



# Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 - nøkkelrapport

Jon Martin Denstadli  
Randi Hjorthol

This publication is protected by the Norwegian Copyright Act. The Institute of Transport Economics (TØI) holds the exclusive right to the use of the article/paper, both in full and in the form of short or long extracts.

The individual reader or researcher may utilise the article/paper for private use with the following limitations:

The content of the article/paper may be read and used for referencing or as a source of information.

Quotations from the article/report should be limited to what is necessary to support arguments given, and should at the same time be long enough to avoid distortion of the meaning when taken out of context. Caution should be shown in abbreviating tables, etc. If there is doubt of the suitability of a quotation, TØI should be contacted. The origin of the quotation and the fact that TØI holds the copyright to the article/report should be explicitly stated. TØI as well as other copyright holders and contributors should be mentioned by name.

The article/report must not be copied, reproduced or distributed outside the private sphere, neither in printed nor in electronic version. The article/report must not be made available on the Internet, neither by putting it on the net or the intranet or by establishing links to other home pages than TØI's own. In case of a need to use material as mentioned in this paragraph, advance permission must be obtained from TØI. Utilisation of material in contravention of the copyright act may entail liability and confiscation and may be punished by fines or prison sentences.

# Forord

Reisevaneundersøkelsen 2001 er den fjerde landsomfattende reisevaneundersøkelsen (RVU) som er gjennomført i Norge. Den første ble gjennomført i 1984/85, den andre i 1991/92 og den tredje i 1997/98. I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. For-målet med undersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

RVU2001 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Luftfartsverket og Kystdirektoratet. Representanter for oppdragsgiverne har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med undersøkelsen.

RVU2001 vil bli dokumentert gjennom en serie temahefter og to rapporter. Denne tabell-rapporten inneholder de mest sentrale tallene fra undersøkelsen og utviklingen over tid for viktige variable.

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

Oslo, september 2002  
Transportøkonomisk institutt

*Knut Østmoe*  
instituttssjef

*Jan Vidar Haukeland*  
avdelingsleder

# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 (RVU2001) er den fjerde reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i Norge. De tre foregående var i 1985, 1992 og 1998.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og 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 RVU2001 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 tabeller og kommentarer til de viktigste utviklingstrekkene.

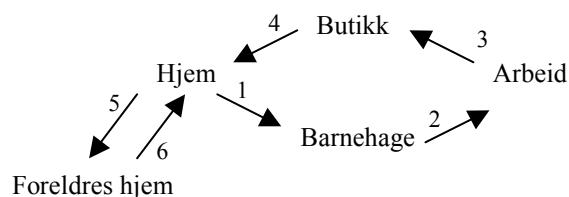
## 1.2 Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser

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

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



TØI rapport 588/2002

Figur 1.1: Avgrensningen av reiser

Tabell 1.1: Registrering av daglige reiser i reisevaneundersøkelsene

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

TØI rapport 588/2002

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

### 1.2.2 Lange reiser

En reise defineres som lang når den er 100 km eller lenger, eller når start-/endepunktet er i

utlandet. Det er få som foretar lange reiser i det daglige. Blant dem som ble intervjuet i RVU2001 var det bare fem prosent som hadde foretatt en lang reise dagen i forveien, og disse reisene utgjorde bare knapt to prosent av alle daglige reiser. Opplysninger om de daglige reisene kan dermed ikke si oss særlig mye om de lange reisene, fordi de er atypiske i en slik sammenheng. For å få tilstrekkelige opplysninger om lange reiser skal intervjupersonene derfor gå tilbake i tid og rapportere spesielt om reiser over 100 km, og eventuelle utenlandsreiser de har foretatt i løpet av den siste måneden før intervjuet.

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

## 2. Gjennomføring og metode

### 2.1 Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU2001 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de to foregående reisevaneundersøkelsene, mens man i RVU1985 gjennomførte personlige intervju. Statistisk sentralbyrå (SSB) sto for datainnsamlingen i RVU2001.

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle intervjupersoner fikk tilsendt et brev hvor det ble opplyst om at man var blitt trukket ut til å delta. Brevet ga en kort orientering om formålet med undersøkelsen og hvem som sto bak, og anga en registreringsdag, dvs en dato som intervjupersonen skulle rapportere reiser for. Med brevet fulgte en "dagbok" hvor man kunne registrere sine reiser denne dagen, og eventuelle lange reiser han/hun hadde foretatt i løpet av den siste måneden. Ni av 10 hadde lest brevet, mens pilotundersøkelsen forut for RVU2001 viste at ca 36 prosent benytter dagboka (jf Denstadli og Hjorthol 2000).
2. Dagen etter den tildelte registreringsdagen ble man ringt opp. Intervjupersoner som hadde fått tildelt mandag som registreringsdag, ble ringt opp på tirsdag, de som hadde fått tirsdag ble ringt opp på onsdag osv. SSB intervjuer ikke på søndager, slik at de som hadde lørdag som registreringsdag først ble ringt opp på mandag. På mandager ble det derfor gjennomført intervjuing både for lørdag og søndag.
3. Dersom intervjupersonen ikke var å treffe, ble han/hun ringt opp senere på kvelden, deretter hver dag i en 14-dagers periode. Hvis det ikke var mulig å få gjort intervjuet en av de to første dagene etter den opprinnelige registreringsdagen, ble man intervjuet om reisene dagen i forveien. Dette ble gjort for å redusere hukommelseeffekter.

Intervjuene tok i gjennomsnitt 24 minutter. Det var imidlertid stor variasjon i varigheten avhengig av hvor mange reiser intervjupersonen hadde foretatt og hvilke spørsmål som var relevante. De korteste intervjuene blant enslige, ikke-yrkesaktive som ikke hadde foretatt noen reiser, ble unnagjort på 10-12 minutter. Intervjuer av yrkesaktive i husholdninger med flere personer, som disponerte bil og som hadde foretatt flere reiser, kunne komme opp i 40-45 minutter.

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

### 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:<sup>1</sup>

1. Introduksjon
  - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
2. Daglige reiser
  - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte
  - Hvilke transportmidler som ble brukt på reisene, formål, lengde og tidsbruk
3. Lange reiser

---

<sup>1</sup> Spørreskjemaet er gjengitt i vedlegget

- Hvor mange reiser man har foretatt, når og hvor de startet og endte
  - Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, formålet og hvem som betalte reisen
  - Eventuell overnatting og hvor man overnattet
  - Billettype på kollektivtransport og reisemåte til/fra kollektivterminalen
4. Arbeid/yrke
    - Intervjupersonens arbeidssted
    - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer per uke
    - Yrkesstatus
  5. Arbeidsreisen
    - Hvilke transportmidler som brukes
    - Ærend på veg til/fra arbeid
    - Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse og om man reiser i arbeid
  6. Ektefelle/samboer
    - Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
  7. Husholdning
    - Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen
    - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
  8. Husholdningens tilgang til transportmidler
    - Om intervjupersonen eier eller disponerer sykkel, moped eller MC
    - Om intervjupersonen eller andre i husholdningen eier eller disponerer bil
    - Antall biler, type, årsmodell og hvor langt bilen(e) er kjørt siste 12 måneder
    - Om intervjupersonen har førerkort og vedkommendes tilgang til bil
    - Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har
  9. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
    - Utdanning
    - Husholdningens inntekt
    - Eventuelle helsemessige problemer med å reise

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

## 2.3 Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU2001 ble det gjennomført intervju med i alt 20.751 personer. Intervjuene fordelte seg på tre utvalg:<sup>2</sup>

### 1. Basisutvalget

Ca 12.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant de bosatte i hvert fylke. Antall intervjuer i kommunene i et fylke er dermed tilnærmet proporsjonalt med befolkningen i kommunene.

### 2. Regionale tillegg

For å tilfredsstille kravene til regionale transportmodeller ble det trukket et utvalg på til sammen 6.000 personer fra utvalgte kommuner i tre større regioner; Østlandsområdet (knapt 3.000 intervjuer), Vestlandet med sentrum i Hordaland (knapt 1.500 intervjuer) og Midt-Norge med sentrum i Trøndelag (knapt 1.500 intervjuer). Dessuten ble noen kommuner i Finnmark tatt med for i større grad å dekke de regionale flyreisene (ca 200 intervjuer).

### 3. Fylkestillegg

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

Tabell 2.1 viser fordeling av intervjuer etter fylke.

---

<sup>2</sup> Intervjuopplegg og spørreskjema var likt i alle utvalgene

Tabell 2.1: Fordeling av intervjuer i RVU2001 på fylker

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

TØI rapport 588/2002

## 2.4 Utvalgsprosedyre

Utvalget for RVU2001 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Uttrekket skjedde i fire omganger, ett i hvert kvartal. Dette ble gjort for å få et mest mulig oppdatert utvalg slik at frafall på grunn av flytting, dødsfall etc ble minimert. Det sentrale folkeregisteret inneholder ikke opplysninger om personenes telefonnummer. Påkobling av dette skjedde derfor etter at man hadde trukket utvalget. Dette ble gjort maskinelt hos DM-huset, men ble supplert med manuelle oppslag. Det ble identifisert telefonnummer til drøyt 90 prosent av trukket utvalg. Knappt ti prosentpoeng av frafallet skyldes dermed at man ikke kom i kontakt med personen. De ulike utvalgene ble ”vasket” mot hverandre for å unngå at samme person ble oppringt flere ganger.

## 2.5 Svarprosent

Tabell 2.2 viser svarprosenten for RVU2001. Avgang er personer som er døde, bor i utlandet eller er institusjonsboere, og som derfor faller utenom populasjonen. Svarprosenten regnes av bruttoutvalget, som er antall personer man har forsøkt å oppnå kontakt med (inkl de man ikke får koblet telefonnummer på).

Tabell 2.2: Svarprosent for RVU2001

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

TØI rapport 588/2002

Svarprosenten er 64,2. Dette er betydelig høyere enn i RVU1998 hvor man oppnådde svar fra 51 prosent av bruttoutvalget.

## 2.6 Frafall

Tidligere reisevaneundersøkelser har vist at personer i alderen 20-29 år og personer over 65 år er underrepresentert i utvalget. I forbindelse med RVU2001 ble det derfor gjennomført spesielle tiltak overfor disse aldersgruppene. Personer i 20-årene fikk tilsendt en skriftlig henvendelse med forespørsel om kontakttelefon, man innhentet foreldres telefonnummer der hvor man ikke fikk annet telefonnummer, og man intervjuet på mobiltelefon dersom intervjupersonen ikke kunne nås på annen måte. De eldste fikk tilsendt et eget informasjonsskriv tilpasset aldersgruppen, samt at ble foretatt en gjennomgang av frafallet med tanke på videre

oppfølging av seniorintervjuere der hvor man fant det formålstjenlig.

Tiltakene har gitt positive resultater. Utvalget er mer representativt mht alder nå enn i RVU1998 (jf Tabell 2.3).

Også i RVU2001 finner vi at underrepresentasjonen relativt sett er størst blant personer i alderen 20-24 år. Dette har sammenheng med at det blant disse er en god del studenter som bor på hybel, i studentbyer eller andre former for bofellesskap og personer som avtjener verneplikten. Disse kan være vanskelig å nå på telefon. En annen årsak kan være at personer i denne aldersgruppen oftere er ”på farten”, og er mindre tilgjengelig av den grunn. Underrepresentasjonen i denne aldersgruppen er imidlertid betydelig mindre nå enn i RVU1998.

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

forklaringsfaktorer er antakeligvis at andelen som ikke ønsker å delta i telefonintervjuer, ikke føler seg kompetente eller opplever at undersøkelsen ikke er relevant for dem, er høyere i eldre enn yngre aldersgrupper. Det er spesielt blant eldre kvinner at frafallet er høyt.

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

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

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

Tabell 2.3: Fordeling av intervjuene i RVU2001 etter alder sett opp mot alderssammensetningen i befolkningen per 1. januar 2000

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

TØI rapport 588/2002



## 2.7 Forskjeller mellom RVU2001 og tidligere undersøkelser

### 2.7.1 Utvalget

Utvalgsprosedyren i RVU2001 er forskjellig fra tidligere. I RVU1992 ble det trukket et utvalg fra det sentrale folkeregisteret for påkobling av telefonnummer. Når man oppnådde kontakt på telefon, ble den personen som sist hadde fødselsdag intervjuet. I RVU1998 trakk man utvalget fra Telenors telefonregister, dvs et husholdningsutvalg, og intervjuet på ny den personen som sist hadde fødselsdag. RVU2001 baserer seg som nevnt på et personutvalg som er trukket fra det sentrale folkeregisteret.

Utvalget er mer representativt mht alder nå enn tidligere (jf Tabell 2.3). Etersom reisevanene endrer seg med alder, er resultatene fra RVU2001 og tidligere undersøkelser derfor ikke uten videre sammenlignbare. Det er vanskelig å vite sikkert om endringer/ikke endringer er reelle eller skyldes et mer representativt utvalg. For å luke bort denne usikkerheten er dataene fra de to foregående reisevaneundersøkelsene vektet for alder i henhold til alderssammensetningen i befolkningen per 1. januar 1991 og 1. januar 1997.<sup>3</sup>

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

Tabell 2.4 viser antall reiser per dag i ulike aldersgrupper i RVU1998 og RVU2001

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

(tallene er uvektet). Dersom man forutsetter at det ikke har skjedd vesentlige endringer i mobiliteten innenfor de enkelte aldersgruppene de siste tre årene, skulle man ut fra ovenstående hypotese forvente at økt representativitet gjør at:

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

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

For å få et korrekt bilde av hvordan frafallet påvirker estimatene, måtte man hatt informasjon om mobiliteten til de som ikke deltok. Tabell 2.4 gir likevel en pekepinn, og ut fra denne enkle analysen virker ikke frafallet å være systematisk med hensyn til mobilitet.

Tabell 2.4: Antall reiser per dag i ulike aldersgrupper

Alder	RVU1997/98	RVU2001
13-14 år	3,32	3,47
15-19 år	3,61	3,43
20-24 år	3,66	3,38
25-29 år	3,51	3,41
30-34 år	3,51	3,58
35-39 år	3,52	3,58
40-44 år	3,39	3,61
45-49 år	3,40	3,43
50-54 år	3,04	3,17
55-59 år	2,72	2,90
60-64 år	2,73	2,55
65-69 år	2,25	2,35
70-79 år	1,86	1,81
80 år og eldre	1,07	1,26

TØI rapport 588/2002

### 2.7.2 Introduksjonsbrev og dagbok

Nytt i RVU2001 var at alle intervjupersonene fikk tilsendt et brev før de ble ringt opp. Brevet fortalte om formålet med undersøkelsen, hvorfor det var viktig at man deltok samt at det ble informert om at man ville bli ringt opp i løpet av de nærmeste dagene. Det ble også lagt ved en "dagbok" hvor intervjupersonen kunne registrere sine reiser på en spesifisert dag, og eventuelle lange reiser som han/hun hadde foretatt i løpet av måneden forut for intervjuet. Undersøkelser har vist at forhåndsvarsel og dagbok bedrer rapporteringen av reiser, spesielt gangturer (f eks Denstadli og Lian 2002).

### 2.7.3 Lange reiser

Registreringen av lange reiser er noe forskjellig fra tidligere reisevaneundersøkelser. I RVU2001 skal alle lange reiser rapporteres som tur/retur reiser. Endepunktet for en reise (også rundreiser) er det stedet som ligger lengst unna startstedet. Det ble spurt om overnattinger på vei til endepunktet slik at man fikk fanget opp hele reisekjeden. I tidligere reisevaneundersøkelser er alle reiser 100 km og lengre rapportert som selvstendige reiser. Problemet med en slik rapportering er at den ikke fanger opp delreiser dersom disse er under 100 km, og man står dermed i fare for å miste deler av reisekjeden.

Denne endringen påvirker antall reiser som intervjupersonene oppgir, som vil bli noe lavere ved den nye måten å rapportere på.

Effekten er imidlertid forventet å være liten. Den nye rapporteringsmåten har ikke konsekvenser for andelen som har foretatt lange reiser.

Tidligere har det vært et krav om at også utenlandsreiser må være minst 100 km for å bli registrert som lange reiser. Dette gjorde at korte handlereiser til Sverige ikke ble rapportert. I RVU2001 ble derfor alle reiser til/fra Norge rapportert, uavhengig av reisens lengde. Dette har ført til en økning i antall utenlandsreiser (jf Kapittel 15).

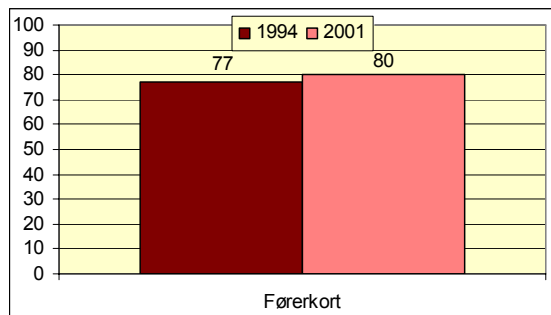
I analysene av lange reiser gjøres ikke sammenligninger med RVU1991/92. Årsaken til dette er at man den gang benyttet en rapporteringsperiode på tre måneder, mot en måned i de to siste RVU'ene.

## 3. Tilgang til transportressurser

### 3.1 Førerkort

De siste 20 årene har førerkortandelen i befolkningen økt betydelig. Den største veksten kom i 1980-årene, mens veksten på 1990-tallet var lavere. Tall fra førerkortregisteret viser at 80 prosent av befolkningen 18 år og eldre hadde førerkort for bil i 2001 (Figur 3.1). Dette er en økning på tre prosentpoeng fra 1994.

Undersøkelser har vist at det har vært en nedgang i andelen unge som tar førerkort for bil (Hjorthol 1999). Dette viser både tall fra førerkortregisteret og reisevaneundersøkelsene. Registerdata viser at 83 prosent av alle menn i aldersgruppen 18-24 år hadde førerkort i 1994, mot 74 prosent i 2001. Tilsvarende andeler for kvinner var 75 og 66. Kjønnsforskjellene er størst i de yngste og eldste aldersgruppene.



TØI rapport 588/2002

Figur 3.1: Personer 18 år og eldre med førerkort i 1994 og 2001 (tall fra førerkortregisteret). Prosent

Størst andel med førerkort finner vi blant (Tabell 3.8, tallene er basert på RVU2001);

- menn
- aldersgruppen mellom 35 og 44 år
- personer som har utdanning på universitets- og høghskolenivå
- yrkesaktive som arbeider 40 timer eller mer per uke
- personer i administrative yrker
- de som har husholdsinntekt på kr 450.000 eller mer per år.

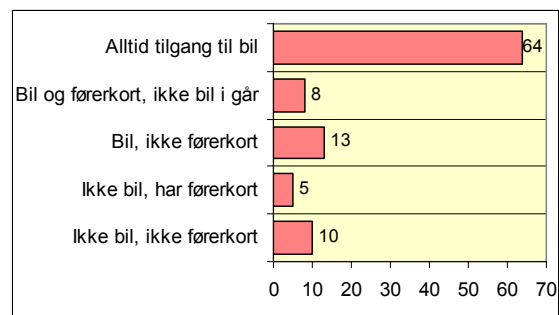
Utbredelsen av førerkort blant kvinner er lavere enn blant menn. Videre er det slik at førerkortandelen er lavest blant dem som;

- er under 25 år eller eldre enn 67 år
- er enslige
- har lav utdanning
- ikke er yrkesaktive
- har husholdsinntekt under kr 300.000.

### 3.2 Eie og tilgang til bil

85 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med én eller flere biler. 52 prosent har én bil, mens 33 prosent tilhører en husholdning med to eller flere biler (Tabell 3.2).

Andelen av befolkningen som alltid har tilgang til bil har vist en svak økning på 1990-tallet (Tabell 3.3). I 2001 var andelen 64 prosent, i 1998 62 prosent og i 1992 60 prosent. Fordelingen av personer som har bil i husholdningen og som alltid har tilgang til bil følger i store trekk de samme linjene som fordelingen av førerkort (Tabell 3.9).

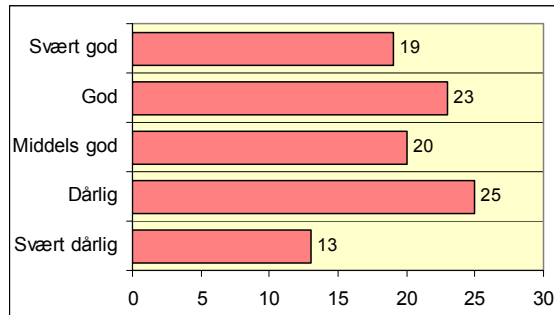


TØI rapport 588/2002

Figur 3.2: Tilgang til bil. 2001. Prosent

### 3.3 Tilgang til kollektivtransport

19 prosent av befolkningen har et svært godt kollektivtilbud der de bor (Figur 3.3). 23 prosent har et godt kollektivtilbud, 20 prosent har et middels godt tilbud, mens for 25 prosent er kollektivtilbudet dårlig og for 13 prosent svært dårlig. Befolkningens tilgang til kollektivtransport endret seg lite i perioden mellom 1992 og 2001 (Tabell 3.4).



TØI rapport 588/2002

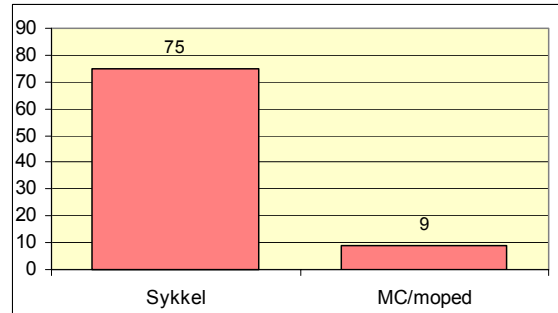
Figur 3.3: Tilgang til kollektivtransport. 2001. Prosent<sup>4</sup>

Det er klare forskjeller i kollektivtilbudet mellom ulike steder i landet. Det beste kollektivtilbudet finnes i Oslo/Akershus hvor 47 prosent av befolkningen har et svært godt tilbud, mens 26 prosent har et godt tilbud (Tabell 3.7). To av tre i Bergen, Trondheim og Stavanger har også et svært godt eller godt kollektivtilbud, mens tilsvarende tall for de resterende seks største byene er 49 prosent, og 33 prosent for mindre byer. I de store byene er det få som har et dårlig kollektivtilbud. I Oslo/Akershus gjelder det for bare 13 prosent, mens mer enn en tredel av bosatte i de mindre byene har et dårlig eller svært dårlig tilbud.

Utenfor byene er situasjonen en annen. Her har bare seks prosent et svært godt eller godt kollektivtilbud, mens hele 81 prosent har et dårlig eller svært dårlig tilbud.

### 3.4 Eie og tilgang til sykkel, MC og moped

Så mange som 75 prosent av befolkningen over 12 år eier eller har tilgang til sykkel, mens ni prosent av dem som er 16 år og eldre eier eller har tilgang til moped og/eller motorsykkel (Figur 3.4). Mellom 1998 og 2001 har det vært en liten nedgang i andelen som har tilgang til sykkel (Tabell 3.5), men ingen endring i tilgangen til MC/moped (Tabell 3.6).



TØI rapport 588/2002

Figur 3.4: Tilgang til sykkel og MC/moped. 2001. Prosent

Tilgang til sykkel er forholdsvis jevnt fordelt i befolkningen, men andelen som har sykkel (Tabell 3.10);

- er høyest blant de yngste og lavest blant dem som er 67 år og eldre
- er høyere blant par med barn enn blant andre familietyper,
- er høyere blant de med universitets- eller høyskoleutdannelse
- er høyest blant de med høy inntekt

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

<sup>4</sup> Se note til Tabell 3.4

Tabell 3.1: Personer 18 år og eldre med førerkort. 1994 og 2001  
(tall fra førerkortregisteret). Prosent

Førerkort for bil	1994	2001
Ja	77	80
Nei	23	20
Sum	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 3.2: Bilhold i husholdningene. 1992, 1998 og 2001. Prosent <sup>5 6</sup>

Antall biler i husholdningen	1992	1998	2001
0 biler	15	11	15
1 bil	53	51	52
2 biler	27	32	28
3 biler og flere	5	6	5
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 3.3: Befolkningen etter tilgang til bil. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Biltilgang <sup>1</sup>	1992	1998	2001
Ikke bil, ikke førerkort	12	8	10
Ikke bil, har førerkort	3	4	5
Bil i husholdningen, ikke førerkort	16	17	13
Bil og førerkort, ikke bil i går	9	9	8
Alltid tilgang til bil	60	62	64
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

<sup>1</sup> Biltilgang er definert som følger:

*Ikke bil i husholdningen, ikke førerkort:*

Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil og har ikke førerkort selv

*Ikke bil, har førerkort*

Intervjupersonen tilhører en husholdning uten bil, men har førerkort

*Bil i husholdningen, ikke førerkort*

Intervjupersonen tilhører en husholdning med bil, men har ikke førerkort

*Bil og førerkort, ikke bil i går*

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

*Alltid tilgang til bil*

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

<sup>5</sup> Dersom annet ikke er angitt refererer alle resultater seg til personer som er 13 år og eldre

<sup>6</sup> Andelen husholdninger med tilgang til bil økte mellom 1992 og 1998, men har tilsynelatende gått tilbake de siste tre årene. Dette er imidlertid høyst sannsynlig en utvalgseffekt. Andelen enslige var lavere i RVU1998 enn i de to andre undersøkelsene, og også for liten i forhold til befolkningsstatistikk. Som Tabell 3.8 viser, er bilholdet i denne gruppen relativt sett lavt.

Tabell 3.4: Befolkningen etter tilgang til kollektivtransport ved boligen. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Tilgang til kollektivtransport <sup>1</sup>	1992	1998	2001
Svært god	18	16	19
God	24	24	23
Middels god	19	20	20
Dårlig	26	25	25
Svært dårlig	13	15	13
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

<sup>1</sup> Kollektivtilbudet er definert som følger:*Svært god tilgang til kollektivtransport*

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

*God tilgang til kollektivtransport*

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

*Middels god tilgang til kollektivtransport*

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

*Dårlig tilgang til kollektivtransport*

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

*Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*

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

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

Tabell 3.5: Befolkningens tilgang til sykkel. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Eie/tilgang til sykkel	1992	1998	2001
Ja	73	78	75
Nei	27	22	25
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 3.6: Befolkningens tilgang til moped/MC. Personer 16 år og eldre. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Eie/tilgang til moped/MC	1992	1998	2001
Ja	8	9	9
Nei	92	91	91
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 3.7: Kollektivtilbudet ved boligen etter bosted. 2001. Prosent

Kollektivtilbud <sup>1</sup>	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum
Alle	19	23	20	25	13	100
<i>Bosted <sup>2</sup></i>						
Oslo/Akershus	47	26	14	7	6	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	31	36	16	11	6	100
Resterende seks største byer	13	36	31	14	6	100
Mindre byer	7	26	32	25	10	100
Resten av landet	1	5	13	54	27	100

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.4Note <sup>2</sup> se Tabell 3.8

Tabell 3.8: Personer 18 år og eldre med førerkort i ulike grupper av befolkningen. 2001. Prosent. Antall biler i husholdningen for ulike grupper av befolkningen. Personer 13 år og eldre. 2001. Prosent

	Førerkort			Antall biler i husholdningen				
	Ja	Nei	Sum	0 biler	1 bil	2 biler	3 og fl.	Sum
Alle	80	20	100	15	52	28	5	100
<b>Kjønn</b>								
Mann	92	8	100	11	53	29	6	100
Kvinne	76	24	100	19	50	27	4	100
<b>Alder</b>								
13-17 år	-	-	-	9	46	37	8	100
18-24 år	73	27	100	29	39	23	10	100
25-34 år	92	8	100	13	55	28	4	100
35-44 år	95	5	100	6	52	37	5	100
45-54 år	92	8	100	6	49	36	8	100
55-66 år	86	14	100	9	59	27	5	100
67-74 år	68	32	100	23	65	11	1	100
75 år og eldre	43	57	100	52	45	3	-	100
<b>Familietype</b>								
Enslig	69	31	100	45	51	4	1	100
Enslig med barn	89	11	100	16	70	12	2	100
Par uten barn	84	16	100	9	61	28	2	100
Par med barn	95	5	100	3	49	43	5	100
Flere voksne	82	18	100	13	39	32	16	100
<b>Utdanning</b>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	63	37	100	25	50	21	5	100
Videregående, yrkesfaglig	87	13	100	12	53	29	6	100
Videregående, allmennfaglig	87	13	100	17	49	29	5	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	94	6	100	10	55	30	5	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	95	5	100	10	52	34	4	100
<b>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></b>								
Mertid	97	3	100	6	46	39	10	100
Heltid	93	7	100	8	54	33	5	100
Deltid	86	14	100	11	48	34	6	100
Ikke yrkesaktiv	65	35	100	28	52	17	3	100
<b>Yrke</b>								
Administrative ledere	98	2	100	4	46	42	8	100
Akademiske yrker	96	4	100	8	56	32	4	100
Yrker med kortere utdanning	96	4	100	7	53	35	5	100
Kontor- og kundeserviceyrker	92	8	100	9	54	33	4	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	85	15	100	12	50	32	6	100
Yrker innen primærnæringene	92	8	100	6	42	38	14	100
Håndverkere etc	95	5	100	5	52	34	9	100
Prosess- og maskinoperatører	94	6	100	6	51	34	9	100
Andre yrker	68	32	100	18	50	27	5	100
<b>Husholdningsinntekt</b>								
Under kr 150.000	54	46	100	63	34	3	-	100
Kr 150.000-299.999	78	22	100	22	67	10	1	100
Kr 300.000-449.999	92	8	100	6	60	30	4	100
Kr 450.000-599.999	95	5	100	3	50	41	6	100
Kr 600.000-749.999	96	4	100	2	47	43	8	100
Kr 750.000 og over	97	3	100	2	35	50	13	100
<b>Bosted<sup>2</sup></b>								
Oslo/Akershus	81	19	100	21	50	25	4	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	84	16	100	17	56	23	4	100
Resterende seks største byer	85	15	100	13	53	29	5	100
Mindre byer	85	15	100	12	54	28	6	100
Resten av landet	84	16	100	12	49	32	7	100

TØI rapport 588/2002

<sup>1</sup> Yrkesaktivitet er kategorisert som følger:*Mertid* – mer enn 40 timer inntektsgivende arbeid pr uke*Heltid* – mellom 30 og 40 timer inntektsgivende arbeid pr uke*Deltid* – under 30 timer inntektsgivende arbeid pr uke*Ikke yrkesaktiv* – har ikke inntektsgivende arbeid<sup>2</sup> Bosted er kategorisert som følger:*Oslo/Akershus**Bergen/Trondheim/Stavanger med omland**Resterende seks største byer* – byområder rundt Nedre Glomma, Grenland, Drammen, Kristiansand, Tromsø og Tønsberg*Mindre byer**Resten av landet*

Tabell 3.9: Tilgang til bil for ulike grupper av befolkningen. 2001. Prosent

Tilgang til bil <sup>1</sup>	Ikke bil, ikke førerkort	Ikke bil, har førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, ikke bil i går	Alltid tilgang til bil	Sum
Alle	10	5	13	8	64	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	6	5	9	8	72	100
Kvinne	13	6	16	9	56	100
<i>Alder</i>						
13-17 år	9	-	91	-	-	100
18-24 år	13	16	15	14	42	100
25-34 år	5	8	3	10	74	100
35-44 år	3	3	3	11	80	100
45-54 år	3	3	4	10	80	100
55-66 år	6	3	8	7	76	100
67-74 år	20	3	13	3	61	100
75 år +	47	4	11	1	37	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	30	15	1	4	50	100
Enslig med barn	8	8	6	6	72	100
Par uten barn	5	3	10	9	73	100
Par med barn	2	1	3	12	82	100
Flere voksne	7	5	12	11	65	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	22	3	23	5	47	100
Videregående yrkesfaglig	8	4	6	9	73	100
Videregående allmennfaglig	8	10	5	11	66	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	4	7	2	9	78	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	3	7	1	11	78	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>2</sup></i>						
Mertid	2	4	1	10	83	100
Heltid	3	4	4	10	79	100
Deltid	6	6	17	10	61	100
Ikke yrkesaktiv	21	6	25	5	43	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	1	3	1	7	88	100
Akademiske yrker	2	6	2	11	79	100
Yrker med kortere utdanning	2	5	3	11	79	100
Kontor- og kundeserviceyrker	3	6	6	11	74	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	6	6	13	11	64	100
Yrker innen primærnæringene	5	1	8	8	78	100
Håndverkere etc	3	2	3	9	83	100
Prosess- og maskinoperatører	3	3	4	9	81	100
Andre yrker	14	4	30	7	45	100
<i>Egen bruttoinntekt</i>						
Under kr 50.000	13	7	49	8	23	100
Kr 50.000-99.999	25	8	16	7	44	100
Kr 100.000-199.999	15	6	8	8	63	100
Kr 200.000-299.999	4	4	3	9	80	100
Kr 300.000-399.999	2	3	1	8	86	100
Kr 400.000 og over	1	1	0	9	89	100
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 150.000	43	20	4	4	29	100
Kr 150.000-299.999	14	8	10	5	63	100
Kr 300.000-449.999	3	3	10	9	75	100
Kr 450.000-599.999	1	2	10	11	76	100
Kr 600.000-749.999	1	1	9	12	77	100
Kr 750.000 og over	1	2	9	9	79	100
<i>Bosted<sup>3</sup></i>						
Oslo/Akershus	12	9	11	8	60	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	11	7	12	10	60	100
Resterende seks største byer	8	5	13	9	66	100
Mindre byer	9	4	13	8	66	100
Resten av landet	9	3	14	7	67	100

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> - se Tabell 3.3Noter <sup>2,3</sup> - se Tabell 3.8



Tabell 3.10: Tilgang til sykkel i ulike grupper. Personer 13 år og eldre. 2001. Prosent.  
Tilgang til MC/moped i ulike grupper. Personer 16 år og eldre. 2001. Prosent

	Sykkel			MC/moped		
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum
Alle	75	25	100	9	91	100
<i>Kjønn</i>						
Mann	77	23	100	12	88	100
Kvinne	73	27	100	6	94	100
<i>Alder</i>						
13-17 år	90	10	100	22	78	100
18-24 år	73	27	100	10	90	100
25-34 år	81	19	100	10	90	100
35-44 år	85	15	100	12	88	100
45-54 år	81	19	100	9	91	100
55-66 år	71	29	100	5	95	100
67-74 år	57	43	100	4	96	100
75 år og eldre	38	62	100	5	95	100
<i>Familietype</i>						
Enslig	57	43	100	7	93	100
Enslig med barn	76	24	100	9	91	100
Par uten barn	72	28	100	6	94	100
Par med barn	88	12	100	11	89	100
Flere voksne	75	25	100	9	91	100
<i>Utdanning</i>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	62	38	100	9	91	100
Videregående, yrkesfaglig	74	26	100	11	89	100
Videregående, allmennfaglig	77	23	100	8	92	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	83	17	100	8	92	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	84	16	100	8	92	100
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>1</sup>						
Mertid	83	17	100	14	86	100
Heltid	82	18	100	10	90	100
Deltid	80	20	100	9	91	100
Ikke yrkesaktiv	63	37	100	7	93	100
<i>Yrke</i>						
Administrative ledere	84	16	100	11	89	100
Akademiske yrker	87	13	100	7	93	100
Yrker med lavere utdanning	85	15	100	9	91	100
Kontor- og kundeserviceyrker	80	20	100	7	93	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	79	21	100	9	91	100
Yrker innen primærnæringene	78	22	100	16	84	100
Håndverkere etc	77	23	100	17	83	100
Prosess- og maskinoperatører	76	24	100	15	85	100
Andre yrker	70	30	100	6	94	100
<i>Husholdningsinntekt</i>						
Under kr 150.000	52	48	100	6	94	100
Kr 150.000-299.999	63	37	100	7	93	100
Kr 300.000-449.999	79	21	100	10	90	100
Kr 450.000-599.999	85	15	100	10	90	100
Kr 600.000-749.999	87	13	100	11	89	100
Kr 750.000 og over	88	12	100	12	88	100
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>						
Oslo/Akershus	75	25	100	7	93	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	70	30	100	7	93	100
Resterende seks største byer	78	22	100	8	92	100
Mindre byer	78	22	100	10	90	100
Resten av landet	75	25	100	11	89	100

TØI rapport 588/2002

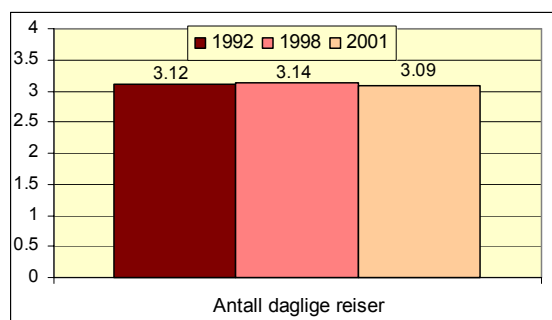
Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8

## 4. Omfanget av reiser

### 4.1 Daglige reiser – omfang

I 2001 foretok befolkningen i alderen 13 år og eldre i gjennomsnitt 3,09 reiser per dag (Figur 4.1). Dette er det samme som i 1992 og 1998.

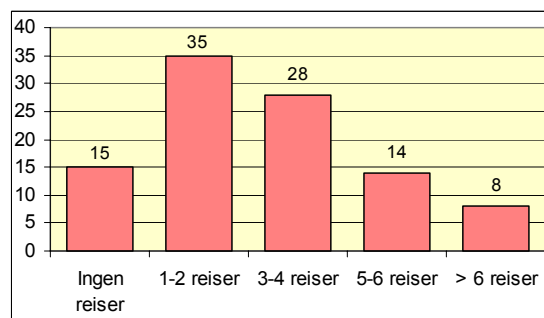
Resultatene indikerer at mobiliteten har endret seg lite, vi reiser like mye nå som for 10 år siden. Statistikk viser imidlertid at det var en vekst i reiseomfanget på 1990-tallet, spesielt for kollektivtrafikken (Rideng 2001). At man ikke ser denne økningen i reisevaneundersøkelsene har delvis å gjøre med at man ikke tar hensyn til befolkningsveksten, som alene sto for ca halvparten av økningen i reiseomfanget på 1990-tallet. Et annet forhold er at transportstatistikken kun omfatter tall for motorisert ferdsel, og her avdekker også reisevaneundersøkelsene en liten økning (jf Tabell 5.2). Et tredje aspekt er at reisevaneundersøkelsene ikke omfatter yrkestransport som drosjer, budbiler etc. og det er grunn til å tro at spesielt omfanget av lett godstransport har økt de siste 10 årene.



TØI rapport 588/2002

Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. 1998 og 2001

I løpet av en dag er det 15 prosent av befolkningen som ikke foretar noen reiser, 35 prosent foretar en eller to reiser, 28 prosent 3-4 reiser, mens 22 prosent foretar fem reiser eller mer (Figur 4.2). Dette har endret seg lite de siste 10 årene (Tabell 4.1). Gjennomsnittlig antall reiser per dag for dem som har foretatt en eller flere reiser er 3,7, mens det var 3,6 i 1998 og 3,7 i 1992.



TØI rapport 588/2002

Figur 4.2: Befolkningen etter antall reiser per dag. 2001. Prosent

### 4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk

Intervjupersonene skal selv anslå reisenes lengde, og hvor lang tid de brukte, når de rapporterer reiser på registreringsdagen. Erfaringsmessig er kvaliteten i svarene varierende, spesielt informasjon om reisenes lengde (jf Stangeby 2000). Det er imidlertid ikke grunn til å anta at kvaliteten varierer mellom reisevaneundersøkelsene. Resultatene er derfor sammenlignbare. Likevel foretas det en ”oppdrydding” i dataene. For følgende daglige reiser er reiselengden satt til uoppgitt:

- reiser som oppgis å være 100 mil og lengre
- gangturer over 100 km, sykkel- og mopedturer over 200 km og reiser med trikk/t-bane over 50 km

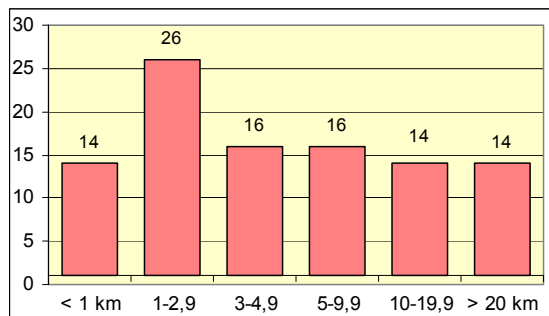
For RVU2001 vet man at det var en del feilregistreringer de første månedene på grunn av at det ikke var lagt inn maksimumsverdier i intervjuprogrammet for hvor raskt man kunne reise. Reiser med urimelig høye gjennomsnittshastigheter er derfor også tatt ut.

Med disse forutsetningene er gjennomsnittsreisen for 2001 11,9 kilometer med en varighet på 20 minutter. Personer i alderen 13 år og eldre reiser dermed i gjennomsnitt 37 km per dag og bruker daglig 62 minutter på å reise.

Resultatene indikerer en økning i reiselengden de siste 10 årene (Tabell 4.2).

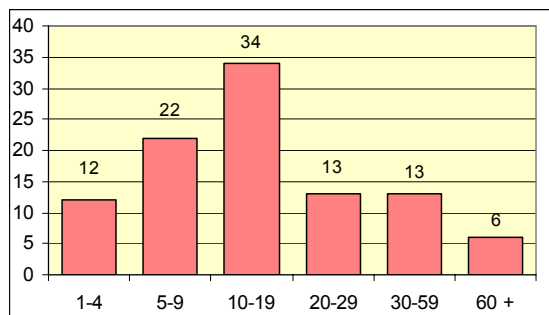
De fleste reiser er korte både i antall kilometer og minutter (Figurene 4.3 og 4.4):

- 40 prosent av reisene er under 3 km
- 56 prosent er under 5 km
- 28 prosent av reisene er 10 km og lenger
- hver tredje reise tar mindre enn 10 minutter
- 19 prosent av reisene tar 30 minutter eller mer.



TØI rapport 588/2002

Figur 4.3: Reiser etter lengde. 2001. Kilometer



TØI rapport 588/2002

Figur 4.4: Reiser etter tidsbruk. 2001. Minutter

### 4.3 Lange reiser

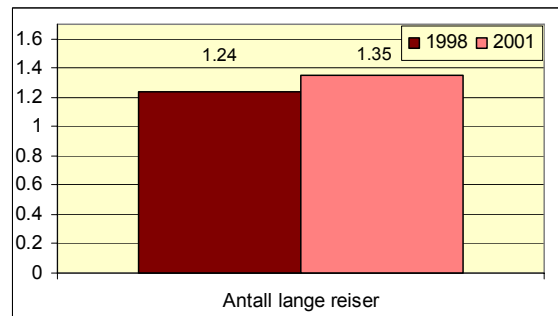
I 2001 foretok befolkningen i alderen 13 år og eldre i gjennomsnitt 1,35 lange reiser per måned.<sup>7</sup> Dette er noe høyere enn i 1998, da antall lange reiser per måned var 1,24.

Økningen skyldes at man har fått rapportert flere utenlandsreiser (0,21 i 1998 mot 0,30 i 2001) som følge av at rapporteringsformen er lagt om. I RVU2001 skulle alle utenlandsreiser

tas med, mens det i RVU1998 var et krav om at også reiser til/fra Norge skulle være minst 100 km én vei for å bli rapportert.

For reiser i Norge er det ikke skjedd noen endringer. Som for tre år siden foretar man i gjennomsnitt 1,05 lange reiser per måned.

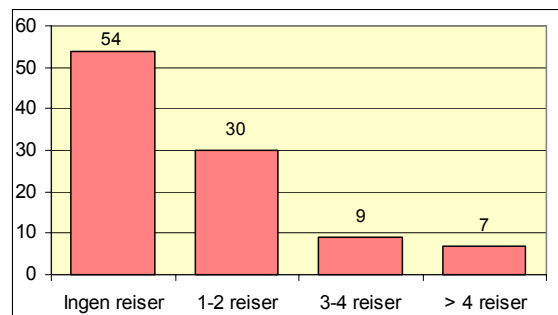
Hver måned er det om lag 46 prosent av befolkningen 13 år og eldre som foretar en lang reise. Flertallet reiser derfor sjeldnere enn månedlig (Figur 4.6).



TØI rapport 588/2002

Figur 4.5: Antall lange reiser per person per måned. 1998 og 2001

De som har reist foretar i gjennomsnitt 2,9 reiser, men hovedtyngden ligger på en eller to reiser (Figur 4.6). Det er liten gruppe høy-mobile, dvs personer som foretar mer enn fire lange reiser per måned, som trekker opp gjennomsnittet.



TØI rapport 588/2002

Figur 4.6: Befolkningen etter antall lange reiser per måned

<sup>7</sup> Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller mer én vei, og reiser til/fra utlandet.

## 4.4 Mobiliteten varierer mellom grupper

Gjennomgående er mobiliteten høyest blant;

- menn
- personer under 55 år
- yrkesaktive

og øker med utdanning og inntekt. Dette gjelder både for daglige reiser og lange reiser

(Tabell 4.4 og 4.6). For daglige reiser kommer

i tillegg at enslige med barn eller par med barn har høyere mobilitet enn andre grupper. Folks transportressurser påvirker naturlig nok også hvor mye de reiser. De som

- har førerkort
- har to eller flere biler i husholdningen
- alltid har tilgang til bil

foretar flere daglige reiser enn de som ikke har tilsvarende transportressurser (Tabell 4.5).

Tabell 4.1: Befolkningen etter antall reiser per dag. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Antall reiser per dag	1992	1998	2001
Ingen reiser	15	13	15
1-2 reiser	35	34	35
3-4 reiser	29	31	28
5-6 reiser	15	15	14
7 reiser og mer	6	7	8
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 4.2: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og lørdager/søndager. 1992, 1998 og 2001

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		1998		2001	
	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk
Antall reiser per dag, alle dager	3,12		3,14		3,09	
Km per reise		10,3 km		10,5 km		11,9 km
Km per dag		32,1 km		33,0 km		36,8 km
Min per reise		19 min		19 min		20 min
Min per dag		59 min		60 min		62 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	3,35		3,41		3,33	
Km per reise		9,4 km		9,9 km		11,1 km
Km per dag		31,5 km		33,8 km		37,0 km
Min per reise		17 min		18 min		19 min
Min per dag		57 min		61 min		63 min
Antall reiser på lørdager og søndager	2,60		2,47		2,46	
Km per reise		13,2 km		12,6 km		14,9 km
Km per dag		34,3 km		31,1 km		36,7 km
Min per reise		23 min		23 min		25 min
Min per dag		60 min		57 min		62 min

TØI rapport 588/2002

Tabell 4.3: Befolkningen etter antall lange reiser per måned. 1998 og 2001. Prosent<sup>8</sup>

Antall reiser per måned	1998	2001
Ingen reiser	53	54
1-2 reiser	33	30
3-4 reiser	9	9
5 reiser og mer	5	7
Sum	100	100

TØI rapport 588/2002

<sup>8</sup> I RVU1992 skulle intervjupersonene rapportere lange reiser de hadde foretatt tre måneder tilbake i tid, mot en måned i 1998 og 2001. Resultatene for 1992 er ikke direkte sammenlignbare og derfor utelatt i tabellen.

Tabell 4.4: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. 2001

Reiseomfang	Gj.sn. antall reiser	Reiselengde per reise. Km	Reiselengde per dag. Km	Tidsbruk per reise. Min	Tidsbruk per dag. Min
Alle	3,09	11,9	36,8	20	62
<b>Kjønn</b>					
Mann	3,20	13,6	43,5	21	67
Kvinne	2,97	10,2	30,3	19	56
<b>Alder</b>					
13-17 år	3,41	7,4	25,2	18	61
18-24 år	3,42	11,4	39,0	19	65
25-34 år	3,50	12,4	43,4	19	67
35-44 år	3,59	12,1	43,4	19	68
45-54 år	3,30	13,2	43,6	21	69
55-66 år	2,73	13,1	35,8	23	63
67-74 år	2,03	10,7	21,7	23	47
75 år og eldre	1,46	10,3	15,0	21	31
<b>Familietype</b>					
Enslig	2,56	11,7	30,0	22	56
Enslig med barn	3,89	9,8	38,1	17	66
Par uten barn	2,69	13,3	35,8	23	62
Par med barn	3,68	12,1	44,5	19	70
Flere voksne	3,13	12,5	39,1	21	66
<b>Utdanning</b>					
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	2,41	10,8	26,0	21	51
Videregående skole yrkesfaglig	3,06	12,4	37,9	20	61
Videregående skole allmennfag	3,19	12,3	38,2	21	67
Høyskole/universitet inntil 15 år	3,47	12,3	42,7	20	69
Høyskole/universitet 16 år og mer	3,78	13,5	51,0	21	79
<b>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></b>					
Mertid	3,64	15,6	56,8	22	80
Heltid	3,46	13,0	45,0	21	73
Deltid	3,40	10,1	34,3	19	65
Ikke yrkesaktiv	2,40	9,8	23,5	20	48
<b>Yrke</b>					
Administrative ledere	3,64	14,6	53,1	21	76
Akademiske yrker	3,70	13,0	48,1	21	78
Yrker med kortere utdanning	3,63	13,5	49,0	21	76
Kontor- og kundeserviceyrker	3,34	11,0	36,7	21	70
Salgs-, service- og omsorgsykker	3,44	10,8	37,2	19	65
Yrker innen primærnæringene	2,70	13,3	35,9	23	62
Håndverkere etc	3,40	14,4	49,0	21	71
Prosess- og maskinoperatører	3,01	14,2	42,7	20	60
Andre yrker	3,33	8,8	29,3	19	63
<b>Husholdningsinntekt</b>					
Under kr 150.000	2,31	9,7	22,4	20	46
Kr 150.000-299.999	2,73	11,5	31,4	21	57
Kr 300.000-449.999	3,13	12,1	37,9	20	63
Kr 450.000-599.999	3,55	12,1	43,0	20	71
Kr 600.000-749.999	3,66	13,8	50,5	21	77
Kr 750.000 og over	3,63	13,2	47,9	20	73
<b>Bosted<sup>2</sup></b>					
Oslo/Akershus	3,04	12,2	37,1	22	67
Bergen/Trondheim/Stavanger	3,16	11,2	35,4	20	63
Resterende seks største byer	3,24	11,0	35,6	19	62
Mindre byer	3,11	11,4	35,5	19	59
Resten av landet	2,99	13,0	38,9	20	60

TØI rapport 588/2002

Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8

Tabell 4.5: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for grupper med ulike transportressurser. 2001

Reiseomfang	Gj.sn. antall reiser	Reiselengde per reise. Km	Reiselengde per dag. Km	Tidsbruk per reise. Min	Tidsbruk per dag. Min
Alle	3,09	11,9	36,8	20	62
<i>Førerkort</i>					
Ja	3,30	12,6	41,6	20	66
Nei	1,87	9,5	17,8	22	41
<i>Antall biler i husholdningen</i>					
0 biler	2,22	9,2	20,0	22	49
1 bil	3,09	11,2	34,6	20	62
2 biler	3,47	13,7	47,5	21	73
3 biler og flere	3,54	14,0	49,6	20	71
<i>Biltilgang<sup>1</sup></i>					
Ikke bil, ikke førerkort	1,84	8,9	16,4	22	40
Ikke bil, har førerkort	2,96	9,1	26,9	21	62
Bil, ikke førerkort	2,78	8,4	23,4	19	53
Bil og førerkort, ikke bil i går	3,10	15,0	46,5	22	68
Alltid tilgang til bil	3,35	12,6	42,2	20	67
<i>Kollektivtilbud<sup>2</sup></i>					
Svært godt	3,11	10,1	31,4	20	62
Godt	3,21	10,7	34,3	20	64
Middels godt	3,13	12,3	38,5	20	63
Dårlig	3,00	12,8	38,4	21	63
Svært dårlig	2,91	15,0	43,7	22	64

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.3Note <sup>2</sup> se Tabell 3.4

Tabell 4.6: Lange reiser; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2001

Reiseomfang	Har foretatt lange reiser?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	46	54	100	1,35
<i>Kjønn</i>				
Mann	48	52	100	1,47
Kvinne	44	56	100	1,23
<i>Alder</i>				
13-17 år	36	64	100	0,91
18-24 år	48	52	100	1,26
25-34 år	50	50	100	1,47
35-44 år	53	47	100	1,63
45-54 år	52	48	100	1,66
55-66 år	48	52	100	1,42
67-74 år	35	65	100	0,89
75 og eldre	21	79	100	0,47
<i>Familietype</i>				
Enslig	40	60	100	1,12
Enslig med barn	46	54	100	1,33
Par uten barn	47	53	100	1,40
Par med barn	52	48	100	1,58
Flere voksne	47	53	100	1,40
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	30	70	100	0,77
Videregående skole yrkesfaglig	43	57	100	1,22
Videregående allmennfaglig	49	51	100	1,36
Høyskole/universitet inntil 15 år	59	41	100	1,86
Høyskole/universitet 16 år og mer	67	33	100	2,32
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>				
Mertid	59	41	100	2,24
Heltid	53	47	100	1,56
Deltid	45	55	100	1,24
Ikke yrkesaktiv	35	65	100	0,90
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	65	35	100	2,26
Akademiske yrker	65	35	100	2,11
Yrker med kortere utdanning	60	40	100	1,92
Kontor- og kundeserviceyrker	47	53	100	1,31
Salgs-, service- og omsorgsyrker	43	57	100	1,19
Yrker innen primærnæringene	36	64	100	1,10
Håndverkere etc	45	55	100	1,19
Prosess- og maskinoperatører	40	60	100	1,09
Andre yrker	36	64	100	0,89
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	34	66	100	0,86
Kr 150.000-299.999	38	62	100	1,01
Kr 300.000-449.999	45	55	100	1,31
Kr 450.000-599.999	52	48	100	1,62
Kr 600.000-749.999	61	39	100	1,89
Kr 750.000 og over	67	33	100	2,37
<i>Bosted<sup>2</sup></i>				
Oslo/Akershus	52	48	100	1,55
Bergen/Trondheim/Stavanger	43	57	100	1,14
Resterende seks største byer	46	54	100	1,39
Mindre byer	44	56	100	1,29
Resten av landet	45	55	100	1,31

TØI rapport 588/2002

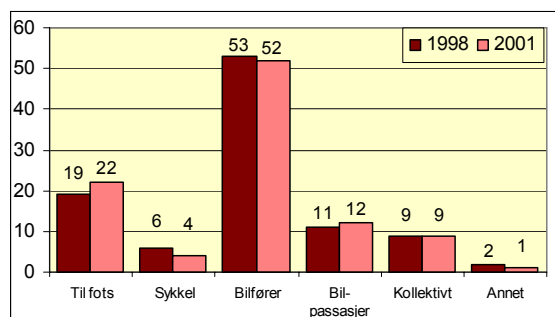
Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8



## 5. Transportmiddelbruk

### 5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser

I 2001 utgjorde reiser som bilfører drøyt halvparten av alle daglige reiser som befolkningen gjennomførte (Figur 5.1). 12 prosent av reisene skjedde som bilpassasjer, og bilen var dermed hovedtransportmiddel på nærmere to av tre reiser. En firedel av reisene ble foretatt med ikke-motoriserte transportmidler, 22 prosent var gangturer, mens fire prosent var sykkeltureturer. Reiser med kollektive transportmidler utgjorde ni prosent av befolkningens reiser i 2001. Buss er det viktigste kollektive transportmidlet. Nærmere 60 prosent av kollektivreisene foregår med buss. De skinnegående transportmidlene står for ca en fjerdedel av kollektivreisene, seks prosent av dem skjer med båt og ca fem prosent med fly.



TØI rapport 588/2002

Figur 5.1: Daglige reiser etter hovedtransportmiddel. 1998 og 2001. Prosent

Fra 1985 til 1998 økte bilbruken på bekostning av andre former for transport. De siste tre årene synes imidlertid andelen bilreiser å ha stabilisert seg. Også belegget i bilene er uendret. Som i 1998 er gjennomsnittlig personbelegg per kjøretøykilometer 1,77.

Det har skjedd en liten økning i andelen gangturer. Ettersom intervjupersonene i RVU2001 fikk tilsendt en dagbok hvor de kunne notere reisene de foretok på registreringsdagen, er det vanskelig å si hvorvidt økningen i gangturer er et utslag av at befolkningen faktisk går mer enn tidligere,

eller om det er et resultat av bedre rapportering av reiseaktiviteten. Mest sannsynlig er det siste ettersom undersøkelser har vist at kortere gangturer er de man lettest glemmer å rapportere i reisevaneundersøkelser (Stangeby 2000).

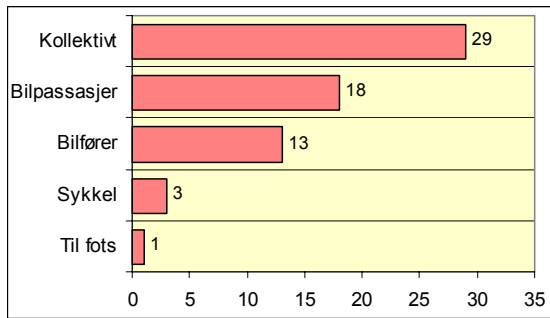
De aller fleste reisene foregår med ett transportmiddel. Bare på drøyt to prosent av reisene benyttes flere transportmidler. Dette er i stor grad reiser hvor hovedtransportmidlet er kollektivt.

### 5.2 Reiselengde for ulike transportmidler

Mens en gjennomsnittreise er 11,9 km lang og tar 20 minutter (jf avsnitt 4.2), er kollektivreisene i gjennomsnitt 29 km og varer mer enn dobbelt så lenge som gjennomsnittet. Det er spesielt flyreisene som trekker opp verdiene for kollektivtransporten. Utelukker man de godt og vel 200 flyreisene som er registrert blant de daglige reisene, er gjennomsnittet for reiser med kollektive transportmidler 21 km og 39 minutter. Reiser med trikk, T-bane og forstadsbaner er i gjennomsnitt åtte km lange og tar 32 minutter. Reiser med rutebuss er i gjennomsnitt 15 km og 32 minutter, mens togreisene er 53 km og tar 70 minutter.

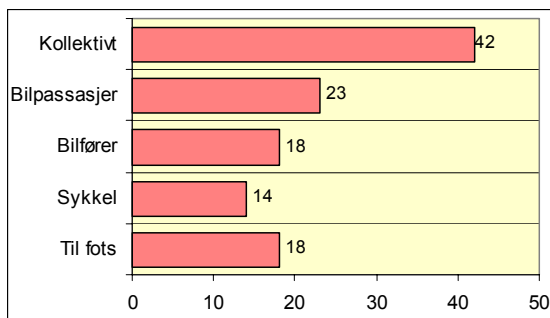
De korteste reisene målt i lengde er gang- og sykkeltureturer. Gangturer er i gjennomsnitt 1,4 km, men tar likevel 18 minutter, mens sykkel-turer i gjennomsnitt er 2,9 km og varer 14 minutter.

Tabell 5.3 og 5.4 viser at det har vært relativt små endringer i reiselengder og reisetider for de ulike transportmidlene. Unntaket er reiser med MC/moped og reiser som bilpassasjer, som begge har blitt lengre. Når det gjelder førstnevnte har økningen fra 1992 til 1998 delvis å gjøre med at andelen mopedreiser i utvalget var vesentlig høyere i 1998. Gjennomsnittlig reiselengde for moped er ca fire km. Det skal også bemerkes at det er forholdsvis få observasjoner i utvalget.



TØI rapport 588/2002

Figur 5.2: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer med ulike transportmidler. 2001. Prosent



TØI rapport 588/2002

Figur 5.3: Gjennomsnittlig reisetid i minutter med ulike transportmidler. 2001. Prosent

### 5.3 Førerkort og bil viktig for valg av transportmiddel

Ulike grupper bruker forskjellige transportmidler avhengig av transportressurser og andre forhold. Å ha førerkort og bil er de variablene som slår sterkest ut for folks transportmiddelbruk (jf Tabell 5.6 og 5.7). De som har høyest bilandel på reisene sine

- har to eller flere biler i husholdningen
- har alltid tilgang til bil
- er menn
- er i aldersgruppen 25-54 år
- har barn
- er yrkesaktive og arbeider minst 40 timer per uke.

De som relativt sett går mest

- har ikke førerkort
- har ikke bil i husholdningen
- er kvinner
- er under 18 år eller over 66 år
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt.

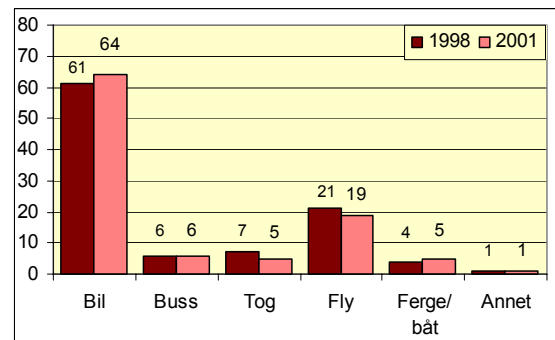
Kjennetegn ved de som sykler mest er i stor grad de samme som for de som går mye, men med en overvekt av unge. Sykkelbruken reduseres med alderen.

Kollektivreiser foretas oftere av dem som

- ikke har førerkort og/eller tilgang til bil
- har lav inntekt
- er under 25 år
- bor i Oslo/Akershus
- har et godt kollektivtilbud i nærheten av boligen.

### 5.4 Transportmiddelbruk på lange reiser

Bilen er like dominerende på lange reiser som på daglige. I 2001 var bil hovedtransportmiddel på 64 prosent av alle lange reiser. Ca hver femte reise skjedde med fly, seks prosent med buss, fem prosent med tog, og en tilsvarende andel med båt eller ferge (Figur 5.4).



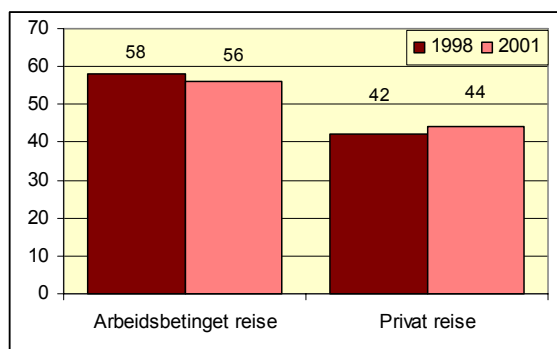
TØI rapport 588/2002

Figur 5.4: Lange reiser etter transportmiddel. 1998 og 2001. Prosent

Sammenlignet med 1998 foregår en større andel av reisene med bil, mens tog og fly mister noe markedsandel. Økt bilbruk ser man både på reiser i Norge og utenlandsreiser. Deler av økningen på utenlandsreisene kan forklares med at man i RVU2001 har fått rapportert en større andel av nordmenns handleturer til Sverige. Økt bilbruk på bekostning av kollektive transportmidler (tog og båt) kjennetegnet også i utviklingen på 1990-tallet.

## 5.5 Nærmere om flybruken

Mer enn noen annen transportgren har flytrafikken orientert seg mot de som reiser i arbeid. Knappt 60 prosent av flyreisene innenlands er arbeidsbetinget (Figur 5.5). Brorparten av disse (85 prosent) er yrkesreiser, mens de øvrige er pendlerreiser. For yrkesreisene er kurs/konferanse det dominerende formålet. Private reiser domineres av ferie/fritid og besøksreiser (78 prosent). Figur 5.5 viser at det ikke har skjedd store endringer i markedsstrukturen for flyreiser de siste årene. Den høye andelen arbeidsbetingede reiser er spesiell for flytrafikken – ingen av de øvrige transportmidlene har en tilsvarende andel arbeidsrelatert trafikk (Tabell 5.10).



TØI rapport 588/2002

Figur 5.5: Flyreiser innenlands etter hovedformål. 1998 og 2001. Prosent

I gjennomsnitt foretar seks prosent av befolkningen minst én flyreise i måneden (Tabell 5.11). Gjennomsnittlig reisefrekvens er 0,12 reiser per måned, dvs under én tur/retur reise i året. Tallene er omtrent på samme nivå som i 1998 da syv prosent av de spurte oppga å ha foretatt en flyreise i løpet av siste måned, og gjennomsnittlig reisefrekvens var 0,15.

Flyreisene er nært knyttet opp mot sosioøkonomisk status – de med høy inntekt og utdanning flyr oftere enn andre. Det er videre slik at bosatte i Bergen, Trondheim og Stavanger flyr oftere enn de som bor i andre deler av landet.

Tabell 5.1: Daglige reiser etter transportmiddel. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Transportmiddel <sup>1</sup>	1992	1998	2001
Til fots	21	19	22
Sykkel	7	6	4
Bilfører	50	53	52
Bilpassasjer	13	11	12
Kollektivt	8	9	9
MC/Annet	1	1	1
<b>Sum</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

TØI rapport 588/2002

<sup>1</sup>Transportmiddel er kategorisert som følger:*Til fots* - til fots hele veien*Sykkel**Bilfører**Bilpassasjer**Kollektivt* – drosje, buss/rutebil/ekspresbuss i rute, turbuss/chartret buss, trikk,

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

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

Tabell 5.2: Antall daglige reiser per person med ulike transportmidler. 1992, 1998 og 2001

Reiser per person per dag	1992	1998	2001
Til fots	0,66	0,60	0,66
Sykkel	0,20	0,18	0,14
MC/moped	0,02	0,03	0,02
Bilfører	1,57	1,67	1,62
Bilpassasjer	0,39	0,35	0,36
Kollektivt	0,26	0,28	0,27
Annet	0,02	0,02	0,02
<b>Alle reiser</b>	<b>3,12</b>	<b>3,14</b>	<b>3,09</b>
Ikke motoriserte reiser	0,86	0,78	0,80
Motoriserte reiser	2,26	2,36	2,29

TØI rapport 588/2002

Tabell 5.3: Gjennomsnittlig reiselengde med ulike transportmidler. 1992, 1998 og 2001. Kilometer

Transportmiddel	1992	1998	2001
Til fots	1,3	1,6	1,4
Sykkel	2,6	2,8	2,9
MC/moped	5,3	11,9	15,2
Bilfører	12,3	11,9	12,9
Bilpassasjer	16,8	13,6	17,7
Kollektivt	17,3	23,7	29,0
Annet	8,8	6,6	6,6
<b>Gjennomsnitt</b>	<b>10,3</b>	<b>10,5</b>	<b>11,9</b>

TØI rapport 588/2002

Tabell 5.4: Gjennomsnittlig reisetid med ulike transportmidler. 1992, 1998, 2001. Minutter

Transportmiddel	1992	1998	2001
Til fots	15	20	18
Sykkel	13	14	14
MC/moped	10	15	21
Bilfører	17	16	18
Bilpassasjer	23	20	23
Kollektivt	38	37	42
Annet	21	27	26
<b>Totalt</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>20</b>

TØI rapport 588/2002

Tabell 5.5: Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid for reiser med ulike transportmidler, gjennomsnittlig antall reiser med ulike transportmidler per person per dag og gjennomsnittlig reiselengde og reisetid med ulike transportmidler per person per dag. 2001

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	1,4	18	0,66	0,9	12
Sykkel	2,9	14	0,14	0,4	2
MC/moped	15,2	21	0,02	0,3	-
Bilfører	12,9	18	1,62	20,1	29
Bilpassasjer	17,7	24	0,36	6,4	9
Kollektivt	29,0	42	0,27	7,8	11
Annet	6,6	26	0,02	0,1	-
<b>Gj.sn. alle transportmidler</b>	<b>11,9</b>	<b>20</b>	<b>3,09</b>	<b>36,8</b>	<b>62</b>

TØI rapport 588/2002

Tabell 5.6: Daglige reiser etter transportmiddel for grupper med ulike transportressurser. 2001. Prosent

Transportmiddel	Bilpas-							Sum
	Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	sasjer	Kollektivt	Annet	
Alle	22	4	-	52	12	9	1	100
<i>Fører kort</i>								
Ja	18	3	-	64	8	6	1	100
Nei	41	6	1	-	28	23	1	100
<i>Antall biler i husholdningen</i>								
Ingen bil	44	9	1	4	16	25	1	100
1 bil	22	4	1	53	12	8	-	100
2 biler	15	3	1	65	10	5	1	100
3 eller flere	14	3	1	66	10	5	1	100
<i>Tilgang til bil<sup>1</sup></i>								
Ikke bil, ikke fører kort	46	7	1	-	19	26	1	100
Ikke bil, har fører kort	41	11	-	10	13	25	-	100
Bil, ikke fører kort	33	11	2	-	33	21	-	100
Bil, ikke alltid	25	6	1	34	17	17	-	100
Alltid bil	16	3	-	71	7	3	-	100
<i>Tilgang til kollektivtransport<sup>2</sup></i>								
Svært godt	29	5	1	38	11	16	-	100
Godt	22	5	1	49	12	11	-	100
Middels godt	20	5	1	54	12	8	-	100
Dårlig	19	4	1	58	12	5	1	100
Svært dårlig	18	3	1	60	12	5	1	100

TØI rapport 588/2002

Note<sup>1</sup> se Tabell 3.3Note<sup>2</sup> se Tabell 3.4

Tabell 5.7: Daglige reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2001. Prosent

	Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
Alle	22	4	-	52	12	9	1	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	18	5	1	60	7	8	1	100
Kvinne	25	4	-	44	17	10	-	100
<i>Alder</i>								
13-17 år	34	13	2	-	28	22	1	100
18-24 år	24	5	1	38	16	15	1	100
25-34 år	19	3	1	60	9	8	-	100
35-44 år	16	3	1	66	8	6	-	100
45-54 år	18	4	-	62	9	6	1	100
55-66 år	20	3	-	59	11	6	1	100
67-74 år	32	2	-	43	13	9	1	100
75 år og eldre	37	3	-	31	16	12	1	100
<i>Familietype</i>								
Enslig	30	5	-	44	8	13	-	100
Enslig med barn	19	3	-	65	6	7	-	100
Par uten barn	21	3	-	54	14	7	1	100
Par med barn	16	3	-	67	8	5	1	100
Flere voksne	20	4	1	53	12	9	1	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	25	4	1	41	16	12	1	100
Videregående, yrkesfaglig	18	3	1	60	11	6	1	100
Videregående, allmennfaglig	21	4	-	55	11	9	-	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	20	4	-	59	9	8	-	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	21	5	-	57	7	10	-	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>								
Mertid	15	3	-	70	5	6	1	100
Heltid	17	4	-	63	9	7	-	100
Deltid	23	5	1	46	15	10	-	100
Ikke yrkesaktiv	31	6	-	32	18	12	1	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	14	3	-	72	6	5	-	100
Akademiske yrker	21	4	-	58	7	10	-	100
Yrker med kortere utdanning	18	4	-	61	9	8	-	100
Kontor- og kundeserviceyrker	16	4	-	60	12	8	-	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	21	4	1	52	14	8	-	100
Yrker innen primærnæringene	20	5	2	57	8	4	4	100
Håndverkere etc	11	3	-	74	7	4	1	100
Prosess- og maskinoperatører	12	3	1	70	8	5	1	100
Andre yrker	25	7	1	35	18	14	-	100
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 150.000	36	6	-	28	13	17	-	100
Kr 150.000-299.999	26	4	-	49	11	9	1	100
Kr 300.000-449.999	19	4	-	59	11	6	1	100
Kr 450.000-599.999	17	4	1	61	10	7	1	100
Kr 600.000-749.999	18	3	1	60	11	7	-	100
Kr 750.000 og over	17	4	-	60	10	8	1	100
<i>Bosted<sup>2</sup></i>								
Oslo/Akershus	24	4	-	46	10	16	-	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	24	4	-	49	12	11	-	100
Resterende seks største byer	18	5	1	56	12	8	-	100
Mindre byer	20	5	-	57	12	6	-	100
Resten av landet	22	4	1	55	12	5	1	100

TØI rapport 588/2002

Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8

Tabell 5.8: Lange reiser etter transportmiddel. 1998 og 2001. Prosent

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

TØI rapport 588/2002

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

Tabell 5.9: Lange reiser etter transportmiddel for ulike grupper. 2001. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
Alle	64	6	5	19	5	1	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	65	5	4	21	4	1	100
Kvinne	63	7	6	18	5	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	57	18	9	10	5	1	100
18-24 år	53	11	10	19	6	1	100
25-34 år	63	5	4	22	4	2	100
35-44 år	66	4	4	22	4	-	100
45-54 år	67	4	4	20	4	1	100
55-66 år	70	4	3	17	5	1	100
67-74 år	64	10	5	14	6	1	100
75 år og eldre	52	18	7	12	9	2	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	55	9	8	21	5	2	100
Enslig med barn	63	5	5	21	5	1	100
Par uten barn	66	5	4	19	5	1	100
Par med barn	69	3	3	21	3	1	100
Flere voksne	63	7	7	18	4	1	100
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	64	12	6	10	6	2	100
Videregående, yrkesfaglig	72	5	4	13	5	1	100
Videregående, allmennfaglig	60	7	5	23	4	1	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	63	4	5	23	4	1	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	58	4	5	30	2	1	100
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>1</sup>							
Mertid	62	3	2	29	3	1	100
Heltid	66	4	5	20	4	1	100
Deltid	65	7	6	16	6	-	100
Ikke yrkesaktiv	62	11	7	13	6	1	100
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	62	3	3	28	3	1	100
Akademiske yrker	60	4	5	27	3	1	100
Yrker med kortere utdanning	64	4	5	23	4	-	100
Kontor- og kundeserviceyrker	67	7	5	15	5	1	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	67	6	5	16	5	1	100
Yrker innen primærnæringene	78	6	1	11	3	1	100
Håndverkere etc	75	3	4	13	4	1	100
Prosess- og maskinoperatører	71	7	2	14	5	2	100
Andre yrker	68	8	7	9	6	2	100
<i>Husholdningsinntekt</i>							
Under kr 150.000	48	16	11	18	6	1	100
Kr 150.000-299.999	64	8	7	14	6	1	100
Kr 300.000-449.999	69	5	4	15	5	2	100
Kr 450.000-599.999	70	5	4	16	4	1	100
Kr 600.000-749.999	66	4	3	23	4	-	100
Kr 750.000 og over	56	3	3	35	2	1	100
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>							
Oslo/Akershus	64	4	5	22	4	1	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	50	6	5	33	5	1	100
Resterende seks største byer	66	5	6	16	6	1	100
Mindre byer	67	6	5	17	4	1	100
Resten av landet	69	8	4	13	5	1	100

TØI rapport 588/2002

Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8



Tabell 5.10: Lange reiser i Norge etter transportmiddel og formål. 2001. Prosent

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/fritid	Besøk	Annet	Sum
Bil	3	13	15	2	39	24	4	100
Buss	5	13	12	11	27	21	11	100
Tog	7	14	7	3	24	37	8	100
Rutefly	6	46	2	3	25	14	4	100
Ferge/båt	1	15	12	1	55	13	3	100
Annet	3	17	23	-	40	13	4	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 5.11: Flyreiser i Norge; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2001

Reiseomfang	Har foretatt flyreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	6	94	100	0,12
<i>Kjønn</i>				
Mann	7	93	100	0,16
Kvinne	5	95	100	0,09
<i>Alder</i>				
13-17 år	2	98	100	0,03
18-24 år	7	93	100	0,13
25-34 år	8	92	100	0,18
35-44 år	8	92	100	0,16
45-54 år	7	93	100	0,17
55-66 år	4	96	100	0,09
67- 74 år	2	98	100	0,05
74 år og eldre	1	99	100	0,02
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	2	98	100	0,03
Videregående, yrkesfaglig	4	96	100	0,08
Videregående, allmennfaglig	7	93	100	0,14
Høyskole/universitet inntil 15 år	9	91	100	0,21
Høyskole/universitet 16 år og mer	15	85	100	0,36
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	13	87	100	0,31
Akademiske yrker	12	88	100	0,29
Yrker med kortere utdanning	10	90	100	0,24
Kontor- og kundeserviceyrker	4	96	100	0,07
Salgs-, service- og omsorgsyrker	4	96	100	0,07
Yrker innen primærnæringene	2	98	100	0,05
Håndverkere etc	4	96	100	0,07
Prosess- og maskinoperatører	4	96	100	0,09
Andre yrker	2	98	100	0,02
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	5	95	100	0,09
Kr 150.000-299.999	3	97	100	0,06
Kr 300.000-449.999	5	95	100	0,09
Kr 450.000-599.999	6	94	100	0,12
Kr 600.000-749.999	10	90	100	0,24
Kr 750.000 og over	15	85	100	0,38
<i>Bosted</i> <sup>1</sup>				
Oslo/Akershus	5	95	100	0,12
Bergen/Trondheim/Stavanger	9	91	100	0,20
Resterende seks største byer	5	95	100	0,10
Mindre byer	6	94	100	0,12
Resten av landet	5	95	100	0,10

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

## 6. Reisesenes formål

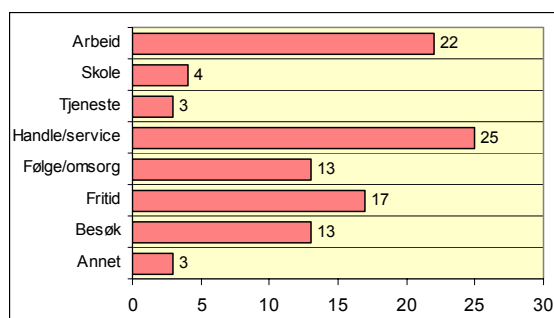
### 6.1 Daglige reiser

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

Reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning er arbeidsreiser (22 prosent), skole-reiser (4 prosent) og tjenestereiser (3 prosent). Reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen er handle- og servicereiser (25 prosent) og omsorgs-/følgereiser (13 prosent), mens reiser i forbindelse med fritiden er fritidsreiser (17 prosent) og besøksreiser (13 prosent).

Som enkeltreiser utgjør arbeidsreisene 22 prosent, men beregninger fra RVU1998 viste at de inngår i nærmere halvparten av alle hovedreiser (jf avsnitt 1.2). Både omfanget, og at de foregår konsentrert i tid og rom, gjør at de er dimensjonerende for kapasiteten i veg- og kollektivsystemet.



TØI rapport 588/2002

Figur 6.1: Daglige reiser etter formål. 2001. Prosent

Utviklingen på 1990-tallet viste en liten økning i reiser knyttet til lønnsarbeid, og en nedgang i handlereiser (Tabell 6.1). De siste tre årene er det spesielt omsorgs- og følgereisene som har økt sin andel av reiseaktiviteten. Noe av endringene skyldes nok at "Annet"-kategorien er mindre, det kan være slik at mange av de

uspesifiserte reisene i 1998 var omsorgsreiser. Men selv når man tar høyde for dette tyder resultatene på at omsorgsreiser har blitt viktigere.

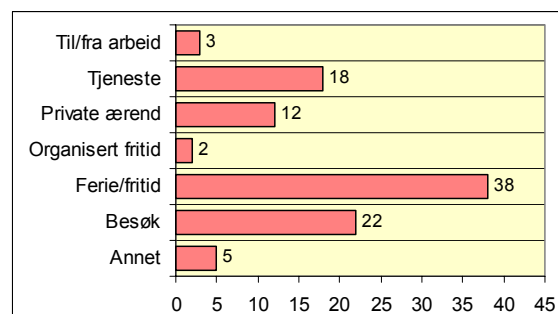
Folks aktivitetsmønster avspeiler seg i reisesenes formål. For eksempel er det de som har mest tid til egen disposisjon som relativt sett foretar flest fritids- og besøksreiser. Dette er de som er under 18 år og 67 år og eldre, de som ikke er yrkesaktive, og de som ikke har barn (jf Tabell 6.3).

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

Menn har relativt sett flere arbeidsreiser og tjenestereiser enn kvinner. Andelen tjenestereiser er videre mer utbredt blant de som arbeider minst 40 timer per uke og blant personer i overordnede stillinger.

### 6.2 Lange reiser

Private formål dominerer også de lange reisene – nærmere fire av fem reiser er av privat karakter. Ferie/fritid og besøk er de viktigste reiseformålene og står i alt for 60 prosent av alle lange reiser. Private ærend, dvs innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge-/hentereiser o l utgjør 12 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc bare står for to prosent av reiseomfanget.



TØI rapport 588/2002

*Figur 6.2: Lange reiser etter formål. 2001.  
Prosent*

De siste tre årene har andelen ferie- og fritidsreiser tilsynelatende økt, særlig på bekostning av arbeidsbetingede reiser (Tabell 6.2). Økningen i ferie-/fritidsreiser finner man igjen både for reiser innenlands og utenlands. Det at rapporteringsmåten for reiser mellom Norge og utlandet er endret i RVU2001, og at man dermed har fått en større andel utenlandsreiser, kan derfor ikke forklare forskjellene. Dagboka og at man har fått en bedre registrering av reisenes formål (andelen "Annet" er vesentlig mindre) betyr nok noe, men neppe nok til å forklare hele endringen. Resultatene tyder derfor på at nordmenn

relativt sett foretar litt flere ferie- og fritidsreiser nå enn for få år tilbake.

Som for daglige reiser har ulike grupper ulikt reisemønster (Tabell 6.4). Også for lange reiser har menn relativt sett har flere arbeids- og tjenestereiser enn kvinner, og på ny er omfanget mer utbredt blant de som arbeider minst 40 timer per uke og blant personer i overordnede stillinger. I motsetning til daglige reiser har bosted mye å si for strukturen i de lange reisene. Jo mindre sentralt man bor, desto oftere reiser man i forbindelse med private ærend, og desto sjeldnere foretar man ferie- og fritidsreiser. Dette har utvilsomt sammenheng med at tjenestetilbudet er dårligere utbygd i mindre tettsteder og spredtbygde strøk av landet.

Tabell 6.1: Daglige reiser etter formål. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Reise <sup>1</sup>	1992	1998	2001
Til/fra arbeid	19	21	22
Til/fra skole/studiested	4	5	4
Tjenestereise	3	3	3
Handle/service	26	22	25
Omsorgs-/følgereise	8	9	13
Fritid	18	16	17
Besøk	16	14	13
Annet	6	10	3
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

<sup>1</sup> Reiseformål er definert som følger:*Til/fra arbeid* - reise til/fra arbeid*Til/fra skole/studiested* - reise til/fra skole/studiested*Tjenestereise* - reise i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring*Handle/serviceærend* - innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp (alle andre innkjøp), service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)*Omsorgs-/følgereise* - hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser*Fritid* - fornøyelse, innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer),

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

*Besøk* - privat besøk hos familie, venner, sykebesøk*Annet* - annet formål

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

Reise <sup>1</sup>	1998	2001
Til/fra arbeid	5	3
Tjenestereise	18	18
Private ærend	13	12
Organiserte fritidsaktiviteter	4	2
Ferie/fritid	29	38
Besøk hos slekt/venner	20	22
Annet	11	5
Sum	100	100

TØI rapport 588/2002

<sup>1</sup> 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. 2001. Prosent

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle	22	4	3	25	13	17	13	3	100
<i>Kjønn</i>									
Mann	25	4	5	22	12	17	12	3	100
Kvinne	19	5	2	27	15	16	13	3	100
<i>Alder</i>									
13-17 år	5	28	-	14	7	22	22	2	100
18-24 år	20	11	2	22	11	16	15	3	100
25-34 år	25	2	3	23	16	15	13	3	100
35-44 år	26	2	5	22	20	14	9	2	100
45-54 år	30	-	5	24	12	16	10	3	100
55-66 år	23	-	4	28	10	19	13	3	100
67-74 år	4	-	1	41	10	24	16	4	100
75 år og eldre	1	-	-	47	6	24	16	6	100
<i>Familietype</i>									
Enslig	20	4	2	30	7	19	15	3	100
Enslig med barn	19	3	3	26	23	11	12	3	100
Par uten barn	23	1	4	28	9	19	13	3	100
Par med barn	25	1	4	23	21	13	10	3	100
Flere voksne	25	4	4	26	10	16	12	3	100
<i>Utdanning</i>									
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	18	7	2	28	10	17	15	3	100
Videregående, yrkesfaglig	25	1	4	25	14	15	13	3	100
Videregående, allmennfaglig	23	4	3	26	15	14	12	3	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	25	2	4	24	15	17	10	3	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	25	1	5	24	14	19	9	3	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>									
Mertid	34	-	10	19	10	15	9	3	100
Heltid	31	1	4	22	14	14	11	3	100
Deltid	21	7	2	23	16	15	13	3	100
Ikke yrkesaktiv	1	11	-	33	12	22	17	4	100
<i>Yrke</i>									
Administrative ledere	34	1	8	19	14	14	8	2	100
Akademiske yrker	29	1	5	22	16	16	9	2	100
Yrker med kortere utdanning	27	1	5	22	16	16	10	3	100
Kontor- og kundeserviceyrker	30	1	2	24	15	13	12	3	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	28	4	3	22	13	14	13	3	100
Yrker innen primærnæringene	25	2	4	21	11	19	14	4	100
Håndverkere etc	34	1	5	20	11	13	13	3	100
Prosess- og maskinoperatører	35	1	4	22	12	12	12	2	100
Andre yrker	30	7	2	23	10	12	14	2	100
<i>Husholdningsinntekt</i>									
Under kr 150.000	14	9	2	31	8	18	14	4	100
Kr 150.000-299.999	18	3	2	30	11	18	15	3	100
Kr 300.000-449.999	24	3	4	25	13	16	12	3	100
Kr 450.000-599.999	25	3	4	22	16	16	11	3	100
Kr 600.000-749.999	26	3	4	22	15	16	11	3	100
Kr 750.000 og over	28	3	6	21	14	16	9	3	100
<i>Bosted<sup>2</sup></i>									
Oslo/Akershus	23	4	4	25	13	17	11	3	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	21	5	3	26	13	17	13	2	100
Resterende seks største byer	20	4	4	25	14	17	13	3	100
Mindre byer	22	4	3	25	14	16	13	3	100
Resten av landet	23	4	3	24	12	17	14	3	100

TØI rapport 588/2002

Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8

Tabell 6.4: Lange reiser etter formål for ulike grupper. 2001. Prosent

	Til/fra arbeid	Tjeneste	Private ærend	Organisert fritid	Ferie/fritid	Besøk	Annet	Sum
Alle	3	18	12	2	38	22	5	100
<i>Kjønn</i>								
Mann	5	25	11	3	34	18	4	100
Kvinne	1	10	13	2	43	25	6	100
<i>Alder</i>								
13-17 år	-	-	15	12	42	24	7	100
18-24 år	2	4	12	4	34	31	13	100
25-34 år	5	18	11	2	34	25	5	100
35-44 år	4	26	12	2	35	17	4	100
45-54 år	4	24	10	1	38	18	5	100
55-66 år	2	17	11	2	45	21	2	100
67- 74 år	1	4	20	1	46	25	3	100
75 år og eldre	-	1	17	3	45	31	3	100
<i>Familietype</i>								
Enslig	4	17	10	2	34	29	4	100
Enslig med barn	3	18	16	2	30	24	7	100
Par uten barn	3	15	12	1	44	21	4	100
Par med barn	4	25	11	2	36	17	5	100
Flere voksne	4	17	12	3	36	22	6	100
<i>Utdanning</i>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	3	6	19	4	39	24	5	100
Videregående, yrkesfaglig	4	15	15	2	39	21	4	100
Videregående, allmennfaglig	2	16	10	2	39	24	7	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	3	22	9	2	39	20	5	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	3	31	6	2	35	19	4	100
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>								
Mertid	7	42	6	2	27	12	4	100
Heltid	4	21	10	2	39	21	3	100
Deltid	1	6	15	3	44	26	5	100
Ikke yrkesaktiv	-	1	18	4	41	28	8	100
<i>Yrke</i>								
Administrative ledere	3	40	7	1	32	14	3	100
Akademiske yrker	4	28	6	2	37	20	3	100
Yrker med kortere utdanning	3	25	9	2	37	20	4	100
Kontor- og kundeserviceyrker	2	6	10	2	51	25	4	100
Salgs-, service- og omsorgsykker	2	11	14	2	44	23	4	100
Yrker innen primærnæringene	1	11	26	4	29	18	11	100
Håndverkere etc	10	18	12	3	33	21	3	100
Prosess- og maskinoperatører	13	13	13	4	35	18	4	100
Andre yrker	3	5	22	1	42	25	2	100
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under kr 150.000	2	6	14	4	30	37	7	100
Kr 150.000-299.999	2	10	17	2	35	28	6	100
Kr 300.000-449.999	3	17	13	2	37	22	6	100
Kr 450.000-599.999	5	19	12	3	39	19	3	100
Kr 600.000-749.999	3	27	9	2	40	16	3	100
Kr 750.000 og over	4	30	6	2	39	15	4	100
<i>Bosted<sup>2</sup></i>								
Oslo/Akershus	1	18	7	2	50	19	3	100
Bergen/Trondheim/Stavanger	2	19	3	3	49	21	3	100
Resterende seks største byer	5	20	13	2	33	22	5	100
Mindre byer	5	18	15	2	34	22	4	100
Resten av landet	4	16	18	3	28	24	7	100

TØI rapport 588/2002

Noter<sup>1, 2</sup> - se Tabell 3.8

Tabell 6.5: Lange reiser etter formål og transportmiddelbruk. 2001. Prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
Til/fra arbeid	49	9	10	29	2	1	100
Tjeneste	45	4	4	42	4	1	100
Private ærend	81	6	3	3	5	2	100
Organisert fritid	55	26	6	11	2	-	100
Ferie/fritid	67	4	3	19	6	1	100
Besøk	71	6	8	11	3	1	100
Annet	60	13	8	15	3	1	100

TØI rapport 588/2002

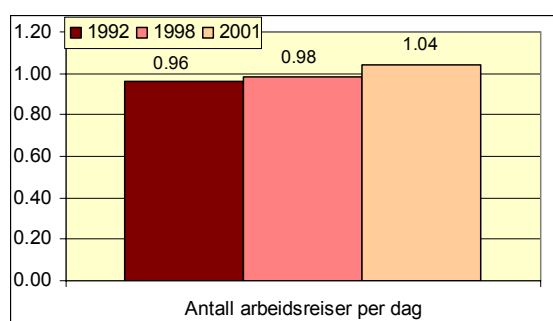
## 7. Arbeidsreiser

### 7.1 Omfang, tidsbruk og lengde

Arbeidsreisene utgjør 22 prosent av alle enkeltreiser, men inngår i nærmere halvparten av alle hovedreiser. Arbeidsreisene er også viktige fordi de gjentas omtrent på samme tid og på samme strekninger hver dag.

I gjennomsnitt gjør hver sysselsatt 1,04 arbeidsreiser per dag, inkludert lørdager og søndager. Figur 7.1 indikerer en langsiktig trend i retning av flere arbeidsreiser, noe som blant annet har sammenheng med økningen i arbeidsstyrken – flere kvinner og unge deltar nå i yrkeslivet enn tidligere.

Ca 90 prosent av arbeidsreisene foregår på hverdager.



TØI rapport 588/2002

Figur 7.1: Antall arbeidsreiser per sysselsatt per dag. 1992, 1998 og 2001

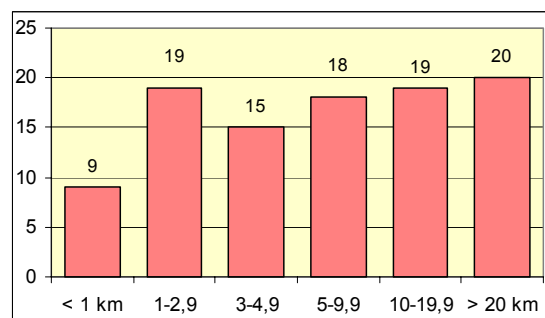
En arbeidsreise er i gjennomsnitt knapt 14 kilometer lang og tar 21 minutter hver vei. 60 prosent av arbeidsreisene er under 10 kilometer, 28 prosent er under tre kilometer (Figur 7.2). Tre av fire bruker under 30 minutter til/fra arbeid, bare fem prosent bruker over en time.

I et tiårsperspektiv er det en trend mot økt reiselengde på arbeidsreisene (Tabell 7.1). Det geografiske arbeidsmarkedet ser ut til å ha blitt større.

Arbeidsreisene er lengst i hovedstadsområdet, hvor de i gjennomsnitt er 14,7 kilometer og tar

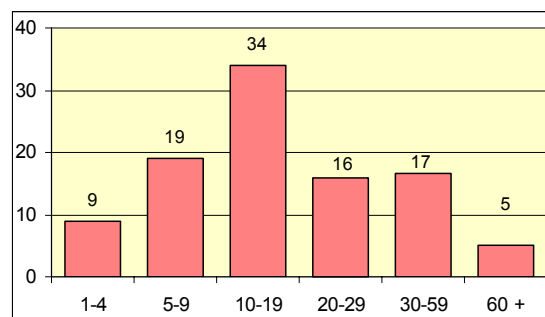
26 minutter (Tabell 7.2). Her er det imidlertid omlandskommunene til Oslo som trekker opp. Arbeidsreisen for bosatte i Oslo er 10 km. I store deler av landet går utviklingen i retning av lengre avstander og/eller økt tidsbruk på arbeidsreisen. Et gjennomgående trekk er at enslige med barn har kortest reisevei målt i lengde. Dette indikerer at denne gruppen er mer bevisst i valget av bosted og arbeidssted enn andre grupper.

Kvinnens arbeidsreiser er kortere enn menns. Dette gjelder også når man kontrollerer for ulikheter i utdanning, inntekt mv (Hjorthol 1998). Både for menn og kvinner har det vært en liten økning i arbeidsreisenes lengde og tidsbruk siden 1998.



TØI rapport 588/2002

Figur 7.2: Arbeidsreisen etter lengde. 2001. Kilometer



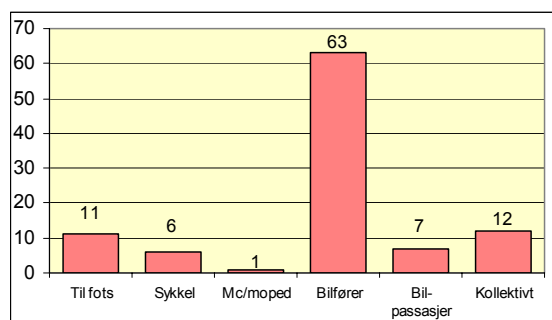
TØI rapport 588/2002

Figur 7.3: Arbeidsreisen etter tidsbruk. 2001. Minutter



## 7.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

I 2001 utgjorde reiser som bilfører 63 prosent av alle arbeidsreiser som befolkningen gjennomførte. Syv prosent av reisene skjedde som bilpassasjer, og bilen var dermed hovedtransportmiddel på 70 prosent av arbeidsreisene. 11 prosent gikk til/fra jobb, mens andelen som syklet var seks prosent. Reiser med kollektive transportmidler utgjorde 12 prosent av arbeidsreisene i 2001. Det er små endringer i transportmiddelbruken (Tabell 7.3).



TØI rapport 588/2002

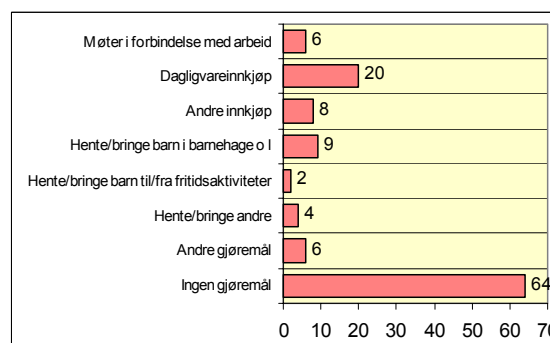
Figur 7.4: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. 2001. Prosent

Transportmiddelbruken varierer med hva slags kollektivtilbud som finnes, hvilke ressurser man har i form av tilgang til bil og parkeringsmuligheter (Tabell 7.4). Bilbruken er for eksempel markant høyere for de som har god tilgang på parkeringsplasser ved arbeidsplassen. Bruk av bil som sjåfør på arbeidsreiser er klart lavere i Oslo/Akershus enn i andre deler av landet (Tabell 7.5).

Forskjellen i transportmiddelbruk mellom kvinner og menn er signifikant. 71 prosent av alle arbeidsreiser som gjøres av menn foregår med bil med seg selv som fører, mens tilsvarende andel for kvinner er 56 prosent. Også når det gjelder andelen kollektivreiser er kjønnsforskjellen opprettholdt – kvinner reiser relativt sett oftere med kollektive transportmidler til/fra arbeid enn menn. Det har ikke vært noen endring i dette forholdet i perioden.

## 7.3 Gjøre mål i tilknytning til arbeidsreisen

Drøyt hver tredje arbeidsreise kombineres med andre gjøre mål (Figur 7.5). For de fleste dreier dette seg om dagligvareinnkjøp, men også omsorgsrelaterte gjøre mål skjer regelmessig i forbindelse med arbeidsreisen. Det er flere kvinner enn menn som har ærend i forbindelse med arbeidsreisen. De største forskjellene gjelder henting og bringing av barn og innkjøp av dagligvarer, og forskjellene har ikke blitt mindre de tre siste årene.



TØI rapport 588/2002

Figur 7.5: Gjøre mål i tilknytning til arbeidsreisen. 2001. Prosent

Tabell 7.1: Arbeidsreiser; antall, lengde og tidsbruk alle dager, hverdager og helg. 1992, 1998 og 2001

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992		1998		2001	
	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk
Antall reiser per dag, alle dager	0,60		0,66		0,68	
Km per reise	11,3 km		12,1 km		13,6 km	
Km per dag	6,8 km		8,0 km		9,2 km	
Min per reise	19 min		19 min		21 min	
Min per dag	11 min		13 min		14 min	
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,78		0,85		0,84	
Km per reise	11,4 km		11,9 km		13,6 km	
Km per dag	8,9 km		10,0 km		11,4 km	
Min per reise	19 min		19 min		21 min	
Min per dag	15 min		16 min		18 min	
Antall reiser på lørdager og søndager	0,18		0,19		0,25	
Km per reise	10,6 km		14,1 km		13,5 km	
Km per dag	1,9 km		2,7 km		3,4 km	
Min per reise	16 min		18 min		20 min	
Min per dag	3 min		3 min		5 min	

TØI rapport 588/2002

Tabell 7.2: Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk for ulike grupper. 1992, 1998 og 2001

	1992		1998		2001	
	Reiselengde i km	Reiselengde i min	Reiselengde i km	Reiselengde i min	Reiselengde i km	Reiselengde i min
Alle	11,3	19	12,1	19	13,6	21
<i>Kjønn</i>						
Mann	13,7	21	14,3	20	16,4	23
Kvinne	8,0	16	9,0	16	9,9	19
<i>Familietype</i>						
Enslig	11,5	21	12,1	20	13,5	22
Enslig med barn	10,2	20	9,6	18	9,5	18
Par uten barn	11,3	19	12,6	19	13,1	21
Par med barn	11,1	18	12,6	19	14,4	21
Flere voksne	12,0	20	10,5	17	14,5	22
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>1</sup>						
Mertid	14,4	22	14,5	20	17,6	23
Heltid	11,6	20	12,0	19	13,6	21
Deltid	7,0	14	7,6	14	8,7	17
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>						
Oslo/Akershus	13,7	24	13,7	24	14,7	26
Bergen/Trondheim/Stavanger	9,4	20	9,7	18	13,0	21
Resterende seks største byer	11,1	18	12,6	19	13,8	22
Mindre byer	10,6	17	11,7	16	12,7	18
Resten av landet	11,1	16	12,3	17	13,7	18

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8

Tabell 7.3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. 1992, 1998 og 2001. Prosent

	1992	1998	2001
Til fots	11	10	11
Sykkel	6	6	6
MC/moped	1	-	1
Bilfører	63	65	63
Bilpassasjer	7	6	7
Kollektivt	12	12	12
Annet	-	1	-
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 7.4: Transportmiddelbruk siste gang man reiste fra bostedet til arbeidsstedet etter tilgang til parkeringsplass, bil og kollektivtransport. 2001. Prosent

	Andel som bilfører	Andel med kollektivt
<i>Parkeringsmuligheter ved arbeidsplass</i>		
Gratis parkeringsplass som disponeres av arb.giver, alltid plass	76	6
Gratis parkeringsplass som disponeres av arb.giver, begrenset plass	65	12
Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arb.giver	52	25
Vei, gate eller plass, ikke avgiftsbelagt	64	10
Vei, gate eller plass, avgiftsbelagt	37	36
Finnes ikke parkeringsmulighet	16	55
<i>Tilgang til bil <sup>1</sup></i>		
Ikke bil, ikke førerkort	-	47
Ikke bil, har førerkort	8	42
Bil i husholdningen, ikke førerkort	-	35
Bil og førerkort, ikke bil i går	28	26
Alltid tilgang til bil	78	6
<i>Tilgang til kollektivtransport <sup>2</sup></i>		
Svært godt	43	27
Godt	59	16
Middels godt	67	10
Dårlig	71	5
Svært dårlig	73	8

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.3Note <sup>2</sup> se Tabell 3.4

Tabell 7.5: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for ulike grupper. 1992, 1998 og 2001. Prosent

	1992		1998		2001	
	Andel som bilfører	Andel med kollektivt	Andel som bilfører	Andel med kollektivt	Andel som bilfører	Andel med kollektivt
Alle	63	12	65	12	63	12
<i>Kjønn</i>						
Mann	70	9	71	10	69	10
Kvinne	53	15	56	15	55	15
<i>Familietype</i>						
Enslig	56	19	55	16	57	16
Enslig med barn	55	23	51	15	67	13
Par uten barn	61	12	65	12	63	12
Par med barn	66	9	70	10	70	10
Flere voksne	63	11	59	16	61	14
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>1</sup>						
Mertid	74	10	75	8	71	10
Heltid	61	13	66	13	64	12
Deltid	58	10	50	12	50	15
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>						
Oslo/Akershus	52	26	53	24	53	27
Bergen/Trondheim/Stavanger	62	14	64	16	61	14
Resterende seks største byer	69	9	62	11	68	9
Mindre byer	68	5	71	6	65	7
Resten av landet	66	4	72	5	69	5

TØI rapport 588/2002

Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8

Tabell 7.6: Gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen. 1992, 1998 og 2001. Prosent

	1992	1998	2001
Ingen gjøremål	67	66	64
Hente/bringe barn i barnehage ol	7	6	9
Hente/bringe barn til/fra fritidsaktiviteter	-	1	2
Hente/bringe andre	2	2	4
Dagligvareinnkjøp	18	19	20
Andre innkjøp	4	5	8
Møter i forbindelse med arbeid	2	2	6
Andre gjøremål	7	7	6

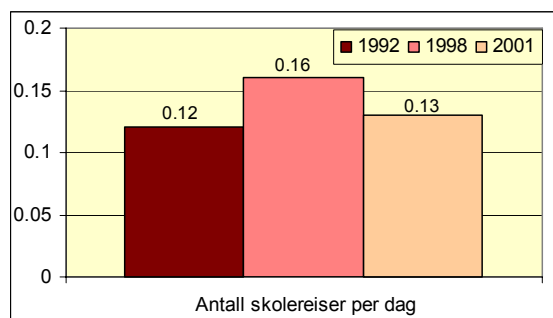
TØI rapport 588/2002

## 8. Skolereiser

### 8.1 Antall, lengde og tidsbruk

Skolereiser defineres her som reiser i forbindelse med vanlig skolegang, til undervisning ved universiteter og høyskoler og reiser til annen organisert undervisning som foretas av personer i alderen 13 år og eldre. Dette betyr at skolereisene som reisevaneundersøkelsen omfatter foretas av elever i ungdomsskolen og i den videregående skolen, og studenter ved høyskoler og universiteter, mens man ikke har opplysninger om hvordan elever på barnetrinnet kommer seg til/fra skolen.

I gjennomsnitt foretar hver person i alderen 13 år og eldre 0,13 skolereiser per dag. Dette er på tilsvarende nivå som i tidligere reisevaneundersøkelser.

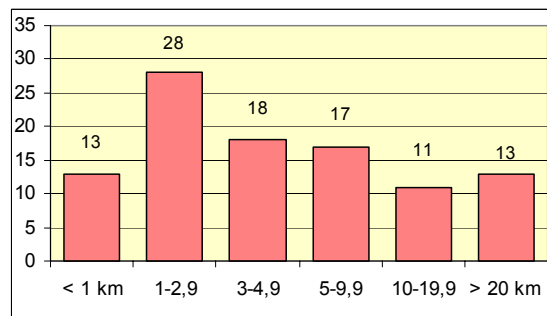


TØI rapport 588/2002

Figur 8.1: Antall skolereiser per person per dag, 1992, 1998 og 2001

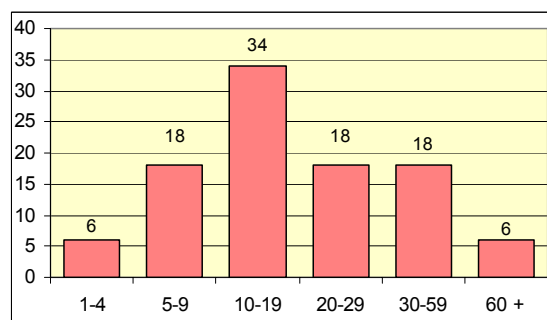
En stor andel av skolereisene skjer i nærmiljøet – 41 prosent er under tre kilometer og 59 prosent er kortere enn fem kilometer (Figur 8.2). Ca en av fire bruker under 10 minutter til/fra skolen, seks prosent bruker over en time (Figur 8.3). En skolereise er i gjennomsnitt 10,3 kilometer og tar 23 minutter.

Skolereisen er noe lengre i 2001 enn i 1992 og 1998 (Tabell 8.1). Tabell 8.2 viser at det har vært en økning for de fleste grupper.



TØI rapport 588/2002

Figur 8.2: Skolereisene etter lengde, 2001. Kilometer

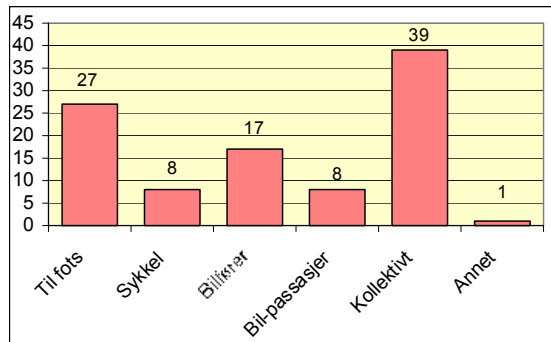


TØI rapport 588/2002

Figur 8.3: Skolereisene etter tidsbruk, 2001. Minutter

### 8.2 Transportmiddelbruk på skolereisene

Bruk av kollektive transportmidler er den dominerende reisemåten på skolereiser. I 2001 benyttet 39 prosent seg av denne reisemåten (Figur 8.4). Mer enn 80 prosent av dem foregikk med buss. 17 prosent av reisene ble foretatt som bilfører, og åtte prosent som bilpassasjer. Bilen var dermed hovedtransportmiddel på hver fjerde skolereise. En tilsvarende andel gikk til/fra skolen, mens åtte prosent syklet.



TØI rapport 588/2002

Figur 8.4: Transportmiddelbruk på skole-reiser. 2001. Prosent

Andelen reiser som bilfører har økt de siste tre årene (Tabell 8.3). Dette har dels skjedd på bekostning av kollektivreiser blant de som er over 18 år (Tabell 8.4), og dels ved at det har skjedd en reduksjon i reiser på sykkel.

Tabell 8.1: Skolereiser; antall, lengde og tidsbruk. 1992, 1998 og 2001

Antall, lengde og tidsbruk	1992		1998		2001	
	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk	Antall	Lengde Tidsbruk
Antall reiser per dag	0,12		0,16		0,13	
Km per reise		8,5 km		8,7 km		10,3 km
Km per dag		1,0 km		1,4 km		1,3 km
Min per reise		23 min		21 min		23 min
Min per dag		3 min		4 min		3 min

TØI rapport 588/2002

Tabell 8.2: Skolereisenes lengde og tidsbruk etter kjønn, alder og bosted. 1992, 1998 og 2001

Kjønn, alder og bosted	1992		1998		2001	
	Reiselengde i km	Reiselengde i min	Reiselengde i km	Reiselengde i min	Reiselengde i km	Reiselengde i min
Alle	8,5	23	8,7	21	10,3	23
<i>Kjønn</i>						
Mann	8,4	21	8,2	20	9,6	23
Kvinne	8,8	25	9,1	21	10,9	23
<i>Alder</i>						
13-17 år	5,8	20	6,6	19	6,9	21
18 år og eldre	11,7	25	12,1	24	14,1	25
<i>Bosted<sup>1</sup></i>						
Oslo/Akershus	7,9	26	8,6	23	6,4	21
Bergen/Trondheim/Stavanger	5,9	22	6,7	21	6,3	19
Resterende seks største byer	7,7	21	9,5	21	10,6	21
Mindre byer	9,8	20	6,6	17	11,2	23
Resten av landet	10,7	23	11,2	22	15,7	27

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

Tabell 8.3: Transportmiddelbruk på skolereisene. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Transportmiddel	1992	1998	2001
Til fots	19	26	27
Sykkel	17	11	8
MC/moped	2	2	1
Bilfører	14	11	17
Bilpassasjer	7	11	18
Kollektivt	41	39	39
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 8.4: Transportmiddelbruk på skolereiser etter alder, kjønn og bosted. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Alder kjønn og bosted	Til fots/ på sykkel			Mc/moped/ bilfører			Bilpassasjer			Kollektivt		
	1992	1998	2001	1992	1998	2001	1992	1998	2001	1992	1998	2001
<i>Alder</i>												
13-17 år	48	43	41	3	4	1	6	10	10	44	42	48
18 år og eldre	23	25	29	31	29	35	8	12	8	38	34	28
<i>Kjønn</i>												
Mann	40	40	36	17	15	17	4	9	8	39	36	38
Kvinne	32	34	35	14	10	17	10	13	9	43	42	40
<i>Bosted<sup>1</sup></i>												
Oslo/Akershus	41	42	37	11	8	16	5	7	6	42	43	41
Bergen/Trondheim/Stavanger	42	34	44	17	9	16	6	10	7	36	46	33
Resterende seks største byer	30	49	28	20	20	18	3	3	10	47	28	44
Mindre byer	32	38	37	20	16	21	8	14	9	40	33	33
Resten av landet	34	28	30	13	12	15	9	15	10	43	43	45

TØI rapport 588/2002

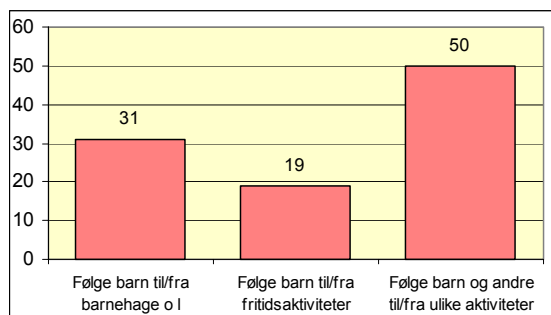
Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

## 9. Omsorgsreiser

### 9.1 Ulike typer omsorgsreiser

Omsorgsreiser omfatter reiser der formålet er å følge, hente eller bringe andre. Det skiller mellom tre typer omsorgsreiser; (1) følge barn til barnehage, daghjem eller dagmamma, (2) følge barn til eller fra sports- og fritidsaktiviteter og (3) følge barn og andre til ulike aktiviteter.

I 2001 utgjorde kategori en og to, følgereiser med barn, enten til dagmamma skole eller fritidsaktiviteter, 50 prosent av omsorgsreisene, mens den andre halvparten var følgereiser i forbindelse med andre formål (Figur 9.1). Sistnevnte utgjorde en større andel av omsorgsreisene i 2001 enn for tre år tilbake (Tabell 9.1), og mesteparten av veksten i andelen omsorgsreiser virker å kunne tilskrives flere følgereiser med andre.

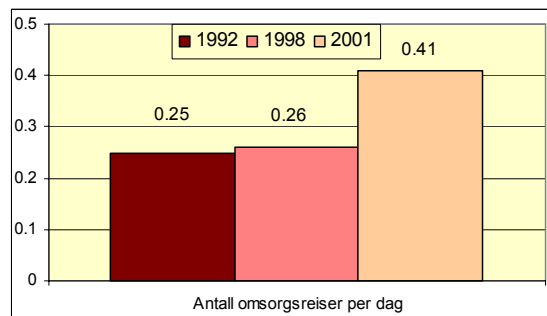


TØI rapport 588/2002

Figur 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 2001. Prosent

### 9.2 Antall, lengde og tidsbruk

I gjennomsnitt foretar hver person i alderen 13 år og eldre 0,41 omsorgsreiser per dag. Dette er en økning fra 1998. Økningen er knyttet både til reiser på hverdager og i helgene (Tabell 9.2).



TØI rapport 588/2002

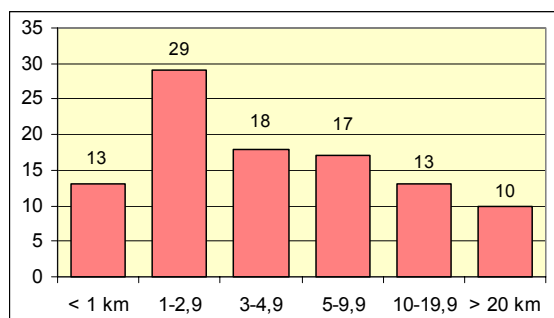
Figur 9.2: Antall omsorgsreiser per person per dag. 1992, 1998 og 2001

Familietype er en viktig forklaringsfaktor for omfanget av omsorgsreiser (Tabell 9.3). Personer som tilhører familier der yngste barn er under syv år har flest omsorgsreiser, 0,88 per dag, men også de som har barn i alderen 7-12 år har relativt mange omsorgsreiser. I gruppen hvor yngste barn er under syv år er det kjøring til/fra barnehage o.l som utgjør hoveddelen av transporten. I 7-12 år er det kjøring både til skole og fritidsaktiviteter.

Tabell 9.3 viser at kvinner fremdeles har flere omsorgsreiser enn det menn har. To av tre reiser til barnehage, dagmamma og skole gjøres av kvinner. Nærmere 60 prosent av following av barn til fritidsaktiviteter foretas også av kvinner. Menn står for litt over halvparten av andre følgereiser.

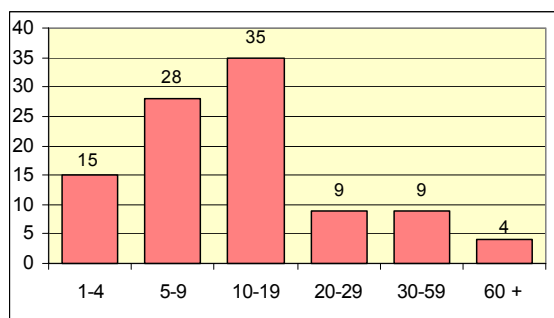
Omsorgsreisene er litt kortere og tar noe mindre tid enn "gjennomsnittsreisen". En omsorgsreise er i gjennomsnitt 9,3 km, noe kortere på hverdager og atskillig lengre på lørdager og søndager. På hverdagene bruker man 14 minutter på hver reise, i helgene 23 minutter (Tabell 9.2).





TØI rapport 588/2002

Figur 9.3: Omsorgsreisene etter lengde. 2001. Kilometer



TØI rapport 588/2002

Figur 9.4: Omsorgsreisene etter tidsbruk. 2001. Minutter

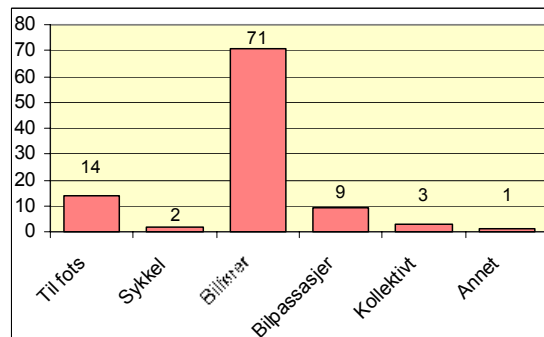
### 9.3 Transportmiddelbruk på omsorgsreisene

Følge- og omsorgsreiser av en viss lengde trenger ofte et fleksibelt transportmiddel. Lokalisering av barnehager og ulike typer av fritidsaktiviteter er vanligvis ikke gjort med tanke på tilgjengelighet med kollektive transportmidler. Også på omsorgsreiser er derfor bil det dominerende transportmidlet. 71 prosent av reisene foregår som sjåfør og ni prosent som passasjer (Figur 9.5). Bilen er dermed hovedtransportmiddel på 80 prosent av omsorgsreisene. Dette er likevel en nedgang fra 1998, da 90 prosent av disse reisene foregikk med bil. En større andel av omsorgsreisene foregikk til fots i 2001.

Trenden henimot redusert bilbruk og flere gangturer finner man for alle typer omsorgsreiser. Høyst sannsynlig kan imidlertid deler av endringen tilskrives at intervjupersonene fikk tilsendt dagbok i RVU2001 (jf avsnitt 2.7.2).

Selv om bilen er det mest brukte transportmidlet på omsorgsreisene, er det variasjoner både etter bosted, kjønn, og familietype (Tabell

9.5). Bilen er noe mindre brukt i de største byene enn i andre bostedsregioner. Først og fremst er det mer vanlig å gå i storbyregionene. Menn bruker bilen mer enn kvinner, og de som har barn mellom 7 og 17 år noe mer enn de med yngre barn.



TØI rapport 588/2002

Figur 9.5: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser. 2001. Prosent

Tabell 9.1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. 1992, 1998 og 2001. Prosent<sup>9</sup>

Formål	1992	1998	2001
Følge barn til/fra barnehage o l	43	37	31
Følge barn til/fra fritidsaktiviteter		18	19
Følge barn og andre til/fra aktiviteter	57	45	50
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 9.2: Omsorgsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager 1992, 1998 og 2001

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	1998	2001
Antall reiser per dag, alle dager	0,25	0,26	0,41
Km per reise	8,6 km	8,2 km	9,3 km
Km per dag	2,2 km	2,1 km	3,8 km
Min per reise	14 min	13 min	16 min
Min per dag	4 min	3 min	7 min
Antall reiser på hverdager, mandag - fredag	0,28	0,31	0,44
Km per reise	7,3 km	7,3 km	7,9 km
Km per dag	2,0 km	2,3 km	3,5 km
Min per reise	12 min	12 min	14 min
Min per dag	3 min	4 min	6 min
Antall reiser på lørdager og søndager	0,17	0,15	0,33
Km per reise	14,3 km	12,7 km	14,4 km
Km per dag	2,4 km	1,9 km	4,8 km
Min per reise	20 min	18 min	23 min
Min per dag	3 min	3 min	3 min

TØI rapport 588/2002

<sup>9</sup> 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, 1998 og 2001

Kjønn, bosted og familietype	1992		1998		2001	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Alle	8,6	0,25	8,2	0,26	9,3	0,41
<i>Kjønn</i>						
Mann	11,2	0,23	9,0	0,22	10,5	0,37
Kvinne	6,5	0,27	7,6	0,30	8,4	0,44
<i>Bosted<sup>1</sup></i>						
Oslo/Akershus	10,3	0,24	8,3	0,29	9,4	0,38
Bergen/Trondheim/Stavanger	6,4	0,26	6,1	0,26	9,7	0,41
Resterende seks største byer	8,5	0,27	6,5	0,29	8,9	0,50
Mindre byer	8,4	0,25	9,2	0,28	8,6	0,45
Resten av landet	8,9	0,25	9,7	0,22	10,0	0,36
<i>Familietype</i>						
Enslig	9,5	0,08	11,1	0,10	13,5	0,18
Par uten barn	11,8	0,12	11,8	0,13	12,1	0,23
Yngste barn < 7 år	6,3	0,56	6,3	0,58	6,1	0,88
Yngste barn 7-12 år	6,7	0,34	6,0	0,45	8,0	0,80
Yngste barn 13-17 år	11,6	0,28	10,0	0,18	15,2	0,53
Flere voksne	12,9	0,17	15,1	0,14	11,6	0,32

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

Tabell 9.4: Transportmiddelbruk på omsorgsreisene. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Transportmiddel	1992	1998	2001
Til fots	8	8	14
Sykkel	2	1	2
Bilfører	81	84	71
Bilpassasjer	7	6	9
Kollektivt	2	1	3
Annet	-	-	1
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 9.5: Andel bilreiser som sjåfør på omsorgsreiser etter bosted, kjønn og familietype. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	1992	1998	2001
<i>Bosted</i> <sup>1</sup>			
Oslo/Akershus	70	78	64
Bergen/Trondheim/Stavanger	80	81	67
Resterende seks største byer	87	87	73
Mindre byer	86	87	75
Resten av landet	83	85	74
<i>Kjønn</i>			
Kvinner	72	78	66
Menn	92	90	76
<i>Familietype</i>			
Enslig	77	75	58
Par uten barn	82	83	65
Yngste barn <7 år	75	81	75
Yngste barn 7-12 år	91	88	86
Yngste barn 13-17 år	80	88	86
Flere voksne	89	78	72

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

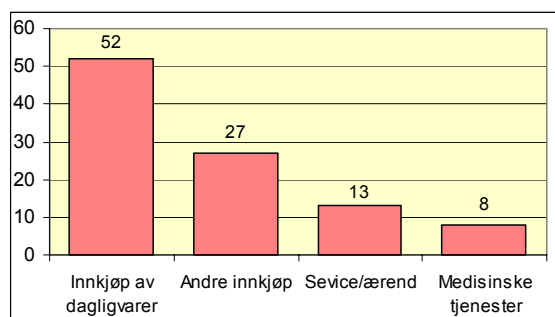
# 10. Innkjøpsreiser

## 10.1 Ulike typer innkjøpsreiser

Innkjøpsreiser er kategorisert i fire grupper; 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.

Dagligvareinnkjøp er den mest omfattende formen for innkjøpsreiser, 52 prosent av reisene skjer i forbindelse med innkjøp av dagligvarer (Figur 10.1). I tillegg kommer andre innkjøp med 27 prosent, og til sammen utgjør innkjøpsreiser ca 80 prosent av reisene i denne kategorien, derav navnet. De resterende reisene består av forskjellige typer ærender.

De siste tre årene har det blitt relativt sett færre reiser knyttet til innkjøp av dagligvarer (Tabell 10.1). Dette kan tyde på at innkjøpsmønsteret er noe endret, dvs at man handler mer når man først handler og at flere innkjøp foregår på kjøpesentre hvor man både kan handle dagligvarer og andre varer.



TØI rapport 588/2002

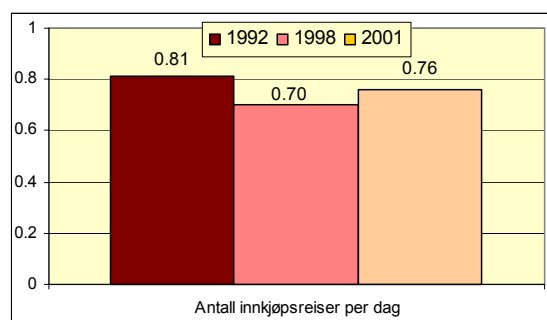
Figur 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 2001. Prosent

## 10.2 Antall, lengde og tidsbruk

Mellom 1992 og 2001 har det vært liten endring i omfanget av innkjøpsreiser. I 2001 foretok befolkningen 0,76 reiser i gjennomsnitt per dag i forbindelse med innkjøp og ærend.

Fordelingen av reisene på hverdager og helgedager er imidlertid noe endret fra 1998. I 2001 ble det gjort flere innkjøpsreiser på hverdager sammenlignet med 1998, mens antallet på helgedagene er gått noe ned (Tabell 10.2).

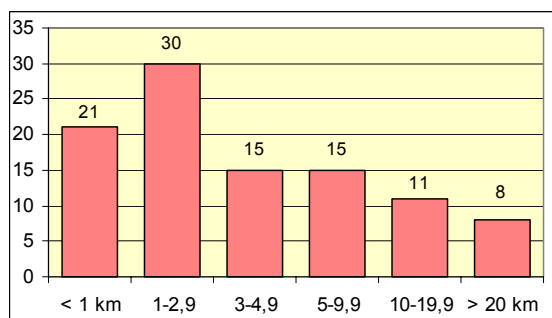
Kvinner gjør fortsatt flere innkjøpsreiser enn menn, 0,81 mot 0,71 i 2001 (Tabell 10.3). Det er i barnefamilier denne typen reiser er mest omfattende. Bosted forklarer også forskjeller i omfanget av innkjøpsreiser. I hovedsak er det flere innkjøpsreiser i byområdene enn det er på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk.



TØI rapport 588/2002

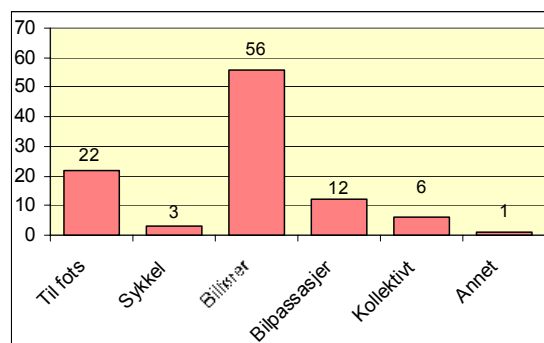
Figur 10.2: Antall innkjøpsreiser per person per dag. 1992, 1998 og 2001

Innkjøpsreiser er noe kortere enn mange av de øvrige reisene man foretar i det daglige. I gjennomsnitt er de 6,7 kilometer, halvparten er under tre kilometer. Tidbruken er også vesentlig mindre enn gjennomsnittsreisen. Nesten halvparten er under 10 minutter, bare ti prosent over en halv time. I gjennomsnitt tar en innkjøpsreise 13 minutter. Reiselengden har økt noe de siste tre årene. (Tabell 10.2). Dette gjelder først og fremst på hverdagene. Det er en klar tendens til at innkjøpsreisenes lengde har økt i perioden mellom 1992 og 2001, noe som peker i retning av nye innkjøpsmønstre.



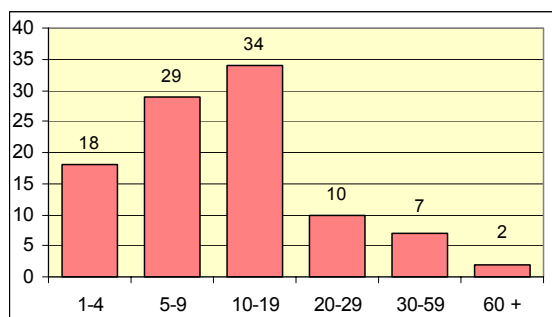
TØI rapport 588/2002

Figur 10.3: Innkjøpsreiser etter lengde. 2001. Kilometer



TØI rapport 588/2002

Figur 10.5: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 2001. Prosent



TØI rapport 588/2002

Figur 10.4: Innkjøpsreiser etter tidsbruk. 2001. Minutter

Fra 1998 har det vært en viss økning i andelen innkjøpsreiser til fots. Økningen i den relative andelen av gangturer har også sammenheng med en generell bedring i registreringen av reiser til fots.

### 10.3 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser

Transportmiddelbruken på innkjøpsreiser skiller seg ikke vesentlig fra gjennomsnittsreisen. Bil brukes på ca 70 prosent av reisene, 56 prosent som sjåfør og 12 prosent som passasjer (Figur 10.5). Drøyt hver femte innkjøpsreise foregikk til fots, mens kollektive transportmidler bare ble benyttet på seks prosent av innkjøpsreisene i 2001.

Tabell 10.1: Fordeling av innkjøpsreiser på ulike formål. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Formål	1992	1998	2001
Innkjøp av dagligvarer	61	60	52
Andre innkjøp	25	24	27
Service/diverse ærend	12	11	13
Medisinske tjenester	4	5	8
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 10.2: Innkjøpsreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager 1992, 1998 og 2001

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	1998	2001
Antall reiser per dag, alle dager	0,81	0,70	0,76
Km per reise	5,1 km	6,2 km	6,7 km
Km per dag	4,1 km	4,3 km	5,1 km
Min per reise	11 min	12 min	13 min
Min per dag	9 min	8 min	10 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,89	0,74	0,85
Km per reise	5,1 km	5,3 km	6,7 km
Km per dag	4,5 km	4,4 km	5,7 km
Min per reise	11 min	12 min	13 min
Min per dag	10 min	9 min	11 min
Antall reiser på lørdager og søndager	0,62	0,60	0,53
Km per reise	5,1 km	7,3 km	6,8 km
Km per dag	3,2 km	4,4 km	3,4 km
Min per reise	11 min	12 min	14 min
Min per dag	7 min	7 min	7 min

TØI rapport 588/2002

Tabell 10.3: Innkjøpsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype. 1992, 1998 og 2001

Kjønn, bosted og familietype	1992		1998		2001	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Alle	5,1	0,81	6,2	0,70	6,7	0,76
<i>Kjønn</i>						
Mann	5,3	0,78	6,6	0,66	7,0	0,71
Kvinne	5,0	0,84	5,9	0,73	6,5	0,81
<i>Bosted<sup>1</sup></i>						
Oslo/Akershus	5,5	0,87	5,6	0,77	5,7	0,77
Bergen/Trondheim/Stavanger	4,6	0,85	4,8	0,76	5,5	0,80
Resterende seks største byer	4,9	0,80	5,7	0,60	6,0	0,82
Mindre byer	4,3	0,81	5,6	0,72	6,7	0,78
Resten av landet	5,9	0,76	8,4	0,63	8,8	0,71
<i>Familietype</i>						
Enslig	4,0	0,81	3,8	0,65	5,6	0,76
Par uten barn	4,9	0,80	7,0	0,71	7,2	0,76
Yngste barn <7 år	5,1	0,88	5,6	0,73	6,7	0,82
Yngste barn 7-12 år	4,9	0,80	7,4	0,74	6,1	0,86
Yngste barn 13-17 år	6,2	0,77	7,1	0,66	9,3	0,88
Flere voksne	5,8	0,78	5,4	0,69	6,9	0,80

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

Tabell 10.4: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Transportmiddel	1992	1998	2001
Til fots	22	17	22
Sykkel	7	4	3
Bilfører	52	61	56
Bilpassasjer	13	12	12
Kollektivt	5	5	6
Annet	1	1	1
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 10.5: Andel bilreiser som sjåfør på innkjøpsreiser etter bostedsregion, kjønn og familietype. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	1992	1998	2001
<i>Bosted</i> <sup>1</sup>			
Oslo/Akershus	47	52	49
Bergen/Trondheim/Stavanger	52	56	53
Resterende seks største byer	58	61	59
Mindre byer	53	65	60
Resten av landet	53	70	61
<i>Kjønn</i>			
Kvinner	42	53	47
Menn	63	70	68
<i>Familietype</i>			
Enslig	34	45	42
Par uten barn	53	61	57
Yngste barn <7 år	64	70	69
Yngste barn 7-12 år	54	68	73
Yngste barn 13-17 år	40	53	69
Flere voksne	55	61	57

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8



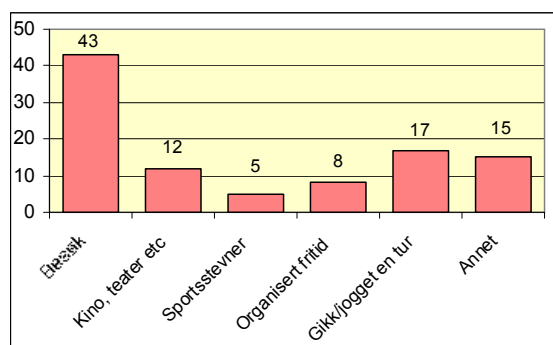
# 11. Fritids- og besøksreiser

## 11.1 Ulike typer fritids- og besøksreiser

Fritids- og besøksreiser består av reiser i forbindelse med egne fritidsaktiviteter som kinobesøk, konserter, restaurantbesøk, idrettsaktiviteter som tilskuer eller deltaker etc, og privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Ferie og helgereiser er også inkludert.

Innenfor denne typen reiser er private besøk det vanligste formålet med 43 prosent. Spaser- og joggeturer (må foregå på vei i trafikkmiljø for å bli registrert) utgjør nesten hver femte fritidsreise, mens åtte prosent skjer i forbindelse med organiserte aktiviteter som for eksempel tøver i et fotballag, korps eller lignende. De tre siste årene har det vært noen mindre endringer i fordelingen av fritids- og besøksreisene (Tabell 11.1). Reiser i forbindelse med kulturelle aktiviteter, som kino, konsert, teater osv, har økt noe, mens det relativt sett har blitt færre besøksreiser og spaser-/joggeturer.

Ferie- og helgereiser utgjør en svært liten andel av de daglige fritidsreisene. De er imidlertid en viktig kategori av de lange reiser, og blir omtalt særskilt i kapittel 12.

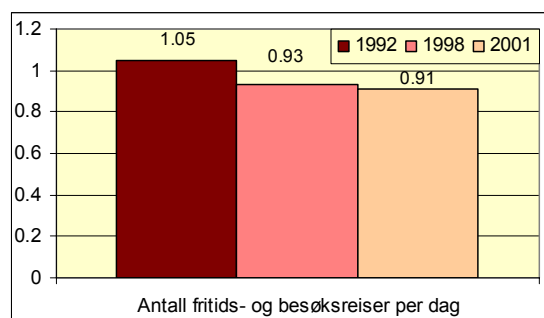


TØI rapport 588/2002

Figur 11.1: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål. 2001. Prosent

## 11.2 Antall, lengde og tidsbruk

I 2001 foretok personer i alderen 13 år og eldre i gjennomsnitt ca en fritids- og besøksreise per dag. Dette er tilsvarende som i 1998, men noe lavere enn i 1992.



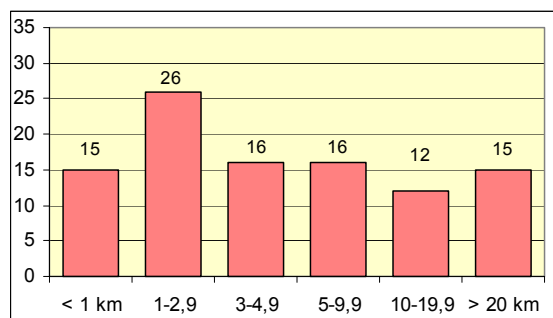
TØI rapport 588/2002

Figur 11.2: Antall fritids- og besøksreiser per person per dag. 1998 og 2001

Omfanget av fritidsaktiviteter er avhengig både av hvilke interesser man har, hvilken tid man har til rådighet og hvilke muligheter som er til stede der man bor. Forrige levekårsundersøkelsen viste blant annet at deltakelse i ulike typer aktiviteter varierer etter alder, kjønn, utdanning og bosted (SSB 1996).

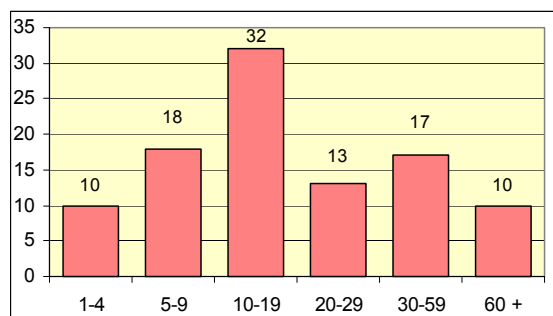
I Tabell 11.3 ser man at menn har noen flere fritids- og besøksreiser enn kvinner. Strukturen i reisene er også forskjellig. Kvinner reiser relativt sett oftere på besøk, mens menn har flere reiser knyttet til fritid og rekreasjon. Antall fritids- og besøksreiser varierer også med alder. De under 25 år reiser oftest i slike gjøremål. Fra 35 år og opp til 75 år er omfanget av fritids- og besøksreiser ganske stabilt. Først fra 75 års alderen reduseres antallet slike reiser. Formålet med reisene varierer noe mellom aldersgruppene. De aller yngste (13-17 år) er relativt sett mye på besøk, de mellom 18 og 24 år reiser oftere på ulike kulturtilstelninger, mens de eldste oftere går en tur og har vedlikeholdsarbeid utenfor hjemmet sammenlignet med yngre aldersgrupper.

Gjennomsnittslengden på en fritidsreise i 2001 var ca 15 km. Dette er en økning fra 1998. Tidsbruken var i gjennomsnitt 26 minutter, noe som har sammenheng med at mange av disse reisene foregår til fots.



TØI rapport 588/2002

Figur 11.3: Fritids- og besøksreiser etter lengde. 2001. Kilometer

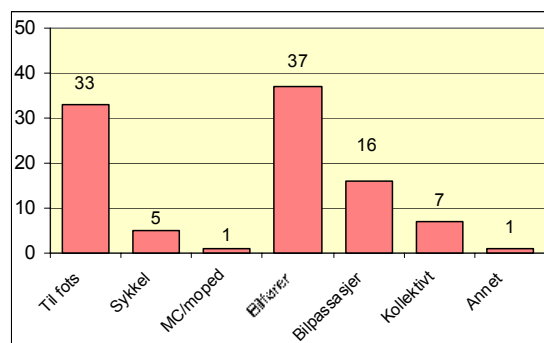


TØI rapport 588/2002

Figur 11.4: Fritids- og besøksreiser etter tidsbruk. 2001. Minutter

### 11.3 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

Også på fritids- og besøksreiser er det mest vanlig å benytte bil. 53 prosent av reisene blir gjennomført med bil, 37 prosent som sjåfør og 16 prosent som passasjer. Dette er imidlertid lavere enn for andre formål. Gangturer har som nevnt en særlig høy andel av fritids- og besøksreisene, 33 prosent, mens kollektive transportmidler står for syv prosent. Det har vært små endringer i transportmiddelbruken de siste tre årene (Tabell 11.4).



TØI rapport 588/2002

Figur 11.5: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 2001. Prosent

Menn bruker bilen som sjåfør oftere enn kvinner, selv om kvinner har fått bedre tilgang til bil de senere årene (Tabell 11.5). En grunn til dette er antakelig at menn fremdeles er sjåfør når par av ulikt kjønn kjører sammen. Dette har ikke endret seg når vi sammenlikner resultatene fra de tre reisevaneundersøkelsene. Kvinner er bilpassasjer på 24 prosent av sine fritids- og besøksreiser, menn bare på ni prosent av sine.

I 2001 var bilbruken høyere i småbarnsfamilier enn i andre typer familier. Denne tendensen var ikke så klar i de to foregående reisevaneundersøkelsene.

Når det gjelder bosted er bilbruken lavest i de største byene og høyest i de mellomstore byene. Slik var det også i 1998.

Tabell 11.1: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål. 1998 og 2001. Prosent <sup>1</sup>

Reiser knyttet til	1998		2001	
	Prosent	Antall reiser pr dag pr pers	Prosent	Antall reiser pr dag pr pers
<i>Fornøyelser</i>				
Innendørsaktiviteter (kino, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer)	8	0,07	12	0,11
Utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc)	6	0,06	5	0,05
Organiserte fritidsaktiviteter som utøver	7	0,07	8	0,07
<i>Annen fritid og rekreasjon</i>				
Gikk/syklet/tur med hund etc	21	0,20	17	0,15
Dugnadsarbeid/vedlikehold etc utenfor hjemmet	2	0,02	3	0,03
Annet	8	0,07	10	0,09
Ferie og helgereiser	1	0,01	2	0,02
Besøk (hos familie, venner, sykebesøk etc)	47	0,44	43	0,39
Sum	100	0,93	100	0,91

TØI rapport 588/2002

Tabell 11.2: Fritids- og besøksreiser; antall, lengde og tidsbruk. Alle dager, hverdager og helgedager. 1992, 1998 og 2001

Antall, lengde og tidsbruk på alle reiser, hverdager og helg	1992	1998	2001
Antall reiser per dag, alle dager	1,05	0,93	0,91
Km per reise	13,1 km	11,5 km	14,8 km
Km per dag	13,8 km	10,7 km	13,5 km
Min per reise	24 min	24 min	26 min
Min per dag	25 min	22 min	24 min
Antall reiser på hverdager, mandag – fredag	0,91	0,83	0,80
Km per reise	10,7 km	9,9 km	12,7 km
Km per dag	9,7 km	8,2 km	10,1 km
Min per reise	20 min	21 min	23 min
Min per dag	18 min	17 min	18 min
Antall reiser på lørdager og søndager	1,35	1,16	1,18
Km per reise	17,1 km	14,2 km	18,4 km
Km per dag	23,1 km	16,5 km	21,7 km
Min per reise	30 min	31 min	31 min
Min per dag	41 min	36 min	37 min

TØI rapport 588/2002

<sup>1</sup> Inndelingen av fritids- og besøksreiser i 1992 var ikke sammenfallende med de to siste reisevaneundersøkelsene og er derfor utelatt i tabellen

Tabell 11.3: Fritids- og besøksreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted, alder og familietype. 1992, 1998 og 2001

Kjønn, bosted, alder og familietype	1992		1998		2001	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Alle	13,1	1,05	11,5	0,93	14,8	0,91
<i>Kjønn</i>						
Mann	12,6	1,10	12,6	0,91	15,3	0,95
Kvinne	13,6	1,05	10,3	0,95	14,2	0,87
<i>Bosted</i> <sup>1</sup>						
Oslo/Akershus	15,1	0,94	13,7	0,89	15,9	0,85
Bergen/Trondheim/Stavanger	13,7	1,07	10,1	1,02	14,5	0,96
Resterende seks største byer	11,4	1,09	9,4	0,97	12,7	0,91
Mindre byer	12,0	1,10	11,3	0,97	14,7	0,91
Resten av landet	12,9	1,06	11,8	0,88	15,1	0,93
<i>Alder</i>						
13-17 år	4,9	1,86	6,1	1,45	8,3	1,52
18-24 år	12,2	1,52	10,2	1,33	14,5	1,08
25-34 år	12,4	1,10	13,1	0,95	15,4	0,96
35-44 år	16,3	0,99	12,9	0,82	15,0	0,82
45-54 år	20,5	0,88	13,9	0,76	15,5	0,84
55-66 år	15,8	0,75	12,1	0,71	18,2	0,84
67-74 år	9,3	0,85	14,2	0,70	14,7	0,82
75 år og eldre	12,9	0,49	15,6	0,46	16,1	0,58
<i>Familietype</i>						
Enslig	12,4	0,82	13,1	0,79	13,9	0,87
Par uten barn	14,9	0,88	14,0	0,76	17,9	0,85
Yngste barn <7 år	12,6	1,12	12,3	0,91	15,6	0,84
Yngste barn 7-12 år	12,8	1,19	9,1	1,15	14,3	0,83
Yngste barn 13-17 år	11,2	1,38	9,0	1,11	15,6	0,88
Flere voksne	13,6	1,05	11,6	0,96	14,6	0,88

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

Tabell 11.4: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Transportmiddel	1992	1998	2001
Til fots	29	32	33
Sykkel	7	8	5
MC/moped	-	-	1
Bilfører	38	36	37
Bilpassasjer	18	16	16
Kollektivt	7	7	7
Annet	1	1	1
Sum	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 11.5: Andel bilreiser som sjåfør på fritids- og besøksreiser etter bosted, kjønn og familietype. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Bosted, kjønn og familietype	1992	1998	2001
<i>Bosted<sup>1</sup></i>			
Oslo/Akershus	36	33	32
Bergen/Trondheim/Stavanger	40	31	34
Resterende seks største byer	37	39	41
Mindre byer	37	40	41
Resten av landet	38	39	38
<i>Kjønn</i>			
Kvinner	29	30	28
Menn	46	43	45
<i>Familietype</i>			
Enslig	36	37	37
Par uten barn	38	45	40
Yngste barn <7 år	42	44	51
Yngste barn 7-12 år	34	31	49
Yngste barn 13-17 år	25	22	42
Flere voksne	44	39	38

TØI rapport 588/2002

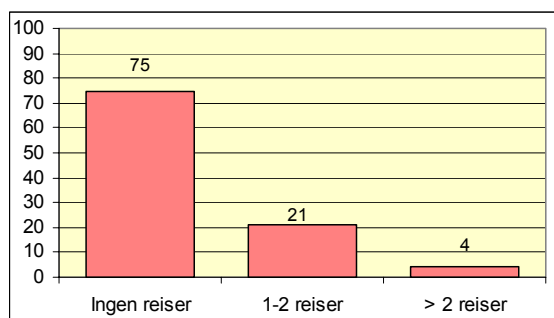
Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

# 12. Ferie- og fritidsreiser med overnatting

## 12.1 Omfang

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

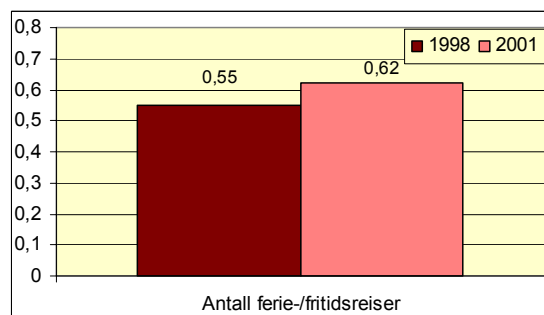
Hver måned foretar 25 prosent av befolkningen minst en ferie- og fritidsreise med overnatting (Figur 12.1). De fleste av disse gjør bare en eller to reiser, kun fire prosent foretar mer enn to reiser per måned.



TØI rapport 588/2002

Figur 12.1: Befolkningen etter antall ferie- og fritidsreiser per måned. 2001. Prosent

I gjennomsnitt gjør ”de reisende” 2,4 reiser per måned, dvs drøyt én tur/retur reise, mens gjennomsnittet for hele befolkningen er 0,62 reiser (Figur 12.2). Tre av fire reiser skjer i Norge, mens hver fjerde er en utenlandsreise. Andelen utenlandsreiser har tilsynelatende økt de siste årene (i 1998 var den 16 prosent), men dette kan i all hovedsak tilskrives endret rapporteringsform. I RVU2001 rapporteres alle reiser til/fra utlandet, og ikke bare de over 100 km slik det var i RVU1998. Den nye måten å rapportere på har gjort at antallet ferie- og fritidsreiser til/fra Norge har økt, mens det ikke har vært noen endring i innenlandske reiser.



TØI rapport 588/2002

Figur 12.2: Antall ferie- og fritidsreiser med overnatting per person per måned. 1998 og 2001

Innenfor reiselivet skilles det mellom kortere ferie- og fritidsreiser, dvs reiser med 1-3 overnattinger, og feriereiser, dvs reiser med fire overnattinger eller mer. Antall reiser med 1-3 overnattinger har økt fra 0,34 til 0,40 per måned (Tabell 12.1), men på ny kommer endret rapporteringsform inn som en sannsynlig forklaring.

Etter alt å dømme har det ikke vært noen endring i lange feriereiser. Som i 1998 foretar befolkningen 0,22 reiser per måned. Dette tilsvarer 2,6 enkeltreiser per år, eller 1,3 tur/retur reiser.<sup>2</sup>

Generelt foretar menn flere lange reiser enn kvinner (jf Tabell 4.6), men for ferie- og fritidsreiser er forholdet motsatt (Tabell 12.5). Det er videre slik at de som

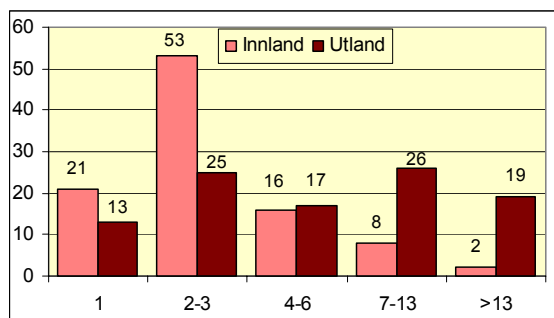
- har utdanning på universitetsnivå,
- bor i Oslo-regionen, og
- har høy inntekt

reiser oftere i forbindelse med ferie og fritid enn andre.

<sup>2</sup> I Statistisk sentralbyrås ferieundersøkelse, som omfatter ferieturer med minst fire overnattinger, anslås det at befolkningen foretar 1,5 t/r reiser per år. Forskjellene har sammenheng med at RVU'en kun innbefatter reiser som er 100 km eller lengre.

## 12.2 Reisesnes varighet og overnattingsmåte

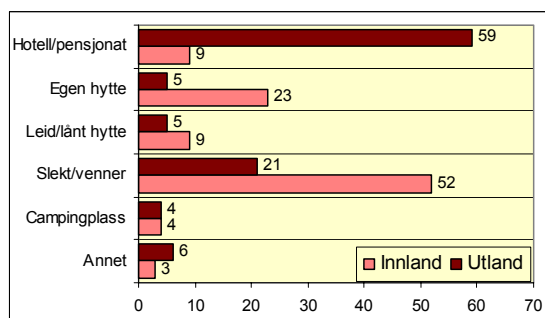
På en ferie- og fritidsreise har man i gjennomsnitt 4,0 overnattinger på reises endepunkt. Her er det imidlertid store forskjeller mellom reiser i Norge og utenlandsreiser. På innenlandske reiser er gjennomsnittet 3,2 overnattinger, og kun hver tiende reise er av minst en ukes varighet. På reiser til utlandet er man i gjennomsnitt borte en uke (6,6 overnattinger), og hver femte reise er av minst to ukers varighet. Man har litt færre overnattinger på innenlandske ferie- og fritidsreisene nå enn for tre år tilbake. I 1998 hadde man 3,7 overnattinger på reises endepunkt. For utenlandsreiser endringene vært noe mindre.



TØI rapport 588/2002

Figur 12.3: Ferie- og fritidsreiser. Overnattinger på reises endepunkt. 2001. Prosent

På reiser i Norge skjer over halvparten av overnattingene hos slekt og venner, hver tredje foregår på hytte (egen eller leid/lånt), ni prosent på hotell, mens fire prosent skjer på campingplass (Figur 12.4). På reiser til utlandet er hotell den dominerende overnattingsmåten – 59 prosent av overnattingene skjer på hotell eller pensjonat, mens hver femte er hos slekt og venner.



TØI rapport 588/2002

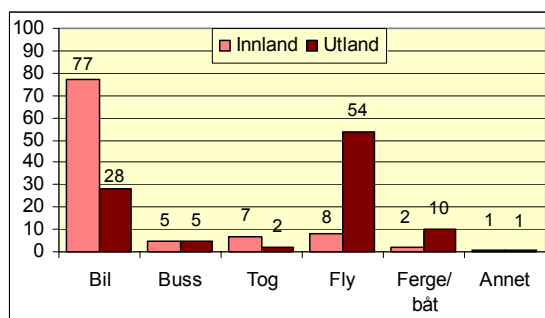
Figur 12.4: Overnattingsmåte på ferie- og fritidsreiser. 2001. Prosent

Sammenlignet med 1998 skjer en større andel av overnattingene på reiser i Norge på egen hytte (Tabell 12.3). Dette har sammenheng med fordelingen av reisene, dvs at det relativt sett er flere feriereiser og færre besøksreiser (jf Tabell 6.2).

## 12.3 Transportmiddelbruk

På reiser innenlands er bilen det dominerende transportmidlet – tre av fire ferie-/fritidsreiser foregår med bil, mens fly står for bare åtte prosent (Figur 12.5). På reiser til utlandet dominerer imidlertid flyet – 54 prosent av reisene foregår med fly, 28 prosent med bil, mens populariteten til Danmark som reisemål gjør at ti prosent av utenlandsreisene skjer med ferge som hovedtransportmiddel.

Det har ikke vært noen vesentlige endringer i transportmiddelbruken de siste tre årene (Tabell 12.4).



TØI rapport 588/2002

Figur 12.5.: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser. 2001. Prosent

Tabell 12.1: Ferie- og fritidsreiser etter type. 1998 og 2001 <sup>3</sup>

Type	1998	2001
<i>Alle ferie-/fritidsreiser</i>		
Andel som har reist	22	25
Gj.snittlig antall reiser	0,56	0,62
Andel utenlandsreiser	18	24
<i>Korte ferie-/fritidsreiser (1-3 overnattinger)</i>		
Andel som har reist	14	17
Gj.snittlig antall reiser	0,34	0,40
Andel utenlandsreiser	11	14
<i>Feriereiser (4 overnattinger eller mer)</i>		
Andel som har reist	10	10
Gj.snittlig antall reiser	0,22	0,22
Andel utenlandsreiser	32	42

TØI rapport 588/2002

Tabell 12.2: Ferie- og fritidsreiser etter antall overnattinger. 1998 og 2001. Prosent

Antall overnattinger	1998			2001		
	Reiser i Norge	Utenlandsreiser	I alt	Reiser i Norge	Utenlandsreiser	I alt
1 overnatting	15	8	14	21	13	19
2-3 overnattinger	52	26	47	53	25	47
4-6 overnattinger	20	22	21	16	17	16
7-13 overnattinger	9	29	12	8	26	12
14 overnattinger og mer	4	15	6	2	19	6
Sum	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 12.3: Overnattingsmåte på ferie- og fritidsreiser. 1998 og 2001. Prosent

Overnattingsmåte	1998			2001		
	Reiser i Norge	Utenlandsreiser	I alt	Reiser i Norge	Utenlandsreiser	I alt
Hotell, pensjonat	9	58	19	9	59	21
Egen hytte	15	-	12	23	5	19
Leid/lånt hytte	11	5	10	9	5	8
Slekt/venner	53	20	46	52	21	45
Campingplass	6	7	6	4	4	4
Annet	6	10	7	3	6	3
Sum	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 588/2002

<sup>3</sup> Det foreligger ikke data for 1992. I RVU1991/92 ble det spurt om antall overnattinger underveis til reisens endepunkt, og ikke antall overnattinger på endepunktet.



Tabell 12.4: Transportmiddelbruk på ferie- og fritidsreiser. 1998 og 2001. Prosent

Transportmiddel	1998			2001		
	Reiser i Norge	Utenlandsreiser	I alt	Reiser i Norge	Utenlandsreiser	I alt
Bil	76	30	68	77	28	65
Buss	5	6	5	5	5	5
Tog	8	2	7	7	2	5
Fly	8	49	16	8	54	20
Ferge/båt	2	12	4	2	10	4
Annet	1	1	-	1	1	1
Sum	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 12.5: Ferie- og fritidsreiser med overnatting; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2001

Reiseomfang	Har foretatt ferie- og fritidsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	25	75	100	0,62
<i>Kjønn</i>				
Mann	24	76	100	0,58
Kvinne	27	73	100	0,66
<i>Alder</i>				
13-17 år	21	79	100	0,48
18-24 år	26	74	100	0,63
25-34 år	28	72	100	0,71
35-44 år	27	73	100	0,67
45-54 år	29	71	100	0,71
55-66 år	27	73	100	0,69
67- 74 år	20	80	100	0,46
74 år og eldre	11	89	100	0,24
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	15	85	100	0,36
Videregående, yrkesfaglig	23	77	100	0,54
Videregående, allmennfaglig	29	71	100	0,70
Høyskole/universitet inntil 15 år	34	66	100	0,86
Høyskole/universitet 16 år og mer	38	62	100	1,00
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	32	68	100	0,82
Akademiske yrker	38	62	100	0,97
Yrker med kortere utdanning	34	66	100	0,85
Kontor- og kundeserviceyrker	30	70	100	0,77
Salgs-, service- og omsorgsyrker	26	74	100	0,62
Yrker innen primærnæringene	15	85	100	0,34
Håndverkere etc	21	79	100	0,48
Prosess- og maskinoperatører	18	82	100	0,43
Andre yrker	19	81	100	0,44
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	20	80	100	0,47
Kr 150.000-299.999	20	80	100	0,48
Kr 300.000-449.999	24	76	100	0,58
Kr 450.000-599.999	29	71	100	0,73
Kr 600.000-749.999	34	66	100	0,84
Kr 750.000 og over	38	62	100	0,99
<i>Bosted</i> <sup>1</sup>				
Oslo/Akershus	34	66	100	0,86
Bergen/Trondheim/Stavanger	27	73	100	0,67
Resterende seks største byer	24	76	100	0,58
Mindre byer	22	78	100	0,52
Resten av landet	21	79	100	0,49

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

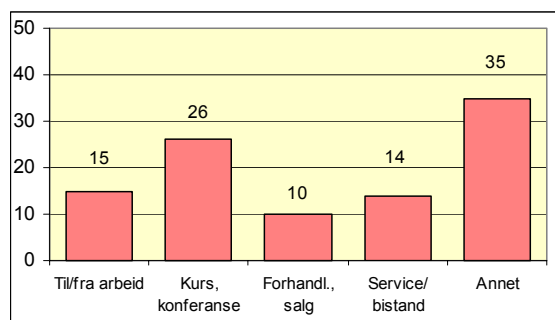
# 13. Arbeidsbetingede reiser 100 km og lengre

## 13.1 Ulike typer arbeidsbetingede reiser

Arbeidsbetingede reiser er reiser som foretas i forbindelse med arbeidet, eller tjenestereiser, og reiser til/fra arbeid. En av fem lange reiser er arbeidsbetinget (jf Figur 6.2), mens de øvrige skjer i privat regi.

Lange arbeidsbetingede reiser er delt inn i fem kategorier; (i) til/fra arbeid, (ii) kurs, konferanse og kongress, (iii) forhandlinger, salg og innkjøp, (iv) serviceoppdrag og konsulentbistand og (v) andre formål.

Drøyt hver fjerde reiser skjer i forbindelse med kurs/konferanse (Figur 13.1). Reiser til/fra arbeid utgjør 15 prosent, forhandlinger/salg/innkjøp og serviceoppdrag/konsulentbistand står for til sammen 24 prosent av reisene, mens det er en stor andel på 35 prosent som ikke faller inn under de forhåndsspesifiserte kategoriene.



TØI rapport 588/2002

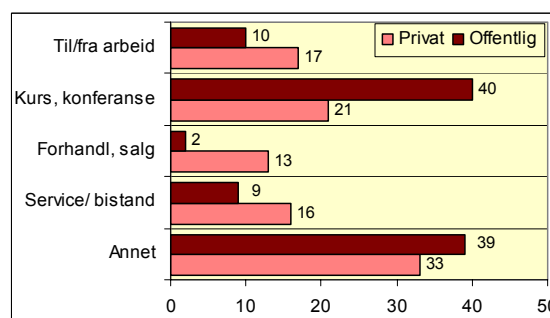
Figur 13.1: Fordeling av arbeidsbetingede reiser over 100 km på ulike formål. 2001. Prosent

Tilsynelatende har det skjedd store endringer i sammensetningen av disse reisene (Tabell 13.1). Relativt sett er det færre som reiser langt til/fra arbeid, og man reiser sjeldnere på kurs og konferanser enn tidligere. Utviklingen er plausibel, og også i tråd med statistikk. SSBs

hotellstatistikk viser for eksempel en nedgang i antall overnattinger i forbindelse med kurs og konferanser på ni prosent mellom 1998 og 2001.

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

Ansatte i offentlig og privat sektor har forskjellig reise-mønster. Mens kurs og konferanser dominerer reisene som foretas av ansatte i offentlig sektor (40 prosent), er næringslivets reiser noe jevnere fordelt mellom kurs/konferanser, forhandlinger/salg, arbeidsreiser og bistand av ulikt slag (Figur 13.2).



TØI rapport 588/2002

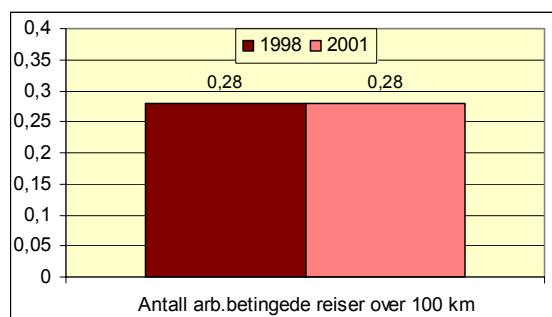
Figur 13.2: Arbeidsbetingede reiser etter formål og sektortilhørighet. 2001. Prosent

Hvordan man reiser i arbeid er også avhengig av stillingen man innehar (Tabell 13.2). Ledere har for eksempel en høyere andel reiser i forbindelse med forhandlinger og salg enn gjennomsnittet. Det samme gjelder for de som jobber i salgssyrker. De som arbeider innenfor

kontor- og serviceyrker er klart overrepresentert på kurs og konferanser, et reiseformål som håndverkere sjelden har. Håndverkerne foretar på sin side oftere lange arbeidsreiser, og er naturlig nok også ofte å finne på serviceoppdrag. Reisene innenfor den største gruppen, personer som jobber innenfor akademiske yrke og yrker med kortere høyskoleutdannelse, fordeler seg noenlunde som gjennomsnittet.

## 13.2 Omfang

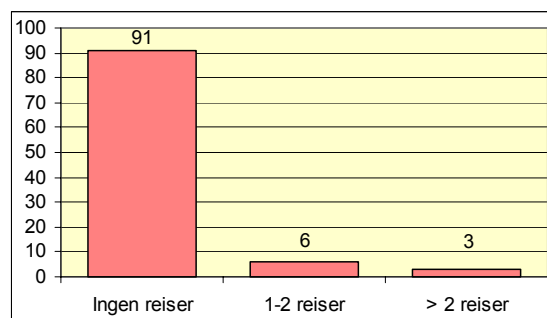
I 2001 foretok befolkningen i gjennomsnitt 0,28 lange arbeidsbetingede reiser hver per måned. Dette er det samme som i 1998.



TØI rapport 588/2002

Figur 13.3: Antall arbeidsbetingede reiser over 100 km per person per måned. 1998 og 2001

I løpet av en måned er det bare ni prosent av befolkningen som foretar minst én arbeidsbetinget reise over 100 km (Figur 13.4). Blant dem som reiser har to av tre bare en eller to reiser. Kun drøyt en prosent av befolkningen har mer enn fem arbeidsbetingede reiser over 100 km i løpet av en måned.



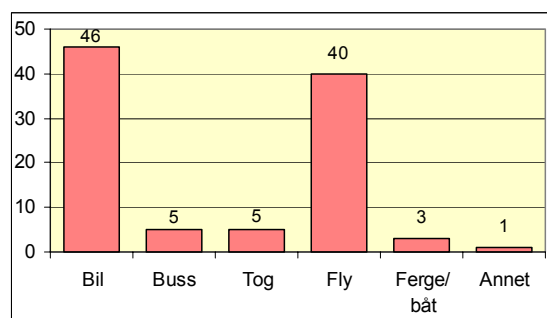
TØI rapport 588/2002

Figur 13.4: Befolkningen etter antall arbeidsbetingede reiser over 100 km per måned. 2001. Prosent

Det er en klar sammenheng mellom hvor ofte man reiser i arbeid og sosioøkonomiske forhold som utdanning, yrkesstatus og inntekt (Tabell 13.4). Det er videre slik at menn reiser oftere i arbeid enn kvinner. Dette gjelder også når man kontrollerer for forhold som utdanning, yrkesstatus og l (jf Denstadli 1999).

## 13.3 Transportmiddelbruk

Ser man lange reiser under ett er bilen det dominerende transportmidlet (jf avsnitt 5.4). På arbeidsbetingede reiser derimot, er fly en viktigere transportmåte – 40 prosent av reisene foretas med fly, mot 19 prosent for alle lange reiser. Også på arbeidsbetingede reiser brukes bil hyppig. 46 prosent av reisene gjøres med bil, mens buss står for fem prosent. På halvparten av disse reisene skjer med andre ord befordringen langs veinettet. Tog og båt har små andeler i dette markedet, til sammen bare åtte prosent.



TØI rapport 588/2002

Figur 13.5: Transportmiddelbruk på lange arbeidsbetingede reiser. 2001. Prosent

Tabell 13.1: Arbeidsbetingede reiser over 100 km etter formål. 1998 og 2001. Prosent<sup>4</sup>

Formål	1998	2001
Til/fra arbeid	24	15
Kurs, konferanse, kongress	32	26
Forhandlinger, salg, innkjøp	9	10
Serviceoppdrag, konsulentbistand	9	14
Annet	26	35
Sum	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 13.2: Arbeidsbetingede reiser over 100 km etter formål og yrkesstatus. 2001. Prosent

Formål	Ledere	Akademiske yrker/yrker med høyskoleutd.	Kontor/service	Salg/omsorg	Primærnæringer	Håndverkere	Prosess/maskin/transport
Til/fra arbeid	8	12	25	15	10	36	47
Kurs, konferanse, kongress	25	30	41	20	19	11	14
Forhandlinger, salg, innkjøp	17	8	6	16	10	4	2
Serviceoppdrag, konsulentbistand	9	17	5	4	18	23	18
Annet	41	33	23	45	43	26	19
Sum	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 13.3: Transportmiddelbruk på arbeidsbetingede reiser over 100 km. 1998 og 2001. Prosent

Transportmiddel	1998	2001
Bil	44	46
Buss	2	5
Tog	6	5
Fly	43	40
Ferge/båt	3	3
Annet	2	1
Sum	100	100

TØI rapport 588/2002

<sup>4</sup> I RVU1991/92 ble det ikke spurt om tjenestereisenes formål

Tabell 13.4: Arbeidsbetingede reiser over 100 km; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2001

	Har foretatt arbeidsbetinget reise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	91	9	100	0,28
<i>Kjønn</i>				
Mann	86	14	100	0,44
Kvinne	95	5	100	0,14
<i>Alder</i>				
Under 25 år	98	2	100	0,01
25-34 år	89	11	100	0,33
35-44 år	84	16	100	0,50
45-54 år	86	14	100	0,46
55-66 år	91	9	100	0,27
67 år og eldre	99	1	100	0,02
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	98	2	100	0,07
Videregående, yrkesfaglig	92	8	100	0,23
Videregående, allmennfaglig	92	8	100	0,24
Høyskole/universitet inntil 15 år	85	15	100	0,46
Høyskole/universitet 16 år og mer	75	25	100	0,79
<i>Yrkesaktivitet<sup>1</sup></i>				
Mertid	69	31	100	1,10
Heltid	87	13	100	0,39
Deltid	96	4	100	0,09
Ikke yrkesaktiv	99	1	100	0,02
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	70	30	100	0,97
Akademiske yrker	79	21	100	0,66
Yrker med kortere utdanning	81	19	100	0,55
Kontor- og kundeserviceyrker	96	4	100	0,11
Salgs-, service- og omsorgsyrker	95	5	100	0,15
Yrker innen primærnæringene	96	4	100	0,13
Håndverkere etc	88	12	100	0,33
Prosess- og maskinoperatører	92	8	100	0,28
Andre yrker	97	3	100	0,07
<i>Sektor</i>				
Statlig	81	19	100	0,56
Kommunal/fylkeskommunal	92	8	100	0,19
Privat	84	16	100	0,51
<i>Egen bruttoinntekt</i>				
Under kr 50.000	98	2	100	0,04
Kr 50.000-99.999	98	2	100	0,05
Kr 100.000-199.999	97	3	100	0,08
Kr 200.000-299.999	91	9	100	0,27
Kr 300.000-399.999	81	19	100	0,62
Kr 400.000 og over	65	35	100	1,17
<i>Bosted<sup>2</sup></i>				
Oslo/Akershus	9	91	100	0,29
Bergen/Trondheim/Stavanger	9	91	100	0,24
Resterende seks største byer	10	90	100	0,35
Mindre byer	10	90	100	0,29
Resten av landet	9	91	100	0,26

TØI rapport 588/2002

Noter<sup>1,2</sup> - se Tabell 3.8

## 14. Reiser mellom ulike landsdeler

Mer enn halvparten av alle lange reiser har endepunkt i Oslo/Akershus eller Østlandet ellers (Tabell 14.1). De fleste av dem skjer imidlertid innen regionen. Dette er også tilfelle for de øvrige landsdelene, dvs at de fleste lange reiser foretas innenfor den enkelte landsdel.

Tabell 14.2 viser transportmiddelfordelingen på hovedrelasjonene i Sør-Norge. Med unntak av reiser mellom Oslo/Akershus og Vest-Agder, foregår de fleste reiser med fly. Flyet er dominerende på strekningene Oslo/Akershus og Rogaland/Hordaland, hvor mellom 60 og 70 prosent av reisene skjer med fly. På reiser mellom Oslo/Akershus og Sør-Trøndelag har bilen en større andel av trafikken, men også her skjer 44 prosent av reisene med fly. Bilen er det mest brukte transportmidlet på reiser til/fra Vest-Agder hvor nær halvparten av reisene skjer med bil. Her har toget relativt sett sitt største marked med 20 prosent av alle reiser. Til sammenligning er det svært få av de som skal til Rogaland som bruker tog på hele reisen.

Fly har tapt markedsandeler de siste årene. Størst er utslaget på reiser til/fra Vest-Agder hvor flyet tilsynelatende har mistet 33 prosent av markedet. På de andre relasjonene er utslagene noe mindre; 23 prosent (Sør-Trøndelag), 11 prosent (Hordaland) og 14 prosent (Rogaland).

Med unntak av reiser til/fra Vest-Agder, står bilen nå for en større andel av trafikken, hele 39 prosent på reiser til/fra Sør-Trøndelag. På reiser mellom Oslo og Sørlandet har imidlertid kollektivandelen blitt opprettholdt ved at tog og buss har tatt markedsandeler fra fly.

Det må presiseres at tallene ikke sier noe om antall reiser som foretas mellom de ulike landsdelene. Man har derfor ingen informasjon om endringene i transportmiddelfordelingen skyldes overført trafikk, eller en nedgang i trafikken totalt sett.

Endringene kan også hevdes å være urimelig store med tanke på at det kun er tre år mellom undersøkelsene. Antall reiser som resultatene bygger på er forholdsvis få, spesielt gjelder dette 1998 (mellom 148 og 299). Det er derfor usikkerhet knyttet tallene i Tabell 14.2, og det er grunn til å anta at flyets andeler i 1998 ligger noe for høyt. Det er imidlertid liten tvil om at flyet har tapt markedsandeler på hovedrelasjonene de siste årene.

Tabell 14.3 viser reisenes formål. Om lag halvparten av reisene til/fra Hordaland og Rogaland skjer i forbindelse med arbeid, mens private reiser dominerer trafikken mot Sørlandet og Sør-Trøndelag. Forskjellene i reisehensikt er noe av forklaringen på at transportmiddelfordelingen varierer såpass mye på de ulike relasjonene – forretningsreisende benytter fly i større grad enn de som reiser privat.

Med ett unntak har det bare vært små endringer i fordelingen mellom arbeidsbetingede reiser og private reiser, men på reiser til/fra Sør-Trøndelag synes andelen forretningstrafikk å ha gått ned.

Tabell 14.1: Innenlandske reiser 100 km og lengre innen og mellom ulike landsdeler. 2001. Prosent av alle reiser

Endepunkt	Startpunkt						I alt
	Oslo/ Akershus	Østlandet ellers	Agder/ Rogaland	Vestlandet	Trøndelag	Nord- Norge	
Oslo/ Akershus	6	39	15	12	12	8	19
Østlandet ellers	64	45	15	12	11	5	32
Agder/ Rogaland	10	6	53	11	2	2	13
Vestlandet	10	6	13	56	10	2	15
Trøndelag	6	3	2	7	60	5	11
Nord-Norge	4	1	2	2	5	78	10
I alt	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 14.2: Reiser innenfor fire transportkorridorer til/ fra Oslo/Akershus etter hovedtransportmiddel. 1998 og 2001. Prosent

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

TØI rapport 588/2002

Tabell 14.3: Reiser innenfor fire transportkorridorer til/ fra Oslo/Akershus etter formål. 1998 og 2001. Prosent

Formål	Reiser mellom Oslo/ Akershus og							
	- Hordaland		- Sør-Trøndelag		- Rogaland		- Vest-Agder	
	1998	2001	1998	2001	1998	2001	1998	2001
Arbeidsbetinget reise	51	48	48	34	53	55	27	29
Privat reise	49	52	52	66	47	45	73	71
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100

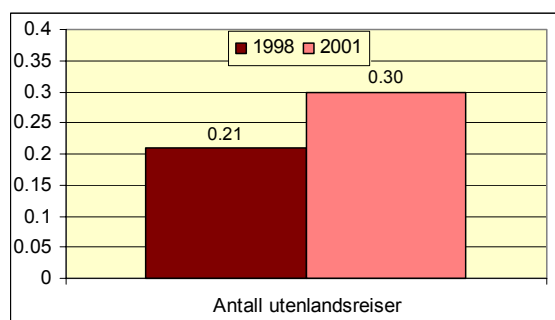
TØI rapport 588/2002

# 15. Utenlandsreiser

## 15.1 Omfang

Utenlandsreisene har start- eller endepunkt utenfor Norge og ende-/startpunkt i Norge. Reiser som foretas i utlandet er holdt utenfor. Som nevnt er rapporteringen av disse reisene endret i forhold til tidligere reisevaneundersøkelser. I RVU2001 ble alle reiser til/fra Norge rapportert, mens man tidligere har hatt tilsvarende avstandskriterium som for innenlandske reiser, dvs minimum 100 km én vei. Som man kan forvente finner man derfor store endringer, både hva gjelder omfang og struktur.

I 2001 foretok 15 prosent av befolkningen minst én utenlandsreise i måneden (Tabell 15.4). I gjennomsnitt gjorde disse to reiser, dvs en tur/retur reise. Kun to prosent hadde mer enn to tur/retur reiser. Ettersom det i løpet av en måned er så få som reiser til utlandet, blir gjennomsnittlig antall utenlandsreiser for befolkningen lav, kun 0,30 reiser per måned (Figur 15.1). På årsbasis tilsvarer dette 3,6 reiser, eller knapt to tur/retur reiser. Dette er vesentlig høyere enn i 1998 av årsaker nevnt ovenfor.



TØI rapport 588/2002

Figur 15.1: Antall utenlandsreiser per person per måned. 1998 og 2001

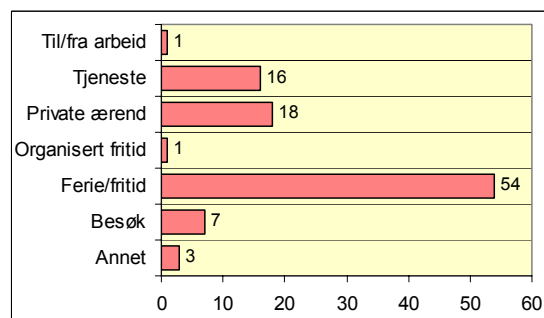
Aldersmessig er reisene forholdsvis jevnt fordelt, med unntak av at den eldste aldersgruppen har lavere reiseaktivitet enn gjennomsnittet (Tabell 15.4). Omfanget er imidlertid nært knyttet til sosioøkonomisk status, dvs det følger både utdanning, yrke og inntekt. Det er også forskjeller knyttet til

bosted. De som bor nær svenskegrensen reiser hyppigere til utlandet enn andre. Bosatte i Østfold-kommunene Moss, Sarpsborg og Fredrikstad gjør for eksempel 0,6 utenlandsreiser per måned, mens Haldensere i gjennomsnitt foretar 0,9 reiser, dvs om lag en tur/retur reise annenhver måned.

## 15.2 Reisemål og -formål

Hver sjette utenlandsreise skjer i forbindelse med arbeid, mens drøyt 80 prosent er ulike private gjøremål. Av de arbeidsbetingede reisene er hver tredje knyttet til kurs og konferanser. Salg/innkjøp står for 13 prosent, service/konsulentbistand 13 prosent, mens 34 prosent er andre formål. Kun en mindre andel (seks prosent) er pendling til/fra arbeid.

Mer enn halvparten av reisene til/fra Norge skjer i forbindelse med ferie og fritid. Besøk hos slekt/venner står for syv prosent av trafikken, mens knapt hver femte reise skjer i forbindelse med private ærend. I sistnevnte gruppe oppgir hele 80 prosent innkjøp som formålet med turen. Her kommer med andre ord handleturene til Sverige og Danmark inn.



TØI rapport 588/2002

Figur 15.2: Reiser til/fra Norge etter formål. 2001. Prosent

Ikke uventet går en stor del av nordmenns utenlandsreiser til Sverige (Figur 15.3). I 2001 hadde 40 prosent av utenlandsreisene endepunkt i Sverige. Av disse skjedde 13 prosent i forbindelse med arbeid, mens 34 prosent var ferie/fritid. (Tabell 15.3). Det mest



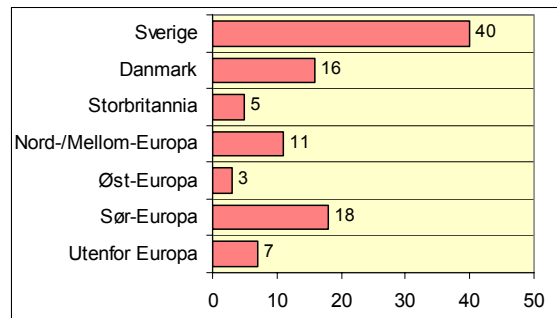
utbredte formålet var likevel private ærend som utgjorde 41 prosent av reisene. Og her dominerer handleturene; i henhold til reisevaneundersøkelsen var innkjøp hovedformålet på 36 prosent av nordmenns reiser til Sverige i 2001. Det er også rimelig å anta at mange av ferie- og fritidsreisene har innkjøp som et viktig sideformål.

16 prosent av reisene går til Danmark. Også disse reisene kjennetegnes av en forholdsvis lav andel arbeidsbettinget trafikk. Danmark er imidlertid et kjært reisemål når nordmenn drar på ferie, og nesten to av tre reiser skjer i forbindelse med ferie og fritid.

Relativt sett er likevel land i Sør-Europa de mest populære reisemålene for ferie og fritid. 88 prosent av reisene til Sør-Europa oppgis å ha dette formålet. Her kommer chartertrafikken inn – i underkant av 60 prosent av reisene er charterreiser.

I 2001 gikk hver sjette utenlandsreise til Storbritannia eller et annet land i Nord-/Mellom-Europa (Frankrike inkludert). På disse reisene er arbeidsbettingde formål av

langt større betydning sammenlignet med reiser innen Skandinavia og til Sør-Europa.



TØI rapport 588/2002

Figur 15.3: Utenlandsreiser etter reisemål. 2001. Prosent

Ser man på annen statistikk tyder mye på at andelen reiser til Sør-Europa og utenfor Europa er noe for høy i reisevaneundersøkelsen, og at Sverige trolig står for litt mer enn 40 prosent av utenlandstrafikken. Dette har høyst sannsynlig med hukommelseeffekter å gjøre, dvs at man husker Syden-turer og reiser utenfor Europa bedre enn reiser til/fra Sverige.

Tabell 15.1: Reiser til/fra Norge etter formål. 1998 og 2001. Prosent

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

TØI rapport 588/2002

Tabell 15.2: Reiser til/fra Norge etter reisemål. 1998 og 2001. Prosent

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

TØI rapport 588/2002

Tabell 15.3: Reiser til/fra Norge etter reisemål og -formål. 2001. Prosent

Formål	Sverige	Danmark	Stor- britannia	Øvrige land i Nord-/Mellom- Europa	Øst- Europa	Sør- Europa	Utenfor Europa
Til/fra arbeid	1	1	2	1	2	-	2
Tjenestereise	12	18	31	32	26	7	22
Private ærend	41	7	3	5	1	1	-
Organiserte fritidsaktiviteter	1	2	1	1	4	-	-
Ferie/fritid	34	64	51	51	42	88	65
Besøk hos slekt/venner	9	6	9	6	12	2	5
Annet	2	2	3	4	13	2	6
Sum	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 588/2002

Tabell 15.4: Reiser til/fra Norge; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2001

	Har foretatt utenlandsreise?			Gj.sn. antall reiser
	Ja	Nei	Sum	
Alle	15	85	100	0,30
<i>Kjønn</i>				
Mann	15	85	100	0,32
Kvinne	14	86	100	0,29
<i>Alder</i>				
13-17 år	12	88	100	0,25
18-24 år	14	86	100	0,26
25-34 år	15	85	100	0,31
35-44 år	17	83	100	0,37
45-54 år	17	83	100	0,35
55-66 år	17	83	100	0,34
67-79 år	12	88	100	0,23
80 år og eldre	7	93	100	0,13
<i>Utdanning</i>				
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	9	91	100	0,18
Videregående, yrkesfaglig	13	87	100	0,25
Videregående, allmennfaglig	17	83	100	0,35
Høyskole/universitet inntil 15 år	19	81	100	0,40
Høyskole/universitet 16 år og mer	25	75	100	0,52
<i>Yrke</i>				
Administrative ledere	25	75	100	0,56
Akademiske yrker	22	78	100	0,45
Yrker med kortere utdanning	18	82	100	0,38
Kontor- og kundeserviceyrker	17	83	100	0,33
Salgs-, service- og omsorgsykker	15	85	100	0,32
Yrker innen primærnæringene	10	90	100	0,21
Håndverkere etc	11	89	100	0,22
Prosess- og maskinoperatører	11	89	100	0,23
Andre yrker	12	88	100	0,22
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	10	90	100	0,19
Kr 150.000-299.999	11	89	100	0,21
Kr 300.000-449.999	14	86	100	0,29
Kr 450.000-599.999	17	83	100	0,34
Kr 600.000-749.999	19	81	100	0,38
Kr 750.000 og over	28	72	100	0,62
<i>Bosted<sup>1</sup></i>				
Oslo/Akershus	23	77	100	0,47
Bergen/Trondheim/Stavanger	14	86	100	0,25
Resterende ti største byer	16	84	100	0,35
Mindre byer	13	87	100	0,28
Resten av landet	10	90	100	0,19

TØI rapport 588/2002

Note <sup>1</sup> se Tabell 3.8

# Referanser

- de Heer, W. (1997)  
Respondent sampling, weighting, non-response. Paper presented at *International Conference on Transport Survey Quality and Innovation May 24-30, 1997, Grainau, Germany*.
- Denstadli, J.M. (2002)  
*Gjennomgang av frafallet i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001*. TØI arbeidsdokument TR1118/02
- Denstadli, J.M. (1999)  
*Reisevaner 1998 – reiser 100 km og lengre*. TØI-rapport 466/99
- Denstadli, J.M. og J.I. Lian (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 R. Hjorthol (2000)  
*Resultater fra pilotundersøkelsen til RVU2001*. TØI arbeidsdokument TR966/2000
- Dowling, R G og S.B. Colman (1995)  
Effects of increased highway capacity. Results of household travel behaviour survey. *Transportation Research Record* 1493, 143-150
- Hjorthol, R. (1999)  
*Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98*. TØI-rapport 236/99
- Hjorthol, R. (1998)  
*Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Avhandling til dr philos-graden, Institutt for sosiologi- og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo. TØI-rapport 391/98
- Rideng, A. (2001)  
Transportytelser i Norge 1946-2000. TØI-rapport 515/01
- Stangeby, I. (2000)  
*Metoder i reisevaneforskningen. En diskusjon av metodiske problemer knyttet til nasjonale reisevaneundersøkelser*. TØI-rapport 477/00
- Statistisk sentralbyrå (1996)  
*Levekårsundersøkelsen 1995*. NOS C 301

# **Vedlegg: Spørreskjema**

Spørreskjemaet er Arbeidsdokument TR0972/2001