



**TØI rapport
418/1999**

Reisevaner i Norge 1998

**Ingunn Stangeby
Jan Vidar Haukeland
Arne Skogli**

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 0802-0175
ISBN 82-480-0078-8

Oslo, februar 1999

Tittel: Reisevaner i Norge 1998

Forfatter(e): Ingunn Stangeby; Jan Vidar Haukeland; Arne Skogli

TØI rapport 418/1999
Oslo, 1999-02
74 sider
ISBN 82-480-0078-8
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Miljøverndepartementet, Jernbaneverket, Luftfartsverket, Transportbedriftenes Landsforening

Prosjekt: 2213 Reisevaneundersøkelsen 1997/98

Prosjektleder: Ingunn Stangeby

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord:

Reisevane; reiseomfang; transportressurser; transportmiddel; reiseformål; intervjuundersøkelse

Sammendrag:

Folk foretar i gjennomsnitt 3,2 reiser pr dag. De fleste reiser er korte, i antall km og antall minutter. 55 prosent av reisene foretas som bilfører, 25 prosent er gang- eller sykkelreiser, mens 9 prosent er kollektivreiser. Andelen reiser som bilfører har økt på 1990-tallet. Formålet med folks reiser er tredelt: Reiser i forbindelse med arbeid og utdanning, reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen og reiser i forbindelse med fritiden. 15 prosent av befolkningen foretar en eller flere lange reiser i løpet av en måned. Bilen er det mest brukte transportmidlet på lange reiser 100-300 km, mens fly er mest brukt på reiser over 300 km. Ferie, fritid og besøk er de viktigste formålene med lange reiser.

Title: Travel Behaviour in Norway 1998

Author(s): Ingunn Stangeby; Jan Vidar Haukeland; Arne Skogli

TØI report 418/1999
Oslo: 1999-02
74 pages
ISBN 82-480-0078-8
ISSN 0802-0175

Financed by:

Ministry of Transport and Communications, Norwegian Public Roads Administration, Ministry of the Environment, Norwegian National Rail Administration, Civil Aviation Administration, Federation of Norwegian Transport Companies

Project: 2213 National Travel Survey 1997/98

Project manager: Ingunn Stangeby

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words:

Travel behaviour; extent of travel; transport resources; mode of transport; travel purpose; survey

Summary:

People undertake an average of 3.2 journeys per day. The majority of journeys are short both in distance and duration. 55 per cent of journeys are undertaken as car driver, 25 per cent by pedestrians or cyclists. Only 9 per cent are by public transport. The proportion of journeys as a car driver increased during in the 1990s. The purpose of the journey is threefold: journeys in connection with work or education; journeys associated with unpaid work for the household; leisure-time journeys. 15 per cent of the population undertake one or more long journeys (exceeding 100 km) per month. The car is the most frequent means of transport for journeys 100-300 km; the plane is the most frequent over 300 km. Holidays, leisure purposes and visiting friends and relatives are the most important reasons for long journeys.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Reisevaneundersøkelsen 1997/98 er den tredje landsomfattende reisevaneundersøkelsen (RVU) som er gjennomført i Norge. Den første undersøkelsen ble gjennomført i 1984/85, den andre i 1991/92. I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. Formålet med undersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

RVU 1997/98 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Miljøverndepartementet, Jernbaneverket, Luftfartsverket og Transportbedriftenes Landsforening. Representanter for oppdragsgiverne og Syklistenes Landsforening har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med undersøkelsen.

RVU 1997/98 vil bli dokumentert gjennom fire rapporter: Denne tabellrapporten inneholder de mest sentrale tallene fra undersøkelsen og utviklingen over tid for enkelte viktige variable. Det vil bli laget to analyserapporter, en for daglige reiser og en for lange reiser, som går nærmere inn på dagens situasjon og hvilke endringer som har skjedd i befolkningens reisevaner i 1990-årene. En egen metoderapport vil beskrive hvilke metoder som er brukt, diskutere svakheter ved disse og hvordan metodiske sider ved reisevaneundersøkelsene kan forbedres.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært avdelingsleder Ingunn Stangeby, som har skrevet tabellrapporten sammen med forskningsleder Jan Vidar Haukeland. Norsk Gallup Institutt A/S har stått for datainnsamlingen. Arne Skogli har lagt datamaterialet til rette og foretatt datakjøringene. Forskningsleder Ronny Klæboe har bidratt med metodisk kompetanse i forbindelse med bearbeidingen av dataene. Forskningsleder Randi Hjorthol har kvalitetssikret arbeidet og gitt veiledning og kommentarer underveis. Avdelingssekretær Kari Tangen har hatt ansvar for tekstbehandlingen og den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, februar 1999
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Knut Østmoe
instituttssjef

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Formål og definisjoner	1
1.1 Kartlegging av folks reiseaktivitet over tid	1
1.2 En reise avgrenses av formålet med den	1
2 Gjennomføring og metode	3
2.1 Strukturen på spørreskjemaet	3
2.2 Bruk av telefonintervju	4
2.3 Over 8800 intervjuer foretatt i løpet av ett år	4
2.4 Utvalgsprosedyre	4
2.5 Synkende svarprosent	4
2.6 Vekting gir bedre estimater	5
2.7 Størst frafall blant folk i 20-årene og blant eldre	6
2.8 Frafallet følger samme mønster som i 1992	8
2.9 Frafallets betydning for måling av reisevaner	8
2.10 Frafall i registrering av reiser	8
2.11 Sammenlikninger over tid og mellom grupper	10
3 Tilgang til transportressurser	11
3.1 Tilgang til sykkel og moped	11
3.2 Førerkort	11
3.3 Tilgang til bil	12
3.4 Tilgang til kollektivtransport	12
4 Omfanget av reiser	20
4.1 Ingen endring i mobiliteten	20
4.2 Flest korte reiser	20
4.3 Ulike grupper har forskjellig mobilitet	21
4.4 Høyest reiseaktivitet om ettermiddagen og i høstmånedene	21
5 Transportmiddelbruk	25
5.1 Økt andel bilreiser	25
5.2 Førerkort og bil viktig for valg av transportmiddel	26
5.3 Kollektivreisene varierer mest over døgnet	26
6 Reiseformål	30
6.1 Færre frie reiser	30
6.2 Reisene gjenspeiler aktivitetsmønsteret	31
6.3 Høy bilandel på de fleste reiseformål	31
6.4 Halvparten av alle hovedreiser skjer i tilknytning til skole eller arbeid	31

7 Lange reiser	34
7.1 Avgrensning av lange reiser.....	34
8 Reiselengde og reisehyppighet på lange reiser.....	35
8.1 Relativ nedgang i de lengste reisene	35
8.2 De fleste har ikke foretatt lange reiser siste måned.....	35
9 Transportmiddelbruk på lange reiser	41
9.1 Tilbringertransport ved bruk av kollektive hovedtransportmidler	46
10 Reiseformål ved lange reiser.....	47
10.1 Reiseformål for ulike grupper	47
11 Reiser mellom ulike landsdeler, billettbruk og overnattinger.....	51
11.1 Flest reiser til Østlandet	51
11.2 Rabatterte billetter er vanlig.....	52
11.3 Vanlig med overnattinger på lange reiser	52
12 Utenlandsreiser	54
13 Referanser	56
Vedlegg: Spørreskjema	

Sammendrag:

Reisevaner i Norge 1998

Formål og definisjoner

I Norge er det gjennomført tre nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). Den første undersøkelsen ble gjennomført i 1984/85, den andre i 1991/92, mens den tredje ble gjennomført i 1997/98.

I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. RVU 1997/98 er den første i rekken av slike fireårige undersøkelser.

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal fortelle oss

- omfanget av folks reiser
- hvor lange reisene er og hvor mye tid som brukes til reising
- hvordan og hvorfor folk reiser
- hvilke befolkningsgrupper som foretar ulike typer reiser og variasjoner i reisevaner etter bosted.

Dette gir oss mulighet til å si noe om hvordan folks reisevaner varierer med ulike faktorer 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 trafiksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver.

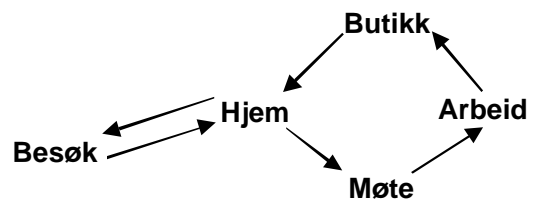
Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets kortere reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange.

En *reise* er i utgangspunktet enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fri-

tidsbolig – uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes.

I reisevaneundersøkelsene avgrenses en reise ut fra formålet med den. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, er reisen avsluttet. På en reise kan en bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektivtransport.

På figuren under er det seks reiser.



Formålet med reisen defineres vanligvis ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise.

I enkelte tilfeller brukes begrepet *hovedreise*. En hovedreise er en reise som både ender og starter i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. På figuren over er det tre hovedreiser; en fra hjem via møte til arbeid, en fra arbeid via butikk til hjem og en fra hjem via besøk til hjem.

Tilgang til transportressurser

80 prosent av befolkningen, 13 år og eldre, eier eller har tilgang til sykkel, mens bare 10 prosent (av dem som er 14 år eller eldre) eier eller har tilgang til moped og/eller motorsykkel. Andelen av befolkningen som eier eller har tilgang til sykkel har økt, selv om økningen i prosentpoeng har vært relativt beskjeden i 1990-årene.

Tilgangen til sykkel er høyest blant dem som er under 20 år. Også tilgangen til moped er bedre blant yngre enn eldre.

88 prosent av befolkningen 18 år og eldre har førerkort for bil. Dette er en økning på 5 prosentpoeng fra 1992. I 1980-årene var det en sterkere økning i andelen personer med førerkort enn i 1990-årene.

Høyest andel med førerkort finner vi blant

- menn
- personer mellom 25 og 54 år
- personer som har høyere utdanning
- yrkesaktive
- dem som har høye inntekter.

90 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med én eller flere biler. Av disse har vel halvparten én bil, mens vel tredelen har to biler. Andel husholdninger med bil økte på 1980-tallet, men har vist en liten nedgang på 1990-tallet.

Befolkningens tilgang til bil blir likevel bedre. 65 prosent av befolkningen har alltid tilgang til bil. Andelen av befolkningen som alltid har tilgang til bil økte sterkt på 1980-tallet, men har holdt seg stabil på 1990-tallet.

De grupper av befolkningen hvor vi finner flest med bil i husholdningen og de grupper med størst andel som alltid har tilgang til bil er i stor grad overlappende med de grupper hvor det er flest med førerkort.

15 prosent av befolkningen har et svært godt kollektivtilbud der de bor. 21 prosent har et godt kollektivtilbud og 17 prosent har et middels godt kollektivtilbud. 33 prosent har et dårlig eller et svært dårlig kollektivtilbud. 14 prosent kjenner ikke kollektivtilbudet ved boligen. Befolkningens tilgang til kollektivtransport har ikke vist noen endringer på 1980- og 90-tallet

Det er klare forskjeller i kollektivtilbudet til folk som bor i byer og dem som bor i resten av landet, og mellom store og små byer. Det klart beste kollektivtilbudet finnes i Oslo/Akershus hvor 38 prosent av befolkningen har et svært godt tilbud, mens 25 prosent har et godt tilbud.

I byene er det relativt få som har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud. Utenfor byene er situasjonen en helt annen. Her har bare 1 prosent av befolkningen et svært godt kollektivtilbud og 5 prosent har et godt tilbud, mens 66 prosent har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud.

Omfanget av reiser

I 1998 foretok befolkningen 13 år og eldre i gjennomsnitt 3,20 reiser hver pr dag. I 1992 var tilsvarende tall 3,26 reiser pr person pr dag. Mobiliteten viser likevel ingen signifikant endring fra 1992 til 1998.

En gjennomsnittsreise er 11,9 km lang og varer i 20 minutter. Dette innebærer at i gjennomsnitt reiser hver person 38 km pr dag på 64 minutter. Folk reiser omtrent like langt og bruker omtrent like lang tid på å reise i 1998 som i 1992.

De fleste reiser er korte både i antall kilometer og minutter.

De grupper av befolkningen som foretar flest reiser pr dag

- er menn
- er yngre enn 45 år
- er enslige med barn eller par med barn
- er yrkesaktive
- har høye inntekter
- har førerkort
- har to eller flere biler i husholdningen
- har alltid tilgang til bil
- har et svært godt eller godt kollektivtilbud ved boligen.

Med noen unntak er det de gruppene som foretar flest reiser pr dag som også reiser lengst og som bruker mest tid på å reise.

Transportmiddelbruk

55 prosent av alle reiser i 1998 foretas som bilfører, 11 prosent av reisene som bilpassasjer. Bilen er dermed hovedtransportmiddel på to tredeler av alle reiser. En firedel av alle reiser foretas med ikke-motoriserte transportmidler: 19 prosent av reisene er gangturer, mens 6 prosent er sykkelture. Reiser med kollektive transportmidler utgjør 9 prosent av befolkningens reiser i 1998.

Fra 1985 til 1992 økte bilbruken sterkt på bekostning av alle andre typer transportmidler. Denne utviklingen fortsetter utover i 1990-årene, men ikke i like sterk grad. Fra 1992 til 1998 har vi fått en økning i reiser som bilfører på 4 prosentpoeng. Samtidig har vi fått en reduksjon i andelen reiser som bilpassasjer. Andelen gang- og sykkelture har ikke endret

seg på 1990-tallet. Den tidligere nedgangen i kollektivandelen har stanset opp.

De aller fleste reiser foregår med ett transportmiddel.

Reiser med kollektivtransport er nesten tre ganger så lange og varer mer enn dobbelt så lenge som gjennomsnittet for alle reiser. De korteste reisene i antall km og minutter er gang- og sykkelturner.

De grupper som har høyest bilandel på reisene sine

- har førerkort
- har to eller flere biler i husholdningen
- har alltid tilgang til bil
- er menn
- er i aldersgruppene 25-54 år
- har høy utdanning
- er yrkesaktive.

De grupper som går mest

- har ikke førerkort
- har ikke bil i husholdningen
- er kvinner
- er under 18 år eller er 67 år og eldre
- er enslige
- har lav utdanning
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor i de største byene.

Grupper som sykler mer enn andre er i stor grad overlappende med dem som går mye, men med en overvekt av unge.

Kollektivreiser foretas langt oftere av dem som

- ikke har førerkort og/eller bil i husholdningen
- bor i Oslo/Akershus
- har et svært godt kollektivtilbud i nærheten av boligen.

Reiseformål

Folks aktivitetsmønster gjenspeiles i formålet med reisene deres.

Fra 1985 til 1992 opplevde vi en reduksjon i andelen reiser knyttet til arbeid og skole, særlig i andelen tjenestereiser, og en økning i handle- og omsorgsreiser. I 1990 årene finner vi en liten økning i reiser knyttet til arbeid og skole og en nedgang i reiser knyttet til innkjøp, fritid og besøk.

Arbeidsreiser og tjenestereiser foretas av yrkesaktive. Skolereiser foretas i hovedsak av den delen av befolkningen som er under 18 år.

De som er 67 år og eldre og pensjonister foretar relativt sett flest handle- og servicereiser, mens folk i aldersgruppene 25-44 år foretar flest omsorgs- og følgereiser, for eksempel i forbindelse med henting og bringing av barn i barnehage og fritidsaktiviteter.

De som har mest tid til egen disposisjon foretar relativt sett flest fritids- og besøksreiser.

- Bilandelen er høyest på omsorgsreiser (84 prosent) som ofte er henting og bringing av mindreårige, på tjenestereiser (71 prosent) og arbeidsreiser (65 prosent).
- Gange er mest vanlig på fritidsreiser (41 prosent), hvor det å gå seg en tur kan være en aktivitet i seg selv.
- Reiser til/fra skole foregår også ofte til fots (26 prosent), med sykkel (11 prosent) eller med kollektivtransport (40 prosent).
- Kollektivandelen er høyere enn gjennomsnittet på arbeidsreiser (13 prosent).

Lange reiser

Lange reiser er reiser som er *over 100 km innenlands* eller reiser som foregår *mellom Norge og utlandet*.

Om lag 15 prosent av befolkningen har foretatt minst én lang reise siste måned. Blant disse har de fleste foretatt 1 – 2 lange reiser.

Flest lange reiser foretas av

- yrkesaktive
- personer med høyere utdanning

Bilen er det mest brukte transportmidlet på lange reiser under 300 km. Fly brukes mest på de lengste reisene. Jernbanen har en noe større markedsandel enn buss på reiser over 300 km. Ferje/båt har lavest markedsandel av alle reiser over 100 km.

Det har skjedd små endringer i bruken av transportmidler på reiser mellom 100 og 300 km fra 1992 til 1998. På reiser over 300 km har flyet økt sin betydning på bekostning av bilen. Bruken av andre kollektive transportmidler har endret seg lite fra 1992 til 1998.

På lange reiser under 300 km er bilen er mest brukt blant alle befolkningsgrupper.

På reiser over 300 km brukes bil på nærmere to av fem reiser.

De grupper som reiser mer med bil enn andre på de lengste reisene, er personer som

- er kvinner
- er unge eller eldre
- har lav utdanning
- ikke er yrkesaktive eller arbeider deltid
- har bil i husholdningen.

På de lengste reisene brukes fly i første rekke av

- menn
- personer i aldersgruppen 18 – 44 år
- personer med høy utdanning
- yrkesaktive
- personer med overordnet stilling
- personer med høy husholdningsinntekt
- folk som bor i større byer.

Ferie- og fritid og besøk er de viktigste formålene på alle lange reiser. Tjenestereiser utgjør en betydelig andel på reiser over 300 km. En forholdsvis stor andel av de lange reisene er private ærend, men andelen slike reiser avtar med økende reiselengde.

Fra 1992 til 1998 har andelen tjenestereiser og reiser knyttet til private ærend økt, mens ferie-/fritidsreisene og besøksreisene relativt sett er blitt redusert.

Halvparten av alle lange reiser ender i Oslo/Akershus eller Østlandet ellers.

Fra 1992 til 1998 har det skjedd store endringer i bruken av transportmidler mellom Oslo/Akershus og fylkene Hordaland, Sør-Trøndelag, Rogaland og Vest-Agder: Andelen

flyreiser har økt, særlig på bekostning av bil, men også på bekostning av andre kollektive transportmidler.

På lange reiser er et vanlig å bruke billetter med en eller annen form for rabatt.

Rabatterte billetter benyttes på tre av fire togreiser, to av tre buss- og ferge/båtreiser og en av to flyreiser. Flyet er det eneste kollektive transportmidlet hvor et (lite) flertall betaler full pris.

De fleste lange reiser innebærer at man overnatter på reisemålet. Gjennomsnittlig foretas 2,6 overnattinger pr reise. Jo lenger reisen er, desto mer vanlig er det å overnatte, og desto flere overnattinger foretas i gjennomsnitt pr reise. For reiser mellom 100 og 150 km foretas det i gjennomsnitt 1,9 overnattinger, og for reiser over 300 km er antallet 3,5.

60 prosent av alle reiser ut av landet går til Sverige, Danmark og Storbritannia. Av disse går halvparten til nabolandet Sverige. For øvrig går mesteparten av utenlandsreisene til andre land i Nord-, Mellom- og Sør-Europa.

På utenlandsreiser er det stor forskjell i bruk av transportmiddel. Bilbruken dominerer på reiser til Sverige, og ferge er hovedtransportmiddel på de fleste reiser til Danmark. For det øvrige utland er flyet mest brukt. Fly er praktisk talt enerådene på reiser utenom Europa.

Formålet med de fleste utenlandsreiser er ferie/fritid. Dette gjelder særlig reiser til Skandinavia og Sør-Europa.

Summary:

Travel Behaviour in Norway 1998

Aims and definitions

Three national travel surveys have been undertaken in Norway, the first in 1984/85, the second in 1991/92 and the third in 1997/98.

In connection with the debate on Parliamentary Report No. 32 (1995-96), it was resolved to undertake a Travel Survey every four years. That of 1997/98 was the first of these four-year surveys.

The objective of the national travel surveys is to investigate the travel patterns and activities of the population. These are designed to provide information concerning:

- the extent of journeys undertaken
- the length of the individual journeys and duration
- the mode of travel and reasons for the journey
- which groups in the population undertake the various types of journey; variations in travel customs according to residential location.

This provides us with the opportunity to say something about how travel customs may vary dependent upon certain factors, and how these change according to diverse external factors.

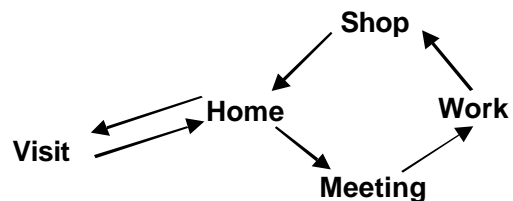
Data for the travel surveys is used in connection with planning the road network and the public transport system, as a basis for transport models, prognosis, investment calculations, traffic safety measures, and a range of research and development programs.

The travel surveys cover all types of individual journeys, both the shorter daily journeys as well as longer journey undertaken more seldom, and cover all transport modes including pedestrians.

Basically, a *journey* is every movement outside the home, school, workplace or leisure-time residence – independent of the length of journey, duration, purpose or mode of transport employed.

The travel surveys restrict the definition of a journey to the particular purpose. Upon arrival at the destination which is the purpose of that particular journey, then the journey is concluded. On a single journey one or several modes of transport may be employed. Walking or use of bicycle are considered as a means of transport similar to use of the car or public transport.

The following figure shows six individual journeys:



The purpose of a journey is normally defined on the basis of the destination. Journeys ending at home are defined according to the purpose of the immediately preceding journey.

In some circumstances the concept *main journey* is used. A main journey is one which commences and finishes at a base location such as the home, school, workplace or leisure-time location (holiday cabin, for example). In the above diagram there are three main journeys: 1) home to workplace via meeting; 2) workplace to home via shop; 3) home to place of visit.

Access to transport resources

80 per cent of the population aged 13 years and above own or have access to a cycle while only 10 per cent of them (aged 14 and above) have access to a moped and/or a motor bike. The proportion of the population owning or having access to a bicycle has increased even though, expressed in percentage terms, this was relatively modest in the 1990s.

Access to a bicycle is highest among those under 20 years. Access to a moped is also higher in the younger age groups.

88 per cent of the population aged 18 and above possess a driving license, an increase of 5 per cent since 1992. During the 1980s there was a stronger increase in the proportion of persons possessing a driving license than in the 1990s. The higher percentages with a driving license are found among:

- men
- persons between 25 and 54 years
- persons with a higher education
- persons actively employed
- persons in higher income groups.

90 per cent of the population belong to a household owing at least one car. Of these at least a half have their own car, but a third have two or more cars. The share of households possessing a car increased in the 1980s, but showed a small decline in the 1990s.

Generally, access to a car has improved. 65 per cent of the population have always access to a car. The percentage for this group increased markedly during the 1980s but has stabilised in the 1990s.

That group of the population where we find the greatest number of cars in the household and that group with the largest proportion who always have constant access to a car, largely coincides with that group where most own a driving license.

15 per cent of the population have excellent public transport where they live; 21 per cent have good public transport and 17 per cent have a satisfactory public transport service. 33 per cent experience poor or very poor public transport. 14 per cent do not have public transport in the vicinity of their residence. Access to public transport has not shown any changes during the 1980s and 1990s.

There is a clear distinction between the level of public transport supply for those residing in towns and those in the rest of the country, also between small and large towns. The best public transport service is clearly to be found in Oslo/Akershus, where 38 per cent have an excellent public transport service and a further 25 per cent have a good service.

In the towns there are relatively few who have a poor or very poor public transport service. Outside the urban areas the situation is quite

different. Here only 1 per cent have an excellent service, 5 per cent a good service while 66 per cent have a poor or very poor service.

The extent of travel

In 1998 the population aged 13 and above undertook an average of 3.20 journeys every day. In 1992 the corresponding frequency was 3.26 journeys per person per day. Nevertheless, there was no significant change in mobility between 1992 and 1998.

An average journey is 11.9 km with a duration of 20 minutes. This implies that on average each person travels 38 km per day using 66 minutes. People travel approximately as far and use as much time in 1998 as in 1992.

The majority of journeys are short both in distance and duration.

Those groups in the population who undertake most journeys per day:

- are men
- are younger than 45
- are single with children, or couples with children
- are actively employed
- have high incomes
- have a driving license
- have two or more cars in the household
- have excellent or good public transport services in the vicinity of their residence.

With few exceptions it is these groups who undertake most journeys per day, who travel the longest distances, and who use most time for travel.

Modes of transport

55 per cent of all journeys in 1998 were undertaken as car driver; 11 per cent as car passenger. The car is thus the main mode of transport for two-thirds of all journeys. A quarter of all journeys were undertaken by non-motorised means: 19 per cent were undertaken as pedestrians, and 6 per cent as cyclists. Travel by public transport comprised 9 per cent of the population's journeys in 1998.

From 1985 until 1992 the use of the car increased strongly at the expense of all other forms of transport. This development continued throughout the 1990s but not to the same extent. From 1992 until 1998 the increase in

journeys as car driver has been 4 per cent. At the same time there has been a reduction in journeys as car passenger. The proportion travelling by public transport, and as pedestrians and cyclists, has not changed during the 1990s.

The majority of journeys involve a single mode of transport.

Journeys by collective transport are almost three times as long and last twice the duration as the average for all journeys. The shortest journeys in length and duration are those taken as a pedestrian or as a cyclist.

Those groups with the highest proportion of journeys undertaken by car:

- have a driving license
- have two or more cars in the household
- have always access to a car
- are male
- are in the 25-54 age group
- have higher education
- are actively employed.

Those groups who walk most:

- do not have a driving license
- do not have a car in the household
- are women
- are under 18, or 67 or more
- are single
- have low education
- are not actively employed
- have a low income
- reside in the largest towns.

Groups who cycle more frequently than others largely coincide with those who walk frequently, and where there is a particular predominance of younger persons.

Journeys by public transport are more frequently undertaken by those who:

- do not have a driving license and/or a car in the household
- reside in Oslo/Akershus
- have good public services in the vicinity of their residence.

Journey purpose

The pattern of activity is reflected in the individual's travel pattern.

From 1985 until 1992 we experienced a reduction in the proportion of journeys associated with work and school, particularly in business

journeys, but an increase in the number associated with care needs. During the 1990s there has been a small increase in journeys connected with school and work, and a decline in those connected with shopping, leisure and visits.

Journeys to work and business journeys are undertaken by those who are actively employed. Journeys to school are essentially undertaken by those under 18 years.

Those aged 67 or more and pensioners undertake a relative high proportion of journeys connected to shopping and service, while those aged 25-44 undertake most journeys related to caring for others, including those taking/fetching children to or from the kindergarten or leisure activities.

Those with most time available at their own disposition generally undertake the most leisure-time and journeys for visiting.

- Most of the journeys related to care for others involve use of the car (84 per cent), usually concerning taking/fetching small children, on business journeys (71 per cent), and journeys to work (65 per cent).
- Walking is the most frequent mode for leisure journeys (41 per cent), and where travelling can be an activity in itself.
- Journeys to/from school are frequently undertaken on foot (26 per cent), by bicycle (11 per cent), or public transport (40 per cent).
- The share of public transport is higher than average for journeys to work.

Long journeys

Long journeys are defined as those exceeding 100 km within Norway or journeys between Norway and abroad.

About 15 per cent of the population have undertaken at least one long journey during the previous month. Of those, most have taken 1-2 long journeys.

Most long journeys are undertaken by:

- actively employed persons
- persons with higher education.

The car is the most used mode of transport for journeys under 300 km. Plane is most frequently used for long journeys. The railway accounts for a larger proportion of the market

for journeys exceeding 300 km than bus. Journeys by ferry and boat account for a low market proportion of all journeys exceeding 100 km.

Small changes have occurred in the use of transport means for journeys between 100 and 300 km in the period 1992-1998. On journeys above 300 km the plane has increased in significance at the expense of the car. Use of other means of public transport has hardly changed between 1992 and 1998.

On long journeys under 300 km the car is most frequently used by all groups in the population.

On journeys over 300 km the car is used for two of every five journeys.

Those groups travelling by car more than others on the longest journeys:

- are women
- are in the youngest or oldest age groups
- have low education
- are not actively employed or part-time
- have a car in the household.

On the longest journeys the plane is used in the first instance:

- by men
- persons aged 18-44
- persons with higher education
- actively employed persons
- persons in higher positions
- persons in a high income household
- those living in large towns.

Holiday, leisure-time travel and visiting friends and relatives are the most important purposes for all long journeys. Service travel comprises a significant part of all journeys exceeding 300 km. A relatively large proportion of long journeys are for private purposes although the proportion declines with increasing length of journey.

Between 1992 and 1998 the share of journeys connected to work and journeys related to private errands increased while holiday, leisure

and journeys associated with visits declined relatively.

A half of all long journeys have their destination in the Oslo region or south-east Norway.

Between 1992 and 1988 there were considerable changes in the use of transport mode between the Oslo region and the certain urban areas in western and southern Norway. In particular the proportion of journeys by plane has increased largely at the expense of the car, but also for other modes of transport.

On long journeys tickets including one or other form for rebate are the norm.

Rebate (discount) tickets are used on three-quarters of all journeys by train, two-thirds of bus, ferry and boat journeys, and a half of all journeys by plane. The plane is the only mode of public transport where a (small) majority pay full price.

The majority of long journeys incur an overnight stopover. On average there are 2.6 stopovers per journey. The longer the journey, the more likely a stopover will be made. For journeys between 100 and 150 km there are 1.9 stopovers; for journeys exceeding 300 km the average is 3.5.

60 per cent of all journeys out of the country have Sweden, Denmark or the U.K. as their destination. Of these, one half are to Sweden. Of the remainder the majority are to destinations in north, central or southern Europe.

There is a considerable contrast in the use of various transport modes on international journeys. The car dominates on journeys to Sweden and the ferry is the main means of transport for most journeys to Denmark. For other foreign destination plane is the most common transport mode, and virtually exclusive for all journeys outside Europe.

The purpose of the majority of foreign journeys is holiday/leisure. This applies particularly to destinations in Scandinavia and southern Europe.

1 Formål og definisjoner

1.1 Kartlegging av folks reiseaktivitet over tid

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal fortelle oss

- omfanget av folks reiser
- hvor lange reisene er og hvor mye tid som brukes til reising
- hvordan og hvorfor folk reiser
- hvilke befolkningsgrupper som foretar ulike typer reiser og variasjoner i reisevaner etter bosted.

Dette gir oss mulighet til å si noe om hvordan folks reisevaner varierer med ulike faktorer 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 trafikksikkerhetsarbeidet 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 Norge har vi hittil gjennomført tre nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). Den første undersøkelsen ble gjennomført i 1984/85, den andre i 1991/92, mens den tredje ble gjennomført i 1997/98. I tillegg er det blitt gjennomført en rekke lokale reisevaneundersøkelser.

I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å ”gjennomføre 4-årige reisevaneundersøkelser knyttet til rulleringen av sektorplanene. Slike undersøkelser er viktige for vurderingen av utviklingstrekk og som grunnlag for tiltak innen de ulike transportsektorene”.

RVU 1997/98 er den første i rekken av slike fireårige undersøkelser. Undersøkelsene vil i det videre bli forsøkt gjennomført over samme lest, slik at det letter analysene av endringer i folks reisevaner over tid.

1.2 En reise avgrenses av formålet med den

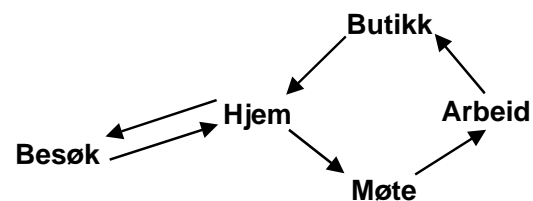
Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets kortere reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange.

En *reise* er i utgangspunktet enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig – uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes.

I reisevaneundersøkelsene avgrenses en reise ut fra formålet med den. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, er reisen avsluttet. Denne reisedefinisjon er i samsvar med de definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

På en reise kan en bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektivtransport.

På Figur 1.1 er det seks reiser.



Figur 1.1: En reise avgrenses av formålet med den

Formålet med reisen defineres vanligvis ut fra formålet på bestemmelsesstedet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet 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.

I enkelte tilfeller brukes begrepet *hovedreise*. En hovedreise er en reise som både ender og starter i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. På figur 1.1 over er det tre hovedreiser; en fra hjem via møte til arbeid, en fra arbeid via butikk til hjem og en fra hjem via besøk til hjem.

2 Gjennomføring og metode

Reisevaneundersøkelsen gjennomføres som spørreundersøkelse blant et utvalg av befolkningen. Alle utvalgsundersøkelser er beheftet med usikkerhet. To viktige svakheter er at utvalget kan skille seg fra befolkningen man skal si noe om, og at det er vanskelig å fange opp en kompleks virkelighet gjennom et relativt sett begrenset antall spørsmål. Under beskrives metoden som er brukt i RVU 1997/98 og noen av de problemer en kan støte på ved gjennomføring av slike undersøkelser.

2.1 Strukturen på spørreskjemaet

I reisevaneundersøkelsene samler vi inn bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser som er foretatt dagen før intervjuet (daglige reiser) og lengre reiser (100 km og lenger) som er foretatt siste måned.

I datainnsamlingen benyttes et relativt omfattende spørreskjema med følgende hovedstruktur:

1. Introduksjon
 - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
2. 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) ble 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
3. Gårsdagens reiser
 - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilke transportmidler som ble brukt, formål og lengde på reisen
4. Lange reiser
 - Start- og endepunkt (kommune eller land)
 - Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, formålet og hvem som betalte reisen
 - Eventuell overnatting
 - Billettype på kollektivtransport og reisemåte til kollektivterminalen
5. Arbeid/yrke
 - Intervjupersonens arbeidssted
 - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer pr uke
 - Yrkesstatus
6. Arbeidsreisen
 - Lengde på intervjupersonens arbeidsreise
 - Hvilke transportmidler som brukes
 - Ærend på veg til 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. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
 - Utdanning
 - Egen og husholdningens inntekt
 - Eventuelle helsemessige problemer med å reise

Spørreskjemaet som brukes i de norske reisevaneundersøkelsene har store likhetstrekk med de spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Fullstendig spørreskjema for RVU 1997/98 finnes i vedlegg.

2.2 Bruk av telefonintervju

Mens datainnsamlingen i 1984/85 ble foretatt som personlig intervju, er undersøkelsene i 1991/92 og 1997/98 gjennomført via telefon. Spørreskjemaet ble programmert inn i programpakken CATI (*Computer Assisted Telephone Interviewing*). Registreringen foregikk ved at intervjuer tastet inn svarene fortløpende i de forhåndskodete kategoriene som kom opp på skjermen. Filtre var lagt inn på forhånd, slik at bare relevante spørsmål og svarkategorier ble vist. For å sikre mot inntastingsfeil, var det lagt inn en del logiske tester. Vi spurte for eksempel om hvor reisen startet og sluttet. Det ble deretter lagt inn en test som sjekket at reisen startet der den foregående sluttet. I spørsmålet om hvor lang tid reisen tok, la vi inn tester som sjekket at tid brukt på de enkelte reiseelementene ikke oversteg samlet reisetid.

Intervjuene tok i gjennomsnitt 20 minutter. Det er imidlertid stor spennvidde i varigheten på intervjuene, 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 hadde bil og som hadde foretatt flere reiser, kunne komme opp i 40-45 minutter.

2.3 Over 8800 intervjuer foretatt i løpet av ett år

Folks reiseaktivitet viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfanget av reiser, transportmiddelvalg og reiseformål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over ett år. Cirka 25 personer intervjues i gjennomsnitt hver dag. Bare på spesielle høytids- og helligdager foretas ingen intervjuer.

I RVU 1997/98 ble 6061 intervjuer foretatt i perioden 29. september 1997 – 28. september 1998. I tillegg ble det åpnet for å trekke geografiske tilleggsutvalg. Tre fylker, Møre og Romsdal, Oslo og Akershus benyttet seg av denne muligheten. 995 tilleggsintervjuer ble foretatt i Møre og Romsdal på samme tid som hovedundersøkelsen ble gjennomført, mens det i Oslo/Akershus ble foretatt 1782 tilleggsintervjuer i perioden 10. oktober 1997 – 9. oktober

1998. Til sammen ble 8838 personer intervjuet i forbindelse med RVU 1997/98. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen er 13 år, mens det ikke er noen aldersgrense oppad.

2.4 Utvalgsprosedyre

Utvalget av intervjupersoner til RVU 1997/98 ble trukket i to trinn: Fra Telenors telefondatabase ble det trukket et tilfeldig utvalg telefonnummer. Når numrene ble ringt opp, ble den personen i husholdningen som var 13 år eller eldre og som hadde fødselsdag sist, trukket ut som intervjuperson.

Utvalgsmetoden innebærer at vi i første trinn trekker et enkelt tilfeldig husholdningsutvalg. Ved å trekke fra Telenors telefonregister har vi i utgangspunktet utelatt personer i husholdninger uten telefon. Siden rundt 98 prosent av norske husholdninger har telefon, utgjør dette en liten feilkilde. På denne måten har vi også utelatt personer som bare har mobiltelefon og personer som bor på ulike typer institusjoner.

På basis av utvalget av husholdninger trekker vi et tilfeldig utvalg personer fra hver husholdning.

2.5 Synkende svarprosent

I utvalgsundersøkelser vil frafallet kunne påvirke kvaliteten på dataene. Erfaringsmessig vet vi at det sjelden er et tilfeldig utvalg av befolkningen som faller bort eller nekter å delta i slike undersøkelser.

I RVU 1997/98 ligger svarprosenten for hovedutvalget på 51 prosent. For tilleggsutvalgene ligger svarprosenten på henholdsvis 47 prosent for Oslo/Akershus og 46 prosent for Møre og Romsdal. Til sammenlikning var svarprosenten i de to foregående reisevaneundersøkelsene 77 prosent i 1984/85 og 67,5 prosent i 1991/92. Svarprosenten har dermed gått betydelig ned fra 1992 til 1998, til tross for at disse to undersøkelsene ble gjennomført på samme måte.

I hovedsak skyldes det store frafallet ved RVU 1997/98 at folk er mer negative til å delta i intervjuundersøkelser – og ikke minst undersøkelser som gjennomføres over telefon – enn tidligere. I de siste årene har vi sett en sterk økning i bruk av telefon til markedsførings-

formål og salg. Dette har ført til en økende "telefontretthet" og gjort folk mer skeptiske til ukjente oppringere. De fleste intervjuorganisasjoner har erfart at det er vanskeligere å få folk i tale i alle typer undersøkelser.

Vi må også anta at folks toleranse når det gjelder å svare på telefonundersøkelser reduseres med lengden på intervjutiden. Når vi på forhånd oppgir at gjennomsnittlig intervjutid er 20 minutter, kan dette ha betydning for frafallet.

I RVU 1997/98 ble det brukt inntil åtte tilbake-ringer dersom det ikke ble oppnådd kontakt ved første oppringning, eller personen ikke var til stede. Det var også mulig å avtale nytt tidspunkt dersom det ikke passet med intervju på oppringningstidspunktet.

85 prosent av frafallet i hovedundersøkelsen skyldes at folk nektet å være med i undersøkelsen (Tabell 2.1). Av disse hadde 17 prosent ikke tid til å delta eller syntes intervjuet var for langt, 26 prosent var ikke interessert i temaet eller følte seg ikke kompetente, mens 22 prosent oppga at de ikke deltok i telefonintervju. 15 prosent av det totale frafallet skyldes at folk ikke var tilgjengelige i intervjuperioden, at intervjuet måtte avbrytes på grunn av språkproblemer eller dårlig allmenntilstand hos intervjupersonen eller at intervjupersonen selv avbrøt intervjuet.

Tabell 2.1: Årsak til frafall og nekt. Prosent

Årsak til frafall	Årsak til nekt	Samlet frafall
Nekt:		85
Sykdom, bortreist	5	
Ikke tid, for langt intervju	17	
Deltar ikke i telefonintervju	22	
Ikke interessert/kompetent	26	
Ingen spesiell grunn	14	
Annet	17	
Avbrutt av intervjuperson		2
Avbrutt av intervjuer		6
Ikke tilgjengelig		7
Sum	100	100
Antall oppringninger	4918	5817

Tallene for frafall og nekt i tilleggsutvalgene er ikke vesentlig forskjellig fra landsgjennomsnittet. I Oslo-området oppga flere at de ikke hadde tid eller ikke deltok i telefonintervjuer, i tillegg til at det var vanskeligere å komme fram til folk. Dette resulterte i at andelen intervjuede i Oslo ble noe lavere enn den geografisk representative fordelingen skulle tilsi, mens andelen ble noe høyere i Akershus.

Svarprosent og tilgjengelighet varierer noe mellom årstidene. For å få gjennomført det aktuelle antall intervjuer pr dag var det nødvendig å foreta flere oppringninger i vår- og sommerhalvåret enn i høst- og vinterhalvåret.

2.6 Vekting gir bedre estimater

I reisevaneundersøkelsene ønsker vi å finne fram til så presise anslag for reiseaktivitet og reisemønster som mulig. Dataene fra 1997/98 bygger derfor både på informasjon fra hovedutvalget, som skal være representativt for landet, og på tilleggsutvalgene i Møre og Romsdal, Oslo og Akershus. Dataene er så vektet i forhold til hvor mange som bor i hvert fylke.

I tillegg har vi vektet for å kompensere for underrepresentasjonen av personer i store husholdninger som følge av utvalgsmetodikken beskrevet i avsnitt 2.4. Denne innebærer at sannsynligheten for å bli trukket ut varierer med husholdningens størrelse. Personer i enpersonshusholdninger har 100 prosents sannsynlighet for å bli valgt som intervjupersoner dersom telefonnummeret deres trekkes ut. Personer i husholdninger med henholdsvis to, tre eller fire personer, 13 år og eldre, har tilsvarende 50 prosent, 33 prosent og 25 prosent sjanse for å bli valgt som intervjupersoner hvis deres telefonnummer kommer opp. Dette innebærer at vi får for mange intervjupersoner fra små husholdninger og for få personer fra store husholdninger.

For å korrigere for de ulike trekkesannsynlighetene har vi vektet dataene ut fra antall personer 13 år og eldre i husholdningen. Vektingen innebærer i praksis at hvert intervju teller like mange ganger som det er personer, 13 år og eldre, i husholdningen.

I praksis er vekting for husholdningsstørrelse gjennomført først. Deretter er antallet intervjuete blåst opp til det antall personer 13 år og eldre som offentlig statistikk viser bor i hvert fylke. Vektingen gjør at vi øker presisjonen i det totale nasjonale utvalget ved at vi også utnytter informasjonen fra tilleggsutvalgene¹.

2.7 Størst frafall blant folk i 20-årene og blant eldre

På grunn av forskjellig frafall i ulike grupper har utvalget visse skjevheter i forhold til befolkningen. Vi har testet dette i forhold til kjønn og alder. For hele utvalget er kjønnsfordelingen tilnærmet identisk mellom RVU 1997/98 og befolkningen 13 år og eldre 1. januar 1997 (SSB 1997).

Deler vi kvinner og menn inn etter en findelt aldersgruppering, blir bildet annerledes (Tabell 2.2).

Vi finner en overrepresentasjon av intervju-personer i aldersgruppene 13-19 år med henholdsvis 41 prosent (1,2 prosentpoeng) blant 13-14-åringene og 45 prosent (3,3 prosentpoeng) i aldersgruppen 15-19 år. Sterkest er overrepresentasjonen blant kvinner.

For dem mellom 20 og 29 år har vi en underrepresentasjon på henholdsvis 26 prosent (2,2 prosentpoeng) i aldersgruppen 20-24 år og 13 prosent (1,2 prosentpoeng) blant dem som er i slutten av 20-årene. I begge disse aldersgruppene er underrepresentasjonen høyere blant menn enn blant kvinner.

I aldersgruppene mellom 30 år og 59 år varierer overrepresentasjonen mellom 7 og 29 prosent (henholdsvis 0,6 og 2,5 prosentpoeng). I alle grupper er overrepresentasjonen sterkere

blant kvinner enn menn, og ikke minst blant 30-34-åringene, hvor vi finner en underrepresentasjon blant menn.

Personer 60 år og eldre er underrepresentert i RVU 1997/98, og underrepresentasjonen øker med alderen. Blant 60-64-åringene gjelder underrepresentasjonen bare kvinner, mens menn er overrepresentert. I aldersgruppen 65-69 år har vi en underdekning på 33 prosent (1,6 prosentpoeng), mens blant 70-79-åringene er den 46 prosent (4,2 prosentpoeng). Særlig stor er underrepresentasjonen blant befolkningen 80 år og eldre. Her dekker vårt utvalg bare en firedel av det antallet vi skulle ha intervjuet. I motsetning til blant de yngre, er kvinner mer underrepresentert blant eldre.

Den sterke underrepresentasjonen blant de eldre kan skyldes at en del av disse ikke bor hjemme, men på syke- og aldershjem, i trygdeboliger eller andre typer institusjoner som RVU ikke dekker. Det kan også være at utbredelsen av telefon er noe lavere blant de eldre. Likevel gir ikke dette tilstrekkelig forklaring på det høye frafallet blant eldre. Andre forklaringsfaktorer kan være at andelen som ikke ønsker å delta i telefonintervjuer, ikke føler seg kompetente eller opplever at undersøkelsen ikke er relevant for dem, er høyere blant eldre enn yngre aldersgrupper.

Underrepresentasjonen blant folk i 20-årene kan ha sammenheng med at det er en god del studenter som bor på hybel, i studentbyer eller andre former for bofellesskap og folk som er i det militære. Disse kan være vanskelig å nå på fast telefon, selv om mange av dem er brukere av mobiltelefon. Men dette forklarer ikke hele det store frafallet av folk i 20-årene. En viktig årsak er at personer i disse aldersgruppene oftere er "på farten" enn andre grupper, og er mindre tilgjengelig av den grunn.

Generelt er frafallet størst blant de grupper som reiser mest og de som reiser minst. De som reiser mest er vanskeligere å få fatt i fordi de ikke er hjemme og derfor ikke nås på telefon, mens de som reiser lite ofte vegrer seg mot å delta fordi de mener at undersøkelsen ikke er relevant for dem.

¹ Utvalgsmetodikken medfører at vi ikke har et tilfeldig utvalg. I denne sammenheng er det ikke uten videre enkelt å komme fram til hvor stor usikkerheten er ved de ulike estimatene, eller anslå hvor store endringer eller forskjeller som må til før disse er signifikante eller ikke. Vi har derfor tatt i bruk en ny type verktøy (WESVAR) som går ut på å splitte opp utvalget i en rekke delutvalg, beregne usikkerheten i hvert delutvalg og analysere hvordan usikkerheten varierer fra delutvalg til delutvalg. Analysene viser at usikkerheten som regel ikke øker vesentlig ut over det en ville forvente ved et enkelt tilfeldig utvalg.

Tabell 2.2: Befolkningen 13 år og eldre som er intervjuet i RVU 1997/98 og i Norge 1. januar 1997. Prosent

Alder	RVU 1997/98			Befolkningen 13 år og eldre ¹		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
13-14 år	4,1	4,1	4,2	2,9	3,0	2,7
15-19 år	10,6	10,8	10,4	7,3	7,6	7,0
20-24 år	6,2	6,3	6,1	8,4	8,7	8,1
25-29 år	8,3	7,8	8,8	9,5	9,8	9,1
30-34 år	9,8	9,3	10,2	9,2	9,7	8,8
35-39 år	10,1	10,0	10,2	8,8	9,1	8,4
40-44 år	11,1	11,1	11,1	8,6	8,9	8,3
45-49 år	10,0	10,3	9,6	8,4	8,8	8,0
50-54 år	9,6	9,6	9,7	7,7	8,0	7,4
55-59 år	6,1	6,0	6,2	5,5	5,6	5,4
60-64 år	4,5	5,4	3,6	4,8	4,8	4,8
65-69 år	3,3	3,4	3,2	4,9	4,7	5,1
70-79 år	5,0	5,0	5,0	9,2	8,1	10,3
80 år og eldre	1,2	0,9	1,5	5,0	3,4	6,5
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall personer	3.643.848	1.793.031	1.850.817	3.633.416	1.782.406	1.851.010

¹ Befolkningsstatistikk 1997. Hefte II. SSB

Tabell 2.3: Aldersfordeling i RVU og i befolkningen 13 år og eldre i prosent, samt fordelingen i RVU i prosent av befolkningen. RVU 1991/92 og RVU 1997/98

Alder	1997/98			1991/92		
	RVU	Befolkningen, 13 år og eldre ¹	RVU i % av befolkningen	RVU	Befolkningen, 13 år og eldre ²	RVU i % av befolkningen
13-14 år	4,1	2,9	141	5,7	4,5	127
15-19 år	10,6	7,3	145	9,3	6,9	135
20-24 år	6,2	8,4	74	8,5	9,5	89
25-29 år	8,3	9,5	87	7,8	9,3	84
30-34 år	9,8	9,2	107	7,9	8,9	89
35-39 år	10,1	8,8	115	9,1	8,8	103
40-44 år	11,1	8,6	129	10,6	8,6	123
45-49 år	10,0	8,4	119	11,3	7,9	143
50-54 år	9,6	7,7	125	7,3	5,7	128
55-59 år	6,1	5,5	111	5,7	5,1	112
60-64 år	4,5	4,8	94	4,9	5,4	91
65-69 år	3,3	4,9	67	5,1	5,7	89
70-79 år	5,0	9,2	54	5,6	9,3	60
80 år og eldre	1,2	5,0	24	1,3	4,6	28
Sum	100,0	100,0		100,0	100,0	
Antall personer	3.643.848	3.633.416		3.564.944	3.564.345	

¹ Befolkningsstatistikk 1997. Hefte II. SSB 1997

² Befolkningsstatistikk 1992. Hefte III. SSB 1992

2.8 Frafallet følger samme mønster som i 1992

Til tross for at utvalget i RVU 1997/98 er noe skjevt i forhold til befolkningen og frafallet har økt vesentlig fra 1992, er dette av mindre betydning for sammenlikningen over tid hvis det ikke er andre systematiske skjevheter i frafallet mellom undersøkelsene som skal sammenliknes (Tabell 2.3).

Ved hjelp av en enkel lineær regresjonsanalyse har vi testet sammenhengen i frafall fordelt på alder mellom RVU 1991/92 og RVU 1997/98. Resultatene viser at frafallet er relativt likt fordelt i 1992 og 1998.

2.9 Frafallets betydning for måling av reisevaner

I og med at ulike grupper har ulike reisevaner, kan frafallet påvirke målingen av reiseomfang og reiseomfang.

Tabell 2.4: Antall reiser og antall km pr person pr dag for ulike aldersgrupper. 1998

Alder	Antall reiser pr person pr dag	Antall km pr person pr dag
13-14 år	3,31	10,2
15-19 år	3,54	25,1
20-24 år	3,59	35,5
25-29 år	3,53	39,6
30-34 år	3,53	51,3
35-39 år	3,53	41,3
40-44 år	3,40	37,7
45-49 år	3,38	37,4
50-54 år	3,03	45,3
55-59 år	2,77	34,3
60-64 år	2,49	27,5
65-69 år	2,28	23,9
70-79 år	1,88	18,4
80 år og eldre	1,17	9,1
Gjennomsnitt	3,20	35,2
Antall personer	3,7 mill*	3,7 mill*

* vektet for hele befolkningen 13 år og eldre

Tabell 2.4 viser reiseomfang for ulike aldersgrupper. Av de aldersgrupper som er underrepresentert i RVU 1997/98, foretar personer i 20-årene flere, men ikke særlig mye lengre reiser enn gjennomsnittet for befolkningen, mens personer 60 år og eldre foretar både færre og langt kortere reiser. Av de grupper som er overrepresentert foretar de under 20 år flere og kortere reiser enn gjennomsnittet, mens de

mellom 30 og 49 år flere og lengre reiser. 50-59-åringene foretar noen færre og litt lengre reiser enn gjennomsnittet.

Ut fra tabellen er det vanskelig å trekke sikre konklusjoner om at frafallet påvirker reiseomfanget. Vi har heller ikke mulighet til å finne ut om frafallet finnes blant personer som er mer eller mindre mobile enn gjennomsnittet for sin gruppe.

I Tabell 2.5 har vi beregnet hvor mange reiser befolkningen ville ha gjort i gjennomsnitt dersom aldersfordelingen i RVU 1997/98 var lik aldersfordelingen for befolkningen (som i Tabell 2.2). Tabellen viser at reiseomfanget ville ha vært omkring 3,5 prosent lavere enn det vi har målt i RVU 1997/98. Dette tyder på at skjevhet i aldersfordelingen ikke reduserer reiseomfanget. På den annen side kan vi ikke være sikre på at slike beregninger avspeiler reiseomfanget i samfunnet. Sannsynligvis er frafallet systematisk skjevt, slik at det er de mest og de minst mobile som mangler.

Tabell 2.5: Antall reiser pr person pr dag med ulike transportmidler med den aldersfordelingen som finnes i RVU 1997/98 og med aldersfordeling som i befolkningen

	Aldersfordeling som i RVU 1997/98	Aldersfordeling som i befolkningen
Gjennomsnitt antall reiser pr person pr dag	3,20	3,09

Vi kan derfor ikke konkludere med at frafallet får noen betydning for målingen av reisevaner. Det er lite som tyder på noen klar forskyvning av den gjennomsnittlige reiseaktiviteten i befolkningen i den ene eller andre retningen. Vi har derfor unnlatt å vekte dataene etter alder.

2.10 Frafall i registrering av reiser

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser (se avsnitt 1.2), korte som lange, motoriserte som ikke-motoriserte. I reisedagboken, hvor vi registrerer dagliglivets reiser, samler vi opplysninger om gårdsdagens reiser og lar disse reisene være representative for befolkningen. Når vi samler inn opplysninger om gårdsdagens reiser for 8-9000 personer i løpet av et helt år, får vi et godt mål på befolkningens reiser en gjennomsnittsdag.

Vi har valgt å bruke opplysninger om gårsdagens reiser fordi reisevaneforskningen har vist at folk ikke husker flere dager tilbake (Bolkesjø og Solheim 1984). De fleste husker hva de gjorde dagen i forveien, men går vi lenger tilbake, får mange problemer med å gjenkalle både aktiviteter og reiser.

Intervjupersonene skal oppgi alle reisene de har foretatt, med alle typer transportmidler, med unntak av reiser som er foretatt som yrkessjåfør, for eksempel som buss- eller taxisjåfør, og reiser hvor formålet er å hente og bringe gods.

Et viktig spørsmål er om vi virkelig får registrert alle personreiser folk har foretatt. Tallene for 1998 viser at reiseaktiviteten har holdt seg stabil i forhold til 1992

Tabell 2.6). Endringene fra 1992 til 1998 viser samme tendens som i tidligere reisevaneundersøkelser (Vibe 1993a): Nedgang i de ikke-motoriserte reisene (dvs summen av gang- og sykkelreiser) og reiser som bilpassasjer. Men antall reiser pr person som bilfører viser ingen signifikant økning. Vi kan likevel ikke konkludere med at nivået på antall reiser er lavere enn det vi skulle anta.

Erfaringer fra andre reisevaneundersøkelser viser at de korte reisene, slik som gang- og sykkelreiser eller korte bilturer, og reiser som ligger i grenselandet mellom person- og gods-

reiser lett underrapporteres i denne typen undersøkelser (Brög 1982, Hjorthol og Larsen 1991, Ampt og Richardson 1994, Stangeby 1997).

De korte reisene er lettere å glemme enn reiser som tar lenger tid, og mange av de korte reisene er knyttet til aktiviteter som gjøres ofte og som tillegges liten vekt. Eksempler på dette er korte handleturer eller reiser hvor en bare "går en tur".

Reiser som ligger i grenselandet mellom person- og godsreiser blir heller ikke alltid tilstrekkelig godt rapportert i reisevaneundersøkelsene. Tjenestereiser og andre reiser for arbeidsgiver (eller egen næring) er eksempler på slike reiser. Personer med mobile yrker, slik som håndverkere som har oppdrag på ulike steder, foretar ofte mange reiser i arbeid. I noen tilfeller kan det være uklart om disse reisene skal rapporteres innenfor reisevaneundersøkelsene.

Folks økende "tefontretthet" og at intervju-tiden i reisevaneundersøkelsene øker med antall registrerte reiser, kan også påvirke omfanget av reiser som rapporteres. Sannsynligvis reduseres viljen til å rapportere reiser når folk er negativt innstilt til telefonintervjuer og spesielt når dette bidrar til å forlenge intervjuet.

Tabell 2.6: Antall reiser pr person pr dag med ulike transportmidler i RVU 1997/98 og RVU 1991/92

Reiser pr person pr dag etter transportmiddel	RVU 1997/98	RVU 1991/92	1998-tall i % av 1992-tall
Gange	0,61	0,65	94
Sykkel	0,18	0,22	82
MC/moped	0,02	0,03	67
Bilfører	1,75	1,65	106
Bilpassasjer	0,34 ²	0,42	81
Kollektivtransport	0,28	0,27	104
Annet	0,02	0,02	100
Alle reiser	3,20	3,26	98
Ikke motoriserte reiser	0,79 ²	0,87	91
Motoriserte reiser	2,41	2,39	101

² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

2.11 Sammenlikninger over tid og mellom grupper

De svakheter som finnes ved utvalgsundersøkelser gjør at resultatene må tolkes med forsiktighet, både når det gjelder sammenlikning med andre undersøkelser og ved oppsplitting av datamaterialet på ulike grupper. Dette gjelder også reisevaneundersøkelsene.

Selv om frafallet i RVU 1997/98 er relativt stort og visse typer reiser kan være noe vanskeligere å få registrert enn andre, er det i første rekke de systematiske skjevhetene som skaper problemer når vi skal tolke resultatene, dvs frafall som har sammenheng med intervjupersonens reisevaner. Vi kan imidlertid ikke se klare tegn på at frafallet har påvirket målene for reiseaktivitet og reisemønster. Siden utvalget i undersøkelsen også er relativt stort, mener vi at RVU 1997/98 gir gode gjennomsnittstall for befolkningens reisevaner.

Ved sammenlikning av reisevaner mellom ulike grupper bør en tolke resultatene med noe større forsiktighet, fordi de systematiske skjevhetene kan øke og fordi den generelle utvalgsusikkerheten øker når materialet splittes opp.

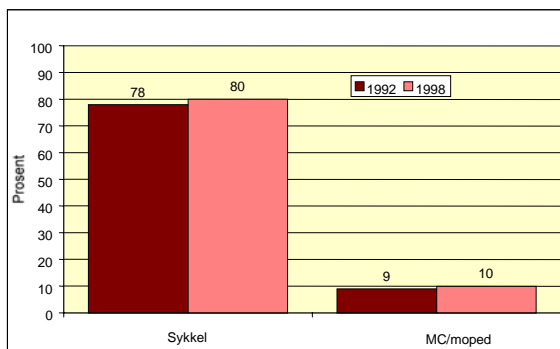
En viktig målsetting med reisevaneundersøkelsene er å vurdere utviklingstrekk over tid innen transportsektoren. Vi finner ikke store systematiske forskjeller i frafallet mellom RVU 1991/92 og RVU 1997/98. Det burde derfor ikke være problematisk å sammenlikne resultatene fra de to undersøkelsene. Analyser av utviklingstrekk basert på de to datasettene skulle gi et godt bilde av de endringer som har skjedd i befolkningens reisevaner.

For øvrig vil det bli laget en egen metode-rapport fra RVU 1997/98 som går ytterligere inn på metodikken i forbindelse med gjennomføringen av undersøkelsen og ulike problemer i denne sammenheng.

3 Tilgang til transportressurser

3.1 Tilgang til sykkel og moped

80 prosent av befolkningen, 13 år og eldre, eier eller har tilgang til sykkel, mens bare 10 prosent (av dem som er 14 år eller eldre) eier eller har tilgang til moped og/eller motorsykkel (Figur 3.1). Andelen av befolkningen som eier eller har tilgang til sykkel har økt, selv om økningen i prosentpoeng har vært relativt beskjeden i 1990-årene.²



Figur 3.1: Tilgang til sykkel/MC/moped. 1992 og 1998. Prosent

Tilgangen til sykkel er temmelig jevnt fordelt blant de ulike befolkningsgrupper, men andelen som har sykkel er

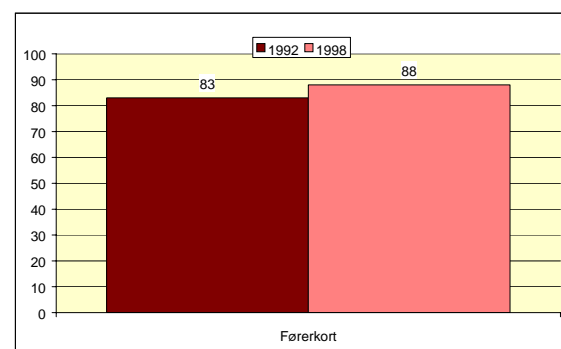
- høyest blant dem under 20 år og
- lavest blant dem som er 67 år og eldre og blant enslige.
- Tilgangen til sykkel ser ut til å øke med økende inntekt.

Også tilgangen til MC og/eller moped er klart høyere blant de yngste enn blant de eldre. MC/moped er mer utbredt på landsbygda enn i byene.

² I rapporten har vi bare utført signifikanstester for endringer fra 1992 til 1998. For endringer fra 1985 til 1992 vises til TØI rapport 171/1993.

3.2 Førerkort

88 prosent av befolkningen 18 år og eldre har førerkort for bil (Figur 3.2). Dette er en økning på 5 prosentpoeng fra 1992. I 1980-årene var det en sterkere økning i andelen personer med førerkort enn i 1990-årene.



Figur 3.2: Personer med førerkort. 1992 og 1998. Prosent

Størst andel med førerkort finner vi blant dem som

- er menn
- er i aldersgruppene mellom 25 og 54 år
- har utdanning på universitets- og høgskolenivå
- er yrkesaktive og arbeider 40 timer eller mer pr uke
- har en overordnet stilling, er fagfunksjonærer eller selvstendig
- tjener kr 200.000 eller mer pr år
- har en husholdningsinntekt på kr 400.000 eller mer pr år
- bor andre steder i landet enn i Oslo/Akershus.

De grupper hvor det er færrest med førerkort finner vi blant dem som

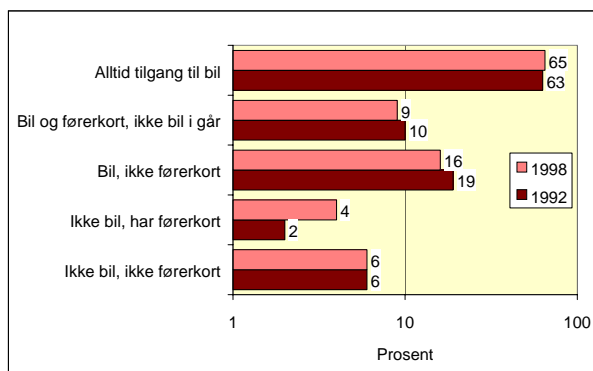
- er under 25 år eller eldre enn 67 år
- er enslige
- har lav utdanning
- går på skole/studerer eller er hjemmeværende/pensjonist

- ikke er yrkesaktive
- har egen inntekt eller husholdningsinntekt under kr 100.000 pr år.

3.3 Tilgang til bil

90 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med én eller flere biler. Av disse har vel halvparten én bil, mens vel tredelen har to biler. Andel husholdninger med bil økte på 1980-tallet, men har vist en liten nedgang på 1990-tallet.

Befolkningens totale tilgang til bil blir likevel bedre. 65 prosent av befolkningen har alltid tilgang til bil. Andelen av befolkningen som alltid har tilgang til bil økte sterkt på 1980-tallet, men har holdt seg stabil på 1990-tallet (Figur 3.3).



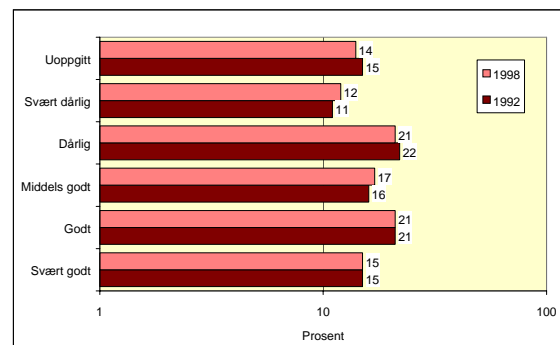
Figur 3.3: Tilgang til bil. 1992 og 1998. Prosent

Fordelingen av personer som har bil i husholdningen og som alltid har tilgang til bil følger i store trekk de samme linjer som fordelingen av førerkort:

- De grupper av befolkningen hvor vi finner flest med bil i husholdningen og de grupper med størst andel som alltid har tilgang til bil er i stor grad overlappende med de grupper hvor det er flest med førerkort.
- De som har dårligst tilgang til bil er i hovedsak overlappende med de grupper hvor færrest har førerkort.

3.4 Tilgang til kollektivtransport

15 prosent av befolkningen har et svært godt kollektivtilbud³ der de bor. 21 prosent har et godt kollektivtilbud og 17 prosent har et middels godt kollektivtilbud. 33 prosent har et dårlig eller et svært dårlig kollektivtilbud. 14 prosent kjenner ikke kollektivtilbudet ved boligen. Befolkningens tilgang til kollektivtransport har ikke vist noen endringer på 1980- og 1990-tallet (Figur 3.4).



Figur 3.4: Tilgang til kollektivtransport. 1992 og 1998. Prosent

Det er klare forskjeller i kollektivtilbudet til folk som bor i byer og dem som bor i resten av landet, og mellom store og små byer. Det klart beste kollektivtilbudet finnes i Oslo/Akershus hvor 38 prosent av befolkningen har et svært godt tilbud, mens 25 prosent har et godt tilbud. Godt over halvparten av befolkningen i Bergen, Trondheim og Stavanger har også et svært godt eller godt kollektivtilbud, mens tilsvarende tall for de resterende ti største byene er 42 prosent, og 30 prosent for mindre byer. I byene er det relativt få som har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud. I Oslo/Akershus har bare 14 prosent av befolkningen et så dårlig tilbud. I de mindre byene har 30 prosent et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud.

Utenfor byene er situasjonen en helt annen. Her har bare 1 prosent av befolkningen et svært godt kollektivtilbud og 5 prosent har et godt tilbud, mens 66 prosent har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud.

³ Se note 6, tabell 3.7

Tabell 3.1: Befolkningens tilgang til sykkel. 1985, 1992 og 1998. Prosent

Sykkel	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Ja	77	79	78	81 ²	80 ²	
Nei	23	21	22	19	20	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall personer	4320 ¹	3,5 mill*	3,6 mill*	3,5 mill*	3,7 mill*	

* vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

Tabell 3.2: Befolkningens tilgang til moped/MC. 1985, 1992 og 1998. Prosent

Moped/MC	1985		1992		1998	
	14-74 år	14-74 år	14 år og eldre	14-74 år	14 år og eldre	
Ja	10	9	9	10	10	
Nei	90	91	91	90	91	
Sum	100	100	100	100	101	
Antall personer	4289 ¹	3,4 mill*	3,5 mill*	3,5 mill*	3,6 mill*	

¹ Utvalg

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Tabell 3.3: Befolkningen med førerkort for bil. 1985, 1992 og 1998. Prosent

Førerkort for bil	1985		1992		1998	
	18-74 år	18-74 år	18 år og eldre	18-74 år	18 år og eldre	
Ja	73	85	83	90 ²	88 ²	
Nei	28	15	17	11	12	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall personer	3741 ¹	3,1 mill*	3,2 mill*	3,1 mill*	3,2 mill*	

¹ Utvalg

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

Tabell 3.4: Befolkningen etter antall biler i husholdningen 1985, 1992 og 1998. Prosent

Antall biler i husholdningen	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
0 biler	14	7	9	9 ²	10	
1 bil	57	52	51	51	51	
2 biler	23	33	32	35	34	
3 biler og flere	6	9	8	6 ²	6 ²	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall personer	4320 ¹	3,5 mill*	3,6 mill*	3,5 mill*	3,7 mill*	

¹ Utvalg

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

Tabell 3.5: Tilgang til sykkel i ulike grupper. Personer 13 år og eldre 1998. Prosent.
 Tilgang til MC/moped i ulike grupper. Personer 14 år og eldre 1998. Prosent

	Sykkel				MC/moped			
	Ja	Nei	Sum	Antall personer*	Ja	Nei	Sum	Antall personer*
Alle	80	20	100	3,6 mill	10	90	100	3,5 mill
<i>Kjønn</i>								
Mann	81	19	100	1,8 mill	13	87	100	1,7 mill
Kvinne	79	21	100	1,8 mill	7	94	100	1,8 mill
<i>Alder</i>								
13-17 år	90	10	100	0,4 mill	25	75	100	0,3 mill
18-24 år	78	22	100	0,4 mill	11	89	100	0,4 mill
25-34 år	83	17	100	0,7 mill	9	91	100	0,7 mill
35-44 år	87	13	100	0,8 mill	11	89	100	0,8 mill
45-54 år	81	19	100	0,7 mill	8	92	100	0,7 mill
55-66 år	73	27	100	0,4 mill	4	96	100	0,4 mill
67 år +	50	50	100	0,3 mill	2	98	100	0,3 mill
<i>Familietype</i>								
Enslig	59	41	100	0,3 mill	4	96	100	0,3 mill
Enslig med barn	79	21	100	0,2 mill	11	89	100	0,2 mill
Par uten barn	74	26	100	0,9 mill	6	94	100	0,9 mill
Par med barn	88	12	100	1,6 mill	13	88	100	1,5 mill
Flere voksne	78	22	100	0,6 mill	9	91	100	0,6 mill
<i>Utdanning</i> ¹								
Grunn-/ungdomsskole >9 år	74	26	100	0,9 mill	13	87	100	0,8 mill
Videregående >12 år	79	21	100	1,5 mill	10	90	100	1,5 mill
Høyskole/universitet >15 år	84	16	100	0,5 mill	6	94	100	0,5 mill
Høyskole/universitet <16 år	86	14	100	0,6 mill	6	94	100	0,6 mill
Uoppgitt	90	10	100	0,1 mill	7	93	100	0,1 mill
<i>Yrkesaktivitet</i> ²								
Mertid	82	18	100	0,5 mill	11	89	100	1,5 mill
Heltid	83	17	100	1,5 mill	9	91	100	1,5 mill
Deltid	84	16	100	0,5 mill	13	88	100	0,5 mill
Ikke yrkesaktiv	72	28	100	1,1 mill	8	93	100	1,0 mill
<i>Sosioøkonomisk status</i> ³								
Arbeider	82	18	100	1,2 mill	12	88	100	1,2 mill
Fagfunksjonær	86	14	100	0,7 mill	7	93	100	0,7 mill
Overordnet	84	16	100	0,4 mill	9	92	100	0,4 mill
Selvstendig	80	20	100	0,2 mill	15	85	100	0,2 mill
Skole/studier	88	12	100	0,4 mill	14	86	100	0,3 mill
Annet	61	39	100	0,6 mill	5	96	100	0,6 mill
<i>Egen inntekt</i>								
Under kr 100.000	77	24	100	0,5 mill	11	89	100	0,5 mill
Kr 100-199.000	76	24	100	0,7 mill	7	93	100	0,7 mill
Kr 200-299.000	83	17	100	1,0 mill	10	90	100	1,0 mill
Kr 300-399.000	83	17	100	0,3 mill	8	92	100	0,3 mill
Kr 400-499.000	85	15	100	0,1 mill	8	92	100	0,1 mill
Kr 500.000 og over	89	11	100	0,1 mill	11	89	100	0,1 mill
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 100.000	48	52	100	0,1 mill	6	94	100	0,1 mill
Kr 100-199.000	63	37	100	0,2 mill	5	95	100	0,2 mill
Kr 200-299.000	75	25	100	0,4 mill	8	92	100	0,4 mill
Kr 300-399.000	80	20	100	0,5 mill	9	91	100	0,5 mill
Kr 400-499.000	85	15	100	0,6 mill	10	90	100	0,6 mill
Kr 500.000 og over	86	14	100	0,8 mill	9	92	100	0,8 mill
<i>Bosted</i> ⁴								
Oslo/Akershus	79	21	100	0,8 mill	7	93	100	0,8 mill
Bergen/Trondheim/Stavanger	77	23	100	0,6 mill	7	93	100	0,6 mill
Resterende ti største byer	80	20	100	0,4 mill	9	91	100	0,4 mill
Mindre byer	82	18	100	0,7 mill	10	90	100	0,7 mill
Resten av landet	81	19	100	1,1 mill	13	87	100	1,0 mill

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utdanning er kategorisert som følger:

Grunn-/ungdoms-/framhalds-/realskole – inntil 9 år
Videregående utdanning – inntil 12 år
Høyskole/universitet – lavere grad – inntil 15 år
Høyskole/universitet – høyere grad – 16 år og mer
Vet ikke/ubesvart

² Yrkesaktivitet er kategorisert som følger:

Mertid – mer enn 40 timer inntektsgivende arbeid pr uke
Heltid – minst 30 timer inntektsgivende arbeid pr uke
Deltid – under 30 timer inntektsgivende arbeid pr uke
Ikke yrkesaktiv – har ikke inntektsgivende arbeid av en times varighet pr uke

³ Sosioøkonomisk status er kategorisert som følger:

Arbeider - ufaglært arbeider eller i lære, faglært arbeider, formann, underordnet funksjonær i butikk, lager, kontor etc
Fagfunksjonær – ansatt som for eksempel saksbehandler, lærer, sykepleier, ingeniør etc
Overordnet - overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet, person i fritt erverv for eksempel advokat, kunstner etc
Selvstendig – gårdbruker/fisker, eier av virksomhet/bedrift
Skoleelev/student
Annet – husarbeid i hjemmet, pensjonist, trygdet, militærtjeneste, arbeidsledig, andre

⁴ Bosted er kategorisert som følger:

Oslo/Akershus
Bergen/Trondheim/Stavanger med omland
Resterende ti største byer – byområder rundt Nedre Glomma, Grenland, Drammen, Kristiansand, Tromsø og Tønsberg
Mindre byer
Resten av landet

Tabell 3.6: Befolkningen etter tilgang til bil 1985, 1992 og 1998. Prosent

Biltilgang ⁵	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Ikke bil, ikke førerkort		5	6	5	6	
Ikke bil, har førerkort	14	2	2	4 ²	4 ²	
Bil i husholdningen, ikke førerkort	23	19	19	16 ²	16 ²	
Bil og førerkort, ikke bil i går	12	10	10	9	9	
Alltid tilgang til bil	51	64	63	66	65	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall personer	4320 ¹	3,5 mill*	3,6 mill*	3,5 mill*	3,7 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

⁵ Biltilgang er definert som følger:

Ikke bil i husholdningen, ikke førerkort

IO tilhører en husholdning uten bil og har ikke førerkort selv

Ikke bil, har førerkort

IO tilhører en husholdning uten bil, men har førerkort selv

Bil i husholdningen, ikke førerkort

IO tilhører en husholdning med bil, men IO har ikke førerkort selv

Bil og førerkort, ikke bil i går

IO tilhører en husholdning med bil, IO har førerkort, men kunne ikke bruke bil i hele går

Alltid tilgang til bil

IO tilhører en husholdning med bil, IO har førerkort og kunne bruke bilen i hele går

Tabell 3.7: Befolkningen etter tilgang til kollektivtransport 1985, 1992 og 1998. Prosent

Tilgang til kollektivtransport ved boligen ⁶	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Svært godt	13	15	15	15	15	
Godt	21	21	21	21	21	
Middels godt	18	16	16	18	17	
Dårlig	29	23	22	21	21	
Svært dårlig	11	11	11	12	12	
Uoppgitt	8	14	15	14	14	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall personer	4320 ¹	3,5 mill*	3,6 mill*	3,5 mill*	3,7 mill*	

*Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

⁶ Kollektivtilbud er definert som følger:

Svært god tilgang til kollektivtransport

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

God tilgang til kollektivtransport

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

Middels god tilgang til kollektivtransport

1 avgang pr time på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr 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 holdeplass, eller 1 avgang pr 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

Uoppgitt

Har kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, men informasjon om gangavstand og avgangsfrekvens mangler

Tabell 3.8: Personer med førerkort i ulike grupper av befolkningen. 18 år og eldre 1998. Prosent
 Antall biler i husholdningen for ulike grupper av befolkningen. Personer 13 år og eldre 1998. Prosent

	Førerkort				Antall biler i husholdningen					
	Ja	Nei	Sum	Antall personer*	0 biler	1 bil	2 biler	3 og flere	Sum	Antall personer*
Alle	88	12	100	3,2 mill	10	51	34	6	101	3,6 mill
<i>Kjønn</i>										
Mann	94	6	100	1,6 mill	7	52	34	7	100	1,8 mill
Kvinne	82	18	100	1,6 mill	12	49	33	5	100	1,8 mill
<i>Alder</i>										
13-17 år					11	42	43	5	100	0,4 mill
18-24 år	73	27	100	0,4 mill	15	40	31	14	100	0,4 mill
25-34 år	94	6	100	0,7 mill	10	56	30	4	100	0,7 mill
35-44 år	96	4	100	0,8 mill	4	50	42	4	100	0,8 mill
45-54 år	94	6	100	0,7 mill	4	49	38	9	100	0,7 mill
55-66 år	85	15	100	0,4 mill	10	58	28	4	100	0,4 mill
67 år +	61	39	100	0,3 mill	31	60	8	1	100	0,3 mill
<i>Familietype</i>										
Enslig	76	24	100	0,3 mill	40	56	4	1	100	0,3 mill
Enslig med barn	88	13	100	0,1 mill	17	57	22	4	100	0,2 mill
Par uten barn	87	13	100	0,9 mill	7	61	29	3	100	0,9 mill
Par med barn	94	6	100	1,3 mill	3	48	44	5	100	1,6 mill
Flere voksne ¹	83	17	100	0,6 mill	11	39	33	17	100	0,6 mill
<i>Utdanning¹</i>										
Grunn-/ungdomsskole >9 år	70	30	100	0,6 mill	14	49	31	5	100	0,9 mill
Videregående >12 år	90	10	100	1,5 mill	8	50	34	7	100	1,5 mill
Høyskole/universitet >15 år	95	5	100	0,5 mill	7	55	33	5	100	0,5 mill
Høyskole/universitet <16 år	96	4	100	0,6 mill	7	53	36	5	100	0,6 mill
Uoppgitt	79	21	100	0,0 mill	17	40	36	7	100	0,1 mill
<i>Yrkesaktivitet²</i>										
Mertid	95	5	100	0,5 mill	5	48	39	8	100	0,5 mill
Heltid	95	5	100	1,5 mill	6	52	36	6	100	1,5 mill
Deltid	86	14	100	0,4 mill	9	47	37	6	100	0,5 mill
Ikke yrkesaktiv	71	29	100	0,8 mill	18	53	25	4	100	1,1 mill
<i>Sosioøkonomisk status³</i>			100						100	
Arbeider	90	10	100	1,1 mill	8	49	36	7	100	1,2 mill
Fagfunksjonær	97	3	100	0,7 mill	6	53	36	5	100	0,7 mill
Overordnet	98	2	100	0,4 mill	4	52	40	5	100	0,4 mill
Selvstendig	95	5	100	0,2 mill	3	39	43	15	100	0,2 mill
Skole/studier	70	30	100	0,1 mill	14	45	36	5	100	0,4 mill
Annet	71	29	100	0,6 mill	21	59	18	3	100	0,6 mill
<i>Egen inntekt</i>										
Under kr 100.000	69	31	100	0,4 mill	18	48	28	6	100	0,5 mill
Kr 100-199.000	89	11	100	0,7 mill	10	55	30	6	100	0,7 mill
Kr 200-299.000	97	3	100	1,0 mill	5	54	35	7	100	1,0 mill
Kr 300-399.000	98	2	100	0,3 mill	4	54	37	6	100	0,3 mill
Kr 400-499.000	99	1	100	0,1 mill	3	51	42	5	100	0,1 mill
Kr 500.000 og over	99	1	100	0,1 mill	3	38	51	7	100	0,1 mill
<i>Husholdningsinntekt</i>										
Under kr 100.000	57	43	100	0,1 mill	58	39	3	0	100	0,1 mill
Kr 100-199.000	74	26	100	0,2 mill	28	64	7	1	100	0,2 mill
Kr 200-299.000	88	12	100	0,4 mill	14	65	19	2	100	0,4 mill
Kr 300-399.000	94	7	100	0,5 mill	4	59	32	5	100	0,5 mill
Kr 400-499.000	96	4	100	0,5 mill	2	54	37	7	100	0,6 mill
Kr 500.000 og over	96	4	100	0,8 mill	2	43	47	8	100	0,8 mill
<i>Bosted⁴</i>										
Oslo/Akershus	85	15	100	0,8 mill	16	52	27	4	100	0,8 mill
Bergen/Trondheim/Stavanger	90	10	100	0,5 mill	10	54	32	5	100	0,6 mill
Resterende ti største byer	88	12	100	0,4 mill	8	56	31	6	100	0,4 mill
Mindre byer	88	12	101	0,6 mill	7	52	37	5	100	0,7 mill
Resten av landet	89	12	100	1,0 mill	7	46	38	9	100	1,1 mill

*Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Noter¹⁻⁴ se Tabell 3.5

Tabell 3.9: Tilgang til bil for ulike grupper av befolkningen. Personer 13 år og eldre 1998. Prosent

Tilgang til bil ⁵	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum	Antall personer
Alle	6	4	16	9	65	100	3,6 mill
<i>Kjønn</i>							
Mann	4	4	13	8	71	100	1,8 mill
Kvinne	8	4	19	10	59	100	1,8 mill
<i>Alder</i>							
13-17 år	11	-	89	-	-	100	0,4 mill
18-24 år	6	9	21	17	47	100	0,4 mill
25-34 år	3	8	3	12	74	100	0,7 mill
35-44 år	2	3	3	10	83	100	0,8 mill
45-54 år	2	2	4	10	82	100	0,7 mill
55-66 år	7	3	8	8	75	101	0,4 mill
67 år +	26	5	13	2	54	100	0,3 mill
<i>Familietype</i>							
Enslig	24	16	0	4	56	100	0,3 mill
Enslig med barn	12	6	32	6	45	100	0,2 mill
Par uten barn	5	3	9	10	74	100	0,9 mill
Par med barn	3	1	22	9	65	100	1,6 mill
Flere voksne	5	6	13	11	65	100	0,6 mill
<i>Utdanning¹</i>							
Grunn-/ungdomsskole >9 år	13	2	41	6	38	100	0,9 mill
Videregående >12 år	4	4	7	11	74	100	1,5 mill
Høyskole/universitet >15 år	3	5	3	10	80	100	0,5 mill
Høyskole/universitet <16 år	2	5	2	10	81	100	0,6 mill
Uoppgitt	15	2	61	2	20	100	0,1 mill
<i>Yrkesaktivitet²</i>							
Mertid	2	3	4	10	82	100	0,5 mill
Heltid	2	4	4	11	80	100	1,5 mill
Deltid	5	4	26	9	55	100	0,5 mill
Ikke yrkesaktiv	14	4	34	7	41	100	1,1 mill
<i>Sosioøkonomisk status³</i>							
Arbeider	4	4	14	11	67	100	1,2 mill
Fagfunksjonær	1	4	3	11	81	100	0,7 mill
Overordnet	1	4	2	7	87	100	0,4 mill
Selvstendig	2	1	6	7	84	100	0,2 mill
Skole/studier	10	5	67	6	13	100	0,4 mill
Annet	17	4	12	7	60	100	0,6 mill
<i>Egen inntekt</i>							
Under kr 100.000	13	6	31	10	40	100	0,5 mill
Kr 100-199.000	6	4	5	11	74	100	0,7 mill
Kr 200-299.000	1	4	2	9	84	100	1,0 mill
Kr 300-399.000	1	3	1	9	86	100	0,3 mill
Kr 400-499.000	-	3	1	8	89	100	0,1 mill
Kr 500.000 og over	2	2	3	7	88	100	0,1 mill
<i>Husholdningsinntekt</i>							
Under kr 100.000	40	18	3	5	33	100	0,1 mill
Kr 100-199.000	18	11	9	6	56	100	0,2 mill
Kr 200-299.000	6	7	9	8	70	100	0,4 mill
Kr 300-399.000	2	3	7	11	77	100	0,5 mill
Kr 400-499.000	1	1	6	11	81	100	0,6 mill
Kr 500.000 og over	1	2	9	10	79	100	0,8 mill
<i>Bosted⁴</i>							
Oslo/Akershus	8	8	14	9	60	100	0,8 mill
Bergen/Trondheim/Stavanger	4	5	17	10	63	100	0,6 mill
Resterende ti største byer	5	3	18	11	63	100	0,4 mill
Mindre byer	5	2	16	9	68	100	0,7 mill
Resten av landet	6	1	16	8	69	100	1,1 mill

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Noter¹ - ⁴ se Tabell 3.5Note⁵ se Tabell 3.6

Tabell 3.10: Kollektivtilbud ved boligen for ulike grupper av befolkningen. Personer 13 år og eldre 1998. Prosent

Kollektivtilbud ⁶	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Uoppgitt	Sum	Antall personer*
Alle	15	21	18	21	12	14	100	3,6 mill
<i>Kjønn</i>								
Mann	15	21	17	21	12	15	100	1,8 mill
Kvinne	15	20	18	21	12	13	100	1,8 mill
<i>Alder</i>								
13-17 år	12	23	17	20	9	19	100	0,4 mill
18-24 år	19	24	15	20	12	9	100	0,4 mill
25-34 år	20	20	17	18	10	15	100	0,7 mill
35-44 år	15	20	18	23	11	14	100	0,8 mill
45-54 år	12	20	19	23	14	13	100	0,7 mill
55-66 år	12	20	18	23	15	12	100	0,4 mill
67 år +	13	19	17	19	15	19	100	0,3 mill
<i>Familietype</i>								
Enslig	25	19	13	16	11	17	100	0,3 mill
Enslig med barn	14	27	15	18	12	15	100	0,2 mill
Par uten barn	16	21	17	20	13	14	100	0,9 mill
Par med barn	12	21	18	23	12	14	100	1,6 mill
Flere voksne	16	20	18	21	12	13	100	0,6 mill
<i>Utdanning¹</i>								
Grunn-/ungdomsskole >9 år	10	19	16	24	13	17	100	0,9 mill
Videregående >12 år	13	20	18	23	13	13	100	1,5 mill
Høyskole/universitet >15 år	18	25	16	18	11	13	100	0,5 mill
Høyskole/universitet <16 år	24	22	18	15	8	12	100	0,6 mill
Uoppgitt	14	23	14	21	11	17	100	0,1 mill
<i>Yrkesaktivitet²</i>								
Mertid	16	20	15	21	14	13	100	0,5 mill
Heltid	16	21	18	20	10	15	100	1,5 mill
Deltid	13	22	19	24	14	10	100	0,5 mill
Ikke yrkesaktiv	14	19	17	22	12	16	100	1,1 mill
<i>Sosioøkonomisk status³</i>								
Arbeider	13	21	18	23	12	14	100	1,2 mill
Fagfunksjonær	17	23	19	18	10	12	100	0,7 mill
Overordnet	22	23	17	17	10	12	100	0,4 mill
Selvstendig	5	15	13	29	22	15	100	0,2 mill
Skole/studier	17	21	14	21	9	17	100	0,4 mill
Annet	12	18	19	22	14	15	100	0,6 mill
<i>Egen inntekt</i>								
Under kr 100.000	15	22	15	24	13	12	100	0,5 mill
Kr 100-199.000	13	19	18	23	15	12	100	0,7 mill
Kr 200-299.000	15	21	17	23	11	14	100	1,0 mill
Kr 300-399.000	17	23	19	17	10	14	101	0,3 mill
Kr 400-499.000	22	23	22	15	7	11	100	0,1 mill
Kr 500.000 og over	22	28	16	11	8	14	100	0,1 mill
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 100.000	23	15	12	24	13	13	100	0,1 mill
Kr 100-199.000	18	18	13	22	16	15	100	0,2 mill
Kr 200-299.000	16	18	18	22	11	14	100	0,4 mill
Kr 300-399.000	11	20	19	24	15	12	100	0,5 mill
Kr 400-499.000	11	20	18	24	12	15	100	0,6 mill
Kr 500.000 og over	18	25	20	18	10	10	100	0,8 mill
<i>Bosted⁴</i>								
Oslo/Akershus	38	25	15	8	6	9	100	0,8 mill
Bergen/Trondheim/Stavanger	22	32	17	12	4	13	100	0,6 mill
Resterende ti største byer	11	31	28	12	4	14	100	0,4 mill
Mindre byer	5	25	25	20	10	16	100	0,7 mill
Resten av landet	1	5	10	41	25	17	100	1,0 mill

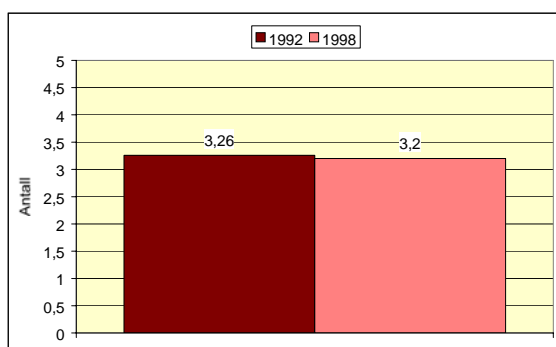
* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Noter¹ - ⁴ se Tabell 3.5Note⁶ se Tabell 3.7

4 Omfanget av reiser

4.1 Ingen endring i mobiliteten

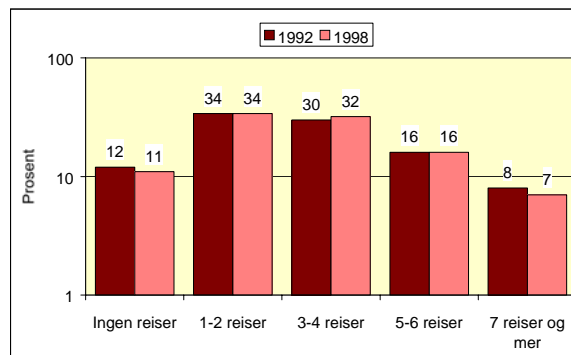
I 1998 foretok befolkningen 13 år og eldre i gjennomsnitt 3,20 reiser hver pr dag. I 1992 var tilsvarende tall 3,26 reiser pr person pr dag. Mobiliteten viser likevel ingen signifikante endringer fra 1992 til 1998 (Figur 4.1).



Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser pr person pr dag. 1992 og 1998

På en gjennomsnittlig dag foretar 11 prosent av befolkningen ingen reiser i det hele tatt. 34 prosent foretar 1-2 reiser, 32 prosent foretar 3-4 reiser, mens 23 prosent foretar 5 reiser eller mer. Fordelingen på antall reiser i 1998 er svært lik fordelingen i 1992. På 1980-tallet var det imidlertid en nedgang i andelen personer som ikke hadde foretatt noen reiser en gjennomsnittlig dag (Figur 4.2).

Gjennomsnittlig antall reiser pr dag for dem som faktisk har foretatt en eller flere reiser, var i 1998 vel 3,6 reiser pr dag, mens tilsvarende tall for 1992 var vel 3,7 reiser pr dag.



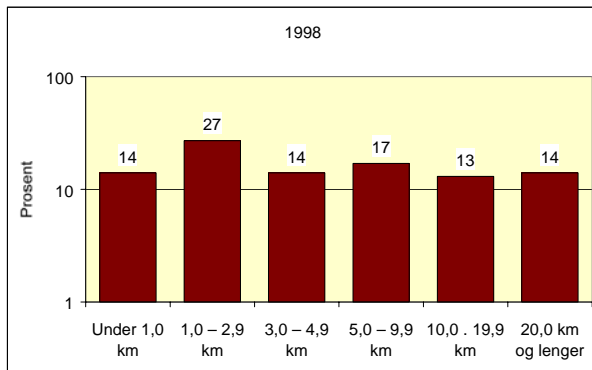
Figur 4.2: Befolkningen etter antall reiser pr dag. 1992 og 1998. Prosent

4.2 Flest korte reiser

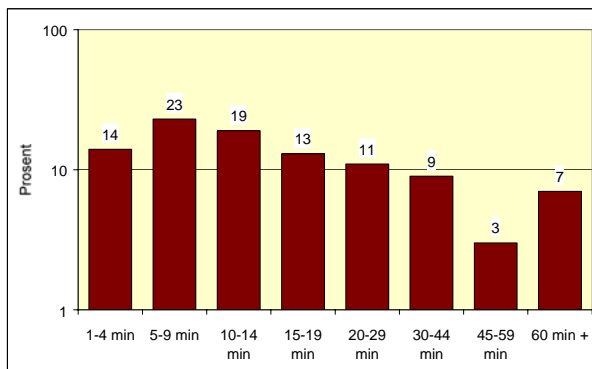
En gjennomsnittstreise er 11,9 km lang og varer i 20 minutter. Dette innebærer at i gjennomsnitt reiser hver person 38 km pr dag på 64 minutter. Det har ikke vært noen signifikant endring i gjennomsnittlig reiselengde eller reisetid pr reise fra 1992 til 1998.

De fleste reiser er korte både i antall kilometer og minutter (Figur 4.3 og Figur 4.4):

- 41 prosent av reisene er under 3 km
- 55 prosent er under 5 km
- 27 prosent av reisene er 10 km og lenger
- 37 prosent av reisene tar mindre enn 10 minutter
- 30 prosent av reisene tar 20 minutter eller lenger tid.



Figur 4.3: Reiser etter lengde. 1998. Prosent



Figur 4.4: Reiser etter tidsbruk. 1998 Prosent

4.3 Ulike grupper har forskjellig mobilitet

De grupper av befolkningen som foretar flest reiser pr dag

- er menn
- er yngre enn 45 år
- er enslige med barn eller par med barn
- er yrkesaktive
- har overordnede stillinger eller er fagfunksjonærer
- har en egeninntekt på minst kr 200.000 pr år
- har en husholdningsinntekt på minst kr 400.000 pr år
- bor i middels store byer.

Folks transportressurser påvirker hvor mye de reiser. De som

- har førerkort
- har to eller flere biler i husholdningen
- alltid har tilgang til bil
- har et svært godt eller godt kollektivtilbud ved boligen

foretar flere reiser pr dag enn de som ikke har tilsvarende transportressurser.

Med noen unntak er det de gruppene som foretar flest reiser pr dag som også reiser lengst og som bruker mest tid på å reise.

De som reiser minst pr dag

- er kvinner
- er 55 år og eldre
- er enslige
- har lav utdanning
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor ikke i by.

Transportressursene til dem som reiser lite er preget av at de

- ikke har førerkort
- ikke har bil i husholdningen
- har dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud ved boligen.

4.4 Høyest reiseaktivitet om ettermiddagen og i høstmånedene

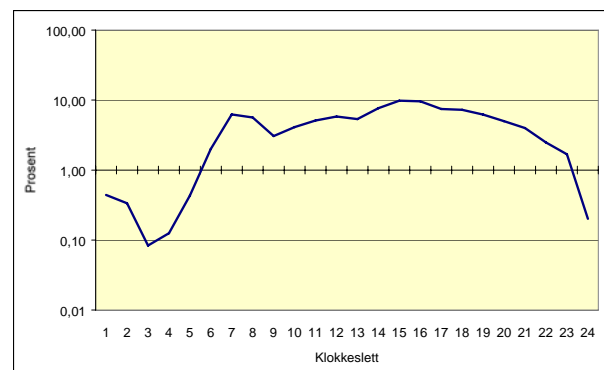
Befolkningens reiseaktivitet varierer i løpet av døgnet og året.

I løpet av døgnet foretas flest reiser

- om ettermiddagen, dvs mellom klokka 14 og klokka 19, men også
- om morgenen, mellom klokka 7 og klokka 9, er reiseaktiviteten relativt høy.

Over året er reiseaktiviteten

- størst i høstmånedene
- lavest i sommermånedene.



Figur 4.5: Reiseaktivitet over døgnet. 1998. Prosent

Tabell 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser pr person pr dag. 1985, 1992 og 1998

Gjennomsnittlig antall reiser	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Gj. snitt for alle	3,20	3,32	3,26	3,26	3,20	
Antall personer	4320 ¹	3,5 mill*	3,6 mill*	3,5 mill*	3,7 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

Tabell 4.2: Gjennomsnittlig antall reiser pr person pr dag for dem som har reist. 1985, 1992 og 1998

Gjennomsnittlig antall reiser	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Gj. snitt for dem som har reist	3,85	3,74	3,71	3,64	3,61	
Antall personer	3586 ¹	3,1 mill*	3,1 mill*	3,2 mill*	3,2 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

Tabell 4.3: Befolkningen etter antall reiser pr dag. 1985, 1992 og 1998. Prosent

Antall reiser pr dag	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Ingen reiser	17	11	12	10	11	
1-2 reiser	32	34	34	34	34	
3-4 reiser	28	31	30	32	32	
5-6 reiser	14	16	16	16	16	
7 reiser og mer	9	8	8	8	7	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall personer	4320 ¹	3,5 mill*	3,6 mill*	3,5 mill*	3,7 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

Tabell 4.4: Gjennomsnittlig reiselengde pr reise og pr person pr dag. 1985, 1992 og 1998. Km

	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Gj. snitt reiselengde pr reise	10,8	11,6	11,6	11,9	11,9	
Gj. snitt reiselengde pr person pr dag	34,8	38,7	37,8	38,8	38,0	
Gj. snitt reiselengde pr person som har reist pr dag	41,6	43,6	43,0	43,3	42,9	
Antall reiser	13 757 ¹	11,1 mill*	11,2 mill*	10,7 mill*	10,8 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

Tabell 4.5: Gjennomsnittlig reisetid pr reise og pr person pr dag. 1985, 1992 og 1998. Minutter

Gjennomsnittlig reisetid	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Gj. snitt reisetid pr reise	21,3	19,9	20,0	20,0	20,0	
Gj. snitt reisetid pr person pr dag	68,2	66,2	65,1	65,2	64,0	
Gj. snitt reisetid pr person som har reist pr dag	82,1	74,6	74,1	72,8	72,3	
Antall reiser	13 748 ¹	11,4 mill*	11,6 mill*	11,4 mill*	11,6 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

Tabell 4.6: Gjennomsnittlig antall reiser pr dag, reiselengde pr reise og pr dag og tidsbruk pr reise og pr dag for ulike grupper av befolkningen. 1998

Reiseomfang	Gj.sn antall reiser	Reiselengde pr reise. Km	Reiselengde pr dag. Km	Tidsbruk pr reise. Min.	Tidsbruk pr dag. Min.
Alle	3,20	11,9	38,0	20,0	64,0
<i>Kjønn</i>					
Mann	3,28	14,2	46,6	21,4	70,2
Kvinne	3,12	9,4	29,2	18,6	58,1
<i>Alder</i>					
13-17 år	3,37	6,4	21,5	18,0	60,6
18-24 år	3,67	10,1	36,9	19,0	69,5
25-34 år	3,53	13,7	47,5	18,5	65,1
35-44 år	3,46	11,9	41,2	19,7	68,2
45-54 år	3,21	13,7	44,1	21,0	67,5
55-66 år	2,62	12,3	32,2	23,9	62,7
67 år og eldre	1,85	11,6	21,4	23,6	43,6
<i>Familietype</i>					
Enslig	2,65	12,6	33,4	22,4	59,4
Enslig med barn	3,73	6,6	24,6	16,7	62,3
Par uten barn	2,71	15,2	41,2	22,5	61,0
Par med barn	3,57	11,1	39,6	18,7	66,8
Flere voksne	3,08	11,8	36,3	21,2	65,3
<i>Utdanning¹</i>					
Grunn-/ungdomsskole >9 år	2,87	8,7	24,9	19,0	54,6
Videregående >12 år	3,17	12,5	39,7	20,2	63,9
Høyskole/universitet >15 år	3,43	13,5	46,3	19,5	66,7
Høyskole/universitet <16 år	3,60	13,5	48,6	21,6	77,8
<i>Yrkesaktivitet²</i>					
Mertid	3,43	15,4	52,9	22,0	75,3
Heltid	3,42	13,2	45,0	20,0	68,4
Deltid	3,41	9,6	32,7	18,4	62,9
Ikke yrkesaktiv	2,67	8,5	22,6	19,8	52,9
<i>Sosioøkonomisk status³</i>					
Arbeider	3,29	12,1	39,8	19,1	62,9
Fagfunksjonær	3,54	12,3	43,4	20,4	72,0
Overordnet	3,75	16,2	60,9	21,9	82,2
Selvstendig	3,23	12,8	41,4	20,9	67,4
Skole/studier	3,36	7,4	24,9	18,6	62,6
Andre	2,21	9,5	21,0	20,7	45,7
<i>Egen inntekt</i>					
Under kr 100.000	3,08	10,3	31,6	19,0	58,6
kr 100-199.000	3,08	9,3	28,7	17,6	54,1
kr 200-299.000	3,37	12,5	42,2	20,7	69,7
kr 300-399.000	3,56	15,7	56,0	22,1	78,7
kr 400-499.000	3,56	25,2	89,6	24,5	87,7
kr 500.000 og over	3,68	12,5	46,0	20,4	74,9
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under kr 100.000	2,32	6,1	14,2	18,8	43,7
kr 100-199.000	2,56	9,8	25,0	19,6	50,1
kr 200-299.000	3,19	10,4	33,2	20,4	65,0
kr 300-399.000	3,25	12,0	39,1	20,1	65,3
kr 400-499.000	3,38	13,0	44,0	20,2	68,4
kr 500.000 og over	3,68	14,0	51,3	20,1	74,0
Alle	3,20	11,9	38,0	20,0	64,0
<i>Bosted⁴</i>					
Oslo/Akershus	3,29	13,2	43,5	21,5	70,8
Bergen/Trondheim/Stavanger	3,41	9,2	31,3	19,0	64,7
Resterende ti største byer	3,09	11,2	34,5	20,0	61,8
Mindre byer	3,31	12,5	41,5	19,1	63,4
Resten av landet	2,98	12,3	36,5	20,1	60,0

Noter¹ - ⁴ se Tabell 3.5

Tabell 4.7: Gjennomsnittlig antall reiser pr dag, reiselengde pr reise og pr dag og tidsbruk pr reise og pr dag for grupper av befolkningen med ulike transportressurser. 1998

Reiseomfang	Gj.sn antall reiser	Reiselengde pr reise. Km	Reiselengde pr dag. Km	Tidsbruk pr reise. Min	Tidsbruk pr dag. Min
Alle	3,20	11,9	38,0	20,0	64,0
<i>Førerkort</i>					
Ja	3,32	12,8	42,6	20,2	66,9
Nei	2,17	8,8	19,1	22,0	47,4
<i>Antall biler i husholdningen</i>					
0 biler	2,44	7,4	18,1	21,8	53,3
1 bil	3,14	11,8	37,1	19,6	61,4
2 biler	3,45	12,4	42,8	20,0	69,0
3 biler og flere	3,55	13,6	48,3	21,4	76,1
<i>Biltilgang⁵</i>					
Ikke bil, ikke førerkort	2,05	7,2	14,8	21,7	44,5
Ikke bil, har førerkort	3,06	7,6	23,1	21,8	66,7
Bil, ikke førerkort	3,06	7,3	22,4	19,0	58,1
Bil og førerkort, ikke bil i går	3,25	11,8	38,4	20,6	67,0
Alltid tilgang til bil	3,35	13,2	44,3	19,9	66,8
<i>Kollektivtilbud⁶</i>					
Svært godt	3,42	11,2	38,4	19,5	66,7
Godt	3,47	10,0	34,8	18,9	65,4
Middels godt	3,27	11,2	36,6	20,2	66,0
Dårlig	3,11	12,6	39,2	20,9	65,1
Svært dårlig	2,88	14,5	41,7	20,8	59,8
Uoppgitt	2,91	13,4	38,9	20,5	59,7

Note⁵ se Tabell 3.6

Note⁶ se Tabell 3.7

Tabell 4.8: Gjennomsnittlig antall reiser pr dag, reiselengde pr reise og pr dag og tidsbruk pr reise og pr dag for ulike årstider. 1998

Reiseomfang	Gj.sn antall reiser	Reiselengde pr reise. Km	Reiselengde pr dag. Km	Tidsbruk pr reise. Min	Tidsbruk pr dag. Min
Alle	3,20	11,9	38,0	20,0	64,0
<i>Årstid</i>					
Vinter	3,15	11,2	35,2	19,0	60,0
Vår	3,16	11,8	37,3	20,3	64,1
Sommer	3,01	12,2	36,9	21,3	64,2
Høst	3,48	12,2	42,5	19,5	67,7

Tabell 4.9: Reiser etter lengde. 1998. Prosent

Reiselengde	1998
Under 1,0 km	14
1,0 – 2,9 km	27
3,0 – 4,9 km	14
5,0 – 9,9 km	17
10,0 . 19,9 km	13
20,0 km og lenger	14
Sum	100
Antall reiser	10,8 mill*

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Tabell 4.10: Reiser etter tidsbruk. 1998. Prosent

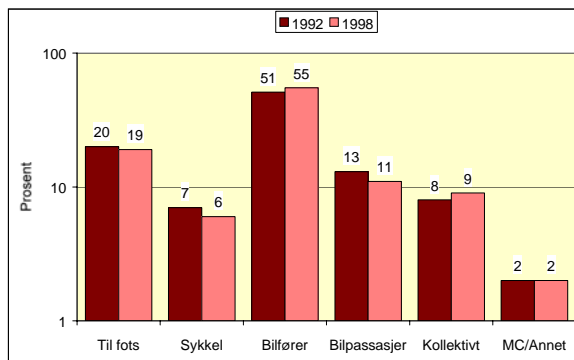
Reisetid	1998
1-4 minutter	14
5-9 minutter	23
10-14 minutter	19
15-19 minutter	13
20-29 minutter	11
30-44 minutter	9
45-59 minutter	3
60 minutter og mer	7
Sum	100
Antall reiser	11,6 mill*

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

5 Transportmiddelbruk

5.1 Økt andel bilreiser

55 prosent av alle reiser i 1998 foretas som bilfører, 11 prosent av reisene som bilpassasjer. Bilen er dermed hovedtransportmiddel på to tredeler av alle reiser. En firedel av alle reiser foretas med ikke-motoriserte transportmidler: 19 prosent av reisene er gangturer, mens 6 prosent er sykkelture. Reiser med kollektive transportmidler utgjør 9 prosent av befolkningens reiser i 1998.



Figur 5.1: Reiser etter transportmiddel. 1992 og 1998. Prosent

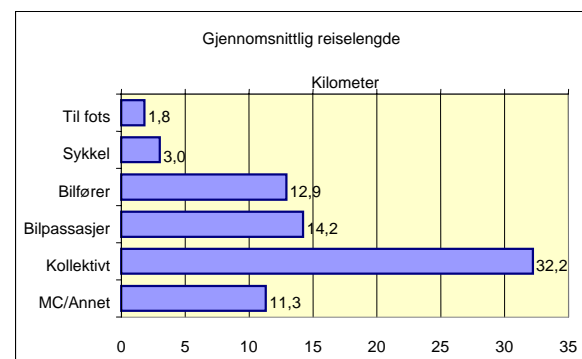
Fra 1985 til 1992 økte bilbruken sterkt på bekostning av alle andre typer transportmidler. Denne utviklingen fortsetter utover i 1990-årene, men ikke i like sterk grad. Fra 1992 til 1998 har vi fått en økning i andelen reiser som bilfører på 4 prosentpoeng. Samtidig har vi fått en reduksjon i andelen reiser som bilpassasjer. Andelen gang- og sykkelture har ikke endret seg på 1990-tallet. Nedgangen i kollektivandelen på 1980-tallet har imidlertid stanset opp.

Utviklingen i reiser pr person med ulike transportmidler viser ingen signifikant økning i antall reiser som bilfører pr person.⁴ Antall

⁴ Vi finner altså en signifikant økning i andelen reiser som bilfører fra 1992 til 1998, mens økningen i antall reiser som bilfører pr person i samme tidsrom ikke er signifikant. Dette skyldes at

motoriserte reiser pr person har holdt seg på samme nivå som i 1992, mens summen av de ikke-motoriserte reisene er blitt redusert.

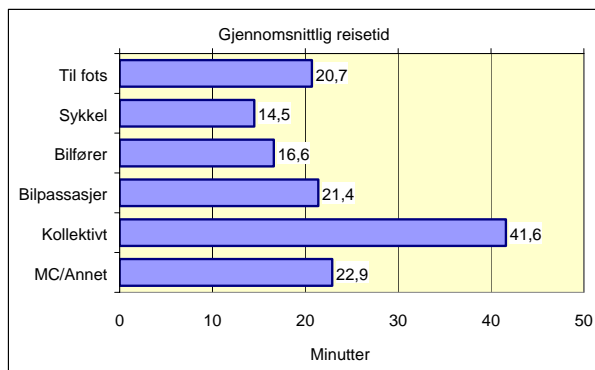
De aller fleste reiser foregår med ett transportmiddel. På bare 6 prosent av reisene benyttes flere transportmidler. Dette er i hovedsak kollektivreiser.



Figur 5.2: Gjennomsnittlig reiselengde med ulike transportmidler. 1998. Kilometer

Mens en gjennomsnittlig reise er 11,9 km lang og varer i 20 minutter, er kollektivreisene nesten tre ganger så lange og varer mer enn dobbelt så lenge som gjennomsnittet. De korteste reisene er gang- og sykkelture. Gangturer er i gjennomsnitt bare 1,8 km, men tar likevel over 20 minutter. Sykkelture er i gjennomsnitt 3 km og varer vel 14 minutter.

i analysen av andelen reiser benyttes reisefila som inneholder opplysninger om alle reiser som er foretatt. I analysen av antall reiser pr person benyttes personfila som inneholder opplysninger om alle personer som er intervjuet. I gjennomsnittstallene for hvor mange reiser hver person har foretatt med ulike transportmidler inkluderes også personer som ikke har foretatt noen reiser. Dette innebærer at det kan være en liten forskjell i resultatene basert på reisefila og personfila.



Figur 5.3: Gjennomsnittlig reisetid med ulike transportmidler. 1998. Minutter

5.2 Førerkort og bil viktig for valg av transportmiddel

Ulike grupper bruker forskjellige transportmidler, avhengig av transportressurser og andre bakgrunnsvariable. Å ha førerkort og bil er de variablene som slår sterkest ut for folks transportmiddelbruk.

De grupper som har høyest bilandel på reisene sine

- har førerkort
- har to eller flere biler i husholdningen
- har alltid tilgang til bil
- er menn
- er i aldersgruppene 25-54 år
- har høy utdanning
- er yrkesaktive og arbeider minst 40 timer pr uke
- har egen inntekt på minst kr 200.000 pr uke.

De grupper som går mest

- har ikke førerkort
- har ikke bil i husholdningen
- er kvinner
- er under 18 år eller er 67 år og eldre
- er enslige
- har lav utdanning
- er ikke yrkesaktive
- går på skole/studerer eller er pensjonister
- har lav egen inntekt
- har lav husholdningsinntekt
- bor i de største byene.

Grupper som sykler mer enn andre er i stor grad overlappende med dem som går mye, men med en overvekt av unge. Sykkelbruken reduseres med alderen.

Kollektivreiser foretas langt oftere av dem som

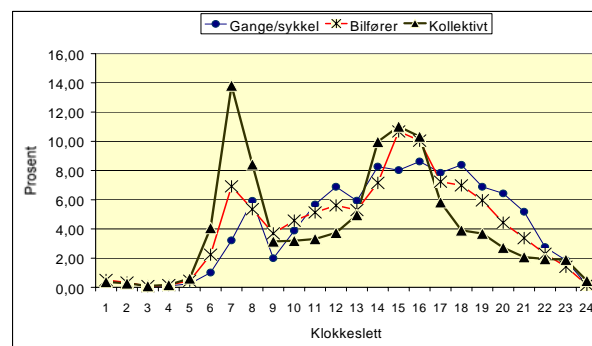
- ikke har førerkort og/eller bil i husholdningen
- bor i Oslo/Akershus
- har et svært godt kollektivtilbud i nærheten av boligen.

For øvrig er det store likhetstrekk mellom dem som reiser kollektivt og dem som går og sykler.

5.3 Kollektivreisene varierer mest over døgnet

I løpet av døgnet er det større variasjoner i reiser med kollektivtransport enn reiser som bilfører og reiser til fots eller med sykkel.

- Aller flest kollektivreiser foretas i morgenrushet mellom klokka 7 og klokka 9.
- Også i ettermiddagsrushet, mellom klokka 15 og klokka 17 foretas en stor andel kollektivreiser.
- Reiser som bilfører varierer på samme måte som kollektivreisene, men med en mindre andel i morgenrushet.
- Flest reiser til fots og med sykkel foretas om ettermiddagen, fra klokka 14, og utover kvelden.



Figur 5.4: Reiser med ulike transportmidler over døgnet. 1998. Prosent

Bruken av transportmidler varierer også over året:

- Sykkelandelen på reiser er klart høyest i sommermånedene.
- Kollektivandelen er noe høyere i vinter- og vårmånedene enn på de andre årstidene.
- Bilandelen er høyest i høstmånedene.
- Andelen reiser som bilfører er høyest i høstmånedene.

Tabell 5.1: Reiser etter transportmiddel. 1985, 1992 og 1998. Prosent

Transportmiddel ⁷	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Til fots	25	20	20	19	19	
Sykkel	6	7	7	6	6	
Bilfører	44	51	51	55 ²	55 ²	
Bilpassasjer	14	13	13	11 ²	11 ²	
Kollektivt	10	8	8	9	9	
MC/Annet	2	1	2	2	2	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall reiser	13 822 ¹	11,4 mill*	11,6 mill*	11,5 mill*	11,7 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå⁷ Transportmiddel er kategorisert som følger:

Til fots - til fots hele veien

Sykkel

Bilfører

Bilpassasjer

Kollektivt – drosje, buss/rutebil/ekspresbuss i rute, turbuss/chartret buss, trikk, T-bane/undergrunns-/forstadsbane, tog, rutefly, charterfly, ferge, rutebåt

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

Tabell 5.2: Antall reiser pr person pr dag med ulike transportmidler. 1985, 1992 og 1998

Reiser pr person pr dag	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Til fots		0,66	0,65	0,61	0,61	
Sykkel	0,99	0,22	0,22	0,18	0,18	
MC/moped	0,04	0,03	0,03	0,03	0,02	
Bilfører	1,41	1,70	1,65	1,79	1,75	
Bilpassasjer	0,43	0,43	0,42	0,34 ²	0,34	
Kollektivt	0,31	0,27	0,27	0,28	0,28 ²	
Annet	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	
Alle reiser	3,20	3,32	3,26	3,26	3,20	
Ikke motoriserte reiser	0,99	0,88	0,87	0,79 ²	0,79 ²	
Motoriserte reiser	2,21	2,44	2,39	2,47	2,41	
Antall personer	4320 ¹	3,4 mill*	3,6 mill*	3,5 mill*	3,7 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

Tabell 5.3: Reiser etter antall transportmidler pr reise. 1985, 1992 og 1998. Prosent

Antall transportmidler	1985	1992	1998
Ett transportmiddel	98	97	94 ²
To eller flere	2	3	6 ²
Sum	100	100	100

² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

Tabell 5.4: Reiser etter transportmiddel for ulike grupper, 1998. Prosent

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	MC/ Annet	Sum	Antall reiser*
Alle	19	6	55	11	9	2	100	11,7 mill
<i>Kjønn</i>								
Mann	17	6	61	6	8	2	100	5,9 mill
Kvinne	22	5	48	15	10	1	100	5,8 mill
<i>Alder</i>								
13-17 år	33	17	1	24	19	6	100	1,4 mill
18-24 år	20	7	43	14	14	2	100	1,3 mill
25-34 år	17	4	63	8	7	1	100	2,3 mill
35-44 år	15	4	69	6	6	1	100	2,7 mill
45-54 år	15	3	67	8	6	1	100	2,3 mill
55-66 år	18	4	61	9	7	1	100	1,1 mill
67 år og eldre	27	2	47	13	10	2	100	0,6 mill
<i>Familietype</i>								
Enslig	28	5	47	7	12	1	100	0,9 mill
Enslig med barn	25	9	40	11	11	4	100	0,7 mill
Par uten barn	17	4	59	11	7	1	100	2,4 mill
Par med barn	17	6	57	10	8	2	100	5,9 mill
Flere voksne	20	5	51	12	11	2	100	1,8 mill
<i>Utdanning¹</i>								
Grunn-/ungdomsskole >9 år	25	9	32	17	13	4	100	2,7 mill
Videregående >12 år	16	4	62	10	7	1	100	4,9 mill
Høyskole/universitet >15 år	18	4	64	7	7	0	100	1,7 mill
Høyskole/universitet <16 år	17	5	64	5	8	1	100	2,1 mill
Uoppgitt	31	17	15	23	13	1	100	0,3 mill
<i>Yrkesaktivitet²</i>								
Mertid	13	3	70	7	6	1	100	1,8 mill
Heltid	15	4	65	7	7	1	100	5,2 mill
Deltid	21	7	44	14	11	3	100	1,8 mill
Ikke yrkesaktiv	28	9	32	17	12	1	100	2,9 mill
<i>Sosioøkonomisk status³</i>								
Arbeider	18	6	56	11	8	2	100	4,1 mill
Fagfunksjonær	16	4	64	7	8	0	100	2,4 mill
Overordnet	13	6	70	5	8	1	100	1,6 mill
Selvstendig	11	2	72	4	3	8	100	0,6 mill
Skole/studier	32	14	13	21	18	2	100	1,5 mill
Andre	24	3	52	14	6	1	100	1,4 mill
<i>Egen inntekt</i>								
Under kr 100.000	25	8	34	16	14	3	100	1,7 mill
kr 100-199.000	20	3	59	12	6	1	100	2,1 mill
kr 200-299.000	15	4	68	6	6	1	100	3,3 mill
kr 300-399.000	14	4	71	4	7	1	100	1,2 mill
kr 400-499.000	15	3	69	4	8	1	100	0,4 mill
kr 500.000 og over	14	2	75	1	7	1	100	0,4 mill
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 100.000	40	5	29	9	16	0	100	0,2 mill
kr 100-199.000	30	4	47	9	9	2	100	0,5 mill
kr 200-299.000	19	4	59	9	7	1	100	1,2 mill
kr 300-399.000	17	4	63	10	5	1	100	1,5 mill
kr 400-499.000	15	3	67	9	6	1	100	1,9 mill
kr 500.000 og over	15	5	63	8	8	1	100	3,1 mill
<i>Bosted⁴</i>								
Oslo/Akershus	22	6	48	9	15	1	100	2,7 mill
Bergen/Trondheim/Stavanger	21	6	51	11	10	1	100	2,0 mill
Resterende ti største byer	18	7	54	13	8	1	100	1,3 mill
Mindre byer	18	6	59	11	5	1	100	2,4 mill
Resten av landet	17	5	59	10	6	3	100	3,3 mill

Noter¹ - ⁴ se Tabell 3.5

Tabell 5.5: Reiser etter transportmiddel for grupper med ulike transportressurser. 1998. Prosent

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	MC/ Annet	Sum	Antall reiser*
Alle	19	6	55	11	9	2	100	11,7 mill
<i>Fører kort</i>								
Ja	16	4	67	7	6	1	100	9,5 mill
Nei	35	10	3	27	24	2	100	0,8 mill
<i>Antall biler i husholdningen</i>								
Ingen bil	39	13	7	13	27	1	100	0,9 mill
1 bil	20	6	53	11	9	1	100	5,8 mill
2 biler	14	5	64	9	6	2	100	4,2 mill
3 eller flere	14	1	70	10	3	3	100	0,8 mill
<i>Tilgang til bil⁵</i>								
Ikke bil, ikke fører kort	40	14	1	17	26	2	100	0,4 mill
Ikke bil, har fører kort	38	12	14	9	27	1	100	0,4 mill
Bil, ikke fører kort	32	14	2	28	20	5	100	1,8 mill
Bil, ikke alltid	23	9	36	15	16	2	100	1,1 mill
Alltid bil	13	3	74	6	3	1	100	7,9 mill
<i>Tilgang til kollektivtransport⁶</i>								
Svært godt	27	6	42	9	16	1	100	1,8 mill
Godt	18	8	53	11	10	1	100	2,6 mill
Middels godt	18	5	56	12	8	1	100	2,4 mill
Dårlig	17	4	61	10	6	2	100	2,1 mill
Svært dårlig	15	3	62	10	5	4	100	1,3 mill
Uoppgitt	19	6	56	11	6	2	100	1,5 mill

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Note⁵ se Tabell 3.6Note⁶ se Tabell 3.7

Tabell 5.6: Reiser etter transportmiddel for ulike årstider. 1998. Prosent

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	MC/ Annet	Sum	Antall reiser*
Alle	19	6	55	11	9	2	100	11,7 mill
<i>Årstid</i>								
Vinter	21	2	55	11	10	1	100	2,7 mill
Vår	19	6	52	11	10	2	100	2,8 mill
Sommer	18	9	53	11	7	2	100	3,0 mill
Høst	18	5	58	10	8	1	100	3,2 mill

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Tabell 5.7: Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid for reiser med ulike transportmidler, samt gjennomsnittlig antall reiser med ulike transportmidler pr person pr dag og gjennomsnittlig reiselengde og reisetid med ulike transportmidler pr person pr dag. Personer 13 år og eldre. 1998

Transportmiddel	Gj.sn. reiselengde Km	Gj.sn. reisetid Minutter	Gj.sn. antall reiser pr person pr dag	Gj.sn. reise- lengde pr person pr dag Km	Gj.sn. reisetid pr person pr dag Minutter
Til fots	1,8	20,7	0,61	1,1	12,6
Sykkel	3,0	14,5	0,18	0,5	2,6
Bilfører	12,9	16,6	1,75	22,6	29,1
Bilpassasjer	14,2	21,4	0,34	4,8	7,3
Kollektivt	32,2	41,6	0,28	9,0	11,6
MC/Annet	11,3	22,9	0,04	0,5	0,9
Gj.sn. alle transportmidler	11,9	20,0	3,20	38,0	64,0
Antall reiser/personer	10,8 mill*	11,6 mill*	3,7 mill*	3,7 mill*	3,7 mill*

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

6 Reiseformål

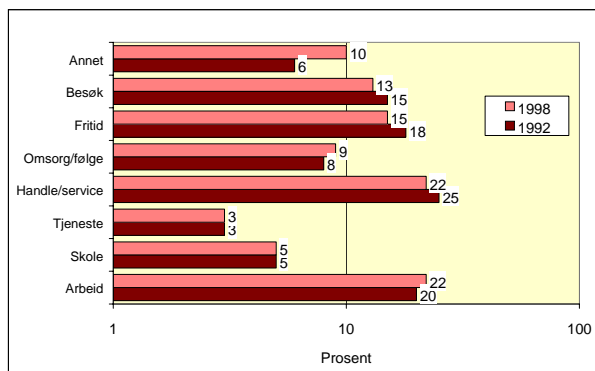
6.1 Færre frie reiser

Folks aktivitetsmønster gjenspeiles i formålet med reisene deres.

Forenklet kan vi si at formålet med folks reiser kan deles i tre omtrent like store hovedområder:

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

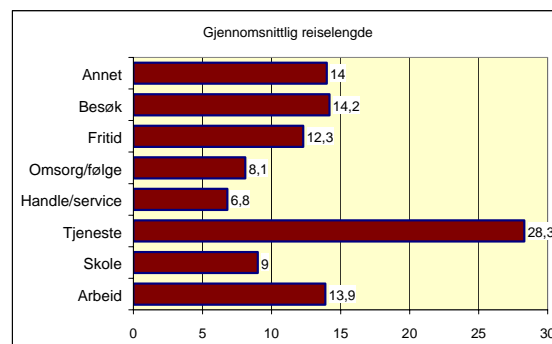
Reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning er arbeidsreiser (22 prosent), skole-reiser (5 prosent) og tjenestereiser (3 prosent). Reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen er handle- og servicereiser (22 prosent) og omsorgs- eller følgereiser (9 prosent). Reiser i forbindelse med fritiden er fritidsreiser (15 prosent) og besøksreiser (13 prosent).



Figur 6.1: Reiser etter formål. 1992 og 1998. Prosent

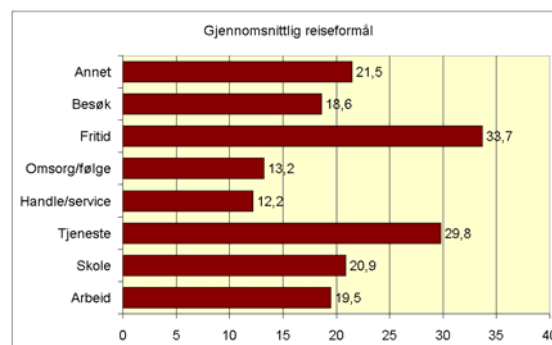
Fra 1985 til 1992 opplevde vi en reduksjon i andelen reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning, særlig i andelen tjenestereiser, og en økning i reiser knyttet til ubetalt arbeid for husholdningen. I 1990 årene finner vi en liten økning i reiser knyttet til lønnsarbeid og

skole/utdanning og en nedgang i reiser knyttet til handling, fritid og besøk.



Figur 6.2: Gjennomsnittlig reiselengde. 1998. Kilometer

De klart lengste reisene er tjenestereisene, med en gjennomsnittslengde på 28,3 km. De reisene vi bruker mest tid på er fritidsreisene som tar nærmere 34 minutter pr reise. Handlereiser og omsorgsreiser er reiser som både er relativt korte og som tar klart mindre tid enn gjennomsnittsreisen.



Figur 6.3: Gjennomsnittlig reisetid. 1998. Minutter

6.2 Reisene gjenspeiler aktivitetsmønsteret

Arbeidsreiser og tjenestereiser foretas av yrkesaktive. Tjenestereiser er mer utbredt blant de yrkesaktive som arbeider minst 40 timer pr uke og blant dem med overordnet stilling og selvstendige. Skolereiser foretas i hovedsak av den delen av befolkningen som er under 18 år.

De som er 67 år og eldre og pensjonister foretar relativt sett flest handle- og servicereiser, mens folk i aldersgruppene 25-44 år foretar flest omsorgs- og følgereiser, for eksempel i forbindelse med henting og bringing av barn i barnehage og fritidsaktiviteter.

De som har mest tid til egen disposisjon foretar relativt sett flest fritids- og besøksreiser. Dette er grupper som

- er under 18 år og 67 år og eldre
- ikke er yrkesaktive
- går på skole/studerer eller er pensjonister.

6.3 Høy bilandel på de fleste reiseformål

Ulike transportmidler brukes på reiser med forskjellig formål:

- Bilandelen er høyest på omsorgsreiser (84 prosent) som ofte er henting og bringing av mindreårige, på tjenestereiser (71 prosent) og arbeidsreiser (65 prosent).

- Gange er mest vanlig på fritidsreiser, hvor det å gå seg en tur kan være en aktivitet i seg selv.
- Reiser til fra skole foregår også ofte til fots, med sykkel eller med kollektivtransport.
- Kollektivandelen er høyere enn gjennomsnittet på arbeidsreiser.
- På reiser hvor det er flere sammen, slik som handlereiser, fritidsreiser og besøksreiser er bilpassasjer en utbredt måte å reise på.

6.4 Halvparten av alle hovedreiser skjer i tilknytning til skole eller arbeid

Fordelingen av reiseformål endres når reisene fordeles etter hovedreiser, dvs reiser som både starter og ender i en basisplass (se avsnitt 1.2). Det er i gjennomsnitt 1,8 reiser i hver hovedreise.

- 43 prosent av hovedreisene foretas i tilknytning til arbeidet, dvs de starter og/eller ender i egen arbeidsplass.
- 9 prosent av hovedreisene foretas i tilknytning til skole eller studiested.
- 48 prosent av hovedreisene både starter og ender i eget hjem.

Tabell 6.1: Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid for ulike reiseformål. 1998

Reiseformål	Gj.sn. reise- lengde Km	Gj.sn. reisetid Min
Arbeidsreise	13,9	19,5
Skolereise	9,0	20,9
Tjenestereise	28,3	29,8
Handle/servicereise	6,8	12,2
Omsorg/følgereise	8,1	13,2
Fritidsreise	12,3	33,7
Besøksreise	14,2	18,6
Annen reise	14,0	21,5
Sum	11,9	20,0
Antall reiser	10,8 mill*	11,6 mill*

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Tabell 6.2: Reiser etter formål. 1985, 1992 og 1998. Prosent

Reise ⁸	1985		1992		1998	
	13-74 år	13-74 år	13 år og eldre	13-74 år	13 år og eldre	
Arbeidsreise	21	20	20	22 ²	22 ²	
Skolereise	5	5	5	5	5	
Tjenestereise	6	3	3	4	3	
Handle/servicereise	23	25	25	22 ²	22 ²	
Omsorg/følgereise	6	8	8	9	9	
Fritidsreise	18	18	18	16 ²	16 ²	
Besøksreise	16	15	15	13 ²	13 ²	
Annen reise	6	6	6	10 ²	10 ²	
Sum	100	100	100	100	100	
Antall reiser	13 822 ¹	11,4 mill*	11,6 mill*	11,5 mill*	11,7 mill*	

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

¹ Utvalg

² Endringen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95% nivå

⁸ Reiseformål er definert som følger:

Arbeidsreise - reise til/fra arbeid

Skolereise - reise til/fra skole

Tjenestereise - reise i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring

Handle/servicereise - 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/følge-reiser

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

Besøksreise - privat besøk hos familie, venner, sykebesøk

Annen reise - annet formål

Tabell 6.3: Reiser etter formål for ulike transportmidler. 1998. Prosent

Reiseformål	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum	Antall reiser*
Til fots	12	6	1	19	4	3	15	10	100	2,2 mill
Sykkel	23	9	1	17	2	22	16	11	100	0,7 mill
Bilfører	26	1	4	25	14	8	11	10	100	6,4 mill
Bilpassasjer	11	4	2	23	5	22	20	12	100	1,2 mill
Kollektivt	31	21	4	13	1	13	10	8	100	1,0 mill
MC/Annet	16	9	13	14	3	16	19	12	100	0,2 mill

* vektet og oppblåst til hele befolkningen

Tabell 6.4: Reiser etter transportmiddel for ulike reiseformål. 1998. Prosent

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	MC/ Annet	Sum	Antall reiser*
Arbeid	10	6	65	6	13	1	100	2,6 mill
Skole	26	11	10	10	40	3	100	0,5 mill
Tjeneste	5	1	71	7	10	6	100	0,4 mill
Handle	17	4	62	11	5	1	100	2,6 mill
Omsorg	8	1	84	6	1	0	100	1,0 mill
Fritid	41	8	28	15	7	2	100	1,8 mill
Besøk	22	7	47	16	6	2	100	1,6 mill
Annet	18	6	55	13	7	2	100	1,2 mill

* vektet og oppblåst til hele befolkningen

Tabell 6.5: Reiser etter formål for ulike grupper. 1998. Prosent

Reiseformål ⁸	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum	Antall reiser*
Alle	22	5	3	22	4	15	13	10	100	11,7 mill
<i>Kjønn</i>										
Mann	25	4	5	20	7	16	12	10	100	5,9 mill
Kvinne	19	5	2	24	11	15	14	10	100	5,8 mill
<i>Alder</i>										
13-17 år	4	25	2	12	2	23	20	12	100	1,4 mill
18-24 år	18	11	1	19	5	16	19	10	100	1,3 mill
25-34 år	24	1	3	22	12	14	13	10	100	2,3 mill
35-44 år	26	0	5	22	15	13	10	9	100	2,7 mill
45-54 år	30	0	5	24	7	14	10	10	100	2,3 mill
55-66 år	25	-	5	26	6	16	11	11	100	1,1 mill
67 år og eldre	4	-	1	40	5	20	16	16	100	0,6 mill
<i>Familietype</i>										
Enslig	22	1	3	25	4	17	15	12	100	0,9 mill
Enslig med barn	16	10	3	20	9	15	17	10	100	0,7 mill
Par uten barn	25	1	4	26	5	16	12	10	100	2,4 mill
Par med barn	20	6	3	20	12	15	13	10	100	5,9 mill
Flere voksne	25	6	3	23	4	16	14	10	100	1,8 mill
<i>Utdanning ¹</i>										
Grunn-/ungdomsskole >9 år	14	13	2	20	5	18	16	12	100	2,7 mill
Videregående >12 år	24	3	3	23	10	14	14	10	100	4,9 mill
Høyskole/universitet >15 år	26	1	5	25	10	16	11	7	100	1,7 mill
Høyskole/universitet <16 år	26	1	6	21	11	15	9	11	100	2,1 mill
Uoppgitt	11	16	1	17	3	22	22	9	100	0,3 mill
<i>Yrkesaktivitet ²</i>										
Mertid	30	0	8	20	9	14	10	8	100	1,8 mill
Heltid	31	0	4	20	10	14	11	9	100	5,2 mill
Deltid	19	9	1	22	8	15	15	11	100	1,8 mill
Ikke yrkesaktiv	2	13	0	27	7	20	18	13	100	2,9 mill
<i>Sosioøkonomisk status ³</i>										
Arbeider	28	4	2	20	8	15	14	10	100	4,1 mill
Fagfunksjonær	29	0	4	23	11	13	10	9	100	2,4 mill
Overordnet	32	0	9	19	9	14	9	8	100	1,6 mill
Selvstendig	27	1	11	17	10	14	10	9	100	0,6 mill
Skole/studier	2	25	0	16	3	22	20	12	100	1,5 mill
Andre	2	0	0	38	11	18	16	15	100	1,4 mill
<i>Egen inntekt</i>										
Under kr 100.000	12	12	1	23	7	17	19	10	100	1,7 mill
kr 100-199.000	23	1	2	27	11	15	13	10	100	2,1 mill
kr 200-299.000	29	0	4	23	9	14	11	9	100	3,3 mill
kr 300-399.000	31	0	6	21	10	14	10	8	100	1,2 mill
kr 400-499.000	28	-	8	21	11	15	8	9	100	0,4 mill
kr 500.000 og over	30	1	11	18	8	16	9	6	100	0,4 mill
<i>Husholdningsinntekt</i>										
Under kr 100.000	13	6	9	31	7	16	16	10	100	0,2 mill
kr 100-199.000	18	2	1	30	8	17	14	10	100	0,5 mill
kr 200-299.000	21	3	3	25	9	17	14	10	100	1,2 mill
kr 300-399.000	24	2	3	25	9	15	14	9	100	1,5 mill
kr 400-499.000	27	2	4	22	10	14	12	9	100	1,9 mill
kr 500.000 og over	25	3	5	22	11	15	11	8	100	3,1 mill
<i>Bosted ⁴</i>										
Oslo/Akershus	22	5	4	23	9	16	11	11	100	2,7 mill
Bergen/Trondheim/Stavanger	22	4	3	23	9	15	14	9	100	2,0 mill
Resterende ti største byer	23	5	3	20	9	17	14	9	100	1,3 mill
Mindre byer	21	5	3	22	9	16	13	11	100	2,4 mill
Resten av landet	22	5	4	22	9	15	14	10	100	3,3 mill

* Vektet og oppblåst til hele befolkningen

Note ^{2, 4} se Tabell 3.5Note ⁸ se Tabell 6.2

7 Lange reiser

7.1 Avgrensning av lange reiser

I reisevaneundersøkelsene registreres også befolkningens lange reiser. Samme reisedefinisjon brukes både på lange og daglige reiser (se avsnitt 1.2), men lange reiser avgrenses av reiser som er *over 100 km innenlands* eller reiser som foregår *mellom Norge og utlandet*.

De færreste foretar mange lange reiser. Det blir derfor registrert relativt få lange reiser blant gårsdagens reiser. Av den grunn har vi spurt intervjuobjektene spesielt om hvilke lange reiser de har foretatt *siste måned*. Ved å samle inn data gjennom et helt år, får vi registrert et representativt utvalg lange reiser for befolkningen siste år.

Tilsvarende metode ble brukt i RVU 1991/92, men den gang ble det spurt om lange reiser som var foretatt siste tre måneder. Det viser seg at folk lett glemmer reiser når referansetiden øker: I forhold til reiser som ble foretatt siste måned, ble rundt en tredel av reisene foretatt de to foregående månedene ikke rapportert (Denstadli og Lian 1998). *Resultatene fra reisevaneundersøkelsene i 1992 og 1998 er derfor ikke direkte sammenliknbare*. I 1992-undersøkelsen er frafallet av reiser større enn i 1998. Det er i første rekke er de relativt korte reisene og bilreisene som er uteglemt. Det er viktig å ha dette klart for seg når en studerer utviklingen fra 1992 til 1998. En tidligere TØI-rapport (Vibe 1993c) har gjort utførlig rede for hvordan lange reiser rapporteres i reisevaneundersøkelsene.

Tabellene i rapporten dekker en rekke egenskaper ved befolkningens lange reiser. Reisevaneundersøkelser gir et godt grunnlag for å se på ulike gruppers reiseaktivitet og reise-mønster. Dette skiller RVU fra annen samferdselsstatistikk, som har få eller ingen opplysninger om de reisende. I tabelloppstillingene er det lagt vekt på mulighetene for å sammenlikne ulike grupper i befolkningen.

Datamaterialet for de lange reisene er vektet på samme måte som for de daglige reisene (se

avsnitt 2.6). Avstanden på reisene er beregnet ut fra faktisk distanse mellom kommunesenteret i den kommunen hvor reisen startet, til kommunesenteret i den kommunen hvor reisen endte. I praksis er alle interkommunale reiser der avstanden mellom kommunesentrene er over 80 km inkludert.

I tabellene⁵ er de lange reisene delt inn i tre avstandsgrupper, i tillegg til en egen kategori for utenlandsreiser:

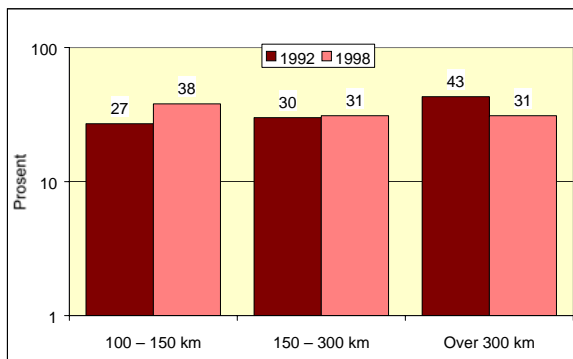
1. reiser mellom 100 og 150 km
2. reiser mellom 150 og 300 km
3. reiser over 300 km
4. utenlandsreiser (ikke avstandsspesifisert).

⁵ På grunn av usikkerhet omkring frafallet av lange reiser, har vi ikke blåst opp antall lange reiser til tall for hele befolkningen, men oppgitt antall reiser i utvalget.

8 Reiselengde og reisehyppighet på lange reiser

8.1 Relativ nedgang i de lengste reisene

Andelen lange reiser over 300 km er blitt redusert fra 1992 til 1998. Det foretas nå flest lange reiser mellom 100 og 150 km.



Figur 8.1: Innenlandske reiser over 100 km etter reiselengde i 1992 og 1998*). Prosent.

*) Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr pkt 7.1

Det er relativt liten forskjell i hvilke befolkningsgrupper som foretar lange reiser av ulike lengde.

Reiser mellom 100 og 150 km

En relativt høy andel reiser under 150 km foretas av personer

- i aldersgruppene 18 – 24 år og 55 – 66 år
- uten høyere utdanning
- som har en husholdsinntekt under kr 300 000 pr år
- som er bosatt i mindre byer og spredtbygde strøk

Reiser over 300 km

En stor andel reiser over 300 km foretas av personer som

- har høy utdanning
- arbeider mer enn 40 timer pr uke
- har overordnet stilling
- har høy husholdsinntekt (over kr 500 000 pr år)
- er bosatt i Bergen, Trondheim eller Stavanger

men også blant personer som

- er under utdanning
- har lav husholdsinntekt (under kr 100 000 pr år)
- ikke har bil i husholdningen.

8.2 De fleste har ikke foretatt lange reiser siste måned

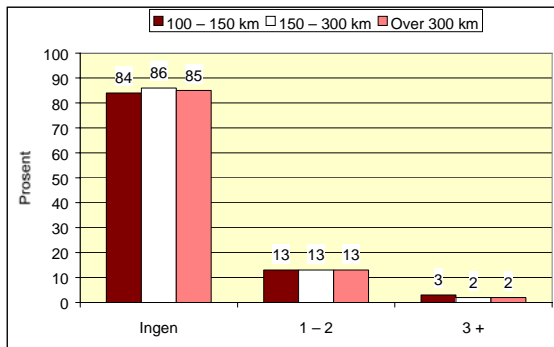
For hver av de tre avstandsgruppene er det omtrent like stor andel av befolkningen som har foretatt lange reiser: Om lag 15 prosent av befolkningen har foretatt én eller flere lange reiser siste måned. Blant disse har de fleste foretatt 1 – 2 reiser.

Uavhengig av reiselengde, foretas det færrest lange reiser blant personer som

- er kvinner
- er i de yngste og eldste aldersgrupper
- ikke er yrkesaktive
- har begrenset tilgang til bil og/eller førerkort for bil

Antall lange reiser øker derimot med

- økende utdanningsnivå
- antall arbeidstimer pr uke
- inntektsnivå



Figur 8.2: Antall lange reiser innenlands foretatt av befolkningen siste måned, 1998. Prosent

Personer i overordnede stillinger og fagfunksjonærer foretar hyppigere lange reiser enn andre.

Det er ingen klar sammenheng mellom bosted og hvor mange lange reiser som foretas.

Tabell 8.1: Innenlandske reiser over 100 km etter reiselengde for ulike grupper av befolkningen. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Reiselengde	100 – 150 km	150 – 300 km	Over 300 km	I alt	(N)
Alle	38	31	31	100	8280
<i>Kjønn</i>					
Mann	39	29	32	100	4441
Kvinne	37	34	29	100	3839
<i>Alder</i>					
13-17 år	36	31	34	100	346
18-24 år	42	28	30	100	649
25-34 år	38	31	31	100	1888
35-44 år	35	33	33	100	2053
45-54 år	37	32	31	100	1686
55-66 år	43	29	28	100	1123
67 år og eldre	38	33	29	100	535
<i>Utdanning¹</i>					
Grunn-/ungdomsskole >9 år	38	32	30	100	1223
Videregående >12 år	42	32	26	100	3184
Høyskole/universitet >15 år	36	34	30	100	1520
Høyskole/universitet <16 år	34	27	39	100	2226
<i>Yrkesaktivitet²</i>					
Mertid	32	29	39	100	1883
Heltid	40	33	28	100	3807
Deltid	41	30	28	100	836
Ikke yrkesaktiv	38	30	32	100	1736
<i>Sosioøkonomisk status³</i>					
Arbeider	41	30	30	100	2265
Fagfunksjonær	38	34	28	100	2117
Overordnet	33	28	39	100	1617
Selvstendig	40	37	23	100	465
Skole/studier	34	31	35	100	529
Andre	40	29	31	100	1180
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under kr 100.000	44	21	35	100	211
kr 100-199.000	50	25	25	100	413
kr 200-299.000	43	30	27	100	1173
kr 300-399.000	38	32	30	100	1033
kr 400-499.000	37	33	30	100	1307
kr 500.000 og over	34	32	34	100	2463
<i>Bosted⁴</i>					
Oslo/Akershus	38	33	29	100	3103
Bergen/Trondheim/Stavanger	27	30	43	100	937
Andre tettsteder <10 000 innb	45	29	26	100	516
Resten av landet	40	31	29	100	1409
<i>Biltilgang⁵</i>					
Ikke bil i husholdningen	35	28	38	100	763
Bil, ikke førerkort	35	29	36	100	613
Bil i husholdn og førerkort	38	32	30	100	6875

Noter¹⁻³ se Tabell 3.5

⁴ Bosted er kategorisert som følger:

Oslo/Akershus

Bergen/Trondheim/Stavanger med omland

Andre tettsteder – byområder rundt Nedre Glomma, Grenland, Drammen, Kristiansand, Tromsø og Tønsberg og mindre byer og tettsteder >10 000 innbyggere

Resten av landet

⁵ Biltilgang

Ikke bil i husholdningen

IO tilhører en husholdning uten bil

Bil i husholdningen, ikke førerkort

IO tilhører en husholdning med bil, men IO har ikke førerkort selv

Bil i husholdningen og førerkort

IO tilhører en husholdning med bil, IO har førerkort

Tabell 8.2: Antall reiser innenlands mellom 100 og 150 km foretatt siste måned for ulike grupper av befolkningen. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Antall reiser	Ingen	1 – 2 reiser	3 reiser +	I alt	(N)
Alle	84	13	3	100	3047
<i>Kjønn</i>					
Mann	82	15	4	100	1636
Kvinne	85	12	2	100	1411
<i>Alder</i>					
13-17 år	90	9	1	100	128
18-24 år	86	9	4	100	277
25-34 år	83	14	3	100	662
35-44 år	81	16	3	100	707
45-54 år	81	15	4	100	584
55-66 år	80	17	4	100	475
67 år og eldre	91	8	1	100	214
<i>Utdanning¹</i>					
Grunn-/ungdomsskole >9 år	89	10	2	100	471
Videregående >12 år	83	14	3	100	1292
Høyskole/universitet >15 år	80	16	4	100	522
Høyskole/universitet <16 år	78	18	4	100	717
<i>Yrkesaktivitet²</i>					
Mertid	80	17	4	100	571
Heltid	81	15	4	100	1434
Deltid	85	13	3	100	339
Ikke yrkesaktiv	88	10	2	100	700
<i>Sosioøkonomisk status³</i>					
Arbeider	85	13	3	100	869
Fagfunksjonær	78	17	4	100	754
Overordnet	77	19	5	100	526
Selvstendig	81	15	4	100	179
Skole/studier	90	9	2	100	192
Andre	88	10	2	100	482
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under kr 100.000	90	8	2	100	83
kr 100-199.000	85	13	2	100	183
kr 200-299.000	83	15	3	100	452
kr 300-399.000	83	15	2	100	381
kr 400-499.000	81	16	4	100	487
kr 500.000 og over	81	15	5	100	818
<i>Bosted⁴</i>					
Oslo/Akershus	83	13	4	100	1172
Bergen/Trondheim/Stavanger	88	11	2	100	251
Andre tettsteder <10 000 innb	84	14	3	100	745
Resten av landet	82	14	3	100	879
<i>Biltilgang⁵</i>					
Ikke bil i husholdningen	90	9	1	100	259
Bil, ikke førerkort	90	9	1	100	207
Bil i husholdn og førerkort	81	15	4	100	2570

Noter ¹⁻³ se Tabell 3.5Noter ⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

Tabell 8.3: Antall reiser innenlands mellom 150 og 300 km foretatt siste måned for ulike grupper av befolkningen. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Antall reiser	Ingen	1 - 2 reiser	3 reiser +	I alt	(N)
Alle	86	13	2	100	2567
<i>Kjønn</i>					
Mann	86	12	2	100	1301
Kvinne	86	13	2	100	1266
<i>Alder</i>					
13-17 år	90	9	0	100	102
18-24 år	88	10	2	100	184
25-34 år	85	14	2	100	577
35-44 år	82	15	3	100	673
45-54 år	84	13	4	100	541
55-66 år	85	13	2	100	324
67 år og eldre				100	166
<i>Utdanning¹</i>					
Grunn-/ungdomsskole >9 år	90	10	1	100	386
Videregående >12 år	87	12	2	100	1000
Høyskole/universitet >15 år	81	15	4	100	515
Høyskole/universitet <16 år	81	17	3	100	627
<i>Yrkesaktivitet²</i>					
Mertid	82	15	4	100	544
Heltid	84	14	2	100	1250
Deltid	87	12	1	100	260
Ikke yrkesaktiv	90	10	1	100	499
<i>Sosioøkonomisk status³</i>					
Arbeider	87	12	1	100	695
Fagfunksjonær	81	16	3	100	733
Overordnet	79	17	4	100	457
Selvstendig	84	12	4	100	151
Skole/studier	89	10	1	100	156
Andre	90	9	1	100	332
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under kr 100.000	92	7	1	100	51
kr 100-199.000	92	8	1	100	112
kr 200-299.000	87	11	2	100	370
kr 300-399.000	86	12	2	100	316
kr 400-499.000	83	15	3	100	418
kr 500.000 og over	81	16	4	100	774
<i>Bosted⁴</i>					
Oslo/Akershus	84	14	2	100	1017
Bergen/Trondheim/Stavanger	86	13	1	100	290
Andre tettsteder <10 000 innb	89	10	1	100	561
Resten av landet	85	13	2	100	699
<i>Biltilgang⁵</i>					
Ikke bil i husholdningen	91	9	1	100	210
Bil, ikke førerkort	90	9	0	100	187
Bil i husholdn og førerkort	84	14	3	100	2163

Noter¹⁻³ se Tabell 3.5

Noter⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

Tabell 8.4: Antall reiser innenlands over 300 km foretatt siste måned for ulike grupper av befolkningen 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Antall reiser	Ingen	1 - 2 reiser	3 reiser+	I alt	(N)
Alle	85	13	2	100	2666
<i>Kjønn</i>					
Mann	84	13	3	100	1564
Kvinne	87	12	1	100	1162
<i>Alder</i>					
13-17 år	90	10	0	100	116
18-24 år	84	15	1	100	188
25-34 år	85	13	2	100	699
35-44 år	83	14	3	100	673
45-54 år	83	14	3	100	561
55-66 år	86	11	2	100	324
67 år og eldre	92	7	1	100	155
<i>Utdanning¹</i>					
Grunn-/ungdomsskole >9 år	90	9	1	100	366
Videregående >12 år	87	12	1	100	892
Høyskole/universitet >15 år	81	16	3	100	483
Høyskole/universitet <16 år	76	18	6	100	882
<i>Yrkesaktivitet²</i>					
Mertid	77	17	6	100	768
Heltid	85	13	2	100	1118
Deltid	88	11	1	100	239
Ikke yrkesaktiv	88	11	1	100	537
<i>Sosioøkonomisk status³</i>					
Arbeider	88	11	1	100	701
Fagfunksjonær	83	14	3	100	630
Overordnet	74	19	7	100	634
Selvstendig	88	10	2	100	135
Skole/studier	86	13	1	100	181
Andre	89	10	1	100	366
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under kr 100.000	87	11	1	100	77
kr 100-199.000	92	8	1	100	118
kr 200-299.000	88	10	2	100	351
kr 300-399.000	86	13	2	100	336
kr 400-499.000	84	14	2	100	402
kr 500.000 og over	79	17	4	100	871
<i>Bosted⁴</i>					
Oslo/Akershus	86	12	2	100	914
Bergen/Trondheim/Stavanger	82	15	3	100	396
Andre tettsteder <10 000 innb	89	10	1	100	619
Resten av landet	85	13	2	100	737
<i>Biltilgang⁵</i>					
Ikke bil i husholdningen	88	11	1	100	294
Bil, ikke førerkort	88	11	1	100	219
Bil i husholdn og førerkort	84	13	3	100	2142

Noter ¹⁻³ se Tabell 3.5

Noter ⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

9 Transportmiddelbruk på lange reiser

Bilen er det mest brukte transportmidlet på reiser under 300 km. Fly brukes mest på de lengste reisene. Jernbanen har en noe større markedsandel enn buss på reiser over 300 km. Ferge/båt har lav markedsandel alle reiser over 100 km.

Det har skjedd små endringer i bruken av transportmidler på reiser mellom 100 og 300 km fra 1992 til 1998. På reiser over 300 km har flyet økt sin betydning på bekostning av bilen. Bruken av andre kollektive transportmidler har endret seg lite fra 1992 til 1998.

Reiser mellom 100 og 300 km

På lange reiser under 300 km er *bilen* mest brukt blant alle befolkningsgrupper, selv blant dem som ikke har bil i husholdningen. Bilen er relativt mest brukt blant

- menn
- personer i alderen 25 – 66 år
- de som har utdanning utover grunnskole
- de som er yrkesaktive
- har husholdningsinntekt over kr 200 000
- de som er bosatt i by (unntatt Bergen/ Trondheim/ Stavanger for reiser mellom 150 og 300 km)
- de som har bil i husholdningen og eget førerkort

Buss brukes i første rekke av

- unge eller eldre
- skoleelever/studenter
- kvinner
- personer som ikke er yrkesaktive eller arbeider deltid
- med lav husholdningsinntekt
- bosatt i spredtbyde strøk
- uten førerkort

Jernbanen velges relativt ofte av

- kvinner
- personer som har lav husholdningsinntekt
- som ikke har bil i husholdningen

På reiser mellom 100 og 150 km er det mange med lang utdanning som foretrekker tog, men tendensen er mindre klar på reiser mellom 150 og 300 km. På de lengre reisene er det de yngste og eldste som velger tog.

Flyet har en viss betydning på reiser mellom 150 og 300 km, særlig blant bosatte i Bergen/ Trondheim/ Stavanger.

De som velger fly framfor andre transportmidler oftere enn andre, er

- fagfunksjonærer
- personer i aldersgruppene 18 – 44 år
- personer med høy utdanning
- personer som arbeider heltid eller mer
- personer med høy husholdningsinntekt

Ferge/båt er mest brukt på reiser mellom 150 og 300 km blant

- skoleelever og studenter
- de som ikke har bil i husholdningen
- de som har en husholdningsinntekt på under kr 200 000.

Reiser over 300 km

På reiser over 300 km brukes *bil* på nærmere to av fem reiser.

De grupper som reiser mer med bil enn andre på de lengste reisene, er personer som

- er kvinner
- er unge eller eldre
- har lav utdanning
- ikke er yrkesaktive eller arbeider deltid
- har bil i husholdningen.

På de lengste reisene brukes *buss* og *jernbane* oftere av

- unge og eldre
- skoleelever/studenter, hjemmевærende og pensjonister
- personer med lav utdanning
- personer med lav husholdningsinntekt
- personer som ikke er yrkesaktive eller som arbeider deltid.

På de lengste reisene brukes *fly* i første rekke av

- menn
- personer i aldersgruppen 18 – 44 år
- personer med høy utdanning
- personer som arbeider mer enn 40 timer pr uke
- personer med overordnet stilling
- personer med høy husholdningsinntekt.

Folk som bor i større byer, og spesielt i Bergen/Trondheim/Stavanger, bruker fly oftere enn dem som bor andre steder i landet.

Tabell 9.1: Innenlandske reiser 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over etter hovedtransportmiddel i 1992 og 1998*. Prosent. N = antall reiser i utvalget

	100 – 150 km		150 – 300 km		Over 300 km	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Bil (fører/ pass.)	84	83	79	78	47	38
Buss	5	7	7	6	6	4
Jernbane	7	8	6	7	10	9
Fly	0	0	2	4	30	47
Ferge/ båt	2	2	3	4	4	2
Annet	1	1	2	1	3	1
I alt	100	100	100	100	100	100
(N)	1891	3045	2108	2566	3032	2666

* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr pkt 7.1

Tabell 9.2: Innenlandske reiser mellom 100 og 150 km i ulike grupper av befolkningen etter hovedtransportmiddel for ulike grupper av befolkningen. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Hovedtransportmiddel	Bil (fører/ pass.)	Buss	Jern- bane	Fly	Ferge/ båt	Annet	I alt	(N)
Alle	83	7	8	0	2	1	100	3045
<i>Kjønn</i>								
Mann	86	6	5	0	1	2	100	1636
Kvinne	78	8	11	0	2	1	100	1409
<i>Alder</i>								
13-17 år	60	29	8	0	2	1	100	128
18-24 år	68	17	9	0	4	2	100	277
25-34 år	91	1	7	0	1	1	100	662
35-44 år	83	6	9	0	2	1	100	705
45-54 år	87	4	8	0	1	1	100	584
55-66 år	86	5	7	0	1	2	100	475
67 år og eldre	78	6	9	0	3	4	100	214
<i>Utdanning¹</i>								
Grunn-/ungdomsskole >9 år	72	17	5	0	2	4	100	471
Videregående >12 år	85	6	5	0	2	1	100	1292
Høyskole/universitet >15 år	84	5	10	0	1	1	100	522
Høyskole/universitet <16 år	83	2	14	0	1	0	100	715
<i>Yrkesaktivitet²</i>								
Mertid	94	1	3	0	0	2	100	571
Heltid	83	5	9	0	2	1	100	1432
Deltid	79	12	7	0	2	1	100	339
Ikke yrkesaktiv	75	13	9	0	1	3	100	700
<i>Sosioøkonomisk status³</i>								
Arbeider	82	8	6	0	3	2	100	869
Fagfunksjonær	85	5	10	0	1	0	100	752
Overordnet	90	2	7	0	1	0	100	526
Selvstendig	82	4	11	0	2	2	100	179
Skole/studier	62	27	10	0	0	1	100	192
Andre	81	4	9	0	2	4	100	482
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 100.000	70	7	19	0	0	4	100	83
kr 100-199.000	66	13	18	0	0	4	100	183
kr 200-299.000	86	5	6	0	1	1	100	452
kr 300-399.000	85	5	5	0	3	1	100	381
kr 400-499.000	84	5	8	0	2	1	100	487
kr 500.000 og over	87	4	7	0	2	1	100	816
<i>Bosted⁴</i>								
Oslo/Akershus	87	3	10	0	0	0	100	1172
Bergen/Trondheim/Stavanger	89	3	4	1	3	0	100	251
Andre tettsteder <10 000 innb	82	10	6	0	1	2	100	745
Resten av landet	79	9	8	0	2	2	100	877
<i>Biltilgang⁵</i>								
Ikke bil i husholdningen	50	11	32	0	4	3	100	259
Bil, ikke førerkort	54	31	11	0	3	2	100	207
Bil i husholdn og førerkort	88	4	6	0	1	1	100	2568

Noter ¹⁻³ se Tabell 3.5

Noter ⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

Tabell 9.3: Innenlandske reiser mellom 150 og 300 km i ulike grupper av befolkningen etter hovedtransportmiddel. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Hovedtransportmiddel	Bil (fører/ pass.)	Buss	Jern- bane	Fly	Ferge/ båt	Annet	I alt	(N)
Alle	78	6	7	4	4	1	100	2566
<i>Kjønn</i>								
Mann	82	4	5	5	3	1	100	1301
Kvinne	74	9	10	3	4	0	100	1265
<i>Alder</i>								
13-17 år	60	20	11	2	5	1	100	102
18-24 år	67	14	10	5	1	3	100	184
25-34 år	82	4	7	4	3	1	100	576
35-44 år	80	3	6	6	4	1	100	673
45-54 år	82	5	4	3	6	0	100	541
55-66 år	78	5	9	2	4	0	100	324
67 år og eldre	72	13	15	1	0	1	100	166
<i>Utdanning</i> ¹								
Grunn-/ungdomsskole >9 år	74	11	9	1	4	1	100	386
Videregående >12 år	77	7	7	3	4	1	100	1000
Høyskole/universitet >15 år	84	5	5	4	2	1	100	515
Høyskole/universitet <16 år	77	3	8	8	4	1	100	626
<i>Yrkesaktivitet</i> ²								
Mertid	77	4	8	6	5	1	100	544
Heltid	83	4	6	5	2	1	100	1249
Deltid	79	8	6	1	6	1	100	260
Ikke yrkesaktiv	69	13	11	2	6	0	100	499
<i>Sosioøkonomisk status</i> ³								
Arbeider	81	6	6	2	4	2	100	695
Fagfunksjonær	77	6	6	7	3	0	100	733
Overordnet	88	2	5	4	2	0	100	457
Selvstendig	79	1	11	4	6	0	100	150
Skole/studier	57	21	10	2	11	0	100	156
Andre	73	10	12	3	3	0	100	332
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 100.000	49	25	23	2	0	0	100	51
kr 100-199.000	64	11	7	0	15	5	100	112
kr 200-299.000	76	5	11	2	4	2	100	369
kr 300-399.000	83	10	4	3	0	0	100	316
kr 400-499.000	83	5	6	3	4	0	100	418
kr 500.000 og over	77	4	6	8	4	1	100	774
<i>Bosted</i> ⁴								
Oslo/Akershus	89	4	6	0	0	1	100	1017
Bergen/Trondheim/Stavanger	63	7	5	19	6	0	100	290
Andre tettsteder <10 000 innb	83	2	5	5	4	1	100	560
Resten av landet	76	8	9	1	5	1	100	699
<i>Biltilgang</i>								
Ikke bil i husholdningen	44	20	27	1	8	1	100	209
Bil, ikke førerkort	65	17	9	2	6	1	100	187
Bil i husholdn og førerkort	82	4	6	4	3	1	100	2163

Noter¹⁻³ se Tabell 3.5Noter⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

Tabell 9.4: Innenlandske reiser over 300 km i ulike grupper av befolkningen etter hovedtransportmiddel. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Hovedtransportmiddel	Bil (fører/ pass.)	Buss	Jern- bane	Fly	Ferge/ båt	Annet	I alt	(N)
Alle	38	4	9	47	2	1	100	2666
<i>Kjønn</i>								
Mann	36	3	6	52	2	2	100	1504
Kvinne	40	5	12	41	1	1	100	1162
<i>Alder</i>								
13-17 år	52	10	14	21	1	2	100	116
18-24 år	28	5	16	50	1	0	100	188
25-34 år	33	1	10	53	2	1	100	649
35-44 år	35	3	5	53	2	2	100	673
45-54 år	41	2	7	48	2	0	100	561
55-66 år	45	4	7	42	2	0	100	324
67 år og eldre	47	12	14	24	1	2	100	155
<i>Utdanning</i> ¹								
Grunn-/ungdomsskole >9 år	51	5	10	31	1	1	100	366
Videregående >12 år	41	5	10	40	2	2	100	892
Høyskole/universitet >15 år	33	2	9	53	3	1	100	483
Høyskole/universitet <16 år	29	2	6	62	1	0	100	882
<i>Yrkesaktivitet</i> ²								
Mertid	28	1	3	63	3	2	100	768
Heltid	40	3	8	48	1	1	100	1118
Deltid	43	5	14	37	1	0	100	239
Ikke yrkesaktiv	45	7	15	30	3	1	100	537
<i>Sosioøkonomisk status</i> ³								
Arbeider	46	4	8	40	1	1	100	701
Fagfunksjonær	38	1	7	52	1	0	100	630
Overordnet	23	2	7	67	1	0	100	634
Selvstendig	41	6	5	37	7	5	100	135
Skole/studier	39	8	17	33	3	1	100	181
Andre	48	7	13	28	2	2	100	366
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 100.000	17	8	25	49	0	1	100	77
kr 100-199.000	42	7	15	35	0	1	100	118
kr 200-299.000	39	4	15	39	0	2	100	351
kr 300-399.000	47	2	6	40	4	1	100	336
kr 400-499.000	40	3	5	50	2	0	100	402
kr 500.000 og over	32	2	6	58	2	1	100	871
<i>Bosted</i> ⁴								
Oslo/Akershus	37	3	9	50	0	1	100	914
Bergen/Trondheim/Stavanger	26	1	11	60	2	1	100	396
Andre tettsteder <10 000 innb	35	3	10	44	5	4	100	619
Resten av landet	44	5	8	41	2	1	100	737
<i>Biltilgang</i> ⁵								
Ikke bil i husholdningen	20	10	20	47	1	2	100	294
Bil, ikke førerkort	46	6	14	31	2	2	100	219
Bil i husholdn og førerkort	39	3	7	49	2	1	100	2147

Noter¹⁻³ se Tabell 3.5

Noter⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

9.1 Tilbringertransport ved bruk av kollektive hovedtransportmidler

På reiser til og fra flyplass er det vanlig å reise med drosje, kjøre bil selv, være bilpassasjer eller reise med buss (flybuss eller annen rutebuss).

På reiser til og fra togstasjon er det mest vanlig å bli skyssert i bil. Men også gange, drosje og buss er vanlige transportmåter.

Det er små endringer i hvilke transportmidler som brukes til og fra kollektivterminalen fra 1992 til 1998.

Tabell 9.5: Transportmiddelbruk til/ fra hovedtransportmiddel for reiser med fly, jernbane og andre kollektive hovedtransportmidler (inkludert buss og ferge/ båt) i 1998. Alle innenlandske reiser over 100 km. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Hovedtransportmiddel	Fly		Jernbane		Alle	
	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra
Gange	1	1	19	20	12	12
Bilfører	23	20	11	10	17	16
Bilpassasjer	24	25	30	29	27	27
Drosje	28	28	13	17	20	21
Flybuss	10	10	0	0	5	5
Annen buss	11	11	16	13	13	13
Trikk/ T-bane/ tog	2	2	10	9	4	4
Ferge/ båt	1	0	0	1	1	1
Annet	2	2	1	1	1	2
I alt	100	100	100	100	100	100
(N)	1347	1348	646	638	2507	2482

10 Reiseformål ved lange reiser

Ferie-/fritid og besøk er de viktigste reiseformålene på alle lange reiser. Tjenestereiser utgjør en betydelig andel på reiser over 300 km. En forholdsvis stor andel av de lange reisene er private ærend, men andelen slike reiser avtar med økende reiselengde.

Fra 1992 til 1998 har andelen tjenestereiser og reiser knyttet til private ærend økt, mens ferie-/fritidsreisene og besøksreisene relativt sett er blitt redusert.

10.1 Reiseformål for ulike grupper

Arbeids- og tjenestereiser foretas oftest av

- menn
- personer i aldersgruppen 25 – 54 år
- de med lang utdanning
- de som arbeider heltid og mer
- de som har høye husholdningsinntekter
- personer med overordnede eller selvstendige stillinger i arbeidslivet

Reiser i private ærender er mest vanlig blant

- eldre
- personer med lav utdanning
- de som ikke er yrkesaktive eller som arbeider deltid
- de som har lav husholdningsinntekt
- som ikke er bosatt større byer

Organisert fritidsaktivitet er i første rekke reiseformål for

- yngre personer
- personer under utdanning

Ferie-/ fritidsreisene foretas i særlig grad av

- bosatte i Oslo/ Akershus og i de øvrige større byene i landet (for reiser under 300 km)

Besøksreisene er mest utbredt blant

- kvinner
- unge voksne og eldre
- personer som ikke er yrkesaktive eller arbeider deltid
- personer med lave husholdningsinntekter.

Tabell 10.1: Innenlandske reiser 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over etter reiseformål i 1992 og 1998*. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Reiselengde	100 – 150 km		150 – 300 km		Over 300 km	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Til/ fra arbeid	4	6	4	3	4	8
Tjenestereise	14	16	13	15	19	27
Privat ærend	14	18	8	13	4	10
Organisert fritidsaktivitet	6	4	5	4	5	3
Ferie/ fritid	23	23	38	33	29	19
Besøk hos slekt/ venner	32	20	26	23	30	25
Annet	8	12	6	10	8	9
I alt	100	100	100	100	100	100
(N)	1888	2914	2096	2449	2982	2553

* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr pkt 7.1

Tabell 10.2: Innenlandske reiser mellom 100 og 150 km for ulike grupper av befolkningen etter reiseformål. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Reiseformål	Til/ fra arbeid	Tjeneste-reise	Privat ærend	Organiisert fritids-aktivitet	Ferie/ fritid	Besøk hos slekt/ venner	Annet formål	I alt	(N)
Alle	6	16	18	4	23	20	12	100	2914
<i>Kjønn</i>									
Mann	8	21	17	5	23	16	11	100	1574
Kvinne	3	10	19	3	24	27	14	100	1340
<i>Alder</i>									
13-17 år	5	0	24	13	29	12	16	100	124
18-24 år	3	4	17	12	17	21	27	100	271
25-34 år	8	19	20	1	18	25	10	100	627
35-44 år	8	21	16	4	20	18	13	100	682
45-54 år	7	22	15	4	28	16	8	100	553
55-66 år	3	14	19	1	29	22	11	100	459
67 år og eldre	2	1	20	1	28	38	12	100	198
<i>Utdanning</i> ¹									
Grunn-/ungdomsskole >9 år	5	8	24	8	22	22	13	100	445
Videregående >12 år	5	14	18	4	24	20	14	100	1289
Høyskole/universitet >15 år	6	23	16	3	23	21	9	100	518
Høyskole/universitet <16 år	9	20	14	3	22	20	12	100	668
<i>Yrkesaktivitet</i> ²									
Mertid	6	30	14	3	24	13	9	100	553
Heltid	8	20	16	4	24	18	10	100	1366
Deltid	4	4	23	6	23	23	18	100	324
Ikke yrkesaktiv	2	1	22	5	22	20	12	100	668
<i>Sosioøkonomisk status</i> ³									
Arbeider	7	10	20	5	26	21	12	100	827
Fagfunksjonær	5	22	16	4	23	19	11	100	724
Overordnet	8	33	11	3	24	12	8	100	509
Selvstendig	9	22	21	7	15	12	14	100	167
Skole/studier	2	0	15	11	16	24	32	100	188
Andre	1	0	25	1	26	37	10	100	454
<i>Husholdningsinntekt</i>									
Under kr 100.000	2	0	38	0	9	40	12	100	81
kr 100-199.000	1	3	23	1	15	40	18	100	180
kr 200-299.000	4	7	21	2	27	26	14	100	442
kr 300-399.000	3	13	22	4	22	25	11	100	370
kr 400-499.000	9	19	16	2	25	20	9	100	471
kr 500.000 og over	7	27	14	5	25	14	9	100	803
<i>Bosted</i> ⁴									
Oslo/Akershus	3	13	9	1	32	29	13	100	1117
Bergen/Trondheim/Stavanger	12	17	6	3	41	15	5	100	242
Andre tettsteder <10 000 innb	1	17	21	1	27	13	20	100	223
Resten av landet	7	17	23	7	16	20	13	100	1332
<i>Biltilgang</i> ⁵									
Ikke bil i husholdningen	5	4	16	0	25	38	12	100	246
Bil, ikke førerkort	6	2	23	10	20	16	24	100	197
Bil i husholdn og førerkort	6	16	18	4	23	20	13	100	2462

Noter ¹⁻³ se Tabell 3.5

Noter ⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

Tabell 10.3: Innenlandske reiser mellom 150 og 300 km for ulike grupper av befolkningen etter reiseformål. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

	Til/ fra arbeid	Tjeneste-reise	Privat ærend	Organi-sert fritids-aktivitet	Ferie/ fritid	Besøk hos slekt/ venner	Annet formål	I alt	(N)
Alle	3	15	13	4	33	23	10	100	2449
<i>Kjønn</i>									
Mann	6	23	13	4	32	17	8	100	1245
Kvinne	1	8	14	4	33	28	12	100	1204
<i>Alder</i>									
13-17 år	0	1	11	19	26	35	9	100	98
18-24 år	1	2	10	5	30	33	20	100	175
25-34 år	4	13	11	2	33	28	10	100	554
35-44 år	5	22	16	4	31	15	7	100	636
45-54 år	3	20	14	2	32	18	12	100	516
55-66 år	1	15	12	2	38	25	7	100	312
67 år og eldre	1	2	19	4	42	24	8	100	158
<i>Utdanning</i> ¹									
Grunn-/ungdomsskole >9 år	1	6	21	8	28	25	12	100	372
Videregående >12 år	3	13	13	4	34	23	9	100	952
Høyskole/universitet >15 år	5	20	13	2	34	22	5	100	507
Høyskole/universitet <16 år	4	24	8	2	30	19	14	100	581
<i>Yrkesaktivitet</i> ²									
Mertid	5	24	14	5	33	13	5	100	518
Heltid	4	19	11	2	34	22	9	100	1187
Deltid	2	6	15	6	33	29	9	100	252
Ikke yrkesaktiv	0	2	17	6	31	29	15	100	479
<i>Sosioøkonomisk status</i> ³									
Arbeider	5	11	12	5	33	25	9	100	662
Fagfunksjonær	2	21	14	2	33	21	7	100	694
Overordnet	6	28	8	1	37	14	6	100	437
Selvstendig	1	16	23	10	29	13	9	100	147
Skole/studier	0	0	15	11	25	27	22	100	151
Andre	2	2	17	2	36	29	13	100	317
<i>Husholdningsinntekt</i>									
Under kr 100.000	1	0	32	7	15	32	14	100	49
kr 100-199.000	2	3	24	4	24	31	13	100	108
kr 200-299.000	3	16	16	5	26	27	7	100	363
kr 300-399.000	6	16	18	2	28	21	10	100	309
kr 400-499.000	4	20	15	2	29	21	10	100	402
kr 500.000 og over	4	20	8	4	40	16	10	100	757
<i>Bosted</i> ⁴									
Oslo/Akershus	2	8	9	3	52	16	10	100	964
Bergen/Trondheim/Stavanger	6	16	3	0	39	21	14	100	281
Andre tettsteder <10 000 innb	4	19	9	2	37	21	8	100	145
Resten av landet	3	17	19	6	21	26	9	100	1059
<i>Biltilgang</i> ⁵									
Ikke bil i husholdningen	2	6	11	6	29	36	11	100	199
Bil, ikke førerkort	0	2	13	12	35	28	11	100	177
Bil i husholdn og førerkort	4	17	14	3	33	21	10	100	2462

Noter ¹⁻³ se Tabell 3.5

Noter ⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

Tabell 10.4: Innenlandske reiser over 300 km for ulike grupper av befolkningen etter reiseformål. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Reiseformål	Til/ fra arbeid	Tjeneste-reise	Privat ærend	Organiisert fritids-aktivitet	Ferie/ fritid	Besøk hos slekt/ venner	Annet formål	I alt	(N)
Alle	8	27	9	3	19	25	9	100	2553
<i>Kjønn</i>									
Mann	10	37	9	3	15	18	8	100	1453
Kvinne	5	14	10	3	24	33	11	100	1100
<i>Alder</i>									
13-17 år	1	0	1	9	47	30	12	100	110
18-24 år	4	10	9	5	13	42	18	100	178
25-34 år	7	27	14	3	19	23	8	100	621
35-44 år	10	39	7	3	15	18	8	100	645
45-54 år	11	33	11	2	18	21	5	100	542
55-66 år	8	28	12	0	16	25	10	100	308
67 år og eldre	1	2	14	2	26	47	8	100	149
<i>Utdanning</i> ¹									
Grunn-/ungdomsskole >9 år	4	9	15	5	29	27	12	100	343
Videregående >12 år	9	19	12	4	18	28	10	100	850
Høyskole/universitet >15 år	12	32	10	4	15	21	7	100	479
Høyskole/universitet <16 år	7	45	5	0	14	21	8	100	839
<i>Yrkesaktivitet</i> ²									
Mertid	15	52	5	1	10	12	6	100	749
Heltid	7	29	11	3	19	23	9	100	1058
Deltid	3	9	10	8	24	40	8	100	230
Ikke yrkesaktiv	2	2	14	4	29	36	14	100	514
<i>Sosioøkonomisk status</i> ³									
Arbeider	9	18	12	5	18	28	9	100	665
Fagfunksjonær	5	35	8	2	20	23	7	100	603
Overordnet	14	51	6	1	8	15	5	100	610
Selvstendig	7	35	9	1	26	12	9	100	134
Skole/studier	4	2	7	8	36	32	13	100	170
Andre	0	1	19	2	24	38	16	100	352
<i>Husholdningsinntekt</i>									
Under kr 100.000	7	10	8	0	20	40	16	100	75
kr 100-199.000	1	6	14	1	14	45	18	100	114
kr 200-299.000	6	21	7	1	19	34	11	100	341
kr 300-399.000	5	23	15	3	24	22	9	100	329
kr 400-499.000	10	31	7	2	22	20	8	100	389
kr 500.000 og over	10	41	9	3	12	20	5	100	848
<i>Bosted</i> ⁴									
Oslo/Akershus	7	27	6	1	23	27	10	100	878
Bergen/Trondheim/Stavanger	11	34	7	4	15	22	7	100	377
Andre tettsteder <10 000 innb	6	23	20	2	22	22	5	100	130
Resten av landet	7	25	11	4	18	25	10	100	1168
<i>Biltilgang</i> ⁵									
Ikke bil i husholdningen	9	10	8	0	24	39	10	100	272
Bil, ikke førerkort	1	4	6	8	37	33	11	100	206
Bil i husholdn og førerkort	9	32	11	3	16	22	8	100	2064

 Noter ¹⁻³ se Tabell 3.5

 Noter ⁴⁻⁵ se Tabell 8.1

11 Reiser mellom ulike landsdeler, billettbruk og overnattinger

11.1 Flest reiser til Østlandet

Halvparten av alle lange reiser ender i Oslo/Akershus eller Østlandet ellers. De fleste lange reiser foretas likevel innenfor den enkelte landsdel. Bare på Sør-Vestlandet (Agder/Rogaland) går de fleste reiser over 100 km ut av landsdelen.

Fra 1992 til 1998 har det skjedd store endringer i bruken av transportmidler mellom

Oslo/Akershus og fylkene Hordaland, Sør-Trøndelag, Rogaland og Vest-Agder: Andelen flyreiser har økt, særlig på bekostning av bil, men også på bekostning av andre kollektive transportmidler.

Fly er mest brukt på reiser mellom disse fylkene, unntatt mellom Oslo/Akershus og Vest-Agder.

Tabell 11.1: Innenlandske reiser over 100 km innen og mellom ulike landsdeler 1998. Prosent av alle reiser. N = antall reiser i utvalget

Endepunkt:	Startpunkt:						I alt
	Oslo/Akershus	Østlandet ellers	Agder/Rogaland	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	
Oslo/Akershus	1	43	28	17	13	10	21
Østlandet ellers	63	39	16	15	11	3	30
Agder/Rogaland	8	4	23	8	1	1	6
Vestlandet	17	9	29	52	12	3	20
Trøndelag	7	3	3	6	58	5	11
Nord-Norge	5	1	3	2	6	78	13
Innenlands i alt	100	100	100	100	100	100	100
(N)	2114	2423	388	1832	740	783	8280

Tabell 11.2: Reiser innenfor fire transportkorridorer til/fra Oslo/Akershus i 1992 og 1998* etter hovedtransportmiddel. Prosent. N = antall reiser i utvalget

	Reiser mellom Oslo/Akershus og							
	- Hordaland		- Sør-Trøndelag		- Rogaland		- Vest-Agder	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Bil (fører/ pass.)	37	18	39	24	27	14	54	44
Buss	6	1	4	2	3	1	3	3
Jernbane	15	13	18	13	6	1	21	15
Fly	39	68	37	60	57	82	18	37
Annet	3	0	3	1	6	1	3	1
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100
(N)	227	294	139	198	148	169	138	146

* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr pkt 7.1

11.2 Rabatterte billetter er vanlig

På lange reiser er et vanlig å bruke billetter med en eller annen form for rabatt.

Rabatterte billetter benyttes på tre av fire tog-reiser, to av tre buss- og ferge/båt-reiser og en av to flyreiser. Flyet er det eneste kollektive transportmidlet hvor et (lite) flertall betaler full pris.

Tabell 11.3: Innenlandske kollektive reiser med fly, jernbane, buss og ferge/båt over 100 km etter på billettype. 1998. N = antall reiser i utvalget.

	Fly	Jernbane	Buss	Ferge/båt
Full pris	52	27	34	36
Rabattert billett	48	73	66	64
I alt	100	100	100	100
(N)	1309	643	395	141

11.3 Vanlig med overnattinger på lange reiser

De fleste lange reiser innebærer overnattinger på reisemålet. Gjennomsnittlig foretas 2,6 overnattinger pr reise. Jo lenger reisen er, desto mer vanlig er det å overnatte, og desto flere overnattinger foretas i gjennomsnitt pr reise. For reiser mellom 100 og 150 km foretas det i gjennomsnitt 1,9 overnattinger, og for reiser over 300 km er antallet 3,5.

Det er flest overnattinger pr reise på togreiser. To tredeler av alle overnattinger foretas likevel på bilreiser, mens hver sjette overnatting finner sted på reiser som foretas med fly.

To av tre overnattinger på lange reiser gjøres i forbindelse med ferie-/fritidsreiser eller besøksreiser. Hver sjette overnatting er knyttet til arbeids- eller tjenestereiser og hver tiende til private ærender. På ferie-/fritidsreiser, besøksreiser og arbeidsreiser er det flest overnattinger pr reise.

Tabell 11.4: Overnattinger ved innenlandske reiser 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over 100 km. Antall overnattinger pr reise, prosentandel av alle overnattinger og prosentandel av reisene, med overnatting innenfor hver avstandskategori. 1998. N = antall overnattinger i utvalget

	Overnattinger pr reise	Prosentandel av overnattingene	Prosentandel av reisene med overnatting	(N)
100 – 150 km	1.9	28	54	3513
150 – 300 km	2.6	31	79	3721
Over 300 km	3.5	42	85	4896
Alle reiser	2.6	100	72	12130

Tabell 11.5: Overnattinger ved innenlandske reiser over 100 km etter transportmiddel. Antall overnattinger pr reise, prosentandel av alle overnattinger og prosentandel av reisene med overnatting. 1998. N = antall overnattinger i utvalget

	Overnattinger pr reise	Prosentandel av overnattingene	Prosentandel av reisene med overnatting	(N)
Bil (fører/ pass.)	2.5	65	70	8111
Buss	2.8	6	68	633
Jernbane	3.2	10	75	1147
Fly	2.7	16	77	1890
Ferge/ båt	2.3	2	82	229
Annet	1.9	1	51	89
Alle reiser	2.6	100	72	12129

Tabell 11.6: Overnattinger ved innenlandske reiser over 100 km etter reiseformål . Antall overnattinger pr reise, prosentandel av alle overnattinger og prosentandel av reisene med overnatting. 1998. N = antall reiser i utvalget

	Overnattinger pr reise	Prosentandel av overnattingene	Prosentandel av reisene med overnatting	(N)
Til/fra arbeid	2.7	6	66	630
Tjenestereise	1.5	11	54	1264
Privat ærend	1.6	10	46	1174
Organisert fritidsaktivitet	1.3	2	55	177
Ferie/fritid	3.6	37	92	4473
Besøk hos slekt/ venner	2.9	28	84	3597
Annet	3.8	7	71	710
Alle reiser	2.6	100	72	12025

12 Utenlandsreiser

60 prosent av alle reiser ut av landet går til Sverige, Danmark og Storbritannia. Av disse går halvparten til nabolandet Sverige. For øvrig går mesteparten av utenlandsreisene til andre land i Nord-, Mellom- og Sør-Europa.

På utenlandsreiser er det stor forskjell i bruk av transportmiddel. Bilbruken dominerer på reiser til Sverige, og ferge er hovedtransportmiddel på de fleste reiser til Danmark. For det øvrige utland er flyet mest brukt. Fly er praktisk talt enerådene på reiser utenom Europa.

Formålet med de fleste utenlandsreiser er ferie/fritid. Dette gjelder særlig reiser til Skandinavia og Sør-Europa. Også private ærender og besøksreiser har et stort omfang i Skandinavia. Tjenestereisene foretas i stor grad til andre land i Europa.

Tabell 12.1: Reiser til/ fra utlandet etter bestemmelsesland. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

Sverige	30
Danmark	17
Storbritannia	12
Øvrige Nord- og Mellom-Europa*	12
Sør-Europa**	13
Utenfor Europa	5
Utlandet generelt, annet, ubesvart	13
I alt	100
(N)	1231

*) Inkluderer Frankrike

**) Omfatter europeiske Middelhavsland, Kanariøyene og Madeira

Tabell 12.2: Reiser til/ fra utlandet etter hovedtransportmiddel. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget. N = antall reiser i utvalget

	Sverige	Danmark	Stor- britannia	Øvrige Nord- og Mellom- Europa*	Sør- Europa**	Utenfor Europa	Utlandet generelt, ubesvart	Alle
Bil (fører/ pass.)	69	24	0	20	4	0	16	29
Buss	8	2	4	7	1	0	9	5
Jernbane	5	2	0	1	2	0	0	2
Fly	13	17	89	64	94	99	69	50
Ferge/ båt	3	54	7	6	0	0	5	12
Annet	3	1	0	3	0	1	1	2
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100
(N)	683	371	212	273	278	105	295	2217

*) Inkluderer Frankrike

**) Omfatter europeiske Middelhavsland, Kanariøyene og Madeira

Tabell 12.3: Reiser til/ fra utlandet etter reiseformål. 1998. Prosent. N = antall reiser i utvalget

	Sverige	Danmark	Stor- britannia	Øvrige Nord- og Mellom- Europa*	Sør- Europa**	Utenfor Europa	Utlandet generelt, ubesvart	Alle
Til/fra arbeid	2	4	7	12	1	4	5	5
Tjenestereise	14	14	25	30	7	29	21	18
Privat ærend	15	14	4	10	3	2	6	10
Organisert fritidsaktivitet	6	5	5	5	0	0	5	5
Ferie/fritid	37	49	40	32	72	53	45	45
Besøk hos slekt/ venner	13	8	4	2	1	5	8	7
Annet	13	7	17	10	15	7	10	12
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100
(N)	539	352	207	263	277	104	286	2122

*) Inkluderer Frankrike

**) Omfatter europeiske Middelhavsland, Kanariøyene og Madeira

13 Referanser

- Ampt, E og Richardson, A. 1994
The validity of self-completion surveys for collecting travel behaviour data. Proceedings 22nd European Transport Forum, PTRC, London
- Bolkesjø, T og Solheim, T. 1984
Reisevaneundersøkelse i Norge 1984/85. Sluttrapport fra planleggingen av undersøkelsen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 718/1984
- Brög, W, Erl, E, Meyburg, A og Wermuth, M. 1982
Problems of non-reported trips in surveys of nonhome activity patterns. *Transportation Research Record*, 891, 1-5
- Denstadli, J-M og Lian, J-I. 1998
Memory effects in long distance travel surveys. Oslo, Institute of Transport Economics. TØI TEST working paper
- Hjorthol, R og Larsen, O I. 1991
Virksomheter av bompengeringen på befolkningens reisevaner. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 93/1991
- Stangeby, I. 1987
Reisevaner i Norge. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1987
- Stangeby, I. 1997
Persontransport i arbeid. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 375/1997
- Statistisk sentralbyrå. 1992
Befolkningsstatistikk. Hefte III
- Statistisk sentralbyrå. 1997
Befolkningsstatistikk. Hefte II
- Vibe, N. 1993a
Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 171/1993
- Vibe, N. 1993b
Norske reisevaner. Dokumentasjonsrapport for den landsomfattende reisevaneundersøkelsen 1991-92. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 183/1993
- Vibe, N. 1993c
De lange reisene. Endringer i reisevaner 1985 - 92. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 188/1993

Arbeidsdokument av 21.05.97
O-2213 Nasjonal reisevaneundersøkelse 1997/98
Cand sociol Ingunn Stangeby

TP/1128/97

Spørreskjema til basisdelen av reisevaneundersøkelsen 1997-98

Innhold:

Introduksjon	2
Husholdningens tilgang til transportmidler	2
Gårdagens reiser	6
Lange reiser	10
Arbeid/yrke	12
Arbeidsreisen	14
Ektefelle/samboer	17
Husholdning	18
Bakgrunnsopplysninger på IO	18

Introduksjon

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

1. Telefonnummer:
2. Adresse:
3. Postnr:
4. Sted:
5. Kommune nr:
6. Fylke:
8. Dag:
- 9.-10. Ukenummer
11. *God dag, mitt navn er NN. Jeg ringer fra Norsk Gallup Institutt. For å bedre transportmulighetene i landet gjør vi en undersøkelse om folks reiser. Undersøkelsen blir gjort på oppdrag av Transport-økonomisk institutt. Kan jeg få snakke med ...
Du er garantert full anonymitet. Ingen opplysninger som kan knytte svar til enkeltpersoner blir gitt vår oppdragsgiver. Intervjuet tar rundt 20 minutter, avhengig av om du har reist og hvor mange reiser du har foretatt.*

12. Registrer nektårsak

15. *Er din gateadresse xx?*

- Ja
- Nei
- Ubesvart
- Vet ikke

Hvis svart NEI/ubesvart i spm 15:

16. *Hva er din korrekte gateadresse?*

17. Noter postnummer

18. Noter poststed

Alle:

19. *Hva er din alder?*

Antall år

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

Antall personer

Husholdningens tilgang til transportmidler

21. *Eier du selv eller kan du disponere sykkel som er i brukbar stand?*

- Eier
- Kan disponere
- Nei, verken eier eller kan disponere
- Ubesvart
- Vet ikke

Hvis eier eller kan disponere sykkel:

22. *Hva slags sykkel har du?*

Bare ett alternativ kan merkes av. Hvis IO har flere sykler skal den som brukes mest registreres.

Terrengsykkel/off road sykkel

Racersykkel

Touring sykkel/bysykkel

Hybridsykkel (krysning av terreng- og racersykkel)

Vanlig sykkel

Annen sykkel

Ubesvart

Vet ikke

Alle:

23. *Eier du selv eller kan du disponere moped?*

Eier

Kan disponere

Nei

Ubesvart

Vet ikke

24. *Eier du selv eller kan du disponere motorsykkel?*

Eier

Kan disponere

Nei

Ubesvart

Vet ikke

Hvis IO er 18 år eller eldre:

25. *Har du selv førerkort (i klasse B/BE) for bil?*

Ja

Nei

Ubesvart

Vet ikke

Hvis JA i spm 25:

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

Årstall

Ubesvart

Vet ikke

Alle:

27. *Eier eller disponerer du selv eller andre i husholdningen bil? Vi tenker her på alle typer biler, også buss eller lastebil.*

Eier

Kan disponere

Nei

Ubesvart

Hvis svart ja i spm 27:

28. *Hvor mange biler eier eller disponerer du/dere?*

Antall

Ubesvart

Vet ikke

29. *Årsmodell på bil nr 1?*

Årstall

Ubesvart

Vet ikke

30. *Hva slags type bil er dette?*

Personbil/stasjonsvogn

Kombinert bil

Varebil

Lastebil

Buss/minibuss (minst 10 seter)

Campingbil/bobil

Ubesvart

Vet ikke

31. *Når ble denne bilen anskaffet?*
 Årstall
 Ubesvart
 Vet ikke
33. *Hvem er bil nr 1 registrert på?*
 IO
 Ektefelle
 Samboer
 Mor
 Far
 Søsken
 Barn
 Annet husholdningsmedlem
 Privat person utenfor
 husholdningen
 Arbeidsgiver/firma
 Ubesvart
 Vet ikke
34. *Hvor mange kilometer ble denne bilen kjørt siste 12 måneder?*
 Antall kilometer
 Ubesvart
 Vet ikke
35. *Årsmodell på bil nr 2?*
 etc til og med bil nr 5.
- Respondenten har førerkort for bil og eier/disponerer bil:
59. *Hvilke muligheter til å bruke bil til egen kjøring hadde du 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
60. *Hvilken type billett brukte du sist du reiste med lokal kollektivtransport?*
 Enkeltbillett
 Årskort/halvårskort
 Måneds-/halvmåneds kort
 Ukeskort
 Dagskort
 Klippe kort/ flerreise kort
 Ungdomskort
 Skolekort
 TT-kort
 Andre billett-/korttyper
 Reiste gratis/fri billett
 Finnes ingen kollektive transportmidler
 Ubesvart
 Husker ikke/vet ikke
 Reiser ikke kollektivt
61. *Hvilke kollektive transportmidler finnes innenfor 15 min gangavstand, det vil si ca 1,0 - 1,5 km fra boligen? NB! Flere transportmidler kan krysses av. Les opp:*
 Buss
 Trikk
 T-bane, forstadsbane
 Jernbane
 Båt/ferge
 Ingen
 Ubesvart
 Vet ikke

62. *Hvor langt er det fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som kan være mest aktuelt å bruke?*
Skriv avstanden i hundre meter.
Ubesvart
Vet ikke
63. *Hvor ofte går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15? Ta med avganger i én retning.*
- 4 ganger pr time eller flere
2-3 ganger pr time
1 gang pr time
Hver annen time
Sjeldnere
Ubesvart
Vet ikke
65. *Hvor langt er det fra boligen til nærmeste dagligvarebutikk?*
Skriv avstanden i hundre meter.
Ubesvart
Vet ikke
67. *Hvor langt er det fra boligen til nærmeste barneskole?*
Skriv avstanden i hundre meter.
Ubesvart
Vet ikke
69. *Hvor langt er det fra boligen til kommunesenteret?*
Skriv avstanden i hundre meter.
Ubesvart
Vet ikke

Gårdagens reiser

Vi skal nå gå over til å se på de reisene du gjennomførte i går.

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 sykkelturet.

Hver gang du stopper for å utføre et ærend eller gjøremål regner vi en reise for avsluttet.

Hvis du skal hjemmefra til tannlegen, deretter til butikken for å handle og så hjem igjen, regnes dette som tre reiser.

En tur fra bosted til arbeidssted med stopp ved barnehagen, er to reiser.

Er du yrkessjåfør, skal du ikke ta med passasjer- og godstransport i arbeidet, men derimot reiser til og fra oppmøtestedet. For øvrig skal alle andre reiser i arbeidet tas med, som f.eks reiser i forbindelse med oppdrag, jobb, møter, kurs eller konferanser.

71. *Utførte du noen av følgende gjøremål i går? Les opp og kryss av for JA eller NEI:*

Reiser til/fra arbeid/skole

Reiser, møter o l i tilknytning til arbeidet

Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole

Kjøre eller følge barn eller andre for ulike formål (f.eks idrettsarrangement/trening)

Innkjøp eller ærend i post, bank, lege eller liknende

Egen fritidsaktivitet (f.eks idrett, kino, bibliotek)

Besøke slekt, venner og naboer, sosialt samvær, sykebesøk

Gikk/jogget/syklet en tur/skitur/luftet hund

Nei, ingen av dem
Ubesvart
Vet ikke

Hvis svart nei eller ubesvart, vet ikke i
spm 71:

72. *Var du ikke utenfor boligen i går?*

Jo, var ute
Nei, var ikke ute

Hvis svart NEI i spm 72:

73. *Var det noen spesiell grunn til at du ikke foretok noen reise i går? Var det f.eks på grunn av egen eller andres sykdom, dårlig vær, føre eller annet? 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
Annet
Ubesvart
Vet ikke

Deretter gå til Lange reiser.

Hvis svart JA på noen av kategoriene i
1-8 i spm 71 eller JO i spm 72:

Vi tar reisene i tur og orden og starter med den første reisen du foretok i går. Reiser gjennomført i går fra kl 0000 til 2400:

74. *Hvor startet reise nr 1?*

Eget hjem
Egen arbeidsplass
Egen skole/universitet
Annet sted
Ubesvart
Vet ikke

75. *Når startet reise nr 1?*

Klokkeslett i 24-timers format
Ubesvart
Vet ikke
Vet ikke

76. *Hvor endte reise nr 1?*

Endepunkt

Eget hjem
Egen arbeidsplass
Egen skole/universitet
Annet sted
Ubesvart
Vet ikke

78. *Hva var formålet med reise nr 1?*

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, apotek = andre innkjøp)
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)
Fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer)
Fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc)
Organisert fritidsaktiviteter som utøver
Gikk/sykklet/jogget en tur/skitur/luftet hund
Vedlikehold, dugnadsarbeid el utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, kor/korps-dugnad etc)
Annen fritid og rekreasjon
Ferie- og helgereise (korte og lange)
Annet formål
Ubesvart
Vet ikke

Rutebåt
Annen båt/fritidsbåt
Traktor
Snøscooter
Annet
Ubesvart
Vet ikke
Ingen flere reisemidler

Hvis sykkel:

80. *Hva slags type veg syklet du mest på?*

Les opp:

*Gang/sykkelveg
Veg med sykkelbane
Fortau
Gate/veg med lite biltrafikk
Gate/veg med mye biltrafikk
Skogsbilveg/gårdsveg
Skogssti/naturterreng
Annet sted uten biltrafikk
Ubesvart
Vet ikke*

79. *Hvilke transportmidler brukte du på reise nr 1? Dersom du brukte flere transportmidler, nev de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.*

Reisemiddel 1 i reise 1:

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

Spm 80 gjentas for hvert reisemiddel, hvis dette er sykkel.

81. *Reisemiddel 2 i reise nr 1?*

83. *Reisemiddel 3 i reise nr 1?*

85. *Reisemiddel 4 i reise nr 1?*

Hvis flere enn ett transportmiddel:

87. *Hvilket transportmiddel reiste du lengst med i reise nr 1 (målt i avstand)?*

88. *Hvor lang tid tok hele reisen?* Noter antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

89. *Hvor lang var hele reisen* (reiselengde inkl gange)?
Skriv avstanden i hundre meter.
Ubesvart
Vet ikke

Hvis andre transportmidler enn til fots hele veien:

91. *Hvor stor del av reisen var til fots?*
Skriv avstanden i hundre meter.
Ubesvart
Vet ikke

Hvis flere kollektive transportmidler:

100. *Hvor lang var samlet overgangstid, dvs eventuell gangtid pluss ventetid?*
Skriv antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

Hvis bilfører eller bilpassasjer:

101. *Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?*
Bare de som reiste i samme bil som IO skal regnes med. Hvis taxi skal ikke sjåføren regnes med, men alle passasjerene.

Antall personer
Ubesvart
Vet ikke

Alle som har reist:

102. *Hadde du noen flere reiser i går, hjem eller annet sted?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis NEI: Gå til Lange reiser.

103. *Hvor startet reise nr 2?*

etc for 15 reiser totalt.

Hvis IO har foretatt 15 reiser i går:

508. *Foretok du enda flere reiser i går?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis JA:

509. *Hvor mange flere reiser?*

Antall
Ubesvart
Vet ikke

510. Antall

Lange reiser

Vi skal nå se nærmere på reiser som er 100 km, eller 10 mil, eller mer en vei. Vi regner en reise for avsluttet når du har kommet dit du skal utføre hovedgjøremålet med reisen. Reiser du f eks på hytta eller på en tjenestereise skal reisen fram og reisen tilbake regnes som to forskjellige reiser.

514. Har du foretatt en eller flere slike lange reiser i løpet av siste måned, dvs etter xx.xx.xx? F eks tjenestereise, feriereise, hytteturer e.l

Ja
Nei
Ubesvart
Vet/husker ikke

Hvis nei, vet/husker ikke, ubesvart gå til Arbeid/yrke.

Hvis ja:

515. Hvor startet den siste reisen?

Eget hjem
Egen arbeidsplass
Familiens hytte/fritidsbolig
Annet sted i Norge
Utlandet
Ubesvart
Vet ikke

Hvis svart hytte/fritidsbolig eller annet sted i Norge i spm 515:

516. I hvilken kommune er dette?

Kommune
Ubesvart
Vet ikke

517. Hvor endte denne reisen?

Eget hjem
Egen arbeidsplass
Familiens hytte/fritidsbolig
Annet sted i Norge
Utlandet
Ubesvart
Vet ikke

Hvis svart hytte/fritidsbolig eller annet sted i Norge i spm 517:

518. I hvilken kommune er dette?

Hvis: Familiens hytte/fritidsbolig, Annet sted i Norge eller Utlandet i spm 517:

519. Hvor mange overnattinger hadde du på det stedet reisen endte?

Antall
Ubesvart
Vet ikke

Hvis Annet sted i Norge eller Utlandet i spm 517:

520. Hvordan overnattet du på dette stedet?

Det kan krysses av for flere kategorier.

I bilen/på toget/flyet/bussen/båten
Hotell, pensjonat, kro, vandrerhjem,
turisthytte ol

Leid hytte

Lånt hytte

Slekt/venner

Campingplass i hytte, telt, bobil,
campingvogn

Utenfor campingplass i telt, bobil,
campingvogn

Annet
Ubesvart
Vet ikke

521. Hva var hovedformålet med reisen?

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

522. Hvem betalte reisen - du selv, noen
andre i familien/husholdningen,
arbeidsgiveren eller var det andre?

Den reisende selv
Andre i familien/husholdningen
Arbeidsgiver/oppdragsgiver
Utgiftsføres på eget firma
Idretts-/kulturorganisasjon e l
Trygdekontor/sosialkontor e l
Andre
Ubesvart
Vet ikke

523. Hvilket hovedtransportmiddel
brakte du på reisen?

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

Sykkel
Moped

Motorsykkel
Bil, fører
Bil, passasjer
Drosje
Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Tog
Rutefly
Charterfly
Ferge
Rutebåt
Annen båt
Snøscooter
Annet
Ubesvart
Vet ikke

Hvis bilfører eller bilpassasjer:

524. Hvor mange personer reiste
sammen i bilen, medregnet deg selv?
Bare personer i samme bil som IO
regnes med. Hvis taxi skal ikke sjåføren
regnes med.

Antall personer
Ubesvart
Vet ikke

Hvis hovedtransportmiddel ikke er
kollektivtransport, gå til spm 528.

Hvis hovedtransportmiddel er
kollektivtransport:

525. Hva slags billettype brukte du (på
hovedtransportmidlet)?

Full pris
Rabatt
Charter/pakke
Charter uten overnatting
Fribilletter/personalbilletter
Bonusbillett
Annet
Ubesvart
Vet ikke

526. *Hvilke transportmidler brukte du til togstasjonen/bussterminalen/-båten, ferga/flyplassen (kommer opp på skjermen)?*

Flere kategorier kan oppgis. Nummerer de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

Gange hele veien

Sykkel

Moped

Motorsykkel

Bil, fører

Bil, passasjer

Drosje

Buss/rutebil/ekspresbuss i rute

Turbuss/chartret buss

Flybuss

Trikk

T-bane/undergrunns-/forstadsbane

Tog

Rutefly

Charterfly

Ferge

Rutebåt

Annen båt

Traktor

Snøscooter

Annet

Ubesvart

Vet ikke

527. *Hvilke transportmidler brukte du fra togstasjonen/bussterminalen/-båten, ferga/flyplassen (kommer opp på skjermen)?*

Flere kategorier kan oppgis. Avmerk de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

528. *Har du foretatt flere reiser over 100 km, 10 mil, i løpet av siste måned?*

Hvis ikke IO er tilbake på hjemstedet (spm517) må intervjuer huske å spørre om «tilbakereisen» fra siste reise. («Tilbakereisen» defineres som egen reise.)

Ja

Nei

Ubesvart

Vet/husker ikke

Hvis JA, ny runde fra spm 515 med den nest siste reisen, til og med 12 enkeltreiser.

Hvis NEI, gå til Arbeid/yrke

Hvis IO har foretatt 12 lange reiser siste måned:

860. *Har du foretatt enda flere reiser som er 100 km og lenger siste måned?*

Ja

Nei

Ubesvart

Vet/husker ikke

Hvis JA:

861. *Hvor mange flere reiser?*

Antall

Ubesvart

Vet/husker ikke

Arbeid/yrke

Alle:

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

Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid

Husarbeid i hjemmet

Går på skole, studerer

Militærtjeneste, siviltjeneste

Alderspensjonist

Uføretrygdet og andre pensjonister

Arbeidsledig, uten inntektsgivende arb

Annet
Ubesvart
Vet ikke

Går på skole/studerer:

863. *Hvor ligger skolen/universitetet du går på?*
Oppgi kommune
Hvis utlandet: Oppgi land

Alle:

864. *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
Ubesvart
Vet ikke

Hvis svart JA på spm 864:

865. *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
Ubesvart
Vet ikke

866. *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
Ubesvart
Vet ikke

867. *Hvilken beskrivelse passer best til den stillingen du har? Hvis IO har flere stillinger, merk av den beskrivelsen som passer best til den stillingen hvor IO arbeider lengst tid.*

*Ufaglært arbeider eller i lære
Faglært arbeider, formann
Underordnet funksjonær i butikk, lager, kontor, offentlig tjeneste
Fagfunksjonær, f eks ansatt som saksbehandler, lærer, sykepleier, ingeniør etc
Overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet
Gårdbruker, fisker
Eier av virksomhet/bedrift
Person i fritt erverv, f eks advokat, kunstner, lege/tannlege
Annen stilling, noter:.....*

868. *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/varierende oppmøtested
Ubesvart
Vet ikke

Hvis svart «Fast oppmøtested»:

869. *Hvor ligger oppmøtestedet?*
Oppgi kommune

Charterfly
Ferge
Rutebåt
Annen båt
Traktor
Snøscooter
Annet
Ubesvart
Vet ikke

Hvis svart JA på spm 864 og IO ikke
arbeider fast i hjemmet:

872. Reisemiddel 2 i arbeidsreisen

873. Reisemiddel 3 i arbeidsreisen

Arbeidsreisen

*Vi vil nå spørre deg om din
arbeidsreise:*

874. Reisemiddel 4 i arbeidsreisen

870. *Hvor langt er det mellom bosted og
oppmøtested?*
Skriv antall hundre meter. Evt reise
mellom bosted og oppmøtested skal
registreres, eks ukependlere.

Hvis flere enn ett transportmiddel:

875. *Hvilket transportmiddel reiste du
lengst med på arbeidsreisen (målt i
avstand)?*

871. *Hvilke transportmidler brukte du
siste gang du reiste fra bosted til
oppmøtested? Flere svar kan
oppgis. Dersom IO brukte flere
transportmidler, avmerk de ulike
transportmidlene i kronologisk
rekkefølge.*

876. *Hvor lang tid brukte du sist du
reiste fra bostedet til
oppmøtestedet? Regn med total
reisetid inkludert gangtid og
ventetid ved skifte av kollektive
transportmidler o l. Om du utførte
ærend underveis, tar du bare med
reisetid, gangtid og ventetid!*
Antall minutter
Ubesvart
Vet/husker ikke

Reisemiddel 1 i arbeidsreisen:

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

877. *Utførte du noen av følgende
ærend/gjøremål underveis til eller
fra arbeidet siste dag du var i
arbeid? Les opp:*

*Reiser, møter o l i tilknytning til
arbeidet
Dagligvareinnkjøp
Andre innkjøp
Service og private ærend*

Hente/bringe barn hos dagmamma,
i barnehage, skole
Hente/bringe barn til/fra
sport/fritidsaktiviteter
Kjøre eller følge andre for ulike
formål
Medisinsk behandling
Besøke slekt og venner, sosialt
samvær, sykebesøk
Ingen gjøremål
Ubesvart
Vet ikke

Ubesvart
Vet ikke

Hvis reist kollektivt på siste
arbeidsreise:

879. *Hvor lang er gangtiden fra boligen
til holdeplassen eller stasjonen du
bruker?*
Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

Hvis ikke reist kollektivt på siste
arbeidsreise:

878. *Hvilket hovedtransportmiddel ville
du brukt dersom du skulle benytte
kollektive transportmidler på hele
eller deler av arbeidsreisen?*
Bare ett transportmiddel kan
oppgis.

Finnes ikke kollektive
transportmidler
Uaktuelt
for nær bosted
tar for lang tid
liker ikke kollektivtransport
ubehagelig
tungvint
Sykkel
Moped
Motorsykkel
Drosje
Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Trikk
T-bane/undergrunns-/forstadsbane
Tog
Rutefly
Charterfly
Ferge
Rutebåt
Annen båt
Traktor
Snøscooter
Annet

880. *Hvor lang er gangtiden fra
holdeplass til oppmøtested?*
Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

881. *Hvor mange avganger er det pr
time for det kollektive
transportmidlet du bruker fra
bosted til oppmøtested?*
Hvis 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
Ubesvart
Vet ikke

Hvis IO ikke har brukt bil til arbeid, men har førerkort og eier/disponerer bil:

882. *Hvor lang tid tar det vanligvis/ville det ta å bruke bil fra bosted til oppmøtested? Regn med eventuell gangtid.*
Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

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

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

Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver
Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver
Vei, gate eller plass med avgift
Vei, gate eller plass uten avgift
Finnes ikke parkeringsmuligheter
Ubesvart
Vet ikke

884. *Hvor lang er gangtiden regnet i minutter fra parkeringsplass til oppmøtested?*
Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

885. *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
Ubesvart
Vet ikke

886. *Bruker du noen gang bil i forbindelse med reiser i arbeidet, f.eks. til tjenestereiser?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis svart JA i spm 886:

887. *Når brukte du sist bil i forbindelse med reiser i arbeidet??*

I går
2-3 dager siden
4-7 dager siden
Over én uke, men mindre enn 14 dager siden
Over 2 uker, men mindre enn én måned siden
Mer enn én måned siden
Ubesvart
Vet ikke

Ektefelle/samboer

Hvis IO er 16 år eller eldre:

888. *Hva er din sivil status?*

- Ugift
- Gift/partnerskap
- Samboende
- Enke/enkemann
- Separert
- Skilt
- Ubesvart
- Vet ikke

Hvis svart gift/samboende:

889. *Hva er din ektefelles/samboers høyeste utdanning?*

- Grunnskole/ungdomsskole/
framhaldsskole/realskole - inntil 9
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
- Ubesvart
- Vet ikke

890. *Har din ektefelle/samboer for tiden noe 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
- Ubesvart
- Vet ikke

Ektefelle har inntektsgivende arbeid:

891. *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
Ubesvart
Vet ikke

892. *Hvilken beskrivelse passer best til den stillingen han/hun har? Hvis flere stillinger, merk av den beskrivelsen som passer best til den stillingen hvor ektefelle/samboer arbeider lengst tid.*

- Ufaglært arbeider eller i lære*
- Faglært arbeider, formann*
- Underordnet funksjonær i butikk,
lager, kontor, offentlig tjeneste*
- Fagfunksjonær, f eks ansatt som
saksbehandler, lærer,
sykepleier, ingeniør etc*
- Overordnet stilling i privat eller
offentlig virksomhet*
- Gårdbruker, fisker*
- Eier av virksomhet/bedrift*
- Person i fritt erverv, f eks advokat,
kunstner, lege/tannlege*
- Annen stilling, noter.....
- Ubesvart
- Vet ikke

Husholdning

Alle: *Du sa at det bodde X personer i husholdningen:*

894. *Hvor gammel er person nr 2?*

Antall år
Ubesvart
Vet ikke

895. *Kjønn for person nr 2?*

896. *Slektskapsforhold til deg for person nr 2?*

Ektefelle/samboer
Barn/ektefelles eller samboers barn
Søsken/halvsøsken
Foreldre/fars eller mors ektefelle/-samboer
Annen slektning
Ikke slektning
Ubesvart
Vet ikke

901. *Har person nr 2 førerkort for personbil/varebil (kl B/BE)?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

902. *Er person nr 2 yrkesaktiv, dvs har lønnet arbeid av minst 1 times varighet pr uke?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Etc til person nr 15.

Bakgrunnsopplysninger på IO

Alle:

1029. *Har du noen varige helsemessige problemer som gjør det vanskelig for deg å reise? Vil du si at du har store problemer, en del problemer eller ingen problemer med å reise?*

Leses opp:

I bil som fører
I bil som passasjer
Kollektivt
Med sykkel
Til fots
Ubesvart
Vet ikke

1030. *Hvor stor var din egen brutto årsinntekt siste år? Med bruttoinntekt menes inntekt før fradrag og skatt er trukket fra.*
Hele 1000 kr
Ubesvart
Vet ikke

Hvis flere enn 1 person i husholdningen:

1031. *Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år?*
Hele 1000 kr
Ubesvart
Vet ikke

1032. *Hva er din høyeste fullførte utdanning?*

Grunnskole/ungdomsskole/framhalds skole/realskole - inntil 9 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
Ubesvart
Vet ikke

1033. Kjønn?
Avmerkes

Mann
Kvinne

1034. *Hvilket politisk parti ville du
stemt på hvis det var stortingsvalg i
morgen?*

Arbeiderpartiet
Høyre
Senterpartiet
Kristelig Folkeparti
Fremskrittspartiet
Sosialistisk Venstreparti
Venstre
Rød Valgallianse
Andre
Ubesvart
Vet ikke

1035. *Eier du eller andre i husholdet
en datamaskin eller PC for
hjemmebruk?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis JA:

1036. *TØI skal om kort tid gjøre en
undersøkelse om hvordan PC- og
datautstyr brukes i hjemmene.
Kunne du i den forbindelse tenke
deg å få tilsendt et spørreskjema til
utfylling?
De som sender tilbake utfyllt
spørreskjema vil være med i en
trekning av 20 gevinster, hver på 10
Flax lodd?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis Ja:

1037.-1040. Registrer navn og
eventuelt adresse

*Da har jeg ikke flere spørsmål til
deg. Takk for hjelpen med å
besvare spørsmålene. Ha en fortsatt
god kveld!*