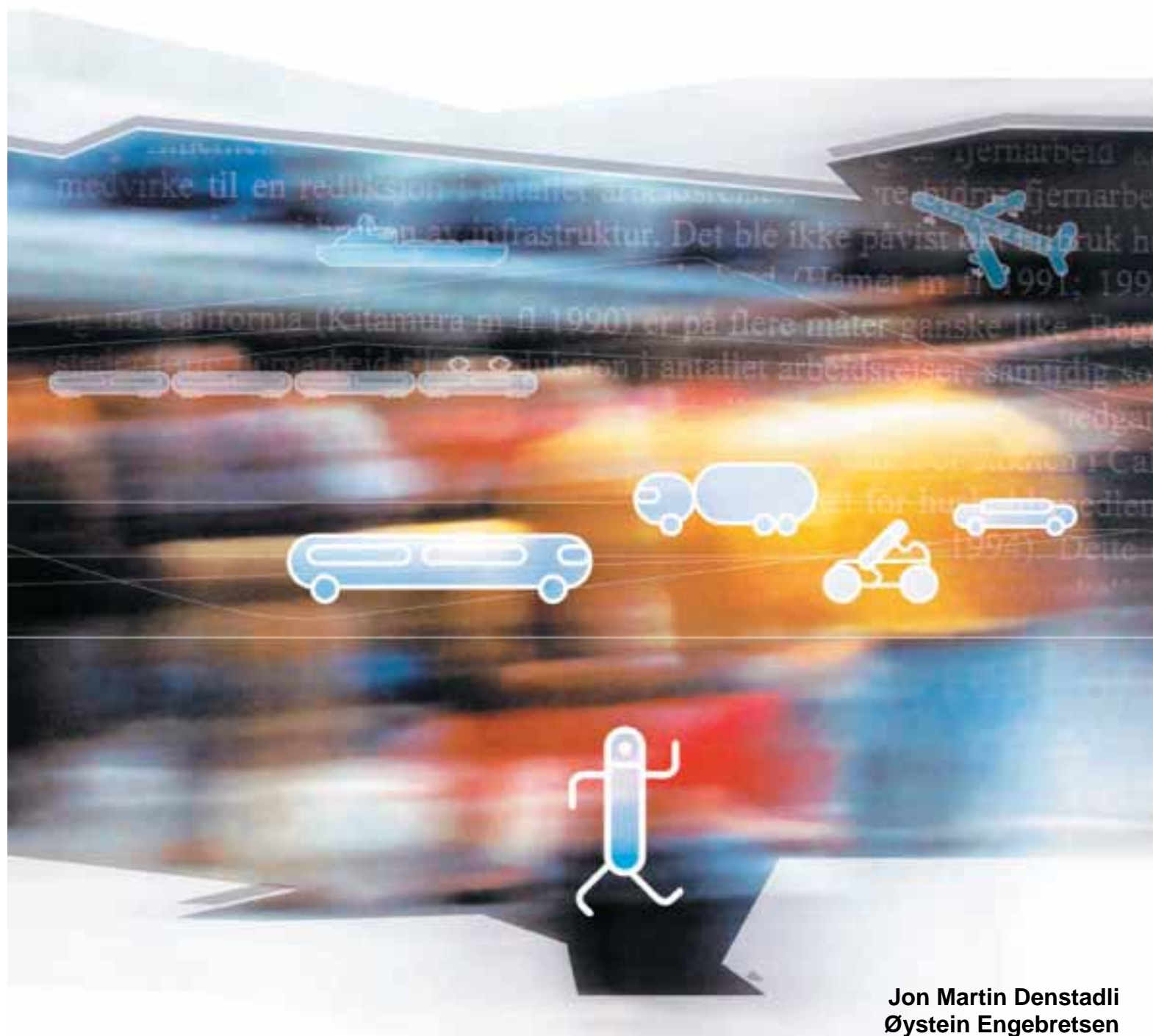


RVU 2005

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport



Jon Martin Denstadli
Øystein Engebretsen
Randi Hjorthol
Liva Vågane
TØI rapport 844/2006

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport

Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen, Randi Hjorthol, Liva Vågane

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

ISSN 0808-1190

ISBN 82-480-0656-5 Papirversjon

ISBN 82-480-0657-3 Elektronisk versjon

Oslo, juni 2006

Tittel: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 - nøkkelrapport

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli; Øystein Engebretsen; Randi Hjorthol; Liva Vågane

TØI rapport 844/2006

Oslo, 2006-06

97 sider

ISBN 82-480-0656-5 Papirversjon

ISBN 82-480-0657-3 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet; Statens vegvesen
Vegdirektoratet; Jernbaneverket; Kystverket; Avinor

Prosjekt: 2983 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

Prosjektleder: Randi Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Jan Vidar Haukeland

Emneord:

Reisevane; reiseomfang; transportmiddel; reiseformål; intervjuundersøkelse; nasjonal; Norge

Sammendrag:

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) er ca 17 500 personer fra 13 år intervjuet om sine reiseaktiviteter og reisemønstre. Undersøkelsen gir informasjon om omfanget av befolkningens reiser, reisenes formål og hvilke transportmidler som brukes. Den gir opplysning om hvordan reiseaktiviteten varierer mellom befolkningsgrupper i ulike deler av landet og etter sosioøkonomiske kjennetegn. I gjennomsnitt foretar hver person 3,3 reiser per dag. De aller fleste reisene er korte, ca 40 prosent er under tre kilometer, og de aller fleste foretas med bil, 54 prosent som fører og 12 prosent som passasjer. 5 prosent er sykkelreiser, 29 prosent gjøres til fots, mens 8 prosent er reiser med kollektive transportmidler. 52 prosent av befolkningen foretar en eller flere lange reiser per måned. Med lange reiser menes her reiser som er 100 km eller lengre eller som går til utlandet. Innenlands foretas 76 prosent av disse reisene med bil, mens 60 prosent av utenlandsreisene foretas med fly.

Title: 2005 Norwegian Travel Survey - key results

Author(s): Jon Martin Denstadli; Øystein Engebretsen; Randi Hjorthol; Liva Vågane

TØI report 844/2006

Oslo: 2006-06

97 pages

ISBN 82-480-0656-5 Paper version

ISBN 82-480-0657-3 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Ministry of Transport and Communications; Norwegian Public Roads Administration; Norwegian National Rail Administration; Norwegian National Coastal Administration; Avinor(Civil Aviation administration)

Project: 2983 National Travel Survey

Project manager: Randi Hjorthol

Quality manager: Jan Vidar Haukeland

Key words:

Travel behaviour; extent of travel; mode of transport; travel purpose survey; national; Norwegian

Summary:

In the Norwegian Travel Survey 2005 about 17 500 people from 13 years are interviewed. The survey gives information about how often people travel, the purpose of the trips, transport mode, and how travel behaviour differs with respect to age, gender, income, place of residence etc. Most trips are short, 40 percent are shorter than three kilometres. The car is used on 66 percent on the daily trips, either as driver, 54 percent, or as a passenger, 12 percent. 5 percent are done by bike and 20 percent on foot, while 8 percent are carried out by public transport. During a month, 52 percent of the population makes one or more long distance journeys. Within the country 76 percent of these trips are done by car, while 60 percent of the journeys abroad are done by plane.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 250

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price € 30

Forord

Reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) er den femte landsomfattende reisevaneundersøkelsen som er foretatt i Norge. De tidligere undersøkelsene er gjennomført i 1985, 1992, 1998 og 2001. Transportøkonomisk institutt har hatt det faglige ansvaret for alle disse undersøkelsene. I forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre nasjonal reisevaneundersøkelse hvert fjerde år. 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.

RVU 2005 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 konstruktive innspill underveis.

RVU 2005 vil i løpet av 2006 bli dokumentert gjennom en rekke temahefter og denne nøkkelrapporten, som inneholder de mest sentrale resultatene fra undersøkelsen samt utviklingen over tid for en del viktige variabler.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Randi Hjorthol. Hun har skrevet kapitlene 1-4, 11 og 12. Liva Vågane har skrevet kapitlene 5, 6, 8, 9 og 10. Øystein Engebretsen har skrevet kapittel 7 samt kontrollert kvaliteten på de geografiske dataene. Jon Martin Denstadli har skrevet kapittel 13. Arne Skogli har kontrollert og tilrettelagt datamaterialet. Tove Ekstrøm har, sammen med Kari Tangen, hatt ansvar for den endelige utformingen av rapporten. MMI Univero har stått for datainnsamlingen.

Oslo, juni 2006
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
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
2 Gjennomføring og metode	3
2.1 Intervjuopplegg	3
2.2 Spørreskjema	3
2.3 Utvalg	4
2.4 Utvalgsprosedyre	5
2.5 Svarprosent	5
2.6 Stedfesting	6
2.7 Frafall og geografisk vekting	6
2.8 RVU 2005 sammenliknet med tidligere undersøkelser	8
2.8.1 Utvalget	8
2.8.2 Introduksjonsbrev, dagbok og motivasjonssamtale	9
2.8.3 Lange reiser	9
3 Tilgang til transportressurser	10
3.1 Førerkort	10
3.2 Eie og tilgang til bil	10
3.3 Tilgang til kollektivtransport	11
3.4 Eie og tilgang til sykkel, moped, motorsykkel og båt	11
4 Omfang av reiser	19
4.1 Antall daglige reiser	19
4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk	19
4.3 Lange reiser	20
5 Transportmiddelbruk	26
5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser	26
5.2 Reiselengde for ulike transportmidler	26
5.3 Viktige faktorer for valg av transportmiddel	27
5.4 Transportmidler som brukes vanligvis	27
5.5 Transportmiddelbruk på lange reiser	28
6 Reisesenes formål	36
6.1 Daglige reiser	36
6.2 Lange reiser	36
7 Arbeidsreiser	41
7.1 Omfang, tidsbruk og lengde	41
7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen	42
7.3 Gjøre mål i tilknytning til arbeidsreisen	43

8 Skolereiser	47
8.1 Omfang, lengde og tidsbruk	47
8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene	47
9 Omsorgsreiser	50
9.1 Ulike typer omsorgsreiser	50
9.2 Antall, lengde og tidsbruk	50
9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene	51
10 Innkjøpsreiser	55
10.1 Ulike typer innkjøpsreiser	55
10.2 Antall, lengde og tidsbruk	55
10.3 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser	56
11 Fritids- og besøksreiser	59
11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser	59
11.2 Antall, lengde og tidsbruk	59
11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser	60
12 Hytte- og båtliv – ferie og fritid	63
12.1 Eie og bruk av hytte	63
12.2 Eie og bruk av båt	63
12.3 Ferie- og fritidsreiser med overnatting	64
12.4 Reisens varighet og transportmiddelbruk	65
13 Utenlandsreiser	72
13.1 Omfang	72
13.2 Reisemål og -formål	72
Referanser:	76
Vedlegg 1: Spørreskjema	77
Vedlegg 2: Gruppering av kommuner	97

Sammendrag:

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport

20 år med nasjonale reisevaneundersøkelser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) er den femte reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i Norge. Den første ble gjort for 20 år siden, i 1985, de neste tre i 1992, 1998 og 2001.

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 reisevaner.

Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

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

I RVU 2005 er 17 514 personer over 12 år intervjuet. Omtrent 10 000 av disse utgjør et representativt utvalg for hele landet, resten er regionale tilleggsutvalg.

Økning i tilgang til bil

Tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reise måte. I 2005 tilhørte 87 prosent av befolkningen en husholdning med minst én bil. Omtrent halvparten har én bil, en tredel har to biler og sju prosent har tre eller flere biler. Dette er en økning i forhold til 2001. I 2001 var det 64 prosent som sa at de *alltid* hadde tilgang til bil, i 2005 var andelen økt til 68 prosent.

Tilgang til bil varierer. Menn har fremdeles bedre tilgang til bil enn kvinner. Andre kjennetegn på dem som har god tilgang til bil er at de har høy inntekt og utdanning, befinner seg i aldersgruppen 45-54 år og lever i ekteskap/samboerskap med barn. Det er også stor forskjell i tilgang til bil etter hvor man bor. Bosatte i Oslo har dårligst tilgang til bil, mens bosatte i

mindre tettsteder og i spredtbygde strøk har best tilgang. Også bosatte i områdene rundt de store byene har god tilgang til bil.

På 90-tallet gikk andelen førerkort blant ungdom i alderen 18-24 år ned. Den relativt lave andelen med førerkort i denne aldersgruppen har i 2005 holdt seg på samme nivå som i 2001, 73 prosent. Den oppgitte grunnen til ikke å ha førerkort blant ungdom er først og fremst at de ikke har behov eller at de ikke har råd.

Bosted er den viktigste faktoren for hva slags kollektivtilbud man har. Kvaliteten på kollektivtilbudet, dvs avstand til holdeplass og avgangshyppighet, er aller best for bosatte i Oslo. Også bosatte i Bergen, Trondheim og Stavanger kommer relativt bra ut, mens de som bor i områdene rundt de store byene har et betydelig dårligere tilbud.

Av de som har oppgitt hva slags tilbud de har, har 24 prosent et meget godt tilbud, 46 prosent et godt eller middels godt, mens 30 prosent har et dårlig eller svært dårlig tilbud. I forhold til 2001 er dette en forbedring på landsbasis, da 38 prosent sa at de hadde et dårlig eller svært dårlig tilbud.

En stor del av befolkningen eier sykkel, 76 prosent. Her har det ikke vært noen endring fra 2001. Det har det heller ikke vært når det gjelder eie eller tilgang til moped og motorsykkel, 10 prosent er i besittelse av et slikt kjøretøy.

Flere reiser og mer bilbruk i dagliglivet

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 2005 foretok befolkningen i gjennomsnitt 3,3 reiser per dag. Dette er en liten økning fra 2001, da

gjennomsnittet var 3,1. Det er bare 12 prosent som ikke reiser i løpet av en gjennomsnittsdag. Omtrent en tredel har 1-2 reiser. Tilsvarende andel har 3-4 reiser, mens 26 prosent har fem eller flere reiser. Det er en liten økning fra 2001 i andelen som reiser.

Gjennomsnittsreisen er 11,1 km, som er en liten reduksjon fra 2001, og den tar 20 minutter. Samlet reiselengde per dag for hver enkelt er 37,4 km, en liten økning fra 2001. En stor del av de daglige reisene er korte. 41 prosent er under 3 km, 32 prosent ligger mellom 3 og 10 km, mens 27 prosent er 10 km eller lengre. Menn, yrkesaktive, folk med høy inntekt og utdanning og bosatte i omegnskommunene til Oslo reiser lengst.

Økningen i antall reiser er først og fremst knyttet til reiser som bilfører, fra 1,6 reiser per person per dag til 1,8, en økning på 12 prosent. Antallet reiser er stabilt for de andre reisemåtene. I 2005 foregikk 54 prosent av alle reiser som bilfører. Det er en liten økning fra 2001, og en klar økning siden 1992. Sammen med de reisene som foretas som bilpassasjer utgjør reiser med bil to av tre reiser. En av fem reiser skjer til fots, og totalt foregår en av fire reiser uten bruk av motoriserte kjøretøy. Reiser med kollektive transportmidler utgjør åtte prosent av alle reiser. De fleste av disse er med buss. Hvis vi skiller de som bor i Oslo og omegn fra resten av landet, ser vi at trikk og bane her utgjør en større andel av kollektivreisene enn buss, og at andelen togreiser er dobbelt så høy som i resten av landet.

Det er store variasjoner i kjennetegn på hvem som bruker hvilket transportmiddel eller reisemåte mest:

Bilbrukere:

- har minst to biler i husholdningen
- har alltid tilgang på bil
- har dårlig kollektivtilbud
- er menn
- er i alderen 35-44 år
- har barn
- er yrkesaktive

Fotgjengere:

- har ikke tilgang på bil
- har et godt kollektivtilbud
- er kvinner
- er under 25 år eller over 67 år
- er enslige
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor i de fire største byene

Kollektivreisende:

- har ikke førerkort eller bil
- har god tilgang på kollektivtransport
- er under 25 år
- bor i Oslo
- har lav inntekt

Stabilitet i reiseformålene

Formålet med de daglige reisene kan deles i tre hovedområder:

- reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning
- reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen
- reiser i forbindelse med fritiden

Arbeidsreisene utgjør 19 prosent av alle enkeltreiser, men er ofte koplet sammen med andre reiseformål, som innkjøp, hente og følge barn osv. På hverdagene utgjør arbeidsreisene nesten en tredel av alle hovedreiser. Både omfanget og konsentrasjonen i tid og rom betyr at arbeidsreisene er dimensjonerende både for kollektivtransport og vegsystem. I tillegg kommer tjenestereisene, to prosent og skolereisene, fire prosent.

Nesten 30 prosent av de daglige reisene er knyttet til innkjøp. Dette er en liten økning fra 2001. Mer enn halvparten av disse dreier seg om dagligvareinnkjøp, som kan betegnes som arbeid for husholdningen. En del shopping- eller handlereiser vil kunne betegnes som en form for fritidsaktivitet. I gjennomsnitt foretar befolkningen nesten én handlereise per dag. Følge- eller omsorgsreiser utgjør 10 prosent av de daglige reisene.

Eqne fritidsreiser representerer 17 prosent av de daglige reisene, og reiser i tilknytning til private besøk 13 prosent.

Sammenliknet med 2001 er endringene i fordeling av reiseformålene små.

Flere lange reiser og økning i bruk av fly på feriereiser

I 2005 foretok befolkningen over 12 år 1,6 lange reiser i gjennomsnitt per måned.¹ Det er en klar økning i antall reiser siden 2001. Mer enn halvparten av

¹ 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.

befolkningen har hatt en lang reise. En av tre har 1-2 slike reiser per måned, mens bare åtte prosent har foretatt fem eller flere lange reiser.

Reiser i forbindelse med ferie og fritid dominerer de lange reisene. Hver tredje reise skjer i feriesammenheng, og i tillegg kommer besøksreiser. Til sammen utgjør disse to formålene 56 prosent av de lange reisene. Arbeidsrelaterte reiser utgjør 18 prosent. Private ærend, dvs innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge/hentereiser o l, utgjør 16 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc står for tre prosent av reiseomfanget.

Bil brukes på de fleste lange reiser innenlands, 71 prosent, mens 13 prosent bruker fly, sju prosent tog og seks prosent buss. Det har vært en økning i bilbruken fra 2001.

På ferie og fritidsreiser til utlandet er flyet det dominerende transportmidlet med 60 prosent. Det har vært en økning fra 2001, da andelen flyreiser var 54 prosent.

Hytteliv og båtliv

For første gang er det stilt spørsmål i RVU om eie og bruk av båt og hytte. Både hytte og båt er med på å generere transport. Helgeutfart er ofte knyttet til hyttebesøk og bruk av båt.

Ca 40 prosent av befolkningen eier eller disponerer fritidsbolig eller hytte, de aller fleste innenlands.

Kjennetegn ved typeiske hytteeiere:

- Personer i aldersgruppen 55-66 år
- Par med barn
- Administrative ledere
- Personer med høy husholdsinntekt

I gjennomsnitt bruker hytteeierne sine fritidsboliger 1,2 ganger per måned. De ivrigste hyttebrukerne er:

- Personer i alderen 55-66 år
- Par uten barn
- Administrative ledere og håndverkere
- Bosatte i Finnmark og Vest-Agder

Nesten en tredel av befolkningen eier eller har tilgang til båt. Den vanligste båttypen er liten motorbåt (7 m eller kortere), 68 prosent av båteierne har slik båt. Bare tre prosent eier seilbåt, men 17 prosent har stor motorbåt og 12 prosent en liten båt uten motor.

Når det gjelder den vanligste båttypen, er det liten variasjon i kjennetegn ved eierne. Den er utbredt i de fleste lag av befolkningen. Det som kjennetegner de andre typene av båteierne er:

Liten båt uten motor:

- Eldre
- Enslige
- Yrke innen primærnæringene
- Lav husholdsinntekt
- Bosatt i Oppland/Hedmark

Stor båt med motor:

- Aldersgruppen 55-66 år
- Par uten barn
- Yrkesfaglig utdanning
- Bosatt i Møre og Romsdal/Vest-Agder
- Høy husholdsinntekt

Seilbåt:

- Personer med akademiske yrker
- Høy utdanning
- Høy husholdsinntekt
- Bosatt i eller nær Oslo

I sommerhalvåret er det en tredel som bruker båten flere ganger i uka. Godt og vel en femdel bruker den i gjennomsnitt en gang i uka, en tilsvarende andel benytter båten to – tre ganger i måneden, mens nesten en firedel bruker den enda sjeldnere eller aldri.

Summary:

2005 Norwegian Travel Survey – key results

Twenty years of National Travel Surveys

The Norwegian National Travel Survey 2005 (RVU 2005) is the fifth national survey of travel behaviour conducted in Norway. The first was done twenty years ago, in 1985, the next three in 1992, 1998 and 2001.

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. The purpose of the National Travel Surveys is to investigate 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 in the population

In RVU 2005, 17,514 persons over the age of 12 were interviewed. Around 10,000 of them constitute a representative sample of the entire country; the remainder is supplementary regional samples.

Increase in access to cars

Access to cars is one of the most important factors affecting choice of mode. In 2005, 87 per cent of the population belonged to a household with at least one car, one third have two cars and seven percent have three cars or more. This is an increase compared with 2001. In 2001, 64 per cent said that they always had access to a car; in 2005 this share had risen to 68 per cent.

Access to a car varies. Men continue to have better access to cars than women. Other characteristics of those with good access to a car are that they have high incomes and levels of education, are in the age group 45-54 and are couples with children.

There are also considerable differences in access to cars according to where respondents live. People living in Oslo have the least access to a car, whereas those living in smaller towns and in sparsely populated areas have best access. Also people living in areas surrounding the big cities have good access to cars.

In the 1990s, the percentage of young people aged 18-24 with driving licences fell. In 2005, the relatively low percentage of driving licence holders in this group remained at the same level as 2001, 73 per cent. Among young people, the primary reasons for not having a driving licence are that they do not need one and cannot afford it.

Where one lives is the most important factor for the kind of public transport available. The quality of public transport, i.e. the distance to the bus or tram stop and departure frequency is clearly best for people living in Oslo. Also those living in Bergen, Trondheim and Stavanger do relatively well, whereas people living in areas surrounding the large cities have considerably poorer service.

Of those who stated what sort of service is available to them, 24 per cent reported very good service, 46 per cent good or fairly good, whereas 30 per cent have poor or very poor public transport. Compared with 2001, this is an improvement on a national basis, when 38 per cent reported poor or very poor public transport.

A large proportion of the population owns a bicycle, 76 per cent. Here there has been no change from 2001. Nor has there been any change regarding ownership of, or access to, a moped or motorcycle: 10 per cent own such vehicles.

More trips and more car use in daily life

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 2005 the population undertook an average of 3.3 trips per day. This is a slight increase from 2001, when the average was 3.1. No more than 12 per cent do not travel in the course of an average day. Around a third make 1-2 trips. The same percentage make 3-4 trips, while 26 per cent make five trips or more. There is a slight increase from 2001 in the percentage that travel.

The average trip is 11.1 km, a slight reduction from 2001, and it takes 20 minutes. The total length travelled per day for each person is 37.4 km, a slight increase from 2001. A large proportion of daily trips are short. 41 per cent are under 3 km, 32 per cent are between 3 and 10 km, while 27 per cent are 10 km or longer. Men, economically active people, people with high income and education levels and those living in the Oslo region travel the longest.

The increase in the number of trips is primarily linked to trips as car driver, from 1.6 trips per person per day to 1.8, an increase of 12 per cent. The number of trips for the other modes of travel is stable. In 2005, 54 per cent of all trips were made by car drivers. This is a slight increase from 2001, and a clear increase since 1992. Along with trips taken as a passenger, trips by car represent two out of three trips. One trip in five takes place on foot, and a total of one out of four trips is made without the use of motorised vehicles. Trips on public transport constitute eight percent of all trips. Most of these are by bus. In Oslo and vicinity tram and rail account for a larger percentage of trips on public transport than bus, and the percentage of trips by train is twice as high as in the rest of the country.

The typical characteristics of those who use the various modes are quite different:

Car users:

- have at least two cars in their household
- have always access to a car
- are poorly served by public transport
- are men
- are aged 35-44
- have children
- are economically active

Pedestrians:

- do not have access to a car
- are well served by public transport
- are women
- are under 25 or over 67 years of age
- are single
- are not economically active

- have a low income
- live in the four biggest cities

Users of public transport:

- have neither driving licence nor a car
- are well served by public transport
- are under 25 years of age
- live in Oslo
- have a low income

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

Work trips constitute 19 per cent of all individual trips, but are often connected with trips for other purposes, such as shopping, taking children to activities or picking them up etc. On weekdays, work trips represent nearly a third of all trips between main destinations as home and work. Both their scope and concentration in time and space mean that work trips determine the size of both public transport and the road system. In addition there are business trips, two per cent, and trips to and from school, four per cent.

Nearly 30 per cent of daily trips are related to shopping. This is a slight increase from 2001. More than half of these involve grocery purchases, which can be described as work for the household. Some shopping trips may be described as a form of leisure activity. On average, people make nearly one shopping trip per day. Accompanying children to activities and trips for other care purposes constitute 10 per cent of daily trips.

Separate leisure trips are 17 per cent of daily trips, and travel related to private visits 13 per cent.

Compared to 2001 the changes in the breakdown of travel purposes are slight.

More long trips and an increase in air travel for holiday trips

In 2005, people over the age of 12 took an average of 1.6 long trips per month.¹ This is a clear increase in the number of trips since 2001. More than half of the population took a long trip. One in three had 1-2 such trips per month, while only eight per cent took five or more long trips.

Holiday and leisure travel dominate long trips. Every third trip takes place in the context of a holiday, with visits coming in addition. Altogether these two purposes constitute 56 per cent of long trips. Work-related trips represent 18 per cent. Private errands, i.e. shopping trips, medical trips, trips to accompany or pick up a child or other person etc. constitute 16 per cent, whereas organised leisure activities related to sport, politics etc. represent three per cent of the volume of travel.

Cars are used on most long trips domestically, 71 per cent, while 13 percent fly, seven per cent take the train and six per cent the bus. There has been an increase in car use since 2001.

For holiday and leisure trips abroad, travel by air is the dominant mode of transport at 60 per cent. There has been an increase since 2001, when the percentage of trips by air was 54 per cent.

Holiday cabins and boating

For the first time the survey asked about the ownership and use of boats and holiday cabins. Cabins as well as boats help generate transport. Weekend excursions are often related to visits to a cabin or the use of a boat. Approximately 40 per cent of the population owns or has access to a holiday home or cabin, nearly all of which are within the country.

Characteristics of cabin owners:

- Persons in the age group 55-66 years
- Couples with children
- Top managers and administrators
- Persons with high household incomes

On average, cabin owners use their holiday homes 1.2 times per month. The most avid cabin users are:

- Persons aged 55-66
- Couples without children

¹ Trips of 100 km or longer one-way and trips abroad, regardless of trip length, are considered long trips. In 1998, trips abroad were also required to be 100 km or longer. This was changed in 2001.

- Top managers and administrators and craftsmen
- Residents of Finnmark and Vest-Agder counties

Nearly a third of the population owns or has access to a boat. The most common type of boat is a small motorboat (7 m or shorter): 68 per cent of boat owners have this kind of boat. Only three per cent own a sailboat, while 17 per cent have a large motorboat and 12 per cent a small boat without a motor.

With regard to the most common type of boat, there is little variation in owner characteristics. It is popular in most demographic groups. What characterises the other types of boat owner is:

Small boat without a motor:

- Elderly
- Single
- Occupation in primary industries
- Low household income
- Live in Oppland and Hedmark

Large boat with a motor:

- Age group 55-66 years
- Couples without children
- Vocational education
- Live in Møre og Romsdal and Vest-Agder
- High household income

Sailboat:

- Persons with occupations requiring a college degree
- High level of education
- High household income
- Live in or near Oslo

From April to October, a third of respondents use their boat several times a week. Just over a fifth use it an average of once a week, and the same percentage use their boat two to three times a month, while nearly a quarter use it less frequently or never.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) er den femte reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De fire foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998 og 2001.

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 fortelle:

- 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 trafikkisikkerhetsarbeidet 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 2005 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

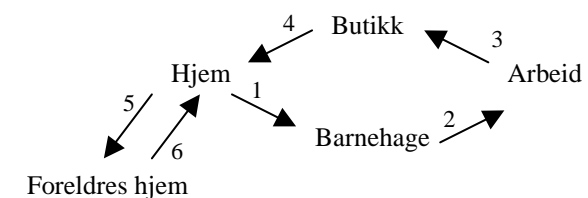
En reise er enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt

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 handle-reise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. For eksempel er en reise fra arbeidet og hjem 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. Denne reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

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



TØI rapport 844/2006

Figur 1.1: Avgrensningen av reiser

Tabell 1.1: Registrering av daglige reiser i reisevaneundersøkelsene

Reise nr.	Startsted	Endested	Formål
1	Hjem	Barnehagen	Følge
2	Barnehagen	Arbeidsplassen	Arbeid
3	Arbeidsplassen	Nærbutikken	Innkjøp
4	Nærbutikken	Hjem	Innkjøp
5	Hjem	Foreldres hjem	Besøk
6	Foreldres hjem	Hjem	Besøk

TØI rapport 844/2006

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 følgereise (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 en del tilfeller brukes derfor begrepet hovedreise. En hovedreise defineres litt løselig som en reise som starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. Etter denne definisjonen er det tre hovedreiser i figur 1.1; en fra hjemmet via barnehagen til arbeid, en fra arbeidsplassen via butikken og hjem og en fra hjemmet til foreldres hjem og tilbake til bostedet.

Diskusjon om definisjon av begrepet hovedreise og operasjonalisering for bruk i ulike typer analyser er presentert i Engebretsen (2006).

2 Gjennomføring og metode

2.1 Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2005 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de tre foregående reisevaneundersøkelsene, mens man i RVU 1985 gjennomførte personlige intervju. MMI Univero har stått for datainnsamlingen for RVU 2005.

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle intervjupersoner fikk tilsendt et brev hvor det ble opplyst om at man var blitt trukket ut til å delta i undersøkelsen. Brevet ga en kort orientering om formålet med undersøkelsen og hvem som finansierte den. Intervjupersonen fikk oppgitt en registreringsdag, dvs en dato som vedkommende skulle rapportere reiser for. Med brevet fulgte en "dagbok" hvor man kunne registrere sine reiser denne dagen, og eventuelle lange reiser han/hun hadde foretatt i løpet av den siste måneden.
2. Etter at intervjupersonen hadde mottatt introduksjonsbrevet, ble vedkommende ringt opp av MMI for en motivasjonssamtale/materiellsjekk. Formålet med denne samtalen var å forklare hva undersøkelsen dreide seg om, oppklaring av uklarheter, veiledning i utfylling av dagbøker og å motivere intervjupersonene til å delta. Det ble også avklart om den foreslåtte registreringsdagen passet for intervjupersonen. I de tilfellene den ikke passet, ble ny dag avtalt. I en del tilfeller ble intervjuet tatt i forbindelse med motivasjonssamtalen, fordi andre tidspunkt ikke passet. Da var det gårdsdagens reiser som ble registrert.
3. Intervjupersonene ble så ringt opp dagen etter den tildelte registreringsdagen. Dersom intervjupersonen ikke var å treffe, ble han/hun ringt opp senere på kvelden, deretter 6-7 ganger. Hvis det ikke var mulig å få gjort intervjuet en av de to første dagene etter den opprinnelige registreringsdagen, ble intervjupersonen intervjuet om reisene dagen før intervjuet fant sted. Dette ble gjort for å redusere hukommelsesproblemer.

Intervjuene varte i gjennomsnitt 24,5 minutter. Det var imidlertid stor variasjon i varigheten avhengig av hvor mange reiser intervjupersonen hadde foretatt og hvilke spørsmål som var relevante. De korteste intervjuene blant enslige, ikke-yrkesaktive som ikke hadde foretatt noen reiser, ble unnagjort på 10-12 minutter. Intervjuer

av yrkesaktive i husholdninger med flere personer, som disponerte bil og som hadde foretatt mange reiser, kunne komme opp i 40-45 minutter.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over ett år. Det intervjues hver dag med unntak av søndager og spesielle høytids- og helligdager. Intervjuarbeidet startet 2. januar 2005 og løp ut året. På grunn av utvalgsskjvheter første kvartal 2005, ble det tatt ca 1000 intervjuer i januar og halve februar 2006 for å rette opp dette. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen var 13 år i løpet av intervjuåret, noe som betyr at en del personer på 12 år er intervjuet, mens det ikke var noen aldersgrense oppad. Personer i institusjon ble ikke intervjuet.

2.2 Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser), lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned og reiser mellom de større byene i Sør-Norge i løpet av de siste 12 måneder. Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger:¹

1. Introduksjon
 - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
 - Enkelte bakgrunnsopplysninger
2. Daglige reiser
 - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilke transportmidler som ble brukt på reisene, formål, lengde og tidsbruk
3. Lange reiser
 - Hvor mange reiser man har foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, formålet og hvem som betalte reisen
 - Eventuell overnatting
 - Billettype og -pris på kollektivtransport og reise måte til/fra kollektivterminalen

¹ Spørreskjemaet er gjengitt i Vedlegg 1

4. "Korridorreiser"
 - Reiser mellom de større byene i Sør-Norge foretatt i løpet av de siste 12 måneder. Disse spørsmålene er nye i RVU 2005
5. Arbeid/yrke
 - Intervjupersonens arbeidssted
 - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer per uke
 - Yrkesstatus
6. Arbeidsreisen
 - Hvilke transportmidler som brukes
 - Ærend på veg til/fra arbeid
 - Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse og om man reiser i arbeid
7. Ektefelle/samboer
 - Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
8. Husholdning
 - Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen
 - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
9. 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 vedkommendes tilgang til bil
 - Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har
10. Husholdningens tilgang til båt og hytte
 - Om intervjupersonen eller husholdningen eier fritidsbåt, hva slags båt dette er og hvor ofte den brukes i sommerhalvåret
 - Om husholdningen eier eller disponerer hytte, hvor den ligger og hvor ofte den brukes. Disse spørsmålene er nye i RVU 2005
11. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
 - Utdanning
 - Egen inntekt
 - Husholdningens inntekt

Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land.

2.3 Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU 2005 ble det gjennomført intervju med i alt 17 514 personer. Intervjuene fordelte seg på to utvalg:²

1. Basisutvalget
Cirka 10.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant bosatte over 12 år i hvert fylke. Antall intervjuer i kommunene i et fylke er dermed tilnærmet proporsjonalt med befolkningen i kommunene.
2. Regionale tillegg
Tilleggsintervjuer finansiert av Statens vegvesen Region øst og regionale myndighetene i følgende områder: Drammensregionen, Tønsbergregionen, Sandefjord, Larvik, Horten/Borre, Kristiansandregionen, Arendalsregionen og Grenlandsregionen. Til sammen ca 7000 intervjuer.

Tabell 2.1 viser fordeling av intervjuer etter fylke.

² Intervjuopplegg og spørreskjema var likt i alle utvalgene

Tabell 2.1: Fordeling av intervjuer i RVU 2005 på fylker

Fylke	Befolkning	Basisutvalg	Regionale tillegg	Sum
1 Østfold	260 389	547	6	553
2 Akershus	501 125	1260	10	1270
3 Oslo	538 411	1069	75	1144
4 Hedmark	188 511	433	4	437
5 Oppland	183 204	456	3	459
6 Buskerud	245 225	566	1211	1777
7 Vestfold	222 104	570	2272	2842
8 Telemark	166 140	433	1221	1654
9 Aust-Agder	104 084	248	1044	1292
10 Vest-Agder	162 317	365	1070	1435
11 Rogaland	397 594	882	5	887
12 Hordaland	452 611	938	29	967
14 Sogn og Fjordane	106 650	231		231
15 Møre og Romsdal	244 978	533	4	537
16 Sør-Trøndelag	275 403	650	24	674
17 Nord-Trøndelag	128 694	330	1	331
18 Nordland	236 257	560	3	563
19 Troms	153 585	306	5	311
20 Finnmark	72 937	149	1	150
Totalt	4 640 219	10 526	6988	17 514

TØI rapport 844/2006

Grunnen til at de regionale tilleggene har fått en større geografisk spredning enn planlagt, er at personer som er trukket ut for intervju i de aktuelle kommunene, har flyttet i perioden mellom uttrekket og intervjuetidspunktet (se 2.4).

2.4 Utvalgsprosedyre

Utvalget for RVU 2005 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Uttrekket skjedde i fire omganger, ett i hvert kvartal. Dette ble gjort for å få et mest mulig oppdatert utvalg slik at frafall på grunn av flytting, dødsfall etc ble minimert. Det sentrale folkeregisteret inneholder ikke opplysninger om personenes telefonnummer. Påkobling av dette skjedde derfor etter at man hadde trukket utvalget. Dette ble gjort maskinelt hos DM-huset, men ble supplert med manuelle oppslag. Av det totale utvalget ble 87 prosent nummersatt og kontaktet.

2.5 Svarprosent

Tabell 2.2 viser svarprosenten for RVU 2005. Tabellen viser at det er 13 prosent som ikke er nummersatt eller kontaktet, tre prosent tekniske feil i forbindelse med

kontaktforsøk og seks prosent bor på institusjon, er for gammel eller kan ikke intervjues i perioden. Av netto-utvalget er 50,6 prosent intervjuet, mens 47,9 prosent av bruttoutvalget er intervjuet.

Tabell 2.2: Svarprosent for RVU 2001

Avsluttet utvalg:	44 617
Ikke nummersatt eller ikke kontaktet:	5 785
Tekniske feil	1 345
Ikke målgruppe (bor på inst.):	918
Nummersatt utvalg, alle i målgrupper	36 569
Ikke i stand til å bli intervjuet i intervjuperioden	1 974
Netto utvalg	34 595
Intervju :	17 500
Svarprosent av "Nummersatt utvalg, alle i målgrupper.":	47,9 %
Svarprosent av "Netto utvalg":	50,6 %

TØI rapport 844/2006

Dette er noe lavere enn hva som ble oppnådd i RVU 1997/98, men betydelig lavere enn svarprosenten i RVU 2001, som var på 64 prosent. I følge MMI univerto er en oversampling av de yngste og de eldste en av forklaringene på en såpass lav svarprosent.

2.6 Stedfesting

Fra og med RVU 2001 er det innført stedfesting til grunnkrets av start og endepunkter for reisene, for bosteder, for arbeidsplasser (gjelder for personer med fast oppmøtested) og for hytter. Stedfesting medfører at det kan foretas en del geografiske analyser av reisevanene og at det kan kobles til tilleggsinformasjon om stedene der reisene har foregått.

Stedfestingen i RVU 2001 skjedde i etterkant av intervjuene basert på adresseinformasjon innsamlet under intervjuet eller hentet fra register. Til RVU 2005 utviklet MMI en metode integrert i intervju-systemet som muliggjør presis stedfesting under intervjuet ved hjelp av kobling til adresseregister (GAB-basert). De fleste stedfestingene er basert på denne metoden. For de øvrige er stedfesting foretatt i etterpå ved hjelp av digitale kart og registre.

TØI har kvalitetssikret metoder og resultater. Beste stedfesting – kalt *entydig stedfesting* – er oppnådd der vi med høy grad av sikkerhet kan fastslå nøyaktig riktig grunnkrets. I tillegg kommer mer upresise stedfestinger der flere grunnkretser i nærheten av hverandre kan være riktige eller der det mangler informasjon for kvalitetssikring.

96 prosent av bostedene er entydig stedfestet (medregnet upresise stedfestinger kommer andelen med grunnkrets opp i 99 prosent). En del respondenter har oppgitt at de har et tilleggsbosted. 93 prosent av disse bostedene er entydig stedfestet (medregnet upresise stedfestinger har 98 prosent blitt koblet til en grunnkrets).

8822 av respondentene har fast oppmøteplass på arbeid. 91 prosent av disse arbeidsplassene er entydig stedfestet (medregnet upresise er det 98 prosent som er koblet til grunnkrets).

92 prosent av de daglige reisene er entydig stedfestet i henholdsvis start- og endepunkt. 87 prosent av reisene er entydig stedfestet i begge ender av reisen (medregnet upresise stedfestinger er 96 prosent koblet til grunnkrets eller kode for reise til/fra utlandet).

For lange reiser er kravet primært stedfesting til kommunenivå (eller til utland). Dette er oppfylt for 99 prosent av reisene. For om lag 85 prosent av reisene kan både start- og endepunkt lokaliseres til tettsted eller bygdelag innenfor en kommune (i Norge). 77 prosent av de lange reisene er entydig stedfestet til grunnkrets i henholdsvis start og ende av reisen, mens 56 prosent er entydig stedfestet til grunnkrets i begge ender.

6555 av respondentene har oppgitt at de eier eller disponerer hytte i Norge. Av disse er 97 prosent knyttet til kommune. Det er ikke foretatt noen grundig

kvalitetsvurdering, men det er antatt av vel 60 prosent av hyttene er entydig stedfestet til grunnkrets. (Medregnet upresise er 92 prosent koblet til grunnkrets).

2.7 Frafall og geografisk vekting

Tidligere reisevaneundersøkelser har vist at personer i alderen 20-29 år og personer over 60 år ofte er underrepresentert i utvalget. I RVU 2001 var bare de over 80 år underrepresentert, antakelig takket være spesielle tiltak. For å redusere underrepresentasjonen i disse gruppene ble følgende tiltak gjennomført:

Personer 20-29 år:

- Med på nummersettingen fra DM-huset er såkalt "familietreff" hvor etternavn/familienavn og adresse stemmer. Via dette nummeret ble evt nye/riktige nummer lagt inn i basen
- Oversampling av aldersgruppen.
- Måling av utvalgsfordelingen underveis, spesiell oppfølging av aldersgruppen ved store avvik

Personer over 65 år:

- Eget informasjonsskriv tilpasset aldersgruppen.
- Oversampling av aldersgruppen.
- Måling av utvalgsfordelingen underveis, spesiell oppfølging av aldersgruppen ved store avvik

Dette er tiltak som til en viss grad også ble brukt i den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2001 (for en nærmere beskrivelse, se Denstadli og Hjorthol 2002).

For å kunne benytte basisutvalget og de regionale tillegg samlet, er det vektet geografisk. Tabell 2.3 viser aldersfordelingen i befolkningen og i RVU 2005 etter geografisk vekting.

Tabell 2.3: Aldersfordeling i befolkningen og i RVU 2005 etter geografisk vektning. Prosent

Aldersgruppe	Befolkningen	RVU 2005	RVU i % av befolkningen
I alt	100,0	100,0	
(12)13-14	3,7	3,9	106
15-19	7,5	6,6	88
20-24	7,1	8,0	113
25-29	7,6	7,6	100
30-34	8,9	8,1	92
35-39	9,2	8,9	96
40-44	8,6	8,3	97
45-49	8,3	8,3	101
50-54	7,8	8,6	111
55-59	7,8	8,3	105
60-64	5,8	6,3	108
65-69	4,5	4,4	99
70-79	7,6	8,1	106
80+	5,6	4,4	79

TØI rapport 844/2006

Det er skjevheter i RVU 2005 for noen aldersgrupper. Det er imidlertid valgt å ikke vekte etter alder. Det viser seg at vektning i forhold til disse skjevhetene ikke gir noen signifikant endring av sentrale fordelinger i RVU.

Sammenlikner vi med reisevaneundersøkelsene fra 1998 og 2001, ser vi at avvikene er betydelig mindre enn i 1998, og omtrent på samme nivå som i 2001 (tabell 2.3). Går vi inn på de enkelte aldersgruppene, viser tallene at RVU 2005 har lyktes godt i å få tak i den aldersgruppen som man tidligere har hatt store problemer med å komme i kontakt med, ungdom i alderen 20-24 år. I den gruppen ligger andelen litt høyere enn landsnivå, mens den var betydelig lavere både i 1998 og 2001 (tabell 2.4). Vi ser også at man har klart å øke andelen av de aller eldste, og har oppnådd et mye mindre avvik enn i begge de foregående undersøkelsene. Generelt sett har underrepresentasjon i denne gruppen hatt sammenheng med at en del er bosatte i institusjoner, men også at mange eldre føler at en slik undersøkelse ikke angår dem fordi de er lite ute. Intervjuerne har derfor brukt tid på å motivere denne gruppen ved å understreke at alle grupper er viktige i reisevaneundersøkelsen.

Som vi nevnte over, vil oversampling av noen aldersgrupper kunne medvirke til lavere svarprosent. Man bør derfor i fremtidige reisevaneundersøkelser vurdere om man vil legge større vekt på representativitet enn på svarprosent. En svarprosent vil selvfølgelig variere med hvor stor vekt man legger på å få proporsjonalt riktige andeler i ulike aldersgrupper.

Tabell 2.4: Fordeling av utvalgene i RVU 2005, RVU 2001 og RVU 1998 i prosent av befolkningen totalt i de ulike aldersgruppene

Alder	RVU i % av befolkningen		
	2005	2001	1998
13-14 år	106	88	141
15-19 år	88	106	145
20-24 år	113	86	74
25-29 år	100	101	87
30-34 år	92	96	107
35-39 år	96	111	115
40-44 år	97	102	129
45-49 år	101	105	119
50-54 år	111	102	125
55-59 år	105	104	111
60-64 år	108	108	94
65-69 år	99	98	67
70-79 år	106	98	54
80 år og eldre	79	76	24

TØI rapport 844/2006

For å unngå skjevheter i materialet som følge av vektningen, er det valgt å dele landet inn i geografiske soner med minst 50 intervjuer (har akseptert noen mindre avvik) eller minst 20 000 innbyggere – innenfor hvert fylke. Sonene er bygget opp av nabokommuner. Der det har vært mulig er sonene tilpasset vanlig regioninndeling i fylket. I størst mulig grad er store kommuner definert som egne soner.

Oslo kommune er delt i fire soner (indre by, ytre by vest og nord, ytre by øst og ytre by sør).

I tilleggsutvalsregionene er kommunene betraktet som egne soner. I praksis innebærer dette at de fleste har minst 50 intervjuer (har akseptert noen lavere) eller minst 3000 innbyggere.

Landet er delt inn i soner som vist i tabell 2.5.

Tabell 2.5: Vektingssoner. 2005

Halden	Lillehammer	Grimstad	Molde
Moss	Gjøvik	Arendal	Ålesund
Sarpsborg	Gudbrandsdal	Tvedestrand	Kristiansund og Frei
Fredrikstad	Toten	Lillesand	Ørsta og Volda
Østfold kyst	Hadeland/Land	Birkenes	Sunnmøre ellers
Østfold indre	Valdres	Aust-Agder ellers	Romsdal ellers
Ski	Drammen	Kristiansand	Nordmøre ellers
Ås	Kongsberg	Vennesla	Trondheim
Oppegård	Nedre Eiker	Songdalen	Vestfylket Sør-Trøndelag
Bærum	Lier	Søgne	Nordfylket Sør-Trøndelag
Asker	Ringerike	Vest-Agder ellers	Sørfylket Sør-Trøndelag
Lørenskog	Hallingdal	Sandnes	Trondheim omland
Skedsmo	Numedal/Sigdal	Stavanger	Steinkjer/Fosen
Nittedal	Eiker/Modum	Haugesund	Namsosregionen
Ullensaker	Hurumlandet	Karmøy	Stjørdal/Meråker
Follo utenom Ski og Ås	Horten	Sør-Jæren	Levanger/Verdal
Romerike sør	Tønsberg	Midt-Jæren	Bodø
Romerike midt	Sandefjord	Øst og nord Stavangerregionen	Ofoten
Romerike nord	Larvik	Nord-Jæren	Helgeland
Oslo: Indre by inkl uten fast bopel	Stokke	Ryfylke/Haugalandet/øyene	Salten utenom Bodø
Oslo: Ytre by vest og nord + Marka	Nøtterøy	Bergen	Lofoten
Oslo: Ytre by øst (Groruddalen)	Tjøme	Os	Vesterålen
Oslo: Ytre by sør	Vestfold nord/indre	Stordregionen	Tromsø
Hamar	Porsgrunn	Hardanger	Harstad og kystkommunene
Ringsaker	Skien	Vosseregionen	Øst- og nordfylket Troms
Glåmdal	Siljan	Bergensregionen vest	Finnmark
Hamarregionen	Bamble	Bergensregionen nord	
Elverum -Trysil	Telemark nordøst	Nordfjordregionen	
Hedmark nord	Telemark sør	Sognefjordregionen	
	Telemark vest		

TØI rapport 844/2006

Det er beregnet en utvalgsvekt (gir sum lik antall intervjuer) og en befolkningsvekt (oppblåsing). Befolkningsvekten gir riktig innbyggertall for alle fylker, for store kommuner, for kommunene i områder med tilleggsutvalg og for samlesoner. Kommuner som inngår i samlesoner vil normalt ikke kunne presenteres med korrekt innbyggertall.

2.8 RVU 2005 sammenliknet med tidligere undersøkelser

2.8.1 Utvalget

Utvalgsprosedyren i RVU 2005 er den samme som i RVU 2001, men forskjellig fra tidligere RVU. I RVU1992 ble det trukket et utvalg fra det sentrale folkeregisteret for påkobling av telefonnummer. Når man oppnådde kontakt på telefon, ble den personen som sist hadde fødselsdag intervjuet. I RVU 1998

trakk man utvalget fra Telenors telefonregister, dvs et husholdningsutvalg, og intervjuet den personen som sist hadde fødselsdag. I likhet med RVU 2001 baserer RVU 2005 seg på et personutvalg som er trukket fra det sentrale folkeregisteret.

Utvalget er mer representativt mht alder nå enn for undersøkelsene før 2001. Etersom reisevanene endrer seg med alder, er resultatene fra RVU 2005 og undersøkelser tidligere enn 2001 derfor ikke uten videre sammenlignbare. Det er vanskelig å vite sikkert om endringer/ikke endringer er reelle eller skyldes et mer representativt utvalg. For å luke bort denne usikkerheten er dataene fra 1997/98 og 1992 vektet for alder i henhold til alderssammensetningen i befolkningen per januar 1991 og 1. januar 1997.³

³ I tidligere publisert materiale fra RVU1992 og RVU1998 er det ikke vektet for alder. Når vi nedenfor sammenligner resultater fra de tre siste RVU'ene, vil det kunne være noen avvik fra tidligere publiserte rapporter for RVU1992 og RVU1998. Avvikene er imidlertid små.

Tabell 2.6 viser fordelingen av antall reiser per dag i forskjellige aldersgrupper for 1998, 2001 og 2005.

Tabell 2.6: Antall reiser per dag i ulike aldersgrupper i RVU1997/98, RVU2001 og RVU2005

Alder	RVU 1998	RVU 2001	RVU 2005
13-14 år	3,32	3,47	3,53
15-19 år	3,61	3,43	3,55
20-24 år	3,66	3,38	3,46
25-29 år	3,51	3,41	3,59
30-34 år	3,51	3,58	3,74
35-39 år	3,52	3,58	3,88
40-44 år	3,39	3,61	3,79
45-49 år	3,40	3,43	3,65
50-54 år	3,04	3,17	3,39
55-59 år	2,72	2,90	3,17
60-64 år	2,73	2,55	2,91
65-69 år	2,25	2,35	3,00
70-79 år	1,86	1,81	2,41
80 år og eldre	1,07	1,26	1,66
Alle	3,14	3,09	3,33

TØI rapport 844/2006

2.8.2 Introduksjonsbrev, dagbok og motivasjonssamtale

På samme måte som i RVU 2001, fikk intervjupersonene tilsendt et brev før de ble ringt opp. Brevet fortalte om formålet med undersøkelsen, hvem som finansierte den, hvorfor det var viktig at man deltok samt at det ble informert om at man ville bli ringt opp i løpet av de nærmeste dagene. Det ble også lagt ved en "dagbok" hvor intervjupersonen kunne registrere sine reiser på en spesifisert dag, og eventuelle lange reiser som han/hun hadde foretatt i løpet av måneden forut for intervjuet. Undersøkelser har vist at forhåndsvarsel og dagbok bedrer rapporteringen av reiser, spesielt gangturer (f eks Denstadli og Lian 2002). I tillegg til dette ble intervjupersonene ringt opp etter at de hadde motatt materialet, for en såkalt materiellsjekk. Denne samtalen fungerte som en motivasjonssamtale, der avtale om intervjutidspunkt også ble gjort.

2.8.3 Lange reiser

Registreringen av lange reiser er i hovedsak gjort på samme måte som i 2001, men noe forskjellige fra de foregående undersøkelsene. I RVU 2005 ble alle lange reiser (100 km eller lengre og reiser til utlandet) rapportert. Det ble også spurt om overnattinger på vei til endepunktet, slik at man fikk fanget opp hele reisekjeden, dersom enkeltdeler kunne være kortere. Detaljer om overnattingssted er færre enn i RVU 2001. I reisevaneundersøkelser før 2001 er alle reiser 100 km og lengre rapportert som selvstendige reiser. Problemet med en slik rapportering er at den ikke fanger opp delreiser dersom disse er under 100 km, og man står dermed i fare for å miste deler av reisekjeden.

Endringen fra 2001 påvirker antall reiser som intervjupersonene oppgir, som vil bli noe lavere ved den nye måten å rapportere på. Denne rapporteringsmåten har ikke konsekvenser for andelen som har foretatt lange reiser.

Før 2001 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. Fra RVU 2001 er derfor alle reiser til/fra Norge blitt rapportert, uavhengig av reisens lengde.

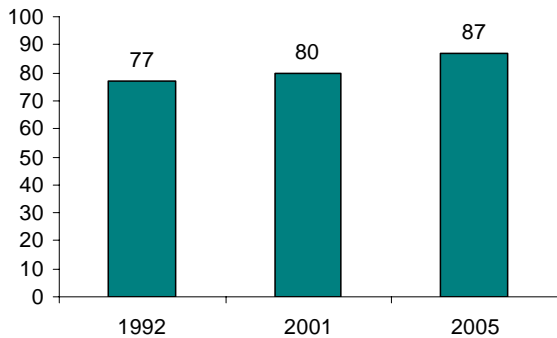
I analysene av lange reiser gjøres ikke sammenligninger med RVU1991/92. Årsaken til dette er at man den gang benyttet en rapporteringsperiode på tre måneder, mot en måned i de to siste RVUene.

I tillegg til lange reiser gjennomført siste måned, er det også spurt om reiser mellom de større byene i Sør-Norge foretatt de siste 12 måneder, såkalte korridorreiser. Hensikten med disse spørsmålene er å få bedre data om reiseaktiviteten mellom disse relasjonene for å vurdere konkurranseflatene mellom transportmåtene.

3 Tilgang til transportressurser

3.1 Førerkort

En stor majoritet av den voksne befolkning har førerkort, 87 prosent (figur 3.1). Fra begynnelsen av 90-tallet har andelen økt med ca 10 prosentpoeng. Analyser av RVU 1992 og RVU 2001 viste at det var en nedgang i andelen ungdommer i alderen 18-24 år som tok førerkort (Hjorthol 2002). Registerdata viste den samme tendensen (Nordbakke 2000). Andelen som har førerkort for bil i denne aldersgruppen er den samme i 2005 som i 2001. Den er med andre ord på et lavere nivå enn på begynnelsen av 90-tallet, da andelen var 82 prosent.



TØI rapport 844/2006

Figur 3.1: Andel personer over 18 år med førerkort i 1992, 2001 og 2005. Prosent

Høyest andel med førerkort finner vi blant (tabell 3.7):

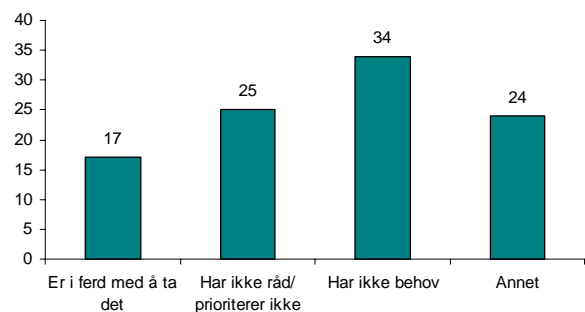
- Menn
- Aldersgruppen 45-54 år
- Par med barn
- Personer som bor i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger
- Yrkesaktive med mer enn 40 timers arbeidsuke, 96 prosent
- Personer i administrative yrker
- Personer med husholdsinntekt på 600 000 eller høyere per år

Den laveste andelen finner vi blant (tabell 3.7):

- Kvinner
- Aldersgruppen over 74 år
- Enslige

- Bosatte i Oslo
- Ikke yrkesaktive
- Personer i yrker uten krav til formell utdanning
- Personer med husholdsinntekt mellom kr 100 000 og 200 000

I RVU 2005 ble de som ikke hadde førerkort for bil i aldersgruppen 18 til 35 år spurt om grunnen til at de ikke hadde det. Svarene er presentert i figur 3.2.



TØI rapport 844/2006

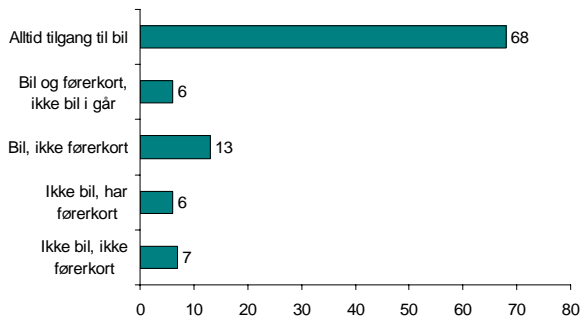
Figur 3.2: Grunn til ikke å ha førerkort for personer i alderen 18 til 35 år. Prosent

Resultatene viser at 17 prosent er i ferd med å ta førerkort. Det er særlig personer i parforhold med barn som er i den situasjonen, noe som indikerer at man venter til behovet for å bruke bil melder seg. Hver fjerde uten førerkort har økonomiske grunner til dette. Enslige og enslige med barn bruker ofte dette som begrunnelse. Seks prosent sier at et godt kollektivtilbud gjør at de ikke trenger det. De som bor i de største byene, er de som oftest sier at de ikke har behov. Hensynet til miljø er det nesten ingen (1 prosent) som nevner i denne forbindelsen.

3.2 Eie og tilgang til bil

87 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med minst én bil. I underkant av halvparten har én bil, en tredel har to biler og sju prosent har tre eller flere biler (tabell 3.7). Det er en økning i flerbilhushold fra 2001 (tabell 3.1). Dette er i overensstemmelse med annen statistikk over personbiltransport (Rideng 2005).

Tilgang til bil har dermed også økt siden 2001. Andel som alltid har tilgang til bil i 2005 er 68 prosent, i 2001 var andelen 64 prosent og i 1992 60 prosent (tabell 3.2).



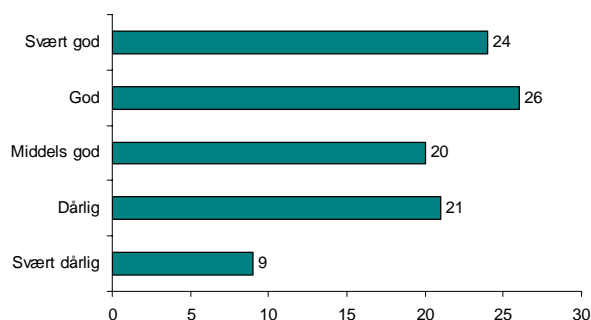
TØI rapport 844/2006

Figur 3.3: Tilgang til bil. 2005. Prosent

Menn har fremdeles bedre tilgang til bil enn kvinner (tabell 3.8). Tilgangen er best i de midtre aldersgruppene (45-54 år), i barnefamilier, og blant høyinntektsgrupper.

3.3 Tilgang til kollektivtransport

Nesten en firedel av befolkningen har et svært godt kollektivtilbud der de bor (figur 3.4). Ytterligere en firedel har et godt kollektivtilbud, mens 30 prosent har et dårlig eller meget dårlig kollektivtilbud. Dette er en forbedring fra 2001 (tabell 3.3), og henger sammen både med en reell forbedring og en økning av befolkningen i sentrale byområder.



TØI rapport 844/2006

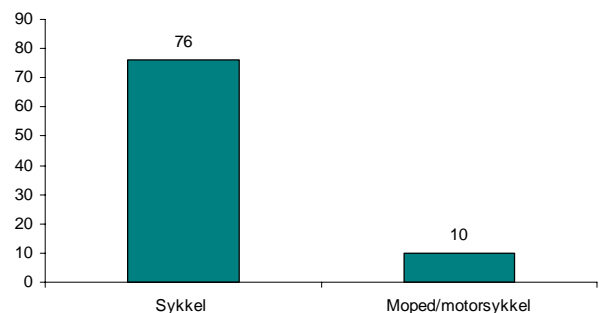
Figur 3.4: Kvalitet på tilgang til kollektivtransport. 2005. Prosent

Det er store variasjoner i kvaliteten på kollektivtilbudet etter hvor i landet folk bor. Tilbudet er aller best for bosatte i Oslo, der 80 prosent har et svært godt

tilbud (tabell 3.6). I Oslos omegnskommuner er det ikke mer enn 14 prosent som har et så godt kollektivtilbud. I de tre nest største byene, Bergen, Trondheim og Stavanger, har halvparten av befolkningen et svært godt kollektivtilbud. Et interessant aspekt ved spørsmål knyttet til kollektivtilbudet, er at dess dårligere det er, desto flere er det som ikke har kjennskap til det. Mange vet verken hvor ofte bussen går eller hvor langt det er til nærmeste holdeplass. I mindre byer, tettsteder og i spredtbygde områder er det omtrent en femdel som ikke kan gi noe svar på hvordan det lokale kollektivtilbudet faktisk er.

3.4 Eie og tilgang til sykkel, moped, motorsykkel og båt

Tre av fire eier eller disponerer sykkel. Dette er det samme nivået som i 2001 (tabell 3.4). Eie og tilgang til moped og motorsykkel er også på samme nivå som i 2001, 10 prosent.



TØI rapport 844/2006

Figur 3.5: Eier eller disponerer sykkel og motorsykkel/moped. 2005. Prosent

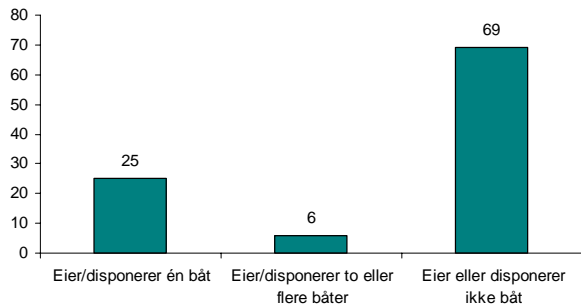
Eie av sykkel er forholdsvis jevnt fordelt i befolkningen (tabell 3.9), men andelen som eier sykkel:

- er høyest i aldersgruppen 13-17 år, 90 prosent, og lavest blant de eldste.
- er også høyere blant par med barn enn i andre familietyper.
- er høyest blant de som har høgskole- og universitetsutdanning.
- er høyest blant høyinntektsgrupper.

Menn eier eller disponerer motorsykkel og moped oftere enn kvinner (tabell 3.9), 13 prosent versus 7 prosent. Når det gjelder eie av moped, er dette vanligst blant ungdom under 20 år. Motorsykkel er vanligst i aldersgruppen 35-44 år.

I RVU 2005 ble det også stilt spørsmål om eie eller disposisjon av småbåt. Dette spørsmålet er ikke stilt tidligere. Vi kommer tilbake til flere detaljer om eie og bruk av båt i kapittel 12.

Figur 3.6 viser at nærmere en tredel av befolkningen eier eller har tilgang til båt.



TØI rapport 844/2006

Figur 3.6: Eier eller disponerer småbåt/fritidsbåt. Prosent. 2005

Eie av småbåt er vanligst (tabell 3.10) blant:

- de som er i aldersgruppen 55- 66 år, ca 30 prosent
- de som bor i tettsteder og spredtbygde områder, 29 prosent
- de som har yrke knyttet til primærnæringene, 32 prosent
- de som har en husholdsinntekt over kr 750 000, 34 prosent

Tabell 3.1: Bilhold i husholdningene. 1992, 2001 og 2005. Prosent⁴

Antall biler i husholdningen	1992	2001	2005
0 biler	15	15	13
1 bil	53	52	48
2 biler	27	28	32
3 biler og flere	5	5	7
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

⁴ Dersom annet ikke er angitt refererer alle resultater seg til personer som er 13 år og eldre

Tabell 3.2: Befolkningen etter tilgang til bil. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Biltilgang ¹	1992	2001	2005
Ikke bil, ikke førerkort	12	10	7
Ikke bil, har førerkort	3	5	6
Bil i husholdningen, ikke førerkort	16	13	13
Bil og førerkort, ikke bil i går	9	8	6
Alltid tilgang til bil	60	64	68
Sum	100	100	100

¹ Biltilgang er definert som følger:

Ikke bil i husholdningen, 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 i hele går 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 går

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.3: Befolkningen etter tilgang til kollektivtransport ved boligen. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Tilgang til kollektivtransport ¹	1992	2001	2005
Svært god	18	19	24
God	24	23	26
Middels god	19	20	20
Dårlig	26	25	21
Svært dårlig	13	13	9
Sum	100	100	100

¹ Kollektivtilbudet er definert som følger:

Svært god tilgang til kollektivtransport

Minst 4 avganger per time på hverdager og under 1 km til den holdeplassen som vanligvis brukes

God tilgang til kollektivtransport

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

Middels god tilgang til kollektivtransport

1 avgang per time på hverdager og under 1 km til holdeplassen, eller 2-3 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen

Dårlig tilgang til kollektivtransport

Avgang hver annen time eller sjeldnere på hverdager og under 1 km til holdeplassen, eller 1 avgang per time og 1-1,5 km til holdeplassen

Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport

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

Bare de som har gitt opplysning om tilbudet er tatt med i analysen

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.4: Befolkningens tilgang til sykkel. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Eie/tilgang til sykkel	1992	2001	2005
Ja	73	75	76
Nei	27	25	24
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.5: Befolkningens tilgang til moped/MC. Personer 16 år og eldre. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Eie/tilgang til moped/MC	1992	2001	2005
Ja	8	9	10
Nei	92	91	90
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.6: Kollektivtilbudet ved boligen etter bosted. 2005. Prosent

Kollektivtilbud ¹	Svært		Middels		Svært		Sum
	godt	Godt	godt	Dårlig	dårlig	Vet ikke	
Alle	21	23	17	18	8	15	100
<i>Bosted²</i>							
Oslo	80	14	2	1	1	3	100
Omegnskommuner til Oslo	14	29	27	11	8	12	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	46	33	8	3	1	8	100
Omegnskommuner til B/T/S	9	34	21	14	6	15	100
Resterende seks største byer	16	38	21	8	4	12	100
Mindre byer	7	27	23	18	6	19	100
Resten av landet	2	7	14	40	17	21	100

Note¹ se Tabell 3.3Note² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.7: Personer 18 år og eldre med førerkort i ulike grupper av befolkningen. 2005. Prosent. Antall biler i husholdningen for ulike grupper av befolkningen. Personer 13 år og eldre. 2005. Prosent

	Førerkort			Antall biler i husholdningen				
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum
Alle	87	13	100	13	48	32	7	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	92	8	100	10	50	33	7	100
Kvinne	82	18	100	17	46	31	6	100
<i>Alder</i>								
13-17 år				5	42	45	8	100
18-24 år	73	27	100	32	31	23	14	100
25-34 år	90	10	100	15	48	32	5	100
35-44 år	94	6	100	6	47	41	7	100
45-54 år	96	4	100	4	45	41	10	100
55-66 år	91	9	100	7	53	35	5	100
67-74 år	82	18	100	14	69	15	2	100
75 år og eldre	59	41	100	39	56	5	-	100
<i>Familietype</i>								
Enslig	74	26	100	42	53	4	1	100
Enslig med barn	84	16	100	16	70	10	3	100
Par uten barn	89	11	100	7	57	32	4	100
Par med barn	96	4	100	2	40	50	9	100
Flere voksne	77	23	100	32	31	24	13	100

Forts. tabell 3.7

	Fører kort			Antall biler i husholdningen				
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	76	24	100	11	47	35	7	100
Videregående, yrkesfaglig	90	10	100	8	46	37	9	100
Videregående, allmennfaglig	89	11	100	18	42	31	8	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	95	5	100	9	49	36	6	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	97	3	100	8	52	36	4	100
<i>Yrkesaktivitet¹</i>								
Mertid	96	4	100	7	38	43	12	100
Heltid	94	6	100	7	48	38	7	100
Deltid	88	12	100	14	42	36	8	100
Ikke yrkesaktiv	75	25	100	21	52	23	4	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	98	2	100	3	44	43	10	100
Akademiske yrker	96	4	100	9	51	36	4	100
Yrker med kortere utdanning	95	5	100	8	47	39	6	100
Kontor- og kundeserviceyrker	89	11	100	11	48	33	8	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	86	14	100	14	43	36	7	100
Yrker innen primærnæringene	97	3	100	2	43	41	14	100
Håndverkere etc	96	4	100	3	40	44	13	100
Prosess- og maskinoperatører	96	4	100	6	50	33	11	100
Andre yrker	84	16	100	13	43	35	9	100
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 150.000	78	22	100	49	41	8	2	100
Kr 150.000-299.999	81	19	100	25	63	10	2	100
Kr 300.000-449.999	93	7	100	10	65	22	3	100
Kr 450.000-599.999	96	4	100	2	49	43	6	100
Kr 600.000-749.999	97	3	100	2	43	46	9	100
Kr 750.000 og over	97	3	100	2	33	53	12	100
<i>Bosted²</i>								
Oslo	77	23	100	32	49	16	3	100
Omegnskommuner til Oslo	88	12	100	10	45	39	7	
Bergen/Trondheim/Stavanger	85	15	100	21	54	21	4	100
Omegnskommuner til B/T/S	94	6	100	5	47	40	8	
Resterende seks største byer	87	13	100	11	49	34	7	100
Mindre byer	89	11	100	9	50	34	6	100
Resten av landet	90	10	100	9	44	38	9	100

¹ 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

Ikke yrkesaktiv – har ikke inntektsgivende arbeid

² Se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.8: Tilgang til bil for ulike grupper av befolkningen. 2005. Prosent

Tilgang til bil ¹	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
Alle	7	6	13	6	68	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	4	5	10	6	74	100
Kvinne	10	6	15	7	62	100
<i>Alder</i>						
18-24 år	11	20	15	9	44	100
25-34 år	6	10	4	8	73	100
35-44 år	3	3	3	8	84	100
45-54 år	2	2	3	8	86	100
55-66 år	5	3	4	6	82	100
67-74 år	10	3	7	5	73	100
75 år +	33	6	8	3	50	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	26	16	1	4	54	100
Enslig med barn	9	7	7	3	74	100
Par uten barn	4	3	7	7	79	100
Par med barn	1	1	3	8	87	100
Flere voksne	12	20	12	9	46	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	14	3	39	4	40	100
Videregående yrkesfaglig	7	3	6	6	77	100
Videregående allmennfaglig	7	13	7	7	66	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	4	7	2	8	79	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	2	6	2	8	82	100
<i>Yrkesaktivitet²</i>						
Mertid	2	5	2	8	83	100
Heltid	3	4	3	8	82	100
Deltid	6	8	15	7	65	100
Ikke yrkesaktiv	14	7	24	4	50	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	1	2	2	6	89	100
Akademiske yrker	3	6	2	9	81	100
Yrker med kortere utdanning	3	5	3	8	82	100
Kontor- og kundeserviceyrker	5	5	7	9	74	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	7	7	11	8	67	100
Yrker innen primærnæringene	1	1	7	5	86	100
Håndverkere etc	2	2	4	5	88	100
Prosess- og maskinoperatører	2	4	2	7	84	100
Andre yrker	7	6	20	6	61	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>						
Under kr 50.000	9	11	48	5	27	100
Kr 50.000-99.999	15	8	8	6	64	100
Kr 100.000-199.999	5	4	3	6	81	100
Kr 200.000-299.999	2	4	2	7	85	100
Kr 300.000-399.999	1	2	1	8	88	100
Kr 400.000 og over	2	1	2	6	89	100

Forts. tabell 3.8

Tilgang til bil ¹	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 150.000	34	24	2	3	37	100
Kr 150.000-299.999	17	10	6	4	62	100
Kr 300.000-449.999	4	6	5	5	79	100
Kr 450.000-599.999	1	2	6	8	83	100
Kr 600.000-749.999	1	1	7	9	82	100
Kr 750.000 og over	1	1	9	8	81	100
<i>Bosted³</i>						
Oslo	15	17	12	7	49	100
Omegnskommuner til Oslo	6	3	14	6	70	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	9	12	14	8	57	100
Omegnskommuner til B/T/S	3	2	12	9	74	100
Resterende seks største byer	7	3	15	7	68	100
Mindre byer	5	4	13	6	72	100
Resten av landet	6	2	11	5	75	100

Note¹ - se Tabell 3.2Note² - se Tabell 3.7Note³ - se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.9: Tilgang til sykkel i ulike grupper. Personer 13 år og eldre. 2005. Prosent.
Tilgang til MC/moped i ulike grupper. Personer 16 år og eldre. 2005. Prosent

	Sykkel			MC/moped		
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum
Alle	76	24	100	10	90	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	77	23	100	13	87	100
Kvinne	75	25	100	7	93	100
<i>Alder</i>						
13-17 år	90	10	100	17	83	100
18-24 år	69	31	100	11	89	100
25-34 år	79	21	100	13	87	100
35-44 år	87	13	100	12	88	100
45-54 år	84	16	100	5	95	100
55-66 år	75	25	100	2	98	100
67-74 år	62	38	100	3	97	100
75 år og eldre	41	59	100	3	97	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	57	43	100	5	95	100
Enslig med barn	74	26	100	8	92	100
Par uten barn	74	26	100	7	93	100
Par med barn	88	12	100	13	87	100
Flere voksne	66	34	100	9	91	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	77	23	100	12	88	100
Videregående, yrkesfaglig	77	23	100	12	88	100
Videregående, allmennfaglig	78	22	100	9	91	100
Høgskole/universitet inntil 15 år	84	16	100	9	91	100
Høgskole/universitet 16 år og mer	87	13	100	8	92	100

Forts. tabell 3.9

	Sykkel			MC/moped		
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum
Yrkesaktivitet ¹						
Mertid	83	17	100	15	85	100
Heltid	83	17	100	11	89	100
Deltid	80	20	100	12	88	100
Ikke yrkesaktiv	66	34	100	6	94	100
Yrke						
Administrative ledere	85	15	100	9	91	100
Akademiske yrker	87	13	100	8	92	100
Yrker med lavere utdanning	86	14	100	12	88	100
Kontor- og kundeserviceyrker	83	17	100	9	91	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	78	22	100	12	88	100
Yrker innen primærnæringene	77	23	100	15	85	100
Håndverkere etc	79	21	100	17	83	100
Prosess- og maskinoperatører	77	23	100	17	83	100
Andre yrker	80	20	100	13	87	100
Husholdningsinntekt						
Under kr 150.000	66	34	100	9	91	100
Kr 150.000-299.999	67	33	100	3	97	100
Kr 300.000-449.999	75	25	100	7	93	100
Kr 450.000-599.999	84	16	100	7	93	100
Kr 600.000-749.999	89	11	100	9	91	100
Kr 750.000 og over	91	9	100	11	89	100
Bosted ²						
Oslo	70	30	100	7	93	100
Omegnskommuner til Oslo	80	20	100	9	91	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	71	29	100	7	93	100
Omegnskommuner til B/T/S	76	24	100	9	91	100
Resterende seks største byer	79	21	100	10	90	100
Mindre byer	76	24	100	10	90	100
Resten av landet	78	22	100	12	88	100

Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 3.10: Eie og disponering av småbåt/fritidsbåt.2005. Prosent

	Ja, én båt	Ja, flere båter	Nei	Sum
Alle	25	6	69	100
Kjønn				
Mann	28	7	65	100
Kvinne	22	5	73	100
Alder				
13-17 år	31	7	62	100
18-24 år	17	6	77	100
25-34 år	20	5	75	100
35-44 år	25	7	68	100
45-54 år	29	8	63	100
55-66 år	30	8	62	100
67-74 år	28	5	67	100
75 år og eldre	18	2	80	100

Forts. tabell 3.10

	Ja, én båt	Ja, flere båter	Nei	Sum
<i>Familietype</i>				
Enslig	13	2	85	100
Enslig med barn	16	4	79	100
Par uten barn	29	6	64	100
Par med barn	29	9	63	100
Flere voksne	18	6	76	100
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	26	7	66	100
Videregående, yrkesfaglig	29	7	64	100
Videregående, allmennfaglig	23	5	72	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	25	9	66	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	29	7	64	100
<i>Yrkesaktivitet ¹</i>				
Mertid	27	10	63	100
Heltid	26	6	68	100
Deltid	27	7	66	100
Ikke yrkesaktiv	23	5	72	100
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	27	10	63	100
Akademiske yrker	28	6	66	100
Yrker med lavere utdanning	26	7	67	100
Kontor- og kundeserviceyrker	25	6	69	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	23	6	71	100
Yrker innen primærnæringene	32	10	58	100
Håndverkere etc	28	8	64	100
Prosess- og maskinoperatører	27	6	67	100
Andre yrker	28	7	65	100
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	14	3	83	100
Kr 150.000-299.999	19	4	77	100
Kr 300.000-449.999	23	5	72	100
Kr 450.000-599.999	29	8	64	100
Kr 600.000-749.999	31	9	60	100
Kr 750.000 og over	34	11	55	100
<i>Bosted ²</i>				
Oslo	15	5	80	100
Omegnskommuner til Oslo	23	6	72	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	22	6	72	100
Omegnskommuner til B/T/S	24	7	69	100
Resterende seks største byer	26	7	67	100
Mindre byer	27	6	67	100
Resten av landet	29	8	63	100

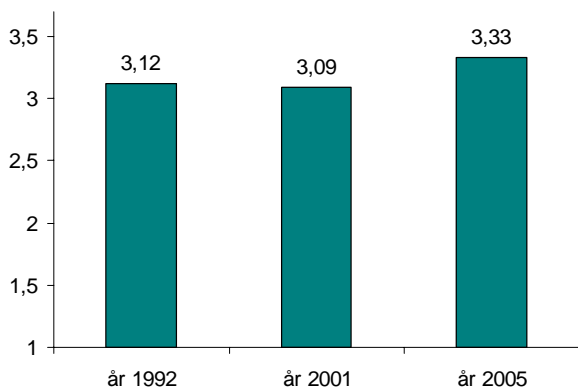
Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

4 Omfang av reiser

4.1 Antall daglige reiser

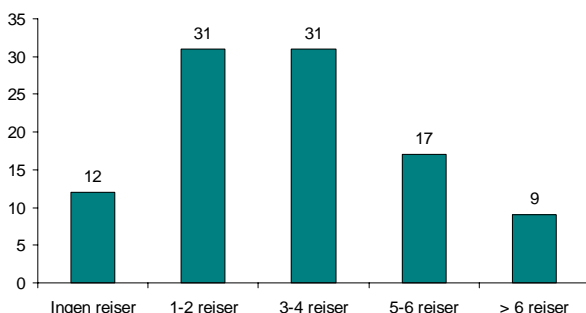
I 2005 foretok befolkningen i gjennomsnitt 3,33 reiser per person per dag (figur 4.1). Dette er en økning fra 1992 og 2001, men den indikerer ingen stor endring i mobiliteten målt i antall reiser (tabell 4.1 og 4.2).



TØI rapport 844/2006

Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. 1992, 2001 og 2005.

I løpet av en gjennomsnittlig dag er det 12 prosent som ikke har foretatt noen reise, 31 prosent gjennomfører en eller to reiser (figur 4.2). En like stor andel gjør tre eller fire reiser, mens 26 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 hver helgereise er lengre (tabell 4.2).



TØI rapport 844/2006

Figur 4.2: Antall reiser per dag per personer fordelt etter grupper av reiser. Prosent

De som har flest reiser er (tabell 4.4):

- Personer i aldersgruppen 35-44 år
- Par med barn
- Personer med akademiske yrker og høy husholdsinntekt
- De som har førerkort og god tilgang til bil

Reiseaktiviteten avtar med alder. Det er en klar nedgang etter 67 år (tabell 4.4).

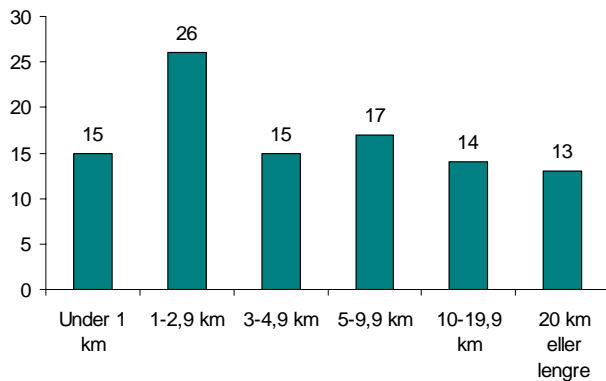
4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk

I intervju situasjonen gir intervju personene opplysninger om hvor lange de enkelte reisene på registreringsdagen var og hvor lang tid de brukte. I mange tilfeller kan det være vanskelig for intervju personen å anslå lengden på de enkelte reisene, særlig på de som ikke gjøres ofte, som for eksempel arbeidsreisen. Forskning har pekt på at kvaliteten på slike opplysninger om reiselengde kan være varierende (Stangeby 2000). For folk flest 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 lengder. Vi kan derfor regne med at opplysningene om tidsbruk og reiselengder er sammenliknbare over tid. I RVU 2005 ble det lagt inn logiske filtre/tester for å hindre urimelige hastigheter knyttet til transportmidler. I tillegg er det gjort noe opprydding i data der lengden for daglige reiser med følgende kjennetegn er satt til uoppgitt:

- Reiser som er oppgitt å være 100 mil eller lengre
- Gangturer over 100 km
- Mopedturer over 200 km
- Reiser med trikk eller T-bane over 50 km

Gitt disse forutsetningene, er gjennomsnittslengden på en reise i 2005 11,1 km og varigheten 21 minutter. En gjennomsnittsperson fra 13 år og eldre reiser dermed 37 km per dag og bruker 69 minutter. Dette er samme reiselengde som i 2001, men litt lengre reisetid (tabell 4.2). Sammenlikner vi med begynnelsen av 90-tallet,

har både daglig reiselengde og reisetid økt, fra 32 til 37 km og fra 60 til 70 minutter.



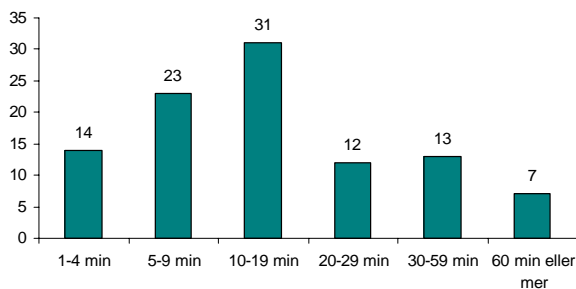
TØI rapport 844/2006

Figur 4.3: Reiser etter lengde. 2005. Kilometer

De aller fleste av de daglige reisene er korte. Omtrent 40 prosent er under tre km, mens en firedel er 10 km (figur 4.3).

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

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-55 år
- Par med barn
- Personer med høy utdanning
- Administrative ledere
- Bosatte i områdene rundt Oslo



TØI rapport 844/2006

Figur 4.4: Reiser etter tidsbruk. 2005. Minutter

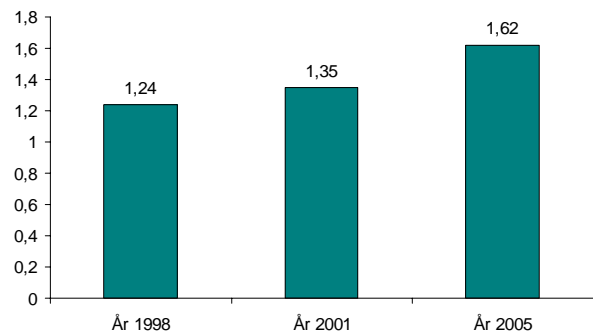
Nesten 70 prosent av alle daglige reiser er under 20 minutter (figur 4.4). I hovedsak er det de samme gruppene som reiser langt som også bruker mye tid på å reise (tabell 4.4).

4.3 Lange reiser

I 2005 foretok befolkningen over 12 år 1,62 lange reiser i gjennomsnitt per måned (figur 4.5).⁵ Det er en klar økning i antall reiser siden 2001. Mer enn halvparten av befolkningen har hatt en lang reise. En av tre har 1-2 slike reiser per måned, mens bare åtte prosent har foretatt fem eller flere lange reiser (figur 4.6).

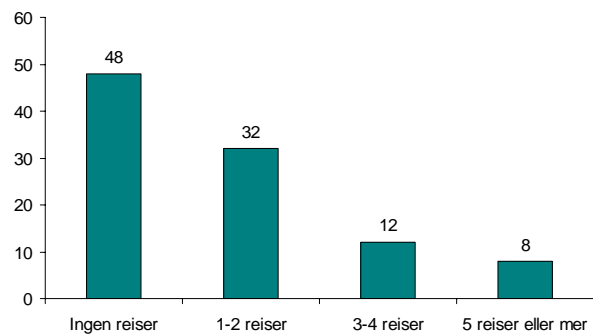
De som har flest lange reiser er (tabell 4.6) :

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-54 år
- Folk med høy utdanning og inntekt
- Administrative ledere og de som har lang arbeidstid
- Bosatte i Oslo og områdene rundt



TØI rapport 844/2006

Figur 4.5: Antall lange reiser (100 km eller lengre) per person per måned. 1998, 2001 og 2005



TØI rapport 844/2006

Figur 4.6: Andel av befolkningen etter antall lange reiser per måned. Prosent

⁵ 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.

Tabell 4.1: Befolkningen etter antall reiser per dag. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Antall reiser per dag	1992	2001	2005
Ingen reiser	15	15	12
1-2 reiser	35	35	31
3-4 reiser	29	28	31
5-6 reiser	15	14	17
7 reiser og mer	6	8	9
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 4.2: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og lørdager/søndager. 1992, 2001 og 2005

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		2001		2005	
	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk
Antall reiser per dag, alle dager	3,12		3,09		3,33	
Km per reise	10,3 km		11,9 km		11,1 km	
Km per dag	32,1 km		36,8 km		37,4 km	
Min per reise	19 min		20 min		21 min	
Min per dag	59 min		62 min		70 min	
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	3,35		3,33		3,60	
Km per reise	9,4 km		11,1 km		10,4 km	
Km per dag	31,5 km		37,0 km		37,4 km	
Min per reise	17 min		19 min		20 min	
Min per dag	57 min		63 min		72 min	
Antall reiser på lørdager og søndager	2,60		2,46		2,65	
Km per reise	13,2 km		14,9 km		13,3 km	
Km per dag	34,3 km		36,7 km		35,2 km	
Min per reise	23 min		25 min		26 min	
Min per dag	60 min		62 min		69 min	

TØI rapport 844/2006

Tabell 4.3: Befolkningen etter antall lange reiser per måned. 2001 og 2005. Prosent⁶

Antall reiser per måned	2001	2005
Ingen reiser	54	48
1-2 reiser	30	32
3-4 reiser	9	12
5 reiser og mer	5	8
Sum	100	100

TØI rapport 844/2006

⁶ I RVU1992 skulle intervjupersonene rapportere lange reiser de hadde foretatt tre måneder tilbake i tid, mot en måned i 2001 og 2005. Resultatene for 1992 er ikke direkte sammenlignbare og derfor utelatt i tabellen.

Tabell 4.4: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. 2005

Reiseomfang	Gj.sn. antall reiser	Reiselengde per reise. Km	Reiselengde per dag. Km	Tidsbruk per reise. Min	Tidsbruk per dag. Min
Alle	3,33	11,1	37,0	21	70
<i>Kjønn</i>					
Mann	3,34	12,8	42,8	22	73
Kvinne	3,32	9,4	31,2	20	66
<i>Alder</i>					
13-17 år	3,51	6,7	23,5	19	67
18-24 år	3,50	10,6	37,0	21	74
25-34 år	3,67	11,5	42,2	20	73
35-44 år	3,83	11,7	44,8	20	77
45-54 år	3,52	12,9	45,4	22	77
55-66 år	3,03	12,0	36,3	23	70
67-74 år	2,75	9,0	24,8	21	58
75 år og eldre	1,88	7,5	14,1	24	45
<i>Familietype</i>					
Enslig	2,80	10,9	30,5	24	67
Enslig med barn	3,55	10,0	35,5	20	71
Par uten barn	3,03	11,7	35,5	22	67
Par med barn	3,82	12,0	45,8	20	76
Flere voksne	3,36	10,1	33,9	20	67
<i>Utdanning</i>					
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	2,82	8,7	24,5	20	56
Videregående skole yrkesfaglig	3,24	12,0	38,9	21	68
Videregående skole allmennfag	3,45	10,7	36,9	20	69
Høyskole/universitet inntil 15 år	3,72	11,5	42,8	21	78
Høyskole/universitet 16 år og mer	3,84	12,1	46,5	22	84
<i>Yrkesaktivitet ¹</i>					
Mertid	3,68	16,4	60,3	24	88
Heltid	3,62	12,4	44,9	21	76
Deltid	3,70	9,0	33,3	19	70
Ikke yrkesaktiv	2,82	8,5	24,0	21	59
<i>Yrke</i>					
Administrative ledere	3,73	16,1	60,1	24	90
Akademiske yrker	3,88	12,2	47,3	22	85
Yrker med kortere utdanning	3,81	11,4	46,1	20	76
Kontor- og kundeserviceyrker	3,62	11,2	40,5	20	72
Salgs-, service- og omsorgsyrker	3,49	9,7	33,9	19	66
Yrker innen primærnæringene	2,88	14,7	42,3	24	69
Håndverkere etc	3,64	15,7	57,1	22	80
Prosess- og maskinoperatører	3,26	12,6	41,1	22	72
Andre yrker	3,63	11,3	41,0	20	73

Forts. tabell 4.4

Reiseomfang	Gj.sn. antall reiser	Reiselengde per reise. Km	Reiselengde per dag. Km	Tidsbruk per reise. Min	Tidsbruk per dag. Min
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under kr 150.000	2,67	11,7	30,2	25	67
Kr 150.000-299.999	2,92	10,2	29,8	22	64
Kr 300.000-449.999	3,34	10,7	35,7	21	70
Kr 450.000-599.999	3,59	11,5	41,3	20	72
Kr 600.000-749.999	3,83	11,8	45,2	20	77
Kr 750.000 og over	3,75	13,3	49,9	22	83
<i>Bosted²</i>					
Oslo	3,35	9,8	32,8	23	77
Omegnskommuner til Oslo	3,23	13,3	43,0	23	74
Bergen/Trondheim/Stavanger	3,50	8,6	30,1	20	70
Omegnskommuner til B/T/S	3,50	10,0	35,0	19	67
Resterende seks største byer	3,40	9,9	34,4	20	68
Mindre byer	3,38	10,8	35,5	20	68
Resten av landet	3,20	12,8	40,1	21	67

Noter ¹ - se Tabell 3.7Noter ² - se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 4.5: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for grupper med ulike transportressurser. 2005

Reiseomfang	Gj.sn. antall reiser	Reiselengde per reise. Km	Reiselengde per dag. Km	Tidsbruk per reise. Min	Tidsbruk per dag. Min
Alle	3,33	11,1	37,0	21	70
<i>Førerkort</i>					
Ja	3,46	11,8	40,8	21	73
Nei	2,36	8,3	19,6	23	54
<i>Antall biler i husholdningen</i>					
0 biler	2,60	6,5	16,9	22	57
1 bil	3,31	10,6	35,1	21	70
2 biler	3,61	12,4	44,8	21	76
3 biler og flere	3,66	13,5	49,4	21	77
<i>Biltilgang¹</i>					
Ikke bil, ikke førerkort	2,19	6,9	15,1	23	50
Ikke bil, har førerkort	3,12	6,2	19,3	21	66
Bil, ikke førerkort	3,20	7,8	25,0	20	64
Bil og førerkort, ikke bil i går	3,07	14,9	45,7	26	80
Alltid tilgang til bil	3,53	11,9	42,0	21	74
<i>Kollektivtilbud²</i>					
Svært godt	3,51	8,8	30,9	21	74
Godt	3,45	10,3	35,5	21	72
Middels godt	3,32	11,3	37,5	20	66
Dårlig	3,18	13,3	42,2	22	70
Svært dårlig	3,41	14,4	49,1	23	78

Note ¹ se Tabell 3.2Note ² se Tabell 3.3

TØI rapport 844/2006

Tabell 4.6: Lange reiser; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2005

Reiseomfang	Har foretatt lange reiser?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	52	48	100	1,62
<i>Kjønn</i>				
Mann	53	47	100	1,70
Kvinne	52	48	100	1,55
<i>Alder</i>				
13-17 år	43	57	100	1,14
18-24 år	53	47	100	1,40
25-34 år	56	44	100	1,70
35-44 år	57	43	100	1,85
45-54 år	59	41	100	1,97
55-66 år	56	44	100	1,87
67-74 år	48	52	100	1,40
75 og eldre	29	71	100	0,74
<i>Familietype</i>				
Enslig	45	55	100	1,31
Enslig med barn	50	50	100	1,54
Par uten barn	55	45	100	1,81
Par med barn	57	43	100	1,84
Flere voksne	52	48	100	1,41
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	40	60	100	1,12
Videregående skole yrkesfaglig	46	54	100	1,39
Videregående allmennfaglig	55	46	100	1,55
Høyskole/universitet inntil 15 år	62	38	100	2,03
Høyskole/universitet 16 år og mer	67	33	100	2,37
<i>Yrkesaktivitet ¹</i>				
Mertid	63	37	100	2,33
Heltid	58	42	100	1,89
Deltid	51	49	100	1,53
Ikke yrkesaktiv	45	55	100	1,23
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	71	29	100	2,56
Akademiske yrker	67	33	100	2,37
Yrker med kortere utdanning	62	38	100	2,06
Kontor- og kundeserviceyrker	56	44	100	1,79
Salgs-, service- og omsorgsyrker	48	52	100	1,41
Yrker innen primærnæringene	37	63	100	1,06
Håndverkere etc	53	47	100	1,64
Prosess- og maskinoperatører	50	50	100	1,45
Andre yrker	47	53	100	1,54

Forts. tabell 4.6

Reiseomfang	Har foretatt lange reiser?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	46	54	100	1,27
Kr 150.000-299.999	43	57	100	1,19
Kr 300.000-449.999	52	48	100	1,57
Kr 450.000-599.999	54	46	100	1,69
Kr 600.000-749.999	61	39	100	1,98
Kr 750.000 og over	68	32	100	2,47
<i>Bosted²</i>				
Oslo	58	42	100	1,80
Omegnskommuner til Oslo	57	43	100	1,78
Bergen/Trondheim/Stavanger	50	50	100	1,42
Omegnskommuner til B/T/S	46	54	100	1,36
Resterende seks største byer	53	47	100	1,60
Mindre byer	52	48	100	1,71
Resten av landet	50	50	100	1,57

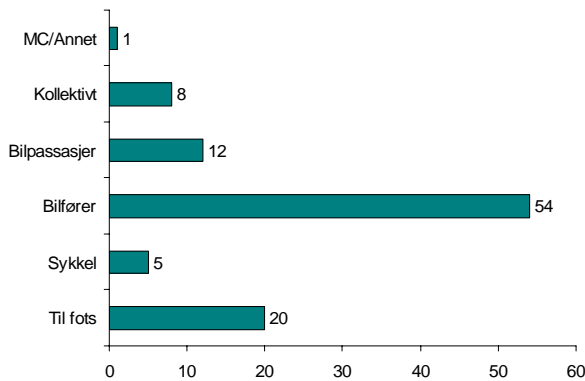
Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

5 Transportmiddelbruk

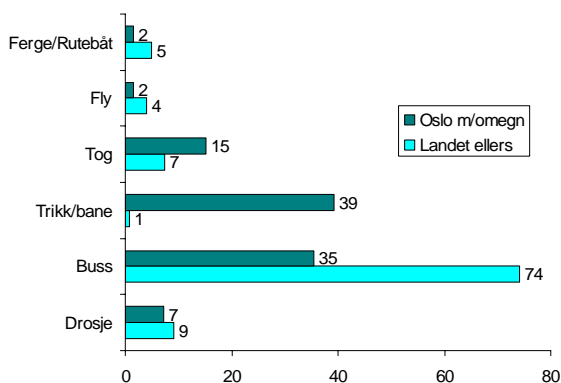
5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser

I 2005 foregikk over halvparten av alle reiser som bilfører (figur 5.1). Sammen med de reisene som foretas som bilpassasjer, utgjør reiser med bil to av tre reiser. En av fem reiser skjer til fots, og totalt foregår en av fire reiser uten bruk av motoriserte kjøretøy. Reiser med kollektive transportmidler utgjør åtte prosent av alle reiser. De fleste av disse er med buss (tabell 5.2). Hvis vi skiller de som bor i Oslo og omegn fra resten av landet, ser vi at trikk og bane her utgjør en større andel av kollektivreisene enn buss, og at andelen togreiser er dobbelt så høy som i resten av landet (figur 5.2).



TØI rapport 844/2006

Figur 5.1: Daglige reiser etter hovedtransportmiddel. 2005. Prosent



TØI rapport 844/2006

Figur 5.2: Daglige kollektivreiser etter hovedtransportmiddel. 2005. Prosent.

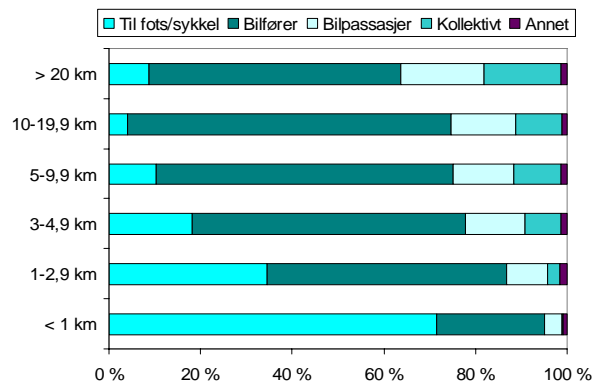
Fordelingen på transportmidler har vært relativt stabil siden 1992. Ikke-motoriserte reiser har gått noe ned, mens bilreisene har økt sin betydning (tabell 5.1)

Hver person foretok flere reiser i 2005 enn tidligere 3,33 mot 3,09 i 2001 (se kapittel 4). Denne økningen er i hovedsak knyttet til antall reiser som bilfører, fra 1,62 reiser pr. person i 2001 til 1,81 i 2005 (tabell 5.3). Antallet reiser er stabilt for de andre transportmidlene.

5.2 Reiselengde for ulike transportmidler

I 2005 var en gjennomsnittlig reise 11,1 km lang og varte i 21 minutter (tabell 5.4 og tabell 5.5). Reisene til fots er 1,7 km og varer i 22 minutter, mens sykkelturene er 3,3 km og tar 16 minutter. En gjennomsnittlig reise som bilfører er 12,4 km, og tar omtrent 17 minutter. Det er kollektivreisene som er lengst og tar lengst tid – 26,7 km på 46 minutter. Hvis vi holder flyreiser utenfor, er kollektivreisene fortsatt lengst med 19 km.

Den gjennomsnittlige reiselengden er noe redusert fra tidligere, men reisene til fots og med sykkel er blitt noe lengre enn i 2001, samtidig som kollektivreisene og reisene som passasjer i bil er blitt kortere. Reisene som bilfører er blitt noe kortere enn i 2001, samtidig som det altså er blitt flere av dem.



TØI rapport 844/2006

Tabell 5.3: Transportmiddelbruk etter reisens lengde. 2005. Prosent

De daglige reisene er vanligvis korte. Mer enn halvparten av reisene er under 5 km (tabell 5.6). Totalt sett er to av fem reiser kortere enn tre km. 45 prosent av fotturene er kortere enn en kilometer, mens seks prosent av reisene som bilfører er under en kilometer. 46 og 41 prosent av reisene som henholdsvis bilfører og bilpassasjer er kortere enn 5 km. Kollektivreisene er jevnt over lengre enn reiser med andre transportmidler, 37 prosent av dem er minst to mil.

På reiser som er under en kilometer brukes beina eller sykkel i 71 prosent av tilfellene (figur 5.3 og tabell 5.7). 28 prosent av disse reisene foregår som bilfører eller bilpassasjer. For reiser mellom en og tre kilometer foregår 34 prosent til fots eller med sykkel, mens 61 prosent er som bilfører eller bilpassasjer.

5.3 Viktige faktorer for valg av transportmiddel

Hvem velger de ulike transportmidlene? Valg av transportmiddel henger naturlig sammen med hvilke transportressurser man har, og det vil derfor være variasjon mellom ulike grupper (tabell 5.10). De som kjører mest bil er de som:

- har minst to biler i husholdningen
- alltid har tilgang på bil
- har dårlig kollektivtilbud
- er menn
- er i alderen 35-66 år
- har barn
- er yrkesaktive

De som går mest

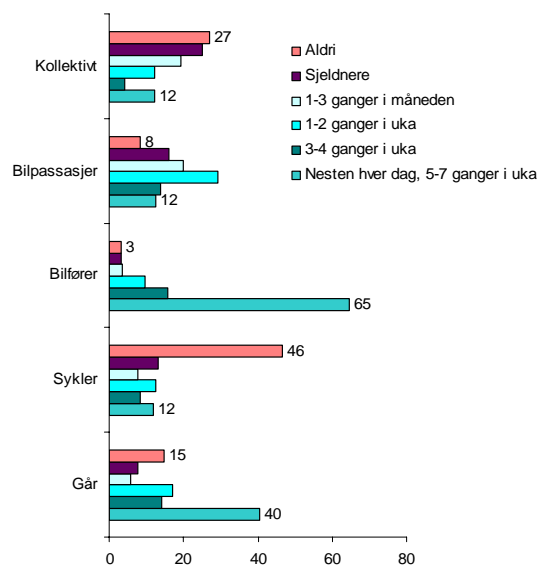
- har ikke tilgang på bil
- har et godt kollektivtilbud
- er kvinner
- er under 25 år eller over 67 år
- er enslige
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor i de fire største byene

De som reiser mest kollektivt er de som

- ikke har førerkort eller bil
- har god tilgang på kollektivtransport
- er under 25 år
- bor i Oslo
- har lav inntekt

5.4 Transportmidler som brukes vanligvis

De daglige reisene i RVU er registrert for en tilfeldig valgt dag. Det betyr at vi ikke vet sikkert om transportmiddelbruken denne dagen er representativ for hvordan intervjupersonen vanligvis reiser. Er valg av transportmiddel tilfeldig, eller er det basert på vane? I RVU 2005 ble intervjupersonene spurt om hvor ofte de bruker ulike transportmidler. Det ser ut til at det i første rekke er de som går og de som kjører bil som holder seg til dette transportmiddelet hele uka. 65 prosent av de som har førerkort er sjåfør i bil minst fem ganger i uka (figur 5.4). To av fem går nesten hver dag hele veien til daglige gjøremål, 15 prosent gjør det aldri. Nesten halvparten av de som eier eller disponerer sykkel, sykler aldri. Her vil det sesongvariasjoner etter når på året man er intervjuet. 21 prosent av de som er intervjuet i sommerhalvåret sier at de sykler aldri "på denne tiden av året", mens 69 prosent svarer det samme i vinterhalvåret (tabell 5.12). Mer enn halvparten reiser sjelden eller aldri med kollektive transportmidler.

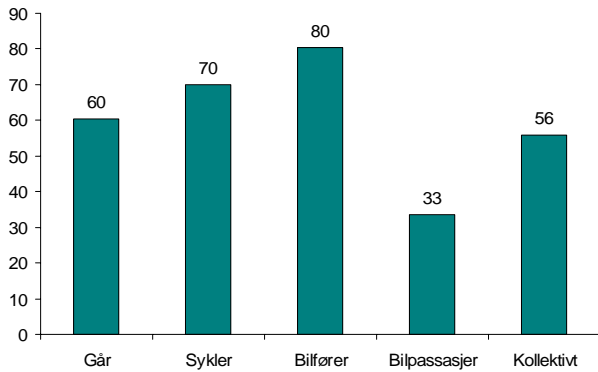


TØI rapport 844/2006

Figur 5.4: Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler til daglige gjøremål på "denne tiden av året". 2005 Prosent

Hvis vi ser på i hvilken grad de som har brukt det aktuelle transportmiddelet bruker det til vanlig, viser det seg at åtte av ti som var bilfører registreringsdagen sier at de kjører bil nesten hver dag (figur 5.5). Syv av ti som syklet, sier at de gjør det vanligvis daglig også, og seks av ti som gikk svarte at de går til daglige gjøremål

nesten hver dag. Kun en av tre bilpassasjerer sier at de reiser på denne måten daglig.

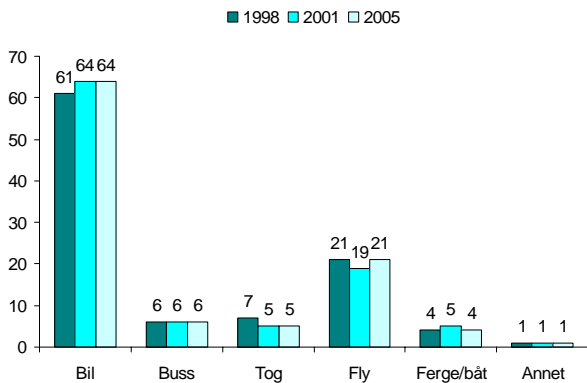


TØI rapport 844/2006

Figur 5.5: Andel som sier at de bruker ulike transportmidler "nesten hver dag" blant de som brukte det aktuelle transportmiddelet på registreringsdagen, 2005. Prosent

5.5 Transportmiddelbruk på lange reiser

Det er bilen som brukes mest også på de lange reisene (figur 5.6). 64 prosent av reisene foregår med bil. En av fem reiser går med fly, mens buss, tog og ferge utgjør hver omtrent fem prosent av reisene. Andelen av de lange reisene som er med fly har økt noe fra 2001, men bilbruken har stabilisert seg.

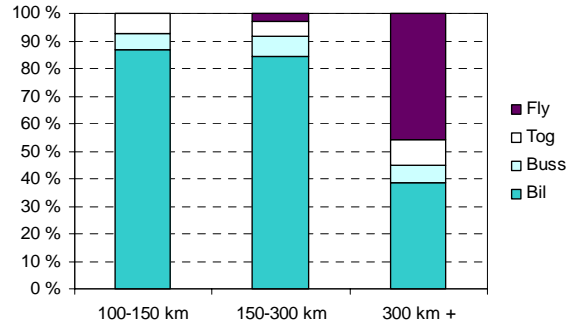


TØI rapport 844/2006

Figur 5.6: Lange reiser etter transportmiddel, 1998, 2001 og 2005. Prosent

Bilen er det vanligste transportmidlet på reiser i Norge opp til 300 kilometer (figur 5.7). Minst fire av fem

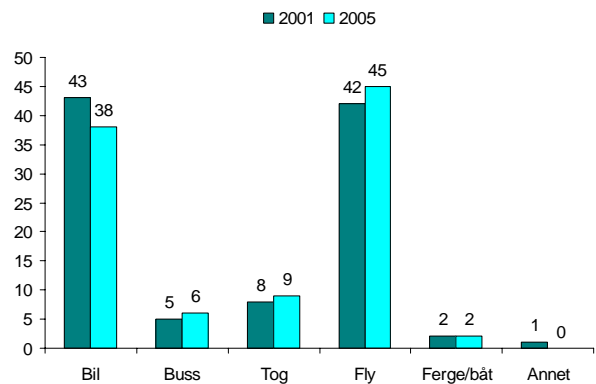
reiser er med bil. For reiser som er over 300 kilometer er fly det mest brukte transportmiddelet (45 prosent), men det er også mange reiser som foregår med bil (38 prosent).



TØI rapport 844/2006

Figur 5.7: Lange reiser i Norge etter transportmiddel og reiselengde, 2005. Prosent

Det er ikke store endringer siden 1998 når det gjelder transportmiddelbruk på lange reiser i Norge (tabell 5.16). For reiser over 300 kilometer har andel med fly økt noe fra 2001 (figur 5.8), og er nå på samme nivå som i 1998.



TØI rapport 844/2006

Figur 5.8: Lange reiser i Norge 300 kilometer og lengre etter transportmiddel, 2001 og 2005. Prosent

Tabell 5.1: Daglige reiser etter transportmiddel. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Transportmiddel ¹	1992	2001	2005
Til fots	21	22	20
Sykkel	7	4	5
Bilfører	50	52	54
Bilpassasjer	13	12	12
Kollektivt	8	9	8
MC/Annet	1	1	1
Sum	100	100	100

¹Transportmiddel er kategorisert som følger:

Til fots - til fots hele veien

Sykkel

Bilfører

Bilpassasjer

Kollektivt – drosje, buss/rutebil/ekspresbuss i rute, tur-

buss/chartret buss, trikk,

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

ferge, rutebåt

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

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.2: Daglige kollektivreiser etter hovedtransportmiddel. 2005. Prosent

Transportmiddel	Oslo m/ omegn	Landet ellers	Hele landet
Drosje	7	9	8
Buss	35	74	57
Trikk/bane	39	1	18
Tog	15	7	11
Fly	2	4	3
Ferge/Rutebåt	2	5	3
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.3 Antall daglige reiser per person med ulike transportmidler. 1992, 2001 og 2005

Reiser per person per dag	1992	2001	2005
Til fots	0,66	0,66	0,68
Sykkel	0,20	0,14	0,15
MC/moped	0,02	0,02	0,02
Bilfører	1,57	1,62	1,81
Bilpassasjer	0,39	0,36	0,39
Kollektivt	0,26	0,27	0,26
Annet	0,02	0,02	0,02
Alle reiser	3,12	3,09	3,33
Ikke motoriserte reiser	0,86	0,80	0,83
Motoriserte reiser	2,26	2,29	2,50

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.4 Gjennomsnittlig reiselengde for reiser med ulike transportmidler. 1992, 2001 og 2005. Kilometer

Transportmiddel	1992	2001	2005
Til fots	1,3	1,4	1,7
Sykkel	2,6	2,9	3,3
MC/moped	5,3	15,2	9,0
Bilfører	12,3	12,9	12,4
Bilpassasjer	16,8	17,7	15,5
Kollektivt	17,3	29,0	26,7
Annet	8,8	6,6	10,1
Gjennomsnitt	10,3	11,9	11,1

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.5 Gjennomsnittlig reisetid for reiser med ulike transportmidler. 1992, 2001 og 2005. Minutter

Transportmiddel	1992	2001	2005
Til fots	15	18	22
Sykkel	13	14	16
MC/moped	10	21	14
Bilfører	17	18	17
Bilpassasjer	23	23	22
Kollektivt	38	42	46
Annet	21	26	51
Totalt	19	20	21

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.6 Daglige reiser etter transportmiddel og lengde. 2005. 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	32	9	6	1	6	100
Sykkel	19	47	15	10	4	5	100
MC/moped	6	33	19	20	8	15	100
Bilfører	6	24	16	20	17	17	100
Bilpassasjer	5	20	16	19	15	26	100
Kollektivt	1	9	14	23	17	37	100
Annet	13	29	11	13	15	19	100
Totalt	14	25	14	17	13	17	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.7 Daglige reiser etter lengde og transportmiddel. 2005. Prosent

Transportmiddel	Til fots/sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
< 1 km	71	24	4	0	1	100
1-2,9 km	34	52	9	3	2	100
3-4,9 km	18	60	13	8	1	100
5-9,9 km	10	65	13	10	1	100
10-19,9 km	4	71	14	10	1	100
> 20 km	9	55	18	17	1	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.8 Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid per reise og per person og gjennomsnittlig antall reiser pr. person etter transportmiddel. 2005

Transportmiddel	Gj.sn. reise- lengde Km	Gj.sn. reise- tid Minutter	Gj.sn. antall reiser pr per- son pr dag	Gj.sn. reiselengde pr person pr dag Km	Gj.sn. reisetid pr person pr dag Minutter
Til fots	1,7	22	0,68	1,2	15
Sykkel	3,2	16	0,15	0,5	2
MC/moped	9,0	14	0,02	0,2	-
Bilfører	12,4	17	1,81	22,4	31
Bilpassasjer	15,5	22	0,39	6,0	9
Kollektivt	26,7	46	0,26	6,9	12
Annet	10,1	51	0,02	0,2	1
Gj.sn. alle transportmidler	11,1	21	3,33	37,4	70

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.9 Daglige reiser etter transportmiddel for grupper med ulike transportressurser. 2005. Prosent

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	Annet	Sum
Alle	20	5	1	54	12	8	1	100
<i>Fører kort</i>								
Ja	17	3	0	65	8	5	1	100
Nei	42	6	1	1	26	23	1	100
<i>Antall biler i husholdningen</i>								
Ingen bil	47	9	1	5	13	24	1	100
1 bil	21	5	0	55	12	7	0	100
2 biler	14	3	1	65	11	5	1	100
3 eller flere	12	2	1	67	12	4	1	100
<i>Tilgang til bil¹</i>								
Ikke bil, ikke fører kort	49	7	1	0	15	27	1	100
Ikke bil, har fører kort	46	11	1	10	11	22	0	100
Bil, ikke fører kort	33	12	2	1	34	17	1	100
Bil, ikke alltid	27	8	1	30	17	16	1	100
Alltid bil	14	2	0	72	7	3	1	100
<i>Tilgang til kollektivtransport²</i>								
Svært godt	30	6	0	38	10	15	0	100
Godt	19	5	1	54	13	8	0	100
Middels godt	19	5	1	57	12	6	0	100
Dårlig	16	3	1	63	12	4	1	100
Svært dårlig	14	3	1	66	10	5	1	100

Note ¹ se Tabell 3.2Note ² se Tabell 3.3

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.10 Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2005. Prosent

	Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	Annet	Sum
Alle	20	5	1	54	12	8	1	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	18	5	1	62	7	7	1	100
Kvinne	23	4	0	47	16	9	0	100
<i>Alder</i>								
13-17 år	32	15	3	1	31	17	1	100
18-24 år	26	5	1	38	16	14	0	100
25-34 år	21	3	1	58	9	8	1	100
35-44 år	14	4	1	69	7	5	1	100
45-54 år	16	4	0	66	8	5	0	100
55-66 år	19	3	0	62	10	6	1	100
67-74 år	24	2	0	56	12	5	1	100
75 år og eldre	30	2	1	42	16	8	1	100

Forts. tabell 5.10

	Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	Annet	Sum
<i>Familietype</i>								
Enslig	28	4	0	48	8	11	1	100
Enslig med barn	19	4	1	62	7	8	0	100
Par uten barn	20	3	0	57	12	6	1	100
Par med barn	14	3	0	71	8	4	1	100
Flere voksne	27	5	1	37	14	15	1	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	27	8	2	30	21	11	1	100
Videregående, yrkesfaglig	17	3	0	63	11	5	1	100
Videregående, allmennfaglig	21	4	0	54	10	9	0	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	19	4	0	61	8	7	0	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	20	4	0	60	7	8	0	100
<i>Yrkesaktivitet¹</i>								
Mertid	17	2	1	66	6	7	1	100
Heltid	15	4	0	65	9	6	0	100
Deltid	22	5	1	49	13	9	0	100
Ikke yrkesaktiv	28	6	1	38	17	9	1	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	15	2	0	69	6	7	1	100
Akademiske yrker	19	5	0	59	8	9	0	100
Yrker med kortere utdanning	17	4	0	64	8	7	0	100
Kontor- og kundeserviceyrker	17	5	1	56	11	10	0	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	21	4	1	53	13	8	0	100
Yrker innen primærnæringene	12	2	1	63	12	3	6	100
Håndverkere etc	10	2	1	77	7	3	1	100
Prosess- og maskinoperatører	13	4	0	72	6	4	1	100
Andre yrker	19	6	1	49	15	9	1	100
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 150.000	35	8	0	34	10	12	1	100
Kr 150.000-299.999	24	5	1	50	10	9	1	100
Kr 300.000-449.999	20	4	0	60	9	6	0	100
Kr 450.000-599.999	16	3	0	66	10	4	1	100
Kr 600.000-749.999	16	4	0	64	10	6	0	100
Kr 750.000 og over	16	4	1	62	9	8	1	100
<i>Bosted²</i>								
Oslo	30	5	0	34	9	21	0	100
Omegn til Oslo	18	3	1	57	12	9	0	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	28	5	1	45	12	10	0	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	15	5	0	60	13	6	0	100
Resterende seks største byer	19	6	1	55	13	6	0	100
Mindre byer	19	5	1	59	12	4	1	100
Resten av landet	18	4	1	61	12	4	1	100

Note¹ se Tabell 3.7Note² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.11 Hvor ofte man bruker ulike transportmidler til daglige gjøremål "på denne tiden av året". 2005. Prosent

	Nesten hver dag, 5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri	Sum
Går	39	14	17	6	8	15	100
Sykler	6	8	13	8	13	46	100
Bilfører	63	16	10	3	3	3	100
Bilpassasjer	12	14	29	20	16	8	100
Kollektivt	14	4	12	19	25	27	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.12 Andel som aldri bruker ulike transportmidler etter årstid. 2005. Prosent

	April - sept.	Okt. - mars	Hele året
Går	12	17	15
Sykler	21	69	46
Bilfører	3	3	3
Bilpassasjer	8	8	8
Kollektivt	27	27	27

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.13 Lange reiser etter transportmiddel. 1998, 2001 og 2005. Prosent

Transportmiddel ¹	1998	2001	2005
Bil	61	64	64
Buss	6	6	6
Tog	7	5	5
Fly	21	19	21
Ferge/båt	4	5	4
Annet	1	1	1
Sum	100	100	100

¹Transportmiddel er kategorisert som følger:*Bil* – både som fører og passasjer*Buss* – rutebuss, turbuss/chartret buss*Tog**Fly* – rutefly og charterfly*Ferge/båt**Annet* – moped, motorsykel, drosje, annet transportmiddel

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.14 Lange reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2005. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
Alle	64	6	5	21	4	1	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	66	4	4	21	4	1	100
Kvinne	62	7	6	20	4	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	63	14	4	12	6	1	100
18-24 år	49	12	12	23	3	1	100
25-34 år	62	3	5	25	3	1	100
35-44 år	67	3	3	23	3	1	100
45-54 år	66	3	4	23	3	1	100
55-66 år	68	5	4	17	5	1	100
67-74 år	64	10	6	12	8	1	100
75 år og eldre	56	17	8	11	8	1	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	51	11	8	23	5	2	100
Enslig med barn	60	5	7	22	4	3	100
Par uten barn	68	4	4	18	4	1	100
Par med barn	69	2	3	22	3	1	100
Flere voksne	48	13	11	25	4	0	100
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	66	11	4	12	6	2	100
Videregående, yrkesfaglig	70	5	4	15	5	1	100
Videregående, allmennfaglig	61	7	7	21	3	1	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	63	4	5	24	4	0	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	59	4	6	28	3	1	100
<i>Yrkesaktivitet¹</i>							
Mertid	62	2	4	28	2	1	100
Heltid	65	3	4	24	3	1	100
Deltid	63	7	7	18	4	1	100
Ikke yrkesaktiv	64	10	6	13	6	1	100
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	59	2	4	31	3	0	100
Akademiske yrker	57	4	6	30	2	1	100
Yrker med kortere utdanning	67	3	4	22	3	1	100
Kontor- og kundeserviceyrker	64	3	5	23	4	1	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	65	6	7	18	3	1	100
Yrker innen primærnæringene	69	6	1	16	4	5	100
Håndverkere etc	74	3	2	16	3	2	100
Prosess- og maskinoperatører	71	2	4	16	4	3	100
Andre yrker	64	5	5	22	4	0	100

Forts. tabell 5.14

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
<i>Husholdningsinntekt</i>							
Under kr 150.000	49	14	13	18	3	3	100
Kr 150.000-299.999	62	10	8	14	6	1	100
Kr 300.000-449.999	66	4	5	19	5	1	100
Kr 450.000-599.999	73	3	3	16	5	1	100
Kr 600.000-749.999	68	3	4	21	3	0	100
Kr 750.000 og over	61	3	4	29	2	1	100
<i>Bosted²</i>							
Oslo	56	7	8	26	3	0	100
Omegn til Oslo	70	3	3	19	4	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	45	6	7	37	5	0	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	61	4	3	26	5	1	100
Resterende seks største byer	66	5	5	18	5	1	100
Mindre byer	66	5	6	18	4	1	100
Resten av landet	69	7	3	15	4	2	100

Note ¹ se Tabell 3.7Note ² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.15 Lange reiser i Norge etter transportmiddel og formål. 2005. Prosent

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/ fritid	Besøk	Annet	Sum
Bil	4	10	17	3	35	24	7	100
Buss	3	12	13	11	23	29	9	100
Tog	7	16	9	3	14	43	8	100
Fly	9	28	4	2	32	19	7	100
Ferge/båt	3	12	18	3	42	18	5	100
Annet	11	11	31	10	19	9	9	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 5.16 Lange reiser i Norge etter avstand og transportmiddel. 1998, 2001 og 2005. Prosent

Transportmiddel	100-150 km			150-300 km			300 km +		
	1998	2001	2005	1998	2001	2005	1998	2001	2005
Bil	82	84	84	78	82	81	39	43	38
Buss	7	6	6	7	8	7	4	5	6
Tog	7	7	7	7	4	5	9	8	9
Fly	0	0	0	4	2	3	45	42	45
Ferge/båt	2	1	1	3	3	3	2	2	2
Annet	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 844/2006

6 Reisesenes formål

6.1 Daglige reiser

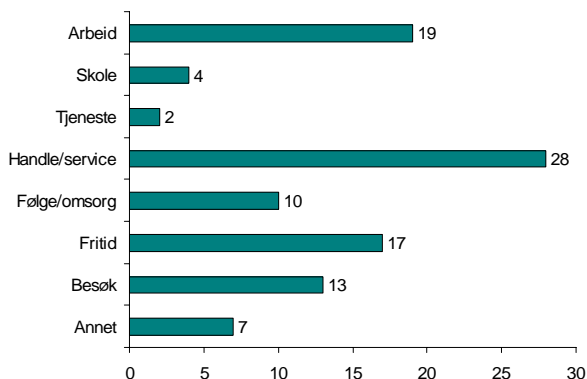
De daglige reisene er knyttet opp mot tre hovedområder av aktiviteter: Reiser i forbindelse med arbeid og skole, reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og reiser i forbindelse med fritid. I RVU 2005 er 25 prosent av reisene arbeids-, skole- eller tjenestereiser, 38 prosent av reisene er handle-/service- eller følge-/omsorgsreiser og 30 prosent er fritids- og besøksreiser (figur 6.1).

Reisemønsteret avspeiler folks aktivitetsmønster.

De yrkesaktive har flest reiser i tilknytning til arbeid, de med barn flest følge- og omsorgsreiser, og de ikke yrkesaktive har mange fritidsreiser (tabell 6.3). De eldste har flest handle- og servicereiser.

Arbeidsreisenes betydning er redusert fra 22 prosent av reisene i 2001 til 19 prosent i 2005 (tabell 6.1). Andelen reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen er på samme nivå som i 2001, men handle- og servicereiser har fått økt betydning i forhold til følge- og omsorgsreiser.

Den reisedefinisjonen som brukes i RVU spiller en viss rolle i denne sammenheng. Hvis det i større grad enn tidligere er vanlig med ærend på vei hjem fra arbeid, vil andelen arbeidsreiser reduseres, fordi reisen bare vil karakteriseres som en arbeidsreise om den ender hjemme (se figur 1.1). For en nærmere diskusjon, se kapittel 7 om arbeidsreiser.

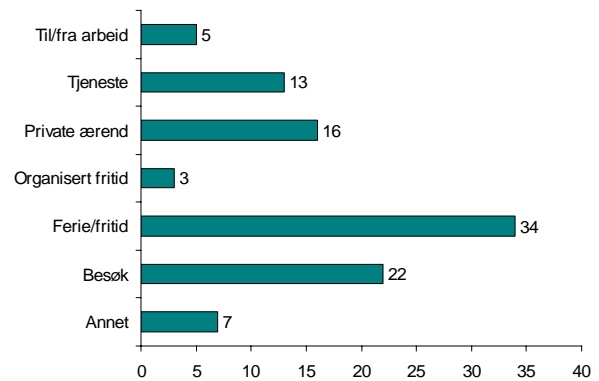


TØI rapport 844/2006

Figur 6.1: Daglige reiser etter formål. 2005. Prosent

6.2 Lange reiser

Reiser i forbindelse med ferie og fritid dominerer de lange reisene (figur 6.2). Hver tredje reise skjer i ferie-sammenheng, og i tillegg kommer besøksreiser som ofte har et innslag av ferie (og vice versa). Til sammen utgjør disse to formålene 56 prosent av de lange reisene. Private ærend, dvs innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge/hentereiser o.l., utgjør 16 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc. står for tre prosent av reiseomfanget.



TØI rapport 844/2006

Figur 6.2: Lange reiser etter formål. 2005. Prosent

18 prosent av de lange reisene skjer i forbindelse med arbeid, enten som pendlerreiser eller i tjeneste. Andelen arbeidsbetingede reiser fortsetter å synke (tabell 6.2), både på reiser i Norge og til utlandet. Relativt sett er nedgangen størst for utenlandsreisene, noe som har sammenheng med veksten i fritidstrafikken på fly. I 2005 var andelen arbeidsbetingede reiser til utlandet 13 prosent, mot 17 prosent i 2001. Tilsvarende tall for lange reiser innenlands var 22 og 20 prosent. Veksten i private reiser har i særlig grad kommet innenfor kategorien ”private ærend”. Mer spesifikt dreier dette seg om innkjøpsreiser.

Bilen er det mest brukte transportmiddelet på alle typer lange reiser innenlands (tabell 6.5). Ikke overraskende er bilandelen særlig høy på feriereiser og reiser i forbindelse med private ærend. Omtrent hver tredje arbeidsbetingede reise foregår med fly, mens man på reiser i forbindelse med organisert fritid (f.eks idretts-

arrangementer) brukes buss på en av fem reiser. Toget har relativt sett sitt sterke nedslagsfelt blant de som er på besøksreise.

Reisene mellom Norge og utlandet foregår i hovedsak med bil eller fly (tabell 6.6). Hele 85 prosent av dem som reiser utenlands i forbindelse med private ærend, bruker bil. Dette er i hovedsak handlereiser til Sverige. Holder vi reiser til de nordiske landene utenfor, er flyet dominerende, både på arbeidsbetingede reiser og private reiser.

Tabell 6.1: Daglige reiser etter formål. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Reise ¹	1992	2001	2005	Reiser pr. person 2005
Til/fra arbeid	19	22	19	0,63
Til/fra skole/studiested	4	4	4	0,13
Tjenestereise	3	3	2	0,08
Handle/service	26	25	28	0,92
Omsorgs-/følgereise	8	13	10	0,34
Fritid	18	17	17	0,57
Besøk	16	13	13	0,43
Annet	6	3	7	0,24
Sum	100	100	100	3,33

¹ Reiseformål er definert som følger:

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

TØI rapport 844/2006

Tabell 6.2: Lange reiser etter formål. 1998, 2001 og 2005. Prosent

Reise ¹	1998	2001	2005	Reiser pr. person 2005
Til/fra arbeid	5	3	5	0,08
Tjenestereise	18	18	13	0,22
Private ærend	13	12	16	0,26
Organiserte fritidsaktiviteter	4	2	3	0,05
Ferie/fritid	29	38	34	0,56
Besøk hos slekt/venner	20	22	22	0,36
Annet	11	5	7	0,11
Sum	100	100	100	1,62

¹ 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

TØI rapport 844/2006

Tabell 6.3 Daglige reiser etter formål for ulike grupper. 2005. Prosent

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle	19	4	2	28	10	17	13	7	100
<i>Kjønn</i>									
Mann	21	4	3	26	9	17	12	7	100
Kvinne	17	4	1	29	11	17	14	7	100
<i>Alder</i>									
13-17 år	2	27	0	15	2	24	23	7	100
18-24 år	16	10	1	23	6	18	19	7	100
25-34 år	23	2	3	24	13	16	12	6	100
35-44 år	22	0	3	26	18	15	10	6	100
45-54 år	27	0	3	27	11	15	10	7	100
55-66 år	22	0	2	31	7	18	12	7	100
67-74 år	3	0	1	49	6	19	14	9	100
75 år og eldre	0	0	0	50	4	23	13	9	100
<i>Familietype</i>									
Enslig	18	2	2	32	4	18	15	8	100
Enslig med barn	20	2	3	27	17	13	12	6	100
Par uten barn	20	1	2	33	6	18	13	7	100
Par med barn	23	0	3	26	18	14	9	7	100
Flere voksne	16	9	2	25	5	19	16	7	100
<i>Utdanning</i>									
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	10	13	1	27	5	19	18	8	100
Videregående, yrkesfaglig	21	1	3	29	11	16	14	6	100
Videregående, allmennfaglig	19	5	2	27	11	16	13	7	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	21	2	2	28	12	17	11	7	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	23	0	4	27	12	18	9	7	100
<i>Yrkesaktivitet ¹</i>									
Mertid	32	0	7	21	10	15	11	4	100
Heltid	30	0	3	24	12	14	10	7	100
Deltid	17	7	1	27	10	17	14	6	100
Ikke yrkesaktiv	1	9	0	35	8	22	17	9	100
<i>Yrke</i>									
Administrative ledere	30	0	5	21	13	16	9	6	100
Akademiske yrker	28	0	4	25	11	16	9	7	100
Yrker med kortere utdanning	26	1	3	25	13	16	10	6	100
Kontor- og kundeserviceyrker	29	1	2	25	10	14	13	6	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	24	4	2	25	10	14	14	7	100
Yrker innen primærnæringene	24	3	6	23	11	13	12	8	100
Håndverkere etc	32	0	5	21	11	13	13	5	100
Prosess- og maskinoperatører	30	1	2	25	10	14	12	7	100
Andre yrker	26	4	3	24	10	15	14	5	100
<i>Husholdningsinntekt</i>									
Under kr 150.000	13	8	2	31	6	19	15	6	100
Kr 150.000-299.999	15	2	1	35	8	17	15	7	100
Kr 300.000-449.999	19	1	2	31	9	17	13	8	100
Kr 450.000-599.999	22	1	3	27	12	15	12	7	100
Kr 600.000-749.999	23	1	3	25	14	16	10	7	100
Kr 750.000 og over	24	2	4	24	13	17	10	7	100

Forts. tabell 6.3

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum
<i>Bosted²</i>									
Oslo	19	5	3	28	7	19	12	7	100
Omegn til Oslo	19	3	3	27	11	17	12	7	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	17	6	2	29	10	18	12	6	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	21	4	2	27	12	16	13	5	100
Resterende seks største byer	18	4	2	27	11	17	13	7	100
Mindre byer	18	3	2	27	11	17	14	8	100
Resten av landet	20	3	2	28	10	16	14	7	100

Note ¹ se Tabell 3.7Note ² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 6.4: Lange reiser etter formål for ulike grupper. 2005. Prosent

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/ fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle								100
<i>Kjønn</i>								
Mann	7	18	16	4	31	18	7	100
Kvinne	2	9	16	2	38	27	6	100
<i>Alder</i>								
13-17 år	0	1	13	15	40	24	8	100
18-24 år	4	6	14	4	27	34	11	100
25-34 år	8	14	15	2	29	27	5	100
35-44 år	6	18	16	3	34	18	6	100
45-54 år	7	20	14	2	34	16	6	100
55-66 år	3	13	18	1	39	21	6	100
67- 74 år	1	4	18	2	43	27	6	100
75 år og eldre	0	2	25	2	37	28	7	100
<i>Familietype</i>								
Enslig	5	9	17	2	29	32	6	100
Enslig med barn	3	15	18	2	33	24	5	100
Par uten barn	4	12	16	1	38	22	7	100
Par med barn	7	20	15	3	33	17	6	100
Flere voksne	3	9	13	4	31	31	10	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	1	5	22	6	37	23	7	100
Videregående, yrkesfaglig	8	11	22	2	31	20	6	100
Videregående, allmennfaglig	3	10	15	3	34	27	9	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	6	16	13	2	35	22	5	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	5	22	9	2	35	21	6	100
<i>Yrkesaktivitet¹</i>								
Mertid	14	28	12	2	24	16	4	100
Heltid	6	18	13	2	34	20	6	100
Deltid	2	7	19	3	39	25	6	100
Ikke yrkesaktiv	0	2	20	5	36	28	9	100

Forts. tabell 6.4

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/fritid	Besøk	Annet	Sum
Yrke								
Administrative ledere	6	33	8	2	30	13	7	100
Akademiske yrker	7	23	9	1	34	19	5	100
Yrker med kortere utdanning	6	17	13	3	34	21	6	100
Kontor- og kundeserviceyrker	5	10	12	3	44	21	4	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	2	11	20	3	33	26	6	100
Yrker innen primærnæringene	7	11	24	4	25	20	9	100
Håndverkere etc	14	12	17	2	30	19	5	100
Prosess- og maskinoperatører	11	12	22	2	31	17	5	100
Andre yrker	5	12	18	2	32	25	4	100
Husholdningsinntekt								
Under kr 150.000	3	6	18	3	23	40	7	100
Kr 150.000-299.999	3	4	20	3	31	32	6	100
Kr 300.000-449.999	5	10	19	2	33	25	6	100
Kr 450.000-599.999	5	13	18	3	34	20	7	100
Kr 600.000-749.999	6	17	15	3	35	20	5	100
Kr 750.000 og over	7	23	10	3	37	15	6	100
Bosted²								
Oslo	2	13	11	2	40	26	6	100
Omegn til Oslo	3	12	15	3	43	19	6	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	5	15	6	3	40	24	6	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	7	13	9	3	43	20	5	100
Resterende seks største byer	5	14	18	3	34	20	6	100
Mindre byer	5	13	17	3	32	23	8	100
Resten av landet	6	14	22	3	26	22	7	100

Note¹ se Tabell 3.7Note² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 6.5 Lange reiser i Norge etter formål og transportmiddelbruk. 2005. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/båt	Annet	Sum
Til/fra arbeid	56	3	8	29	2	2	100
Tjeneste	53	6	8	31	2	1	100
Private ærend	79	6	5	5	3	3	100
Organisert fritid	59	20	6	10	1	3	100
Ferie/fritid	85	5	3	5	1	1	100
Besøk	68	7	10	12	2	-	100
Annet	71	7	7	12	2	1	100
Totalt	71	6	7	13	2	1	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 6.6: Utenlandsreiser etter formål og transportmiddelbruk. 2005. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/båt	Annet	Sum
Til/fra arbeid	31	-	-	63	4	2	100
Tjeneste	10	3	1	79	7	-	100
Private ærend	85	3	-	3	8	1	100
Organisert fritid	37	22	-	26	14	1	100
Ferie/fritid	27	3	-	56	13	-	100
Besøk	54	5	3	33	6	-	100
Annet	45	8	1	39	5	2	100
Total	43	4	1	42	10	1	100

TØI rapport 844/2006

7 Arbeidsreiser

7.1 Omfang, tidsbruk og lengde

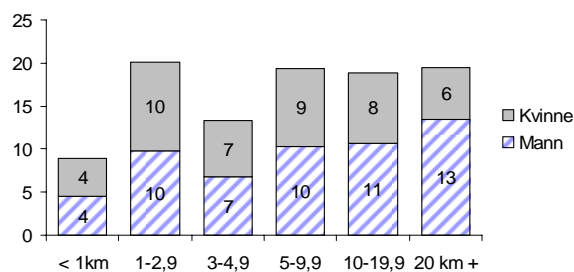
Arbeidsreiser utgjorde knapt 19 prosent av alle enkeltreiser i 2005. Andelen har variert en del gjennom årene. I 2001 var andelen 22 prosent, mens den i 1992 var vel 19 prosent. Forskjellene skyldes at RVU 2005 og RVU 1992 sammenlignet med RVU 2001, hadde med en større andel ikke yrkesaktive personer. Både i 2005 og i 1992 ble det dessuten registrert flere innkjøpsreiser, besøksreiser og fritidsreiser (se kapittel 6). Regnet per person har derimot omfanget av arbeidsreiser holdt seg stabilt på ca 0,6 reiser per dag de siste 15 årene (litt over 1,0 arbeidsreise per dag per yrkesaktiv).

Inndeling etter enkeltreiser gir et litt feilaktig bilde av arbeidsreisenes andel. Gjøremål underveis mellom bosted og arbeid bidrar til oppstyking i enkeltreiser med ulike formål knyttet til disse gjøremålene (se kapittel 1). Om lag 30 prosent av de yrkesaktive har oppgitt at de har gjøremål underveis på vei til eller fra arbeidet (se avsnitt 7.3). Hvis vi regner slike gjøremål kun som små stopp på en hovedreise, utgjør arbeidsreisene opp mot 25 prosent. På hverdager er andelen om lag 30 prosent. I tillegg kommer at arbeidsreiser for en stor del er konsentrert til noen få timer på dagen og således er dimensjonerende for veisystemet og kollektivsystemet.

De siste 30-40 årene har vært preget av geografisk utvidelse av arbeidsmarkedene. Dette gjenspeiles i økt gjennomsnittlig arbeidslengde fra 1992 og fram til i dag (tabell 7.1). De siste årene har imidlertid den geografiske ekspansjonen blitt dempet (Strand og Engebretsen 2005). Således viser RVU 2001 og RVU 2005 at den gjennomsnittlige arbeidsreiselengden foreløpig har stabilisert seg på knapt 14 kilometer. Reisetiden er i gjennomsnitt 21 minutter⁷.

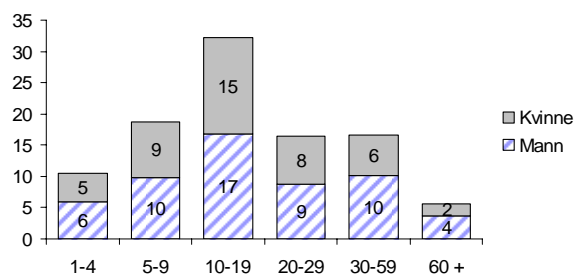
De lengste arbeidsreisene finner vi i Oslo om-landskommuner, der den gjennomsnittlige reisen er nesten 19 kilometer og tar 26 minutter (tabell 7.2). Oslo kommune har på sin side relativt korte arbeidsreiser sett i nasjonalt perspektiv. Også de andre storbyregionene preges av lengre arbeidsreiser i omegnskommunene.

Enslige med barn og folk med deltidsarbeid skiller seg ut med korte arbeidsreiser, trolig fordi det for disse gruppene er viktig å velge arbeid i kortest mulig avstand fra bostedet. Kvinner har fortsatt kortere arbeidsreiser enn menn (tabell 7.2 og figur 7.1). Dette gjelder selv om vi kontrollerer for ulikheter i utdanning, inntekt mv (Hjorthol 1998). Den gjennomsnittlige reisetiden er imidlertid mer lik reisetiden for menn (figur 7.2). Dette er en konsekvens av at kvinner i mindre grad enn menn benytter bil på arbeidsreisen (selv om forskjellene etter hvert har blitt mindre - tabell 7.5).



TØI rapport 844/2006

Figur 7.1: Arbeidsreisen etter lengde. Kilometer og prosent. 2005.



TØI rapport 844/2006

Figur 7.2: Arbeidsreisen etter reisetid. Minutter og prosent. 2005.

⁷ For alle årene som er omtalt og vist i tabellene, er arbeidsreiser på 100 mil eller mer ikke tatt med. Reiser der det er misforhold mellom oppgitt avstand og reisetid er heller ikke tatt med.

7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

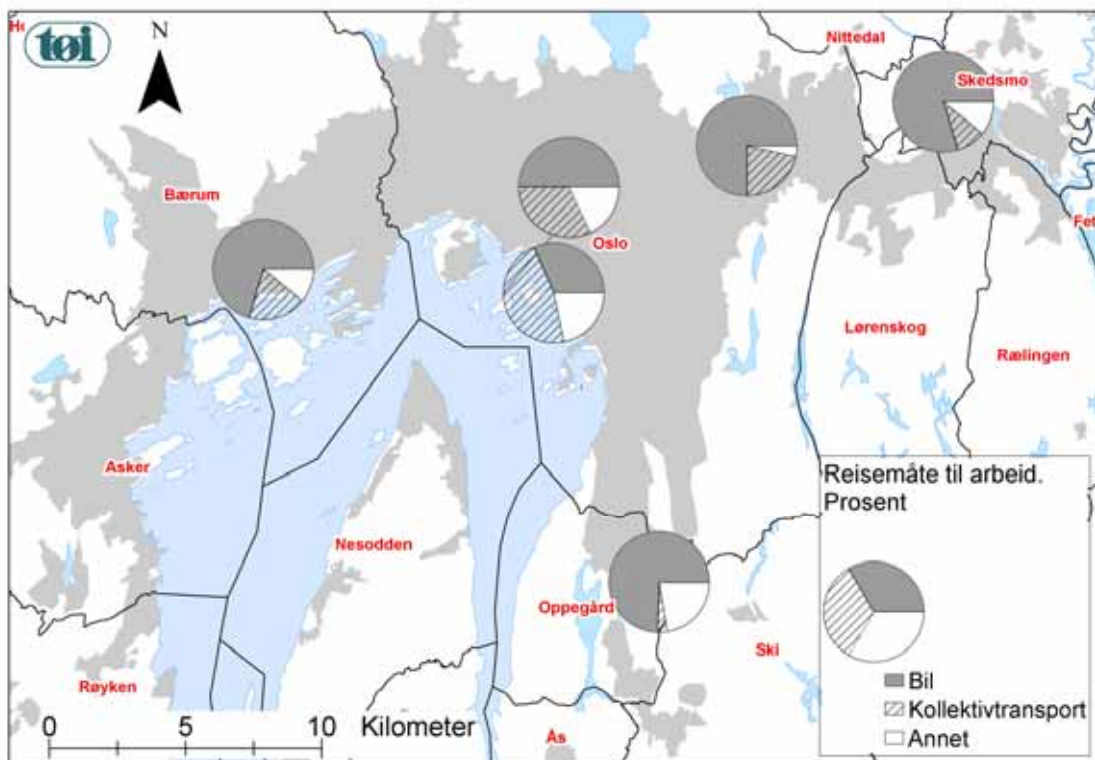
I 2005 ble 65 prosent av alle arbeidsreiser foretatt som bilfører. Medregnet passasjerene, sto bilen for 70 prosent av arbeidsreisene. 12 prosent av arbeidsreisene skjedde til fots. Omtrent like stor andel foregikk med kollektivtransport (11 prosent). Ikke mer enn fem prosent av reisene ble foretatt med sykkel. Dette fordelingsmønsteret har holdt seg tilnærmet uendret de siste 15 årene (tabell 7.3).

Valg av transportmiddel på arbeidsreisen avhenger i stor grad av hvor arbeidsplassen er lokalisert. Kartet over Osloregionen (figur 7.3) viser at andelen som reiser med bil til arbeid er relativt lav for arbeidsplasser i sentrum og omkringliggende bydeler. Kollektivtransporten har her en stor markedsandel, men også andelen som går eller sykler er vesentlig høyere enn det nasjonale gjennomsnittet. For omlandskommunene er derimot bilandelen på

nasjonalt nivå. Tilsvarende geografiske fordelinger finner vi i de andre storbyregionene (Engebretsen 2003). Forskjellene kommer også fram i tabell 7.2 der vi ser høyere bilbruk i omegnskommunene enn i sentrumskommunene.

Forskjellene som vises i kartet kan i stor grad knyttes til ulikheter i kollektivtilbud og ulikheter i parkeringsmuligheter. Bilbruken er klart lavest for folk som ikke har tilgang på gratis parkering ved arbeidsplassen (tabell 7.4). Dette er stort sett tilfelle i sentrumsområdene i storbyene. I tillegg er det sentrumsområdene som har best tilgjengelighet med kollektivtransport.

Gjennom årene har det vært en betydelig framvekst av arbeidsplasser utenfor de sentrale byområdene, det vil si til områder der bilbruken dominerer på arbeidsreisen. Dette har bidratt til økt bilbruk (Engebretsen 2005), noe som gjenspeiles i tallene for storbyenes omegnskommuner i tabell 7.5.



TØI rapport 844/2006

Figur 7.3: Reisemåte til arbeid etter arbeidsstedets lokalisering. Osloregionen. 2005.

7.3 Gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen

Andelen som bruker bil til arbeid er klart høyest blant folk med barn (tabell 7.5). Dette har blant annet sammenheng med at folk med barn i større grad har gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen. Generelt kombineres om lag 30 prosent av arbeidsreisene med

andre gjøremål (tabell 7.6). Det vanligste er innkjøp av dagligvarer, men også levering/henting av barn i barnehage er en viktig del av arbeidsreisen for mange.

Tabell 7.1: Arbeidsreiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001 og 2005

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		2001		2005	
	Antall	Lengde	Antall	Lengde	Antall	Lengde
		Tidsbruk		Tidsbruk		Tidsbruk
Arbeidsreiser per person per dag, alle dager	0,60		0,68		0,63	
Km per arbeidsreise	11,3 km		13,6 km		13,8 km	
Km arbeidsreiser per person per dag	6,8 km		9,2 km		8,7 km	
Minutter per arbeidsreise	19 min		21 min		21 min	
Minutter arbeidsreiser per person per dag	11 min		14 min		13 min	
Arbeidsreiser per person per dag, hverdager	0,78		0,84		0,81	
Km per arbeidsreise	11,4 km		13,6 km		13,9 km	
Km arbeidsreiser per person per dag	8,9 km		11,4 km		11,2 km	
Minutter per arbeidsreise	19 min		21 min		21 min	
Minutter arbeidsreiser per person per dag	15 min		18 min		17 min	
Arbeidsreiser per person per dag, helgedager	0,18		0,25		0,18	
Km per arbeidsreise	10,6 km		13,5 km		12,6 km	
Km arbeidsreiser per person per dag	1,9 km		3,4 km		2,2 km	
Minutter per arbeidsreise	16 min		20 min		18 min	
Minutter arbeidsreiser per person per dag	3 min		5 min		3 min	

TØI rapport 844/2006

Tabell 7.2: Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk for ulike grupper. 1992, 2001 og 2005

	1992		2001		2005	
	Reiselengde	Reiselengde	Reiselengde	Reiselengde	Reiselengde	Reiselengde
	i km	i min	i km	i min	i km	i min
Alle	11,3	19	13,6	21	13,8	21
<i>Kjønn</i>						
Mann	13,7	21	16,4	23	16,5	23
Kvinne	8,0	16	9,9	19	10,3	19
<i>Familietype</i>						
Enslig	11,5	21	13,5	22	13,1	21
Enslig med barn	10,2	20	9,5	18	9,4	17
Par uten barn	11,3	19	13,1	21	13,9	20
Par med barn	11,1	18	14,4	21	14,7	21
Flere voksne	12,0	20	14,5	22	12,6	22
<i>Yrkesaktivitet¹</i>						
Mertid	14,4	22	17,6	23	18,9	24
Heltid	11,6	20	13,6	21	13,7	21
Deltid	7,0	14	8,7	17	8,2	15
<i>Bosted²</i>						
Oslo	8,9	22	10,1	23	11,8	22
Oslos omegnskommuner	18,3	27	18,9	29	18,8	26
Bergen/Trondheim/Stavanger	7,9	18	12,7	21	10,6	20
Ber/Tr.h/Stav omegnskommuner	14,0	30	13,8	23	12,9	22
Resterende seks største byer	11,1	18	13,8	22	13,8	21
Mindre byer	10,6	18	12,7	19	12,8	18
Resten av landet	11,1	17	13,7	19	14,6	20

Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 7.3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. 1992, 2001 og 2005. Prosent

	1992	2001	2005
Til fots	11	11	12
Sykkel	6	6	5
MC/moped	1	1	1
Bilfører	63	63	65
Bilpassasjer	7	7	5
Kollektivt	12	12	11
Annet	-	-	1
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 7.4: Transportmiddelbruk siste gang man reiste fra bostedet til arbeidsstedet etter tilgang til parkeringsplass, bil og kollektivtransport. 2005. Prosent

	Andel som bilfører	Andel med kollektivt
<i>Parkeringsmuligheter ved arbeidsplass</i>		
Gratis parkeringsplass som disponeres av arb.giver, alltid plass	79	5
Gratis parkeringsplass som disponeres av arb.giver, begrenset plass	63	13
Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arb.giver	51	24
Vei, gate eller plass, ikke avgiftsbelagt	75	7
Vei, gate eller plass, avgiftsbelagt	32	38
Finnes ikke parkeringsmulighet	6	61
<i>Tilgang til bil ¹</i>		
Ikke bil, ikke førerkort	-	44
Ikke bil, har førerkort	7	47
Bil i husholdningen, ikke førerkort	-	27
Bil og førerkort, ikke bil i gå	32	26
Alltid tilgang til bil	77	7
<i>Tilgang til kollektivtransport ²</i>		
Svært godt	41	28
Godt	62	15
Middels godt	68	9
Dårlig	73	8
Svært dårlig	73	8

Note ¹ se Tabell 3.2

Note ² se Tabell 3.3

TØI rapport 844/2006

Tabell 7.5: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for ulike grupper. 1992, 2001 og 2005. Prosent

	1992		2001		2005	
	Andel som bilfører	Andel med kollektivt	Andel som bilfører	Andel med kollektivt	Andel som bilfører	Andel med kollektivt
Alle	63	12	63	12	65	11
<i>Kjønn</i>						
Mann	70	9	69	10	70	10
Kvinne	53	15	55	15	60	13
<i>Familietype</i>						
Enslig	56	19	57	16	57	16
Enslig med barn	55	23	67	13	73	10
Par uten barn	61	12	63	12	63	11
Par med barn	66	9	70	10	74	9
Flere voksne	63	11	61	14	48	18
<i>Yrkesaktivitet¹</i>						
Mertid	74	10	71	10	70	9
Heltid	61	13	64	12	67	11
Deltid	58	10	50	15	55	11
<i>Bosted²</i>						
Oslo	44	33	44	31	41	32
Oslos omegnskommuner	60	20	61	23	68	16
Bergen/Trondheim/Stavanger	60	14	59	15	56	13
Ber/Tr.h/Stav omegnskommuner	65	13	67	12	71	11
Resterende seks største byer	69	9	68	9	68	9
Mindre byer	68	5	65	7	71	5
Resten av landet	66	4	69	4	72	5

Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 7.6.: Gjøremaal i tilknytning til arbeidsreisen. 1992, 2001 og 2005. Prosent

	1992	2001	2005
Ingen gjøremaal	67	64	70
Hente/bringe barn i barnehage ol	7	9	7
Hente/bringe barn til/fra fritidsaktiviteter	-	2	1
Hente/bringe andre	2	4	2
Dagligvareinnkjøp	18	20	14
Andre innkjøp	4	8	5
Møter i forbindelse med arbeid	2	6	1
Andre gjøremaal	7	6	5

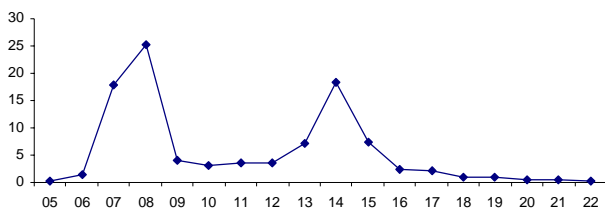
TØI rapport 844/2006

8 Skolereiser

8.1 Omfang, lengde og tidsbruk

Skolereiser gjelder her alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang eller annen organisert undervisning. Utvalget i RVU består av personer 13 år og eldre, det betyr at vi ikke får informasjon om hvordan de som er under 13 år kommer seg til/fra skolen.

Hver person 13 år og eldre foretar i gjennomsnitt 0,13 skolereiser pr. dag. Det er samme nivå som i tidligere undersøkelser. Sju prosent har foretatt en eller flere skolereiser på registreringsdagen.

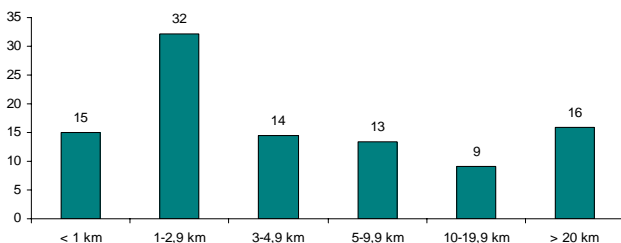


TØI rapport 844/2006

Figur 8.1: Skolereisene etter starttidspunkt. 2005. Prosent

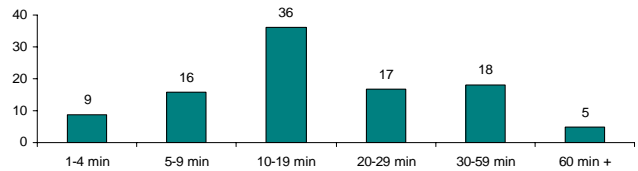
De fleste skolereisene starter mellom kl 8 og kl 9, og mellom kl 14 og kl 15 (figur 8.1). Det betyr at de i stor grad sammenfaller med rushtidstrafikken ellers, men at de starter noe tidligere på ettermiddagen enn de som reiser fra arbeid.

De fleste skolereisene er korte. 47 prosent er kortere enn tre kilometer, 61 prosent er under fem kilometer. 16 prosent av skolereisene er over to mil (figur 8.2). En av fire bruker mindre enn ti minutter på skolereisen, fem prosent bruker en time eller mer (figur 8.3). En gjennomsnittlig skolereise er 6,7 km og tar 19 minutter (tabell 8.1).



TØI rapport 844/2006

Figur 8.2: Skolereisene etter lengde. 2005. Prosent



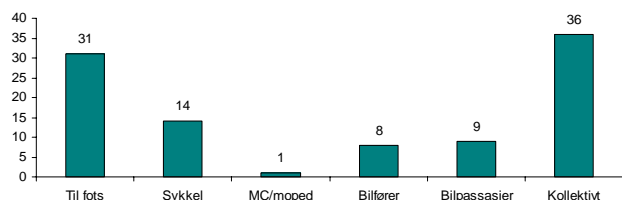
TØI rapport 844/2006

Figur 8.3: Skolereisene etter varighet. 2005. Prosent

Sammenlignet med 2001 er skolereisene en del kortere, og tar derfor mindre tid (tabell 8.2). Reisene er blitt kortere i alle typer bosteder, med unntak av Oslo. I aldersgruppen 16-19 år har reiselengden økt noe fra 2001.⁸

8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene

Den vanligste måten å komme seg til og fra skolen er ved bruk av kollektive transportmidler. I 2005 ble kollektive transportmidler (i all hovedsak buss) brukt på 36 prosent av reisene. Åtte prosent av reisene er som bilfører, og omtrent like stor andel som bilpassasjer. Sykkel blir brukt på 14 prosent av reisene, mens tre av ti reiser foregår til fots (figur 8.4).



TØI rapport 844/2006

Figur 8.4: Skolereisene etter transportmiddelbruk. 2005. Prosent

Siden 1992 har det skjedd en endring i transportmiddelbruk på skolereisen. Andelen reiser til fots har vært stadig økende, mens kollektivandelen har gått ned (tabell 8.3). Andelen som sykler er høyere i 2005 enn i 2001 (14 mot 8 prosent), men den er lavere enn i 1992. Det er også færre skolereiser som foregår med bil (sjåfør eller passasjer), særlig sammenlignet med 2001.

⁸ Vi må være forsiktige med tolkningen av disse endringene. Gruppene er såpass små at variasjonene kan skyldes tilfeldigheter

Tabell 8.1: Skolereiser¹; antall, lengde og tidsbruk. 1992, 2001 og 2005

Antall, lengde og tidsbruk	1992	2001	2005
Antall reiser per dag	0,12	0,13	0,13
Km per reise	8,5 km	8,0 km	6,7 km
Km per dag	1,0 km	1,0 km	0,9 km
Min per reise	23 min	21 min	19 min
Min per dag	3 min	3 min	2 min

¹ Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

TØI rapport 844/2006

Tabell 8.2: Skolereisenes¹ lengde og tidsbruk etter kjønn, alder og bosted. 1992, 2001 og 2005

Kjønn, alder og bosted	Kilometer			Minutter		
	1992	2001	2005	1992	2001	2005
Alle	8,5	8,0	6,7	23	21	19
<i>Kjønn</i>						
Mann	8,4	7,8	6,5	21	21	18
Kvinne	8,8	8,2	6,8	25	21	19
<i>Alder</i>						
12-15 år	3,7	4,8	3,4	16	17	15
16-19 år	9,5	9,4	10,6	25	23	25
20 år og eldre	13,4	9,9	7,7	28	22	19
<i>Bosted²</i>						
Oslo	4,7	4,4	4,4	22	20	19
Omegn til Oslo	10,5	8,0	6,9	30	21	21
Bergen/Trondheim/Stavanger	5,1	4,3	3,5	20	18	15
Omegn til Brg/Trd/Stv	7,9	9,3	6,0	27	21	16
Resterende seks største byer	7,7	8,2	5,4	20	20	18
Mindre byer	9,8	7,8	7,1	20	21	20
Resten av landet	10,7	11,4	10,9	24	23	20

¹ Skolereiser over 100 km er ikke tatt medNote ² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 8.3: Transportmiddelbruk på skolereisene. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Transportmiddel	1992	2001	2005
Til fots	19	27	31
Sykkel	17	8	14
MC/moped	2	1	1
Bilfører	14	17	8
Bilpassasjer	7	18	9
Kollektivt	41	39	36
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 8.4: Transportmiddelbruk på skolereiser etter alder, kjønn og bosted. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Alder kjønn og bosted	Til fots/ på sykkel			Mc/moped/ bilfører			Bilpassasjer			Kollektivt		
	1992	2001	2005	1992	2001	2005	1992	2001	2005	1992	2001	2005
<i>Alle</i>	36	35	45	16	18	9	7	18	9	41	39	36
<i>Alder</i>												
12-15 år	62	50	58	-	-	-	4	8	11	35	43	31
16-19 år	23	26	29	12	11	12	10	11	9	54	52	51
20 år og eldre	23	31	44	41	38	20	6	7	6	29	24	30
<i>Kjønn</i>												
Mann	40	36	48	17	17	10	4	8	7	39	38	34
Kvinne	32	35	43	14	17	9	10	9	11	43	40	38
<i>Bosted¹</i>												
Oslo	49	46	49	14	6	3	6	1	1	30	47	47
Omegn til Oslo	37	30	43	7	24	9	3	10	11	54	36	37
Ber- gen/Trondheim/Stavanger	38	49	60	17	17	8	3	6	4	42	29	28
Omegn til Brg/Trd/Stv	50	31	39	17	16	8	15	11	17	17	43	36
Resterende seks største byer	30	28	46	19	17	11	4	10	10	47	44	33
Mindre byer	32	37	37	20	21	14	8	9	13	41	32	34
Resten av landet	34	30	40	14	15	13	9	10	10	43	45	37

Note ¹ se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

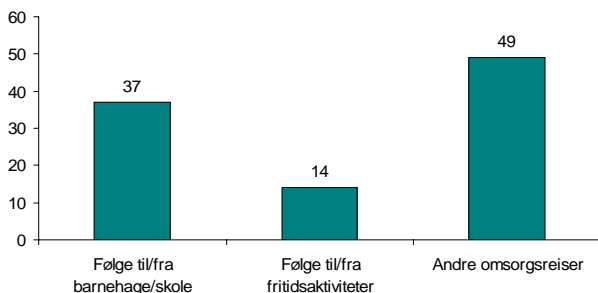
9 Omsorgsreiser

9.1 Ulike typer omsorgsreiser

Omsorgsreiser er reiser der formålet er å følge, bringe eller hente andre, som oftest barn. I 2005 er en av ti reiser 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

Reiser i forbindelse med å bringe barn til og fra skole og barnehage utgjør 37 prosent av omsorgsreisene (figur 9.1). En mindre andel av reisene består i å følge barn til fritidsaktiviteter, mens halvparten av reisene har som formål å hente og bringe barn og andre til ulike aktiviteter. Mellom 2001 og 2005 har det vært en dreining i retning av at følgereiser i forbindelse med barnehage/skole har fått økt betydning på bekostning av følgereiser i forbindelse med fritidsaktiviteter (tabell 9.1).

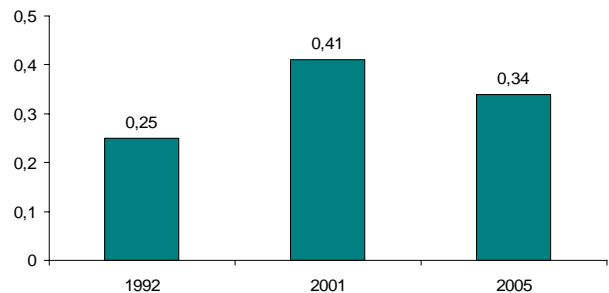


TØI rapport 844/2006

Figur 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 2005. Prosent

9.2 Antall, lengde og tidsbruk

Hver person foretar i gjennomsnitt 0,34 omsorgsreiser pr. dag (figur 9.2). Det er en reduksjon fra 2001, og nedgangen er størst i helgene (tabell 9.2).



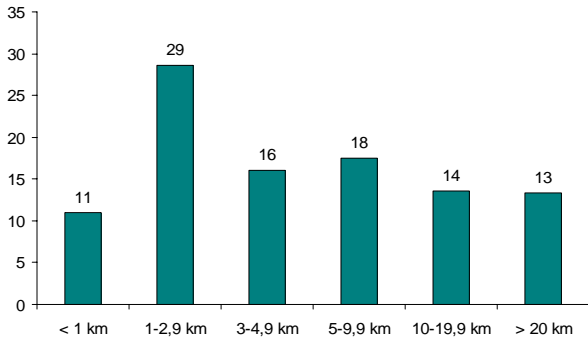
TØI rapport 844/2006

Figur 9.2: Antall omsorgsreiser per person per dag. 1992, 2001 og 2005

Det er de som har barn som har flest omsorgsreiser. De med barn under 7 år har hele 0,92 omsorgsreiser per dag, og blant disse har antall omsorgsreiser økt fra 2001 (tabell 9.3). Kvinner har litt flere reiser enn menn, de står for rundt to av tre følgereiser til barnehage/skole og fritidsaktiviteter, mens menn står for 55 prosent av de andre følgereisene.

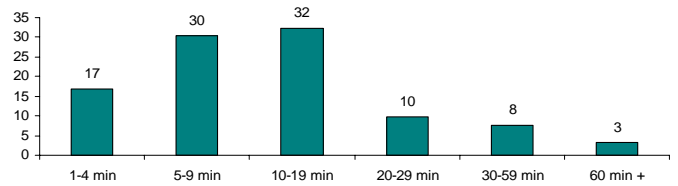
Omsorgsreisene er litt kortere og tar mindre tid enn andre reiser. En omsorgsreise er i gjennomsnitt 9,1 kilometer og tar 14 minutter. I helgene er den nesten dobbelt så lang som i ukedagene (tabell 9.2). Reisene er omtrent like lange som i 2001. De med de yngste barna har kortest omsorgsreiser, mens de enslige har lengst (tabell 9.3). Menns omsorgsreiser er mer enn to kilometer lengre enn kvinners.

De fleste omsorgsreisene er mellom en og tre kilometer (figur 9.3). Mer enn 60 prosent av reisene varer mellom 5 og 20 minutter (figur 9.4). De fleste reisene starter mellom kl 8 og 9 eller mellom kl 15 og 16, men vi ser også at det er mange slike reiser utover ettermiddagen frem til kl 20 (figur 9.5).



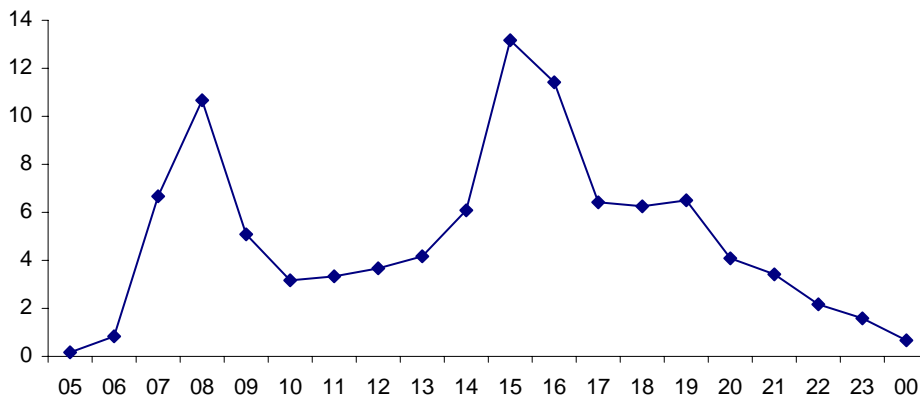
TØI rapport 844/2006

Figur 9.3: Omsorgsreisene etter lengde. 2005. Prosent



TØI rapport 844/2006

Figur 9.4: Omsorgsreisene etter tidsbruk. 2005. Prosent



TØI rapport 844/2006

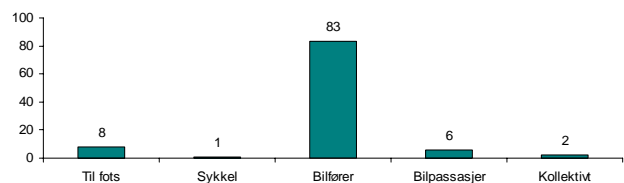
Figur 9.5: Omsorgsreisene etter starttidspunkt. 2005. Prosent

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 vil det dominerende transportmidlet på omsorgsreisene være bil.

83 prosent av omsorgsreisene foregår som bilfører. Inkluderes bilpassasjerer er bil transportmiddel på 89 prosent av reisene. Det har vært en stor økning i bilbruken i alle grupper fra 2001. Økningen er minst blant de som har barn. De som bruker bilen aller mest er de som har større barn. Menn bruker bil mer enn

kvinner, og de som bor i de fire største byene bruker bilen minst. Andelen reiser til fots har gått ned fra 14 prosent i 2001 til åtte prosent i 2005.



TØI rapport 844/2006

Figur 9.6: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser. 2005. Prosent

Tabell 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 1992, 2001 og 2005. Prosent⁹

Formål	1992	2001	2005
Følge barn til/fra barnehage o l	43	31	37
Følge barn til/fra fritidsaktiviteter		19	14
Følge barn og andre til/fra aktiviteter	57	50	49
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

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

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

TØI rapport 844/2006

⁹ I 1992 var omsorgsreisene bare delt inn i to kategorier

Tabell 9.3: Omsorgsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001 og 2005

Kjønn, bosted og familietype	1992		2001		2005	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Alle	8,6	0,25	9,3	0,41	9,1	0,34
<i>Kjønn</i>						
Mann	11,2	0,23	10,5	0,37	10,3	0,32
Kvinne	6,5	0,27	8,4	0,44	8,0	0,36
<i>Bosted¹</i>						
Oslo	8,3	0,21	6,8	0,26	9,5	0,23
Omegn til Oslo	11,8	0,28	10,8	0,50	8,4	0,37
Bergen/Trondheim/Stavanger	6,1	0,27	8,9	0,39	6,2	0,34
Omegn til Brg/Trd/Stv	7,5	0,23	11,1	0,47	12,8	0,41
Resterende seks største byer	8,5	0,27	8,9	0,50	8,7	0,36
Mindre byer	8,4	0,25	8,6	0,45	9,2	0,37
Resten av landet	8,9	0,25	10,0	0,36	9,7	0,32
<i>Familietype</i>						
Enslig	9,5	0,08	13,5	0,18	18,2	0,12
Par uten barn	11,8	0,12	12,1	0,23	11,2	0,18
Yngste barn < 7 år	6,3	0,56	6,1	0,88	6,2	0,92
Yngste barn 7-12 år	6,7	0,34	8,0	0,80	7,9	0,65
Yngste barn 13-17 år	11,6	0,28	15,2	0,53	12,1	0,50
Flere voksne	12,9	0,17	11,6	0,32	11,2	0,21

Note ¹ se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 9.4: Transportmiddelbruk på omsorgsreisene. 1992, 2001 og 2005.

Prosent

Transportmiddel	1992	2001	2005
Til fots	8	14	8
Sykkel	2	2	1
Bilfører	81	71	83
Bilpassasjer	7	9	6
Kollektivt	2	3	2
Annet	-	1	-
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 9.5: Andel reiser som bilfører på omsorgsreiser etter bosted, kjønn og familietype. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	1992	2001	2005
Alle	81	71	83
<i>Bosted</i> ¹			
Oslo	60	50	71
Omegn til Oslo	78	71	82
Bergen/Trondheim/Stavanger	80	63	74
Omegn til Brg/Trd/Stv	79	74	88
Resterende seks største byer	86	73	84
Mindre byer	86	75	83
Resten av landet	82	74	88
<i>Kjønn</i>			
Menn	92	76	88
Kvinner	72	66	79
<i>Familietype</i>			
Enslig	77	58	80
Par uten barn	82	65	86
Yngste barn <7 år	75	75	81
Yngste barn 7-12 år	91	86	88
Yngste barn 13-17 år	80	86	91
Flere voksne	89	72	83

Note ¹ se Vedlegg 2

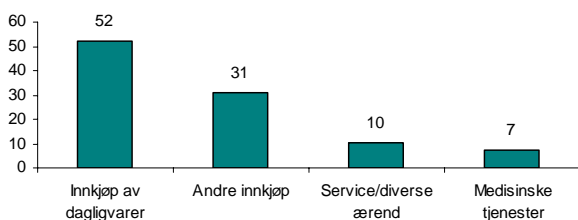
TØI rapport 844/2006

10 Innkjøpsreiser

10.1 Ulike typer innkjøpsreiser

Innkjøpsreisene utgjør 28 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.

Det er innkjøp av dagligvarer som er den viktigste formen for innkjøpsreiser, med 52 prosent av reisene (figur 10.1). Sammen med andre typer innkjøp, utgjør de 83 prosent av reisene som kalles ”innkjøpsreiser”. De resterende slike reiser er i forbindelse med ulike typer ærend.



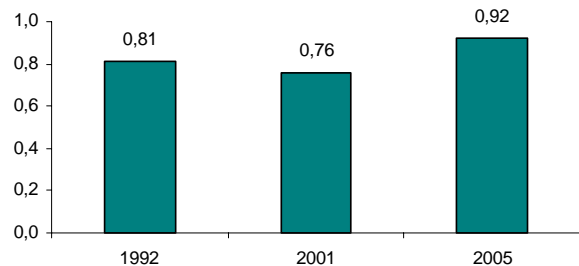
TØI rapport 844/2006

Figur 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 2005. Prosent

Andelen av innkjøpsreisene som er knyttet til innkjøp av dagligvarer er den samme i 2005 som i 2001, men er betydelig redusert siden 1992 (tabell 10.1). Andelen andre innkjøp er økende.

10.2 Antall, lengde og tidsbruk

De siste årene har det vært en økning i omfanget av innkjøpsreiser. Hver person foretok i gjennomsnitt 0,92 innkjøpsreiser i 2005 (figur 10.2). Dette er en økning sammenlignet med 2001 da hver person foretok 0,76 reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend.

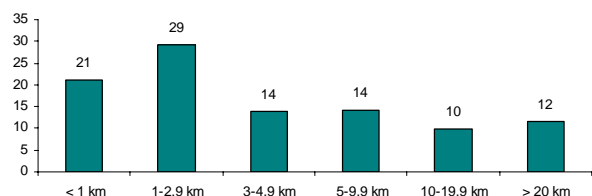


TØI rapport 844/2006

Figur 10.2: Antall innkjøpsreiser pr. person pr. dag. 1992, 2001 og 2005

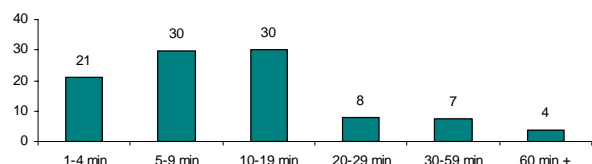
Det er på hverdage man reiser mest i forbindelse med innkjøp og andre ærend. Mandag-fredag foretar hver person 1,01 innkjøpsreiser, mot 0,69 reiser lørdag og søndag (tabell 10.2). Antall reiser har økt med rundt 20 prosent fra 2001, og økningen er størst for helgedagene.

Kvinner foretar flere innkjøpsreiser enn menn, 0,97 mot 0,87 reiser (tabell 10.3), men kvinnene har litt kortere reiser enn tidligere. Det er flest innkjøpsreiser i Bergen, Trondheim og Stavanger, og det er også her økningen i antall reiser er størst



TØI rapport 844/2006

Figur 10.3: Innkjøpsreiser etter lengde. 2005. Prosent



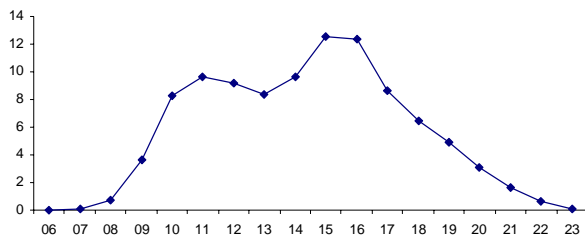
TØI rapport 844/2006

Figur 10.4: Innkjøpsreiser etter varighet. 2005. Prosent

Innkjøpsreisene er kortere enn andre reiser. I gjennomsnitt er en innkjøpsreise 6,8 km, og halvparten av reisene er under tre kilometer. Gjennomsnittlig reisetid på

innkjøpsreisene er 13 minutter, og halvparten av reisene tar mindre enn 10 minutter. Reiselengden på enkeltreisene ligger på omtrent samme nivå som i 2001 (tabell 10.2), men fordi det er blitt flere reiser, øker den daglige totale reiselengden for innkjøpsreiser.

De fleste reisene for innkjøp av dagligvarer foregår mellom kl 10 og kl 18 (figur 10.5). Rundt kl 13 går omfanget av reiser for innkjøp av dagligvarer noe ned, mens toppen nås mellom kl 15 og kl 17.

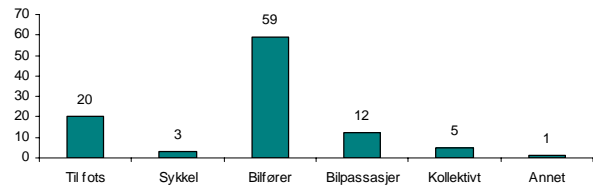


TØI rapport 844/2006

Figur 10.5: Reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer etter starttidspunkt, 2005. Prosent

10.3 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser

På innkjøpsreisene bruker man stort sett samme transportmidler som på andre typer reiser. Syv av ti reiser foregår med bil, mens to av ti reiser foregår til fots (figur 10.6). Kollektive transportmidler ble brukt på fem prosent av innkjøpsreisene i 2005.



TØI rapport 844/2006

Figur 10.6: Transportmiddelbruk på innkjøpsreisene, 2005. Prosent

Fra 2001 har det vært en nedgang i andel innkjøpsreiser til fots, samtidig som andelen som bilfører øker. Andelen som kjører bil er høyere blant menn enn kvinner, og lavest i Oslo og de tre andre største byene (tabell 10.5).

Tabell 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål, 1992, 2001 og 2005. Prosent

Formål	1992	2001	2005
Innkjøp av dagligvarer	61	52	52
Andre innkjøp	25	27	31
Service/diverse ærend	12	13	10
Medisinske tjenester	4	8	7
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 10.2: Innkjøpsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager, 1992, 2001 og 2005

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2005
Antall reiser per dag, alle dager	0,81	0,76	0,92
Km per reise	5,1 km	6,7 km	6,8 km
Km per dag	4,1 km	5,1 km	6,3 km
Min per reise	11 min	13 min	13 min
Min per dag	9 min	10 min	12 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,89	0,85	1,01
Km per reise	5,1 km	6,7 km	6,8 km
Km per dag	4,5 km	5,7 km	6,9 km
Min per reise	11 min	13 min	13 min
Min per dag	10 min	11 min	13 min
Antall reiser på lørdager og søndager	0,62	0,53	0,69
Km per reise	5,1 km	6,8 km	7,0 km
Km per dag	3,2 km	3,4 km	4,8 km
Min per reise	11 min	14 min	13 min
Min per dag	7 min	7 min	9 min

TØI rapport 844/2006

Tabell 10.3: Innkjøpsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001 og 2005

Kjønn, bosted og familietype	1992		2001		2005	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Alle	5,1	0,81	6,7	0,76	6,8	0,92
<i>Kjønn</i>						
Mann	5,3	0,78	7,0	0,71	7,4	0,87
Kvinne	5,0	0,84	6,5	0,81	6,3	0,97
<i>Bosted¹</i>						
Oslo	3,6	0,91	4,4	0,77	4,9	0,94
Omegn til Oslo	7,7	0,84	7,0	0,77	7,6	0,88
Ber- gen/Trondheim/Stavanger	4,4	0,87	4,9	0,79	4,2	1,02
Omegn til Brg/Trd/Stv	5,0	0,77	6,8	0,83	6,1	0,95
Resterende seks største byer	4,9	0,80	6,0	0,82	6,0	0,93
Mindre byer	4,3	0,81	6,7	0,78	6,8	0,92
Resten av landet	5,9	0,76	8,8	0,71	9,1	0,88
<i>Familietype</i>						
Enslig	4,0	0,81	5,6	0,76	6,0	0,91
Par uten barn	4,9	0,80	7,2	0,76	6,7	1,00
Yngste barn <7 år	5,1	0,88	6,7	0,82	7,1	0,98
Yngste barn 7-12 år	4,9	0,80	6,1	0,86	9,7	1,02
Yngste barn 13-17 år	6,2	0,77	9,3	0,88	7,6	0,99
Flere voksne	5,8	0,78	6,9	0,80	5,7	0,85

Note ¹ se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 10.4: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Transportmiddel	1992	2001	2005
Til fots	22	22	20
Sykkel	7	3	3
Bilfører	52	56	59
Bilpassasjer	13	12	12
Kollektivt	5	6	5
Annet	1	1	1
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 10.5: Andel reiser som bilfører på innkjøpsreiser etter bostedsregion, kjønn og familietype. 1992, 2001 og 2005. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	1992	2001	2005
<i>Bosted</i> ¹			
Oslo	36	33	35
Omegn til Oslo	56	64	61
Bergen/Trondheim/Stavanger	52	50	48
Omegn til Brg/Trd/Stv	60	58	70
Resterende seks største byer	60	59	61
Mindre byer	51	60	65
Resten av landet	53	61	67
<i>Kjønn</i>			
Kvinner	42	47	50
Menn	63	68	70
<i>Familietype</i>			
Enslig	34	42	48
Par uten barn	53	57	61
Yngste barn <7 år	64	69	76
Yngste barn 7-12 år	54	73	74
Yngste barn 13-17 år	40	69	75
Flere voksne	55	57	51

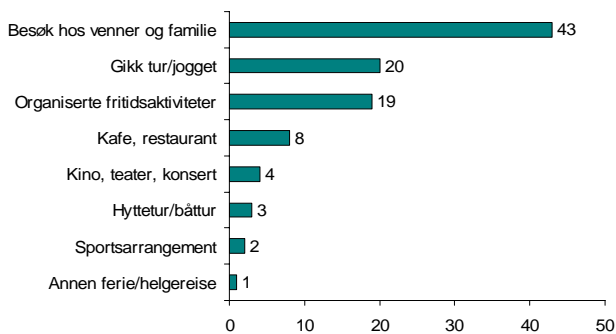
Note¹ se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

11 Fritids- og besøksreiser

11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser

Fritids- og besøksreiser 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, som omfatter lange reiser gjennomført i løpet av siste måned.



TØI rapport 844/2006

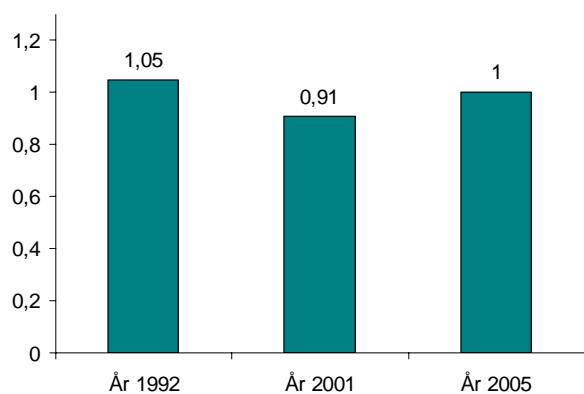
Figur 11.1: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål. 2005. prosent

Det vanligste formålet for denne typen reiser er å besøke venner eller familie. De utgjør nesten halvparten. Hver femte reise er knyttet til turgåing, lufting av hund, joggeturer og liknende, men en nesten like stor andel skjer i forbindelse med ulike former for organiserte fritidsaktiviteter. Innendørsaktiviteter som kino, teater, konsert eller restaurantbesøk, utgjør 12 prosent av fritidsreisene. Reiser i tilknytning til sportsarrangement som tilskuer utgjør bare to prosent av fritidsreisene. Hytteturer, båtturer og andre ferie- og fritidsturer representerer også en liten del av denne typen av fritidsreise, men er en viktig del av de lange reisene, som vi kommer tilbake til i kapittel 12.

Sammenliknet med sammensetningen av slike fritidsreiser i 2001, har det ikke skjedd noen vesentlige endringer (Denstadli og Hjorthol 2002).

11.2 Antall, lengde og tidsbruk

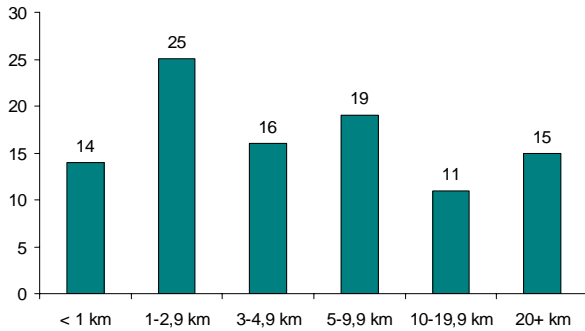
I 2005 foretok personer i alderen 13 år eller eldre i gjennomsnitt én fritids- og besøksreise per dag. Dette er litt høyere enn i 2001, men omtrent på samme nivå som i 1992 (figur 11.2 og tabell 11.1).



TØI rapport 844/2006

Figur 11.2: Antall fritids- og besøksreiser per person per dag. 1992, 2001 og 2005

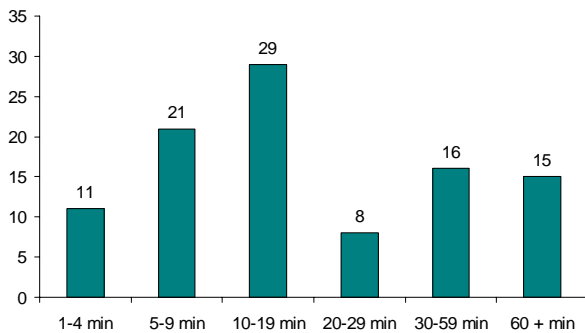
Omfanget av fritidsreiser varierer etter interesser, ressurser og tidsbruk. Analyser av tidsnyttingsundersøkelsene viser at det var en økning i tiden som brukes på fritidsreiser i løpet av 90-tallet (Vaage 2002). En del av forklaringen på dette er at flere bruker fritiden til aktiviteter utenfor hjemmet. Tidsnyttingsundersøkelsene viser at aktivitetene varierer etter både alder, kjønn og utdanning, men mindre etter bosted. Tabell 11.2 viser at de yngste har flest fritids- og besøksreiser, i gjennomsnitt 1,65 per dag. I alderen fra 35 år og opp til 75 år er omfanget av fritidsreiser omtrent det samme, i underkant av en reise per dag i gjennomsnitt. Det er først over denne alderen at antall fritidsreiser går ned til 0,67 per dag. Dette er likevel en økning i denne aldersgruppen fra tidligere undersøkelser. Det er små variasjoner i antall fritids- og besøksreiser etter kjønn, familietype og bosted.



TØI rapport 844/2006

Figur 11.3: Fritidsreiser etter lengde. 2005. Km

En gjennomsnittlig fritidsreise er 13 km og tar 29 minutter (tabell 11.1). Omtrent 40 prosent av disse reisene er under tre km (figur 11.3), og ca 60 prosent tar mindre enn 20 minutter (figur 11.4). Bosatte i omegnskommunene til Oslo har de lengste fritidsreisene, 15,6 km (tabell 11.2). Par med og uten barn og folk i aldersgruppen 55-66 år har også lange fritidsreiser (tabell 11.2). De siste er ivrige hyttebrukere, noe som kan forklare deres relativt lange fritidsreiser. Dette kommer vi tilbake til i neste kapittel.

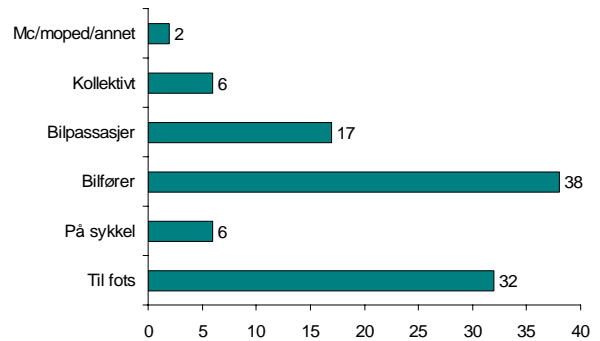


TØI rapport 844/2006

Figur 11.4: Fritidsreiser etter tidsbruk. 2005. Minutter

11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

Til forskjell fra mange andre typer reiser, er det vanlig å bruke beina på fritidsreiser. En tredel av disse reisene foregår til fots (figur 11.5). Likevel er bilen det vanligste transportmidlet, enten som sjåfør, 38 prosent, eller som passasjer, 17 prosent. Denne transportmideldelingen er så godt som uendret fra 1992 (tabell 11.1).



TØI rapport 844/2006

Figur 11.5: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 2005. Prosent

Bilbruken er høyest i småbyer, på tettsteder og i spredtbygde strøk, i overkant av 40 prosent (tabell 11.4). Den er lavest i Oslo, der bare 23 prosent av fritids- og besøksreiser foregår som sjåfør. Menn kjører oftere enn kvinner, og par med barn er de som bruker bilen mest av de ulike familietypene.

Tabell 11.1: Fritids- og besøksreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 1998 og 2001

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2005
Antall reiser per dag, alle dager	1,05	0,91	1,0
Km per reise	13,1 km	14,8 km	13,0 km
Km per dag	13,8 km	13,5 km	13,0 km
Min per reise	24 min	26 min	29 min
Min per dag	25 min	24 min	29 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,91	0,80	0,89
Km per reise	10,7 km	12,7 km	11,4 km
Km per dag	9,7 km	10,1 km	10,1 km
Min per reise	20 min	23 min	27 min
Min per dag	18 min	18 min	24 min
Antall reiser på lørdager og søndager	1,35	1,18	1,27
Km per reise	17,1 km	18,4 km	15,8 km
Km per dag	23,1 km	21,7 km	20,1 km
Min per reise	30 min	31 min	34 min
Min per dag	41 min	37 min	43

TØI rapport 844/2006

Tabell 11.2: Fritids- og besøksreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted, alder og familietype. 1992, 1998 og 2001

Kjønn, bosted, alder og familietype	1992		2001		2005	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Alle	13,1	1,05	14,8	0,91	13,0	1,00
<i>Kjønn</i>						
Mann	12,6	1,10	15,3	0,95	15,0	1,02
Kvinne	13,6	1,05	14,2	0,87	11,1	1,00
<i>Bosted</i> ¹						
Oslo	15,2	0,92	15,4	0,87	13,4	1,03
Omegnskommuner til Oslo	15,0	0,96	16,5	0,80	15,6	0,93
Bergen/Trondheim/Stavanger	14,4	1,07	15,0	0,96	12,3	1,05
Omegnskommuner til O/B/T	14,4	1,05	13,4	0,94	10,1	1,02
Resterende seks største byer	11,4	1,09	12,7	0,91	11,6	1,03
Mindre byer	12,0	1,10	14,7	0,91	13,2	1,04
Resten av landet	13,1	1,06	15,1	0,93	13,2	0,95
<i>Alder</i>						
13-17 år	4,9	1,86	8,3	1,52	7,5	1,65
18-24 år	12,2	1,52	14,5	1,08	12,5	1,29
25-34 år	12,4	1,10	15,4	0,96	14,1	1,02
35-44 år	16,3	0,99	15,0	0,82	13,6	0,93
45-54 år	20,1	0,88	15,5	0,84	14,0	0,87
55-66 år	15,8	0,75	18,2	0,84	15,4	0,89
67-74 år	9,3	0,85	14,7	0,82	13,8	0,89
75 år og eldre	12,9	0,49	16,1	0,58	11,4	0,67
<i>Familietype</i>						
Enslig	12,4	0,82	13,9	0,87	13,3	0,93
Enslig m/barn	14,1	1,41	17,5	0,89	13,3	0,90
Par u/barn	14,9	0,88	17,9	0,85	14,7	0,93
Par m/barn	12,0	1,18	14,9	0,88	14,1	0,88
Flere voksne	13,6	1,05	14,6	0,88	11,9	1,16

Note ¹ se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 11.3: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 1992, 1998 og 2001. Prosent

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

TØI rapport 844/2006

Tabell 11.4: Andel bilreiser som sjåfør på fritids- og besøksreiser etter bosted, kjønn og familietype. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	1992	2001	2005
<i>Bosted¹</i>			
Oslo	33	28	23
Omegnskommuner til Oslo	40	37	40
Bergen/Trondheim/Stavanger	40	32	31
Omegnskommuner til O/B/T	38	40	38
Resterende seks største byer	37	41	38
Mindre byer	37	41	42
Resten av landet	38	38	43
<i>Kjønn</i>			
Kvinner	29	28	30
Menn	46	45	46
<i>Familietype</i>			
Enslig	36	37	39
Enslig m/barn	27	53	45
Par u/barn	38	40	44
Par m/barn	36	48	49
Flere voksne	44	38	32

Note ¹ se Vedlegg 2

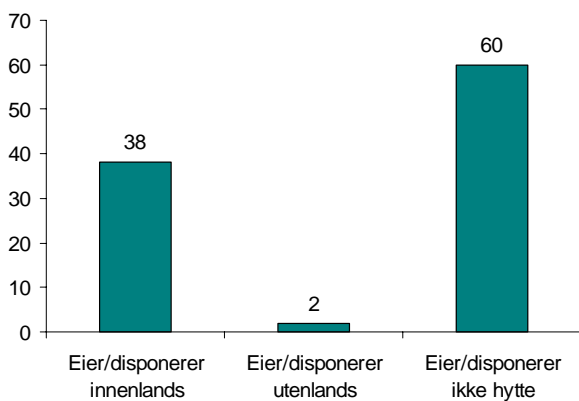
TØI rapport 844/2006

12 Hytte- og båtliv – ferie og fritid

12.1 Eie og bruk av hytte

Det er første gang at spørsmål om eie og bruk av hytte og båt er stilt i den norske nasjonale reisevaneundersøkelsen. Både hytte og båt er med på å generere transport. Helgeutfart er ofte knyttet til hyttebesøk og bruk av båt. Mer kunnskap om eie og bruk av hytte og bruk av båt gir derfor nyttig kunnskap om trafikkmengder og retning på disse fritidsreisene, særlig gjelder dette rundt de store byene.

Cirka 40 prosent av befolkningen eier eller disponerer fritidsbolig eller hytte, de aller fleste innenlands (figur 12.1). Dette er tall som stemmer overens med hva den norske levekårsundersøkelsen opererer med (opplysninger innhentet fra Statistisk sentralbyrå).



TØI rapport 844/2006

Figur 12.1: Eier/disponerer hytte. Prosent

De som oftest eier hytte er:

- Personer i aldersgruppen 55-66 år
- Administrative ledere
- Personer med høy husholdsinntekt
- Bosatte i Sør-Trøndelag og Finnmark

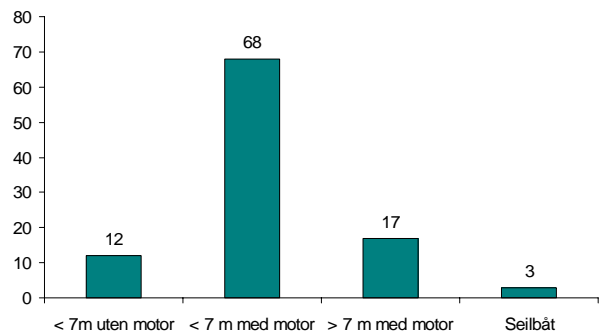
De aller fleste har hytte i eget bostedsfylke, men variasjonene er store (tabell 12.1). Blant bosatte i Oslo og Akershus, har de aller fleste hytte i andre fylker. Oslofolk har hytter i svært mange fylker, men Oppland og Buskerud er de vanligste, til sammen ca 30 prosent.

I gjennomsnitt bruker hytteeierne sine fritidsboliger 1,2 ganger per måned. Dette gjelder for hele året, slik at variasjonene rundt høytider og ferisesongene vil være store. De ivrigste hyttebrukerne er (tabell 12.5):

- Personer i alderen 55-66 år
- Par uten barn
- Administrative ledere og håndverkere
- Bosatte i Finnmark og Vest-Agder

12.2 Eie og bruk av båt

Nesten en tredel av befolkningen eier eller har tilgang til båt. Den vanligste båttypen er en liten motorbåt (7 m eller kortere), 68 prosent har slik båt (figur 12.2). Bare tre prosent eier seilbåt, men 17 prosent har stor motorbåt og 12 prosent en liten båt uten motor.



TØI rapport 844/2006

Figur 12.2: Fordeling av båttyper. 2005. Prosent

Når det gjelder den vanligste båttypen, er det liten variasjon i kjennetegn ved eierne. Den er utbredt i de fleste lag av befolkningen (tabell 12.6). Det som kjennetegner de andre typene av båteierne er:

Liten båt uten motor:

- Eldre
- Enslige
- Yrke innen primærnæringene
- Lav husholdsinntekt
- Bosatt i Oppland/Hedmark

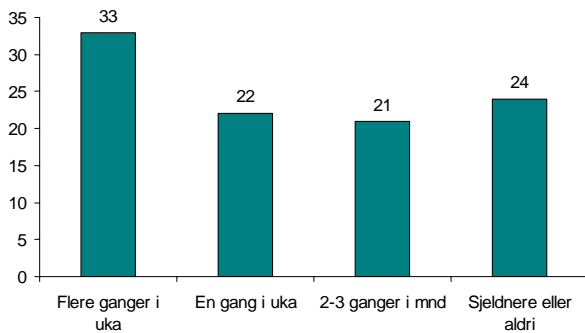
Stor båt med motor:

- Aldersgruppen 55-66 år
- Par uten barn
- Yrkesfaglig utdanning
- Bosatt i Møre og Romsdal/Vest-Agder
- Høy husholdsinntekt

Seilbåt:

- Personer med akademiske yrker
- Høy utdanning
- Høy husholdsinntekt
- Bosatt i eller nær Oslo

I sommerhalvåret er det en tredel som bruker båten flere ganger i uka (figur 12.3). Godt og vel en femdel bruker det i gjennomsnitt en gang i uka, en tilsvarende andel benytter båten to – tre ganger i måneden, mens nesten en firedel bruker den enda sjeldnere eller aldri.



TØI rapport 844/2006

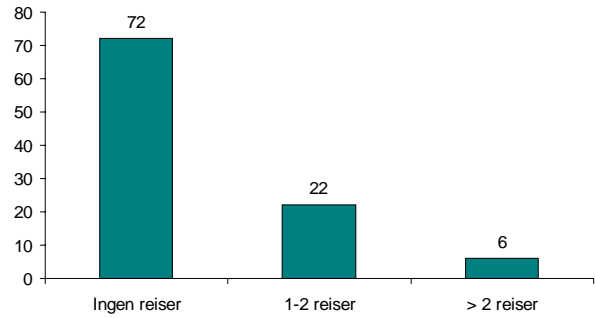
Figur 12.3: Hvor ofte man bruker båt i sommerhalvåret. 2005. Prosent

Bosatte i Østfold, Vestfold og i Agderfylkene bruker båtene sine mest i sommerhalvåret (tabell 12.2).

12.3 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 en overnatting på reisens endepunkt.

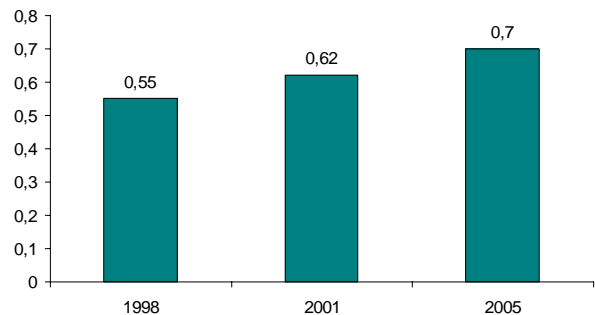
I 2005 hadde 28 prosent av befolkningen minst én ferie- og fritidsreise med overnatting i løpet av en måned, figur 12.4. Dette er gjennomsnitt for hele året. Nesten 80 prosent av disse har en eller to reiser, mens en femdel av dem som gjør slike reiser, har flere enn to.



TØI rapport 844/2006

Figur 12.4: Antall ferie og fritidsreiser per måned 2005. Prosent

I gjennomsnitt har befolkningen som helhet 0,70 ferie- og fritidsreiser per måned (figur 12.5). Sammenliknet med 2001 er dette en liten økning. I 1998 var rapporteringsformen noe annerledes enn i 2001 og 2005. Både i 2001 og 2005 er alle utenlandsreiser rapportert, uansett reiselengde, mens det i 1998 bare var utenlandsreiser på 100 km eller lengre som ble registrert. I 1998 var andelen reiser til utlandet 16 prosent, i 2001 25 prosent, mens utenlandsreisene utgjør 23 prosent i 2005.



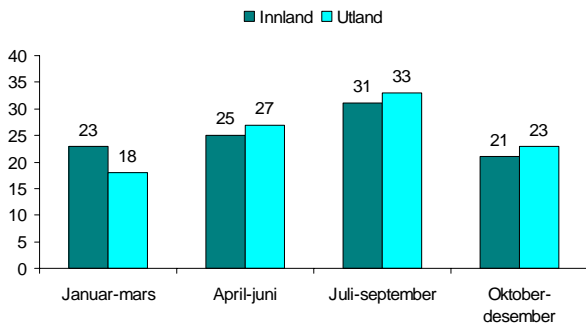
TØI rapport 844/2006

Figur 12.5: Gjennomsnittlig antall ferie- og fritidsreiser per måned. 1998, 2001 og 2005

Kjennetegn ved de som har flest ferie og fritidsreiser er (tabell 12.7):

- Kvinner
- Aldersgruppen 55-66 år
- Personer med høyskole/universitetsutdanning
- Personer med akademiske yrker
- Husholdsinntekt på kr 750 000 eller høyere
- Bosatte i Oslo

Ferie- og fritidsreiser med overnatting er ganske jevnt fordelt over hele året. Dette gjenspeiler en større fleksibilitet i arbeidslivet mht når ferie kan tas og et stort tilbud av reisemuligheter, særlig når det gjelder fly. Perioden med flest ferie- og fritidsreisene finner vi imidlertid i månedene juli til og med september. Dette gjelder for reiser både i innland og utland. Den viktigste feriemåneden er august, mens mars har de færreste reisene.

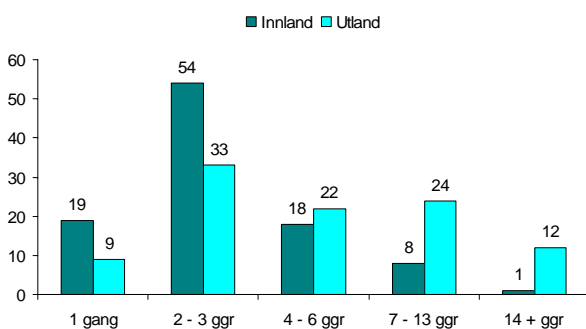


TØI rapport 844/2006

Figur 12.6: Ferie- og fritidsreiser i innland og utland etter tidspunkt på året, 2005. Prosent

12.4 Reisens varighet og transportmiddelbruk

På denne typen ferie- og fritidsreiser har man i gjennomsnitt 3,9 overnattinger på reisens endepunkt. Det er stor forskjell på reiser innenlands og utenlands. Innenlandsreiser har i gjennomsnitt 3,3 overnattinger, mens utenlandsreisene har 6,0 overnattinger. Det har ikke vært noen endringer i antall overnattinger på disse reisene fra 2001, verken innenlands eller utenlands (tabell 12.3).

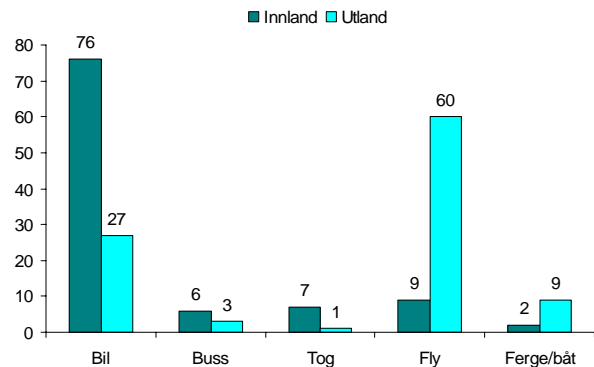


TØI rapport 844/2006

Figur 12.7: Antall ganger man overnatter på reisens endepunkt i innland og utland, 2005. Prosent

Det vanligste er å ha 2-3 overnattinger (figur 12.7). Dette gjelder både for reiser i innlandet og for utenlandsreiser.

Det er stor variasjon i transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser innenlands og utenlands. Bilen dominerer på innenlandsreisene. Den brukes på mer enn tre av fire reiser, mens fly brukes på mindre enn 10 prosent (figur 12.8). Reisemåte innenlands er omtrent den samme som den var i 2001 (tabell 12.4). På reiser til utlandet dominerer flyet med 60 prosent av alle reiser. Her har det vært en klar økning siden 2001.



TØI rapport 844/2006

Figur 12.8: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser i innland og utland, 2005. Prosent

Tabell 12.1: Lokalisering av hytte etter bostedsfylke, 2005. Prosent

Bostedsfylke	Hyttefylke			Sum
	Samme fylke	Nabo-fylke	Annet fylke	
Østfold	47	1	52	100
Akershus	8	60	32	100
Oslo	1	8	91	100
Hedmark	72	15	13	100
Oppland	71	19	10	100
Buskerud	54	29	17	100
Vestfold	21	59	20	100
Telemark	72	16	12	100
Aust-Agder	61	26	13	100
Vest-Agder	55	38	7	100
Rogaland	50	40	10	100
Hordaland	75	18	5	100
Sogn og Fjordane	80	15	5	100
Møre og Romsdal	67	23	10	100
Sør Trøndelag	69	20	11	100
Nord Trøndelag	81	16	3	100
Nordland	88	6	6	100
Troms	81	12	7	100
Finmark	92	5	3	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 12.2: Hyppighet i båtbruk i sommerhalvåret, 2005. Prosent

Bostedsfylke	Bruksfrekvens båt				Sum
	Flere ganger i uka	En gang i uka	2-3 ganger i måned	Sjeldnere/ aldri	
Østfold	41	24	18	17	100
Akershus	33	21	23	24	100
Oslo	31	22	22	24	100
Hedmark	26	13	26	36	100
Oppland	19	24	28	29	100
Buskerud	30	21	21	28	100
Vestfold	41	22	19	18	100
Telemark	39	23	17	21	100
Aust-Agder	51	21	13	15	100
Vest-Agder	36	20	19	24	100
Rogaland	36	25	18	22	100
Hordaland	36	25	18	22	100
Sogn og Fjordane	31	19	20	30	100
Møre og Romsdal	24	24	23	30	100
Sør Trøndelag	25	18	29	28	100
Nord Trøndelag	28	18	30	24	100
Nordland	33	27	18	22	100
Troms	23	26	31	20	100
Finnmark	30	31	21	18	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 12.3: Ferie- og fritidsreiser etter antall overnattinger, 1998 og 2001. Prosent

Antall overnattinger	2001			2005		
	Reiser i Norge	Utenlands- reiser	I alt	Reiser i Norge	Utenlands- reiser	I alt
1 overnatting	21	13	19	19	9	17
2-3 overnattinger	53	25	47	54	33	49
4-6 overnattinger	16	17	16	18	22	19
7-13 overnattinger	8	26	12	8	24	11
14 overnattinger og mer	2	19	6	1	12	4
Sum	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 12.4: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser, 2001 og 2005. Prosent

Transportmiddel	2001			2005		
	Reiser i Norge	Utenlands- reiser	I alt	Reiser i Norge	Utenlands- reiser	I alt
Bil	77	28	65	76	27	65
Buss	5	5	5	6	3	5
Tog	7	2	5	7	1	5
Fly	8	54	20	10	60	21
Ferge/båt	2	10	4	2	9	4
Annet	1	1	1	0	0	0
Sum	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 12.5: Eie og bruk av hytte. 2005. Prosent og antall per måned

	Eier/disponerer hytte			Antall ganger på hytta per måned
	Ja	Nei	Sum	
Alle	40	60	100	1,2
<i>Kjønn</i>				
Mann	40	56	100	1,4
Kvinne	39	61	100	1,0
<i>Alder</i>				
13-17 år	44	56	100	0,7
18-24 år	32	68	100	0,6
25-34 år	32	68	100	0,8
35-44 år	39	61	100	1,2
45-54 år	45	55	100	1,4
55-66 år	48	52	100	1,7
67-74 år	42	58	100	1,3
75 og eldre	30	70	100	1,4
<i>Familietype</i>				
Enslig	24	76	100	0,9
Enslig med barn	29	71	100	0,9
Par uten barn	45	55	100	1,6
Par med barn	45	55	100	1,3
Flere voksne	32	68	100	0,6
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	35	65	100	1,0
Videregående skole yrkesfaglig	37	63	100	1,5
Videregående allmennfaglig	36	64	100	1,1
Høyskole/universitet inntil 15 år	44	56	100	1,3
Høyskole/universitet 16 år og mer	50	50	100	1,2
<i>Yrkesaktivitet ¹</i>				
Mertid	46	54	100	1,4
Heltid	41	59	100	1,3
Deltid	41	59	100	1,0
Ikke yrkesaktiv	36	64	100	1,1
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	52	48	100	1,6
Akademiske yrker	47	53	100	1,2
Yrker med kortere utdanning	45	55	100	1,2
Kontor- og kundeserviceyrker	43	57	100	1,1
Salgs-, service- og omsorgsykker	35	65	100	1,2
Yrker innen primærnæringene	39	61	100	1,3
Håndverkere etc	39	61	100	1,6
Prosess- og maskinoperatører	32	68	100	1,4
Andre yrker	36	64	100	1,2
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	21	79	100	1,0
Kr 150.000-299.999	26	74	100	1,2
Kr 300.000-449.999	35	65	100	1,2
Kr 450.000-599.999	41	59	100	1,5
Kr 600.000-749.999	48	52	100	1,3
Kr 750.000 og over	56	44	100	1,3

Forts. tabell 12.5

	Eier/disponerer hytte			Antall ganger på hytta per måned
	Ja	Nei	Sum	
<i>Bostedsfylke</i>				
Østfold	30	70	100	1,5
Akershus	46	54	100	0,9
Oslo	41	59	100	0,9
Hedmark	39	61	100	1,0
Oppland	41	59	100	1,4
Buskerud	42	58	100	1,2
Vestfold	35	65	100	1,0
Telemark	41	59	100	1,4
Aust-Agder	30	70	100	1,2
Vest-Agder	39	61	100	1,7
Rogaland	35	65	100	1,3
Hordaland	37	63	100	1,2
Sogn og Fjordane	41	59	100	1,3
Møre og Romsdal	35	65	100	1,6
Sør Trøndelag	48	52	100	1,3
Nord Trøndelag	39	61	100	1,3
Nordland	43	57	100	1,5
Troms	37	63	100	1,6
Finnmark	49	51	100	2,0
<i>Bosted²</i>				
Oslo	42	58	100	0,9
Omegnskommuner til Oslo	46	54	100	0,9
Bergen/Trondheim/Stavanger	42	58	100	1,1
Omegnskommuner til B/T/S	38	62	100	1,3
Resterende seks største byer	39	61	100	1,3
Mindre byer	37	63	100	1,3
Resten av landet	38	62	100	1,5

Note¹ se Tabell 3.7Note² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 12.6: Eie av båt etter type. 2005. Prosent

	Type båt				Sum
	<7 m u/motor	< 7 m m/motor	=> 7m m/motor	Seilbåt	
Alle	12	68	17	3	100
<i>Kjønn</i>					
Mann	12	69	16	3	100
Kvinne	13	67	17	3	100
<i>Alder</i>					
13-17 år	10	70	17	3	100
18-24 år	9	71	15	5	100
25-34 år	11	71	14	4	100
35-44 år	9	71	17	3	100
45-54 år	12	68	17	2	100
55-66 år	15	63	20	2	100
67-74 år	14	66	17	3	100
75 og eldre	23	68	9	0	100
<i>Familietype</i>					
Enslig	18	67	12	2	100
Enslig med barn	18	63	12	7	100
Par uten barn	13	66	18	2	100
Par med barn	10	70	17	3	100
Flere voksne	11	71	14	4	100
<i>Utdanning</i>					
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	14	68	16	2	100
Videregående skole yrkesfaglig	11	70	18	1	100
Videregående allmennfaglig	13	68	16	3	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	12	67	17	4	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	13	67	15	5	100
<i>Yrkesaktivitet</i> ¹					
Mertid	11	67	18	4	100
Heltid	12	68	17	3	100
Deltid	10	70	17	3	100
Ikke yrkesaktiv	15	67	16	2	100
<i>Yrke</i>					
Administrative ledere	9	72	16	3	100
Akademiske yrker	12	67	15	6	100
Yrker med kortere utdanning	14	66	17	3	100
Kontor- og kundeserviceyrker	8	70	19	3	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	10	67	20	3	100
Yrker innen primærnæringene	18	67	15	0	100
Håndverkere etc	11	73	15	1	100
Prosess- og maskinoperatører	10	71	18	1	100
Andre yrker	9	76	11	4	100
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under kr 150.000	15	72	12	1	100
Kr 150.000-299.999	17	68	13	2	100
Kr 300.000-449.999	15	70	13	2	100
Kr 450.000-599.999	12	69	17	1	100
Kr 600.000-749.999	12	68	18	3	100
Kr 750.000 og over	10	66	19	5	100

Forts. tabell 12.6

	Type båt				Sum
	<7 m u/motor	< 7 m m/motor	=> 7m m/motor	Seilbåt	
<i>Bostedsfylke</i>					
Østfold	5	69	21	5	100
Akershus	13	67	16	5	100
Oslo	11	68	15	6	100
Hedmark	26	71	3	0	100
Oppland	31	63	4	2	100
Buskerud	16	67	13	4	100
Vestfold	8	66	22	4	100
Telemark	9	67	22	2	100
Aust-Agder	5	73	20	2	100
Vest-Agder	8	66	24	2	100
Rogaland	11	70	16	3	100
Hordaland	12	69	18	1	100
Sogn og Fjordane	15	64	21	0	100
Møre og Romsdal	15	58	25	2	100
Sør Trøndelag	14	72	9	5	100
Nord Trøndelag	16	74	9	1	100
Nordland	10	73	16	2	100
Troms	18	67	14	1	100
Finnmark	8	80	12	0	100
<i>Bosted²</i>					
Oslo	10	68	15	6	100
Omegnskommuner til Oslo	12	67	15	6	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	11	73	12	3	100
Omegnskommuner til B/T/S	13	67	16	3	100
Resterende seks største byer	7	69	21	3	100
Mindre byer	12	67	19	3	100
Resten av landet	16	68	16	1	100

Note ¹ se Tabell 3.7Note ² se Vedlegg 2

TØI rapport 844/2006

Tabell 12.7: Ferie- og fritidsreiser med overnatting; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2005

Reiseomfang	Har foretatt ferie- og fritidsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	28	72	100	0,70
<i>Kjønn</i>				
Mann	25	75	100	0,62
Kvinne	31	69	100	0,77
<i>Alder</i>				
13-17 år	24	76	100	0,59
18-24 år	26	74	100	0,61
25-34 år	30	70	100	0,74
35-44 år	30	70	100	0,75
45-54 år	30	70	100	0,77
55-66 år	31	69	100	0,84
67- 74 år	27	73	100	0,66
74 år og eldre	14	86	100	0,31
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	21	79	100	0,50
Videregående, yrkesfaglig	23	77	100	0,54
Videregående, allmennfaglig	28	72	100	0,68
Høyskole/universitet inntil 15 år	34	66	100	0,88
Høyskole/universitet 16 år og mer	40	60	100	1,04
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	36	64	100	0,90
Akademiske yrker	37	63	100	0,99
Yrker med kortere utdanning	35	65	100	0,90
Kontor- og kundeserviceyrker	33	67	100	0,89
Salgs-, service- og omsorgsykker	25	75	100	0,61
Yrker innen primærnæringene	16	84	100	0,38
Håndverkere etc	26	74	100	0,63
Prosess- og maskinoperatører	23	77	100	0,54
Andre yrker	28	72	100	0,69
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	23	77	100	0,56
Kr 150.000-299.999	21	79	100	0,51
Kr 300.000-449.999	28	72	100	0,68
Kr 450.000-599.999	27	73	100	0,68
Kr 600.000-749.999	34	66	100	0,85
Kr 750.000 og over	38	62	100	1,04
<i>Bosted¹</i>				
Oslo	35	65	100	0,94
Omegnskommuner til Oslo	33	67	100	0,87
Bergen/Trondheim/Stavanger	30	70	100	0,72
Omegnskommuner til B/T/S	28	72	100	0,72
Resterende seks største byer	28	72	100	0,67
Mindre byer	27	73	100	0,68
Resten av landet	22	78	100	0,53

Note ¹ se Vedlegg 2

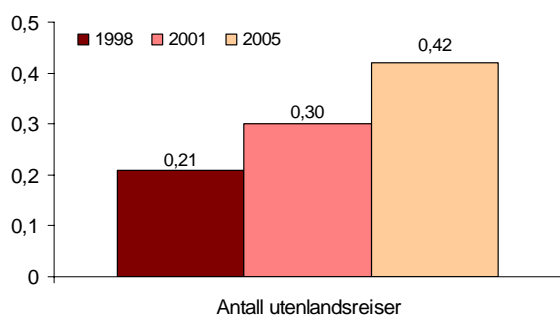
TØI rapport 844/2006

13 Utenlandsreiser

13.1 Omfang

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 handle- turer til Sverige som flyturer til andre konti- nenter er med.

I 2005 foretok 19 prosent av befolkningen minst én utenlandsreise i måneden (tabell 13.4). I gjennomsnitt gjorde disse 2,2 reiser, dvs drøyt en tur/retur reise. Tre prosent hadde mer enn to tur/retur reiser. Gjennomsnittlig antall utenlands- reiser for hele befolkningen, inkludert de som ikke har reist, er 0,42 reiser per måned (figur 13.1). På årsbasis tilsvarer dette fem enkeltreiser (drøyt to tur/retur reiser). Dette er vesentlig høyere enn i 2001 da gjennomsnittet var 3,6 enkeltreiser til utlandet per år, og dobbelt så mange som i 1998.¹⁰



TØI rapport 844/2006

Figur 13.1: Antall utenlandsreiser per person per måned. 1998, 2001 og 2005

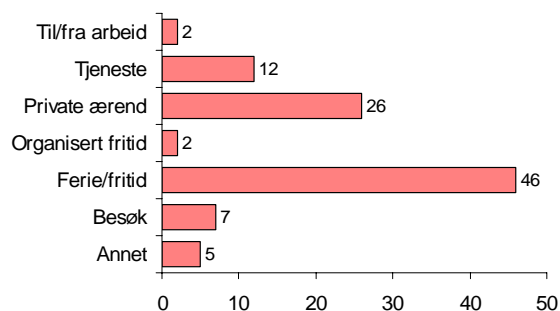
Omfanget av utenlandsreisene er nært knyttet til sosioøkonomiske forhold som utdanning, yrke og inntekt (tabell 13.4). Det er også store regio- nale forskjeller. De som bor i sentrale Østlands- områder reiser hyppigere enn andre, og flest reiser har bosatte i Østfold. I gjennomsnitt foretar en østfolding drøyt fem t/r reiser til utlandet per år, hvorav de fleste er kortere handle- turer til Sverige. Bosatte i Sogn og Fjordane er de som sjeldnest tar en tur utenlands med 0,8 t/r reiser per år.

¹⁰ I 1998 var det imidlertid et krav om at utenlandsreisene skulle være minst 100 km for å bli registrert. Dette gjorde at mange kortere turer til Sverige ikke ble rapportert.

13.2 Reisemål og -formål

Veksten i utenlandstrafikken har kommet in- nenfor de private reisene. 86 prosent av reisene mellom Norge og utlandet skjer i forbindelse med private gjøremål (figur 13.2). Ferie- og fritidsreiser utgjør hovedvekten av de private reisene, men veksten har vært størst for det som defineres som private ærend (tabell 13.1). Dette er i all hovedsak innkjøpsreiser til Sveri- ge, og i noen grad Danmark. Det er med andre ord betydelig mer grensetrafikk knyttet til grensehandel nå enn i 2001.

For tjenestereiser er kurs og konferanser det viktigste formålet med om lag en tredel av reisene. Salg/innkjøp står for 12 prosent, mens det øvrige er andre formål. Kun en mindre andel av utenlandsreisene (to prosent) er pend- ling til/fra arbeid.



TØI rapport 844/2006

Figur 13.2: Reiser til/fra Norge etter formål. 2005. Prosent

En stadig økende andel av nordmenns uten- landsturer går til Sverige. I 2005 hadde 49 prosent endepunkt i Sverige, mot 40 prosent i 2001 (tabell 13.2). Av disse var det bare åtte prosent som var arbeidsbetinget. De private reisene til Sverige domineres av innkjøpsreiser. I henhold til reisevaneundersøkelsen var innkjøp hoved- formålet på 45 prosent av nordmenns reiser til Sverige i 2005. Det er også rimelig å anta at mange av ferie- og fritidsreisene har innkjøp som et viktig sideformål. Til sammenligning var 36 prosent av reisene i 2001 innkjøpsreiser.

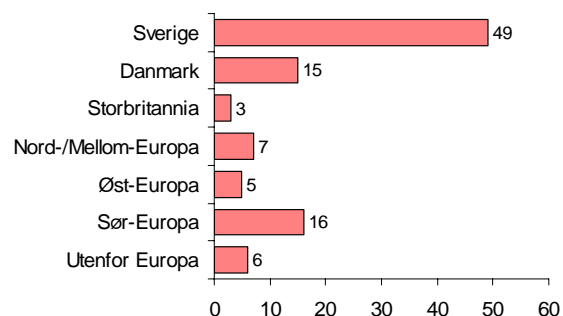
15 prosent av reisene går til Danmark. Dan- mark er et vanlig reisemål når nordmenn drar på

ferie, og nesten 60 prosent av reisene skjer i forbindelse med ferie og fritid.

Relativt sett er likevel land i Sør-Europa de mest populære reisemålene for ferie og fritid. 87 prosent av reisene til Sør-Europa oppgis å ha dette formålet. I løpet av de senere årene har tilbudet av ruteflygninger til populære reisemål ved Middelhavet økt betydelig, og dette har delvis overtatt for det tradisjonelle chartermarkedet. Mens i underkant av 60 prosent av reisene til Sør-Europa var charterreiser i 2001, var charterandelen bare 36 prosent i 2005.

Land i de østlige delene av Europa er blitt et mer populært reisemål for nordmenn de senere årene. Bedre flyforbindelser er en viktig årsak til denne utviklingen. Her kan det nevnes at Praha nå er blitt den syvende største destinasjonen for

flyreiser mellom Norge og utlandet (tall fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly).



TØI rapport 844/2006

Figur 13.3: Utenlandsreiser etter reisemål. 2005. Prosent

Tabell 13.1: Reiser til/fra Norge etter formål. 1998, 2001 og 2005.

Prosent

Formål	1998	2001	2005
Til/fra arbeid	4	1	2
Tjenestereise	17	16	12
Private ærend	9	18	26
Organiserte fritidsaktiviteter	5	1	2
Ferie/fritid	45	54	46
Besøk hos slekt/venner	7	7	7
Annet	13	3	5
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 13.2: Reiser til/fra Norge etter reisemål. 1998, 2001 og 2005.

Prosent

Land	1998	2001	2005
Sverige	33	40	49
Danmark	18	16	14
Storbritannia	15	5	3
Øvrige land i Nord- og Mellom-Europa	12	11	7
Øst-Europa	1	3	5
Sør-Europa	16	18	16
Utenfor Europa	5	7	6
Sum	100	100	100

TØI rapport 844/2006

Tabell 13.3: Reiser til/fra Norge etter reisemål og -formål, 2001 og 2005. Prosent

Land	2001		2005	
	Arbeidsbetingede Reiser	Private reiser	Arbeidsbetingede reiser	Private reiser
Sverige	13	87	8	92
Danmark	19	81	20	80
Storbritannia	33	67	24	76
Øvrige land i Nord-Mellom-Europa	33	67	22	78
Øst-Europa	28	72	19	81
Sør-Europa	7	93	7	93
Utenfor Europa	24	76	21	79
Sum	17	83	14	86

TØI rapport 844/2006

Tabell 13.4: Reiser til/fra Norge; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2005

	Har foretatt utenlandsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	19	81	100	0,42
<i>Kjønn</i>				
Mann	19	81	100	0,44
Kvinne	19	81	100	0,41
<i>Alder</i>				
13-17 år	15	85	100	0,31
18-24 år	15	85	100	0,32
25-34 år	20	80	100	0,43
35-44 år	21	79	100	0,46
45-54 år	22	78	100	0,49
55-66 år	24	76	100	0,52
67-74 år	20	80	100	0,41
75 år+	11	89	100	0,22
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	15	85	100	0,33
Videregående, yrkesfaglig	18	82	100	0,39
Videregående, allmennfaglig	19	81	100	0,40
Høyskole/universitet inntil 15 år	22	78	100	0,48
Høyskole/universitet 16 år og mer	26	74	100	0,56
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	30	70	100	0,72
Akademiske yrker	25	75	100	0,56
Yrker med kortere utdanning	21	79	100	0,45
Kontor- og kundeserviceyrker	21	79	100	0,45
Salgs-, service- og omsorgsykker	18	82	100	0,38
Yrker innen primærnæringene	11	89	100	0,25
Håndverkere etc	17	83	100	0,40
Prosess- og maskinoperatører	21	79	100	0,47
Andre yrker	19	81	100	0,41
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	13	87	100	0,26
Kr 150.000-299.999	15	85	100	0,31
Kr 300.000-449.999	20	80	100	0,42
Kr 450.000-599.999	20	80	100	0,43
Kr 600.000-749.999	22	78	100	0,46
Kr 750.000 og over	28	72	100	0,66
<i>Bosted</i>				
Oslo	26	74	100	0,59
Oslo omegn	28	72	100	0,63
Bergen/Trondheim/Stavanger	16	84	100	0,31
BGR/TRD/SVG omegn	15	85	100	0,31
Resterende ti største byer	22	78	100	0,48
Mindre byer	19	81	100	0,42
Resten av landet	14	86	100	0,31

TØI rapport 844/2006

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.
- Engebretsen, Ø. 2006. *Hovedreiser i reisevaneundersøkelsene*. Arbeidsdokument TR/1347/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebretsen, Øystein 2003. *Byreiser*. TØI rapport 677/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebretsen, Øystein 2005. Bystruktur og transport. *Plan – tidsskrift for samfunnsplanlegging, byplan og regional utvikling* nr 5/2005, 54-61.
- Hjorthol, R. 2002. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Ungdom og skolereiser* TØI rapport 597/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, Randi 1998. *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Dr.philos avhandling. TØI rapport 391/1998. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Nordbakke, S. 2002. *Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?* TØI rapport 564/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, A. 2005. *Transportytelse i Norge 1946-2004*. TØI rapport 809/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Stangeby, I. 2000. Metoder i reisevaneforskningen. En diskusjon av metodiske problemer knyttet til nasjonale reisevaneundersøkelser. TØI rapport 477/200. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Strand, S., og Engebretsen, Ø. 2005. *Pendling og regional interaksjon på Østlandet*. TØI rapport 777/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vaage, O. F. 2002. *Til alle døgnets tider. Tidsbruk 1971-2000*. Statistiske analyser 52. Oslo-Kongsvinger: Statistisk Sentralbyrå.

Vedlegg 1

Arbeidsdokument av 8. desember 2004
O-2983 Reisevaneundersøkelsen 2005
Jon Martin Denstadli
Randi Johanne Hjorthol
Øystein Engebretsen

TR/1287/2004

Revidert november 2005

Spørreskjema RVU 2005

Introduksjon

Intervjuer leser *bare* opp de deler av spørreskjemaet som er skrevet med *kursiv*.

1. Intervjunummer
2. Starttidspunkt
3. Dato
4. SMS id
5. Telefonnummer
6. Navn (registreres fra ringeliste)
7. Adresse
8. Postnummer
9. Poststed
10. Kommunenummer
11. Grunnkretsnummer registrert bosted
12. Grunnkretsnavn registrert bostedsadresse
13. Alder
14. Kjønn
15. Reisedato

16. *God dag, mitt navn er NN. Jeg ringer fra MMI på vegne av Transportøkonomisk institutt og vil gjerne snakke med (I) i forbindelse med en undersøkelse vi gjør om befolkningens reiser.*

Hvis IO tar telefonen:

For en ukes tid siden sendte vi deg et brev om undersøkelsen. Har du fått tid til å lese brevet?

Ja

Nei

Vil ikke svare

Vet ikke

Hvis IO ikke tar telefonen (ved kontakt med IO):

God dag, mitt navn er NN. Jeg ringer fra MMI på vegne av Transportøkonomisk institutt i forbindelse med en undersøkelse vi gjør om befolkningens reiser. For en ukes tid siden sendte vi deg et brev om undersøkelsen. Har du fått tid til å lese brevet?

Ja

Nei

Vil ikke svare

Vet ikke

Hvis JA i spm 16:

17. Intervjuet tar rundt 20 minutter.

Hvis NEI i spm 16:

.Brevet gir informasjon om undersøkelsen. Hensikten med undersøkelsen er å bedre transportforholdene i landet. Det er samferdselsmyndighetene som står bak. Intervjuet tar rundt 20 minutter.

Til dem som sier at de ikke har noen reiser og derfor vegrer seg:

For å få et riktig bilde av dagens situasjon, er det viktig at alle som er trukket ut deltar, selv om du ikke har gjort mange reiser. Registrer nektårsak dersom vedkommende ikke ønsker å delta

18. *Er din nåværende bostedsadresse: xx?*

Ja
Nei
Vil ikke svare

Hvis ja:

19. *Bor du på en annen adresse også? F.eks Foreldres adresse, hybeladresse eller, "pendlerbolig".*

Ja
Nei
Vil ikke svare

Hvis ja:

20. *Hva er denne adressen?*

Adresse

Hvis svart NEI/Vil ikke svare i spm 19:

21. *Hva er din bostedsadresse?*

Adresse

22. *Er du registrert på en annen adresse også? F.eks Foreldres adresse, hybeladress eller, "pendlerbolig".*

Ja
Nei

Hvis ja:

23. *Hva er denne adressen?*

Adresse

24. *Hvor mange personer er det totalt i husholdningen?*

Antall personer
Vil ikke svare

Husholdningens tilgang til transportmidler 1

Hvis IO er 18 år eller eldre:

25. *Har du førerkort for bil?*

Klasse B/BE

Ja
Nei
Vil ikke svare

26. Hvis nei og 19-35 år:

Hvorfor har du ikke førerkort?

Er i ferd med å ta det
Har ikke råd
Ingen av mine venner har det
Vil heller bruke penger på andre ting
Kollektivtilbudet er godt
Samboer/kjæreste/ektefelle har førerkort/bil, så jeg trenger det ikke
Reiser så lite
Har ikke behov
Liker ikke/tør ikke kjøre bil
Vil vente til jeg får bruk for det
Miljøhensyn
Andre grunner
Vil ikke svare
Vet ikke/ingen spesiell grunn

Hvis JA i spm 25:

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

Årstall
Vil ikke svare
Vet ikke

Alle:

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

Eier
Kan disponere
Nei
Vil ikke svare

Arbeid/yrke 1

29. *Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse? Er det inntektsgivende arbeid, husarbeid i hjemmet, skolegang, eller er du pensjonist, trygdet eller annet?*

Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid
Husarbeid i hjemmet
Går på skole, studerer
Militærtjeneste, siviltjeneste
Fødselspermisjon
Alderspensjonist
Uføretrygdet og andre pensjonister
Arbeidsledig, uten inntektsgivende arb
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

30. *Har du for tiden inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke?*

Som inntektsgivende arbeid regner vi også arbeid som familiemedlem uten fast avtalt lønn på gårdsbruk, i forretning og i familiebedrift ellers.

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis JA i spm 30:

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

Hvis arbeidstiden er sesongpreget, før opp arbeidstiden som er vanlig på denne årstiden. Hvis arbeidstiden pr uke er sterkt varierende, før opp anslag for gjennomsnittlig arbeidstid. Rund oppover til hele timer.

Antall timer
Vil ikke svare
Vet ikke

32. *Har du fast oppmøtested, varierer oppmøtestedet, eller arbeider du hjemme?*

Fast oppmøtested
Varierende oppmøtested
Arbeider fast i eller ved boligen (permanent bosted)
Arbeider delvis hjemme og delvis på fast oppmøtested
Arbeider delvis hjemme og delvis på varierende oppmøtested
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis svart "Fast oppmøtested":

32. *Hva er adressen på oppmøtestedet?*

Adresse
Vil ikke svare

33. *Hvor langt er det mellom bosted og oppmøtested?*

Km
Vil ikke svare
Vet ikke

Reiser på registreringsdagen

34. *Var din reisedato?*

Vi skal se på de reisene du gjennomførte på din registreringsdag, dvs Xdag/Xdato.

Med reiser mener vi 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 ærend eller gjøremål regner vi en reise for avsluttet.

34. *Utførte du noen av følgende
gjøremål på (registreringsdagen)?*
Les opp og kryss av for JA eller NEI:

Var på arbeid/skole
*Var på reise eller møte i tilknytning
til arbeidet*
*Fulgte barn eller andre til
forskjellige aktiviteter*
Gjorde innkjøp eller ærend
Var hos lege, tannlege e.l
*Var på kino, idrettsarrangement eller
liknende*
Besøkte slekt eller venner
Gikk, jogget eller syklet en tur

Hvis svart NEI på alle i spm 34

35. *Var du ikke utenfor boligen på
....(registreringsdagen)?*

Jo, var ute
Nei, var ikke ute

Hvis svart NEI i spm 35:

36. *Var det noen spesiell grunn til at du
ikke var ute på (reg.dagen)?*
Avmerk viktigste grunn.

Nei, ingen spesiell grunn
Kortvarig sykdom
Langvarig sykdom
Andre i familien var syke
Dårlig vær
Glatt/vanskelig føre
Ikke behov for å reise
Fikk ikke hjelp til å komme ut
Hadde ikke transportmuligheter
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

Gå deretter til Lange reiser

Hvis svart JA på noen av kategoriene i
spm 34 eller JO i spm 35:

*Vi tar reisene i tur og orden og starter
med den første reisen du foretok.*

*Deretter de andre i den rekkefølgen de
kommer*

Pass på å få med alle reisene i
kronologisk rekkefølge

Reiser gjennomført på registrerings-
dagen fra kl 0400 til 0400:

37. *Hvor startet den første reisen?*
For de som svarer at de er registrert på
to bosteder, spør hvilket bosted det er
dersom vedkommende svarer eget
bosted:

Eget bosted 1
Eget bosted 2
Egen arbeidsplass (adresse for de som
ikke har fast oppmøtested)
Skole/studiested (adresse)
Annet sted (adresse)
Vil ikke svare
Vet ikke

38. *Når startet reisen?*
Klokkeslett i 24-timers format
Vil ikke svare
Vet ikke

39. *Hvor endte den første reisen?*

Eget bosted 1
Eget bosted 2
Egen arbeidsplass
Skole/studiested (adresse)
Annet sted (adresse)
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis reisen startet og endte på samme
adresse:

40. *Var dette en tur der du ikke stanset
for å gjøre noe ærend underveis?*

Ja
Nei (korreksjon av endepunkt i spm 39).

41. *Hva var formålet med reisen?*

Lista leses ikke opp. Intervjuer bestemmer hvor reisen hører hjemme. Ved tvil stilles følgende spørsmål:

«Hva gjorde du da du kom fram?»

Prøv å unngå kategorien «Annet formål». Ved flere gjøremål samme sted: Velg det IO synes er viktigst. Husk at reiser som ender i bosted kodes ut fra gjøremål på siste startsted.

Formål med reise nr 1?

Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)
Skole (reise til/fra skole)
Tjenestereise (reise i arbeid)
Innkjøp av dagligvarer
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter
Andre hente/bringe/følge-reiser
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)
Kino, teater, konsert, utstilling mv
Kafe, restaurant, pub mv
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund
Reiste til fritidsbåt/marina
Båttur
Hyttetur
Andre ferie-/helgereiser
Annet formål
Vil ikke svare
Vet ikke

42. *Hvilke transportmidler brukte du på reisen? Dersom du brukte flere transportmidler, nev de ulike*

transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

Transportmiddel 1 i reise 1:

Til fots hele veien
Sykkel
Moped
Motorsykkel
Bil fører
Bil passasjer
Drosje
Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Trikk
T-bane
Tog
Rutefly
Charterfly
Ferge/Rutebåt
Annen båt/fritidsbåt/småbåt
Traktor
Snøscooter
Annet
Vil ikke svare/vet ikke

43. *Transportmiddel 2 i reise nr 1?*

44. *Transportmiddel 3 i reise nr 1?*

45. *Transportmiddel 4 i reise nr 1?*

Hvis flere enn ett transportmiddel:

46. *Hvilket transportmiddel reiste du lengst med (målt i avstand)?*

Hvis andre transportmidler enn Til fots hele veien:

47. *Kan du anslå hvor mange meter av reisen som var til fots?*

Avstand i meter

Vil ikke svare

Vet ikke

48. *Hvor lang var hele reisen?*

Reiselengde inkl gange

Avstand i kilometer med én desimal
Vil ikke svare
Vet ikke

Antall personer
Vil ikke svare
Vet ikke

49. *Hvor lang tid tok hele reisen?*

Antall minutter
Vil ikke svare
Vet ikke

Alle som har reist:

54. *Hadde du noen flere reiser på ... (registreringsdagen)?*
(NB! Husk å få IO hjem/avslutte reisen)

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis flere kollektive transportmidler:

50. *Hvor lang var gangtid og ventetid ved overgangen(e)?*

Antall minutter
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis NEI: Gå til Lange reiser.

Da fortsetter vi med den andre reisen:

Hvis bilfører eller bilpassasjer som hovedtransportmiddel:

55. *Hvor startet den andre reisen?*
etc for 15 reiser totalt.

51. *Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?*
Bare de som reiste i samme bil som IO skal regnes med.

Antall personer
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis IO har foretatt 15 reiser på registreringsdagen:

56. *Foretok du enda flere reiser på ... (registreringsdagen)?*

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis to eller flere personer reiste sammen i bilen i spm 51:

52. *Hvor mange av disse var under 13 år?*

Antall
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis JA:

57. *Hvor mange flere reiser?*

Antall
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis annet hovedtransportmiddel enn bilfører/bilpassasjer:

53. *Hvor mange personer reiste (gikk dersom gange, syklet dersom sykkel) du sammen med, medregnet deg selv?*

Lange reiser og reiser til/fra utlandet

Vi skal nå se på reiser som er 10 mil eller lengre én vei, dessuten alle reiser til eller fra utlandet. Også handleturer rett over grensen til Sverige.

NB! Vi regner reisen fram til reisemålet og reisen tilbake som to forskjellige reiser.

58. Har du foretatt noen slike reiser i løpet av den siste måneden, f eks til hytta, reiser i forbindelse med arbeid eller ferie-/helgeturer i Norge eller til utlandet?

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis NEI/Vil ikke svare i spm 58, gå til Arbeid/yrke 2, for bosatte i Bergen, Trondheim, Stavanger, Kr.sand m/omegn gå til spm 76. For bosatte i Oslo/Akershus gå til spm 82.

59. Hvor startet den første reisen?
For de som svarer at de er registrert på to bosteder, spør hvilket det er dersom vedkommende svarer eget bosted:

Eget bosted 1
Eget bosted 2
Egen arbeidsplass
Egen skole/studiested (adresse)
Annet sted i Norge (adresse)
Utlandet (land)
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis Sverige, Danmark eller Finland i spm 59:

60. Hvor i (land i spm 59) er dette?
Be om by evt sted

By/sted
Vil ikke svare
Vet ikke

61. Husker du omtrent når på døgnet du startet reisen?
Få IO til å angi klokkeslettet så nøyaktig som mulig

Klokkeslett i 24-timers format
Vil ikke svare
Vet ikke

62. Hvilken ukedag var dette?

Mandag
Tirsdag
Onsdag
Torsdag
Fredag
Lørdag
Søndag
Vil ikke svare
Vet ikke

63. Hvor endte den første reisen?

For de som svarer at de er registrert på to bosteder, spør hvilket det er dersom vedkommende svarer eget bosted:

Eget bosted 1
Eget bosted 2
Egen arbeidsplass
Egen skole/studiested (adresse)
Annet sted i Norge (adresse)
Utlandet (land)
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis Sverige, Danmark eller Finland i spm 63:

64. Hvor i (land i spm 63) er dette?
Be om by evt sted

By/sted
Vil ikke svare
Vet ikke

65. Husker du omtrent når på døgnet du kom fram?

Få IO til å angi klokkeslettet så nøyaktig som mulig

Klokkeslett i 24-timers format
Vil ikke svare
Vet ikke

66. Hva var hovedformålet med reisen?

Ferie og fritidsreiser
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
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

67. *Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen?*

Bare ett svar kan oppgis. Hvis IO brukte flere transportmidler, oppgi det IO reiste lengst (antall km) med.

Sykkel
Moped
Motersykkel
Bil, fører
Bil, passasjer
Drosje
Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Tog
Rutefly
Charterfly
Ferge
Rutebåt
Annen båt/fritidsbåt/småbåt
Snøscooter
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis bilfører eller bilpassasjer:

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

Antall personer
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis hovedtransportmidlet er kollektivtransport:

69. *Hva kostet billetten?*

Oppgis i kr.
Full pris
Rabatt
Charter/pakke
Charter uten overnatting
Fribilletter/personalbilletter
Bonusbillett
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

70. *Var det enkeltbillett eller tur-returbillett?*

Enkelbillett
Tur-returbillett
Charter/pakke inkludert overnatting
Vil ikke svare
Vet ikke

71. *Hvor mange var dere som reiste sammen medregnet deg selv?*

Antall personer
Vil ikke svare
Vet ikke

Alle som har foretatt lange reiser:

72. *Hvor mange overnattinger hadde du på stedet reisen endte, dvs på xxx?(spm 63)*

Antall
Vil ikke svare
Vet ikke

73. *Har du foretatt flere reiser over 100 km eller reiser til utlandet i løpet av siste måned?*

Hvis ikke IO er tilbake til startstedet må intervjuer huske å spørre om ”tilbake-reisen” (”Tilbakereisen” defineres som egen reise, eventuelt spørre om - hvor reiste du videre)

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet/husker ikke

Hvis JA, ny runde fra spm 59 med den neste reisen, til og med 12 enkeltreiser.

Hvis NEI, gå til Arbeid/yrke 2. For bosatte i Bergen, Trondheim, Stavanger, Kr.sand m/omegn gå til spm 76. For bosatte i Oslo/Akershus gå til spm 82.

Hvis IO har foretatt 12 lange reiser siste måned:

74. Har du foretatt enda flere reiser over 100 km eller reiser til utlandet den siste måneden?

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet/husker ikke

Hvis JA:

75. Hvor mange flere reiser?

Antall
Vil ikke svare
Vet/husker ikke

Lange reiser II

Reiser mellom Oslo og byer i Sør-Norge (hovedkorridorene)

Spørsmålene stilles til personer som bor i Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand med omegnskommuner

(definer og oversendt MMI) og som ikke har rapportert en reise til Oslo eller Akershus under spørsmålene om lange reiser.

76. Har du i løpet av det siste året, dvs etter, foretatt en eller flere reiser tur/retur til Oslo eller noen steder i Akershus fylke?

Ja
Nei

Hvis ja:

77. Hvor mange tur/retur reiser har du gjort?

Antall reiser

78. Når foretok du den siste reisen?
Måned, år

79. Hva var hovedformålet med denne reisen?

Ferie og fritidsreiser
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
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

80. Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen?

Bare ett svar kan oppgis. Hvis IO brukte flere transportmidler, oppgi det IO reiste lengst (antall km) med.

80 A. Reisen fram

80 B. Reisen tilbake

Motorsykkkel

Bil, fører

Bil, passasjer

Drosje

Buss/rutebil/ekspresbuss i rute

Turbuss/chartret buss

Tog

Rutefly

Charterfly

Annet

Vil ikke svare

Vet ikke

Dersom svart bil (fører og passasjer), buss, tog eller rutefly på spm 80 A:

81. *Hvorfor brukte du ... på denne reisen?*

Fikk rimelig billett på fly

Rimelig reisemåte (tog, buss, bil)

Den raskeste reisemåten

Komfortabel reisemåte

Hyggelig reisemåte

Flere som reiste sammen

Hadde mye bagasje

Trenger bil på reisemålet

Holdeplassens/stasjonens beliggenhet

Flyskrekk

Reiseopplevelsen

Følgende spørsmål stilles til personer som bor i Oslo eller Akershus og som ikke har rapportert en reise til Bergen, Trondheim, Stavanger eller Kristiansand med omegnskommuner (soner defineres nærmere) under spørsmålene om lange reiser.

82. *Har du i løpet av de siste 12 månedene foretatt en eller flere reiser til noen av følgende byer?*

Bergen Ja Nei

Stavanger Ja Nei

Trondheim Ja Nei

Kristiansand Ja Nei

Hvis ja på en byene:

83. *Hvor mange reiser til har du gjort?* (Hvis flere byer, spørres det bare om én by, som prioriteres i følgende rekkefølge: Kristiansand, Trondheim, Stavanger, Bergen).
Antall reiser

84. *Når foretok du den siste reisen til denne byen?*

85. *Hva var hovedformålet med denne reisen?*

Ferie og fritidsreiser

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

Annet

Vil ikke svare

Vet ikke

86. *Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen?*

Bare ett svar kan oppgis. Hvis IO brukte flere transportmidler, oppgi det IO reiste lengst (antall km) med.

86 A. Reisen fram

86 B. Reisen tilbake

Motorsykkkel
Bil, fører
Bil, passasjer
Drosje
Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Tog
Rutefly
Charterfly
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

**Dersom svart bil (fører og passasjer),
buss, tog eller rutefly på spm 86 A:**

87. *Hvorfor brukte du ... på denne reisen?*

Fikk rimelig billett på fly
Rimelig reisemåte (tog, buss, bil)
Den raskeste reisemåten
Komfortabel reisemåte
Hyggelig reisemåte
Flere som reiste sammen
Hadde mye bagasje
Trenger bil på reisemålet
Holdeplassens/stasjonens beliggenhet
Flyskrekk
Reiseopplevelsen

Arbeid/yrke 2

Hvis inntektsgivende arbeid (svart JA i spm 30):

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

Antall dager

89. *Hvilken arbeidstidsordning har du?*

Fast arbeidstid mellom kl 0600 og 1800
Fleksibel arb.tid mellom 0600 og 1800
Skift, turnus, nattarbeid m m
Annen ordning
Vil ikke svare
Vet ikke

90. *Hva er ditt yrke?*

Beskriv så detaljert som mulig

Yrke
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis IO er yrkessjåfør:

91. *Omtrent hvor mange kilometer kjørte du i forbindelse med arbeid i går?*

Antall kilometer
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis svart JA på spm 32 og IO ikke arbeider fast i hjemmet :

Arbeidsreisen

Vi vil nå spørre deg litt nærmere om din arbeidsreise:

Antall km

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

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

Transportmiddel 1 i arbeidsreisen:

Til fots hele veien
Sykkkel
Moped
Motorsykkkel
Bil fører
Bil passasjer
Drosje
Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Trikk
T-bane/undergrunns-/forstadsbane
Tog
Rutefly
Charterfly
Ferge

- Rutebåt
 - Annen båt/småbåt/fritidsbåt
 - Traktor
 - Snøscooter
 - Annet
 - Vil ikke svare
 - Vet ikke
93. Transportmiddel 2 i arbeidsreisen
94. Transportmiddel 3 i arbeidsreisen
95. Transportmiddel 4 i arbeidsreisen

Hvis flere enn ett transportmiddel:

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

Alle yrkesaktive:

97. *Hvor lang tid brukte du sist du reiste fra bostedet til oppmøtestedet?.*

Ærend underveis skal ikke tas med.

Hvis uklart - Regn med total reisetid inkludert gangtid og ventetid.

- Antall minutter
- Vil ikke svare
- Vet/husker ikke

98. *Hadde du noen av følgende ærend underveis sist du reiste til eller fra arbeid? Les opp:*

- Møter o l i tilknytning til arbeidet*
- Dagligvareinnkjøp*
- Andre innkjøp*
- Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole*
- Hente/bringe barn til/fra sport/fritidsaktiviteter*
- Kjøre/følge andre for ulike formål*
- Andre gjøremål*
- Vil ikke svare
- Vet ikke

Hvis ikke reist kollektivt på siste arbeidsreise:

99. *Finnes det kollektive transportmidler som du kan bruke til arbeidet?*

- Ja
- Nei

Hvis ja:

100. *Hvilke er det som finnes? (flere svar kan gis)*

- Buss
- Trikk
- T-bane
- Tog
- Fly
- Ferge
- Rutebåt
- Annet

101. *Hva er grunnen til at du ikke reiste kollektivt? Flere svar kan gis*

- For langt å gå til holdeplass
- Går for sjelden
- For mange forsinkelser
- Tar for lang tid
- Er for dyrt
- Er ubekvemt (får ikke sitteplass, for varmt, kaldt osv)
- Tungvint
- Trengte bilen i arbeidet
- Skulle annet ærend etter jobben
- Andre grunner

Hvis reist kollektivt på siste arbeidsreise:

102. *Hvor lang er gangtiden fra boligen til holdeplassen eller stasjonen du bruker på arbeidsreisen?*

- Antall minutter
- Vil ikke svare
- Vet ikke

103. *Hvor lang er gangtiden fra holdeplassen til oppmøtestedet?*

Antall minutter
Vil ikke svare
Vet ikke

104. *Hvor mange avganger er det pr time for det kollektive transportmidlet du bruker på arbeidsreisen?*

Hvis IO bruker flere transportmidler, noter det som har færrest avganger pr time

4 ganger pr time eller flere
2-3 ganger pr time
1 gang pr time
Hver annen time
Sjeldnere
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis IO har førerkort for bil og eier/disponerer bil:

105. *Hvilke parkeringsmuligheter har du ved oppmøtestedet dersom du bruker bil?*

Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, godt med plasser
Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, få plasser
Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver
Vei, gate eller plass med avgift
Vei, gate eller plass uten avgift
Finnes ikke parkeringsmuligheter
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis parkering med avgift i spm 105

106. *Hvor mye må du betale per dag?*

Antall kr

107. *Får du på noen måte godtgjort utgiftene til arbeidsreisen av arbeidsgiver?*

Nei, ingen form for godtgjørelse
Arbeidsgiver/eget firma dekker alle

utgifter
Bruker firmabil, alle utgifter dekket
Bruker firmabil, betaler driftsutgiftene selv
Bompenger (støtte arbeidsgiver)
Støtte til bilhold med fast beløp pr år
Støtte til bilhold etter antall kjørte km
Utgifter til kollektivtransport
Frikort kollektivtransport
Godtgjørelse for bruk av sykkel
Annet
Vil ikke svare
Vet ikke

Ektefelle/samboer

Hvis IO er 16 år eller eldre:

108. *Hva er din sivilstatus?*

Ugift
Gift/partnerskap
Samboende
Enke/enkemann
Separert
Skilt
Vil ikke svare

Hvis svart gift/samboende:

109. *Har din ektefelle/samboer for tiden inntektsgivende arbeid?*

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis JA i spm 109:

110. *Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har han/hun vanligvis pr uke?*
Hvis arbeidstiden er sesongpreget, før opp tiden som er vanlig på denne årstiden. Hvis arbeidstiden pr uke er sterkt varierende, før opp anslag for gjennomsnittlig arbeidstid.

Antall timer
Vil ikke svare
Vet ikke

111. *Hvor mange dager reiser hun/han vanligvis fram og tilbake til jobben per uke?*

Antall dager
Arbeider fast hjemme
Vil ikke svare
Vet ikke

112. *Hva er hans/hennes yrke?*
Beskriv så detaljert som mulig

Husholdningen

Dersom to eller flere i husholdningen (jf spm 24):

Du sa at det bodde X personer i husholdningen (jf spm 24):

113. *Hvor gammel er person nr 2?*
Start med den eldste, og fortsett kronologisk nedover

Antall år
Vil ikke svare
Vet ikke

114. *Hvilket slektskapsforhold har du til han/henne? Denne personen er IOs*

Ektefelle/samboer
Barn/ektefelles eller samboers barn
Søster/halvsøster
Bror/halvbror
Mor
Far
Fars eller mors ektefelle/samboer
Annen slektning
Ikke slektning
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis personen er 18 år el eldre:

115. *Har han/hun førerkort for bil?*

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis personen er 16 år el eldre:

116. *Har han/hun inntektsgivende arbeid som hovedbeskjeftigelse?*

Ja
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Etc til person nr 15

Husholdningens tilgang til transportmidler 2

117. *Eier eller disponerer du sykkel som er i brukbar stand?*

Eier
Kan disponere
Nei, verken eier eller kan disponere
Vil ikke svare
Vet ikke

118. *Hvor ofte bruker du sykkel til daglige gjøremål på denne tiden av året?*

Nesten hver dag, 5-7 ganger i uka
3-4 ganger i uka
1-2 ganger i uka
1-3 ganger i måneden
Sjeldnere
Aldri
Vil ikke svare

119. *Eier eller disponerer du motorsykkel og/eller moped?*

Eier/kan disponere motorsykkel
Eier/kan disponere moped
Eier/kan disponere både MC og moped
Nei
Vil ikke svare

120. Eier eller disponerer du eller husholdet en eller flere småbåter/fritidsbåter?

Ja, en
Ja, flere
Nei
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis ja:

121. Hva slags type båt er det? Hvis flere båter, spør om den største

Fritidsbåt u/motor under 7 m (23 fot)
Fritidsbåt m/motor under 7 m (23 fot)
Fritidsbåt 7 m (23 fot) eller større
Seilbåt under 7 m (23 fot)
Seilbåt 7 m eller større (23 fot)
Vil ikke svare
Vet ikke

122. Hvor ofte bruker du denne båten vanligvis i sommerhalvåret?

Flere ganger i uka
En gang i uka
To- tre ganger per måned
Sjeldnere
Aldri
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis svart JA i spm 28:

123. Du sa tidligere at husholdningen eier eller disponerer bil. Hvor mange biler eier eller disponerer du/dere?

Antall
Vil ikke svare
Vet ikke

124. Hvilken årsmodell er bil nr 1?

Årstall
Vil ikke svare
Vet ikke

125. Hva slags type bil er dette?

Personbil/stasjonsvogn
Kombinert bil
Varebil
Lastebil
Buss/minibuss (minst 10 seter)
Campingbil/bobil
Vil ikke svare
Vet ikke

126. Hvem er bil nr 1 registrert på?

IO
Ektefelle
Samboer
Mor
Far
Søsken
Barn
Annet husholdningsmedlem
Privat person utenfor husholdningen
Arbeidsgiver/firma
Vil ikke svare
Vet ikke

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

Antall kilometer
Vil ikke svare
Vet ikke

etc til og med bil nr 5.

Hvis IO har førerkort for bil og eier/disponerer bil:

128. Hvilken mulighet hadde du til å bruke bil til egen kjøring i går? Kunne du bruke bil hele dagen, bare dagtid (til kl 1700), bare kveldstid (etter kl 1700), eller hadde du ikke tilgang til bil?

Hele dagen
Bare på dagtid (til kl 1700)
Bare på kveldstid (etter kl 1700)
Ikke tilgang til bil
Vil ikke svare
Vet ikke

Alle:

129. *Har du klippekort, flerreisekort, månedskort e l for reiser med kollektivtransport?*

NB! Her menes kort som IO evt har på intervjudagen

Ja

Nei

Vil ikke svare/Vet ikke

Hvis JA i spm 129:

130. *Hvilken type kort har du?*

Årskort/halvårskort

Månedskort-/halvmånedskort

Ukeskort

Dagskort

Klippekort/flerreisekort

Ungdomskort

Skolekort

TT-kort

Andre korttyper

Vil ikke svare

Vet ikke

Alle:

131. *Hvilke følgende kollektive transportmidler finnes innenfor 15 min gangavstand fra boligen din?*

Flere transportmidler kan krysses av.

Les opp:

Buss

Trikk

T-bane, forstadsbane

Jernbane

Båt/ferge

Ingen

Vil ikke svare

Vet ikke

132. *Hvor langt er det fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke?*

Avstand i meter

Vil ikke svare

Vet ikke

133. *Hvor ofte går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15?*

4 ganger pr time eller flere

2-3 ganger pr time

1 gang pr time

Hver annen time

Sjeldnere

Vil ikke svare

Vet ikke

Så noen spørsmål om hvor ofte du vanligvis bruker ulike transportmidler:

134. *Hvor ofte er du sjåfør i bil på denne tiden av året?*

Nesten hver dag, 5-7 ganger i uka

3-4 ganger i uka

1-2 ganger i uka

1-3 ganger i måneden

Sjeldnere

Aldri

Vil ikke svare

Vet ikke

135. *Hvor ofte er du passasjer i bil på denne tiden av året?*

Nesten hver dag, 5-7 ganger i uka

3-4 ganger i uka

1-2 ganger i uka

1-3 ganger i måneden

Sjeldnere

Aldri

Vil ikke svare

Vet ikke

136. *Hvor ofte reiser du vanligvis kollektivt på denne tiden av året?*

Nesten hver dag, 5-7 ganger i uka

3-4 ganger i uka

1-2 ganger i uka

1-3 ganger i måneden

Sjeldnere
Aldri
Vil ikke svare
Vet ikke

137. *Hvor ofte går du hele veien til daglige gjøremål på denne tiden av året?*

Nesten hver dag, 5-7 ganger i uka
3-4 ganger i uka
1-2 ganger i uka
1-3 ganger i måneden
Sjeldnere
Aldri
Vil ikke svare
Vet ikke

138. *Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen hytte eller fritidsbolig? (Campingvogn på fast plass regnes med)*
Merk av for den du bruker mest

Eier, innenlands
Kan disponere, innenlands
Eier, utenlands
Kan disponere, utenlands
Nei
Vil ikke svare

Hvis eier, kan disponere:

139. *Hvor ligger denne hytta/fritidsboligen? Hvis flere, spør om den de bruker mest.*

Adresse
Vil ikke svare
Vet ikke

140. *Hvor mange ganger var du på denne hytta siste måned?*

Antall ganger
Vil ikke svare
Vet ikke

Bakgrunnsopplysninger om IO

Alle:

141. *Hva var din bruttoinntekt siste år?*

Hele 1000 kr
Vil ikke svare
Vet ikke

Hvis flere enn 1 person i husholdningen:

142. *Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år?*

Hele 1000 kr
Vil ikke svare
Vet ikke

143. *Hva er din høyeste fullførte utdanning?*

Grunnskole/ungdomsskole/framhalds skole/realskole - inntil 10 år
Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år
Videregående allmennfaglig/gymnas - inntil 12 år
Høyskole/universitet-lavere grad - inntil 15 år
Høyskole/universitet-høyere grad - 16 år og mer
Vil ikke svare
Vet ikke

Til elever/studenter :

144. *Hvilken utdanning holder du på med?*

Grunnskole/ungdomsskole/framhalds skole/realskole - inntil 10 år
Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år
Videregående allmennfaglig/gymnas - inntil 12 år
Høyskole/universitet-lavere grad - inntil 15 år
Høyskole/universitet-høyere grad - 16 år og mer

Vil ikke svare
Vet ikke

Til personer over 18 år

145. *Eier eller disponerer du eller andre i husholdet pc med Internettkopling?*

Til mødre/fedre med barn i alderen 5-12 år:

146. *TØI skal gjennomføre en undersøkelse om barns lekemiljø, skolevei og aktiviteter. Kan du tenke deg å være med på en slik undersøkelse. Du vil få tilsendt et spørreskjema i posten.*

Ja

Nei

Hvis ja på 145:

147. *Er du interessert i å være med på en undersøkelse som TØI skal gjennomføre på nettet om bruk av hjemmepc?*

Ja

Nei






*Da har jeg ikke flere spørsmål til deg.
Takk for hjelpen og ha en fortsatt god dag/ kveld!*

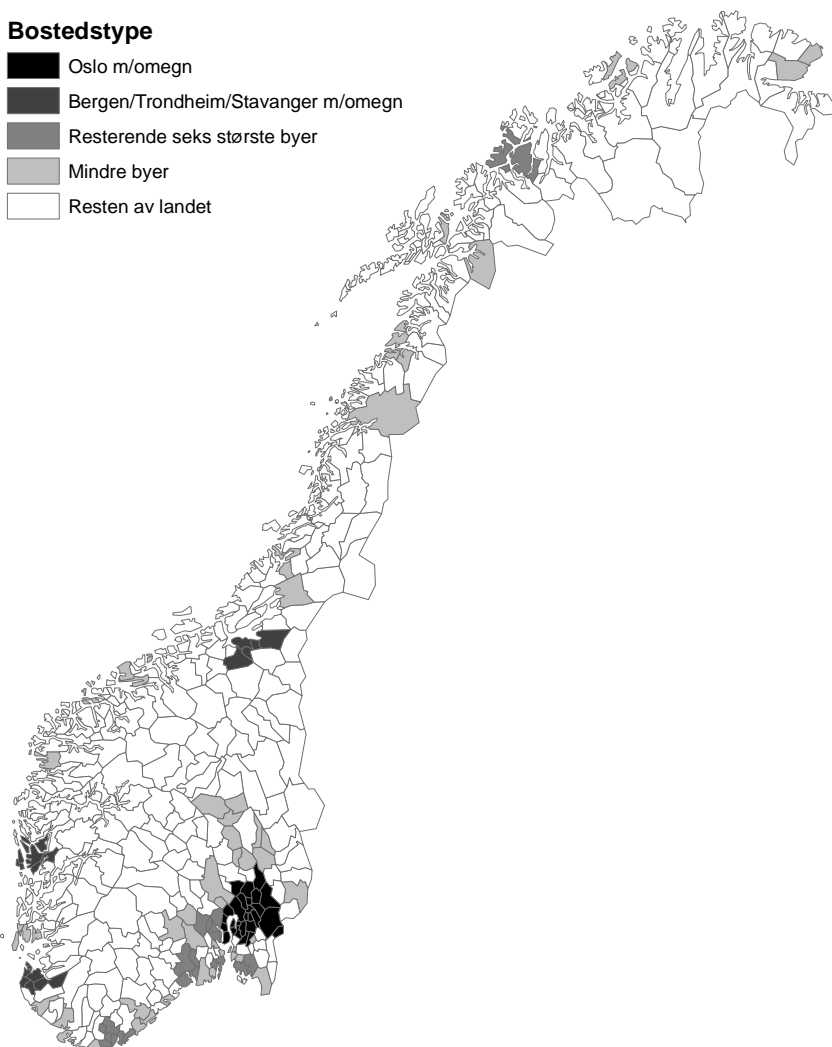
Vedlegg 2

Gruppering av kommuner.

Omegn til Oslo		Omegn til Bergen, Stavanger og Trondheim		Resterende seks største byer		Mindre byer	
0121	Rømskog	1102	Sandnes	0105	Sarpsborg	0101	Halden
0123	Spydeberg	1120	Klepp	0106	Fredrikstad	0104	Moss
0138	Hobøl	1121	Time	0602	Drammen	0124	Askim
0213	Ski	1122	Gjesdal	0624	Øvre Eiker	0135	Råde
0214	Ås	1124	Sola	0625	Nedre Eiker	0136	Rygge
0215	Frogn	1127	Randaberg	0626	Lier	0402	Kongsvinger
0216	Nesodden	1242	Samnanger	0704	Tønsberg	0403	Hamar
0217	Opppegård	1243	Os	0711	Svelvik	0415	Løten
0219	Bærum	1245	Sund	0713	Sande	0417	Stange
0220	Asker	1246	Fjell	0720	Stokke	0501	Lillehammer
0221	Aurskog-Høland	1247	Askøy	0722	Nøtterøy	0502	Gjøvik
0226	Sørum	1253	Osterøy	0723	Tjøme	0521	Øyer
0227	Fet	1256	Meland	0805	Porsgrunn	0522	Gausdal
0228	Rælingen	1653	Melhus	0806	Skien	0528	Østre Toten
0229	Enebakk	1662	Klæbu	0811	Siljan	0529	Vestre Toten
0230	Lørenskog	1663	Malvik	0814	Bamble	0604	Kongsberg
0231	Skedsmo	1714	Stjørdal	0926	Lillesand	0605	Ringerike
0233	Nittedal			1001	Kristiansand	0612	Hole
0234	Gjerdrum			1014	Vennesla	0631	Flesberg
0235	Ullensaker			1017	Songdalen	0701	Horten
0236	Nes			1018	Søgne	0702	Holmestrand
0237	Eidsvoll			1902	Tromsø	0706	Sandefjord
0238	Nannestad					0709	Larvik
0533	Lunner					0807	Notodden
0627	Røyken					0901	Risør
0628	Hurum					0904	Grimstad

Bostedstype

	Oslo m/omegn
	Bergen/Trondheim/Stavanger m/omegn
	Resterende seks største byer
	Mindre byer
	Resten av landet



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
1503	Kristiansund
1504	Ålesund
1531	Sula
1532	Giske
1548	Fræna
1556	Frei
1702	Steinkjer
1703	Namsos
1804	Bodø
1805	Narvik
1833	Rana
1901	Harstad
2002	Vardø
2003	Vadsø
2004	Hammerfest

**Sist utgitte TØI publikasjoner under program:
Reisevaner**

Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre	834/2006
Reisevaner på fly 2005	828/2006
Utenlandske turistets forbruk i Norge 2005	823/2006
På farten - i bilen - med mobilen. En studie av kommunikasjon og mobilitet i barnefamiliers dagligliv	820/2006
Reisevaneundersøkelse for Lillehammer 2005	817/2005
Transportytelser i Norge 1946-2004	809/2005
Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge	791/2005
Utenlandske bilturistets fiske i saltvann i Norge 2004	788/2005
Pendling og regional interaksjon på Østlandet	777/2005
Ungdom og transportmiddelbruk. En sammenfatning av undersøkelser i Norden	760/2005
Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier	754/2005
Transportytelser i Norge 1946 - 2003	721/2004
Transportytelser for små godsbiler	720/2004
Samfunnsmessige trender - betydning for mobilitet og transport i storbyområdet	718/2004
Delvis brukerbetalt utbygging av transportsystemet i Oslo og Akershus - Evaluering av Oslopakke 1 og 2	714/2004

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

1H www.toi.no