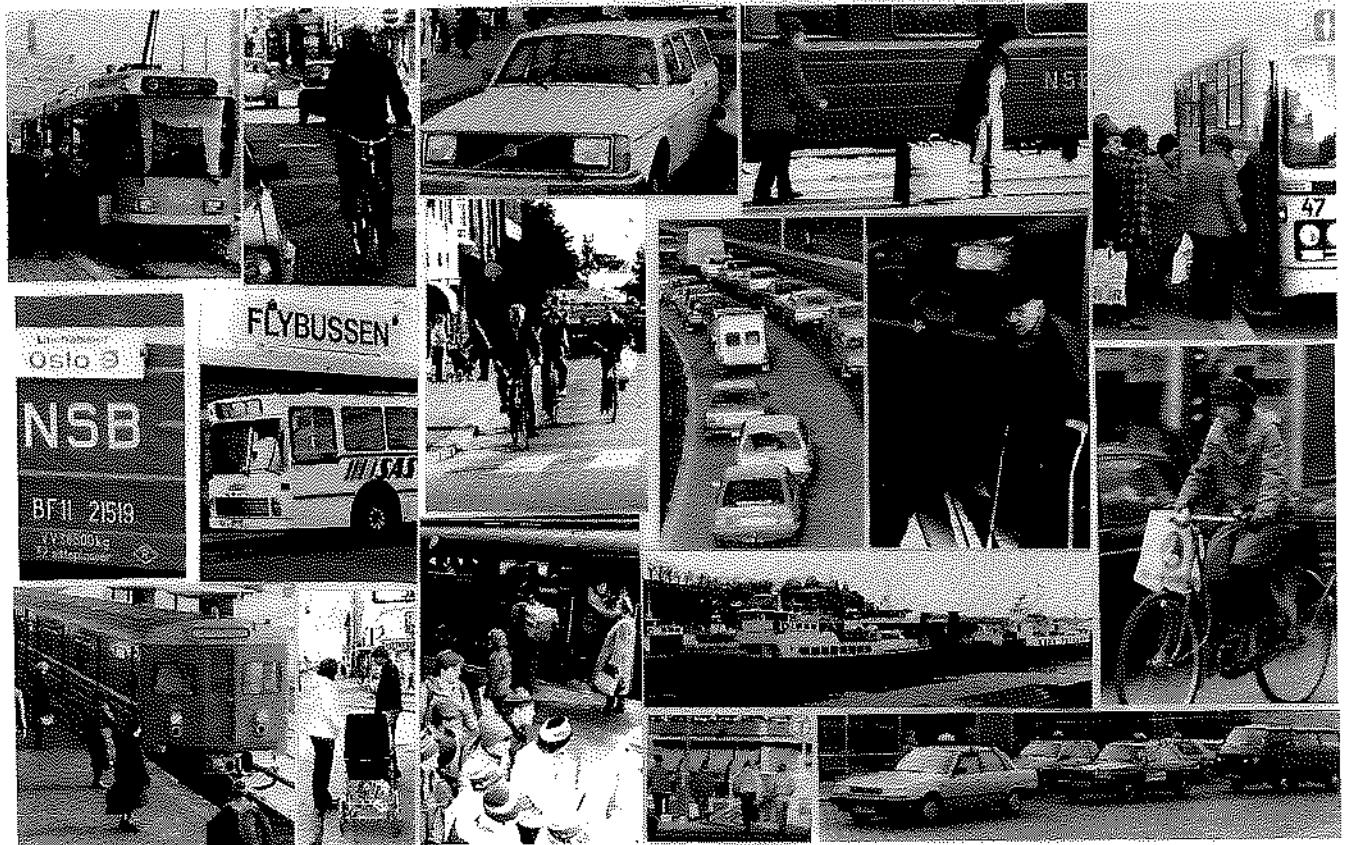




REISEVANER I NORGE



REISEVANER I NORGE

**av
Ingunn Stangeby**

ISBN 82-7133-564-2

Oslo, mars 1987

<u>Sted og dato/Place and date</u>	<u>Forfatter(e)/Author(s)</u>	
Oslo, mars 1987 Revidert juli 1989	Ingunn Stangeby	
<u>Rapportens tittel</u>	<u>Title of report</u>	
Reisevaner i Norge	Travel behaviour in Norway	
<u>Finansieringskilde/Financed by</u>		
Samferdselsdepartementet (SD), NTNF, Vegdirektoratet, Norges Statsbaner, Reiselivsseksjonen (SD), TØI		
<u>Prosjektnr og navn/project no and title</u>	<u>Prosjektleder/Project manager</u>	
E-732 Landsomfattende reisevaneundersøkelse	Trygve Solheim	
<u>Emneord</u>	<u>Key words</u>	
Reisevane Reisemønster Reiseformål Transportmiddel Sosial gruppe Intervjuundersøkelse	Travel behaviour Travel pattern Travel purpose Transport mode Social group Survey	
<u>Sammendrag</u>	<u>Summary</u>	
Rapporten beskriver befolkningens reisevaner, omfanget av reiser og reisemønsteret til de ulike sosiale grupper, formålet med reisene og hvilke transportmidler som brukes. Dataene bygger på en landsomfattende intervjuundersøkelse fra 1984-85.		
<u>Bestillingsnummer/Order no</u>	<u>Pris/Price (NOK)</u>	<u>Antall sider/No of pages</u>
ISBN 82-7133-564-2	NOK 150,-	92 sider + vedlegg

FORORD

Reisevaneundersøkelsen 1984-85 er den første landsomfattende undersøkelsen av reisevaner i Norge. I denne rapporten summerer vi opp hovedresultatene i undersøkelsen. Rapporten er noe revidert i forhold til førsteutgaven fra 1987.

Etter de nasjonale oversiktsdataene som vi presenterer her, er det foretatt en rekke spesialanalyser. Disse bygger både på de landsomfattende data og et tilleggsutvalg i Oslo og Akershus. Rapporter og notater fra disse analysene finnes i vedlegg.

Arbeidet med den landsomfattende undersøkelsen har vært fulgt av en prosjektkomite bestående av:

- Planlegger Arne Faye, Statistisk Sentralbyrå
- Underdirektør Magnus Bøen, Samferdselsdepartementet
- Overingeniør Jan Martinsen, Vegdirektoratet
- Førstekonsulent Anne Hagen, Norges Statsbaner
- Konsulent Geir Pedersen, Luftfartsverket
- Byråsjef Tore Bjerke, Reiselivsseksjonen
- Spesialkons. Einar Hoel, Samferdselssjefen i Akershus
- Planlegger Jan U Hanssen, Oslo Byplankontor

Ved TØI har cand sociol Trygve Solheim vært prosjektleder, med ansvar for opplegget av undersøkelsen. Cand sociol Ingunn Stangeby har analysert dataene, hatt hovedansvaret for og skrevet rapporten. Statistisk Sentralbyrå har stått for den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen.

Cand sociol Jan Vidar Haukeland har bidratt med materiale til kapitlene om lange og mellomlange reiser. Mag art Marika Kolbenstvedt og siv ing Gustav Nielsen har kommentert rapportutkastene. Ellers har tegner Karen Viken, forskningsassistent Jack van Domburg sekretærerne Anne Cathrine Solberg, Jannicke Eble og Kari Tangen og cand sociol Trygve Solheim bidratt til den endelige utformingen av rapporten.

Arbeidet er finansiert av Samferdselsdepartementet (SD), Norges Teknisk Naturvitenskapelige Forskningsråd, Vegdirektoratet, Norges Statsbaner, Reiselivsseksjonen i SD og Transportøkonomisk institutt.

Oslo, juli 1989
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Ivar Sørli
instituttsjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

SAMMENDRAG

Rapporten beskriver hovedresultater fra den første landsomfattende reisevaneundersøkelsen i Norge. Opplysningene er hentet inn gjennom intervjuer av personer i alderen 13-74 år. Intervjuene ble foretatt i perioden september 1984 - september 1985. Utvalget er trukket slik at opplysningene representerer et årgjennomsnitt for befolkningens reisevaner.

Reiser gjennom en gjennomsnittlig dag

Reiseaktiviteten til folk har økt. Mens hver voksen person i gjennomsnitt tilbakela mindre enn en kilometer pr dag ved århundreskiftet, reiser nordmenn i aldersgruppen 13-74 år i dag i gjennomsnitt 34,6 kilometer i døgnet.

På en gjennomsnittlig dag i året gjennomfører folk 3,2 reiser. Hver reise er i gjennomsnitt 10,8 kilometer lang og varer i 21,5 minutter. Hver nordmann bruker dermed 1 time og 9 minutter til reising i døgnet.

De fleste slike reiser er korte reiser. Over halvparten av reisene er under 3 kilometer, og én av tre reiser varer kortere tid enn 10 minutter.

Men det er store forskjeller i reiseaktiviteten til de ulike befolkningsgrupper. 17 prosent av befolkningen gjennomfører ingen reiser på en gjennomsnittlig dag. 32 prosent gjennomfører én eller to reiser pr dag, mens 28 prosent gjennomfører tre eller fire reiser. Bare 9 prosent oppgir at de har sju eller flere reiser pr dag.

De yrkesaktive, de med høy husholdningsinntekt og de som har barn under 14 år drar på flest og lengst reiser. Ellers reiser menn mer enn kvinner. Eldre og pensjonister drar på færrest og på kortest reiser.

21 prosent av folks reiser er arbeidsreiser, mens 23 prosent er handle- og servicereiser. Mer enn én av tre reiser er fritidsreiser og besøksreiser. Handle- og servicereisene er de korteste reisene som tar minst tid. De lengste reisene er tjenestereisene som gjøres i forbindelse med arbeidet. Folk bruker også mye tid på fritidsreisene sine. Disse reisene varer i gjennomsnitt mer enn en halv time, til tross for at de bare er litt lengre enn gjennomsnittsreisen.

De ulike befolkningsgrupper drar på forskjellige typer reiser. Menn er på flere arbeidsreiser enn kvinner. Mer enn tre av fire tjenestereiser utføres dessuten av menn.

Flest handle- og servicereiser utføres av kvinner, personer som ikke er yrkesaktive og de som er 55 år og eldre. 13-17-åringene og de som er 67 år og eldre drar på forholdsvis flere fritidsreiser og besøksreiser enn andre.

Tilgang til bil og kollektive transportmidler har betydning for hvilke transportmidler folk bruker. De som har høy husholdningsinntekt, de yrkesaktive og de som bor i husholdninger med flere personer er de som har best tilgang til bil. Pensjonister og eldre personer har dårligst tilgang til bil. Tilgangen til kollektive transportmidler er langt bedre i store tettsteder enn i små tettsteder og i spredtbygde strøk. I Oslo har 81 prosent av befolkningen et svært godt eller godt kollektivtilbud.

Bil er det mest brukte transportmidlet på reiser en gjennomsnittlig dag i året. På 43 prosent av reisene er folk bilførere, mens på 13 prosent av reisene er de passasjer i bil. Nærmere én av tre reiser er gang- eller sykkelturer. Ett eller flere kollektive transportmidler brukes på 10 prosent av reisene.

Det er imidlertid stor forskjell i transportmiddelbruk mellom dem som alltid har tilgang til bil, og de som ikke har det. De som alltid har tilgang til bil kjører bil på to av tre reiser, mens de som ikke alltid har tilgang til bil bare kjører bil på én av fire reiser.

Folk kjører bil på over halvparten av arbeidsreisene og på nærmere tre av fire omsorgsreiser. Menn, personer i alderen 25-54 år og personer med høy husholdningsinntekt er de grupper som bruker bil på størst andel av reisene sine. Eldre og yngre personer og de som ikke er yrkesaktive reiser oftere med kollektive transportmidler.

Lange_og_mellomlange_reiser

Folk drar i gjennomsnitt på 17 reiser i året som er lengre enn 100 km én veg. 3,4 av disse reisene er lengre enn 400 kilometer. Det er de med høy husholdningsinntekt som drar på flest reiser over 100 kilometer, mens 13-17-åringene og de som er 67 år og eldre drar på færrest slike reiser.

Feriereiser og reiser for å besøke slekt og venner utgjør halvparten av de lange reisene. Av de mellomlange reisene er nesten halvparten helgereiser eller reiser for å besøke slekt og venner. Henholdsvis 27 og 17 prosent av de lange og mellomlange reisene er tjenestereiser.

Folk reiser på flest lange reiser om sommeren. Halvparten av de lange sommer-reisene er feriereiser.

Menn, personer i alderen 35-54 år og høyere funksjonærer er de grupper som reiser på flest lange og mellomlange tjenestereiser. Kvinner reiser på relativt flere feriereiser og reiser for å besøke slekt og venner.

På lange reiser er fly det mest brukte transportmidlet. Til sammen 43 prosent av de lange reisene er flyreiser. På 20 prosent av de lange reisene brukes kollektive transportmidler som tog, båt eller buss. På mellomlange reiser er bilen det dominerende transportmidlet. På fire av fem mellomlange reiser kjører folk bil selv eller er passasjerer i bil.

Rutefly brukes på nærmere to av tre tjenestereiser som er lenger enn 400 kilometer. Bil er mest brukt på feriereiser, reiser for å besøke slekt og venner og på helgeturer.

Både på lange og mellomlange reiser brukes vanligvis bil når flere personer reiser sammen. Bare 18 prosent av de lange alene-reisene er bilreiser. Når fire personer reiser sammen på en mellomlang reise, foregår 94 prosent av reisene med bil, enten som bilfører eller som passasjerer. Kollektive transportmidler brukes oftest når folk reiser alene. 76 prosent av de lange alene-reisene foregår med rutefly, tog, båt eller buss.

SUMMARY

This report gives the main results of the Norwegian National Travel Survey in 1984-85. 4320 persons of 13-74 years' age were interviewed about their travel behaviour in one particular day and - for longer journeys - their travelling activity in the last 6 months. The interviews took place in the period September 1984 to September 1985 in order to give a representative picture of the travel activity as an annual average.

People's travelling activity has increased. While every grown up person at the turn of the century only moved an average of approximately 1 kilometer a day, the Norwegians today, aged between 13 and 74 years daily travel approximately 34.6 kilometres.

Daily travel behaviour

On an average day each person makes 3.2 journeys. An average journey is 10.8 km long and lasts for 21.5 minutes. Each Norwegian thus spends 1 hour and 9 minutes on daily travel.

Most journeys are short. More than half of them are shorter than 3 km, and one out of three journeys lasts less than 10 minutes.

There are, however, great differences in travelling activity of different groups. On an average day 17 percent of the inhabitants travel very little or nothing at all. 32 percent take one or two journeys a day, while 28 percent make 3 or 4 journeys. Only 9 percent say they make 7 or more journeys a day.

The employed, those with high income and people with children under 14 make the longest and most frequent journeys. Men travel more than women. The elderly and pensioners make fewest and shortest journeys.

Almost half of the journeys are to and from work and shopping and service trips. More than one out of three journeys are for leisure and private visits. Shopping and service journeys are the shortest and take least time. Business trips are longest. People also spend a lot of time on travelling to leisure activities. These journeys last for more than half an hour, although the distance is just a little longer than the average journey.

Different groups of inhabitants have different travel habits. More than three out of four business trips are performed by men. Most shopping and service journeys are made by women, unoccupied persons and persons above 54 years of age. Youngsters aged 13-17 and people above 66 years make more journeys than other groups to leisure activities and private visits.

Access to car or public means of transport is important for what kind of transport mode people use. Those with high income, the employed and persons living in multi-person households have most access to a car. Pensioners and elderly people have the least access. Access to public transport is much better in large urban areas than in rural areas. In Oslo 81 percent of the inhabitants have good or very good standard of public transport.

Private car is the most common transport mode for journeys on an average day. 43 percent of the journeys are made by car drivers, and 13 percent by car passengers. Nearly one out of three trips are made by foot or bicycle. Public transport is used for 10 percent of the journeys.

There are, however, great differences between groups with constant access to passenger cars and those with less access. People who always have a car available, use it for two thirds of their journeys. Those who have not, for one out of four journeys.

More than half of the journeys to and from work are made by car, and three out of four trips when accompanying children, elderly etc. Men, persons between 25 and 54 years, and people with high income use cars for most of their journeys. Elderly, youngsters and unoccupied persons use public transport most frequently.

Longer journeys

On the average, people make 17 journeys longer than 100 km one way in a year. 3.4 of these journeys are longer than 400 km. Journeys longer than 100 km are most frequently made by persons with high income, while youngsters and elderly persons more seldom make such long journeys.

Vacations and visits to friends and relatives count for most of the long journeys. Approximately half of the medium long journeys (100-400 km) are weekend trips or visits. Respectively 27 and 17 percent of the long and medium journeys are for business purposes. People go on long journeys mostly in the summer, 50 percent of these journeys are on vacation.

Men, persons aged 35-54 years and professionals are the dominant groups on most of the long and medium long business journeys. Women travel on relatively more vacation and visiting journeys.

43 percent of the long journeys are made by air. For 20 percent of the long journeys other public transport means like train, boat or bus are used. For medium long journeys (100-400 km) the car is dominant. Four out of five such journeys are made by car.

For business journeys longer than 400 km scheduled air transport is used for three out of four occasions. The car is the most frequently used mode of transport for vacations and visits to friends and relatives.

For both long and medium long journeys the car is most commonly used when two or more persons travel together. Only 18 percent of the longer journeys are made by car when one person travels alone. When 4 persons go together on a medium long journey 94 percent of them use cars - as drivers or passengers. Public transport is mostly used when people travel alone. 76 percent of the long one-person journeys are made by scheduled air transport, train, boat or bus.

INNHOLD

FORORD

SAMMENDRAG

SUMMARY

OVERSIKT OVER FIGURER

1 INNLEDNING	1
2 OMFANGET AV REISER	11
3 FORMÅLET VED REISER	27
4 TILGANG TIL BIL OG KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER	35
5 BRUK AV TRANSPORTMIDLER	49
6 VALG AV TRANSPORTMIDLER	63
7 OMFANGET AV LANGE OG MELLOMLANGE REISER	67
8 FORMÅLET MED LANGE OG MELLOMLANGE REISER	75
9 BRUK AV TRANSPORTMIDLER PÅ LANGE OG MELLOMLANGE REISER	81

VEDLEGG

1 OVERSIKT OVER VEDLEGGSTABELLER	
2 KODEBOK FOR REISEFORMÅL OG HOVEDTRANSPORTMIDDEL	
3 FRAMGANGSMÅTE FOR REGRESJONSANALYSE	
4 SPØRRESPSKJEMA	

FIGURER

- Figur 1: Personer etter antall reiser. Prosent
- Figur 2: Reiser etter reiselengde i kilometer. Prosent
- Figur 3: Reiser etter reisetid i minutter. Prosent
- Figur 4: Gjennomsnittlig antall turer etter kjønn
- Figur 5: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter kjønn
- Figur 6: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter kjønn
- Figur 7: Gjennomsnittlig antall turer etter alder
- Figur 8: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter alder
- Figur 9: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter alder
- Figur 10: Gjennomsnittlig antall reiser etter sosioøkonomisk status
- Figur 11: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter sosioøkonomisk status
- Figur 12: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter sosioøkonomisk status
- Figur 13: Gjennomsnittlig antall turer etter samlet husholdningsinntekt
- Figur 14: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter samlet husholdningsinntekt
- Figur 15: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter samlet husholdningsinntekt
- Figur 16: Gjennomsnittlig antall turer etter familietype
- Figur 17: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter familietype
- Figur 18: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter familietype

- Figur 19: Gjennomsnittlig antall turer etter bostedsstørrelse
- Figur 20: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter bostedsstørrelse
- Figur 21: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter bostedsstørrelse
- Figur 22: Grupper av personer som ikke har gjennomført noen reiser på registeringsdagen. Prosent
- Figur 23: Reiser etter formål. Prosent
- Figur 24: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter formål
- Figur 25: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter formål
- Figur 26: Reisenes formål etter kjønn. Prosent
- Figur 27: Reisenes formål etter alder. Prosent
- Figur 28: Reisenes formål etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Figur 29: Reisenes formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Figur 30: Personer etter tilgang til bil. Prosent
- Figur 31: Personers tilgang til bil etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Figur 32: Personers tilgang til bil etter yrkesaktivitet. Prosent
- Figur 33: Personers tilgang til bil etter husholdningsstørrelse. Prosent
- Figur 34: Personers tilgang til bil etter alder. Prosent
- Figur 35: Personers tilgang til bil etter kjønn. Prosent
- Figur 36: Personers tilgang til bil etter bostedsstørrelse. Prosent
- Figur 37: Personers tilgang til sykkel etter alder. Prosent

- Figur 38: Personer etter tilgang til kollektive transportmidler. Prosent
- Figur 39: Personers tilgang til kollektive transportmidler etter bostedsstørrelse. Prosent
- Figur 40: Reiser etter bruk av transportmidler. Prosent
- Figur 41: Bruk av transportmidler på reiser etter tilgang til bil. Prosent
- Figur 42: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter transportmiddel
- Figur 43: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter transportmiddel
- Figur 44: Bruk av transportmiddel etter reiselengde. Prosent**
- Figur 45: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål. Prosent
- Figur 46: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål for personer som ikke alltid har tilgang til bil. Prosent
- Figur 47: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål for personer som alltid har tilgang til bil. Prosent
- Figur 48: Bruk av transportmiddel på reiser etter kjønn. Prosent
- Figur 49: Bruk av transportmiddel på reiser etter alder. Prosent
- Figur 50: Bruk av transportmiddel på reiser etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Figur 51: Bruk av transportmiddel på reiser etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Figur 52: Bruk av transportmiddel på reiser etter bostedsstørrelse. Prosent
- Figur 53: Faktorer som øker og som minsker sjansen for å foreta en gang- eller sykkeltur i forhold til en reise med ett kollektivt transportmiddel. Prosent

- Figur 54: Faktorer som øker og som minsker sjansen for å foreta en reise som bilfører i forhold til en reise med ett kollektivt transportmiddel. Prosent
- Figur 55: Personer etter antall lange reiser. Prosent
- Figur 56: Personer etter antall mellomlange reiser. Prosent
- Figur 57: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter årstid
- Figur 58: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter sosioøkonomisk status
- Figur 59: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter samlet husholdningsinntekt
- Figur 60: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter alder
- Figur 61: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter kjønn
- Figur 62: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter bostedsstørrelse
- Figur 63: Lange reiser etter formål. Prosent
- Figur 64: Mellomlange reiser etter formål. Prosent
- Figur 65: Lange reisers formål etter årstid. Prosent
- Figur 66: Mellomlange reisers formål etter årstid. Prosent
- Figur 67: Lange reisers formål etter kjønn. Prosent
- Figur 68: Mellomlange reisers formål etter kjønn. Prosent
- Figur 69: Lange reisers formål etter alder. Prosent
- Figur 70: Mellomlange reisers formål etter alder. Prosent
- Figur 71: Lange reiser etter antall transportmidler. Prosent

- Figur 72:** Mellomlange reiser etter antall transportmidler. Prosent
- Figur 73:** Lange reiser etter hovedtransportmiddel. Prosent
- Figur 74:** Mellomlange reiser etter hovedtransportmiddel. Prosent
- Figur 75:** Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter årstid. Prosent
- Figur 76:** Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter årstid. Prosent
- Figur 77:** Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter formål. Prosent
- Figur 78:** Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter formål. Prosent
- Figur 79:** Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter kjønn. Prosent
- Figur 80:** Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter alder. Prosent
- Figur 81:** Bruk av fly på lange reiser etter avstand til flyplass. Prosent
- Figur 82:** Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter antall personer i reisefølget. Prosent

1 INNLEDNING

Folk reiser mer enn før

Reiseaktiviteten i det norske samfunnet har økt. Hver voksne person tilbakela i gjennomsnitt omkring 900 meter pr. dag ved århundreskiftet. I dag reiser folk i gjennomsnitt over 34 kilometer i døgnet. Dette har sammenheng med at de aktivitetene de deltar i er langt mer geografisk spredt enn tidligere. Folk bor et sted, arbeider et helt annet. Man gjør innkjøp på flere steder og har venner og slekninger spredt utover større områder.

Samfunnet er blitt mer komplekst, og dermed også mer spesialisert og oppsplittet. På de aller fleste områder i samfunnet finnes det langt flere tilbud enn tidligere. Dette preger i stor grad folks livsstil og sosiale nettverk. Behovet for å reise har økt.

Men også mulighetene for å reise har bedret seg betraktelig. Den økonomiske levestandarden og tilgangen til private og kollektive transportmidler er bedre enn noen gang. I dag disponerer 86 prosent av husstandene i landet bil. For bare 30 år siden var det ikke mer enn hver tiende husstand som hadde bil.

Den første oversiktsrapporten fra Reisevaneundersøkelsen

I denne rapporten presenterer vi resultater fra den første, norske, landsomfattende reisevaneundersøkelsen. Hensikten er å gi en kortfattet oversikt over de viktigste dataene som Reisevaneundersøkelsen kan tilby. Rapporten gir derfor ingen grundig analyse av dataene, bare en første innføring i de mulighetene som finnes. Transportøkonomisk institutt, and forskningsinstitusjoner, organisasjoner og frittstående forskere vil seinere gjøre mer omfattende analyser av de enkelte deler av datamaterialet.

Reisevaneundersøkelsen kartlegger reisemengde og reisemønster

Både Sverige og Danmark har gjennomført landsomfattende reisevaneundersøkelser. Planleggingen av den norske, nasjonale Reisevaneundersøkelsen ble satt i gang i 1983. Datainnsamlingen tok til i midten av september 1984 og varte fram til midten av september 1985.

Formålet ved Reisevaneundersøkelsen er å samle inn og tilrettelegge data om folks reisevaner slik at disse blir lett tilgjengelig for bruk ved analyser av ulike problemstillinger innenfor norsk samferdsel. Med den store ressursbruken som transportsektoren representerer er det viktig at beslutninger fattes på et best mulig kunnskapsgrunnlag. Data som gir mulighet til å vurdere effekter av ulike tiltak er derfor helt sentralt.

Reisevaneundersøkelsen gir oss mulighet til å analysere sammenhenger mellom reisemengde, reisemønster og bruk av ulike transportmidler for de forskjellige grupper av befolkningen, samt hvilke forhold som påvirker valg av transportmiddel. Gjennomføringen Reisevaneundersøkelsen vil gi bedre kunnskaper om forholdene på transportsektoren i dag og øke mulighetene for en bedre framtidig planlegging.

Ytterligere informasjon om formålet og bakgrunnen for Reisevaneundersøkelsen finnes i TØI-notat nr. 718, "Reisevaneundersøkelse i Norge 1984-85. Sluttrapport fra planleggingen av undersøkelsen".

Representativt utvalg og høy svarprosent

Reisevaneundersøkelsen bygger på data fra 4320 personer. Disse utgjør 77 prosent av et representativt utvalg for hele landet. Utvalget ble trukket ut av Statistisk sentralbyrå etter deres utvalgskriterier. Svarprosenten er relativt høy, særlig tatt i betraktning at vi skulle treffe intervjupersonen på en bestemt dag og at undersøkelsen strakk seg over et helt år.

Datainnsamling via intervju

Personene som har deltatt i undersøkelsen, er blitt intervjuet om alle sine reiser en bestemt dag, om de noe lengre reisene de har utført i løpet av siste måned og om de lange reisene de har utført de siste seks måneder. I tillegg ble de spurt om en hel rekke bakgrunnsopplysninger, om tilgang til transportmidler, muligheter for å reise og om sine arbeidsreiser (se spørreskjema i vedlegg 4). Denne måten å samle inn data på har gitt oss opplysninger både om den enkelte person og om den enkelte reise.

De individbaserte dataene gir oss anledning til å analysere folks reisemønster på en langt mer fullstendig måte enn det som har vært mulig med den eksisterende samferdselsstatistikken.

I analysen av dataene bruker vi både personer og reiser som enheter - avhengig av hvilke problemstillinger vi ønsker å få fram. Det går fram av teksten hvilket nivå analysen til enhver tid er på.

Tre hovedtyper av reiser

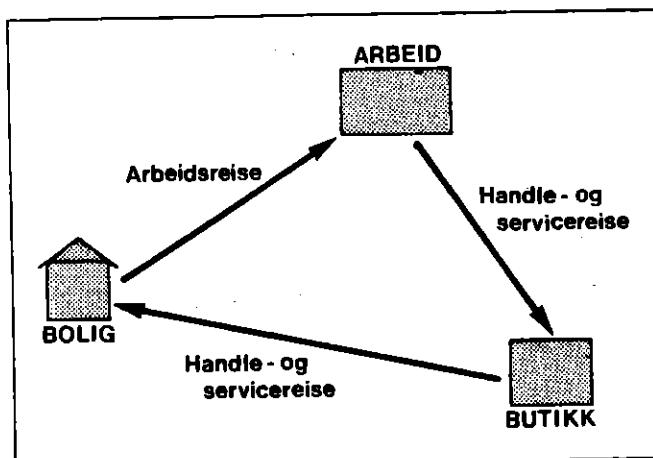
Tre typer reiser er registrert i Reisevaneundersøkelsen:

1. Reiser foretatt på registreringsdagen

Dette er reiser eller turer som personen foretok utenfor gårdspllassen eller tomten til huset en bestemt dag. Alle reiser er blitt registrert, uavhengig av dens varighet eller formål, også turer til fots eller med sykkel. Yrkessjåfører skulle likevel ikke registrere kjøring i arbeidstiden.

En reise blir regnet som avsluttet når personen stopper for å utføre et ærend eller gjøremål. For eksempel regner vi en tur hjemmefra til butikken for å handle, deretter til tannlegen og så hjem igjen som tre reiser.

Reiser som slutter i egen bolig blir klassifisert etter det formålet reisen startet med. Dersom en intervjuperson stopper for å gjøre innkjøp eller andre tjenester på vei hjem fra jobben blir reisen fra butikk til bolig registrert som en handle- og servicereise. Dette kan føre til en viss underrepresentasjon av arbeidsreiser.



Reiser foretatt på registreringsdagen spenner over et svært vidt spekter. Alt fra korte turer i nærheten av hjemmet, handlereiser og arbeidsreiser til lengre reiser foretatt på denne dagen. Hvis for eksempel personen kom hjem fra en lengre feriereise denne dagen blir reisen registrert som en reise foretatt på registreringsdagen.

Hver person ble bare spurta om reiser foretatt på en dag. Denne dagen, som er kalt registreringsdagen, hadde vi plukket ut på forhånd. Dataene ble imidlertid samlet inn i løpet av ett helt år, slik at det er registrert reiser på nesten alle dager i året. På denne måten blir summen av alle de reisene som er foretatt på registeringsdagene et uttrykk for den gjennomsnittlige reiseaktiviteten til befolkningen en tilfeldig dag i året.

I denne rapporten blir reiser foretatt på registeringsdagen bare kalt reiser.

2. Mellomlange reiser

Dette er alle reiser som personen har foretatt siste måned som er 100-400 kilometer en vei.

3. Lange reiser

Vi har også registrert alle reiser over 400 kilometer en vei, eller rundreiser over 800 kilometer, som personen har foretatt de siste seks månedene.

Definisjonen av lange og mellomlange reiser er noe annerledes enn definisjonen av reiser foretatt på registreringsdagen. De lange og mellomlange reisene har vi ikke avgrenset etter formål, men laft hver reise bestå av en fram- og en tilbakereise. Endepunktet for reisen er det stedet som ligger lengst borte fra hjemmet.

Opplysningene om lange og mellomlange reiser gir oss mulighet til å se på befolkningens reisemønster for slike reiser. Dataene om reiser på en gjennomsnittlig dag, gir også informasjon om lange og mellomlange reiser. Naturlig nok får vi opplysninger om svært få lange og mellomlange reiser på en gjennomsnittlig dag. Vi får heller ikke opplysninger om lange og mellomlange reiser som varer i flere dager enn registeringsdagen. Vi har derfor samlet inn et tilleggs materiale om lange og mellomlange reiser som gir et mer fullstendig bilde av disse reisene.

For de lange og mellomlange reisene har vi i tillegg til antall reiser, reisemåte og formål ved reisen også registrert hvor og når reisen begynte og sluttet, når på året reisen ble foretatt, om man overnattet, og hva slags overnatningsmåte som ble benyttet. Også utenlandsreiser er tatt med blant de lange og mellomlange reisene.

Det er en viss mulighet for underregistering av lange og mellomlange reiser. Intervjupersonene skulle huske lange reiser seks måneder tilbake, noe som kan føre til at disse reisene ikke er like nøyaktig beskrevet som reiser foretatt på registeringsdagen.

De mest brukte variablene i rapporten

I analysen trekker vi inn en hel rekke egenskaper ved intervjupersonene og kjennetegn ved reisene, såkalte variable. Nedenfor skal vi se nærmere på noen av de viktigste variablene som er brukt. Vi lister ikke opp alle kategoriene variable er delt inn i. Dette går fram av de tabellene og figurene hvor denne aktuelle variablen inngår. Vi viser til hvor den brukes for første gang.

I tillegg til kjønn har vi hovedsaklig brukt følgende bakgrunnsvariable:

Alder

Reisevaneundersøkelsen omfatter personer i alderen 13-74 år. Selv om vi har registrert den faktiske alderen til personene, bruker vi bare alderskategorier i denne rapporten. Foruten alderskategoriene 13-17 år og 18-24 år, har vi brukt de alderskategoriene som er mest vanlige i norsk offisiell statistikk. Se figur 7.

Sosioøkonomisk status

Denne variablen er laget på grunnlag av Statistisk sentralbyrås standard for inndeling etter sosioøkonomisk status. Grupperingen skiller mellom ikke-yrkesaktive og yrkesaktive etter hovedbeskjæftigelse. De yrkesaktive er delt inn i ansatte og selvstendige. Familiearbeidskraft regnes som selvstendige. Fri yrker regnes som høyere funksjonærer. Pensjonister er ikke-yrkesaktive som mottar alders- eller uførepensjon eller andre stønader. Gruppen Andre omfatter personer som er i militær- eller siviltjeneste, arbeidsledige og permitterte fra inntektsgivende arbeid, samt personer som ikke har oppgitt noe yrke eller som det på annen måte har vært vanskelig å bestemme sosioøkonomisk status for. Se figur 10.

Samlet husholdningsinntekt

er definert som husholdningens samlede inntekt i form av arbeidsinntekt, pensjoner og ytelsjer. Se figur 13.

Familietype

kjennemerker personer. Grupperingen skiller mellom gifte og enslige. Gifte omfatter både gifte og sambomende. Enslige omfatter ugifte og før-gifte. Betegnelsen enslig refererer til personens ekteskapelige status, og ikke til om personene bor alene eller sammen med andre i husholdningen. Se figur 16.

Bostedsstørrelse

Det skilles her mellom spredtbygde og tettbygde strøk. Tettstedenes størrelse er bestemt ut fra Statistisk sentralbyrås tettstedsdefinisjoner. Tettstedet omfatter ikke alltid det samme antall personer som det administrative tettstedet, som byen eller bykommunen. For eksempel har Oslo tettsted 642.954 innbyggere, mens Oslo kommune i 1980 hadde 445.357 innbyggere. Oslo tettsted innbefatter også de bymessige omegnskommunene. Se figur 19.

Reiseformål

De mest brukte inndelingene av reiser er etter deres formål og etter hvilke transportmidler som brukes.

For reiser som er foretatt på registeringsdagen har vi delt variablen reiseformål inn i følgende kategorier:

- arbeidsreiser
- tjenestereiser
- skolereiser
- handle- og servicereiser
- omsorgsreiser
- fritidsreiser
- besøksreiser
- andre reiser

Se figur 23. Av vedlegg 2 går det fram hvordan de enkelte reiser er kodet for de ulike reiseformålene.

De vanligste reiseformålene for lange og mellomlange reiser er naturlig nok noe annerledes enn for reiser foretatt på registeringsdagen. For disse reisene har vi brukt følgende inndeling:

- arbeids- og skolereise
- tjenestereise
- besøksreise
- helge- og fritidsreiser
- feriereiser
- andre reiser

Sé figur 63. Beskrivelse av hvordan lange og mellom-lange reiser er kodet finnes i vedlegg 2.

Hovedtransportmidler

Både for reiser foretatt på registeringsdagen og for lange og mellomlange reiser bruker vi hovedtransportmidlet som uttrykk for transportmidlet som er brukt. Hovedtransportmidlet er det transportmidlet som ble brukt på størstedelen av reisen.

98 prosent av reisene en gjennomsnittlig dag foregår med ett transportmiddel. Dette er da hovedtransportmidlet på disse reisene. For de resterende 2 prosent av reisene som foregår med to eller flere transportmidler er det ikke særlig problematisk å finne fram til hovedtransportmidlet ut fra hvilket transportmiddel vi antar er brukt på den største delen av reisen.

For reiser foretatt på registeringsdagen har vi derfor delt hovedtransportmidlene inn i følgende kategorier. Sé også figur 40.

- gang- og sykkelturer
- motorsykkel/moped
- bilfører
- bilpassasjer
- lastebil
- ett kollektivt transportmiddel
- flere kollektive transportmidler
- privat og kollektivt transportmiddel
- annet transportmiddel

Lange og mellomlange reiser foregår vanligvis med noe andre transportmidler, samtidig som det er langt flere av disse reisene som foregår med to eller flere framkomstmidler, enn reiser en gjennomsnittlig dag. For de lange og mellomlange reisene har vi kommet fram til hovedtransportmidlet ved å rangere transportmidlene etter en antakelse om at en type transportmidler vanligvis brukes på lengre reiser enn andre. Vi antar for eksempel at fly vanligvis brukes på lengre reiser enn tog, og at tog vanligvis brukes på lengre reiser enn bil. Framgangsmåten er nærmere forklart i kapittel 9. På denne måten har vi kommet fram til følgende kategorisering av hovedtransportmidler for lange og mellom-lange reiser. Sé også figur 73.

- charterfly
- rutefly
- tog
- båt/ferge
- buss
- bilfører
- bilpassasjer
- andre transportmidler

Det ble registrert detaljerte opplysninger om hvilke transportmidler som ble brukt både på reiser på registeringsdagen og på lange og mellomlange reiser. I vedlegg 2 finnes kodebok for transportmidlene.

Kort oversikt over innholdet i kapitlene

I kapitlene 2-6 ser vi på reiser foretatt på registeringsdagen.

I kapittel 2 tar vi for oss det totale omfanget av reiser, dvs. antall reiser, antall kilometer og hvor mye tid som brukes til reising. Vi ser også på hvilke grupper som reiser mye og lite.

Kapittel 3 omhandler formålet med reisene. Vi ser på hvor stort omfanget av de ulike typer reiser er, og hvilke grupper som reiser mye eller lite på de forskjellige typer reiser.

I kapittel 4 sier vi noe om de ulike gruppens tilgang til bil og kollektive transportmidler.

Kapittel 5 dreier seg om bruk av transportmidler og beskriver på hvilke turer folk bruker de ulike transportmidler, og hvilke transportmidler som brukes av ulike grupper.

Kapittel 6 handler om valg av transportmidler, det vil si om hvilke forhold som øker eller reduserer sannsynligheten for å bruke bil og kollektive transportmidler.

I kapittel 7, 8 og 9 tar vi for oss de lange og mellomlange reisene. Vi ser på omfanget av disse reisene, hvilke grupper som utfører slike reiser og hvilke transportmidler som brukes.

Rapporten har fire vedlegg. Vedlegg 1 inneholder tabeller som viser alle fordelinger som er omtalt i rapporten, men som vi ikke går detaljert inn på. Her finnes også tabeller med tall for figurene. I vedlegg 2 finnes kodebok for variablene reiseformål og hovedtran-

sportmiddel for reiser en gjennomsnittlig dag, lange og mellomlange reiser. Vedlegg 3 viser framgangsmåten for den enkle regresjonsanalysen i kapittel 6. Vedlegg 4 er spørreskjemaet for Reisevaneundersøkelsen.

2 OMFANGET AV REISER

Reiser er en del av hverdagen

De aller fleste er avhengig av å foreta en del reiser eller turer hver dag. Dagliglivet er organisert slik at de færreste oppholder seg i umiddelbar nærhet av hjemmet når de er på arbeid, handler, besøker venner og familie eller driver ulike former for fritidsaktiviteter.

Livssituasjon, ressurser og ytre forhold påvirker reisemønsteret

Folks reisemønster er avhengig av en rekke forhold:

For det første påvirkes reisene av folks livssituasjon og de rollene de dermed har. Dette er roller som yrkesaktive, foreldre, barn, omsorgsansvarlige etc. Arbeidsreiser, reiser hvor man henter og bringer barn til og fra barnehage, skole eller fritidsaktiviteter, reiser for å besøke foreldre eller andre slektninger, har sammenheng med livssituasjonen.

For det andre påvirkes reisene av hvilke ressurser folk har som gir dem mulighet til å reise. Inntekt, bil, tid og helse har betydning for bevegeligheten. Det er dessuten sammenheng mellom folks roller og ressurser.

Også ytre forhold som bostedstype, avstand til tettsted og tilgang til offentlige transportmidler har betydning for reisemønsteret. Lange avstander og dårlig utbygd kollektiv transport begrenser reiseaktiviteten, mens kortere avstander stort sett gjør det enklere å reise.

Store forskjeller i antall reiser pr døgn

Reisevaneundersøkelsen viser at hver nordmann i gjennomsnitt foretar 3.2 reiser pr døgn en gjennomsnittlig dag i året. Hver reise er gjennomsnittlig 10.8 kilometer lang og varer i 21.45 minutter. Det betyr at folk i snitt reiser 34.56 kilometer og at de bruker 1 time og 9 minutter til reising pr døgn.

Det er store variasjoner i hvor mye ulike personer reiser. Våre data gir opplysninger om hvor mange og hva slags reiser som gjøres i løpet av en gjennomsnittlig dag.

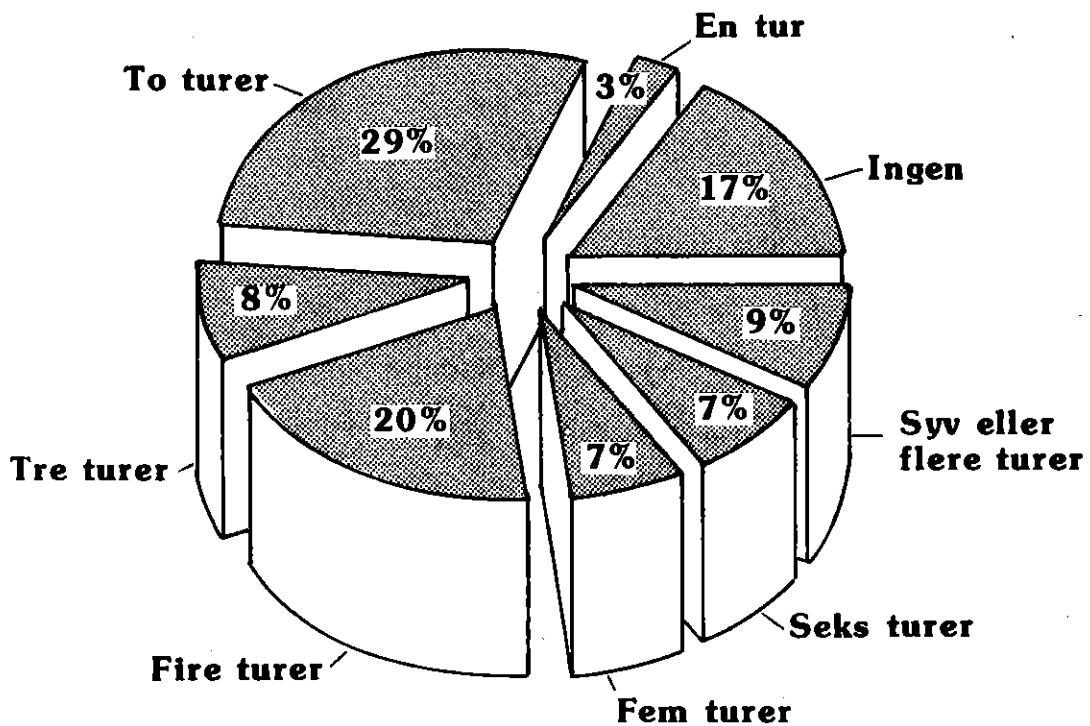
17 prosent av de som ble intervjuet i Reisevaneundersøkelsen har ikke foretatt noen reiser på registreringsdagen. 3 prosent har foretatt en reise, mens 29 prosent har foretatt to reiser. Av figur 1 ser vi at det er to eller fire turer som er mest utbredt. Dette er ikke uventet. I Reisevaneundersøkelsen blir for eksempel en tur til butikken registrert som to reiser - en reise fram og en tilbake.

Det var mulig å registrere inntil 14 reiser pr døgn, men det er ytterst få som reiser så mye. 9 prosent oppgir at de har foretatt sju eller flere reiser.

Medianen, det vil si det antall reiser hvor vi får med oss halvparten av personene i utvalget, er i overkant av to reiser.

Det gjennomsnittlige antall reiser varierer noe i løpet av året. Folk reiser noe mindre om vinteren enn i løpet av de andre årstidene. Hver person reiser i gjennomsnitt 2.9 ganger pr døgn i vintermånedene, mens i de andre månedene gjennomføres det 3.3 reiser pr døgn.

Antall reiser pr person

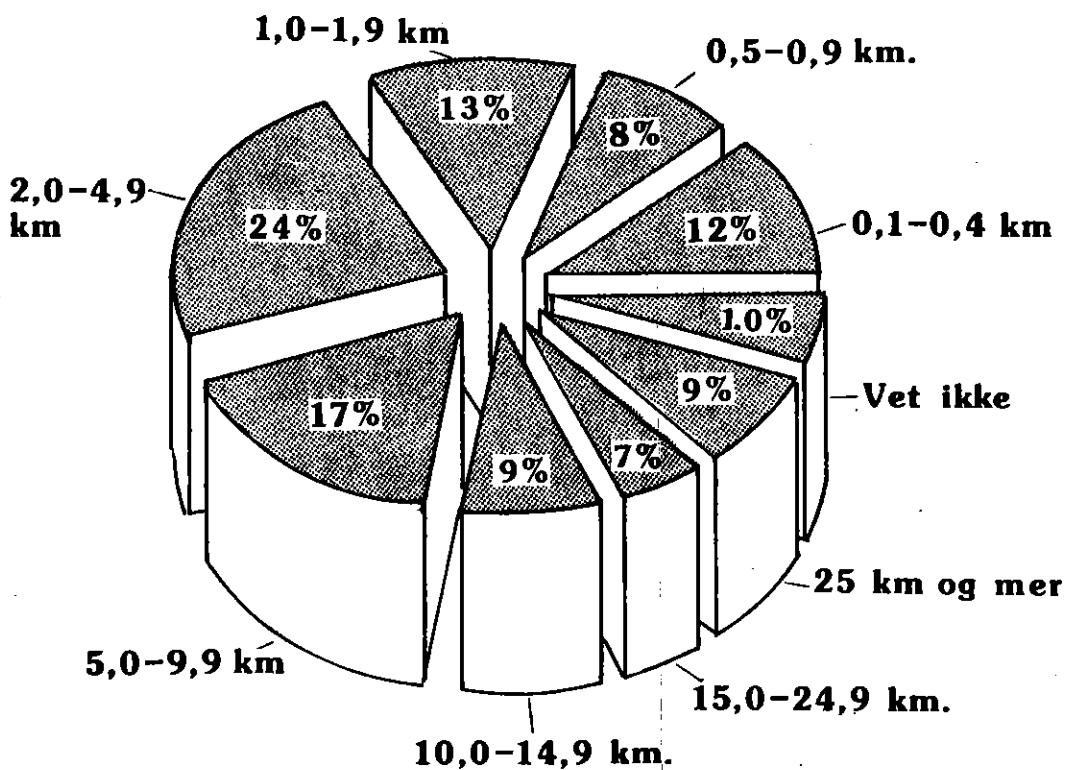


Figur 1: Personer etter antall reiser. Prosent

Over halvparten av reisene er under 3 kilometer

Det er stor spredning i reisenes lengde og varighet. En av fem reiser er kortere enn 1 kilometer, og over halvparten av reisene er kortere enn 3 kilometer. 12 prosent av reisene er kortere enn 500 meter. 25 prosent av reisene er 10 kilometer eller lenger (figur 2). Når gjennomsnittslengden for reiser er så mye som 10.8 kilometer, skyldes dette at et lite antall lange reiser trekker opp gjennomsnittet for reisenes lengde.

Reiselengde

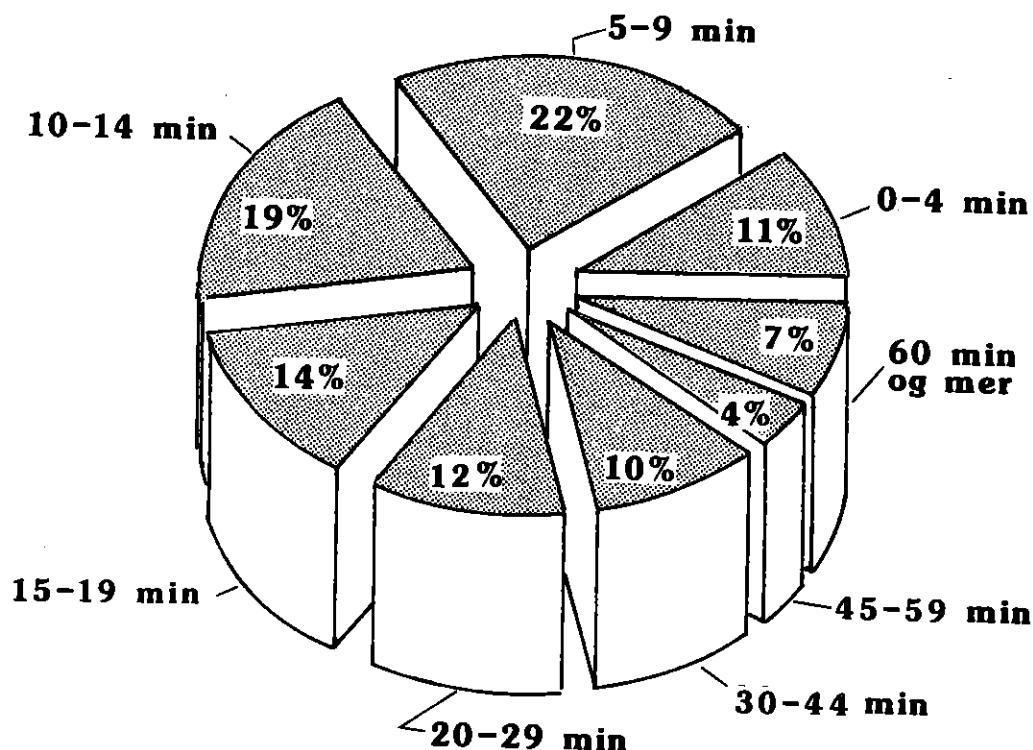


Figur 2: Reiser etter reiselengde i kilometer. Prosent

De fleste reiser tar kort tid

En av tre reiser varer i kortere tid enn 10 minutter, og bare 7 prosent av reisene varer lenger enn 1 time (figur 3). Gjennomsnittstiden på nærmere 22 minutter pr. reise skyldes at noen få, men lange reiser øker gjennomsnittsverdien.

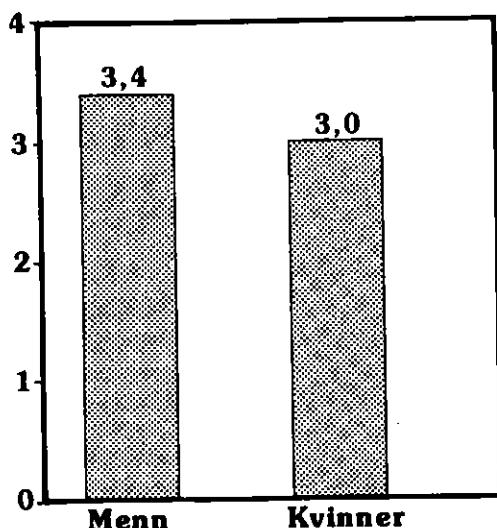
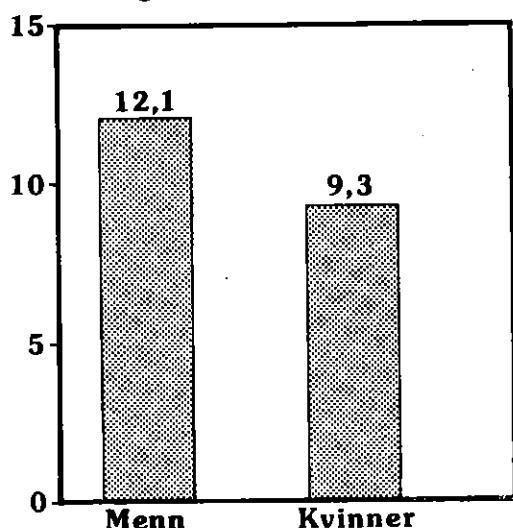
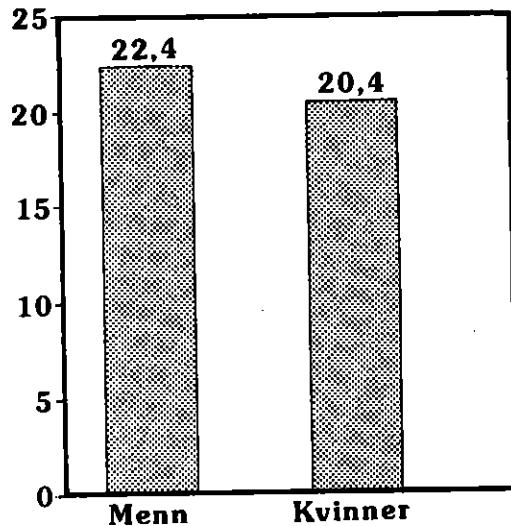
Reisetid



Figur 3: Reiser etter reisetid i minutter. Prosent

Menn reiser mer enn kvinner

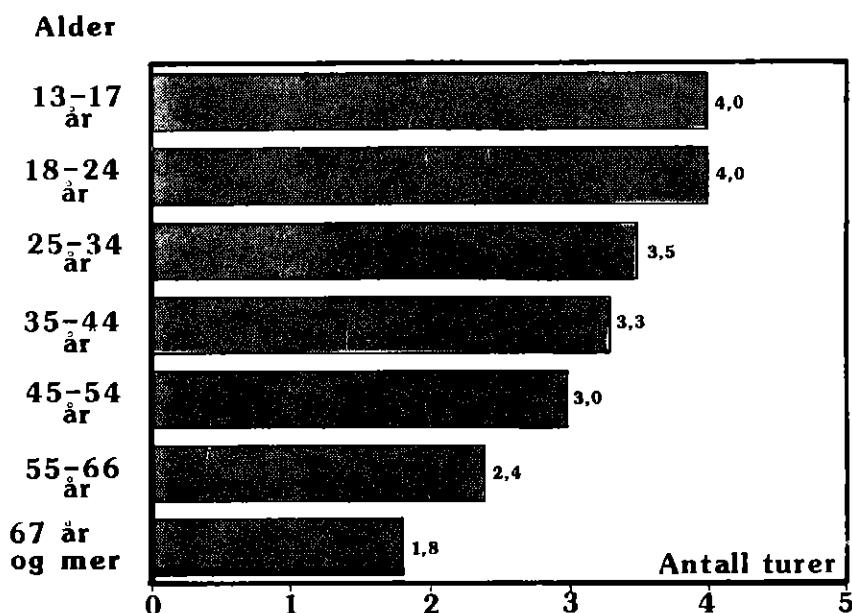
Det er klare forskjeller i reisemengde mellom kvinner og menn. Menn reiser i gjennomsnitt mer enn kvinner. Det gjelder både for antall reiser, reiselengde og reisetid. Menn foretar 3.4 reiser pr døgn, og kvinner 3.0 reiser (figur 4). Menss reiser er gjennomsnittlig 12.1 kilometer og varer i 22.4 minutter. De reiser dermed i gjennomsnitt 41.1 kilometer på 76.2 minutter i løpet av et døgn. Kvinner derimot reiser i gjennomsnitt bare 27.9 kilometer i døgnet og bruker 61.2 minutter til dette. Hver kvinne-reise er i snitt 9.3 kilometer og varer i 20.4 minutter (figur 5 og 6).

Antall turer**Figur 4:** Gjennomsnittlig antall turer etter kjønn**Reiselengde i km.****Figur 5:**
Gjennomsnittlig reise-
lengde i kilometer pr
tur etter kjønn**Reisetid i min.****Figur 6:**
Gjennomsnittlig reisetid i
minutter pr tur etter kjønn**Yngre reiser mer enn eldre**

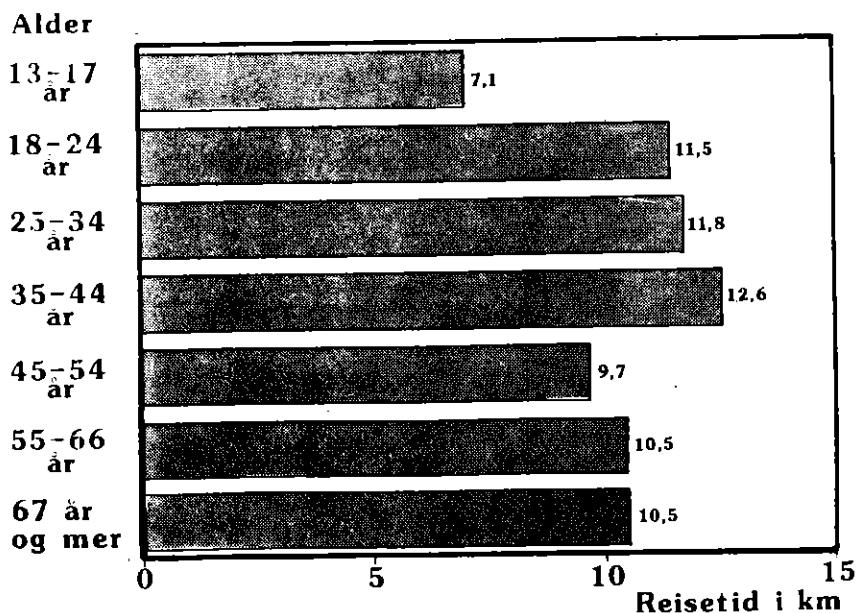
Forskjellene i reisemengde kommer også tydelig fram for de ulike aldersgrupper. De yngste reiser mer enn de eldre. Aldersgruppene 13-17 år og 18-24 år gjennomfører 4,0 reiser pr døgn, mens de som er 67 år eller mer bare reiser 1,8 ganger (figur 7).

Reiselengde og reisetid er derimot noe annerledes fordelt. 13-17-åringenes reiser er ikke så lange. De er gjennomsnittlig 7.1 kilometer og tar 19.1 minutter. Aldersgruppen 35-44 år reiser lengst. Deres reiser er på 12.5 kilometer og tar 22.0 minutter.

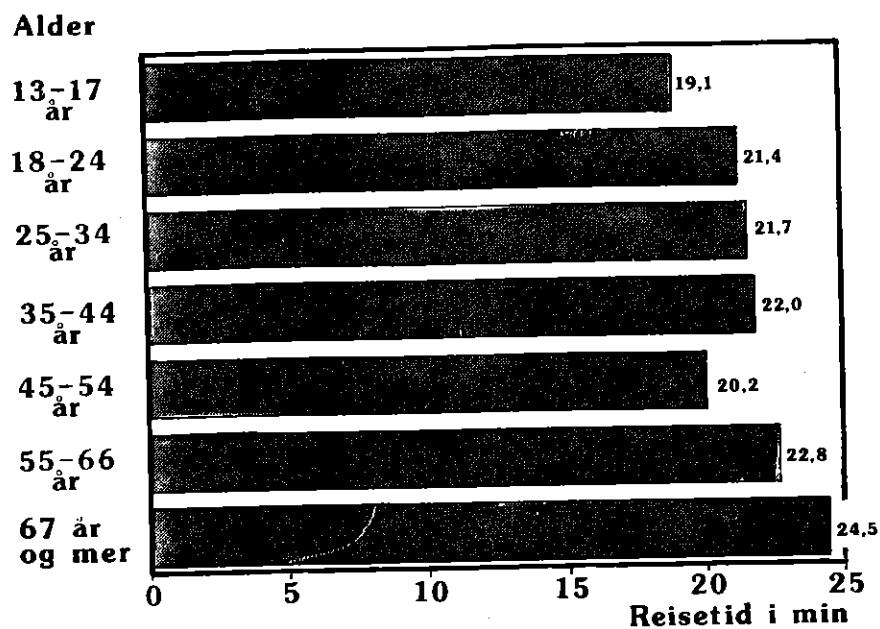
Reisene til de som er 67 år og eldre er ikke særlig kortere enn andre aldersgruppens reiser, men de tar mye lenger tid. Reisene til denne aldersgruppen er i gjennomsnitt 10.5 kilometer og varer i 24.5 minutter. Vi skal seinere se hvordan transportmåten spiller inn her (figur 7, 8 og 9).



Figur 7: Gjennomsnittlig antall turer etter alder



Figur 8: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter alder



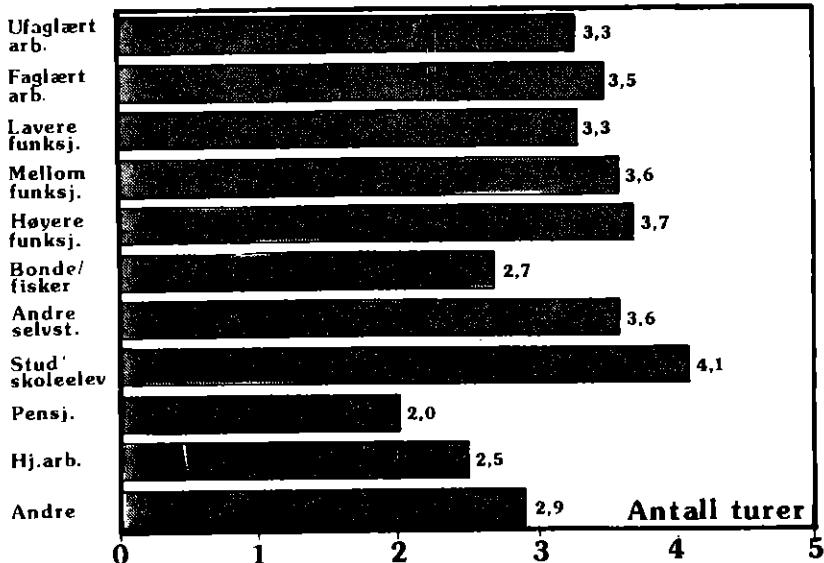
Figur 9: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter alder

Yrkesaktive reiser mer enn ikke-yrkesaktive

Om folk er yrkesaktive eller ikke har naturlig nok betydning for hvor mye de reiser. De yrkesaktive, samt de som går på skolen eller studerer, reiser mer enn de ikke-yrkesaktive. Pensjonister og hjemmearbeidende

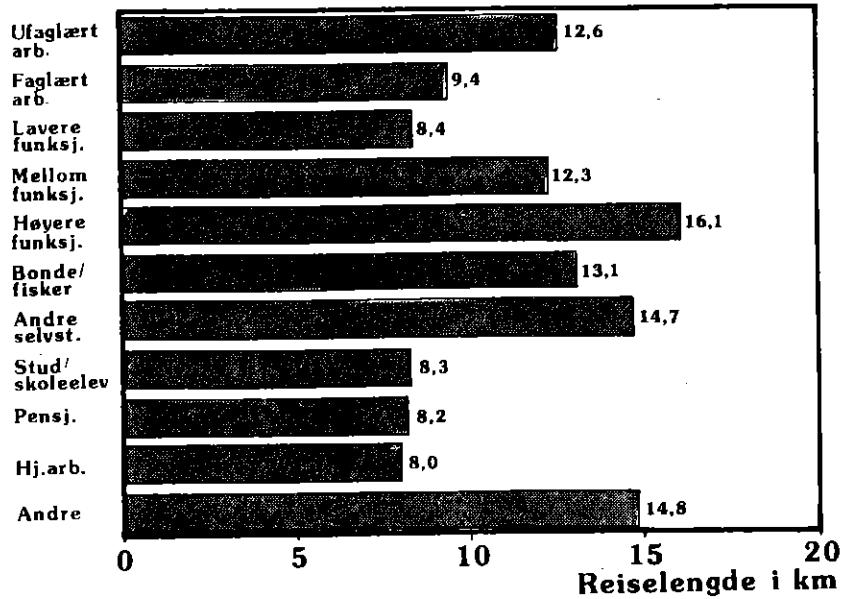
reiser minst, mens skoleelever og studenter reiser mest. Disse gjennomfører 4,1 reiser i døgnet. Høyere funksjonærer er ellers de som har de fleste og de lengste reisene. Bønder og fiskere reiser mindre enn de andre yrkesaktive gruppene, men deres reiser tar lengst tid (figur 10, 11 og 12).

Sosioøkonomisk status



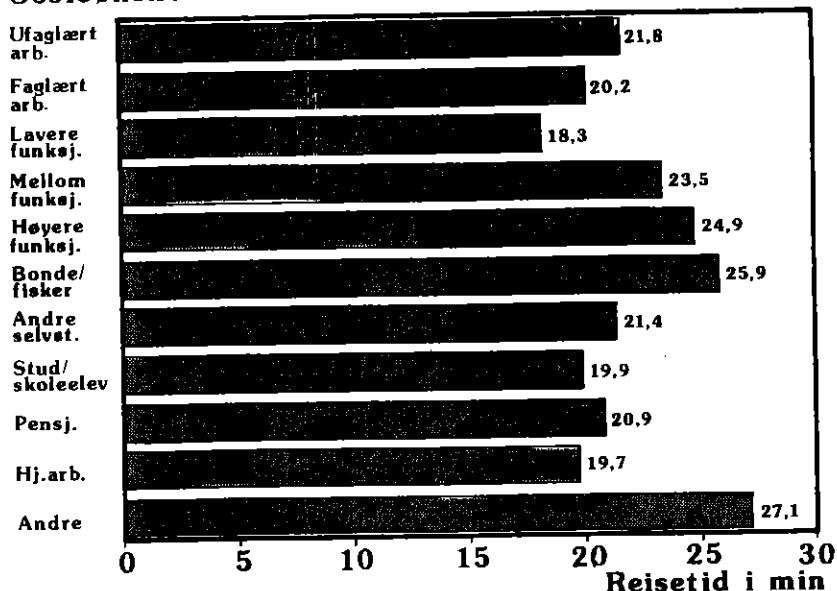
Figur 10: Gjennomsnittlig antall reiser etter sosioøkonomisk status

Sosioøkonomisk status



Figur 11: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter sosioøkonomisk status

Sosioøkonomisk status



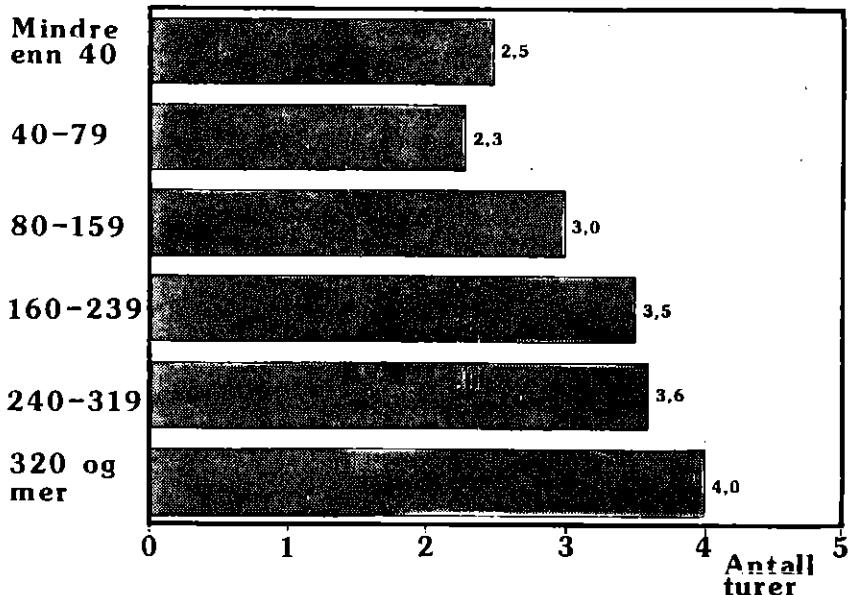
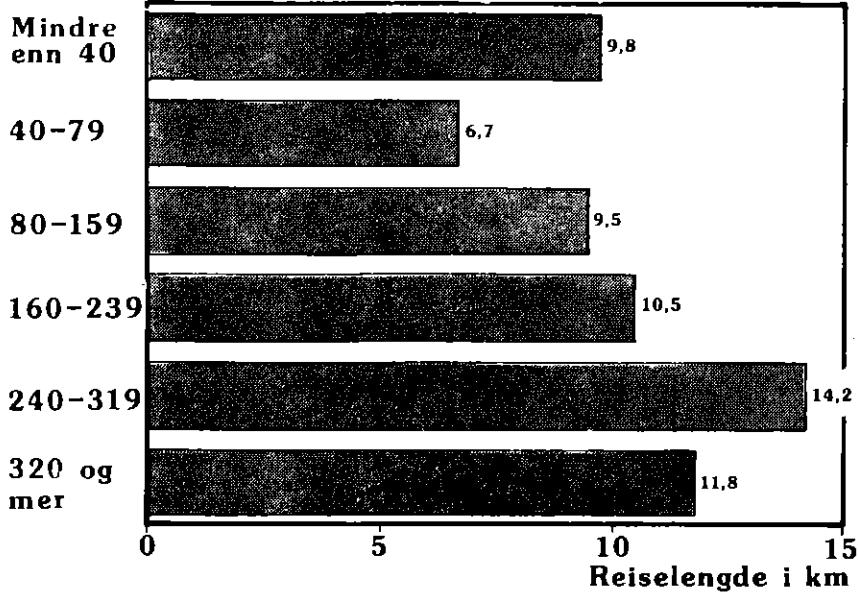
Figur 12: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr. tur etter sosioøkonomisk status

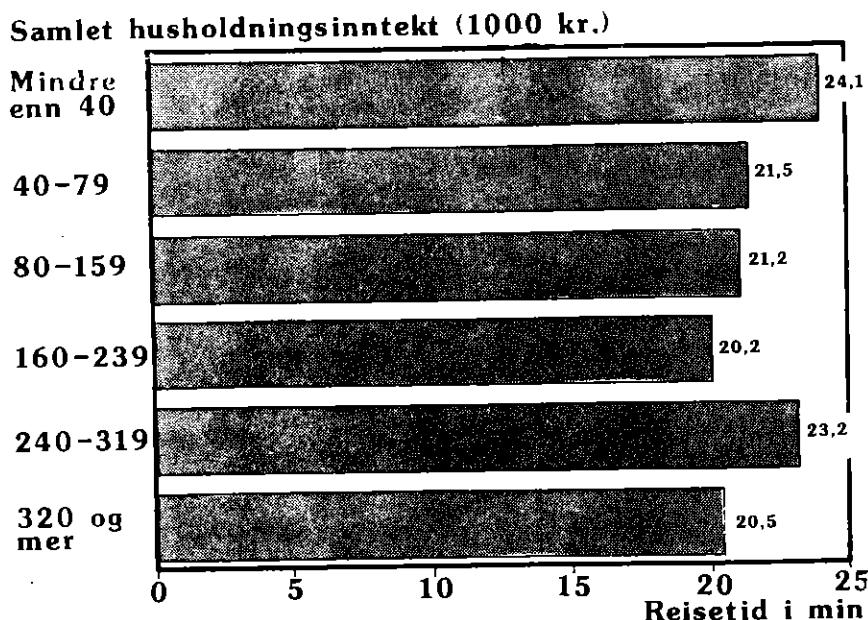
De med høy inntekt reiser mye

Jo høyere inntekt folk har, desto mer reiser de. Personer som bor i husholdninger med en samlet inntekt på 40-79.000 kroner i 1984 reiser i gjennomsnitt 2.3 ganger pr døgn, mens de med husholdningsinntekter over 320.000 kroner reiser 4.0 ganger (figur 13).

En liknende fordeling finner vi for reiselengde. Reisene til de som har en samlet husholdningsinntekt på 40-79.000 kroner er i gjennomsnitt bare 6.7 kilometer, mens reisene til de som har en samlet inntekt på 240-319.000 kroner er 14.2 kilometer (figur 14).

Reisetiden for de ulike grupper viser derimot liten sammenheng med inntektsnivået. Men det er de med lavere husholdningsinntekter enn 40.000 kroner som har lengst reisetid. Dette har sannsynligvis sammenheng med hvilke transportmidler de bruker. Reisene deres tar i gjennomsnitt 24.1 minutter. Sannsynligvis finner vi flest eldre og pensjonister i denne gruppen (figur 15).

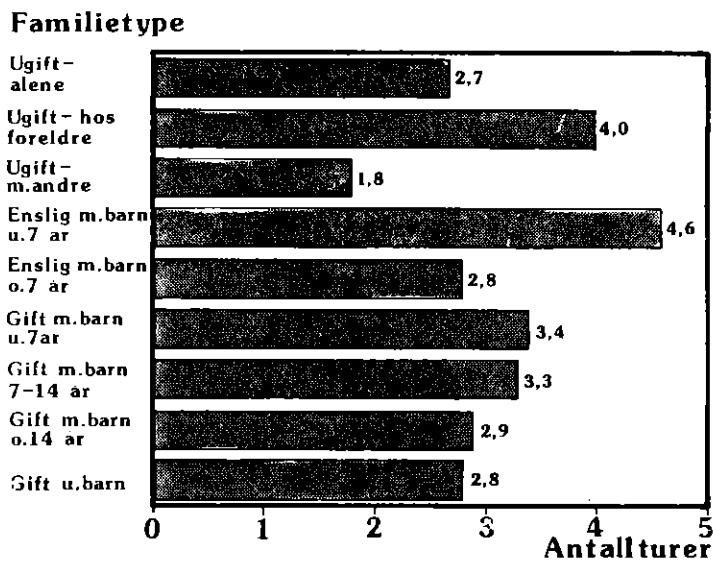
Samlet husholdningsinntekt (1000 kr.)**Figur 13: Gjennomsnittlig antall turer etter samlet husholdningsinntekt****Samlet husholdningsinntekt (1000 kr.)****Figur 14: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter samlet husholdningsinntekt**



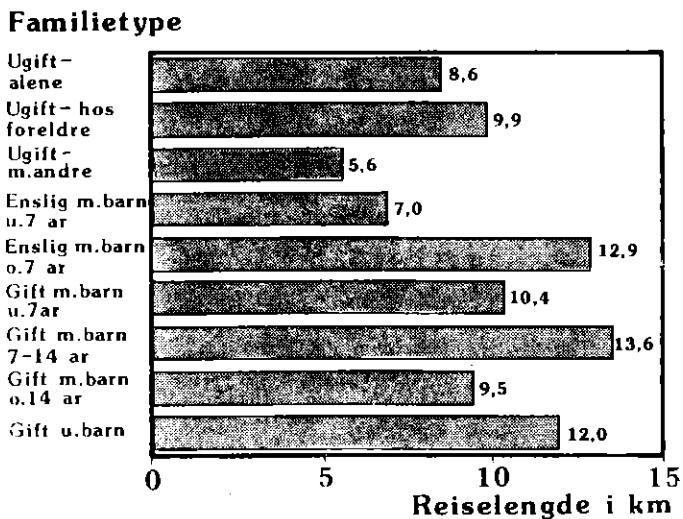
Figur 15: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter samlet husholdningsinntekt

De som har barn under 14 år reiser mer enn andre

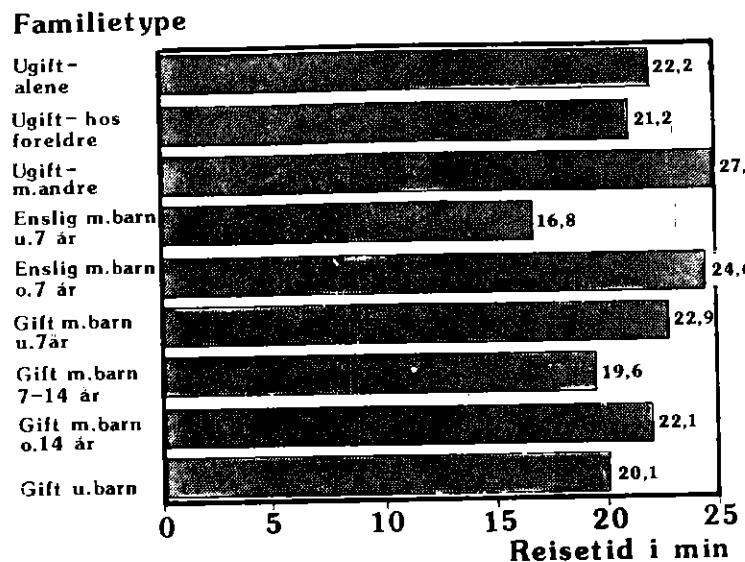
De mest interessante reiseforskjellene mellom ulike familietyper finner vi mellom de som har barn og de som ikke har det. Voksne som har barn under 14 år reiser mer enn de som ikke har barn. Det er de enslige med barn under 7 år som gjennomfører flest reiser i døgnet, 4,6 reiser (figur 16). Enslige med barn over 7 år og gifte med barn i 7-14 års alderen reiser lengst (figur 17). Enslige med barn over 7 år bruker dessuten relativt lang tid på reisene sine, 24,6 minutter pr reise (figur 18). Den høye reiseaktiviteten til folk som har barn skyldes sannsynligvis at de henter og bringer barn til barnehager, fritidsaktiviteter etc.



Figur 16: Gjennomsnittlig antall turer etter familietype



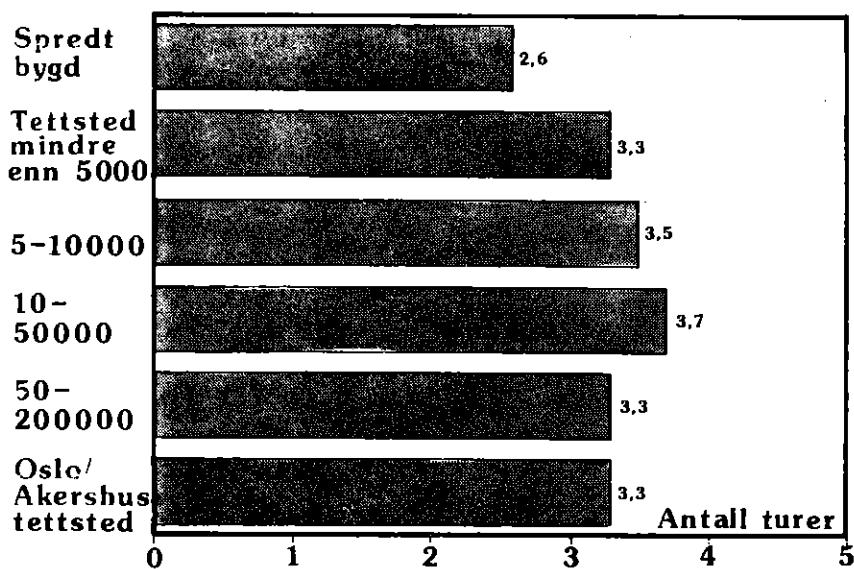
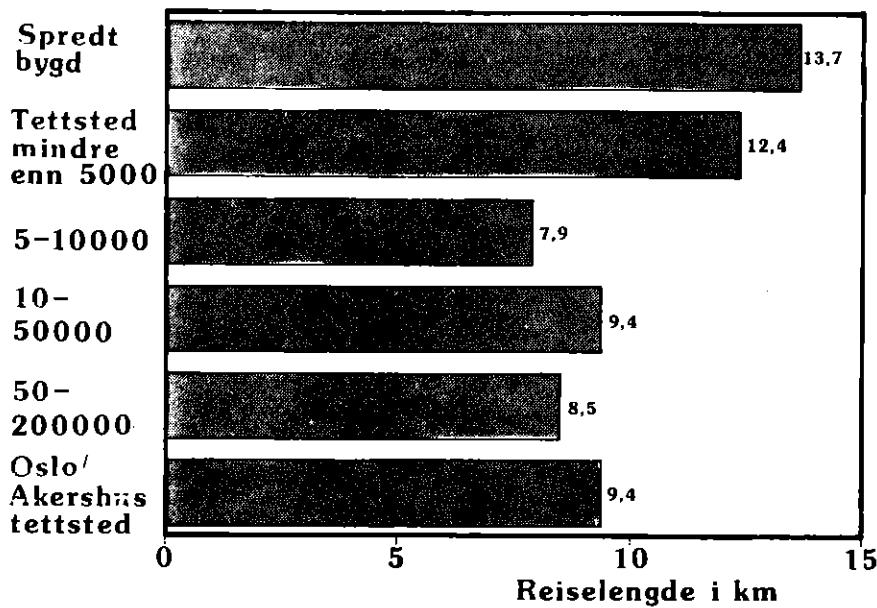
Figur 17: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter familietype

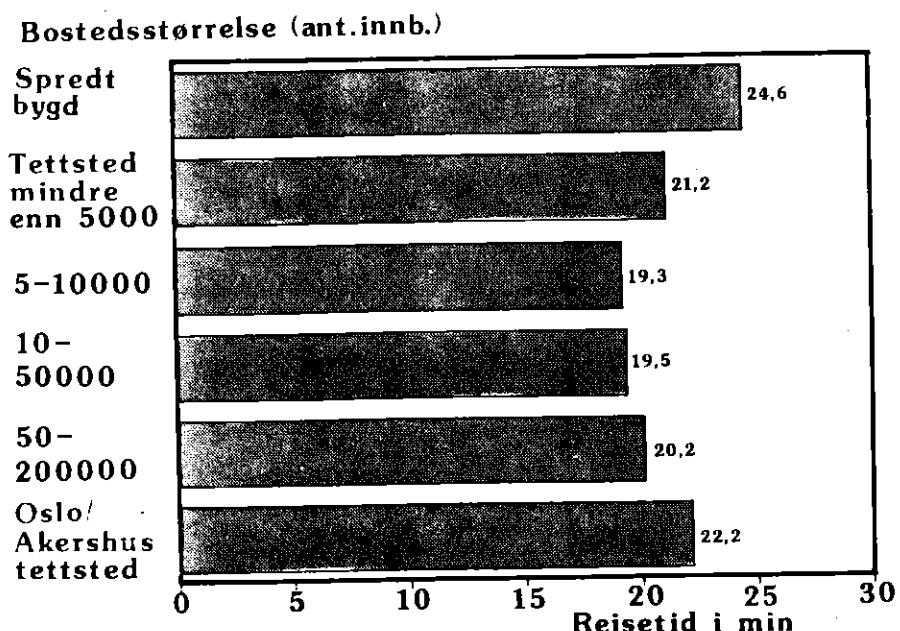


Figur 18: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter familietype

Få, men lange reiser i spredtbygde strøk

Folk som bor i spredtbygde strøk utfører i gjennomsnitt færre reiser pr døgn enn de som bor i tettbygde områder. Men i spredtbygde strøk er reisene lenger både i kilometer og tid, slik at samlet reiselengde og reisetid i løpet av døgnet ikke er vesentlig forskjellig fra gjennomsnittet. Det er ellers liten forskjell i reisemengden til folk som bor i store og små tettsteder (figur 19, 20 og 21).

Bostedsstørrelse (ant.innb.)**Figur 19:** Gjennomsnittlig antall turer etter bostedsstørrelse**Bostedsstørrelse (ant.innb.)****Figur 20:** Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter bostedsstørrelse



Figur 21: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter bostedsstørrelse

Kvinner, eldre og lav-inntektsgrupper reiser minst

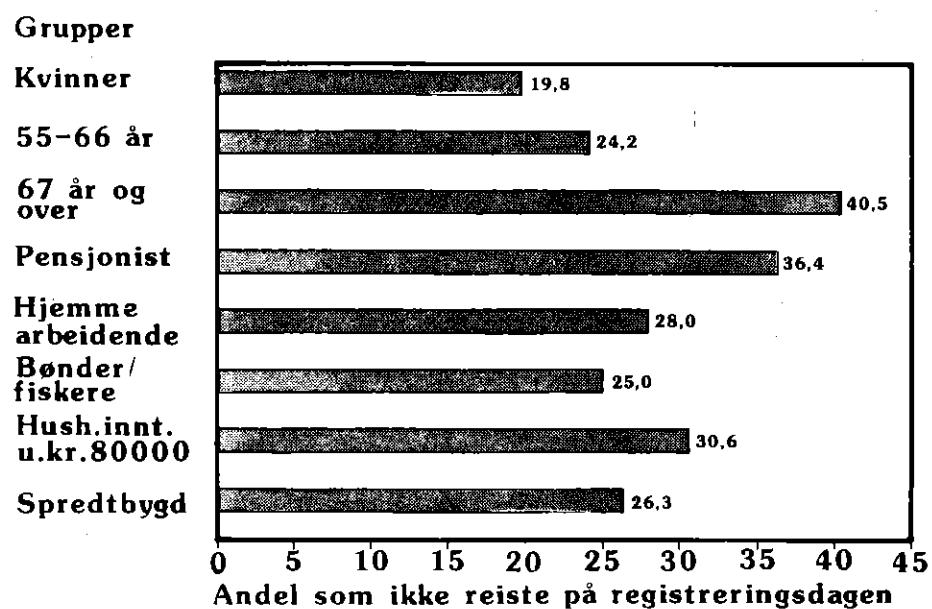
I Reisevaneundersøkelsen er det som tidligere nevnt 17 prosent som ikke har foretatt noen reise på registreringsdagen. Det er nok få eller ingen personer i dette landet som overhodet ikke reiser. Men de personene som ikke har foretatt noen reiser på registeringsdagen tilhører sannsynligvis de grupper som reiser lite. Vi skal se nærmere på hvem disse gruppene er.

I gruppen av ikke-reisende er det 59 prosent kvinner og 41 prosent menn. Dette er overveiende eldre personer. 45 prosent av dem er 55 år og eldre og halvparten av dem er pensjonister eller hjemmearbeidende.

Av alle personene som er med i Reisevaneundersøkelsen har 20 prosent av kvinnene og 14 prosent av mennene ikke foretatt noen reiser på registreringsdagen. 41 prosent av alle over 67 år og 36 prosent av pensjonistene holdt seg hjemme denne dagen (figur 22).

Videre er det de som har lav inntekt som reiser lite. 31 prosent av de som bor i husholdninger som samlet tjener mindre enn 80.000 kroner i året foretok ingen reiser.

I spredtbygde strøk er det flere som reiser lite enn i tettbygde områder.



Figur 22: Grupper av personer som ikke har gjennomført noen reiser på registreringsdagen. Prosent

3 FORMÅLET MED REISER

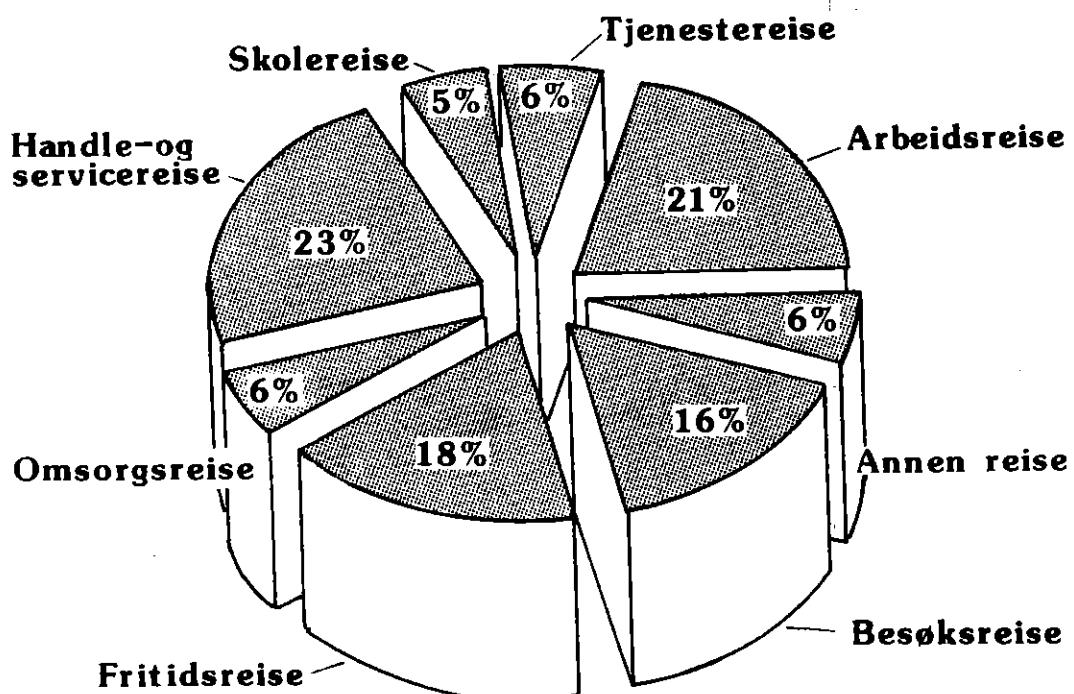
Flest arbeidsreiser og handlereiser

Hva er årsaken til at folk reiser, dvs hva er formålet ved de reisene som utføres?

Figur 23 viser fordelingen etter formål for de 13.822 reisene som ble registrert i Reisevaneundersøkelsen. De fleste reisene er handle- og servicereiser. Disse utgjør 23 prosent av alle reisene. 21 prosent av reisene er arbeidsreiser. 18 prosent av reisene går med til fritidsreiser, mens besøksreisene utgjør 16 prosent av alle reisene.

Det finnes ingen andre norske undersøkelser som tar for seg folks reisemønster i like stor grad som Reisevaneundersøkelsen. Undersøkelser foretatt i andre land og mindre omfattende norske reiseundersøkelser, viser imidlertid at arbeidsreisene utgjør en stadig mindre andel av alle reisene, mens reiser som foretas i fritida øker.

Reiser etter formål



Figur 23: Reiser etter formål. Prosent

Folk bruker mest tid til fritidsreiser

Når vi skal se på reisenes betydning for dagliglivet, er kanskje den tiden som brukes til ulike reiser viktigere enn antall reiser som utføres.

Vi har tidligere sett at folk i gjennomsnitt reiser 34.6 kilometer pr dag, og at de bruker 1 time og 9 minutter til reising.

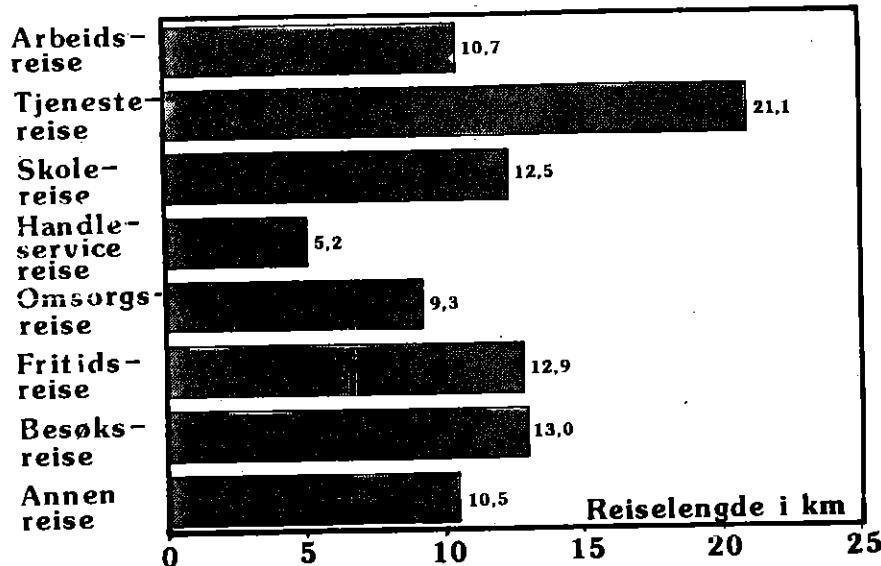
Folk utfører flest handle- og servicereiser, men dette er samtidig de korteste reisene og de reisene som tar minst tid. I gjennomsnitt er en slik reise 5.2 kilometer lang og varer i overkant av 14 minutter. De aller fleste har dagligvarehandel i nærheten av bostedet, og innkjøp av dagligvarer er noe mange gjør hver dag, mens andre innkjøp er mer sporadiske.

Noe over en av fire reiser er arbeidsreiser og skole-reiser. Det er interessant å se at arbeidsreisene i gjennomsnitt er noe kortere enn skolereisene. Arbeidsreiser er vanligvis på 10.7 kilometer og varer i noe over 19 minutter, mens de som går på skolen bruker 21-22 minutter for å reise den gjennomsnittlige lengden på 12.5 kilometer (figur 24 og 25).

De lengste avstandene reises likevel i forbindelse med arbeidet. Det er reiser i arbeidstjeneste, seminarer, kurs etc. Disse reisene er gjennomsnittlig 21.1 kilometer lange.

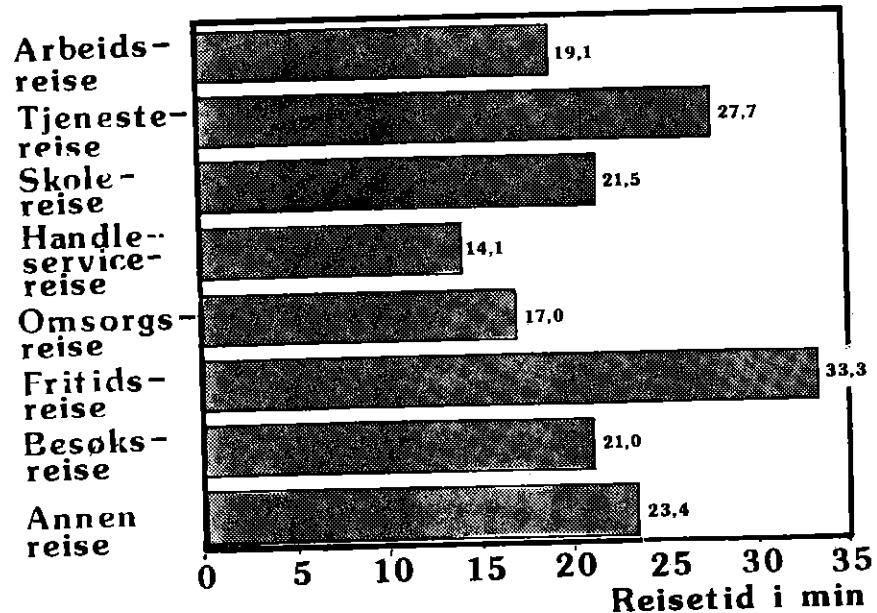
Folk bruker mest tid på reiser i forbindelse med fri-tiden, i overkant av 33 minutter på fritidsreiser og 21 minutter på besøksreiser. De reisene vi har kalt fri-tidsreiser er likevel ikke mer enn 12.9 kilometer lange. Dette kan tyde på at folk tilbringer en del av fritida utenfor nærmiljøet, men det kan også bety at det foretas flere gang- eller sykkelturer i fritida, slik at reisene dermed tar lenger tid.

Reiseformål



Figur 24: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter formål

Reiseformål



Figur 25: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter formål

Menn har flere arbeidsreiser enn kvinner

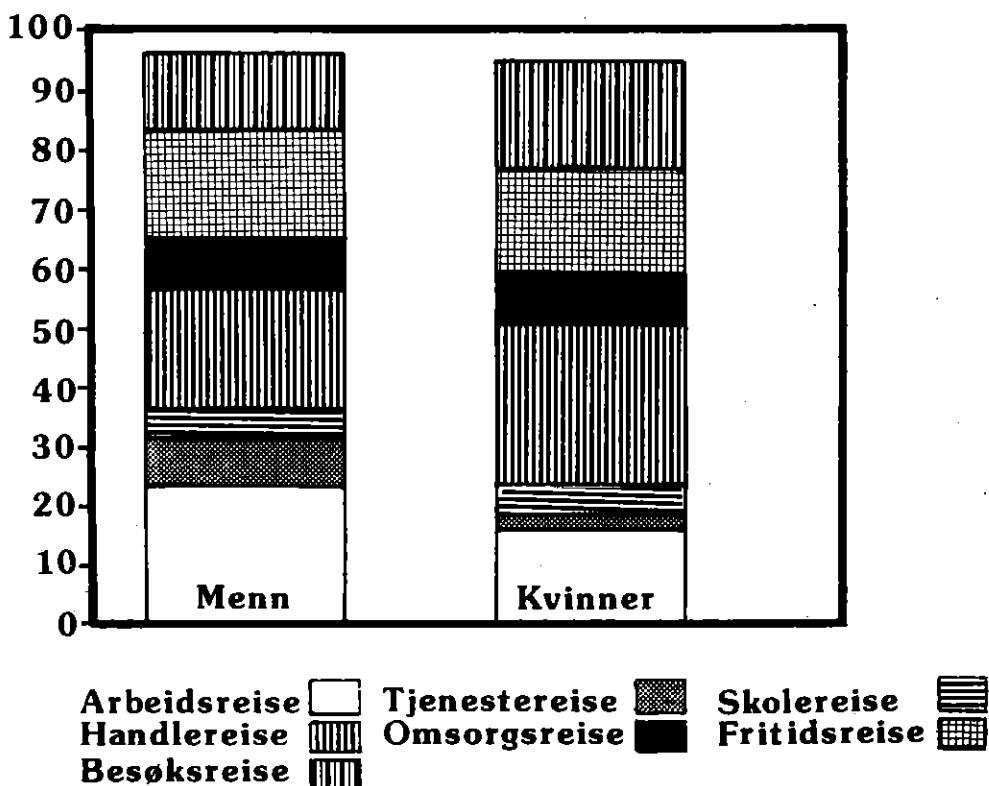
Vi har sett at omfanget av reiser varierer for de ulike gruppene av befolkningen. Men også formålet med reisene er forskjellig fra gruppe til gruppe.

Arbeidsreiser og handle- og servicereiser er de reisene det er flest av. I tillegg viser fordelingen av dem klare forskjeller mellom kvinner og menn.

61 prosent av arbeidsreisene foretas av menn og 39 prosent av kvinner. 24 prosent av de reisene som menn foretok på registreringsdagen er arbeidsreiser, mot 17 prosent av kvinnenes reiser. Videre er det flest menn som foretar tjenestereiser. Disse reisene utgjør bare 6 prosent av alle reisene, men de aller fleste, 78 prosent, av dem er det menn som foretar.

Handle- og servicereiser er det derimot kvinnene som oftest utfører. 27 prosent av kvinnenes reiser er slike reiser, mot 20 prosent av menns reiser. Også besøksreiser er noe mer vanlig blant kvinner enn menn. 18 prosent av kvinnenes reiser, mot 13 prosent av mennenes reiser er besøksreiser (figur 26).

Prosent



Figur 26: Reisenes formål etter kjønn. Prosent

De eldre har størst andel handlereiser

Det er mellom folk i forskjellige aldersgrupper det er størst forskjell i reiseformål. Dette skyldes særlig at folks roller i samfunnet er nøyne knyttet til alderen deres.

Arbeidsreiser foretas naturlig nok svært lite av 13-17-åringene og av de som er 67 år og eldre, og som vanligvis ikke er yrkesaktive. Det er de mellom 35 og 54 år som foretar flest arbeidsreiser. 26 prosent av 35-44-åringenes og 32 prosent av 45-54-åringenes reiser er arbeidsreiser. Tjenestereiser/seminar er det også de i yrkesaktiv alder som deltar i. Mest utbredt er disse reisene blant aldersgruppene mellom 25 og 54 år. 13-17-åringene står for 66 prosent av skolereisene.

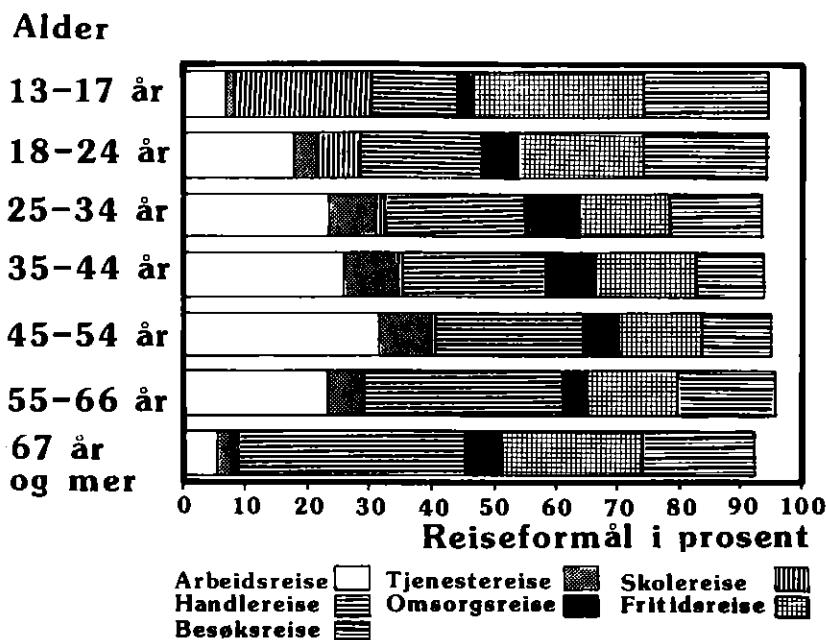
40 prosent av alle handle- og servicereiser foretas av personer mellom 25 og 44 år, men det er de som er 55 år og eldre som har størst andel av slike reiser. 32 prosent av 55-66-åringenes reiser er handle- og servicereiser og 37 prosent av reisene til de som er 67 år og eldre.

Folk i alderen mellom 25 og 44 år foretar flest omsorgsreiser. Hele 55 prosent av alle omsorgsreiser foretas av disse gruppene. Dette er i og for seg ikke så uventet da det er disse som oftest har barn som skal så uventet da det er disse som oftest har barn som skal hentes og bringes til og fra barnehager og fritidsaktiviteter (figur 27).

De yngste og de eldste har størst andel fritidsreiser

13-17-åringene og de som er 67 år og eldre, har høyest andel fritidsreiser, henholdsvis 28 og 23 prosent. Disse gruppene er vanligvis ikke yrkesaktive og har dermed mest fritid. 18-24-åringene har også en høyere andel fritidsreiser enn befolkningen som helhet.

De yngste og de eldste er også de som relativt sett reiser mest på besøk. 20 prosent av reisene til de yngste er besøksreiser. Besøk er gjerne aktiviteter vi utfører i fritiden (figur 27).

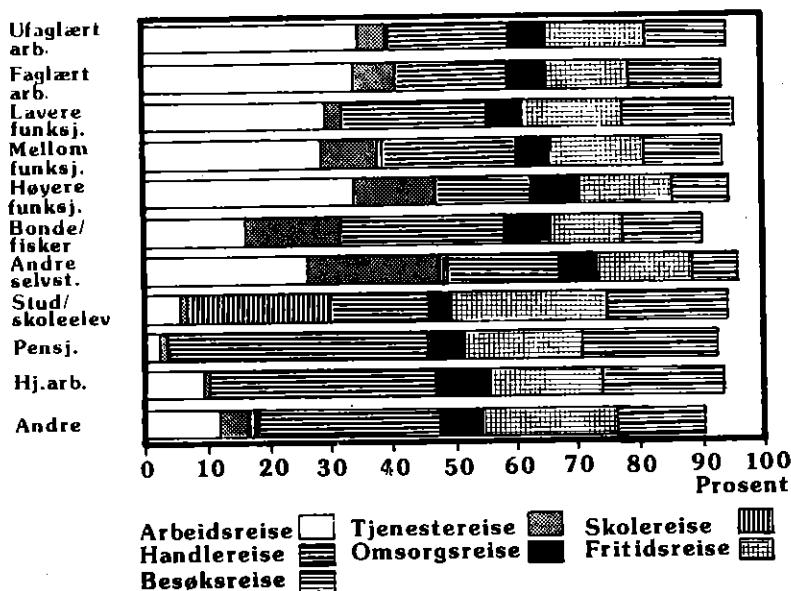


Figur 27: Reisenes formål etter alder. Prosent

Ikke-yrkesaktive utfører mange handlereiser

Den kanskje klareste fordelingen av reiseformål finner vi for de ulike sosioøkonomiske grupper. Figur 28 viser at det naturlig nok er de yrkesaktive som utfører arbeidsreisene. Studentenes og skoleelevenes reiser består derimot av en stor del skole- og fritidsreiser. Nesten halvparten av alle reisene deres er fritidsreiser og skolereiser. Pensjonistenes og de hjemmearbeidendes reiser består hovedsaklig av handle- og servicereiser og besøksreiser. Dette betyr ikke nødvendigvis at de utfører flest slike reiser, men at de drar på få andre reiser.

Reiseformål etter sosioøkonomisk status

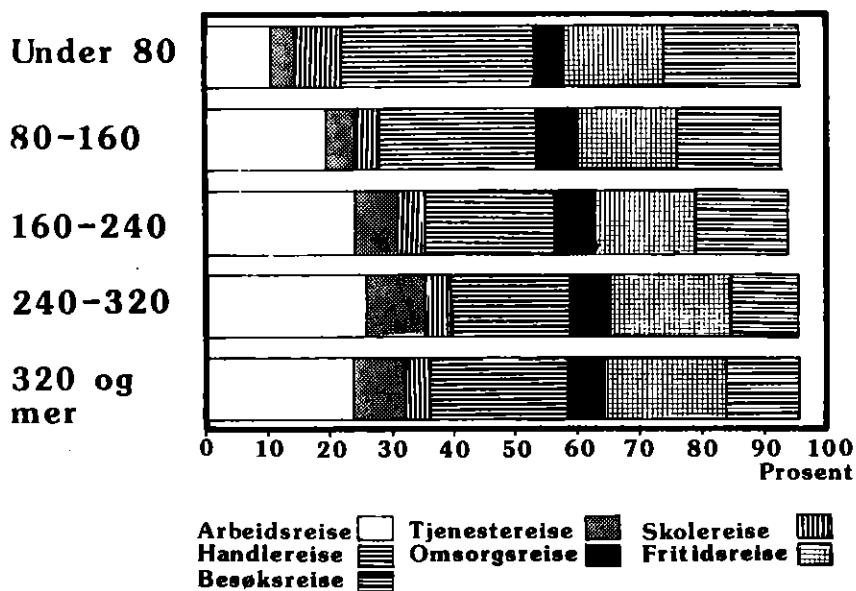


Figur 28: Reisenes formål etter sosioøkonomisk status. Prosent

De med høy inntekt utfører relativt sett flest arbeidsreiser

Det er en sammenheng mellom folks inntekt og deres yrkesaktivitet. Husholdninger med en eller flere yrkesaktive har vanligvis høyere husholdningsinntekter enn de som lever av pensjoner. Personer som tilhører husholdninger med en samlet inntekt på over 160.000 kroner er de som har høyest andel arbeids- og tjenestereiser. De med lavere inntekter har en langt lavere andel av slike reiser. En særlig lav andel av arbeidsreiser finner vi hos de som samlet har husholdningsinntekter under 80.000 kroner. Blant reisene til de med lave inntekter finner vi derimot en høyere andel handle- og servicereiser. En av tre reiser til de som har inntekter på 40-79.000 kroner er handle- og servicereiser (figur 29).

Reiseformål etter inntekt (1000 kr)



Figur 29: Reisenes formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Færre arbeidsreiser i spredtbygde strøk

Det er liten forskjell i fordelingen av reiseformål mellom folk som bor i tettbygde og spredtbygde strøk, men i spredtbygde strøk finner vi en noe lavere andel arbeidsreiser enn i tettbygde strøk. Dette henger sannsynligvis sammen med at i spredtbygde strøk er det flere som bor og arbeider på samme sted. Det er små forskjeller i fordelingen av reiseformålene mellom folk som bor i store og små tettsteder.

4 TILGANG TIL BIL OG KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER

Fire typer tilgang til bil

Tilgang til bil sier noe om hvilke ressurser folk har. De som har bil har jevnt over en langt større mulighet til å reise enn de som ikke har bil, og som dermed må gå, sykle eller bruke kollektive transportmidler. De som reiser med bil er vanligvis ikke avhengig av å reise til bestemte tider eller bytte transportmiddel underveis. Dessuten kan man reise lenger med bil enn det man kan gå eller sykle. Mulighet til å bruke bil har derfor betydning for hvilke transportmidler folk bruker, samtidig som det gir langt større frihet til å velge transportmidler. Vi har sett på biltilgjengeligheten til ulik grupper av befolkningen.

Personenes tilgang til bil har vi delt inn i fire typer (figur 30):

1. Har ikke bil

Personer som tilhører husholdninger som verken eier eller disponerer bil. I Reisevaneundersøkelsen utgjør dette 14 prosent av personene.

2. Har bil, men ikke førerkort

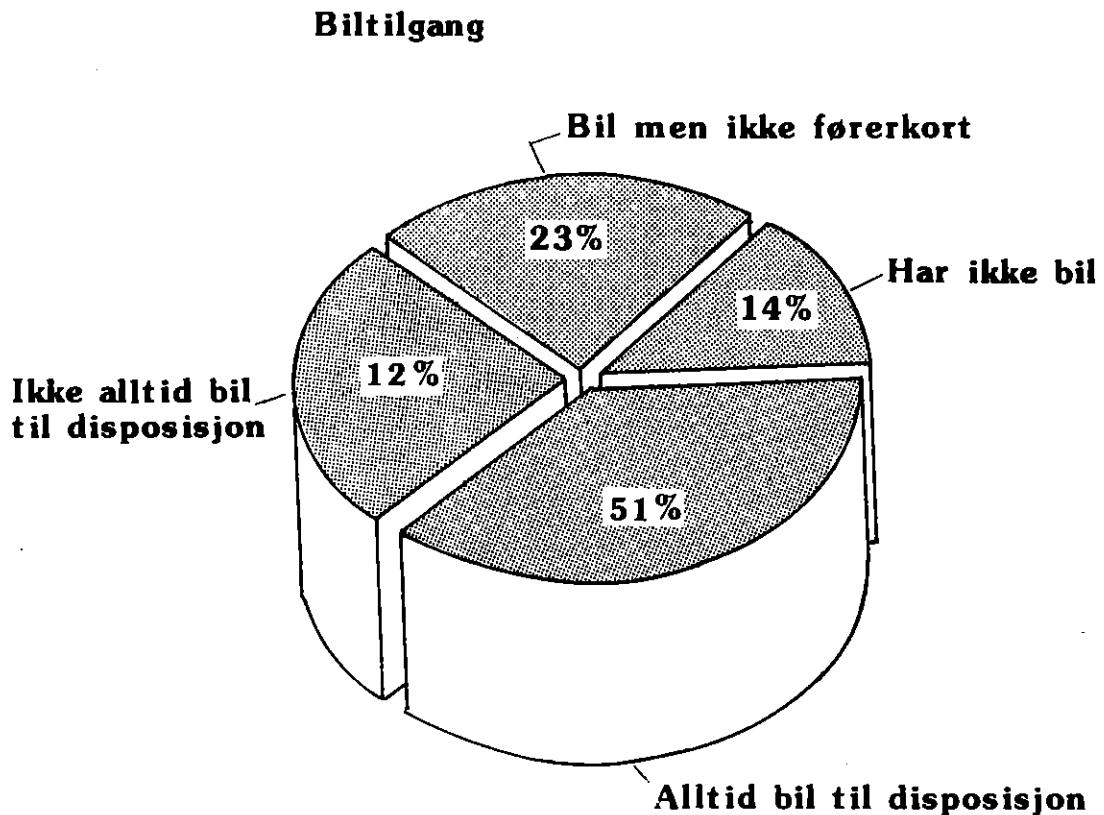
Personer som tilhører husholdninger som eier eller disponerer bil, men som ikke har førerkort selv. Disse utgjør 23 prosent av de intervjuede i vårt materiale.

3. Har bil av og til

Personer i husholdninger som eier eller disponerer bil, og som selv har førerkort, men som ikke alltid har bil til disposisjon. 12 prosent av personene tilhører denne kategorien.

4. Har alltid bil til disposisjon

Personer i husholdninger som eier eller disponerer bil, som selv har førerkort, og som alltid har bil til disposisjon. 51 prosent av personene i Reisevaneundersøkelsen tilhører denne kategorien.



Figur 30: Personer etter tilgang til bil. Prosent

Lavtlønte har sjeldent bil

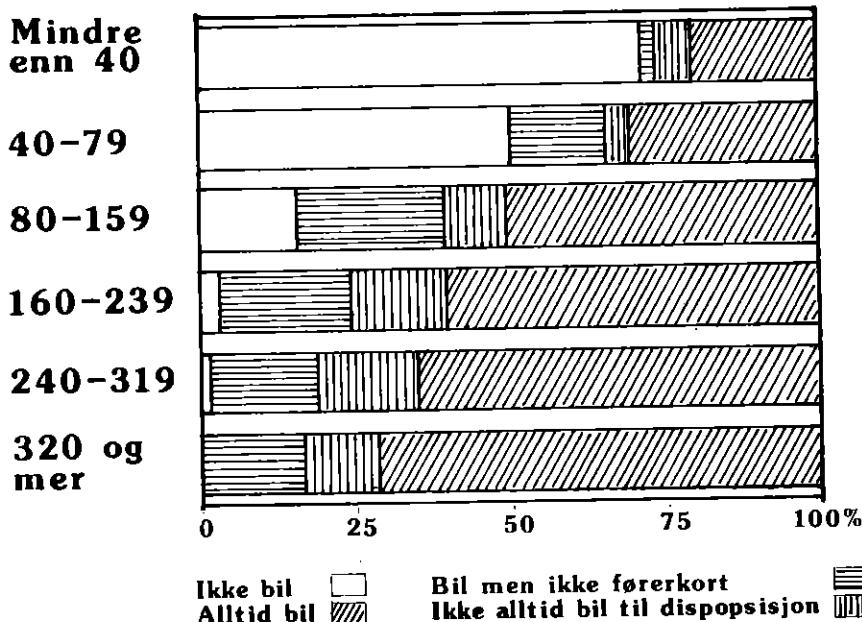
De variable som har størst betydning for om folk har bil eller ikke, er husholdningsinntekt, yrkesaktivitet og familietype. Vi har derfor sett nærmere på disse variablene før vi har sett på de andre bakgrunnsvariablene alder, kjønn og bostedsstørrelse.

Det er en klar sammenheng mellom folks inntekt og deres tilgang til bil. Dette skyldes selvfølgelig at det kreves en del kapital for kunne kjøpe bil, samtidig som bilhold medfører ganske høye løpende kostnader.

De som har de laveste inntektene har langt sjeldnere bil enn høyinntektsgruppene. Blant de som har en samlet husholdningsinntekt på under 40.000 kroner i året er det 68 prosent som ikke har bil i husholdningen, og 20 prosent som alltid har bil til disposisjon. Blant personer i husholdninger som tjener 40.000-79.000 kroner i året er det 51 prosent som ikke har bil, og 30 prosent som alltid har bil til disposisjon (figur 31).

Blant personer som bor i husholdninger som har samlede inntekter på 160.000 kroner og over, er det bare 4 prosent og færre som ikke har bil. I disse inntektsgruppene er det dessuten 60-76 prosent som alltid har tilgang til bil.

Biltilgang etter inntekt (1000 kr.)



Figur 31: Personers tilgang til bil etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

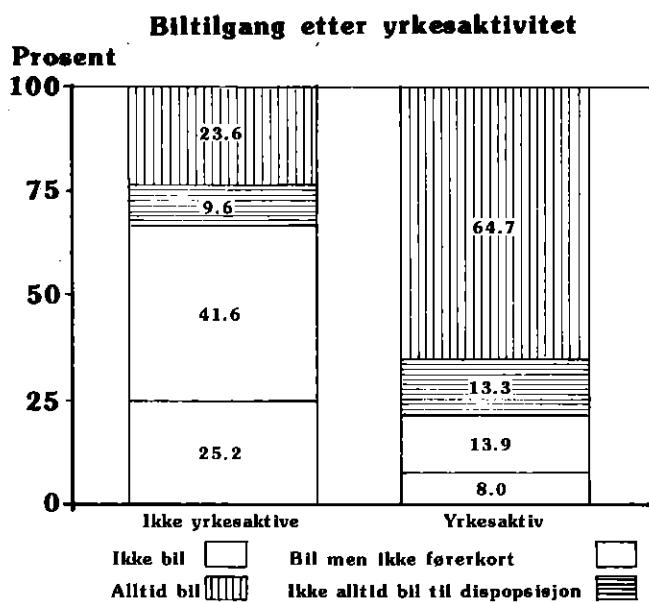
Yrkesaktive har best tilgang til bil

Det er blant de yrkesaktive vi finner de som har best tilgang til bil. Figur 32 viser biltilgangen blant yrkesaktive og ikke-yrkesaktive.

Blant de ikke-yrkesaktive er det pensjonistene som har dårligst tilgang til bil. 48 prosent av pensjonistene har ikke bil i husholdningen, og 34 prosent av dem har alltid tilgang til bil.

Men tilgangen til bil varierer også mellom ulike grupper av yrkesaktive. Bare 4 prosent av de selvstendige og de faglærte arbeiderne har ikke bil i husholdningen. Blant de lavere funksjonærerne er det 14 prosent som ikke har det. 82 prosent av de selvstendige har alltid tilgang til bil, mens 80 prosent av de faglærte arbeiderne og 78 prosent av de høyere funksjonærerne oppgir det samme. Blant lavere funksjonærer er det 51 prosent som alltid har tilgang til bil.

De forskjellige sosioøkonomiske gruppene ulike tilgang til bil skyldes sannsynligvis inntektsforskjeller, men behovet for å bruke bil i arbeidet kan også ha en viss betydning. Blant lavere funksjonærer finnes det en hel rekke lavtlønnsgrupper, mens både høyere funksjonærer, faglærte arbeidere og selvstendige ofte har høye inntekter. De to siste gruppene kan dessuten ha behov for bil i arbeidet i større grad enn andre.



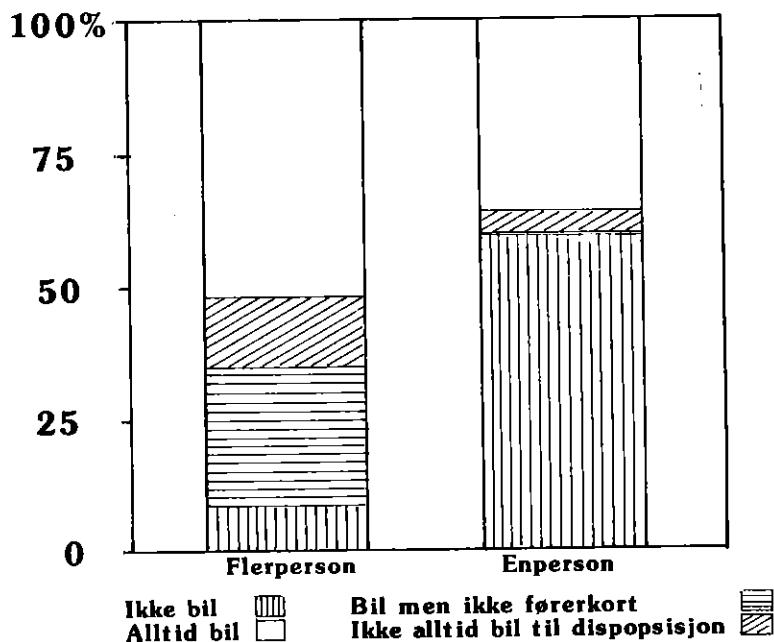
Figur 32: Personers tilgang til bil etter yrkesaktivitet. Prosent

Nesten alle gifte har bil

Bare 8 prosent av de gifte har ikke bil i husholdningen. Av de gifte med barn er det bare 3 prosent som ikke har bil. 78 prosent av de gifte har alltid bil til disposisjon.

Det er stor forskjell i bilhold mellom husholdninger med en person og husholdninger med flere personer. Det er bare 9 prosent av flerpersongshusholdningene som ikke har bil. Blant enpersongshusholdningene er det hele 59 prosent som ikke har det. 36 prosent av enpersongshusholdningene mot 52 prosent av de som bor i større husholdninger, har alltid bil til disposisjon (figur 33).

Biltilgang etter husholdningsstørrelse



Figur 33: Personers tilgang til bil etter husholdningsstørrelse. Prosent

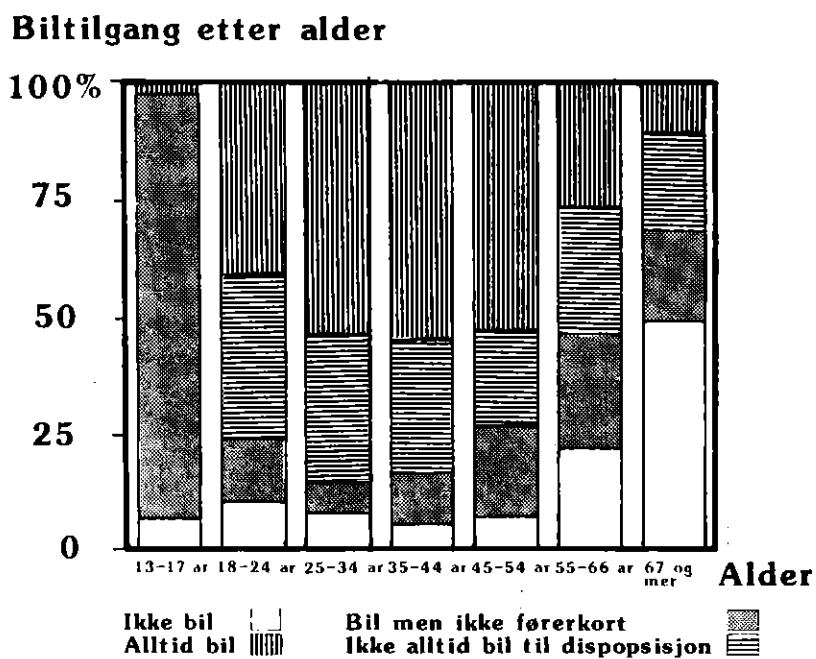
De eldre har ikke bil

Tilgangen til bil er også aldersbestemt. Det er særlig de eldre som ikke har bil. I vårt materiale har 49 prosent av dem som er 67 år og eldre ikke bil i husholdningen, mens bare 6-8 prosent av personene i aldersgruppene 25-54 år er i samme situasjon. 65-69 prosent av disse aldersgruppene har alltid bil til disposisjon, mens 30 prosent i den eldste aldersgruppen har det (figur 34).

Arsaken til at det er langt færre i de eldste aldersgruppene som har bil, skyldes nok flere forhold: Helsemessige forhold som dårlig syn og hørsel etc. kan begrense mulighetene til å kjøre bil. I tillegg har de eldre, som vanligvis er pensjonister, jevnt over lavere inntekt enn yngre og yrkesaktive. De har dermed i mindre grad råd til å ha bil.

Bilhold som et kulturelt fenomen er hovedsaklig blitt blitt allment utbredt etter 1960-årene, og har påvirket folks livsstil i vesentlig grad. At det er en lavere andel av de eldre som har bil kan skyldes at de eldste aldersgruppene fremdeles har en livsstil der bilhold ikke har samme selvfølgelige plass som hos andre aldersgrupper.

I den yngste aldersgruppen, 13-17 år, som ikke kan kjøre bil selv, er det bare 7 prosent som bor i husstander som ikke har bil.



Figur 34: Personers tilgang til bil etter alder.
Prosent

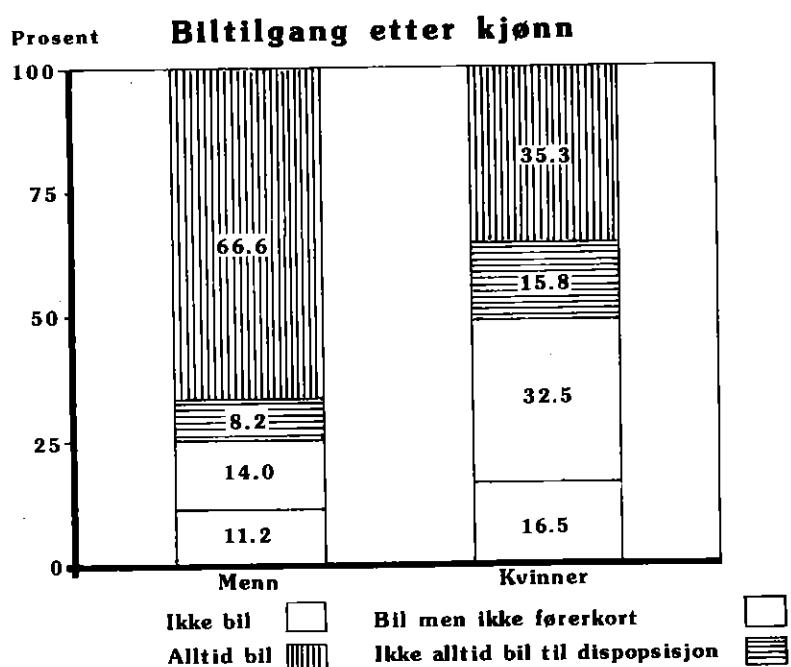
Færre kvinner har bil til disposisjon

I Reisevaneundersøkelsen er det ikke særlig stor forskjell mellom andelen menn og kvinner som tilhører husholdninger som ikke disponerer bil i det hele tatt. Mens 14 prosent av alle de intervjuede oppgir at husholdningen deres verken eier eller disponerer bil, er det 11 prosent av mennene og 17 prosent av kvinnene som er i denne situasjonen (figur 35). Forskjellen skyldes sannsynligvis at det er færre enslige kvinner enn enslige menn som har bil.

Biltilgjengeligheten er likevel langt dårligere for kvinner enn for menn. 33 prosent av kvinnene tilhører den kategorien som bor i husholdninger med bil, men som ikke har førerkort selv. De er dermed avhengig av andre for å bruke bil som transportmiddel. Bare 14 prosent av mennene er i samme situasjon.

67 prosent av mennene har alltid bil til disposisjon, mens 35 prosent av kvinnene har det.

Tidligere undersøkelser har vist at kvinner i større grad enn menn reiser kollektivt. I kapittel 5, skal vi se at dette også stemmer med våre data, selv om forskjellene i Reisevaneundersøkelsen ikke er like store som det andre undersøkelsene har vist. Den økte bilbruken de siste årene skyldes i stor grad at kvinner nå bruker bil mer enn tidligere. At kvinner likevel bruker kollektive transportmidler oftere enn menn har sammenheng med at de fremdeles har dårligere tilgang til bil.

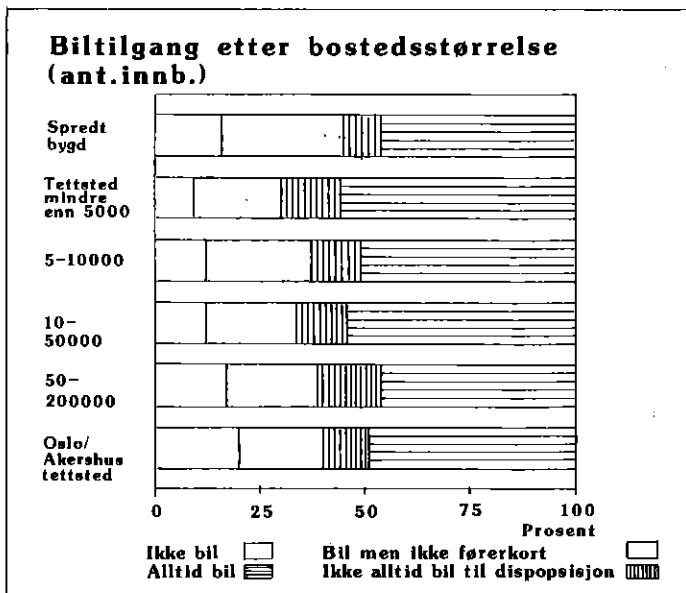


**Figur 35: Personers tilgang til bil etter kjønn.
Prosent**

Best tilgang til bil på mindre og mellomstore tettsteder

Det er folk som bor i tettsteder som er mindre enn 50.000 innbyggere som har best tilgang til bil. Her er det 52-56 prosent som alltid har tilgang til bil og 9-12 prosent som ikke har bil (figur 36).

Blant dem som bor i spredtbygde strøk, og i store byer og tettsteder, er det flere som ikke har bil og færre som alltid har bil til disposisjon. I tettstedet Oslo, som også omfatter nabokommunene, er det 20 prosent som ikke har bil. Dette kan skyldes at kollektivtilbudet her er bedre enn i mindre tettsteder, men også at Oslo har en større andel eldre enn landet for øvrig.



Figur 36: Personers tilgang til bil etter bostedsstørrelse. Prosent

Tre av fire har sykkel, men få har moped eller motorsykkel

Vi skal se litt på hvem det er som har tilgang til sykkel, moped eller motorsykkel.

Hele 77 prosent av personene i Reisevaneundersøkelsen eier eller disponerer sykkel. Dette betyr ikke nødvendigvis at alle disse bruker sykkelen som transportmiddel, selv om sykkel er mye brukt i sommerhalvåret. De fleste steder i landet kan verken sykkel, moped eller motorsykkel brukes hele året. Enkelte grupper vil dessuten ha problemer med å bruke sykkel som framkomstmiddel av helsemessige årsaker.

Det er relativt få personer som eier eller disponerer moped eller motorsykkel, henholdsvis 8 og 3 prosent. Av den grunn vil ikke moped eller motorsykkel være noe transportmiddel med stor utbredelse.

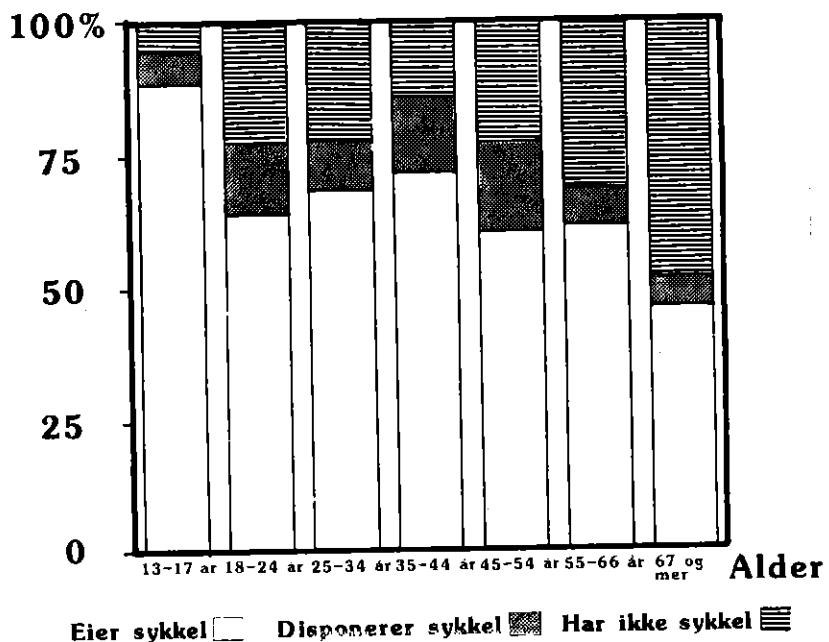
De fleste 13-17-åringar har sykkel

Alder har stor betydning for om en person har sykkel eller ikke. I aldersgruppen 13-17 år har 95 prosent sykkel. Nesten halvparten av de som er 67 år og eldre

har ikke sykkel (figur 37). Blant de sosioøkonomiske gruppene som samsvarer best med disse aldersgruppene, finner vi at 92 prosent av gruppen elever og studenter eier eller disponerer sykkel, mens 47 prosent av pensjonistene ikke har sykkel.

Tilgang til sykkel ser også ut til å ha sammenheng med den samlede husholdningsinntekten. 43 prosent av de som har en husholdningsinntekt som er lavere enn 80.000 kroner har ikke sykkel. Blant disse finner vi mange eldre. I husholdninger som har samlede inntekter over 160.000 kroner er det bare 14-18 prosent som verken eier eller disponerer sykkel. Dette kan ha sammenheng med at personer som er under 18 år ofte tilhører husholdninger med flere yrkesaktive og derav høy husholdningsinntekt.

Tilgang til sykkel etter alder



Figur 37: Personers tilgang til sykkel etter alder.
Prosent

Moped eller motorsykkel eies hovedsaklig av menn

Det er bare 8 prosent av personene i Reisevaneundersøkelsen som eier eller disponerer moped. 69 prosent av disse er menn. 12 prosent av mennene mot 5 prosent av kvinnene har tilgang til moped. Det er ungdommen som har moped. 14 prosent av 13-17-åringene har tilgang til moped. Aldersgrensen for å kjøre moped er 16 år. Det kan tyde på at det er en relativt stor andel av 16-17-åringene som eier eller disponerer moped.

Motorsykkelen er ikke særlig utbredt i Norge. Bare 3 prosent av personene i vårt utvalg eier eller disponerer motorsykkelen. 73 prosent av disse er menn.

Ulik tilgang til kollektive transportmidler

Mulighetene for å velge transportmiddel er ikke bare avhengig av om man eier eller disponerer bil, eller motorisert tohjuling. En stor del av befolkningen er avhengig av å bruke de kollektive transportmidlene som finnes der de bor. Tilgangen til kollektive transportmidler er svært ulikt fordelt i de forskjellige steder i landet. Vanligvis er de kollektive transportmidlene relativt godt utbygd i større byer og tettsteder, mens de som bor i spredtbygde strøk har et dårliger kollektivtilbud. Mangel på kollektive transportmidler gjør det mer nødvendig å ha tilgang til bil.

Vi har laget et mål for standard på kollektivtilbuddet. Dette har vi satt sammen av

- om det overhodet finnes kollektive transportmidler innenfor 1.5 kilometer fra boligen,
- avstanden til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som oftest brukes,
- hvor mange avganger det er fra dette stoppestedet på hverdager.

Vi har latt antall avganger veie tyngre enn avstand til stoppestedet.

Fem typer for tilgang til kollektive transportmidler

Vi har delt personenes tilgang til kollektive transportmidler inn i fem typer, samt en gruppe for uoppgett/vet ikke (figur 38).

1. Svært dårlig eller ingen tilgang til kollektive transportmidler

Dette omfatter personer som ikke har noen kollektive transportmidler innenfor 1.5 kilometer fra boligen, eller som bor 1.0-1.5 kilometer fra det stoppestedet de vanligvis bruker, og som på hverdager har 1-9 avganger pr dag. 13 prosent av personene i Reisevaneundersøkelsen har svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektive transportmidler.

2. Dårlig tilgang til kollektive transportmidler

Dette har personer som bor inntil 900 meter fra stoppestedet som har 1-9 avganger pr dag eller som bor 1.0-1.5 kilometer fra stoppestedet med 10-19 avganger pr dag. 27 prosent av de intervjuede har dårlig tilgang til kollektive transportmidler.

3. Middels god tilgang til kollektive transportmidler

I denne gruppen finner vi personer som bor inntil 900 meter fra stoppestedet med mellom 10 og 19 avganger pr dag, det vil si mindre enn en avgang pr time, eller som bor 1.0-1.5 kilometer fra stoppestedet med mellom 20 og 49 avganger pr dag. 19 prosent av de intervjuede har middels god tilgang til kollektive transportmidler.

4. God tilgang til kollektive transportmidler

Dette omfatter personer som bor inntil 900 meter fra stoppestedet hvor det er mellom 20 og 49 avganger pr dag, noe som tilsvarer 1-3 avganger pr time, eller som bor 1.0-1.5 kilometer fra stoppestedet med minst 50 avganger pr dag. 21 prosent av personene har god tilgang til kollektive transportmidler.

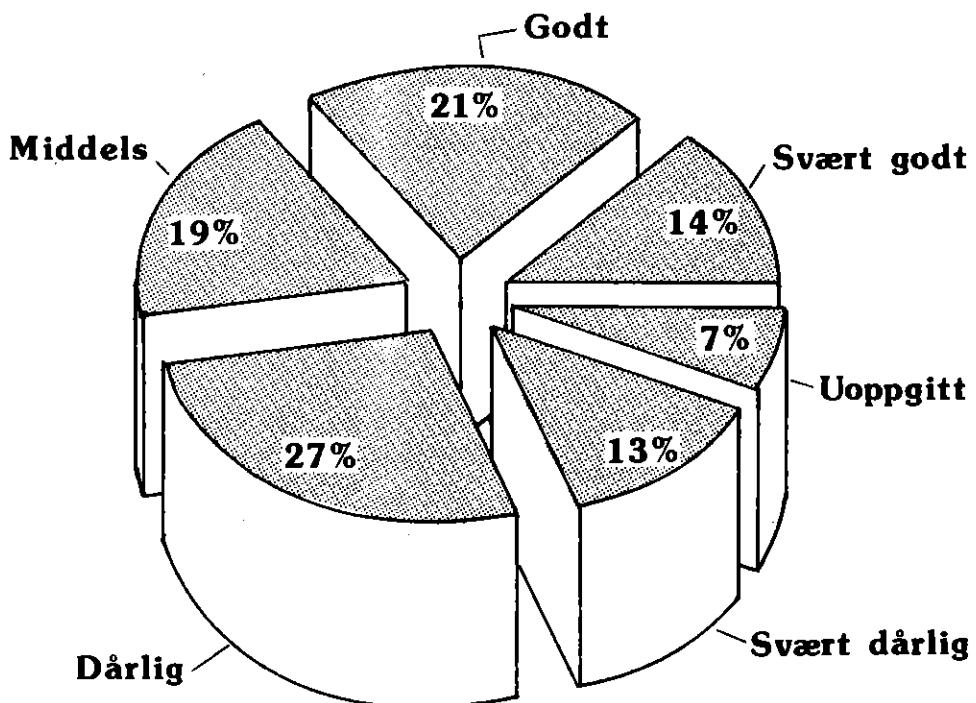
5. Svært god tilgang til kollektive transportmidler

Dette omfatter personer som bor slik til at det på hverdager er minst 50 avganger pr dag fra det stoppestedet de vanligvis bruker. Dette tilsvarer minst tre avganger i timen. Avstanden til stoppestedet er inntil 900 meter. 14 prosent av personene i Reisevaneundersøkelsen har svært god tilgang til kollektive transportmidler.

6. Uoppgitt tilgang til kollektive transportmidler

7 prosent av personene har ikke oppgitt noen avganger eller har oppgitt at de ikke vet hvor mange avganger det er pr dag fra det stoppestedet de vanligvis bruker.

Kollektivtilbud ved boligen

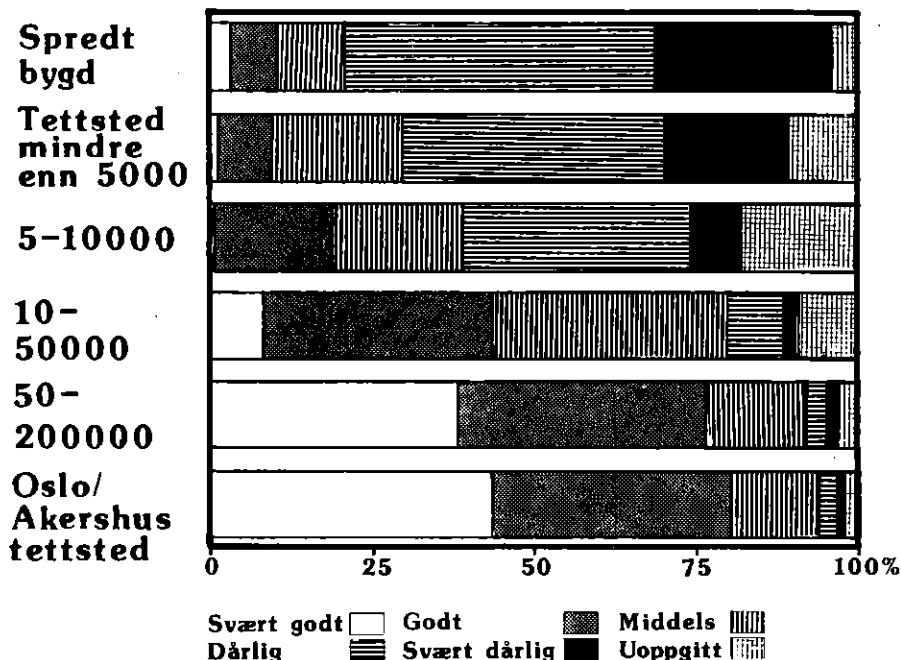


Figur 38: Personer etter tilgang til kollektive transportmidler. Prosent

God tilgang til kollektive transportmidler i tettbygde strøk

Det er de som bor i tettbygde strøk som har det beste kollektivtilbuddet, mens de som bor i spredtbygde strøk har dårlig tilgang til kollektive transportmidler. Tilgangen til kollektive transportmidler viser dessuten en klar sammenheng med størrelsen på tettstedet en bor på. Mens det blant de som bor i spredtbygde strøk er 77 prosent som har dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransport, er det i Oslo tettsted 81 prosent som har et svært godt eller godt kollektivtilbud. Også i andre store tettsteder med mer enn 50.000 innbyggere har mer enn tre av fire personer svært god eller god tilgang til kollektive transportmidler. Kollektivtilbuddet synker så med størrelsen på tettstedet (figur 39).

Kollektivtilbud etter bostedsstørrelse (ant.inb.)



Figur 39: Personers tilgang til kollektive transportmidler etter bostedsstørrelse. Prosent

Flere av de som har svært godt kollektivtilbud har ikke bil

Vanligvis øker behovet for å bruke bil når tilgangen til kollektive transportmidler er dårlig, mens et godt kollektivtilbud reduserer behovet for bilbruk.

Blant de som har svært god tilgang til kollektive transportmidler er det en større andel enn gjennomsnittet som ikke har bil. Men blant de som har dårlig kollektivtilbud er det ikke flere som har tilgang til bil enn andre. Dette betyr at blant de som har dårlig tilgang til kollektive transportmidler er det flere som har dårligere muligheter til å reise enn andre.

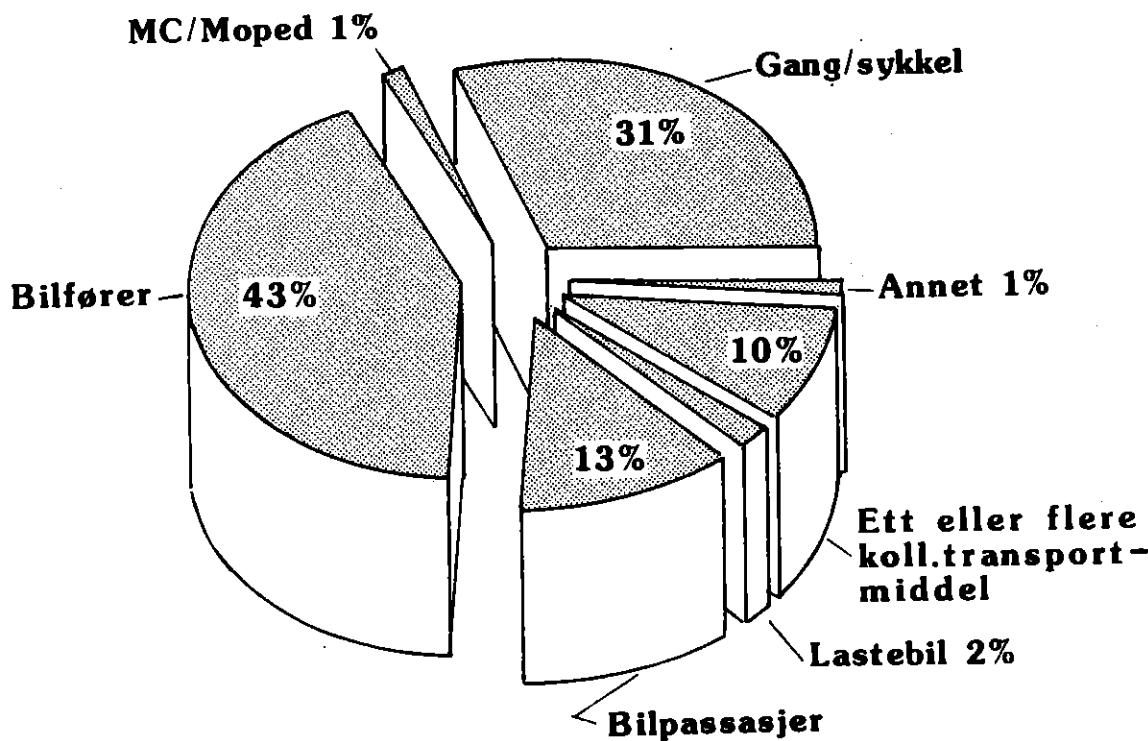
5 BRUK AV TRANSPORTMIDLER

Bil er det mest brukte transportmidlet

Hvilke transportmidler folk bruker er avhengig av hvilke alternative transportmidler de har, formålet med reisen og reisens lengde. I Reisevaneundersøkelsen tilhører 86 prosent av personene husholdninger som eier eller disponerer bil. 51 prosent av alle personene har alltid bil til disposisjon. Vi vil først og fremst se på bruken av transportmidler ut fra hvilken tilgang folk har til bil.

Som nevnt i kapittel 1 er det hovedtransportmidlet, det vil si det transportmidlet som brukes på størstedelen av reisen, vi referer til når vi bruker begrepet transportmiddel. 98 prosent av alle reiser en gjennomsnittlig dag foregår med bare ett transportmiddel. For de reisene vi har registrert finner vi følgende fordeling av hovedtransportmidler (figur 40):

Transportmidler på reiser



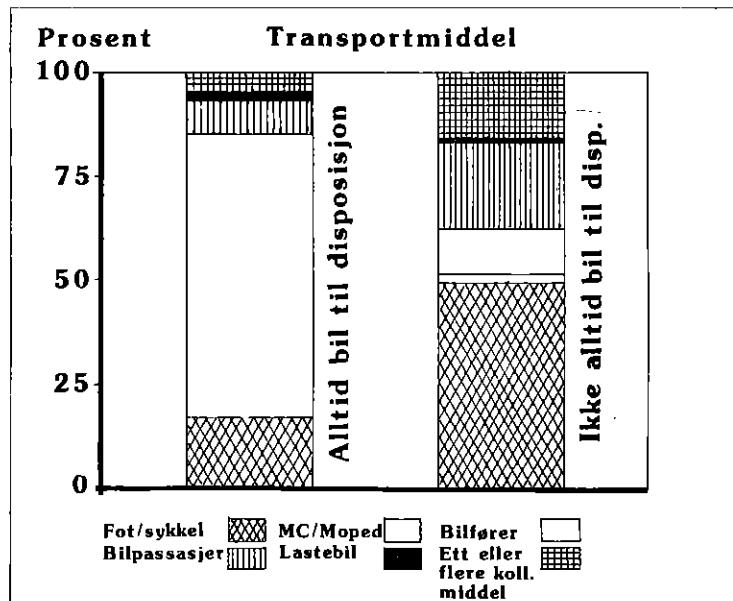
Figur 40: Reiser etter bruk av transportmidler.
Prosent

De fleste reiser foregår med bil. I 43 prosent av reisene er folk bilførere, mens i 13 prosent er de passasjerer i bil. I denne rapporten bruker vi begrepet bilturer bare for reiser hvor folk er bilførere. Reiser hvor de er passasjer i bil omtales som passasjerreiser.

Nærmere en av tre reiser er gang- eller sykkelturer. Bare på 10 prosent av reisene brukes ett eller flere kollektive transportmidler.

To av tre reiser til de som alltid har tilgang til bil er bilturer

Det er imidlertid klare forskjeller i bruk av transportmidler mellom de som alltid har bil til disposisjon og de som ikke alltid har det. Med "alltid bil til disposisjon" mener vi her de vi tidligere har karakterisert som gruppe 4 i inndelingen av biltilgjengelighet. "Ikke alltid tilgang til bil" er i denne sammenheng alle andre, det vil si gruppe 1, 2 og 3 i inndelingen foran. De som ikke alltid har tilgang til bil utgjør dermed en svært heterogen gruppe, siden vi her finner både personer som ikke eier eller disponerer bil i det hele tatt, og personer som har bil til disposisjon, men nødvendigvis ikke hele tiden.



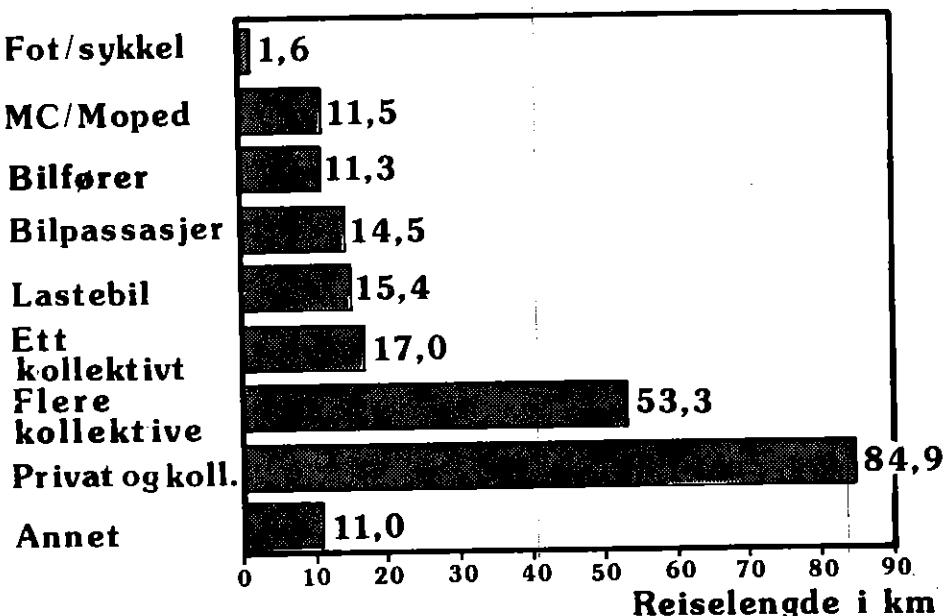
Figur 41: Bruk av transportmidler på reiser etter tilgang til bil. Prosent

Den største forskjellen i bruk av transportmidler mellom dem som alltid har tilgang til bil og andre, er at de aller fleste reisene til den første gruppen er bilturer. På to av tre reiser som disse foretar kjører de bil. Men bare en av ti reiser til dem som ikke alltid har tilgang til bil er bilturer. Denne gruppen går eller sykler i langt større grad. De bruker også oftere kollektive transportmidler eller er passasjer i bil (figur 41).

Gang- og sykkelturer er korte turer

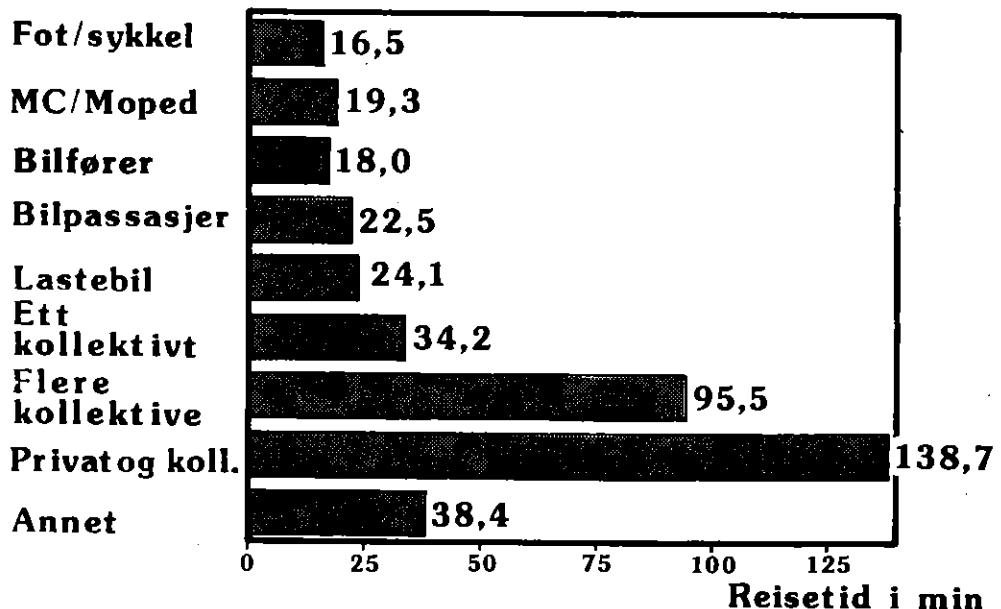
Reisenes gjennomsnittlige lengde og den tid som brukes på reisen varierer med hvilket transport- eller framkomstmiddel som brukes. Naturlig nok er det gang- og sykkelturene som er de korteste reisene, 1-2 kilometer lange. I forhold til reiseavstanden tar disse turene likevel lang tid, 16-17 minutter (figur 42 og 43).

Reiselengde etter transportmiddel



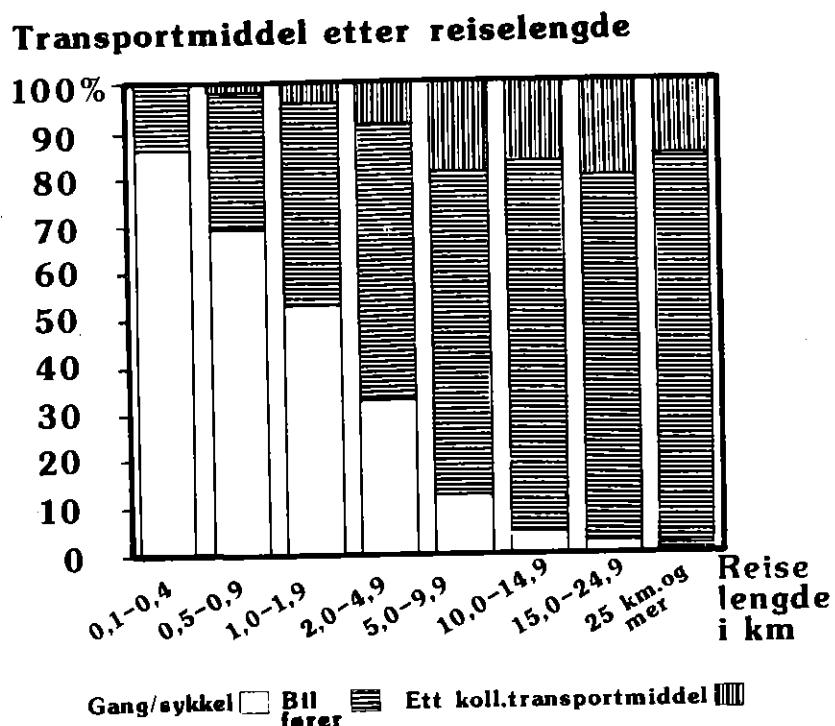
Figur 42: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer pr tur etter transportmiddel

Reisetid etter transportmiddel



Figur 43: Gjennomsnittlig reisetid i minutter pr tur etter transportmiddel

Den klare sammenhengen mellom transportmåte og reise-lengde kommer tydelig fram når vi ser på gang- og sykelturer, bilreiser og reiser med ett kollektivt transportmiddel. Det er mest vanlig å gå eller sykle på reiser som er kortere enn to kilometer, mens på reiser som er lenger enn to kilometer kjører folk vanligvis bil. Kollektivt transportmiddel får først utbredelse på reiser som er lenger enn fem kilometer (figur 44).



Figur 44: Bruk av transportmiddel etter reiselengde.
Prosent

Kollektivreiser tar lang tid

Reisene hvor det brukes flere transportmidler er lengst og tar mest tid. De aller lengste reisene foregår med flere kollektive transportmidler eller det benyttes både private og kollektive transportmidler (figur 42 og 43).

I kapittel 9 om bruk av transportmidler på lange og mellomlange reiser skal vi se at på de lengste reisene brukes det ofte kollektive transportmidler, særlig fly. De få, men spesielt lange turene som vi har registrert under reiser foretatt på registeringsdagen, er i stor grad med på å trekke opp gjennomsnittet for reiser med kollektive transportmidler. Det er også mulig at når det benyttes ett eller flere kollektive transportmidler innebærer dette en god del venting ved bytte av transportmiddel.

Den mest interessante forskjellen i reisenes lengde og tidsbruk mellom de som alltid har bil til disposisjon og de som ikke har det, er at når den første gruppen benytter seg av kollektive transportmidler reiser de lenger både i kilometer og tid enn de andre.

Omsorgsreiser er vanligvis bilreiser

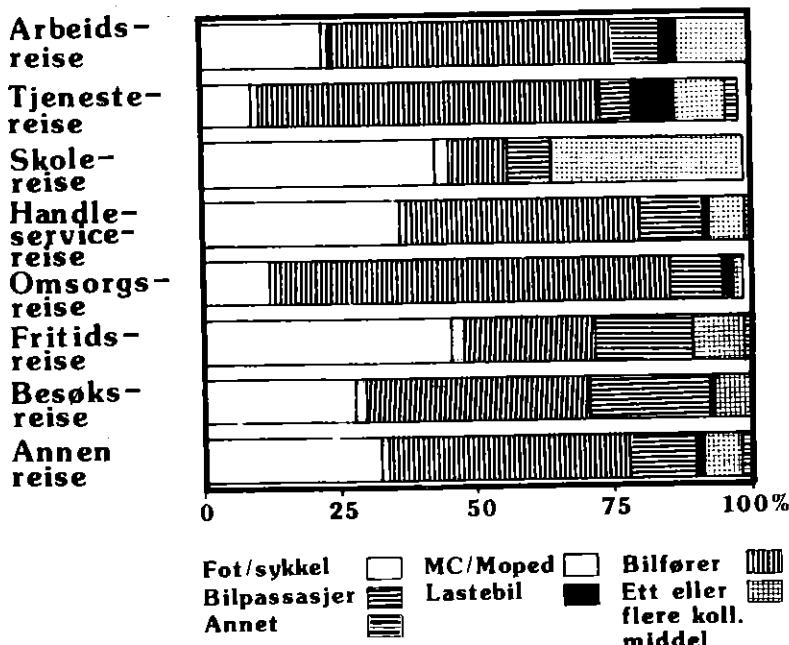
Folk bruker forskjellige transportmidler til de ulike typer reiser. Man går og sykler på reiser innenfor de nære omgivelser. Svært mange av skolereisene, handle- og servicereisene og fritidsreisene er gang- og sykkelturer.

Bil brukes både til og i arbeidet. På over halvparten av arbeidsreisene og på 63 prosent av tjenestereisene kjører folk bil. Men aller mest vanlig er det å kjøre bil på omsorgsreiser. Selv om omsorgsreiser vanligvis ikke er særlig lange reiser, er det likevel ofte nødvendig å kjøre bil når en henter og bringer barn til og fra ulike aktiviteter. Hele 73 prosent av omsorgsreisene er bilturer (figur 45).

Når folk reiser som passasjer i bil reiser de flere sammen. Det er flest som reiser som passasjerer på besøksreiser.

Bruk av kollektive transportmidler forutsetter at det finnes et relevant kollektivtilbud. Dessuten er alle som ikke kan bruke bil avhengig av å reise kollektivt. Kollektive transportmidler brukes i hele 35 prosent av skolereisene og i 12 prosent av arbeidsreisene.

Transportmiddelbruk etter reiseformål

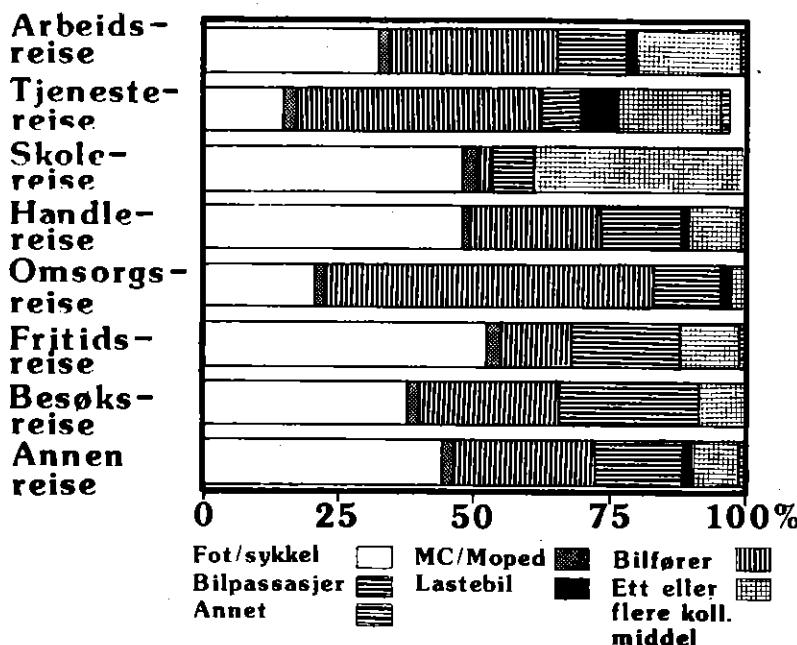


Figur 45: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål. Prosent

En av tre arbeidsreiser til dem som ikke alltid har bil til disposisjon er gang og sykkelturer

Deler vi reisene inn etter biltilgjengelighet er forskjellene tydelige (figur 46 og 47). Mens bare 14 prosent av arbeidsreisene til de som alltid har bil til disposisjon er gang- eller sykkelturer, gjelder dette for 33 prosent av arbeidsreisene til de som ikke alltid har tilgang til bil. Disse har langt flere gang- og sykkelturer enn andre også på andre typer reiser. Det tyder på at det å alltid ha tilgang til bil i seg selv fører til økt bilbruk.

Transportmiddelbruk etter reisemål



Figur 46: Bruk av transportmidler etter reisenes formål for personer som ikke alltid har tilgang til bil. Prosent

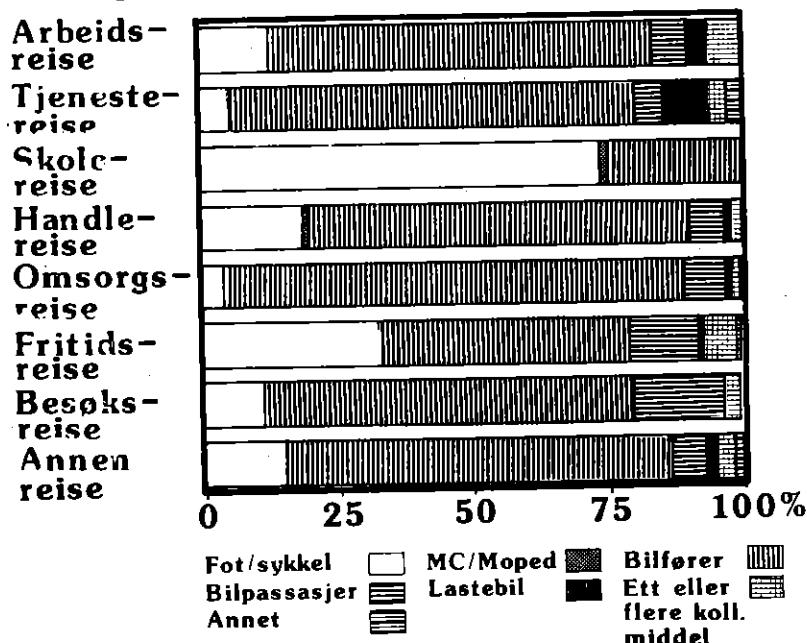
70 prosent av arbeidsreisene til de som alltid har bil til disposisjon er bilturer

De som alltid har bil til disposisjon bruker denne på to av tre reiser. De kjører bil på 70 prosent av arbeidsreisene og handlereisene og 85 prosent av omsorgsreisene sine. De som ikke alltid har bil til disposisjon kjører bil i langt mindre grad, men er oftere passasjer i bil. Dette gjelder for de aller fleste typer reiser.

De som alltid har bil til disposisjon bruker dessuten kollektive transportmidler i bare 7 prosent av arbeidsreisene, mens 25 prosent av arbeidsreisene til de som ikke alltid disponerer bil er kollektivreiser.

Studenter og skoleelever er en gruppe hvor det er få som alltid har tilgang til bil. 39 prosent av skolereisene til dem som ikke alltid har bil til disposisjon er kollektivreiser.

Transportmiddelbruk etter reiseformål



Figur 47: Bruk av transportmidler etter reisenes formål for personer som alltid har tilgang til bil. Prosent

Ikke alle har samme mulighet til å velge transportmidler

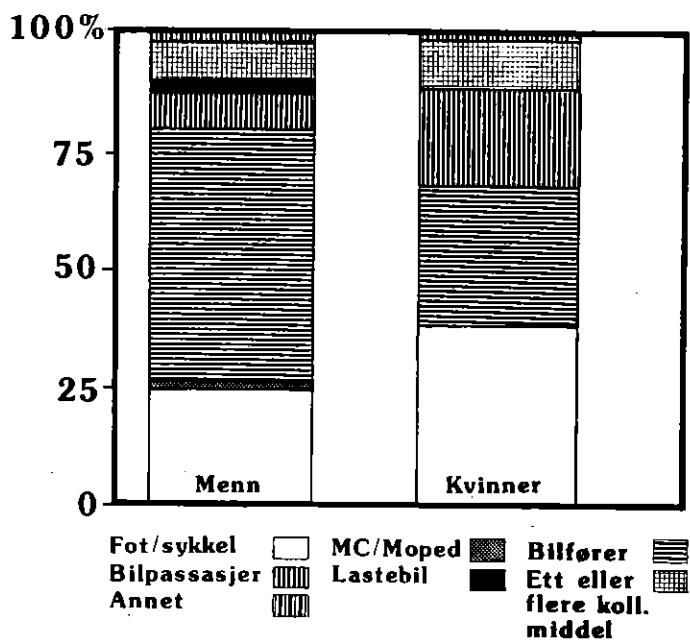
Det er forskjeller mellom befolkningsgruppene når det gjelder bruk av transportmidler. Dette skyldes flere forhold. Ressursene er ulikt fordelt på de forskjellige gruppene i samfunnet. Dette betyr blant annet at de ikke har de samme mulighetene til å skaffe seg privatbil eller til å bruke den. Dermed har de ikke de samme mulighetene til å velge transportmidler. Tilbuddet av kollektive transportmidler er heller ikke likt fordelt omkring i landet. For det tredje er reisemønsteret til befolkningsgruppene forskjellig, avhengig av deres livssituasjon.

Kvinner har flest gang- og sykkelturer

Det er tydelige forskjeller i bruk av transportmidler mellom menn og kvinner (figur 48). Kvinner går og sykler mer enn menn. 38 prosent av kvinnenes reiser er gang- eller sykkelturer, mens tilsvarende tall for menn er 25 prosent. Menn kjører derimot mer med bil enn kvinner. I 54 prosent av menns reiser er de bilførere, mens kvinner kjører bil selv på 30 prosent av reisene sine. Kvinner er på den annen side oftere passasjer i

bil. På 20 prosent av kvinnenes reiser er de passasjerer, mens menn bare er det på 7 prosent av reisene. Kvinner kjører dessuten noe oftere kollektivt enn menn. Til forskjell fra tidligere undersøkelser finner vi på landsbasis ikke så veldig store forskjeller mellom menns og kvinnens bruk av kollektive transportmidler totalt.

Transportmiddel etter kjønn

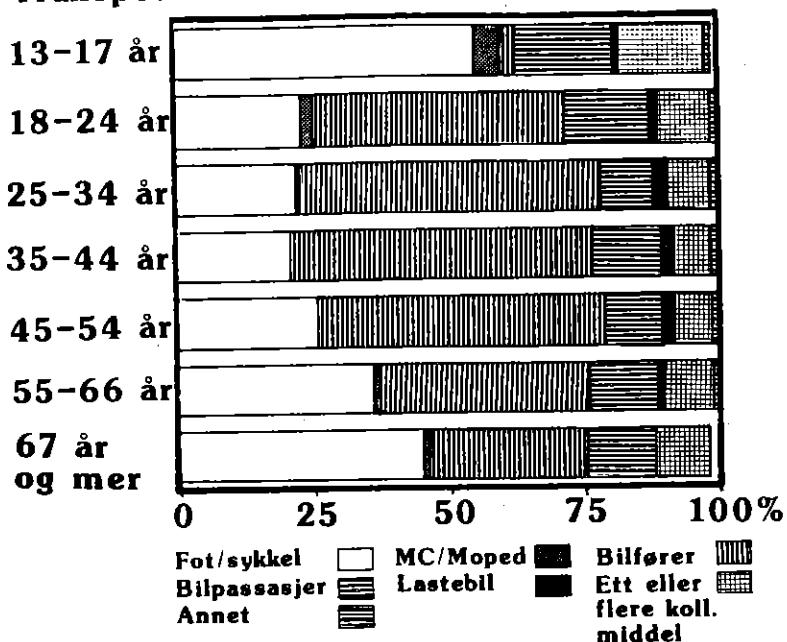


Figur 48: Bruk av transportmiddel på reiser etter kjønn. Prosent

De "middelaldrende" kjører bil

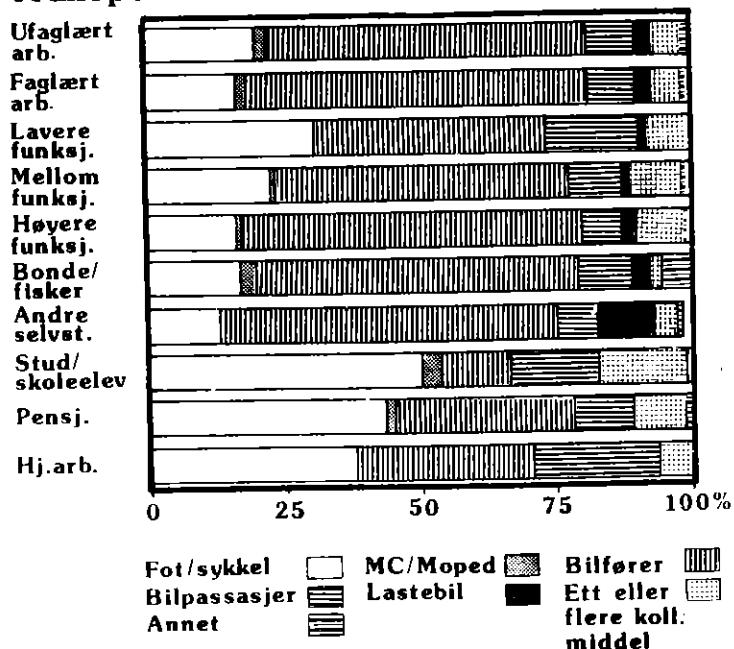
Det er de yngste og de eldste, 13-17-åringene og de som er 67 år og eldre, som oftest går eller sykler på reisene sine (figur 49). Henholdsvis 56 og 46 prosent av reisene deres er gang- eller sykkelturer. De samme gruppene har også en større andel kollektivreiser enn andre. Bil er det mest brukte transportmidlet for de midlere aldersgrupper, 25-54 år. På 52-55 prosent av reisene deres kjører de bil. Passasjer i bil er det særlig de under 18 år som er. I 18 prosent av reisene sine er de bilpassasjerer.

Transportmiddelbruk etter alder



Figur 49: Bruk av transportmiddel på reiser etter alder. Prosent

Transportmiddelbruk etter sosioøkonomisk status



Figur 50: Bruk av transportmiddel på reiser etter sosioøkonomisk status. Prosent

Ikke-yrkesaktive reiser kollektivt

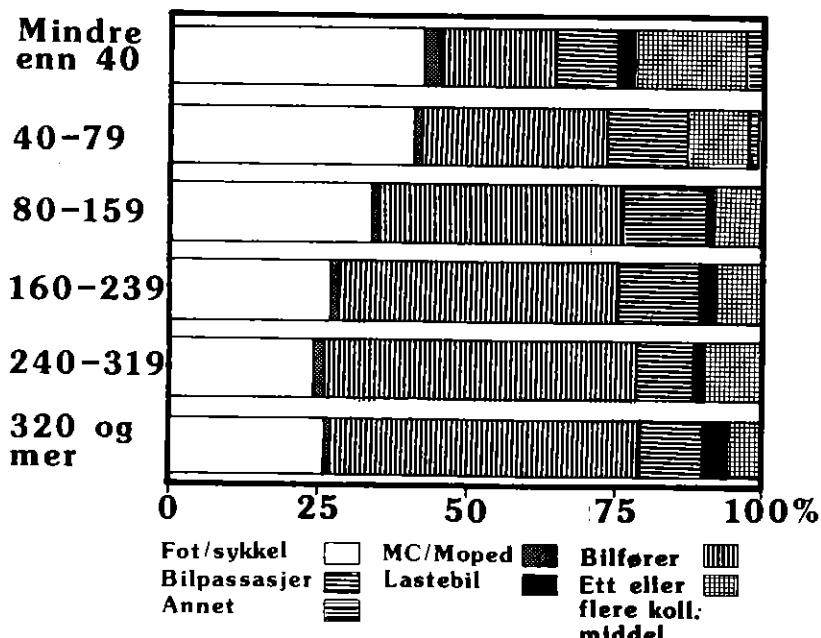
Folks sosioøkonomiske status følger i en viss grad av alderen deres. De ikke-yrkesaktive, studenter, pensjonister og hjemmearbeidende, går eller sykler mye og er sjeldent bilførere. Disse gruppene reiser relativt oftere kollektivt enn andre. For eksempel er halvparten av reisene til skolelever og studenter gang- eller sykkelturer. I bare 13 prosent av reisene kjører de bil, men reiser kollektivt på 16 prosent av reisene sine. De yrkesaktive reiser oftest som bilførere (figur 50).

De med lav inntekt går eller sykler

Personer som bor i husholdninger med lave inntekter går, sykler eller bruker kollektive transportmidler på relativt flere av sine reiser enn personer i husholdninger med høye inntekter (figur 51). 41-43 prosent av turenene til de som tjener mindre enn 80.000 kroner i året er gang- eller sykkelturer. 19 prosent av reisene til personer med samlet husholdningsinntekt under 40.000 kroner er kollektivreiser. Det er sannsynligvis særlig mange eldre personer blant disse.

Personer i husholdninger med samlet inntekt over 160.000 kroner kjører bil på over halvparten av reisene sine.

Transportmiddelbruk etter inntekt (1000 kr)



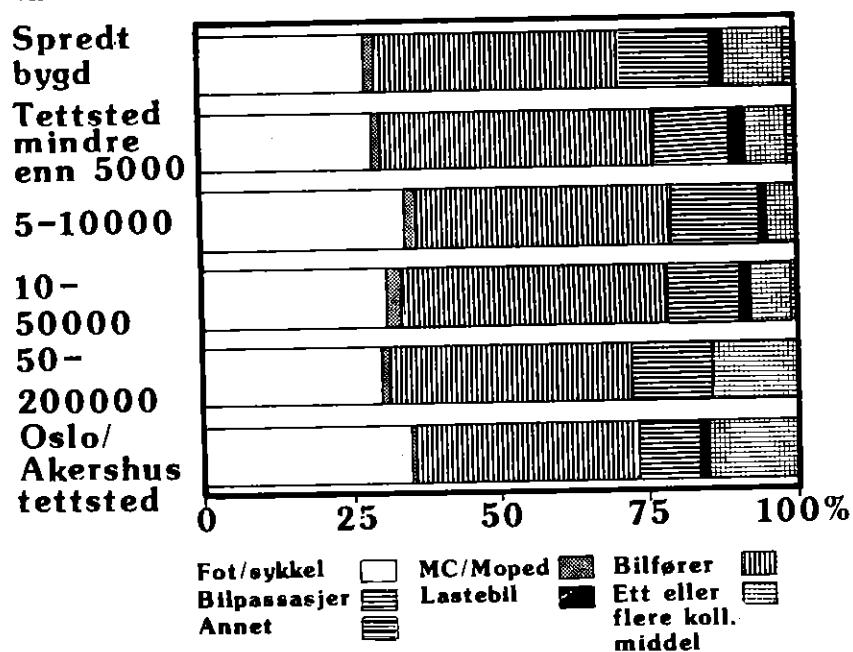
Figur 51: Bruk av transportmiddelet på reiser etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Av de ulike familietyper finner vi at det er de ugifte som har størst andel gang- og sykkelturer og kollektivreiser. De gifte, spesielt de som har barn, kjører mest bil.

Kollektive transportmidler brukes særlig på store tettsteder

Det er i tettsteder med mindre enn 50.000 innbyggere at folk kjører mest bil. På de store tettstedene - hvor kollektivtilbudet er best - bruker folk kollektive transportmidler i større grad. Størst bruk av kollektivmidler finner vi i Oslo/Akershus. Her er 15 prosent av reisene kollektivreiser. 35 prosent av reisene i Oslo/Akershus er gang-og sykkelturer (figur 52).

**Transportmiddelbruk etter bostedsstørrelse
(ant.innb.)**



Figur 52: Bruk av transportmidler på reiser etter bostedsstørrelse. Prosent

Tidligere har vi sett at det til dels er store forskjeller i bruk av transportmidler mellom grupper med ulik tilgang til bil. Dette gjelder også for de ulike befolkningsgruppene.

6 VALG AV TRANSPORTMIDLER

Valg av transportmiddel påvirkes av flere forhold

Vi har hittil sett på omfanget av reiser, formålet ved reisene og bruk av transportmidler ved de ulike typer reiser, samt hvilke grupper av befolkningen som foretar disse reisene og hvem som bruker de forskjellige transportmidlene.

Men hvilke forhold er det som i størst grad påvirker personenes valg av transportmidler? Er det forhold ved personen selv, som kjønn, alder, inntekt, familie- og yrkesstatus? Hvor viktig er vedkommendes tilgang til bil? Har bostedstype noen betydning, eller er det reisens formål som er utslagsgivende?

Vi vil forsøke å gi et svar på dette ved å foreta en enkel regresjonsanalyse med disse faktorene. Vi ser da bare på gang- eller sykkelturer, reiser som bilfører og reiser med kollektive transportmidler. Disse reisene utgjør 83 prosent av alle reisene vi har registrert. Reiser som bilpassasjer og reiser med transportmidler som motorsykkel, moped, lastebil og annet uspesifisert transportmiddel holder vi utenfor.

For å foreta denne analysen forenkler vi variablene noe. Dette gjør vi ved å slå sammen enkelte kategorier.

I denne typen analyser får vi fram "rene" effekter av de variablene vi benytter. Dette betyr at den effekten vi registerer ene og alene skyldes den variablen vi har valgt. Ser vi for eksempel på hvor mye "alltid tilgang til bil" betyr for valg av transportmiddel, vil den effekten vi registerer gjeide uavhengig om det er en mann eller kvinne, ung eller gammel vi ser på.

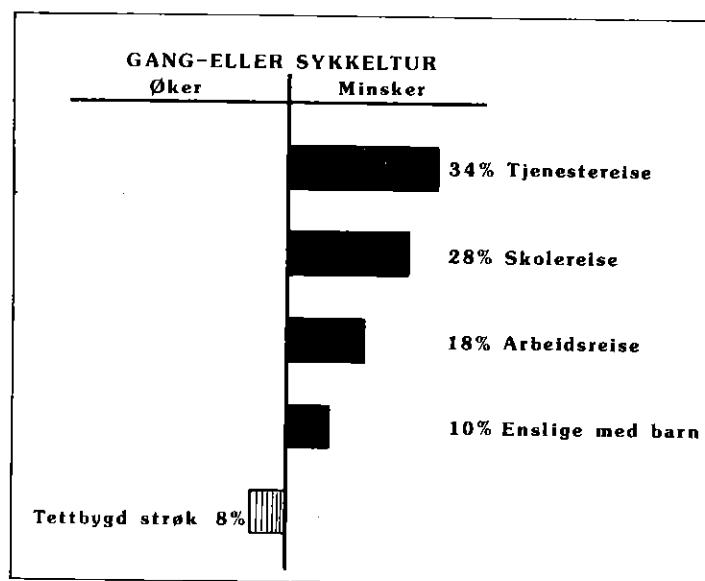
Tjenestereiser øker sannsynligheten for å bruke kollektive transportmidler

Vi ser først på sannsynligheten for å foreta en gang- eller sykkeltur i forhold til å bruke kollektive transportmidler.

Dersom reisen er en tjenestereise reduserer dette i seg selv sannsynligheten for at reisen er en gang- eller sykkeltur med hele 34 prosent. Hvis reisen er en skolereise reduserer dette sansynligheten for at det er en gang- eller sykkeltur med 28 prosent. En arbeidsreise reduserer sannsynligheten for at det er en gang- eller sykkeltur i forhold til en reise med kollektive transportmidlet med 18 prosent.

Vi har tidligere sett at hele 35 prosent av skolereisene foregår med kollektive transportmidler. Verken arbeidsreiser eller tjenestereiser utpeker seg særlig som kollektivreiser, men det er svært få slike reiser som er gang- eller sykkelturer. Sannsynligheten for at arbeids- og tjenestereiser er kollektivreiser øker derfor når vi setter gang- eller sykkelturer opp mot kollektivreiser.

I tettbygde strøk finner vi en svakt økende sannsynlighet for å foreta gang- eller sykkelturer i forhold til reiser med kollektive transportmidler.



Figur 53: Faktorer som øker og som minsker sjansen for å foreta en gang- eller sykkeltur i forhold til en reise med ett kollektivt transportmiddel. Prosent

Alltid tilgang til bil øker sannsynligheten for å bruke bil

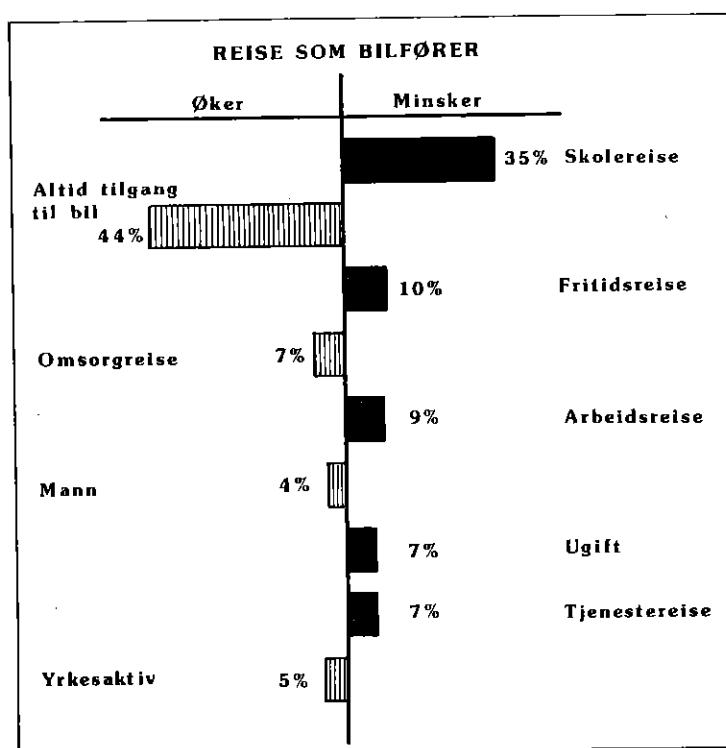
Når folk kan velge mellom å bruke bil eller kollektive transportmidler, finner vi at sannsynligheten for å kjøre bil øker med 44 prosent dersom personen alltid har tilgang til bil. Dersom reisen er en omsorgsreise øker dette i seg selv sjansen for å bruke bil med 7 prosent. Foretas reisen av en mann øker dette sannsynligheten for at han kjører bil med 4 prosent, uavhengig av andre faktorer.

Vi har tidligere sett at de som alltid har tilgang til bil kjører bil på to av tre reiser. 73 prosent av omsorgsreisene er bilreiser. Menn kjører bil på mer enn halvparten av reisene sine. Denne analysen underbygger disse funnene.

Skolereiser øker sannsynligheten for å bruke kollektive transportmidler

Når reisen er en skolereise reduserer dette sannsynligheten for å kjøre bil med hele 35 prosent. Dette støtter det vi tidligere har sett - skolereiser er i stor grad kollektivreiser.

Uavhengig av alle andre forhold reduseres sjansen for å kjøre bil med 10 prosent når reisen er en fritidsreise. Tidligere har vi sett at 25 prosent av fritidsreisene er bilreiser, mot 43 prosent av alle reiser.



Figur 54: Faktorer som øker og som minsker sjansen for å foreta en reise som bilfører i forhold til en reise med ett kollektivt transportmiddel. Prosent

7 OMFANGET AV LANGE OG MELLOMLANGE REISER

Lange reiser siste seks måneder og mellomlange reiser siste måned er registrert

Så langt i rapporten har vi sett på det samlede antall reiser som utføres på en gjennomsnittlig dag. I kapittlene 7, 8 og 9 skal vi ta for oss Reisevaneundersøkelsens spørsmål om lange og mellomlange reiser. Vi vil se på omfanget, formålet og bruken av transportmidler på lange og mellomlange reiser, og hvordan disse er fordelt på de ulike grupper av befolkningen.

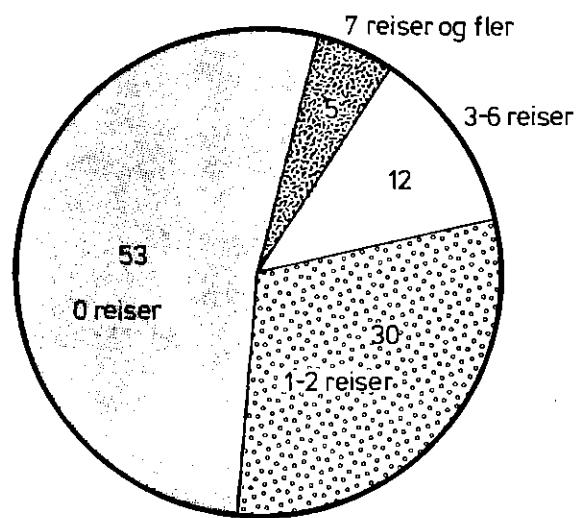
Intervjupersonene ble spurta om hvor mange lange reiser (reiser over 400 kilometer eller minst 800 kilometer tur/retur) de hadde gjennomført i løpet av de siste seks månedene. Vi samlet også inn opplysninger om hvor mange mellomlange reiser (reiser mellom 100 og 400 kilometer en vei) personene hadde vært på den siste måneden. Ut fra disse opplysningene har vi regnet ut hvor mange lange og mellomlange reiser folk foretar hvert år.

Nærmere opplysninger om definisjoner og avgrensninger av lange og mellomlange reiser finnes i kapittel 1.

De fleste har ikke foretatt noen lang eller mellomlang reise i registreringsperioden

Ikke alle personene som ble intervjuet har foretatt noen lange eller mellomlange reiser i registeringsperioden. 53 prosent av de intervjuede har ikke vært på noen lang reise det siste halve året, 30 prosent vært på en eller to slike reiser, mens 12 prosent har vært på tre til seks lange reiser (figur 55).

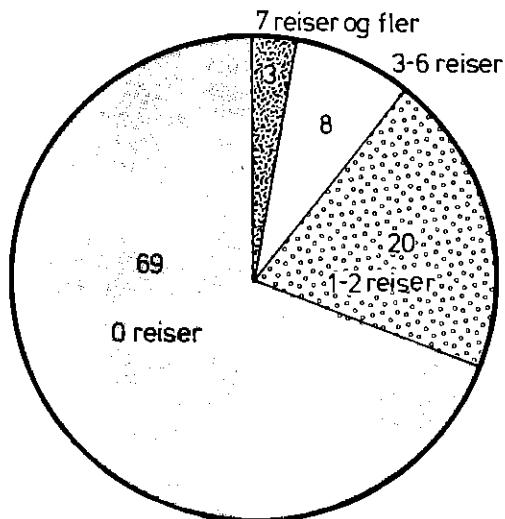
Lange reiser



Figur 55: Personer etter antall lange reiser. Prosent

69 prosent har ikke foretatt noen mellomlang reise siste måned, 20 prosent har vært på en eller to mellomlange reiser, mens 8 prosent har foretatt tre til seks slike reiser (figur 56).

Mellomlange reiser



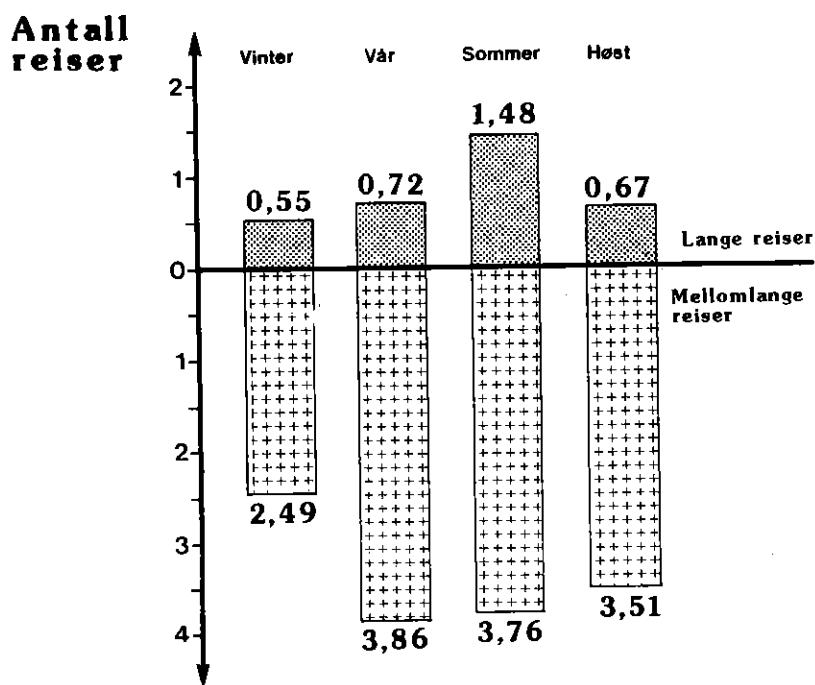
Figur 56: Personer etter antall mellomlange reiser. Prosent

De fleste intervjuede har altså ikke foretatt noen lange eller mellomlange reiser i registeringsperioden. Siden noen personer har foretatt flere lange og mellomlange reiser bidrar dette til å øke det gjennomsnittlig antall slike reiser.

I gjennomsnitt foretar folk ca 17 reiser i året over 100 kilometer. Det er flest lange reiser som sommeren

I gjennomsnitt foretar intervjupersonene 3.4 lange og 13.6 mellomlange reiser i året. Folk foretar dermed 17 reiser i året som er lenger enn 100 kilometer en vei.

Det er relativt store forskjeller på hvor mange lange reiser som gjennomføres på de ulike tider av året. De lange reisene er i stor grad knyttet til ferietiden om sommeren. 43 prosent av de lange reisene finner sted i somtermånedene, mot bare 16 prosent om vinteren. De mellomlange reisene er ikke like avhengig av årstidene. Folk foretar likevel færrest mellomlange reiser i vintermånedene (figur 57).



Figur 57: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter årstid

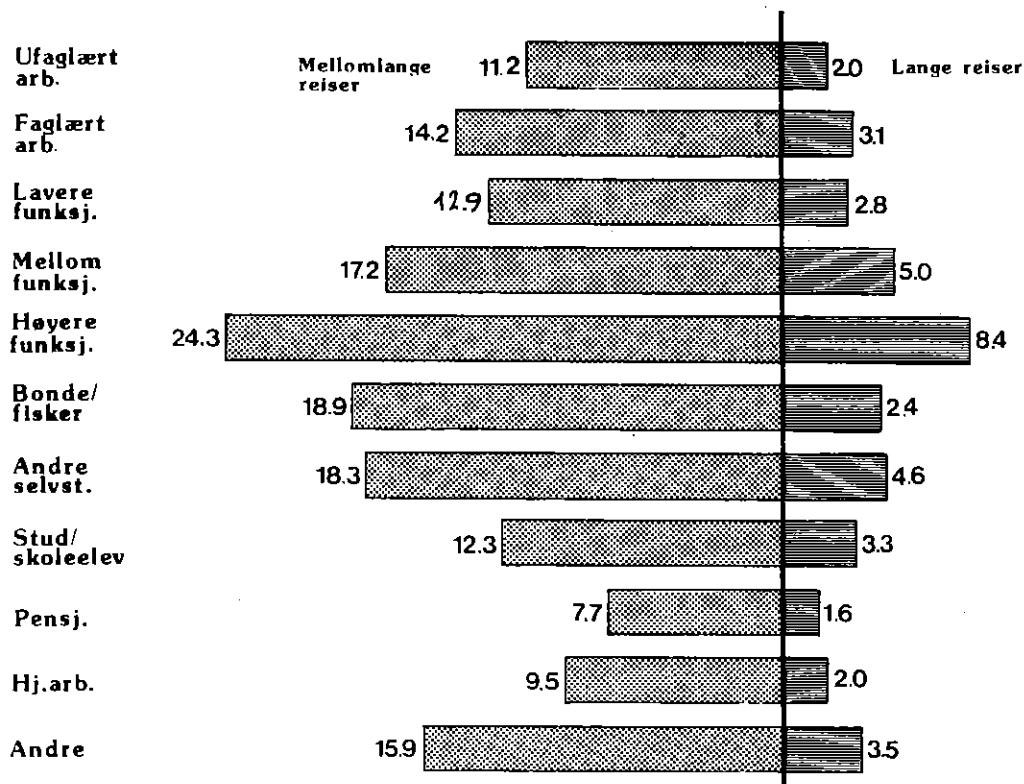
Høyere funksjonærer og de med høy inntekt drar på flest lange reiser

A foreta en reise som er 100 kilometer eller lengre, krever en del planlegging og forberedelser. Hvilke ressurser folk har, er derfor utslagsgivende for hvor mange og hva slags lange og mellomlange reiser de gjennomfører. Vi skal seinere se at en god del av de lange og mellomlange reisene foretas i forbindelse med arbeidet. Folks yrke og arbeidsoppgaver får dermed også stor betydning for deres reisemønster på lange og mellomlange reiser.

De største forskjellene i antall lange og mellomlange reiser finner vi mellom de forskjellige sosioøkonomiske grupper og mellom grupper med ulik husholdningsinntekt.

Yrkesaktive drar på flere lange og mellomlange reiser enn ikke-yrkesaktive. Høyere funksjonærer er den gruppen som reiser mest. De utfører i gjennomsnitt 8.4 lange og 24.3 mellomlange reiser i året. Pensjonister drar i gjennomsnitt bare på 1.6 lange og 7.7 mellomlange reiser hvert år (figur 58).

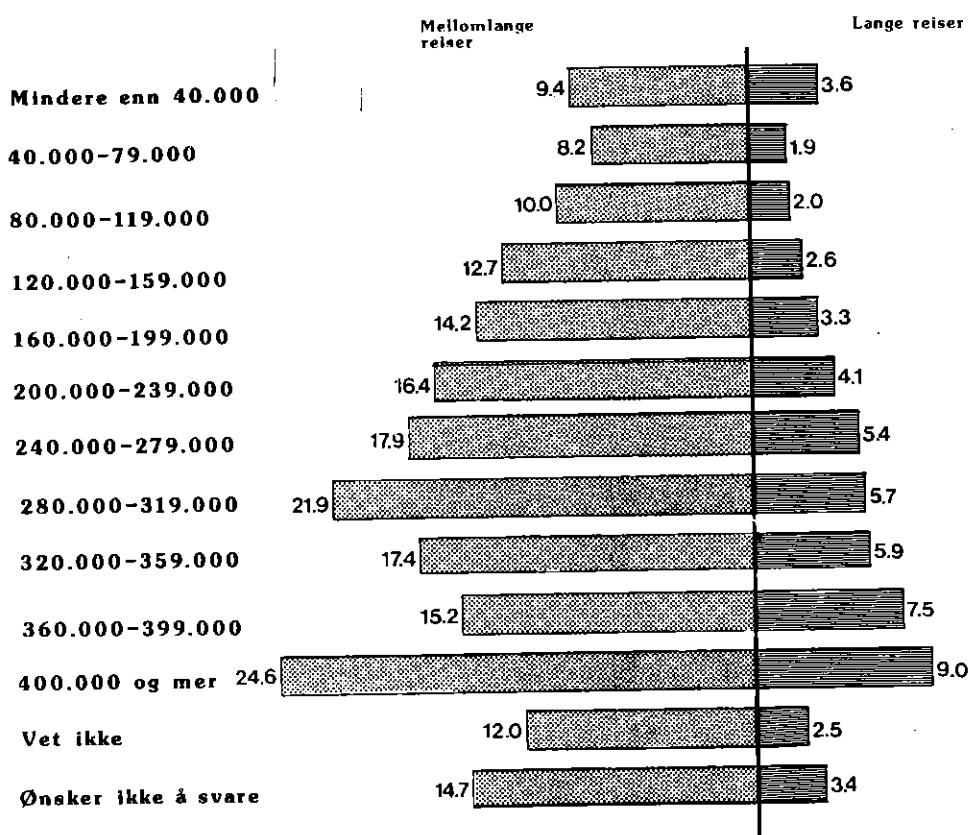
Lange og mellomlange reiser



Figur 58: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter sosioøkonomisk status

Både antall lange og mellomlange reiser stiger merkbart med økende husholdningsinntekt. Mens personer som bor i husholdninger med en samlet inntekt på 80-119.000 kroner i året i gjennomsnitt drar på 1.9 lange og 8.2 mellomlange reiser hvert år, gjennomfører personer i husholdninger med en samlet inntekt over 400.000 kroner i gjennomsnit 9.0 lange og 24.6 mellomlange reiser pr år (figur 59).

Lange og mellomlange reiser



Figur 59: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter samlet husholdningsinntekt

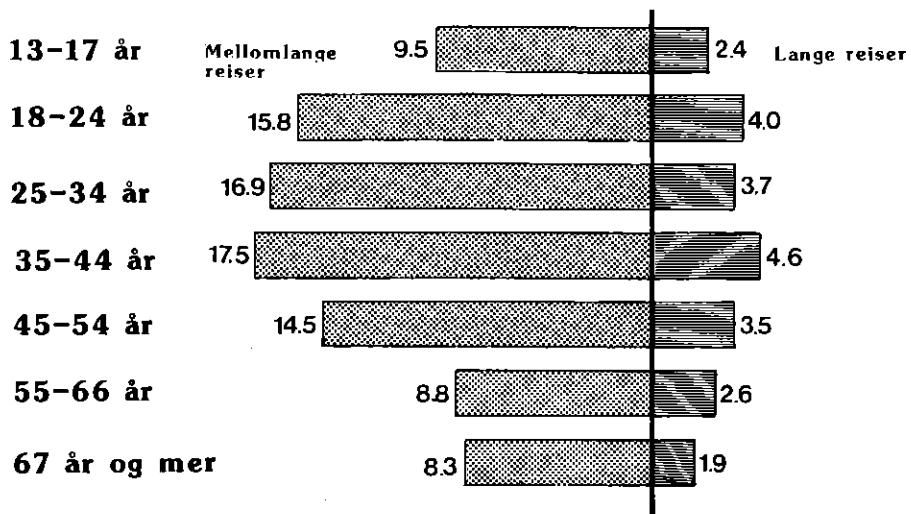
De yngste og de eldste reiser på færre lange reiser enn andre

Yrkesaktivitetens betydning for reisemønsteret på lange og mellomlange reiser finner vi også igjen når vi ser på de ulike aldersgrupper.

De yngste og de eldste drar på færre lange og mellomlange reiser enn de midlere aldersgrupper. Mens de som

er 67 år og eldre i gjennomsnitt bare gjennomfører 1.9 lange og 8.3 mellomlange reiser i året, drar aldersgruppen 35-44 år i gjennomsnitt på 4.6 lange og 17.5 mellomlange reiser hvert år (figur 60).

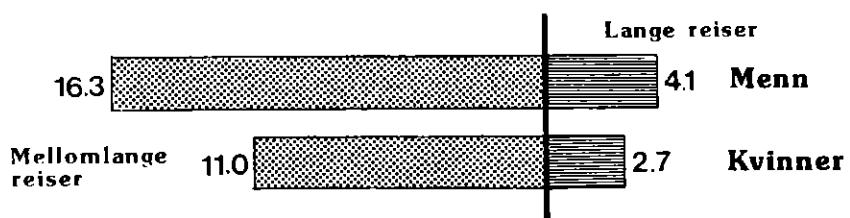
Lange og mellomlange reiser



Figur 60: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter alder

Ellers gjennomfører menn flere lange og mellomlange reiser enn kvinner. Menn drar i gjennomsnitt på 4.1 lange og 16.3 mellomlange reiser i året. Kvinner utfører i gjennomsnitt 2.7 lange og 11.0 mellomlange reiser hvert år (figur 61).

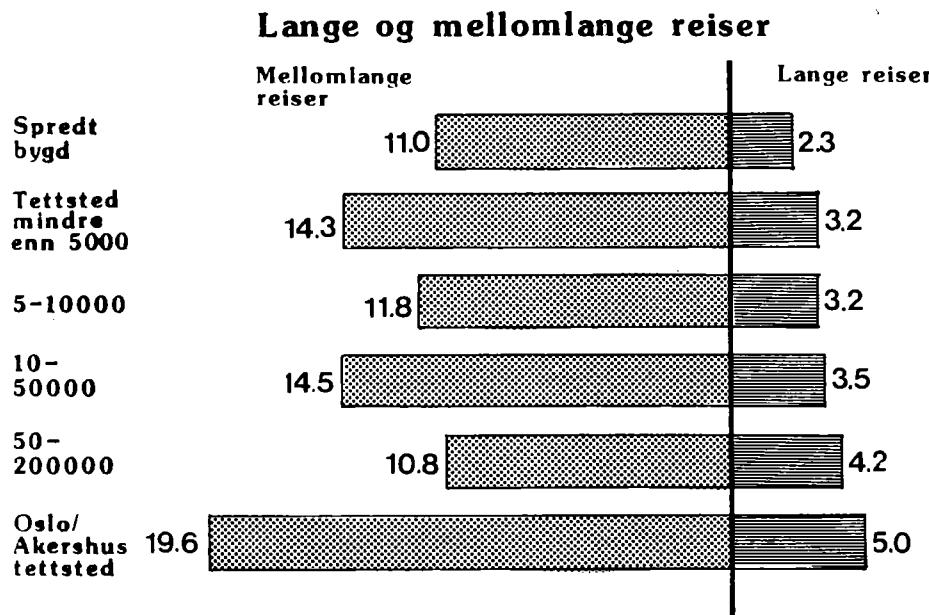
Lange og mellomlange reiser



Figur 61: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter kjønn

Befolkningen i Oslo og Akershus drar på dobbelt så mange reiser over 100 kilometer som befolkningen i spredtbygde strøk

Personer som bor i Oslo og Akershus drar i gjennomsnitt på flere lange og mellomlange reiser enn de som bor i mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. Mens de som bor i spredtbygde strøk bare gjennomfører 2.3 lange og 11.0 mellomlange reiser i året, drar de som bor i Oslo og Akershus på 5.0 lange og 19.6 mellomlange reiser hvert år (figur 62).



Figur 62: Gjennomsnittlig antall lange og mellomlange reiser pr person etter bostedsstørrelse

8 FORMÅLET MED LANGE OG MELLOMLANGE REISER

Ferie-, helge- og besøksreiser er de mest utbredte reiseformålene på reiser over 100 kilometer

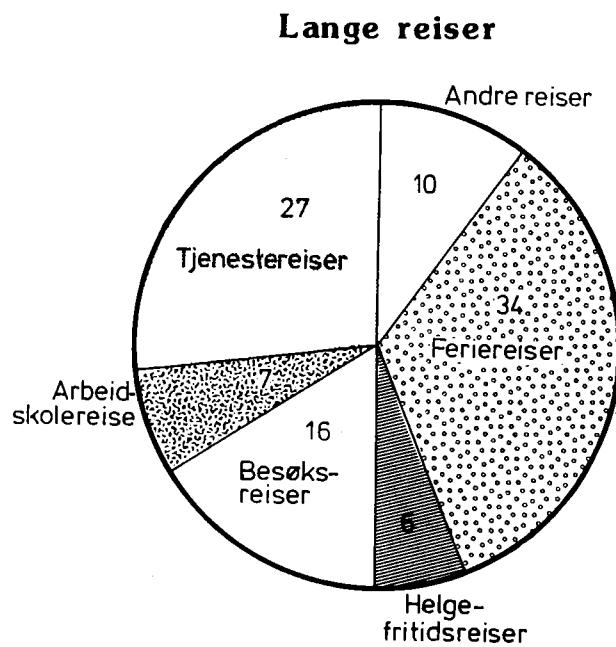
Det er andre årsaker til at folk drar på lange og mellomlange reiser enn på reiser en gjennomsnittlig dag. Reiser for å handle og reiser til og fra arbeidet er de mest utbredte reiseformålene en gjennomsnittlig dag i året. På lange og mellomlange reiser er disse formålene lite utbredt.

De aller vanligste formålene med lange og mellomlange reiser er feriereiser, helgereiser og reiser for å besøke slekt og venner.

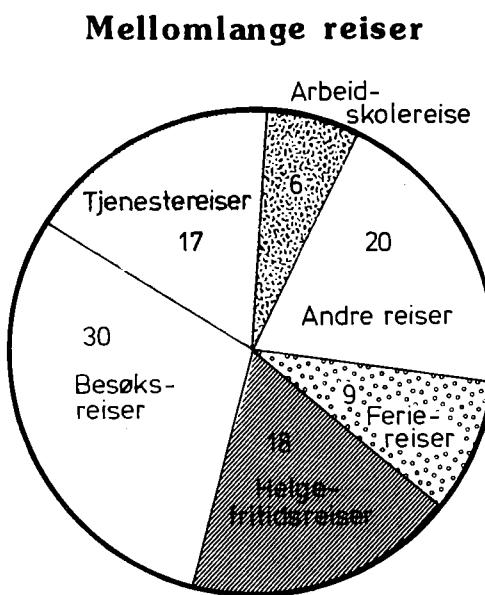
Feriereiser og reiser for å besøke slekt og venner utgjør hele 50 prosent av de lange reisene. Av de mellomlange reisene er 48 prosent helgereiser og reiser for å besøke slekt og venner (figur 63 og 64).

Tjenestereiser er også svært utbredt. 27 prosent av de lange og 17 prosent av de mellomlange reisene er tjenestereiser.

De reisene vi har kalt "andre reiser" er summen av handle- og servicereiser, reiser i forbindelse med medisinsk behandling, omsorgsreiser, organisasjons- og rekreasjonsreiser, militære reiser og reiser med andre og uspesifiserte formål. Disse reisene utgjør til sammen 10 prosent av de lange og 20 prosent av de mellomlange reisene. En fullstendig fordeling av lange og mellomlange reiser etter formål finnes i vedleggstabell 27.



Figur 63: Lange reiser etter formål. Prosent

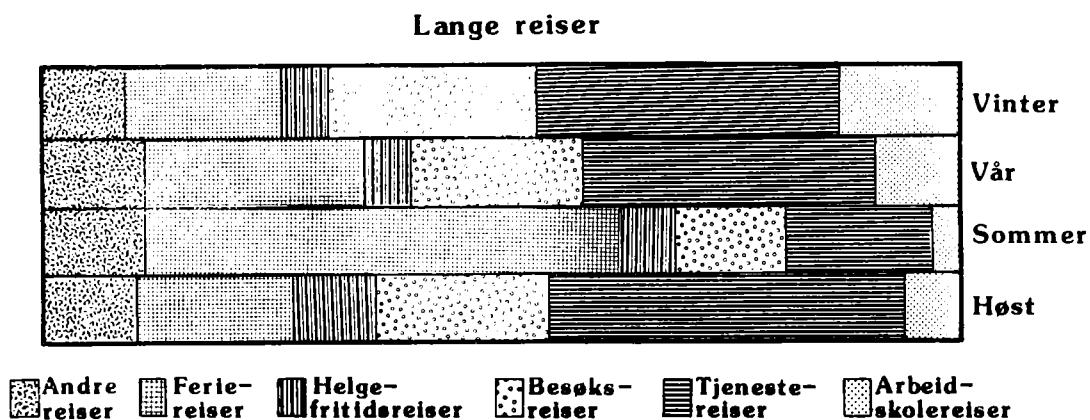


Figur 64: Mellomlange reiser etter formål. Prosent

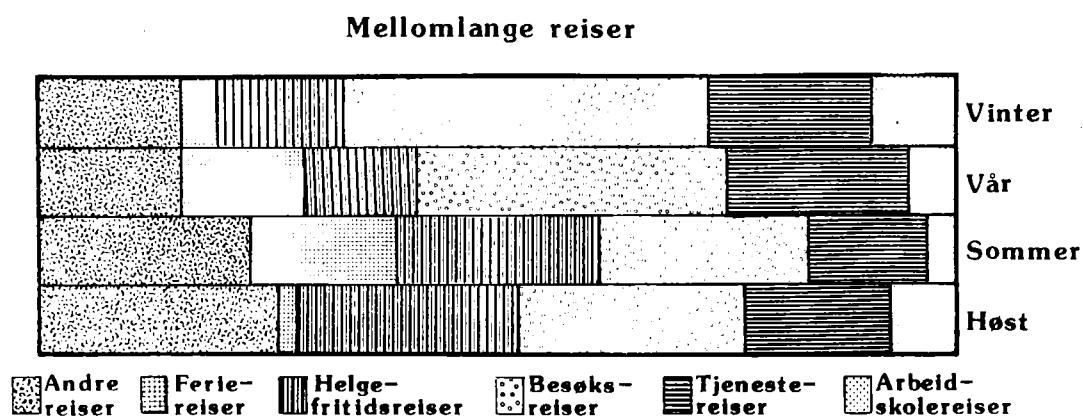
To av tre lange feriereiser foretas om sommeren

Naturlig nok drar folk på flest feriereiser om sommeren. Dette gjelder både lange og mellomlange feriereiser, men særlig de lange reisene viser store variasjoner mellom årstidene. Mer enn halvparten av de lange sommerreisene er feriereiser. To av tre lange feriereiser foretas om sommeren. Det foretas relativt færre lange og mellomlangreisere i vintermånedene (figur 65 og 66).

I forhold til de andre årstidene drar folk på flere reiser for å besøke slekt og venner i vintermånedene. Dette kan skyldes at jule- og nyttårshelgen er høytider da det er vanlig at familien samles.



Figur 65: Lange reisers formål etter årstid. Prosent



Figur 66: Mellomlange reisers formål etter årstid. Prosent

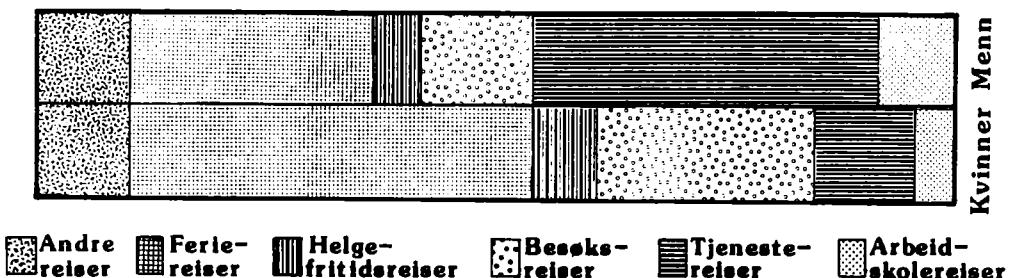
Kvinner reiser for å besøke slekt og venner

Tidligere har vi sett at fordelingen av reiseformål for reiser en gjennomsnittlig dag i året er forskjellig for de ulike befolkningsgrupper. Dette gjelder også lange og mellomlange reiser.

Menn foretar de aller fleste tjenestereisene. 38 prosent av de lange og 25 prosent av de mellomlange reisene til menn er tjenestereiser. For kvinner er tallene henholdsvis 11 og 5 prosent (figur 67 og 68).

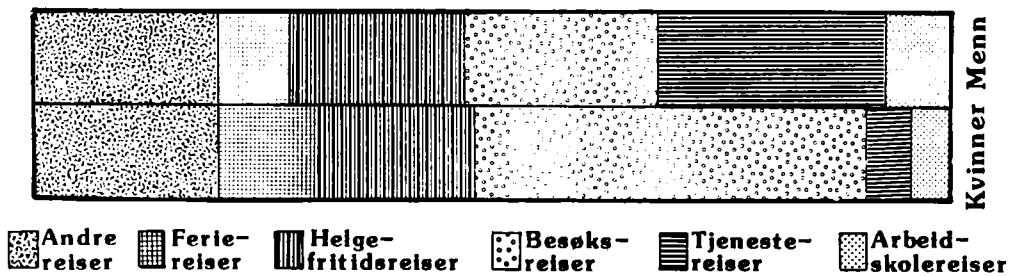
Relativt flere av kvinnenes reiser er besøksreiser og feriereiser. 24 prosent av de lange og 43 prosent av de mellomlange reisene til kvinner er reiser for å besøke slekt og venner, mot 12 og 21 prosent av menns reiser. Videre er 45 prosent av kvinnens lange reiser feriereiser, mens 28 prosent av menns lange reiser er det.

Lange reiser



Figur 67: Lange reisers formål etter kjønn. Prosent

Mellomlange reiser

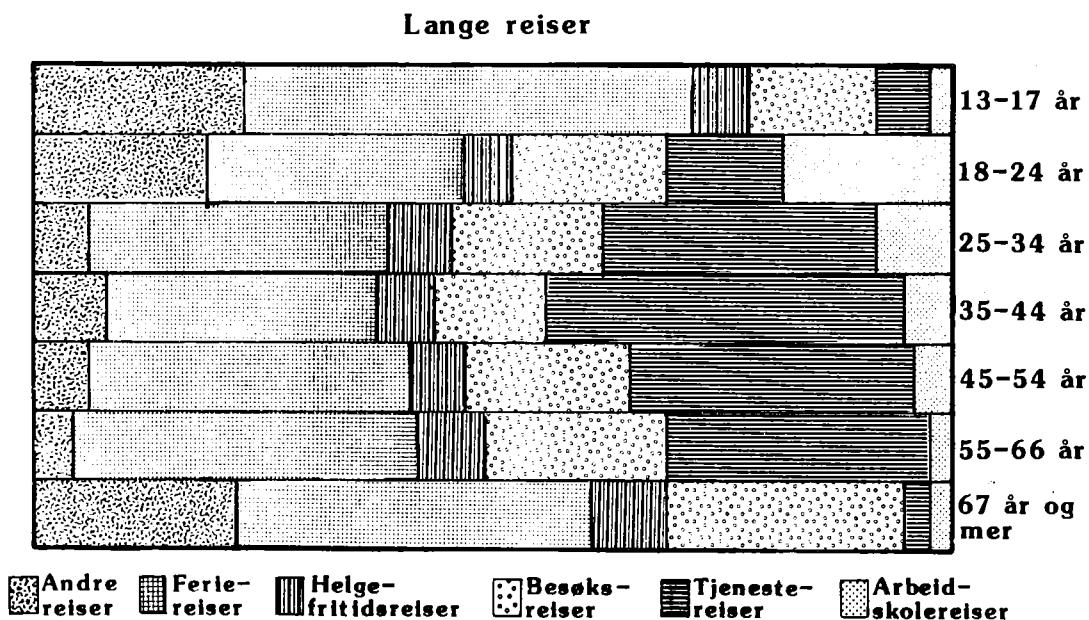


Figur 68: Mellomlange reisers formål etter kjønn. Prosent

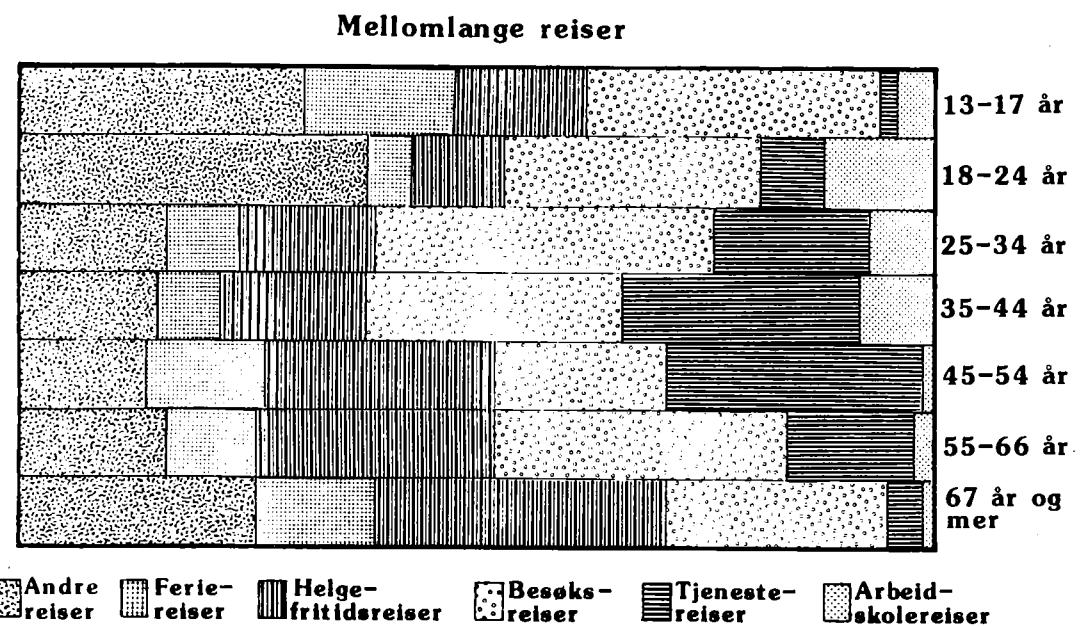
Flest tjenestereiser blant høyere funksjonærer

Den yngste aldersgruppen, 13-17 år, drar på forholdsvis flere lange og mellomlange feriereiser enn andre aldersgrupper (figur 69 og 70).

Blant personer mellom 35 og 54 år, og blant høyere funksjonærer og selvstendige finner vi en høyere andel lange og mellomlange tjenestereiser enn blant andre grupper. Videre er det også en større andel slike reiser blant personer som har en samlet husholdningsinntekt over 240.000 kroner enn blant dem som tjener mindre.



Figur 69: Lange reisers formål etter alder. Prosent



Figur 70: Mellomlange reisers formål etter alder.
Prosent

Lange og mellomlange besøksreiser utgjør en større del av reisene til de som har en samlet husholdningsintekt under 160.000 kroner enn hos høyinntektsgruppene.

9 BRUK AV TRANSPORTMIDLER PÅ LANGE OG MELLOMLANGE REISER

De fleste lange og mellomlange reiser foretas med ett transportmiddel

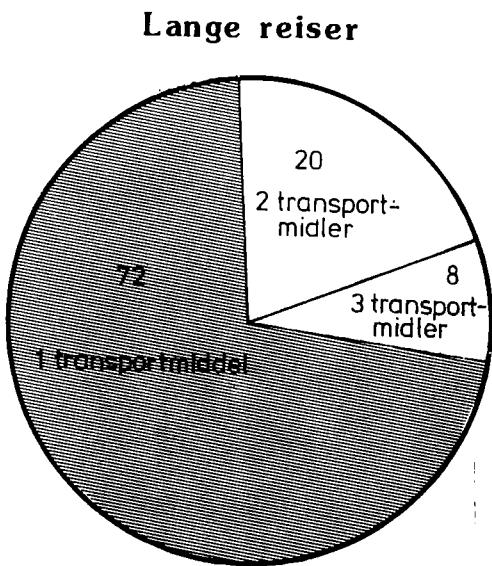
Størsteparten av de lange og mellomlange reisene foregår med ett transportmiddel. Men det er noe mer vanlig å bruke flere transportmidler på lange enn på mellomlange reiser.

72 prosent av de lange reisene foregår med ett transportmiddel. Av disse er det er bil og fly som er mest brukt. På 44 prosent av de lange reisene med ett transportmiddel reiser folk som bilførere eller som bilpassasjerer. 38 prosent av disse reisene foregår med rutefly eller charterfly. Kollektive transportmidler som tog, båt, buss og ferge brukes på 17 prosent av de lange reisene med ett transportmiddel.

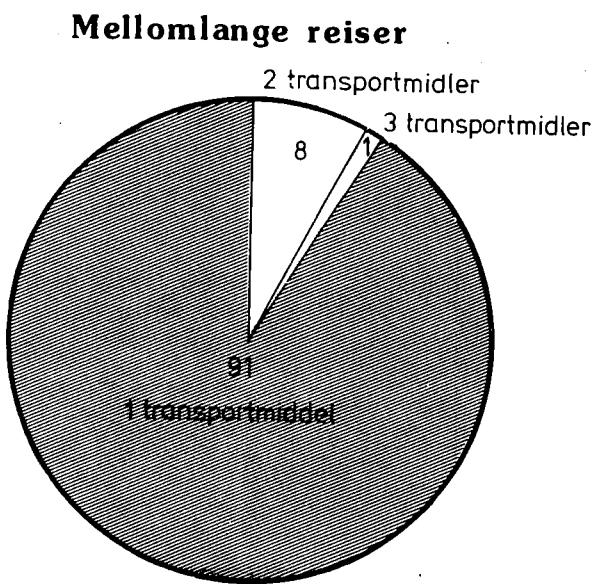
20 prosent av de lange reisene foregår med to transportmidler, mens på åtte prosent av dem brukes det tre eller flere transportmidler (figur 71).

På hele 91 prosent av de mellomlange reisene brukes ett transportmiddel. 83 prosent av disse er reiser som bilfører og bilpassasjer, mens 14 prosent foregår med kollektive transportmidler.

To transportmidler brukes på 8 prosent av de mellomlange reisene, mens bare 1 prosent av dem foregår med tre eller flere transportmidler (figur 72).



Figur 71: Lange reiser etter antall transportmidler. Prosent



Figur 72: Mellomlange reiser etter antall transportmidler. Prosent

Bil inngår vanligvis som ett av flere transportmidler

På omrent halvparten av de lange reisene hvor det brukes to eller flere transportmidler inngår bil, enten som bilfører eller bilpassasjer, som ett av transportmidlene. Rutefly eller charterfly er også ett av flere transportmidler på omrent like stor andel av disse reisene.

Lange reiser med to eller flere transportmidler kan vi dele inn i følgende kombinasjoner av transportmidler:

Bil* og ferge	18 prosent
Bil* og fly	22 prosent
Bil* og tog, buss eller båt	9 prosent
Fly^ og tog, båt, buss eller ferge	28 prosent
Tog, båt, buss eller ferge	16 prosent
Andre kombinasjoner	7 prosent

* = reiser som bilfører eller bilpassasjer

^ = reiser med rutefly eller charterfly

Svært få mellomlange reiser foregår med fly. På mellom-lange reiser hvor det brukes to eller flere transportmidler, finner vi derfor færre kombinasjoner av transportmidler. Mest vanlig er det å reise med bil, som fører eller passasjer, og med ferge.

Mellomlange reiser med to eller flere transportmidler:

Bil* og ferge	41 prosent
Bil* og kollektive transportmidler+	26 prosent
Flere kollektive transportmidler+	23 prosent
Andre kombinasjoner	10 prosent

* = reiser som bilfører eller bilpassasjer

+ = reiser med tog, båt, buss, ferge, rute- eller charterfly

Hovedtransportmidlet er det transportmidlet som brukes på størstedelen av reisen

Siden en del av de lange og mellomlange reisene foregår med to eller flere transportmidler, får vi et feilaktig inntrykk av hvilket transportmiddel som er det viktigste dersom vi bare ser på det første transportmidlet som er oppgitt. I stedet vil vi se på hvilket transportmiddel som ble brukt på den lengste delen av reisen. Dette har vi kalt hovedtransportmidlet.

På reiser hvor det bare brukes ett transportmiddel er dette naturlig nok hovedtransportmidlet. For å kunne bestemme hva som er hovedtransportmidlet på reiser med to eller flere transportmidler har vi rangert transportmidlene ut fra en antakelse om at en type transportmidler vanligvis brukes på lengre reiser enn andre. Vi har antatt at fly vanligvis brukes på lengre reiser enn tog, at tog vanligvis brukes på lengre reiser enn buss og bil etc.

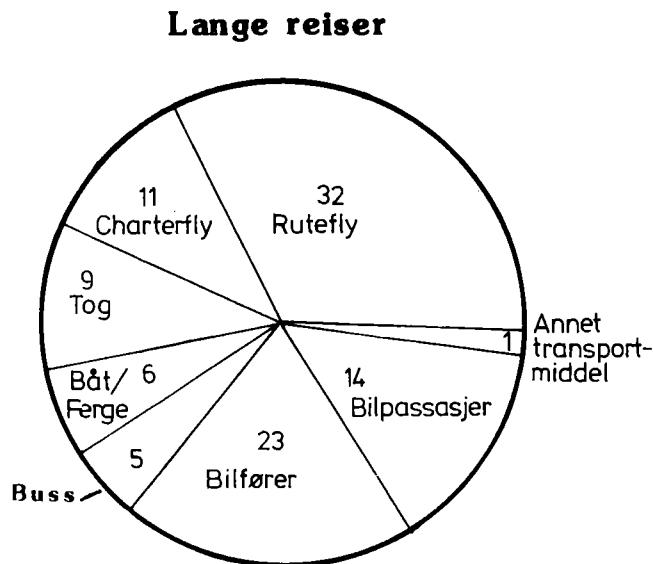
Vi har dermed fått følgende rangering av transportmidlene:

- charterfly
- rutefly
- tog
- båt/ferge
- buss
- bilfører
- bilpassasjer
- annet transportmiddel

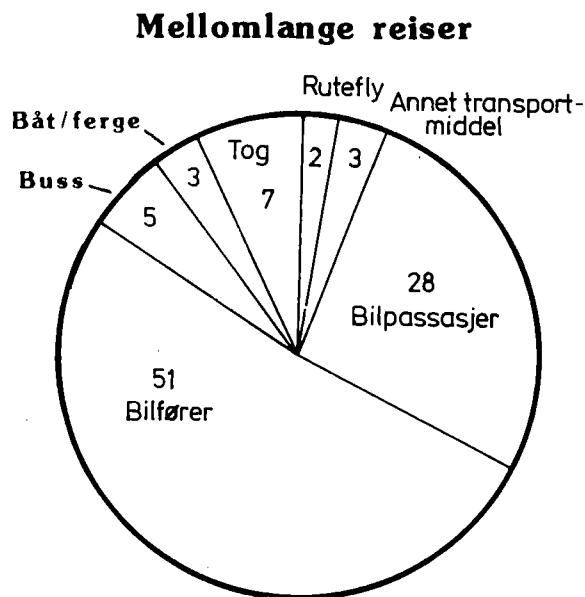
Dette betyr at dersom en reise foregår med bil og med rutefly, er det rutefly som er hovedtransportmidlet. Dersom det brukes bil og tog, er tog hovedtransportmidlet. På alle reiser hvor ferge brukes sammen med ett eller flere andre transportmidler er det rangeringen av de andre transportmidlene som bestemmer hovedtransportmidlet. Dette betyr at dersom folk bruker buss og ferge, er buss hovedtransportmiddel. Ferge er bare hovedtransportmiddel på reiser som bare foregår med ferge. I resten av dette kapitlet er det hovedtransportmidlet som brukes, også når vi bruker begrepet transportmiddel.

Fly brukes mest på lange og bil mest på mellomlange reiser

Med en slik definisjon av hovedtransportmiddel får vi en fordeling av transportmidler på lange og mellomlange reiser som er vist i figur 73 og 74:



Figur 73: Lange reiser etter hovedtransportmiddel.
Prosent



Figur 74: Mellomlange reiser etter hovedtransportmiddel. Prosent

På de lange reisene er fly det klart mest brukte hovedtransportmidlet. 43 prosent av alle lange reiser er flyreiser. En av tre lange reiser foregår med rutefly. På 20 prosent av de lange reisene brukes andre kollektive transportmidler, tog, båt eller buss. Til sammen 37 prosent av de lange reisene er bilreiser, som bilfører eller bilpassasjer. Ut fra den definisjonen vi har valgt for hovedtransportmiddel, foregår de aller fleste av reisene som bilfører og bilpassasjer med bare ett transportmiddel. Vi har tidligere sett at bil også ofte er brukt i kombinasjon med de andre typene transportmidler, særlig når fly er hovedtransportmidlet.

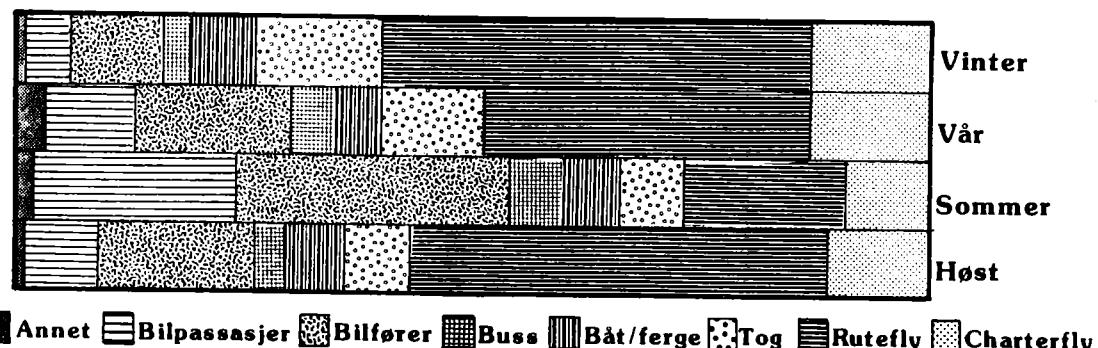
På de mellomlange reisene er bilen det dominerende transportmidlet. Fire av fem mellomlange reiser er bilreiser. Kollektive transportmidler brukes lite på mellomlange reiser.

Store forskjeller i bruk av transportmidler på lange reiser i sommer- og vintermånedene

På de mellomlange reisene er det liten variasjon i bruken av transportmidler til de ulike tider av året. For de lange reisene, derimot, er det særlig store forskjeller mellom sommer- og vintermånedene. Om sommeren kjører folk bil selv eller er bilpassasjerer på sammen-

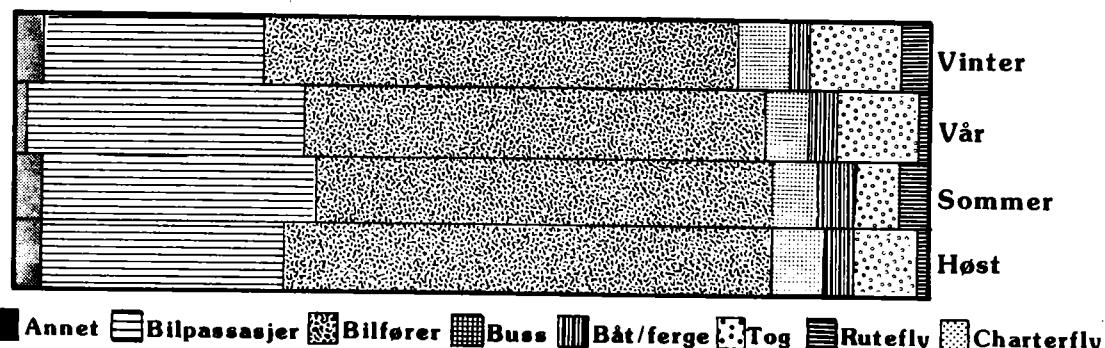
lagt 54 prosent av reisene over 400 kilometer. I vintermånedene er den samlede bruken av bil bare 16 prosent på lange reiser. Rutefly brukes mest i høst- og vintermånedene (figur 75 og 76).

Hovedtransportmiddel på lange reiser



Figur 75: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter årstid. Prosent

Hovedtransportmiddel på mellomlange reiser



Figur 76: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter årstid. Prosent

To av tre lange charterreiser er ferieturer

For lange og mellomlange reiser er det - på samme måte som for reiser en gjennomsnittlig dag - en sammenheng mellom reiseformål og bruk av transportmiddel.

Charterfly er naturlig nok mye brukt på lange feriereiser. En av fem lange feriereiser er charterreiser, mens nærmere to av tre charterreiser er ferieturer (figur 77).

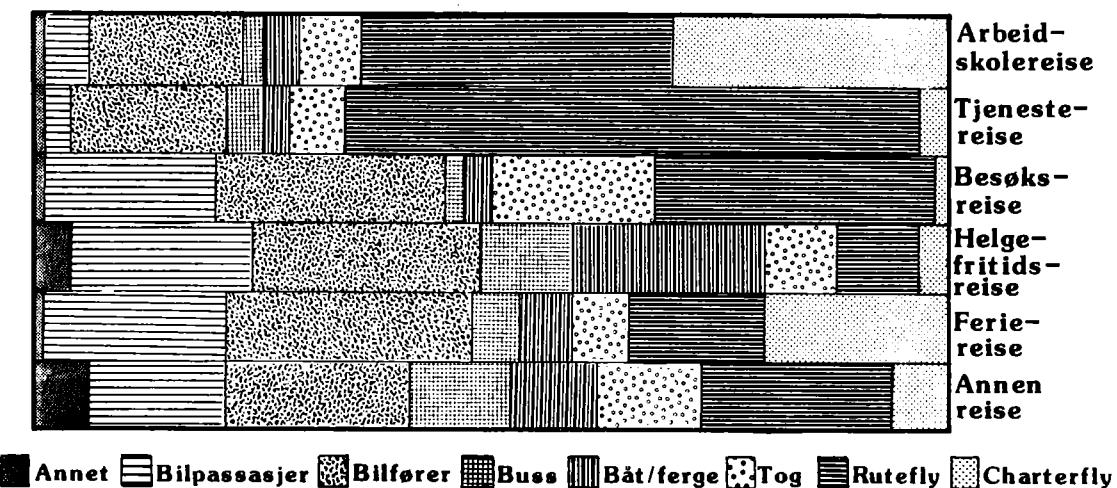
Rutefly brukes på lange tjenestereiser

Rutefly brukes på nærmere to av tre tjenestereiser som er lenger enn 400 kilometer. Dette er reiser som vanligvis betales av arbeidsgiver - ikke av egen pengepung. Godt over halvparten av alle reiser med rutefly er tjenestereiser (figur 77).

På besøksreiser og helgeturer brukes oftest bil

På nærmere halvparten av alle besøksreiser, helgeturer og feriereiser som er lenger enn 400 kilometer reiser folk med bil, enten som bilførere eller bilpassasjer. Tog brukes også mye på slike reiser. Nærmere en av fem lange besøksreiser er togreiser. Mer enn en av tre togreiser over 400 kilometer er besøksreiser (figur 77).

Hovedtransportmiddel på lange reiser



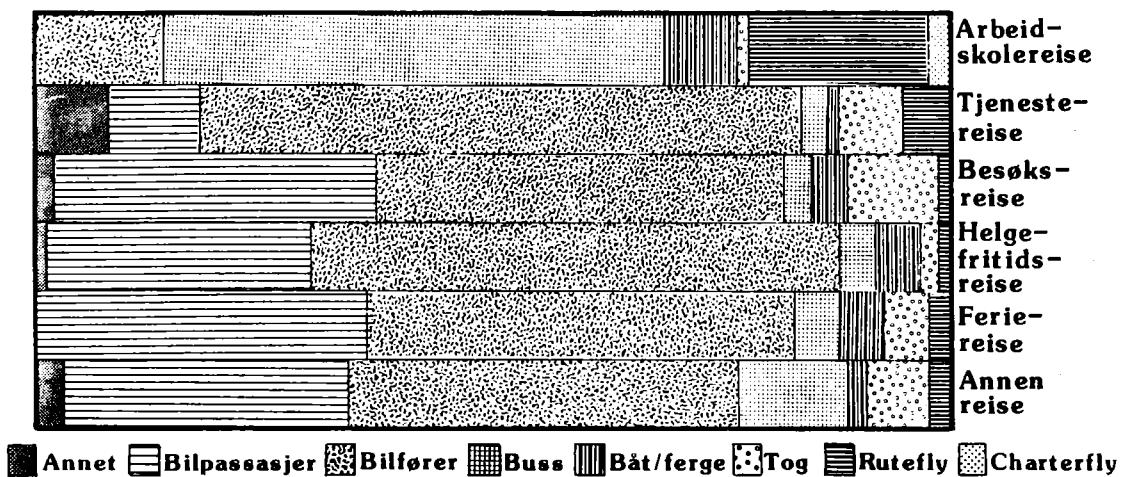
Figur 77: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter formål. Prosent

Mellomlange reiser er bilreiser

De mellomlange reisene er vanligvis bilreiser. På to av tre mellomlange tjenestereiser kjører folk bilen selv. Det samme gjelder på mye over halvparten av de mellomlange arbeids- og skolereisene og helgeturene. Folk reiser som passasjerer i bil på omkring en av tre mellomlange feriereiser, helgeturer, reiser for å besøke slekt og venner og andre mellomlange reiser (figur 78).

På mellomlange reiser brukes sjeldent kollektive transportmidler. Tog brukes likevel på en av fem mellomlange arbeids- og skolereiser.

Hovedtransportmiddel på mellomlange reiser



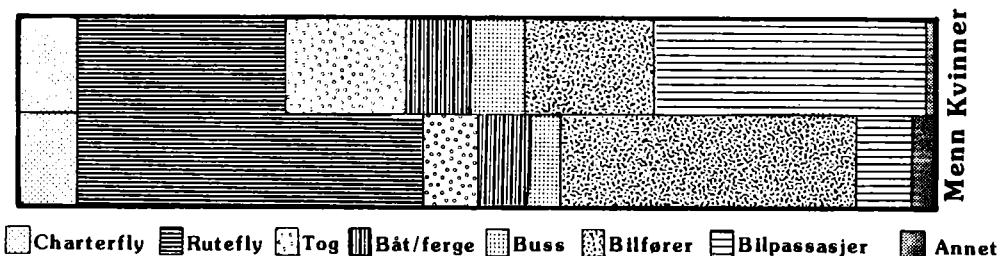
Figur 78: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter formål. Prosent

Far kjører bilen når familien reiser sammen

Tidligere har vi sett at alle grupper av befolkningen ikke har samme mulighet til å velge transportmiddelet. Også på lange og mellomlange reiser finner vi at enkelte grupper bruker noen typer transportmidler mer eller mindre enn andre.

På reiser over 400 kilometer bruker menn oftere rutefly enn kvinner. 38 prosent av menns lange reiser foregår med rutefly, mot 23 prosent av kvinnenes. Selv om kvinner og menn til sammen reiser omtrent like mye med bil på lange reiser, er det vanligvis mennene som kjører bilen, mens kvinnene er passasjerer. Sannsynligvis er det slik at når familien reiser sammen, for eksempel på ferier, er det oftest far som kjører. Kvinner bruker i noe større grad tog på sine lange reiser enn menn (figur 79).

Hovedtransportmiddel på lange reiser

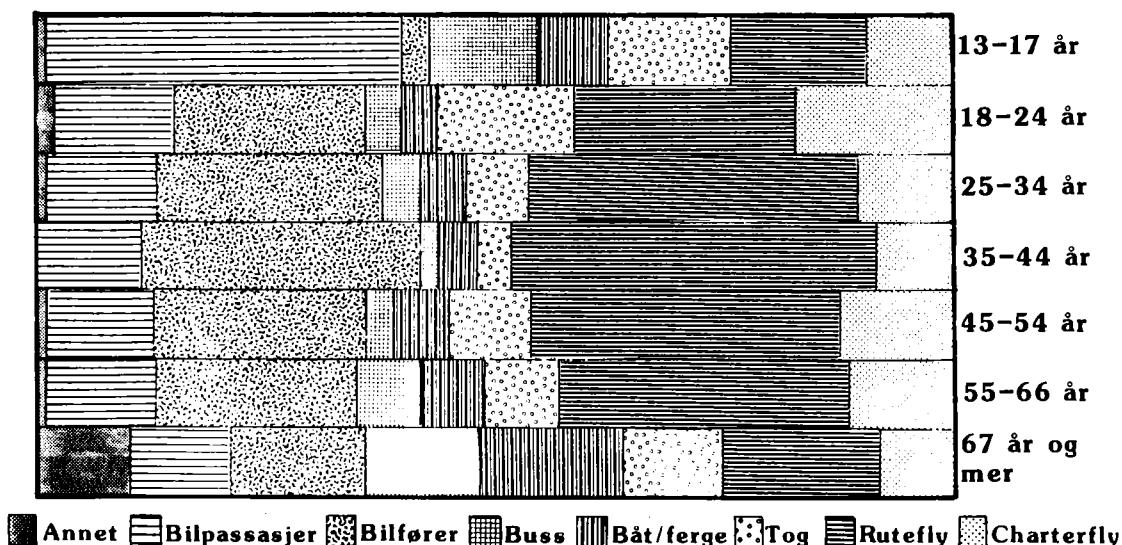


Figur 79: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter kjønn. Prosent

De yngste er passasjerer i bil

Forskjellene mellom aldersgruppene vises særlig i bruken av fly på lange reiser. Aldersgruppene 25-44 år bruker rutefly på en større andel av sine lange reiser enn andre aldersgrupper, mens 13-17-åringene sjeldent gjør det. Denne aldersgruppen er derimot passasjerer i bil i to av fem reiser over 400 kilometer. De eldste, 67 år og eldre, bruker kollektive transportmidler, tog, båt og buss på en større andel av sine lange reiser enn andre aldersgrupper (figur 80).

Hovedtransportmiddel på lange reiser



Figur 80: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter alder. Prosent

Høyere funksjonærer bruker rutefly

For de ulike sosioøkonomiske gruppene er det særlig stor forskjell i bruk av rutefly. Hele 55 prosent av de

lange reisene til høyere funksjonærer er reiser med rutefly. Denne gruppen bidrar sterkt til å trekke opp gjennomsnittet for bruk av rutefly på slike reiser. Bruk av rutefly på lange reiser øker dessuten med økende husholdningsinntekt. Andre sosioøkonomiske grupper, særlig de ikke-yrkesaktive, bruker rutefly på en langt mindre andel av sine lange reiser. Skoleelever, studenter og hjemmearbeidende er i større grad enn andre bilpassasjerer på lange reiser.

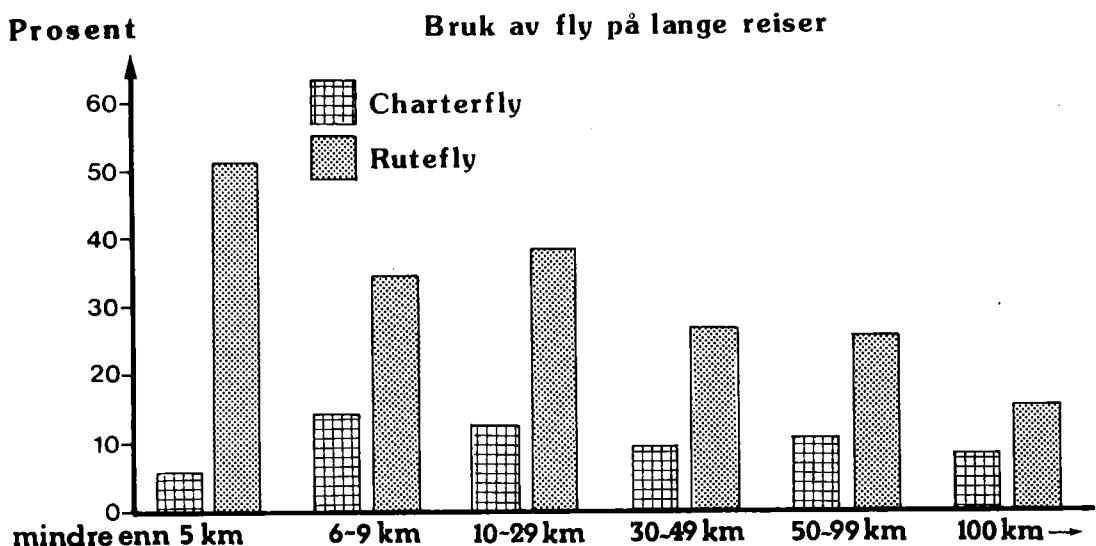
Personer i husholdninger med samlet inntekt under 80.000 kroner ser ut til å bruke kollektive transportmidler som tog, båt og buss på en større del og er bilførere på en mindre del av sine lange reiser enn andre.

Kort avstand til tog og fly øker bruken av disse transportmidlene

Det er ikke store forskjeller i bruken av transportmidler på lange og mellomlange reiser mellom personer som bor i spredtbygde strøk eller i store og små tettsteder. Avstand til nærmeste flyplass eller jernbanestasjon har derimot betydning for bruk av fly eller tog.

Over halvparten av de lange reisene til de som bor inntil fem kilometer fra nærmeste flyplass er flyreiser. Også personer som bor mindre enn 30 kilometer fra flyplass bruker fly på en større andel av sine lange reiser enn gjennomsnittet for landet. Det er imidlertid ingen sammenheng mellom avstand til flyplass og charterreiser (figur 81).

Personer som bor nærmere jernbanestasjon enn 10 kilometer bruker tog på en noe større andel av sine mellom-lange reiser enn andre. På lange reiser er det bare de som bor nærmere jernbanestasjon enn fem kilometer som har en høyere andel togreiser enn gjennomsnittet.



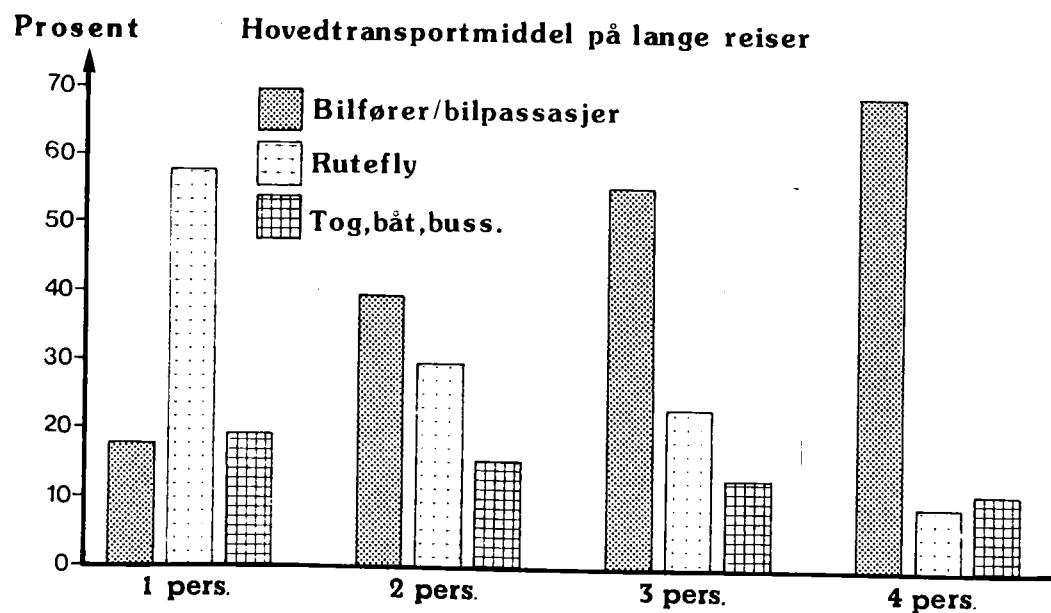
Figur 81: Bruk av fly på lange reiser etter avstand til flyplass. Prosent

Bilen brukes ofte når flere reiser sammen

Både på lange og mellomlange reiser brukes vanligvis bil når flere reiser sammen. Når fire personer reiser sammen på lange reiser, foregår til sammen 68 prosent av reisene med bil, som bilfører eller som passasjerer. Bare 18 prosent av reisene til de som reiser lenger enn 400 kilometer alene er bilreiser (figur 82).

På mellomlange reiser er det flere som reiser alene med bil. På to av tre mellomlange alene-reiser kjører folk bil. Når fire personer reiser sammen øker den samlede bilbruken til 94 prosent.

Bruk av kollektive transportmidler på lange reiser er mindre vanlig når flere personer reiser sammen. På 76 prosent av alene-reisene brukes rutefly eller de kollektive transportmidlene tog, båt eller buss. Fire personer som reiser sammen på lange reiser bruker rutefly eller de nevnte kollektive transportmidlene på bare 20 prosent av reisene. I svært mange tilfeller er det både mest lettvint og mest økonomisk å bruke bil når hele familien eller flere venner reiser sammen.



Figur 82: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter antall personer i reisefølget.
Prosent

VEDLEGG 1

VEDLEGGSTABELLER

VEDLEGGSTABELLER

- Vedleggstabell 1: Reisenes formål etter kjønn. Prosent
- Vedleggstabell 2: Reisenes formål etter alder. Prosent
- Vedleggstabell 3: Reisenes formål etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 4: Reisenes formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Vedleggstabell 5: Reisenes formål etter bostedsstørrelse. Prosent
- Vedleggstabell 6: Personers tilgang til bil etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Vedleggstabell 7: Personers tilgang til bil etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 8: Personers tilgang til bil etter familietype. Prosent
- Vedleggstabell 9: Personers tilgang til bil etter husholdningsstørrelse. Prosent
- Vedleggstabell 10: Personers tilgang til bil etter alder. Prosent
- Vedleggstabell 11: Personers tilgang til bil etter bostedsstørrelse. Prosent
- Vedleggstabell 12: Personers tilgang til sykkel etter alder. Prosent
- Vedleggstabell 13: Personers tilgang til sykkel etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 14: Personers tilgang til sykkel etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Vedleggstabell 15: Personers tilgang til kollektive transportmidler etter bostedsstørrelse. Prosent
- Vedleggstabell 16: Personers tilgang til kollektive transportmidler etter tilgang til bil. Prosent

- Vedleggstabell 17: Bruk av transportmiddel på reiser etter tilgang til bil. Prosent
- Vedleggstabell 18: Reiselengde i kilometer for gang- og sykkelturer, bilreiser og reiser med ett kollektivt transportmiddel. Prosent
- Vedleggstabell 19: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål. Prosent
- Vedleggstabell 20: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål for personer som ikke alltid har tilgang til bil. Prosent
- Vedleggstabell 21: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål for personer som alltid har tilgang til bil. Prosent
- Vedleggstabell 22: Bruk av transportmiddel på reiser etter kjønn. Prosent
- Vedleggstabell 23: Bruk av transportmiddel på reiser alder. Prosent
- Vedleggstabell 24: Bruk av transportmiddel på reiser sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 25: Bruk av transportmiddel på reiser samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Vedleggstabell 26: Bruk av transportmiddel på reiser etter bostedsstørrelse. Prosent
- Vedleggstabell 27: Lange og mellomlange reiser etter formål. Prosent
- Vedleggstabell 28: Lange reisers formål etter årstid. Prosent
- Vedleggstabell 29: Mellomlange reisers formål etter årstid. Prosent
- Vedleggstabell 30: Lange reisers formål etter kjønn. Prosent
- Vedleggstabell 31: Mellomlange reisers formål etter kjønn. Prosent
- Vedleggstabell 32: Lange reisers formål etter alder. Prosent
- Vedleggstabell 33: Mellomlange reisers formål etter alder. Prosent

- Vedleggstabell 34: Lange reisers formål etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 35: Mellomlange reisers formål etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 36: Lange reisers formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Vedleggstabell 37: Mellomlange reisers formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Vedleggstabell 38: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter årstid. Prosent
- Vedleggstabell 39: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter årstid. Prosent
- Vedleggstabell 40: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter formål. Prosent
- Vedleggstabell 41: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter formål. Prosent
- Vedleggstabell 42: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter kjønn. Prosent
- Vedleggstabell 43: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter kjønn. Prosent
- Vedleggstabell 44: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter alder. Prosent
- Vedleggstabell 45: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter alder. Prosent
- Vedleggstabell 46: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 47: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter sosioøkonomisk status. Prosent
- Vedleggstabell 48: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter samlet husholdningsinntekt. Prosent
- Vedleggstabell 49: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Vedleggstabell 50: Bruk av fly på lange reiser etter
avstand til flyplass. Prosent

Vedleggstabell 51: Bruk av tog på lange og mellomlange
reiser etter avstand til jernbane-
stasjon. Prosent

Vedleggstabell 52: Bruk av hovedtransportmiddel på
lange og mellomlange reiser etter
antall personer i reisefølget. Pro-
sent

Vedleggstabell 1: Reisenes formål etter kjønn. Prosent

Reiseformål	Kjønn		
	Mann	Kvinne	I alt
Arbeid	24,3	17,4	21,0
Tj reise/seminar	8,4	2,7	5,7
Skole	4,5	5,0	4,7
Handle/service	19,5	27,4	23,2
Omsorg	5,5	6,3	5,9
Fritid	17,9	17,9	17,9
Besök	13,4	18,2	15,6
Annet	6,5	5,0	6,0
Sum	100,0	100,0	100,0
Antall	7336	6486	13822

Vedleggstabell 2: Reisenes formål etter alder. Prosent

Reiseformål	Alder							I alt
	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	
Arbeid	7,1	18,1	23,9	26,1	32,0	23,7	5,9	21,0
Tj reise/seminar	1,1	3,7	7,5	8,8	8,2	5,3	2,0	5,7
Skole	22,2	6,8	1,4	0,4	0,4	0,2	0,7	4,7
Handle/service	14,3	19,6	22,7	23,1	24,3	32,3	36,8	23,2
Omsorg	2,0	5,8	8,2	8,1	5,1	3,7	5,6	5,9
Fritid	27,7	20,2	14,7	16,0	13,2	14,2	22,8	17,9
Besök	20,1	19,9	14,9	11,2	11,6	15,9	18,3	15,6
Annet	5,1	5,6	6,5	6,3	5,0	4,7	7,5	6,0
Sum	100,0	100,0						
Antall	1933	2312	2765	2714	1668	1721	709	13822

Vedleggstabell 3: Reisenes formål etter sosioøkonomisk status. Prosent

Sosioøkonomisk status												
Reiseformål	Ufagl arbeid	Faglært arbeid	Lavere funksj	Mellom funksj	Høyere funksj	Bonde/ fisker	Andre selvst	Elev/ student	Pensjo- nist	Hjemme- arbeid	Andre	I alt
Arbeid	34,9	34,3	29,7	29,3	34,1	16,6	26,8	6,1	2,7	9,9	12,4	21,0
Tj reise/seminar	4,7	6,5	2,3	8,9	12,7	15,2	21,2	1,1	0,8	1,4	4,0	5,7
Skole	0,3	0,2	0,2	0,6	0,5	0	0,8	22,9	0,2	0,2	1,6	4,7
Handle/service	19,4	18,2	23,5	21,5	15,5	26,6	18,5	15,9	42,2	36,8	29,7	23,2
Omsorg	5,8	5,9	5,5	5,6	7,4	7,2	5,8	3,4	5,6	8,7	7,0	5,9
Fritid	15,9	13,7	16,1	14,9	15,0	11,7	15,1	25,4	19,0	18,1	21,3	17,9
Besök	13,4	14,9	18,1	12,8	9,4	12,8	7,6	19,3	21,7	19,5	14,1	15,6
Annet	5,5	6,0	4,3	6,3	5,3	8,6	4,2	5,6	7,5	5,2	9,6	6,0
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	1333	912	1257	2260	1237	290	761	2642	880	1823	427	13822

Vedleggstabell 4: Reisenes formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Samlet husholdningsinntekt														
Reiseformål	Mindre enn kr 40 000 40 000 kroner	80 000 kroner	120 000 kroner	160 000 kroner	200 000 kroner	240 000 kroner	280 000 kroner	320 000 kroner	360 000 kroner	400 000 kroner	Ønsker vet og mer ikke å svare	I alt		
Arbeid	11,8	11,1	17,6	22,3	24,3	24,4	25,4	26,4	24,8	23,1	21,1	15,0	22,0	21,0
Tjenestereise/ seminar	3,1	3,9	4,3	4,4	7,0	6,3	7,7	11,9	8,3	6,3	10,1	2,8	5,3	5,7
Skole	11,1	2,8	2,8	4,6	3,6	4,4	2,5	5,5	4,7	4,8	3,7	9,5	3,6	4,7
Handle/service	27,8	32,7	28,7	23,9	21,5	21,4	19,4	17,3	21,7	23,1	25,4	19,8	27,3	23,2
Omsorg	4,5	4,4	6,3	6,1	7,4	4,2	7,4	5,0	5,4	2,9	6,4	5,8	2,7	5,9
Fritid	15,6	16,5	16,5	17,5	15,6	17,5	20,2	18,2	18,8	20,7	19,9	22,9	14,5	17,9
Besök	21,5	21,4	17,9	15,6	14,6	15,1	10,7	11,3	12,1	12,5	11,3	18,6	16,0	15,6
Annet	4,5	7,1	5,3	5,6	6,1	6,6	6,3	3,8	4,5	6,7	1,5	5,7	8,6	6,0
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Antall	288	883	1504	2011	2270	1812	1116	715	448	208	327	1903	337	13822

Vedleggstabell 5: Reisenes formål etter bostedsstørrelse. Prosent

Bostedsstørrelse							
Reiseformål	Spredt- bygd	Mindre enn 5 000 innb	5 000 - 10 000 innb	10 000 - 50 000 innb	50 000 - 200 000 innb	200 000 - Akershus innb	I alt
Arbeid	15,8	24,2	20,8	19,8	22,9	23,2	21,0
Tj reise/seminar	5,4	6,2	3,9	7,4	4,3	5,7	5,7
Skole	6,3	3,3	3,9	5,1	4,8	4,8	4,7
Handle/service	23,8	22,7	25,1	22,0	22,8	23,8	23,2
Omsorg	6,2	5,7	5,2	5,6	6,6	5,6	5,9
Fritid	16,9	16,9	21,2	18,4	18,6	17,4	17,9
Besök	18,1	14,6	16,3	15,8	14,4	14,2	15,6
Annet	7,1	6,0	3,5	5,8	5,4	5,0	6,0
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	2850	3405	1245	2583	1753	1986	13822

Vedleggstabell 6: Personers tilgang til bil etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Samlet husholdningsinntekt														
Biltilgj het	Mindre enn kr	40 000	80 000	120 000	160 000	200 000	240 000	280 000	320 000	360 000	400 000	Ønsker ikke å svare	Vet ikke	I alt
	40 000	krone	krone	krone	krone	krone	krone	krone	krone	krone	og mer			
Har ikke bil	68,3	50,6	21,8	11,0	4,0	2,9	1,6	2,1	0,9	2,1	0	8,7	11,6	13,9
Har bil, ikke førerkort	6,2	15,6	23,9	25,0	21,7	20,2	17,0	17,4	16,5	18,8	15,7	44,2	24,1	23,4
Har bil, ikke alltid til disposisjon	5,5	4,2	7,9	11,3	14,8	15,7	17,6	14,2	14,8	10,4	8,4	14,4	11,6	12,1
Bil alltid til disposisjon	20,0	29,9	46,6	52,8	59,7	61,3	63,8	66,3	67,8	68,8	75,9	32,7	52,7	50,7
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	145	385	519	657	642	511	318	190	115	48	83	617	112	4320

Vedleggstabell 7: Personers tilgang til bil etter sosioøkonomisk status. Prosent

Sosioøkonomisk status												
Biltilgj het	Ufagl arbeid	Faglært arbeid	Lavere funksj	Mellom funksj	Høyere funksj	Bonde/ fisker	Andre selvst	Elev/ student	Pensjo nist	Hjemme arbeid	Andre	I alt
Har ikke bil	7,8	4,2	13,8	8,4	6,3	10,2	3,7	9,1	48,2	14,4	21,1	13,9
Har bil, ikke førerkort	12,2	8,8	15,6	6,5	3,3	11,1	4,7	68,5	16,3	35,5	17,1	23,4
Har bil, ikke alltid til disposisjon	10,5	6,5	20,3	14,4	12,0	5,6	9,3	10,5	2,0	15,9	21,9	12,1
Bil alltid til disposisjon	69,4	80,4	50,5	70,7	78,4	73,1	81,8	11,9	33,7	34,2	39,7	50,7
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	409	260	384	633	334	108	214	647	448	737	146	4320

Vedleggstabell 8: Personers tilgang til bil etter familietype. Prosent

Familietype											I alt
Biltilgj het	Ugift/ alene	Ugift med foreldre andre	Ugift med andre	Enslig barn <7 år	Enslig barn 7-14 år	Enslig barn >14 år	Gift uten barn	Gift barn <7 år	Gift barn 7-14 år	Gift barn >14 år	I alt
Har ikke bil	59,2	7,3	48,4	28,6	30,6	21,7	17,0	2,0	1,9	4,2	13,9
Har bil, ikke førerkort	0,2	55,9	22,6	0	10,2	31,9	22,4	9,1	12,3	21,8	23,4
Har bil, ikke alltid til disposisjon	4,2	11,6	6,5	2,9	4,1	7,2	8,2	21,8	17,9	9,3	12,1
Bil alltid til disposisjon	36,6	25,2	22,6	68,6	55,1	39,1	52,5	67,2	68,0	64,7	50,7
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	424	894	62	35	49	69	995	717	571	504	4320

Vedleggstabell 9: Personers tilgang til bil etter husholdningsstørrelse. Prosent

Husholdningsstørrelse			
Biltilgj het	Flere personer	En person	I alt
Har ikke bil	8,9	59,4	13,9
Har bil, ikke førerkort	26,0	0,2	23,4
Har bil, ikke alltid til disposisjon	12,9	4,3	12,1
Bil alltid til disposisjon	52,3	36,0	50,7
Sum	100,0	100,0	100,0
Antall	3900	419	4319

Vedleggstabell 10: Personers tilgang til bil etter alder. Prosent

Alder								
Biltilgjengelighet	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	I alt
Har ikke bil	6,9	10,5	8,3	6,1	7,6	22,2	49,2	13,9
Har bil, ikke førerkort	91,2	13,9	6,7	10,5	19,2	24,3	19,5	23,4
Har bil, ikke alltid til disposisjon	1,0	26,1	19,0	14,5	8,9	5,9	1,3	12,1
Bil alltid til disposisjon	0,8	49,5	66,1	68,8	64,5	47,7	30,0	50,7
Sum	100,0	100,0						
Antall	478	574	794	821	552	711	390	4320

Vedleggstabell 11: Personers tilgang til bil etter bostedsstørrelse. Prosent

Bostedsstørrelse							
Biltilgjengelighet	Spredt- bygd	Mindre enn 5 000 innb	5 000 - 10 000 innb	10 000 - 50 000 innb	50 000 - 200 000 innb	Oslo - Akershus	I alt
Har ikke bil	15,8	8,8	12,1	11,7	16,6	20,3	13,9
Har bil, ikke førerkort	28,9	21,1	24,5	21,7	21,6	19,8	23,4
Har bil, ikke alltid til disposisjon	9,4	14,3	11,5	12,3	14,5	11,1	12,1
Bil alltid til disposisjon	45,8	55,9	52,1	54,5	47,3	48,9	50,7
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	1113	1022	355	701	524	605	4320

Vedleggstabell 12: Personers tilgang til sykkel etter alder. Prosent

Alder								
Tilgang til sykkel	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	I alt
Eier	89,3	64,6	68,8	72,2	60,9	61,7	46,2	66,9
Disponerer	5,7	13,1	9,3	13,8	16,7	6,9	5,4	10,5
Nei	5,0	22,3	21,8	14,0	22,5	31,4	48,5	22,6
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	476	574	792	819	552	711	390	4314

Vedleggstabell 13: Personers tilgang til sykkel etter sosioøkonomisk status. Prosent

Sosioøkonomisk status													
Tilgang til sykkel	Ufagl arbeid	Faglært arbeid	Lavere funksj	Mellom funksj	Høyere funksj	Bonde/ fisker	Andre selvst	Elev/ student	Pensjonist	Hjemmearbeid	Andre	I alt	
Eier	56,9	61,5	66,1	71,0	76,6	61,1	65,3	85,6	46,7	64,6	65,1	66,9	
Disponerer	16,7	14,2	10,2	10,9	9,3	17,6	16,0	5,9	6,5	9,6	11,0	10,5	
Nei	26,5	24,2	23,7	18,0	14,1	21,3	18,8	8,5	46,9	25,8	24,0	22,6	
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Antall	408	260	384	632	333	108	213	645	448	737	146	4314	

Vedleggstabell 14: Personers tilgang til sykkel etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Samlet husholdningsinntekt														
Tilgang til sykkel	Mindre enn kr 40 000	40 000 - 79 000	80 000 - 119 000	120 000 - 159 000	160 000 - 199 000	200 000 - 239 000	240 000 - 279 000	280 000 - 319 000	320 000 - 359 000	360 000 - 399 000	400 000 kroner og mer	Vet ikke	Ønsker å svare	I alt
Eier	51,2	51,2	61,3	66,1	72,5	71,8	73,6	73,2	70,2	72,9	62,7	70,9	65,2	66,9
Disponerer	4,9	5,7	9,1	12,1	10,5	10,0	11,0	12,6	14,9	12,5	22,9	10,8	11,6	10,5
Nei	43,9	43,1	29,7	21,8	17,0	18,2	15,4	14,2	14,9	14,6	14,5	18,3	23,2	22,6
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	123	385	519	655	641	511	318	190	114	48	83	615	112	4314

Vedleggstabell 15: Personers tilgang til kollektive transportmidler etter bostedsstørrelse. Prosent

Bostedsstørrelse							
Kollektiv tilgang	Spredt-bygd	Mindre enn 5 000 innb	5 000 - 10 000 innb	10 000 - 50 000 innb	50 000 - 200 000 innb	Oslo - Akershus	I alt
Svært godt	3,6	1,4	0,8	8,6	38,5	43,8	13,5
Godt	7,0	8,3	18,3	35,2	38,0	36,4	20,7
Middels	10,5	20,1	20,0	36,1	15,6	13,9	18,8
Dårlig	47,9	40,8	35,8	9,0	3,6	2,8	27,2
Svært dårlig, ikke noe	27,1	18,9	7,3	2,1	1,3	1,0	12,7
Uoppgett, vet ikke	3,9	10,6	17,7	9,0	2,9	2,1	7,1
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	1113	1022	355	701	524	605	4320

Vedleggstabell 16: Personers tilgang til kollektive transportmidler etter tilgang til bil. Prosent

Biltilgjengelighet					
Kollektiv tilgang	Har ikke bil	Har bil, førerkort	Har bil, til disp	Bil alltid til disp	I alt
Svært godt	22,6	11,0	13,4	12,2	13,5
Godt	20,8	21,4	20,3	20,5	20,7
Middels	16,8	18,4	19,4	19,4	18,8
Dårlig	22,9	29,9	27,3	27,1	27,2
Svært dårlig, ikke noe	12,2	14,6	10,9	12,4	12,7
Uoppgett, vet ikke	4,7	4,7	8,1	8,6	7,1
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	597	1009	521	2192	4320

Vedleggstabell 17: Bruk av transportmiddel på reiser etter tilgang til bil. Prosent

Transportmiddel	Biltilgang					I alt
	Har bil, bil	Har bil, førerkort	Bil alltid til disp	Bil disp		
	Har ikke bil	ikke førerkort	alltid til disp	tid til disp		
Fot, sykkel	56,9	53,1	37,7	17,5	31,0	
MC/moped	2,8	3,3	0,6	0,4	1,3	
Bilfører	3,9	2,1	33,2	67,4	42,6	
Bilpassasjer	12,0	24,8	20,4	7,6	13,4	
Lastebil	0,1	0,4	1,6	2,2	1,5	
Kollektivt	19,8	13,8	8,8	3,0	7,7	
Flere kollekt	2,0	1,1	0,8	0,5	0,9	
Privat og kollekt	0,7	0,8	1,5	1,0	1,0	
Annet	1,3	0,5	0,5	0,4	0,5	
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Antall	1277	3108	1723	7718	13822	

Vedleggstabell 18: Reiselengde i kilometer for gang- og sykkelturer, bilreiser og reiser med ett kollektivt transportmiddel. Prosent

	Reiselengde									I alt
	Uopp- gitt	0,1- 0,4 km	0,5- 0,9 km	1,0- 1,9 km	2,0- 4,9 km	5,0- 9,9 km	10,0- 14,9 km	15,0- 24,9 km	25 km og mer	
Fot, sykkel	97,5	86,5	69,2	53,5	33,2	13,1	5,2	3,0	0,9	38,0
Bilfører	2,5	13,3	29,4	43,2	58,3	67,9	78,1	77,2	83,6	52,6
Kollektivt	0	0,2	1,4	3,2	8,5	19,1	16,7	19,8	15,5	9,4
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	81	1652	1060	1510	2660	1867	900	702	756	11188

Vedleggstabell 19: Bruk av transportmiddel etter reisenes formål. Prosent

Transportmiddel	Reiseformål								I alt
	Arbeid	Tjeneste/ seminar	Skole	Handle/ service	Omsorg	Fritid	Besøk	Annæt	
Fot/sykkel	22,7	9,6	43,2	36,7	12,6	45,5	27,8	32,7	31,0
MC/moped	1,1	1,1	2,1	0,7	0,7	2,0	1,7	1,1	1,3
Bilfører	51,4	62,8	11,0	42,8	72,9	24,5	41,3	43,9	42,6
Bilpassasjer	9,7	5,9	7,7	11,9	10,1	17,6	22,1	12,4	13,4
Lastebil	2,5	7,4	0,3	0,8	1,5	0,3	0,6	1,5	1,5
Ett kollektivt	9,2	7,6	31,2	6,0	1,6	7,7	4,3	5,8	7,7
Flere kollektive	1,8	1,3	2,5	0,3	0,1	0,3	0,7	0,8	0,9
Privat og kollekt	1,3	1,1	1,5	0,4	0,4	1,4	1,2	3,8	1,0
Annet	0,2	2,1	0,2	0,4	0	0,7	0,2	1,3	0,6
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	2906	793	653	3206	809	2469	2159	827	13822

Vedleggstabell 20: Bruk av transportmiddel etter
reisenes formål for personer som
ikke alltid har tilgang til bil.
Prosent

Transportmiddel	Reiseformål								I alt
	Arbeid	Tjeneste/ seminar	Skole	Handle/ service	Omsorg	Fritid	Besøk	Annnet	
Fot/sykkel	41,0	24,7	49,3	54,8	34,5	52,6	44,3	50,4	48,1
MC/moped	2,5	5,1	2,4	1,1	2,0	3,3	3,0	2,4	2,4
Bilfører	12,3	22,2	1,6	11,3	37,9	7,4	21,1	14,3	11,2
Bilpassasjer	17,9	10,8	8,0	19,3	21,7	23,6	30,7	19,9	20,9
Lastebil	1,3	7,6	0	0,5	0	0,2	0,3	0,5	0,6
Ett kollektivt	19,4	21,5	34,8	11,6	3,4	10,3	7,0	9,3	13,7
Flere kollektive	3,8	3,2	2,2	0,4	0,5	0,4	1,1	1,6	1,4
Privat og kollekt	1,4	1,9	1,6	0,1	0	1,3	1,2	0,8	1,0
Annet	0,4	3,2	0,2	0,7	0	1,0	0,3	0,8	0,7
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	938	158	552	1483	203	1318	1064	377	6093

Vedleggstabell 21: Bruk av transportmiddel etter
reisenes formål for personer som
alltid har tilgang til bil. Prosent

Transportmiddel	Reiseformål								I alt
	Arbeid	Tjeneste/ seminar	Skole	Handle/ service	Omsorg	Fritid	Besøk	Annnet	
Fot/sykkel	14,0	5,9	10,1	21,1	5,1	37,4	11,9	16,9	17,5
MC/moped	0,4	0,2	1,0	0,3	0,3	0,6	0,5	0	0,4
Bilfører	70,1	73,8	63,6	69,9	84,7	44,0	69,6	70,5	67,5
Bilpassasjer	5,7	4,8	6,1	5,6	6,3	10,7	13,7	5,7	7,6
Lastebil	3,1	7,5	2,0	1,1	2,0	0,4	1,0	2,4	2,2
Ett kollektivt	4,4	4,1	12,1	1,1	1,2	4,7	1,6	2,6	3,0
Flere kollektive	0,9	0,8	4,0	0,2	0	0,2	0,4	0	0,5
Privat og kollekt	1,3	1,0	1,0	0,6	0,5	1,6	1,2	0,2	1,0
Annet	0,2	1,9	0	0,1	0	0,3	0,2	1,7	0,4
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	1967	627	99	1723	606	1151	1095	420	7688

Vedleggstabell 22: Bruk av transportmiddel på reiser
etter kjønn. Prosent

Transportmiddel	Kjønn		
	Mann	Kvinne	I alt
Fot, sykkel	24,5	38,4	31,0
MC/moped	2,2	0,3	1,3
Bilfører	54,1	29,5	42,6
Bilpassasjer	7,3	20,3	13,4
Lastebil	2,5	0,4	1,5
Kollektivt	6,5	9,0	7,7
Flere kollekt	0,8	0,9	0,9
Privat og kollekt	1,0	1,0	1,0
Annet	0,9	0,1	0,6
Sum	100,0	100,0	100,0
Antall	7336	6486	13822

Vedleggstabell 23: Bruk av transportmiddel på reiser alder. Prosent

Transportmiddel	Alder							I alt
	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	
Fot/sykkel	56,2	24,2	23,0	21,9	26,9	36,8	45,8	31,0
MC/moped	4,5	1,9	0,4	0,3	0,3	1,0	0,8	1,3
Bilfører	2,6	46,2	55,4	55,1	52,2	38,5	29,2	42,6
Bilpassasjer	18,4	16,0	10,1	12,9	11,3	13,0	13,0	13,4
Lastebil	0,5	1,2	2,7	2,0	1,6	0,7	0	1,5
Ett kollekt	15,1	7,4	5,9	5,6	5,6	7,3	9,2	7,7
Flere kollekt	0,9	1,3	0,8	0,5	0,5	1,2	0,4	0,9
Privat og kollekt	0,6	1,4	1,0	1,1	1,0	1,0	0,1	0,1
Annnet	0,9	0,1	0,3	0,6	0,5	0,5	1,4	0,6
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	1933	2312	2765	2714	1668	1721	709	13822

Vedleggstabell 24: Bruk av transportmiddel på reiser sosioøkonomisk status. Prosent

Transport- middel	Sosioøkonomisk status											I alt
	Ufagl- arbeid	Faglært arbeid	Lavere funkkj	Mellan- funkkj	Høyere funkkj	Bonde/ fisker	Andre selvst	Elev/ student	Pensjo- nist	Hjemme- arbeid	Andre	
Fot/sykkel	20,6	17,1	31,4	23,9	17,6	17,2	13,7	50,3	44,0	38,1	31,9	31,0
MC/moped	2,1	1,5	0,5	0,3	0,2	3,1	0	3,6	1,1	0,1	1,6	1,3
Bilfører	58,5	62,8	41,6	53,6	62,3	59,3	61,6	12,7	33,0	32,5	39,6	42,6
Bilpassasjer	9,5	9,5	17,6	9,9	7,3	10,0	8,0	16,3	11,1	23,1	16,4	13,4
Lastebil	2,4	2,3	0,8	0,8	2,4	3,1	9,6	0,2	0	0,3	0,5	1,5
Ett kollekt	4,0	4,7	6,2	8,4	6,1	1,4	3,5	14,4	9,4	5,3	8,0	7,7
Flere kollekt	0,6	0,8	0,7	1,3	1,9	0	0	1,1	0,2	0,3	0,7	0,9
Privat og kollekt	1,4	0,7	1,2	1,5	1,5	0,7	1,4	0,8	0,1	0,3	1,4	1,0
Annnet	0,5	0,5	0	0,3	0,6	5,2	0,9	0,5	1,0	0	0	0,5
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	1333	912	1257	2260	1237	290	761	2642	880	1823	427	13822

Vedleggstabell 25: Bruk av transportmiddel på reiser samlet husholdningsinntekt. Prosent

Transp mittel	Samlet husholdningsinntekt												Ønsker ikke å svare	I alt
	Mindre enn kr 40 000	40 000 kroner	80 000 kroner	120 000 kroner	160 000 kroner	200 000 kroner	240 000 kroner	280 000 kroner	320 000 kroner	360 000 kroner	400 000 kroner	Vet ikke		
Fot/sykkel	43,1	41,4	37,1	31,4	25,8	29,0	25,2	23,4	28,1	21,6	25,1	36,7	31,5	31,0
MC/moped	3,1	1,1	0,4	0,7	1,3	1,4	1,3	2,0	0,9	0	1,2	2,5	0	1,3
Bilfører	18,8	31,3	35,9	43,5	48,0	45,5	51,0	54,1	51,3	53,8	54,4	30,5	47,5	42,6
Bilpassasjer	11,4	13,6	15,2	13,7	14,1	13,9	10,2	9,8	8,7	14,9	8,9	15,8	11,3	13,4
Lastebil	2,1	0,5	1,5	0,9	3,0	0,7	2,0	1,1	0,9	0	5,2	1,0	1,8	1,5
Ett kollekt	16,0	8,3	7,6	7,4	5,9	7,5	7,4	7,0	6,7	7,2	4,6	10,6	7,1	7,7
Flere kollekt	3,1	0,8	0,6	1,2	0,6	0,4	0,5	1,4	1,3	0	0,6	1,1	0,6	0,9
Privat og kollekt	0	1,0	0,9	0,7	1,0	1,3	1,8	1,0	1,6	0,5	0	1,1	0,3	1,0
Annnet	2,8	1,0	0,7	0,3	0,4	0,4	0,2	0,3	0,4	1,9	0	0,6	0	0,5
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall	288	883	1504	2011	2270	1812	1116	715	448	208	327	1903	337	13882

Vedleggstabell 26: Bruk av transportmiddel på reiser etter bostedsstørrelse. Prosent

Transportmiddel	Spredt-bygd	Bostedsstørrelse						I alt
		Mindre enn 5 000 innb	5 000 - 10 000 innb	10 000 - 50 000 innb	50 000 - 200 000 innb	Oslo - Akershus		
Fot/sykkel	28,8	29,4	34,5	31,7	30,5	35,2	31,0	
MC/moped	1,6	1,1	1,8	1,9	0,7	0,6	1,3	
Bilfører	40,7	46,1	43,1	44,8	41,1	37,4	42,6	
Bilpassasjer	15,9	13,2	14,9	12,7	13,5	10,5	13,4	
Lastebil	1,8	2,3	1,0	1,1	0,3	1,4	1,5	
Ett kollekt	8,1	5,0	2,8	6,2	12,9	12,1	7,7	
Flere kollekt	1,2	0,5	0,8	0,4	0,4	2,0	0,9	
Privat og kollekt	1,3	1,6	1,0	0,7	0,5	0,6	1,0	
Annet	1,2	0,7	0	0,2	0,1	0,3	0,6	
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Antall	2850	3405	1245	2583	1753	1986	13822	

Vedleggstabell 27: Lange og mellomlange reiser etter formål. Prosent

Reiseformål	Lange reiser	Mellom- lange reiser
Arbeidsreise	4,3	3,8
Skolereise	2,3	2,2
Tjenestereise	20,3	14,2
Innkjøpsreise, dagligvarer	0,1	1,4
Innkøpsreise, annet	1,1	2,2
Servicereise	0,1	0,1
Medisinsk reise	0,4	2,0
Fornøyelsesreise	0,2	1,1
Barnehage	0,0	-
Følge andre	0,5	2,1
Besøksreise	16,4	29,5
Organisasjonsreise	3,9	3,9
Tur	0,8	2,1
Rekreasjonsreise	0,1	0,9
Fritidsreise	6,1	18,2
Feriereise	34,0	9,1
Militær reise	1,2	1,3
Seminar	2,4	0,7
Kombinert ferie-/ forretningsreise	3,9	1,8
Annet	1,8	3,3
Uoppgitt	0,3	0,2
Sum	100,0	100,0
Antall	7381	4905

Vedleggstabell 28: Lange reisers formål etter årstid.
Prosent

Reiseformål	Årstid				
	Vinter	Vår	Sommer	Høst	I alt
Arbeids-/skolereise	13,0	8,8	3,4	6,0	6,6
Tjenestereise	33,1	32,4	15,8	39,0	26,6
Besøksreise	22,9	19,4	11,5	19,0	16,4
Helge-/fritidsreise	5,3	5,1	5,5	9,1	6,1
Feriereise	16,7	23,2	53,2	17,4	34,0
Annен reise	9,0	11,2	10,6	9,6	10,2
Sum	16,1	20,9	43,4	19,6	100,0
Antall	1184	1539	3194	1445	7362

Vedleggstabell 29: Mellomlange reisers formål etter
årstid Prosent

Reiseformål	Årstid				
	Vinter	Vår	Sommer	Høst	I alt
Arbeids-/skolereise	9,4	5,5	3,4	6,9	6,0
Tjenestereise	17,5	20,3	13,1	15,8	16,7
Besøksreise	39,9	33,7	22,9	25,0	29,6
Helge-/fritidsreise	13,5	11,8	22,2	24,4	18,2
Feriereise	3,9	13,0	15,6	1,6	9,1
Annен reise	15,8	15,7	22,7	26.3	20,4
Sum	18,3	28,4	27,5	25,8	100,0
Antall	895	1390	1344	1265	4894

Vedleggstabell 30: Lange reisers formål etter kjønn.
Prosent

Kjønn			
Reiseformål	Mann	Kvinne	I alt
Arbeids-/skolereise	8,1	4,4	6,6
Tjenestereise	37,7	10,5	26,6
Besøksreise	11,6	23,5	16,4
Helge-/fritidsreise	5,7	6,7	6,1
Feriereise	26,7	44,7	34,0
Annен reise	10,2	10,3	10,2
Sum	59,3	40,7	100,0
Antall	4368	2994	7362

Vedleggstabell 31: Mellomlange reisers formål etter kjønn. Prosent

Kjønn			
Reiseformål	Mann	Kvinne	I alt
Arbeids-/skolereise	7,4	4,0	6,0
Tjenestereise	24,8	5,0	16,7
Besøksreise	20,5	42,6	29,6
Helge-/fritidsreise	19,0	17,2	18,2
Feriereise	7,9	10,8	9,1
Annен reise	20,4	20,4	20,4
Sum	58,9	41,1	100,0
Antall	2883	2011	4894

Vedleggstabell 32: Lange reisers formål etter alder.

Transportmiddel	Alder							I alt
	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	
Arbeids-/skolereise	2,2	17,7	7,7	4,7	4,1	2,0	2,1	6,6
Tjenestereise	6,0	13,2	29,7	40,1	31,1	28,7	3,2	26,6
Besøksreise	14,4	18,2	16,5	11,9	17,6	19,5	25,8	16,4
Helge-/fritidsreise	6,0	4,6	6,6	6,0	5,5	7,3	8,0	6,1
Feriereise	48,5	27,9	33,7	29,6	35,7	38,3	39,4	34,0
Annен reise	22,8	18,5	5,8	7,6	6,0	4,2	21,5	10,2
Sum	7,9	15,7	19,8	25,6	13,2	12,7	5,1	100,0
Antall	583	1159	1459	1883	969	933	376	7362

Vedleggstabell 33: Mellomlange reisers formål etter alder. Prosent

	Alder							
Transportmiddel	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	I alt
Arbeids-/skolereise	3,8	12,1	6,8	7,7	1,3	1,9	0,7	6,0
Tjenestereise	2,1	6,7	17,1	24,5	28,0	14,3	4,4	16,7
Besøksreise	31,9	28,4	37,7	28,1	19,2	31,9	24,4	29,6
Helge-/fritidareise	14,2	9,7	14,9	17,6	25,0	26,3	31,7	18,2
Feriereise	16,6	5,3	7,8	7,4	12,1	9,9	13,3	9,1
Annen reise	31,4	37,8	15,6	14,7	14,2	15,6	25,5	20,4
Sum	7,6	15,3	22,7	24,4	13,6	10,7	5,5	100,0
Antall	373	751	1113	1195	667	524	271	4894

Vedleggstabell 34: Lange reisers formål etter socioøkonomisk status. Prosent

Sosioøkonomisk status												
Transport- middel	Ufagl arbeid	Faglært arbeid	Lavere funksj	Mellom funksj	Høyere funksj	Bonde/ fisker	Selvst næring	Elev/ student	Pensjo nist	Hjemme arbeid	Andre	I alt
Arb/skolereise	12,1	3,0	0,9	6,7	9,0	5,3	2,0	12,3	1,7	1,4	8,2	6,6
Tjenestereise	8,7	18,9	10,6	34,1	55,5	28,0	47,8	8,5	2,5	7,6	17,3	26,6
Besøksreise	14,5	19,6	18,3	14,7	9,1	13,6	10,7	16,9	26,6	32,0	14,5	16,4
Helge-/fritidsr	12,6	3,3	6,8	6,5	3,4	6,1	8,9	5,3	7,6	8,3	0,8	6,1
Feriereise	41,9	37,3	53,8	32,5	18,7	37,9	26,2	38,1	43,8	42,1	29,0	34,0
Annen reise	10,2	17,9	9,6	5,6	4,2	9,1	4,4	18,9	17,8	8,7	30,2	10,2
Sum	5,6	5,4	7,2	21,5	19,1	1,8	6,7	14,6	4,8	9,8	3,5	100,0
Antall	413	397	530	1580	1403	132	496	1077	354	725	255	7362

Vedleggstabell 35: Mellomlange reisers formål etter sosiøkonomisk status. Prosent

Sosioøkonomisk status												
Transport- middel	Ufagl. arbeid	Faglært arbeid	Lavere funksj	Mellom funksj	Høyere funksj	Bonde/ fisker	Selvstat næringer	Elev/ student	Pensjo- nist	Hjemme- arbeid	Andre	I alt
Arb/skolereise	5,1	16,3	3,6	0,7	4,4	8,2	10,7	16,3	0,7	0,7	6,2	6,0
Tjenestereise	5,6	10,4	5,1	27,6	41,6	22,4	36,5	2,6	4,2	2,4	4,7	16,7
Besøksreise	32,2	31,9	44,8	28,3	13,9	17,6	18,1	30,3	33,0	45,3	24,9	29,6
Helge-/fritidstur	22,9	15,0	9,2	19,1	24,0	4,7	19,0	11,6	30,6	21,2	16,1	18,2
FERIEREISE	5,9	8,5	8,5	11,1	9,0	1,2	5,2	11,3	14,2	10,0	4,7	9,1
Annen reise	28,5	17,9	28,8	13,2	7,0	45,9	10,4	28,0	17,4	20,5	43,5	20,4
Sum	7,7	6,3	8,4	18,6	13,8	3,5	6,7	13,4	5,9	11,9	3,9	100,0
Antall	376	307	413	908	675	170	326	657	288	581	193	4894

Vedleggstabell 36: Lange reisers formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Samlet husholdningsinntekt															
Reiseformål	Mindre enn kr	40 000	80 000	120 000	160 000	200 000	240 000	280 000	320 000	360 000	400 000	krone	Vet ikke	Ønsker ikke å svare	I alt
	40 000	kroner	kroner	kroner	kroner	kroner	kroner	kroner	kroner	kroner	kroner	og mer			
Arb-/skolereise	8,0	2,9	1,2	2,7	5,5	10,5	4,1	5,5	2,3	2,8	21,4	13,2	1,6	6,6	
Tjenestereise	17,3	5,6	11,8	24,5	27,3	25,1	37,1	39,3	36,7	58,9	44,2	11,5	28,3	26,6	
Besøkereise	27,6	30,0	24,5	17,7	14,3	17,1	14,8	8,1	18,2	12,2	5,9	14,6	17,1	16,4	
Helge-/fritidsreise	8,0	11,0	10,2	5,6	3,9	6,1	5,2	5,5	4,1	6,7	3,8	6,7	5,3	6,1	
Periereise	31,6	29,5	41,2	40,8	38,6	29,8	32,3	33,6	33,1	11,7	17,2	38,9	41,2	34,0	
Annen reise	7,6	20,9	11,2	8,6	10,3	11,5	6,5	7,9	5,6	7,8	7,5	15,1	6,4	10,2	
Sum		3,1	5,1	6,9	12,0	14,5	14,2	11,5	7,4	4,6	2,4	5,1	9,6	3,7	100,0
Antall		225	373	510	880	1064	1048	846	542	341	180	373	704	276	7362

Vedleggstabell 37: Mellomlange reisers formål etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Reiseformål	Samlet husholdningsinntekt												Ønsker ikke å svare	I alt
	Mindre enn kr 40 000	40 000 -79 000	80 000 -119 000	120 000 -159 000	160 000 -199 000	200 000 -239 000	240 000 -279 000	280 000 -319 000	320 000 -359 000	360 000 -399 000	400 000 kroner og mer	Vet ikke		
Arb/skolereise	20,8	7,2	3,7	7,2	6,5	5,4	4,4	1,2	0	24,6	5,3	7,5	8,7	6,0
Tjenestereise	6,3	1,1	7,4	9,9	16,3	21,6	24,9	36,4	23,4	27,9	29,4	10,8	12,3	16,7
Besøksreise	22,9	40,3	38,5	37,7	30,8	30,5	25,1	10,7	23,4	16,4	14,7	29,7	29,7	29,6
Helge-/fritidsreise	18,8	20,2	13,8	15,5	16,6	18,1	20,0	31,8	22,8	9,8	19,4	12,4	26,8	18,2
Feriereise	2,1	11,0	6,9	7,6	7,4	7,4	9,9	8,1	9,0	14,8	20,0	13,3	9,4	9,1
Annen reise	29,2	20,2	29,7	22,0	22,4	16,9	15,6	11,8	21,6	6,6	11,2	26,3	13,0	20,4
Sum	2,0	5,4	8,9	14,2	15,5	14,3	9,7	7,1	3,4	1,2	3,5	11,2	3,7	100,0
Antall	96	263	434	695	759	698	474	346	167	61	170	548	183	4894

Vedleggstabell 38: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter årstid. Prosent

Hovedtransportmiddel	Årstid				I alt
	Vinter	Vår	Sommer	Høst	
Charterfly	13,0	13,2	8,5	10,5	10,6
Rutefly	47,0	35,9	18,2	45,5	31,9
Tog	13,5	10,6	6,5	7,3	8,6
Båt	6,7	4,7	5,7	6,1	5,7
Buss	3,2	5,1	5,8	3,7	4,8
Bilfører	11,2	18,3	31,6	18,0	22,9
Bilpassasjer	5,0	9,6	22,0	8,2	14,0
Annet	0,5	2,5	1,7	0,8	1,5
Sum	16,1	20,9	43,4	19,6	100,0
Antall	1186	1545	3203	1447	7381

Vedleggstabell 39: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter årstid. Prosent

Hovedtransportmiddel	Årstid				I alt
	Vinter	Vår	Sommer	Høst	
Charterfly	0	0,1	0,4	0,1	0,2
Rutefly	3,0	1,2	2,8	1,1	1,9
Tog	9,5	8,7	4,7	7,6	7,4
Båt	2,3	3,4	3,8	3,2	3,3
Buss	5,5	4,7	5,3	6,2	5,4
Bilfører	52,1	50,5	49,9	53,3	51,3
Bilpassasjer	24,5	30,1	30,0	25,1	27,8
Annet	3,1	1,4	3,2	3,3	2,7
Sum	18,3	28,4	27,6	25,8	100,0
Antall	897	1391	1352	1265	4905

Vedleggstabell 40: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter formål. Prosent

Hovedtransportmiddel	Reiseformål						I alt
	Arb-/skole-reise	Tjeneste-reise	Besøks-reise	Helge-/fritids-reise	Ferie-reise	Annен reise	
Charterfly	29,7	3,3	0,8	2,9	20,2	5,8	10,6
Rutefly	34,4	62,8	31,1	8,9	15,0	20,7	31,9
Tog	6,8	5,8	18,2	8,0	6,0	10,9	8,7
Båt	3,7	2,5	3,4	21,8	5,9	9,2	5,7
Buss	2,1	4,2	1,5	9,6	4,8	10,5	4,8
Bilfører	17,9	17,4	24,8	25,2	27,7	20,1	22,9
Bilpassasjer	4,5	3,4	18,9	19,6	19,8	17,0	14,0
Annet	0,8	0,6	1,2	4,0	0,7	5,8	1,5
Sum	6,6	26,6	16,4	6,1	34,0	10,2	100,0
Antall	485	1958	1211	449	2506	753	7362

Vedleggstabell 41: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter formål. Prosent

Hovedtransportmiddel	Reiseformål						I alt
	Arb-/skole-reise	Tjeneste-reise	Besøks-reise	Helge-/fritids-reise	Ferie-reise	Annен reise	
Charterfly	1,7	0,2	0	0	0	0,1	0,2
Rutefly	1,0	5,4	1,0	1,2	1,6	1,6	1,9
Tog	19,0	6,9	10,3	2,0	5,2	6,3	7,5
Båt	1,4	0,5	4,0	5,4	4,9	2,4	3,3
Buss	8,2	2,7	3,2	3,8	4,5	11,5	5,4
Bilfører	54,4	65,8	45,3	58,2	47,8	42,8	51,3
Bilpassasjer	14,3	11,0	34,5	28,1	35,7	31,8	27,8
Annet	0	7,5	1,7	1,2	0,4	3,4	2,7
Sum	6,0	16,7	29,6	18,2	9,1	20,4	100,0
Antall	294	815	1449	893	446	997	4894

Vedleggstabell 42: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter kjønn. Prosent

Hovedtrans- portmiddel	Kjønn		
	Mann	Kvinne	I alt
Charterfly	10,5	10,7	10,6
Rutefly	37,7	23,4	31,9
Tog	6,0	12,5	8,6
Båt	5,0	6,8	5,7
Buss	3,9	6,2	4,8
Bilfører	29,0	13,9	22,9
Bilpassasjer	6,0	25,6	14,0
Annet	1,8	1,0	1,5
Sum	59,4	40,6	100,0
Antall	4383	2998	7381

Vedleggstabell 43: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter kjønn. Prosent

Hovedtrans- portmiddel	Kjønn		
	Mann	Kvinne	I alt
Charterfly	0,3	0	0,2
Rutefly	2,0	1,8	1,9
Tog	4,6	11,5	7,4
Båt	3,0	3,6	3,3
Buss	5,2	5,8	5,4
Bilfører	68,0	27,4	51,3
Bilpassasjer	12,9	49,2	27,8
Annet	4,0	0,7	2,7
Sum	59,0	41,0	100,0
Antall	2892	2013	4905

Vedleggstabell 44: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter alder. Prosent

Transportmiddel	Alder							I alt
	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	
Charterfly	9,1	16,5	9,7	8,0	11,5	11,0	8,0	10,6
Rutefly	14,7	24,2	36,1	40,4	33,9	32,3	16,8	31,9
Tog	13,5	15,2	6,9	4,2	8,7	8,0	10,6	8,6
Båt	7,5	3,9	5,0	3,9	6,3	6,9	16,2	5,7
Buss	11,6	4,2	3,8	2,4	3,1	6,9	11,7	4,8
Bilfører	3,1	20,5	25,1	29,9	24,3	22,0	15,4	22,9
Bilpassasjer	39,5	13,4	12,1	10,8	11,2	11,9	11,4	14,0
Annet	1,0	2,1	1,2	0,4	1,0	1,1	9,8	1,5
Sum	7,9	15,7	19,9	25,5	13,2	12,6	5,1	100,0
Antall	585	1162	1469	1883	973	933	376	7381

Vedleggstabell 45: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter alder. Prosent

Transportmiddel	Alder							I alt
	13 - 17 år	18 - 24 år	25 - 34 år	35 - 44 år	45 - 54 år	55 - 66 år	67 år og over	
Charterfly	0	0,1	0,6	0	0	0	0	0,2
Rutefly	0,5	1,1	1,8	3,5	1,5	1,7	1,5	1,9
Tog	11,4	11,7	6,2	5,9	2,7	9,5	9,6	7,4
Båt	4,5	4,5	1,5	2,7	2,2	6,5	4,1	3,3
Buss	19,3	5,6	2,5	2,6	2,2	5,3	17,7	5,4
Bilfører	5,3	42,0	59,1	59,2	64,2	48,5	48,3	51,3
Bilpassasjer	56,3	32,7	23,4	23,7	26,2	25,8	18,1	27,8
Annet	2,6	2,4	4,8	2,3	0,9	2,7	0,7	2,7
Sum	7,7	15,4	22,7	24,4	13,6	10,7	5,5	100,0
Antall	378	755	1115	1195	667	524	271	4905

Vedleggstabell 46: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter sosioøkonomisk status. Prosent

Transport- middel	Sosioøkonomisk status										I alt
	Ufagl. arbeid	Faglært arbeid	Lavere funksj	Mellom funksj	Høyere funksj	Bonde/ fisker	Selvst selvst	Elev/ student	Pensjo- nist	Hjemme- arbeid	
Charterfly	6,3	14,1	18,6	11,2	11,0	12,1	7,1	8,8	8,5	8,8	10,8 10,6
Rutefly	20,2	25,2	21,7	37,5	54,9	22,7	31,0	18,5	20,1	16,6	43,6 31,9
Tog	7,2	3,8	9,9	6,4	5,8	1,5	4,4	20,0	9,3	9,5	5,4 8,6
Båt	5,8	5,8	5,8	4,9	2,4	4,5	9,7	5,3	16,1	8,3	2,3 5,7
Buss	3,1	7,6	4,5	3,2	1,8	3,8	2,4	8,1	12,7	8,6	1,5 4,8
Bilfører	41,7	35,0	21,4	26,0	21,3	42,4	35,9	10,8	14,1	11,7	24,7 22,9
Bilpassasjer	12,8	6,0	17,7	10,5	2,5	8,3	6,7	27,4	8,8	35,6	10,8 14,0
Annet	2,9	2,5	0,6	0,3	0,3	4,5	2,8	1,1	10,5	1,0	0,8 1,5
Sum	5,6	5,4	7,3	21,4	19,0	1,8	6,7	14,6	4,8	9,8	3,5 100,0
Antall	415	397	538	1583	1403	132	496	1079	354	725	259 7381

Vedleggstabell 47: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter sosioøkonomisk status. Prosent

Transport-middel	Sosioøkonomisk status											
	Ufagl. arbeid	Faglært arbeid	Lavere funksj.	Mellom funksj.	Høyere funksj.	Bonde/ fisker	Selvst selvst	Elev/ student	Pensjonist	Hjemmearbeid	Annnet	I alt
Charterfly	1,3	0	0	0	0,3	0	0	0,2	0	0	0	0,2
Rutefly	0,5	0,7	0,2	2,8	6,4	0	1,2	0,6	3,1	0,5	1,0	1,9
Tog	3,4	6,5	7,0	7,7	3,6	2,4	0	17,8	7,3	6,7	14,0	7,4
Båt	6,5	1,3	3,9	1,5	3,6	0	0,6	4,5	7,3	3,1	3,1	3,3
Buss	3,7	0,7	2,4	1,7	3,0	11,8	1,2	14,4	13,2	5,7	7,3	5,4
Bilfører	66,8	72,3	39,7	64,9	71,1	65,9	72,1	14,5	45,8	27,0	38,9	51,3
Bilpassasjer	14,7	12,7	46,0	18,0	11,1	18,8	14,1	46,8	20,1	56,6	33,7	27,8
Annnet	3,1	5,9	0,7	3,5	1,0	1,2	10,7	1,2	3,1	0,3	2,1	2,7
Sum	7,8	6,3	8,4	18,5	13,8	3,5	6,6	13,5	5,9	11,8	3,9	100,0
Antall	382	307	413	908	675	170	326	662	288	581	193	4905

Vedleggstabell 48: Bruk av hovedtransportmiddel på lange reiser etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Reiseformål	Samlet husholdningsinntekt													
	Mindre enn kr 40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	Ønsker ikke å være		
Charterfly	7,6	9,9	11,6	7,2	8,1	13,7	6,9	10,3	14,1	5,6	23,1	10,8	15,9	10,6
Rutefly	20,9	20,6	21,6	26,2	34,1	34,4	36,5	37,4	32,0	57,8	45,3	24,1	37,0	31,9
Tog	32,4	17,2	10,0	10,7	4,3	4,5	5,7	11,7	5,0	5,6	4,3	12,5	5,3	8,6
Båt	6,2	11,8	7,8	5,6	5,4	5,2	3,5	3,7	5,9	2,2	4,8	7,5	4,8	5,7
Buss	12,0	6,4	7,8	7,5	2,9	3,7	3,2	2,4	1,8	2,2	2,7	7,9	2,6	4,8
Bilfører	13,3	12,9	22,4	23,0	30,2	23,3	30,8	21,1	29,0	19,4	12,3	16,6	19,0	22,9
Bilpassasjer	7,1	11,3	18,4	17,6	14,0	14,7	12,5	13,4	11,1	6,7	6,7	18,0	14,8	14,0
Annnet	0,4	9,9	0,4	2,3	0,9	0,5	0,9	0,2	1,2	0,6	0,8	2,7	0,5	1,5
Sum	1,0	5,1	6,9	11,9	14,4	14,2	11,6	7,4	4,6	2,4	5,1	9,6	3,8	100,0
Antall	225	373	510	880	1066	1048	855	546	341	180	373	706	278	7381

Vedleggstabell 49: Bruk av hovedtransportmiddel på mellomlange reiser etter samlet husholdningsinntekt. Prosent

Reiseformål	Samlet husholdningsinntekt													
	Mindre enn kr 40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	Ønsker ikke å være		
Charterfly	0	0	0	0,7	0	0,3	0	0	0	0,6	0	0	0,2	
Rutefly	3,1	4,2	0,2	1,4	1,2	5,7	0,8	1,7	0	3,3	3,5	0,5	0	1,9
Tog	13,5	19,0	9,4	7,3	5,4	4,9	3,6	0,6	8,4	3,3	11,8	11,2	7,2	7,4
Båt	7,3	5,3	2,5	3,7	4,1	2,6	0,8	1,2	0	0	5,9	2,9	8,0	3,3
Buss	10,4	13,3	9,2	5,8	4,9	1,4	3,0	4,0	0	0	2,4	8,8	7,2	5,4
Bilfører	28,1	31,6	46,5	45,9	54,0	58,0	66,7	74,0	56,9	52,5	54,1	35,7	45,7	51,3
Bilpassasjer	37,5	24,7	28,3	31,7	26,3	26,9	24,3	16,5	33,5	37,7	21,8	36,2	23,2	27,8
Annnet	0	1,9	3,7	3,5	4,2	0,3	0,8	2,0	1,2	3,3	0	4,7	8,7	2,7
Sum	2,0	5,4	8,8	14,2	15,5	14,3	9,7	7,1	3,4	1,2	3,5	11,3	3,7	100,0
Antall	96	263	434	695	761	700	474	346	167	61	170	555	183	4905

Vedleggstabell 50: Bruk av fly på lange reiser etter avstand til flyplass. Prosent

Avstand til flyplass							
Hoved-transportmiddel	Mindre enn 5 km	6-9 km	10-29 km	30-49 km	50-99 km	100 km og mer	I alt
Charterfly	6,5	13,7	12,4	8,6	10,7	8,3	10,6
Rutefly	51,5	33,9	38,1	27,1	26,4	15,0	31,9
Antall reiser	294	357	1212	584	539	145	3131

Vedleggstabell 51: Bruk av tog på lange og mellomlange reiser etter avstand til jernbanestasjon. Prosent

Avstand til jernbanestasjon							
Hoved-transportmiddel	Mindre enn 5 km	6-9 km	10-29 km	30-49 km	50-99 km	100 km og mer	Vet ikke
Tog - lange reiser	11,2	6,7	8,2	6,6	8,7	5,8	5,3
Antall reiser							637
Tog - mellomlange reiser	10,4	11,0	3,2	4,0	8,3	0,9	7,5
Antall reiser							365

Vedleggstabell 52: Bruk av hovedtransportmiddel på lange og mellomlange reiser etter antall personer i reisefølget. Prosent

Antall personer på reisefølget					
Hovedtransportmiddel	1 person	2 pers	3 pers	4 pers	I alt
<u>Lange reiser:</u>					
Bilfører eller bilpassasjer	17,7	39,3	55,2	68,3	40,7
Rutefly	57,4	28,9	22,8	9,1	32,8
Tog, båt eller buss	19,0	16,4	13,4	11,1	15,8
Antall reiser	1619	1780	804	946	5149
<u>Mellomlange reiser:</u>					
Bilfører eller bilpassasjer	66,4	83,5	91,2	93,8	81,9
Tog, båt eller buss	25,1	12,0	7,3	4,8	13,5
Antall reiser	1105	1421	753	791	4070

VEDLEGG 2

**KODEBOK FOR REISEFORMÅL OG HOVED
TRANSPORTMIDDEL**

VEDLEGG 2

KODEBOK FOR REISEFORMÅL OG HOVEDTRANSPORTMIDDEL

1. Reiser en gjennomsnittlig dagReiseformål

1. Arbeidsreise	= arbeidsreise
2. Tjenestereise	= tjenestereise seminar
3. Skolereise	= skolereise
4. Handle- og servicereise	= innkjøp av dagligvarer andre innkjøp servicereise medisinsk behandling
5. Omsorgsreise	= barnehage følge andre
6. Fritidsreise	= fornøyelsesreise organisasjonsaktivitet tur rekreasjon fritidsreise feriereise kombinert ferie- og forretningsreise
7. Besøksreise	= besøksreise
8. Annen reise	= militær reise annen reise

Transportmiddel

1. Gang/sykkel	= til fots sykkel
2. Moped/motorsykkel	= moped motorsykkel
3. Bilfører	= bilfører
4. Bilpassasjer	= bilpassasjer
5. Lastebil	= lastebilfører lastebilpassasjer
6. Ett kollektivt	= ett av følgende transportmidler: drosje rutebil turbuss trikk T-bane tog rutefly charterfly ferge rutebåt annen båt

7. Flere kollektive	= to eller flere av transportmidlene i kategori 6
8. Privat og kollektivt	= minst ett av transportmidlene i kategori 2-5 og minst ett av transportmidlene i kategori 6
9. Traktor/annet	= traktor spesielt transportmiddel annet transportmiddel

2. Lange og mellomlange reiser

Reiseformål

1. Arbeids-og skolereise	= arbeidsreise skolereise
2. Tjenestereise	= tjenestereise seminar kombinert ferie- og forretningsreise
3. Besøksreise	= besøksreise
4. Helge- og fritidsreise	= fritidsreise
5. Feriereise	= feriereise
6. Annen reise	= innkjøp av daglig varer andre innkjøp servicereise medisinsk behandling barnehage følge andre fornøyelsesreise organisasjonsaktivitet tur rekreasjon militær reise annen reise

Hovedtransportmiddel

1. Charterfly	= charterfly
2. Rutefly	= rutefly
3. Tog	= tog
4. Båt/ferge	= rutebåt annen båt ferge
5. Buss	= rutebil turbuss
6. Bilfører	= bilfører
7. Bilpassasjer	= bilpassasjer

8. Annet transportmiddel = til fots
sykkel
moped
motorsykkkel
lastebilfører
lastebilpassasjer
drosje
trikk
T-bane
traktor
spesielt transportmiddel
annet transportmiddel

VEDLEGG 3

FRAMGANGSMÅTE FOR REGRESJONSANALYSE

FRAMGANGSMÅTE FOR REGRESJONSANALYSE

I regresjonsanalysen bruker vi dummyvariable, det vil si variable med verdiene 1 eller 0. Dette betyr at når kategorien "mann" på variablen kjønn får verdien 1, får kategorien "kvinne" verdien 0. For variablen alder betyr det at når kategorien "13-24 år" får verdien 1, får alle de andre alderskategoriene verdien 0.

I regresjonsanalysen har følgende kategorier verdien 1:

<u>Variabel</u>	<u>Reg.variabel</u>	<u>Kategori</u>
Kjønn	D 1	Mann
Alder	D 2	13-24 år
	D 3	25-66 år
Sosioøkonomisk status	D 4	Yrkesaktiv
Samlet husholdnings-inntekt	D 5	Mindre enn 80.000 kroner
	D 6	80-159.000 kroner
	D 7	160.000 kroner og over
Bostedstype	D 8	Tettbygd strøk
Familie-type	D 9	Ugift
	D10	Enslig med barn
Reiseformål	D11 D12 D13 D14 D15 D16 D17	Arbeidsreise Tjenestereise/seminar Skolereise Handle- og servicereise Omsorgsreise Fritidsreise Besøksreise
Tilgang til bil	D18	Alltid tilgang til bil
Transportmiddel	D20	Gang/sykkel
	D21	Bilfører

Regresjonsanalysen gir følgende formel som viser sjansene for å foreta en gang- eller sykkeltur i forhold til en tur med ett kollektivt transportmiddel:

$$D20 = 0.79 - 0.18 D11 - 0.10 D10 + 0.03 D6 + 0.08 D8 - 0.34 D12 - 0.28 D13 + 0.06 D18 + 0.03 D1$$

Sjansene for å foreta en reise som bilfører i forhold til en reise med ett kollektivt transportmiddel kommer fram ved følgende formel:

$$D21 = 0.43 + 0.44 D18 + 0.07 D15 - 0.02 D8 - 0.07 D12 - 0.10 D16 + 0.04 D1 - 0.06 D10 - 0.35 D13 + 0.05 D4 - 0.07 D9 - 0.09 D11 + 0.09 D2 + 0.07 D3$$

VEDLEGG 4

Spørreskjema

STATISTISK SENTRALBYRÅ
Intervjukontoret
Postboks 8131, Dep., Oslo 1
Tlf. (02) *41 38 20

Intervjuerens navn

UNDERGITT TAUSHETSPLIKT

Prosjekt nr.
Kommune nr.
Utvalgsomr. nr.
IO nr.
IO's fødselsår
*IO's kjønn (1=M, 2=K)
Intervjuer nr.

2	1	4

1- 4
5- 7
8-10
11-12
13
14-17

REISEVANEUNDERØRSKELSE I NORGE 1984/85

Registreringsdato

- 18
1 Opprinnelig reg.-dato
2 Reg.-dato endret 1 uke
3 Reg.-dato endret 2 uker

Endret bostedsadresse

- 19
1 10 oppsøkt på midlertidig bostedsadresse
2 10 oppsøkt på ny fast bostedsadresse

Hvis registreringsdato er endret:

Var IO bortreist på den opprinnelige registreringsdagen?

- A bar chart with two bars. The first bar is labeled 'Ja' and has a height of 24. The second bar is labeled 'Nei' and has a height of 1.

Kategorie	Häufigkeit
Ja	24
Nei	1

27-30

Intervjuertid 31-34
fra kl. :

--	--

Time Min.

35-38
1 kl.:

--	--

 Time Min.

20-23

THE BOSTONIAN

Kommu
卷五

*Hvis Oslo:

Kontakt med IO:

- Besøkt adressen: 42 Antall ganger

- 43 : Antall ganger

44 1 Ja, ved personlig besøk
2 Ja, over telefon
3 Nei, avtalte ikke tid på forhånd

- 45
1 Ved personlig besøk
2 Pr. telefon av intervjuer
3 Pr. telefon fra kontoret

Type strøk og tettstedskode for bosted:

- 46
1 Sprettbygd strøk → _____
Navnet på nærmeste tettsted

47-50
ettstedskode

- 2 Tettbygd strøk → _____
Navnet på tettstedet

51-54

Avstand fra boligen til sentrum i tettstedet: NM KM 55-57 Bor i sentrum

55-5

Først vil jeg få si noe om den intervjuemetoden vi bruker. Spørsmålene jeg skal stille står her i dette skjemaet.

Det er viktig at alle som er med i undersøkelsen får de samme spørsmålene, stilt på samme måten og i den rekkefølgen som de kommer i skjemaet.

Vi må gjøre det slik for å kunne slå sammen svarene og lage god statistikk av dem.

Nå er det vanskelig å lage spørsmål som er slik at de passer like godt for alle. Men jeg er takknemlig hvis du vil svare så godt du kan, selv om det skulle komme et spørsmål som du synes passer dårlig for deg.

Da starter jeg med noen spørsmål om bostedet.

I. OM BOSTEDET

1. Hustype

KAN AVMERKES UTEN SPØRSMÅL

59

- Våningshus i tilknytning til gårdsdrift (hovedbygning, kårbolig, forpakterbolig e.l.)
- Frittliggende enebolig (enebolig med minst en halv meters avstand til nærmeste hus)
- Hus i rekke, kjede, atrium, terasse eller vertikalt delt tomannsbolig
- Horisontalt delt tomannsbolig
- Annet boligbygg med mindre enn 3 etasjer
- Blokk, leiegård eller annet boligbygg med 3 etasjer eller mer
- Forretningsbygg, verkstedsbygg o.l.
- Hotell, pensjonat, aldershjem, barnehjem, sykehus, militærforlegning eller annet bygg for felleshusholdning

*2. Hva slags bebyggelse er det her i nabølaget, det vil si innen en omkrets av 200 meter fra boligen?

KAN AVMERKES UTEN SPØRSMÅL

60

- Frittliggende hus og/eller gårdsbruk, ingen andre hus innen 200 meter
- Ren boligbebyggelse med frittliggende småhus
- Ren boligbebyggelse med rekkehus og andre sammenbygde småhus
- Ren boligbebyggelse med hovedsaklig blokker og eventuelt småhusbebyggelse
- Blandet bolig-, forretnings- eller industribebyggelse
- Annet, spesifiser: _____

*3. Hvor langt omrent er det fra boligen til nærmeste:

HVIS DU BLIR INTERVJUET PÅ MIDLERTIDIG BOSTEDSADRESSE REGNES AVSTANDEN FRA DENNE ADRESSEN

	AVSTAND	VET IKKE	
	KM	100 M	1
- Dagligvarebutikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	64
- Barneskole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	68
- Videregående skole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	72
- Bank (ikke bankbuss)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	76
- Legekontor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	80
- Kino	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	84
- Rådhus/herredshus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	88

*4a. Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen hytte eller fritidsbolig?

FIRMAHYTTER OG FAST PARKERTE CAMPINGVOGNER TAS IKKE MED. HVIS FLERE FRITIDSBOLIGER, TA MED DEN SOM BRUKES MEST. MED "DISPONERE" MENES AT FRITIDSBOLIGEN KAN BRUKES FORHOLDSVIS FRITT.

89

- | | | |
|---|---|------|
| 1 | <input type="checkbox"/> JA, EIER | → 4b |
| 2 | <input type="checkbox"/> JA, DISPONERER | → 4b |
| 3 | <input type="checkbox"/> NEI | → 5 |

90-92

KM

4b. Hvor langt er det fra boligen til fritidshuset?

II. HUSHOLDNINGSOPPLYSNINGER

*5. Hva er din ekteskapelige status? Er du ugift, gift, samboende, enke/enkemann, separert eller skilt?

93

- | | |
|---|--|
| 1 | <input type="checkbox"/> UGIFT |
| 2 | <input type="checkbox"/> GIFT |
| 3 | <input type="checkbox"/> SAMBOENDE |
| 4 | <input type="checkbox"/> ENKE/ENKEMANN |
| 5 | <input type="checkbox"/> SEPARERT |
| 6 | <input type="checkbox"/> SKILT |

*6. Hvor mange personer er det i alt i husholdningen du tilhører?

Til husholdningen regnes alle personer som er fast bosatt i boligen, og som har minst et daglig måltid sammen. Personer som er fast bosatt i boligen, men som er borte fra hjemmet, f.eks. på grunn av arbeid eller skolegang, skal regnes med.

94-95

ANTALL PERSONER :

***/. RUBRIKK A-C:**

Vi vil be deg oppgi slektskapsforhold, kjønn og fødselsår for hvert medlem av husholdningen.

Vi trenger ikke vite navn, men ber deg oppgi på hvilken måte den enkelte er i slekt med deg.

RUBRIKK A:**KODER FOR SLEKTSKAPSFORHOLD**

01 = IO	06 = FORELDRE
02 = EKTEFELLE	07 = SVIGERFORELDRE
03 = SAMBOENDE	08 = SVIGERSØNN/-DATTER
04 = BARN (OGSA ADOPTIVBARN)	09 = BARNEBARN
05 = SØSKEN	10 = ANNEN SLEKT AV IO/EKTEFELLE
	11 = IKKE SLEKT

RUBRIKK B OG C:

OPPLYSNINGER OM KJØNN OG FØDSELSÅR FOR IO (HUSH.-MEDLEM 01) TAS FRA FORSIDEN AV SKJEMAET.

RUBRIKK D:

Er han/hun for tiden midlertidig fraværende, dvs. overnatter ikke hjemme, på grunn av skolegang, arbeid, militærtjeneste e.l.?

KODER FOR GRUNN TIL MIDLERTIDIG FRAVÆR

1 = ARBEID 2 = SKOLE 3 = MILITÆRTJ. 4 = ANNET

RUBRIKK E:

Har han/hun førerkort for bil?

HUSHOLD-NINGSMEDLEMS-NR.	A. SLEKTSKAPS-FORHOLD TIL IO	B. KJØNN 1=MANN 2=KVINNE	C. FØDSELS-ÅR	D. MIDLERTIDIG FRAVÆR	E. FØRERKORT FOR BIL (KRYSS AV)	
01 (IO)	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1	96- 97	<input type="checkbox"/> 98	<input type="checkbox"/> 99-100	<input type="checkbox"/> 101	<input type="checkbox"/> 102
02	<input type="checkbox"/> 103-104	<input type="checkbox"/> 105	<input type="checkbox"/> 106-107	<input type="checkbox"/> 108	<input type="checkbox"/> 109	
03	<input type="checkbox"/> 110-111	<input type="checkbox"/> 112	<input type="checkbox"/> 113-114	<input type="checkbox"/> 115	<input type="checkbox"/> 116	
04	<input type="checkbox"/> 117-118	<input type="checkbox"/> 119	<input type="checkbox"/> 120-121	<input type="checkbox"/> 122	<input type="checkbox"/> 123	
05	<input type="checkbox"/> 124-125	<input type="checkbox"/> 126	<input type="checkbox"/> 127-128	<input type="checkbox"/> 129	<input type="checkbox"/> 130	
06	<input type="checkbox"/> 131-132	<input type="checkbox"/> 133	<input type="checkbox"/> 134-135	<input type="checkbox"/> 136	<input type="checkbox"/> 137	
07	<input type="checkbox"/> 138-139	<input type="checkbox"/> 140	<input type="checkbox"/> 141-142	<input type="checkbox"/> 143	<input type="checkbox"/> 144	
08	<input type="checkbox"/> 145-146	<input type="checkbox"/> 147	<input type="checkbox"/> 148-149	<input type="checkbox"/> 150	<input type="checkbox"/> 151	
09	<input type="checkbox"/> 152-153	<input type="checkbox"/> 154	<input type="checkbox"/> 155-156	<input type="checkbox"/> 157	<input type="checkbox"/> 158	
10	<input type="checkbox"/> 159-160	<input type="checkbox"/> 161	<input type="checkbox"/> 162-163	<input type="checkbox"/> 164	<input type="checkbox"/> 165	

III. DISPONERING AV TRANSPORTMIDLER

*8. Eier du selv eller kan du etter behov disponere

	EIER	KAN DISPONERE	NEI
	1	2	3
Sykkel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 166
Moped?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 167
Motorsykkel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 168

9a. Eier eller disponerer du selv eller andre i husholdningen bil?

Vi tenker her på alle typer biler, også buss eller lastebil.

- 169
 1 JA → 9b
 2 NEI → 15

170

9b. Har dere én eller flere biler?

ANTALL:

*10. Vi vil gjerne ha noen opplysninger om bilen/ver enkelt bil.

HVIS FLERE BILER, START MED DEN NYESTE

RUBRIKK A:

Er det personbil (KODE 1), stasjonsvogn (KODE 2), varebil med nyttelast på minst 1 tonn (KODE 3), lastebil (KODE 4), drosje, buss eller annen type bil (KODE 5)?

RUBRIKK B:

Er bilen privateid (KODE 1) eller firmaeid, dvs. registrert på firma (KODE 2)?

RUBRIKK C (BARE FOR PRIVATEID BIL):

Hjem i husholdningen er bilen registrert på?

RUBRIKK D:

Hvor lang var kjørelengden siste 12 måneder i hele 1 000 kilometer?

HVIS HUSHOLDNINGEN IKKE HAR DISPONERT BIL HELE ÅRET ANSLÅS LIKEVEL KJØRELENGDEN FOR ET HELT ÅR. HVIS SKIFTE AV BIL REGNES SAMLET KJØRELENGDE FOR BILENE.

BIL NR.	A. BILTYPE 1 = PERSONBIL 2 = STASJONSVOGN 3 = VAREBIL 4 = LASTEBIL 5 = ANNEN	B. EIERFOR- HOLD 1 = PRIVAT 2 = FIRMA	C. BILEN REGI- STERET PÅ, HUSHOLD- NINGSMEDLEM- NR. (FRA SPM. 7)	D. KJØRELENGDE SISTE 12 MNDR. VET 1 000 KM IKKE (KRYSS AV)
1	<input type="checkbox"/> 171	<input type="checkbox"/> 172	173-174 <input type="checkbox"/> 181-182 <input type="checkbox"/> 189-190 <input type="checkbox"/> 197-198 <input type="checkbox"/> 205-206 <input type="checkbox"/>	175-177 <input type="checkbox"/> 183-185 <input type="checkbox"/> 191-193 <input type="checkbox"/> 199-201 <input type="checkbox"/> 207-209 <input type="checkbox"/> 210 <input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/> 179	<input type="checkbox"/> 180		<input type="checkbox"/> 178 <input type="checkbox"/> 186 <input type="checkbox"/> 194 <input type="checkbox"/> 202 <input type="checkbox"/> 210
3	<input type="checkbox"/> 187	<input type="checkbox"/> 188		
4	<input type="checkbox"/> 195	<input type="checkbox"/> 196		
5	<input type="checkbox"/> 203	<input type="checkbox"/> 204		

KRYSS AV OG FØLG HENVISNINGENE:

HAR I O FØRERKORT FOR BIL (SPM. 7, RUBR. E)?

211

JA	NEI
1	2
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

→ 15

HAR NOEN ANDRE I HUSHOLDNINGEN FØRERKORT FOR BIL (SPM. 7, RUBR. E)?

212

1	<input type="checkbox"/> JA	→ 11
2	<input type="checkbox"/> NEI	→ 15

*11. Hvor ofte har du vanligvis tilgang til bil for egen kjøring på dagtid, dvs. mellom kl. 4 om morgenon og kl. 17 om ettermiddagen? Vi tenker her på hverdager, ikke lørdager og søndager.

213

1	<input type="checkbox"/> DAGLIG (4-5 DAGER PR. UKE)
2	<input type="checkbox"/> SJELDNERE

*12. Hvor ofte har du vanligvis tilgang til bil for egen kjøring resten av døgnet (kl. 1700-0400)?
Også her tenker vi på hverdager.

214

1	<input type="checkbox"/> DAGLIG (4-5 DAGER PR. UKE)
2	<input type="checkbox"/> SJELDNERE

*13. Har du vanligvis, av og til eller aldri tilgang til bil for egen kjøring i helgene?

215

1	<input type="checkbox"/> VANLIGVIS
2	<input type="checkbox"/> AV OG TIL
3	<input type="checkbox"/> ALDRI

*14. Hvilke muligheter til å bruke bil til egen kjøring hadde du ----- (registreringsdagen) -----?

LES OPP UKEDAG OG DATO

Kunne du bruke bil hele dagen, bare på dagtid (TIL KL. 1700), bare etter kl. 1700, eller hadde du ikke tilgang til bil?

TA IKKE HENSYN TIL VANSKER MED PARKERING PÅ ARBEIDSSTEDET O.L.

216

- 1 HELE DAGEN
- 2 BARE PÅ DAGTID
- 3 BARE ETTER KL. 1700
- 4 IKKE TILGANG TIL BIL

IV. KOLLEKTIVTILBUDET

15. Hvilke kollektive transportmidler finnens innenfor 15 minutters gangavstand, det vil normalt si ca. 1,5 km, fra boligen?

Finnes det:

JA NEI

- | - Buss? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> 217 |
|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|
| - Trikk, T-bane e.l.? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> 218 |
| - Jernbane? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> 219 |
| - Båt, ferge? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> 220 |

KRYSS AV:

221

- 1 FINNES MINST ETT KOLLEKTIVT TRANSPORTMIDDEL → 16
- 2 FINNES IKKE NOE KOLLEKTIVT TRANSPORTMIDDEL → 19

*16. Hvor langt er det fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som vanligvis brukes? Regn avstanden i kilometer og hele 100 meter.

**FOR IØ SOM VANLIGVIS IKKE BRUKER KOLLEKTIVT TRANSPORTMIDDEL,
OPPGI AVSTAND TIL NÆRMESTE HOLDEPLASS.**

KM 100 M
 222-224

AVSTAND TIL HOLDEPLASS:

1 VET IKKE 225

*17a. Hvor mange avganger er det på hverdager fra den holdeplassen som ble oppgitt i spørsmålet foran? Regn antall avganger i en retning, f.eks. mot sentrum.

*17b. Hvor mange avganger er det i helgene?

PÅ HVERDAGER I HELGENE

	226	227
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Hvilken type billett brukte du sist du reiste med lokalt kollektiv transportmiddel til eller fra bostedet? Brukte du vanlig enkeltbillett, månedskort, flerreisekort, skolemodrasjonskort, honnørbillett, eller reiste du gratis?

228

- 1 VANLIG ENKELTBILLETT
- 2 MÅNEDSKORT, HALVMÅNEDSKORT
- 3 KLIPPEKORT, FLERREISEKORT
- 4 SKOLEMODERASJONSKORT
- 5 HONNØRBILLETT/-KORT
- 6 REISTE GRATIS/FRI BILLETT
- 7 VET IKKE, HUSKER IKKE

V. ARBEID/YRKE

*19. Hva regner du selv som din hovedbeskjeftegelse? Er det f.eks. inntektsgivende arbeid, husarbeid i hjemmet, skolegang, pensjonist, trygdet e.l.?

229

- 1 YRKESAKTIV, INNTEKTSGIVENDE ARBEID
- 2 HUSARBEID I HJEMMET
- 3 GÅR PÅ SKOLE, STUDERER
- 4 MILITÄRTJENESTE, SIVILTJENESTE
- 5 ALDERSPENSJONIST
- 6 UFØRETRYGDDET OG ANDRE PENSJONISTER
- 7 ARBEIDSLEDIG, UTEN INNTEKTSGIVENDE ARBEID
- 8 PERMITTERT FRA INNTEKTSGIVENDE ARBEID
- 9 ANNEN, SPESIFISER: _____

20. Har du 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.

230

- 1 JA → 21
- 2 NEI → 24

21. 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 GJENNOMSNITTIG
ARBEIDSTID.

231-232

TIMER PR. UKE:

22. Arbeider du i ditt hovedyrke som selvstendig, ansatt eller som familiemedlem uten fast avtalt lønn?

HVIS KOMBINASJON AV TO AV DISSE, KRYSS AV FOR DET YRKET HVOR DU ARBEIDER LENGST TID:

233

- 1 SELVSTENDIG
- 2 ANSATT
- 3 FAMILIEMEDLEM

23. Hva er ditt hovedyrke?

HOVEDYRKE: _____

234-237

YRKESKODE: _____

--	--

VI. REISEAKTIVITET REGISTRERINGSDAGEN

*24. Vi skal nå gå over til å se på de reisene du gjennomførte i løpet av en bestemt dag som vi kaller registreringsdagen.

Med reiser mener vi alle slags turer du foretok utenfor gårdspllassen eller tomtomten til huset du bor i. Dette gjelder uansett turens varighet eller formål. Også turer til fots, med sykkel o.l. skal tas med.

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

Hvis du skal en tur hjemmefra til tannlegen, deretter til butikken for å handel og så hjem igjen regnes dette altså som tre reiser. En tur fra bosted til arbeidssted med stopp ved barnehagen, utgjør to reiser.

Yrkessjåfører o.l. skal ikke ta med kjøring i arbeidet.

238-241

Foretok du noen slike reiser eller turer _____

Ukedag

Dag Mnd.

LES OPP UKEDAG OG DATO

242

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> JA → 26 |
| 2 | <input type="checkbox"/> NEI → 25 |

*25. Var det noen spesiell grunn til at du ikke foretok noen slik tur på registreringsdagen?
Var det f.eks. på grunn av egen eller andres sykdom, dårlig vær, føre, eller annet?

KRYSS AV FOR VIKTIGSTE GRUNN

243

- | | |
|---|---|
| 1 | <input type="checkbox"/> KORTVARIG SYKDOM |
| 2 | <input type="checkbox"/> LANGVARIG SYKDOM |
| 3 | <input type="checkbox"/> ANDRE I FAMILIEN VAR SYKE |
| 4 | <input type="checkbox"/> DÅRLIG VÆR |
| 5 | <input type="checkbox"/> GLATT/VANSKELIG FØRE |
| 6 | <input type="checkbox"/> IKKE BEHOV FOR Å REISE |
| 7 | <input type="checkbox"/> ANNEN GRUNN, SPESIFISER: _____ |
| 8 | <input type="checkbox"/> NEI, INGEN SPESIELL GRUNN |

→ 27a

*Vi tar reisene i tur og orden og starter med den **første** reisen du foretok om morgenen _____

GJENTA UKEDAG OG DATO FOR REGISTRERINGSDAGEN.

SITT SPØRSMÅLENE FRA SKJEMAET OG MERK AV
SVARENE, EN LINJE FOR HVER REISE.

REISER GJENNOMFØRT REGISTRERINGSDAGEN FRA KL. 0000 TIL KL. 2400 (REGLER FOR UTFYLLING - SE INSTRUKSEN)

a.	b.	c.	d.	e.	f.
	Hvor startet turen? STARTPUNKT INNENLANDS: 1. PERM. BOSTED 2. MIDL. BOSTED 3. ARBEIDSSTED 4. SKOLE-STUDIESTED 5. EGEN FRI-TIDSBOLIG 6. ANNEN OVER-NATTINGSSTED 7. ANNEN 8. STED I UTLANDET	Hva var klokka da?	Hvor skulle du? ENDEPUNKT INNENLANDS: 1. PERM. BOSTED 2. MIDL. BOSTED 3. ARBEIDSSTED 4. SKOLE-STUDIESTED 5. EGEN FRI-TIDSBOLIG 6. ANNEN OVER-NATTINGSSTED 7. ANNEN 8. STED I UTLANDET	Hva var for målet med turen? SE KODELISTE	Hvordan reiste du? "TIL FOTS" TAS BARE MED NÅR HELE REISEN FOREGIKK TIL FOTS SE KODELISTE
REISENR.		TIME/MIN			REISEMÅTE
					1 2 3 4 5
1.	244 <input type="checkbox"/>	245-248 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	249 <input type="checkbox"/>	250-251 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	252-261 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2.	280 <input type="checkbox"/>	281-284 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	285 <input type="checkbox"/>	286-287 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	288-297 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3.	316 <input type="checkbox"/>	317-320 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	321 <input type="checkbox"/>	322-323 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	324-333 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
4.	352 <input type="checkbox"/>	353-356 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	357 <input type="checkbox"/>	358-359 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	360-369 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
5.	388 <input type="checkbox"/>	389-392 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	393 <input type="checkbox"/>	394-395 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	396-405 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
6.	424 <input type="checkbox"/>	425-428 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	429 <input type="checkbox"/>	430-431 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	432-441 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
7.	460 <input type="checkbox"/>	461-464 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	465 <input type="checkbox"/>	466-467 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	468-477 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
8.	496 <input type="checkbox"/>	497-500 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	501 <input type="checkbox"/>	502-503 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	504-513 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
9.	532 <input type="checkbox"/>	533-536 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	537 <input type="checkbox"/>	538-539 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	540-549 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
10.	568 <input type="checkbox"/>	569-572 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	573 <input type="checkbox"/>	574-575 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	576-585 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
11.	604 <input type="checkbox"/>	605-608 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	609 <input type="checkbox"/>	610-611 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	612-621 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
12.	640 <input type="checkbox"/>	641-644 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	645 <input type="checkbox"/>	646-647 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	648-657 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
13.	676 <input type="checkbox"/>	677-680 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	681 <input type="checkbox"/>	682-683 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	684-693 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
14.	712 <input type="checkbox"/>	713-716 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	717 <input type="checkbox"/>	718-719 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	720-729 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

g.	h.	i.	j.	k.	l.		
REISELENGDE (INKL. GANGE)	Hvor lang var hele turen?	Hvor lang tid tok hele turen?	I.	J.	K.		
KM/100 M	REISETID TOTALT	REISETID TOTALT	REISETID GANGTID	HVIS SKIFTE AV KOLLEK- TIVE TRAN- SPORTMIDLER (REISEMÅTE 10-18):	BARE HVIS BIL (REISE- MÅTE 05-09):		
TIME/MIN.	TIME/MIN.	TIME/MIN.	TIME/MIN.	Hvor lang var samlet over- gangstid, dvs. gang- tid pluss vente- tid?	HVIS DROSJE, EKSKLUSIVE SJÅFØR		
				OVERGANGS- TID TIME/MIN.	ANTALL PERSONER		
					START- PUNKT		
					ENDE- PUNKT		
262-265		266-268		269-271	275		276-279
298-301		302-304		305-307	311		312-315
334-337		338-340		341-343	347		348-351
370-373		374-376		377-379	383		384-387
406-409		410-412		413-415	419		420-423
442-445		446-448		449-451	455		456-459
478-481		482-484		485-487	491		492-495
514-517		518-520		521-523	527		528-531
550-553		554-556		557-559	563		564-567
586-589		590-592		593-595	599		600-603
622-625		626-628		629-631	635		636-639
658-661		662-664		665-667	671		672-675
694-697		698-700		701-703	707		708-711
730-733		734-736		737-739	743		744-747
				740-742			

BARE FOR 10 FAST BOSATT
I OSLO OG AKERSHUS:
FØR OPP KODE FOR BYDEL/
REGION FOR REISER MED
START- OG/ELLER ENDE-
PUNKT I OSLO/AKERSHUS
SE KART

VII. ARBEIDSREISEN

STILLES TIL IO MED INNTEKTSGIVENDE ARBEID (JA PÅ SPM. 20). FOR ANDRE GÅ TIL SPM. 49

*27a. Arbeider du fast i eller ved boligen, har du annet fast oppmøtested, eller har du varierende oppmøtested i forbindelse med arbeidet?

748

- | | |
|----------------------------|---|
| 1 <input type="checkbox"/> | ARBEIDER FAST I ELLER VED BOLIGEN (PERMANENT BOSTED) → 49 |
| 2 <input type="checkbox"/> | ANNET FAST OPPMØTESTED → 27b |
| 3 <input type="checkbox"/> | VARIERENDE OPPMØTESTED → 49 |

27b. Ligger oppmøtestedet ditt i den kommunen du bor fast i eller i en annen kommune?

749

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 1 <input type="checkbox"/> | I BOSTEDSKOMMUNEN → 28 |
| 2 <input type="checkbox"/> | I ANNEN KOMMUNE → 27c |

27c. I hvilken kommune (hvilket land) møter du fram til arbeidet?

FOR UTLANDET BRUKES KODE 9 000

750-753

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Kommune nr.

NAVNPÅ KOMMUNE/LAND

28. **STILLES TIL IO SOM ER FAST BOSATT I OSLO/AKERSHUS OG SOM HAR FAST OPPMØTESTED I OSLO (SPM. 27b OG c). FOR ANDRE GÅ TIL SPM. 29a.**

I hvilken bydel i Oslo møter du fram til arbeidet?

VIS KART OVER BYDELER I OSLO

754-755

BYDELSKODE:

<input type="checkbox"/>

*29a. **KAN AVMERKES UTE SPØRSMÅL**

Ligger oppmøtestedet ditt i spredtbygd strøk eller i et tettsted?

756

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| 1 <input type="checkbox"/> | SPREDTBYGD STRØK → 30 |
| 2 <input type="checkbox"/> | TETTSTED → 29b |

29b. **KAN AVMERKES UTE SPØRSMÅL**

Hva er tettstedets navn og hvor langt er det fra oppmøtestedet ditt til sentrum i tettstedet?

757-760

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

TETTSTEDSKODE

NAVNPÅ TETTSTEDET

KM 100 M

AVSTAND FRA OPPMØTEPLASSEN TIL SENTRUM I TETTSTEDET: 761-763

1
764 LIGGER I SENTRUM

30. Har du arbeid som medfører at du regelmessig må bo hjemmefra i en midlertidig bolig, f.eks. en uke eller 14 dager om gangen?

765
 1 JA → 31
 2 NEI → 32

- *31. Hvor mange ganger reiste du fra det faste bostedet ditt til den midlertidige boligen eller oppmøtestedet siste måned?

766
 ANTALL GANGER :
 VAR IKKE PÅ ARBEID 1
 SISTE MÅNED (SETT KRYSS): 767

32. Hvor mange ganger reiste du til oppmøtestedet forrige uke eller siste uke du var i arbeid?

768
 ANTALL GANGER : → 33
 REISTE IKKE, BODDE OG ARBEIDET 1
 PÅ SAMME STED (SETT KRYSS) : 769 → 49

- *33. Vi vil nå spørre deg om din daglige arbeidsreise.

FOR PERSONER SOM SVARTE JA PÅ SPM. 30, ER DET REISEN MELLOM MIDLERTIDIG BOSTED OG OPPMØTESTED SOM SKAL REGISTRERES

Hvor langt er det mellom bosted og oppmøtested?

KM 100 M
 770-772

- *34. Hvordan reiste du sist gang du reiste fra bosted til oppmøtested?

FØR INN I REKKEFØLGE KODE FOR HVERT TRANSPORTMIDDEL. SE KODELISTE FOR REISEMÅTE.
 "TIL FOTS" TAS BARE MED NÅR HELE REISEN FOREGIKK TIL FOTS.

KODE FOR
 REISEMÅTE

Første transportmiddel	<input type="checkbox"/>	773-774
Andre transportmiddel	<input type="checkbox"/>	775-776
Tredje transportmiddel	<input type="checkbox"/>	777-778
Fjerde transportmiddel	<input type="checkbox"/>	779-780
Femte transportmiddel	<input type="checkbox"/>	781-782

- *35. Hvor lang tid brukte du sist du reiste fra bostedet til oppmøtestedet? Regn med total reisetid inkludert eventuelle årend underveis, gangtid og ventetid ved skifte av kollektive transportmidler o.l.

TIME MIN.
 REISETID TOTALT: , 783-785

*36. Utørte du noen av følgende gjøremål underveis til eller fra arbeidet siste dag du var i arbeid?

	JA	NEI	
	1	2	
Reiser, møter o.l. i tilknytning til arbeidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	786
Dagligvareinngjøp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	787
Andre innkjøp, unntatt kioskhandel o.l.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	788
Service og private ærend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	789
Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	790
Kjøre eller følge andre for ulike formål	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	791
Besøke slekt og venner, sosialt samvær, sykebesøk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	792
INGEN GJØREMÅL (SETT KRYSS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	793

37. Hvor store utgifter har du til daglige arbeidsreiser med kollektive transportmidler pr. måned?

HVIS INGEN UTGIFT, SKRIV 0 TIL HØYRE I FELTET

UTGIFTER TIL KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER: KR PR. MND.

794-796

38a. Får du trukket fra utgiftene til kollektive transportmidler og/eller bil i forbindelse med arbeidsreisen på selvangivelsen?

- 797
- 1 JA, UTGIFTER TIL KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER
 - 2 JA, UTGIFTER TIL BRUK AV PRIVAT BIL
 - 3 JA, UTGIFTER BÅDE TIL KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER OG BRUK AV PRIVAT BIL
 - 4 NEI, IKKE NOE FRADRAG

38b. Får du på annen måte godt gjort utgiftene til arbeidsreisen, f.eks. ved at arbeidsgiver dekker alle utgifter, stiller firmabil til rådighet, gir støtte til bilhold med et fast beløp eller pr. kilometer?

- 798
- 1 ARBEIDSGIVER/EGET FIRMA DEKKER ALLE UTGIFTER
 - 2 BRUKER FIRMABIL, ALLE UTGIFTER DEKKET
 - 3 BRUKER FIRMABIL, BETALER DRIFTSUTGIFTENE SELV
 - 4 STØTTE TIL BILHOLD MED FAST BELØP PR. ÅR
 - 5 STØTTE TIL BILHOLD ETTER ANTALL KJØRTE KILOMETER
 - 6 ANNEN FORM FOR GODTGJØRELSE, SPESIFISER: _____
 - 7 NEI, INGEN FORM FOR GODTGJØRELSE

KRYSS AV:

HAR DU OPPGITT NOE KOLLEKTIVT TRANSPORTMIDDEL (KODE 10-18) I SPM. 34?

- 799
- 1 JA → 42a
 - 2 NEJ → 39

*39. Hvilke transportmidler villedu i tur og orden benytte hvis du skal reise med kollektive transportmidler, eventuelt kombinert med bil, sykkel osv. fra bostedet til oppmøtested?

FØR INN I REKKEFØLGE KODE FOR HVERT TRANSPORTMIDDEL. SE KODELISTE FOR REISEMÅTE

TRANSPORTMIDDEL NR.

REISEMÅTE (KODE): 800-809

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

 → 40

- 810 1 FINNES IKKE KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER → 45
 2 2 IKKE AKTUELT Å REISE KOLLEKTIVT, BOR NÆR OPPMØTESTEDET → 42a
 3 3 VET IKKE → 45

*40. Omrent hvor lang ville reisetiden fra bosted til oppmøtested bli ved bruk av kollektive transportmidler? Regn med total reisetid inkludert gangtid og ventetid ved skifte av kollektive transportmidler o.l.

REISETID TOTALT :

TIME	MIN.
<input type="text"/>	<input type="text"/>

 811-813

VET IKKE :

1	<input type="text"/>
---	----------------------

 814

41. Hvor mye omrent ville det koste pr. måned å bruke kollektive transportmidler til arbeidsreisen?

UTGIFT PR. MÅNED : Kr

<input type="text"/>

 815-817

VET IKKE :

1	<input type="text"/>
---	----------------------

 818

42a. Hvor lang er gangtiden fra boligen til holdeplass eller stasjon når du bruker/hvis du skulle bruke kollektive transportmidler til arbeidsreisen?

GANGTID FRA BOLIG TIL HOLDEPLASS :

Min.	<input type="text"/>
------	----------------------

 819-820

VET IKKE :

1	<input type="text"/>
---	----------------------

 821

42b. Hvor lang er gangtiden fra holdeplass til oppmøtested?

GANGTID FRA HOLDEPLASS TIL OPPMØTESTED:

Min.	<input type="text"/>
------	----------------------

 822-823

VET IKKE:

1	<input type="text"/>
---	----------------------

 824

*43. Hvor mange avganger er det pr. time for det aktuelle kollektive transportmidlet som brukes fra bosted til oppmøtested?

AVGANGER PR. TIME:

<input type="text"/>

 825-826

FÆRRE ENN EN AVGANG PR. TIME: 1

<input type="text"/>

 827
 2

<input type="text"/>

*44. Hvor stor del av reisen kan du vanligvis regne med å få sitteplass når/hvis kollektive transportmidler benyttes fra bosted til oppmøtested? Vil du si

LES OPP ALTERNATIVENE 1-4

828

- 1 Hele veien
- 2 Mer enn halve veien
- 3 Mindre enn halve veien
- 4 Får ikke sitteplass
- 5 VARIERER STERKT
- 6 VET IKKE

45. SPØRSMÅL 45-47 STILLES TIL 10 MED FØRERKORT (SPM. 7E.) OG HVOR HUSHOLDNINGEN HAR BIL (SPM. 9A). ANDRE GÅR TIL SPM. 49

Hvordan parkerer du/ ville du parkere ved oppmøtestedet om du bruker bil?

LES OPP ALTERNATIVENE 1-4

829

- | | | |
|--|---|----|
| <input type="checkbox"/> 1 Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver | } | 46 |
| <input type="checkbox"/> 2 Vei, gate eller plass med parkeringsavgift | | |
| <input type="checkbox"/> 3 Vei, gate eller plass uten parkeringsavgift | | |
| <input type="checkbox"/> 4 Finnes ikke parkeringsmuligheter | } | 47 |
| <input type="checkbox"/> 5 VET IKKE | | |

46. Hvor lang er gangtiden/ville gangtiden være regnet i minutter fra parkeringsplass til oppmøtested?

MIN.

GANGTID FRA P-PLASS TIL OPPMØTESTED: 830-831

47a. Bruker du noen gang bilen/en av bilene i forbindelse med arbeidet, f.eks. til tjenestereiser?

832

- 1 JA → 47b
- 2 NEI → 48

47b. Hvor ofte bruker du bilen i forbindelse med arbeidet? Vil du si daglig, noen ganger pr. uke, noen ganger i måneden eller sjeldnere?

833

- 1 DAGLIG, 4-5 GANGER PR. UKE
- 2 NOEN GANGER PR. UKE, 1-3 GANGER PR. UKE
- 3 NOEN GANGER I MÅNEDEN, 1-3 GANGER PR. MÅNED
- 4 SJELDNERE

*48. STILLES TIL 10 SOM HAR REIST KOLLEKTIVT ELLER GATT HELE ELLER DELER AV ARBEIDSREISEN (KODE 01 ELLER 09-18 I SPM. 34). FOR ANDRE GÅ TIL SPM. 49

Hvor lang tid tar det vanligvis/ville det ta å bruke bil fra bosted til oppmøtested?
Regn med eventuell gangtid.

TIME

MIN.

REISETID VED BRUK AV BIL :

834-836

VIII. EKTEFELLES/SAMBOERS YRKE OG ARBEIDSREISE

STILLES TIL 10 SOM ER GIFT ELLER SAMBOENDE (SPM. 5). FOR ANDRE GÅ TIL SPM. 56.

49. 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.

837

- 1 JA → 50
2 NEI → 56

50. Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har han/hun 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 ANSALG FOR GJENNOMSNITTLIG ARBEIDSTID.

838-839

, TIMER PR. UKE

51. Arbeider din ektefelle/samboer fast i eller ved boligen, har han/hun annet fast oppmøtested eller har han/hun varierende oppmøtested i forbindelse med arbeidet?

840

- 1 ARBEIDER FAST I ELLER VED BOLIGEN (PERMANENT BOSTED) → 56
2 ANNEN FAST OPPMØTESTED → 52
3 VARIERENDE OPPMØTESTED → 56

52. Hvor langt er det mellom bostedet (PERMANENT BOSTED) og hans/hennes oppmøtested?

KM 100 M

REISELENGDE, INKLUSIVE GANGE : , 841-844

53. Hvor mange ganger reiste han/hun fra sitt faste bosted til sitt frammøtested forrige uke eller siste uke han/hun var i arbeid?

845

ANTALL GANGER PR. UKE : → 54

BORTREIST PÅ ARBEID, HAR IKKE
DAGLIG ARBEIDSREISE MELLOM

1

PERMANENT BOSTED OG OPPMØTESTED: 846 → 56

- *54. Hvordan reiste din ektefelle/samboer siste gang han/hun reiste fra det faste bostedet til oppmøtestedet?

FØR INN KODE FOR HVERT TRANSPORTMIDDEL. SE KODELISTE FOR REISEMÅTE.
"TIL FOTS" TAS BARE MED NÅR HELE REISEN FOREGITT TIL FOTS.

KODE FOR
REISEMÅTE

Første transportmiddel

847-848

Andre transportmiddel

849-850

Tredje transportmiddel

851-852

Fjerde transportmiddel

853-854

Femte transportmiddel

855-856

55. Hvor lang tid omrent brukte ektefelle/samboer sist han/hun reiste fra sitt faste bosted til oppmøtestedet. Regn med total reisetid, inkludert eventuelle ørend underveis, gangtid og ventetid ved skifte av kollektive transportmidler o.l.

REISETID TOTALT :

--	--

 857-859

VET IKKE :

1

 860

IX. LANGE OG MELLOMLANGE REISER

(BESVARES AV ALLE)

- *56. Hvor langt omrent er det fra ditt faste bosted til nærmeste:

Under 5 km	6-9 km	1-2 mil	3-4 mil	5-9 mil	10-19 mil	20 mil og over	VET IKKE
---------------	-----------	------------	------------	------------	--------------	-------------------	-------------

Flyplass med anløp av innenlands rutefly?

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 861

Jernbanestasjon som er betjent daglig?

--	--	--	--	--	--	--	--	--

 862

Anløp for rutebåt*?

--	--	--	--	--	--	--	--	--

 863

* TA MED HURTIGRUTA, HURTIGBÅTRUTER, UTENLANDS RUTEBÅTER OG UTENLANDS BILFERJER. ANLØP FOR INNENLANDS BILFERJER OG KORTERE LOKALRUTER TAS IKKE MED.

LANGE REISER (OVER 40 MIL EN VEI) SISTE 6 MÅNEDER

- *57. Vi skal nå se nærmere på lange reiser - over 40 mil en vei - som du foretok i løpet av de siste 6 måneder, det vil si

fra og med _____ til og med _____
DATO OG ÅR DATO OG ÅR

FØLGENDE SETT UTGJØR 6 MÅNEDER:

JANUAR-JULI, FEBRUAR-AUGUST, MARS-SEPTEMBER, APRIL-OKTOBER, MAI-NOVEMBER, JUNI-DESEMBER.
SE INSTRUKS.

Vi skal ha med alle reiser over 400 km, det vil si 40 mil en vei, eller 800 km tur/retur eller som rundreise.

Har du foretatt noen slike reiser i løpet av det siste halve året?

864
1

 JA → 58
2

 NEI → 59

- *58. Vi tar de lange reisene i rekkefølge og starter med den første reisen du foretok i 6-måneders perioden, fra _____ til _____

GJENTA DATO OG MÅNED FOR REGISTRERINGSPERIODEN.

STILL SPØRSMÅLENE FRA SKJEMAET OG MERK AV SVAREN, EN LINJE FOR HVER REISE.

LANGE REISER (OVER 40 MIL EN VEI) SISTE 6 MANEDER

a. REISE-NR.	b. Hvilken måned startet reisen? 01=JAN. 02=FEB. OSV.	c. STARTPUNKT Hvor startet reisen?	d. ENDEPUNKT Hva var reisens endepunkt?		e. Hva var hoved-formålet med reisen? KODELISTE FOR FORMÅL	f. Hva var hovedtransport-midlene på reisen? KODELISTE FOR TRANSPORT-MIDDEL TRANSPORTMIDDEL NR: 1 2 3	
			KODE FOR START- PUNKT NEDEN- FOR	KODE FOR KOMMUNE/ FYLKE/ LAND NEDEN- FOR			KODE FOR ENDE- PUNKT NEDEN- FOR
1	865-866	867	868-870	871	872-874	875-876	877-882
2	907-908	909	910-912	913	914-916	917-918	919-924
3	949-950	951	952-954	955	956-958	959-960	961-966
4	991-992	993	994-996	997	998-1000	1001-1002	1003-1008
5	1033-1034	1035	1036-1038	1039	1040-1042	1043-1044	1045-1050
6	1075-1076	1077	1078-1080	1081	1082-1084	1085-1086	1087-1092
7	1117-1118	1119	1120-1122	1123	1124-1126	1127-1128	1129-1134
8	1159-1160	1161	1162-1164	1165	1166-1168	1169-1170	1171-1176
9	1201-1202	1203	1204-1206	1207	1208-1210	1211-1212	1213-1218
10	1243-1244	1245	1246-1248	1249	1250-1252	1253-1254	1255-1260
11	1285-1286	1287	1288-1290	1291	1292-1294	1295-1296	1297-1302
12	1327-1328	1329	1330-1332	1333	1334-1336	1337-1338	1339-1344

Kodeliste for:

Startpunkt/EndepunktInnenlands

1. Perm. bosted
2. Midl. bosted
3. Arbeidssted
4. Skole-, studiested
5. Egen fritidsbolig
6. Annet overnatningssted
7. Annet
8. Sted i utlandet

Kodeliste for kommune/fylke/land			
ØSTFOLD	BUSKERUD	AUST-AGDER	HORDALAND
011 Halden	061 Drammen	091 Risør	121 Bergen
012 Sarpsborg	062 Kongsberg	092 Arendal	122 Hordaland ellers
013 Fredrikstad	063 Ringerike	093 Grimstad	SOGN OG FJORDANE
014 Moss	064 Buskerud ellers	094 Aust-Agder ellers	141 Flora
015 Østfold ellers	VESTFOLD	VEST-AGDER	142 Sogn og Fjordane ellers
AKERSHUS	071 Holmestrand	101 Kristiansand	
021 Asker, Bærum	072 Horten	102 Mandal	MØRE OG ROMSDAL
022 Akershus ellers	073 Tønsberg	103 Farsund	
030 OSLO	074 Sandefjord	104 Flekkefjord	151 Molde
HEDMARK	075 Larvik	105 Vest-Agder ellers	152 Kristiansund
041 Hamar	076 Stavern	111 Egersund	153 Ålesund
042 Kongsvinger	077 Vestfold ellers	112 Sandnes	154 Møre og Romsdal ellers
043 Hedmark ellers	TELMARK	113 Stavanger	SØR-TRØNDELAG
OPPLAND	081 Porsgrunn	114 Haugesund	161 Trondheim
051 Lillehammer	082 Skien	115 Rogaland ellers	162 Sør-Trøndelag ellers
052 Gjøvik	083 Notodden		
053 Oppland ellers	084 Telemark ellers		

(SPØRSMÅL 58)

q. BARE FOR RETSFR INNEN NORGE: Hvor langt reiste du med hvert trans- portmiddel? LENGDE I KM	h. BARE HVIS HOVED- TRANSPORTMIDDEL FLY, TOG ELLER BAT?	i. BARE FOR REISER INNEN NORGE: Hvor lang var hele reisen? LENGE I KM	j. BARE FOR KOLLEK- TIVREISE: BETAL- INGSFORM: 1. FULL PRIS 2. RABATT 3. CHAR- TER / PAKKE- TUR 4. GRATIS MED	k. Hvormange personer vardet i reiseföl- get inkl. deg selv? VED BIL- REISER REGNES BARE DEN BILEN IO REISTE	l. Hvormange overnatt- inger hadde du på hele tur/retur reisen?	m. Hva var vanlig- ste over- natt- ings- form? SE KODE FOR OVER- NATT- INGSFORM NEDENFOR	n. Har du gjennom- ført flere turer av samme type - siste 6 måneder? I tilfelle hvor mange?		
TRANSPORTMIDDEL NR: 1 2 3	KODELISTE FOR TRANSPORTMIDDEL				FØRES PÅ LINJEN FOR RETURREISEN				
	883-891	892-893	894-895	896-899	900	901-902	903-904	905	906
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	925-933	934-935	936-937	938-941	942	943-944	945-946	947	948
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	967-975	976-977	978-979	980-983	984	985-986	987-988	989	990
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1009-1017	1018-1019	1020-1021	1022-1025	1026	1027-1028	1029-1030	1031	1032
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1051-1059	1060-1061	1062-1063	1064-1067	1068	1069-1070	1071-1072	1073	1074
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1093-1101	1102-1103	1104-1105	1106-1109	1110	1111-1112	1113-1114	1115	1116
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1135-1143	1144-1145	1146-1147	1148-1151	1152	1153-1154	1155-1156	1157	1158
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1177-1185	1186-1187	1188-1189	1190-1193	1194	1195-1196	1197-1198	1199	1200
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1219-1227	1228-1229	1230-1231	1232-1235	1236	1237-1238	1239-1240	1241	1242
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1261-1269	1270-1271	1272-1273	1274-1277	1278	1279-1280	1281-1282	1283	1284
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1303-1311	1312-1313	1314-1315	1316-1319	1320	1321-1322	1323-1324	1325	1326
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
	1345-1353	1354-1355	1356-1357	1358-1361	1362	1363-1364	1365-1366	1367	1368
	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Kodeliste for:

Overnattingiform

1. Hotell
2. Annet betalt husvære
3. Campingvogn
4. Egen fritidsbolig
5. Lånt hytte, hus,
leilighet o.l.
6. Leid hytte, hus,
leilighet o.l.
7. Hos slektninger
8. Hos venner og kjente
9. På transportmidlet
10. Annet

NORD-TRØNDELAG	
171	Steinkjer
172	Namsos
173	Nord-Trøndelag ellers
	NORDLAND
181	Bodø
182	Narvik
183	Nordland ellers
	TROMS
191	Harstad
192	Tromsø
193	Troms ellers
	FINNMARK
201	Hammerfest
202	Vardø
203	Vadsø
204	Finnmark ellers
210	SVALBARD
	JAN MAYEN
230	KONTINENTAL- SOKKELEN
310	DANMARK
320	SVERIGE
330	FINLAND
340	ISLAND
311	NORD-EUROPA ELLERS
412	MELLOM-EUROPA
420	SPANIA, KANARI- ØYENE, PORTUGAL
431	SØR-EUROPA ELLERS
432	NORD-AFRIKA
440	UTLANDET ELLERS

MELLOMLANGE REISER (10-40 MIL EN VEI) SISTE MÅNED

59. Vi går så over til mellomlange reiser - 10-40 mil en vei - som er foretatt siste måned, det vil si
 fra og med _____ til og med _____
 DATO OG MANED DATO OG MANED

FØR OPP DATOEN ETTER REGISTRERINGSATOEN FORRIGE MÅNED, TIL OG MED REGISTRERINGS-DATOEN INNEVÆRENDE MÅNED.

Vi skal ha med alle reiser mellom 100 og 400 km, det vil si mellom 10 og 40 mil en vei, altså mellom 20 og 80 mil tur retur eller som rundreise. Har du foretatt noen slike reiser i løpet av den siste måneden?

1369

- | | | |
|---|-----|------|
| 1 | JA | → 60 |
| 2 | NEI | → 61 |

- *60. Vi tar de mellomlange reisene en om gangen og starter med den første reisen du foretok i 30 dagers perioden _____

GJENTA DATO OG MÅNED FOR REGISTRERINGSPERIODEN.
 RETNINGSLINJENE FOR UTFYLLING AV SKJEMAET ER LIKT MED SPØRSMÅL 58.

MELLOMLANGE REISER (10-40 MIL EN VEI), SISTE MÅNED

a. REISE-NR.	b. Hvilken måned startet reisen? 01=JAN. 02=FEB. OSV.	c. STARTPUNKT Hvor startet reisen?		d. ENDEPUNKT Hva var reisens endepunkt?		e. KODELISTE FOR FORMÅL med reisen?	f. Hva var hovedtransportmidlene på reisen? KODELISTE FOR TRANSPORT-MIDDEL TRANSPORTMIDDEL NR: 1 2 3		
		KODE FOR START- PUNKT NEDEN- FOR	KODE FOR KOMMUNE/ FYLKE/ LAND NEDEN- FOR	KODE FOR ENDE- PUNKT NEDEN- FOR	KODE FOR KOMMUNE/ FYLKE/ LAND NEDEN- FOR				
1370-1371	1372	1373-1375	1376	1377-1379	1380-1381		1382-1387		
1									
1412-1413	1414	1415-1417	1418	1419-1421	1422-1423		1424-1429		
2									
1454-1455	1456	1457-1459	1460	1461-1463	1464-1465		1466-1471		
3									
1496-1497	1498	1499-1501	1502	1503-1505	1506-1507		1508-1513		
4									
1538-1539	1540	1541-1543	1544	1545-1547	1548-1549		1550-1555		
5									
1580-1581	1582	1583-1585	1586	1587-1589	1590-1591		1592-1597		
6									
1622-1623	1624	1625-1627	1628	1629-1631	1632-1633		1634-1639		
7									
1664-1665	1666	1667-1669	1670	1671-1673	1674-1675		1676-1681		
8									
1706-1707	1708	1709-1711	1712	1713-1715	1716-1717		1718-1723		
9									
1748-1749	1750	1751-1753	1754	1755-1757	1758-1759		1760-1765		
10									
1790-1791	1792	1793-1795	1796	1797-1799	1800-1801		1802-1807		
11									
1832-1833	1834	1835-1837	1838	1839-1841	1842-1843		1844-1849		
12									

Kodeliste for

- Startpunkt/Endepunkt
Innenlands
 1. Perm. bosted
 2. Midl. bosted
 3. Arbeidssted
 4. Skole-, studie-
 sted
 5. Egen fritids-
 bolig
 6. Annet over-
 nattingssted
 7. Annet
 8. Sted i ut-
 landet

Kodeliste for kommune/fylke/land

ØSTFOLD	BUSKERUD	AUST-AGDER	HORDALAND
011 Halden	061 Drammen	091 Risør	121 Bergen
012 Sarpsborg	062 Kongsberg	092 Arendal	122 Hordaland ellers
013 Fredrikstad	063 Ringerike	093 Grimstad	
014 Moss	064 Buskerud ellers	094 Aust-Agder ellers	SØGN OG FJORDANE
015 Østfold ellers	VESTFOLD	VEST-AGDER	141 Flora
AKERSHUS	071 Holmestrand	101 Kristiansand	142 Sogn og Fjord- ane ellers
021 Asker, Bærum	072 Horten	102 Mandal	
022 Akershus ellers	073 Tønsberg	103 Farsund	MØRE OG ROMS- DAL
030 OSLO	074 Sandefjord	104 Flekkefjord	151 Molde
HEDMARK	075 Larvik	105 Vest-Agder ellers	152 Kristiansund
041 Hamar	076 Stavern	ROGALAND	153 Ålesund
042 Kongsvinger	077 Vestfold ellers	111 Egersund	154 Møre og Roms- dal ellers
043 Hedmark ellers	TELEMARK	112 Sandnes	
OPPLAND	081 Porsgrunn	113 Stavanger	SØR-TRØNDELAG
051 Lillehammer	082 Skien	114 Haugesund	161 Trondheim
052 Gjøvik	083 Notodden	115 Rogaland ellers	162 Sør-Trøndelag ellers
053 Oppland ellers	084 Telemark ellers		

(SPØRSMÅL 60)

h.	BARE HVIS HOVED- TRANSPORTMIDDEL FLY, TOG ELLER BÅT?	i.	BARE FOR REISER INNEN NORGE: Hvor lang var hele reisen?	j.	BARE FOR KOLLEK- TIVREISE: BETAL- TINGSFORM: 1. FULL PRIS 2. RABATT 3. CHAR- TER / PAKE- TUR 4. GRATIS	k.	Hvor mange personer vard det i reiseføl- get inkl. deg selv? VED BIL- REISER REGNES BARE DEN BILEN I O REISTE MED	l.	Hvor mange overnatt- inger hadde du på hele tur/retur reisen?	m.	Hva var vanlig- ste over- natt- ings- form? SE KODE FOR OVER- NATT- INGSFORM NEDENFOR	n.	Hør du gjennom- ført fleir turer av samme type siste 6 måneder? I tilfelle hvor mange?
TRANSPORTMIDDEL NR:	KODELISTE FOR TRANSPORTMIDDEL	1 2 3	LENGDE I KM						FØRES PÅ LINJEN FOR RETURREISEN				
1388-1396	1397-1398	1399-1400	1401-1404	1405	1406-1407	1408-1409	1410	1411					
1430-1438	1439-1440	1441-1442	1443-1446	1447	1448-1449	1450-1451	1452	1453					
1472-1480	1481-1482	1483-1484	1485-1488	1489	1490-1491	1492-1493	1494	1495					
1514-1522	1523-1524	1525-1526	1527-1530	1531	1532-1533	1534-1535	1536	1537					
1550-1564	1565-1566	1567-1568	1569-1572	1573	1574-1575	1576-1577	1578	1579					
1598-1606	1607-1608	1609-1610	1611-1614	1615	1616-1617	1618-1619	1620	1621					
1640-1648	1649-1650	1651-1652	1653-1656	1657	1658-1659	1660-1661	1662	1663					
1682-1690	1691-1692	1693-1694	1695-1698	1699	1700-1701	1702-1703	1704	1705					
1724-1732	1733-1734	1735-1736	1737-1740	1741	1742-1743	1744-1745	1746	1747					
1766-1774	1775-1776	1777-1778	1779-1782	1783	1784-1785	1786-1787	1788	1789					
1808-1816	1817-1818	1819-1820	1821-1824	1825	1826-1827	1828-1829	1830	1831					
1850-1858	1859-1860	1861-1862	1863-1866	1867	1868-1869	1870-1871	1872	1873					

Kodeliste for

Overnatningsform

1. Hotell
2. Annet betalt husvære
3. Campingvogn
4. Egen fritidsbolig
5. Lånt hytte, hus,
leilighet o.l.
6. Leid hytte, hus,
leilighet o.l.
7. Hos slekninger
8. Hos venner og kjente
9. På transportmidlet
10. Annet

NORD-TRØNDELAG	
171	Steinkjer
172	Namsos
173	Nord-Trøndelag ellers
	NORDLAND
181	Bodø
182	Narvik
183	Nordland ellers
	TRØMS
191	Harstad
192	Tromsø
193	Troms ellers
	FINNMARK
201	Hammerfest
202	Vardø
203	Vadsø
204	Finnmark ellers
210	SVALBARD
	JAN MAYEN
230	KONTINENTAL- SOKKELEN
310	DANMARK
320	SVERIGE
330	FINLAND
340	ISLAND
311	NORD-EUROPA ELLERS
412	MELLOM-EUROPA
420	SPANIA, KANARI- ØYENE, PORTUGAL
431	SØR-EUROPA ELLERS
432	NORD-AFRIKA
440	UTLANDET ELLERS

X. FØRLIGHET, HELSE

61. 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

	STORE PROBLEMER	EN DEL PROBLEMER	INGEN PROBLEMER	VET IKKE	
	1	2	3	4	
- I bil som fører? (BARE FOR PERSONER MED SERTIFIKAT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1874
- I bil som passasjer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1875
- Kollektivt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1876
- Med sykkel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1877
- Til fots, 500 meter?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1878

- *62. STILLES TIL 10 MED MINST ETT KRYSS FOR STORE ELLER EN DEL PROBLEMER I SPM. 61.
FOR ANDRE GÅ TIL SPM. 63.

Er du avhengig av hjelpemidler, f.eks. stokk eller krykker, eller at noen følger deg når du skal reise?

FLERE ALTERNATIVER KAN AVMERKES

1

1879 IKKE AVHENGIG AV HJELPEMIDLER

1880 STOKK

1881 KRYKKER/GÄSTOL

1882 RULLESTOL

1883 LEDSAGER

1884 FØRERHUND

1885 ANNEN, SPESIFISER: _____

XI. INNTEKT

63. Hvor stor var/bleir din egen brutto inntekt i 1984?

Med brutto inntekt menes inntekt før fradrag og skatt er trukket fra.

1886-1987

- | | |
|----|--------------------------|
| 00 | IKKE EGEN INNTEKT I 1984 |
| 01 | UNDER 40 000 KR |
| 02 | 40 000 - 79 000 KR |
| 03 | 80 000 - 119 000 KR |
| 04 | 120 000 - 159 000 KR |
| 05 | 160 000 - 199 000 KR |
| 06 | 200 000 - 239 000 KR |
| 07 | 240 000 - 279 000 KR |
| 08 | 280 000 - 319 000 KR |
| 09 | 320 000 - 359 000 KR |
| 10 | 360 000 - 399 000 KR |
| 11 | 400 000 KR OG OVER |
| 12 | VET IKKE |
| 13 | ØNSKER IKKE Å SVARE |

KRYSS AV:

1888

- 10 BOR I FLERPERSONHUSHOLDNING → 64
 10 ER EN-PERSONHUSHOLDNING → AVSLUTT INTERVJUET

64. Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto inntekt til i 1984.

Med brutto inntekt menes inntekt før fradrag og skatt trukket fra.

1889-1890

- | | |
|----|----------------------|
| 01 | UNDER 40 000 KR |
| 02 | 40 000 - 79 000 KR |
| 03 | 80 000 - 119 000 KR |
| 04 | 120 000 - 159 000 KR |
| 05 | 160 000 - 199 000 KR |
| 06 | 200 000 - 239 000 KR |
| 07 | 240 000 - 279 000 KR |
| 08 | 280 000 - 319 000 KR |
| 09 | 320 000 - 359 000 KR |
| 10 | 360 000 - 399 000 KR |
| 11 | 400 000 KR OG OVER |
| 12 | VET IKKE |
| 13 | ØNSKER IKKE Å SVARE |

TAKK FOR INTERVJUET !

VEDLEGG 5

**Tøi rapporter og notater som benytter
seg av data fra
Reisevaneundersøkelsen 1984-85**

BOLKESJØ, T og SOLHEIM, T

Reisevaneundersøkelse i Norge 1984-85: Sluttrapport fra planleggingen av undersøkelsen. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1984. Notat 718/84. 41 s + vedlegg

HAUKELAND, J V

Sosiale variasjoner i reiseadferd: En analyse av reiser over 10 mil basert på reisevaneundersøkelsen 1984/85. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1987. Notat 850/87. 62 s

HJORTHOL, R, KOLBENSTVEDT, M og STANGEBY, I

Kvinneperspektiv på storbytrafikk. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1989. Notat 895/89. 33 s

LIAN, J I

Personbilbruk: Diskusjon av datakilder og beregningsmetoder for beregning av årlig kjørelengde med personbil, analyse av bilhold og bilbruk på basis av reisevaneundersøkelsen 1985. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1986. Notat 782/86. 18 s

NIELSEN, G

Turproduksjon ved boliger: Erfaringstall basert på den landsomfattende reisevaneundersøkelsen 1984/85. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1987. Notat 836/87. 52 s

SOLHEIM, T

Arbeidsreiser i Oslo-regionen: Hva bestemmer valg av transportmåte? Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1988. Notat 854/88. 90 s

SOLHEIM, T

Bilens rolle i bysamfunnet. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1988. Notat 858/88. 61 s

SOLHEIM, T

Arbeidsreiser i norske byer: Hva bestemmer valg av reisemåte? Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1989. Notat 886/89. 23 s

STANGEBY, I

Barn, idrett og transport: Barneidrettens samfunnsmessige transportkostnader, hva vet vi og hva trenger vi mer kunnskap om? Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1987. Notat 826/87. 27 s

TJADE, A S

Reiser på 10 mil og over: Forskjeller mellom landsdeler i reisemønster og strukturelle betingelser for å reise. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1987. Notat 845/87. 81 s

VIBE, N

Endringer i reisevaner i Oslo og Akershus: Utviklingstendenser for perioden 1977-1985. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1988. Notat 862/88. 65 s

VIBE, N

Byreiser i privat ærend. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1989. Notat 884/89. 61 s