mulig. Det er med andre ord ingen direkte kopling mellom den tilleggsinformasjonen som hentes ut fra kartet og intervjuerens egen verifisering av stedfestingen. All den tid intervjuer har klikket i kartet på et punkt som han/hun oppriktig mener er riktig sted, opp mot det å kunne klassifisere det som «eksakt adresse» / «nærmeste gate» i CATI så vil dette være irrelevant om det aktuelle punktet valgt i kartet er i kategori «stedsnavn, by». Det vil si, med forbehold om at grenseoppgangen mellom nivå 2 og 3 noen ganger vil være vanskelig å trekke, og med mindre de registrerte opplysningene tilsier at registreringene åpenbart er i uoverensstemmelse.<sup>15</sup>

Når type kartinformasjon (f.eks AF\_place) er mindre presis enn respondentens angivelse (f.eks. «Eksakt adresse») vil dette kunne skyldes at:

- Intervjuer har søkt etter en eksakt adresse, men ikke funnet den presist i kartet.
- Adressen i kartoppslaget viser seg å være mindre eksakt enn det respondenten gir uttrykk for.
- Intervjuer har tilfeldigvis valgt en type informasjon/«kartlag» som er mindre presis enn den egentlig trengte være.
- «AF\_place» i seg selv ikke er entydig ift presisjonsnivå: man må i tillegg sjekke hvilken type kilde AF\_place-registreringen er basert på.

Når type kartinformasjon (f.eks AF\_street) er «mer presis» enn respondentens angivelse (f.eks. Nærmeste gate/vei) vil dette kunne skyldes at:

<sup>15</sup> Verifisering av type adresseinformasjon mot intervjuers klassifisering vil eventuelt kunne bygges inn i modellen.

- Intervjuer klarer å identifisere adressen mer presist i kartet enn respondentens angivelse.
- Intervjuer velger en eksakt adresse i kartet («Skien kirke»), men kartet returnerer (i boblen) en adresse på høyere nivå («Skien»), og intervjueren velger denne for å komme videre.
- Kartet er panorert, slik at det ikke har hatt tilstrekkelig høy oppløsning i forhold til å hente ut den mest presise informasjonen.

Samtidig er det klart at kartet i mange tilfeller hjelper intervjueren med å identifisere riktig adresse i terrenget og/eller finne riktig stavemåte:

- Når IO sier han jobber på «dragevoll», og intervjueren har funnet «Dragvoll» (kartet har rettet skrivefeilen «e»), et «PLACE» i Trondheim, så gjenspeiler den endelige registreringen respondentens reisepunkt, selv om adresseangivelsen i utgangspunktet er ufullstendig.
- I et annet tilfelle har respondenten angitt «Sykehuset i Trondheim», som i henhold til kartinformasjonen gir full adresse for St. Olavs hospital, inklusive nacekode (bedriftstreff).
- I et tredje tilfelle har respondenten oppgitt «råshuset». Treffet i kartet er GeoLocation, og man har fått adresse nærmest punktet ved rådhuset i Oslo, som er Fridtjof Nansens plass.
- Dessuten merker vi oss at enkelte respondenter faktisk har arbeidssted på de ikonfestede stedene. Eksempelvis respondenten oppgitt «oslo lufthavn», som gir treff på «public transport». En annen respondent oppgir å jobber i Terminalvien 100, der treffet i kartet er fra «public transport» for Rygge flyplass, som også har denne adressen.

Arbeidsstedsadressen er for øvrig den eneste stedfestingen der respondentens opplysning/ hva intervjuer har notert, kan holdes opp mot kartinformasjonen. Svært mange kjenner ikke arbeidsstedets eksakte adresse, men klarer å oppgi poststed eller postnummer – og blir stedfestet med AF\_POST-informasjon.<sup>16</sup> At så vidt mange respondenter kun kjenner postnummeret til arbeidsplassen sin, indikerer samtidig hva slags presisjon man kan forvente i forhold til respondentenes adressekunnskap om reisepunktene de har besøkt (særlig når disse ligger utenfor nærmiljøet).

I sum, vil koordinatene alltid gi individuelle og eksakte uttrykk for hvor respondenten har befunnet seg, så langt respondenten klarer å redegjøre for det, samtidig som intervjuernes klassifisering av presisjonen angir koordinatets nøyaktighet. Hvorvidt disse opplysningene tilsynelatende avviker i forhold til presisjonen i den informasjonen som angis i det benyttede kartlaget (F.eks. AF\_place), er da av sekundær betydning: Alle stedfestinger klassifisert som «Eksakt adresse» eller «Nærmeste gate» vil i utgangspunktet kunne tolkes som presis stedfesting (selv om grenseoppgangen mellom nivå 2 og 3 noen ganger vil være vanskelig å trekke, og da med mindre de registrerte opplysningene tilsier at registreringene er åpenbart i uoverensstemmelse.

## 4. RESPONS OG FRAFALL

---

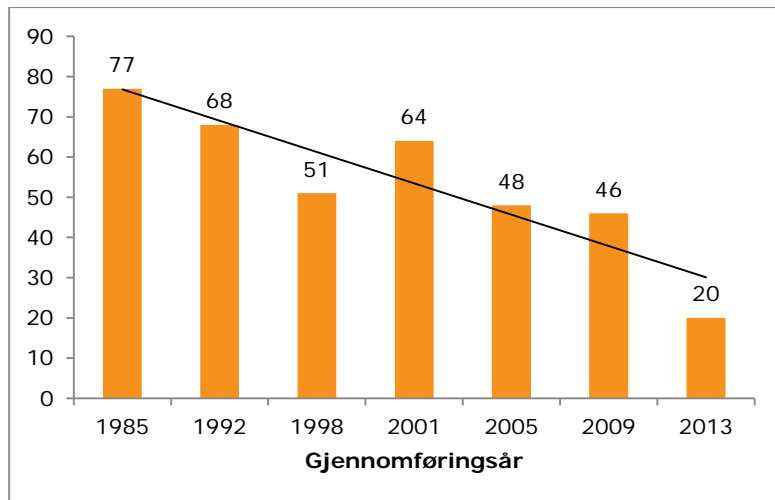
---

<sup>16</sup> Når arbeidsstedsadressen, slik den er notert av intervjueren (Q35) holdes opp mot kartinformasjonen, viser denne generelt sett god overensstemmelse. De tilfellene som viser avvik, skriver seg stort sett fra perioden før 25. november 2013, det vil si før kartet ble fullt ut operativt.

## 4.1 Respons

Fallende respons er en utfordring i alle regulære befolkningsundersøkelser, og Reisevaneundersøkelsen er intet unntak (Figur 4.1).

**Figur 4.1: Respons i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1985-2013. Prosent og lineær trend.**



Ved undersøkelsens start i 1985 ble 77% av de tilskrevne respondentene intervjuet. Deretter faller responsen til 51% i 1998, og flater så ut i underkant av dette nivået frem mot 2009, etter en ny topp i 2001. Resultatene fra 2009 viser eksempelvis at 46 % av de telefonnummersatte respondentene (34 % av alle de uttrukne) ble intervjuet. Dette ble blant annet tolket dithen at utsending av informasjonsbrev og registrerings skjema hadde effekt på deltakelsen, sammenliknet med andre ordinære befolkningsundersøkelser.

Intervjuets lengde og omfang ville ellers kunne bidra til å trekke deltakelsesviljen ned, mens skjemaets tema og innhold, samt respondentens vurdering av undersøkelsens generelle nytteverdi, ville kunne veie opp. I tråd med generelt synkende responsrate i befolkningen, ble det på forhånd antatt at responsen i årets undersøkelse ville synke ytterligere sammenliknet med deltakelsen i 2009. Dette viste seg også å være tilfelle, samtidig som responsen i 2013 er halvert i forhold til sist (20%).

### Frafallsreduksjon

Ulike incentiver ble introdusert innledningsvis, og forsøkt undervegs i datainnsamlingen, for om mulig å øke undersøkelsens respons:

- Alt utsendingsmaterieell ble tilrettelagt av grafisk designer, og undersøkelsen fikk egen logo.
- Invitasjonsbrev ble påført logoer for alle transportmyndighetene, og ble signert av direktører ved TØI og TNS.
- Alle deltakende respondenter ble med i trekning av fire gavekort, hvert til en verdi av Kr 10.000, og ble informert om dette i invitasjonsbrevet.
- Motivasjonssamtalen ble utført av særskilt dedikerte intervjuere.
- Undersøkelsen ble tilordnet eget telefonnummer, med Den nasjonale reisevaneundersøkelsen» som nummervisning.

- Det ble forsøksvis sendt SMS i forkant av oppringningene til motivasjonssamtale (Dette ble avsluttet da varslet viste seg å ha liten effekt).

I tillegg ble det vurdert hvorvidt man kunne komme i kontakt med respondenter oppført med uriktig telefonnummer, for eksempel ved å kontakte deres foresatte. Dette ble ikke fulgt opp, da foresatte, særlig blant personer eldre enn 20 år, gjerne uansett ikke vil befinne seg på samme adresse som respondenten og heller ikke vil kjenne til undersøkelsen. Kontakt med foresatte ville da kunne skape mer forvirring enn oppklaring.

## 4.2 Frafall

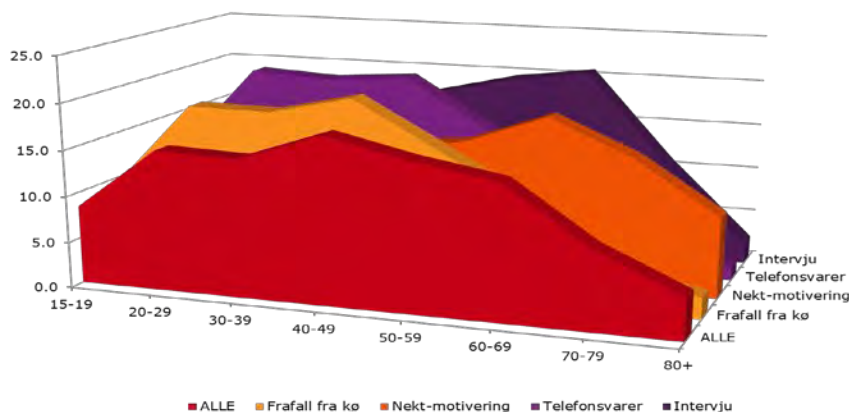
Selv om det iverksettes særskilte tiltak for enkeltgrupper og særskilt oppfølging under intervjuingen, vil man sjelden i en befolkningsundersøkelse oppnå svar fra alle de uttrukne respondentene. Når responsen er så vidt lav som 20% blir det særlig viktig å vurdere det endelige utvalgets representativitet i forhold til målgruppen.

### Frafall på ulike stadier i datainnsamlingen

Avgang og frafall fra undersøkelsen tilbakeføres til alle deler av feltarbeidet, slik vi har sett ovenfor (Figur 2.4). Under utsendingen av invitasjonsbrev forekommer avgang som følge av ukorrekte adresser, flytting og adresseendringer, etc. Under oppringningene vil enkelte respondenter ikke være tilgjengelige, mens andre eksplisitt ikke ønsker å delta.

Muligheten for å komme i kontakt med respondenten utgjør den første utfordringen i Reisevaneundersøkelsen. Blant oppringte respondenter faller fire av ti fra allerede under de første kontaktforsøkene. Det vil si, de besvarer ikke telefonen selv etter åtte gjentatte forsøk. Samtidig kan det være grunn til å anta at flere av de ubesvarte samtalene i regelen innebærer «nekt»: Moderne telefoner vil ha nummervisning, samtidig som stadig flere tar i bruk nummerblokkering og annen nummervarsling. Når oppringer er synlig for respondenten, vil man kunne unnlate å besvare de samtalene man i utgangspunktet ikke ønsker å ta. Dette antydes også når vi betrakter de ulike frafallstypene blant yngre og eldre respondenter (Figur 4.2).

Figur 4.2 Frafall etter stadium i intervjuprosessen og respondentens alder. Prosent.



Frafallet på de ulike stadiene varierer med respondentens alder. Sammenliknet med alle respondentene, ser vi at frafall fra kø (respondenter som er ringt inntil åtte ganger), i særlig grad oppstår blant de yngste i alderen 20-49 år. Det samme gjelder manglende kontakt grunnet

«telefonsvarer» eller andre tilsvarende tekniske innretninger. På den annen side knyttes nekt under motiveringssamtalen særlig til de eldste. Med andre ord: Mens de yngste er de vanskeligste å komme i kontakt med, er de eldste kontaktbare, men vanskeligere å overtale til intervju.

#### **Frafall og svarprosent**

For å danne oss klarere bilde av utvalgets representativitet, kan vi sammenstille nummersatt bruttoutvalg med nettoutvalget, samt årsaker til frafall mellom disse to utvalgene. Eventuelle utvalgsskjevheter vurderes i forhold til kjente befolkningsegenskaper som kjønn, alder og bosted (Tabell 4.1).

Vi merker oss at responsen er:

- Den samme blant kvinner og menn.
- Lavest i aldersgruppen 19-29 år, særlig som følge av vansker med å komme i kontakt med respondentene, slik vi har sett ovenfor. Den er høyest i aldersgruppen 40-69 år, samtidig som stigende kontaktrate går sammen med stigende nekteandel.
- Varierende mellom regionene, fra laveste 14,9% i region 61-63 (Telemark)<sup>17</sup> til 22,1 i region 91 (Bergen med omegnskommuner).
- Lik mellom de fire utvalgskategoriene etter alder (under- og over 15 år), og type spørreskjema (med/uten lange reiser).

---

<sup>17</sup> Telemarksregionen inkluderer Siljan, der ønsket utvalg i utgangspunktet var større enn hva som vanligvis er mulig, gitt populasjonsstørrelsen.

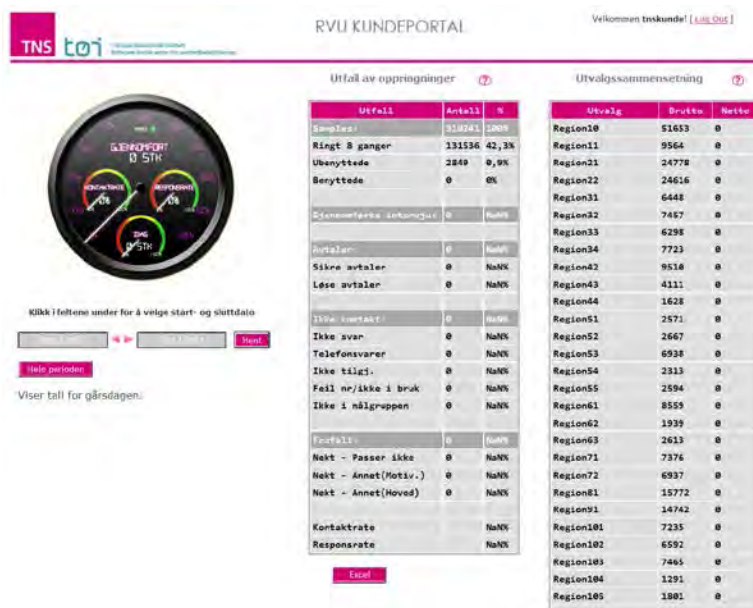
**Tabell 4.1 Svarprosent, avgang og frafall etter kjønn, alder og region. Hele utvalget. Prosent av brutto nummersatt utvalg (n=310.674).**

Bakgrunn	Ikke kontakt	Frafall	Gjennomført intervju	Antall respondenter
<b>Kjønn:</b>				
Menn	51.4	28.6	20.0	155210
Kvinner	50.1	30.1	19.7	153206
<b>Alder:</b>				
13-15 år	58.8	23.8	17.3	25481
15-19 år	62.1	24.9	13.0	47185
20-29 år	61.2	23.0	15.8	46282
30-39 år	57.8	23.2	19.0	56036
40-49 år	50.0	26.1	23.8	49833
50-59 år	37.4	34.6	28.1	45354
60-69 år	27.4	47.3	25.3	26734
70-79 år	27.6	61.7	10.7	13769
<b>Region:</b>				
10	51.4	29.6	19.0	52939
11	52.4	31.8	15.8	9560
21-22	49.1	29.8	21.2	49177
31-34	50.4	27.8	21.8	27842
42-44	51.6	30.4	18.0	15193
51-55	49.2	31.9	18.9	17000
61-63	52.8	32.3	14.9	13078
71-72	48.2	33.2	18.6	14264
81	49.8	30.1	20.1	15711
91	49.9	28.1	22.1	14704
101-107	51.4	29.4	19.2	27640
111	49.9	28.3	21.8	18180
121-125	53.8	25.9	20.3	29755
131	57.6	24.2	18.2	5631
<b>Utvalg:</b>				
13-15 år, daglige reiser	55.5	23.9	20.6	5484
13-15 år, lange reiser	56.3	25.2	18.5	7111
16+ år, daglige reiser	51.2	28.0	20.7	131804
16+ år, lange reiser	50.2	30.8	19.0	166275

#### Løpende demografisk oversikt

Utvalgets demografiske fordeling (bosted/region, alder, kjønn, type utvalg) ble kontinuerlig rapportert på egen dedikert hjemmeside (Figur 4.3). Oppdragsgiver kunne her etter behov kontrollere intervjuenes volummessige progresjon, og utvalgets løpende demografiske sammensetning.

Figur 4.3: RVU rapporteringsportal.



### 4.3 Svarinnngang

I tillegg til betydningen av demografiske representativitet, har vi sett at kontinuerlig gjennomføring er viktig for å kunne fange sesongbaserte variasjoner i befolkningens reisevaner. La os se i hvilken grad frafallets størrelse og sammensetning varierer over tid (Tabell 4.2).

Tabell 4.2 Svar- og frafall etter måned for hele utvalget. Prosent og antall.

Bakgrunn	Ikke kontakt	Frafall	Gjennomført intervju	Antall respondenter
Aug. 2013	7.4	75.3	17.3	336
Sep. 2013	19.3	58.3	22.5	7464
Okt 2013	34.8	34.8	30.4	12500
Nov 2013	56.8	24.0	19.1	21773
Des 2013	53.6	29.3	17.1	20122
Jan 2014	49.9	29.8	20.3	30502
Feb 2014	54.3	24.4	21.3	25618
Mar 2014	48.9	28.6	22.5	22032
Apr 2014	45.4	30.8	23.7	18518
Mai 2014	53.0	27.1	19.8	25699
Jun 2014	56.7	25.2	18.2	27187
Jul 2014	50.5	32.2	17.3	34431
Aug 2014	59.1	23.5	17.4	33698
Sep 2014	48.4	35.6	16.0	20269
Okt 2014	43.6	41.0	15.3	9354

Følgende trekk kan nevnes:

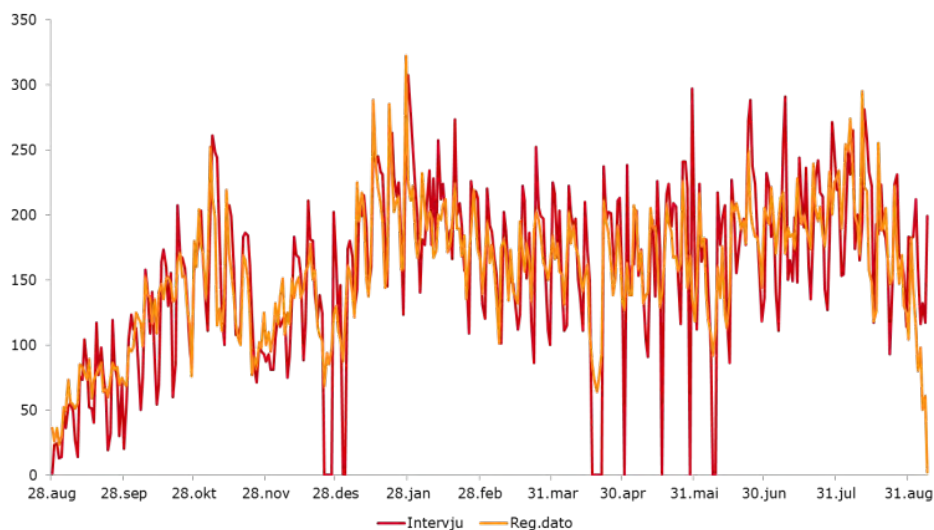
- De tre første månedene har karakter av «oppstart»: Kontaktraten faller markert til fordel for økende frafall. Dels henger den sammen med økende utvalgsstørrelse, dels at man etter hvert opparbeider kø av lite tilgjengelige respondenter.
- Fra og med november stabiliseres kontakten på rundt 50%, og frafallet på rundt 30%.
- Under avslutningen i september-oktober 2014 øker frafallet noe igjen, blant annet knyttet til forsøk på fylle kvotene i de vanskeligst tilgjengelige regionene (se nedenfor).

#### Registrerings- og intervjudag

Ut over kravet til jevnt frafall over tid, er avstanden mellom foreskrevet registreringsdag og faktisk intervjudag også et sentralt kriterium i vurderingen av intervjuenes kvalitet. I henhold til undersøkelsesdesignet skal intervjuet gjennomføres dagen etter registreringsdagen, slik at respondenten har reiseaktivitetene friskt i minne. Samtidig er ikke alltid respondenten tilgjengelig dagen etter registreringsdagen.

Betydningen av å skille mellom registrerings- og intervjudag er tydelig (Figur 4.3).

**Figur 4.3 Gjennomførte intervjuer etter registrerings- og intervjudato. Antall.**

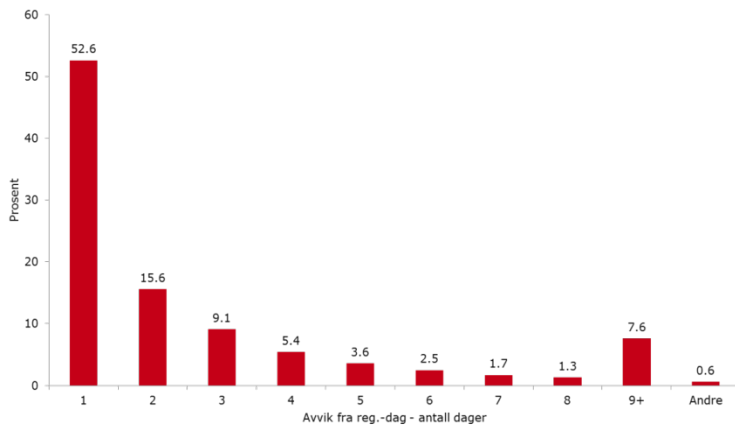


For det første er bruken av registreringsdag, til forskjell fra intervjudag, avgjørende for registrering av reiseaktiviteter alle ukens dager og på helligdager. Det er, som ovenfor nevnt, ikke intervjuet i julen, i påsken og 1./17. mai. Dessuten er respondentenes tilgjengelighet best fra mandag til torsdag, mens den er markert lavere i helgene. Bruken av registreringsdag kompenserer for de mest markerte bunnene i antall gjennomførte intervju, og gir en jevnere fordeling av reisedagene enn om man eksempelvis kun hadde intervjuet respondentene om reiser foretatt samme dag/gårsdagen.

Samtidig bør intervjuet ikke foretas i for stor avstand til registreringsdagen. Selv om dagbok er benyttet til reiseregistreringen vil respondentenes hukommelse om hvordan reisene ble foretatt, etc., svekkes med avstanden til faktisk reisedag. Halvparten av intervjuene i Reisevaneundersøkelsen er foretatt dagen etter registreringsdagen, mens nesten åtte av ti er foretatt innen tre dager fra denne (Figur 4.4).



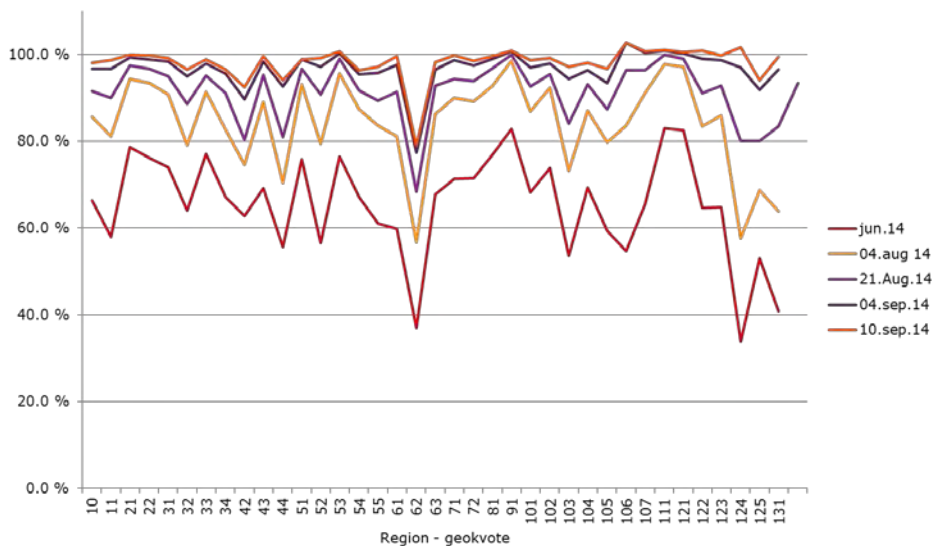
Figur 4.4 Gjennomførte intervjuer etter avstand fra registreringsdag. Prosent.



#### Avslutning av feltarbeid

I henhold til utvalgsplanen skal undersøkelsen slutt-rapportere med et gitt antall intervjuer i hver geografiske region. Inn mot sommeren 2014 var det klart at responsen ville være noe varierende mellom regionene, dels som følge av antall tilgjengelige respondenter, dels som følge av varierende deltakelsesvilje (Figur 4.5). Eksempelvis ville utvalget for region 62 (Siljan kommune) vanskelig la seg oppfylle, da denne kommunen ikke har flere enn om lag 3.000 innbyggere 13 år og eldre, samtidig som ønsket utvalg utgjør 10 % av disse.

Figur 4.5 Gjennomførte intervjuer etter intervjudtidspunkt og region. Prosent.



Per medio juni 2014 var om lag 75% av intervjuene gjennomførte, stort sett varierende mellom 60% og 80% fra region til region. Unntak var da region 62, der populasjonen er begrenset, samt regionene 124, 125 og 131 (de nordligste landsdelene). Videre ble det etter hvert aktuelt å begrense utvalgsstørrelsen i de regionene der responsen per dato hadde vært best, og å flytte fokus til de regionene der den hadde vært lavest.

En umiddelbar konsekvens av å redusere gjennomføringshastigheten i de respektive regionene, er at utvalget samtidig tilføres sesongbaserte variasjoner innen den enkelte region. Dette ville særlig være uheldig i forhold til august måned, som stod med begrenset utvalg som følge av myk oppstart i august 2013. Det ble derfor, ved feltarbeidets avslutning, besluttet å gjøre 1.475 tilleggsintervjuer i de regionene som per dato stod med relativ underdekning i «tidlig høstperioden», for å dekke opp reiseaktivitetene i denne årstiden. Tilsvarende ville det være aktuelt å gjøre 270 intervjuer i de nordligste landsdelene per januar 2015, for å dekke etterslep i vintermånedene her (Jfr Tabell 2.1).

Endelig var det som nevnt klart allerede tidlig i feltarbeidet at kvoten for Siljan ikke ville kunne fylles. Ved feltarbeidets slutt, og etter oppringning til «hele kommunens befolkning», gjensto denne kvoten med manko på 42 intervjuer. Disse ble erstattet med tilleggsintervjuer i Skien og Porsgrunn, slik at kvoten for «Telemark fylke» ble komplett.

#### 4.4 Utvalgssammensetning

Frafall og avgang medfører utvalgsskjevhet når fordelingen av en bestemt egenskap er annerledes blant undersøkelsens deltakere (nettoutvalget) enn blant alle dem som er trukket ut til å delta (bruttoutvalget). Utvalgsskjevhet har særlig betydning dersom den knyttes systematisk til undersøkelsens tema eller egenskap. Ofte vil det være vanskelig å vurdere slik skjevhet, da den er knyttet til undersøkelsens tema og ikke er eksakt kjent. Ved å vurdere utvalget opp mot kjente

**Tabell 4.3 Landsrepresentativt utvalg: Populasjon og netto utvalg etter fylke. Prosent.**

Fylke	Populasjon 13-95 år	%	Utvalg	%
01 Østfold	241865	5.6	511	5.1
02 Akershus	476141	11.1	1343	13.4
03 Oslo	536769	12.5	1275	12.7
04 Hedmark	167397	3.9	409	4.1
05 Oppland	161543	3.8	410	4.1
06 Buskerud	229840	5.3	515	5.1
07 Vestfold	204369	4.8	498	5.0
08 Telemark	146647	3.4	322	3.2
09 Aust-Agder	95435	2.2	245	2.4
10 Vest-Agder	148370	3.5	335	3.3
11 Rogaland	378032	8.8	890	8.9
12 Hordaland	422503	9.8	1110	11.1
14 Sogn og Fjordane	91505	2.1	205	2.0
15 Møre og Romsdal	220282	5.1	418	4.2
16 Sør-Trøndelag	258524	6.0	552	5.5
17 Nord-Trøndelag	113755	2.6	233	2.3
18 Nordland	205332	4.8	356	3.5
19 Troms	137508	3.2	291	2.9
20 Finnmark	63935	1.5	88	0.9
Sum	4299752	100.0	10036	100.0

populasjonskarakteristika, og å sammensytle brutto- og nettoutvalgene, langs kjente egenskaper som alder, kjønn og region, vil vi kunne gjøre en kvalifisert vurdering av nettoutvalgets sammensetning.

#### Landsrepresentativt utvalg

Mens de regionale tilleggsgutvalgene avviker fra befolkningen i landet som helhet, kan det

**Tabell 4.4 Landsrepresentativt utvalg: Populasjon og netto utvalg etter kjønn, alder og region. Prosent.**

<b>POPULASJON (N=4.299.752)</b>		13-29år	30-44år	45-59år	60-74år	75-95år	Totalt
Oslo/Akershus	Menn	3.2	3.5	2.8	1.7	0.6	11.7
	Kvinner	3.2	3.3	2.6	1.8	1.0	11.9
	Totalt	6.3	6.7	5.4	3.5	1.6	23.6
Resten av Østlandet	Menn	3.4	3.1	3.3	2.6	1.0	13.3
	Kvinner	3.2	3.0	3.2	2.6	1.5	13.5
	Totalt	6.5	6.1	6.5	5.2	2.5	26.8
Sør- og Vestlandet	Menn	4.5	4.1	3.8	2.6	1.0	16.0
	Kvinner	4.2	3.7	3.5	2.6	1.5	15.6
	Totalt	8.7	7.8	7.3	5.3	2.5	31.5
Trøndelag og Nord-Norge	Menn	2.6	2.1	2.2	1.7	0.6	9.2
	Kvinner	2.4	2.0	2.1	1.6	0.9	9.0
	Totalt	4.9	4.1	4.3	3.3	1.5	18.1
Totalt	Menn	13.6	12.7	12.0	8.6	3.3	50.1
	Kvinner	12.9	12.0	11.5	8.7	4.9	49.9
	Totalt	26.5	24.7	23.5	17.3	8.1	100.0
<b>UTVALG (n=10.052)</b>		13-29år	30-44år	45-59år	60-74år	75-95år	Totalt
Oslo/Akershus	Menn	2.3	3.0	3.3	3.1	0.9	12.6
	Kvinner	2.5	3.0	3.6	3.3	0.9	13.5
	Totalt	4.8	6.1	6.9	6.5	1.8	26.1
Resten av Østlandet	Menn	2.0	2.4	3.8	4.3	0.9	13.4
	Kvinner	2.0	2.3	4.2	3.9	0.8	13.1
	Totalt	4.0	4.7	8.0	8.2	1.7	26.6
Sør- og Vestlandet	Menn	3.0	3.3	4.5	4.5	1.0	16.3
	Kvinner	2.9	3.1	4.5	4.3	0.9	15.6
	Totalt	5.9	6.4	9.0	8.8	1.8	31.9
Trøndelag og Nord-Norge	Menn	1.4	1.4	2.0	2.7	0.5	8.0
	Kvinner	1.3	1.5	2.2	1.8	0.4	7.1
	Totalt	2.7	2.9	4.2	4.5	0.9	15.1
Totalt	Menn	8.8	10.1	13.7	14.6	3.3	50.5
	Kvinner	8.7	10.0	14.5	13.3	2.9	49.5
	Totalt	17.5	20.2	28.2	28.0	6.2	100.0

landsrepresentative utvalget sammenstilles med populasjonsfordelingen, etter bosted kjønn og alder.

Utvalget følger i det vesentlige befolkningsfordelingen, med 0,1 til 0,3 prosentpoeng avvik for de respektive regioner. Størst avvik finner vi for Sør-Trøndelag (-0,5 prosentpoeng), Nordland (-0,7 prosentpoeng), Møre og Romsdal (-0,9 prosentpoeng) og Hordaland (+1,3 prosentpoeng).

Betrakter vi kjønns- og aldersfordelingen, ser vi at også dette utvalget er merket av utfordringene i forhold til å oppnå intervju blant respondenter under 44 år, og særlig blant de yngste under 29 år. Kjønnsfordelingen følger befolkningen.

Endelig kan det være interessant å sammenstille utvalget tentativt med noen utvalgte befolkningskjennetegn (Tabell 4.5).

**Tabell 4.5 Landsrepresentativt utvalg: Populasjon og netto utvalg etter utvalgte sosiale og demografiske bakgrunnskjenetegn. Prosent.**

	Populasjon	Utvalg
<b>Hovedaktivitet:</b>		
Yrkesaktive	59	59
Pensjonister	22	23
Skoleelever	7	10
<b>Utdanning:</b>		
Grunnskole	28	8
Videregående skole	43	38
Høyskole/universitet	29	54
<b>Husstand:</b>		
Én person	18	19
Husstandsstørrelse (gj.snitt)	2,2	2,6
N (tentativt) /n	4,3 mill	10052

Respondentenes hovedaktivitet følger stort sett befolkningen. Andelen yrkesaktive og pensjonister er den samme, mens skoleelever er noe overrepresentert. Utvalgets utdanningsnivå er imidlertid høyere enn i befolkningen, slik vi vanligvis ser det i standard befolkningsutvalg. Sammenlikning med befolkningens utdanningsnivå, slik den rapporteres i den offisielle statistikken, er imidlertid ikke entydig, da kriteriene i utdanningsstatistikken ikke nødvendigvis samstemmer med hva respondentene legger i de samme begrepene. Særlig klassifiseringen av utdanninger ut over videregående skole, men som ikke er avsluttede universitets-/høyskoleutdanninger, tenderer til å bli overrepresenterte. Betrakter vi husstandene, ser vi at andelen én-personhusstander er den samme som i befolkningen, mens antall husstandsmedlemmer er noe høyere i utvalget.

#### 4.5 Vekting av endelig utvalg

Undersøkelsen rapporterer med uvektede rådata. TØI vil selv foreta utvalgsvekting, blant annet for å korrigere systematiske skjevheter som følge av utvalgsdesignet.



## Transportøkonomisk institutt (TØI)

### Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)