

Den norske befolkningens reiser

Jon Martin Denstadli, Randi Hjorthol, Arne Rideng, Jon Inge Lian

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

Tittel: Den norske befolkningens reiser

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli; Randi Hjorthol;
Arne Rideng; Jon Inge Lian

TØI rapport 637/2003

Oslo, 2003-04

89 sider

ISBN 82-480-0332-9

ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet; Vegdirektoratet;
Jernbanelverket; Avinor; Kystdirektoratet

Prosjekt: 2574 Den nasjonale
reisevaneundersøkelsen 2001

Prosjektleder: Jon Martin Denstadli

Kvalitetsansvarlig: Jan Vidar Haukeland

Emneord:

Reisevane; Reiseomfang; Transportressurser;
Transportmiddel; Reiseformål; Intervjuundersøkelse

Sammendrag:

I Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 er mer enn 20.000 personer intervjuet om sine reisevaner. Undersøkelsen forteller oss omfanget av folks reiser, hvorfor og hvordan man reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper. I gjennomsnitt gjør befolkningen 13 år og eldre 3,1 reiser pr dag. De fleste daglige reiser er korte, 40% er under tre kilometer. 64 prosent av reisene foretas med bil (fører eller passasjer), 26 prosent er gang- eller sykkelreiser, mens ni prosent er kollektivreiser. 46 prosent av befolkningen foretar en eller flere lange reiser i løpet av en måned. Med lange reiser menes reiser som er 100 km eller lengre, og reiser til utlandet. To av tre lange reiser skjer med bil, mens fly står for 19 prosent. På hovedrelasjonene (Oslo-Bergen/Trondheim/ Stavanger) dominerer imidlertid flyet.

Title: Travel behaviour in Norway

Author(s): Jon Martin Denstadli; Randi Hjorthol; Arne
Rideng; Jon Inge Lian

TØI report 637/2003

Oslo: 2003-04

89 pages

ISBN 82-480-0332-9

ISSN 0802-0175

Financed by:

Ministry of Transport and Communications; Norwegian
Public Roads Administration; Norwegian National Rail
Administration; Avinor; Norwegian National Coastal
Administration

Project: 2574 National Travel Survey

Project manager: Jon Martin Denstadli

Quality manager: Jan Vidar Haukeland

Key words:

Travel behaviour; Trip frequency; Transport resources;
Mode of transport; Trip purpose; Survey

Summary:

More than 20.000 people are interviewed in the Norwegian national travel survey 2001. The survey gives information on the number of trips made, trip purpose, transport mode, and how travel behaviour differs with respect to age, gender, place of residence, income etc. On average, people 13 years and older make 3,1 trips per day. Most trips are short, 40 percent are shorter than three kilometres. 64 percent of the daily trips are taken by car (driver or passenger), 26 percent are non-motorised (walking/cycling), and nine percent are done by public transport. During a month 46 percent of the population make one or more long distance journeys. Two thirds of these trips are done by car, and 18 percent by air. However, air travel dominates on trips between Oslo and Bergen/Trondheim/Stavanger.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:

*Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 150*

The report can be ordered from:

*Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price NOK 150*

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2003

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Forord

Reisevaneundersøkelsen 2001 er den fjerde landsomfattende reisevaneundersøkelsen (RVU) som er gjennomført i Norge. Den første ble foretatt i 1985, den andre i 1992 og den tredje i 1998. I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. Formålet med undersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

RVU 2001 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Avinor og Kystdirektoratet. Representanter for oppdragsgiverne har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med undersøkelsen.

RVU 2001 er dokumentert gjennom en serie temahefter og en nøkkeltallsrapport. Denne rapporten sammenfatter resultatene fra RVU 2001.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Jon Martin Denstadli, som har skrevet rapporten sammen med Randi Hjorthol, Arne Rideng og Jon Inge Lian. Statistisk sentralbyrå har stått for datainnsamlingen. Arne Skogli har lagt datamaterialet til rette og foretatt datakjøringer. Jan Vidar Haukeland har kvalitetssikret arbeidet, mens Tove Ekstrøm har hatt ansvar for tekstbehandlingen og den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, april 2003
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1. Innledning	1
1.1 Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser	1
1.2 Rapportens innhold	2
2. Utviklingstrekk i transportsektoren	3
2.1 Generelt om befolkning og økonomi	3
2.2 Hovedtrekk i transportutviklingen	3
2.3 Personbiltrafikken vokste – men langt mindre enn på 1980-tallet	3
2.4 Persontransport til sjøs – færre bilferger og flere hurtigbåter	4
2.5 Sterk vekst for tog og trikk på 1990-tallet	5
2.6 Kollektiv persontransport på veg – buss og taxi	5
2.7 Fly: Deregulering – konkurranse – monopol – konkurranse	6
2.8 Oppsummering	8
3. Tilgang til transportressurser	9
3.1 Tilgang til førerkort	9
3.2 Biltilgang	9
3.3 Tilgang til kollektivtransport	11
3.4 Tilgang til sykler og motorsykler	11
3.5 Oppsummering	12
4. Reiseomfang	13
4.1 Daglig reiser	13
4.2 Lange reiser	14
4.3 Oppsummering	16
5. Transportmiddelbruk	17
5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser	17
5.2 Bilbruk	19
5.3 Kollektivreiser	21
5.4 Gang og sykkelreiser	21
5.5 Transportmiddelbruk på lange reiser	22
5.6 Oppsummering	24
6. Arbeidsreiser	25
6.1 Generelle utviklingstrekk	25
6.2 Arbeidsreisenes omfang, tidsbruk og lengde	26
6.3 Transportmiddelbruk	28
6.4 Oppsummering	30
7. Tjenestereiser	31
7.1 Daglige tjenestereiser	31
7.2 Tjenestereiser over 100 km	31
7.3 Oppsummering	34

8. Ungdom og skolereiser	35
8.1 Skolereiser for tre ungdomsgrupper.....	35
8.2 Kjennetegn ved skolereisene	35
8.3 Oppsummering	37
9. Omsorgs- og følgereiser.....	38
9.1 Samfunnsmessige betingelser for omsorgsreiser.....	38
9.2 Utviklingstrekk	38
9.3 Følge barn til skole og barnehage.....	40
9.4 Følge barn til fritidsaktiviteter	41
9.5 Følge barn og eldre til andre aktiviteter.....	42
9.6 Oppsummering	44
10. Innkjøpsreiser	45
10.1 Betingelsene for innkjøpsreisene endres	45
10.2 Innkjøpsreisenes sammensetning og lengde.....	46
10.3 Bilbruken har økt	48
10.4 Å handle kan være mer enn bare å gjøre innkjøp.....	49
10.5 Grensehandelen øker.....	50
10.6 Oppsummering	51
11. Ferie- og fritidsreiser	52
11.1 Hva er en ferie- og fritidsreise?	52
11.2 Omfang og struktur.....	52
11.3 Vi ferierer i vår egen region	53
11.4 Flere helgereiser	54
11.5 Overnattingsmåte	55
11.6 Utenlandsreisene	55
11.7 Oppsummering	57
12. Utviklingen framover.....	58
12.1 Innledning	58
12.2 Drivkrefter – framtidig utvikling	58
12.3 Prognoser for transportutviklingen framover	59
12.4 Framtidige trender	60
12.5 Oppsummering	62
Referanser	63
Vedlegg 1: Publikasjoner.....	66
Vedlegg 2: Gjennomføring og metode	67
Vedlegg 3: Spørreskjema	74

Sammendrag:

Den norske befolkningens reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 (RVU 2001) er den fjerde reisevaneundersøkelsen som gjennomføres her til lands. De tre foregående var i 1985, 1992 og 1998.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre.

Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

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

I RVU 2001 er mer enn 20.000 personer 13 år og eldre intervjuet om sine reiser på en bestemt registreringsdag (daglige reiser), og eventuelle lange reiser man har foretatt i løpet av siste måned. Med lange reiser menes reiser som er minst 100 kilometer en vei, eller utenlandsreiser. Denne rapporten sammenfatter resultatene fra RVU 2001. Etter en innledning som redegjør nærmere for formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene, følger følgende 12 kapitler:

Kapittel 2: Utviklingstrekk i transportsektoren

Det har stort sett vært en sammenhengende vekst i persontransporten de siste årene. Utført transportarbeid har vokst fra 40 milliarder personkilometer i 1980 til 63 milliarder i 2000. På 1980-tallet var det først og fremst den private biltransporten som økte, mens de fleste kollektive transportmidlene opplevde stagnasjon, bortsett fra flyet. Dette endret seg ved overgangen til det etterfølgende tiåret, og kollektivtransporten økte betydelig på 1990-tallet. Veksten i biltransporten var mindre, selv om en registrerte en sterkere vekst i privatbilismen mot slutten av tiåret.

Trafikken mellom Norge og utlandet har økt langt sterkere enn den innenlandske transporten. Både tallet på

reisende med bilfergene til utlandet og med utenlandsflyene ble tredoblet i perioden 1980–2000. I seksårsperioden mellom 1995 og 2001 økte tallet på reiser med bil over grensen med 60 prosent.

Kapittel 3: Tilgang til transportressurser

85 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med én eller flere biler. 53 prosent har én bil, mens 32 prosent tilhører en husholdning med to eller flere biler.

19 prosent av befolkningen har et svært godt kollektivtilbud der de bor, mens for 25 prosent er kollektivtilbudet dårlig og for 13 prosent svært dårlig. Det er klare forskjeller i kollektivtilbudet mellom ulike steder i landet. Det beste kollektivtilbudet finnes i Oslo hvor 78 prosent av befolkningen mellom 18 og 66 år har et svært godt tilbud, mens 17 prosent har et godt tilbud. 82 prosent av de bosatte i Bergen, Trondheim og Stavanger har også et svært godt eller godt kollektivtilbud. Utenfor byene er situasjonen en annen. Her har bare åtte prosent et svært godt eller godt kollektivtilbud, mens hele 78 prosent har et dårlig eller svært dårlig tilbud.

Kapittel 4: Reiseomfang

I 2001 foretok befolkningen i alderen 13 år og eldre i gjennomsnitt 3,09 reiser hver per dag. I løpet av en dag er det 15 prosent som ikke foretar noen reiser, 35 prosent foretar en eller to reiser, 28 prosent 3–4 reiser, mens 22 prosent foretar fem reiser eller mer. Andelen ”ikke-mobile” er noe høyere i 2001 sammenlignet med 1998 da den var 13 prosent. Gjennomsnittsreisen er på 11,9 kilometer med en varighet på 20 minutter. De fleste reiser er imidlertid korte, 40 prosent av reisene er under 3 km, 56 prosent er under 5 km.

Hver måned er det om lag 46 prosent av befolkningen 13 år og eldre som foretar en lang reise. Disse gjør i gjennomsnitt 2,9 reiser. Hovedtyngden ligger imidlertid på en eller to reiser, det er liten gruppe høymobile, dvs personer som foretar mer enn fire lange reiser per måned, som trekker opp. Gjennomsnittet for hele befolkningen er 1,35 reiser per måned.

Kapittel 5: Transportmiddelbruk

I 2001 utgjorde reiser som bilfører drøyt halvparten av alle daglige reiser som befolkningen gjennomførte. 12 prosent av reisene skjedde som bilpassasjer, og bilen var dermed hovedtransportmiddel på nærmere to av tre reiser. En firedel av reisene ble foretatt med ikke-motoriserte transportmidler, 22 prosent var gangturer, mens fire prosent var sykkelture. Reiser med kollektive transportmidler utgjorde ni prosent av befolkningens reiser i 2001. Buss er det viktigste kollektive transportmidlet. Nærmere 60 prosent av alle kollektivreiser foregår med buss. De skinnegående transportmidlene står for ca en fjerdedel av kollektivreisene, seks prosent av dem skjer med båt og ca fem prosent med fly. Fra 1985 til 1998 økte bilbruken på bekostning av andre former for transport.

Bilen er like dominerende på lange reiser som på daglige. I 2001 var bil hovedtransportmiddel på 64 prosent av alle lange reiser. Hver femte reise skjedde med fly, fem prosent med tog, en tilsvarende andel med båt/ferge, mens seks prosent av de lange reisene ble foretatt med buss. Sammenlignet med 1998 foregår en større andel av reisene med bil. Det er i særlig grad flyet som svekker sin posisjon. Fly har tapt markedsandeler på alle hoved-relasjoner i Sør-Norge.

Kapittel 6 og 7: Arbeids- og tjenestereiser

Reisevaneundersøkelsene viser en langsiktig trend i retning av flere arbeidsreiser. Dette har blant annet sammenheng med økningen i arbeidsstyrken – flere kvinner og unge deltar nå i yrkeslivet enn tidligere. Bilen dominerer transportmiddelbruken på arbeidsreisene, 70 prosent av reisene skjer med bil. Transportmiddelbruken er den samme nå som for 10 år siden. Gratis parkering ved arbeidsplassen betyr mest for transportmiddelvalget på arbeidsreisene. Andelen som bruker bil er vesentlig høyere for de som har gratis parkering, også når man kontrollerer for forhold som bilordning, kollektivtilbud, arbeidssted o.l.

Kapittel 8. Ungdom og skolereiser

I analysene av ungdom og skolereiser skiller det mellom tre aldersgrupper; 13-15 år, 16-17 år og 18-24 år. Antallet skolereiser er ikke endret mellom 1992 og 2001, men reiselengdene har økt for elever i ungdomsskolen og den videregående skolen. Den vanligste reisemåten til skolen er kollektivt. Avhengig av alder benytter mellom 40 og 58 prosent kollektive transportmidler, mens mellom 23

og 36 prosent går til skolen, de yngste mest. I 2001 var det mellom fire og 14 prosent som syklet, og åtte til 13 prosent var bilpassasjerer.

Kapittel 9: Omsorgs- og følgereiser

Omsorgsreiser består av tre kategorier; følge barn til/fra barnehage og skole, følge barn til/fra fritidsaktiviteter og følge barn og andre personer til ulike typer aktiviteter. Fra 1992 til 2001 har omsorgsreisene økt fra 0,25 til 0,41 reiser per dag per person. Reisene har økt i lengde fra 8,6 km til 9,3 km per reise. Bilbruken på omsorgsreiser er høy. Det er 81 prosent som enten kjører eller er passasjer. Kvinner har flere omsorgsreiser enn menn. Flest reiser finner vi i familier der det yngste barnet er under sju år, med 0,88 reiser per person per dag.

Kapittel 10: Innkjøpsreiser

I løpet av 1990-tallet ble det færre nærbutikker, flere kjøpesentre og reiselengdene til forretningene økte. Antall innkjøpsreiser var omtrent like mange i 1992 og i 2001, i underkant av én per dag. Lengden på innkjøpsreisene har økt fra 5,3 km i 1992 til 6,7 km i 2001. Det er særlig i de mindre byene, på tettsteder og i spredtbygde strøk at disse reisene har blitt lengre. Bruk av bil (som fører) på innkjøpsreisene har økt fra 52 prosent til 56 prosent, mens 22 prosent går. Lørdag er fremdeles den viktigste handledagen, med i gjennomsnitt 1,1 handle-reiser, mens det er 0,85 reiser på hverdager.

Kapittel 11: Ferie- og fritidsreiser

I løpet av en måned i 2001 foretok en av fire personer i alderen 13 år og eldre minst en ferie-/fritidsreise, slik feriereiser er definert i RVU'ene. Gjennomsnittlig antall ferie- og fritidsreiser for befolkningen er 3,7 per år. Hver fjerde reise går til utlandet. Dette betyr at "gjennomsnittsnordmannen" reiser utenlands i forbindelse med ferie og fritid en gang i året. På ferie- og fritidsreisene har man i gjennomsnitt fire overnattinger på reisens endepunkt. Utviklingen går i retning av flere kortvarige reiser, dvs reiser med 1-3 overnattinger. Sør-Europa er det mest populære reisemålet for ferie- og fritidsreiser til utlandet. Resultatene viser også at mange nordmenn har feriehuse i Sverige. På 12 prosent av reisene til Sverige overnattes det i egen hytte/hus.

Kapittel 12: Framtidige utviklingstrekk

Vekstratene i transport er avtakende. Dette sees særlig på bil- og flytransport som har hatt den sterkeste veksten de siste 30-40 årene. I årene som kommer vil vi ha langt flere eldre trafikanter. Mange av disse vil være vant til å benytte bil. Videre vil langt flere mennesker bo i byer, særlig større byer. Det framtidige trafikkmønsteret i byene vil avhenge av om befolkningsveksten spres utover i byregionen med økt biltrafikk som resultat, eller om den konsentreres til bynære områder og knutepunkter med mulighet for mer kollektivtrafikk. Trender i fritidsmønsteret peker i retning av økt fly- og biltrafikk.

Summary:

Travel behaviour in Norway

The 2001 Norwegian Travel Survey (2001 NTS) is the fourth nationwide travel survey conducted in Norway. The previous surveys were undertaken in 1985, 1992 and 1998.

The objective of the travel surveys is to examine travel patterns and travel activities in the population. The surveys collect information on:

- how often people travel
- why people travel
- how they travel
- how travel behaviour differs with respect to age, gender, place of residence, income etc.

More than 20.000 people 13 years and older were randomly selected to participate in the 2001 NTS. Respondents were asked to report trips made on a certain day (daily mobility), and any long distance trip undertaken during the past month of the interview. Long distance travel was defined as trips of a minimum 100 km crow flies distance, and trips abroad. Interviews were conducted by telephone.

This report summarises results from the 2001 NTS. After an introduction, the report is organised in the following sections:

Section 2: Growth trends in Norwegian transportation

During the past 20 years, there has been a continuously growth in passenger transportation. Domestic passenger transport work increased by 58 percent in the period between 1980 and 2000, from 40 billion to 63 billion passenger km. In the 1980s, growth was primarily due to increased use of private cars, while public transportation, except air travel, experienced zero growth rates. However, in the 1990s, use of public transportation increased significantly, and growth rates were higher than for personal use cars.

The increase in international passenger transportation has exceeded domestic transportation. In the period between 1980 and 2000, the number of international trips tripled for water and air transport. During the six years

from 1995 to 2001, the number of cars crossing the borders increased by 60 percent.

Section 3: Transport resources

85 per cent of the population live in a household that own, or have disposal of, a car. 53 percent have one car, and 32 percent have two or more cars.

19 per cent of the population have very good access to public transport where they live. However, the quality of the public transport system varies with place of residence. In urbanized areas, such as Oslo/Akershus, Bergen or Trondheim, more than 80 percent of the population have good or very good access. In scattered populated areas the corresponding figure is only eight percent.

Section 4: Trip frequency

Average trip frequency is 3,1 trips per day. This is the same as in 1992 and 1998. During a day, 15 percent do not leave the house at all, i.e., have zero trips. 35 percent make one or two trips, another 28 percent 3-4 trips, and 22 percent make five or more trips per day. The percentage of non-mobile people is slightly higher in 2001 than it was three years ago. Average trip length is 11,9 km. However, most trips are short, 40 percent are shorter than three kilometres, 56 percent are under 5 km.

During a month, 46 percent of the population make one or more long distance journeys. Average trip frequency for this group is 2,9. Three out of four "travellers" only make one or two trips.

Section 5: Transport mode use

In 2001 64 percent of the daily trips were taken in a personal use car (52 percent driver and 12 percent passenger), 26 percent were non-motorised (walking/cycling), while public transport was used for nine percent of the trips. Bus is the most important type of public transport, accounting for almost 60 percent of all trips done by public transport.

Personal use vehicles are also the most frequently used mode for long distance travel. During 2001, 64 percent of all long distance journeys were taken in a personal use car. One out of five journeys were airplane trips, train and bus accounted for five percent each, and ferries/boats were used for six percent of all long distance journeys. Since 1998, commercial air travel has lost market shares, and more trips are taken by personal use car.

Section 6 and section 7: Work trips and business trips

Results from the National Travel Surveys show an increase in the number of work trips, mainly due to a growth in the percentage of women in the workforce. Ten years ago, only 59 percent of the Norwegian women were employed. Today, 67 percent have a regular job. 70 percent of the work trips are taken in a personal use car (driver or passenger), 17 percent are non-motorised (walking/cycling), and 12 percent are done by public transport. Free parking is the most important factor for explaining differences in transport mode use. Use of personal car is significantly higher for employees who have access to free parking.

Section 8: Young people and school trips

Results are analysed for three age groups; 13-15 years, 16-17 years and 18-24 years. During the past 10 years the average number of school trips per day has not changed, but trip length has increased for the two youngest groups. Public transport is the most common mode on school trips, between 40 and 58 per cent, dependent on age. Between 23 and 36 percent walk to school, the youngest most often. In 2001 between four and 14 percent biked, and eight to 13 percent were driven by their parents.

Section 9: Accompany trips

Accompany trips comprise three categories; taking children to kindergarten and school, follow children to leisure activities, and follow children and other persons to various activities. During the 1990s, the number of accompany trips have increased from 0,25 tips per person per day to 0,41. Average trip length has increased from 8,6 km to 9,3 km. Car is used on most of these trips. Approximately 80 percent use the car as driver or passenger. Women have more accompany trips than men.

Section 10: Shopping trips

During the 1990s the number of local shops decreased, and the number of shopping centres increased. Average trip length for shopping trips increased from 5,3 km in 1992 to 6,7 km in 2001. The increase has primarily taken place in small villages and sparsely populated areas. Personal use car is the most common mode of transport. During the past 10 years, the percentage of car trips has increased from 65 percent to 68 percent. In 2001, 22 percent of the shopping trips were done by walking, six percent by public transport, and only three percent by bicycle. Saturday is the most important shopping day. On average, people make 1,1 trip on Saturdays, and 0,85 trips on weekdays.

Section 11: Holiday and leisure travel

On average, Norwegians make 3,7 holiday/leisure trips per year. Twenty four percent of the trips are international. Average trip length is four nights. Results indicate a trend toward a higher percentage of short trips, i.e., duration 1-3 nights. Southern Europe is the most popular destination for international trips. Results also show that many Norwegians have a second home in Sweden. For example, for 12 percent of the holiday trips to Sweden, accommodation is reported to be own cottage.

Section 12: Future development

Growth rates in transport are decreasing. This seems to be particularly evident for air and car transport that have experienced the highest growth during the last 30-40 years. The coming years will bring a lot more old travellers, many of whom will be car users. Further, large cities will experience population growth. If this growth takes the form of urban sprawl, increased car traffic may be the result. If the growth is concentrated to nodes at the public transport network, public transport may take a relatively high share of the traffic growth. However, trends in the leisure travel market may increase future car and air traffic.

1. Innledning

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 (RVU 2001) er den fjerde reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i Norge. De tre foregående var i 1985, 1992 og 1998.

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

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

Dette gir mulighet til å si noe om variasjoner i befolkningens reisevaner og hvordan de endrer seg med ulike rammebetingelser. Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor veg- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafiksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske områder.

I RVU 2001 er et utvalg av befolkningen intervjuet om sine reiseaktiviteter. Resultatene fra undersøkelsen er rapportert i form av en nøkkeltallsrapport, og en serie temahefter (se vedlegg 1). Denne rapporten sammenfatter resultatene fra RVU 2001, og gir noen perspektiver på utviklingen i befolkningens reisevaner.

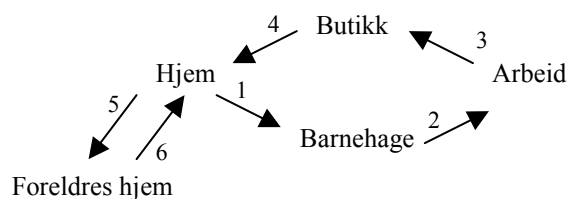
1.1 Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere. En reise defineres som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes, gange inkludert. I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag, og lange reiser. Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei, eller reiser til/fra Norge.

Daglige reiser

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. For eksempel er en reise fra arbeidet og hjem en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På en reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektivtransport. Denne reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

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



Figur 1.1: Avgrensningen av reiser

Tabell 1.1: Registrering av daglige reiser i reisevaneundersøkelsene

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

TØI rapport 637/2003

I enkelte tilfeller brukes begrepet hovedreise. En hovedreise er en reise som både starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. I Figur 1.1 er det tre hovedreiser, en fra hjemmet via barnehagen til arbeid, en fra arbeid via butikken til hjemmet og en fra hjemmet via foreldres hjem og tilbake til bostedet.

Lange reiser

En reise defineres som lang når den er 100 km eller lenger, eller når start-/endepunktet er i utlandet. Det er få som foretar lange reiser i det daglige. Blant dem som ble intervjuet i RVU 2001 var det bare fem prosent som hadde foretatt en lang reise dagen i forveien, og disse reisene utgjorde bare knapt to prosent av alle daglige reiser. Opplysninger om de daglige reisene kan dermed ikke si oss særlig mye om de lange reisene, fordi de er atypiske i en slik sammenheng. For å få tilstrekkelige opplysninger om lange reiser skal intervjupersonene gå tilbake i tid og rapportere spesielt om reiser over 100 km, og eventuelle utenlandsreiser de har foretatt i løpet av den siste måneden før intervjuet.

En lang reise defineres på samme måte som de daglige reisene, dvs at reisen regnes som avsluttet når man kommer fram til stedet for formålet med reisen. Dersom man har flere formål/bestemmelsessteder, for eksempel ved rundreiser, regnes stedet som ligger lengst unna startstedet som reisens endepunkt. Eventuelle mellomliggende reisemål tas med dersom man har overnattet der.

1.2 Rapportens innhold

I rapportens kapitler finner man følgende:

Kapittel 2 tar for seg utviklingstrekk i transportsektoren de siste 10 årene, både på overordnet nivå og for de ulike transportformene.

Kapittel 3 retter fokus mot befolkningens tilgang til bil og andre transportressurser, og hvordan dette varierer mellom ulike befolkningsgrupper og bosted.

Kapittel 4 ser nærmere på omfanget av befolkningens reiser målt ut fra antall reiser man foretar i løpet av en dag, antall lange reiser man foretar i løpet av en måned, antall km reist og tidsbruken knyttet til reising.

Kapittel 5 gir en oversikt over transportmåtene og deres markedsandeler, både for de daglige reisene og lange reiser.

Kapittel 6 og *kapittel 7* redegjør nærmere for arbeids- og tjenestereisene. Forhold som belyses er reisenes omfang, tidsbruk og lengde, transportmiddelbruk og hvordan reisemønsteret varierer med ulike befolkningsgrupper.

Kapittel 8 tar for seg reiser i tilknytning til skole og studier. Forhold som belyses er reiselengder, tidsbruk og reisemåter, og hvilke transportressurser som ungdom har for å gjennomføre sine skolereiser.

Kapittel 9 ser nærmere på utviklingen av omsorgs- og følgereiser. Forhold som belyses er omfang, hvordan de gjennomføres og hvilke grupper i befolkningen som gjør slike reiser.

Kapittel 10 gir en oversikt over innkjøpsreiser.

Kapittel 11 tar for seg ferie- og fritidsreiser. Forhold som belyses er reisenes omfang og hvordan dette varierer med ulike befolkningsgrupper, hvor de går og hvordan det overnattes.

Kapittel 12 retter fokus framover mot trender som vil kunne påvirke reisevanene i befolkningen.

2. Utviklingstrekk i transportsektoren

2.1 Generelt om befolkning og økonomi

Befolkningen i Norge har ikke endret seg svært mye i løpet av de siste 10 årene. Fra om lag 4,27 millioner innbyggere ved utgangen av 1991, har befolkningen vokst jevnt med en kvart million mennesker til 4,52 millioner i 2001. Dette innebærer en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,6 prosent. Ser vi på den yrkesaktive delen av befolkningen, i denne sammenheng definert som aldersgruppen 18–66 år, har den prosentvise veksten for denne gruppen vært nøyaktig den samme. Det har altså heller ikke skjedd dramatiske forskyvninger mellom de enkelte aldersgrupper i løpet av denne tiårsperioden.

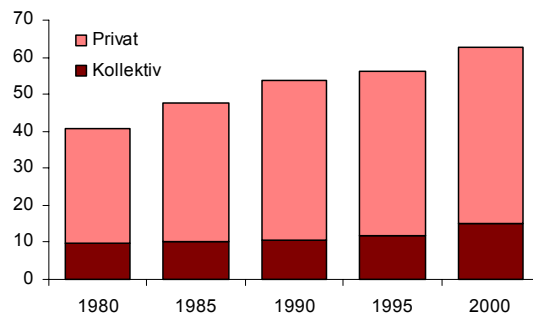
Bruttonasjonalproduktet (BNP) brukes ofte som et mål på nasjonens økonomiske utvikling. Fra 1991 til 2001 ble det registrert en årlig gjennomsnittlig vekst i BNP på 3,5 prosent, målt i faste priser. Veksten var noe større i første halvdel av tiåret enn i siste halvdel. Den årlige økningen i husholdningenes private konsum er også beregnet til 3,5 prosent i samme periode, målt i faste priser. 1990-tallet har altså vært en periode med en stabil og betydelig økonomisk vekst.

Husholdningenes forbruk til transportformål endrer seg en god del fra år til år, ikke minst på grunn av variasjoner i salget av nye og brukte biler. Regnet som et årsgjennomsnitt i perioden 1991–2001 har forbruket til transportformål økt med 3,2 prosent, målt i faste priser. En gjennomsnitts husholdning brukte i 2001 om lag 60.000 kroner til transport, noe som utgjør en femtedel av totalforbruket.

2.2 Hovedtrekk i transportutviklingen

Det har stort sett vært en sammenhengende vekst i persontransporten de siste årene. Figur 2.1 viser utviklingen i innenlandsk persontransportarbeid de siste 20 år fordelt på private og kollektive transportmidler. Som en ser, har utført transportarbeid vokst fra 40 milliarder personkilometer i 1980 til 63 milliarder i 2000. På 1980-tallet var det først og fremst den private biltransporten som økte, mens de fleste kollektive transportmidlene opplevde stagnasjon, bortsett fra flyet. Dette endret seg ved overgangen til det etterfølgende tiåret, og kollektivtransporten økte betydelig på 1990-tallet. Veksten i biltransporten var mindre, selv om en

registrerte en sterkere vekst i privatbilismen mot slutten av tiåret.



TØI rapport 637/2003

Figur 2.1: Innenlandsk persontransportarbeid fordelt på kollektive og private transportmidler. Milliarder personkilometer. 1980–2000

Trafikken mellom Norge og utlandet har økt langt sterkere enn den innenlandske transporten. Både tallet på reisende med bilfergene til utlandet og med utenlandsflyene ble tredoblet i perioden 1980–2000. For grensetrafikken med bil finnes det ikke tall lenger tilbake enn til 1995, men i løpet av perioden 1995–2001 økte tallet på reiser med bil over grensen med 60 prosent.

Vi vil nå gi en kort oversikt over utviklingen for de enkelte transportmidlene i perioden 1991–2001.

2.3 Personbiltrafikken vokste – men langt mindre enn på 1980-tallet

Tabell 2.1 gir noen nøkkeltall for personbiltrafikken i 1991 og 2001. Den viser at personbiltransporten har økt med mellom 12 og 15 prosent, avhengig av hvilket mål vi bruker. Som vi ser, er det også i denne perioden et meget sterkt samsvar mellom utviklingen i bilbestanden og trafikkutviklingen på vegene: Mens antall personbiler økte med 16 prosent, økte personbiltrafikken med 15 prosent. Fordi personbelegget i bilene har gått litt ned, ble veksten i utført persontransportarbeid noe mindre, nemlig 13 prosent. Det har også vært en viss økning i gjennomsnittlig reiselengde per tur, slik at veksten i antall bilreiser ble på 12 prosent, for øvrig det samme som veksten i tallet på førerkort.

På den annen side har bensinsalget gått ned med fem prosent i denne perioden. Dette skyldes dels at vi har fått flere dieserbiler på vegen, dels at bensinbilene i snitt bruker mindre bensin per kjørt kilometer. Når det gjelder

trafikksikkerhet, aner vi en positiv utvikling i den forstand at tallet på trafikkulykker ikke har økt i takt med trafikken, men tvert imot avtatt noe.

Tabell 2.1: Noen nøkkeltall for personbiltransporten. 1991 og 2001

	1991	2001	Endring i % 1991-2001
Antall bilreiser, millioner	3 040	3 399	12
Transportarbeid, mill. personkm	42 252	47 925	13
Trafikkarbeid, mill. kjøretøykm	22 891	26 402	15
Personbilbestand ¹⁾ , tusen	1 676	1 952	16
Antall førerkort i alt, tusen	2 503	2 813	12
Bensinsalg, millioner liter	2 346	2 236	-5
Bensinforbruk, liter pr. mil	0,81	0,78	-4
Offentlige veger, kilometer	89 135	91 545	3
Trafikkulykker rapportert til politiet	8 677	8 244	-5

TØI rapport 637/2003

¹⁾ Målt ved gjennomsnittsbilbestand av biler som brukes til persontransport

Personbilbestanden i tabell 2.1 inneholder ikke bare "rene" personbiler, men også en viss andel av små varebiler, små kombinerte biler og "minibusser", da disse i betydelig utstrekning driver ren persontransport. Det er særlig de spesielle avgiftsreglene vi har hatt og har i Norge som gjør det nødvendig å ta med disse. Dessuten drives det privat kjøring på veg med mopeder og motorsykler, men dette er av mindre omfang og først og fremst et sommerfenomen. Transportarbeidet som utføres av disse "tøhjulingene" utgjør om lag to prosent av bilenes transportarbeid. Det utføres også en del persontransport med snøscootere, men her mangler vi oppgaver.

Personbilen er udiskutabelt det viktigste transportmiddel på korte og mellomlange reiser i Norge, som i de fleste andre land i Europa. Spesielt er bilen viktig i deler av landet der det kollektive tilbudet er dårlig eller nesten fraværende. Personbilen har i de siste årene i økende grad blitt knyttet opp til individet, mer enn til familien eller husholdet.

Det siste tiåret har det skjedd en fortsatt urbanisering i Norge. Befolkningsveksten har gjennomgående vært større i byområdene enn i mer spredtbygde strøk. Særlig har de største byene hatt betydelig befolkningsvekst. I disse områdene har en de siste årene sett en klar tendens til et noe lavere bilhold og førerkortinnhav blant ungdom. Dette har trolig flere årsaker, men en viktig

forutsetning for denne utviklingen er et godt utbygd kollektivsystem. I de neste kapitlene skal vi se at kollektivtransporten på 1990-tallet vokste sterkere enn biltrafikken. Den økende tilstrømming av ungdom til storbyområdene har vært noe av grunnlaget for denne trafikkveksten.

2.4 Persontransport til sjøs – færre bilferger og flere hurtigbåter

Bilfergene er en viktig del av riksvegnettet i mange deler av landet. Det har likevel vært en klar nedgang i persontrafikken med bilfergene de siste ti årene, antall passasjerer sank fra 47 millioner i 1991 til 36 millioner i 2001. Dette skyldes først og fremst at flere "tunge" fergestrekninger ble nedlagt på begynnelsen av 1990-tallet. Noen fikk også mindre trafikk på grunn av nye vegeer, broer eller tunneler. Fordi de fleste av de nedlagte fergestrekningene var korte, har gjennomsnittlig transportavstand for bilfergene økt fra sju kilometer til åtte.

Annen ruteart til sjøs omfatter Hurtigruten og såkalte lokalruter. Den siste kategorien omfatter alt fra ekspressbåtruter til små lokale ruter innenfor en kystkommune.

Hurtigruten går daglig fra Bergen til Kirkenes og tilbake. 11 skip er tilstrekkelig til å dekke ruten. Den har i hovedsak tre funksjoner: Den har en transportfunksjon for befolkningen langs kysten, viktigst er denne funksjonen nord for Bodø. Dessuten har den en godsfunksjon ved at den frakter stykkogods og fisk mellom havnene. Og endelig er den en turistmagnet i seg selv, som hvert år trekker mange utenlandske turister til Norge. Ved begynnelsen av 1990-tallet befordret Hurtigruten i underkant av 300.000 passasjerer. Fra og med året 1994 ble de eldre skipene etter hvert erstattet av nye tidsmessige skip. Dette førte til økt kapasitet og flere passasjerer. I 2001 ble det notert nesten 450.000 passasjerer.

Blant lokalrutene finnes en del trafikksterke større lokale ruter i byområdene, for eksempel ruten mellom Nesodden og Oslo. Men sterkest betydning for utviklingen har nok hurtigbåtruter hatt. De kjører ofte noe lengre relasjoner, og det har vært en betydelig trafikkvekst på disse rutene, samtidig med at flere ruter er kommet til. Sett under ett har Hurtigruten, lokalrutene og hurtigbåtene i perioden 1991–2001 hatt en vekst i antall passasjerer på 18 prosent. Målt ved utført transportarbeid er veksten hele 43 prosent i samme periode, fordi reisene er blitt lengre. Mens gjennomsnittlig turlengde i 1991 var 53 kilometer, økte denne til 65 kilometer ti år senere.

Hurtigruten, hurtigbåtene og andre lokalbåter er viktige langs store deler av kysten. Og trafikken med disse skipene har altså økt kraftig de siste årene. Likevel er det på sin plass å minne om at denne transportformen totalt sett bare utgjør i underkant av én prosent av det totale transportarbeidet.

2.5 Sterk vekst for tog og trikk på 1990-tallet

Skinnetransport i Norge omfatter jernbaneselskapenes transporter, forstadsbanetrafikk i Oslo og trikketransport i Oslo og Trondheim. De to sistnevnte er utelukkende lokaltrafikk, mens jernbanens trafikk omfatter såvel lokaltrafikk som trafikk over lange og mellomlange distanser.

Persontrafikken med tog vokste betydelig i perioden 1991-2001. Tallet på passasjerer hos NSB (ikke medregnet Flytoget og Flåmsbana) økte fra 33 millioner i 1991 til 49 millioner i 2001. Dette er faktisk en vekst på hele 49 prosent. I samme tiår steg transportarbeidet fra 2.067 millioner personkilometer til 2.470 millioner personkilometer, en økning på 20 prosent. Dette forteller oss at veksten i første rekke har kommet på de kortere relasjoner.

Lokaltrafikken med NSB økte altså kraftig på 1990-tallet. Trafikkøkningen har vært sterkest i de perioder der trafikken fra før var størst, nemlig i rushtidene om morgenen og ettermiddagen. Det er de noe lengre pendlerrelasjoner og en del intercity-relasjoner som har fått størst vekst. En så kraftig økning i togtrafikken var ikke planlagt eller forutsett verken av NSB selv eller av myndighetene, og investeringene i infrastruktur på jernbanen de siste årene har på langt nær kunnet ta høyde for trafikkveksten. Resultatet er at en har hatt betydelige problemer med trafikkavvikling og punktlighet i de mest trafikkerte periodene på dagen.

Utbygging av ny togtrasé mellom Bryn og Gardermoen har lagt grunnlaget for en hurtig og punktlig forbindelse mellom Asker og Gardermoen med Flytoget. Allerede det første hele året som det var i drift (1999), fraktet flytoget fire millioner passasjerer. Siden har flytrafikken gått betydelig ned og trafikken har stagnert, da Flytoget bare tar med passasjerer som skal til og fra Gardermoen.

Men også mange av NSBs ordinære tog kjører gjennom ”Romeriksporten” og kan dermed tilby langt kortere reisetid enn før. Mot slutten av tiåret ble også det nye dobbeltsporet mellom Ski og Moss ferdigstilt. Samtidig har NSB forbedret tilbudet på de lokale strekningene omkring Bergen, Trondheim og Stavanger.

Alt dette har vært med på å legge grunnlaget for den sterke veksten en har sett i trafikken med lokal- og Intercitytog.

Når det gjelder togtrafikk på lengre strekninger, økte også denne på første halvdel av tiåret. Dette gjaldt først og fremst på de tre banene mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Kristiansand/Stavanger. Men mot slutten av tiåret ble trafikken redusert. Det er flere årsaker til dette, men en av de viktigste er nok at det ble full priskrig på flymarkedet, og billige flybilletter utgjorde en sterk konkurrent til toget i denne perioden. En ny prisstruktur på NSB som gjør det vanskeligere å bestille billigbilletter i helgen (fredag og søndag), har trolig også hatt betydning.

Når det gjelder trafikken til og fra utlandet, har denne gått stabilt nedover i hele perioden. Utenlandstrafikken har vært lavt prioritert fra NSBs side, og tilbudet har blitt stadig dårligere både med hensyn på frekvens og reisetid. Samtidig har det dukket opp billige ekspressbussene fra Oslo til Stockholm og Göteborg/København. Selv om disse bussene har erstattet bilreiser og dessuten gitt et tilbud til ”nye” reisende, har nok også en del tidligere togpassasjerer gått over til bussen. Fra og med år 2000 har imidlertid et nytt jernbaneselskap, Linx, overtatt trafikken fra Oslo mot Stockholm og Göteborg, dessuten trafikkerer de relasjonen Göteborg – Malmö – København. Hurtigere og bedre tog kombinert med prisdifferensiering har gitt en pen trafikkvekst for selskapet. I 2002 ble det foretatt om lag en halv million enkeltreiser med tog over grensen mellom Norge og Sverige.

Sporvei og forstadsbaner betyr svært mye for lokaltrafikken i landets hovedstad. Samlet sett har trikk og T-bane i Oslo hatt en vekst i antall passasjerer fra 81 millioner i 1991 til 104 millioner i 2001. Det meste av trafikkveksten har skjedd på forstadsbanene (T-banen), der sammenknytningen av de østlige og vestlige baner førte til sterk trafikkvekst, for en del på bekostning av enkelte bussruter. Trafikken med bytrikkene i Oslo har også økt, men noe mindre enn for banen.

2.6 Kollektiv persontransport på veg – buss og taxi

Bussen er vårt viktigste kollektive transportmiddel, ikke bare fordi den frakter flest passasjerer, men også fordi den finnes praktisk talt over hele landet. Måler vi etter utført transportarbeid, er buss og fly omtrent like store. De aller fleste bussreiser er korte, gjennomsnittlig reiselengde er 13 kilometer. På 1990-tallet ble det imidlertid etablert en rekke nye bussruter på mellomlange

og lange strekninger, og dette har ført til økt trafikk med buss på lengre strekninger, både innenlands og til og fra utlandet.

Lokalt betyr bussene mye både i byene og utover på landet. De fleste steder er den faktisk det eneste kollektive transportmiddel og dermed det eneste alternativet til bilen. Men bussene kan på langt nær vise til den sterke veksten som sjø- og banetransporten har hatt på 1990-tallet. Målt etter utført transportarbeid har busstrafikken økt med sju prosent fra 1991 til 2001, og dette tilsvarer nokså nøyaktig befolkningsøkningen i denne perioden. Målt etter antall passasjerer, er veksten 13 prosent. Det er altså de korte turene med buss som har økt mest. I 2001 ble det foretatt 325 millioner reiser med buss. Dette er mer enn for alle andre kollektive transportmidler til sammen.

Også drosjene yter et betydelig bidrag til den kollektive transport, både i byene og i de deler av landet der alternativ kollektiv transport mangler helt eller delvis. I 2001 fraktet 7.500 drosjer til sammen 75 millioner mennesker rundt om i landet til alle døgnets tider. Dette er en økning på 12 prosent i forhold til året 2001. En gjennomsnittlig drosjetur er åtte kilometer lang. Drosje må sies å være det mest fleksible kollektive transportmiddel, helt uavhengig av faste rutetider og faste traséer. Begrensingene ligger i at drosje er relativt dyrt sett i forhold til konkurrentene. Kjøring av skolebarn og kjøring til medisinsk behandling for det offentliges regning utgjør en viktig del av drosjenes oppgave, spesielt utenom byområdene.

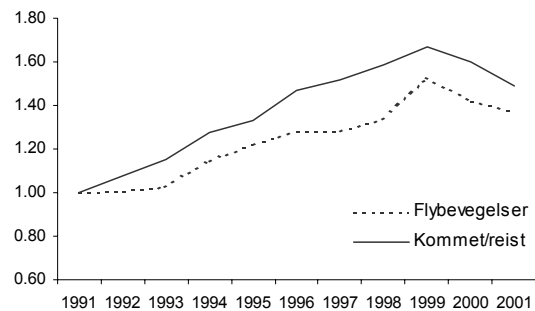
2.7 Fly: Deregulering – konkurranse – monopol – konkurranse

Lufttransporten i Norge er en avgjørende forutsetning for å kunne opprettholde vår desentraliserte bosetting. Landets langstrakte geografi, topografi og mangelen på reell konkurranse fra andre transportmidler, særlig for tjenestereiser, gjør at luftfarten står i en helt spesiell stilling på lange reiser.

Rammevilkårene for norsk luftfart har endret seg vesentlig de siste 10 årene. Fra å være et marked underlagt strenge reguleringer ved starten på 1990-tallet, er det i dag full frihet i lufta, både innenlands og på rutene mellom Norge og EU/EØS-området. Denne prosessen kom i gang i EUs regi på slutten av 1980-tallet og gikk gradvis gjennom fremleggelsen av tre "luftfartspakker". 16. august 1993 ble det åpnet for konkurranse på utenlandsrutene, og 1. april 1994 ble også innenlandsrutene omfattet av fri konkurranse, men med en overgangsordning som holdt utenlandske selskaper ute

av innenriksmarkedet fram til 1997. Lian (1996) gir en mer detaljert oversikt.

Liberaliseringen bidro til økt tilbud og sterkere konkurranse, både innenlands og på ruter mellom Norge og utlandet. Figur 2.2 viser tilbuds- og etterspørselsutviklingen på stamflughavnene i perioden 1991-2001, tilbud målt ved antall flybevegelser (avganger og landinger) og etterspørsel målt ved antall passasjerer kommet og reist.



TØI rapport 637/2003

Figur 2.2: Utviklingen i antall flybevegelser (avganger og landinger) og antall kommet/reist på stamrute-plassene, innland, 1991-2001. Indeks=100 i 1991

Tilbudet vokste sterkest fra 1994 etter at konkurransen ble sluppet fri for innenlandske aktører. Både SAS og Braathens gikk da inn på relasjoner der de før var svake, med det resultat at de to selskapenes rutenett etter hvert ble relativt like. Særlig Braathens økte sin produksjon i perioden 1994-1996. Fram mot åpningen av Gardermoen i oktober 1998 var kapasiteten på Fornebu på det nærmeste fylt opp. Ved åpningen av Gardermoen opplevde man et nytt tilbudshopp. Denne gangen var det SAS som sto for den kraftigste veksten, mens Color Air kom inn som ny aktør. Color Airs inntreden varte imidlertid bare en kort periode fra høsten 1998 til høsten 1999, med et begrenset rutetilbud på tre relasjoner. Etter 1999 ble tilbudet gradvis redusert fram til sensommeren 2002, da Norwegian entret arenaen.

Lian m fl (2002) deler innenriksmarkedet i perioden fra 1991 og fram til i dag i fire faser; (i) forberedelsesfasen, (ii) ekspansjonsfasen, (iii) konsolideringsfasen og (iv) utmattelsesfasen.

Forberedelsesfasen (1991-1993). Denne perioden omfatter de siste årene før liberaliseringen på stamrutene i april 1994. Markedet var fortsatt regulert, og Braathens og SAS delte Sør-Norge mellom seg gjennom såkalte parallellkonsesjoner på de tyngste rutene Oslo – Stavanger, Oslo – Bergen og Oslo – Trondheim. Braathens fløy alene på relasjonene Oslo – Kristiansand og videre på den såkalte "kystruta", dessuten mellom Mørebyene og Oslo. SAS fløy alene på Oslo – Hagesund og mellom Oslo og Nord-Norge.

Etter en mindre trafikknedgang i 1991, valgte selskapene å være forsiktige med utvidelser av kapasiteten. Etterspørselen viste seg imidlertid å øke jevnt og førte til bedre lønnsomhet. "Situasjonen ved dereguleringstidspunktet var altså at trafikkveksten var relativt sterk og selskapene hadde den høyeste kapasitetsutnyttning på lenge" (Lian 1996).

Ekspansjonsfasen (1994-1996). Oppmuntret av trafikkveksten økte selskapene produksjonen i form av flere flybevegelser, flere direkte forbindelser og på noen relasjoner også større fly. Frekvensen økte særlig på de største relasjonene i Sør-Norge. Etterspørselen økte også, men ikke så raskt som tilbudet. Dette førte til lavere kabinfaktorer for begge selskapene. Tilbudet av rabattbilletter økte i et forsøk på å stimulere etterspørselen. Den viktigste endringen i rutemønsteret var at Braathens gikk inn på rutene mellom Oslo og Bodø/Evenes/Tromsø.

Konsolideringsfasen (1997-1998). Disse to årene var preget av en "vente og se" holdning foran åpningen av Gardermoen som hovedflyplass i oktober 1998. Mulighetene for å etablere nye, attraktive avganger til/fra Fornebu var beskjedne, i og med at kapasiteten der i de mest interessante periodene på dagen var i ferd med å sprenges. Etterspørselen økte en del, noe først og fremst SAS dro nytte av. Selskapet økte sin kabinfaktor noe i denne perioden, mens Braathens kabinfaktor sank. Det var små endringer i selskapenes ruteføringer, man ventet på en tredje aktør. I august, vel to måneder før åpningen av Gardermoen, kom Color Air på banen. Selskapet startet flyginger mellom Oslo og Bergen, Ålesund og Trondheim.

Utmattelsesfasen (1999-2001). Økt kapasitet på Gardermoen, Color Airs inntreden og optimistiske prognoser for den videre utviklingen i flybransjen startet en regelrett krig i norsk innenriks luftfart. Langt flere frekvenser, etablering på relasjoner der konkurrenten tidligere hadde vært alene, økt prisdifferensiering og nye rabatter i perioder med liten trafikk, fristende bonusprogrammer og gode storkundeavtaler ble brukt som virkemidler i konkurransen. Det viste seg snart at Color Air skulle spille statistens rolle. Kampen sto mellom Braathens og SAS. SAS var i denne fasen mest aggressiv. Selskapet ville ta igjen tapte markedsandeler fra Braathens og om mulig drive Braathens ut av markedet.

Bare på ett år, fra 1998 til 1999, økte SAS sin kapasitet (målt ved tilbudte setekilometer) med 21 prosent, og Braathens med 15 prosent. 1999 ble derfor et godt år for flypassasjerene, med høy frekvens på relasjonene, beskjeden prisvekst på normalprisene, gunstige storkundeavtaler og en flom av rabattbilletter.

SAS gikk inn på Braathens tidligere monopolruter mellom Oslo og Kristiansand og mellom Oslo og Ålesund, mens Braathens startet flygninger mellom Oslo og Haugesund. Nettopp på disse relasjonene ble overkapasiteten størst og kampen hardest. Fra 1998 til 1999 ble for eksempel antall avganger mellom Ålesund og Oslo nesten tredoblet. På hovedrelasjonene i Sør-Norge var tilbudet særlig stort. På den mest trafikkerte strekningen mellom Oslo og Trondheim gikk det opp til 40 avganger på en vanlig hverdag i 1999. Kapasitetsøkningen var minst på rutene i og til/fra Nord-Norge.

Etterspørselsøkningen var ikke stor nok til at flyene kunne fylles. SAS økte sitt salg med beskjedne 2,5 prosent og Braathens sitt med sju prosent i 1999. Resultatet var at kabinfaktoren sank dramatisk, og alle tre selskapene drev med store tap. Da Color Air ga opp 27. september 1999, begynte de to gjenværende gradvis å redusere tilbudet. Det var imidlertid ikke snakk om dramatiske reduksjoner, ingen av selskapene var villige til å oppgi viktige posisjoner.

Braathens hadde ikke finansiell styrke til å tåle tapene de var blitt påført, og selskapet var truet av konkurs. Vinteren 2002 fikk SAS klarsignal for å overta Braathens, og i en periode hadde man en monopolsituasjon i norsk innenriks luftfart. I september 2002 så imidlertid et nytt selskap dagens lys. Norwegian startet flygninger mellom Oslo og Bergen, Trondheim, Stavanger og Tromsø, og de har tatt opp kampen med SAS gjennom sitt lavpris-konsept. Situasjonen nå er at flytrafikken er inne i en turbulent periode, der utsiktene for de nærmeste årene er usikre.

For utenlandstrafikken har ikke utviklingen vært like dramatisk. Det mest typiske trekket etter at det ble åpnet for konkurranse på utenlandsrutene, var at selskaper gikk inn på ruter hvor konkurrenten tidligere opererte alene, med den følge at frekvensen økte betydelig. SAS mistet dermed mye av sin dominans. Et eksempel illustrerer dette. Mens SAS i løpet av de første tre årene etter dereguleringen i 1999 økte fra 91 til 106 avganger per uke på ruter utenom Norden, økte andre selskaper fra 73 til 160 avganger (Lian 1997).

Et annet interessant trekk var at kapasiteten på rutene til de fire største flyselskapenes "nav", dvs London, Amsterdam, Frankfurt og Paris, økte relativt sterkt. Relasjonen Oslo – London har tradisjonelt vært en konkurranseutsatt rute. Allerede i 1992 var fire selskaper inne på ruta mellom Oslo og London, og konkurransen på denne ruta ble ytterligere skjerpet i 1998 da Ryan Air startet flygninger mellom Sandefjord lufthavn Torp og London. Gjennom satsing på lavprisselskaper har trafikken på Torp økt betydelig de senere årene, og utenlandstrafikken der er nå nesten på høyde med

Flesland og Sola. Ennå er det imidlertid slik at 70 prosent av trafikken mellom Norge og utlandet går over Gardermoen.

2.8 Oppsummering

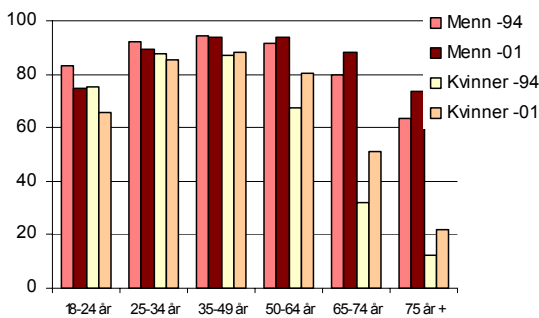
Hovedpunktene er;

- Det har stort sett vært en sammenhengende vekst i persontransporten de seneste årene. På 1980-tallet økte biltrafikken mest, mens de kollektive transportmidlene hadde prosentvis sterkest vekst på 1990-tallet.
- Som i tidligere perioder har det på 1990-tallet vært en nær sammenheng mellom utviklingen i personbilbestanden og trafikkarbeidet med personbil. I perioden 1991–2001 økte personbilbestanden med 16 prosent og personbilenes trafikkarbeid med 15 prosent.
- Trafikken med bilfergene har blitt noe redusert de siste årene, vesentlig fordi en del sterkt trafikkerte fergesamband er blitt erstattet av bro eller tunnel. Persontransporten til sjøs har ellers vokst betydelig de siste 10 år.
- Trafikken med jernbane, forstadsbaner og trikk økte kraftig på 1990-tallet. For jernbanens del har veksten vært sterkest på de korte og mellomlange strekningene.
- Bussen er likevel fortsatt vårt viktigste kollektive transportmiddel, ikke minst utenfor byområdene. Utført transportarbeid med buss økte med sju prosent i perioden 1991–2001.
- På de lange strekningene innenlands og på reiser til utlandet er flyet vårt klart viktigste transportmiddel. Stikkordene for flytrafikkens utvikling på 1990-tallet er deregulering, konkurranse og prisdifferensiering. Utført transportarbeid med fly innenlands økte med hele 53 prosent fra 1991 til 2001.

3. Tilgang til transportressurser

3.1 Tilgang til førerkort

Stadig flere kvinner skaffer seg førerkort. I aldersgruppen 25-49 år er førerkortandelen blant kvinner omtrent like høy som blant menn (figur 3.1). Nær 90 prosent i denne aldersgruppen har førerkort for bil. Dette må sees som en tilpasning til et bilbasert hverdagsliv for svært mange.



TØI rapport 637/2003 Kilde: Vegdirektoratet, førerkortregisteret

Figur 3.1: Andel med førerkort for bil etter kjønn og alder. 1994 og 2001. Prosent

Utviklingen av antall førerkort på siste del av 1990-tallet preges av to tendenser. På den ene siden er det stadig flere eldre kvinner som får førerkort for bil. Dette er en ren demografisk effekt. Kvinner født etter 1945 er vokst opp i en tid med allment bilhold og har anskaffet seg førerkort. Disse kvinnene "erstatte" etter hvert sine mødre som ikke kjørte bil, med det resultat at antall kvinner med førerkort øker og at antall førerkort også øker.

På den annen side har det i de senere år vært en tendens til at ungdom i alderen 18-24 år i mindre grad enn før skaffer seg førerkort. Dette gjelder både for kvinner og menn. I hvilken grad dette bare er en utsettelse av tidspunktet hvor man skaffer seg førerkort, eller innebærer en langsiktig tilpasning til et liv uten egen bilbruk, er for tidlig å si. Svakt fallende førerkortandel også i gruppen 25-34 år, kan tyde på lavere førerkortandeler på sikt.

3.2 Biltilgang

I reisevaneundersøkelsen er de som har førerkort spurt om tilgang til bil. Spørsmålet er knyttet til gårdsdagen (som er den dagen de fleste har som registreringsdag for sin reiseaktivitet). Dette gir grunnlag for å dele inn befolkningen etter biltilgang på følgende vis:

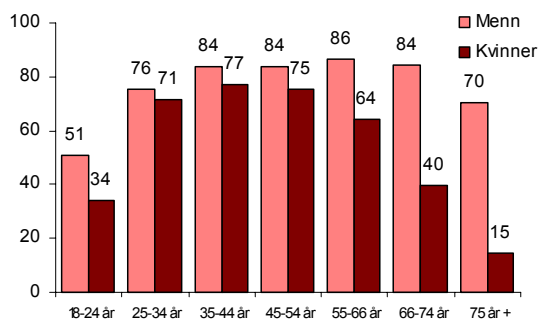
Tabell 3.1: Tilgang til bil. Prosent

Kategorier for biltilgang	Prosent
Ikke bil i husholdningen og har ikke førerkort	10
Ikke bil i husholdningen, men har førerkort	5
Bil i husholdningen, men har ikke førerkort	13
Bil i husholdningen og har førerkort, men kunne ikke disponere bilen i hele går. Hos disse ble bilen brukt av andre hele eller deler av dagen	8
Bil i husholdningen og har førerkort, og kunne disponere bilen i hele går. Denne gruppen sies alltid å ha tilgang til bil	64

TØI rapport 637/2003

Bilholdet har økt over tid. RVU 1992 viste at 60 prosent alltid hadde tilgang til bil, i 1998 var 62 prosent i tilsvarende situasjon og i 2001 64 prosent.. Det er derfor en høy andel som sier at de alltid har tilgang til bil, noe som betyr at bilen er i ferd med å bli et individuelt gode.

Hele 72 prosent av mennene har alltid tilgang til bil, mens dette gjelder kun 56 prosent av kvinnene. Forskjellen skyldes i hovedsak de eldre kvinnene. Blant kvinner i alderen 25-54 år er andelen som alltid har tilgang til bil nesten like høy som for menn (figur 3.2).



TØI rapport 637/2003

Figur 3.2: Andel som alltid har tilgang til bil etter kjønn og alder. Prosent

Tabell 3.2: Tilgang til bil for ulike befolkningsgrupper. Prosent

	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
Alle	10	5	13	8	64	100
Yrkesaktivitet						
Mertid	2	4	1	10	83	100
Heltid	3	4	4	10	79	100
Deltid	6	6	17	10	61	100
Ikke yrkesaktiv	21	6	25	5	43	100
Egen bruttoinntekt						
Under kr 50.000	13	7	49	8	23	100
Kr 50.000-99.999	25	8	16	7	44	100
Kr 100.000-199.999	15	6	8	8	63	100
Kr 200.000-299.999	4	4	3	9	80	100
Kr 300.000-399.999	2	3	1	8	86	100
Kr 400.000 og over	1	1	0	9	89	100
Bosted						
Oslo	17	14	11	7	51	100
Omegn til Oslo	6	3	12	8	71	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	12	9	12	10	57	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	6	2	13	12	67	100
Resterende seks største byer	8	5	13	9	66	100
Mindre byer	9	4	13	8	66	100
Resten av landet	9	3	14	7	67	100

TØI rapport 637/2003

Bilholdet er lavere i de store byene enn i øvrige deler av landet (tabell 3.2). 51 prosent av de bosatte i Oslo har alltid tilgang til bil i Oslo. I de tre andre storbyene (Stavanger, Bergen og Trondheim) har 57 prosent alltid tilgang til bil. I de øvrige regionstyper (storbyenes omegn, andre byer og områder utenfor byene) er biltilgangen langt høyere, to av tre har alltid tilgang til bil. Tendensen til lavere biltilgang i de store byene er mest tydelig i aldersgruppene under 45 år.

Bilholdet varierer sterkt med yrkesaktivitet og inntekt. De som ikke er yrkesaktive har et langt lavere bilhold enn andre. Kun 43 prosent av disse har alltid tilgang til bil. Når det gjelder egen inntekt, er det først ved inntekter på over kr 200.000 at bilholdet stabiliserer seg på et høyt nivå.

Antall biler i husholdet varierer med husholdsstørrelsen og familietyper (tabell 3.3). Familier som består av par med barn eller flere voksne har flest biler. Omlag halvparten av alle par med barn (under 18 år) har to eller flere biler. Videre er nær halvparten av de enslige uten bil.

Tabell 3.3: Antall biler i husholdet etter familietype. Prosent

	Antall biler				I alt
	0	1	2	3+	
Enslig	45	51	4	1	100
Enslig m/barn	16	70	12	2	100
Par u/barn	9	61	28	3	100
Par m/barn	3	49	43	5	100
Flere voksne	13	39	32	16	100
Total	15	53	27	5	100

TØI rapport 637/2003

Med utgangspunkt i bilen som en individuell ressurs, kan vi beregne bilholdet per voksen person i husholdet. Vi ser da at både for enslige og par er bilholdet tilnærmet det samme hvis de ikke har barn (tabell 3.4). Bilholdet er imidlertid klart høyere i begge grupper dersom de har barn. Dette kan imidlertid i hovedsak forklares med aldersforskjeller. Tar vi ut den aldersgruppen som gjerne har barn, ser vi at det er liten forskjell mellom barnefamilier og andre i antall biler per voksen.

Videre ser det ut til at enslige har et noe høyere bilhold enn par. Par kan dra nytte av at den andre personen i husholdet har bil. Dermed reduseres behovet for bil. Reduksjonen er imidlertid relativt liten. Dette

underbygger påstanden om at bilen i stor grad er blitt en individuell ressurs.

Tabell 3.4: Antall biler per voksen etter familietype

	Alle	25-54 år
Enslig	0.61	0.83
Enslig m/barn	0.79	0.84
Par u/barn	0.63	0.70
Par m/barn	0.72	0.72
Flere voksne	0.54	0.58
Total	0.64	0.72

TØI rapport 637/2003

3.3 Tilgang til kollektivtransport

Kollektivtransport er mer miljøvennlig enn å kjøre bil, og det har i lang tid vært et politisk mål å oppmuntre til mer bruk av kollektivtransport. Men for å kunne benytte kollektivtransport må folk ha tilgang til et godt kollektivtilbud.

Tidligere undersøkelser (Kjørstad m fl 2000, Hjorthol 1999) viser at avstand til holdeplass og frekvens i stor påvirker omfanget av kollektivreiser. Vi kombinerer disse forholdene i en variabel som kalles "tilgang til kollektivtransport".¹

Tilgangen til kollektivtransport varierer med hvor man bor (tabell 3.5). Den er best i byene, særlig i de aller største byene. Tilgangen til kollektivtransport avtar deretter med bystørrelse og er aller lavest utenfor byene.

¹ Kollektivtilbudet er definert som følger:

Svært god tilgang til kollektivtransport

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

God tilgang til kollektivtransport

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

Middels god tilgang til kollektivtransport

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

Dårlig tilgang til kollektivtransport

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

Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport

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

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

Tabell 3.5: Kollektivtilgang etter bosted. Personer 18-66 år. Prosent

	Svært god	God	Middels	Dårlig	Svært dårlig	Totalt
Alle	19	23	20	25	13	100
Oslo	78	17	2	1	1	100
Omegn til Oslo	9	29	30	19	13	100
Stavanger, Bergen, Trondheim	43	39	10	5	3	100
Omegn til Brg, Trd, Stv	4	22	27	29	19	100
6 neste byer	8	36	33	15	6	100
Mindre byer	7	25	31	26	10	100
Resten	2	6	14	52	26	100

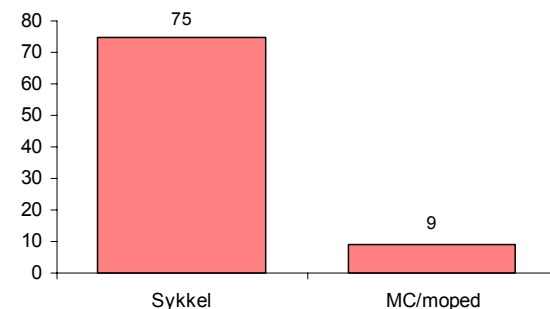
TØI rapport 637/2003

Det er verdt å merke seg at tilgangen til kollektivtransport er god i de strøk av landet hvor bilholdet er lavt og omvendt. Tilsvarende sammenheng gjelder også innenfor de store byområdene. Bilhold og tilgang til kollektivtransport utfyller hverandre i sin geografiske utbredelse. Disse forholdene kompenserer med andre ord for hverandre slik at forskjeller i mulighet til å reise utjevnes. Andelen som alltid har tilgang til bil er for eksempel under 60 prosent der kollektivtilbudet er svært godt, mens den er over 80 prosent der kollektivtilbudet er dårlig eller svært dårlig.

Kollektivtilgangen varierer lite med andre personkjennetegn, for eksempel alder og inntekt. Derimot er det en tendens til at enslige i større grad enn andre bor i strøk med svært god kollektivtilgang, dvs i de større byene. Over tid har tilgangen til kollektivtransport vært stabil. Reisevaneundersøkelsene i 1992, 1998 og 2001 viser om lag samme kollektivtilgang.

3.4 Tilgang til sykler og motorsykler

Så mange som 75 prosent av befolkningen over 12 år eier eller har tilgang til sykkel, mens ni prosent av dem som er 16 år og eldre eier eller har tilgang til moped og/eller motorsykkel (figur 3.3). Tilgangen til sykkel og moped og/eller motorsykkel har vært relativt stabil over tid.



TØI rapport 637/2003

Figur 3.3: Tilgang til sykkel og MC/moped. Prosent

Tilgangen til sykkel er forholdsvis jevnt fordelt i befolkningen, men andelen som har sykkel;

- er høyest blant de yngste og lavest blant dem som er 67 år og eldre
- er høyere blant par med barn enn blant andre familietyper,
- stiger med inntekt og utdanning

Tilgangen til MC og/eller moped er høyere for menn enn for kvinner. Aldersmessig er det blant de yngste vi finner størst utbredelse, og MC/moped er noe mer utbredt i mindre byer, tettsteder og spredtbygde strøk enn i de største byene.

3.5 Oppsummering

Hovedpunktene er;

- Flere kvinner over 50 år har førerkort, mens unge i mindre grad enn før skaffer seg førerkort.
- Nær tre av fire personer har alltid tilgang til bil.
- Hele 72 prosent av mennene har alltid tilgang til bil, mens dette gjelder kun 56 prosent av kvinnene.
- Bilholdet er lavere i de store byene enn i øvrige deler av landet.
- 42 prosent av befolkningen har et godt eller svært godt kollektivtilbud ved boligen.
- Tilgangen til kollektivtransport er best i byene, særlig i de største byene. Tilgangen til kollektivtransport avtar deretter med bystørrelse og er aller lavest utenfor byene.

4. Reiseomfang

4.1 Daglig reiser

Reiseomfang

Vår daglige mobilitet, eller transportomfanget, kan uttrykkes på flere måter og dermed beskrive ulike sider ved reiseaktiviteten. Antall reiser sier noe om våre aktiviteter og hvor mange ulike gjøremål vi har i løpet av dagen. Antall kilometer og minutter per dag sier noe om hvor lange strekninger vi tilbakelegger og tidsbruken knyttet til dette. I tillegg til de daglige reisene, er også lange reiser siste måned registrert i reisevaneundersøkelsen.

Intervjupersonene skulle selv anslå reisenes lengde og hvor lang tid de brukte når de rapporterte reiser på registreringsdagen. Erfaringsmessig er kvaliteten i svarene varierende, spesielt informasjon om reisenes lengde (jf Stangeby 2000). Det er imidlertid ikke grunn til å anta at kvaliteten varierer mellom RVU 2001 og de tidligere reisevaneundersøkelsene, slik at resultatene er sammenlignbare.²

Med disse forutsetningene var gjennomsnittreisen i 2001 11,9 kilometer med en varighet på 20 minutter (tabell 4.1). Personer i alderen 13 år og eldre reiser i gjennomsnitt 36,8 kilometer per dag og bruker daglig 62 minutter på å reise. Resultatene viser at vi foretar like mange reiser per dag som før, 3,1, men at reisene blir stadig lengre. Vi bruker imidlertid omtrent like mye tid på reising som før, noe som indikerer at gjennomsnittlig reisehastighet har ført til økt mobilitet i form av større geografisk rekkevidde.

Tabell 4.1: Utviklingen i daglig reiseomfang

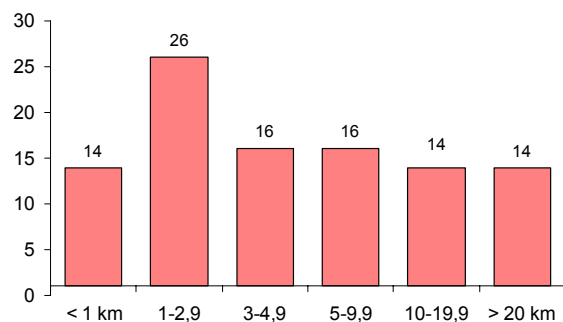
	1992	1998	2001
Antall reiser	3,12	3,14	3,09
Km / reise	10,3	10,5	11,9
Km / dag	32,1	33,0	36,8
Min/ reise	19	19	20
Min / dag	59	60	62

TØI rapport 637/2003

De fleste reiser er korte både i antall kilometer og minutter – 40 prosent av reisene er under tre kilometer, og hver tredje reise tar mindre enn 10 minutter (figur 4.1

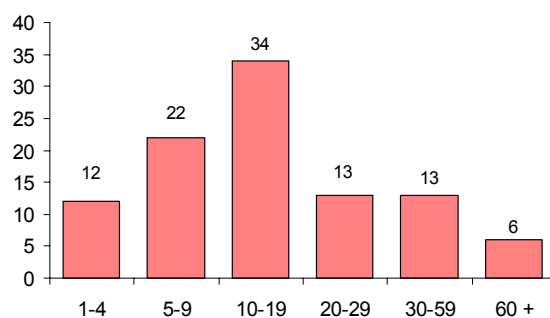
² Reiselengden er satt til uoppgitt for reiser hvor lengden er oppgitt til 0 eller til 100 mil og lengre, og for gangturer over 100 kilometer. Det videre lagt inn grenser for hvor raskt man kan reise med ulike transportmidler.

og 4.2). Reisene som er under tre kilometer utgjør imidlertid bare seks prosent av samlet reiselengde. Det er de lange reisene, dvs reiser som er 100 kilometer og lengre, som trekker opp gjennomsnittet. Disse utgjør bare 1,5 prosent av den daglige reiseaktiviteten, men står for nesten 30 prosent av samlet reiselengde. Dersom man utelater reiser over 100 kilometer, som for de fleste kan sies å ligge utenfor det daglige aktivitetsrommet, reduseres gjennomsnittlig reiselengde fra 11,9 kilometer til 8,6 kilometer. Dette som følge av bortfall av lange kollektiv- og bilreiser.



TØI rapport 637/2003

Figur 4.1: Reiser etter lengde. Kilometer



TØI rapport 637/2003

Figur 4.2: Reiser etter tidsbruk. Minutter

Reiseomfanget varierer mellom grupper

Vår mobilitet uttrykt i antall reiser og kilometer reist avhenger av vårt aktivitetsnivå. Dette kan i sin tur forklares av sosiodemografiske forhold som kjønn, alder, inntekt, familiesituasjon og bosted. Videre vil reiseomfanget avhenge av aktivitetenes lokalisering og hvilke transportressurser man har til disposisjon (tilgang til bil, kollektivtransport). I tillegg kan livsstil og hva slags

holdninger man har kunne virke inn. Disse siste forholdene fanges imidlertid ikke opp i reisevaneundersøkelsene.

Menn reiser mer enn kvinner (tabell 4.2). Menn har både flere reiser og lengre reiser enn kvinner. Det er imidlertid kun i de eldste aldersgruppene, fra anslagsvis 50 år og over, at menn har flere reiser enn kvinner. Kvinner under 50 år har omtrent like mange reiser per dag som menn, men antall kilometer reist per dag er lavere blant kvinner, med unntak av den yngste (13-17 år) og eldste (75 år og eldre) aldersgruppen. Lavere reist distanse for kvinner kan knyttes til mindre geografisk rekkevidde enn menn. Større ansvar for barn, mer deltidsarbeid, oftere lokalt arbeidssted og mindre bilbruk er viktige momenter i denne sammenheng.

Tabell 4.2: Daglig reiseomfang etter kjønn

	Menn	Kvinner	Totalt
Antall reiser	3,20	2,97	3,09
Antall km	43,2	30,3	36,8
Antall minutter	67	56	62
Antall km/tur	13,6	10,2	11,9

TØI rapport 637/2003

Mobiliteten varierer med bosted. Det er først og fremst reiselengden som varierer, mens antall reiser er noenlunde det samme overalt. I Oslo er reiselengden desidert lavest, trolig som følge av kortere avstander mellom de aktiviteter/steder man skal besøke. Også de andre storbyene har noe lavere reiselengde. I Oslos omegnskommuner er den daglig reiselengden høyest. Dette har sammenheng med lange arbeidsreiser. I områder utenfor byene er reiselengdene også lange. Dette har blant annet sammenheng med lange avstander til gjøremål som for eksempel innkjøp.

Tabell 4.3: Daglig reiseomfang for personer 18-66 år etter bosted

	Reiser/dag	Km/dag
Oslo	3,14	31,7
Omegn til Oslo	3,36	49,1
Stavanger, Bergen, Trondheim	3,31	37,9
Omegn til Stv/Brg/Trd	3,38	40,6
Resterende seks største byer	3,50	39,9
Mindre byer	3,36	39,1
Resten av landet	3,25	43,2
Total	3,32	40,6

TØI rapport 637/2003

Folks transportressurser påvirker naturlig nok også hvor mye de reiser. De som har førerkort, har to eller flere biler i husholdningen eller alltid har tilgang til bil, foretar flere daglige reiser og reiser lenger enn de som ikke har tilsvarende transportressurser. Forskjellen mellom disse

gruppene ligger i omfanget av bilbruk. Tilsvarende vil god tilgang til kollektivtransport kunne øke antall kollektivreiser. Derimot påvirkes ikke det totale antall reiser av tilgangen til kollektivtransport.

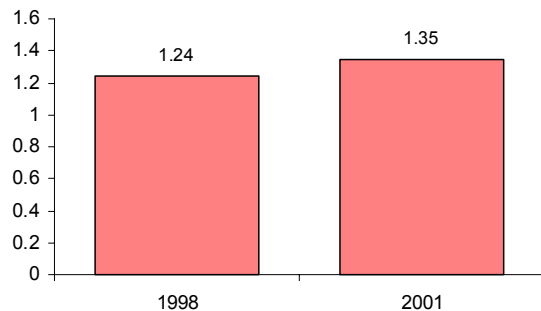
Voksne med barn reiser mer enn dem som ikke har barn. Dette gjelder både for enslige og par. Aller flest reiser har enslige med barn, mens voksne i parforhold med barn reiser lengst.

Antall reiser og reiselengde bestemmes også av vårt aktivitetsnivå. De som er yrkesaktive reiser for eksempel mer enn andre fordi de skal på jobben. Dessuten øker reiseaktiviteten med økende inntekt. Også innkjøps-, service- og omsorgsaktiviteter genererer mange reiser.

4.2 Lange reiser

Reiseomfang

I 2001 foretok befolkningen i alderen 13 år og eldre i gjennomsnitt 1,35 lange reiser per måned (figur 4.3).^{3,4} Dette er noe høyere enn i 1998, da antall lange reiser per måned var 1,24. Økningen skyldes at man har fått rapportert flere utenlandsreiser (0,21 i 1998 mot 0,30 i 2001) som følge av at rapporteringsformen er lagt om. I RVU 2001 skulle alle utenlandsreiser tas med, mens det i RVU 1998 var et krav om at også reiser til/fra Norge skulle være minst 100 kilometer én vei for å bli rapportert. For reiser i Norge er det ikke skjedd noen endringer. Som for tre år siden foretar man i gjennomsnitt 1,0 lange reiser innenlands per måned.



TØI rapport 637/2003

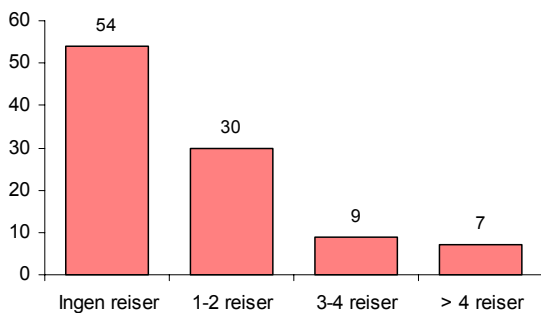
Figur 4.3: Antall lange reiser per person per måned. 1998 og 2001

Hver måned er det om lag 46 prosent av befolkningen 13 år og eldre som foretar minst en lang reise. Flertallet reiser derfor sjeldnere enn månedlig. De som har reist foretar i gjennomsnitt 2,9 reiser, men hovedtyngden

³ Som lange reiser regnes reiser som er 100 kilometer eller lengre én vei, eller reiser til/fra utlandet.

⁴ I RVU 1992 skulle intervjupersonene rapportere reiser som de hadde foretatt de siste tre månedene før intervjuet, mot en måned i 1998 og 2001. Resultatene fra 1992 er derfor ikke direkte sammenlignbare, og er utelatt i analysene av lange reiser.

ligger på en eller to reiser (figur 4.4). Det er liten gruppe høymobile, dvs personer som foretar mer enn fire lange reiser per måned, som trekker opp gjennomsnittet.



TØI rapport 637/2003

Figur 4.4: Befolkningen etter antall lange reiser per måned

Reiser over 100 kilometer utgjør som nevnt 1,5 prosent av alle daglige reiser og 29 prosent av tilhørende reiste kilometer. Dette tilsvarer 0,05 lange reiser per dag, 1,4 reiser per måned og 10,7 kilometer per dag. Når vi eksplisitt spør om lange reiser siste måned, blir det registrert 1,35 lange reiser per person. Det er med andre ord relativt godt samsvar mellom disse tallene.⁵

Grensen for lange reiser er 100 kilometer og vurderes av intervjupersoner selv (i samråd med intervjuer). På basis av opplysninger om start- og endepunkt på kommunenivå, har vi beregnet avstanden langs veg på alle reisene med utgangspunkt i kommunesenteret.

Det viser seg at nær 18 prosent av de oppgitte lange reisene innenlands er under 100 kilometer. Da noen kommuner er store og start- eller endepunkt ikke nødvendigvis ligger i kommunesenteret, setter vi en grense for beregnet avstand ved 80 kilometer. Alle reiser under dette, dvs ni prosent av reisene, utelukkes dermed. Hadde grensen vært satt ved 50 kilometer, ville 4,4 prosent av reisene blitt utelukket.

Reiser innen landsdelene, slik disse er definert i tabell 4.4, utgjør 40 prosent av alle reiser over 80 kilometer. Disse utgjør samtidig 25 prosent av totalt reist distanse på lange reiser. Hvis vi også inkluderer reiser mellom Oslo/Akershus og det øvrige Østland som reiser innen samme landsdel, er det kun en tredel av reisene som foregår mellom landsdeler. Ca 65 prosent av alle reiser og av reist distanse har start- eller endepunkt på Østlandet.

⁵ Også andelen bilturer ligger på samme nivå i disse to måtene å spørre på (71-72 prosent). De daglige reisene over 100 kilometer er imidlertid i gjennomsnitt noe kortere enn de lange reisene siste måned (240 mot 270 kilometer). Noe av forskjellen kan skyldes at korte reiser, særlig bilturer rundt 100 kilometer, blir raskere glemt enn andre reiser (Denstadli og Lian 2002). Alt i alt må en konkludere med at samsvaret mellom de to ulike måtene å spørre på må tolkes som et kvalitetstegn.

Tabell 4.4: Lange reiser mellom landsdelen. Antall i promille og gjennomsnittslengde

	Oslo-Akershus	Østlandet ellers	Agder	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	Total
Antall reiser, promille							
Oslo-Akershus	1	136	13	29	14	9	203
Østlandet ellers	130	133	14	26	12	4	320
Agder	13	14	23	17	1	1	70
Vestlandet	28	28	18	109	13	4	199
Trøndelag	13	12	1	12	62	6	107
Nord-Norge	9	5	1	4	6	76	101
Totalt	195	328	70	198	108	101	1000
Km per reise							
Oslo-Akershus	86	154	311	489	511	1457	296
Østlandet ellers	153	168	242	405	439	1514	212
Agder	311	241	127	290	872	1915	266
Vestlandet	489	406	287	186	445	1610	314
Trøndelag	519	441	872	424	148	709	297
Nord-Norge	1460	1528	1899	1654	639	240	511
Totalt	298	216	256	315	296	509	293

TØI rapport 637/2003

4.3 Oppsummering

Hovedpunktene er;

- Vi foretar 3,1 reiser per dag. Reisene er i gjennomsnitt 11,9 kilometer lange og tar ca 20 minutter.
- Antall reiser og tidsbruken på dem har vært rimelig konstant over tid. Reisesenes lengde har imidlertid økt. I 1992 var gjennomsnittslengden 10,3 kilometer.
- Antall reiser og daglig reiselengde faller med alder fra 55 år og over.
- Vi foretar 1,35 reiser over 100 kilometer per måned. 54 prosent har ikke foretatt en lang reise siste måned.

5. Transportmiddelbruk

5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser

Oversikt over de ulike reisemåtene

Valg av reisemåte avhenger av mange forhold. For det første vil transporttilbudet mellom reises start- og endepunkt og de transportressurser man disponerer, spesielt bilhold, være viktig. Videre vil egenskaper ved individet (kjønn, alder og inntekt) og familiesituasjonen ha betydning. Også geografiske forhold som regiontype, bosteds- og lokaliseringsmønster er viktig. Transportmiddelbruken avhenger videre av forhold knyttet til selve reisen. Er det en ferietur hvor familien reiser sammen og man skal ha med seg mye bagasje, benyttes ofte bil. Også ved større innkjøp benyttes ofte bil rett og slett på grunn av mengden av varer som skal fraktes.

Det har vært relativt små endringer over tid i antall daglige reiser med de ulike transportmidlene (tabell 5.1). Reiselengdene har økt noe. Kun økningene fra 1998 i reiselengde for bilfører, bilpassasjer og kollektivreisende er statistisk signifikante.

Tabell 5.1: Antall daglige reiser per person med ulike transportmidler. 1992, 1998 og 2001

	Reiser per person per dag			Gjennomsnittlig reiselengde i km		
	1992	1998	2001	1992	1998	2001
Til fots	0,66	0,60	0,66	1,3	1,6	1,4
Sykkel	0,20	0,18	0,14	2,6	2,8	2,9
MC/moped	0,02	0,03	0,02	5,3	11,9	15,2
Bilfører	1,57	1,67	1,62	12,3	11,9	12,9
Bilpassasjer	0,39	0,35	0,36	16,8	13,6	17,7
Kollektivt	0,26	0,28	0,27	17,3	23,7	29,0
Annet	0,02	0,02	0,02	8,8	6,6	6,6
Alle reiser	3,12	3,14	3,09	10,3	10,5	11,9
Ikke motoriserte reiser	0,86	0,78	0,80	1,6	1,9	1,7
Motoriserte reiser	2,26	2,36	2,29	13,6	13,5	15,5

TØI rapport 637/2003

Reisemåte og reisemål

Reisemåten varierer med reisemålet (tabell 5.2). Skolereiser har naturlig nok en lav andel som kjører bil fordi mange elever er for unge til å kjøre. Flesteparten går eller tar kollektivt (buss). Kollektivreiser er også relativt sett utbredt på arbeids- og tjenestereiser. Bilbruk dominerer mest på omsorgsreiser og arbeids- og

tjenestereiser mens sykling er mest vanlig på skole- og arbeidsreiser.

Tabell 5.2: Reisemåte etter reisemål. Prosent

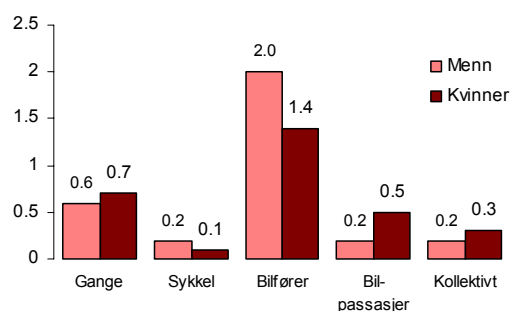
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle	Omsorg	Fritid	Besøk	Alle
Gange	11	27	8	22	14	41	23	22
Sykkel	6	8	1	3	2	5	5	4
MC	1	1	0	0	1	1	1	-
Bilfører	63	17	68	56	71	30	46	52
Bilpass.	7	8	8	12	9	15	18	12
Kollektivt	12	39	12	6	3	8	6	9
Annet	0	0	2	0	0	1	0	1
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 637/2003

Reisemåte og kjønn

Menn bruker bil mer enn kvinner. Spesielt befinner menn seg langt oftere bak rattet enn kvinner. Kvinner er i større grad bilpassasjerer. I tillegg går kvinner oftere enn menn (figur 5.1).

Størsteparten av kjønnsforskjellene i bilførerandelen kan tilskrives større biltilgang hos menn. Det er imidlertid også en forskjell i bilbruk mellom kjønnene selv om biltilgangen er den samme. Bilførerandelen blant menn som alltid har tilgang til bil var 76 prosent, mot 64 prosent for kvinner.



TØI rapport 637/2003

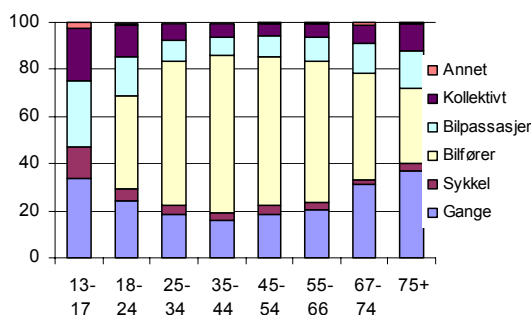
Figur 5.1: Antall reiser per dag etter kjønn og reisemåte

Kvinner har litt andre gjøremål enn menn, men dette kan i liten grad forklare forskjellene i bilbruk. Menn reiser lengre enn kvinner, men heller ikke dette kan i særlig grad forklare forskjellene i bilbruk. I alle avstandsgrupper er bilførerandelen høyere blant menn enn blant kvinner. Unntaket er reiser opp til en kilometer hvor bilførerandelen er like høy blant kvinner som blant menn.

Middelaldrende kjører mest bil

Bilbruken er størst blant personer i alderen 25-66 år hvor ca 60 prosent av reisene skjer som bilfører (figur 5.2). I tillegg kommer drøyt 10 prosent av reisene som bilpassasjerer. Aller høyest er bilbruken for de mellom 35 og 44 år. I denne aldersgruppen skjer tre av fire reiser skjer med bil, 67 prosent som bilfører og åtte prosent som passasjer.

Det er unge under 25 år og eldre over 66 år som oftest reiser kollektivt og som oftest går. I tillegg er det en høy andel sykkeltureturer blant de unge. Dette har sammenheng med at biltilgangen er lavere blant unge og eldre. Disse gruppene er enten avhengige av korte avstander, et godt kollektivtilbud eller å bli kjørt av andre.

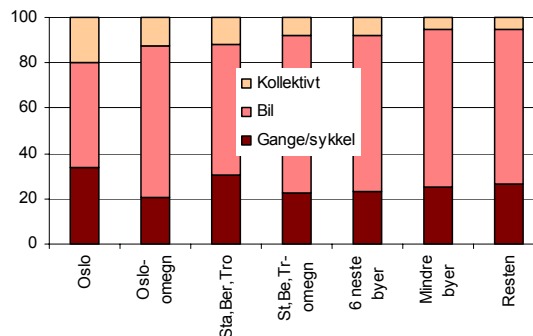


TØI rapport 637/2003

Figur 5.2: Reisemåte etter alder. Prosent

Høyest kollektivbruk og gang- og sykkelbruk i byene

De store byene har mindre bilbruk enn resten av landet (figur 5.3). Dette har sammenheng med kortere avstander og et bedre utbygd kollektivtilbud. Oslo skiller seg ut med både høy kollektivandel og en høy andel gang og sykkel. Stavanger, Bergen og Trondheim har også høye kollektivandeler, men mindre gange og sykling enn Oslo. Omfanget av bilkjøring er relativt høyt i de øvrige delene av landet. Selv om en del av forskjellen mellom områdene skyldes ulike turlengder, er det innenfor alle avstandsgrupper færre som kjører bil i storbyene, særlig i Oslo, enn andre steder.



TØI rapport 637/2003

Figur 5.3: Reisemåte etter regiontype. Prosent

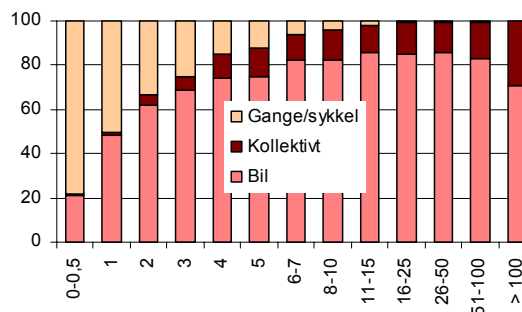
Bilen brukes selv på korte reiser

Reiseavstand påvirker reisemåten (figur 5.4). Andelen gang og sykkeltureturer avtar med avstand, mens andelen kollektiv- og bilreiser øker. På de korte reisene dominerer gange og sykkel. Det er særlig gange som er viktig. Sykkelandelen ligger mellom fem og syv prosent på avstandsgruppene opp til og med fem kilometer.

Kollektivtransport har en ulempe i forhold til andre reisemåter knyttet til frekvens og avstand til holdeplass. På korte avstander betyr disse ulempene relativt sett mye. Det er først på reiser som er fire kilometer eller lenger at kollektivandelen kommer over 10 prosent. Deretter øker den ytterligere noe med økende avstander.

Andelen bilreiser er på sitt høyeste på avstander mellom en og fem mil, og avtar noe over dette. Dette kan nok skyldes at bilreiser over fem mil, særlig hvis dette er arbeidsreiser, i lengden blir både slitsomme og dyre i forhold til å reise kollektivt.

Det er imidlertid verdt å merke seg at det selv på korte avstander er høye bilandeler. På reiser som er 500 meter eller kortere bruker for eksempel en av fem bilen. Når turen er en kilometer kjører halvparten bil, og når den er tre kilometer kjører to av tre bil. Her burde det med andre ord være et stort potensial for økt gange og sykkelbruk.

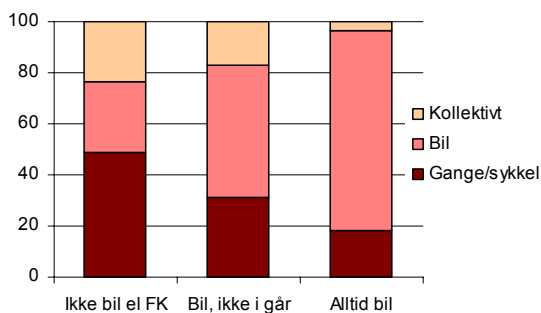


TØI rapport 637/2003

Figur 5.4: Reisemåte etter turens lengde (km). Prosent

Biltilgang styrer reisemåten

Reisemåten avhenger også av transportressursene, spesielt biltilgangen. Har man alltid tilgang til bil, er det fristende å bruke denne selv på korte reiser. For de som alltid har tilgang til bil, er 80 prosent av alle reiser bilturer (figur 5.5). De som har førerkort og bil i husholdet, men som ikke kunne bruke bilen hele gårsdagen, er i en mellomstilling. Også disse har imidlertid en relativt høy bilbruk. De gruppene som verken har biltilgang eller eget førerkort, er avhengig av andre for å bli kjørt dit de skal hvis de ikke kan gå, sykle eller bruke kollektivtransport. Dette gjelder særlig ungdom og eldre. Bilbruken er følgelig svært lav blant disse.

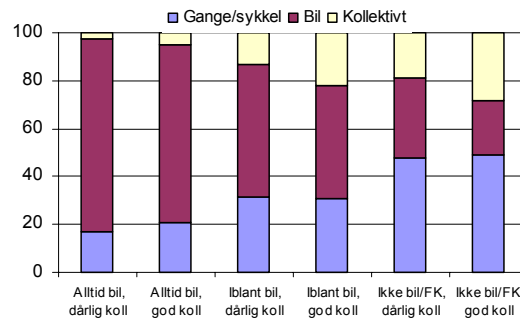


TØI rapport 637/2003

Figur 5.5: Reisemåte etter egen biltilgang. Prosent

Tilgang til kollektivtransport påvirker reisemåten langt mindre enn tilgang til bil. I figur 5.6 har vi med utgangspunkt i figur 5.5 skilt mellom de som har god og dårlig tilgang til kollektivtransport.⁶

Det er blant gruppene som ikke har bil, eller har bil en gang i blant, at andelen kollektivtransport øker noe når kollektivtilgangen bedres. Økningen er imidlertid liten i forhold til den betydning bilen har for reisemåten. Både for de som har dårlig kollektivtilgang (søyle 1, 3 og 5) og for de som har god kollektivtilgang (søyle 2, 4, og 6), øker bilbruken kraftig når tilgangen til bil øker.



TØI rapport 637/2003

Figur 5.6: Reisemåte etter tilgang til bil og kollektivtransport. Prosent

5.2 Bilbruk

Bilen utfører en dominerende del av transportarbeidet. To av tre reiser er bilturer og tre fjerdedeler av vår daglige reiselengde utføres med bil. Allment bilhold har vært en viktig premisse i samfunnsplanlegging. Lokalisering av boliger, arbeidsplasser og servicetilbud er i mange tilfeller basert på et høyt bilhold (Fosli og Lian 1999).

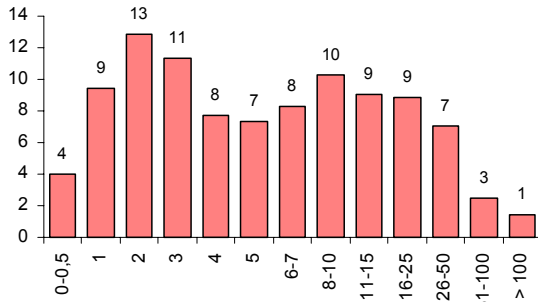
Vi har vist at personer med høy biltilgang også har høy bilbruk. Alle har imidlertid ikke tilgang til bil, verken for sin egen del eller i husholdet. Noen kjører ikke selv, men er avhengig av at andre i husholdet kan kjøre dem. Begge disse gruppene vil ha lavere bilbruk enn andre. Samtidig vil et stort behov for å bruke bil også ofte føre til et høyere bilhold. Det er med andre ord en gjensidig sammenheng mellom biltilgang og bilbruk.

Bilreiser etter avstand

Bilbruken kan beskrives ved antall reiser, deres lengde og ved antall personer i bilen. I gjennomsnitt utfører vi to bilreiser per dag, 1,65 som fører og 0,35 som passasjer. Dette utgjør som nevnt 65 prosent av alle reiser og over 80 prosent av daglig reiselengde (når vi ser bort fra reiser over 100 km).

Bilen brukes på nær sagt alle avstander. Selv på korte reiser bruker vi bil. Figur 5.4 viste at allerede på reiser som er rundt en kilometer bruker halvparten bil. Figur 5.7 viser reiser som bilfører etter lengde. 13 prosent av reisene er en kilometer eller kortere, og hver fjerde biltur er under to kilometer.

⁶ God kollektivtilgang: under 1 kilometer til holdeplassen og minst 1-3 avganger per time, eller 1-1,5 kilometer til holdeplass og 4 avganger eller mer per time.



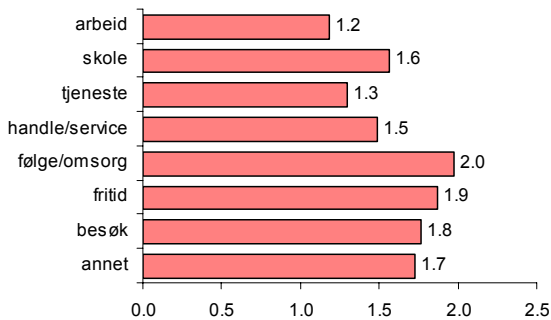
TØI rapport 637/2003

Figur 5.7: Reiser som bilfører etter reiselengde (km). Prosent

Antall personer i bilen

Belegget per biltur var 1,62 i 1992 og 1998, mens det var sunket til 1,56 i 2001. Belegget i bilene avhenger av reiselengde og reiseformål. På reiser opp til 25 kilometer ligger belegget i bilene på ca 1,5, dvs det er en "halv" passasjerer med i gjennomsnitt. Deretter stiger belegget med økende turlengde. Lange reiser er ofte fritids- eller besøksreiser hvor hele familien reiser sammen. Personbelegget regnet per biltur er i gjennomsnitt 1,56, mens det er 1,77 hvis vi regner etter belegg per kjørte kilometer.

Når det gjelder reiseformålene, har arbeids- og tjenestereiser lavest belegg (figur 5.8). Et personbelegg på 1,2 betyr at hver femte bilfører har med en passasjer, mens de øvrige fire kjører alene. Belegget er høyest på følge- og omsorgsreiser.



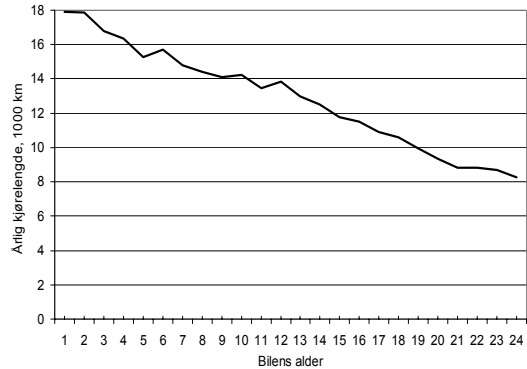
TØI rapport 637/2003

Figur 5.8: Antall personer i bilen etter reiseformål

Årlig kjørelengde

I gjennomsnitt kjøres bilene som disponeres av husholdene som intervjupersonene bor i, 14.150 kilometer per år. Årlig kjørelengde på bilene varierer etter bilens alder og biltype. Mens personbiler kjøres i underkant av 14.000 kilometer per år, kjøres varebiler og kombinerte biler i undersøkelsen ca 15.300 kilometer. Nye biler kjøres ca 18.000 kilometer per år, ni år gamle biler kjøres omtrent like langt som gjennomsnittet, mens årlig kjøre-

lengde kommer under 10.000 kilometer når bilene er 19 år og over (figur 5.9).



TØI rapport 637/2003

Figur 5.9. Årlig kjørelengde etter bilens alder. 1000 km

Det er videre ingen forskjell i årlig kjørelengde per bil mellom hushold som kun har en bil og hushold med flere biler. Innenfor tobilhushold er det imidlertid ofte slik at en bil kjøres relativt langt, mens den andre kjører kortere. I 60 prosent av tilfellene er avviket i kjørelengde mer enn 4.000 kilometer.

Samme årlige kjørelengde per bil i hushold med en bil og med flere biler, kan tolkes på flere måter. For det første kan anskaffelse av flere biler være betinget av et stort behov for bil. Når den første bilen i husholdet kjøres mye, er den ikke tilgjengelig for andre i husholdet. Et samtidig behov for bil løses da ofte ved anskaffelse av en bil til. For det andre kan høy biltilgang i seg selv gjøre det lett å bruke bilen, med høy utkjørt distanse som resultat. For det tredje kan like kjørelengder tolkes som et tegn på at bilen er blitt en individuell bruksgjenstand som brukes like mye uavhengig av hvor mange voksne eller biler det er i husstanden.

Bilholdet og årlig kjørelengde varierer med inntekt. Andelen som har flere biler øker imidlertid langt sterkere med økende inntekt enn kjørelengden per bil, selv om også kjørelengden øker en del med økende inntekt (fra 11-12.000 kilometer til ca 16.000 kilometer). Fortsatt inntektsvekst kan dermed i større grad føre til økt bilhold enn økning i utkjørt distanse per bil. Årlig kjørelengde ser ut til å stabilisere seg på 15.000 kilometer i "rike" hushold med flere biler.

På den annen side er økningen i bilholdet i ferd med å flate ut. Personbilbestanden økte kun med 1,4 prosent i året på 1990-tallet. Videre har en stor del av veksten sammenheng med at nye grupper av eldre kvinner med førerkort kommer inn som bilbrukere.

Samme kjørelengde i en- og flerbilhushold og en relativt stabil kjørelengde over tid, kan skyldes to motsatte tendenser. På den ene side kan kjørelengden

være redusert som følge av at stadig mer ”marginale”⁷ grupper skaffer seg bil. På den annen side kan bedre veger og endret lokaliseringens mønster gi en generell økning i kjørelengdene.

Årlig kjørelengde per bil er relativt konstant for personer i alderen 18-66 år, men faller deretter sterkt for de aller eldste. Kjørelengdene er videre lavest i Oslo og de øvrige storbyene, og høyest i Oslos omegn. Bilholdet (biler/voksen) er også lavest i storbyene (0,54-0,58), mens de øvrige regiontypene ligger på 0,72 biler per voksen.

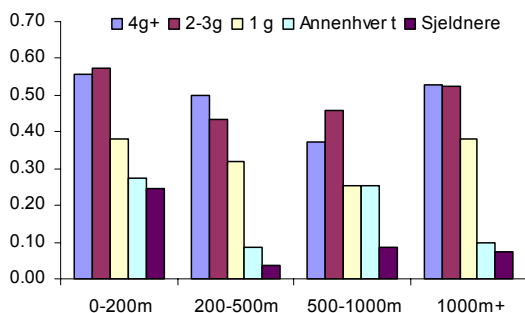
Tabell 5.3: Årlig kjørelengde per bil etter bosted og antall biler i husholdet. 1000 kilometer

Bosted	1 bil	2 biler
Oslo	13,6	12,9
Omegn til Oslo	16,3	15,7
Bergen/ Trondheim/ Stavanger	13,6	13,2
Omegn til Brg/Trd/Stv	14,9	13,4
Resterende seks største byer	14,0	14,5
Mindre byer	13,6	13,7
Resten av landet	14,0	14,6
Total	14,1	14,3

TØI rapport 637/2003

5.3 Kollektivreiser

En god kollektivtransport skal ha god overflatedekning og frekvens. Et transportnett med god overflatedekning innebærer korte avstander fra reisens start- og endepunkter til nærmeste holdeplass. Det synes imidlertid som frekvensen er viktigere enn avstanden til holdeplass for omfanget av kollektivreiser (figur 5.10). Også innenfor de enkelte regionstyper gjelder en slik sammenheng, om enn noe svakere. Frekvensen er høy i de større byene hvor kollektivbruken er høy i forhold til andre regioner, mens avstanden til holdeplass varierer mindre mellom regionstypene.



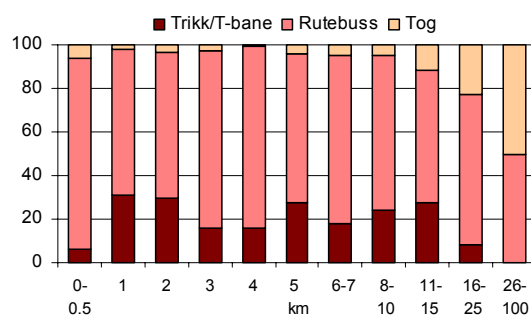
TØI rapport 637/2003

Figur 5.10: Antall kollektivreiser per dag etter avstand til holdeplass og kollektivfrekvens på hverdager

⁷ Marginale; lavere reisebehov eller lavere inntekt.

Det er imidlertid forskjell mellom de ulike kollektive transportmidler med hensyn til overflatedekning og hvor langt folk er villig til å gå til holdeplassen. Mens man i gjennomsnitt går snaut 400 meter i forbindelse med en bussreise, går man 500 m når man benytter trikk/T-bane og nesten 800 meter i forbindelse med togreiser. Nær en fjerdedel av togpassasjerene går faktisk mer enn en kilometer.

Kollektivreisene er forholdsvis lange, nettopp på grunn av ulempene knyttet til frekvens og overflatedekning. Det er særlig på reiser fra 4-5 kilometer og oppover at antallet og andelen kollektivreiser er høy. Videre er reiser med tog lenger enn reiser med buss og trikk (figur 5.11).



TØI rapport 637/2003

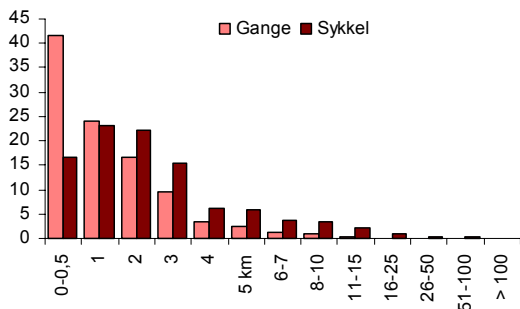
Figur 5.11: Ulike typer kollektivreiser etter reiselengde (km). Prosent

Hvem er det så som reiser kollektivt? Kollektivreisende er gjerne ungdom og eldre. De middelaldrende benytter i stor grad bilen. Kollektivtransport er videre særlig utbredt i storbyene. Her er befolkningsunderlaget stort nok til tilbudet med hensyn til frekvens og overflatedekning er stort nok til å bli konkurransedyktig i forhold til bil.

5.4 Gang og sykkelreiser

Gang- og sykkelreiser utgjør henholdsvis 22 prosent og fire prosent av alle reiser. Disse er naturlig nok relativt korte reiser. Gangturene er i gjennomsnitt 1,4 kilometer mens sykkelturene er 2,9 kilometer. Nær to av tre gangreiser er en kilometer eller kortere. Sykkelturene er gjerne tre kilometer eller kortere (figur 5.12).

Sykkelbruken er sesongavhengig. Andelen som bruker sykkel er høyest i perioden mai – august (ca åtte prosent). Videre ser det ut til at andelen som går og som reiser kollektivt er lav i de perioder når sykkelbruken er høy og omvendt.

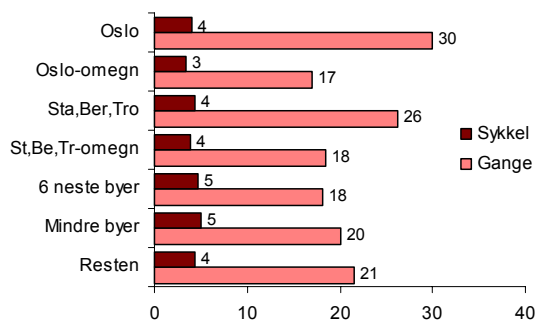


TØI rapport 637/2003

Figur 5.12: Gang- og sykkelreiser etter reislengde. Prosent

Å gå og sykle er samlet sett mest utbredt i de store byene (figur 5.13) og blant unge og eldre. Sykkelbruken er mest utbredt blant ungdom i alderen 13-17 år. I de øvrige aldersgruppene er andelen som sykler relativt like. Den regionale variasjonen gjelder i første rekke gange som er mer utbredt i de største byene. Andelen som sykler er omtrent den samme i alle regiontyper.

Det er ikke store forskjeller i lengden på gang- og sykkelturene mellom aldersgruppene. Gangturene er noe lenger i gruppen 45-66 år enn i andre aldersgrupper. Videre er det liten forskjell mellom regiontypene med hensyn til lengden på gang- og sykkelturene. Sykkelturene er noe lengre i storbyene enn i øvrige regioner.



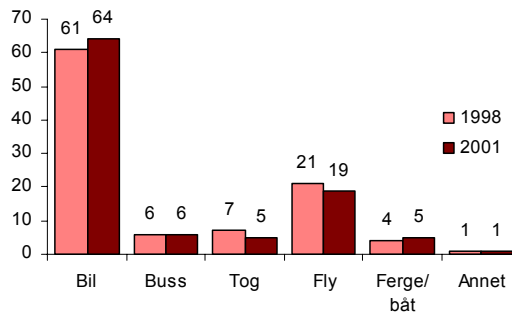
TØI rapport 637/2003

Figur 5.13: Andel gang- og sykkelturet etter bosted. Prosent

5.5 Transportmiddelbruk på lange reiser

Transportmåter

Bilen er også dominerende på lange reiser. I 2001 var bil hovedtransportmiddel på 64 prosent av alle lange reiser (figur 5.14). I underkant av hver femte reise ble foretatt med fly, seks prosent med buss, fem prosent med tog og en tilsvarende andel med båt eller ferge.



TØI rapport 637/2003

Figur 5.14: Lange reiser etter transportmiddel. 1998 og 2001. Prosent

Sammenlignet med 1998 foregår en større andel av reisene med bil, mens tog og fly mistet noe markedsandel i 2001. Redusert flybruk på lange reiser er en ny tendens. I flere tiår fram til 1998 har flytransport økt sin betydning.

Økt bilbruk ser man både på reiser i Norge og utenlandsreiser. Deler av økningen på utenlandsreisene kan forklares med at man i RVU 2001 har fått rapportert en større andel av nordmenns handlereiser til Sverige. Økt bilbruk på bekostning av kollektive transportmidler (tog og båt) kjennetegnet også i utviklingen på 1990-tallet. Det er relativt liten variasjon i transportmiddelbruken mellom befolkningsgrupper på de lange reisene, men når det gjelder bruk av fly, er dette mest vanlig i de større byene og for de midlere aldersgruppene.

En inndeling i lange reiser innenlands etter avstandsgrupper, viser et svært stabilt mønster. Bilen dominerer på avstander under 300 kilometer, mens fly er like viktig som bil på avstander over 300 kilometer (tabell 5.4). Andelen lange flyreiser har sunket noe siden 1998, mens bilreiser har økt.

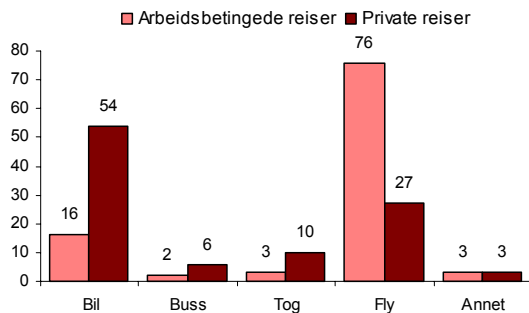
Tabell 5.4: Lange reiser etter avstand og reisemåte. 1998 og 2001. Prosent

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

TØI rapport 637/2003

Arbeidsbetingede reiser (tjenestereiser og reiser til/fra arbeid) utgjør 22 prosent av alle lange reiser. Andelen er høyest for reiser over 300 kilometer (30 prosent). Arbeidsbetingede reiser foregår i større grad med kollektivtransport enn private reiser. For reiser mellom

150 og 300 kilometer er bilandelen på tjenestereiser 70 prosent mot 85 prosent på private reiser. Figur 5.15 viser at flyet dominerer på arbeidsbetingede reiser over 300 kilometer.



TØI rapport 637/2003

Figur 5.15: Reiser over 300 km etter reisemåte og -formål. Prosent

På hovedrelasjonene til/fra Oslo og Akershus, hvor det er konkurranse mellom flere transportformer, har flyet tapt terreng, mens særlig bilen har vunnet fram (tabell 5.5). På reiser mellom Oslo- og Kristiansands-regionen har også tog og buss økt på bekostning av flyreiser, spesielt i privatmarkedet. Ellers er det slik at bilen har vunnet fram både i privat- og forretningsmarkedet.

Flyreisene skiller seg ut med en høy andel tjenestereiser og reiser til/fra arbeid (tabell 5.6). Kurs og konferanser er et viktig reisemål, særlig blant offentlig ansatte. For de øvrige transportmidlene er ferie- og fritid og besøk de klart viktigste reisemålene.

Tabell 5.5: Reiser innenfor fire transportkorridorer til/ fra Oslo/Akershus etter hovedtransportmiddel. 1998 og 2001. Prosent

	Reiser mellom Oslo/ Akershus og							
	- Hordaland		- Sør-Trøndelag		- Rogaland		- Vest-Agder	
	1998	2001	1998	2001	1998	2001	1998	2001
Bil	18	24	26	39	15	23	42	46
Buss	1	4	2	-	2	4	3	8
Tog	15	13	14	16	1	1	15	20
Fly	66	59	57	44	81	70	39	26
Annet	0	-	1	1	1	2	1	-
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 637/2003

Tabell 5.6: Lange reiser i Norge etter transportmiddel og formål. Prosent

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/fritid	Besøk	Annet	Sum
Bil	3	14	11	2	38	27	5	100
Buss	6	14	11	10	23	24	12	100
Tog	7	15	7	3	22	38	8	100
Fly	8	48	3	2	15	20	4	100
Ferge/båt	3	19	15	1	28	28	6	100
Annet	4	19	25	-	33	14	5	100

TØI rapport 637/2003

5.6 Oppsummering

Hovedpunktene er;

- Bilen står for to tredel av alle reiser og tre firedeler av samlet reiselengde.
- Selv på korte reiser benyttes bil. Alt ved reiser på rundt en kilometer benytter halvparten bil.
- Biltilgang har langt sterkere innvirkning på reisemåten enn tilgang på kollektivtransport.
- Kollektivtransport står for ni prosent av reisene. Det er først ved reiser på 4-5 kilometer og oppover at kollektivtransport får en markedsandel på 10 prosent eller mer.
- Frekvensen betyr mer enn avstand til holdeplass for omfanget av kollektivreiser.
- Gange og sykling står for 26 prosent av reisene. Det er særlig på korte reiser, opp til tre kilometer, at gange og sykling er viktig.
- Folk i store byer kjører mindre bil, og går, sykler og reiser kollektivt oftere.
- Bilen dominerer også på lange reiser. Fly er like viktig som bil på lange reiser over 30 mil, men flyet har tapt markedsandel de siste tre årene.

6. Arbeidsreiser

6.1 Generelle utviklingstrekk

Flere kvinner i arbeid

I løpet av 1990-tallet økte sysselsettingen her til lands. Ved inngangen til tiåret var 66 prosent av befolkningen i alderen 16-74 år sysselsatt, dvs hadde inntektsgivende arbeid av minst én times varighet per uke, mens det 10 år senere var 71 prosent som var i arbeid (kilde: Statistisk Årbok). Det mest markante kjennetegnet ved utviklingen var at andelen kvinner i yrkeslivet økte. Mens knapt 60 prosent av kvinnene var sysselsatt i 1990, var denne andelen økt til 67 prosent i 2000. Veksten var størst for heltidsarbeidende kvinner. Ungdommen er en annen gruppe som tar større del i arbeidslivet nå enn tidligere. I 1990 var 44 prosent av de mellom 16 og 19 år del av arbeidsstyrken, mens andelen ti år senere var økt til 50 prosent. Totalt vokste arbeidsstyrken med 10 prosent på 1990-tallet, mens befolkningsveksten for aldersgruppen 16-74 år var 3,5 prosent.

Sysselsettingen har økt, men gjennomsnittlig arbeidstid er den samme nå som for ti år siden. I gjennomsnitt arbeider de sysselsatte knapt 35 timer per uke, det samme som i 1990. Relativt sett har det heller ikke blitt flere som arbeider mer enn hva som regnes som normal arbeidstid. Denne andelen har heller gått ned enn opp de senere årene. Det er imidlertid flere som arbeider i helgene og/eller har ubekvem arbeidstid. I henhold til SSBs Arbeidskraftundersøkelse har en av tre regelmessig ubekvem arbeidstid, og det er ansatte i hotell- og restaurantnæringen som oftest har helg-, kvelds- og nattarbeid (Statistisk sentralbyrå 2002).

Flere får godtgjort utgifter til arbeidsreisen

Det er bare 14 prosent av de yrkesaktive som på noen måte får godtgjort utgifter til arbeidsreisen av arbeidsgiver (tabell 6.1). Denne typen godtgjørelser er til en viss grad relatert til yrkesstatus, og langt mer utbredt innen privat sektor enn i det offentlige. Blant administrative ledere får for eksempel 21 prosent utgiftene dekket, mens bare fem prosent av de som jobber innen kontor- og serviceyrker mottar det samme. De som oftest har slike godtgjørelser er imidlertid håndverkere, nesten hver tredje håndverker får på noen måte godtgjort utgifter til arbeidsreisen.

Seks prosent av de sysselsatte, eller nesten halvparten av de som mottar godtgjørelse, får alle utgifter dekket,

uavhengig av transportmåte. For de fleste dreier dette seg om bilbruk, tre av fire som får alle utgifter dekket, og som hadde gjennomført en arbeidsreise på registreringsdagen, kjørte bil til arbeid denne dagen. Blant dem med firmabilordning får så godt som alle dekket samtlige utgifter, bare fire prosent betaler driftsutgifter selv.

Av de drøyt 13.000 sysselsatte i RVU 2001 er det bare 54 som mottar noen form for støtte til kollektivtransport, og det er kun 18 som mottar støtte til bruk av sykkel. Til sammen utgjør dette under én prosent av de sysselsatte, og bare fire prosent av de som mottar godtgjørelse.

Det er flere som får godtgjort utgifter til arbeidsreisen nå enn for 10 år siden. Tall fra RVU 1992 viser at bare 10 prosent mottok godtgjørelse da.

Tabell 6.1: Godtgjørelse av utgifter til arbeidsreisen. Prosent

	Person med godtgjørelse	Alle
Ingen form for godtgjørelse		86
Arbeidsgiver dekker alle utgifter	45	6
Firmabil, alle utgifter dekket	22	3
Firmabil, betaler driftsutgifter selv	1	-
Støtte til bilhold etter antall kjørte km	16	2
Annen støtte for bil	5	1
Støtte til kollektivtransport	3	-
Godtgjørelse for bruk av sykkel	1	-
Annet	7	1
I alt	100	100

TØI rapport 637/2003

Ni av ti har gratis parkering

Et annet gode som arbeidsgiver kan tilby, og som er viktig for de ansattes transportmiddelbruk, er parkering. Til sammen er det mer enn 90 prosent av de sysselsatte som har tilgang til parkeringsplass ved arbeidet som arbeidsgiver disponerer (tabell 6.2). For de aller fleste er dette gratis parkering hvor det sjelden er problemer med å få plass. Kun syv prosent må betale for parkeringen, og det er bare to prosent som ikke har parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen. Tilgangen til parkering er vesentlig

Tabell 6.2: Tilgang til parkering ved arbeidsplassen etter arbeidssted. Prosent

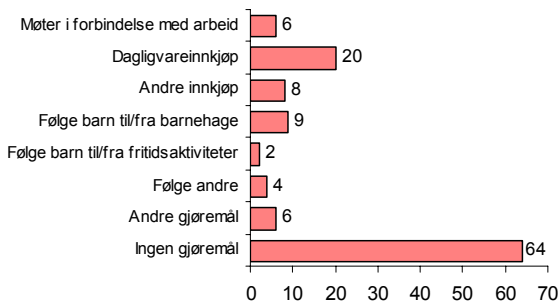
	Gratis, disp. av arb.giver – alltid plass	Gratis, disp. av arb.giver – begrenset plass	Avgift, disp. av arb.giver	Vei/gate med avgift	Vei/gate uten avgift	Ikke parkeringsmulighet	Sum
Alle	80	7	4	4	3	2	100
Oslo	62	8	8	13	4	5	100
Omegn til Oslo	90	4	2	2	2	-	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	71	8	11	6	2	2	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	83	10	2	2	2	1	100
Resterende seks største byer	82	7	4	4	2	1	100
Mindre byer	85	6	2	3	3	1	100
Resten av landet	88	6	1	1	3	1	100

TØI rapport 637/2003

dårligere for de som arbeider i storbyene, og spesielt Oslo hvor hver femte har avgiftsbelagt parkering, og fem prosent ingen parkeringsmuligheter overhode.

Mange har gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen

Drøyt hver tredje person kombinerer arbeidsreisen med andre gjøremål (figur 6.1). For de fleste er dette dagligvareinnkjøp, 20 prosent handler dagligvarer på vei til eller fra jobb. Også omsorgsrelaterte gjøremål, som å følge/hente barn i barnehage eller fritidsaktiviteter, skjer regelmessig i forbindelse med arbeidsreisen.



TØI rapport 637/2003

Figur 6.1: Gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen. Prosent

I et langsiktig perspektiv ser det ut til at det har blitt vanligere å kombinere arbeidsreisen med ulike gjøremål, i 1992 var det 33 prosent som hadde ærend på vei til eller fra arbeid. Tendensen går i retning av at flere har gjøremål knyttet til innkjøp. Økningen kan ha flere forklaringer. Tradisjonelt har kvinner foretatt innkjøp oftere enn menn (Hjorthol 1998), og med flere kvinner i arbeidstyrken er det ikke uventet at det blir flere som har denne typen gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen. Generelt har kvinner også flere ærend enn menn. De største forskjellene utenom innkjøp gjelder henting og

bringning av barn, og forskjellene har ikke blitt mindre de senere årene.

6.2 Arbeidsreisenes omfang, tidsbruk og lengde

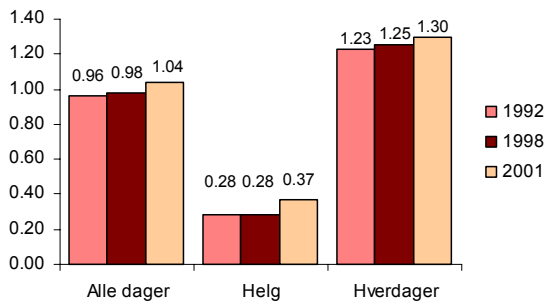
Flere arbeidsreiser

Arbeidsreisen er sentral i forhold til organiseringen av hverdagslivet. Hvor, når og på hvilken måte arbeidsreisen foregår, legger føringer på mulighetene for andre aktiviteter. I forhold til de fleste andre reiser er arbeidsreisen den som både romlig og tidsmessig er mest bundet. Arbeidsreisene har derfor store samfunnmessige konsekvenser. De foregår konsentrert i tid og rom og krever stor kapasitet både av veg- og kollektivsystemet.

Som enkeltreiser utgjør arbeidsreisene 22 prosent av alle daglige reiser, men beregninger har vist at de inngår i nærmere halvparten av alle hovedreiser, dvs reiser som både starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. Relativt sett har arbeidsreisene blitt viktigere, i 1992 skjedde 19 prosent av det totale antall reiser nordmenn gjennomførte i det daglige til/fra arbeid.

I gjennomsnitt gjør hver sysselsatt 1,04 arbeidsreiser per dag, inkludert lørdager og søndager. Figur 6.2 indikerer en langsiktig trend i retning av flere arbeidsreiser, noe som blant annet har sammenheng med økt sysselsetting.

Som nevnt er det flere som jobber i helgene nå enn tidligere, og økningen i antallet arbeidsreiser kan i stor grad tilbakeføres til dette. Hver femte sysselsatte person foretar en arbeidsreise i løpet av helgen, og drøyt hver tiende arbeidsreise skjer dermed på lørdag eller søndag. Gjennomsnittlig antall arbeidsreiser på lørdager og søndager har økt fra 0,28 til 0,37.

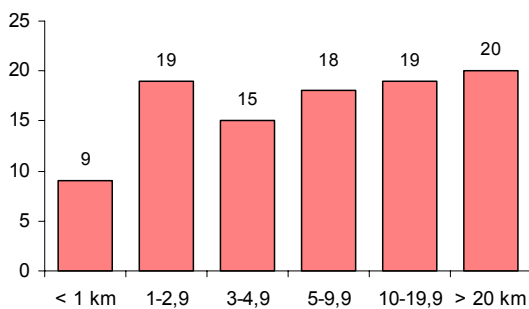


TØI rapport 637/2003

Figur 6.2: Antall arbeidsreiser per sysselsatt. 1992, 1998 og 2001

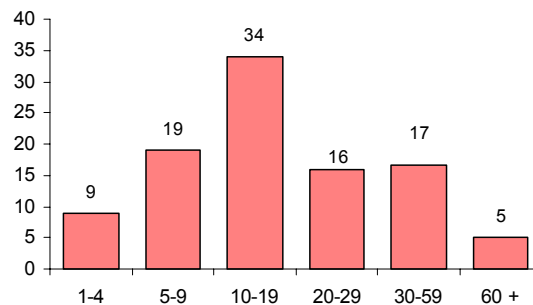
Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk øker

En arbeidsreise er i gjennomsnitt 13,6 kilometer lang og tar 21 minutter hver vei. 60 prosent av arbeidsreisene er under 10 kilometer, 28 prosent er under tre kilometer, og ni prosent har under én km til jobb (figur 6.3). Tre av fire bruker under 30 minutter til/fra arbeid, bare seks prosent bruker over en time.



TØI rapport 637/2003

Figur 6.3: Arbeidsreisen etter lengde. Kilometer



TØI rapport 637/2003

Figur 6.4: Arbeidsreisen etter tidsbruk. Minutter

Både reiselengden og tidsbruken er noe større nå enn for 10 år tilbake (tabell 6.3). Dette indikerer at det geografiske arbeidsmarkedet har blitt større. Fortsatt er imidlertid arbeid i egen kommune det mest vanlige, men nesten hver tredje arbeidsreise krysser nå kommunegrensen. Dette varierer imidlertid med bosted. Andelen er størst for bosatte i omegnskommunene til de største byene. I omlandet til Oslo jobber for eksempel 64 prosent i en annen kommune enn hjemstedskommunen, i hovedsak Oslo. Tilsvarende andel for omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger er 55 prosent. Til sammenligning arbeider knapt 90 prosent av de som bor i de fire største byene i hjemkommunen, mens 73 prosent av bosatte i mindre tettsteder og spredtbygde strøk jobber i samme kommune som de bor.

Den høye andelen innpendling gjør at de som bor i omegnskommunene til storbyene har de lengste arbeidsreisene. Ikke overraskende har bosatte i Oslo kortest reisevei, 10 km, men på grunn av at mange benytter kollektive transportmidler, er tidsbruken likevel noe høyere enn for gjennomsnittet.

De fleste steder går utviklingen i retning av lengre avstander og/eller økt tidsbruk på arbeidsreisen. Et annet gjennomgående trekk er at enslige med barn har kortest reisevei målt i lengde. Dette indikerer at denne gruppen er mer bevisst i valget av bosted og arbeidssted enn andre grupper. Kvinners arbeidsreiser er kortere enn menns. Dette gjelder også når man kontrollerer for ulikheter i utdanning, inntekt mv (Hjorthol 1998). Både for menn og kvinner har det vært en økning i arbeidsreisenes lengde og tidsbruk.

Tabell 6.3: Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk for ulike grupper. 1992 og 2001

	1992		2001	
	Reiselengde i km	Reiselengde i min	Reiselengde i km	Reiselengde i min
Alle	11,3	19	13,6	21
Kjønn				
Mann	13,7	21	16,4	23
Kvinne	8,0	16	9,9	19
Familietype				
Enslig	11,5	21	13,5	22
Enslig med barn	10,2	20	9,5	18
Par uten barn	11,3	19	13,1	21
Par med barn	11,1	18	14,4	21
Flere voksne	12,0	20	14,5	22
Yrkesaktivitet				
Mertid	14,4	22	17,6	23
Heltid	11,6	20	13,6	21
Deltid	7,0	14	8,7	17
Bosted				
Oslo	8,9	21	10,1	23
Omegn til Oslo	18,3	26	18,9	29
Bergen/Trondheim/Stavanger	7,9	18	12,7	21
Omegn til Brg/Trd/Stv	14,0	26	13,8	21
Resterende seks største byer	11,1	18	13,8	22
Mindre byer	10,6	17	12,7	18
Resten av landet	11,1	16	13,7	18

TØI rapport 637/2003

6.3 Transportmiddelbruk

Bilen dominerer

Som vist i tabell 5,2 skjer 63 prosent av arbeidsreisene som bilfører og syv prosent som bilpassasjer. Bilen er dermed hovedtransportmiddel på 70 prosent av reisene. 11 prosent går til/fra jobb, mens seks prosent sykler. Reiser med kollektive transportmidler utgjør 12 prosent av arbeidsreisene. Drøyt halvparten av kollektivreisene skjer med buss, 21 prosent med tog, 11 prosent T-bane/forstandsbane og fem prosent med trikk. De øvrige fordeler seg på fly, ferge/båt og drosje. De aller fleste bruker bare ett transportmiddel på arbeidsreisen, bare drøyt fire prosent benytter flere transportmidler.⁸ Blant dem som bruker kollektivtransport er imidlertid enkelte avhengige av for eksempel bil for å komme seg til stasjonen. Ni prosent av de kollektivreisende oppga at de benyttet bil på deler av reisen.

Bilen er mer dominerende på arbeidsreiser enn på andre typer reiser. Ser man alle daglige reiser under ett, skjer 52 prosent av reisene som bilfører og 12 prosent som passasjer (Denstadli og Hjorthol 2002). Transportmiddelbruken på arbeidsreiser er imidlertid den samme nå som for ti år siden, også i 1992 ble det brukt bil på drøyt to tredeler av arbeidsreisene.

I reisevaneundersøkelsene spørres det ikke om årsaken til transportmiddelvalget, men i en tidligere

undersøkelse TØI gjennomførte på en arbeidsplass i Oslo (Fyhri og Hjorthol 2000), ble intervjupersonene spurt om dette. I undersøkelsen oppga de som gikk og syklet at det var billig, miljøvennlig og at det ga god mosjon som de viktigste grunnene for å gjøre dette. For de som reiste kollektivt var miljøvennlighet en viktig årsak, men også at denne reisemåten var den mest behagelige og at man unngikk bilkø. For bilbrukerne var det først og fremst tidsbesparelser som var sentralt, dernest kom hensynet til ærend som skulle utrettes og at bil var den mest behagelige reisemåten. Andre undersøkelser (Engebretsen 1996, Stangeby og Nordheim 1995) har vist at gangavstand til holdeplass/stasjon fra henholdsvis bolig og arbeidsplass har stor betydning for valget mellom bil og kollektive transportmidler på arbeidsreisen.

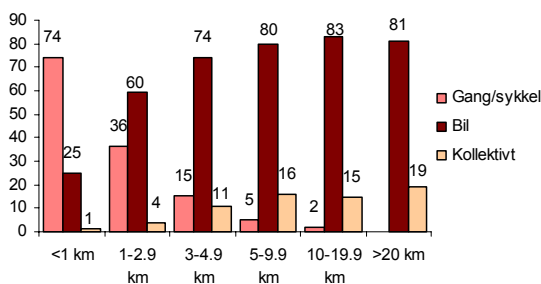
Figur 6.5 viser at de fleste bruker bil selv på korte arbeidsreiser 60 prosent av de som reiser mellom en og tre km til jobb benytter bil, og tre av fire som har 3-5 km arbeidsreise er bilbrukere. Selv på arbeidsreiser under én km skjer hver fjerde reise med bil (sjåfør og passasjer er slått sammen, men i hovedsak er dette reiser som bilfører). Kollektive transportmidler står relativt sett sterkest på de lengre reisene.

⁸ Gange regnes kun som eget transportmiddel dersom hele reisen skjedde til fots.

Tabell 6.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter arbeidssted. Prosent

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil- passasjer	Kollektivt	Annet	I alt
Alle	11	6	63	7	12	1	100
Oslo	10	7	42	4	37	-	100
Omegn til Oslo	8	3	69	7	13	-	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	12	5	58	8	16	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	10	7	65	8	8	2	100
Resterende seks største byer	9	6	67	9	8	1	100
Mindre byer	13	7	68	7	5	-	100
Resten av landet	15	7	68	6	3	1	100

TØI rapport 637/2003



TØI rapport 637/2003

Figur 6.5: Transportmiddelbruk etter arbeidsreisens lengde

Kvinner og menn har ulik transportmiddelbruk når de skal til/fra arbeid. Mens hele 69 prosent av menns arbeidsreiser foregår som bilfører, er det 55 prosent av kvinnene som selv kjører til arbeid. Kvinner reiser relativt sett oftere med kollektive transportmidler. Det har ikke vært noen endring i dette forholdet de siste 10 årene. De som har barn har ofte følge- og henteoppgaver i tilknytning til arbeidsreisen, og bruker av den grunn bilen oftere enn andre.

Bilbruken er mindre i de store byene, og spesielt i Oslo, enn i andre deler av landet (tabell 6.4). Dette har delvis sammenheng med at kollektivtilbudet er bedre i sentrale strøk. I tillegg kommer at parkeringsmulighetene er langt dårligere i byene. Mens mellom 80 og 90 prosent av de som arbeider utenfor de fire største byene har tilgang til gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, og hvor det alltid er plass, er det for eksempel bare 62 prosent av de som arbeider i Oslo som er i samme situasjon. Mer enn hver tredje arbeidsreise i eller til Oslo foregår med kollektive transportmidler, mens 10 prosent spaserer og syv prosent sykler.

Gratis parkering betyr mest for transportmiddelvalget

Bosted og kjønn kan forklare forskjeller i transportmiddelbruken på arbeidsreiser, men det som likevel betyr mest for hvorvidt man tar bilen til jobb eller ikke, er om man mottar godtgjørelser for utgifter til arbeidsreisen og parkeringsmuligheter.

Tabell 6.5 viser at bilbruken er markant høyere for de som har god tilgang på parkering ved arbeidsplassen. Dette gjelder også dersom man kontrollerer for andre forhold (jf Denstadli 2002). Tre av fire som har tilgang til gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, og hvor det alltid er ledig plass, bruker bil til jobb. Etter hvert som muligheten for parkering forverres, reduseres bilbruken vesentlig. Det er for eksempel 15 prosent færre som bruker bil dersom det er begrenset plass på arbeidsgivers parkeringsplass. Det går også et klart skille mellom gratis og avgiftsbelagt parkering. I det man må betale reduseres bilbruken betydelig, både for vei-/gateparkering og parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver.

Også ulike godtgjørelser har stor innvirkning på hvordan man kommer seg til og fra arbeidet, både bilordninger og støtte til kollektivtransport. Firmabilordning og andre typer bilgodtgjørelser stimulerer bilbruken, 84 prosent av de som har denne typen frynsegoder bruker bil til og fra arbeid. På den annen side kan støtte til kollektivtransport være et virkemiddel for å redusere bilbruken. To av tre som mottar støtte til kollektivtransport brukte kollektive transportmåter siste gang de reiste fra bostedet til arbeidsstedet. Men kollektivtilbudet spiller også inn – dårlig tilgang til kollektivtransport øker bilbruken og vice versa.

Tabell 6.5: Transportmiddelbruk sist gang man reiste fra bostedet til arbeidsstedet etter tilgang til parkeringsplass, godtgjørelse for utgifter til arbeidsreisen og kollektivtransport. Prosent

	Andel som bilfører	Andel med kollektivt
<i>Parkeringsmuligheter ved arbeidsplass</i>		
Gratis parkeringsplass som disponeres av arb.giver, alltid plass	76	6
Gratis parkeringsplass som disponeres av arb.giver, begrenset plass	65	12
Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arb.giver	52	25
Vei, gate eller plass, ikke avgiftsbelagt	64	10
Vei, gate eller plass, avgiftsbelagt	37	36
Finnes ikke parkeringsmulighet	16	55
<i>Godtgjørelse for utgifter til arbeidsreisen</i>		
Ingen godtgjørelse	61	13
Alle utgifter dekket	76	13
Firmabil og annen bilstøtte	84	5
Støtte til kollektivtransport	12	70
<i>Tilgang til kollektivtransport</i>		
Svært godt	43	27
Godt	59	16
Middels godt	67	10
Dårlig	71	5
Svært dårlig	73	8

TØI rapport 637/2003

6.4 Oppsummering

Hovedpunktene er;

- Omfanget av arbeidsreiser har økt de siste 10 årene, noe som blant annet har sammenheng med at flere kvinner er i arbeid.
- Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk øker. En arbeidsreise er i gjennomsnitt 13,6 km lang og tar 21 minutter. For 10 år siden var den 11,3 km og tok 19 minutter.
- Bilen dominerer transportmiddelbruken på arbeidsreisene, 70 prosent av reisene skjer med bil. Transportmiddelbruken er den samme nå som for 10 år siden.
- Gratis parkering ved arbeidsplassen betyr mest for transportmiddelvalget på arbeidsreisene. Andelen som bruker bil er vesentlig mindre for de som må betale for parkering, selv når man kontrollerer for forhold som bilordning, kollektivtilbud, arbeidssted o.l.

7. Tjenestereiser

7.1 Daglige tjenestereiser

Tjenestereiser omfatter alle typer reiser som gjøres i forbindelse med arbeid der formålet er kurs, møter, ulike arbeidsoppdrag etc, både de som foretas i det daglige og lengre reiser til for eksempel utlandet.⁹ Omfanget av tjenestereisene er langt mindre enn arbeidsreiser når man ser på den daglige reiseaktiviteten.

I henhold til RVU 2001 utgjør tjenestereiser bare tre prosent av reisene man gjennomfører i det daglige. Dette anslaget er imidlertid for lavt. I 1997 gjennomførte TØI en egen undersøkelse om persontransport i arbeid i Oslo og Akershus (Stangeby 1997). En av erfaringene fra undersøkelsen var at denne typen reiser er under-rapportert i tradisjonelle reisevaneundersøkelser. Mens RVU 1998 viste at kun syv prosent av de sysselsatte i Oslo og Akershus foretok en slik reise på registreringsdagen, rapporterte 24 prosent av de sysselsatte i Stangebys undersøkelse at de hadde gjennomført en tjenestereise. Reiseomfanget for de som hadde reist var imidlertid sammenfallende. Med tanke på å se utviklingstrekk vil dette dermed ikke ha noen betydning ettersom metoden som er benyttet i reisevaneundersøkelsene er den samme.

I RVU 2001 oppga syv prosent av de sysselsatte å ha foretatt en tjenestereise på registreringsdagen. Disse gjorde i snitt 2,4 reiser, men gjennomsnittet for alle sysselsatte sett under ett blir lavt, kun 0,16 reiser (tabell 7.1). Antall reiser har holdt seg konstant i perioden, det har også reiselengden og tidsbruken. Det er imidlertid stor spredning. Tjenestereisene er lengre enn de fleste daglige reiser, seks prosent er over 100 km, mot drøyt en prosent for arbeidsreiser og knapt to prosent for daglige reiser sett under ett. En av tre tjenestereiser krysser kommunegrensen.

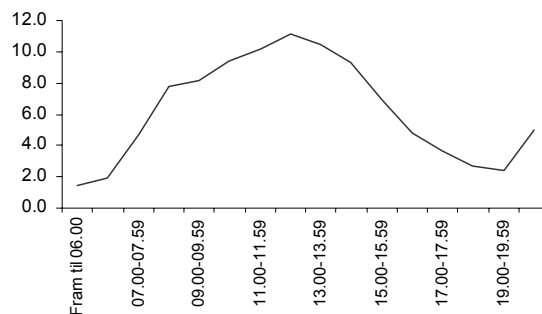
Ledere foretar flest tjenestereiser, 0,29, mens de som arbeider innenfor kontor- og serviceyrker har færrest, kun 0,08 per dag.

Tabell 7.1: Antall, lengde og tidsbruk for tjenestereiser. 1992 og 2001

	1992	1998	2001
	Antall, lengde og tidsbruk	Antall, lengde og tidsbruk	Antall, lengde og tidsbruk
Antall reiser per dag, alle dager	0,15	0,15	0,16
Km per reise	24,7 km	25,8 km	26,0 km
Km per dag	3,7 km	3,9 km	4,2 km
Min per reise	31 min	27 min	30 min
Min per dag	5 min	4 min	5 min

TØI rapport 637/2003

De fleste tjenestereiser foregår naturlig nok i arbeidstiden. Figur 7.1 viser at starttidspunktet for 60 prosent er i normalarbeidstiden mellom 09 og 15. Hver time i denne perioden avvikles ca 10 prosent av trafikken. 12 prosent av reisene foretas i morgenrushet, dvs mellom 07 og 09, og en like stor andel i ettermiddagsrushet mellom 15 og 17. Også tjenestereisene bidrar derfor til rushtidsproblematikken, men mange innpasser nok slike gjøremål på vei til eller fra arbeidet slik at de ikke nødvendigvis kommer i tillegg til den normale morgen- og ettermiddagstrafikken.



TØI rapport 637/2003

Figur 7.1: Tjenestereisene etter tid på døgnet. Prosent

7.2 Tjenestereiser over 100 km

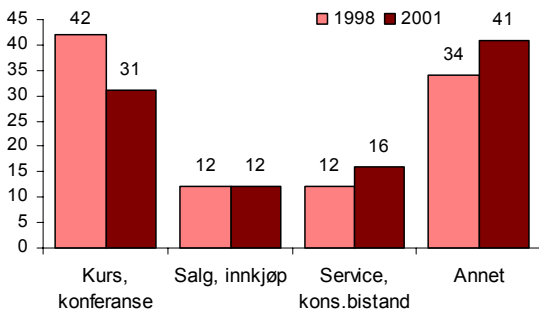
Færre foretar lange tjenestereiser

I reisevaneundersøkelsene regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei, og reiser som går til utlandet, som lange reiser. 18 prosent av de lange reisene er en eller annen form for tjenestereise. Denne andelen har ikke endret seg siden 1998.

⁹ Tjenestereiser omfatter ikke sjåførvirksomhet som buss-/drosjereiser, frakt av gods og lignende.

Ved utgangen av 2001 var drøyt 2,2 millioner personer mellom 16 og 74 år yrkesaktive her til lands. Beregninger foretatt på grunnlag av RVU 2001 viser ca hver åttende yrkesaktive person foretar minst en tjenstereise over 100 km i løpet av en måned. I gjennomsnitt gjør denne gruppen tre reiser i måneden, noe som tilsvarer 36 enkeltreiser, eller 18 tur/retur reiser i løpet av et år. Antallet varierer imidlertid mye, to av tre gjør bare en eller to reiser. Det er med andre ord en liten gruppe som reiser veldig hyppig og som drar opp gjennomsnittet. Andelen som tar del i reiseaktiviteten er noen prosentpoeng lavere nå enn i 1998. De som reiser er imidlertid oftere på farten, for tre år siden var reisehyppigheten 2,6 reiser i måneden.

Figur 7.2 viser hvordan disse reisene fordeler seg på formål.



TØI rapport 637/2003

Figur 7.2: Tjenstereiser 100 km og lengre etter formål. 1998 og 2001. Prosent

Tilsvarende som i 1998 er kurs og konferanser det viktigste formålet. I 2001 hadde 31 prosent av tjenstereisene noen form for kompetansehevende funksjon. Forhandlinger/salg/innkjøp er formålet på 12 prosent av reisene, en noe høyere andel skjedde i tilknytning til serviceoppdrag/konsulentbistand, mens det er en stor andel på 41 prosent som ikke faller inn under de forhåndsspesifiserte kategoriene.

Tilsynelatende har det skjedd endringer i sammensetningen av disse reisene. Relativt sett er det færre som

reiser på kurs og konferanser enn tidligere. Også SSBs hotellstatistikk viser nedgang i overnattinger i forbindelse med kurs og konferanser. Dette har utvilsomt sammenheng med strengere økonomiske rammebetingelser for næringslivet å gjøre. Undersøkelser gjort av TØI har vist at denne formen for reiser i større grad enn andre er et utslag av gode tider (jf Denstadli 1998). Kurs- og konferansereisene har ofte et islett av velferd, og i gode økonomiske tider øker både antall deltakere og hyppigheten av disse reisene.

Utviklingen er derfor plausibel, men nivåendringen synes urimelig stor. Det er lite trolig at forretningsreisemarkedet har endret karakter på denne måten bare i løpet av tre år. Noe av forskjellene kan ha sammenheng med at "Annet"-kategorien er vesentlig større nå enn i 1998. Dette kan være et uttrykk for at en større andel av forretningsreisene ikke passer inn i de forhåndsspesifiserte kategoriene, eller at intervjuerne ikke har gjort en god nok jobb i registreringen. Ettersom endringene er såpass store er det grunn til å anta at intervjuarbeidet har spilt en rolle.

Offentlig ansatte reiser på kurs og konferanser

Tabell 7.2 viser at ansatte i privat sektor er oftere på reise enn ansatte i offentlig sektor dersom man ser stats- og kommuneansatte under ett. Hovedskillet går imidlertid mellom kommunale virksomheter og andre. Andelen som foretar arbeidsbetingede reiser er faktisk noe høyere blant statlig ansatte enn for de som er ansatt i private bedrifter. Reisehyppigheten er imidlertid høyere i det private.

Reisemønsteret er også ulikt mellom offentlig og privat sektor. Figur 7.3 viser at 45 prosent av offentlige ansattes reiser skjer i tilknytning til kurs og konferanser, mens dette utgjør kun hver fjerde tjenstereise for privat ansatte. I private bedrifter er andre oppgaver relativt sett viktigere, så som salg, innkjøp og bistand av ulik karakter. Imidlertid er det en høy andel uspesifiserte reiser, spesielt for offentlig ansatte, noe som gjør at bildet ikke blir helt dekkende.

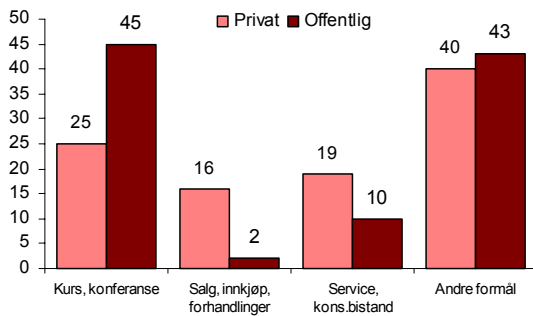
Tabell 7.2: Reiseomfang for tjenstereiser 100 km og lengre etter sektor

	Andel som har reist	Reisehyppighet ¹⁾	Reisefrekvens ²⁾	Andel av sysselsatte i utvalget	Andel av reisene
Privat virksomhet	13	3,5	0,4	63	73
Statlig virksomhet	17	2,8	0,5	11	14
Kommunal virksomhet	7	2,5	0,2	26	13
Alle	12	3,0	0,4	100	100

TØI rapport 637/2003

¹⁾Gjennomsnitt for de som har reist

²⁾Gjennomsnitt for alle sysselsatte



TØI rapport 637/2003

Figur 7.3: Tjenestereiser 100 km og lengre etter sektortilhørighet. Prosent

Ledere reiser mest

Det er forskjell mellom privat og offentlig ansatte, men det som likevel betyr mest for reiseaktiviteten er ens stilling i organisasjonen. Jo høyere man sitter i organisasjonshierarkiet, desto oftere er man på reise (tabell 7.3). Tall fra reisevaneundersøkelsen viser at 29 prosent av tjenestereisene foretas av ledere, men de utgjør bare 12 prosent av de yrkesaktive i utvalget. Ledere har for eksempel nesten 10 ganger så mange forretningsreiser som de som jobber innen kontoryrker. Gjennomsnittlig antall reiser per måned for ledere, dvs reisehyppigheten, er likevel ikke høyere enn 0,9, noe som tilsvarer ca en tur/retur reise annenhver måned.

Tabellen skjuler imidlertid stor forskjeller innen gruppene. Spesielt gjelder dette for salgs-, service- og

omsorgsyrker som både omfatter selgere (1,4 reiser per måned) og hjelpepleiere (0,1 reiser per måned).

Kvinnene tar innpå

Det er bare mindre geografiske forskjeller i reiseomfanget. Folk som bor i mindre tettsteder og spredtbygde strøk reiser vel så ofte på tjenestereise som de som bor i byene. Imidlertid er det store forskjeller mellom menn og kvinner (tabell 7.4). Det er fortsatt slik at denne typen reiser i hovedsak foretas av menn. Dette har blant annet sammenheng med at kvinner er overrepresentert i omsorgsyrker og kontorjobber (Hjorthol 1998). Kvinnene gjør seg imidlertid stadig mer gjeldende, og foretar nå 27 prosent av reisene, mot 23 prosent i 1998 og 19 prosent i 1992. Andelen kvinner på tjenestereise har med andre ord gått opp med hele 42 prosent de siste 10 årene.

Likevel står menn fortsatt for nesten tre av fire reiser, mens de bare utgjør 53 prosent av de sysselsatte. Menn er med andre ord overrepresentert blant de tjenestereisende, og mens 17 prosent av alle sysselsatte menn foretar minst en tjenestereise i måneden, er tilsvarende andel blant kvinnene bare åtte prosent. Det er også en sterk aldersmessig konsentrasjon. 63 prosent av tjenestereisene foretas av personer mellom 35 og 54 år, en aldersgruppe som utgjør omtrent halvparten av arbeidsstyrken. Som nevnt overfor er det likevel ens stilling som betyr mest for reiseomfanget.

Tabell 7.3: Reiseomfang for tjenestereiser 100 km og lengre etter yrkesstatus. 2001¹⁰

	Andel som har reist	Reisehyppighet	Reisefrekvens	Andel av reisene	Andel av sysselsatte i utvalget
Administrative ledere og politikere	28	3,2	0,9	29	12
Akademiske yrker	20	3,0	0,6	24	15
Yrker med kortere utdanning	16	3,0	0,5	28	21
Kontor- og kundeserviceyrker	4	2,4	0,1	2	7
Salgs-,service- og omsorgsyrker	4	3,3	0,1	6	19
Yrker innen primærnæringene	4	2,9	0,1	1	4
Håndverkere etc	9	2,5	0,2	6	9
Prosess- og maskinoperatører, transport	5	3,0	0,2	3	8
Yrker uten krav til utdanning	2	2,6	-	1	5
Alle	12	3,0	0,4	100	100

TØI rapport 637/2003

¹⁰ Inndelingen samsvarer med SSBs inndeling av sysselsatte etter yrke på ensiffer-nivå

Tabell 7.4: Tjenestereiser 100 km og lengre etter kjønn og alder. 1998 og 2001. Prosent

	1998			2001		
	Kvinner	Menn	I alt	Kvinner	Menn	I alt
Under 25 år	1	2	3	1	2	2
25-34 år	6	14	20	6	13	19
35-44 år	8	26	34	10	24	34
45-54 år	7	24	31	8	21	29
55-66 år	1	11	12	3	12	15
67 år og eldre	-	1	1	-	1	1
I alt	23	77	100	27	73	100

TØI rapport 637/2003

7.3 Oppsummering

Hovedpunktene er;

- Antall daglige tjenestereiser har holdt seg konstant de siste 10 årene, det samme har reiselengden og tidsbruken.
- Det er litt færre som foretar lange tjenestereiser nå enn for tre år tilbake, noe som blant annet har sammenheng med en nedgang i kurs- og konferansereiser.
- De siste 10 årene har kvinner gjort seg mer gjeldende på disse reisene. Hver fjerde tjenestereise som er 100 km eller lengre foretas nå av en kvinne, mot 18 prosent i 1992. Det er likevel ens stilling som betyr mest for omfanget av tjenestereiser, ledere er de som reiser hyppigst.

8. Ungdom og skolereiser

8.1 Skolereiser for tre ungdomsgrupper

I Norge har vi obligatorisk skolegang for alle barn i 10 år. I tillegg fortsetter de fleste på videregående skole og mange velger å studere videre på høyskoler og universiteter. I 2000 var opp mot 90 prosent av ungdom opp til 18 år under utdanning og ca en av tre 24-åringer studerte (Kilde: Statistisk Årbok). Barn og ungdom under utdanning (6-24 år) utgjør ca 25 prosent av befolkningen, eller godt og vel én million mennesker. For de som går i grunnskolen og den videregående skolen er det vanligvis obligatorisk oppmøte daglig. For studenter ved høyskoler og universiteter kan dette variere. Til sammen representerer skolegang og undervisning et stort transportomfang når elever og studenter reiser til og fra lærestedene.

I reisevaneundersøkelsen er skolereiser definert som reiser i forbindelse med vanlig skolegang, til undervisning ved høyskoler og universiteter og reiser som gjøres til annen organisert undervisning. Siden den nedre aldersgrensen på intervjupersonene er 13 år, betyr det at skolereisene som inkluderes gjøres av elever fra ungdomsskole, videregående skole og studenter ved forskjellige høyskoler og universiteter. Vi får ikke opplysninger om hvordan elever i barneskolen kommer seg til skolen. I den utstrekningen foreldre kjører eller følger barna til skolen, blir dette registrert som en følgereise eller omsorgsreise for den voksne intervjupersonen, men de vil i alle tilfeller ikke dekke mer enn en liten del av skolereisene for aldersgruppen under 13 år. Omsorgsreisene er nærmere beskrevet i kapittel 9, Hjorthol (2002a) og Denstadli og Hjorthol (2002). Det er dermed først og fremst ungdoms reiser til skoler og læresteder som dekkes i reisevaneundersøkelsene.

I forhold til utdanningssystemet og ungdoms muligheter for valg av reisemåte, er det mest hensiktsmessig å dele intervjupersonene inn i tre alderskategorier, 13-15 år, som representerer ungdomsskolegruppen, gruppen 16-17/18 år, som i hovedsak går i videregående skole, og de som er 18 år eller eldre, først og fremst studenter. En slik inndeling peker på ulike faser og overganger som også har transportmessig betydning for ungdom.

Overgang fra barne- til ungdomsskole medfører i mange tilfeller skifte av både skole og medelever. Ungdomsskolegruppen (ca 13-15 år) er såpass "gamle" at

det er tillatt for dem å sykle til skolen, samtidig er de for unge til selv å kjøre motoriserte kjøretøy. De begynner kanskje også å bli for gamle til å bli kjørt av foreldre, samtidig synes sikkert flere at det er bekvemt å få skyss, dersom det er mulig.

Overgang fra ungdomsskole til videregående skole innebærer ofte at skoleveien blir lengre og at svært mange av medelevene blir skiftet ut med nye. Dette er en overgang til en mer selvstendig situasjon, hvor mange møter et nytt miljø. Aksjonsradiusen øker som et resultat av skolesystemet og lokalisering av skolene i forhold til elevenes bosted. 16-17-åringene har også større muligheter til å bruke motoriserte transportmidler (først og fremst moped).

Den neste viktige overgangsfasen er når ungdom fyller 18 år og de har mulighet til å ta førerkort for bil. De som fortsetter utdannelsen etter videregående skole har dermed større muligheter til å velge reisemåter dersom de også har tilgang til bil. På den annen side er større læresteder, høyskoler og universitet ofte lokalisert til urbane områder med et kollektivt reisetilbud og begrensede parkeringsmuligheter. Samtidig er denne utdanningsgruppen i en økonomisk situasjon som gjør bilkjøp mindre aktuelt.

Basert på resultatene i utvalgene fra reisevaneundersøkelsene fra 1992, 1998 og 2001 gikk så godt som alle i aldersgruppen 13-17 år på skole. I 1992 regnet 48 prosent av aldersgruppen 18-24 år utdanning som sin hovedbeskjeftigelse, i 1998 var andelen omtrent den sammen, mens den i 2001 var noe lavere, 43 prosent. Andelen som sa at deres hovedbeskjeftigelse er inntektsgivende arbeid var 36 prosent i 1992, 44 prosent i 1998 og 47 prosent i 2001. Hva som er hovedbeskjeftigelse er definert av intervjupersonen selv.

8.2 Kjennetegn ved skolereisene

Små endringer i antall, lengde og tidsbruk

Selv om reisevaneundersøkelsen omfatter alle reiser i forbindelse med skolegang og organisert undervisning som gjøres av personer fra 13 år og oppover, vil vi konsentrere oss om reisene til de som har skolegang og studier som hovedbeskjeftigelse, og som er fra 13 til 24 år. På den måten får vi fram den "rene" skolereisen, og viser hvilke kjennetegn den har og om det har skjedd

forandringer i lengde, tidsbruk eller reisemåte i perioden mellom 1992 og 2001.

Fordi de aller fleste av disse reisene foregår på hverdager, mandag til fredag, er det disse vi vil konsentrere oss om. Det vil gi et bedre grunnlag for å vurdere deres betydning inn i det totale trafikkbildet på de forskjellige stedene av landet.

Antall reiser per dag og tid som brukes på skolereisene har vært forholdsvis stabil i den perioden disse tre undersøkelsene representerer (tabell 8.1). Det har imidlertid skjedd en signifikant økning i reiselengder for elever i ungdomsskolen og i de videregående skoler. Bakgrunnsforskning viser at økningen først og fremst har kommet utenfor byene, på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. Ungdom i disse områdene har måttet reise lengre for å komme på skolen i 2001 enn hva de måtte i 1992.

Tabell 8.1: Antall skolereiser per dag, gjennomsnittlig lengde og tidsbruk for skolereiser mandag til og med fredag for ungdom med skole/studier som hovedbeskjeftigelse i alderen 13 til 24 år. 1992, 1998 og 2001

	1992	1998	2001
13-15 år			
Antall reiser per hverdag	1,22	1,24	1,31
Reiselengde per reise, kilometer	3,6	4,0	4,9
Reisetid per reise, minutter	16	15	17
16-17 år			
Antall reiser per hverdag	1,39	1,11	1,20
Reiselengde per reise, kilometer	8,4	10,4	10,1
Reisetid per reise, minutter	27	23	27
18-24 år			
Antall reiser per hverdag	1,05	0,94	0,85
Reiselengde per reise, kilometer	12,7	12,2	12,1
Reisetid per reise, minutter	27	25	23

TØI rapport 637/2003

De yngste går, de eldste reiser kollektivt

Tabell 8.2 viser at for de yngste, ungdomsskoleelevene, er det å gå til fots eller å reise kollektivt de vanligste måtene å komme seg til skolen. Kollektivandelen har blitt noe høyere. Dette har antakelig sammenheng med økningen i reiselengden, noe som i en del tilfeller kan berettiggje gratis skoleskyss. Reglene for å få skoleskyss er satt ved avstander lengre enn to kilometer for grunnskoleelever i første klasse og fire kilometer for de eldre elevene. For elever i videregående skole er skyssgrensen seks kilometer.

Tabell 8.2: Transportmiddelbruk på skolereiser for ungdom i alderen fra 13 til 24 år. 1992, 1998 og 2001. Prosent

	1992	1998	2001
13-15 år			
Til fots	36	38	36
Sykkel	28	16	14
Bilpassasjer	3	9	8
Kollektivt	33	37	42
16-17 år			
Til fots	14	21	23
Sykkel	11	4	4
Mc/moped	7	8	2
Bilpassasjer	9	12	13
Kollektivt	60	55	58
18-24 år			
Til fots	12	15	27
Sykkel	10	9	7
MC/moped	1		
Bilfører	22	27	18
Bilpassasjer	8	13	8
Kollektivt	47	36	40

TØI rapport 637/2003

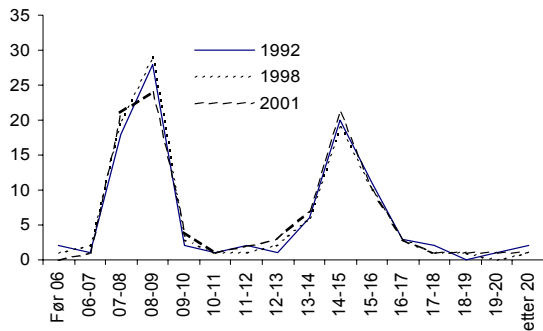
I perioden har det vært en tendens til nedgang i bruk av sykkel blant ungdomsskoleelever og blant elever på videregående skole. Blant den sistnevnte gruppen er det også en tendens til at flere går. Blant de eldste er det ingen signifikante forskjeller, men tendensen går i retning av flere reiser til fots og færre med bil.

Ser vi nærmere på de som er bilpassasjerer under 18 år i 2001, viser det seg at kjøring verken har sammenheng med reiselengde eller bosted. Å sitte på eller bli kjørt til skolen, som til andre aktiviteter, er mer et spørsmål om at foreldre eller andre kjører samme vei eller kan "overtales" til å kjøre om skolen.

Skolereisene er konsentrert i tid

I forhold til arbeidslivet, der fleksibel arbeidstid etter hvert har blitt ganske vanlig, er skolens tidsorganisering lite fleksibel. På universiteter og høyskoler er fleksibiliteten meget stor, men i ungdomsskolen og i den videregående skolen er det obligatorisk oppmøte til fastlagte tider.

Skolereisene er dermed konsentrert til noen få timer på morgenen og ettermiddagen. Nesten 50 prosent av dem starter mellom kl 7 og kl 9 om morgenen og ca 30 prosent av dem starter mellom kl 14 og kl 16. De resterende 20 prosent er spredt til formiddagen og ettermiddagen.



TØI rapport 637/2003

Figur 8.1: Skolereisenes start i 1992, 1998 og 2001. Prosent

Sammenliknet med arbeidsreisene, har skolereisene sine toppunkter litt senere om morgenen og litt tidligere om ettermiddagen, men en god del arbeids- og skolereiser foregår på samme tid. I løpet av perioden fra 1992 til 2001 har det ikke skjedd endringer i når skolereisene foregår. Det har ikke blitt noe større fleksibilitet i tidsorganiseringen innenfor denne delen av undervisningssektoren.

8.3 Oppsummering

Hovedpunktene er;

- Antallet skolereiser har ikke økt mellom 1992 og 2001, men reiselengdene har økt for elever i ungdomsskolen og den videregående skolen. Dette gjelder i første rekke de som bor på de mindre tettstedene og i spredtbygde strøk.
- Den vanligste reisemåten til skolen er kollektivt. Dette har ikke endret seg i løpet av perioden. Ungdom er derfor godt "trent" i å reise kollektivt, en erfaring det er verdt å bygge videre på for kollektivselskapene.

9. Omsorgs- og følgereiser

9.1 Samfunnsmessige betingelser for omsorgsreiser

Behovet for å følge, bringe og hente barn har sammenheng med samfunnsmessige forhold knyttet til arbeidsliv, familiesituasjon, utdanningsinstitusjoner, organisering av fritidsaktiviteter, trafikkforhold etc.

Når de fleste foreldre er yrkesaktive, er det behov for barnetilsyn, og førskolebarn må følges til barnehage, dagmamma el. Med innføring av seksårsreformen i 1997, da skolestarten ble senket til seks år, økte også behovet for å følge småskolebarna. Sentralisering av skolene betyr lengre skolevei og behov for skyss, enten i form av skolebuss eller privat transport. Økning i bilbruken utsetter barn for større farer i trafikken når de går eller sykler. Det blir en ond sirkel når noen foreldre begynner å kjøre sine barn til skolen. Det blir mindre trygt for de som går eller sykler, slik at flere av dem også etter hvert blir kjørt med bil. En landsomfattende undersøkelse av barns skolevei viser at så mange som 40 prosent av førsteklasingene blir kjørt i bil til skolen (Fyhri 2002). Ikke flere enn 36 prosent går.

Dette er sammenfallende med situasjonen i mange andre land – å gå og sykle til skolen avtar, mens bilbruken øker. I England ble også nesten 40 prosent av småskolebarna kjørt til skolen i 1999, og mer enn en femtedel av elevene mellom 11 og 16 år ble kjørt (Bradshaw 2001). Dette er en fordobling på 15 år. I Melbourne og Perth i Australia ble mellom 50 og 60 prosent av niåringene, og 60-70 prosent av seksåringene kjørt til skolen på midten av 1990-tallet (Carlin m fl 1997). Også i italienske byer ser man samme tendenser, få elever går til skolen (Prezza m fl 2001).

Grunnene til at barn blir kjørt er mange. Det har både med tidspress og bekvemmelighetshensyn å gjøre (Mackett 2002), opplevelse av trafikkfarer og at man ikke vil la barna sykle av den grunn (Black m fl 2001), at elevene er redde for å få sykkelstjålet på skolen fordi det ikke er noe sted å sette den fra seg (Davis 2001) og foreldres frykt for ”stranger danger”, dvs overgrep mot barn på skoleveien (Joshi m fl 1999, Valentine, 1997).

Barn og ungdoms organiserte fritidsaktiviteter skaper også behov for omsorgsreiser. Spesialiseringen i fritidsaktiviteter betyr at en god del av dem foregår utenfor nærmiljøet, og en eller annen form for transport blir derfor nødvendig.

Kjøring av barn skaper ikke bare mer biltrafikk, men har også helsemessige konsekvenser for barn (Sleep m fl 1993), og det sosialiserer også barn til mer bilbruk (Bradshaw 2001, Davis 2001). De blir ikke vant til å gå eller bruke kollektive transportmidler, noe som kan ha konsekvenser når de blir eldre. Erfaringer fra Tyskland viser at fordi barn kjøres med bil til de fleste av sine aktiviteter, får de et dårlig utviklet bilde av det stedet eller byen de bor i (Preiss 1989). De utvikler ingen stedsfølelse og gjenkjenner ikke sammenhenger i byen, fordi det er vegene og gatenes omgivelser de hele tiden presenteres for. Barn som alltid kjøres, tør ikke bruke buss eller bane, noe som igjen tvinger foreldrene til å fortsette å transportere dem. Botemidlet er å lære disse barna å reise kollektivt og bli fortrolig med gatene (Preiss 1989).

9.2 Utviklingstrekk

Flere og lengre omsorgsreiser

Omsorgsreiser er reiser der foreldre eller andre følger barn til forskjellige aktiviteter, både skole, barnehage og fritid. Denne kategorien av reiser omfatter også det å følge andre enn barn, for eksempel eldre eller andre som trenger å bli ledsaget til noen av sine gjøremål.

I RVU 1992 besto omsorgsreiser av to kategorier (i); hente, følge og bringe barn til skole, barnehage og lignende og (ii) følge barn og andre til og fra andre typer aktiviteter. Senere ble den siste kategorien delt i to; følge barn til og fra sports- og fritidsaktiviteter og følge og hente barn til andre aktiviteter og andre personer til ulike typer gjøremål og aktiviteter.

Mellom 1992 og 2001 har gjennomsnittlig antall omsorgsreiser økt med 64 prosent (tabell 9.1). Økningen gjelder alle formål, men mest i den siste kategorien, som er knyttet til andre aktiviteter enn skole, barnehage og organiserte fritidsaktiviteter. Det kan tyde på at barn også følges til venner, på kino osv, men det kan også være kjøring av andre. Det kan for eksempel være eldre, som har behov for å bli fulgt eller kjørt til ulike aktiviteter.

Tabell 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på forskjellige formål. 1992 og 2001. Andeler og antall per dag

	1992		2001	
	Andel	Antall reiser per dag	Andel	Antall reiser per dag
Følge barn til/fra skole barnehage o l	43	0,11	31	0,13
Følge barn til/fra fritidsaktiviteter			19	0,08
Følge barn og andre til/fra aktiviteter	57	0,14	50	0,21
Sum	100	0,25	100	0,41

TØI rapport 637/2003

Omsorgsreisene har også blitt lengre både i avstand og tidsbruk i løpet av perioden, mens bilbruken har gått noe ned (tabell 9.2).

Tabell 9.2: Lengde, tidsbruk og reisemåte på omsorgsreiser. 1991 og 2001. Kilometer, minutter, prosent

	1992	2001
Kilometer per reise	8,6 km	9,3 km
Minutter per reise	14 min	16 min
Transportmiddel		
Til fots	8	14
Sykkel	2	2
Bilfører	81	72
Bilpassasjer	7	9
Kollektivt	2	3
Sum	100	100

TØI rapport 637/2003

Småbarnsfamilier har flest omsorgsreiser

Behovet for å følge og hente, først og fremst barn, har som nevnt sammenheng med samfunnsmessige forhold og sosiale endringer i forhold til arbeidslivet, utdanningsinstitusjonene, den samfunnsmessige tidsorganiseringen og trafikkforholdene. Hvem som påtar seg ansvaret for å følge er også forbundet med tradisjoner i fordeling av oppgaver mellom kvinner og menn, og med tilgang til transportressurser.

Tabell 9.3 viser at antallet omsorgsreiser har økt fra 1992 til 2001 for de fleste grupper. Flest omsorgsreiser finner vi blant dem med yngste barn i førskolealder. I løpet av perioden har antallet omsorgsreiser i barnefamilier økt betydelig, særlig for dem som har litt eldre barn (dvs yngste i alderen 13 til 17 år). I 1992 hadde man i gjennomsnitt to slike reiser per uke, mens det 10 år senere var økt til nesten fire reiser. Resultatene peker i samme retning som undersøkelsene som ble referert ovenfor. Det blir stadig vanligere å følge barn til forskjellige aktiviteter, selv de som har kommet opp i tenårene. Denne praksisen kan legge grunnlaget for senere transportvaner. Som tabell 9.2 viser, er bilbruk på omsorgsreiser dominerende, og bil vil kunne oppfattes som den "naturlige" reisemåten også senere.

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

	1992		2001	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Kjønn				
Mann	11,2	0,23	10,5	0,38
Kvinne	6,5	0,27	8,4	0,44
Bosted				
Oslo	8,3	0,21	6,8	0,26
Omegn til Oslo	11,8	0,28	10,8	0,50
Bergen, Trondheim, Stavanger	6,1	0,27	8,9	0,39
Omegn til Brg/Trd/Stv	7,5	0,23	11,1	0,47
Resterende seks største byer	8,5	0,27	8,9	0,50
Mindre byer	8,4	0,25	8,6	0,45
Tettsteder og spredtbygde strøk	8,9	0,25	10,0	0,36
Familietype				
Enslig	9,5	0,08	13,5	0,18
Par uten barn	11,8	0,12	12,1	0,23
Yngste barn < 7 år	6,3	0,56	6,1	0,88
Yngste barn 7-12 år	6,7	0,34	8,0	0,80
Yngste barn 13-17 år	11,6	0,28	15,2	0,53
Flere voksne	12,9	0,17	11,6	0,32

TØI rapport 637/2003

Det er fremdeles slik at kvinner har flere omsorgsreiser enn menn, og forskjellen har økt noe i løpet av 1990-tallet. Dette kan ha sammenheng med at kvinner har fått bedre tilgang til bil siden 1992, og får ansvaret for familiens sjåførvirksomhet slik man ser i det amerikanske samfunnet.

De lengste omsorgsreisene finner man i omegnskommunene til storbyene og i spredtbygde strøk. I det første tilfellet kan dette være uttrykk for mange valgmuligheter som finnes innenfor byregionen, i det siste tilfelle mangel på valg, og generelt lange avstander.

9.3 Følge barn til skole og barnehage

67 prosent av omsorgsreiser hvor formålet er å følge barn til skole og barnehage foretas av kvinner (tabell 9.4). Den tradisjonelle kjønnsfordelingen av omsorgsarbeid er fremdeles gjeldende. Dette viser også resultater fra den nyeste norske tidsbruksundersøkelsen (Vaage 2002). Naturlig nok er det en stor andel av denne typen reiser som gjøres i småbarnsfamiliene, men vi ser også at en god del slik kjøring gjøres i familier med større barn. Følge av barn til skole og barnehage er konsentrert til bestemte faser av livet, og nesten halvparten av disse reisene gjøres av personer i aldersgruppen 35 til 44 år. De fleste reisene foretas av yrkesaktive. Bare hver femte gjøres av personer som ikke er yrkesaktive.

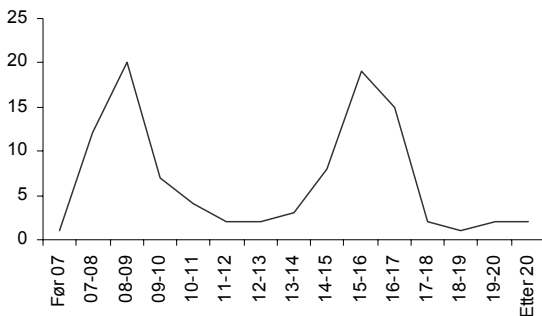
Omtrent en tredel av de som har førskolebarn henter og bringer barn i forbindelse med arbeidsreisen, 45 prosent av småbarnsmødrene og ca 20 prosent av fedrene. I familier der yngste barn er mellom 7 og 12 år, er det 17 prosent av mødrene som kombinerer arbeidsreisen med å hente eller bringe barn til skolen, og 10 prosent av fedrene gjør dette.

Tabell 9.4: Reiser med formål å følge og hente barn i skole og barnehage etter kjønn, familietype, alder og yrkesaktivitet. Prosent

	Andel av reisene	Andel av befolkningen i utvalget
Kjønn		
kvinne	67	49
Mann	33	51
Familietype		
Yngste barn < 7 år	70	22
Yngste barn 7-12 år	17	13
Andre familietyper	13	65
Aldersgrupper		
25-34 år	35	20
35-44 år	46	22
Andre aldersgrupper	19	58
Yrkesaktivitet		
Mer enn 40 timer per uke	8	9
30-40 timer per uke	51	41
Mindre enn 30 timer per uke	21	14
Ikke yrkesaktiv	20	36

TØI rapport 637/2003

Disse reisene følger i stor grad arbeidstidene. Figur 9.1 viser fordelingen av reisesenes start over dagen på hverdager. Som figuren viser er det tydelige topper om morgenen og ettermiddagen. Nesten en tredel av reisene starter mellom kl sju og ni, og 35 prosent mellom kl 15 og 17. I morgenerushet (kl 7-9) utgjør denne typen omsorgsreiser godt og vel 10 prosent av alle reiser, mens de utgjør noe i underkant av 10 prosent i ettermiddagsrushet (kl 15-17). Valg av transportmiddel på disse reisene har derfor relativt stor betydning for trafikk-situasjonen.



TØI rapport 637/2003

Figur 9.1: Tidspunkt for start på reisen der formålet er å følge/hente barn i barnehage/skole. Prosent

Gjennomsnittslengden på slike reiser er 4,5 kilometer. De er kortest i Oslo og lengst i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger. Selv om dette er korte reiser, er bruken av bil svært høy. Tabell 9.5 viser at omtrent 80 prosent foregår med bil. Det er store forskjeller mellom bostedsområdene. Høyest er den på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk, lavest i Oslo, hvor nesten like mange av reisene foregår til fots som med bil. Det er bare i Oslo at kollektivtransport har et visst omfang på denne typen reiser.

Tabell 9.5: Transportmiddelbruk på reiser der formålet er å følge barn til skole eller barnehage. Prosent

	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilpassasjer	Bilfører
Alle	16	3	2	3	77
Oslo	41	5	8	1	46
Omegn til Oslo	16	4	1	1	78
Bergen, Trondheim, Stavanger	27	2	3	6	62
Omegn til Brg/Trd/Stv	14	3	0	1	83
Resterende seks største byer	11	3	1	3	83
Mindre byer	11	2	1	7	79
Tettsteder og spredtbygde strøk	8	2	0	2	87
Mann	10	3	2	0	85
Kvinne	18	3	2	4	73

TØI rapport 637/2003

I Bergen, Trondheim og Stavanger er bilbruken lavere enn gjennomsnittet og andelen som går høyere. Tabellen viser også at kvinner går oftere enn menn, mens menn kjører mer.

Reisens lengde har svært liten betydning for om bilen brukes eller ikke. Selv på reiser under én kilometer er det 45 prosent som kjører bil. Å kunne kjøre fra dør til dør er åpenbart det store fortrinnet når barn skal i barnehage eller på skolen. Det er ikke lengden som er avgjørende, men hva som er enklest og mest bekvemt. Foreldre sier også at motivet for å bruke bil på slike reiser er å spare tid (Fyhri 2002). Som vi viste foran er dette reiser som foregår i rushtida, og i mange tilfeller av foreldre som skal på arbeid.

9.4 Følge barn til fritidsaktiviteter

Barns fritidsaktiviteter er i svært mange tilfeller organisert. Det er deltakelse i idrett, musikk, speider osv. Mange av disse aktivitetene foregår utenfor nærmiljøet, med lange avstander og av og til med utstyr som krever transport i en eller annen form. Idrettsstevner og konkurranser, musikkseminarer mv krever også transport, og dermed også ofte følge.

Tabell 9.6 viser hvordan disse reisene er fordelt mellom ulike grupper i befolkningen. Kvinnene har hovedansvaret også for disse reisene, men forskjellen mellom kvinner og menn er mindre enn for reisene til skole og barnehage.

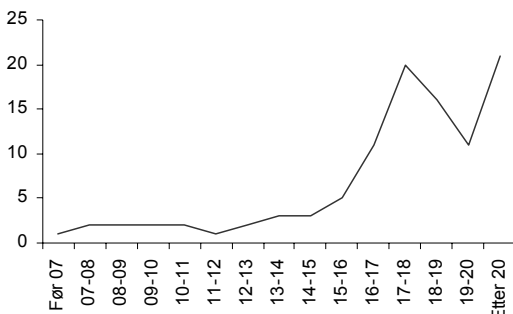
Denne typen reiser er mer spredt på familietyper enn barnehage- og skolereisene er, men hovedtyngden av reisene skjer i familier der yngste barn er under 13 år. Imidlertid viser resultatene at også større barn også følges til denne typen av aktiviteter. Nesten halvparten av disse følgereisene gjøres av de som er i aldersgruppen 35-44 år. Men tiårsgruppen både under og over har nesten en femdel av disse reisene hver.

Tabell 9.6: Reiser med formål å følge og hente barn til fritidsaktiviteter etter kjønn, familietype, alder og yrkesaktivitet. Prosent

	Andel av reisene	Andel av befolkningen i utvalget
Kjønn		
Kvinne	56	49
Mann	44	51
Familietype		
Yngste barn < 7 år	33	22
Yngste barn 7-12 år	33	13
Yngste barn 13-17 år	10	6
Andre familietyper	24	59
Aldersgrupper		
25-34 år	18	20
35-44 år	46	22
45-54 år	17	18
Andre aldersgrupper	19	40
Yrkesaktivitet		
Mer enn 40 timer per uke	11	9
30-40 timer per uke	54	41
Mindre enn 30 timer per uke	16	14
Ikke yrkesaktiv	20	36

TØI rapport 637/2003

Disse reisene har en annen tidsprofil enn følgereisene til barnehage og skole, flere er på ettermiddag og kveldstid (figur 9.2). Menn har lengre arbeidstid enn kvinner, så det er derfor lettere for dem å ta på seg ansvaret for disse reisene snarere enn skole- og barnehagereisene, hvis de ikke kan koples med arbeidsdagens start eller slutt.



TØI rapport 637/2003

Figur 9.2: Starttidspunkt for reiser der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter. Hverdager. Prosent

Gjennomsnittslengden på disse reisene er 8,3 kilometer, men nesten halvparten av dem er kortere enn fire kilometer og en fjerdedel lengre enn 10 kilometer. Det er større spredning på disse omsorgsreisene enn det er på følgereiser til skole og barnehage. Bosatte i Oslo og i småbyene har de korteste reisene. De lengste finner vi i omegnskommunene til storbyene.

Også på denne typen omsorgsreiser er bil den dominerende reisemåten (tabell 9.7). Tre av fire reiser foregår som bilfører. Bilbruken er lavest i Oslo og høyest i småbyene. Det er i storbyene man går mest. Sykkel og

kollektivt er ubetydelige transportmidler for dette formålet.

I likhet med følgereiser til skole har avstand svært liten betydning for om man bruker bil eller ikke. Bare på reiser under én kilometer er det andre reisemåter enn bilkjøring som dominerer, men også her er det 31 prosent som kjører bil. På reiser mellom én og to kilometer kjører 63 prosent bil som sjåfør. Her dreier det seg antakelig først og fremst om å gjøre det så enkelt og raskt som mulig. Med stramme dagsprogram og tidsknapphet er bilen enkel å bruke. Men vi ser også at bilbruken er lavest i de store byene. Man kan kanskje si at man har en mer utviklet kultur for å gå til forskjellige gjøremål i storby-samfunnene enn hva man har ellers i landet, både fordi færre har bil, det er vanskeligere å finne parkering, men også fordi det er bedre tilrettelagt for å gå enn på en del mindre steder, hvor det mangler fortau og gang-/sykkelveier.

Tabell 9.7: Transportmiddelbruk på reiser der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter. Prosent

	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilpassasjer	Bilfører
Alle	12	3	2	9	74
Oslo	22	2	0	18	58
Omegn til Oslo	8	3	2	10	77
Bergen, Trondheim, Stavanger	18	3	1	12	67
Omegn til Brg/Trd/Stv	14	1	0	11	74
Resterende seks største byer	10	4	1	13	72
Mindre byer	9	3		7	81
Tettsteder og spredtbygde strøk	13	1	4	6	73
Mann	11	4	2	6	76
Kvinne	13	2	1	11	73

TØI rapport 637/2003

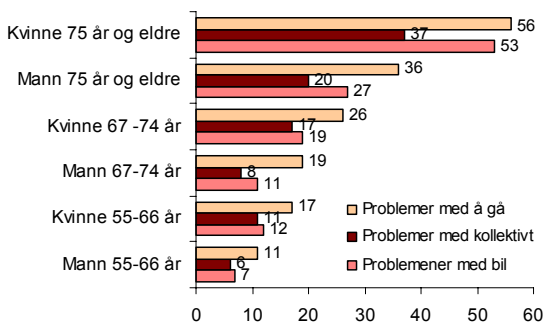
9.5 Følge barn og eldre til andre aktiviteter

Den tredje kategorien av omsorgs- eller følgereiser er mer diffus enn de to første, som er klart avgrenset til barn. Denne kategorien omfatter reiser der hensikten er å følge noen, både barn og andre, til forskjellige typer aktiviteter. I den utstrekning det ikke dreier seg om barn, vil det være andre personer som av forskjellige grunner ikke vil, får lov eller kan transportere seg selv. Det kan være mangel på bil eller førerkort, dårlig tilbud på kollektivtransport eller helseproblemer knyttet til bruk av forskjellige transportmidler.

Eldre har helseproblemer knyttet til ulike reisemåter

I reisevaneundersøkelsen er det spurt om intervjupersonen har helseproblemer som gjør det vanskelig å gå, sykle, reise kollektivt, kjøre eller sitte på med bil. Figur 9.3 viser problemene knyttet til bilkjøring, bruk av kollektivtransport og problemer knyttet til det å gå for kvinner og menn som er 55 år og eldre. Problemene øker med alder for alle reisemåtene, og forskjellen mellom kvinner og menn er særlig stor i den eldste aldersgruppen. Dette kan ha sammenheng med at gjennomsnittsalderen for kvinner er noe høyere enn den er for menn i denne gruppen.

Allerede fra 67-års alderen har en femdel av mennene og en firedel av kvinnene problemer med å gå. Alternativene er da motoriserte reisemåter. Rundt 10 prosent av mennene og i underkant av 20 prosent av kvinnene har problemer både med å kjøre bil og å bruke kollektivtransport i aldersgruppen 67-75 år. I aldersgruppen fra 75 år og over øker omfanget av problemene betraktelig. Med en stadig økende andel eldre i befolkningen, vil dette være et voksende problem. Det vil kreve større tilpasning både av vegtrafikkssystemet og kollektivtilbudet.



TØI rapport 637/2003

Figur 9.3: Andel som har helsemessige problemer med å kjøre bil, reise kollektivt og med å gå i aldersgruppen fra 55 år og eldre. Prosent

Reisene er jevnt fordelt i befolkningen

Dette er en type reiser som er ganske jevnt fordelt i befolkningen. Det viser tabell 9.8, som også inneholder opplysninger om de forskjellige gruppernes prosentandel i befolkningen. Menn har en større andel av disse reisene enn det kvinner har. Vi ser også at her er det ikke småbarnsforeldrene som dominerer, men de som er i parforhold uten barn og i familier med litt større barn. Det kan tyde på at det er eldre slektninger eller kjente som har behov for følge til forskjellige aktiviteter. Når det gjelder bosted, er det i de mellomstore byene at omfanget er

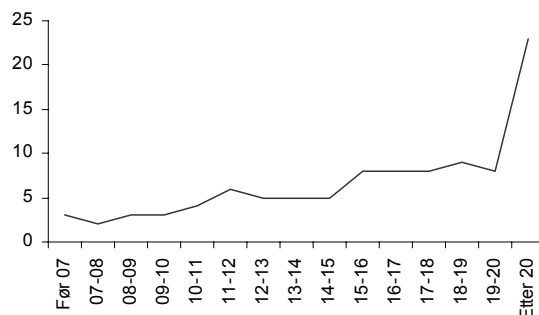
størst i forhold til befolkningens andel, mens de aller fleste reiser foregår på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. Dette er i områder der kollektivtilbudet er dårligst.

Tabell 9.8: Reiser med formål å følge og hente barn og andre til ulike aktiviteter etter kjønn, familietype, alder og bosted. Prosent

	Andel av reisene	Andel av befolkningen i utvalget
Kjønn		
kvinne	47	49
Mann	53	51
Familietype		
Enslig	14	18
Par uten barn	30	28
Yngste barn < 7 år	18	22
Yngste barn 7-12 år	15	13
Yngste barn 13-17 år	8	6
Flere voksne	15	13
Bosted		
Oslo	7	11
Omegn til Oslo	12	11
Bergen, Trondheim, Stavanger	10	11
Omegn til Bergen, Trondheim, Stavanger	6	5
Resterende seks største byer	17	14
Mindre byer	21	20
Tettsteder og spredtbygde strøk	25	28

TØI rapport 637/2003

I forhold til de to førstnevnte kategoriene av omsorgsreiser, er disse mer spredt over hele dagen med en økende andel utover ettermiddagen og kvelden (figur 9.4). Dette tyder på at disse reisene har forskjellige formål for de som blir fulgt. For eldre kan det være besøk hos lege og liknende, hvor følge er nødvendig. For barn kan det for eksempel være snakk om å få transport til venner.



TØI rapport 637/2003

Figur 9.4: Starttidspunkt for reiser med formål å hente og bringe barn og andre til ulike aktiviteter. Alle dager. Prosent

Disse reisene er i gjennomsnitt lengre enn de to første kategoriene av omsorgsreiser. En gjennomsnittlig følgereise av denne typen er i overkant av 10 kilometer. De lengste følgereisene finner vi i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger, tett fulgt av de som er

bosatte på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. De korteste finner vi i småbyene. Mer enn halvparten av disse reisene er under tre kilometer, og mer enn 70 prosent av dem tar mindre enn 20 minutter.

I likhet med de andre omsorgsreisene er bilbruken høy også på disse reisene (tabell 9.9). Andelen som er passasjerer er høyere enn for de andre reisene, fordi intervjupersonen selv kan være i en situasjon der vedkommende blir fulgt til forskjellige gjøremål. Tabellen viser både de som følger og de som blir fulgt. Vi ser her at kvinner oftere er passasjer enn menn, og at det er de unge og de eldre som er bilpassasjerer, og dermed blir fulgt. De unge og de eldre har også en god del slike

reiser til fots. Blant dem som er i aldersgruppen 13-17 år foregår en tredjedel av slike følgereiser til fots og 12 prosent på sykkel. Det er nærliggende å tro at dette er reiser hvor intervjupersonen følger noen, for eksempel yngre søsken eller andre til deres aktiviteter. Også de eldre har en stor andel følgereiser til fots. Med de opplysningene som reisevaneundersøkelsen gir, vet vi ikke hvem som følges og til hvilke gjøremål. Både for yngre og eldre utgjør dette relativt få reiser.

Tabell 9.9: Transportmiddelbruk på reiser der formålet er å følge barn og andre til ulike aktiviteter etter bosted, kjønn og alder. Prosent

	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilpassasjer	Bilfører, inkl. moped/mc
Alle	14	2	3	12	69
Bosted					
Oslo	19	2	11	15	53
Omegn til Oslo	13	2	7	10	68
Bergen, Trondheim, Stavanger	14	1	10	11	64
Omegn til Brg/Trd/Stv	11	0	1	17	71
Resterende seks største byer	12	3	2	12	71
Mindre byer	13	4	1	10	72
Tettsteder og spredtbygde strøk	15	2	1	14	68
Kjønn					
Mann	12	2	3	7	76
Kvinne	16	2	4	18	60
Alder					
13-17 år	32	12	9	39	8
18-24 år	15	1	5	17	62
25-34 år	11	2	4	8	75
35-44 år	12	2	2	6	78
45-54 år	9	1	2	8	80
55-66 år	12	1	2	11	74
67-74 år	24	3	3	16	54
75 år	22	6	14	21	37

TØI rapport 637/2003

9.6 Oppsummering

Hovedpunktene er;

- Fra 1992 til 2001 har omsorgsreisene økt fra 0,25 per person per dag til 0,41. Ca en tredel består av reiser der formålet er å følge barn til skole og barnehage, en femdel av reiser der formålet er å følge barn til deres fritidsaktiviteter og resten er bringe og hente barn og andre til andre ulike aktiviteter.
- Omsorgsreisene har blitt lengre i perioden. En omsorgsreise var i 1992 8,6 kilometer i gjennomsnitt, i 2001 var den økt til 9,3 kilometer.
- Bilbruken på omsorgsreiser er høy, men det har vært en liten nedgang i løpet av perioden, fra 88 prosent til 81 prosent, enten som bilfører eller passasjer.
- Fremdeles er det slik at kvinner har flere slike reiser enn menn. Naturlig nok er det i barnefamiliene at omsorgsreisene forekommer oftest. Flest reiser finner vi i familier der det yngste barnet er under sju år, med 0,88 reiser per person per dag.

10. Innkjøpsreiser

10.1 Betingelsene for innkjøpsreisene endres

Endringer i dagligvarebransjen

I løpet av de siste 20 årene er antall dagligvarebutikker halvert (Lavik 2001).¹¹ Små butikker har blitt skiftet ut med større og mer lønnsomme enheter. Selv om det har skjedd en halvering av antall dagligvarebutikker mellom 1980 og 2000, har Norge likevel flere butikker per 1000 innbyggere enn Finland, Sverige og Danmark. Dette har i første rekke sammenheng med at bosettingsmønstrene er forskjellige. Norge har flere av sine innbyggere boende på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk enn de andre skandinaviske landene.

Reduksjonen i antall butikker varierer mellom fylker. Oslo, som både har høy butikk tetthet og befolkningstetthet, har hatt liten reduksjon. Det samme har Finnmark og Sogn og Fjordane. Den største relative reduksjonen finner man i Buskerud og Vestfold.

Samtidig som det har skjedd en reduksjon i antall butikker, har de store paraplykjedene (HakonGruppen, NorgesGruppen, Coop og Rema 1000) overtatt en stadig større andel av markedene. I 1981 hadde kjedene en markedsandel på 42 prosent innen området nærings- og nytelsesmidler. I 1990 var andelen steget til 79 prosent, mens den var nådd nesten 100 prosent i 2000.

Alle disse kjedene har lavprisbutikker. De første ble etablert på slutten av 1970-tallet, og i 2000 var 30 prosent av dagligvarebutikkene lavprisbutikker. Høyest andel lavprisbutikker finner man i det sentrale Østlandsområdet (Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold). Den laveste andelen finner man i nord, i Troms og Finnmark, og i vest i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene spørres det om avstand til nærmeste dagligvarehandel. I 1992 var den gjennomsnittlige reiseavstanden 1,5 km, i 2001 var den 1,7 km. Det kan dermed se ut til at det har vært en liten økning i løpet av denne tiårs-perioden. Avstanden til den nærmeste butikken varierer naturlig nok etter hvor man bor. Tabell 10.1 viser hvordan den varierer etter bosted i 1992 og 2001. Økningen i avstand til nærmeste dagligvarebutikk har først og fremst foregått utenfor de største

byene, men også i omegnskommunene til Oslo har avstanden økt.

Tabell 10.1: Gjennomsnittlig avstand til nærmeste dagligvarebutikk i forskjellige typer av bosteder. 1992 og 2001. Kilometer

	Gj.sn. avstand til nærmeste dagligvarebutikk kilometer	
	1992	2001
Oslo	0,5	0,5
Omegn til Oslo	1,0	1,4
Bergen, Trondheim, Stavanger	0,8	0,8
Omegn til Bergen, Trondheim, Stavanger	1,6	2,0
De resterende seks største byene	1,3	1,4
Mindre byer	1,3	1,6
Tettsteder ellers og spredtbygde strøk	2,4	3,0
Hele landet i gjennomsnitt	1,5	1,7

TØI rapport 637/2003

Det er store forskjeller ut fra hvor man bor fra 0,5 km i Oslo til 3 km i tettsteder og spredtbygde områder i 2001. De fleste avstandene er imidlertid innenfor en rekkevidde som gjør det mulig å gå eller sykle. Et helt annet forhold er om folk velger den butikken som er nærmest. Det er forskjellige faktorer som er avgjørende for hvor man gjør sine innkjøp. Pris, kvalitet, service og parkeringsmuligheter er eksempler på faktorer som har betydning, i tillegg til avstand. Hvilke konsekvenser disse avstandene har for handlemønstre og transportmiddelbruk kommer vi tilbake til.

Endringer i brukeratferd

Mellom en tredel og en firedel av befolkningen bruker bare én dagligvarebutikk. Bortsett fra i Oslo, hvor andelen som holder seg til én butikk bare er 14 prosent, er det relativt liten variasjon mellom fylkene. Kvalitet, nærhet til bolig og kundebehandling er de viktigste faktorene for valg av dagligvareforretning. Folk i Oslo legger vekt på nærhet, noe som antakelig har sammenheng med at bilholdet er lavere i storbyene enn andre steder. Østfoldingene legger større vekt på parkeringsmuligheter enn folk andre steder i landet. Dette har antakelig sammenheng med den omfattende grensehandelen som foregår fra Østfold fylke.

En annen type forretninger, som har stor betydning for hvordan innkjøpsreisene foregår og hvor lange de er, er kjøpesentrene. Antall kjøpesentre økte kraftig på 1980-

¹¹ Dette avsnittet bygger for en stor del på opplysninger hentet fra Laviks rapport.

og 1990-tallet. På begynnelsen av 1980-tallet var det i overkant av 100 slike sentre på landsbasis, mens det i 2000 var ca 500. Oslo, Akershus og Hordaland har flest kjøpesentre, mens Finnmark og Sogn og Fjordane har færrest. De aller fleste kjøpesentrene er basert på at kundene kommer dit med bil, og har som regel gode parkeringstilbud. I tillegg til kjøpesentrene er det etablert ca 200 varehus (Hanssen og Polden 2000).

Omsetningen innenfor dagligvarehandelen varierer mellom fylkene. Noe av dette har sammenheng med grensehandel. Det er først og fremst innbyggerne i Østfold som gjør innkjøp i Sverige, men også forbrukere fra Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Hedmark reiser på handleturn over grensen. I tillegg foregår det en del grensehandel fra Finnmark over til Finland. En del av denne grensehandelen vil vi kunne registrere gjennom analysene av reiseformålet for de lange reisene.

E-handel eller handel på Internett har vært og blir framhevet som en mulighet til å redusere miljøproblemene knyttet til biltrafikken. Tanken er at dersom stadig flere gjør sine innkjøp elektronisk, vil behovet for å kjøre bil til butikken avta, og bilbruken kunne reduseres (Hjorthol 2002b). I Norge har e-handel foreløpig et beskjedent omfang, og særlig gjelder dette dagligvarehandelen. Av de 50 butikkene som var registrert i januar 2001, var ca halvparten registrert i distriktene eller utenom storbyer. Mesteparten av disse solgte nisjeprodukter. Foreløpig har denne formen for handel ubetydelig virkning på transport. På lengre sikt kan en tenke seg en mulig reduksjon i de private handlereisene, men kanskje en økning i varetransporten, i form av lokal distribusjonskjøring.

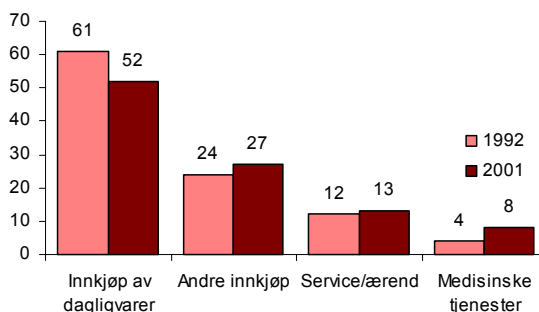
Disse faktorene er en del av innkjøpsreisenes strukturelle betingelser. I tillegg til disse kommer befolkningens demografiske sammensetning, bostedsmønstre og tilgang til transportressurser. Som vist i kapittel 3, er det flere som alltid har tilgang til bil i 2001 sammenliknet med 1992. Økningen har vært størst utenfor byområdene.

10.2 Innkjøpsreisenes sammensetning og lengde

Innkjøpsreisene består av ulike formål

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen er innkjøpsreiser kategorisert i fire grupper; reiser knyttet henholdsvis til innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, service og diverse ærend og medisinske tjenester. Service/ærend inkluderer besøk på postkontor, bank, offentlige kontorer mv. Medisinske tjenester er besøk hos lege, tannlege, fysioterapeut, sykehus o.l. Av disse fire kategoriene er

reisene knyttet til innkjøp av dagligvarer mest omfattende. I 2001 utgjorde denne kategorien 52 prosent av innkjøpsreisene (figur 10.1). I tillegg kommer andre innkjøp med 27 prosent. Til sammen utgjør innkjøpsreiser ca 80 prosent av reisene i denne kategorien, noe som legitimerer betegnelsen. De resterende reisene består av forskjellige typer ærender. I 1992 var ca 60 prosent innkjøp av dagligvarer, altså noe høyere enn i 2001.



TØI rapport 637/2003

Figur 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 1992 og 2001. Prosent

Innkjøpsreisene har blitt lengre

Fra 1992 og fram til 2001 har det samlede antall innkjøpsreiser endret seg lite. I gjennomsnitt foretar befolkningen omtrent én (0,8) innkjøpsreise per dag uka i gjennom. Kvinner har flere innkjøpsreiser enn menn, noe som ikke har endret seg i løpet av perioden. Det som derimot har skjedd fra 1992 til 2001, er at innkjøpsreisene har blitt lengre. I 1992 var en gjennomsnittlig reise ca fem km, i 2001 ca syv km (tabell 10.2). Tendensen går altså i retning av lengre innkjøpsreiser. Avstanden til nærmeste dagligvarebutikk har økt. Det er imidlertid ingen sammenheng mellom denne avstanden og lengden på innkjøpsreisene som folk faktisk gjør. Det er åpenbart at det er andre faktorer enn avstand som påvirker hvor innkjøpene foregår.

Tabell 10.2 viser at det har skjedd en økning i innkjøpsreisenes lengde mellom 1992 og 2001, både for kvinner og menn. Ser vi nærmere på de forskjellige aldersgruppene, finner vi den største økingen i reiselengde i aldersgruppen 67-74 år, de unge pensjonistene. De har økt sin reiselengde med 75 prosent i løpet av perioden. Dette kan henge sammen med flere sammenfallende faktorer. Denne gruppen har økt sin tilgang til bil betraktelig, fra 41 prosent i 1992 som kunne bruke bil når de ønsket til 61 prosent i 2001. Det har skapt et større handlingsrom for innkjøpsmuligheter. I denne perioden har det vært en økning i antallet bilbaserte kjøpesentre, noe som også har medvirket til at innkjøpsreisene stor

sett har blitt lengre for dem som benytter seg av dem. For pensjonistene har mulighetene til shoppingturer dermed økt, og det ser ut til at de har benyttet seg av dem.

Tabell 10.2: Innkjøpsreisens lengde etter kjønn, alder, bosted og tilgang til bil. 1992 og 2001. Kilometer

	1992	2001
Kjønn		
Mann	5,3	7,0
Kvinne	5,1	6,5
Alder		
13-17 år	5,0	5,3
18-24 år	5,2	5,9
25-34 år	4,8	7,2
35-66 år	5,8	7,2
67-74 år	4,0	7,0
75 år og eldre	4,0	5,5
Bosted		
Oslo	3,7	4,4
Omegn til Oslo	8,0	7,0
Bergen, Trondheim, Stavanger	4,2	4,9
Omegn til Brg/Trd/Stv	5,3	6,8
Resterende seks største byer	4,8	6,0
Mindre byer	4,7	6,7
Resten av landet	6,0	8,8
Har alltid tilgang til bil	5,8	7,4
Ikke bil/ikke førerkort	3,3	5,2
Alle	5,3	6,7

TØI rapport 637/2003

Den sterkeste økningen har kommet i mindre byer, på tettsteder og i spredtbygde strøk. Dette er med stor sannsynlighet uttrykk for strukturendringer innenfor dagligvarehandelen, nedlegging av mindre butikker i distriktene og større satsing på kjedebutikker og kjøpesentre. Økningen av reiselengden i Bergen, Trondheim og Stavanger med omegnskommuner kan ha sammenheng med en økning i bruk av eksterne kjøpesentre. Sammenliknet med Osloområdet er kjøpesentrene og varehusene av nyere dato i disse byene (Andhøy 1999). De som alltid har tilgang til bil har lengre innkjøpsreiser enn de som ikke har førerkort eller bil. Økningen i reiselengde har vært omtrent den samme for de to kategoriene.

Tiden som brukes på reisen er både avhengig av hvor lang den er og av hva slags transportmiddel som brukes. I 1992 var den gjennomsnittlige reisetiden til butikken 11 minutter, i 2001 13 minutter, en beskjeden, men signifikant økning.

Det er liten variasjon i tidsbruk på innkjøpsreisen mellom de ulike befolkningsgruppene, også i forhold til bosted. Mellom 1992 og 2001 har endringene vært relativt små. Det er imidlertid en større økning i tidsbruk i de eldre aldersgruppene enn blant yngre, noe som kan tyde på større endringer i innkjøpsmønstre blant disse.

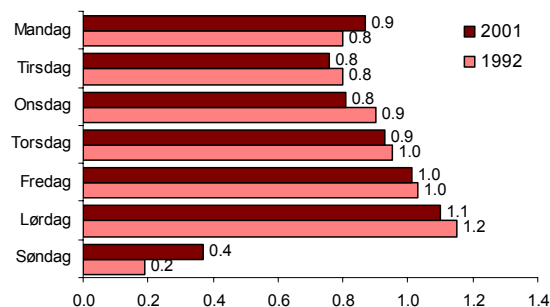
Variasjonene i tidsbruk er mindre enn variasjonene i reiselengder. Dette indikerer forskjeller i reisemåte på innkjøpsreisene, som vi skal se i neste avsnitt.

Lørdag er fremdeles den viktigste handledagen

Som nevnt har omfanget av innkjøpsreiser endret seg lite. I gjennomsnitt har vi ca 0,8 innkjøpsreiser hver dag. Dette utgjør ca 25 prosent av alle de daglige reisene, slik de er definert i reisevaneundersøkelsene.

Vi handler ikke like mye hver dag. Noen dager er vanligere handledager enn andre. Figur 10.3 viser hvordan innkjøpsreisene er fordelt på dager i uka og hvordan denne fordelingen er i henholdsvis 1992 og 2001.

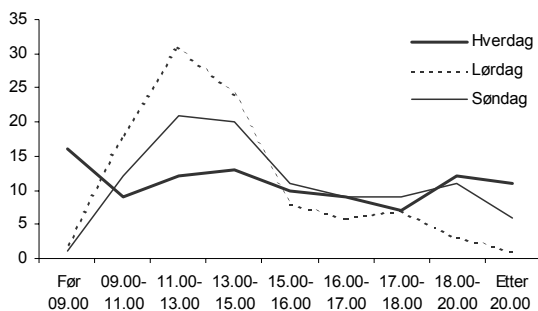
I gjennomsnitt er det flere innkjøpsreiser på fredag og lørdag enn på de andre dagene. Lørdag er den viktigste handledagen med hensyn til omfang. Mellom 1992 og 2001 har det skjedd relativt lite når det gjelder spredning av innkjøp over uka. Den eneste endringen av en viss betydning er økningen i innkjøpsreiser på søndager. Større bruk av storkiosker, butikker av typen 7-Eleven og bensinstasjoner, kan være forklaringen på økningen av denne typen reiser på søndager. Søndagshandel er vanligst blant menn, ungdom, for de som ikke tilhører barnefamilier og for bosatte Osloområdet og i mindre byer. Den mest typiske søndagshandleren er en ung mann uten barn bosatt i Oslo.



TØI rapport 637/2003

Figur 10.2: Innkjøpsreiser fordelt på handledag. 1992 og 2001. Gjennomsnittlig antall per dag

Det tidsmessige handlemønsteret varierer etter om det er hverdag, lørdag eller søndag (figur 10.3). På hverdager er handlereisenes startpunkt fordelt over mesteparten av dagen, og en god del foregår også om kvelden. Lørdags-handelen er kjennetegnet ved en tydelig topp på formiddagen og en rask reduksjon fra ca kl 14. Søndags-handelen foregår over hele dagen, men med én topp på formiddagen.



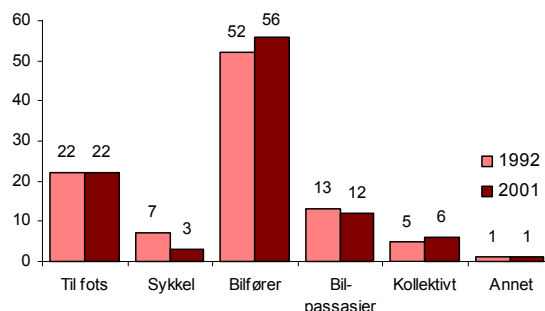
Figur 10.3: Innkjøpsreisens starttidspunkt på hverdager, lørdager og søndager. Prosent

10.3 Bilbruken har økt

Over halvparten av innkjøpsreisene foregår med bil som fører, og denne reisemåten har økt i løpet av perioden (figur 10.4). Innkjøpsreiser har en høyere bilbruksandel enn gjennomsnittet for alle daglige reiser. Den nest vanligste måten å komme seg til butikken på er til fots, godt og vel en femdel av reisene gjøres på denne måten. Andelen som går var den samme i 1992 som i 2001. Sykkelbruk har blitt mindre vanlig i løpet av perioden. I 2001 utgjorde den bare tre prosent av reisene til butikken.

Kollektivtransport er heller ingen viktig reisemåte. Analysen viser også at innkjøpsreiser til dels er noe man gjør sammen med andre. Mer enn 10 prosent av dem

foregår som bilpassasjer. Dette har ikke endret seg i perioden.



TØI rapport 637/2003

Figur 10.4: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 1992 og 2001. Prosent

Det er store variasjoner i reisemåte mellom ulike grupper (tabell 10.3). Det som har sterkest betydning både for om man velger å spasere til butikken eller å kjøre bil, er i hvilken grad man har tilgang til bil. De som alltid har tilgang til bil, går i svært liten grad til butikken, de kjører. Kvinner går mer enn menn, og kjører mindre bil. De yngste og de eldste går mest. Oslofolk er de som oftest bruker beina til butikken, mens befolkningen i hovedstadens omegnskommuner har den høyeste bilbruken på innkjøpsreiser

Tabell 10.3: Andel som kjører bil som sjåfør og går på innkjøpsreiser etter kjønn, alder, bosted og tilgang til bil. 1992 og 2001. Prosent

Kjønn, alder, bosted og tilgang til bil	Til fots		Bil som sjåfør	
	1992	2001	1992	2001
Alle	22	22	52	56
Kjønn				
Mann	19	18	63	68
Kvinne	24	25	42	47
Alder				
13-17 år	34	41		
18-24 år	16	31	55	40
25-34 år	21	21	62	62
35-66 år	18	16	62	66
67-74 år	32	29	37	46
75 år og eldre	38	36	32	32
Bosted				
Oslo	37	39	39	33
Omegn til Oslo	19	17	56	65
Bergen, Trondheim, Stavanger	23	28	50	50
Omegn til Brg/Trd/Stv	21	14	56	58
Resterende seks største byer	14	19	58	59
Mindre byer	24	20	52	60
Tettsteder og spredtbygde strøk	17	18	53	61
Biltilgang				
Har alltid tilgang til bil	13	13	74	75
Har verken bil eller førerkort	53	54	-	-

TØI rapport 637/2003

Dette har sammenheng med forskjeller i butikkstruktur på ulike bosteder. Som nevnt er butikktettheten større i de store byene enn i de mindre. Men spørsmålet er om tilgang til bil i seg selv også har betydning. I løpet av perioden har ulike grupper endret sitt bilhold. Blant de unge i aldersgruppen 18-24 år har bilbruken gått tilbake, de går mer i 2001 enn i 1992. I løpet av 1990-tallet har andelen unge som har førerkort for bil gått ned (jf kapittel 3). Tidligere analyser har vist at nedgangen er større i storbyområdene enn andre steder, og at det er mer typisk for ungdom under utdanning enn for yrkesaktive (Hjorthol 1999, Nordbakke 2002). Når det gjelder den økte bilbruken blant de eldre gruppene, kan vi snakke om en kohort- eller generasjonseffekt. De som var middelaldrende i 1992 har tatt med seg sine bilvaner.

Økningen i bilbruken på innkjøpsreiser har skjedd utenfor de store og mellomstore byene. Det er i omegnskommunene til Oslo, i småbyene, på tettstedene og i de spredtbygde strøkene økningen har kommet.

10.4 Å handle kan være mer enn bare å gjøre innkjøp

Å handle eller shoppe er mer enn bare det å kjøpe/gjøre innkjøp. Kjøp av dagligvarer kan også ha en sosial side. Det er ikke nødvendigvis bare et mål i seg selv å handle, men konteksten innkjøpene foregår innenfor kan være grunnlag for ulike aktiviteter, handlinger og uttrykksformer.

En forenklet eller idealtypisk måte å kategorisere innkjøp på, er å se på handlingen enten som instrumentell eller ekspressiv etter hvilke orienteringer forbrukeren har i forhold til innkjøpet. En instrumentell handling er et middel til å oppnå andre mål. For en ekspressiv handling ligger målet innenfor handlingen, som i seg selv gir mening og tilfredsstillelse til aktøren (Lavik 1999).

Shopping eller det å handle har derfor to dimensjoner:

- 1) En instrumentell eller økonomisk, hvor konsumenten bruker tid og penger for å lære om produktet, for å redusere risiko og øke nytten av et planlagt innkjøp.
- 2) En ekspressiv eller psykologisk, hvor det å gjøre innkjøp/shoppe tilfredstiller andre behov, f.eks. sosiale og opplevelsesmessige.

Disse to aspektene ved shopping har flere forskere pekt på (bl a Salomon 1998, Bjørkum 1996, Babil m fl 1994). Undersøkelser viser at for kvinner, folk med lav utdanning og ikke-yrkesaktive har den ekspressive dimensjonen større betydning enn den har for menn, folk med høy utdanning og yrkesaktive (Lavik 1999).

Innkjøp kan gi mulighet for opplevelser og underholdning, særlig gjennom utviklingen av kjøpesentre, som bevisst legger vekt på dette aspektet (Holsen 1993). I dagens kjøpesentre satses det på hele familien, med underholdning for både barn og voksne. Lørdagshandelen kan være en blanding av underholdning og innkjøp, en kombinasjon av de ekspressive og de instrumentelle aspektene. Det hevdes også at lørdagshandelen kan ha stor psykososial betydning (Grønmo 1983). Sammenliknet med innkjøpsvirksomhet på hverdager preges lørdagsinnkjøpene i større grad av samarbeid og samhandling mellom familiemedlemmene. Shopping kan være en planlagt sosial aktivitet – det kan være en forlystelse eller et arbeid som en foretar sammen med andre i familien.

Det hevdes at dagligvarehandel er den mest instrumentelle formen for innkjøpsvirksomhet (Jacobsen 1988). Grunnen til dette har sammenheng med at dagligvarer er nødvendighetsartikler, innkjøpene skjer regelmessig og rutinemessig og de er tidheftende – de foregår på tidspunkter da husholdet vanligvis har mange andre gjøremål. Å stikke innom REMA for å kjøpe brød på vei fra jobben er noe helt annet enn å bruke en stor del av lørdagen sammen med familien på City Syd.

Handlereisene i reisevaneundersøkelsen dekker begge typer av innkjøps- og shoppingaktiviteter. I tillegg finnes det spørsmål om intervjupersonen hadde gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen. En type innkjøp som klart kan karakteriseres som instrumentell.

I 1992 var det 17 prosent som handlet dagligvarer i forbindelse med arbeidsreisen, i 2001 var andelen økt til 20 prosent (ikke signifikant økning) (tabell 10.4). Nivået var med andre ord omtrent likt. Det er mer typisk for kvinner enn for menn å ha en slik kombinasjonsreise, og andelen kvinner som handler på vei hjem har økt fra 20 til 25 prosent i løpet av denne tiårsperioden. Blant menn er det 16 prosent som handler på veien hjem, omtrent det samme som i 1992. Enslige handler oftere enn folk i andre familiesituasjoner i forbindelse med arbeidsreisen. I 2001 har det blitt en tendens til at en noe større andel av bosatte i Oslo handler på vei hjem enn tidligere, og de gjør det hyppigere enn bosatte i andre deler av landet.

En annen måte å undersøke i hvilken grad innkjøpsreisene er en egen aktivitet eller del av en rekke med aktiviteter, er å undersøke hvor reisene starter og ender. I 1992 startet og endte ca 40 prosent av alle innkjøpsreiser hjemme i egen bolig, i 2001 var denne andelen sunket til 36 prosent. Av de innkjøpsreisene som ikke startet på egen skole eller arbeidsplass, men annet sted utenom boligen, endte 73 prosent hjemme i 1992, mens 64 prosent endte i egen bolig i 2001. Begge disse resultatene indikerer at innkjøpsreisene i større grad enn

tidligere er en del av en kjede av aktiviteter. De kan være koplet til arbeidsreiser, følgereiser eller andre innkjøpsreiser.

Tabell 10.4: Andel som handlet dagligvarer i forbindelse med arbeidsreisen etter kjønn, alder, familietype og bosted, 1992 og 2001. Prosent

	Handlet dagligvarer i forbindelse med arbeidsreisen	
	1992	2001
Alle	17	20
Kjønn		
Mann	13	16
Kvinne	20	25
Familietype		
Enslig	33	23
Par uten barn	17	20
Yngste barn under 7 år	16	19
Yngste barn 7-12 år	16	22
Yngste barn 13-17 år	17	23
Flere voksne sammen	15	19
Bosted		
Oslo	18	25
Omegn til Oslo	14	20
Bergen, Trondheim, Stavanger	16	18
Omegn til Brg/Trd/Stv	16	15
Resterende seks største byer	15	23
Mindre byer	17	19
Resten av landet	18	20

TØI rapport 637/2003

10.5 Grensehandelen øker

Handleturer til Sverige er populært

Handlereiser omfatter ikke bare de ”daglige” innkjøpene. Shopping i nabolandene, især i Sverige, har etter hvert fått et stort omfang. En undersøkelse fra 1999 viser at ca 1/3 av befolkningen hadde handlet dagligvarer i Sverige i løpet av de siste seks måneder (Lavik og Dulsrud 2000). Jo nærmere svenskegrensen bostedet lå, dess flere var det som hadde handlet, og jo oftere handlet de. I Østfold hadde 70 prosent handlet dagligvarer i løpet av siste halvår. I gjennomsnitt hadde østfoldingene litt mer enn én handletur i måneden.

Når forbrukerne reiser til Sverige for å handle, kan motivene være flere. Det viktigste er antakelig den økonomiske besparelsen forbrukerne antar at de gjør. På den andre siden behøver ikke utbyttet av en handletur nødvendigvis være av rent økonomisk karakter. En handletur til Sverige kan også være forbundet med det å ”ta en tur”, det er en fritidsaktivitet kombinert med andre gjøremål. Det kan derfor både være en ekspressiv og instrumentell komponent i disse reisene.

Grensehandelen er av et slikt omfang at det har implikasjoner for flere politikkområder, for eksempel

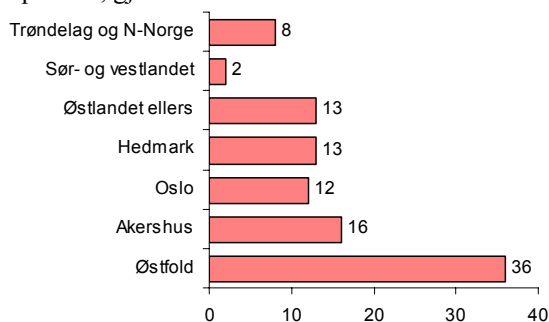
innenfor handel, næringspolitikk, landbruk, samferdsel og miljø. Trafikken på de fire største grenseovergangene mellom Norge og Sverige (Svinesund, Ørje, Eda (Charlottenberg) og Teveldalen (Storlien), utgjør ca 9.000 personbiler pr døgn i en retning (automatiske tellinger 1999). Av disse er om lag 7.300 norskregistrerte personbiler (basert på beregninger fra TØI's ”Gjesteundersøkelse”). Hvor stor andel grensehandelen utgjør av dette er vanskelig å beregne nøyaktig uten en representativ undersøkelse i befolkningen.

Reisevaneundersøkelsen gir oss mulighet til å se noe nærmere på hvem som reiser til Sverige for å gjøre innkjøp, hvor de kommer fra, hvordan de reiser og litt om hvem de er.

Østfoldingene kjører oftest til Sverige

I 2001 foretok befolkningen i gjennomsnitt 0,3 utenlandsreiser per måned, og mer enn halvparten av disse er ferie- og fritidsreiser. Omtrent 40 prosent av utenlandsreisene ender i Sverige, og i underkant av 40 prosent av disse igjen har innkjøp som hovedformål. I hvilken utstrekning folk også handler på reiser med andre hovedformål, gir ikke reisevaneundersøkelsen opplysning om, men sannsynligheten for det er stor. De dataene vi presenterer i dette avsnittet gjelder de ”rene” innkjøpsreisene til Sverige.

Ikke overraskende er en stor del av handlereisene til Sverige foretatt av personer som er bosatt i Østfold. Figur 10.5 viser at 36 prosent av reisene er gjort av personer som kommer fra dette fylket. Andre viktige grensefylker er Akershus og Hedmark, med henholdsvis 16 og 13 prosent. Også en relativt stor andel av handlereisene, 12 prosent, gjøres av folk i Oslo.



TØI rapport 637/2003

Figur 10.5: Innkjøpsreiser til Sverige etter den reisendes bostedsfylke. Prosent

Den overveiende delen av disse handlereisene foregår med bil. 90 prosent er bilreiser (51 prosent fører og 41 prosent passasjer), fire prosent skjer med ferge/båt, mens tre prosent er bussreiser. Reisene som foregår med båt er i alt overveiende grad fergeturer fra Vestfold (Sandefjord).

Disse innkjøpsreisene skiller seg fra ”dagliglivets” innkjøpsreiser ved at dette er en sosial begivenhet som involverer flere personer. På omtrent halvparten av bilreisene er det tre eller flere personer i bilen. Lørdag er den viktigste handledagen, med i overkant av 20 prosent av reisene. Snaut halvparten av reisene til Sverige foregår på fredag, lørdag og søndag, med en relativt jevn fordeling av reisene på de andre dagene.

10.6 Oppsummering

- Betingelsene for innkjøpsreisene har endret seg i løpet av 1990-tallet. Det har blitt færre nærbutikker, flere kjøpesentre, og reiselengdene til forretningene har økt.
- Antall innkjøpsreiser er omtrent like mange i 1992 og i 2001, i underkant av én per dag. Lengdene på innkjøpsreisene har imidlertid økt, fra 5,3 km per reise i 1992 til 6,7 km i 2001. Det er særlig i de mindre byene, på tettsteder og i spredtbygde strøk at disse reisene har blitt lengre. Tidsbruken har også økt.
- Den vanligste reisemåten på innkjøpsreisene er bil som fører. Så mange som 22 prosent går til butikken, men få sykler og reiser kollektivt.
- Innkjøpsreiser til Sverige er populært. Omtrent 40 prosent av utenlandsreisene som ender i Sverige har innkjøp som hovedformål. Østfoldingenene står for 36 prosent av disse reisene.

11. Ferie- og fritidsreiser

11.1 Hva er en ferie- og fritidsreise?

Som ferie-/fritidsreiser regnes reiser som er foretatt i Norge som er 100 km eller lengre, og reiser til utlandet, hvor;

- formålet er oppgitt å være ferie eller besøk hos slekt/venner, og
- man har hatt minst én overnatting på reisens endepunkt.

I RVU 2001 rapporteres alle reiser til/fra utlandet, mens det i RVU 1998 var et krav om at også utenlandsreisene skulle være 100 km eller lengre for å bli tatt med. Den nye måten å rapportere på har gjort at antallet utenlandsreiser har økt, og resultatene er derfor ikke direkte sammenlignbare i alle henseende (se nedenfor).

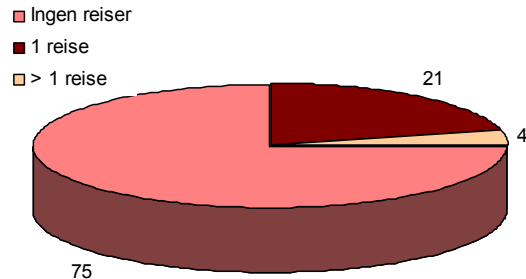
11.2 Omfang og struktur

Kvinnene i flertall

I løpet av en måned i 2001 foretok i gjennomsnitt en av fire personer i alderen 13 år og eldre minst en ferie-/fritidsreise (figur 11.1).¹² I absolutte tall betyr dette at det hver måned er om lag 950.000 nordmenn som reiser på en ferie- og fritidsreise. I tillegg kommer eventuelle barn under 13 år. De fleste av disse gjør bare en reise, kun fire prosent foretar to eller flere reiser. Drøyt hver tredje reise (36 prosent) har besøk som hovedformål, mens ferie/fritid er oppgitt som formål på de øvrige.

De som reiser foretar i gjennomsnitt 1,2 reiser per måned. Gjennomsnittet for hele befolkningen, iberegnet de som ikke reiser, er 0,31 turer. Multipliserer vi dette med antall måneder finner vi at befolkningen 13 år og eldre i gjennomsnitt foretar 3,7 ferie- og fritidsreiser med overnatting i året, dvs at vi gjør en reise omtrent hvert kvartal.

De siste årene har det tilsynelatende vært en liten økning i andelen som reiser på ferie. I 1998 var det 22 prosent som oppga å ha reist, og gjennomsnittlig antall reiser i befolkningen var 3,3 per år. Forskjellen kan imidlertid tilskrives endret rapporteringsform, dvs at vi har fått registrert flere utenlandsreiser i RVU 2001 enn tidligere.



TØI rapport 637/2003

Figur 11.1: Befolkningen etter antall ferie- og fritidsreiser per måned. Prosent

De fleste reisene skjer i Norge, kun hver fjerde er en utenlandsreise. Dette betyr likevel at "gjennomsnittsnordmannen" reiser utenlands i forbindelse med ferie og fritid en gang i året, mens man har 2,7 reiser i Norge. Ettersom rapporteringsformen for reiser utenlands er lagt om, er det ikke grunnlag for å si noe om fordelingen mellom reiser i Norge og til utlandet har endret seg de siste årene. SSBs ferieundersøkelser viser imidlertid at andelen utenlandsreiser økte på 1990-tallet. Mens 76 prosent av feriereisene i 1992 foregikk i Norge, var andelen 70 prosent i 1998 (Lystad 1999).¹³

Ferievanene varierer mye med sosioøkonomisk bakgrunn. Husholdningsinntekt og utdanning er særlig viktig for å forklare forskjeller i reisevaner. Lystad (2000) bruker begrepet ferierende klasse for å beskrive de som oftest reiser på ferie. Dette er en gruppe på ca 10 prosent av befolkningen som er kjennetegnet med høy inntekt og utdanning. Tabell 11.1 viser hvordan inntekt kan forklare omfanget av ferie- og fritidsreiser. Personer i den høyeste inntektgruppen (kr 750.000 og over) har mer enn dobbelt så mange turer som de med husholdsinntekt under kr 150.000.

¹² Som en reise regnes tur/retur reise.

¹³ Tallene gjelder utviklingen for feriereiser med minst fire overnattinger.

Tabell 11.1: Ferie- og fritidsreiser; andel som har reist og antall reiser per år for ulike grupper

	Har foretatt ferie- og fritidsreise?			Gj.sn. antall reiser per år
	Ja	Nei	Sum	
Alle	25	75	100	3,7
Kjønn				
Mann	24	76	100	3,5
Kvinne	27	73	100	4,0
Familietype				
Enslig	23	77	100	3,4
Enslig med barn	25	75	100	3,6
Par uten barn	27	73	100	4,1
Par med barn	27	73	100	4,0
Flere voksne	25	75	100	3,7
Utdanning				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	15	85	100	2,2
Videregående, yrkesfaglig	23	77	100	3,2
Videregående, allmennfaglig	29	71	100	4,2
Høyskole/universitet inntil 15 år	34	66	100	5,2
Høyskole/universitet 16 år og mer	38	62	100	6,0
Husholdningsinntekt				
Under kr 150.000	20	80	100	2,8
Kr 150.000-299.999	20	80	100	2,9
Kr 300.000-449.999	24	76	100	3,5
Kr 450.000-599.999	29	71	100	4,4
Kr 600.000-749.999	34	66	100	5,0
Kr 750.000 og over	38	62	100	5,9
Bosted				
Oslo	34	66	100	5,2
Omegn til Oslo	34	66	100	5,2
Bergen/Trondheim/Stavanger	29	71	100	4,3
Omegn til Brg/Trd/Stv	24	76	100	3,5
Resterende seks største byer	24	76	100	3,5
Mindre byer	22	78	100	3,1
Resten av landet	21	79	100	2,9

TØI rapport 637/2003

Et interessant trekk ved ferie- og fritidsreisene er at kvinnene er i flertall. Ser man alle lange reiser under ett, er det slik at menn foretar flere reiser enn kvinner, men for ferie- og fritidsreiser er forholdet motsatt. Kvinnene står for 54 prosent av reisene, og mens menn i gjennomsnitt foretar 3,5 reiser i løpet av et år, har kvinner 4,0 reiser.

Et annet særtrekk er at bosatte i storbyene reiser oftere enn de som bor i andre deler av landet. Mens en hovedstadsbeoer i gjennomsnitt har 5,2 ferie- og fritidsreiser i året, har de som bor i mindre tettsteder og spredtbygde strøk bare 2,9 reiser. Mønsteret er at jo mindre sentralt man bor, desto færre reiser foretar man. Dette er spesielt for ferie- og fritidsreisene. Ser man lange, private reiser i Norge under ett, har de som bor i spredtbygde områder høyere reiseaktivitet enn de som er bosatt i sentrale områder. De som bor utenfor de store sentraene har spesielt mange reiser knyttet til private gjøremål som for eksempel innkjøp, noe som har sammenheng med at tjenestetilbudet er dårligere utbygd her.

Tabell 11.1 viser også at par uten barn og par med barn har flest ferie- og fritidsreiser, mens enslige er de som sjeldnest er på tur.

11.3 Vi ferierer i vår egen region

Norge er vårt nærmeste ferieland, tre av fire ferie- og fritidsreiser skjer i Norge, og Østlandet er det mest populære reisemålet. Hver tredje reise ender i et av Østlands-fylkene, mens de øvrige landsdelene har omtrent 10 prosent hver seg (tabell 11.2). Det er mest vanlig å feriere i regionen hvor man bor. For bosatte på Øst-, Sør- og Vestlandet skjer omtrent 40 prosent av reisene internt i regionen, halvparten av trøndernes feriereiser skjer i de to Trøndelagsfylkene, mens to av tre reiser som bosatte i de nordligste fylkene foretar, ender i Nord-Norge.

Østlendingene og sørlendingene reiser relativt sett oftest til utlandet. Drøyt hver fjerde ferie- og fritidsreise som disse foretar, ender i et annet land. Til sammenligning er det bare hver syvende reise som bosatte i Trøndelags-fylkene og de tre nordligste fylkene foretar, som går til et sted utenfor Norge.

Tabell 11.2: Endepunkt for ferie- og fritidsreiser for bosatte i ulike regioner av landet. Prosent

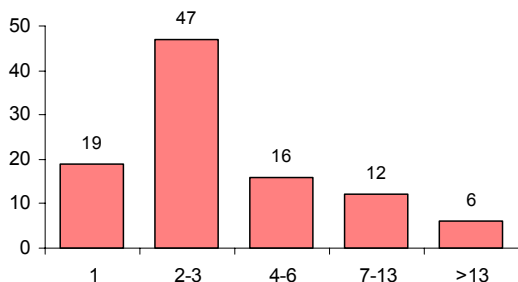
Bosted	Reisenes endested							I alt
	Oslo/Akershus	Østlandet ellers	Agder/Rogaland	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	Utlandet	
Oslo/Akershus	1	54	6	6	4	3	26	100
Østlandet ellers	15	43	6	6	4	2	24	100
Agder/Rogaland	8	12	40	10	1	2	27	100
Vestlandet	9	15	10	38	5	2	21	100
Trøndelag	9	11	2	10	48	5	14	100
Nord-Norge	6	4	2	2	5	66	15	100
Alle	8	32	10	11	8	7	24	100

TØI rapport 637/2003

11.4 Flere helgereiser

Innenfor reiselivet skilles det mellom korte feriereiser, dvs reiser med 1-3 overnattinger, og lange feriereiser, dvs reiser med fire overnattinger eller mer. Figur 11.2 viser at to av tre ferie- og fritidsreiser er kortvarige, og at nesten halvparten har to eller tre overnattinger. På 16 prosent av reisene har man mellom fire og seks overnattinger, 12 prosent er mellom en og to uker, mens bare seks prosent er av to ukers varighet eller lengre. Omregnet til antall reiser, finner vi at befolkningen i gjennomsnitt foretar 2,4 ferie- og fritidsreiser av kortere varighet, og 1,3 lange ferie- og fritidsreiser per år.

Gjennomsnittlig antall overnattinger på ferie- og fritidsreisene er 4,0, henholdsvis 1,9 overnattinger for kortvarige reiser og 8,2 overnattinger for lengre reiser. De lange reisene utgjør dermed 69 prosent av det totale antall overnattingdøgn. Multipliserer vi gjennomsnittlig antall overnattinger (4,0) med gjennomsnittlig antall turer (3,7), finner vi at nordmenn i gjennomsnitt er borte i forbindelse med ferie og fritid, slik det er definert her, i 14,8 netter i løpet av et år.¹⁴



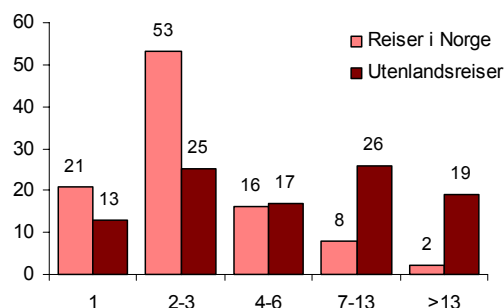
TØI rapport 637/2003

Figur 11.2: Antall overnattinger på feriereisens endepunkt. Prosent

¹⁴ SSB feriestatistikk gir et gjennomsnitt på 15,7 netter. Forskjellene har bakgrunn i ulik populasjon. SSBs undersøkelse omfatter personer i alderen 16-79 år. Dersom man velger ut tilsvarende aldersgruppe i RVU 2001, er gjennomsnittet 15,8, dvs sammenfallende med SSB.

Det er store forskjeller i antall overnattinger mellom reiser i Norge og utenlandsreiser (figur 11.3). På innenlandske reiser har man i gjennomsnitt 3,2 overnattinger, hele tre av fire reiser er kortvarige, og kun hver tiende er av én ukers varighet eller lengre. På reiser til utlandet er gjennomsnittlig antall overnattinger 6,6, dvs at man er borte en uke. Hver femte utenlandsreise er av minst to ukers varighet, og bare 38 prosent er korte, dvs færre enn fire overnattinger.

I løpet av året foretar vi som nevnt 2,7 ferie- og fritidsreiser innenlands og en reise til utlandet. Multiplisert med antall netter på reise finner vi dermed at nordmenn tilbringer ni netter i forbindelse med ferie og fritid innenlands, mens seks netter tilbringes i utlandet.



TØI rapport 637/2003

Figur 11.3: Antall overnattinger på feriereisens endepunkt for reiser i Norge og utenlandsreiser. Prosent

De siste tre årene har det blitt flere kortvarige ferie- og fritidsreiser. I 1998 hadde 61 prosent av reisene mellom en og tre overnattinger. Denne utviklingen ses både for reiser i Norge og utenlandsreiser, og sammenfaller med SSBs ferieundersøkelser som også viser en tendens mot kortere ferieturer enn tidligere.

De korte ferie- og fritidsturene er i hovedsak knyttet til helgen. Drøyt 70 prosent av utreisene starter torsdag, fredag eller lørdag. For 1998 foreligger det ikke opplysninger om hvilken dag reisen startet, men ettersom andelen kortvarige reiser har økt såpass mye, er det

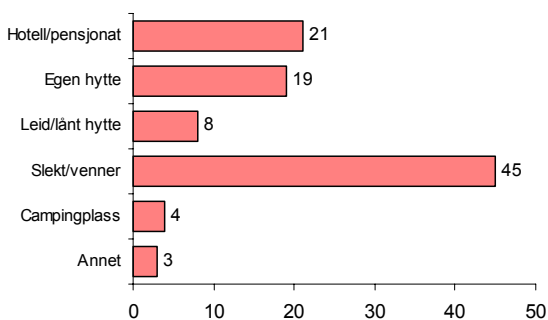
rimelig å anta at det også har vært en betydelig økning i helgetrafikken.

11.5 Overnattingsmåte

Mange av ferie- og fritidsreisene har besøk som hoved- eller sideformål, og følgelig skjer overnattingen på disse reisene for en stor del hos slekt og venner. Figur 11.4 viser at slekt/venner er den mest benyttede overnattingsformen. På 45 prosent av reisene overnattes det på denne måten. Det er med andre ord flere som oppgir slekt/venner som overnattingsmåte enn som har besøk som hovedformål med reisen. Dette tyder på at mange benytter anledningen til å kombinere feriereisen med et opphold hos venner.

28 prosent av befolkningen disponerer egen hytte, i henhold til Statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelse (SSB 1995). Hytte er naturlig nok en viktig overnattingsform på disse reisene, både egne hytter og hytter man leier/låner. På 19 prosent av reisene er egen hytte overnattingsmåten, og i tillegg kommer lånt/leid hytte med åtte prosent, slik at hytter totalt er overnattingsmåte på knapt 30 prosent av reisene. Mange hytter, både egne og leide, ligger imidlertid nærmere bostedet enn 100 km, og andelen "hytteturer" er nok høyere dersom man ser alle ferie- og fritidsreiser under ett, uavhengig av avstand.

Bare hver femte reise har overnatting på hotell, mens campingplass benyttes på fire prosent av reisene. Hovedvekten av overnattingene på campingplass skjer naturlig nok om sommeren.



TØI rapport 637/2003

Figur 11.4: Overnattingsmåte på ferie- og fritidsreiser. Prosent

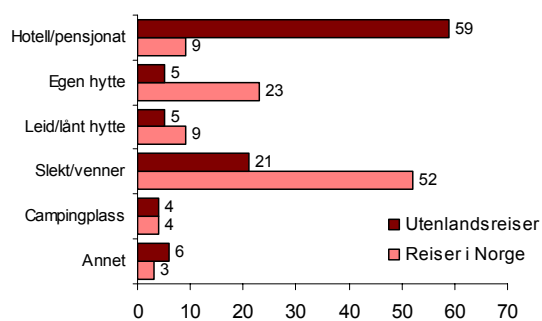
Ved å ta hensyn til reisenes varighet kan man kalkulere hvordan gjestedøgnene fordeler seg på de ulike overnattingsmåtene. Reiser hvor man overnatter på hotell er av lengst varighet (5,8 overnattinger), mens reiser hvor man overnatter hos slekt/venner i gjennomsnitt er 3,6 netter. Følgelig endrer bildet seg noe når man regner overnattingsdøgn. Hotell står samlet for 30 prosent av overnattingsdøgnene, men bare 21 prosent av antall

reiser, mens slekt/venner har 45 prosent av antall reiser, men bare 39 prosent av overnattingsdøgnene. For de øvrige overnattingsmåtene er det bare mindre forskjeller.

Figur 11.5 viser at overnattingsmåten er vesentlig forskjellig for reiser i Norge og reiser til utlandet. På reiser i Norge er overnatting hos slekt/venner det som er mest vanlig, mer enn halvparten av innenlandsreisene har denne overnattingsformen. Egen hytte oppgis som overnattingsmåte på knapt en firedel av reisene i Norge. I tillegg kommer leid eller lånt hytte med ni prosent, slik at hytte totalt sett er overnattingsmåten på hver tredje reise innenlands. Bare på ni prosent av reisene overnattes det på hotell eller pensjonat.

For utenlandsreiser er situasjonen en annen. Her er det hotellovernattinger som dominerer. På 59 prosent av reisene overnattes det på hotell, mens slekt/venner bare er overnattingsmåte på hver femte reise. Det er også en del som har egen hytte eller hus i utlandet. På fem prosent av utenlandsreisene skjer overnattingen på egen hytte. En tilsvarende andel låner eller leier, slik at hytte dermed er overnattingsmåte på hver tiende reise utenlands. Drøyt halvparten av reisene hvor man overnatter på egen hytte har endepunkt i Sverige, og hver fjerde i Sør-Europa.

Dersom man ser på overnattingsdøgn, blir egen hytte relativt sett viktigere på reiser i Norge, mens hotell/pensjonat går noe ned. For utenlandsreiser blir hotellovernattinger viktigere når man måler overnattingsdøgn.



TØI rapport 637/2003

Figur 11.5: Overnattingsmåte på ferie- og fritidsreiser etter reisemål. Prosent

11.6 Utenlandsreisene

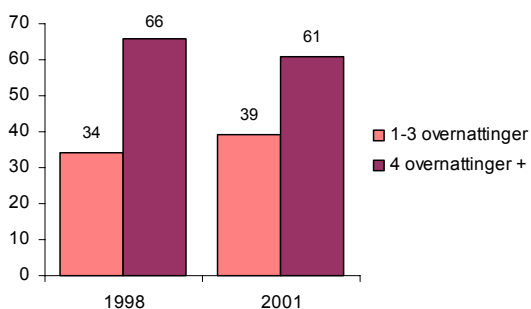
Fire av 10 reiser er av kort varighet

Hver fjerde ferie- og fritidsreise går til utlandet. Hver måned er det syv prosent av befolkningen 13 år og eldre som reiser til utlandet i forbindelse med ferie og fritid. Disse foretar i gjennomsnitt én reise. Ettersom det er såpass få som reiser utenlands blir gjennomsnittet for hele

befolkningen lavt, kun 0,08 reiser per måned. Likevel gir dette i gjennomsnitt ca én ferie-/fritidsreise til utlandet i året for de over 12 år.

Omfanget av ferieturer til utlandet er betinget av de samme forhold som ferie- og fritidsreiser generelt. Kvinner reiser oftere enn menn, inntekt og utdanning betyr mye, og de som er bosatt i de største byene reiser oftere enn andre.

Figur 11.6 viser at de fleste utenlandsturene er av lang varighet. Seks av 10 har fire overnattinger eller mer, mens 39 prosent har mellom en og tre overnattinger. Utviklingen har tilsynelatende gått i retning av en større andel korte turer. Endringen har imidlertid sammenheng med at man har fått rapportert flere reiser til Sverige i RVU 2001.



TØI rapport 637/2003

Figur 11.6: Ferie- og fritidsreiser til utlandet etter varighet. 1998 og 2001. Prosent

Reisene til Sverige og Danmark er av kortere varighet enn de som går til land utenfor Skandinavia (tabell 11.3). Mens tre av fire ferie- og fritidsreiser til Sverige er kortvarige, er det bare fem prosent av reisene til land ved Middelhavet som har færre enn fire overnattinger. I gjennomsnitt har man 10 overnattinger på reiser til Sør-Europa. På reiser til Storbritannia og andre land i Nord- og Mellom-Europa er nærmere halvparten av ferie- og fritidsreisene korte. Dette er for det meste helgeturer. På tre av fire reiser skjer utreisen på torsdag eller fredag.

Tabell 11.3: Ferie- og fritidsreiser til utlandet etter varighet og reismål. Prosent

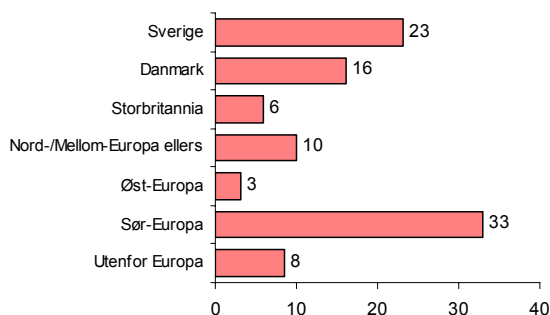
	1-3 overnattinger	4 overnattinger eller flere	I alt
Sverige	75	25	100
Danmark	64	36	100
Storbritannia	43	57	100
Øvrige land i Nord- og Mellom-Europa	45	55	100
Øst-Europa	35	65	100
Sør-Europa	5	95	100
Utenfor Europa	5	95	100

TØI rapport 637/2003

Flest reiser til Sør-Europa

Sør-Europa er det mest populære reisemålet for ferie- og fritidsreiser til utlandet. Figur 11.7 viser at hver tredje reise til utlandet ender i et land i Sør-Europa. Av disse skjer nærmere 70 prosent med charterfly. Ca hver fjerde reise ender i Sverige, mens Danmark er målet for 16 prosent av reisene. Sverige er med andre ord ikke bare "Harry-turer". Av nordmenns reiser til Sverige er drøyt 40 prosent i forbindelse med ferie og fritid, mens 36 prosent er rene innkjøpsreiser (Denstadli og Hjorthol 2002).

Dersom man måler antall gjestedøgn blir Sør-Europa et enda viktigere reisemål. Ca halvparten av nordmenns overnattinger i utlandet skjer i et søreuropeisk land.



TØI rapport 637/2003

Figur 11.7: Ferie- og fritidsreiser til utlandet etter reisemål. Prosent

Mange nordmenn med feriehus i Sverige

Figur 11.5 viste at på seks av 10 utenlandsreiser skjer overnattingen på hotell. Det er imidlertid store variasjoner mellom reisemålene (tabell 11.4). På knapt en tredel av reisene til Sverige overnatter man hos slekt og venner, og en tilsvarende andel har hotellovernatting. Tallene avspeiler også at mange nordmenn har kjøpt feriested i Sverige. På 12 prosent av reisene skjer overnattingen i egen hytte/hus. I Danmark er det populært å leie feriehus, men hotell er likevel den mest vanlige overnattingsmåten. Også slekt og venner får hyppig besøk fra Norge, på hver femte danmarkstur tar man inn hos kjente. På reiser til Sør-Europa dominerer hotellovernattinger. Et økende antall nordmenn investerer imidlertid i egen ferieleilighet, og på fire prosent av reisene skjer overnattingen i eget hus.

Tabell 11.4: Overnattingsmåte på ferie- og fritidsreiser til utlandet. Prosent

	Sverige	Dan- mark	Sør- Europa	Utlandet ellers
Slekt/venner	31	21	6	28
Hotell, pensjonat	30	52	84	58
Egen hytte/hus	12	2	4	2
Leid/lånt hytte/hus	11	13	2	2
Campingplass	11	5	-	2
Annet	5	7	4	8
I alt	100	100	100	100

TØI rapport 637/2003

11.7 Oppsummering

Denne gjennomgangen av nordmenns ferie- og fritidsreiser har vist at;

- Personer i alderen 13 år og eldre i gjennomsnitt foretar 3,7 ferie- og fritidsreiser i året, 2,4 reiser av varighet 1-3 overnattinger, og 1,3 reiser med varighet fire netter eller lengre.

- Hver fjerde ferie- og fritidsreise går til utlandet. Dette betyr at ”gjennomsnittsnordmannen” reiser utenlands i forbindelse med ferie og fritid en gang i året.
- Kvinnene er i flertall – 54 prosent av ferie- og fritidsreisene fortas av kvinner. Det som betyr mest for omfanget er likevel utdanning og inntekt.
- På ferie- og fritidsreisene har man i gjennomsnitt fire overnattinger på reisens endepunkt. Utviklingen går i retning av flere kortvarige reiser, dvs reiser med 1-3 overnattinger.
- Sør-Europa er det mest populære reisemålet for ferie- og fritidsreiser til utlandet. Hver tredje reise går til et land i Sør-Europa. Resultatene viser også at mange nordmenn har feriehus i Sverige. På 12 prosent av reisene til Sverige overnattes det i egen hytte/hus. Tilsvarende andel for reiser til Sør-Europa er fire prosent.

12. Utviklingen framover

12.1 Innledning

Opp til vår tid har utviklingen gått i retning av økt mobilitet og raskere transportformer. I de siste 30-40 årene har denne utviklingen særlig foregått gjennom økt bil- og flytransport. Den tekniske og økonomiske utviklingen har gjort dette mulig. Samtidig har samfunnet tatt inn over seg endringen i transportsektoren som forutsetning for videre utvikling. Både næringsliv og hverdagsliv er basert på tilgang til raske og effektive transporter.

Det er i løpet av de siste 40 årene at bil og fly har kommet inn som massetransport her i landet. Det nye tilbudet har i seg selv generert ny trafikk både direkte, men også indirekte gjennom tilpasninger i næringsliv og hverdagsliv, hvor ikke minst lokaliseringsbeslutninger har vært viktige.

Spørsmålet er om vi kan vente at denne utviklingen fortsetter i takt med en eventuell fortsatt økonomisk vekst, eller vil de nye transportformene ”modnes” med avtakende veksttakt?

I det følgende vil vi drøfte dette spørsmålet. Vi vil først gå gjennom utviklingstrekk i viktige drivkrefter som befolkning, bosettingsmønster og økonomi. Deretter drøftes de nyeste prognosene for persontransporten. Avslutningsvis diskuteres ulike kvalitative trender som kan komme til å påvirke den framtidige utviklingen.

12.2 Drivkrefter – framtidig utvikling

Persontransport genereres av mennesker som har et reisebehov og en evne til å realisere dette. Dette bringer oss inn på viktige drivkrefter som:

- Befolkningsutviklingen
- Lokalisering av bosetting og arbeidsliv
- Økonomisk utvikling

Befolkningsutviklingen

Statistisk Sentralbyrå utarbeider med jevne mellomrom befolkningsframskrivninger for riket som helhet og for de enkelte kommuner. Framskrivningene gir også en fordeling på befolkningens alder. Den siste befolkningsframskrivningen ble publisert i desember 2002 (www.ssb.no).

Framskrivningene viser en moderat samlet befolkningsvekst på rundt 0,5 prosent per år hvis man legger midtalternativene til grunn. Endringene i alders-

sammensetningen vil derimot bli relativt dramatisk (tabell 12.1). Andelen eldre over 67 år vil komme til å øke fra 13,5 prosent til 21,6 prosent i 2040.¹⁵

Utviklingen i antallet eldre følger i stor grad bølgene i fødselskullenes størrelse. I 2002 var det kullene fra 1935 og tidligere som var pensjonister. I 2020 vil det være de store kullene fra under og like etter krigen som utgjør hovedtyngden av pensjonistene, mens det i 2040 vil være de store fødselskullene på 1960-tallet som utgjør kjernen.

I absolutte tall betyr dette at antallet personer 67 år og over vil øke fra 610.000 i 2002 til noe under 1,2 millioner i 2040. De fleste av disse vil være vant til å bruke bil. Dette betyr at vi kan forvente et trafikkmiljø med langt flere eldre billister enn til nå.

Tabell 12.1: Norges befolkning etter alder. 2002-2040. Prosent

Alder	2002	2020	2040
0-19	26	23	22
20-66	61	61	56
67+	13	16	22
Total	100	100	100

TØI rapport 637/2003

Lokalisering og bosetting

Framskrivningene viser en sterk sentralisering til de store byområdene. I tabell 12.2 er det tatt utgangspunkt i et framskrivningsalternativ med høy flytting. I tabellen har vi gruppert områder med svak og sterk befolkningsutvikling for seg.

¹⁵ Gitt mellomalternativet for befolkningsvekst som forutsetter 1,8 barn per kvinne.

Tabell 12.2: Befolkningsutvikling etter geografisk område. 2002 – 2030

	2002	2030	Vekst (%)
Nord-Norge og Nord-Trøndelag	590	592	0
Hedmark, Oppland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal	722	775	7
Østfold, Buskerud – Hordaland, Sør-Trøndelag	2 221	2 639	19
Oslo og Akershus	990	1 235	25
Totalt	4 524	5 241	16

TØI rapport 637/2003

De nordligste fylkene er framskrevet med nullvekst, til tross for en viss naturlig tilvekst. Videre forventes det svak vekst i innlandsfylkene og i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Oslo og Akershus er framskrevet med den sterkeste befolkningsveksten. I følge framskrivningene vil befolkningen i disse to fylkene øke med 25 prosent fram til 2030. Også Buskerud og Vestfold antas å få en sterk framtidig befolkningsvekst (22 og 24 prosent). Mye av denne veksten er betinget av nærheten til Oslo. Videre er Akershus framskrevet med sterkere vekst enn Oslo (29 mot 21 prosent).

Dette betyr at vi har to tendenser samtidig. På den ene siden har vi en sterk sentralisering til de store byområdene nasjonalt. Samtidig foregår det innenfor de store byområdene en spredning av befolkningen. Dette kan tolkes som at tilflyttingen til byene presser byveksten utover dels på grunn av arealknapphet sentralt, dels fordi vegstandarden er så god at ulempen ved å bo 3-5 mil fra bysentrum ikke lenger er avskrekkende. Videre har arbeidsplassene innenfor byområdene også vist en tendens til spredning, slik at de kan være lettere tilgjengelig med bil, spesielt for bosatte på samme side av byen.

Det bør her påpekes at framskrivninger basert på flyttestrømmer er usikre. Fortsatt byspredning er avhengig av at det ikke skjer en fortetting i de sentrale strøk. Arealutnyttelsen går ofte i bølger. I perioder der gamle industriarealer frigjøres til annen bruk, vil utnyttelsen sentralt kunne øke igjen. Videre kan et skift i preferanser med sterkere ønsker om å bo og arbeide mer sentralt i regionen, kunne redusere tendensen til spredning av befolkning og arbeidsplasser i byområdene.

Økonomisk utvikling

Transportutviklingen henger sammen med den økonomiske utviklingen. En sterk økonomisk vekst gir

vanligvis behov for mer transport, både gods- og persontransport. I tillegg gir god økonomi også evne til å realisere økt transport. Godstransportene er gjerne knyttet opp mot bruttonasjonalprodukt, mens persontransportene knyttes til utviklingen i privat konsum.

Et sentralt poeng, som vi kommer tilbake til, er hvorvidt denne sammenhengen mellom økonomisk vekst og transportutvikling som vi har kunnet observere historisk, også vil være der i framtida. Det er et politisk mål å bryte denne koplingen mellom økonomisk vekst og transportutvikling.

Veksten i bruttonasjonalprodukt og i privat konsum har over en lang periode ligget rundt tre prosent årlig. Det er selvsagt store variasjoner i dette fra år til år.

Statistisk Sentralbyrå utarbeider økonomiske prognoser. Disse blir brukt som input i mange sektor-modeller, som for eksempel transportmodellene. Da de økonomiske prognosene også brukes som grunnlag for økonomisk politikk, er man gjerne litt mer forsiktig med vekstanslagene. Over tid har vekstanslagene gjennomgående vært lavere enn den faktiske veksten.

I de økonomiske prognosene som er grunnlaget for de siste transportprognosene, er privat konsum antatt å vokse med 2,8 prosent årlig fram til 2012, deretter med 2,4 prosent årlig.

12.3 Prognoser for transportutviklingen framover

Det finnes to ulike typer prognosemodeller som anvendes i transportsektoren; tidsseriemodeller og tverrsnitt-modeller. Tidsseriemodellene er gjerne makromodeller som estimerer sammenhengen mellom transport og en mengde forklaringsvariable på et tidsseriemateriale. De estimerte sammenhengene beskriver hvordan en årlig endring i en forklaringsfaktor påvirker transportvolumet (alt annet likt). Typisk er sammenhenger som viser hvordan transportvolumet endres som følge av den økonomiske utviklingen. For flytransport har for eksempel lenge en faktor på 2 kunnet estimeres, dvs at flytrafikken utvikler seg dobbelt så raskt som utviklingen i økonomien. Dette forholdstallet er nå synkende, men fortsatt over 1.

Tverrsnittmodellene er gjerne mer detaljerte modeller og bruker dagens situasjon og de sammenhenger som gjelder i den, til å framskrive framtida. For eksempel brukes sammenhenger som viser hvor mye mer høyinntektsgrupper flyr enn grupper med lav inntekt, til å beskrive hvordan økt inntekt i samfunnet som helhet vil påvirke framtidig omfang av flytransport.

Styrken ved tverrsnittmodellene er at de kan behandle transporttilbudet på en detaljerte måte og dermed fange opp effekter av endret frekvens, kjøretid, pris osv. Videre skiller det mellom utviklingen i ulike segmenter, for eksempel tjenestereiser og andre typer reiser. Et felles problem i alle prognosemodeller er selvsagt den usikkerhet som knytter seg til framskriving av forklaringsvariablene.

Prognoser lansert på den siste versjonen av den nasjonale persontransportmodellen, NTM 5, ble publisert i september 2002 (Gjelsvik, 2002). Modellen er estimert på den transportadferd som kunne observeres i RVU 1998. Modellen gir resultater for korte og lange reiser (over 100 km) hver for seg.

Vekstratene er gjennomgående lavere enn tidligere prognoser. Dette har i hovedsak sammenheng med at elastisitetene, særlig inntektselastisitetene, er lavere i NTM 5 enn i foregående utgaver av modellen. For eksempel ligger inntektselastisitetene for bil og fly så lavt som henholdsvis 0,44 og 0,59.

Tabell 12.3: Årlig vekst i persontransportarbeidet etter transportgren. 1970-2020

	Sjø	Bane	Veg	Luft	Totalt
1961-70*	1,2	-1,5	10,0	21,1	8,3
1971-80*	0,5	3,6	4,7	8,9	4,7
1981-90*	0,5	-1,2	3,0	6,1	2,8
1991-00*	1,6	3,1	1,4	5,6	1,8
2001-2020**	0,8	0,8	1,2	1,7	1,4

TØI rapport 637/2003

* Alle reiser **Lange reiser, prognose.

For korte reiser, som utgjør ca 70 prosent av transportarbeidet, fordeler modellen trafikken på bil og kollektivtransport. For perioden 2001-2020 er biltransport framskrevet med en årlig vekst på 0,7 prosent mot 0,2 prosent årlig nedgang for kollektivtransport.

Dette viser at prognosene for framtidige vekstrater er langt lavere enn de vekstrater vi har opplevd til nå, spesielt i forhold til de vekstrater veg- og lufttransport opplevde på 1970- og 1980-tallet. Det er verdt å merke seg at prognostiserte vekstrater er lave til tross for at det i prognosene er forutsatt en relativt sterk økonomisk vekst i perioden.

Prognostiserte vekstrater for flytransport virker spesielt lave sett i en historisk sammenheng. Flytransporten har lenge hatt høye vekstrater, gjerne rater som er om lag dobbelt så høye som veksten i økonomien. Selv om vekstratene har vært avtakende over tid etter at fly kom inn som massetransport, innebærer prognosene et brudd med hensyn til vekstrater.

Flere forhold taler for dette. For det første vil det innenlandske flytilbudet trolig ikke bedre seg vesentlig i

årene som kommer. Reisetiden vil være den samme og antall frekvenser vil trolig kun øke marginalt. Den stimulerende veksten av et stadig bedre flytilbud i form av ruter, frekvenser og priser, er i hovedsak allerede realisert. Derimot kan tilbudet på bane- og vegsiden bli bedre i perioden. Den kontinuerlige vegbyggingen gir en gradvis forbedring i bilens konkurransekraft på lengre avstander. Spesielt i privatmarkedet vil bilreiser kunne bli et bedre alternativ hvis konkurransesituasjon i luftfarten blir slik at pristilbudene er dårlige.

Motargumentene for lav vekst knytter seg til de lave inntektselastisitetene som prognosene for lufttransport er basert på. Dette har sammenheng med at modellen er en tverrsnittmodell. Opphavet til inntektselastisiteten er forskjeller i reisefrekvens mellom ulike inntektsgrupper. I hovedsak knytter disse seg til tjenestereiser og er altså en gjenspeiling av yrkesfunksjonen til de reisende, eller om man vil en slags lagdeling i samfunnet. Også årene framover vil ulike yrkesfunksjoner og en lagdeling gjøre seg gjeldende. Selv om lavinntektsgrupper om 20 år får en inntekt som tilsvarende dagens høyinntektsgrupper, vil de ikke i samme grad overta deres yrkesfunksjoner med tilhørende flyaktivitet. Fortsatt vil det for eksempel være et stort behov for arbeidskraft i lokal service, grupper som tradisjonelt har lite tjenestereiser med fly.

Poenget er altså at det er forskjell på inntektselastisiteter som beskriver ulikheter mellom inntektsgrupper, og inntektselastisiteter som beskriver reiseomfangets utvikling over tid i forhold til den økonomiske utviklingen. På den annen side vil en tidsserieprognose lett kunne gi for høy inntektselastisitet hvis den ikke eksplisitt på en god måte fanger opp de tilbudsendringer som skjer/har skjedd.

Som en konklusjon på ovenstående kan vi si at det rimelig å forvente seg lavere vekstrater i framtida, selv med en relativt sterk økonomisk vekst.

12.4 Framtidige trender

Hvilke andre trender kan vi så vente oss framover, som vil ha betydning for transportomfanget og –strukturen? Dette er det selvsagt vanskelig å spå om, ikke minst endringer som innebærer brudd på de trender vi kan observere i dag. Den følgende drøftingen vil derfor i stor grad stille spørsmål knyttet til mulig utvikling uten å forsøke å gi svar.

Livsstil, bosetting

I byene vil en sentral dimensjon være spørsmålet om reurbanisering eller byspredning. Begge trender kan i dag spores.

En trend i retning av reurbanisering, gjerne koblet til høyere utdanning og en sterk interesse for byens kultur- og underholdningstilbud, vil kunne bidra til kompakte byer og mindre bilbruk. Vil en slik livsstilsutvikling gå sammen med økende tidsknapphet, individualisering og en redusert familjestørrelse, og hvordan vil dette slå ut på transportmønsteret? Et tegn på en slik utvikling er tendensen til at ungdom og unge voksne i større byer i mindre grad skaffer seg førerkort. Kun framtida vil vise om dette er starten på et permanent lavere førerkort-innehav og bilhold.

Økt familieorientering med vekt på grønne oppvekstmiljø vil bidra til byspredning og utflytting til småbyer innenfor pendlingsavstand til større byer. Vil dette i sin tur føre til spredning av arbeidsplasser, ikke minst servicearbeidsplasser, med økende bilkjøring som resultat?

Arbeidsliv

Stadig færre jobber med ren vareproduksjon. Arbeidskraften bruker i stedet mer tid til å utvikle produktene teknologisk eller å tilpasse dem til et markedsmessig behov. Produkter og tjenester blir mer informasjonsintensive. Dette sammen med framveksten av informasjonsnæringer, betyr at stadig flere av oss arbeider med informasjonsbehandling og ofte med økende grad av ustrukturert informasjon med lite rutinepreg. Dette innebærer et økende behov for kommunikasjon.

Informasjonsteknologi kan gi økte muligheter for kommunikasjonsformer som ligger i grenseland mot transport. Vi tenker da særlig på telependling, videokonferanser og e-handel. Samtidig står personlig kontakt og oppbygging av tillit svært sentralt i næringslivet. Til en viss grad kan nye elektroniske former for kommunikasjon ta toppen av et økende kommunikasjonsbehov, men vil nok ikke kunne erstatte behovet for fysiske transportere.

Telependling, som øker fleksibiliteten i tid og rom, kan bidra til at det blir færre reiser, men de kan bli lengre og i større grad bli foretatt med bil. En bakgrunn for dette er at telependling kan gi opphav til ytterligere byspredning. Samtidig kan telependling også gi opphav til togbasert bosetting i det sentrale Østlandsområdet, som funksjonelt er knyttet opp til Oslos arbeidsmarked. Generelt kan man vel si at mulighet for telependling gir en økt romlig frihet som bør kunne utnyttes i framtidig planlegging.

I framtida kan vi forvente større turnover i *arbeidsmarkedet*. Dette kan bety at tilpasningen mellom bosted og arbeidssted blir mindre vektlagt, med lange arbeidsreiser som resultat. Videre tyder mye på at

utviklingen i antall arbeidsplasser framover trolig vil være sterkest i de største bysentrene. Veksten i tjenesteyting, særlig forretningsmessig tjenesteyting, som er sentralt lokaliserte næringer, er bakgrunnen for denne antakelsen.

Næringsliv og forbruksmønster blir stadig mer *internasjonalt*. Internasjonalt varebytte øker langt mer enn produksjonen, kapitalstrømmene flyter fritt og turismen er i høy grad internasjonal. Samtidig er våre nære naboer våre viktigste handelspartnere. 70-80 prosent av eksporten går til EU-land og 70 prosent av importen kommer derfra. Transport over grensene, særlig persontransport, vil trolig fortsette å øke sterkt. En økende andel som studerer eller har studert utenlands vil kunne forsterke en slik trend. God tilgjengelighet og gode forbindelser vil nok også i framtida være et konkurransefortrinn.

Fritid, ferievener

En aldrende befolkning vil også medføre en lavere andel yrkesaktive. Dette vil trolig bidra til at reiser knyttet til ferie- og fritidsformål blir relativt sett viktigere enn arbeids- og tjenestereiser.

Framvekst av kjøpesentre og et økende privat forbruk peker i retning av økt bilbruk.

Økning i antall hushold som disponerer hytter eller fritidshus, kombinert med sterk vegutbygging nær de store byene, vil også kunne medføre økt bilbruk. Når turen til hytta går raskere, er det enklere å benytte den ofte. Videre vil økt vegstandard og økte muligheter til telependling fra hytta kunne påvirke framtidig reisemønster. Vi kan også observere en økning i korte feriereiser (2-4 dager). Disse foregår ofte med fly og gjerne utenlands.

Begge disse reisemålene innebærer et økt forbruk av transportmåter som bruker fossilt brensel. En slik utvikling er derfor miljømessig uheldig. Selv om man *kanskje* i bysamfunnene kan gå i en miljømessig gunstig utvikling, vil altså disse fritidsformålene trekke sterkt i motsatt retning. På den annen side vil det alltid være en øvre grense for hvor mange helger i året som er disponible (eller ønsker) til slike fritidsformål. Det vil derfor finnes en øvre grense, selv om vi dag kan være langt fra dette.

Politikk – regulering - avgifter

På politikkområdet er økt markedsorientering og fristilling av offentlige etater klare tendenser. Fortsatt er en del ugjort i samferdselsektoren, men kan vi også tenke oss at privatiseringspendelen svinger tilbake? Fristilling og markedsorientering kan gjøre det vanskelig å

samordne areal- og transportplanlegging i retning av mer miljøriktige løsninger.

Transport forbruker energi. Offentlige avgifter har svært stor innvirkning på framtidige kostnader knyttet til energiforbruk ved bil-, fly- og togtransport. På den ene siden har vi Kyotoavtalen med sine strenge krav, på den andre siden bensinprisopprøret i Europa og avgiftsnedsettelsen her hjemme. Kanskje ligger den største politiske usikkerheten som berører det framtidige transportmønsteret her?

12.5 Oppsummering

Det hersker stor usikkerhet om framtida. Noen trender synes likevel relativt klare:

- Vekstratene synes å avta. Dette gjelder også veg- og lufttransport som har hatt høye vekstrater de siste 40 år.
- Antall eldre vil øke kraftig og mange eldre vil disponere bil.
- Stadig flere vil bo i byer og da særlig i de større byene. Dersom presset på byene fører til at de spres utover, vil dette kunne føre til økt biltrafikk.
- Flere hytter, bedre veger og mer fritid vil også kunne bidra til mer bilkjøring.
- Billigere flyreiser og flere korte ferier vil kunne øke omfanget av flytrafikk.

En konklusjon kan derfor være at selv om man klarer å oppnå en byutvikling som gir et bærekraftig transportmønster i det daglige, er det trender i våre ferie- og fritidsvaner som trekker i retning av økt bruk av bil- og flytransport.

Referanser

- Andhøy (1999)
Kjøpesenterregister for Norge. Andhøyrapport nr 45. Oslo
- Babin, B. J., Darden, W. R., Griffin, M. (1994)
 Work and/or Fun: Measuring Hedonic and Utilitarian Shopping Value, *Journal of Consumer Research*. Vol. 20, 644-656.
- Bjørkum, E. (1996)
Shopping som rekreasjon. En studie av handlevaner i kjøpesenteret. Oslo, Statens institutt for forbruksforskning, rapport 4/1996.
- Black, C., Collings, A., Snell, M. (2001)
 Encouraging Walking: The Case of Journey-to school Trips in Compact Urban Areas. *Urban Studies*. Vol. 38 (7), 1121-1141.
- Bradshaw, R. (2001)
 School Children's Travel. *Geography: Journal of the Geographical Association*. Vol. 86 (1), 77-78.
- Carlin, J. B. m fl (1997)
 Walking to school and traffic exposure in Australian children. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*. Vol 21. (3), 286-292.
- Davis, A. (2001)
 Listening to childrens' views. *Municipal Engineer*. Vol. 145 (2), 191-194.
- de Heer, W. (1997)
 Respondent sampling, weighting, non-response. Paper presentert på *International Conference on Transport Survey Quality and Innovation*. Grainau, Tyskland, 24.-30. mai 1997.
- Denstadli, J.M. (2002)
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2002 – arbeidsreiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 596/2002.
- Denstadli, J.M. (1998)
Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng. Eksempelstudier av tre norske bedrifter. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 411/1998.
- Denstadli, J.M. og J.I. Lian (i prosess)
 Design impacts in long-distance travel surveys. Norwegian experiences. I K.W. Axhausen, J.L. Madre, J.W. Polak and P. Toint (red.) *Capturing Long Distance Travel*, Research Studies Press, Baldock.
- Denstadli, J.M. og R. Hjorthol (2002)
RVU 2001 – nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 588/2002.
- Denstadli, J.M. og R. Hjorthol (2000)
 Resultater fra pilotundersøkelsne til RVU 2001. Oslo, Transportøkonomisk institutt, arbeidsdokument TR/0966/2000.
- Dowling, R G og S.B. Colman (1995)
 Effects of increased highway capacity. Results of household travel behaviour survey. *Transportation Research Record* 1493, 143-150.
- Engebretsen, Ø. (1996)
Lokalisering, tilgjengelighet og arbeidsreiser. En analyse av arbeidsreiser i Osloregionens sørkorridor basert på kriteriene i ABC-systemet. Oslo, Transportøkonomisk institutt, notat 1048/1996.
- Fosli, O og J.I. Lian (1999)
Effekter av byspredning på bilhold og bilbruk. En studie av Oslo og Bergen pendlerregioner. TØI rapport 438.
- Fyhri, A (2002)
Barns reiser til skolen. En spørreundersøkelse om reisevaner og trafikksikkerhet på skoleveien. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 616/2002.

- Fyhri, A. og R. Hjorthol (2000)
Arbeidsreiser og holdninger til tiltak blant ansatte i SFT. Oslo, Transportøkonomisk institutt, arbeidsdokument TR/0894/2000.
- Gjelsvik, I. (2002)
Grunnprognoser for utvikling i innenlands persontransport i Norge 2001-2020. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 582/2002.
- Grønmo, S. (1983)
Varedistribusjon og forbrukeratferd. En flernivåanalyse av betingelser for dagligvareinnkjøp. *Tidsskrift for samfunnsforskning*. Bd 24, 31-58.
- Hanssen, J. U., Polden, P. (2000)
Handelsanalyse for Ski kommune. Omsetning og dekningsgrad 1997 og 2005. Oslo, Transportøkonomisk institutt, notat 1162/2000.
- Hjorthol, R. (2002a)
Omsorgsreiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 598/2002.
- Hjorthol, R. (2002b)
Innkjøpsreiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Oslo. Transportøkonomisk institutt, rapport 595/2002.
- Hjorthol, R. (1999)
Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 236/1999.
- Hjorthol, R. (1998)
Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 391/1998.
- Holsen, T. (1993)
Kjøpesentra og kommunal planlegging: en analyse av utviklingen av eksterne kjøpesentra og kommunale plan- og beslutningsprosesser på siste halvdel av 1980-tallet. Ås, Norges Landbrukshøgskole.
- Jacobsen, E. (1988)
Brød og sirkus, kommers og folkeliv. Handelsnæringen på et underholdningsmarked. I: *Aspekter ved konkurransen*. Rapport fra et seminar arrangert av Fondet for markeds- og distribusjonsforskning, Oslo 23. - 26. november 1987.
- Joshi, M. S., MacLean, M., W. Carter (1999)
Children's journey to school: Spatial skills, knowledge and perception of the environment. *British Journal of Developmental Psychology*. Vol. 17, 125-139.
- Kjørstad m fl (2000)
Samlet evaluering av tiltakspakker for kollektivtransport i byområder 1996/97. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 497/2000.
- Lavik, R. (2001)
Dagligvaretilgang i ulike regioner – utvikling 1980-2000. Lysaker, Statens institutt for forbruksforskning, rapport 5/2001.
- Lavik, R. (1999)
Strukturelle endringer i varehandelen og endringer i forbrukeratferd og holdninger. Lysaker, Statens institutt for forbruksforskning. Arbeidsnotat 15/1999.
- Lavik, R., Dulsrud, A. (2000)
Sammenlignende prisundersøkelse av utvalgte grensehandelsvarer. Lysaker, Statens institutt for forbruksforskning, rapport 1/2000.
- Lian, J.I. (1997)
Utviklingen i tilbud, trafikk og lønnsomhet på flyruter til utlandet 1992-96. Oslo, Transportøkonomisk institutt, arbeidsdokument TRU/0688/1997.

- Lian, J.I. (1996)
Økt luftfartskonkurransse? Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 322/1996.
- Lian, J.I., O. Eidhammer, A. Rideng og S. Strand (2002)
Utredning av transportstandard for kysten Bergen-Kirkenes. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 609/2002.
- Lystad, J.E. (2000)
 En ferierende klasse? Perspektiver på ferievener, inntekt og utdanning. *Økonomiske analyser*. Nr. 2, 19-24.
- Lystad, J.E. (1999)
Nordmenns ferievener 1998. Oslo, Statistisk sentralbyrå, rapport 33/1999.
- Mackett, R. L. (2002)
 Increasing car dependency of children. Should we be worried? *Municipal Engineer*. Vol. 151 (1), 29-38.
- Nordbakke, S. (2002)
Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner? Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 564/2002.
- Preiss, D. (1989)
 Frauen – Kinder – Auto – Träume. I: Beckmans m fl: *Welche Freiheit brauchen wie? Zur Psychologie der AutoMobilien Gesellschaft.* Berlin, Vas in der Elefanten Press.
- Prezza, M. m fl (2001)
 The influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation. *Journal of Community and Applied Social Psychology*. Vol. 11, 435-450.
- Salomon, I. (1998)
 Technological change and social forecasting: the case of telecommuting as a travel substitute. *Transportation Research. Part C: Emerging Technologies*. 2, 6, 1, 17-45.
- Sleap, M., Warburton, P. (1993)
 Are primary school children gaining heart health benefits from their journey to school? *Child: care, health and development*. Vol. 19, 99-108.
- Stangeby, I. (2000)
Metoder i reisevaneforskningen. En diskusjon av metodiske problemer knyttet til nasjonale reisevaneundersøkelser. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 477/2000.
- Stangeby, I. (1997)
Persontransport i arbeid. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 375/1997.
- Stangeby, I. og B. Nordheim (1995)
Fakta om kollektivtransport. Oslo, Transportøkonomisk institutt, rapport 307/1995.
- Statistisk sentralbyrå (1995)
Levekårsundersøkelsen 1995. Oslo-Kongsvinger, NOS C301.
- Vaage, O. F. (2002)
Til alle døgnets tider. Tidsbruk 1971-2000. Oslo. Statistisk sentralbyrå. Statistiske analyser 52
- Valentine, G. (1997)
 "Oh yes I can, "oh no you can't": Children and parents' understandings of kids' competence to negotiate public space safety. *Antipode*. Vol. 29 (1), 65-89

Vedlegg 1

I denne serien er det utgitt følgende publikasjoner om nordmenns reisevaner:

- RVU 2001 – nøkkelrapport (TØI rapport 588/2002)
- Innkjøpsreiser (TØI rapport 595/2002)
- Arbeids- og tjenestereiser (TØI rapport 596/2002)
- Ungdom og skolereiser (TØI rapport 597/2002)
- Omsorgsreiser (TØI rapport 598/2002)
- Reiseomfang og transportmiddelbruk (TØI rapport 604/2002)
- Ferie- og fritidsreiser (TØI rapport 614/2002)
- Analysemuligheter med geokoding (TØI rapport 628)
- Reiser til fots (TØI rapport 641/2003)
- Den norske befolkningens reiser (TØI rapport 637/2003)

Kontaktpersoner:

Jon Martin Denstadli
Randi Hjorthol
Adresse: Transportøkonomisk institutt
Postboks 6110 – Etterstad
0602 Oslo

<http://www.toi.no>

e-post: toi@toi.no

Telefon: 22 57 38 00

Telefax: 22 57 02 90

Vedlegg 2: Gjennomføring og metode

Gjennomføring og metode

Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2001 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de to foregående reisevaneundersøkelsene, mens man i RVU 1985 gjennomførte personlige intervju. Statistisk sentralbyrå (SSB) sto for datainnsamlingen i RVU 2001.

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle intervjupersoner fikk tilsendt et brev hvor det ble opplyst om at man var blitt trukket ut til å delta. Brevet ga en kort orientering om formålet med undersøkelsen og hvem som sto bak, og anga en registreringsdag, dvs en dato som intervjupersonen skulle rapportere reiser for. Med brevet fulgte en ”dagbok” hvor man kunne registrere sine reiser denne dagen, og eventuelle lange reiser han/hun hadde foretatt i løpet av den siste måneden. Ni av 10 hadde lest brevet, mens pilotundersøkelsen forut for RVU 2001 viste at ca 36 prosent benytter dagboka (jf Denstadli og Hjorthol 2000).
2. Dagen etter den tildelte registreringsdagen ble man ringt opp. Intervjupersoner som hadde fått tildelt mandag som registreringsdag, ble ringt opp på tirsdag, de som hadde fått tirsdag ble ringt opp på onsdag osv. SSB intervjuer ikke på søndager, slik at de som hadde lørdag som registreringsdag først ble ringt opp på mandag. På mandager ble det derfor gjennomført intervjuing både for lørdag og søndag.
3. Dersom intervjupersonen ikke var å treffe, ble han/hun ringt opp senere på kvelden, deretter hver dag i en 14-dagers periode. Hvis det ikke var mulig å få gjort intervjuet en av de to første dagene etter den opprinnelige registreringsdagen, ble man intervjuet om reisene dagen i forveien. Dette ble gjort for å redusere hukommelseeffekter.

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

disponerte bil og som hadde foretatt flere reiser, kunne komme opp i 40-45 minutter.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over ett år. Det intervjues hver dag med unntak av søndager og spesielle høytids- og helligdager. Intervjuarbeidet startet 2. januar og løp ut året. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen var 13 år, mens det ikke var noen aldersgrense oppad.

Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser) og lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned.

Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger:¹⁶

1. Introduksjon
 - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
2. Daglige reiser
 - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilke transportmidler som ble brukt på reisene, formål, lengde og tidsbruk
3. Lange reiser
 - Hvor mange reiser man har foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, formålet og hvem som betalte reisen
 - Eventuell overnatting og hvor man overnattet
 - Billettype på kollektivtransport og reisemåte til/fra kollektivterminalen
4. Arbeid/yrke
 - Intervjupersons arbeidssted
 - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer per uke
 - Yrkesstatus
5. Arbeidsreisen
 - Hvilke transportmidler som brukes
 - Ærend på veg til/fra arbeid

¹⁶ Spørreskjemaet er gjengitt i vedlegg 3

- Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse og om man reiser i arbeid
 - 6. Ektefelle/samboer
 - Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
 - 7. Husholdning
 - Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen
 - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
 - 8. Husholdningens tilgang til transportmidler
 - Om intervjupersonen eier eller disponerer sykkel, moped eller MC
 - Om intervjupersonen eller andre i husholdningen eier eller disponerer bil
 - Antall biler, type, årsmodell og hvor langt bilen(e) er kjørt siste 12 måneder
 - Om intervjupersonen har førerkort og vedkommendes tilgang til bil
 - Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har
 - 9. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
 - Utdanning
 - Husholdningens inntekt
 - Eventuelle helsemessige problemer med å reise
- Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land.

sentrum i Trøndelag (knappt 1.500 intervjuer). Dessuten ble noen kommuner i Finnmark tatt med for i større grad å dekke de regionale flyreisene (ca 200 intervjuer).

3. Fylkestillegg
Tilleggsintervjuer finansiert av veg- og samferdselsmyndighetene i tre fylker: Buskerud (800 intervjuer), Telemark (1.000 intervjuer) og Møre og Romsdal (800 intervjuer).

Vedleggstabell 1 viser fordeling av intervjuer etter fylke.

Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU 2001 ble det gjennomført intervju med i alt 20.751 personer. Intervjuene fordelte seg på tre utvalg:¹⁷

1. Basisutvalget
Ca 12.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant de bosatte i hvert fylke. Antall intervjuer i kommunene i et fylke er dermed tilnærmet proporsjonalt med befolkningen i kommunene.
2. Regionale tillegg
For å tilfredsstille kravene til regionale transportmodeller ble det trukket et utvalg på til sammen 6.000 personer fra utvalgte kommuner i tre større regioner; Østlandsområdet (knappt 3.000 intervjuer), Vestlandet med sentrum i Hordaland (knappt 1.500 intervjuer) og Midt-Norge med

¹⁷ Intervjuopplegg og spørreskjema var likt i alle utvalgene

Vedleggstabell 1: Fordeling av intervjuer i RVU 2001 etter fylker

	Befolkning	Basisutvalg	Regionale tillegg	Fylkestillegg	Sum
1 Østfold	239 442	692	600		1 292
2 Akershus	451 091	1 219	422		1 641
3 Oslo	502 538	1 135			1 135
4 Hedmark	183 303	547	252		799
5 Oppland	181 451	445	311		756
6 Buskerud	230 520	587	513	809	1 909
7 Vestfold	206 320	503	490		993
8 Telemark	161 774	442	281	1 000	1 723
9 Aust-Agder	101 087	298			298
10 Vest-Agder	152 901	447			447
11 Rogaland	367 596	1 081	435		1 516
12 Hordaland	431 382	1 172	1 089		2 261
14 Sogn og Fjordane	107 507	300			300
15 Møre og Romsdal	240 635	663		814	1 477
16 Sør-Trøndelag	260 011	752	854		1 606
17 Nord-Trøndelag	126 204	393	769		1 162
18 Nordland	240 401	640			640
19 Troms	152 612	392			392
20 Finnmark	77 039	182	222		404
Total	4 413 814	11 890	6 238	2 623	20 751

TØI rapport 637/2003

Utvalgsprosedyre

Utvalget for RVU 2001 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Uttrekket skjedde i fire omganger, ett i hvert kvartal. Dette ble gjort for å få et mest mulig oppdatert utvalg slik at frafall på grunn av flytting, dødsfall etc ble minimert. Det sentrale folkeregisteret inneholder ikke opplysninger om personenes telefonnummer. Påkobling av dette skjedde derfor etter at man hadde trukket utvalget. Dette ble gjort maskinelt hos DM-huset, men ble supplert med manuelle oppslag. Det ble identifisert telefonnummer til drøyt 90 prosent av trukket utvalg. Knapt 10 prosentpoeng av frafallet skyldes dermed at man ikke kom i kontakt med personen. De ulike utvalgene ble "vasket" mot hverandre for å unngå at samme person ble oppringt flere ganger.

Svarprosent

Vedleggstabell 2 viser svarprosenten for RVU 2001. Avgang er personer som er døde, bor i utlandet eller er institusjonsboere, og som derfor faller utenom populasjonen. Svarprosenten regnes av bruttoutvalget, som er antall personer man har forsøkt å oppnå kontakt med (inkl de man ikke får koblet telefonnummer på).

Vedleggstabell 2: Svarprosent for RVU 2001

Utvalg	Antall	Prosent
Trukket utvalg	33 275	
Avgang	934	
Bruttoutvalg	32 341	100,0
Frafall	11 590	35,8
Nettoutvalg	20 751	64,2

TØI rapport 637/2003

Svarprosenten er 64,2. Dette er betydelig høyere enn i RVU 1998 hvor man oppnådde svar fra 51 prosent av bruttoutvalget.

Frafall

Tidligere reisevaneundersøkelser har vist at personer i alderen 20-29 år og personer over 65 år er underrepresentert i utvalget. I forbindelse med RVU 2001 ble det derfor gjennomført spesielle tiltak overfor disse aldersgruppene. Personer i 20-årene fikk tilsendt en skriftlig henvendelse med forespørsel om kontakttelefon, man innhentet foreldres telefonnummer der hvor man ikke fikk annet telefonnummer, og man intervjuet på mobiltelefon dersom intervjupersonen ikke kunne nås på annen måte. De eldste fikk tilsendt et eget informasjonsskriv tilpasset aldersgruppen, samt at ble foretatt en gjennomgang av frafallet med tanke på videre oppfølging av seniorintervjuere der hvor man fant det formålstjenlig.

Tiltakene har gitt positive resultater. Utvalget er mer representativt mht alder nå enn i RVU 1998 (jf Vedleggstabell 3).

Også i RVU 2001 finner vi at underrepresentasjonen relativt sett er størst blant personer i alderen 20-24 år. Dette har sammenheng med at det blant disse er en god del studenter som bor på hybel, i studentbyer eller andre former for bofellesskap og personer som avtjener verneplikten. Disse kan være vanskelig å nå på telefon. En annen årsak kan være at personer i denne aldersgruppen oftere er ”på farten”, og er mindre tilgjengelig av den grunn. Underrepresentasjonen i denne aldersgruppen er imidlertid betydelig mindre nå enn i RVU 1998.

Man har også fått bedre kontakt med eldre, og spesielt de aller eldste. Andelen personer i utvalget som er mellom 65 og 80 år er tilsvarende med befolkningen. Fortsatt finner vi imidlertid en betydelig underrepresentasjon av de over 80 år. Generelt har underrepresentasjonen i denne gruppen årsak i at mange ikke bor hjemme, men på syke- og aldershjem, i trygdeboliger eller andre typer institusjoner som RVU ikke dekker. Andre forklaringsfaktorer er antakeligvis at andelen som ikke ønsker å delta i telefonintervjuer,

ikke føler seg kompetente eller opplever at undersøkelsen ikke er relevant for dem, er høyere i eldre enn yngre aldersgrupper. Det er spesielt blant eldre kvinner at frafallet er høyt.

I de midtre aldersgruppene er det en liten overrepresentasjon. Den er høyest for de mellom 35 og 39 år. Dette er i tråd med hva man har erfart tidligere. Fordelingen mellom kvinner og menn i utvalget sett under ett er som i befolkningen.

I Denstadli (2002) gjøres det rede for frafallet mer i detalj. Konklusjonen på denne gjennomgangen er at det ikke er hensiktsmessig å vekte dataene, verken med hensyn til alder/kjønn, eller for svarinnngang over ukedag. Effekten av å vekte er marginal, og man har ingen informasjon om hvorvidt frafallet er blant personer som reiser mye eller lite i forhold til sin gruppe.

I analysene er det benyttet observasjoner fra alle tre utvalgene, og det er følgelig tatt hensyn til de geografiske skjevhetene som de regionale og fylkesvise tilleggsutvalgene representerer. Dataene er vektet i forhold til antall innbyggere i hver enkelt kommune per 1. januar 2002.

Vedleggstabell 3: Fordeling av intervjuene i RVU 2001 etter alder sett opp mot alderssammensetningen i befolkningen per 1. januar 2000

	RVU2001			Befolkningen 13 år og eldre			RVU2001 i % av befolkningen	RVU1998 i % av befolkningen
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner		
13-14 år	2,8	3,1	2,6	3,2	3,2	3,0	88	141
15-19 år	7,6	7,5	7,7	7,2	7,5	6,9	106	145
20-24 år	6,3	6,3	6,4	7,3	7,5	7,1	86	74
25-29 år	8,5	9,0	8,0	8,4	8,7	8,2	101	87
30-34 år	9,1	8,6	9,6	9,5	9,8	9,0	96	107
35-39 år	10,1	10,2	9,8	9,1	9,5	8,7	111	115
40-44 år	8,7	8,4	8,9	8,5	8,9	8,3	102	129
45-49 år	8,7	8,7	8,6	8,3	8,6	8,1	105	119
50-54 år	8,6	9,0	8,2	8,0	8,4	7,7	102	125
55-59 år	7,6	8,2	7,0	7,3	7,5	7,1	104	111
60-64 år	5,5	5,6	5,5	5,1	5,1	5,1	108	94
65-69 år	4,3	4,6	4,1	4,4	4,2	4,5	98	67
70-79 år	8,1	7,6	8,6	8,3	7,5	9,2	98	54
80 år og eldre	4,1	3,2	5,0	5,4	3,6	7,1	76	24
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		
Fordeling mellom kjønnene	100,0	48,9	51,1	100,0	49,2	50,8		

TØI rapport 639/2003

Forskjeller mellom RVU 2001 og tidligere undersøkelser

Utvalget

Utvalgsprosedyren i RVU 2001 er forskjellig fra tidligere. I RVU 1992 ble det trukket et utvalg fra det sentrale folkeregisteret for påkobling av telefonnummer. Når man oppnådde kontakt på telefon, ble den personen som sist hadde fødselsdag intervjuet. I RVU 1998 trakk man utvalget fra Telenors telefonregister, dvs et husholdningsutvalg, og intervjuet på ny den personen som sist hadde fødselsdag. RVU 2001 baserer seg som nevnt på et personutvalg som er trukket fra det sentrale folkeregisteret.

Utvalget er mer representativt mht alder nå enn tidligere (jf vedleggstabell 3). Ettersom reisevanene endrer seg med alder, er resultatene fra RVU 2001 og tidligere undersøkelser derfor ikke uten videre sammenlignbare. Det er vanskelig å vite sikkert om endringer/ikke endringer er reelle eller skyldes et mer representativt utvalg. For å luke bort denne usikkerheten er dataene fra de to foregående reisevaneundersøkelsene vektet for alder i henhold til alderssammensetningen i befolkningen per 1. januar 1991 og 1. januar 1997.¹⁸

Ved å gjøre dette forutsetter man at de som ikke svarer har samme reiseaktivitet og reisemønster som de som deltar. Undersøkelser i andre land har imidlertid vist at frafallet kan være korrelert med forhold som lav inntekt, lav utdanning, bosted sentralt i by osv, men at frafallet er å finne både blant personer med høy og lav mobilitet (f eks deHeer 1997, Dowling og Colman 1995). Det er derfor ikke gitt at frafallet er skjevt mht reiseaktivitet. En hypotese er likevel at frafallet blant de i 20-årene er dominert av personer med høy mobilitet, mens det er de minst mobile som ikke deltar i de eldste aldersgruppene.

Vedleggstabell 4 viser antall reiser per dag i ulike aldersgrupper i RVU 1998 og RVU 2001 (tallene er uvektet). Dersom man forutsetter at det ikke har skjedd vesentlige endringer i mobiliteten innenfor de enkelte aldersgruppene de siste tre årene, skulle man ut fra ovenstående hypotese forvente at økt representativitet gjør at:

- antall reiser blant personer i 20-årene er noe høyere enn i 1998
- reiseaktiviteten i de eldste aldersgruppene er noe lavere enn tidligere

¹⁸ I tidligere publisert materiale fra RVU 1992 og RVU 1998 er det ikke vektet for alder. Når vi sammenligner resultater fra de tre siste RVU'ene, vil det kunne være noen avvik fra tidligere publiserte rapporter for RVU 1992 og RVU 1998. Avvikene er imidlertid små.

Dette er ikke tilfelle. Den største endringen finner man blant personer i alderen 20-24 år, men her er mobiliteten lavere nå enn i 1998.

For å få et korrekt bilde av hvordan frafallet påvirker estimatene, måtte man hatt informasjon om mobiliteten til de som ikke deltok. Vedleggstabell 4 gir likevel en pekepinn, og ut fra denne enkle analysen virker ikke frafallet å være systematisk med hensyn til mobilitet.

Vedleggstabell 4: Antall reiser per dag i ulike aldersgrupper

	RVU 1997/98	RVU 2001
13-14 år	3,32	3,47
15-19 år	3,61	3,43
20-24 år	3,66	3,38
25-29 år	3,51	3,41
30-34 år	3,51	3,58
35-39 år	3,52	3,58
40-44 år	3,39	3,61
45-49 år	3,40	3,43
50-54 år	3,04	3,17
55-59 år	2,72	2,90
60-64 år	2,73	2,55
65-69 år	2,25	2,35
70-79 år	1,86	1,81
80 år og eldre	1,07	1,26

TØI rapport 637/2003

Introduksjonsbrev og dagbok

Nytt i RVU 2001 var at alle intervjupersonene fikk tilsendt et brev før de ble ringt opp. Brevet fortalte om formålet med undersøkelsen, hvorfor det var viktig at man deltok samt at det ble informert om at man ville bli ringt opp i løpet av de nærmeste dagene. Det ble også lagt ved en "dagbok" hvor intervjupersonen kunne registrere sine reiser på en spesifisert dag, og eventuelle lange reiser som han/hun hadde foretatt i løpet av måneden forut for intervjuet. Undersøkelser har vist at forhåndsvarsel og dagbok bedrer rapporteringen av reiser, spesielt gangturer (f eks Denstadli og Lian 2002).

Lange reiser

Registreringen av lange reiser er noe forskjellig fra tidligere reisevaneundersøkelser. I RVU 2001 skal alle lange reiser rapporteres som tur/retur reiser. Endepunktet for en reise (også rundreiser) er det stedet som ligger lengst unna startstedet. Det ble spurt om overnattinger på vei til endepunktet slik at man fikk fanget opp hele reisekjeden. I tidligere reisevaneundersøkelser er alle reiser 100 km og lengre rapportert som selvstendige reiser. Problemet med en slik rapportering er at den ikke

fanger opp delreiser dersom disse er under 100 km, og man står dermed i fare for å miste deler av reisekjeden.

Denne endringen påvirker antall reiser som intervju-personene oppgir, som vil bli noe lavere ved den nye måten å rapportere på. Effekten er imidlertid forventet å være liten. Den nye rapporteringsmåten har ikke konsekvenser for andelen som har foretatt lange reiser.

Tidligere har det vært et krav om at også utenlandsreiser må være minst 100 km for å bli registrert som lange reiser. Dette gjorde at korte handlereiser til Sverige ikke ble rapportert. I RVU 2001 ble derfor alle reiser til/fra Norge rapportert, uavhengig av reisens lengde. Dette har ført til en økning i antall utenlandsreiser.

I analysene av lange reiser gjøres ikke sammenligninger med RVU 1992. Årsaken til dette er at man den gang benyttet en rapporteringsperiode på tre måneder, mot en måned i de to siste RVU'ene.

Vedlegg 3: Spørreskjema

Introduksjon

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

1. Telefonnummer:
2. Bostedsadresse:
3. Postnr (bosted):
4. Sted (bosted):
5. Kommune nr (bosted):
6. Fylke (bosted):
7. Adresse på arbeidssted:
8. Postnr (arbeidssted):
9. Sted (arbeidssted):
10. Kommune nr (arbeidssted):
11. Fylke (arbeidssted):
12. Dag:
13. Ukenummer
14. Alder
15. Kjønn
16. *God dag, mitt navn er NN. Jeg ringer fra Statistisk Sentralbyrå og vil gjerne snakke med (IO) i forbindelse med en undersøkelse vi gjør om befolkningens reiser.*

Hvis IO tar telefonen:

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

Ja
Nei

Ubesvart
Vet ikke

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

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

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis JA i spm 16:

17. Du er garantert full anonymitet. Intervjuet tar rundt 20 minutter avhengig av hvor mange reiser du har foretatt.

Hvis NEI i spm 16:

18. Brevet gir informasjon om undersøkelsen. Hensikten med undersøkelsen er å bedre transportmulighetene i landet. Det er samferdselsmyndighetene som står bak. Det er viktig at alle som er trukket ut deltar, selv om du ikke har gjort mange reiser. Du er garantert full anonymitet. Intervjuet tar rundt 20 minutter avhengig av hvor mange reiser du har foretatt.

19. Registrer nektårsak dersom vedkommende ikke ønsker å delta

20. Er din bostedsadresse: xx?

Ja
Nei
Ubesvart

Hvis svart NEI/Ubesvart i spm 20:

21. *Hva er din bostedsadresse?*

Gateadresse
Ubesvart

22. Noter postnummer

23. Noter poststed

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

Antall personer
Ubesvart

Husholdningens tilgang til transportmidler 1

Hvis IO er 18 år eller eldre:

33. *Har du førerkort for bil?*
Klasse B/BE

Ja
Nei
Ubesvart

Hvis JA i spm 33:

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

Årstall
Ubesvart
Vet ikke

Alle:

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

Eier
Kan disponere
Nei
Ubesvart

Arbeid/yrke 1

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

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

864. *Har du for tiden inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke? Som inntektsgivende arbeid regner vi også arbeid som familiemedlem uten fast avtalt lønn på gårdsbruk, i forretning og i familiebedrift ellers.*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis JA i spm 864:

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

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

Hvis svart "Fast oppmøtested":

869. *Hva er adressen på oppmøtestedet?*
Adresse
Ubesvart

Reiser på registreringsdagen

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

Med reiser mener vi alle slags turer du foretok utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Det er viktig at du ikke glemmer å ta med korte gang- eller sykkelturner.

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

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

Var på arbeid/skole
Reiser, møter o l i tilknytning til arbeidet
Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole
Kjøre eller følge barn eller andre til ulike formål (f eks idrettsarr./trening)
Innkjøp eller ærend i post, bank, lege eller liknende
Var på kino, bibliotek, idrettsarrangement eller liknende
Besøkte slekt, venner, naboer, eller var på sykebesøk
Gikk, jogget eller syklet en tur

Hvis svart NEI på alle i spm 71:

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

Jo, var ute
Nei, var ikke ute

Hvis svart NEI i spm 72:

73. *Var det noen spesiell grunn til at du ikke foretok noen reise på ..(reg.dagen)?*
Avmerk viktigste grunn.

Nei, ingen spesiell grunn
Kortvarig sykdom
Langvarig sykdom
Andre i familien var syke
Dårlig vær
Glatt/vanskelig føre
Ikke behov for å reise
Annet
Ubesvart
Vet ikke

Gå deretter til Lange reiser

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

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

Reiser gjennomført på registreringsdagen fra kl 0000 til 2400:

74. *Hvor startet den første reisen?*

Eget bosted
Egen arbeidsplass
Annet sted (NB! Adresse)
Ubesvart
Vet ikke

75. *Når startet reisen?*

Klokkeslett i 24-timers format
Ubesvart
Vet ikke

76. *Hvor endte den første reisen?*

Eget bosted
Egen arbeidsplass
Annet sted (NB! Adresse)
Ubesvart
Vet ikke

78. *Hva var formålet med reisen?*

Lista leses ikke opp. Intervjuer bestemmer hvor reisen hører hjemme. Ved tvil stilles følgende spørsmål: «Hva gjorde du da du kom fram?»

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

Formål med reise nr 1?

Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)

Skole (reise til/fra skole)

Tjenestereise (reise i arbeid)

Innkjøp av dagligvarer

Andre innkjøp (alle andre innkjøp)

Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)

Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)

Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole

Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter

Andre hente/bringe/følge-reiser

Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)

Fornøyelse innendørsaktiviteter

(kafe/restaurant, kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer)

Fornøyelse utendørsaktiviteter

(sportsstevner, andre stevner etc)

Organiserte fritidsaktiviteter som utøver

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

Vedlikeholdsarbeid utenfor hjemmet

Annen fritid og rekreasjon

Ferie- helgereiser

Annet formål

Ubesvart

Vet ikke

79. *Hvilke transportmidler brukte du på den første reisen? Dersom du brukte flere transportmidler, nevne de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.*

Transportmiddel 1 i reise 1:

Til fots hele veien

Sykkel

Moped

Motorsykkel

Bil fører

Bil passasjer

Drosje

Buss/rutebil/ekspresbuss i rute

Turbuss/chartret buss

Trikk

T-bane/undergrunns-/forstadsbane

Tog

Rutefly

Charterfly

Ferge

Rutebåt

Annen båt/fritidsbåt

Traktor

Snøscooter

Annet

Ubesvart/Vet ikke

Ingen flere reisemidler

81. *Transportmiddel 2 i reise nr 1?*

82. *Transportmiddel 3 i reise nr 1?*

85. *Transportmiddel 4 i reise nr 1?*

Hvis flere enn ett transportmiddel:

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

Hvis andre transportmidler enn Til fots hele veien:

88. *Hvor stor del av reisen var til fots?*

Avstand i meter

Ubesvart

Vet ikke

89. *Hvor lang var hele reisen?*

Reiselengde inkl gange

Avstand i kilometer med én desimal

Ubesvart

Vet ikke

90. *Hvor lang tid tok hele reisen?*

Antall minutter

Ubesvart

Vet ikke

Hvis flere kollektive transportmidler:

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

Antall minutter

Ubesvart

Vet ikke

Hvis bilfører eller bilpassasjer som hovedtransportmiddel:

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

Bare de som reiste i samme bil som IO skal regnes med.

Antall personer

Ubesvart

Vet ikke

Hvis to eller flere personer reiste sammen i bilen i spm 101:

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

Antall

Ubesvart

Vet ikke

Hvis annet hovedtransportmiddel enn bilfører/bilpassasjer:

103a. *Reiste (gikk dersom gange, syklet dersom sykkel) du alene eller var du i følge med andre?*

Reiste alene

Reiste sammen med andre

Ubesvart

Vet ikke

Hvis reiste sammen med andre i spm 103a:

103b. *Hvor mange personer reiste (gikk dersom gange, syklet dersom sykkel) du sammen med, medregnet deg selv?*

Antall personer

Ubesvart

Vet ikke

Alle som har reist:

104. *Hadde du noen flere reiser på ... (registreringsdagen)?*

NB! Husk å få IO hjem

Ja

Nei

Ubesvart

Vet ikke

Hvis NEI: Gå til Lange reiser.

Da fortsetter vi med den andre reisen:

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

Hvis IO har foretatt 15 reiser på registreringsdagen:

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

Ja

Nei

Ubesvart

Vet ikke

Hvis JA:

509. *Hvor mange flere reiser?*

Antall

Ubesvart

Vet ikke

Lange reiser og reiser til/fra utlandet

Vi skal nå se på reiser som er 10 mil eller lengre en vei, dessuten alle reiser til/fra utlandet. Vi regner reisen fram til reisemålet og reisen tilbake som to forskjellige reiser.

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

Ja
Nei
Ubesvart

Hvis NEI/Ubesvart i spm 514, gå til
Arbeid/yrke 2

517. *Hvor startet den første reisen?*

Eget bosted
Egen arbeidsplass
Annet sted i Norge
Utlandet
Ubesvart
Vet ikke

For Annet sted i Norge spør man om bydel dersom startpunkt er i en av de fire største byene, bynavn dersom startpunkt er i øvrige byer/tettsteder og sted hvis reisen startet i spredtbygde strøk. For reiser med startsted i utlandet noteres land.

Hvis Annet sted i Norge i spm 517:

518. *I hvilken kommune er dette?*

Kommune
Ubesvart
Vet ikke

Hvis Sverige, Danmark eller Finland i spm 517:

519. *Hvor i (land i spm 517) er dette?*

Be om by evt sted

By/sted
Ubesvart
Vet ikke

520. *Husker du omtrent når på døgnet du startet reisen?*

Få IO til å angi klokkeslettet så nøyaktig som mulig

Klokkeslett i 24-timers format
Ubesvart
Vet ikke

521. *Hvilken ukedag var dette?*

Mandag
Tirsdag
Onsdag
Torsdag
Fredag
Lørdag
Søndag
Ubesvart
Vet ikke

530. *Hvor endte reisen?*

Eget bosted
Egen arbeidsplass
Annet sted i Norge
Utlandet
Ubesvart
Vet ikke

For Annet sted i Norge spør man om bydel dersom endepunkt er i en av de fire største byene, bynavn dersom endepunkt er i øvrige byer/tettsteder og sted hvis reisen endte i spredtbygde strøk. For reiser med endepunkt i utlandet noteres land.

Hvis Annet sted i Norge i spm 530:

531. *I hvilken kommune er dette?*

Kommune
Ubesvart
Vet ikke

Hvis Sverige, Danmark eller Finland i spm 530:

532. *Hvor i (land i spm 530) er dette?*

Be om by evt sted

By/sted

Ubesvart

Vet ikke

533. *Husker du omtrent når på døgnet du kom fram?*

Få IO til å angi klokkeslettet så nøyaktig som mulig

Klokkeslett i 24-timers format

Ubesvart

Vet ikke

534. *Hva var hovedformålet med reisen?*

Ferie og fritidsreiser

Besøk (privat besøk hos familie, venner)

Organisert fritidsaktivitet (idrett, politikk, religion etc)

Følge/hente andre personer

Fornøyelse/underholdning

Innkjøp

Medisinske tjenester/ærend

Andre private ærend

Militærreise (for vernepliktige)

Skole/studier (til/fra)

Reise til/fra arbeid

Kurs, konferanse, kongress

Forhandlinger, salg, innkjøp, messe

Serviceoppdrag, konsulentbistand

Annen forretnings- og tjenestereise

Kombinasjon av arbeid/tjenestereise og private formål (på samme sted)

Andre kombinasjoner

Annet

Ubesvart

Vet ikke

535. *Overnattet du underveis på reisen til xxx? Jf spm 530*

Ja

Nei

Ubesvart

Hvis JA i spm 535:

536. *Hvor mange overnattinger hadde du underveis?*

Antall

Ubesvart

Vet ikke

537. *Hvor overnattet du?*

Her er det mulig å oppgi flere overnattingssteder. Dersom overnattingen skjedde i utlandet, noteres land

Sted, by, evt land

Ubesvart

Vet ikke

538. *I hvilken kommune er dette?*

Flere kommuner mulig

Kommune

Ubesvart

Vet ikke

Hvis Annet sted i Norge eller Utlandet i spm 530:

539. *Hvor mange overnattinger hadde du på stedet reisen endte, dvs på xxx?*

Antall

Ubesvart

Vet ikke

Hvis overnattet i spm 539:

540. *Hvordan overnattet du på dette stedet?*

Flere svar mulig

Slekt/venner

Hotell, pensjonat, kro, vandrerhjem, turisthytte ol

Familiens hytte/fritidsbolig

Leid hytte

Lånt hytte

Campingplass i hytte, telt, bobil,

campingvogn

Utenfor campingplass i telt, bobil,

campingvogn

I bil/på tog/fly/buss/båt

Annet

Ubesvart
Vet ikke

Alle som har foretatt lange reiser:

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

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

547. *Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen?*

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

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

Hvis bilfører eller bilpassasjer:

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

Antall personer
Ubesvart
Vet ikke

Hvis hovedtransportmidlet er kollektivtransport:

549. *Hva slags billettype brukte du? (På hovedtransportmidlet)*

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

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

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

Gange hele veien
Sykkel
Moped
Motorsykkel
Bil, fører
Bil, passasjer
Drosje
Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Flybuss
Trikk
T-bane/undergrunns-/forstadsbane
Tog
Rutefly
Charterfly
Ferge
Rutebåt
Annen båt
Traktor
Snøscooter
Annet

Ubesvart
Vet ikke

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

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

552. *Hvor mange personer reiste du sammen med, medregnet deg selv?*

Antall personer
Ubesvart
Vet ikke

Alle som har foretatt lange reiser:

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

Hvis ikke IO er tilbake til startstedet må intervjuer huske å spørre om "tilbakereisen" ("Tilbakereisen" defineres som egen reise)

Ja
Nei
Ubesvart
Vet/husker ikke

Hvis JA, ny runde fra spm 517 med den neste reisen, til og med 12 enkeltreiser.

Hvis NEI, gå til Arbeid/yrke 2

Hvis IO har foretatt 12 lange reiser siste måned:

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

Ja
Nei
Ubesvart
Vet/husker ikke

Hvis JA:
572. *Hvor mange flere reiser?*

Antall
Ubesvart
Vet/husker ikke

Arbeid/yrke 2

Hvis inntektsgivende arbeid (svart JA i spm 864):

865. *Du sa tidligere at du har inntektsgivende arbeid. Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har du vanligvis pr uke?*

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

Antall timer
Ubesvart
Vet ikke

866. *Hvilken arbeidstidsordning har du?*

Fast arbeidstid mellom kl 0600 og 1800
Fleksibel arb.tid mellom 0600 og 1800
Skift, turnus, nattarbeid m m

Annen ordning
Ubesvart
Vet ikke

867a. *Er virksomheten du arbeider i kommunal, statlig eller privat?*

Kommunal
Statlig
Privat
Ubesvart
Vet ikke

867b. *Hvilken næring tilhører denne virksomheten?*

Primærnæringer
Olje-/gassutvinning og bergverk
Industri
Kraft- og vannforsyning
Bygg og anlegg
Varehandel, reparasjon av kjøretøyer og husholdningsapparater
Hotell og restaurant
Transport, lagring, post, tele
Bank og forsikring
Forretningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift og utleievirksomhet
Offentlig administrasjon
Undervisning
Helse- og sosialtjenester
Annet

867c. *Hva er ditt yrke i denne virksomheten?*
Beskriv så detaljert som mulig

Yrke
Ubesvart
Vet ikke

Hvis IO er yrkessjåfør:
870. *Omtrent hvor mange kilometer kjørte du i forbindelse med arbeid i går?*

Antall kilometer
Ubesvart
Vet ikke

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

Arbeidsreisen

Vi vil nå spørre deg litt nærmere om din arbeidsreise:

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

Transportmiddel 1 i arbeidsreisen:

Til fots hele veien
Sykkel
Moped
Motorsykkel
Bil fører
Bil passasjer
Drosje
Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
Turbuss/chartret buss
Trikk
T-bane/undergrunns-/forstadsbane
Tog
Rutefly
Charterfly
Ferge
Rutebåt
Annen båt
Traktor
Snøscooter
Annet
Ubesvart
Vet ikke

872. Transportmiddel 2 i arbeidsreisen
873. Transportmiddel 3 i arbeidsreisen
874. Transportmiddel 4 i arbeidsreisen

Hvis flere enn ett transportmiddel:
875. *Hvilket transportmiddel reiste du lengst med på arbeidsreisen (målt i avstand)?*

Alle yrkesaktive:
876. *Hvor lang tid brukte du sist du reiste fra bostedet til oppmøtestedet? Regn med total reisetid inkludert gangtid og ventetid. Ta ikke med tid du brukte på ærend underveis.*

Antall minutter
Ubesvart
Vet/husker ikke

877. *Hadde du noen av følgende ærend underveis sist du reiste til eller fra arbeid? Les opp: Reiser, møter o l i tilknytning til arbeidet Dagligvareinnkjøp*

Andre innkjøp
Hente/bringe barn hos dagmamma, i
barnehage, skole
Hente/bringe barn til/fra
sport/fritidsaktiviteter
Kjøre/følge andre for ulike formål
Andre gjøremål

Ubesvart
Vet ikke

Hvis ikke reist kollektivt på siste
arbeidsreise:

878. *Hvilket hovedtransportmiddel ville
du brukt dersom du skulle ha reist
kollektivt til arbeidet?*
Flere transportmidler kan oppgis.

Finnes ikke kollektive transportmidler
Uaktuelt, for nær bosted
Uaktuelt, tar for lang tid
Uaktuelt, liker ikke kollektivtransport
Uaktuelt, ubehagelig
Uaktuelt, tungvint
Drosje
Buss
Trikk
T-bane/undergrunns-/forstadsbane
Tog
Fly
Ferge
Rutebåt
Annet
Ubesvart
Vet ikke

Hvis reist kollektivt på siste
arbeidsreise:
879. *Hvor lang er gangtiden fra boligen
til holdeplassen eller stasjonen du
bruker på arbeidsreisen?*

Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

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

Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

881. *Hvor mange avganger er det pr
time for det kollektive transportmidlet du
bruker på arbeidsreisen?*
Hvis IO bruker flere transportmidler,
noter det som har færrest avganger pr
time

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

Hvis IO ikke har brukt bil til arbeid, men
har førerkort og eier/disponerer bil:
882. *Hvor lang tid ville det ta å bruke
bil fra bostedet til oppmøtestedet? Regn
med eventuell gangtid.*

Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

Hvis IO har førerkort for bil og
eier/disponerer bil:
883. *Hvilke parkeringsmuligheter har du
ved oppmøtestedet dersom du bruker
bil?*

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

Dersom parkeringsmuligheter i spm
883:

884. *Hvor lang er gangtiden regnet i minutter fra parkeringsplass til oppmøtested?*

Antall minutter
Ubesvart
Vet ikke

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

Nei, ingen form for godtgjørelse
Arbeidsgiver/eget firma dekker alle utgifter
Bruker firmabil, alle utgifter dekket
Bruker firmabil, betaler driftsutgiftene selv
Bompenger (støtte arbeidsgiver)
Støtte til bilhold med fast beløp pr år
Støtte til bilhold etter antall kjørte km
Utgifter til kollektivtransport
Frikort kollektivtransport
Godtgjørelse for bruk av sykkel
Annet
Ubesvart
Vet ikke

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

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

Ektefelle/samboer

Hvis IO er 16 år eller eldre:

888. *Hva er din sivilstatus?*

Ugift
Gift/partnerskap
Samboende
Enke/enkemann
Separert
Skilt
Ubesvart

Hvis svart gift/samboende:

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

Grunnskole/ungdomsskole/
framhaldsskole/realskole - inntil 9 år
Videregående yrkesfaglig/-yrkes
skole/handelsskole - inntil 12 år
Videregående allmennfaglig/-
gymnas-
inntil 12 år
Høgskole/universitet-lavere grad – inntil
15 år
Høgskole/universitet-høyere grad - 16 år
og mer
Ubesvart
Vet ikke

890. *Har din ektefelle/samboer for tiden noe inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke? Som inntektsgivende arbeid regner vi også arbeid som familiemedlem uten fast avtalt lønn på gårdsbruk, i forretning og i familiebedrift ellers.*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis JA i spm 890:

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

Antall timer
Ubesvart
Vet ikke

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

Husholdningen

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

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

894. *Hvor gammel er person nr 2?*

Antall år
Ubesvart
Vet ikke

895. *Er det en kvinne (jente) eller mann (gutt)?*

Kvinne
Mann
Ubesvart

896. *Hvilket slektskapsforhold har du til han/henne?*

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

Hvis personen er 18 år el eldre:

901. *Har han/hun førerkort for bil?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Hvis personen er 16 år el eldre:

902. *Er han/hun yrkesaktiv, dvs har lønnet arbeid av minst 1 times varighet pr uke?*

Ja
Nei
Ubesvart
Vet ikke

Etc til person nr 15.

Husholdningens tilgang til transportmidler 2

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

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

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

Eier/kan disponere motorsykkel
Eier/kan disponere moped
Eier/kan disponere både MC og moped
Nei
Ubesvart

Hvis svart JA i spm 35:

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

Antall
Ubesvart
Vet ikke

37. *Hvilken årsmodell er bil nr 1?*

Årstall
Ubesvart
Vet ikke

38. *Hva slags type bil er dette?*

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

39. *Hvem er bil nr 1 registrert på?*

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

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

Antall kilometer
Ubesvart
Vet ikke
etc til og med bil nr 5.

Hvis IO har førerkort for bil og eier/disponerer bil:
59. *Hvilken mulighet hadde du til å bruke bil til egen kjøring i går? Kunne du bruke bil hele dagen, bare dagtid (til kl 1700), bare kveldstid (etter kl 1700), eller hadde du ikke tilgang til bil?*

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

Alle:
60. *Har du klippekort, flerreisekort, månedskort e l for reiser med kollektiv-*

transport?
NB! Her menes kort som IO evt har på intervjudagen

Ja
Nei
Ubesvart/Vet ikke

Hvis JA i spm 60:

61. *Hvilken type kort har du?*

Årskort/halvårskort
Månedskort-/halvmånedskort
Ukeskort
Dagskort
Klippekort/flerreisekort
Ungdomskort
Skolekort
TT-kort
Andre korttyper
Ubesvart
Vet ikke

Alle:

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

Flere transportmidler kan krysses av.
Les opp:

Buss
Trikk
T-bane, forstadsbane
Jernbane
Båt/ferge
Ingen
Ubesvart
Vet ikke

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

Avstand i meter
Ubesvart
Vet ikke

64. *Hvor ofte går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15? Ta med avganger i én retning.*

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

65. *Hvor langt er det fra boligen til nærmeste dagligvarebutikk?*

Avstand i meter
Ubesvart
Vet ikke

67. *Hvor langt er det fra boligen til nærmeste barneskole?*

Avstand i meter
Ubesvart
Vet ikke

Hele 1000 kr
Ubesvart
Vet ikke

1032. *Hva er din høyeste fullførte utdanning?*

Grunnskole/ungdomsskole/framhalds skole/realskole - inntil 9 år
Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år
Videregående allmennfaglig/gymnas - inntil 12 år
Høyskole/universitet-lavere grad - inntil 15 år
Høyskole/universitet-høyere grad - 16 år og mer
Ubesvart
Vet ikke

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

Bakgrunnsopplysninger på IO

Alle:

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

Leses opp:

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

Hvis flere enn 1 person i husholdningen:

1031. *Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år?*

