

Liva Vågane
Inge Brechan
Randi Hjorthol
TØI rapport 1130/2011



tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport



Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport

Liva Vågane
Inge Brechan
Randi Hjorthol

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

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1195-8 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1194-1 Elektronisk versjon

Oslo, januar 2011

Tittel: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport

Forfattere: Liva Vågane
Inge Brechan
Randi Hjorthol

Dato: 01.2011

TØI rapport: 1130/2011

Sider 101

ISBN Papir: 978-82-480-1195-8

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1194-1

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Samferdselsdepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Jernbaneverket
Kystverket
Avinor

Title: 2009 Norwegian National Travel Survey - key results

Author(s): Liva Vågane
Inge Brechan
Randi Hjorthol

Date: 01.2011

TØI report: 1130/2011

Pages 101

ISBN Paper: 978-82-480-1195-8

ISBN Electronic: 978-82-480-1194-1

ISSN 0808-1190

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

Prosjekt: 3440 - Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

Prosjektleder: Liva Vågane

Kvalitetsansvarlig: Jon Martin Denstadli

Emneord: Intervjuundersøkelse
Nasjonal
Norge
Reiseformål
Reiseomfang
Reisevaner
Transportmiddel

Project: 3440

Project manager: Liva Vågane

Quality manager: Jon Martin Denstadli

Key words: Extent of travel
Mode of transport
National
Norway
Travel behaviour
Travel purpose survey

Sammendrag:

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er ca 29 000 personer fra 13 år intervjuet om sine reiseaktiviteter og reisemønstre. Undersøkelsen gir informasjon om omfanget av befolkningens reiser, reisenes formål og hvilke transportmidler som brukes. I gjennomsnitt foretar hver person 3,3 reiser per dag. De aller fleste reisene er korte, 42 prosent er under tre kilometer, og de aller fleste foretas med bil, 52 prosent som fører og 11 prosent som passasjer. 4 prosent er sykkelreiser, 22 prosent gjøres til fots, mens 10 prosent er reiser med kollektive transportmidler. 53 prosent av befolkningen foretar en eller flere lange reiser per måned. Med lange reiser menes her reiser som er 100 km eller lengre én vei, eller som går til utlandet. Innenlands foretas 68 prosent av disse reisene med bil, mens 15 prosent foretas med fly.

Summary:

In the Norwegian Travel Survey 2009, about 29 000 people from 13 years have been interviewed. The survey provides information on travel frequency, trip purposes and travel mode, and on how travel behaviour varies with age, gender, income, place of residence etc. In 2009 the average citizen made 3.3 trips per day. Most trips are short, 42 per cent being shorter than three kilometres. The car is used on 63 per cent of the daily trips, either as driver, 52 per cent, or as a passenger, 11 per cent. 4 per cent are made by bicycle and 22 per cent on foot, while 10 per cent are carried out by public transport. During a month, 53 per cent of the population makes one or more long distance journeys (trips of 100 km or longer one-way and trips abroad). Within Norway 68 per cent of these trips are made by car, while 15 per cent are made by plane.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er den sjette landsomfattende reisevaneundersøkelsen som er foretatt i Norge. De tidligere undersøkelsene er gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005. Transportøkonomisk institutt har hatt det faglige ansvaret for alle disse undersøkelsene. I forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre nasjonal reisevaneundersøkelse hvert fjerde år. Formålet med undersøkelsen er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet, og brukes av transportmyndighetene til en lang rekke planleggingsformål.

RVU 2009 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Representanter for oppdragsgiverne har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med planlegging og gjennomføring av undersøkelsen. Vi takker referansegruppen for konstruktive innspill underveis.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Liva Vågane. Inge Brechan har skrevet kapittel 3 og kapittel 5, mens Randi Hjorthol har skrevet kapittel 4 og kapittel 6. Liva Vågane har skrevet de øvrige kapitlene. Jon Martin Denstadli og Øystein Engebretsen har bidratt til kvalitetssikringen. Synovate har stått for datainnsamlingen.

Oslo, januar 2011
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Tone Haraldsen
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
1.2 Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser	1
1.2.1 Daglige reiser	1
1.2.2 Lange reiser	2
2 Gjennomføring og metode	3
2.1 Intervjuopplegg.....	3
2.2 Spørreskjema.....	3
2.3 Utvalg.....	4
2.3.1 Utvalgsprosedyre	6
2.4 Svarprosent.....	6
2.5 Stedfesting	6
2.6 Frafall og vekting.....	6
2.6.1 Geografi	7
2.6.2 Alder og intervjutidspunkt	7
3 Tilgang til transportressurser	8
3.1 Førerkort	8
3.2 Tilgang til bil	8
3.3 Tilgang til kollektivtransport	10
3.4 Eie og tilgang til sykkel, moped, og motorsykkel	10
3.5 Helsemessige problemer.....	11
4 Omfang av reiser	18
4.1 Antall daglige reiser.....	18
4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk	18
4.3 Lange reiser	19
4.3.1 Utenlandsreiser	19
5 Transportmiddelbruk	27
5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser	27
5.2 Reiselengde for ulike transportmidler	28
5.3 Transportmiddelbruk på lange reiser.....	29
6 Reisesenes formål	35
6.1 Daglige reiser.....	35
6.2 Lange reiser	35
6.2.1 Utenlandsreiser	36
7 Arbeidsreiser	41
7.1 Omfang, tidsbruk og lengde	41
7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen	41
7.3 Gjøre mål i tilknytning til arbeidsreisen	42

8 Skolereiser	46
8.1 Omfang, lengde og tidsbruk	46
8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene	46
9 Omsorgsreiser	50
9.1 Ulike typer omsorgsreiser	50
9.2 Antall, lengde og tidsbruk.....	50
9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene	51
10 Innkjøpsreiser	55
10.1 Ulike typer innkjøpsreiser.....	55
10.2 Antall, lengde og tidsbruk.....	55
10.3 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser	56
11 Fritids- og besøksreiser	59
11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser	59
11.2 Antall, lengde og tidsbruk.....	59
11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser	60
12 Ferie- og fritidsreiser – båtliv.....	63
12.1 Ferie- og fritidsreiser med overnatting.....	63
12.2 Reisens varighet og transportmiddelbruk	64
12.3 Eie og bruk av båt	64
13 Referanser	71

Vedlegg

Vedlegg 1: Spørreskjema	73
Vedlegg 2: Informasjonsbrev	87
Vedlegg 3: Dagbok for daglige reiser	89
Vedlegg 4: Dagbok for lange reiser.....	91
Vedlegg 5: Vektingssoner	93
Vedlegg 6: Gruppering av kommunene.....	95
Vedlegg 7: Utvalgte tabeller med motsatt prosentuering.....	97

Tabeller

Tabell 2.1: Fordeling av intervjuer i RVU 2009 på fylker	5
Tabell 2.2: Svarprosent for hovedutvalget i RVU 2009.....	6
Tabell 2.3: Aldersfordeling i RVU 2009 i prosent av befolkningen før og etter vekting. Prosent.....	7
Tabell 3.1: Bilhold i husholdningene, 1992-2009. Prosent.....	8
Tabell 3.2: Befolkningens tilgang til bil. 1992-2009. Prosent	9
Tabell 3.3: Befolkningens tilgang til kollektivtransport ved boligen. 1992-2009. Prosent.....	10
Tabell 3.4: Befolkningens tilgang til sykkel. 1992- 2009. Prosent	10
Tabell 3.5: Befolkningens tilgang til moped/MC. Personer 16 år og eldre. 1992- 2009. Prosent.....	11
Tabell 3.6: I hvilken grad de fysiske problemene gjør det vanskelig å bruke gitte transportmidler. Prosent	11
Tabell 3.7: Førerkortinnehav. 2009. Personer 18 år og eldre. Prosent. Antall biler i husholdningen. Personer 13 år og eldre. 2009. Prosent ¹	12
Tabell 3.8: Tilgang til bil. 2009. Prosent.....	13
Tabell 3.9: Kollektivtilbudet ved boligen. 2009. Prosent.....	15
Tabell 3.10: Tilgang til sykkel. Personer 13 år og eldre. 2009. Prosent. Tilgang til moped/MC. Personer 16 år og eldre. 2009. Prosent.....	16
Tabell 4.1: Befolkningen etter antall reiser pr. dag. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent	21
Tabell 4.2: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og lørdager/søndager. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	21
Tabell 4.3: Befolkningen etter antall lange reiser pr. måned. 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	21
Tabell 4.4: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. 2009	22
Tabell 4.5: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for grupper med ulike transportressurser. 2009	23
Tabell 4.6: Lange reiser; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2009.....	24
Tabell 4.7: Reiser til/fra Norge; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2009.....	26
Tabell 5.1: Daglige reiser etter transportmiddel. 1992-2009. Prosent	27
Tabell 5.2: Daglige kollektivreiser etter hovedtransportmiddel og bosted. 2009. Prosent.....	27
Tabell 5.3: Antall daglige reiser pr. person med ulike transportmidler. 1992-2009	27
Tabell 5.4: Gjennomsnittlig reiselengde for reiser med ulike transportmidler. 1992-2009. Kilometer	28
Tabell 5.5: Gjennomsnittlig reisetid for reiser med ulike transportmidler. 1992-2009. Minutter.....	29
Tabell 5.6 Lange reiser etter transportmiddel. 1998-2009. Prosent	29
Tabell 5.7 Reiselengde for daglige reiser etter transportmiddel. 2009. Prosent.....	30
Tabell 5.8 Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid pr. reise og pr. person og gjennomsnittlig antall reiser pr. person etter transportmiddel. 2009.....	30
Tabell 5.9 Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2009. Prosent ¹	30
Tabell 5.10 Lange reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2009. Prosent.....	33
Tabell 5.11 Lange reiser i Norge etter avstand og transportmiddel. 1998-2009. Prosent	34
Tabell 6.1: Daglige reiser etter formål. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	36
Tabell 6.2: Lange reiser etter formål. 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent	37
Tabell 6.3 Daglige reiser etter formål for ulike grupper. 2009. Prosent ¹	37
Tabell 6.4: Lange reiser etter formål for ulike grupper. 2009. Prosent.....	38
Tabell 6.5 Lange reiser i Norge etter formål og transportmiddelbruk. 2009. Prosent.....	40
Tabell 6.6: Reiser til/fra Norge etter formål. 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	40
Tabell 7.1: Arbeidsreiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009	43
Tabell 7.2: Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk for ulike grupper. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	43
Tabell 7.3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	44
Tabell 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for ulike grupper. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent ..	44
Tabell 7.5: Gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	45
Tabell 7.6: Transportmiddelbruk siste gang man reiste fra bostedet til arbeidsstedet etter tilgang til parkeringsplass, bil og kollektivtransport. 2009. Prosent	45
Tabell 8.1: Skolereiser ¹ ; antall, lengde og tidsbruk. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	48
Tabell 8.2: Skolereisenes ¹ lengde og tidsbruk etter kjønn, alder og bosted. 1992, 2001, 2005 og 2009	48

Tabell 8.3: Transportmiddelbruk på skolereisene. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	48
Tabell 8.4: Transportmiddelbruk på skolereiser etter alder, kjønn og bosted. 2009. Prosent.....	49
Tabell 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent	52
Tabell 9.2: Omsorgsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	52
Tabell 9.3: Omsorgsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	53
Tabell 9.4: Transportmiddelbruk på omsorgsreisene. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	53
Tabell 9.5: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser etter bosted, kjønn og familietype. 2009. Prosent	54
Tabell 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	56
Tabell 10.2: Innkjøpsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	57
Tabell 10.3: Innkjøpsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	57
Tabell 10.4: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	58
Tabell 10.5: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser etter bostedsregion, kjønn og familietype. 2009. Prosent.....	58
Tabell 11.1: Fritids- og besøksreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	61
Tabell 11.2: Fritids- og besøksreisenes lengde og antall reiser pr. dag etter kjønn, bosted, alder og familietype. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	61
Tabell 11.3: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	62
Tabell 11.4: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser etter bosted, kjønn og familietype. 2009. Prosent.....	62
Tabell 12.1: Befolkningens tilgang til småbåt/fritidsbåt. 2005 og 2009. Prosent.....	64
Tabell 12.2: Ferie- og fritidsreiser etter antall overnattinger. 2001, 2005 og 2009. Prosent.....	65
Tabell 12.3: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser. 2001, 2005 og 2009. Prosent	65
Tabell 12.4: Ferie- og fritidsreiser med overnatting; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2009.....	66
Tabell 12.5: Tilgang til småbåt/fritidsbåt. 2009. Prosent	67
Tabell 12.6: Hyppighet i båtbruk i sommerhalvåret. 2009. Prosent.....	68
Tabell 12.7: Eie av båt etter type. 2009. Prosent.....	69

Figurer

Figur 1.1: Avgrensningen av reiser.....	1
Figur 2.1: Aldersfordeling i utvalget sammenlignet med befolkningen. RVU 1998, RVU 2001, RVU 2005 og RVU 2009.....	7
Figur 3.1: Andel personer over 18 år med førerkort, 1992-2009. Reisevaneundersøkelsene. Prosent	8
Figur 3.2: Andel personer over 18 år med førerkort, 1992-2009. Førerkortregisteret. Prosent	8
Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser pr. dag. 1992, 2001, 2005 og 2009.....	18
Figur 4.2: Antall reiser pr. dag. Prosent	18
Figur 4.3: Reiser etter lengde. 2009. Kilometer	19
Figur 4.4: Reiser etter tidsbruk. 2009. Minutter.....	19
Figur 4.5: Antall lange reiser (100 km eller lengre) pr. person pr. måned. 1998, 2001, 2005 og 2009	19
Figur 4.6: Andel av befolkningen etter antall lange reiser pr. måned. Prosent	19
Figur 4.7: Antall utenlandsreiser pr. person pr. måned. 2001, 2005 og 2009	20
Figur 6.1: Daglige reiser etter formål. 2009. Prosent.....	35
Figur 6.2: Lange reiser etter formål. 2009. Prosent.....	35
Figur 6.3: Reiser til/fra Norge etter formål. 2009. Prosent	36
Figur 7.1: Arbeidsreisene etter starttidspunkt. Prosent. 2009	41
Figur 7.2: Arbeidsreisene etter lengde. Prosent. 2009.	41
Figur 7.3: Arbeidsreisene etter reisetid. Prosent. 2009.	41
Figur 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Prosent. 2009	42
Figur 8.1: Skolereisene etter starttidspunkt. 2009. Prosent.....	46
Figur 8.2: Skolereisene etter lengde. 2009. Prosent	46
Figur 8.3: Skolereisene etter varighet. 2009. Prosent.....	46
Figur 8.4: Skolereisene etter transportmiddelbruk. 2009. Prosent	47
Figur 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 2009. Prosent	50
Figur 9.2: Antall omsorgsreiser pr. person pr. dag. 1992, 2001, 2005 og 2009	50
Figur 9.3: Omsorgsreisene etter tidsbruk. 2005. Prosent	51
Figur 9.4: Omsorgsreisene etter lengde. 2009. Prosent.....	51
Figur 9.5: Omsorgsreisene etter starttidspunkt. 2009. Prosent.....	51
Figur 9.6: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser. 2009. Prosent	51
Figur 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 2009. Prosent.....	55
Figur 10.2: Antall innkjøpsreiser per person per dag. 1992, 2001 og 2005	55
Figur 10.3: Innkjøpsreiser etter lengde. 2009. Prosent.....	55
Figur 10.4: Innkjøpsreiser etter varighet. 2009. Prosent	56
Figur 10.5: Reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer etter starttidspunkt. 2009. Prosent	56
Figur 10.6: Transportmiddelbruk på innkjøpsreisene. 2009. Prosent	56
Figur 11.1: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål. 2009. Prosent.....	59
Figur 11.2: Antall fritids- og besøksreiser per person per dag. 1992, 2001, 2005 og 2009	59
Figur 11.3: Fritids- og besøksreiser etter lengde. 2009. Prosent.....	60
Figur 11.4: Fritids- og besøksreiser etter tidsbruk. 2009. Prosent.....	60
Figur 11.5: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 2009. Prosent.....	60
Figur 12.1: Antall ferie og fritidsreiser pr. måned 2009. Prosent.....	63
Figur 12.2: Gjennomsnittlig antall ferie- og fritidsreiser pr. måned. 1998, 2001, 2005 og 2009.....	63
Figur 12.3: Ferie- og fritidsreiser i innland og utland etter tidspunkt på året. 2009. Prosent.....	63
Figur 12.4: Antall overnattinger på reisens endepunkt i innland og utland. 2009. Prosent.....	64
Figur 12.5: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser i innland og utland. 2009. Prosent.....	64
Figur 12.6: Fordeling av båttyper. 2009. Prosent.....	64
Figur 12.7: Hvor ofte man bruker båt i sommerhalvåret. 2009. Prosent.....	65

Sammendrag:

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er den sjette i rekken. I underkant av 29 000 personer 13 år og eldre er intervjuet om sin tilgang til transportmidler, dagliglivets reiser, og reiser som gjennomføres sjeldnere. Undersøkelsen viser at andelen som har tilgang på mer enn én bil har økt siden 2005. I samme periode er kollektivtilbudet blitt bedre. Andelen av de daglige reisene som gjennomføres som bilfører er redusert fra 2005, samtidig som kollektivandelen og andelen til fots har økt noe. Reisene er i gjennomsnitt lengre enn i 2005. På de lengste reisene har flyet økt sin betydning på bekostning av bilen.

Den sjette nasjonale reisevaneundersøkelsen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er den sjette reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De fem foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005.

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

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

I RVU 2009 er i underkant av 29 000 personer 13 år og eldre intervjuet. Omtrent 10 000 av disse utgjør et representativt utvalg for hele landet, resten er regionale tilleggsutvalg.

Økning i tilgang til bil

Tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reisemåte. I 2009 tilhørte 85 prosent av befolkningen en husholdning med minst én bil. Snaut halvparten har én bil, en tredel har to biler og åtte prosent har tre eller flere biler. Andelen som har minst to biler har økt fra 32 prosent i 1992 til 42 prosent i 2009.

Nesten tre av fire har bil og førerkort. Menn har fremdeles bedre tilgang til bil enn kvinner. Andre kjennetegn på dem som har god tilgang til bil er at de har høy inntekt og utdanning, befinner seg i aldersgruppen 45-54 år og lever i par og har barn. Det er også stor forskjell i tilgang til bil etter hvor man bor. Bosatte i Oslo har dårligst tilgang til bil, mens bosatte i mindre tettsteder og i spredtbygde strøk har best tilgang. Også bosatte i områdene rundt de store byene har god tilgang til bil.

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

Totalt har 26 prosent et svært godt tilbud, 44 prosent et godt eller middels godt, mens 30 prosent har et dårlig eller svært dårlig tilbud. Andelen som har et svært godt tilbud har økt fra 24 prosent i 2005.

En stor del av befolkningen eier sykkel, 77 prosent, mens 10 prosent eier eller har tilgang til moped og motorsykkel.

Lengre, men færre bilreiser

I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som enhver forflytning utenfor tomten der man bor, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Når en kommer fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. På en reise kan det brukes ett eller

flere transportmidler. Å gå eller sykle regnes som selvstendige reisemåter på linje med motoriserte transportmidler.

I 2009 foretok befolkningen i gjennomsnitt 3,30 reiser pr. dag. Dette er en omtrent som i 2005, da gjennomsnittet var 3,33. Det er bare 14 prosent som ikke reiser i løpet av en gjennomsnittsdag. Knappt en tredel har 1-2 reiser. Tilsvarende andel har 3-4 reiser, mens 26 prosent har fem eller flere reiser. Det er en liten økning fra 2005 i andelen som ikke reiser.

Gjennomsnittstreisen er 12,0 km, som er en økning fra 2005, og den tar 24 minutter. Samlet reiselengde pr. dag for hver enkelt er 42,1 km, en økning fra 2005. En stor del av de daglige reisene er korte. 42 prosent er under 3 km, 32 prosent ligger mellom 3 og 10 km, mens 27 prosent er 10 km eller lengre. Menn, yrkesaktive, folk med høy inntekt og utdanning og bosatte i omegnskommunene til Oslo reiser lengst.

Det er færre reiser som bilfører pr. person pr. dag i forhold til i 2005, og flere reiser til fots. Antallet reiser er stabilt for de andre reisemåtene. I 2009 foregikk 52 prosent av alle reiser som bilfører. Sammen med de reisene som foretas som bilpassasjer utgjør reiser med bil to av tre reiser. En av fem reiser skjer til fots, og totalt foregår en av fire reiser uten bruk av motoriserte kjøretøy. Reiser med kollektive transportmidler utgjør ti prosent av alle reiser. De fleste av disse er med buss. I Oslo utgjør trikk og bane halvparten av kollektivreisene.

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

Bilbrukere:

- har minst to biler i husholdningen
- har alltid tilgang på bil
- har dårlig kollektivtilbud
- er menn
- er i alderen 35-54 år
- er yrkesaktive

Fotgjengere:

- har ikke tilgang på bil
- har et godt kollektivtilbud
- er kvinner
- er under 25 år eller over 75 år
- er enslige
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor i de fire største byene

Kollektivreisende:

- har ikke førerkort eller bil

- har god tilgang på kollektivtransport
- er under 25 år
- bor i Oslo
- har lav inntekt

Stabilitet i reiseformålene

Formålet med de daglige reisene kan deles i tre hovedområder:

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

Arbeidsreisene utgjør 18 prosent av alle enkeltreiser, men er ofte koplet sammen med andre reiseformål, som innkjøp, hente og følge barn osv. På hverdagene utgjør arbeidsreisene nesten en tredel av alle hovedreiser (reiser som starter eller ender i basisplasser som hjem og arbeid). Både omfanget og konsentrasjonen i tid og rom betyr at arbeidsreisene er dimensjonerende både for kollektivtransport og vegsystem. I tillegg kommer tjenestereisene, to prosent, og skolereisene, fire prosent.

Nesten 30 prosent av de daglige reisene er knyttet til innkjøp. Mer enn halvparten av disse dreier seg om dagligvareinnkjøp, som kan betegnes som arbeid for husholdningen. En del shopping- eller handlereiser vil kunne betegnes som en form for fritidsaktivitet. I gjennomsnitt foretar befolkningen nesten én handlereise pr. dag. Følge- eller omsorgsreiser utgjør 11 prosent av de daglige reisene. Egne fritidsreiser representerer 19 prosent av de daglige reisene, og reiser i tilknytning til private besøk 13 prosent.

Sammenliknet med 2005 er endringene i fordeling av reiseformålene små.

Mer fly på lange reiser

I 2009 foretok befolkningen over 12 år 1,6 lange reiser i gjennomsnitt pr. måned.¹ Det er på nivå med 2005. Mer enn halvparten av befolkningen har hatt en lang reise. En av tre har 1-2 slike reiser pr. måned, mens bare åtte prosent har foretatt fem eller flere lange reiser.

Reiser i forbindelse med ferie og fritid dominerer de lange reisene. Hver tredje reise skjer i

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

feriesammenheng, og i tillegg kommer besøksreiser. Til sammen utgjør disse to formålene 56 prosent av de lange reisene. Arbeidsrelaterte reiser utgjør 20 prosent. Private ærend, dvs innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge/hentereiser o l, utgjør 16 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc står for to prosent av reiseomfanget.

Bil brukes på de fleste lange reiser innenlands, 68 prosent, mens 15 prosent bruker fly, syv prosent tog og seks prosent buss. Andelen som reiser med fly har økt fra 13 prosent i 2005.

På ferie og fritidsreiser til utlandet (m/overnatting) er flyet det dominerende transportmidlet med 69 prosent. Det har vært en økning fra 2005 da andelen flyreiser var 60 prosent.

Summary:

2009 Norwegian Travel Survey – key results

The Norwegian National Travel Survey 2009 is the sixth national survey. Almost 29,000 persons aged 13 or more were interviewed about their access to transport, short trips taken on a daily basis, and longer journeys undertaken less frequently. The survey shows that the percentage living in multiple car households has increased from 2005 to 2009. In the same period the quality of public transport has improved. The percentage of trips made by car drivers declined from 2005 to 2009, while more trips were made by public transport and by foot. The average trip is longer than in 2005. For the longest trips, air travel has increased at the expense of car trips.

The sixth National Travel Survey

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

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

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

In RVU 2009, approx. 29,000 persons from 13 years on were interviewed. Around 10,000 of them constitute a representative sample of the entire country; the remainder is supplementary regional samples.

Increased access to cars

Access to cars is one of the most important factors affecting choice of mode. In 2009, 85 per cent of the population belonged to a household with at least one car, one third had two cars and seven per cent had three cars or more. The percentage living in multiple car households increased from 38 in 2005 to 42 in 2009.

Almost three out of four has a driver's licence and access to a car. Men continue to have better access to cars than women. Other characteristics of those with good access to a car are high income and high level of education, age 45-54, and couples with children. There are also considerable differences in access to cars according to where respondents live. People living in Oslo have the least access to cars, whereas those living in smaller towns and in sparsely populated areas have the best access. Also people living in areas surrounding the big cities have ample access to cars.

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

Of those who stated what sort of service is available to them, 26 per cent reported very good service, 44 per cent good or fairly good, whereas 30 per cent have poor or very poor public transport. Compared with 2005, the percentage reporting very good public transport has increased from 24 per cent.

A large proportion of the population own a bicycle, 77 per cent, while 11 per cent own or have access to a moped or motorcycle.

Fewer, but longer car trips in daily life

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

In 2009 the population undertook an average of 3.3 trips per day. This includes 14 per cent that do not travel in the course of an average day. There is a slight increase from 2005 in the percentage that do not travel. Almost a third makes 1-2 trips. The same percentage make 3-4 trips, while 26 per cent make five trips or more.

The average trip is 12.0 km, an increase from 2005, and lasts for 24 minutes. The average length travelled per day by each person is 42.1 km, again an increase from 2005. A large proportion of daily trips are short. 42 per cent are less than 3 km, 32 per cent are between 3 and 10 km, while 27 per cent are 10 km or longer. Men, economically active people, people with high income and high education levels and those living in the Oslo region travel the longest.

The number of car trips declined, while the number of trips by foot increased compared to 2005. In 2009, 52 per cent of all trips were made by car drivers. This is a slight decline from 2005. Along with trips taken as a passenger, trips by car represent two out of three trips. One trip in five takes place on foot, and a total of one out of four trips is made without the use of motorised vehicles. Trips on public transport constitute ten per cent of all trips. Most of these are by bus. In Oslo, tram and rail account for every second trip by public transport.

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

Car users:

- have at least two cars in their household
- have always access to a car
- are poorly served by public transport
- are men
- are aged 35-54
- are economically active

Pedestrians:

- do not have access to a car
- are well served by public transport
- are women
- are under 25 or over 75 years of age
- are single

- are not economically active
- have a low income
- live in the four largest cities

Users of public transport:

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

Stability in the purpose of trips

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

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

Work trips constitute 18 per cent of all individual trips, but are often connected with trips for other purposes, such as shopping, taking children to activities or picking them up etc. On weekdays, work trips represent nearly a third of all trips between main destinations as home and work. Both their scope and concentration in time and space mean that work trips determine the size of both public transport and the road system. In addition there are business trips, two per cent, and trips to and from school, four per cent.

Nearly 30 per cent of daily trips are related to shopping. More than half of these involve grocery purchases, which can be described as work for the household. Some shopping trips may be described as a form of leisure activity. On average, people make nearly one shopping trip per day. Accompanying children to activities and trips for other care purposes constitute 11 per cent of daily trips.

Leisure trips are 19 per cent of daily trips, and travel related to private visits 13 per cent.

Compared to 2005 the changes in the travel purposes are slight.

More air travel on longer trips

In 2009, people over the age of 12 took an average of 1.6 long trips per month.¹ This is about the same number as in 2005. More than half of the population

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

took a long trip. One in three had 1-2 such trips per month, while only eight per cent took five or more long trips.

Holiday and leisure travel dominate long trips. Every third trip takes place in the context of a holiday, with visits coming in addition. Altogether these two purposes constitute 56 per cent of long trips. Work-related trips represent 20 per cent. Private errands, i.e. shopping trips, medical trips, trips to accompany or pick up a child or other person etc. constitute 16 per cent, whereas organised leisure activities related to sport, politics etc. represent two per cent of the volume of travel.

Cars are used on most long trips domestically, 68 per cent, while 15 per cent fly; five per cent take the train and six per cent the bus. There has been an increase in air travel from 13 per cent in 2005.

For holiday and leisure trips abroad (with overnight stays), travel by air is the dominant mode of transport at 69 per cent. There has been an increase since 2005, when the percentage of trips by air was 60 per cent.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er den sjettede reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De fem foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005.

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

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

Dette gir mulighet til å si noe om variasjoner i befolkningens reisevaner og hvordan de endrer seg med ulike rammebetingelser. Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor veg- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i 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 2009 er et utvalg av befolkningen intervjuet om sine reiseaktiviteter. Denne rapporten gir hovedresultatene fra undersøkelsen, og viser utviklingstrekk fra tidligere reisevaneundersøkelser. Resultatene presenteres i form av figurer, tabeller og kommentarer til de viktigste utviklingstrekkene.

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

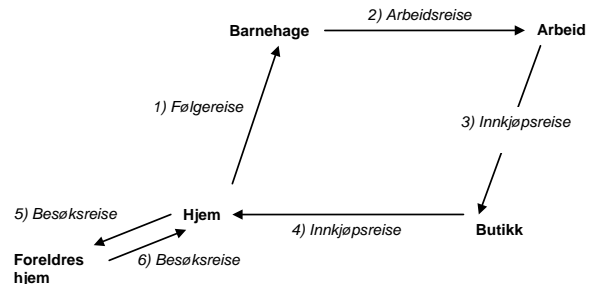
En reise er enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt

på en bestemt dag, og lange reiser. Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei, eller reiser til/fra Norge.

1.2.1 Daglige reiser

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

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



Figur 1.1: Avgrensningen av reiser

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

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

1.2.2 Lange reiser

Registreringen av lange reiser er gjort på samme måte som i 2005 og 2001, dvs. at alle reiser innenlands som

er 100 km eller lengre, samt alle reiser til/fra utlandet som er gjennomført siste måned er rapportert.

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

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

2 Gjennomføring og metode

2.1 Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2009 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de fire foregående reisevaneundersøkelsene, mens man i RVU 1985 gjennomførte personlige intervju. I undersøkelsene siden 2001 har intervjupersonene fått tilsendt et brev med en tilhørende dagbok før de ble ringt opp. Undersøkelser har vist at forhåndsvarsel og dagbok bedrer rapporteringen av reiser, spesielt gangturer (f eks Denstadli og Lian 2002). Synovate (tidl. MMI) har, som i 2005, stått for datainnsamlingen for RVU 2009.

Intervjuopplegget var som følger:

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

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over året. Det intervjues hver dag med unntak av søndager og spesielle høytids- og helligdager. Intervjuarbeidet startet 8. februar 2009. Hovedutvalget ble intervjuet til og med 26. februar 2010, mens tilleggsutvalgene ble intervjuet ut september 2010. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen var 13 år i løpet av intervjuåret, mens det ikke var noen aldersgrense oppad. Personer i institusjon er ikke en del av populasjonen og skulle derfor ikke intervjues.

2.2 Spørreskjema

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

1. Introduksjon
 - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
 - Enkelte bakgrunnsopplysninger (bl.a. tilgang på bil, arbeidsforhold)
2. Daglige reiser
 - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte
 - 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, hovedformålet med reisen
 - Eventuell overnatting
 - Evt. reisemåte til/fra kollektivterminalen
4. Arbeid/yrke
 - Intervjupersonens arbeidssted
 - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer pr. uke
 - Yrkesstatus
5. Arbeidsreisen

¹ Spørreskjemaet finnes i Vedlegg 1

- Hvilke transportmidler som brukes
 - Ærend på veg til/fra arbeid
 - Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse
6. Ektefelle/samboer
 - Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
 7. Husholdning
 - Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen
 - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
 8. Husholdningens tilgang til transportmidler
 - Om intervjupersonen eier eller disponerer sykkel, moped eller MC
 - Om intervjupersonen eller andre i husholdningen eier eller disponerer bil
 - Antall biler, type, årsmodell og hvor langt bilen(e) er kjørt siste 12 måneder
 - Om intervjupersonen har førerkort og vedkommendes tilgang til bil
 - Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har
 9. Husholdningen tilgang til båt
 - Om intervjupersonen eller husholdningen eier fritidsbåt, hva slags båt dette er og hvor ofte den brukes i sommerhalvåret
 10. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
 - Utdanning
 - Egen inntekt
 - Husholdningens inntekt

Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Intervjutiden var beregnet til 21 minutter. Intervjutiden vil variere mye avhengig av hvor mange reiser intervjupersonen har foretatt, hvor stor husholdningen er og om vedkommende er yrkesaktiv.

2.3 Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU 2009 er det gjennomført intervju med i underkant av 29 000 personer. Intervjuene fordelte seg på to utvalg:

1. Basisutvalget
Cirka 10.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant bosatte 13 år og eldre i hvert fylke. Antall intervjuer i kommunene i et fylke er dermed tilnærmet proporsjonalt med befolkningen i kommunene. Disse intervjuene ble gjennomført i perioden februar 2009 til februar 2010.

2. Regionale tillegg
Tilleggsintervjuer finansiert av Statens vegvesen og regionale myndighetene i følgende områder: Fredrikstad/Sarpsborg, Moss/Rygge, Drammen/Kongsberg, Vestfoldbyene, Grenland, Arendalsregionen, Kristiansandsregionen, Sogn og Fjordane, Trondheimsregionen². Disse intervjuene ble gjennomført i perioden februar 2009 til september 2010.

Tabell 2.1 viser fordeling av intervjuer etter fylke.

² Tilleggsintervjuene i Trondheimsregionen er noe kortere, og inkluderer bl.a ikke lange reiser.

Tabell 2.1: Fordeling av intervjuer i RVU 2009 på fylker

Fylke ³	Befolkning ⁴	Basisutvalg	Regionale tillegg	Sum
1 Østfold	270 123	577	2 510	3 087
2 Akershus	532 062	1 218	34	1 252
3 Oslo	581 168	1 177	137	1 314
4 Hedmark	190 390	396	7	403
5 Oppland	184 752	439	13	452
6 Buskerud	256 154	547	1 702	2 249
7 Vestfold	230 210	524	3 061	3 585
8 Telemark	167 890	386	1 281	1 667
9 Aust-Agder	107 929	218	1 473	1 691
10 Vest-Agder	169 305	341	1 131	1 472
11 Rogaland	424 261	791	9	800
12 Hordaland	473 428	1 058	46	1 104
14 Sogn og Fjordane	106 769	240	770	1 010
15 Møre og Romsdal	249 995	485	9	494
16 Sør-Trøndelag	288 638	590	6 020	6 610
17 Nord-Trøndelag	131 132	240	511	751
18 Nordland	235 826	505	9	514
19 Troms	156 024	324	14	338
20 Finnmark	72 674	128	1	129
Totalt	4 828 726	10 184	18 738	28 922

³ Gjelder faktisk bosted på intervjudtidspunktet, ikke registrert bosted på trekketidspunktet

⁴ Middelfolkemengde 2009

2.3.1 Utvalgsprosedyre

Utvalget for RVU 2009 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Det samme ble gjort i 2005 og 2001, men utvalgsprosedyren er forskjellig fra de første undersøkelsene. 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 den personen som sist hadde fødselsdag.

Uttrekket for RVU 2009 ble fordelt på 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 oppslag i flere databaser. Av det totale utvalget ble rundt 80 prosent nummersatt og forsøkt kontaktet.

2.4 Svarprosent

Tabell 2.2 viser svarprosenten for hovedutvalget i RVU 2009. Tabellen viser at det er 17 prosent som ikke er nummersatt og syv prosent tekniske feil i forbindelse med kontaktforsøk. Av de som har et gyldig telefonnummer er 45,6 prosent intervjuet, mens 34,4 prosent av de som er trukket ut er intervjuet.

Tabell 2.2: Svarprosent for hovedutvalget i RVU 2009

	Prosent av totalt	Prosent av gyldige
Gjennomførte intervju	34,4	45,6
Ikke svar	18,7	24,7
Intervju forkastet	0,3	0,4
Nekt	14,4	19,0
Intervju ikke gjennomførbart	5,4	7,1
Ikke registrert bortfallsårsak	2,3	3,1
IO i institusjon	0,1	
Teknisk feil (fax)	1,7	
Feil nummer	5,4	
Ikke nummersatt (på forhånd)	17,4	
Bruttoutvalg	100,0	100,0

Svarprosenten er noe lavere enn i 2005 da den var 47,9 prosent. Utviklingen i reisevaneundersøkelsene er i tråd med andre undersøkelser som opplever stadig

synkende svarvillighet i befolkningen kombinert med at det er vanskeligere å oppnå kontakt. Svarinngangen i RVU er likevel vesentlig høyere enn hva som er tilfelle for kommersielle undersøkelser.

2.5 Stedfesting

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

Stedfestingen i RVU 2001 skjedde i etterkant av intervjuene basert på adresseinformasjon innsamlet under intervjuet eller hentet fra register. Til RVU 2005 utviklet MMI en metode integrert i intervju-systemet som muliggjør presis stedfesting under intervjuet ved hjelp av kobling til adresseregister (GAB-basert). Tilsvarende metode er benyttet i 2009. De fleste stedfestingene er basert på denne metoden. For de øvrige er stedfesting foretatt manuelt i etterkant ved hjelp av digitale kart og registre.

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

Med svært få unntak er bostedene entydig stedfestet.

For 96 prosent av respondentene som har fast oppmøteplass på arbeid er arbeidsplassene entydig stedfestet (medregnet upresise er det 97 prosent som er koblet til grunnkrets).

95 prosent av de daglige reisene er entydig stedfestet i henholdsvis start- og endepunkt. 91 prosent av reisene er entydig stedfestet i begge ender av reisen (medregnet upresise stedfestinger er 94 prosent koblet til grunnkrets).

93 prosent av de lange reisene i Norge er entydig stedfestet til grunnkrets i henholdsvis start og ende av reisen, mens 87 prosent er entydig stedfestet til grunnkrets i begge ender.

2.6 Frafall og vekting

Datamaterialet består av et basisutvalg og flere regionale tilleggvalg, og må derfor vektet for å kor-

rigere for ulik trekkssannsynlighet i ulike områder. I tillegg foregår undersøkelsen over mer enn 12 kalendermåneder (for tilleggsutvalgene) og vi må justere for dette, slik at alle deler av året teller like mye. Vi har også vurdert det slik at det er hensiktsmessig å vekte etter kjønn, alder og ukedag. Det er viktig å poengtere at vekting ikke er uproblematisk, og at vi ved å vekte datamaterialet står i fare for å forsterke skjevheter som allerede finnes i datamaterialet.

2.6.1 Geografi

For å vekte datamaterialet etter geografi, er det valgt å dele landet inn i soner med minst 50 intervjuer (har akseptert noen mindre avvik) eller minst 20 000 innbyggere – innenfor hvert fylke. Sonene er bygget opp av nabokommuner. Der det har vært mulig er sonene tilpasset vanlig regioninndeling i fylket. I størst mulig grad er store kommuner definert som egne soner. Inndelingen er basert på inndelingen som ble brukt i 2005, men det er gjort noen ytterligere oppdelinger i regioner med tilleggsutvalg, spesielt i Sør-Trøndelag.

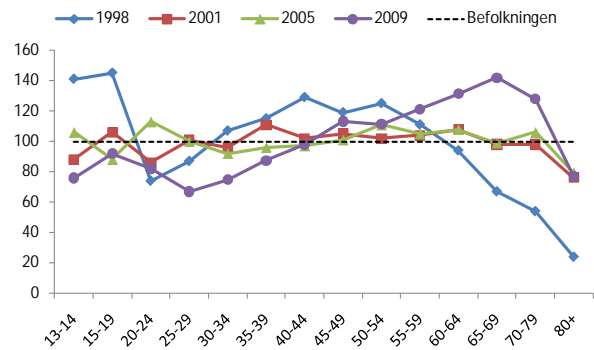
Oslo kommune er delt i fire soner (indre by, ytre by vest og nord, ytre by øst og ytre by sør). Trondheim er også delt i fire soner, etter bydel.

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

Se oversikt over sonene i Vedlegg 5.

2.6.2 Alder og intervjutidspunkt

Tidligere reisevaneundersøkelser har vist at personer i alderen 20-29 år og personer over 60 år ofte er underrepresentert i utvalget. Sammenligner vi utvalget med befolkningen, ser vi at det går et skille på rundt 40 år, der de som er yngre er underrepresentert og de som er eldre er overrepresentert (figur 2.1). Blant de eldste er det kun de over 80 år som er underrepresentert. Trolig skyldes dette stor fokus på å rekruttere denne gruppen. Selv om det er oppnådd en god svarprosent blant de eldste kan gruppen introdusere skjevheter fordi vi ikke vet om det først og fremst er de mest mobile i denne gruppen som har svart.



Figur 2.1: Aldersfordeling i utvalget sammenlignet med befolkningen. RVU 1998, RVU 2001, RVU 2005 og RVU 2009⁵.

Aldersskjevhetene er så store at vi har valgt å vekte på alder og kjønn på landsbasis (gruppert i 16 grupper).

I tillegg til å vekte utvalget på alder/kjønn og geografi, har vi valgt å vekte utvalget etter reise måned og dag. Intervjuingen for hele utvalget foregår over 18 måneder, og månedene vil derfor ikke være likt representert. I tillegg viser det seg at intervjuene ikke foregår jevnt fordelt ut over uka. Reiseaktiviteten varierer med ukedag og når på året det er, og vi har derfor valgt å ta hensyn til det.

Det totale reiseomfanget ser ikke ut til å påvirkes mye når vi veker datamaterialet. Antall reiser og total reiselengde reduseres med ca. en prosent ved vekting.

Tabell 2.3 viser aldersfordelingen i befolkningen og i RVU 2009 før og etter vekting. Vi ser at vi får redusert aldersskjevhetene betraktelig.

Tabell 2.3: Aldersfordeling i RVU 2009 i prosent av befolkningen før og etter vekting. Prosent

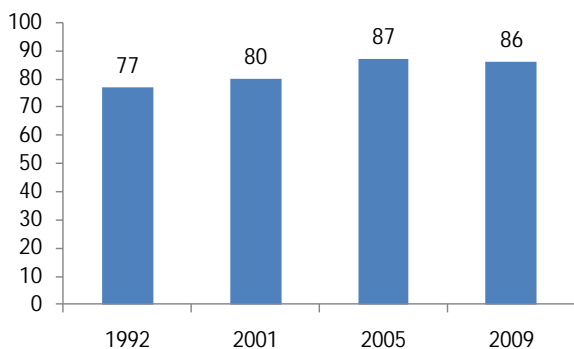
Aldersgruppe	Vektet etter		
	Uvektet	geografi	geografi, alder og intervjutidspunkt
13-17 år	91	87	104
18-24 år	77	85	105
25-34 år	67	70	97
35-44 år	93	92	99
45-54 år	110	112	98
55-66 år	134	131	101
67-74 år	149	138	102
75 år+	93	91	99

⁵ Kun vektet på geografi

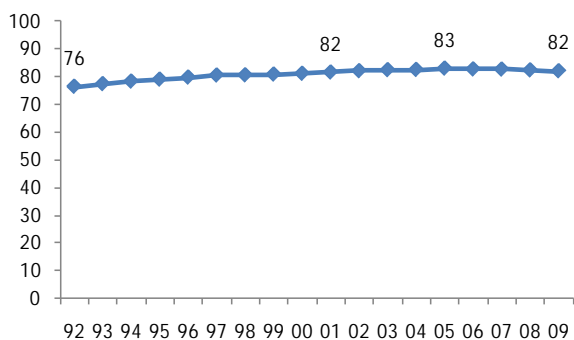
3 Tilgang til transportressurser

3.1 Førerkort

86 prosent av den voksne befolkningen har førerkort. Økningen i førerkortandelen har stoppet opp (figur 3.1). Førerkortandelen i Reisevaneundersøkelsen er noe høyere enn det som fremgår av Førerkortregisteret, hvor førerkortandelen er 82 prosent (figur 3.2). Forskjellen kan blant annet skyldes at de minst mobile er mindre villige til å delta.



Figur 3.1: Andel personer over 18 år med førerkort, 1992-2009. Reisevaneundersøkelsene. Prosent



Figur 3.2: Andel personer over 18 år med førerkort, 1992-2009. Førerkortregisteret. Prosent

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

- Menn
- Aldersgruppen 35-66 år
- Par med barn
- Høyskole-/universitetsutdannede

- Yrkesaktive som jobber heltid eller mer
- Personer med personlig inntekt over kr 300.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 400.000

Andelen som har førerkort er lavere blant personer bosatt i Oslo enn i resten av landet (tabell 3.7). Kvinner utgjør flertallet, 70 prosent, av dem som ikke har førerkort (vedlegg 7, tabell1).

3.2 Tilgang til bil

85 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med minst én bil. Sammenlignet med 2005 er dette en nedgang, men tallene er ikke direkte sammenlignbare pga. spørsmålsformuleringen. Rundt to prosent oppga i 2009 at de hadde mulighet til å låne bil fra slekt/venner, og er ikke inkludert blant dem med tilgang på bil. Denne gruppen kan i 2005 ha svart at de disponerte bil. 42 prosent tilhører en husholdning med to eller flere biler. Økningen i andelen flerbilhusholdninger fortsetter (tabell 3.1). Hele 49 prosent av de som har tilgang på bil har mer enn én.

Tabell 3.1: Bilhold i husholdningene, 1992-2009. Prosent

Antall biler i husholdningen	1992	2001	2005	2009
0 biler	15	15	13	15
1 bil	53	52	48	43
2 biler	27	28	32	34
3 biler og flere	5	5	7	8
Sum	100	100	100	100

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

- Aldersgruppene 35-66 år
- Par med eller uten barn
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mer
- Personer med personlig inntekt over kr 300.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 400.000

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

- Aldersgruppene 18-24 år og over 74 år
- Enslige uten barn
- Ikke yrkesaktive
- Personer med personlig inntekt under kr 200.000
- Personer med husholdningsinntekt under kr 400.000
- Personer bosatt i Oslo

Vi finner en høyere andel flerbilhusholdninger blant (tabell 3.7):

- Aldersgruppene 35-54 år
- Par med barn og husholdninger med flere voksne (ikke par)
- Yrkesaktive (inkl. deltidsarbeidende)
- Personer med personlig inntekt over kr 400.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 600.000
- Personer bosatt i spredtbygde strøk eller omegnskommuner til de fire største byene

Vi finner en lavere andel flerbilhusholdninger blant (tabell 3.7):

- Aldersgruppene 25-34 år og over 66 år
- Enslige med eller uten barn
- Ikke yrkesaktive
- Personer med husholdningsinntekt under kr 400.000
- Personer bosatt i de fire største byene

Andelen som alltid har tilgang til bil har sunket fra 68 til 65 prosent (tabell 3.2). Det henger sammen med en økning i andelen som ikke har bil. Trenden med økning i andelen førerkortinnehavere uten bil fortsetter.

Tabell 3.2: Befolkningens tilgang til bil. 1992-2009. Prosent

Biltilgang ¹	1992	2001	2005	2009
Ikke bil, ikke førerkort	12	10	7	8
Ikke bil, har førerkort	3	5	6	7
Bil i husholdningen, ikke førerkort	16	13	13	13
Bil og førerkort, ikke bil i går	9	8	6	7
Alltid tilgang til bil	60	64	68	65
Sum	100	100	100	100

¹Biltilgang er definert som følger:

Ikke bil, ikke førerkort:

Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil og har ikke førerkort selv

Ikke bil, har førerkort

Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil, men har førerkort

Bil i husholdningen, ikke førerkort

Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil, men har ikke førerkort

Bil og førerkort, ikke bil i går

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

Alltid tilgang til bil

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

En husholdning med bil er i 2009 begrenset til en husholdning som eier egen bil, eller disponerer firmabil eller leasingbil.

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

- Par uten barn
- Personer med yrkesskole eller høyskole/universitet som høyeste utdanning
- Yrkesaktive som jobber heltid
- Personer med personlig inntekt over kr 200.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 400.000
- Personer bosatt i spredtbygde strøk

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

- Kvinner
- Aldersgruppene under 25 år og over 74 år
- Enslige med eller uten barn
- Ikke yrkesaktive eller yrkesaktive som jobber deltid

3.3 Tilgang til kollektivtransport

52 prosent av befolkningen har et godt eller svært godt kollektivtilbud der de bor. 30 prosent har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud. Trenden med forbedret kollektivtilbud fortsetter (tabell 3.3). 16 prosent av befolkningen kjenner ikke tilbudet, dvs. de vet ikke hvor langt det er til holdeplassen og/eller hvor mange avganger det er.

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

Tilgang til kollektivtransport ¹	1992	2001	2005	2009
Svært god	18	19	24	26
God	24	23	26	26
Middels god	19	20	20	18
Dårlig	26	25	21	19
Svært dårlig	13	13	9	11
Sum	100	100	100	100
Kjenner ikke tilbudet	-	-	15	16

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

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

1) *Svært god tilgang*

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

2) *God tilgang*

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

3) *Middels god tilgang*

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

4) *Dårlig tilgang*

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

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

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

Det er store geografiske forskjeller i kvaliteten på kollektivtilbudet. 95 prosent av innbyggerne i Oslo og 85 prosent av innbyggerne i Bergen, Trondheim og Stavanger har et godt eller svært godt tilbud (tabell 3.9). I motsatt ende finner vi at 70 prosent av befolkningen i spredtbygde strøk har et dårlig eller svært dårlig tilbud. Kollektivtilbudet er direkte knyttet til bosted, men bosted har også sammenheng med sosio-økonomiske faktorer. Vi finner en høyere andel personer med godt eller svært godt kollektivtilbud blant (tabell 3.9):

- Aldersgruppen 18-34 år
- Enslige uten barn

- Personer med personlig inntekt under kr 100.000
- Personer med husholdningsinntekt over en million kroner
- Personer bosatt i de ti største byene

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

- Aldersgruppen 45-66 år
- Personer med yrkesskole som høyeste utdanning
- Personer bosatt i spredtbygde strøk

3.4 Eie og tilgang til sykkel, moped, og motorsykkel

77 prosent av befolkningen eier eller disponerer sykkel. Trenden med økt sykkeltilgang fortsetter (tabell 3.4).

Tabell 3.4: Befolkningens tilgang til sykkel. 1992-2009. Prosent

Eie/tilgang til sykkel	1992	2001	2005	2009
Ja	73	75	76	77
Nei	27	25	24	23
Sum	100	100	100	100

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

- Aldersgruppene under 18 år og 35-54 år
- Par med barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Personer med personlig inntekt over kr 400.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 600.000

11 prosent av befolkningen eier eller disponerer motorsykkel eller moped. Trenden med økt tilgang til MC/moped fortsetter (tabell 3.5).

Tabell 3.5: Befolkningens tilgang til moped/MC. Personer 16 år og eldre. 1992- 2009. Prosent

Eie/tilgang til moped/ MC	1992	2001	2005	2009
Ja	8	9	10	11
Nei	92	91	90	89
Sum	100	100	100	100

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

- Aldersgruppene 16-17 år og 45-54 år
- Par med barn
- Yrkesaktive som jobber mer enn 40 timer pr. uke
- Håndverkere og prosess-/maskinoperatører og personer innenfor primærnæringene
- Personer med personlig inntekt under kr 100.000 eller over kr 500.000

3.5 Helsemessige problemer

I RVU 2009 var det 11 prosent av respondentene som svarte at de for tiden har noen fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg uten-dørs eller bruke transportmidler. Det er flest som har problemer med å gå (tabell 3.6). Problemene øker med alder, og kvinner har mer problemer enn menn.

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

Gjør det vanskelig å ...	Andel av alle	Andel av dem med problemer
gå	9	81
sykle	8	74
reise kollektivt	5	45
reise i bil som passasjer	2	14
kjøre bil selv	4	33

Tabell 3.7: Førerkortinnehav, 2009. Personer 18 år og eldre. Prosent. Antall biler i husholdningen. Personer 13 år og eldre, 2009. Prosent¹

	Førerkort			Antall biler i husholdningen				
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum
Alle	86	14	100	15	43	34	8	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	92	8	100	11	43	36	10	100
Kvinne	81	19	100	19	43	32	7	100
<i>Alder</i>								
13-17 år				6	35	47	12	100
18-24 år	72	28	100	32	28	24	16	100
25-34 år	90	10	100	21	43	30	6	100
35-44 år	95	5	100	6	42	44	8	100
45-54 år	95	5	100	6	38	43	13	100
55-66 år	93	7	100	7	49	37	6	100
67-74 år	82	18	100	13	66	19	1	100
75 år og eldre	55	45	100	41	51	7	1	100
<i>Familietype</i>								
Enslig	72	28	100	46	49	4	1	100
Enslig med barn	86	14	100	13	67	15	6	100
Par uten barn	89	11	100	9	52	35	4	100
Par med barn	95	5	100	2	34	52	12	100
Flere voksne	83	17	100	18	28	34	20	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	67	33	100	18	42	32	8	100
Videregående, yrkesfaglig	89	11	100	11	43	34	12	100
Videregående, allmennfaglig	83	17	100	23	39	30	8	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	93	7	100	15	44	35	6	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	94	6	100	11	47	36	6	100
<i>Yrkesaktivitet²</i>								
Mertid	97	3	100	7	38	41	14	100
Heltid	95	5	100	9	43	40	9	100
Deltid	85	15	100	16	36	36	11	100
Ikke yrkesaktiv	72	28	100	24	48	24	5	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	96	4	100	6	37	47	10	100
Akademiske yrker	94	6	100	12	48	34	6	100
Yrker med kortere utdanning	95	5	100	11	43	38	8	100
Kontor- og kundeserviceyrker	91	9	100	12	44	35	9	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	86	14	100	12	39	39	11	100
Yrker innen primærnæringene	95	5	100	6	33	48	13	100
Håndverkere etc.	95	5	100	3	34	43	20	100
Prosess- og maskinoperatører	96	4	100	5	41	42	12	100
Andre yrker	91	9	100	10	39	40	10	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>								
Under kr 100.000	68	32	100	21	34	33	11	100
Kr 100.000-199.999	71	29	100	30	46	19	5	100
Kr 200.000-299.999	86	14	100	15	49	29	6	100
Kr 300.000-399.999	95	5	100	9	46	37	8	100
Kr 400.000-499.999	98	2	100	7	45	40	9	100
Kr 500.000 og over	98	2	100	3	43	44	10	100

	Fører kort			Antall biler i husholdningen				
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 200.000	73	27	100	36	37	20	6	100
Kr 200.000-399.999	83	17	100	25	62	11	2	100
Kr 400.000-599.999	92	8	100	10	57	27	6	100
Kr 600.000-799.999	96	4	100	4	39	47	10	100
Kr 800.000-999.999	97	3	100	3	37	50	10	100
Kr 1.000.000 og over	97	3	100	2	31	52	15	100
<i>Bosted³</i>								
Oslo	80	20	100	38	46	14	2	100
Omegnskommuner til Oslo	88	12	100	10	39	40	11	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	85	15	100	19	49	27	5	100
Omegnskommuner til B/T/S	87	13	100	10	41	40	10	100
Resterende seks største byer	87	13	100	12	46	34	8	100
Mindre byer	88	12	100	10	45	36	9	100
Resten av landet	88	12	100	10	39	41	11	100

¹ Se Vedlegg 7, tabell 1 for motsatt prosenttuering

² Yrkesaktivitet er kategorisert som følger:

Mertid – mer enn 40 timer inntektsgivende arbeid pr. uke

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

Deltid – under 30 timer inntektsgivende arbeid pr. uke

³ Se Vedlegg 6

Tabell 3.8: Tilgang til bil. 2009. Prosent

Tilgang til bil ¹	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
Alle	8	7	13	7	65	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	5	7	11	7	70	100
Kvinne	11	8	15	7	59	100
<i>Alder</i>						
13-17 år	6	-	94	-	-	100
18-24 år	12	20	16	12	40	100
25-34 år	6	16	4	8	66	100
35-44 år	3	4	2	8	83	100
45-54 år	2	4	2	7	84	100
55-66 år	4	4	4	7	82	100
67-74 år	9	4	9	4	74	100
75 år +	35	6	10	3	45	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	27	20	1	4	48	100
Enslig med barn	8	5	30	4	53	100
Par uten barn	3	6	7	8	76	100
Par med barn	1	1	22	7	68	100
Flere voksne	6	12	11	10	61	100

Tilgang til bil ¹	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	14	3	44	3	35	100
Videregående yrkesfaglig	6	5	5	7	77	100
Videregående allmennfaglig	10	14	7	9	59	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	5	10	2	8	75	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	4	8	2	9	78	100
<i>Yrkesaktivitet²</i>						
Mertid	2	6	2	7	84	100
Heltid	3	7	3	8	80	100
Deltid	6	11	21	7	55	100
Ikke yrkesaktiv	16	7	24	5	47	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	1	6	3	6	84	100
Akademiske yrker	4	9	2	11	74	100
Yrker med kortere utdanning	2	9	3	8	78	100
Kontor- og kundeserviceyrker	5	8	7	6	75	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	5	7	16	7	64	100
Yrker innen primærnæringene	3	2	5	6	83	100
Håndverkere etc.	1	3	5	9	83	100
Prosess- og maskinoperatører	1	3	4	10	81	100
Andre yrker	4	7	11	8	71	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>						
Under kr 100.000	10	11	51	7	21	100
Kr 100.000-199.999	18	12	11	7	52	100
Kr 200.000-299.999	9	7	5	6	73	100
Kr 300.000-399.999	3	6	2	8	81	100
Kr 400.000-499.999	2	6	1	8	84	100
Kr 500.000 og over	1	3	1	7	88	100
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 200.000	21	16	11	6	47	100
Kr 200.000-399.999	13	13	6	5	63	100
Kr 400.000-599.999	3	8	8	6	75	100
Kr 600.000-799.999	1	3	7	10	80	100
Kr 800.000-999.999	1	2	6	9	82	100
Kr 1.000.000 og over	1	2	8	8	82	100
<i>Bosted³</i>						
Oslo	15	24	10	8	44	100
Omegnskommuner til Oslo	7	4	13	6	70	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	9	11	14	8	58	100
Omegnskommuner til B/T/S	6	4	13	7	70	100
Resterende seks største byer	7	6	15	7	66	100
Mindre byer	7	4	14	7	69	100
Resten av landet	7	3	12	6	71	100

Note ¹ - se Tabell 3.2Note ² - se Tabell 3.7Note ³ - Se Vedlegg 6

Tabell 3.9: Kollektivtilbudet ved boligen. 2009. Prosent

Kollektivtilbud ¹	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum
Alle	26	26	18	19	11	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	25	25	19	19	12	100
Kvinne	27	26	18	19	10	100
<i>Alder</i>						
13-17 år	22	33	20	20	6	100
18-24 år	39	25	15	13	8	100
25-34 år	40	22	15	13	10	100
35-44 år	22	28	19	19	11	100
45-54 år	21	26	18	21	14	100
55-66 år	18	23	22	23	13	100
67-74 år	21	26	22	21	11	100
75 år +	19	28	20	24	9	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	36	23	18	16	7	100
Enslig med barn	21	34	17	18	10	100
Par uten barn	24	24	19	21	12	100
Par med barn	20	29	20	20	12	100
Flere voksne	32	25	16	17	11	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	18	28	20	24	9	100
Videregående yrkesfaglig	17	23	21	26	14	100
Videregående allmennfaglig	34	26	16	13	11	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	30	28	17	15	10	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	35	25	17	14	10	100
<i>Yrkesaktivitet ²</i>						
Mertid	28	22	16	19	14	100
Heltid	27	26	18	18	11	100
Deltid	29	25	18	16	11	100
Ikke yrkesaktiv	23	28	20	20	9	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	27	28	15	18	11	100
Akademiske yrker	36	27	15	12	10	100
Yrker med kortere utdanning	30	27	17	15	11	100
Kontor- og kundeserviceyrker	28	26	22	14	11	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	26	24	18	22	10	100
Yrker innen primærnæringene	0	8	15	49	28	100
Håndverkere etc.	15	23	21	25	15	100
Prosess- og maskinoperatører	16	19	19	30	15	100
Andre yrker	25	23	19	21	12	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>						
Under kr 100.000	29	28	18	16	8	100
Kr 100.000-199.999	26	23	18	22	11	100
Kr 200.000-299.999	22	25	20	22	11	100
Kr 300.000-399.999	24	25	18	21	12	100
Kr 400.000-499.999	27	25	19	17	12	100
Kr 500.000 og over	26	28	18	16	12	100

Kollektivtilbud ¹	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 200.000	31	24	18	18	9	100
Kr 200.000-399.999	29	23	18	19	11	100
Kr 400.000-599.999	23	25	18	22	12	100
Kr 600.000-799.999	20	24	19	23	14	100
Kr 800.000-999.999	22	28	20	17	13	100
Kr 1.000.000 og over	30	29	18	14	10	100
<i>Bosted ^{3,4}</i>						
Oslo	80	15	2	1	2	100
Omegnskommuner til Oslo	17	33	26	13	11	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	46	39	10	4	2	100
Omegnskommuner til B/T/S	12	33	26	19	10	100
Resterende seks største byer	22	39	23	10	7	100
Mindre byer	9	32	27	22	10	100
Resten av landet	3	9	18	45	25	100

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

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

	Sykkel			Moped/MC		
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum
Alle	77	23	100	11	89	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	79	21	100	15	85	100
Kvinne	74	26	100	7	93	100
<i>Alder</i>						
13 (16)-17 år	90	10	100	27	73	100
18-24 år	71	29	100	14	86	100
25-34 år	77	23	100	10	90	100
35-44 år	87	13	100	15	85	100
45-54 år	84	16	100	18	82	100
55-66 år	76	24	100	7	93	100
67-74 år	68	32	100	3	97	100
75 år +	45	55	100	2	98	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	61	39	100	8	92	100
Enslig med barn	80	20	100	14	86	100
Par uten barn	74	26	100	8	92	100
Par med barn	89	11	100	16	84	100
Flere voksne	73	27	100	13	87	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	71	29	100	14	86	100
Videregående yrkesfaglig	74	26	100	13	87	100
Videregående allmennfaglig	74	26	100	11	89	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	81	19	100	11	89	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	85	15	100	8	92	100

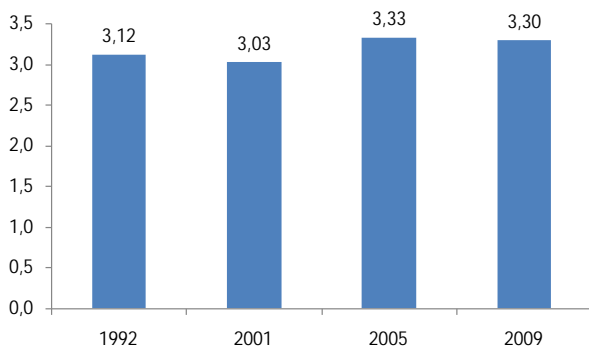
	Sykkel			Moped/MC		
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum
<i>Yrkesaktivitet¹</i>						
Mertid	84	16	100	16	84	100
Heltid	83	17	100	13	87	100
Deltid	79	21	100	12	88	100
Ikke yrkesaktiv	68	32	100	8	92	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	89	11	100	15	85	100
Akademiske yrker	85	15	100	10	90	100
Yrker med kortere utdanning	85	15	100	10	90	100
Kontor- og kundeserviceyrker	81	19	100	12	88	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	76	24	100	11	89	100
Yrker innen primærnæringene	84	16	100	16	84	100
Håndverkere etc.	79	21	100	21	79	100
Prosess- og maskinoperatører	73	27	100	16	84	100
Andre yrker	81	19	100	13	87	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>						
Under kr 100.000	81	19	100	18	82	100
Kr 100.000-199.999	62	38	100	7	93	100
Kr 200.000-299.999	69	31	100	8	92	100
Kr 300.000-399.999	80	20	100	9	91	100
Kr 400.000-499.999	84	16	100	13	87	100
Kr 500.000 og over	89	11	100	17	83	100
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 200.000	69	31	100	11	89	100
Kr 200.000-399.999	65	35	100	7	93	100
Kr 400.000-599.999	76	24	100	11	89	100
Kr 600.000-799.999	84	16	100	12	88	100
Kr 800.000-999.999	87	13	100	15	85	100
Kr 1.000.000 og over	90	10	100	15	85	100
<i>Bosted²</i>						
Oslo	73	27	100	6	94	100
Omegnskommuner til Oslo	80	20	100	12	88	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	73	27	100	10	90	100
Omegnskommuner til B/T/S	75	25	100	10	90	100
Resterende seks største byer	79	21	100	12	88	100
Mindre byer	77	23	100	13	87	100
Resten av landet	78	22	100	13	87	100

Note¹ - se Tabell 3.7Note² - Se Vedlegg 6

4 Omfang av reiser

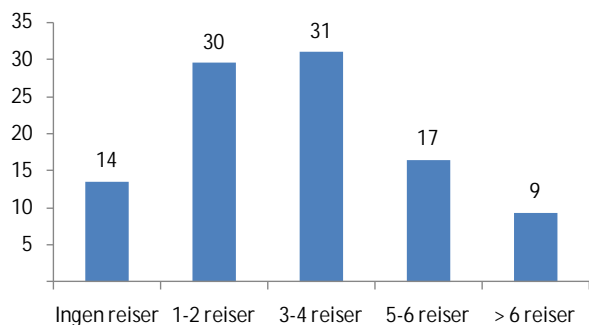
4.1 Antall daglige reiser

I 2009 foretok befolkningen i gjennomsnitt 3,30 reiser pr. person pr. dag (figur 4.1). Dette er en økning fra 1992 og 2001, men omtrent samme nivå som i 2005 og indikerer dermed ingen stor endring i mobiliteten målt i antall reiser (tabell 4.1 og 4.2).



Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser pr. dag. 1992, 2001, 2005 og 2009.

I løpet av en gjennomsnittlig dag er det 14 prosent som ikke har foretatt noen reise, 30 prosent gjennomfører en eller to reiser (figur 4.2). En like stor andel gjør tre eller fire reiser, mens 26 prosent har fem eller flere reiser i løpet av en gjennomsnittlig ukedag. Vi har færre reiser i helgen (lørdag og søndag) enn gjennom uka, men hver helgereise er lengre (tabell 4.2).



Figur 4.2: Antall reiser pr. dag. Prosent

De som har flest reiser er (tabell 4.4):

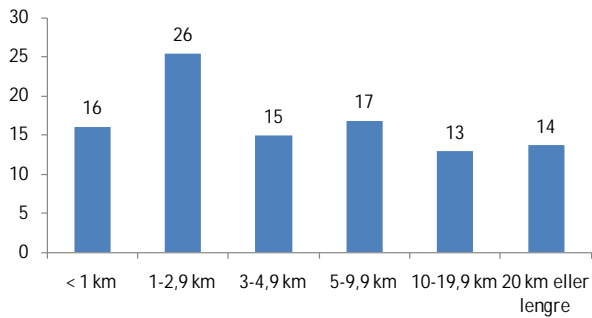
- Personer i aldersgruppen 35-44 år
- Enslige med barn
- Personer med høy husholdsinntekt
- Yrkesaktive
- De som har førerkort og god tilgang til bil

4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk

I intervju situasjonen gir intervju personene opplysninger om hvor lange de enkelte reisene på registreringsdagen var og hvor lang tid de brukte. I mange tilfeller kan det være vanskelig for intervju personene å anslå lengden på de enkelte reisene, særlig på de som ikke gjøres ofte. Undersøkelser har pekt på at kvaliteten på opplysninger om reiselengde kan være varierende (Stangeby 2000). For folk flest er det vanligvis enklere å gi svar på tidsbruk enn på hvor langt man har reist i km. Det er imidlertid ingen grunn til å anta at kvaliteten på svarene varierer mellom reisevaneundersøkelsene. Vi kan ikke regne med at folk i alminnelighet blir bedre eller dårligere til å angi reiselengder. Vi kan derfor regne med at opplysningene om tidsbruk og reiselengder er sammenliknbare over tid. For RVU 2009 har vi justert reiselengden der hastigheten er urimelig høy i forhold til transportmidlet. Der reiselengden trolig er oppgitt i meter og ikke kilometer har vi nedjustert den. I andre tilfeller har vi erstattet den med beregnet reiselengde langs veg.

Gitt disse forutsetningene, er gjennomsnittslengden på en reise i 2009 12,0 km (11,3 km ekskl. flyreiser)⁶ og varigheten 23 minutter. En gjennomsnittsperson fra 13 år og eldre reiser 42,1 km (38,5 km ekskl. flyreiser) pr. dag og bruker 76 minutter. Både reiselengde og reisetid er lengre i 2009 enn i 2005 (tabell 4.2). Sammenlikner vi med begynnelsen av 90-tallet, har både daglig reiselengde og reisetid økt, fra 32,0 til 42,1 km og fra 60 til 76 minutter.

⁶ Gjennomsnittlig reiselengde er basert på reiser med oppgitt reiselengde. For total reiselengde tar vi hensyn til at lengre reiser i større grad ikke er oppgitt, og erstatter manglende reiselengder med beregnet reisetid langs veg eller gjennomsnittlig reiselengde for det aktuelle transportmiddelet (og reisetiden).

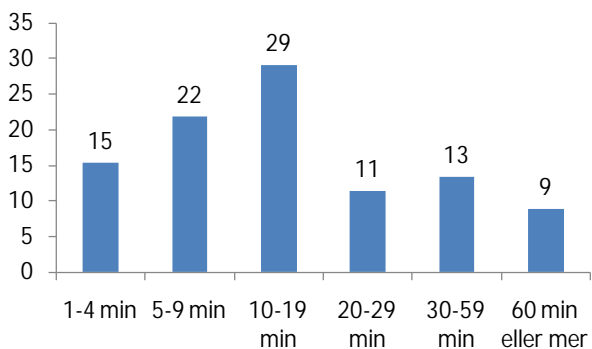


Figur 4.3: Reiser etter lengde, 2009. Kilometer

De aller fleste av de daglige reisene er korte. 42 prosent er under tre km, mens 27 prosent er 10 km eller lengre (figur 4.3).

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

- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-54 år
- Par med barn
- Personer med høy utdanning og inntekt
- Administrative ledere, håndverkere og de som har lang arbeidstid
- Bosatte i områdene rundt Oslo



Figur 4.4: Reiser etter tidsbruk, 2009. Minutter

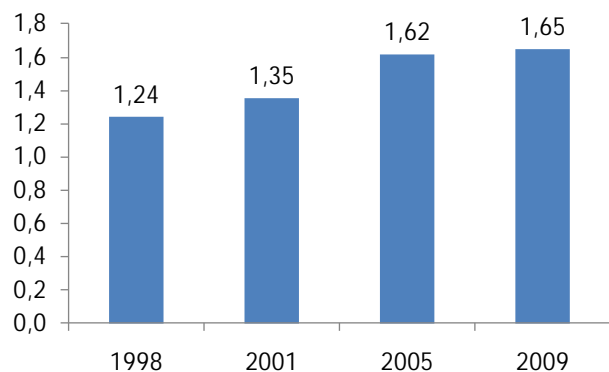
To av tre daglige reiser er under 20 minutter (figur 4.4). I hovedsak er det de samme gruppene som reiser langt som også bruker mye tid på å reise (tabell 4.4).

4.3 Lange reiser

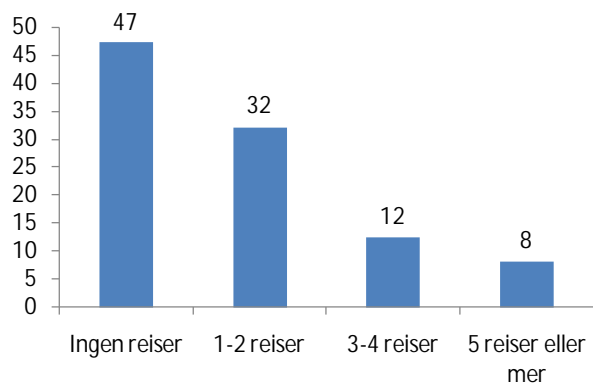
I 2009 foretok befolkningen over 13 år 1,65 lange reiser i gjennomsnitt pr. måned (figur 4.5).⁷ Det er omtrent det samme nivået som i 2005, men en klar økning i antall reiser siden 2001. Mer enn halvparten

⁷ Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei og reiser til/fra utlandet, uansett reiselengde. I 1998 var det også et krav til at utenlandsreisene skulle være 100 km eller lengre. Dette ble endret i 2001.

av befolkningen har hatt en lang reise. En av tre har 1-2 slike reiser pr. måned, mens bare åtte prosent har foretatt fem eller flere lange reiser (figur 4.6).



Figur 4.5: Antall lange reiser (100 km eller lengre) pr. person pr. måned, 1998, 2001, 2005 og 2009



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

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

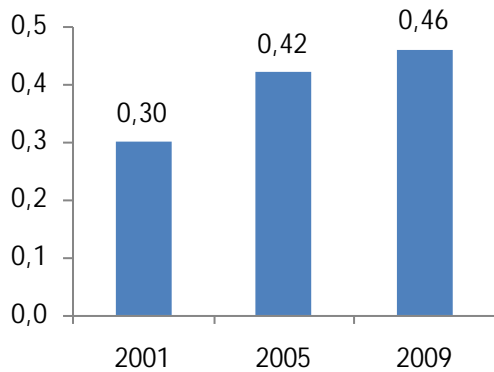
- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-54 år
- Folk med høy utdanning og inntekt
- Administrative ledere og de som har lang arbeidstid
- Bosatte i Oslo og omegn

4.3.1 Utenlandsreiser

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

I 2009 foretok 21 prosent av befolkningen minst én utenlandsreise i måneden (tabell 4.7). Andelen var 19 prosent i 2005. I gjennomsnitt gjorde disse 2,2 reiser,

dvs. drøyt en tur/retur reise. To prosent hadde mer enn to tur/retur reiser. Gjennomsnittlig antall utenlandsreiser for hele befolkningen, inkludert de som ikke har reist, er 0,46 reiser pr. måned (figur 4.7). På årsbasis tilsvarer dette seks enkeltreiser (tre tur/retur reiser).



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

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

Tabell 4.1: Befolkningen etter antall reiser pr. dag. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent

Antall reiser pr. dag	1992	2001	2005	2009
Ingen reiser	15	15	12	14
1-2 reiser	35	35	31	30
3-4 reiser	29	28	31	31
5-6 reiser	15	14	17	17
7 reiser og mer	6	8	9	9
Sum	100	100	100	100

Tabell 4.2: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og lørdager/søndager. 1992, 2001, 2005 og 2009

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		2001		2005		2009	
	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk
Antall reiser pr. dag, alle dager		3,12		3,09		3,33		3,30
Km pr. reise		10,3 km		11,9 km		11,1 km		12,0 km
Km pr. dag		32,1 km		36,8 km		37,4 km		42,1 km
Min pr. reise		19 min		20 min		21 min		23 min
Min pr. dag		59 min		62 min		70 min		76 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag		3,35		3,33		3,60		3,60
Km pr. reise		9,4 km		11,1 km		10,4 km		11,1 km
Km pr. dag		31,5 km		37,0 km		37,4 km		42,0 km
Min pr. reise		17 min		19 min		20 min		21 min
Min pr. dag		57 min		63 min		72 min		76 min
Antall reiser på lørdager og søndager		2,60		2,46		2,65		2,56
Km pr. reise		13,2 km		14,9 km		13,3 km		14,6 km
Km pr. dag		34,3 km		36,7 km		35,2 km		40,3 km
Min pr. reise		23 min		25 min		26 min		28 min
Min pr. dag		60 min		62 min		69 min		72 min

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

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

Tabell 4.4: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. 2009

Reiseomfang	Reiselengde pr. reise. Km	Tidsbruk pr. reise. Min	Reiselengde de pr. dag. Km (ekskl. fly)	Tidsbruk pr. dag. Min	Gj.sn. antall reiser
Alle	12,0	23	38,5	76	3,30
<i>Kjønn</i>					
Mann	14,0	24	44,9	82	3,36
Kvinne	9,8	21	32,1	69	3,25
<i>Alder</i>					
13-17 år	6,9	20	28,6	70	3,58
18-24 år	11,5	24	41,5	86	3,52
25-34 år	12,0	23	43,4	84	3,60
35-44 år	12,7	21	44,8	81	3,85
45-54 år	13,4	23	45,9	83	3,64
55-66 år	13,8	25	39,6	75	2,97
67-74 år	11,0	25	28,0	64	2,50
75 år og eldre	8,6	23	15,4	41	1,77
<i>Familietype</i>					
Enslig	10,3	23	28,6	64	2,77
Enslig med barn	9,5	19	38,7	78	4,03
Par uten barn	13,9	26	38,7	73	2,86
Par med barn	11,7	21	43,3	81	3,88
Flere voksne	12,0	25	40,5	83	3,35
<i>Utdanning</i>					
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	9,3	22	28,3	62	2,85
Videregående skole yrkesfaglig	13,6	24	43,1	75	3,18
Videregående skole allmennfag	11,6	22	37,9	74	3,30
Høyskole/universitet inntil 15 år	11,3	22	39,3	80	3,61
Høyskole/universitet 16 år og mer	13,6	24	44,7	90	3,69
<i>Yrkesaktivitet¹</i>					
Mertid	17,6	26	57,9	96	3,73
Heltid	12,9	23	46,0	84	3,72
Deltid	9,2	21	35,6	78	3,74
Ikke yrkesaktiv	9,7	23	26,4	61	2,59
<i>Yrke</i>					
Administrative ledere	15,8	24	51,5	90	3,79
Akademiske yrker	12,6	24	44,8	89	3,84
Yrker med kortere utdanning	11,5	22	41,8	84	3,78
Kontor- og kundeserviceyrker	10,9	21	39,1	77	3,65
Salgs-, service- og omsorgsyrker	9,9	20	35,3	69	3,53
Yrker innen primærnæringene	11,3	23	34,8	64	2,73
Håndverkere etc.	14,2	23	49,9	83	3,61
Prosess- og maskinoperatører	18,3	28	59,4	91	3,26
Andre yrker	13,7	23	44,5	81	3,57

<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 200.000	10,0	23	29,1	65	2,82	
Kr 200.000-399.999	10,6	23	31,8	67	2,97	
Kr 400.000-599.999	11,3	22	38,3	74	3,33	
Kr 600.000-799.999	13,0	23	45,6	83	3,66	
Kr 800.000-999.999	13,9	23	48,8	90	3,92	
Kr 1 000.000 og over	14,7	25	52,5	96	3,89	
<i>Bosted²</i>						
Oslo	10,1	24	30,2	80	3,30	
Omegnskommuner til Oslo	14,6	25	48,0	87	3,44	
Bergen/Trondheim/Stavanger	9,4	22	32,1	77	3,50	
Omegnskommuner til B/T/S	11,5	21	34,9	67	3,19	
Resterende seks største byer	12,0	23	39,6	75	3,31	
Mindre byer	12,1	22	39,0	72	3,34	
Resten av landet	13,0	23	41,2	72	3,15	

Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - Se Vedlegg 6

Tabell 4.5: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for grupper med ulike transportressurser. 2009

Reiseomfang	Reiselengde pr. reise.	Tidsbruk pr. reise. Min	Reiselengde pr. dag. Km (ekskl. fly)	Tidsbruk pr. dag. Min	Gj.sn. antall reiser
Alle	12,0	23	38,5	76	3,30
<i>Førerkort</i>					
Ja	12,9	23	42,8	80	3,45
Nei	7,3	22	22,1	53	2,74
<i>Antall biler i husholdningen</i>					
0 biler	8,4	25	20,9	63	2,56
1 bil	11,3	22	35,7	73	3,27
2 biler	13,1	23	46,1	81	3,59
3 biler og flere	15,4	24	54,5	89	3,68
<i>Biltilgang¹</i>					
Ikke bil, ikke førerkort	7,2	25	15,7	50	2,01
Ikke bil, har førerkort	9,3	24	28,1	80	3,27
Bil, ikke førerkort	7,4	21	26,1	66	3,18
Bil og førerkort, ikke bil i går	16,4	31	40,2	95	3,09
Alltid tilgang til bil	12,9	22	44,9	78	3,51
<i>Kollektivtilbud²</i>					
Svært godt	9,9	23	32,1	80	3,48
Godt	10,2	22	34,2	75	3,42
Middels godt	13,3	23	42,2	76	3,23
Dårlig	14,0	24	44,4	77	3,24
Svært dårlig	15,3	25	50,9	84	3,36

Note ¹ se Tabell 3.2Note ² se Tabell 3.3

Tabell 4.6: Lange reiser; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2009

Reiseomfang	Har foretatt lange reiser?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	53	47	100	1,65
<i>Kjønn</i>				
Mann	54	46	100	1,79
Kvinne	52	48	100	1,52
<i>Alder</i>				
13-17 år	42	58	100	1,00
18-24 år	56	44	100	1,55
25-34 år	56	44	100	1,73
35-44 år	57	43	100	1,93
45-54 år	59	41	100	2,12
55-66 år	57	43	100	1,85
67-74 år	45	55	100	1,32
75 år og eldre	28	72	100	0,74
<i>Familietype</i>				
Enslig	43	57	100	1,32
Enslig med barn	48	52	100	1,36
Par uten barn	54	46	100	1,74
Par med barn	56	44	100	1,77
Flere voksne	58	42	100	1,80
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	39	61	100	1,01
Videregående skole yrkesfaglig	48	52	100	1,48
Videregående allmennfaglig	53	47	100	1,56
Høyskole/universitet inntil 15 år	60	40	100	1,94
Høyskole/universitet 16 år og mer	69	31	100	2,44
<i>Yrkesaktivitet¹</i>				
Mertid	67	33	100	2,64
Heltid	59	41	100	1,94
Deltid	53	47	100	1,50
Ikke yrkesaktiv	42	58	100	1,15
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	69	31	100	2,88
Akademiske yrker	67	33	100	2,35
Yrker med kortere utdanning	62	38	100	2,00
Kontor- og kundeserviceyrker	57	43	100	1,72
Salgs-, service- og omsorgsykker	48	52	100	1,36
Yrker innen primærnæringene	42	58	100	1,27
Håndverkere etc.	51	49	100	1,57
Prosess- og maskinoperatører	51	49	100	1,79
Andre yrker	57	43	100	1,80

Reiseomfang	Har foretatt lange reiser?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 200.000	45	55	100	1,31
Kr 200.000-399.999	45	55	100	1,33
Kr 400.000-599.999	51	49	100	1,56
Kr 600.000-799.999	57	43	100	1,76
Kr 800.000-999.999	64	36	100	2,14
Kr 1 000.000 og over	71	29	100	2,78
<i>Bosted²</i>				
Oslo	58	42	100	1,82
Omegnskommuner til Oslo	56	44	100	1,86
Bergen/Trondheim/Stavanger	52	48	100	1,56
Omegnskommuner til B/T/S	42	58	100	1,28
Resterende seks største byer	54	46	100	1,69
Mindre byer	53	47	100	1,68
Resten av landet	50	50	100	1,57

Note ¹ - se Tabell 3.7

Note ² - Se Vedlegg 6

Tabell 4.7: Reiser til/fra Norge; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2009

	Har foretatt utenlandsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	21	79	100	0,46
<i>Kjønn</i>				
Mann	21	79	100	0,48
Kvinne	21	79	100	0,44
<i>Alder</i>				
13-17 år	18	82	100	0,36
18-24 år	21	79	100	0,44
25-34 år	21	79	100	0,41
35-44 år	24	76	100	0,55
45-54 år	25	75	100	0,55
55-66 år	24	76	100	0,52
67-74 år	19	81	100	0,39
75 år+	10	90	100	0,21
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	15	85	100	0,32
Videregående, yrkesfaglig	20	80	100	0,43
Videregående, allmennfaglig	21	79	100	0,44
Høyskole/universitet inntil 15 år	23	77	100	0,49
Høyskole/universitet 16 år og mer	29	71	100	0,64
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	34	66	100	0,86
Akademiske yrker	28	72	100	0,59
Yrker med kortere utdanning	24	76	100	0,50
Kontor- og kundeserviceyrker	23	77	100	0,49
Salgs-, service- og omsorgsykker	21	79	100	0,45
Yrker innen primærnæringene	17	83	100	0,33
Håndverkere etc.	20	80	100	0,46
Prosess- og maskinoperatører	19	81	100	0,40
Andre yrker	23	77	100	0,49
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under 200 000 kr	18	82	100	0,36
200 000 - 399 999 kr	17	83	100	0,37
400 000 - 599 999 kr	21	79	100	0,45
600 000 - 799 999 kr	21	79	100	0,45
800 000 - 999 999 kr	23	77	100	0,49
1 000 000 kr og over	35	65	100	0,83
<i>Bosted</i>				
Oslo	27	73	100	0,58
Oslo omegn	28	72	100	0,66
Bergen/Trondheim/Stavanger	19	81	100	0,36
BGR/TRD/SVG omegn	15	85	100	0,29
Resterende ti største byer	27	73	100	0,60
Mindre byer	21	79	100	0,46
Resten av landet	15	85	100	0,32

5 Transportmiddelbruk

5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser

Mer enn halvparten av alle daglige reiser foretas som bilfører, mens en av ti reiser foretas som bilpassasjer (tabell 5.1). To av ti reiser foretas til fots, mens en av ti reiser foretas med kollektivtransport. Det er kun små endringer fra tidligere reisevaneundersøkelser, men sammenlignet med 2005 har andelen kollektivreiser og fotturer økt, mens andel bilreiser har gått ned.

Tabell 5.1: Daglige reiser etter transportmiddel. 1992-2009. Prosent

Transportmiddel ¹	1992	2001	2005	2009
Til fots	21	22	20	22
Sykkel	7	4	5	4
Bilfører	50	52	54	52
Bilpassasjer	13	12	12	11
Kollektivt	8	9	8	10
MC/Annet	1	1	1	1
Sum	100	100	100	100

¹Transportmiddel er kategorisert som følger:

Til fots - til fots hele veien

Sykkel

Bilfører

Bilpassasjer

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

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

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

Kollektivandelen, dvs. andelen av reisene som foretas med kollektivtransport, er klart størst i Oslo, hvor hver fjerde reise er en kollektivreise (tabell 5.2). I Oslo foretas halvparten av kollektivreisene med trikk eller bane, mens 1 av 3 kollektivreiser foretas med buss. I omegnskommunene til Oslo er kollektivandelen 11 prosent og her foretas over halvparten av kollektivreisene med buss, mens 1 av 3 kollektivreiser foretas med tog. I Bergen, Trondheim og Stavanger (sett under ett) er kollektivandelen 13 prosent og her foretas 85 prosent av kollektivreisene med buss. I resten av landet er kollektivandelen 5 prosent og her foretas 70 prosent av kollektivreisene med buss.

Tabell 5.2: Daglige kollektivreiser etter hovedtransportmiddel og bosted. 2009. Prosent

Transportmid- del	Oslo	Om- egn Oslo	Brg/ Trd/ Stv	Lan- det ellers	Hele landet
Drosje	8	5	4	9	7
Buss	32	53	85	70	57
Trikk/bane	50	5	1	1	19
Tog	7	31	4	9	11
Fly	2	3	5	6	4
Ferge/Rutebåt	0	3	1	5	2
Sum	100	100	100	100	100
Kollektivandel	25	11	13	5	10

I gjennomsnitt foretok hver person 3,30 daglige reiser i 2009 (tabell 5.3). Det er det samme som ved forrige reisevaneundersøkelse i 2005. Det har vært en nedgang i antall daglige bilreiser og en økning i antall kollektivreiser og reiser til fots, sammenlignet med reisevaneundersøkelsen i 2005.

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

Reiser pr. person pr. dag	1992	2001	2005	2009
Til fots	0,66	0,66	0,68	0,74
Sykkel	0,20	0,14	0,15	0,14
MC/moped	0,02	0,02	0,02	0,02
Bilfører	1,57	1,62	1,81	1,70
Bilpassasjer	0,39	0,36	0,39	0,36
Kollektivt	0,26	0,27	0,26	0,31
Annet	0,02	0,02	0,02	0,02
Alle reiser	3,12	3,09	3,33	3,30
Ikke motoriserte reiser	0,86	0,80	0,83	0,88
Motoriserte reiser	2,26	2,29	2,50	2,42

Vi finner en høyere andel som går til fots blant (tabell 5.9):

- Kvinner
- Personer under 25 år og over 75 år
- Personer uten utdanning utover grunnskolen
- Ikke yrkesaktive

- Personer med personlig inntekt under kr 200.000
- Personer med husholdningsinntekt under kr 200.000
- Personer bosatt i de fire største byene
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer som har svært god tilgang til kollektivtransport
- Reiser som er kortere enn 3 km

Vi finner en høyere andel som kjører bil (bilførere) blant (tabell 5.9):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-66 år
- Personer med yrkesskole eller høyere høyskole-/universitetsutdanning som høyeste utdanning
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mer
- Personer med personlig inntekt over kr 200.000
- Personer med husholdningsinntekt over kr 400.000
- Personer bosatt i spredtbygde strøk, mindre byer eller omegnskommuner til de fire største byene
- Husholdninger med to eller flere biler
- Personer som alltid har tilgang til bil
- Personer med middels eller dårlig tilgang på kollektivtransport
- Reiser som er lengre enn 5 km

Vi finner en høyere andel som reiser kollektivt blant (tabell 5.9):

- Personer under 25 år
- Enslige uten barn
- Personer med personlig inntekt under kr 100.000
- Personer med husholdningsinntekt under kr 200.000
- Personer bosatt i Oslo
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer med svært god tilgang til kollektivtransport

Personer bosatt i Oslo står for 35 prosent av alle kollektivreiser, men for 25 prosent av totalt utførte kilometer med kollektive transportmidler (vedlegg 7, tabell 3 og 4). Det skyldes at de korte kollektivreisene dominerer. Tilsvarende står personer bosatt uten for byene ("Resten av landet") for 11 prosent av kollektivreisene, men 20 prosent av total reiselengde.

5.2 Reiselengde for ulike transportmidler

I 2009 var en gjennomsnittlig reise 12,0 km lang (tabell 5.4) og varte i 23 minutter (tabell 5.5). Det er en økning i både reiselengde og reisetid sammenlignet med forrige reisevaneundersøkelse i 2005.

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

Tabell 5.4: Gjennomsnittlig reiselengde for reiser med ulike transportmidler. 1992-2009. Kilometer

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009
Til fots	1,3	1,4	1,7	1,7
Sykkel	2,6	2,9	3,3	4,0
MC/moped	5,3	15,2	9,0	8,6
Bilfører	12,3	12,9	12,4	13,6
Bilpassasjer	16,8	17,7	15,5	17,4
Kollektivt	17,3	29,0	26,7	27,7
Annet	8,8	6,6	10,1	15,5
Gjennomsnitt	10,3	11,9	11,1	12,0

De daglige reisene er vanligvis korte. 81 prosent av fotturene er kortere enn tre kilometer (tabell 5.7). 80 prosent av sykkelturene er kortere enn fem kilometer, 60 prosent er kortere enn tre kilometer.

De fleste reisene under 1 km gjennomføres til fots (68 prosent, tabell 5.11). De fleste reiser over 1 km gjennomføres med bil. Allerede fra 1-3 km foretas 50 prosent av reisene som bilfører og 9 prosent som passasjer. Begge disse andelene (bilfører og -passasjer) stiger med økende reiselengde til 65 prosent som bilfører og 17 prosent som passasjer for reiser over 20 km. Kollektivreisene får betydning først ved 3-5 km, hvor 12 prosent av reisene er kollektivreiser. Kollektivandelen stiger også med økende reiselengde til 15 prosent for reiser over 20 km. Rundt seks prosent av reisene under 5 km foretas med sykkel.

Tabell 5.5: Gjennomsnittlig reisetid for reiser med ulike transportmidler. 1992-2009. Minutter

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009
Til fots	15	18	22	21
Sykkel	13	14	16	18
MC/moped	10	21	14	13
Bilfører	17	18	17	18
Bilpassasjer	23	23	22	24
Kollektivt	38	42	46	50
Annet	21	26	51	54
Gjennomsnitt	19	20	21	23

5.3 Transportmiddelbruk på lange reiser

Det er bilen som brukes mest også på de lange reisene (inkl. utlandsreiser, tabell 5.6), men det har vært en nedgang i bilandelen fra 64 prosent i 2005 til 60 prosent i 2009. Nest etter bil er det fly som brukes mest på lange reiser. Det har vært en økning i andelen flyreiser fra 21 prosent i 2005 til 25 prosent i 2009. Dette bekreftes av Avinors passasjerstatistikk som viser at innenlands flytrafikk økte med 15 prosent fra 2005 til 2009, mens utenlandstrafikken økte med 31 prosent. De andre transportmidlene ligger på omtrent samme nivå som i 2005, med seks og fem prosent for buss og tog, og tre prosent for ferge/båt.

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

Transportmiddel ¹	1998	2001	2005	2009
Bil	61	64	64	60
Buss	6	6	6	6
Tog	7	5	5	5
Fly	21	19	21	25
Ferge/båt	4	5	4	3
Annet	1	1	1	2
Sum	100	100	100	100

¹Transportmiddel er kategorisert som følger:

Bil – både som fører og passasjer

Buss – rutebuss, turbuss/chartret buss

Tog

Fly – rutefly og charterfly

Ferge/båt

Annet – moped, motorsykkel, drosje, annet transportmiddel

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

- Personer med yrkesskole som sin høyeste utdanning
- Personer bosatt i spredtbygde strøk eller omegnskommuner til Oslo
- Personer som alltid har tilgang til bil

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

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

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

- Personer med høyere høyskole-/universitetsutdanning
- Yrkesaktive som jobber mer enn 40 timer pr. uke
- Administrative ledere
- Personer med personlig inntekt over kr 500.000
- Personer med husholdningsinntekt over en million kroner
- Personer bosatt i Bergen, Trondheim, Stavanger eller omegn
- Personer som ikke har bil
- Personer med førerkort, men uten tilgang til bil eller kun tilgang til bil av og til

Bilen er det vanligste transportmidlet på reiser i Norge mellom 100 og 300 km (tabell 5.11). Minst fire av fem reiser i dette intervallet er med bil. På reiser i Norge over 300 km er fly det mest brukte transportmidlet (48 prosent), men det er også mange reiser over 300 km som foregår med bil (37 prosent). På reiser i Norge mellom 100 og 150 km har det vært en liten nedgang i bilandelen (fra 84 prosent i 2005 til 82 prosent i 2009) og en tilsvarende økning i andelen som reiser med tog (fra 7 prosent i 2005 til 9 prosent i 2009). På reiser i Norge over 300 km har det vært en liten nedgang i bilandelen (fra 38 prosent i 2005 til 37 prosent i 2009) og en tilsvarende nedgang i andelen som reiser med buss (fra 6 prosent i 2005 til 5 prosent i 2009) og tog (fra 9 prosent i 2005 til 8 prosent i 2009).

Tabell 5.7 Reiselengde for daglige reiser etter transportmiddel. 2009. Prosent.

Transportmiddel	< 1 km	1-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	> 20 km	Sum
Til fots	48	33	10	7	2	0	100
Sykkel	20	40	20	12	6	3	100
MC/moped	7	26	22	21	15	9	100
Bilfører	7	24	16	19	16	17	100
Bilpassasjer	5	21	16	20	16	21	100
Kollektivt	1	11	19	25	22	22	100
Annet	14	20	15	18	15	18	100
Alle	16	26	15	17	13	14	100

Tabell 5.8 Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid pr. reise og pr. person og gjennomsnittlig antall reiser pr. person etter transportmiddel. 2009

Transportmiddel	Gj.sn. reiselengde Km	Gj.sn. reisetid Minutter	Gj.sn. antall reiser pr. person pr. dag	Gj.sn. reiselengde pr. person pr. dag Km	Gj.sn. reisetid pr. person pr. dag Minutter
Til fots	1,7	21	0,74	1,4	16
Sykkel	4,0	18	0,14	0,6	2
MC/moped	8,6	13	0,02	0,2	0
Bilfører	13,6	20	1,70	23,4	31
Bilpassasjer	17,4	26	0,36	6,7	9
Kollektivt	27,7	52	0,31	9,4	16
Annet	15,5	63	0,02	0,4	1
Gj.sn. alle transportmidler	12,0	24	3,30	42,1	76

Tabell 5.9 Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2009. Prosent¹

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	MC/annet	Sum
Alle	22	4	52	11	10	1	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	19	4	59	6	9	2	100
Kvinne	25	4	44	16	11	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	36	9	3	28	21	4	100
18-24 år	29	4	34	14	18	1	100
25-34 år	24	4	53	9	11	1	100
35-44 år	16	4	67	6	6	1	100
45-54 år	16	4	66	7	5	2	100
55-66 år	20	3	59	10	6	1	100
67-74 år	24	3	55	12	5	1	100
75 år og eldre	30	3	37	18	11	2	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	31	4	42	7	14	1	100
Enslig med barn	20	5	50	10	13	2	100
Par uten barn	22	3	54	13	7	1	100
Par med barn	19	4	56	12	8	1	100
Flere voksne	25	5	45	11	13	2	100

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollek- tivt	MC/ annet	Sum
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	29	6	29	21	13	2	100
Videregående, yrkesfaglig	17	3	65	10	5	1	100
Videregående, allmennfaglig	26	3	47	10	13	1	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	22	4	56	8	9	1	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	21	5	56	7	10	1	100
<i>Yrkesaktivitet²</i>							
Mertid	15	3	68	5	6	2	100
Heltid	18	4	62	8	8	1	100
Deltid	27	4	41	13	13	1	100
Ikke yrkesaktiv	30	5	34	18	12	2	100
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	16	3	68	6	5	1	100
Akademiske yrker	21	5	56	8	9	1	100
Yrker med kortere utdanning	21	3	57	9	9	1	100
Kontor- og kundeserviceyrker	18	3	53	12	12	1	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	23	4	50	11	10	1	100
Yrker innen primærnæringene	11	4	68	7	4	7	100
Håndverkere etc.	11	2	74	7	3	2	100
Prosess- og maskinoperatører	14	2	69	6	6	2	100
Andre yrker	20	5	54	10	10	1	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>							
Under kr 100.000	33	7	17	21	19	2	100
Kr 100.000-199.999	29	3	40	15	10	1	100
Kr 200.000-299.999	22	3	58	10	6	1	100
Kr 300.000-399.999	20	3	61	9	6	1	100
Kr 400.000-499.999	17	5	64	7	7	1	100
Kr 500.000 og over	14	4	69	4	7	1	100
<i>Husholdningsinntekt</i>							
Under kr 200.000	29	5	37	13	15	1	100
Kr 200.000-399.999	25	4	52	9	9	1	100
Kr 400.000-599.999	21	4	56	9	8	2	100
Kr 600.000-799.999	18	3	63	9	6	1	100
Kr 800.000-999.999	19	4	61	9	5	1	100
Kr 1.000.000 og over	17	4	62	8	8	1	100
<i>Bosted³</i>							
Oslo	34	5	28	7	25	1	100
Omegn til Oslo	17	3	57	11	11	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	27	5	44	11	13	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	18	3	60	11	6	1	100
Resterende seks største byer	19	5	53	13	8	2	100
Mindre byer	20	4	57	13	5	2	100
Resten av landet	20	4	59	11	4	2	100
<i>Førerkort</i>							
Ja	19	3	62	8	7	1	100
Nei	39	8	2	25	23	3	100
<i>Antall biler i husholdningen</i>							
Ingen bil	47	7	5	9	30	2	100
1 bil	23	5	50	12	9	1	100
2 biler eller flere	16	3	63	11	6	1	100

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollek- tivt	MC/ annet	Sum
<i>Tilgang til bil</i> ⁴							
Ikke bil, ikke førerkort	48	6	1	11	32	2	100
Ikke bil, har førerkort	39	6	19	8	25	1	100
Bil, ikke førerkort	35	9	3	30	19	3	100
Bil, ikke alltid	30	7	25	16	20	2	100
Alltid bil	16	3	70	7	4	1	100
<i>Tilgang til kollektivtransport</i> ⁵							
Svært godt	32	5	33	9	19	1	100
Godt	22	4	50	12	10	1	100
Middels godt	19	4	56	12	6	1	100
Dårlig	18	4	59	12	5	2	100
Svært dårlig	16	3	63	10	5	2	100
<i>Reiselengde</i>							
< 1 km	68	5	22	3	0	1	100
1-2,9 km	29	7	50	9	4	1	100
3-4,9 km	15	6	55	11	12	2	100
5-9,9 km	10	3	59	13	14	2	100
10-19,9 km	4	2	63	14	15	2	100
> 20 km	1	1	65	17	15	1	100

Note¹ se Vedlegg 7, tabell 3, for motsatt prosentuering

Note² se Tabell 3.7

Note³ se Vedlegg 6

Note⁴ se Tabell 3.2

Note⁵ se Tabell 3.3

Tabell 5.10 Lange reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2009. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
Alle	60	6	5	25	3	2	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	62	4	4	25	3	2	100
Kvinne	58	7	7	24	4	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	54	13	7	22	3	1	100
18-24 år	48	11	9	29	3	0	100
25-34 år	58	5	5	28	2	2	100
35-44 år	63	2	5	26	3	2	100
45-54 år	61	3	4	27	3	2	100
55-66 år	65	4	4	21	4	2	100
67-74 år	64	8	6	15	5	1	100
75 år og eldre	58	18	4	12	7	0	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	51	11	8	24	4	2	100
Enslig med barn	58	6	6	25	3	2	100
Par uten barn	64	4	5	22	3	1	100
Par med barn	61	4	4	27	2	1	100
Flere voksne	59	7	5	23	4	2	100
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	60	11	5	17	4	3	100
Videregående, yrkesfaglig	67	4	3	19	4	3	100
Videregående, allmennfaglig	56	7	7	26	3	1	100
Høgskole/universitet inntil 15 år	61	5	5	26	3	1	100
Høgskole/universitet 16 år og mer	55	4	6	31	3	0	100
<i>Yrkesaktivitet¹</i>							
Mertid	55	3	4	33	2	4	100
Heltid	62	3	4	26	3	1	100
Deltid	57	9	8	23	3	1	100
Ikke yrkesaktiv	61	9	6	18	5	1	100
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	56	2	4	34	3	1	100
Akademiske yrker	57	4	7	29	3	0	100
Yrker med kortere utdanning	61	4	5	27	3	1	100
Kontor- og kundeserviceyrker	69	3	3	20	4	1	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	59	9	5	23	4	1	100
Yrker innen primærnæringene	55	6	8	26	5	0	100
Håndverkere etc.	72	2	2	20	3	1	100
Prosess- og maskinoperatører	55	5	4	13	3	19	100
Andre yrker	61	3	4	28	2	2	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>							
Under kr 100.000	50	13	9	26	3	0	100
Kr 100.000-199.999	61	10	6	17	5	1	100
Kr 200.000-299.999	65	4	5	18	5	2	100
Kr 300.000-399.999	67	5	4	20	3	1	100
Kr 400.000-499.999	66	3	5	21	3	2	100
Kr 500.000 og over	55	2	3	36	2	1	100

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
<i>Husholdningsinntekt</i>							
Under kr 200.000	55	10	8	22	4	1	100
Kr 200.000-399.999	58	9	6	21	4	3	100
Kr 400.000-599.999	64	5	5	19	4	3	100
Kr 600.000-799.999	67	3	3	23	3	1	100
Kr 800.000-999.999	64	3	5	24	2	1	100
Kr 1.000.000 og over	55	2	4	35	3	1	100
<i>Bosted²</i>							
Oslo	53	8	7	28	3	1	100
Omegn til Oslo	65	3	3	26	3	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	45	6	7	39	2	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	57	4	3	34	2	1	100
Resterende seks største byer	62	5	5	21	6	1	100
Mindre byer	61	6	7	21	3	2	100
Resten av landet	67	6	3	18	3	2	100
<i>Førerkort</i>							
Ja	62	4	5	25	3	2	100
Nei	47	14	8	23	5	1	100
<i>Antall biler i husholdningen</i>							
Ingen bil	29	18	15	30	6	2	100
1 bil	61	5	5	24	4	1	100
2 biler eller flere	64	4	4	24	2	2	100
<i>Tilgang til bil³</i>							
Ikke bil, ikke førerkort	28	21	13	26	9	3	100
Ikke bil, har førerkort	34	14	14	33	4	1	100
Bil, ikke førerkort	56	12	6	22	4	1	100
Bil, ikke alltid	49	6	7	34	4	1	100
Alltid bil	66	3	4	23	3	2	100

Note¹ se Tabell 3.7Note² se Vedlegg 6Note³ se Tabell 3.2

Tabell 5.11 Lange reiser i Norge etter avstand og transportmiddel, 1998-2009. Prosent

Transportmiddel	100-150 km				150-300 km				300 km +			
	1998	2001	2005	2009	1998	2001	2005	2009	1998	2001	2005	2009
Bil	82	84	84	82	78	82	81	80	39	43	38	37
Buss	7	6	6	6	7	8	7	9	4	5	6	5
Tog	7	7	7	9	7	4	5	5	9	8	9	8
Fly	0	0	0	0	4	2	3	2	45	42	45	48
Ferge/båt	2	1	1	1	3	3	3	2	2	2	2	2
Annet	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	0	1
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

6 Reisesenes formål

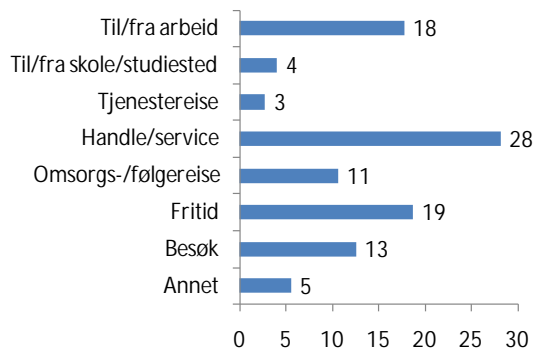
6.1 Daglige reiser

De daglige reisene er knyttet opp mot tre hovedområder av aktiviteter: Reiser i forbindelse med arbeid og skole, reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og reiser i forbindelse med fritid. I RVU 2009 er 25 prosent av reisene arbeids-, skole- eller tjenestereiser, 39 prosent av reisene er handle-/service- eller følge-/omsorgsreiser og 32 prosent er fritids- og besøksreiser (figur 6.1).

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

Fordelingen av reiseformål har endret seg lite fra 2005 (tabell 6.1). I forhold til 2001 har arbeidsreisene en relativt sett lavere andel, mens service og handlereisene en noe større andel.

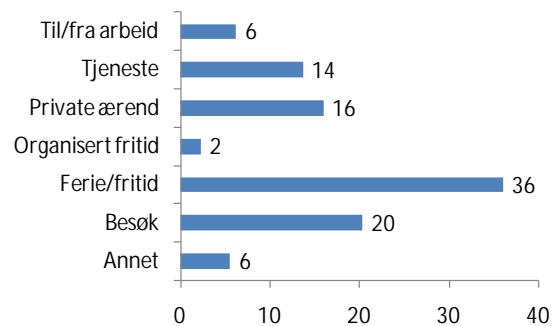
Den reisedefinisjonen som brukes i RVU spiller en viss rolle i denne sammenheng. Hvis det i større grad enn tidligere er vanlig med ærend på vei hjem fra arbeid, vil andelen arbeidsreiser reduseres, fordi reisen bare vil karakteriseres som en arbeidsreise om den ender hjemme (se figur 1.1). For en nærmere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



Figur 6.1: Daglige reiser etter formål. 2009. Prosent

6.2 Lange reiser

Reiser i forbindelse med ferie og fritid dominerer de lange reisene (figur 6.2). Nesten 40 prosent av de lange reisene har ferie og fritid som formål. I tillegg kommer besøksreiser som ofte har et innslag av ferie (og vice versa). Til sammen utgjør disse to formålene 56 prosent av de lange reisene. Private ærend, dvs. innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge/hentereiser o.l., utgjør 16 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc. står for to prosent av reiseomfanget.



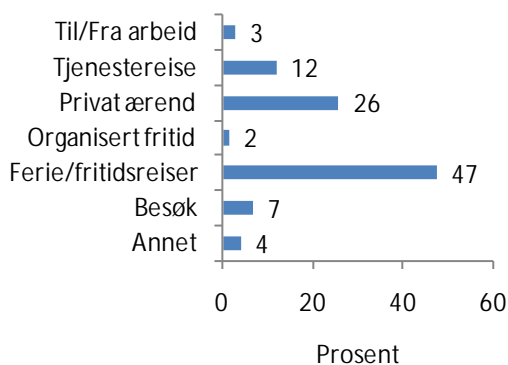
Figur 6.2: Lange reiser etter formål. 2009. Prosent

Hver femte av de lange reisene skjer i forbindelse med arbeid, enten som pendlerreiser eller som tjenestereise. Andelen arbeidsbetingede reiser er noe høyere enn i 2005, men litt lavere enn rundt begynnelsen av 2000-tallet (tabell 6.2).

Bilen er det mest brukte transportmiddelet på alle typer lange reiser innenlands (tabell 6.5). Ikke overraskende er bilandelen særlig høy på feriereiser og reiser i forbindelse med private ærend. Omtrent hver tredje arbeidsbetingede reise foregår med fly, og toget brukes av 13 prosent på reiser til/fra arbeid. Toget er ellers brukt av 10 prosent av de som skal på besøk. På reiser i forbindelse med organisert fritid (f.eks. idrettsarrangementer) brukes buss på en av fem reiser.

6.2.1 Utenlandsreiser

Som i 2005 skjer 85 prosent av reisene mellom Norge og utlandet i forbindelse med private gjøremål. Ferie- og fritidsreiser utgjør hovedvekten av disse reisene. Private ærend er også viktig, de fleste reisene er innkjøpsreiser.



Figur 6.3: Reiser til/fra Norge etter formål. 2009. Prosent

Tabell 6.1: Daglige reiser etter formål. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent

Reise ¹	1992	2001	2005	2009	Reiser pr. person 2009
Til/fra arbeid	19	22	19	18	0,59
Til/fra skole/studiested	4	4	4	4	0,13
Tjenestereise	3	3	2	3	0,09
Handle/service	26	25	28	28	0,93
Omsorgs-/følgereise	8	13	10	11	0,35
Fritid	18	17	17	19	0,62
Besøk	16	13	13	13	0,41
Annet	6	3	7	5	0,18
Sum	100	100	100	100	3,30

¹ Reiseformål er definert som følger:

Til/fra arbeid - reise til/fra arbeid

Til/fra skole/studiested - reise til/fra skole/studiested

Tjenestereise - reise i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring

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

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

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

Besøk - privat besøk hos familie, venner, sykebesøk

Annet - annet formål

Tabell 6.2: Lange reiser etter formål. 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent

Reise ¹	1998	2001	2005	2009	Reiser pr. person 2009
Til/fra arbeid	5	3	5	6	0,10
Tjenestereise	18	18	13	14	0,23
Private ærend	13	12	16	16	0,26
Organiserte fritidsaktiviteter	4	2	3	2	0,04
Ferie/fritid	29	38	34	36	0,59
Besøk hos slekt/venner	20	22	22	20	0,34
Annet	11	5	7	6	0,09
Sum	100	100	100	100	1,65

¹ Reiseformål er definert som følger:

Til/fra arbeid

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

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

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

Ferie/fritid

Besøk hos slekt/venner

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

Tabell 6.3 Daglige reiser etter formål for ulike grupper. 2009. Prosent¹

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle	18	4	3	28	11	19	13	5	100
<i>Kjønn</i>									
Mann	20	4	4	26	10	18	12	6	100
Kvinne	15	4	2	30	11	19	13	5	100
<i>Alder</i>									
13-17 år	3	27	0	17	3	26	18	5	100
18-24 år	17	10	1	24	5	20	17	6	100
25-34 år	21	2	3	25	14	17	13	5	100
35-44 år	22	0	3	27	18	16	9	5	100
45-54 år	24	0	4	28	12	16	9	5	100
55-66 år	19	0	4	33	7	19	12	6	100
67-74 år	4	0	1	40	8	24	15	8	100
75 år og eldre	1	0	0	51	4	21	16	8	100
<i>Familietype</i>									
Enslig	16	2	2	34	4	20	16	5	100
Enslig med barn	13	8	2	28	16	15	12	6	100
Par uten barn	18	1	3	34	6	20	12	6	100
Par med barn	18	6	3	23	17	18	11	5	100
Flere voksne	21	5	2	28	5	19	15	5	100
<i>Utdanning</i>									
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	9	14	1	27	6	22	16	6	100
Videregående, yrkesfaglig	21	1	4	28	12	16	13	6	100
Videregående, allmennfaglig	18	5	2	28	9	19	14	5	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	20	1	3	30	12	18	11	5	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	21	1	3	28	14	19	9	6	100

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum
<i>Yrkesaktivitet²</i>									
Mertid	27	0	6	23	13	16	9	5	100
Heltid	27	0	4	25	13	16	10	5	100
Deltid	16	8	2	27	9	19	13	5	100
Ikke yrkesaktiv	1	9	0	35	8	24	16	7	100
<i>Yrke</i>									
Administrative ledere	25	0	6	25	13	17	9	5	100
Akademiske yrker	22	0	3	28	14	19	9	4	100
Yrker med kortere utdanning	21	1	3	27	13	18	11	5	100
Kontor- og kundeserviceyrker	21	2	2	29	11	17	14	5	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	21	5	2	27	11	16	13	5	100
Yrker innen primærnæringene	21	2	6	23	10	15	14	9	100
Håndverkere etc.	29	0	6	24	11	14	11	5	100
Prosess- og maskinoperatører	25	2	4	28	8	15	13	5	100
Andre yrker	22	3	3	26	10	16	12	7	100
<i>Husholdningsinntekt</i>									
Under kr 200.000	12	7	1	31	8	21	14	6	100
Kr 200.000-399.999	15	2	2	34	8	19	15	6	100
Kr 400.000-599.999	18	2	4	31	9	18	12	6	100
Kr 600.000-799.999	22	2	4	27	14	17	10	5	100
Kr 800.000-999.999	21	2	3	25	15	18	11	6	100
Kr 1 000.000 og over	23	2	4	25	13	18	10	5	100
<i>Bosted³</i>									
Oslo	20	5	3	29	7	20	11	5	100
Omegn til Oslo	19	4	3	28	13	18	11	4	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	18	5	2	29	11	19	11	5	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	18	2	2	26	12	19	15	5	100
Resterende seks største byer	17	4	3	28	11	19	13	6	100
Mindre byer	17	4	2	28	11	19	14	6	100
Resten av landet	17	3	3	28	11	18	13	6	100

Note ¹ se Vedlegg 7, tabell 5, for motsatt prosentuering

Note ² se Tabell 3.7

Note ³ se Vedlegg 6

Tabell 6.4: Lange reiser etter formål for ulike grupper. 2009. Prosent

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/ fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle	6	14	16	2	36	20	6	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	10	19	15	2	33	16	6	100
Kvinne	2	7	17	2	40	26	5	100
<i>Alder</i>								
13-17 år	1	1	18	11	41	20	7	100
18-24 år	3	5	16	3	32	31	9	100
25-34 år	8	13	14	1	34	24	6	100
35-44 år	8	21	14	2	34	15	5	100
45-54 år	9	20	14	1	34	16	5	100
55-66 år	6	12	18	1	40	19	4	100
67- 74 år	1	5	20	1	41	28	5	100
75 år og eldre	0	1	22	2	42	26	5	100

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/fritid	Besøk	Annet	Sum
<i>Familietype</i>								
Enslig	5	11	16	2	32	29	5	100
Enslig med barn	4	8	23	3	33	22	8	100
Par uten barn	5	11	16	1	41	21	5	100
Par med barn	8	18	15	3	34	15	6	100
Flere voksne	6	12	16	2	35	22	7	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	4	5	23	6	37	20	5	100
Videregående, yrkesfaglig	8	12	21	2	35	18	5	100
Videregående, allmennfaglig	4	10	15	2	36	26	7	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	7	15	13	2	37	21	6	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	7	20	11	1	36	19	5	100
<i>Yrkesaktivitet¹</i>								
Mertid	17	29	8	1	27	13	5	100
Heltid	7	17	14	2	37	18	5	100
Deltid	2	6	19	3	41	24	5	100
Ikke yrkesaktiv	0	2	23	3	38	27	7	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	15	24	9	2	33	13	4	100
Akademiske yrker	6	19	11	1	38	18	5	100
Yrker med kortere utdanning	8	15	12	2	37	21	5	100
Kontor- og kundeserviceyrker	1	7	22	3	43	19	5	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	3	6	21	3	38	24	6	100
Yrker innen primærnæringene	3	12	26	1	26	26	7	100
Håndverkere etc.	13	10	21	2	33	17	4	100
Prosess- og maskinoperatører	17	22	14	1	23	13	8	100
Andre yrker	5	20	15	2	36	17	5	100
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 200.000	2	7	19	2	36	27	6	100
Kr 200.000-399.999	3	8	21	2	34	26	7	100
Kr 400.000-599.999	4	11	19	2	34	23	7	100
Kr 600.000-799.999	7	14	17	2	36	18	5	100
Kr 800.000-999.999	8	18	13	2	37	18	4	100
Kr 1 000.000 og over	11	24	8	2	38	12	5	100
<i>Bosted²</i>								
Oslo	4	11	11	1	45	23	4	100
Omegn til Oslo	4	15	13	2	43	18	5	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	8	13	6	3	40	24	6	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	7	18	7	3	41	20	4	100
Resterende seks største byer	6	12	18	3	38	18	5	100
Mindre byer	8	15	19	3	31	18	6	100
Resten av landet	7	14	23	2	27	21	7	100

Note ¹ se Tabell 3.7Note ² se Vedlegg 6

Tabell 6.5 Lange reiser i Norge etter formål og transportmiddelbruk. 2009. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/båt	Annet	Sum
Til/fra arbeid	40	5	13	36	2	5	100
Tjeneste	52	4	8	32	2	2	100
Private ærend	76	7	4	8	3	2	100
Organisert fritid	60	21	7	10	2	1	100
Ferie/fritid	83	5	4	6	1	1	100
Besøk	64	7	10	16	2	1	100
Annet	59	9	9	17	2	4	100
Totalt	68	6	7	15	2	2	100

Tabell 6.6: Reiser til/fra Norge etter formål. 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent

Formål	1998	2001	2005	2009
Til/fra arbeid	4	1	2	3
Tjenestereise	17	16	12	12
Private ærend	9	18	26	26
Organiserte fritidsaktiviteter	5	1	2	2
Ferie/fritid	45	54	46	47
Besøk hos slekt/venner	7	7	7	7
Annet	13	3	5	4
Sum	100	100	100	100

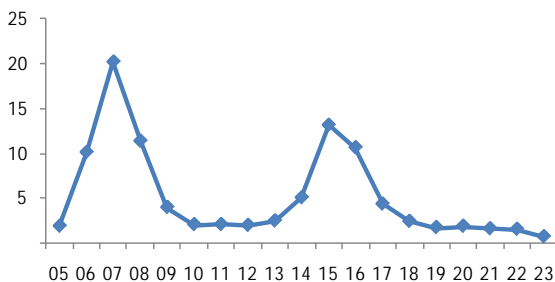
7 Arbeidsreiser

7.1 Omfang, tidsbruk og lengde

Hver person gjennomførte i gjennomsnitt 0,59 arbeidsreiser pr. dag i 2009. Dette tilsvarte 0,92 arbeidsreiser pr. yrkesaktiv.

Arbeidsreisene utgjorde 18 prosent av alle enkeltreiser. Dette er omtrent samme andel som i foregående reisevaneundersøkelser. Arbeidsreisenes andel kan påvirkes av måten reisene deles inn i enkeltreiser (se kapittel 1). En reise fra arbeidsstedet til et annet sted enn hjemmet blir ikke registrert som en arbeidsreise. Dersom reisene deles inn i hovedreiser, dvs. reiser som starter eller ender i basisplasser som hjem og arbeid, øker andelen arbeidsreiser. I 2005 utgjorde arbeidsreisene 25 prosent av hovedreisene (reiser mellom viktige besøksmål) (Engebretsen 2006). En av fire arbeidsreiser starter eller ender et annet sted enn egen bolig eller arbeidsplass.

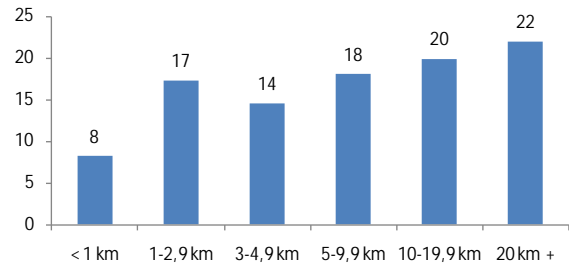
Arbeidsreisene er viktige fordi de for en stor del er konsentrert til noen få timer på dagen og derfor er dimensjonerende for veisystemet og kollektivsystemet. Hele 20 prosent av arbeidsreisene starter mellom kl 0700 og 0759 (figur 7.1). Arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn på ettermiddagen. Dette kan skyldes av mange ikke reiser direkte hjem fra arbeidsplassen.



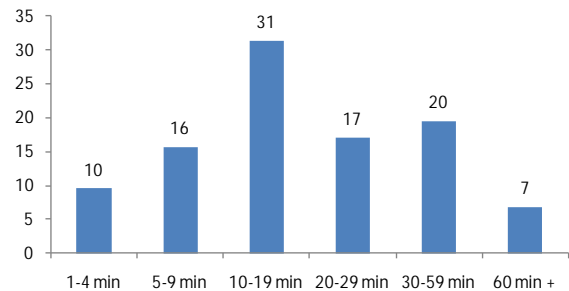
Figur 7.1: Arbeidsreisene etter starttidspunkt. Prosent. 2009

En gjennomsnittlig arbeidsreise er 14,9 km og varer i 24 minutter. Den gjennomsnittlige reiselengden har økt noe, fra 13,8 km i 2005, og 13,6 km i 2001⁸. Åtte prosent av reisene er kortere enn en kilometer, mens 22 prosent er to mil og lengre (figur 7.2). Ti prosent av reisene varer mindre enn fem

minutter, syv prosent varer en time eller lengre (figur 7.3).



Figur 7.2: Arbeidsreisene etter lengde. Prosent. 2009.



Figur 7.3: Arbeidsreisene etter reisetid. Prosent. 2009.

Som forventet er det personer bosatt i omlandskommunene til de fire største byene som har lengst arbeidsreiser, like i underkant av to mil i gjennomsnitt. Blant bosatte i omlandskommunene til Oslo er reisetiden lengst, med 30 minutter i gjennomsnitt. I landets ti største byer er gjennomsnittlig reiselengde under landsgjennomsnittet.

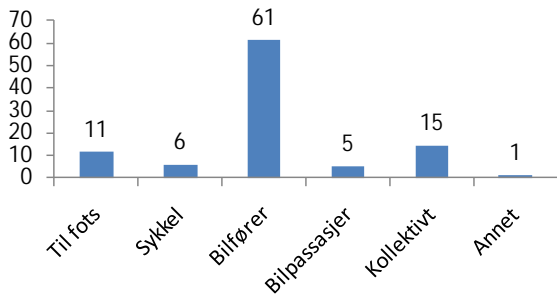
Enslige med barn og folk med deltidsarbeid skiller seg ut med korte arbeidsreiser, trolig fordi det for disse gruppene er viktig å velge arbeid i kortest mulig avstand fra bostedet. Kvinner har fortsatt kortere arbeidsreiser enn menn (tabell 7.2).

7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

Det er vanligst å være bilfører på arbeidsreisen. I 2009 ble 61 prosent av alle arbeidsreiser foretatt som

⁸ For alle årene som er omtalt og vist i tabellene, er arbeidsreiser på 100 mil eller mer ikke tatt med.

bilfører (figur 7.4). Kollektive transportmidler sto for 15 prosent av reisene, mens 11 prosent foregikk til fots og seks prosent med sykkel. Transportmideldfordelingen har vært relativt stabil siden 1992, men sammenlignet med 2005 har andelen kollektivreisende økt, mens andel bilførere er redusert (tabell 7.3).



Figur 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Prosent. 2009

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

Kollektivandelen er aller høyest blant bosatte i Oslo med 40 prosent, og bare 31 prosent er bilfører. Vi ser at andelen som er bilfører er redusert mest fra 2005 i Oslo og omegnskommunene, samtidig som kollektivandelen har økt. Tall fra Ruter bekrefter den samme trenden; antall passasjerer med t-bane og trikk har i perioden 2005-2009 økt fra 96,5 millioner til 117 millioner.⁹ I mindre sentrale områder er kollektivandelen stabil.

Blant de som har parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver er det 70 prosent som var bilfører forrige gang de reiste til arbeid (tabell 7.6). Ni prosent av dem reiste kollektivt, og 15 prosent gikk eller syklet. Mer enn halvparten av de som ikke har parkeringsmuligheter på arbeidssstedet reiser kollektivt. Det er ikke nødvendigvis uttrykk for at de er "tvunget" til å reise kollektivt, men at arbeidsplassen ligger i et sentralt område der kollektivtilbudet er bra og parkeringsmulighetene tilsvarende dårlige. Tre av fire av dem som alltid har tilgang til bil er bilfører. De som har godt kollektivtilbud reiser mer kollektivt enn andre, men de går også mer.

⁹ Ruter As Årsrapport 2009

7.3 Gjøre mål i tilknytning til arbeidsreisen

Nesten halvparten svarer at de hadde ærend underveis sist de reiste til eller fra arbeid (tabell 7.5). Halvparten oppgir at de gjorde dagligvareinnkjøp underveis, mens en av ti fulgte barn til eller fra barnehage. Andelen som har ærend underveis til/fra arbeid har økt siden 2005.

Tabell 7.1: Arbeidsreiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		2001		2005		2009	
	Antall	Lengde	Antall	Lengde	Antall	Lengde	Antall	Lengde
		Tidsbruk		Tidsbruk		Tidsbruk		Tidsbruk
Antall reiser per dag, alle dager	0,60		0,68		0,63		0,59	
Km per reise	11,3 km		13,6 km		13,8 km		14,9 km	
Km per dag	6,8 km		9,2 km		8,7 km		8,8 km	
Min per reise	19 min		21 min		21 min		24 min	
Min per dag	11 min		14 min		13 min		14 min	
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,78		0,84		0,81		0,74	
Km per reise	11,4 km		13,6 km		13,9 km		15,3 km	
Km per dag	8,9 km		11,4 km		11,2 km		11,3 km	
Min per reise	19 min		21 min		21 min		24 min	
Min per dag	15 min		18 min		17 min		18 min	
Antall reiser på lørdager og søndager	0,18		0,25		0,18		0,16	
Km per reise	10,6 km		13,5 km		12,6 km		10,8 km	
Km per dag	1,9 km		3,4 km		2,2 km		1,7 km	
Min per reise	16 min		20 min		18 min		22 min	
Min per dag	3 min		5 min		3 min		4 min	

Tabell 7.2: Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk for ulike grupper. 1992, 2001, 2005 og 2009

	1992		2001		2005		2009	
	Km	Min.	Km	Min.	Km	Min.	Km	Min.
Alle	11,3	19	13,6	21	13,8	21	14,9	24
<i>Kjønn</i>								
Mann	13,7	21	16,4	23	16,5	23	18,1	26
Kvinne	8,0	16	9,9	19	10,3	19	10,7	21
<i>Familietype</i>								
Enslig	11,5	21	13,5	22	13,1	21	13,7	24
Enslig med barn	10,2	20	9,5	18	9,4	17	12,6	21
Par uten barn	11,3	19	13,1	21	13,9	20	14,1	23
Par med barn	11,1	18	14,4	21	14,7	21	16,6	23
Flere voksne	12,0	20	14,5	22	12,6	22	13,7	27
<i>Yrkesaktivitet¹</i>								
Mertid	14,4	22	17,6	23	18,9	24	22,3	28
Heltid	11,6	20	13,6	21	13,7	21	14,6	23
Deltid	7,0	14	8,7	17	8,2	15	8,4	18
<i>Bosted²</i>								
Oslo	8,9	22	10,1	23	11,8	22	11,2	26
Oslos omegnskommuner	18,3	27	18,9	29	18,8	26	20,0	30
Bergen/Trondheim/Stavanger	7,9	18	12,7	21	10,6	20	10,4	22
Ber/Tr.h/Stav omegnskommuner	14,0	30	13,8	23	12,9	22	19,2	25
Resterende seks største byer	11,1	18	13,8	22	13,8	21	15,1	23
Mindre byer	10,6	18	12,7	19	12,8	18	14,6	21
Resten av landet	11,1	17	13,7	19	14,6	20	16,1	22

Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - se Vedlegg 6

Tabell 7.3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent

	1992	2001	2005	2009
Til fots	11	11	12	11
Sykkel	6	6	5	6
MC/moped	1	1	1	1
Bilfører	63	63	65	61
Bilpassasjer	7	7	5	5
Kollektivt	12	12	11	15
Annet	-	-	1	1
Sum	100	100	100	100

Tabell 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for ulike grupper. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent

	1992		2001		2005		2009	
	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt	Andel bilfører	Andel kollektivt
Alle	63	12	63	12	65	11	61	15
<i>Kjønn</i>								
Mann	70	9	69	10	70	10	67	13
Kvinne	53	15	55	15	60	13	54	18
<i>Familietype</i>								
Enslig	56	19	57	16	57	16	51	22
Enslig med barn	55	23	67	13	73	10	59	17
Par uten barn	61	12	63	12	63	11	60	15
Par med barn	66	9	70	10	74	9	69	11
Flere voksne	63	11	61	14	48	18	52	20
<i>Yrkesaktivitet¹</i>								
Mertid	74	10	71	10	70	9	68	12
Heltid	61	13	64	12	67	11	63	15
Deltid	58	10	50	15	55	11	48	19
<i>Bosted²</i>								
Oslo	44	33	44	31	41	32	31	40
Oslos omegnskommuner	60	20	61	23	68	16	62	22
Bergen/Trondheim/Stavanger	60	14	59	15	56	13	55	18
Ber/Tr.h/Stav omegnskommuner	65	13	67	12	71	11	69	14
Resterende seks største byer	69	9	68	9	68	9	64	12
Mindre byer	68	5	65	7	71	5	70	6
Resten av landet	66	4	69	4	72	5	73	3

Note ¹ - se Tabell 3.7Note ² - se Vedlegg 6

Tabell 7.5: Gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent

	1992	2001	2005	2009
Ingen gjøremål	67	64	70	53
Hente/bringe barn i barnehage ol	7	9	7	10
Hente/bringe barn til/fra fritidsaktiviteter	-	2	1	1
Hente/bringe andre	2	4	2	3
Dagligvareinnkjøp	18	20	14	25
Andre innkjøp	4	8	5	6
Møter i forbindelse med arbeid	2	6	1	4
Andre gjøremål	7	6	5	6

Tabell 7.6: Transportmiddelbruk siste gang man reiste fra bostedet til arbeidsstedet etter tilgang til parkeringsplass, bil og kollektivtransport. 2009. Prosent

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpas-			Sum
				sasjer	Kollektivt	Annet	
<i>Parkeringsmuligheter ved arbeidsplass</i>							
Gratis - disponeres av arb.giver, alltid plass	9	6	70	4	9	1	100
Gratis - disponeres av arb.giver, begrenset plass	13	7	56	2	20	1	100
Avgiftsbelagt - disponeres av arb.giver	12	9	43	3	32	1	100
Vei, gate eller plass, avgiftsbelagt	15	8	20	6	49	3	100
Vei, gate eller plass, ikke avgiftsbelagt	14	4	61	5	14	2	100
Finnes ikke parkeringsmulighet	13	9	12	6	52	8	100
<i>Tilgang til bil ¹</i>							
Ikke bil, ikke førerkort	27	11	0	3	58	0	100
Ikke bil, har førerkort	23	7	17	4	47	2	100
Bil i husholdningen, ikke førerkort	27	11	1	24	31	5	100
Bil og førerkort, ikke bil i går	18	10	32	8	28	3	100
Alltid tilgang til bil	7	5	74	2	9	1	100
<i>Tilgang til kollektivtransport ²</i>							
Svært godt	17	9	37	3	33	1	100
Godt	11	8	55	5	19	2	100
Middels godt	9	6	67	5	11	2	100
Dårlig	8	5	71	5	9	2	100
Svært dårlig	7	4	71	4	12	2	100

Note ¹ se Tabell 3.2Note ² se Tabell 3.3

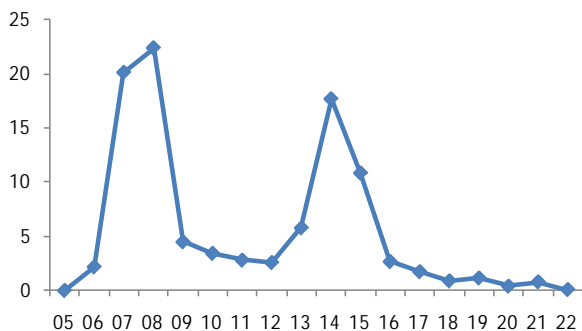
8 Skolereiser

8.1 Omfang, lengde og tidsbruk

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

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

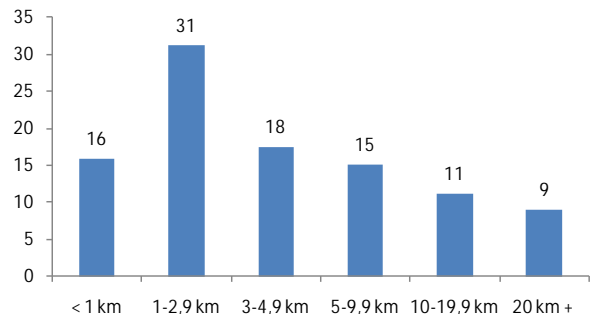
Hver person 13 år og eldre foretar i gjennomsnitt 0,13 skolereiser pr. dag. Det er samme nivå som i tidligere undersøkelser. Personer i alderen 13-19 år har 0,82 skolereiser. Sju prosent har foretatt en eller flere skolereiser på registreringsdagen.



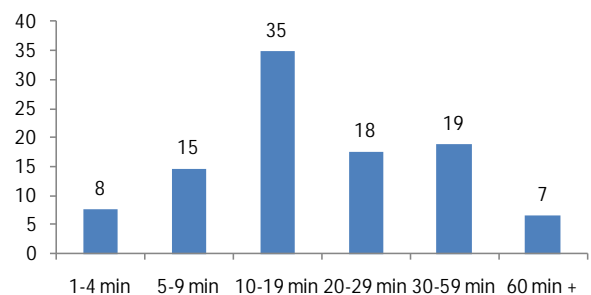
Figur 8.1: Skolereisene etter starttidspunkt. 2009. Prosent

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

De fleste skolereisene er korte. 47 prosent er kortere enn tre kilometer, 65 prosent er under fem kilometer. Ni prosent av skolereisene er over to mil (figur 8.2). 23 prosent bruker mindre enn ti minutter på skolereisen, syv prosent bruker en time eller mer (figur 8.3). En gjennomsnittlig skolereise er 6,9 km og tar 20 minutter (tabell 8.1).



Figur 8.2: Skolereisene etter lengde. 2009. Prosent



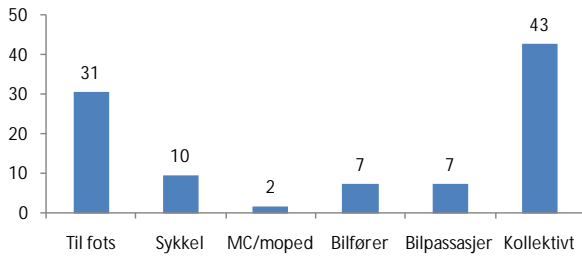
Figur 8.3: Skolereisene etter varighet. 2009. Prosent

Sammenlignet med 2005 er skolereisene blitt noe lengre, og tar derfor mer tid (tabell 8.2). De er likevel kortere enn i 2001. Reiselengden har økt mest blant de eldste og i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger.¹⁰

8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene

Den vanligste måten å komme seg til og fra skolen er ved bruk av kollektive transportmidler. På 43 prosent av reisene brukes buss eller andre kollektive transportmidler. Syv prosent av reisene er som bilfører, og like stor andel som bilpassasjer. Sykkel blir brukt på 10 prosent av reisene, mens tre av ti reiser foregår til fots (figur 8.4).

¹⁰ Merk at gruppene er såpass små at variasjonene kan skyldes tilfeldigheter.



Figur 8.4: Skolereisene etter transportmiddelbruk. 2009. Prosent

Andelen som sykler er noe lavere enn i 2005, mens andelen som reiser kollektivt har økt (tabell 8.3). Andelen som kjører bil er den samme som i 2005, lavere enn i 2001 og 1992.

Transportmiddelvalget henger sammen med alder og hvilken type skole man går på, og hvor den er lokalisert i forhold til bostedet. De under 15 år går og sykler mest (to av tre reiser) (tabell 8.4). Mer enn halvparten av dem som går på videregående reiser kollektivt. De over 20 år reiser mye kollektivt og har også en relativt høy andel til fots. I Oslo går man eller reiser kollektivt (totalt 88 prosent). Andelen som går er lavest i Oslos omegnskommuner, og her er kollektivandelen høy.

Tabell 8.1: Skolereiser¹; antall, lengde og tidsbruk. 1992, 2001, 2005 og 2009

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

¹ Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

Tabell 8.2: Skolereisenes¹ lengde og tidsbruk etter kjønn, alder og bosted. 1992, 2001, 2005 og 2009

Kjønn, alder og bosted	Kilometer				Minutter			
	1992	2001	2005	2009	1992	2001	2005	2009
Alle	8,5	8,0	6,7	6,9	23	21	19	20
<i>Kjønn</i>								
Mann	8,4	7,8	6,5	7,0	21	21	18	20
Kvinne	8,8	8,2	6,8	6,7	25	21	19	19
<i>Alder</i>								
12-15 år	3,7	4,8	3,4	3,6	16	17	15	15
16-19 år	9,5	9,4	10,6	9,0	25	23	25	24
20 år og eldre	13,4	9,9	7,7	8,2	28	22	19	20
<i>Bosted²</i>								
Oslo	4,7	4,4	4,4	4,4	22	20	19	18
Omegn til Oslo	10,5	8,0	6,9	8,1	30	21	21	24
Bergen/Trondheim/Stavanger	5,1	4,3	3,5	4,7	20	18	15	19
Omegn til Brg/Trd/Stv	7,9	9,3	6,0	8,7	27	21	16	24
Resterende seks største byer	7,7	8,2	5,4	6,5	20	20	18	20
Mindre byer	9,8	7,8	7,1	5,6	20	21	20	17
Resten av landet	10,7	11,4	10,9	10,2	24	23	20	22

¹ Skolereiser over 100 km er ikke tatt med

Note ² se Vedlegg 6

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

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

Tabell 8.4: Transportmiddelbruk på skolereiser etter alder, kjønn og bosted. 2009. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
<i>Alle</i>	31	10	7	7	43	2	100
<i>Alder</i>							
12-15 år	45	16	0	8	30	0	100
16-19 år	21	4	7	8	55	5	100
20 år og eldre	26	9	17	6	41	1	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	29	10	7	5	45	3	100
Kvinne	32	9	7	9	41	2	100
<i>Bosted¹</i>							
Oslo	42	5	3	3	46	1	100
Omegn til Oslo	18	9	10	5	56	2	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	31	11	7	5	44	2	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	29	12	5	6	48	1	100
Resterende seks største byer	24	15	9	8	41	3	100
Mindre byer	34	9	10	11	32	4	100
Resten av landet	30	10	6	9	42	2	100

Note ¹ se Vedlegg 6

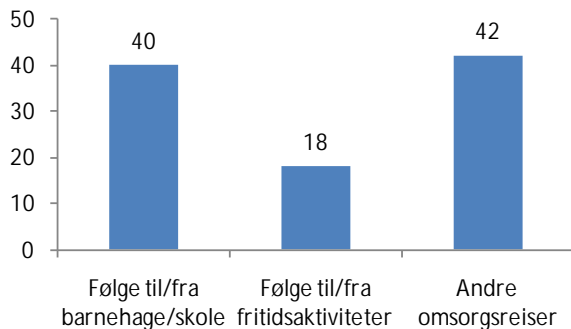
9 Omsorgsreiser

9.1 Ulike typer omsorgsreiser

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

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

To av fem omsorgsreiser er reiser i forbindelse med å bringe barn til og fra skole og barnehage (figur 9.1). 18 prosent av reisene består i å følge barn til fritidsaktiviteter, mens de resterende reisene har som formål å hente og bringe barn og andre til ulike aktiviteter. Sammenlignet med 2005 har det vært en økning i følgereiser i forbindelse med barnehage/skole og fritidsaktiviteter på bekostning av andre typer følgereiser (tabell 9.1). En forklaring kan være at flere barn går i barnehage. I 2005 gikk 76 prosent av barn 1-5 år i barnehage, og i 2009 var tallet steget til 88 prosent.¹¹

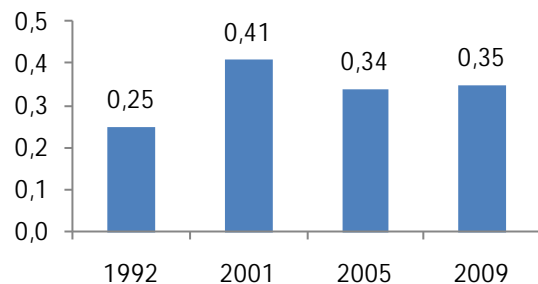


Figur 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 2009. Prosent

¹¹ SSBs statistikk "Barn i barnehager", www.ssb.no/barnehager

9.2 Antall, lengde og tidsbruk

Hver person foretar i gjennomsnitt 0,35 omsorgsreiser pr. dag (figur 9.2). Det er samme nivå som i 2005.

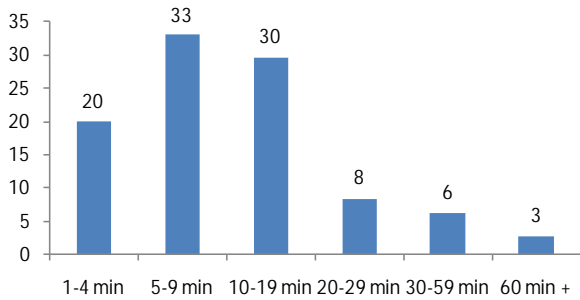


Figur 9.2: Antall omsorgsreiser pr. person pr. dag. 1992, 2001, 2005 og 2009

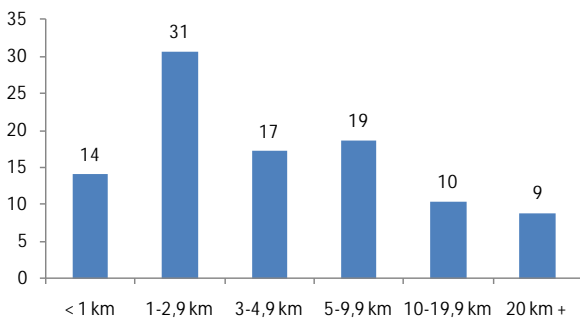
De som bor i husholdninger med barn har flest omsorgsreiser. De med barn under syv år har i gjennomsnitt 1,02 omsorgsreise hver dag, mot 0,92 i 2005 (tabell 9.3). Kvinner har litt flere reiser enn menn, de står for rundt to av tre følgereiser til barnehage/skole, mens de står for rundt halvparten av de andre følgereisene.

En omsorgsreise er i gjennomsnitt 7,9 kilometer og varer i 13 minutter. I helgene er den nesten dobbelt så lang som i ukedagene (tabell 9.2). Reisene er noe kortere enn i 2005. De med de yngste barna har kortest omsorgsreiser, mens par uten barn har lengst (tabell 9.3). Menns omsorgsreiser er tre kilometer lengre enn kvinners. Det skyldes at kvinner i større grad står for følgereiser til barnehage/skole som er de korteste reisene.

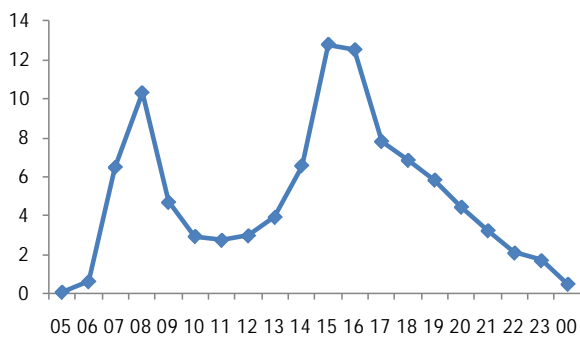
Nesten halvparten av omsorgsreisene er kortere enn tre kilometer (figur 9.4). Ni prosent er over to mil. Nesten to av tre reiser varer mellom 5 og 20 minutter (figur 9.3). De fleste reisene starter mellom kl 08 og 09 eller mellom kl 15 og 17, altså når arbeidsdagen starter og slutter, men vi ser også at det er mange slike reiser midt på dagen og utover ettermiddagen og kvelden (figur 9.5).



Figur 9.3: Omsorgsreisene etter tidsbruk, 2005. Prosent



Figur 9.4: Omsorgsreisene etter lengde, 2009. Prosent



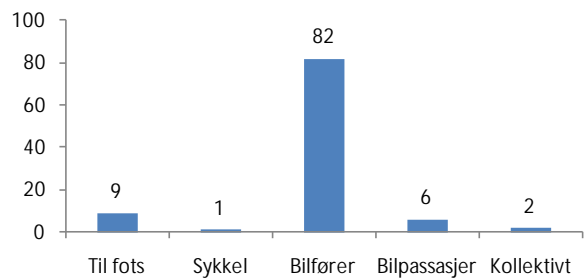
Figur 9.5: Omsorgsreisene etter starttidspunkt, 2009. Prosent

9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene

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

82 prosent av omsorgsreisene foregår som bilfører. Inkluderes bilpassasjerer er bil transportmiddel på 88 prosent av reisene. Kun ni prosent av reisene foregår til fots. Transportmiddelbruken er omtrent den samme som i 2005.

Andelen som går er høyest i de fire største byene. De som har de yngste barna går mest. Denne gruppen vil ha behov for å frakte barna til barnehager og annet i nærmiljøet. I tillegg er mange av dem så unge at følge-reisene ikke består i å følge (dvs. kjøre) sine foreldre.



Figur 9.6: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser, 2009. Prosent

Tabell 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 1992, 2001, 2005 og 2009.
Prosent¹²

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

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

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

¹² I 1992 var omsorgsreisene bare delt inn i to kategorier

Tabell 9.3: Omsorgsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001, 2005 og 2009

Kjønn, bosted og familietype	Antall reiser pr. dag				Reiselengde i km			
	1992	2001	2005	2009	1992	2001	2005	2009
Alle	0,25	0,41	0,34	0,35	8,6	9,3	9,1	7,9
<i>Kjønn</i>								
Mann	0,23	0,37	0,32	0,33	11,2	10,5	10,3	9,4
Kvinne	0,27	0,44	0,36	0,37	6,5	8,4	8,0	6,4
<i>Bosted¹</i>								
Oslo	0,21	0,26	0,23	0,23	8,3	6,8	9,5	5,5
Omegn til Oslo	0,28	0,50	0,37	0,45	11,8	10,8	8,4	8,0
Bergen/Trondheim/Stavanger	0,27	0,39	0,34	0,37	6,1	8,9	6,2	5,9
Omegn til Brg/Trd/Stv	0,23	0,47	0,41	0,38	7,5	11,1	12,8	7,3
Resterende seks største byer	0,27	0,50	0,36	0,37	8,5	8,9	8,7	9,0
Mindre byer	0,25	0,45	0,37	0,36	8,4	8,6	9,2	8,9
Resten av landet	0,25	0,36	0,32	0,33	8,9	10,0	9,7	8,1
<i>Familietype</i>								
Enslig	0,08	0,18	0,12	0,11	9,5	13,5	18,2	9,1
Par uten barn	0,12	0,23	0,18	0,17	11,8	12,1	11,2	12,4
Yngste barn < 7 år	0,56	0,88	0,92	1,02	6,3	6,1	6,2	5,0
Yngste barn 7-12 år	0,34	0,80	0,65	0,55	6,7	8,0	7,9	8,7
Yngste barn 13-17 år	0,28	0,53	0,50	0,32	11,6	15,2	12,1	8,8
Flere voksne	0,17	0,32	0,21	0,15	12,9	11,6	11,2	12,6

Note ¹ se Vedlegg 6

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

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

Tabell 9.5: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser etter bosted, kjønn og familietype. 2009. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum
Alle	9	1	82	6	2	100
<i>Bosted</i> ¹						
Oslo	17	1	71	5	6	100
Omegn til Oslo	8	1	84	5	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	14	1	75	7	3	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	6	-	90	4	-	100
Resterende seks største byer	7	1	83	7	1	100
Mindre byer	8	2	80	7	2	100
Resten av landet	8	1	86	5	-	100
<i>Kjønn</i>						
Menn	7	1	85	4	2	100
Kvinner	11	1	78	8	2	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	10	3	80	4	3	100
Par uten barn	5	-	86	8	1	100
Yngste barn <7 år	14	2	78	4	2	100
Yngste barn 7-12 år	6	1	87	6	-	100
Yngste barn 13-17 år	4	-	83	9	3	100
Flere voksne	4	-	80	11	3	100

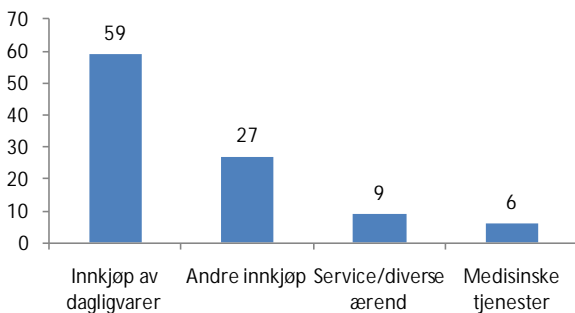
Note ¹ se Vedlegg 6

10 Innkjøpsreiser

10.1 Ulike typer innkjøpsreiser

Innkjøpsreisene utgjør 28 prosent av de daglige reisene. De er gruppert i fire kategorier; innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, service og diverse ærend og medisinske tjenester. Service/ærend inkluderer besøk på postkontor, bank, offentlige kontorer m v. Medisinske tjenester er besøk hos lege, tannlege, fysioterapeut, sykehus o l.

Innkjøp av dagligvarer er den viktigste formen for innkjøpsreiser, og utgjør 59 prosent av disse reisene (figur 10.1). Sammen med andre typer innkjøp, utgjør de 86 prosent av reisene som kalles ”innkjøpsreiser”. De resterende slike reiser er i forbindelse med ulike typer ærend.

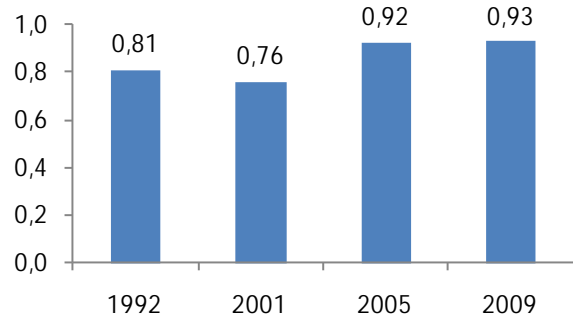


Figur 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 2009. Prosent

Andelen av innkjøpsreisene som er knyttet til innkjøp av dagligvarer er høyere enn i 2005 og 2001, men lavere enn i 1992 (tabell 10.1).

10.2 Antall, lengde og tidsbruk

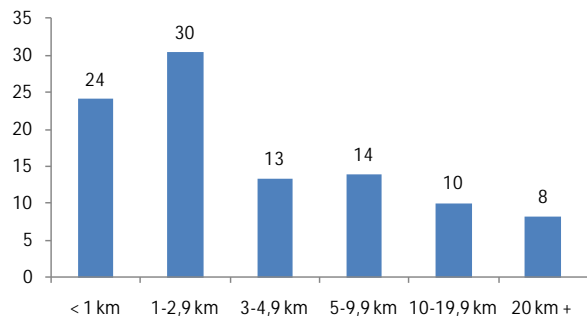
Hver person foretok i gjennomsnitt 0,93 innkjøpsreiser, sammenlignet med 0,92 i 2005 (figur 10.2). Dette er en økning sammenlignet tidligere år.



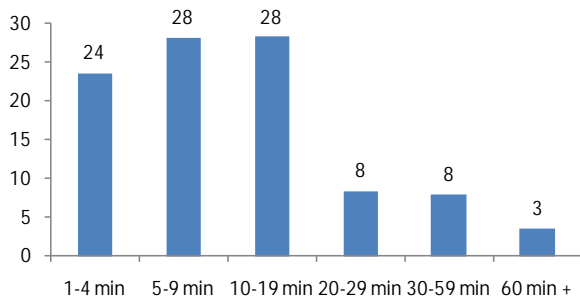
Figur 10.2: Antall innkjøpsreiser per person per dag. 1992, 2001 og 2005

Det er på hverdage man reiser mest i forbindelse med innkjøp og andre ærend. Mandag-fredag foretar hver person 1,04 innkjøpsreiser, mot 0,68 reiser lørdag og søndag (tabell 10.2). Dette er på samme nivå som i 2005.

Kvinner foretar flere innkjøpsreiser enn menn, 0,97 mot 0,89 reiser (tabell 10.3), men menn har litt lengre reiser enn tidligere. Som i 2005 er det flest innkjøpsreiser i Bergen, Trondheim og Stavanger.



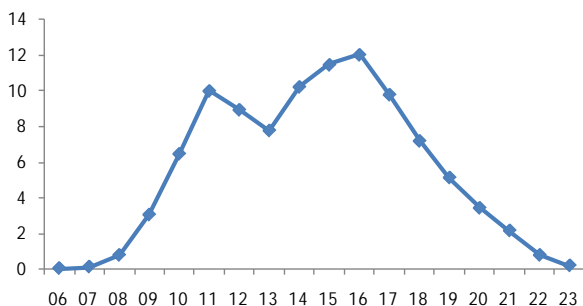
Figur 10.3: Innkjøpsreiser etter lengde. 2009. Prosent



Figur 10.4: Innkjøpsreiser etter varighet. 2009. Prosent

I gjennomsnitt er en innkjøpsreise 7,3 km, og mer enn halvparten av reisene er under tre kilometer. Gjennomsnittlig reisetid på innkjøpsreisene er 14 minutter, og halvparten av reisene tar mindre enn 10 minutter. Reiselengden på enkeltreisene er noe lengre enn i 2005 (tabell 10.2). Bosatte i de fire største byene har kortest innkjøpsreiser (tabell 10.3). Kvinner har kortere reiser enn menn, og enslige har også relativt korte innkjøpsreiser.

De fleste reisene (ca. 60 prosent) for innkjøp av dagligvarer foregår mellom kl 11 og kl 17 (figur 10.5). Det er én topp mellom 11 og 12, og en ny topp mellom 16 og 17.



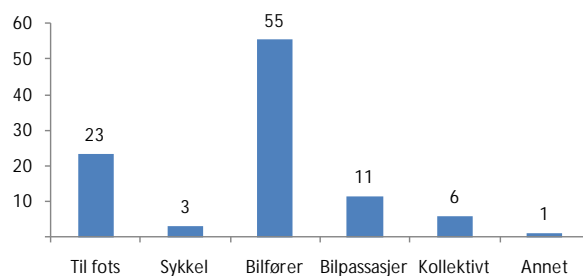
Figur 10.5: Reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer etter starttidspunkt. 2009. Prosent

Tabell 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent

Formål	1992	2001	2005	2009
Innkjøp av dagligvarer	61	52	52	59
Andre innkjøp	25	27	31	27
Service/diverse ærend	12	13	10	9
Medisinske tjenester	4	8	7	6
Sum	100	100	100	100

10.3 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser

På innkjøpsreisene bruker man stort sett samme transportmidler som på andre typer reiser. To av tre reiser foregår med bil (figur 10.6). Kollektive transportmidler ble brukt på seks prosent av innkjøpsreisene i 2009, mens 23 prosent av reisene foregikk til fots.



Figur 10.6: Transportmiddelbruk på innkjøpsreisene. 2009. Prosent

Fra 2005 har det vært en økning i andel innkjøpsreiser til fots, samtidig som andelen som bilfører reduseres, men fordelingen er nå omtrent som i 2001 (tabell 10.4). Andelen som kjører bil er høyere blant menn enn kvinner, og lavest i Oslo og de tre andre største byene (tabell 10.5). Enslige bruker også lite bil på innkjøpsreisene.

Tabell 10.2: Innkjøpsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2005	2009
Antall reiser per dag, alle dager	0,81	0,76	0,92	0,93
Km per reise	5,1 km	6,7 km	6,8 km	7,3 km
Km per dag	4,1 km	5,1 km	6,3 km	6,8 km
Min per reise	11 min	13 min	13 min	14 min
Min per dag	9 min	10 min	12 min	13 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,89	0,85	1,01	1,04
Km per reise	5,1 km	6,7 km	6,8 km	7,4 km
Km per dag	4,5 km	5,7 km	6,9 km	7,7 km
Min per reise	11 min	13 min	13 min	14 min
Min per dag	10 min	11 min	13 min	15 min
Antall reiser på lørdager og søndager	0,62	0,53	0,69	0,68
Km per reise	5,1 km	6,8 km	7,0 km	6,4 km
Km per dag	3,2 km	3,4 km	4,8 km	4,4 km
Min per reise	11 min	14 min	13 min	13 min
Min per dag	7 min	7 min	9 min	9 min

Tabell 10.3: Innkjøpsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 2001, 2005 og 2009

Kjønn, bosted og familietype	Antall reiser per dag				Reiselengde i km			
	1992	2001	2005	2009	1992	2001	2005	2009
Alle	0,81	0,76	0,92	0,93	5,1	6,7	6,8	7,3
<i>Kjønn</i>								
Mann	0,78	0,71	0,87	0,89	5,3	7,0	7,4	8,4
Kvinne	0,84	0,81	0,97	0,97	5,0	6,5	6,3	6,2
<i>Bosted¹</i>								
Oslo	0,91	0,77	0,94	0,96	3,6	4,4	4,9	4,0
Omegn til Oslo	0,84	0,77	0,88	0,97	7,7	7,0	7,6	7,6
Bergen/Trondheim/Stavanger	0,87	0,79	1,02	1,03	4,4	4,9	4,2	4,6
Omegn til Brg/Trd/Stv	0,77	0,83	0,95	0,85	5,0	6,8	6,1	7,5
Resterende seks største byer	0,80	0,82	0,93	0,92	4,9	6,0	6,0	6,1
Mindre byer	0,81	0,78	0,92	0,94	4,3	6,7	6,8	7,6
Resten av landet	0,76	0,71	0,88	0,87	5,9	8,8	9,1	10,5
<i>Familietype</i>								
Enslig	0,81	0,76	0,91	0,94	4,0	5,6	6,0	5,4
Par uten barn	0,80	0,76	1,00	0,96	4,9	7,2	6,7	8,1
Yngste barn <7 år	0,88	0,82	0,98	0,94	5,1	6,7	7,1	8,4
Yngste barn 7-12 år	0,80	0,86	1,02	0,90	4,9	6,1	9,7	8,5
Yngste barn 13-17 år	0,77	0,88	0,99	0,85	6,2	9,3	7,6	6,1
Flere voksne	0,78	0,80	0,85	0,95	5,8	6,9	5,7	6,4

Note ¹ se Vedlegg 6

Tabell 10.4: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 1992, 2001, 2005 og 2009. Prosent

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009
Til fots	22	22	20	23
Sykkel	7	3	3	3
Bilfører	52	56	59	55
Bilpassasjer	13	12	12	11
Kollektivt	5	6	5	6
Annet	1	1	1	1
Sum	100	100	100	100

Tabell 10.5: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser etter bostedsregion, kjønn og familietype. 2009. Prosent

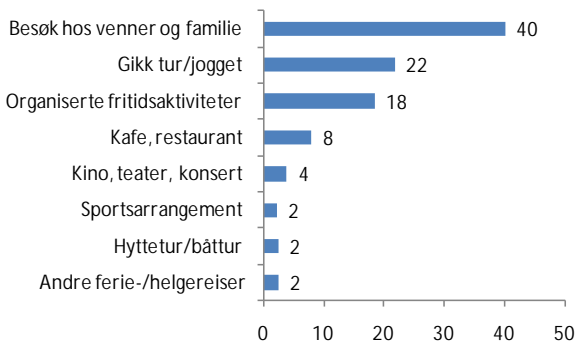
Bosted, kjønn og familietype	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
Alle	23	3	55	11	6	1	100
<i>Bosted</i> ¹							
Oslo	46	4	28	7	15	-	100
Omegn til Oslo	16	2	63	10	7	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	32	2	46	11	8	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	18	2	64	11	4	-	100
Resterende seks største byer	20	4	58	12	5	1	100
Mindre byer	16	3	62	14	3	1	100
Resten av landet	18	3	63	13	3	1	100
<i>Kjønn</i>							
Menn	21	3	66	5	4	1	100
Kvinner	25	3	46	17	8	1	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	35	4	40	7	12	2	100
Par uten barn	21	3	58	14	5	-	100
Yngste barn <7 år	17	1	68	9	4	1	100
Yngste barn 7-12 år	15	4	65	12	2	2	100
Yngste barn 13-17 år	21	3	52	15	7	2	100
Flere voksne	28	4	51	11	5	1	100

Note ¹ se Vedlegg 6

11 Fritids- og besøksreiser

11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser

Fritids- og besøksreiser utgjør 32 prosent av alle reiser, og består av reiser i forbindelse med egne fritidsaktiviteter som kino- og teaterbesøk, konserter, restaurantbesøk, idrettsaktiviteter som tilskuer eller deltaker, joggetur, luftetur med hunden etc., og privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Båttur, hyttetur, ferie og helgereiser er også inkludert. Lengre ferieturer som inkluderer overnatting vil bli presentert i neste kapittel.



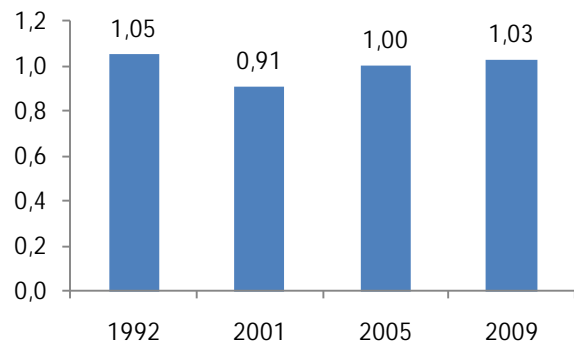
Figur 11.1: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål. 2009. Prosent

Det vanligste formålet for denne typen reiser er å besøke venner eller familie (figur 11.1). De utgjør 40 prosent av disse reisene. 22 prosent av reisene er knyttet til turgåing, lufting av hund, joggeturer og liknende, men en nesten like stor andel skjer i forbindelse med ulike former for organiserte fritidsaktiviteter. Innenørsaktiviteter som kino, teater, konsert eller restaurantbesøk, utgjør 12 prosent av fritidsreisene, mens reiser i tilknytning til sportsarrangement som tilskuer utgjør bare to prosent. Hytteturer, båtturer og andre ferie- og fritidsturer representerer også en liten del av denne typen fritidsreiser, men er en viktig del av de lange reisene, som vi kommer tilbake til i kapittel 12.

Sammenliknet med sammensetningen av slike reiser i 2005, har det ikke skjedd vesentlige endringer.

11.2 Antall, lengde og tidsbruk

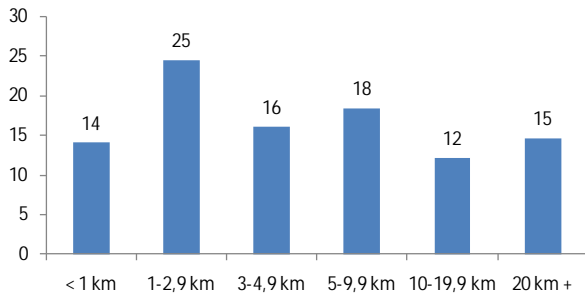
I 2009 foretok personer i alderen 13 år eller eldre i gjennomsnitt 1,03 fritids- og besøksreiser per dag. Dette er på samme nivå som i tidligere undersøkelser (figur 11.2 og tabell 11.1).



Figur 11.2: Antall fritids- og besøksreiser per person per dag. 1992, 2001, 2005 og 2009

Tabell 11.2 viser at de yngste har flest fritids- og besøksreiser. Aldersgruppen 13-17 år har i gjennomsnitt 1,60 fritids- og besøksreiser per dag. I alderen fra 25 år og opp til 75 år varierer gjennomsnittet fra 0,93 til 1,10. Det er først over denne alderen at antall fritidsreiser går ned til 0,64 per dag. Det er små variasjoner i antall fritids- og besøksreiser etter kjønn, familietype og bosted.

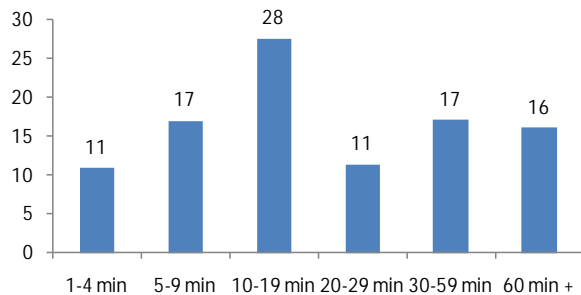
En gjennomsnittlig fritidsreise er 14,2 km og varer i 32 minutter (tabell 11.1). I underkant av 40 prosent av disse reisene er under tre km og 15 prosent er over to mil (figur 11.3). Mer enn halvparten (56 prosent) tar mindre enn 20 minutter, 16 prosent er på minst en time (figur 11.4).



Figur 11.3: Fritids- og besøksreiser etter lengde. 2009. Prosent

Bosatte i omegnskommunene til Oslo har de lengste fritidsreisene, 17,7 km (tabell 11.2).

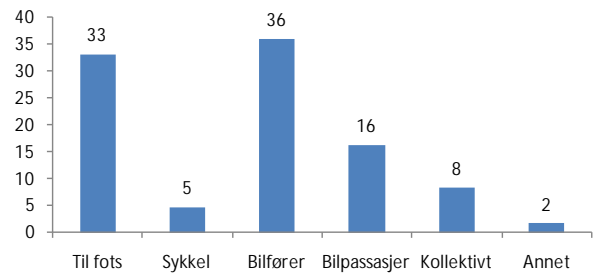
Fritidsreisene har blitt lengre siden 2005 da gjennomsnittslengden var på 13 km, men økningen har ikke vært like stor i alle grupper.



Figur 11.4: Fritids- og besøksreiser etter tidsbruk. 2009. Prosent

11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

Til forskjell fra mange andre typer reiser, er det vanlig å bruke beina på fritidsreiser. En tredel av disse reisene foregår til fots, og for en del av reisene er det selve formålet med reisen (figur 11.5). Likevel er bilen det vanligste transportmidlet, enten som sjåfør, 36 prosent, eller som passasjer, 16 prosent. Åtte prosent av reisene er med kollektive transportmidler. Denne transportmiddelfordelingen er så godt som uendret fra 1992 (tabell 11.3).



Figur 11.5: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 2009. Prosent

Bilbruken på fritids- og besøksreisene er lavest i de fire største byene (tabell 11.4). I Oslo foregår kun 18 prosent som bilfører, mens 27 prosent av reisene er med kollektive transportmidler. Menn kjører oftere enn kvinner, som til gjengjeld er passasjer.

Tabell 11.1: Fritids- og besøksreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 2001, 2005 og 2009

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	2001	2005	2009
Antall reiser per dag, alle dager	1,05	0,91	1,00	1,03
Km per reise	13,1 km	14,8 km	13,0 km	14,2 km
Km pr. dag	13,8 km	13,5 km	13,0 km	14,6 km
Min pr. reise	24 min	26 min	29 min	32 min
Min pr. dag	25 min	24 min	29 min	33 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,91	0,80	0,89	0,94
Km pr. reise	10,7 km	12,7 km	11,4 km	11,2 km
Km pr. dag	9,7 km	10,1 km	10,1 km	10,5 km
Min pr. reise	20 min	23 min	27 min	28 min
Min pr. dag	18 min	18 min	24 min	26 min
Antall reiser på lørdager og søndager	1,35	1,18	1,27	1,28
Km pr. reise	17,1 km	18,4 km	15,8 km	18,8 km
Km pr. dag	23,1 km	21,7 km	20,1 km	24,1 km
Min pr. reise	30 min	31 min	34 min	38 min
Min pr. dag	41 min	37 min	43 min	49 min

Tabell 11.2: Fritids- og besøksreisenes lengde og antall reiser pr. dag etter kjønn, bosted, alder og familietype. 1992, 2001, 2005 og 2009

Kjønn, bosted, alder og familietype	Antall reiser pr. dag				Reiselengde i km			
	1992	2001	2005	2009	1992	2001	2005	2009
Alle	1,05	0,91	1,00	1,03	13,1	14,8	13,0	14,2
<i>Kjønn</i>								
Mann	1,10	0,95	1,02	1,01	12,6	15,3	15,0	15,1
Kvinne	1,05	0,87	1,00	1,05	13,6	14,2	11,1	13,4
<i>Bosted¹</i>								
Oslo	0,92	0,87	1,03	1,01	15,2	15,4	13,4	14,2
Omegnskommuner til Oslo	0,96	0,80	0,93	0,99	15,0	16,5	15,6	17,7
Bergen/Trondheim/Stavanger	1,07	0,96	1,05	1,06	14,4	15,0	12,3	13,4
Omegnskommuner til O/B/T	1,05	0,94	1,02	1,08	14,4	13,4	10,1	11,1
Resterende seks største byer	1,09	0,91	1,03	1,05	11,4	12,7	11,6	15,6
Mindre byer	1,10	0,91	1,04	1,08	12,0	14,7	13,2	14,5
Resten av landet	1,06	0,93	0,95	0,99	13,1	15,1	13,2	13,1
<i>Alder</i>								
13-17 år	1,86	1,52	1,65	1,60	4,9	8,3	7,5	7,6
18-24 år	1,52	1,08	1,29	1,29	12,2	14,5	12,5	12,7
25-34 år	1,10	0,96	1,02	1,10	12,4	15,4	14,1	15,9
35-44 år	0,99	0,82	0,93	0,95	16,3	15,0	13,6	14,2
45-54 år	0,88	0,84	0,87	0,93	20,1	15,5	14,0	16,8
55-66 år	0,75	0,84	0,89	0,93	15,8	18,2	15,4	17,5
67-74 år	0,85	0,82	0,89	0,98	9,3	14,7	13,8	14,6
75 år og eldre	0,49	0,58	0,67	0,64	12,9	16,1	11,4	11,7
<i>Familietype</i>								
Enslig	0,82	0,87	0,93	0,99	12,4	13,9	13,3	12,7
Enslig m/barn	1,41	0,89	0,90	0,93	14,1	17,5	13,3	18,3
Par u/barn	0,88	0,85	0,93	0,93	14,9	17,9	14,7	15,0
Par m/barn	1,18	0,88	0,88	1,17	12,0	14,9	14,1	11,8
Flere voksne	1,05	0,88	1,16	1,25	13,6	14,6	11,9	10,1

Note ¹ se Vedlegg 6

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

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

Tabell 11.4: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser etter bosted, kjønn og familietype. 2009. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
Alle	33	5	36	16	8	2	100
<i>Bosted¹</i>							
Oslo	39	6	18	10	27	1	100
Omegn til Oslo	30	3	39	21	7	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	38	5	29	16	11	1	100
Omegn til Brg/Trd/Stv	31	4	44	17	3	1	100
Resterende seks største byer	29	6	37	19	6	2	100
Mindre byer	32	4	41	17	4	2	100
Resten av landet	33	5	41	16	3	2	100
<i>Kjønn</i>							
Menn	30	6	44	10	7	2	100
Kvinner	36	4	28	22	9	1	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	36	4	36	9	13	1	100
Par uten barn	33	4	39	17	6	1	100
Yngste barn <7 år	30	5	46	15	3	1	100
Yngste barn 7-12 år	31	6	35	20	5	2	100
Yngste barn 13-17 år	36	6	24	23	9	2	100
Flere voksne	33	6	33	14	13	1	100

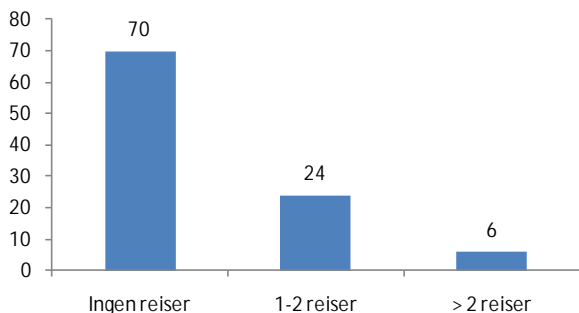
Note ¹ se Vedlegg 1

12 Ferie- og fritidsreiser – båtliv

12.1 Ferie- og fritidsreiser med overnatting

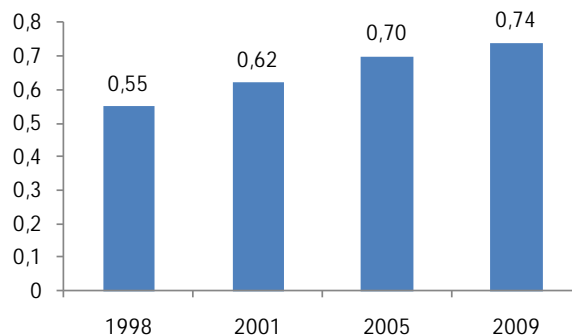
Som ferie- og fritidsreise regnes reiser som er 100 km eller lengre, hvor formålet er oppgitt å være ferie eller besøk hos slekt/venner, startstedet er egen bolig eller arbeidsplass, og endepunktet er annet sted i Norge eller i utlandet. Intervjupersonen skal ha hatt minst én overnatting på reisens endepunkt.

I 2009 hadde 30 prosent av befolkningen minst én ferie- og fritidsreise med overnatting i løpet av en måned (figur 12.1). Dette er gjennomsnitt for hele året. Rundt 80 prosent av disse har en eller to reiser.



Figur 12.1: Antall ferie og fritidsreiser pr. måned 2009. Prosent

I gjennomsnitt har befolkningen som helhet 0,74 ferie- og fritidsreiser pr. måned¹³ (figur 12.2). Økningen fra tidligere år fortsetter. I 1998 var rapporteringsformen noe annerledes. Fra og med 2001 er alle utenlandsreiser rapportert, uansett reiselengde, mens det i 1998 bare var utenlandsreiser på 100 km eller lengre som ble registrert. I 1998 var andelen reiser til utlandet 16 prosent, i 2001 25 prosent, 23 prosent i 2005, mens det i 2009 var steget til 28 prosent.

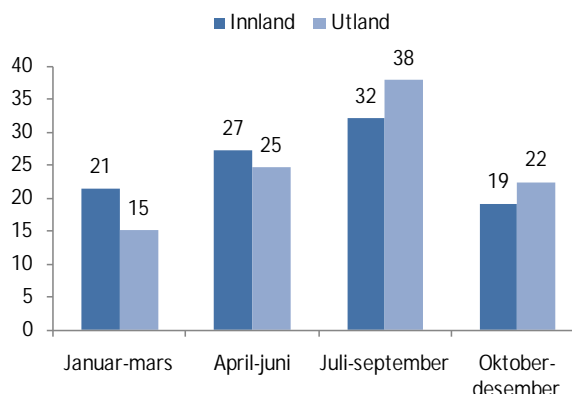


Figur 12.2: Gjennomsnittlig antall ferie- og fritidsreiser pr. måned. 1998, 2001, 2005 og 2009

Kjennetegn ved de som har flest ferie- og fritidsreiser er (tabell 12.4):

- Kvinner
- Aldersgruppen 45-66 år
- Personer med høyskole/universitetsutdanning
- Personer med akademiske yrker og administrative ledere
- Husholdsinntekt på kr 800 000 eller høyere
- Bosatte i Oslo (og omegn)

Ferie- og fritidsreisene med overnatting fordeler seg utover hele året. Det er flest reiser i juli-september, både innenlands og utenlands. Variasjonen er størst for utenlandsreiser. Når det gjelder enkeltmåneder er det juli og august som skiller seg ut. I oktober er det også mange utenlandsreiser.

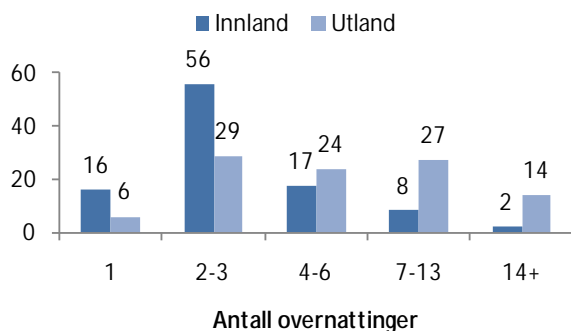


Figur 12.3: Ferie- og fritidsreiser i innland og utland etter tidspunkt på året. 2009. Prosent

¹³ Tur-returreiser teller som to reiser

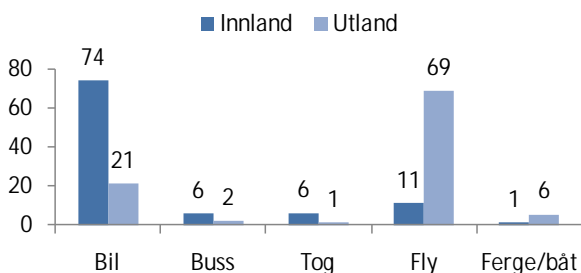
12.2 Reisens varighet og transportmiddelbruk

På denne typen ferie- og fritidsreiser har man i gjennomsnitt 4,2 overnattinger på reisens endepunkt. Det er stor forskjell på reiser innenlands og utenlands. Innenlandsreiser har i gjennomsnitt 3,3 overnattinger, mens utenlandsreisene har 6,6 overnattinger. Antall overnattinger har økt på utenlandsreisene fra 2005 (tabell 12.2). Det vanligste er å ha 2-3 overnattinger (figur 12.4). Dette gjelder både for reiser innenlands og for utenlandsreiser, men for innenlandsreiser gjelder det over halvparten av reisene.



Figur 12.4: Antall overnattinger på reisens endepunkt i innland og utland, 2009. Prosent

Det er stor variasjon i transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser innenlands og utenlands. Bilen dominerer på innenlandsreisene. Den brukes på tre av fire reiser, mens fly brukes på 11 prosent av reisene (figur 12.5). Reisemåte innenlands er omtrent den samme som den var i 2005 (tabell 12.3). På reiser til utlandet dominerer flyet med 69 prosent av alle reiser. Denne andelen har økt fra 60 prosent i 2005.



Figur 12.5: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser i innland og utland, 2009. Prosent

12.3 Eie og bruk av båt

En tredel av befolkningen eier eller disponerer småbåt eller fritidsbåt. Det er en økning på to prosentpoeng siden undersøkelsen i 2005 (tabell 12.1).

Tabell 12.1: Befolkningens tilgang til småbåt/fritidsbåt, 2005 og 2009. Prosent

Eie/tilgang til småbåt/ fritidsbåt	2005	2009
Ja	31	33
Nei	69	67
Sum	100	100

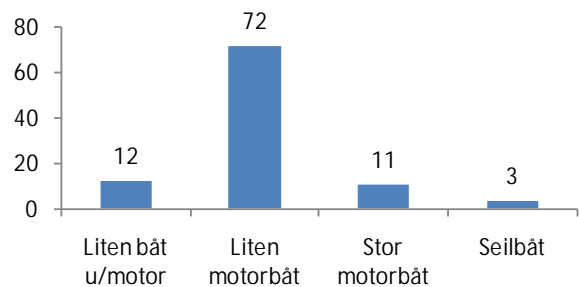
Vi finner en høyere andel (37 prosent eller høyere) personer med tilgang til småbåt/fritidsbåt blant (tabell 12.5):

- Aldersgruppen 35-66 år
- Par
- Yrkesaktive som jobber mer enn 40 timer pr. uke
- Personer med husholdningsinntekt over kr 600.000
- Personer bosatt i spredtbygde strøk

Vi finner en lavere andel (27 prosent eller lavere) personer med tilgang til småbåt/fritidsbåt blant:

- Aldersgruppene 25-34 år og over 74 år
- Enslige med eller uten barn
- Personer med husholdningsinntekt under kr 400.000
- Personer bosatt i Oslo

Den vanligste båttypen er en liten motorbåt (26 fot eller kortere), nesten tre av fire båteiere har slik båt. Bare tre prosent har seilbåt, mens 11 prosent har stor (motor)båt og 12 prosent en liten båt uten motor (figur 12.6).

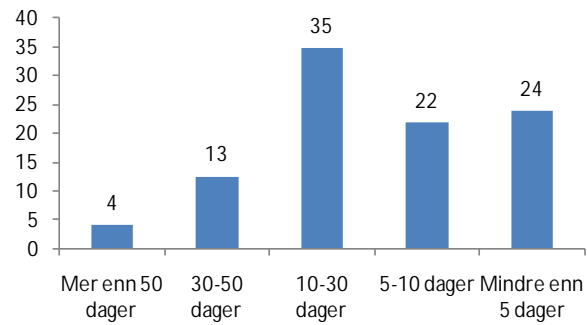


Figur 12.6: Fordeling av båttypen, 2009. Prosent

Små båter uten motor er mest vanlig blant bosatte i Oppland og Hedmark. Vi vet riktignok ikke *hvor* denne båten er plassert. Seilbåter er mest vanlig blant dem som bor i Oslo og Akershus, Buskerud og Vestfold.

Fire prosent bruker båten mer enn 50 dager i løpet av sommerhalvåret (figur 12.7). En av fire bruker båten mindre enn fem dager, mens rundt en tredel bruker båten 10-30 dager.

Bosatte i Hedmark, Oppland, Møre og Romsdal, Troms og Finnmark bruker båtene sine minst i sommerhalvåret, minst 32 prosent av dem bruker båten mindre enn fem dager (tabell 12.6). Det er de store båtene som brukes mest. En av ti som har stor motorbåt bruker den minst 50 dager i løpet av sommerhalvåret. Små båter uten motor brukes minst, 44 prosent færre enn fem dager.



Figur 12.7: Hvor ofte man bruker båt i sommerhalvåret. 2009. Prosent

Tabell 12.2: Ferie- og fritidsreiser etter antall overnattinger. 2001, 2005 og 2009. Prosent

Antall overnattinger	Reiser i Norge			Utenlandsreiser			I alt		
	2001	2005	2009	2001	2005	2009	2001	2005	2009
1 overnatting	21	19	16	13	9	6	19	17	13
2-3 overnattinger	53	54	56	25	33	29	47	49	49
4-6 overnattinger	16	18	17	17	22	24	16	19	19
7-13 overnattinger	8	8	8	26	24	27	12	11	13
14 overnattinger og mer	2	1	2	19	12	14	6	4	5
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabell 12.3: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser. 2001, 2005 og 2009. Prosent

Transportmiddel	Reiser i Norge			Utenlandsreiser			I alt		
	2001	2005	2009	2001	2005	2009	2001	2005	2009
Bil	77	76	74	28	27	21	65	65	60
Buss	5	6	6	5	3	2	5	5	5
Tog	7	7	6	2	1	1	5	5	5
Fly	8	10	11	54	60	69	20	21	27
Ferge/båt	2	2	1	10	9	6	4	4	3
Annet	1	0	1	1	0	0	1	0	1
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabell 12.4: Ferie- og fritidsreiser med overnatting; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2009

Reiseomfang	Har foretatt ferie- og fritidsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	30	70	100	0,74
<i>Kjønn</i>				
Mann	28	72	100	0,69
Kvinne	32	68	100	0,80
<i>Alder</i>				
13-17 år	23	77	100	0,50
18-24 år	29	71	100	0,70
25-34 år	33	67	100	0,82
35-44 år	32	68	100	0,81
45-54 år	33	67	100	0,85
55-66 år	34	66	100	0,88
67- 74 år	28	72	100	0,69
74 år og eldre	16	84	100	0,37
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	20	80	100	0,46
Videregående, yrkesfaglig	26	74	100	0,63
Videregående, allmennfaglig	29	71	100	0,72
Høyskole/universitet inntil 15 år	35	65	100	0,90
Høyskole/universitet 16 år og mer	42	58	100	1,10
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	41	59	100	1,10
Akademiske yrker	40	60	100	1,06
Yrker med kortere utdanning	38	62	100	0,99
Kontor- og kundeserviceyrker	34	66	100	0,82
Salgs-, service- og omsorgsyrker	29	71	100	0,68
Yrker innen primærnæringene	20	80	100	0,43
Håndverkere etc.	24	76	100	0,60
Prosess- og maskinoperatører	18	82	100	0,42
Andre yrker	31	69	100	0,77
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under 200 000 kr	24	76	100	0,61
200 000 - 399 999 kr	26	74	100	0,61
400 000 - 599 999 kr	29	71	100	0,73
600 000 - 799 999 kr	31	69	100	0,77
800 000 - 999 999 kr	38	62	100	0,95
1 000 000 kr og over	42	58	100	1,14
<i>Bosted ¹</i>				
Oslo	38	62	100	1,02
Omegnskommuner til Oslo	36	64	100	0,93
Bergen/Trondheim/Stavanger	34	66	100	0,83
Omegnskommuner til B/T/S	26	74	100	0,68
Resterende seks største byer	30	70	100	0,74
Mindre byer	26	74	100	0,64
Resten av landet	25	75	100	0,58

Note ¹ se Vedlegg 6

Tabell 12.5: Tilgang til småbåt/fritidsbåt. 2009. Prosent

	Småbåt/fritidsbåt		
	Ja	Nei	Sum
Alle	33	67	100
<i>Kjønn</i>			
Mann	36	64	100
Kvinne	29	71	100
<i>Alder</i>			
13-17 år	36	64	100
18-24 år	26	74	100
25-34 år	23	77	100
35-44 år	37	63	100
45-54 år	40	60	100
55-66 år	39	61	100
67-74 år	31	69	100
75 år +	21	79	100
<i>Familietype</i>			
Enslig	16	84	100
Enslig med barn	22	78	100
Par uten barn	37	63	100
Par med barn	41	59	100
Flere voksne	30	70	100
<i>Utdanning</i>			
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	30	70	100
Videregående yrkesfaglig	34	66	100
Videregående allmennfaglig	30	70	100
Høgskole/universitet inntil 15 år	33	67	100
Høgskole/universitet 16 år og mer	37	63	100
<i>Yrkesaktivitet</i> ¹			
Mertid	41	59	100
Heltid	34	66	100
Deltid	36	64	100
Ikke yrkesaktiv	28	72	100
<i>Yrke</i>			
Administrative ledere	45	55	100
Akademiske yrker	36	64	100
Yrker med kortere utdanning	34	66	100
Kontor- og kundeserviceyrker	32	68	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	32	68	100
Yrker innen primærnæringene	47	53	100
Håndverkere etc.	37	63	100
Prosess- og maskinoperatører	38	62	100
Andre yrker	34	66	100
<i>Husholdningsinntekt</i>			
Under kr 200.000	26	74	100
Kr 200.000-399.999	20	80	100
Kr 400.000-599.999	29	71	100
Kr 600.000-799.999	37	63	100
Kr 800.000-999.999	42	58	100
Kr 1.000.000 og over	50	50	100

	Småbåt/fritidsbåt		
	Ja	Nei	Sum
<i>Bosted</i> ²			
Oslo	21	79	100
Omegnskommuner til Oslo	28	72	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	29	71	100
Omegnskommuner til B/T/S	34	66	100
Resterende seks største byer	36	64	100
Mindre byer	33	67	100
Resten av landet	40	60	100

Note¹ - se Tabell 3.7Note² - se Vedlegg 6

Tabell 12.6: Hyppighet i båtbruk i sommerhalvåret, 2009. Prosent

Bostedsfylke	Bruksfrekvens båt					Sum
	Mer enn 50 dager	30-50 dager	10-30 dager	5-10 dager	Mindre enn 5 dager	
Østfold	4	16	36	20	24	100
Akershus	4	12	38	25	21	100
Oslo	3	12	34	26	26	100
Hedmark	1	8	24	29	37	100
Oppland	4	5	35	21	36	100
Buskerud	6	11	36	22	26	100
Vestfold	5	15	39	17	24	100
Telemark	5	13	37	26	19	100
Aust-Agder	5	14	43	21	17	100
Vest-Agder	6	17	41	19	18	100
Rogaland	7	15	37	17	25	100
Hordaland	4	15	41	22	19	100
Sogn og Fjordane	4	10	37	23	26	100
Møre og Romsdal	6	15	24	21	34	100
Sør Trøndelag	2	9	34	32	23	100
Nord Trøndelag	5	18	29	26	22	100
Nordland	3	12	40	22	23	100
Troms	3	7	32	18	40	100
Finmark	3	12	21	32	32	100
Båttype						
Båt u/motor under 8 m (26 fot)	2	5	21	27	44	100
Båt m/motor under 8 m (26 fot)	4	12	38	23	23	100
Båt 8 m (26 fot) eller større	9	26	40	14	10	100
Seilbåt	5	20	42	13	20	100

Tabell 12.7: Eie av båt etter type. 2009. Prosent

	U/motor < 26 fot	Motor < 26 fot	26 fot +	Seilbåt	Sum
Alle	12	73	11	4	100
<i>Kjønn</i>					
Mann	12	74	10	4	100
Kvinne	13	72	11	4	100
<i>Alder</i>					
13-17 år	9	75	10	6	100
18-24 år	11	73	12	4	100
25-34 år	8	78	12	2	100
35-44 år	10	75	11	4	100
45-54 år	12	72	12	4	100
55-66 år	16	71	11	3	100
67-74 år	19	69	10	2	100
75 år og eldre	21	71	7	2	100
<i>Familietype</i>					
Enslig	18	68	11	3	100
Enslig med barn	23	66	6	4	100
Par uten barn	15	71	11	3	100
Par med barn	8	77	11	4	100
Flere voksne	14	71	13	3	100
<i>Utdanning</i>					
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	12	75	10	3	100
Videregående skole yrkesfaglig	12	74	12	2	100
Videregående allmennfaglig	11	72	14	3	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	12	74	10	4	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	14	71	10	5	100
<i>Yrkesaktivitet ¹</i>					
Mertid	12	71	14	4	100
Heltid	11	74	10	4	100
Deltid	11	74	12	3	100
Ikke yrkesaktiv	15	72	10	3	100
<i>Yrke</i>					
Administrative ledere	8	74	14	4	100
Akademiske yrker	13	74	8	4	100
Yrker med kortere utdanning	11	71	13	5	100
Kontor- og kundeserviceyrker	16	71	9	4	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	9	78	10	2	100
Yrker innen primærnæringene	31	63	6	0	100
Håndverkere etc.	9	75	13	3	100
Prosess- og maskinoperatører	13	72	13	3	100
Andre yrker	11	75	12	3	100
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under 200 000 kr	15	70	11	3	100
200 000 - 399 999 kr	21	69	8	2	100
400 000 - 599 999 kr	15	72	10	3	100
600 000 - 799 999 kr	12	75	11	3	100
800 000 - 999 999 kr	10	76	10	3	100
1 000 000 kr og over	8	73	14	5	100

	U/motor < 26 fot	Motor < 26 fot	26 fot +	Seilbåt	Sum
<i>Bostedsfylke</i>					
Østfold	8	74	14	3	100
Akershus	15	67	11	8	100
Oslo	12	72	9	7	100
Hedmark	22	72	6	1	100
Oppland	36	61	1	1	100
Buskerud	17	70	7	6	100
Vestfold	8	75	11	6	100
Telemark	10	77	11	2	100
Aust-Agder	9	79	9	3	100
Vest-Agder	9	79	11	1	100
Rogaland	12	72	13	4	100
Hordaland	10	74	13	3	100
Sogn og Fjordane	13	71	14	2	100
Møre og Romsdal	13	69	17	1	100
Sør-Trøndelag	18	76	3	3	100
Nord-Trøndelag	8	75	15	2	100
Nordland	11	77	12	0	100
Troms	13	73	11	4	100
Finnmark	6	83	6	5	100
<i>Bosted²</i>					
Oslo	12	72	9	7	100
Omegnskommuner til Oslo	14	67	10	8	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	11	76	9	5	100
Omegnskommuner til B/T/S	14	71	13	2	100
Resterende seks største byer	9	75	12	4	100
Mindre byer	12	74	11	3	100
Resten av landet	14	73	12	2	100

Note ¹ se Tabell 3.7Note ² se Vedlegg 6

13 Referanser

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

Arbeidsdokument av 21. januar 2009
3440 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

KT/1470/2009

Sist oppdatert 20. februar 2009

Spørreskjema

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

Innhold

Introduksjon	74
Husholdningens tilgang til transportmidler 1	74
Arbeid/yrke 1	74
Reiser på registreringsdagen.....	75
Lange reiser og reiser til/fra utlandet.....	78
Arbeid/yrke 2	80
Arbeidsreisen	81
Husholdningen.....	82
Ektefelle/samboer	83
Husholdningens tilgang til transportmidler 2	83
Bakgrunnsopplysninger om IO.....	84

Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan brukes kun i den saklige sammenheng det er gitt.
Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning.
Unntak må klareres med TØI.

Introduksjon

18. Er din nåværende bostedsadresse: xx?

Ja/Nei

Hvis svart NEI i spm 18:

21. Hva er din bostedsadresse?

Adresse

19. Bor du på en annen adresse også? F.eks foreldres adresse, hybeladresse, "pendlerbolig" eller fritidsbolig som brukes over lengre tid.

Ja/Nei

Hvis ja:

20. Hva er denne adressen?

Adresse

24. Hvor mange personer er det totalt i husholdningen?

Antall personer

Husholdningens tilgang til transportmidler 1

Hvis IO er 18 år eller eldre:

25. Har du førerkort for bil? Klasse B/BE

Ja/Nei

Hvis JA i spm 25:

27. Hvilket år tok du førerkort for bil?

Årstall

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

Ja/Nei

Hvis nei:

28b Disponerer du eller andre i husholdningen bil på annen måte?

- Nei
- Låner av slektninger/venner
- Er med i en bildeleordning (bilkollektiv, bilpool via arbeidsgiver o.l)
- Leasingbil
- Firmabil

Arbeid/yrke 1

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

- Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid
- Hjemmeværende/Omsorgsarbeid i hjemmet
- Går på skole, studerer
- Militærtjeneste, siviltjeneste
- Fødselspermisjon
- Alderspensionist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger
- Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pensjon, rehabilitering, attføring, tiltak)
- Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid
- Annet

Stilles ikke til yrkesaktive – de settes automatisk til "Ja"

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

Ja/Nei

Hvis ja:

31. Hvor mange timer inntekstgivende 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

Hvis ja på spm 30:

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

- Fast oppmøtested
- Varierende oppmøtested
- Arbeider fast i eller ved boligen (permanent bosted)
- Arbeider delvis hjemme og delvis på fast oppmøtested
- Arbeider delvis hjemme og delvis på varierende oppmøtested

Hvis "Fast oppmøtested" (også delvis fast):

32. Hva er adressen på oppmøtestedet?

Adresse

Hvis "Fast oppmøtested" (også delvis fast):

33. Hvor langt er det mellom bosted og oppmøtested?

Km

Reiser på registreringsdagen

34. Var din reisedato?

Vi skal se på de reisene du gjennomførte Xdag/Xdato.

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

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

34. Utførte du noen av følgende gjøremål på (registreringsdagen)?

Var på arbeid/skole utenfor hjemmet/eiendommen	Ja/Nei
Var på reise eller møte i tilknytning til arbeidet	Ja/Nei
Fulgte barn eller andre til forskjellige aktiviteter	Ja/Nei
Gjorde innkjøp eller ærend	Ja/Nei
Var på kino, idrettsarrangement eller liknende	Ja/Nei
Besøkte slekt eller venner	Ja/Nei
Gikk, jogget, kjørte eller syklet en tur	Ja/Nei

Hvis svart NEI på alle i spm 34

35. Var du ikke utenfor eiendommen på(registreringsdagen)?

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

Hvis svart NEI i spm 35:

36 Hadde du ikke behov for å reise <registreringsdagen>, eller var du forhindret fra å reise?

- Hadde ikke behov for å reise
- Forhindret pga egen eller andres sykdom
- Forhindret pga dårlig vær/føre
- Kunne ikke komme ut på egenhånd
- Hadde ikke tilgang på bil eller andre transportmidler
- Annet

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

Vi tar reisene i tur og orden og starter med den første reisen du foretok. Deretter de andre i den rekkefølgen de kommer

Pass på å få med alle reisene i kronologisk rekkefølge

Reiser gjennomført på registreringsdagen fra kl 0400 til 0359:

37. Hvor startet den første reisen?

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

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

38. Når startet reisen?

Klokkeslett i 24-timers format

39. Hvor endte den første reisen?

- Eget bosted 1
- Eget bosted 2
- Egen arbeidsplass
- Skole/studiested (adresse)
- Annet sted (adresse)

Hvis reisen startet og endte på samme adresse:

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

Ja, hadde ingen stopp underveis

Nei, hadde stopp underveis (korreksjon av endepunkt i spm 39).

41. Hva var formålet med reisen?

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

«Hva gjorde du da du kom fram?»

Prøv å unngå kategorien «Annet formål». Ved flere gjøremål samme sted: Velg det IO synes er viktigst.

Husk at reiser som ender i bosted kodes ut fra gjøremål på siste startsted.

Formål med reise nr 1?

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

42. Hvilke transportmidler brukte du på reisen? Dersom du brukte flere transportmidler, nevnt de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

Transportmiddel 1 i reise 1:

- Til fots hele veien
- Sykkel
- Moped
- Motorsykkel
- Bil, fører
- Bil, passasjer
- Drosje/Taxi
- Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
- Turbuss/chartret buss
- Trikk

- T-bane
- Tog
- Rutefly
- Charterfly
- Ferge
- Rutebåt

- Annen båt/fritidsbåt/småbåt
- Traktor
- Snøscooter
- Annet
- Vil ikke svare/vet ikke

43. Transportmiddel 2 i reise nr 1?

44. Transportmiddel 3 i reise nr 1?

45. Transportmiddel 4 i reise nr 1?

Hvis flere enn ett transportmiddel:

46. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med? *Målt i avstand*

Hvis andre transportmidler enn Til fots hele veien:

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

Avstand i meter

49. Hvor lang tid tok hele reisen?

Antall minutter

Hvis flere kollektive transportmidler:

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

Antall minutter

48. Hvor lang var hele reisen?

Reiselengde inkl gange

Avstand i kilometer med én desimal

Hvis bilfører eller bilpassasjer som hovedtransportmiddel:

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

Reiste alene = 1.

Antall personer

Hvis to eller flere i bilen:

52. Hvor mange av passasjerene var under 13 år?

Antall

Hvis annet hovedtransportmiddel enn bilfører/bilpassasjer:

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

Reiste alene = 1.

Antall personer

Alle som har reist:

54. Hadde du noen flere reiser på ...(registreringsdagen)?

(NB! Husk å få IO hjem/avslutte reisen)

Ja/Nei

Hvis ja:

37-54 gjentas for inntil 15 reiser totalt.

Hvis IO har foretatt 15 reiser på registreringsdagen:

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

Ja/Nei

Hvis ja:

57. Hvor mange flere reiser?

Antall

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

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

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

NB! Her menes kort som IO evt har på intervjudagen

Ja/Nei

Hvis ja:

130. Hvilken type kort har du?

- Årskort/halvårskort
- Måneds-/halvmåneds kort
- Ukeskort
- Dagskort
- Klippe kort/ flerreise kort
- Ungdomskort
- Skolekort
- TT-kort
- Fribillett/frikort
- Andre korttyper

Lange reiser og reiser til/fra utlandet

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

Har du i løpet av den siste måneden foretatt reiser i Norge som er 10 mil eller lengre én vei eller reiser til/fra utlandet? Ta også med korte turer over grensen.

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

- Ja, i Norge
- Ja, til/fra utlandet
- Nei

59. Hvor startet den første reisen?

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

- Eget bosted 1
- Eget bosted 2
- Egen arbeidsplass
- Skole/studiested (adresse)
- Annet sted i Norge
- Sverige
- Danmark
- Finland
- Utlandet (annet land)

Hvis Sverige, Danmark eller Finland i spm 59:

60. Hvor i (land i spm 59) er dette?

By/sted - prekodet

Hvis utlandet i spm 59:

Hvilket land er dette?

Prekodet

62. Hvilken ukedag var dette?

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

63. Hvor endte den første reisen?

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

- Eget bosted 1
- Eget bosted 2
- Egen arbeidsplass
- Skole/studiested (adresse)
- Annet sted i Norge
- Sverige
- Danmark
- Finland
- Utlandet (annet land)

Hvis Sverige, Danmark eller Finland i spm 63:

64. Hvor i (land i spm 63) er dette?

By/sted - prekodet

Hvis utlandet i spm 63:

Hvilket land er dette?

Prekodet

66. Hva var hovedformålet med reisen?

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

67. Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen?

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

- Sykkel
- Moped
- Motorsykkel
- Bil, fører
- Bil, passasjer
- Drosje
- Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
- Turbuss/chartret buss
- Tog
- Rutefly
- Charterfly
- Ferge (som bilfører/passasjer)
- Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)
- Rutebåt
- Annen båt/fritidsbåt/småbåt
- Snøscooter
- Annet

Hvis kollektivt (35% av reisene)

67a Hvilket transportmidler brukte du til togstasjonen/bussterminalen/rutebåten/ferga/flyplassen?

Hvis IO brukte flere transportmidler oppgi det IO reiste lengst (antall km) med. Svaralternativer som spm 42

67b Hvilket transportmidler brukte du fra togstasjonen/bussterminalen/rutebåten/ferga/flyplassen?

Hvis IO brukte flere transportmidler oppgi det IO reiste lengst (antall km) med. Svaralternativer som spm 42

Hvis bilfører eller bilpassasjer:

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

Reiste alene = 1.

Antall personer

Hvis hovedtransportmidlet er kollektivtransport:

71. Hvor mange var dere som reiste sammen medregnet deg selv? *Her mener vi antallet i reisefølget*

Antall personer

Hvis reisen ikke endte hjemme:

72. Hvor mange overnattinger hadde du på stedet reisen endte, dvs <spm63>?

Antall

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

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

Ja/Nei

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

Hvis IO har foretatt 12 lange reiser siste måned:

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

Ja/Nei

Hvis ja:

75. Hvor mange flere reiser?

Arbeid/yrke 2

Hvis inntektsgivende arbeid (svart JA i spm 30):

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

Antall dager

Hvis arbeider minst 35 timer og har fast oppmøtested og reiser mindre enn 5 dager i uka: (5%)

88b Du har svart at du ikke reiser fram og tilbake til jobb hver dag. Skyldes dette at du bor andre steder mens du er på jobb, eller jobber du noen dager hjemme?

- Bor andre steder (i tilknytning til arbeid)
- Arbeider delvis hjemme
- Andre årsaker

89. Hvilken arbeidstidsordning har du?

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

90. Hva er ditt yrke?

Beskriv så detaljert som mulig

Yrke

Hvis IO er yrkessjåfør (angitte yrkeskoder):

91. Omtrent hvor mange kilometer kjørte du i forbindelse med arbeid <registreringsdagen>?

Antall kilometer

Arbeidsreisen

Hvis svart JA på spm 30 og IO ikke arbeider fast i hjemmet:

Vi vil nå spørre deg litt nærmere om din arbeidsreise:

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

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

Transportmiddel 1 i arbeidsreisen:

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

93. Transportmiddel 2 i arbeidsreisen

94. Transportmiddel 3 i arbeidsreisen

95. Transportmiddel 4 i arbeidsreisen

Hvis flere enn ett transportmiddel:

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

Hvis varierende oppmøtested

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

Ærend underveis skal ikke tas med. Hvis uklart - Regn med total reisetid inkludert gangtid og ventetid.

Antall minutter

Hvis fast oppmøtested og spm 33 > 1,5

97b. Hvis ikke reist med bil: Hvor lang tid vil det ta å kjøre bil direkte fra boligen til oppmøtestedet?

Hvis reist med bil: Hvor lang tid tar det vanligvis å kjøre bil direkte fra boligen til oppmøtestedet?

Antall minutter

Hvis fast oppmøtested og spm 33 > 1,5

97c. Hvis ikke reist kollektivt: Hvor lang tid vil det ta å reise kollektivt fra boligen til oppmøtestedet?

Hvis reist kollektivt: Hvor lang tid tar det vanligvis å reise kollektivt fra boligen til oppmøtestedet?

Antall minutter

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

Flere svar mulig

- 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
- Ingen ærend underveis

Kun til bilførere og bilpassasjerer

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

- For langt å gå til holdeplass
- For få avganger
- For mange forsinkelser
- Tar for lang tid
- Er for dyrt
- Er ubekvem (får ikke sitteplass, for varmt, kaldt osv)
- Må bytte mellom flere transportmidler
- Trengte bilen i arbeidet
- Skulle annet ærend før/etter jobben
- Andre grunner

Til alle yrkesaktive.

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

- Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, godt med plasser
- Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, få plasser
- Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver (Arbeidsgiver disponerer plassen som arbeidsgiver må betale for å benytte)
- Vei, gate eller plass med avgift
- Vei, gate eller plass uten avgift
- Finnes ikke parkeringsmuligheter

Hvis parkering med avgift:

106. Hvor mye må du betale for parkering per dag?

Antall kr

Mulig med flere svar

107. Får du på noen måte godtgjort utgiftene til arbeidsreisen av arbeidsgiver? For eksempel firmabil, støtte til bilhold eller dekning av utgifter til kollektivtransport

- Nei, ingen form for godtgjørelse
- Arbeidsgiver/eget firma dekker alle bilutgifter
- 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 delvis dekket
- Utgifter til kollektivtransport dekket
- Godtgjørelse for kjøp/bruk av sykkel
- Annet

Hvis spm33 > 30 km

107b Får du godskrevet noe av reisetiden mellom bosted og arbeidssted som arbeidstid?

Ja/Nei

Husholdningen

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

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

113. Hvor gammel er person nr 2?

Start med den eldste, og fortsett kronologisk nedover

Antall år

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

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

Hvis personen er 18 år el eldre:

115. Har han/hun førerkort for bil?

Ja/Nei

Hvis personen er 16 år el eldre:

116. Har han/hun inntektsgivende arbeid som hovedbeskjeftigelse?

Ja/Nei

Etc til person nr 15

Ektefelle/samboer

Hvis ektefelle/samboer (de som har svart Ja på 116 kodes til Ja):

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

Ja/Nei

Hvis ja:

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

Antall timer

112. Hva er hans/hennes yrke?

Beskriv så detaljert som mulig

Husholdningens tilgang til transportmidler 2

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

- Eier
- Kan disponere
- Nei, verken eier eller kan disponere

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

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

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

- Ja, en
- Ja, flere
- Nei

Hvis ja:

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

- Båt u/motor under 8 m (26 fot)
- Båt m/motor under 8 m (26 fot)
- Båt 8 m (26 fot) eller større
- Seilbåt under 8 m (26 fot)
- Seilbåt 8 m eller større (26 fot)

122. Omtrent hvor mange dager er du vanligvis ute med denne båten fra mai til september? *(150 dager/20 uker totalt)*

- Mer enn 50 dager
- 30-50 dager
- 10-30 dager
- 5-10 dager
- Mindre enn 5 dager

Hvis svart JA i spm 28 eller 4/5 i spm 28b:

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

Antall

124. Hvilken årsmodell er bil nr 1?

Årstall

125. Hva slags type bil er dette?

- Personbil/stasjonsvogn
- Kombinert bil
- Varebil
- Lastebil
- Buss/minibuss (minst 10 seter)

- Campingbil/bobil
- Annet

126. Hvem er denne bilen registrert på?

- IO
- Ektefelle
- Samboer
- Mor
- Far
- Søsken
- Barn
- Annet husholdningsmedlem
- Privat person utenfor husholdningen
- Arbeidsgiver/firma
- Leasingfirma
- Annet

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

Antall kilometer

124-127 gjentas for hver bil til og med bil nr 5.

131a Har du holdeplass for buss innenfor 15 min gangavstand fra boligen din? Ja/Nei

Hvis bosatt i Oslo eller Bærum

131b Har du holdeplass for t-bane innenfor 15 min gangavstand fra boligen din? Ja/Nei

Hvis bosatt i Oslo, Bærum eller Trondheim

131c Har du holdeplass for trikk innenfor 15 min gangavstand fra boligen din? Ja/Nei

131d Har du holdeplass for jernbane innenfor 15 min gangavstand fra boligen din? Ja/Nei

131e Har du holdeplass for båt/ferge innenfor 15 min gangavstand fra boligen din? Ja/Nei

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

Avstand i meter

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

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

Bakgrunnsopplysninger om IO

141. Hva var din bruttoinntekt siste år?

Hele 1000 kr

De som ikke kan/vil svare får svare i intervaller

Hvis flere enn 1 person i husholdningen:

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

Hele 1000 kr

Stilles kun til de over 17 år

143. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

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

150 Har du for tiden noen fysiske problemer som begrenser dine muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke transportmidler?

Ja/Nei

150a Gjør disse problemene det vanskelig for deg å gå? Ja/Nei

150b Gjør disse problemene det vanskelig for deg å sykle? Ja/Nei

150c Gjør disse problemene det vanskelig for deg å reise kollektivt? Ja/Nei

150d Gjør disse problemene det vanskelig for deg å reise i bil som passasjer? Ja/Nei

150e Gjør disse problemene det vanskelig for deg å kjøre bil selv? Ja/Nei

150f Er disse problemene varige eller midlertidige? *Med varige problemer mener vi problemer som varer seks måneder eller mer*

- Varige
- Midlertidige
- Både varige og midlertidige

Hvis varige og fylt 18 år

151 Transportøkonomisk institutt og Vegdirektoratet ønsker å undersøke de opplevelsene og behov mennesker som har problemer med å reise har i dag. Hensikten er å få kunnskap som legger til rette for et bedre transportsystem for alle. Kan vi kontakte deg igjen med mer informasjon om en slik undersøkelse?

Ja/Nei

Til «Navn»

«ID»

**Bli med i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen!**

Formålet med denne undersøkelsen er å finne ut hvordan og hvorfor folk reiser. Resultatene skal blant annet brukes innen forskning, som grunnlag for planlegging av veg- og kollektivtransport, og i arbeidet med å bedre trafikksikkerheten.

Vi har trukket et utvalg fra Folkeregisteret til denne undersøkelsen, og du er med. **For at resultatene skal bli pålitelige, er det viktig at alle som er trukket ut blir med.** Det er derfor viktig for oss at akkurat du deltar, enten du har reist mye, lite eller ikke reist i det hele tatt. Vi kan ikke erstatte dine svar med noen andres. Alle som deltar i undersøkelsen er med i trekning av gavekort verdt kr 1000,-. Det trekkes tre gavekort hver måned.

En intervjuer fra Synovate vil kontakte deg på telefon om noen dager og avtale tidspunkt for et telefonintervju. Vedlagt følger også to ark som vi ber deg fylle ut før intervjuet.

Les mer om undersøkelsen på baksiden av dette arket.

På forhånd takk for at du deltar!

Vennlig hilsen

Håkon Kavli, Synovate tlf: 22 95 47 00

Liva Vågane, Transportøkonomisk institutt (TØI)

Vend

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomføres nå for sjette gang. Transportøkonomisk institutt (TØI) har det faglige ansvaret for undersøkelsen, og Synovate (tidl. MMI) står for datainnsamlingen. Undersøkelsen finansieres av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og lokale myndigheter.

Du er trukket ut fra Folkeregisteret til å delta i undersøkelsen. Her henter vi også opplysninger om fødselsdato, bosted og kjønn. Alle som deltar i undersøkelsen er med i trekning av gavekort verdt kr 1000,-. Det trekkes tre gavekort hver måned.

En intervjuer fra Synovate vil kontakte deg på telefon om noen dager. Intervjueren kan svare på spørsmål om undersøkelsen, og vil avtale tidspunkt for et **telefonintervju**. I dette brevet finner du en "**dagbok**" som består av to ark; ett for reiser du gjør på en oppgitt dato og ett for lange reiser du har gjort siste måned. Du skal ikke sende dem inn, men vi ser gjerne at du fyller ut dagboka og bruker den som **hjelpemiddel** under telefonintervjuet. Undersøkelsen dreier seg om de reisene du har foretatt, hvilke transportmidler du har tilgang til, om du har problemer knyttet til å reise, o.l. Vi trenger også fakta om husholdningen du bor i, blant annet eventuell ektefelle/samboers yrkesaktivitet. Det er derfor fint om du kan informere ham/henne om dette. **Husk at det er viktig for oss at du deltar, enten du har reist mye, lite eller ikke reist i det hele tatt!**

Undersøkelsen er meldt til personvernombudet for forskning (Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste). Opplysningene vil bli behandlet fortrolig, og informasjon om hva den enkelte har svart vil aldri bli offentliggjort. Intervjuerne og alle som skal behandle dataene er underlagt taushetsplikt. Navn på intervjupersonene slettes når undersøkelsen er avsluttet i 2010. Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og Trondheim kommune skal i tillegg til Transportøkonomisk institutt analysere datamaterialet og ta vare på det for videre analyser av reisevaner.

Det er frivillig å delta, og du kan når som helst trekke deg, men for at resultatene skal bli pålitelige, er det viktig at alle som er trukket ut blir med. **Vi kan ikke erstatte dine svar med noen andres!**

På forhånd takk for at du deltar!

På nettsiden **www.toi.no/rvu** finner du mer informasjon og resultater fra tidligere undersøkelser.

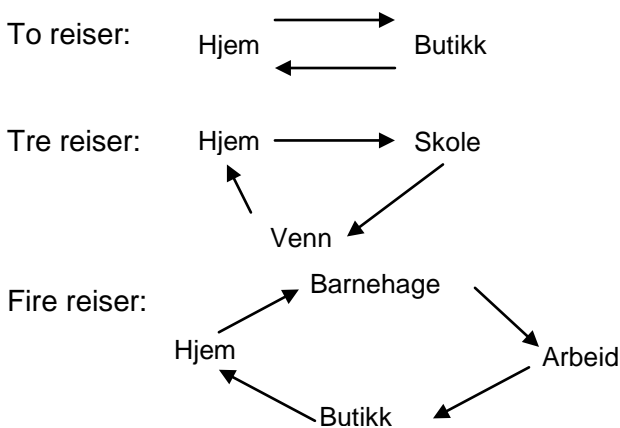
Dagbok for reiser foretatt <xxxdag xx. xxxx> (til hjelp under telefonintervjuet)

På **baksiden** av dette arket noterer du alle reiser du gjør i løpet av den oppgitte datoen. Ta gjerne med deg arket og notér start- og sluttadressene underveis. Skjemaet skal *ikke* sendes inn, men vi vil spørre etter det du har notert under det senere telefonintervjuet.

For å få med alle reiser du har foretatt, kan du jo tenke etter om du for eksempel har:

- vært på arbeid/skole?
- levert/hentet barn i barnehage?
- vært i butikker?
- vært hos legen?
- vært på trening?
- besøkt slekt eller venner?
- vært ute og spist?
- gått tur?

Alle turer/reiser utenfor tomten eller huset du bor i, korte og lange skal med. Nedenfor ser du noen eksempler:



En tur til nærbutikken er like viktig å notere som reisen til jobben. Turer til fots og på sykkel er like viktige som reiser med bil, båt eller kollektivtransport.

Opgi adressene på stedene du har vært så nøyte som mulig i **skjemaet på baksiden**. Husk at sluttadressen for den første reisen blir startadressen på den neste.

Noter også hvor lang reisen var, og hvilke reisemåter/transportmidler du brukte.

Hvis du har spørsmål om hvordan reisene skal registreres, kan intervjueren hjelpe deg.

Dersom husholdningen har bil, vil vi spørre om årsmodell og kjørelengde siste 12 måneder. Du kan notere dette her:

	Årsmodell:	Ca. kjørelengde siste 12 mnd.:
Bil 1:		
Bil 2:		

SNU ARKET!

Nr:	Fra (startadresse):	Start-tid (ca. kl):	Til (sluttadresse):	Reisemåte/transportmidler:	Lengde (ca. km):	Varighet (min):
Eks:	<i>Hjemme</i>	<i>09.30</i>	<i>Strandgata 5, Coop Prix</i>	<i>Til fots</i>	<i>1,5</i>	<i>18 min</i>
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						

Husk å fylle ut skjemaet på den oppgitte dagen. Det er fint om du har arket tilgjengelig når vi ringer for å gjennomføre intervjuet. Da vil registreringen av dine svar gå raskt og enkelt!

Dagbok for lange reiser i Norge og utenlandsreiser siste 30 dager

På dette arket noterer du alle reiser du har gjort i løpet av de siste 30 dagene som er:

- ✓ Over 100 km (10 mil) én vei i Norge, eller
- ✓ Til/fra utlandet (uansett lengde)

Viktig:

- ✓ En reise regnes som avsluttet når du kommer fram til det stedet som er hovedformålet med reisen.
 - Reiser du f.eks for å besøke noen, skal reisen fram og reisen tilbake regnes som to reiser. Fram- og tilbakereisen skal derfor ha hver sin linje i skjemaet under.
- ✓ Ta med *både* private reiser og reiser i forbindelse med arbeidet.
- ✓ Husk også å ta med korte reiser over grensen.
- ✓ Noter adressen på start- og endepunkt for reisen så nøyaktig du kan.
 - Har du ikke gateadresse, kan du for eksempel skrive by, bydel, sted eller kommune. For utenlandske reiser kan du notere land, by og eventuelt kommune.
- ✓ Noter det transportmiddelet du reiste lengst med (hovedtransportmiddelet).

Nr:	Fra (startadresse):	Dato:	Til (sluttadresse):	Transportmiddel
Eks:	<i>Hjemme</i>	<i>4. mars</i>	<i>Trondheim, Kongens gt 99</i>	<i>Fly</i>
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				

Det er fint om du har dette arket tilgjengelig når vi ringer for å gjennomføre intervjuet. Da vil registreringen av dine svar gå raskt og enkelt!

Vedlegg 5: Vektingssoner.

Oversikt over de geografiske sonene vektingen er basert på. Soner som er basert på enkeltkommuner står med kursiv

Østfold:

Halden
Moss
Sarpsborg
Fredrikstad
Rygge
Østfold kyst
Østfold indre

Akershus:

Ski
Ås
Oppegård
Bærum
Asker
Lørenskog
Skedsmo
Nittedal
Ullensaker
Follo ellers
Romerike sør
Romerike midt
Romerike nord

Oslo:

Oslo: Indre by
Oslo: Ytre by vest og nord
Oslo: Ytre by øst
Oslo: Ytre by sør

Hedmark:

Hamar
Ringsaker
Glåmdal
Hamarregionen
Elverum - Trysil
Hedmark nord

Oppland:

Lillehammer
Gjøvik
Gudbrandsdal
Toten
Hadeland/Land
Valdres

Buskerud:

Drammen
Kongsberg
Øver Eiker
Nedre Eiker
Lier
Ringerike
Hallingdal
Numedal/Sigdal
Hurumlandet

Vestfold:

Horten
Holmestrand
Tønsberg
Sandefjord
Larvik
Stokke
Nøtterøy
Tjøme
Vestfold nord/indre

Telemark:

Porsgrunn
Skien
Siljan
Bamble
Telemark nordøst
Telemark sør
Telemark vest

Aust-Agder:

Grimstad
Arendal
Tvedestrand
Lillesand
Birkenes
Aust-Agder elles

Vest-Agder:

Kristiansand
Vennesla
Songdalen
Søgne
Vest-Agder ellers

Rogaland:

Sandnes
Stavanger
Haugesund
Karmøy
Sør-Jæren
Midt-Jæren
Øst og nord Stavangerreg.
Nord-Jæren
Ryfylke/Haugalandet/øyene

Hordaland:

Bergen
Os
Stordregionen
Hardanger
Vosseregionen
Bergensregionen vest
Bergensregionen nord

Sogn og Fjordane:

Flora
Førde
Nordfjordregionen
Sognefjordregionen

Møre og Romsdal:

Molde
Ålesund
Kristiansund
Ørsta og Volda
Sunnmøre ellers
Romsdal ellers
Nordmøre elles

Sør-Trøndelag:

Orkdal
Midtre Gauldal
Melhus
Skaun
Klæbu
Malvik
Trondheim: Midtbyen
Trondheim: Østbyen
Trondheim: Lerkendal
Trondheim: Heimdal
Vestfylket Sør-Trøndelag
Nordfylket Sør-Trøndelag
Sørfylket Sør-Trøndelag

Nord-Trøndelag:

Stjørdal
Steinkjer/Fosen
Namsosregionen
Levanger/Verdal/Meråker

Nordland:

Bodø
Ofoten
Helgeland
Salten utenom Bodø
Lofoten
Vesterålen

Troms:

Tromsø
Harstad og kystkommunene
Øst- og nordfylket Troms






Finnmark:

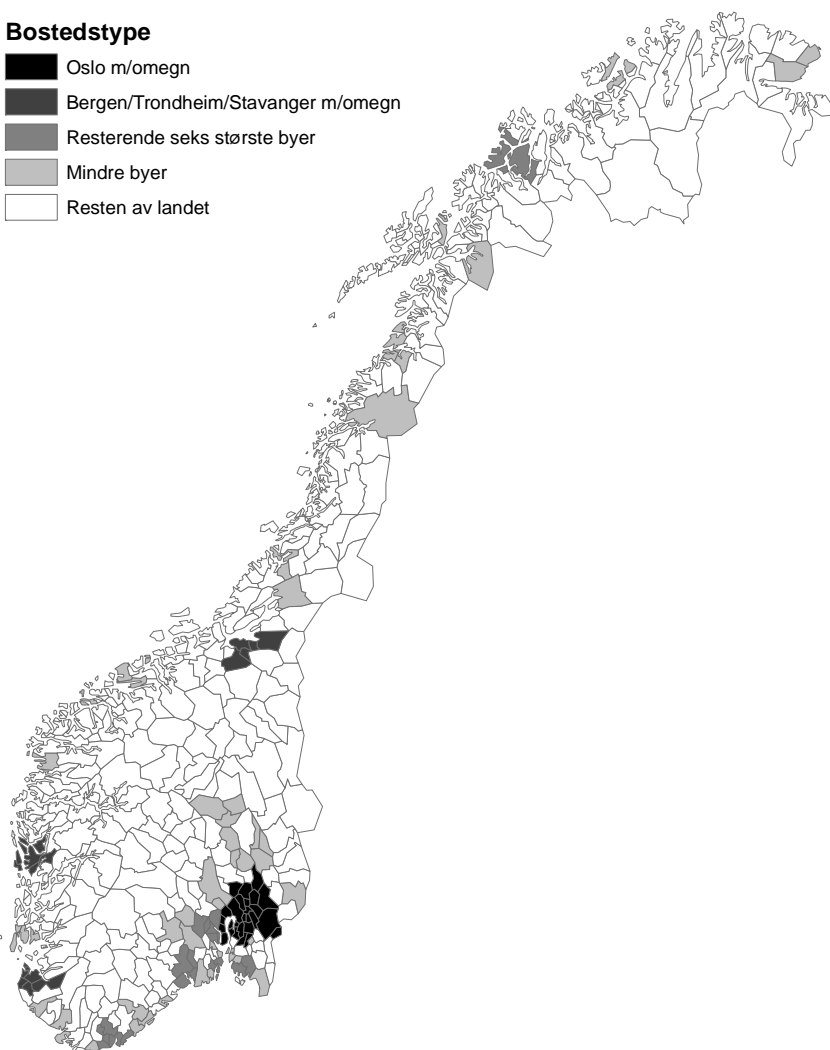
Finnmark

Vedlegg 6: Gruppering av kommuner.

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

Bostedstype

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



0101	Halden
0104	Moss
0124	Askim
0135	Råde
0136	Rygge
0402	Kongsvinger
0403	Hamar
0415	Løten
0417	Stange
0501	Lillehammer
0502	Gjøvik
0521	Øyer
0522	Gausdal
0528	Østre Toten
0529	Vestre Toten
0604	Kongsberg
0605	Ringerike
0612	Hole
0631	Flesberg
0701	Horten
0702	Holmestrand
0706	Sandefjord
0709	Larvik
0807	Notodden
0901	Risør
0904	Grimstad
0906	Arendal
0919	Froland
1002	Mandal
1003	Farsund
1004	Flekkefjord
1101	Eigersund
1106	Haugesund
1146	Tysvær
1149	Karmøy
1401	Flora
1502	Molde
1504	Ålesund
1505	Kristiansund
1531	Sula
1532	Giske
1548	Fræna
1556	Frei
1702	Steinkjer
1703	Namsos
1804	Bodø
1805	Narvik
1833	Rana
1901	Harstad
2002	Vardø
2003	Vadsø
2004	Hammerfest

Vedlegg 7 Utvalgte tabeller med motsatt prosentuering

Vedleggstabell 1: Førerkortinnehav, 2009. Personer 18 år og eldre. Prosent. Antall biler i husholdningen. Personer 13 år og eldre, 2009. Prosent

	Førerkort		Antall biler i husholdningen			
	Ja	Nei	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100	100
Mann	53	30	36	50	53	59
Kvinne	47	70	64	50	47	41
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100	100
13-17 år	-	-	3	7	11	12
18-24 år	10	24	21	8	8	22
25-34 år	17	12	19	16	14	11
35-44 år	21	7	7	17	23	17
45-54 år	19	6	6	14	20	25
55-66 år	19	10	8	19	18	12
67-74 år	7	9	6	10	4	1
75 år og eldre	6	32	28	10	2	1
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100	100
Enslig	18	43	62	23	3	4
Enslig med barn	4	4	4	7	2	3
Par uten barn	33	26	16	36	31	15
Par med barn	33	12	4	26	53	50
Flere voksne	12	15	13	8	12	28
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100	100
Mertid	11	2	4	8	11	16
Heltid	49	17	21	40	48	45
Deltid	12	13	13	11	14	18
Ikke yrkesaktiv	28	67	62	41	27	22
<i>Egen bruttoinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 100.000	8	28	26	14	17	23
Kr 100.000-199.999	13	38	33	16	8	10
Kr 200.000-299.999	16	18	17	17	13	12
Kr 300.000-399.999	24	10	13	22	23	21
Kr 400.000-499.999	18	3	7	15	18	16
Kr 500.000 og over	20	3	4	15	21	19
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	16	46	51	17	12	16
Kr 200.000-399.999	15	26	28	22	6	4
Kr 400.000-599.999	18	13	13	22	14	13
Kr 600.000-799.999	20	7	4	16	25	22
Kr 800.000-999.999	16	4	2	12	22	18
Kr 1.000.000 og over	15	4	2	10	22	27
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100	100
Oslo	13	20	32	15	6	4
Omegnskommuner til Oslo	11	10	7	10	13	15
Bergen/Trondheim/Stavanger	11	13	15	13	9	7
Omegnskommuner til B/T/S	6	5	3	5	6	6
Resterende seks største byer	12	12	10	13	12	12
Mindre byer	20	17	14	20	21	22
Resten av landet	27	23	18	23	31	34

Vedleggstabell 2: Kollektivtilbudet ved boligen etter bosted. 2009. Prosent

	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig
Alle	100	100	100	100	100
<i>Bosted</i>					
Oslo	17	2	1	-	1
Omegnskommuner til Oslo	3	5	6	4	5
Bergen/Trondheim/Stavanger	46	27	7	6	5
Omegnskommuner til B/T/S	2	5	9	10	12
Resterende seks største byer	24	33	36	19	21
Mindre byer	7	24	29	25	24
Resten av landet	1	4	12	36	33

Vedleggstabell 3: Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2009. Prosent

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Alle reiser
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100	100
Mann	44	54	58	30	46	51
Kvinne	56	46	42	70	54	49
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100	100
13-17 år	14	20	1	23	19	9
18-24 år	15	10	8	15	22	12
25-34 år	17	16	17	13	18	17
35-44 år	15	18	27	11	13	21
45-54 år	12	18	22	11	9	17
55-66 år	14	12	17	14	9	15
67-74 år	5	3	5	6	3	5
75 år og eldre	6	3	3	8	5	5
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100	100
Enslig	23	17	13	11	25	16
Enslig med barn	5	6	6	5	8	6
Par uten barn	25	21	27	30	19	26
Par med barn	34	41	44	42	33	41
Flere voksne	13	14	10	11	16	12
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100	100
Mertid	7	9	14	5	7	11
Heltid	36	46	55	33	37	46
Deltid	18	14	12	17	20	15
Ikke yrkesaktiv	39	32	19	46	35	29
<i>Egen bruttoinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 100.000	26	28	6	35	36	17
Kr 100.000-199.999	16	10	9	17	13	12
Kr 200.000-299.999	14	9	15	12	9	14
Kr 300.000-399.999	21	17	26	18	16	22
Kr 400.000-499.999	12	18	20	10	12	16
Kr 500.000 og over	12	18	24	7	14	18
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	22	20	11	22	28	16
Kr 200.000-399.999	16	13	13	13	15	14
Kr 400.000-599.999	17	18	18	15	16	17
Kr 600.000-799.999	16	16	22	18	14	20
Kr 800.000-999.999	15	18	19	17	11	17
Kr 1.000.000 og over	13	16	18	14	15	16

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Alle reiser
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100	100
Oslo	20	15	7	8	35	13
Omegn til Oslo	9	8	13	12	13	12
Bergen/Trondheim/Stavanger	15	13	10	12	16	12
Omegn til Brg/Trd/Stv	4	4	6	6	3	5
Resterende seks største byer	11	16	13	15	10	12
Mindre byer	18	20	22	23	11	20
Resten av landet	23	23	28	25	11	25
<i>Fører kort</i>	100	100	100	100	100	100
Ja	70	68	99	61	59	83
Nei	30	32	1	39	41	17
<i>Antall biler i husholdningen</i>	100	100	100	100	100	100
Ingen bil	19	15	1	8	29	9
1 bil	47	50	43	47	44	44
2 biler eller flere	34	35	56	45	27	46
<i>Tilgang til bil</i>	100	100	100	100	100	100
Ikke bil, ikke fører kort	10	7	-	5	16	5
Ikke bil, har fører kort	13	11	3	6	20	7
Bil, ikke fører kort	20	25	1	34	25	12
Bil, ikke alltid	9	10	3	9	13	6
Alltid bil	48	47	93	46	25	69
<i>Tilgang til kollektivtransport</i>	100	100	100	100	100	100
Svært godt	38	32	18	22	48	27
Godt	25	26	26	29	26	26
Middels godt	15	18	20	20	11	18
Dårlig	14	16	22	20	9	18
Svært dårlig	8	8	14	10	5	11

Vedleggstabell 4: Andel av daglig reiselengde totalt. Prosent

	Til fots (av km)	Sykkel (av km)	Bilfører (av km)	Bilpassasjer (av km)	Kollektivt ¹ (av km)
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100
Mann	45	64	68	28	52
Kvinne	55	36	32	72	48
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100
13-17 år	10	12	-	17	15
18-24 år	14	9	8	12	25
25-34 år	17	18	18	16	14
35-44 år	16	19	25	13	14
45-54 år	16	21	23	13	9
55-66 år	17	15	18	17	13
67-74 år	6	3	5	7	4
75 år og eldre	6	2	3	5	5
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100
Enslig	21	14	13	10	24
Enslig med barn	5	5	5	4	6
Par uten barn	29	26	31	35	22
Par med barn	33	42	41	39	33
Flere voksne	13	13	11	12	15
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100
Mertid	9	12	18	5	8
Heltid	39	52	56	38	36
Deltid	15	12	10	13	19
Ikke yrkesaktiv	37	23	17	44	37
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	21	16	10	21	26
Kr 200.000-399.999	15	10	12	11	15
Kr 400.000-599.999	16	17	17	13	17
Kr 600.000-799.999	17	19	22	17	16
Kr 800.000-999.999	16	18	18	23	13
Kr 1.000.000 og over	15	21	21	15	13
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100
Oslo	17	14	7	10	25
Omegn til Oslo	10	10	14	14	15
Bergen/Trondheim/Stavanger	14	15	8	11	12
Omegn til Brg/Trd/Stv	5	5	5	5	4
Resterende seks største byer	11	16	13	15	11
Mindre byer	18	18	22	21	13
Resten av landet	24	22	31	24	20

¹ Ekskl. fly

Vedleggstabell 5: Daglige reiser etter formål for ulike grupper. 2009. Prosent

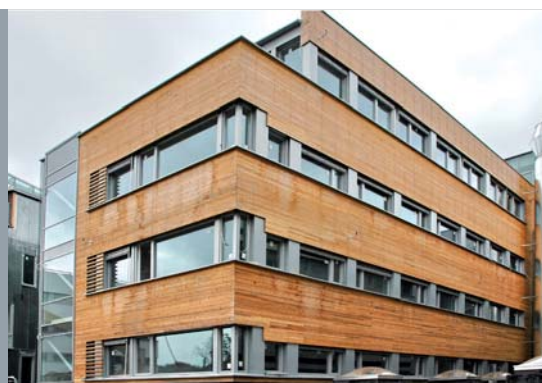
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg /følge	Fritid	Besøk
Alle	100	100	100	100	100	100	100
<i>Kjønn</i>	100	100	100	100	100	100	100
Mann	57	50	71	47	47	49	48
Kvinne	43	50	29	53	53	51	52
<i>Alder</i>	100	100	100	100	100	100	100
13-17 år	2	61	-	5	3	13	13
18-24 år	11	30	6	10	5	12	16
25-34 år	20	7	16	15	22	15	17
35-44 år	26	2	27	20	34	18	15
45-54 år	24	-	29	17	20	15	13
55-66 år	16	-	20	17	10	15	14
67-74 år	1	-	1	7	4	7	6
75 år og eldre	-	-	-	9	2	5	6
<i>Familietype</i>	100	100	100	100	100	100	100
Enslig	15	10	14	20	6	18	20
Enslig med barn	4	12	4	6	9	5	6
Par uten barn	26	5	28	31	15	27	25
Par med barn	42	59	44	32	65	38	35
Flere voksne	14	13	10	12	5	12	14
<i>Yrkesaktivitet</i>	100	100	100	100	100	100	100
Mertid	16	-	24	9	12	9	8
Heltid	69	2	65	41	54	40	39
Deltid	13	30	10	14	12	15	16
Ikke yrkesaktiv	2	67	1	36	21	37	38
<i>Husholdningsinntekt</i>	100	100	100	100	100	100	100
Under kr 200.000	11	45	8	18	12	18	19
Kr 200.000-399.999	11	10	8	16	10	14	17
Kr 400.000-599.999	17	13	22	19	14	16	17
Kr 600.000-799.999	23	12	24	18	23	18	17
Kr 800.000-999.999	19	10	17	15	23	17	16
Kr 1 000.000 og over	20	10	21	15	19	16	14
<i>Bosted</i>	100	100	100	100	100	100	100
Oslo	15	17	16	14	9	14	11
Omegn til Oslo	12	12	12	12	15	11	10
Bergen/Trondheim/Stavanger	12	15	10	13	12	12	11
Omegn til Brg/Trd/Stv	6	3	4	5	6	5	6
Resterende seks største byer	12	12	12	12	13	13	13
Mindre byer	19	20	15	20	21	20	22
Resten av landet	24	22	31	24	25	24	26

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no

**Transportøkonomisk institutt (TØI)**
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.