



**TØI rapport  
466/1999**

# **Reisevaner 1998 – reiser 100 km og lengre**

**Jon Martin Denstadli**

ISSN 0802-0175  
ISBN 82-480-0132-6

Oslo, desember 1999

---

**Tittel:** Reisevaner 1998 - reiser 100 km og lengre

**Forfatter(e):** Jon Martin Denstadli

TØI rapport 466/1999  
Oslo, 1999-12  
54 sider  
ISBN 82-480-0132-6  
ISSN 0802-0175

**Finansieringskilde:**

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

**Prosjekt:** 2213 Reisevaneundersøkelsen 1997/98

**Prosjektleder:** Ingunn Stangeby

**Kvalitetsansvarlig:** Arne Rideng

**Emneord:**

Reisevaner; Lange reiser; Transportmiddel; Reisemål

**Sammendrag:**

Rapporten beskriver omfanget av og strukturen i reiser som er over 100 km innenlands og reiser som foregår mellom Norge og utlandet. Resultatene viser at 42 prosent av befolkningen 13 år og eldre foretar minst en innenlandsk reise over 100 km i måneden. Tilsvarende andel for utenlandsreisene er 11 prosent. Om lag tre av fire reiser skjer i privat sammenheng. Bilen er fortsatt det transportmidlet de fleste velger på lange reiser, men flyet har tatt store markedsandeler på reiser over 300 km siden forrige reisevaneundersøkelse i 1992.

---

**Title:** Travel behaviour 1998 - journeys of 100 km or more

**Author(s):** Jon Martin Denstadli

TØI report 466/1999  
Oslo: 1999-12  
54 pages  
ISBN 82-480-0132-6  
ISSN 0802-0175

**Financed by:**

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

**Project:** 2213 National Travel Survey 1997/98

**Project manager:** Ingunn Stangeby

**Quality manager:** Arne Rideng

**Key words:**

Travel behaviour; Long distance journeys; Mode of transport; Trip purpose

**Summary:**

The report describes the extent and structure of long distance journeys (100 km or more) within Norway and journeys between Norway and abroad. The results show that 42 percent of the population aged 13 and above undertake at least one long distance journey within Norway each month. The corresponding proportion for foreign journeys is 11 percent. About three-quarters of all long distance journeys are for private purposes. The car remains that means of transport chosen by the majority but the plane has captured a large market share of journeys exceeding 300 km since the last travel survey in 1992.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

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

---

# Forord

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

Denne rapporten omhandler lange reiser, d v s reiser som er 100 km og lengre innenlands og reiser som foregår mellom Norge og utlandet. Hensikten er å vise omfanget av reisene, hvorfor folk reiser, hvordan folk reiser, hvilke befolkningsgrupper som foretar ulike typer reiser og variasjoner i reisevaner etter bosted. I tillegg studeres utviklingstrekk siden forrige reisevaneundersøkelse.

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

Denne rapporten er utarbeidet av Jon Martin Denstadli. Prosjektleder for RVU 1997/98 har vært Ingunn Stangeby. Arne Rideng og Jan Vidar Haukeland har gitt kommentarer til rapporten underveis, mens Arne Skogli har bidratt med tilrettelegging av data.

Oslo, desember 1999

TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

*Knut Østmoe*  
instituttssjef

*Jon Inge Lian*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1 Innledning</b> .....	1
1.1 Formålet med reisevaneundersøkelsene .....	1
1.2 Hva er en reise og hva er en lang reise? Noen begrepsavklaringer .....	1
1.3 Rapportens oppbygging .....	2
<b>2 Noen sentrale utviklingstrekk i transportsektoren på 1990-tallet</b> .....	3
2.1 Fly: Deregulering .....	3
2.2 Vei: Økt tilgang til bil og ekspressbussens inntog.....	4
2.3 Jernbane: Reorganisering og liberalisering .....	6
<b>3 Undersøkelsesopplegg</b> .....	7
3.1 Intervjumetode .....	7
3.2 Utvalg.....	7
3.3 Spørreskjema .....	8
3.4 Svarprosent .....	9
3.5 Skjevheter i utvalget og betydningen for måling av reiseaktiviteter .....	10
3.6 Sammenligninger med tidligere undersøkelser og samferdselsstatistikk ....	12
3.7 Sentrale variabler i analysene .....	13
<b>4 Hovedtall for reiser innenlands</b> .....	15
4.1 Reiseomfanget .....	15
4.2 Reiseformål .....	17
4.3 Hvem er de som reiser? .....	18
4.4 Transportmiddelbruk .....	22
4.5 Hvordan reises det?.....	26
<b>5 Arbeidsbetingede reiser</b> .....	29
5.1 Reiseformål .....	29
5.2 Arbeidsbetingede reiser i ulike grupper.....	30
5.3 Hva betyr mest for omfanget av arbeidsbetingede reiser?.....	33
<b>6 Private reiser</b> .....	36
6.1 Reiseformål .....	36
6.2 Private reiser i ulike grupper.....	37
6.3 Hva betyr mest for omfanget av private reiser?.....	40

<b>7 Transportmiddelbruk på hovedrelasjoner og intercitystrekninger</b> .....	42
7.1 Utviklingen i konkurranseforholdet mellom transportmidler på hovedrelasjonene .....	42
7.2 Intercityrelasjonene på Østlandet .....	45
<b>8 Utenlandsreisene</b> .....	47
8.1 Hovedtall.....	47
8.2 Reiseformål og reisemål .....	48
8.3 Hvem er de som reiser? .....	50
<b>Referanser</b> .....	54

**Vedlegg: Spørreskjema til basisdelen av reisevaneundersøkelsen 1997-98**

**Sammendrag:**

# Reisevaner 1998 – reiser 100 km og lengre

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1997/98 (RVU 1997/98) er foreløpig den siste av i alt tre undersøkelser som er gjennomført her til lands. De to foregående ble gjennomført i 1984/85 og 1991/92. Formålet med reisevaneundersøkelsene er blant annet å gi kunnskap om omfanget av befolkningens reiser, hvorfor folk reiser, hvordan folk reiser, hvilke befolkningsgrupper som foretar ulike typer reiser og variasjoner i reisevaner etter bosted.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets kortere reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere. Denne rapporten omhandler lange reiser, d v s reiser som er 100 km og lengre innenlands eller reiser som foregår mellom Norge og utlandet.

RVU 1997/98 ble gjennomført som telefonintervju mot et utvalg av befolkningen 13 år og eldre. Intervjupersonene skulle gi opplysninger om sin egen reiseaktivitet, herunder reiser 100 km og lengre som han/hun hadde foretatt i løpet av den siste måneden før intervjuet, samt bakgrunnsinformasjon om seg selv og husholdningen man tilhørte. Til sammen ble 8 838 personer intervjuet. Resultatene er ”blåst opp” slik at de representerer befolkningen 13 år og eldre pr 1. januar 1997, d v s 3,63 millioner personer.

## Fire av ti reiser minst en gang pr måned innenlands

Hver måned er det i gjennomsnitt 42 prosent av befolkningen 13 år og eldre som foretar en lang reise innenlands. Dette tilsvarer om lag 1,55 millioner personer. Blant disse varierer reiseomfanget mye. Tre av fire foretar bare en eller to reiser, mens vi i den andre enden av skalaen finner en liten gruppe som reiser mer enn seks ganger månedlig. Disse utgjør kun en drøy prosent av befolkningen 13 år og eldre, men står for 11 prosent av det totale antall reiser.

Det er likevel et flertall av befolkningen (58 prosent) som ikke foretar lange reiser månedlig, og følgelig blir den gjennomsnittlige reiseaktiviteten, d v s reise-frekvensen, lav. I gjennomsnitt foretar befolkningen 13 år og eldre 1,08 reiser over 100 km pr måned, eller 0,54 tur/retur reiser.

## Private reiser dominerer

Private formål dominerer de lange reisene. Tre av fire reiser er av privat karakter. Ferie-/fritid og besøk er de viktigste reisemålene og står for nesten halvparten av alle reiser over 100 km. Disse reisene er viktige innenfor alle avstands-

---

*Rapporten kan bestilles fra:*

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo*

*Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90*

kategorier, men det er på de mellomlange reisene (150-300 km) at de gjør seg mest gjeldende. Tilsvarende er de arbeidsrelaterte reisene (yrkesreiser og reiser til/fra arbeid slått sammen) avstandsbetinget i den forstand at det går det et skille mellom reiser over og under 300 km. De er av størst betydning på de lengste reisene hvor de utgjør mer enn hver tredje reise, mens de har om lag 20 prosent av reisene i de øvrige avstandskategoriene.

Utviklingen har etter alt å dømme gått i retning av flere arbeidsbetingede reiser og private ærend, mens ferie/fritid og besøksreiser reduserer sin relative betydning. Man bør imidlertid ikke legge for mye vekt på utviklingstall ettersom referanseperioden i RVU 1992 og RVU 1998 er forskjellig.

### **Menn reiser fortsatt mer enn kvinner**

Det er forskjeller i menns og kvinners reisevaner, også på de lange reisene. Dette henger blant annet sammen med ulikheter i yrkesaktivitet, yrkesstatus og transportmiddeltilgang. Ikke overraskende står menn bak et flertall av reisene, nærmere bestemt 55 prosent. Det er også flere menn som tar del i reisene. Mens 46 prosent av alle menn 13 år og eldre foretar minst en innenlands reise over 100 km i måneden, er det 39 prosent av kvinnene som foretar slike reiser.

Det er spesielt for arbeidsbetingede reiser at forskjellene er store. Tre av fire arbeidsbetingede reiser foretas av menn, mens de bare utgjør 54 prosent av sysselsettingen. Andelen arbeidsbetingede reiser gjort av kvinner har imidlertid økt på 1990-tallet, i 1992 var kvinneandelen 17 prosent. Dette bærer derfor bud om at kvinnene erobrer større deler av de arbeidsbetingede reisene. For private reiser finner vi bare mindre forskjeller mellom kjønnene.

### **Bosatte utenfor de største byene reiser mest innenlands**

Behovet for og mulighetene til å foreta ulike reiser varierer blant annet etter hvor man bor. Inntekt, sysselsetting, næringsliv, tjenestetilbud, tilgang til transportmidler o s v er forskjellig i de ulike landsdelene og mellom byer og spredtbygde strøk. Det samme gjelder avstanden til aktuelle reisemål.

Reisevaneundersøkelsen viser at det er de som bor i de store sentraene, d v s landets 10 største byer/byområder, som relativt sett har færrest lange reiser. Dette gjelder både for private og arbeidsbetingede reiser. For de private reisene har dette blant annet sammenheng med at tjenestetilbudet er dårligere utbygd utenfor storbyene. De som bor i spredtbygde strøk av landet reiser for eksempel langt oftere i forbindelse med private ærend, d v s innkjøp, medisinske ærend etc. For arbeidsbetingede reiser synes pendling å spille inn, i den forstand at bosatte i mindre byer relativt sett har flere lange reiser til/fra arbeidsstedet.

### **Flyet tar markedsandeler**

Bilen har vært og er fortsatt det transportmidlet de fleste velger når de legger ut på en lang reise. På reiser mellom 100 og 300 km står bilen i en særstilling. Åtte av ti velger bil som hovedtransportmiddel på disse reisene, og dette har endret seg lite siden forrige reisevaneundersøkelse i 1992.



På reiser over 300 km er imidlertid bilen på vikende front overfor flyet. I henhold til RVU 1997/98 foretas 47 prosent av disse reisene nå med fly, mot 31 prosent i 1992. Her må vi bemerke at annen samferdselsstatistikk viser lavere markedsandeler for flyet. Vi skal derfor være litt varsom med å tolke tallene fra RVU 1997/98 for langt, men heller legge vekt på utviklingstrekkene som både samferdselsstatistikken og reisevaneundersøkelsene viser, nemlig at flyet har tatt til dels store markedsandeler på reiser over 300 km på 1990-tallet. Dereguleringen av flymarkedet har ikke minst bidratt til denne utviklingen.

For de andre transportformene er det bare mindre endringer. Både buss og tog opprettholder sine markedsandeler med henholdsvis seks og åtte prosent, mens ferge/båt fortsatt spiller en marginal rolle i markedet for lange personreiser.

### **En av ti reiser hver måned mellom Norge og utlandet**

11 prosent av de spurte oppgir å ha foretatt minst en utenlandsreise i løpet av den siste måneden. Dette tilsvarer om lag 400 000 personer 13 år og eldre. Det er langt mindre variasjon i reiseomfanget for utenlandsreisene enn for reiser i Norge. Blant dem som har reist finner vi at 95 prosent har reist en eller to ganger, mens kun fem prosent har foretatt mer enn en tur/retur reise.

77 prosent av utenlandsreisene skjer i forbindelse med private gjøremål. Ikke uventet er det ferie og fritid som dominerer disse reisene (58 prosent), mens besøk hos slekt/venner, som utgjorde mer enn hver fjerde reise innenlands, kun står for ni prosent av privatreisene til utlandet. Utviklingen har imidlertid gått i samme retning som for innenlandsreisene, d v s flere yrkesreiser og private ærend, og relativt sett færre ferie- og fritidsreiser.

Også på reiser til og fra utlandet er menn i flertall, og tilsvarende som for innenlandsreisene er det på arbeidsbetingede reiser at forskjellene mellom kjønnene er store. For bosted er mønsteret på den annen side motsatt av hva vi så ovenfor – de som bor i landets 10 største byer er kraftig overrepresentert på reiser mellom Norge og utlandet. De utgjør 52 prosent av utvalget, men står bak 65 prosent av reisene.

Ikke uventet er Sverige det mest populære reisemålet, etterfulgt av Danmark og Storbritannia.



**Summary:**

# **Travel behaviour 1998 – journeys of 100 km or more**

The 1997/98 National Travel Survey is the latest of three such surveys undertaken in Norway. The two previous surveys were conducted in 1984/85 and 1991/92. The aim of the surveys is to provide knowledge of the extent of travel by the public, where people travel, by which method, and differences in travel patterns according to residential area and other sociodemographic characteristics.

The travel surveys cover all types of personal travel, both daily travel activities and longer journeys undertaken less frequently. This report covers long distance journeys, i.e. journeys of at least 100 km within Norway or journeys undertaken between Norway and abroad.

The 1997/98 Travel Survey was conducted by telephone and covered a sample of the population aged 13 and older. The respondents were asked to provide information about their travel activities including any journey of at least 100 km that he/she had undertaken in the month prior to the interview. In addition, background information on themselves and the family of which they were a member was requested. A total of 8838 persons were interviewed. The results were “expanded” such that they represented the total population in Norway aged 13 and above as of 1.1.97, corresponding to 3.63 million persons.

## **Four of ten undertake a journey within Norway at least once a month**

Every month an average of 42 percent of the population aged 13 and above undertakes a long distance journey within Norway. This corresponds to about 1.55 million persons. There are broad variations in the extent of travel among these. Three of four undertake just one or two journeys while a small group takes six or more journeys each month. This group corresponds to only about one percent of the population but accounts for 11 percent of all long distance journeys undertaken.

There is nevertheless a considerable number – 58 percent of the population – who do not travel. In consequence the mean number of journeys is low. On average, the population aged 13 and above undertake 1.08 journeys per month exceeding 100 km. Expressed another way this corresponds to 0.54 return journeys.

## **Private travel dominates**

Holiday/leisure and travel for the purpose of visiting friends/family comprise the most important purposes and account for almost a half of all journeys exceeding 100 km. These journeys are important within all distance categories, but in particular they are relevant within medium-distance journeys (150-300 km).

Correspondingly, work-related journeys are distance-conditional in as much as there is a distinction between journeys above and below 300 km. These are of greatest significance on the longest journeys where they account for every third journey while they account for only about 20 percent of journeys less than 300 km.

### **Men continue to travel more than women**

The extent of travel varies with gender. This is associated, among other things, with differences in work patterns, job status and access to various means of transport. Not surprisingly, men account for a larger proportion of journeys (55 percent). In addition, a larger share of men travels. While 46 percent of all males 13 years and above undertake at least one journey of 100 km or more each month, the corresponding percentage for women is 39.

It is particularly work-related journeys where the differences are significant. Men undertake three of four work-related journeys although they account for only 54 percent of employed persons. The proportion of journeys undertaken by women has increased, however during the 1990s, from about 17 percent in 1992 to 23 percent today. For personal travel there is no significant difference between the sexes.

### **Those resident outside the larger cities undertake most inland journeys**

The need for and possibility to undertake long distance journeys vary according to residential location. This is, among other things, due to differences in income, employment, service facilities, and access to transport between the regions as well as between urban and rural areas.

The Travel Survey shows that those resident in the larger centres, i.e. the ten largest urban settlements in Norway, travel the least. This applies to both work-related and private journeys. Regarding the latter this is associated with the fact that service facilities are less well developed outside the urban areas. Those residing in rural districts, for example, travel more frequently for purposes such as shopping, medical and health, and so forth. Regarding work-related journeys, commuting to/from workplace may explain differences in as much as those resident in smaller townships have a larger proportion of journeys to/from the workplace.

### **Air transport take market shares**

The car has been and remains that means of transport selected by the majority when undertaking a long distance journey. For journeys between 100 and 300 km the car occupies a special position. Eight of ten choose the car for these journeys, and this has not changed since the previous survey in 1992.

On journeys in excess of 300 km the car is, however, yielding to the plane. The 1997/98 Travel Survey indicates that 47 percent of journeys in this category are undertaken by plane as against 31 percent in 1992. We would nevertheless point out that other transport statistics indicate a lower market share for air travel. We should therefore exercise caution when interpreting data from the 1997/98 survey and, rather, attach importance to the *trends* manifest in both transport statistics and the Travel Surveys; the plane has captured significant parts of the market for journeys

exceeding 300 km during the 1990s. The deregulation of passenger air transport has not been negligible in this development.

For other forms of transport there have been only minor changes. Both bus and train have maintained their market share with 6 and 8 percent respectively, while ferry/boat play only a marginal role in the long distance travel market.

### **One of ten travels abroad each month**

Eleven percent of the respondents stated that they had undertaken at least one journey abroad during the previous month. This corresponds to about 400,000 persons aged 13 and above. There is a far smaller variation in the extent of such journeys than for journeys within Norway. Among those travelling abroad, 95 percent have travelled once or twice while only five percent have undertaken more than one return journey.

77 percent of journeys abroad are for private purposes. Not unexpected, these are dominated by holiday and leisure-travel (58 percent). While visits to friends and relatives accounted for more than one in four inland journeys, these account for only nine percent of private journeys abroad. The development has continued in the same direction as for inland travel; the number of work-related and private journeys has increased while the proportion of holiday and leisure-time journeys has fallen.

Men also dominate travel between Norway and abroad, and corresponding to inland travel differences between sexes are particularly pronounced for work-related journeys. Concerning place of residence, the situation is the opposite of that noted above – those resident in the ten largest urban areas are over-represented on journeys between Norway and abroad. These account for 52 percent of the survey sample, but account for 65 percent of all journeys.

Not surprisingly, Sweden is the most popular destination, followed by Denmark and the United Kingdom.



# 1 Innledning

## 1.1 Formålet med reisevaneundersøkelsene

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1997/98 (heretter RVU 1997/98) er foreløpig den siste av i alt tre undersøkelser som er gjennomført her til lands. De to foregående kom i 1984/85 og 1991/92.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets kortere reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Avgrensningen mellom daglige reiser og lange reiser går på reisens lengde. Lange reiser avgrenses av reiser som er 100 km eller lengre innenlands eller reiser som foregår mellom Norge og utlandet. I denne rapporten behandles de lange reisene. Hjorthol (1999) gir en oversikt over dagliglivets reiser.

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

- omfanget av folks reiser
- hvorfor folk reiser
- hvordan folk reiser
- hvilke befolkningsgrupper som foretar ulike typer reiser og variasjoner i reisevaner etter bosted

Dette gir oss mulighet til å si noe om variasjoner i folks 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 trafikksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske områder.

## 1.2 Hva er en reise og hva er en lang reise? Noen begrepsavklaringer

Generelt defineres en *reise* som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. På en reise kan en bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektivtransport, men disse er naturlig nok lite relevante på reiser over 100 km.

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

Formålet med reisen defineres vanligvis ut fra formålet på bestemmelsesstedet. For eksempel er en reise til hytta en ferie-/fritidsreise, en reise til arbeid er en arbeidsreise o s v. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. For eksempel er en reise fra arbeidet og hjem en arbeidsreise, og en reise hjem fra et besøk hos venner/slektninger en besøksreise.

Det er få som foretar lange reiser i det daglige. Blant dem som ble intervjuet i RVU 1997/98 var det kun tre prosent som hadde foretatt en reise som var 100 km eller lenger dagen i forveien. Disse reisene utgjør bare 1,4 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. Av den grunn ble respondentene bedt om å gå tilbake i tid og fortelle spesielt om hvilke lange reiser de hadde foretatt i løpet av *den siste måneden* før for intervjuet. Definisjonen av en reise er imidlertid den samme som for de daglige reisene, d v s at reisen avgrenses av formålet.

### 1.3 Rapportens oppbygging

Kapittel 2 gir en kort oversikt over noen sentrale utviklingstrekk i transportsektoren på 1990-tallet. Dette er forhold som har bidratt til endringer i reiseomfanget, reisemiddelvalg m v siden forrige reisevaneundersøkelse. I kapittel 3 presenteres undersøkelsesopplegget. Her diskuteres også hvordan skjevheter i utvalget kan ha hatt betydning for målingen av reiseaktiviteter, samt viktige forskjeller mellom reisevaneundersøkelsene og offentlig samferdselsstatistikk.

Kapittel 4 presenterer hovedtall for lange reiser innenlands. Vi ser her på det totale reiseomfanget, hvordan reisene fordeler seg på formål og mellom ulike demografiske grupper og hvordan det reises, d v s transportmiddelbruk, billettype etc. I kapittel 5 og 6 ser vi spesifikt på henholdsvis arbeidsbetingede reiser og private reiser, og på hvilke forhold som kan forklare variasjoner i omfanget av disse reisene.

Kapittel 7 tar for seg transportmiddelbruken på noen hovedrelasjoner, d v s reiser fra Oslo/Akershus til Trøndelag, Rogaland, Hordaland og Vest-Agder, og i intercityområdet på Østlandet.

Rapportens siste kapittel, kapittel 8, er viet reiser mellom Norge og utlandet. Også her ser vi på omfanget av trafikken og hvor stor andel av befolkningen som foretar utenlandsreiser, samt at vi kommer inn på reisemål, hvor det reises og hvem det er som reiser til utlandet.



## 2 Noen sentrale utviklingstrekk i transportsektoren på 1990-tallet

### 2.1 Fly: Deregulering

Rammevilkårene for norsk luftfart har endret seg vesentlig på 1990-tallet. Fra å være et marked underlagt strenge reguleringer i starten av tiåret, er det i dag full frihet i luften, både innenlands og på rutene mellom Norge og EU/EØS-området. Denne prosessen kom i gang i EUs regi på slutten av 1980-tallet, og gikk gradvis gjennom fremleggelsen av tre ”luftfartspakker”, hvorav den siste ble vedtatt i 1992. Lian m fl (1993) gir en mer detaljert oversikt over prosessen.

Luftfartspakke 3 omfatter all flygning innenfor avtaleområdet, ikke bare internasjonale flygninger. Avtalen omfatter regler for å etablere flyselskap, regler om ruteadgang og om prissetting. Alle selskap som tilfredsstiller visse teknisk/operative og økonomiske krav har rett til å drive luftfart i EU/EØS-området. Med visse overgangsregler gir avtalen mulighet for selskapene til å fly mellom alle lufthavner i avtaleområdet. Dersom det er vanskelig å etablere passende flytilbud mellom og til/fra regionale lufthavner på kommersiell basis, åpnes det for muligheter til å gi ett selskap enerett til flygninger på en rute eller et ruteområde for en periode på tre år. En slik enerett må imidlertid legges ut på anbud i avtaleområdet. Det er fri prissetting innenfor hele området, dog med et forbehold om å kunne gripe inn dersom det tas ”urimelig” høye eller lave priser.

EUs Luftfartspakke 3 ble gjort gjeldene for Norge andre halvår 1993 gjennom en luftfartsavtale mellom Norge/Sverige og EU. Denne avtalen ble senere avløst av EØS-avtalen, der det gjøres klart at Luftfartspakke 3 omfatter hele EØS-området. 16. august 1993 ble det åpnet for konkurranse på utenlandsrutene, og 1. april 1994 ble også innenlandsrutene omfattet av fri konkurranse, dog med en overgangsordning som holdt utenlandske selskaper ute av innenriksmarkedet fram til 1997. I 1997 ble også det meste av Widerøes kortbanenett lagt ut på anbud, i henhold til bestemmelsene i Luftfartspakke 3. Widerøes flyveselskap vant dette anbudet som gjelder for tre år. Ny anbudskonkurranse ble avholdt sommeren 1999, der resultatet ble at Widerøe fortsatt beholder det meste av sitt rutenett også etter 1. april 2000.

Liberaliseringen har bidratt til sterkere konkurranse, både innenlands og på ruter mellom Norge og utlandet. På rutene til/fra Norge har liberaliseringen gjort at selskaper har gått inn på ruter der hvor konkurrenten tidligere opererte alene, med den følge at frekvensen har økt. Det mest typiske trekket i så måte er at SAS har blitt mindre dominerende. Et eksempel illustrerer dette. Mens SAS i løpet av de første tre årene etter dereguleringen økte fra 91 til 106 avganger pr uke på ruter utenom Norden, økte andre selskap fra 73 til 160 avganger (Lian 1997). I tillegg gikk Braathens inn på ruta til Stockholm med 40 ukentlige avganger.

Et annet interessant trekk er at kapasiteten på rutene til de fire største flyselskaperens ”nav” økte relativt sterkt, d v s London, Amsterdam, Frankfurt og Paris. Førstnevnte har tradisjonelt vært en konkurranseutsatt destinasjon, allerede i 1992 var fire selskaper inne på ruta mellom Oslo og London. Konkurransen på denne ruta ble ytterligere skjerpet i 1998 da Ryan Air startet flygninger mellom Sandefjord og London.

På innenlandsrutene førte dereguleringen i første omgang til en kraftig økning i tilbudte setekm, både fra Braathens og SAS. Spesielt gjaldt dette de store relasjonene til/fra Oslo hvor kapasiteten økte med ca 50 prosent fra 1993 til 1995. Fortsatt delte disse to selskapene stamrutenettet mellom seg. Ingen nye aktører viste interesse for det norske innenlandsmarkedet, heller ikke utenlandske da det i 1997 ble åpnet for disse. Den labre interessen hadde imidlertid sammenheng med kapasitetsbegrensninger ved Fornebu. Disse forsvant med åpningen av den nye hovedflyplassen på Gardermoen i oktober 1998, og dette førte blant annet til at et nytt selskap så dagens lys: Color Air. Color Air var et lavprisselskap som etablerte ruter på tre relasjoner i Sør-Norge; Oslo–Trondheim/Bergen/Ålesund.

Åpningen av Gardermoen førte også til at Braathens og SAS økte sin tilbudte kapasitet, spesielt på ruter i Sør-Norge. Tredje kvartal 1998 hadde SAS om lag 40 daglige avganger fra Fornebu til byer i Sør-Norge, mens Braathens hadde 61. Ett år senere var tilsvarende tall henholdsvis 63 og 68. Endringen var både et resultat av økt frekvens på etablerte ruter, og at man gikk inn på relasjoner hvor den andre tidligere var eneste operatør. Dette gjaldt for SAS’ vedkommende Oslo-Kristiansand/Ålesund, og for Braathens del Oslo-Haugesund.

Situasjonen ved utgangen av 1999 er at Color Air har lagt ned sin virksomhet og at både Braathens og SAS har redusert antall avganger på de største relasjonene i Sør-Norge. Braathens har i tillegg innstilt sin virksomhet på Sandefjord lufthavn og kuttet samtlige avganger mellom Oslo og Haugesund.

## **2.2 Vei: Økt tilgang til bil og ekspressbussens inntog**

I løpet av perioden mellom 1992 og 1998 har det skjedd en standardheving på norske veier og flere store utbyggingsprosjekter er blitt ferdigstilt. Dette er prosjekter som trolig både har påvirket transportmiddelfordelingen og samspillet mellom transportmidlene. Spesielt gjelder dette forholdet mellom veisida og fly hvor veiutbyggingen like mye har vært en støttespiller som en konkurrent til flyet. I Trøndelag har for eksempel Trondheimsapakken bidratt til å bedre tilgjengeligheten til Trondheim lufthavn. I Møre og Romsdal har Aursund-prosjektet krympet Kristiansund lufthavns kraftfelt, mens vi i Sogn og Fjordane finner at de mange forbedringene på strekningen Lærdal-Florø sannsynligvis har påvirket flytrafikken mellom kortbanestedene Sogndal, Førde og Florø. I Hordaland er flere Kystamvegprosjekter realisert, prosjekter som isolert sett forbedrer lokal tilgjengelighet, inkludert tilgjengeligheten til lufthavn. På Sør- og Østlandet kan veistandardforbedringer på relasjonen Oslo-Kristiansand ha påvirket transportmiddelfordelingen både i forhold til tog og fly.

I løpet av 1990-tallet er det flere som har fått førerkort for bil. Mens 83 prosent av de spurte i 1992 svarte bekreftende på at de hadde førerkort for bil, er tilsvarende andel nå 89 prosent (tabell 2.1). Denne tendensen stemmer overens med offisielle tall. Vegdirektoratets førerkortregister viser for eksempel en økning i antall førerkort for bil med 6,2 prosent fra 1992 til 1996, en økning som er sterkere enn befolkningsveksten.

Ser vi derimot på bilholdet i den enkelte husstand har det i perioden mellom 1992 og 1998 skjedd små endringer. Det gjennomsnittlige antall biler i husholdene er den samme i 1998 som i 1992. Det som imidlertid må tas i betraktning er at husholdsstørrelsen er noe redusert. I 1992 var gjennomsnittlig antall personer i en husholdning 2,17, mens antallet i 1997 var sunket til 2,14 (Statistisk årbok 1994 og 1998). Dette bidrar til at antall biler pr person i husholdningene har økt noe, nærmere bestemt fra 0,41 til 0,43 biler. Når vi i tillegg tar hensyn til at flere har førerkort, fører dette til at andelen som alltid har tilgang til bil økte fra 63 til 66 prosent i perioden 1992-98.

Tabell 2.1: Ulike forhold knyttet til bil og bilbruk i 1992 og 1998

	1992	1998
Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen	1,40	1,40
Antall biler pr person i husholdningen	0,41	0,43
Har førerkort for bil	83%	89%
Antall biler i husholdningen		
0	8%	9%
1	51%	50%
2	32%	35%
3 eller flere	8%	6%
Har alltid tilgang til bil	63%	66%

Men vegen er ikke bare bil. Etter etableringen av NOR-WAY Bussekspress for om lag ti år siden ble ekspressbussene synliggjort og markedsført som et nasjonalt transporttilbud over lengre distanser. NOR-WAY Bussekspress er den største aktøren i dette markedet, og står for organiseringen og markedsføringen av ca 50 ruter fordelt over hele landet, men med en klar tyngde i Sør-Norge. Ca 20 av rutene har sitt ene endepunkt i Oslo. Her til lands har ekspressbussen i første rekke blitt sett på som en konkurrent til toget, og av den grunn ikke sluppet til der den er i konkurranse med toget. I de siste årene har det imidlertid vært en viss oppmykning i dette.

I løpet av 1990-tallet har det vært en forholdsvis jevn vekst i antall passasjerer som benytter ekspressbussene. Tall fra NOR-WAY Bussekspress viser at antall passasjerer økte med 700 000 i perioden 1992-1998, fra 1,5 millioner til 2,2 millioner. Dette representerer en gjennomsnittlig årlig vekst på 7,7 prosent, noe som er høyere enn for eksempel flytrafikken som i samme periode hadde en årlig vekst på 7,3 prosent. Veksten i busstrafikken kan imidlertid hevdes å være like mye et resultat av at nye ruter er startet opp som av vekst på de eksisterende rutene. De tidlig etablerte, lange rutene har merket en viss stagnasjon de siste årene og det synes ikke som selskapene har funnet et marked som gjør det økonomisk forsvarlig å øke frekvensene vesentlig på disse. Like fullt, ekspressbussen er kommet for å bli.

## 2.3 Jernbane: Reorganisering og liberalisering

På jernbanesida har det skjedd organisatoriske endringer siden forrige reisevaneundersøkelse. Fra 1. desember 1996 ble Norges statsbaner organisatorisk delt i forvaltningsorganet Jernbaneverket og særlovselskapet Norges statsbaner BA. Jernbaneverket fikk ansvaret for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanenettet i Norge, mens NSB BA skulle videreføres som et rent trafikkelskap.

De organisatoriske endringene hadde årsak i flere forhold. En viktig årsak var å gi NSB BA mer forretningsmessig frihet for på den måten å få i gang en økonomisk omstilling i selskapet. Den organisatoriske delingen av Norges statsbaner kan imidlertid også sees på som en tilrettelegging for konkurranse på det norske jernbanenettet. Ved innføringen av ulike EU-direktiver har man på 1990-tallet åpnet for konkurranse på det norske jernbanesporet på enkelte områder. Dette medfører blant annet at internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak som driver grenseoverskridende transport nå kan trafikere det norske jernbanenettet. I visse tilfeller har man også gått noe lengre enn kravene i EU-direktivene når det gjelder å åpne for konkurranse på jernbanenettet.

Selv om det delvis er åpnet for konkurranse på jernbanenettet har vi i dag ikke mange transportselskaper i tillegg til NSB BA. De få unntakene er Malmtrafikk AB som driver frakt av jernmalm mellom Narvik og Kiruna på Ofotbanen, og NSBs heleide datterselskap NSB Gardermobanen AS som driver transport mellom hovedflyplassen og Asker. I tillegg er det en del hobby- og museumspreget jernbanevirksomhet. Grunnlaget for økt konkurranse er imidlertid lagt.

Ser vi på det etablerte tilbudet har dette ikke endret seg vesentlig i perioden. På intercity-relasjonene på Østlandet har frekvensen økt, mens det for fjerntogene i hovedsak er snakk om mindre forbedringer knyttet til kvalitet og komfort, som for eksempel bedre nattogfasiliteter, restaurant og andre tjenester. Antall avganger har også økt noe, men på forbindelser til/fra Norge har det motsatte skjedd. Når det gjelder pris og reisetid har det skjedd lite i perioden. Her står man imidlertid foran vesentlige endringer. 1. november i år ble krengetog satt i drift på Sørlandsbanen, og fra januar 2000 får også Dovrebanen krengetog mens Bergensbanen kommer etter i løpet av sommeren 2000. Dette medfører at reisetiden blir redusert. På enkelte strekninger på Sørlandsbanen er toget nå blitt konkurransedyktig med flyet på reisetid. På sikt kan derfor oppgraderingen av togtilbudet føre til en (vesentlig) endring i transportmiddelfordelingen på hovedrelasjonene i Sør-Norge.

## 3 Undersøkelsesopplegg

### 3.1 Intervjumetode

Tilsvarende som i RVU 1991/92 ble datainnsamlingen gjennomført som telefonintervju, såkalt CATI-intervju (Computer Assisted Telephone Interviewing). Datainnsamlingen ble foretatt av Norsk Gallup Institutt. Spørreskjemaet var programmert, og intervjueren registrerte svarene fortløpende i forhåndskodede kategorier. Filtre var lagt inn på forhånd slik at bare relevante spørsmål og svarkategorier ble vist. For å sikre mot registreringsfeil var det også lagt inn logiske tester. Det ble blant annet programmert en sjekk som sikret at en reise alltid startet der den foregående sluttet.

Intervjuene tok i gjennomsnitt 20 minutter. Det var imidlertid stor spredning i varigheten på intervjuene avhengig av hvor mange reiser respondenten hadde foretatt og hvilke spørsmål som var relevante. De korteste intervjuene var blant enslige, ikke yrkesaktive som ikke hadde foretatt noen reiser. Disse ble unnagjort på 10-12 minutter. Intervjuer av yrkesaktive i husholdninger med flere personer, som hadde bil og som hadde foretatt flere reiser, kunne på sin side komme opp i 40-45 minutter.

### 3.2 Utvalg

Utvalget ble trukket tilfeldig fra Telenors telefondatabase. For å få et tilfeldig utvalg innenfor hver husholdning, ba intervjueren om å få snakke med den personen i husholdningen som sist hadde fødselsdag og som var 13 år eller eldre.

Metoden innebar altså at utvalget ble trukket i to omganger. Først ble det trukket et enkelt tilfeldig husholdningsutvalg fra Telenors telefonregister. Ved å benytte dette registeret utelater man personer i husholdninger uten telefon. Rundt 98 prosent av norske husholdninger har imidlertid telefon, slik at dette utgjør en liten feilkilde. Metoden innebærer også at personer som bare har mobiltelefon og personer som bor på ulike typer institusjoner utelates. Dette er mer alvorlig ettersom det bidrar til en viss skjevhet i utvalget (se nedenfor). På basis av utvalget av husholdninger ble det så trukket et tilfeldig utvalg personer fra hver husholdning. Den samme metoden ble benyttet ved RVU 1991/92.

Metoden har den svakhet at sannsynligheten for å bli trukket ut varierer med husholdningens størrelse. Personer i enpersonshusholdninger har 100 prosents sannsynlighet for å bli valgt som respondent dersom de blir oppringt. Personer i husholdninger med henholdsvis to, tre eller fire personer 13 år og eldre har tilsvarende 50 prosent, 33 prosent og 25 prosent sjanse for å bli valgt som respondent dersom husholdningens telefonnummer blir trukket ut. Dette

innebærer at vi får for mange respondenter fra små husholdninger og for få personer fra store husholdninger. For å korrigere for ulik utvalgssannsynlighet er dataene vektet ut fra antall personer 13 år og eldre i husholdningen. Vektingen innebærer i praksis at hvert intervju teller like mange ganger som det er personer 13 år og eldre i husholdningen.<sup>1</sup> Videre er resultatene ”blåst opp” slik at de representerer befolkningen 13 år og eldre pr 1. januar 1997, d v s 3,63 millioner personer.

For å fange opp årstidsvariasjoner ble datainnsamlingen spredt over et helt år. Om lag 25 personer ble intervjuet hver dag i perioden 29. september 1997 til 28. september 1998. Bare på spesielle høytids- og helligdager ble det ikke foretatt intervjuer. Til sammen ble det gjennomført 6 061 intervjuer på landsbasis, og i tillegg 995 ekstra intervjuer i Møre og Romsdal og 1 782 ekstra intervjuer i Oslo og Akershus. Disse ble gjort på oppdrag fra lokale myndigheter. Alt i alt omfatter undersøkelsen derfor intervju med 8 838 personer. Nedre aldersgrense for å delta var 13 år, mens det ikke var noen grense oppad.

### 3.3 Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes det opplysninger om hvilke reiser respondenten har foretatt dagen før intervjuet (daglige reiser), lengre reiser (100 km og lengre) som er foretatt siste måned, i tillegg til bakgrunnsinformasjon om respondenten og husholdningen han/hun tilhører. Spørreskjemaet har store likhetstrekk med de skjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Fullstendig spørreskjema finnes i vedlegget, men hovedstrukturen er som følger:

1. Introduksjon
  - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
2. Husholdningens tilgang til transportmidler
  - Om respondenten eier eller disponerer sykkel, moped eller MC
  - Om respondenten eller andre i husholdningen eier eller disponerer bil
  - Antall biler, type, årsmoell og hvor langt bilen(e) ble kjørt siste 12 måneder
  - Om respondenten har førerkort og vedkommendes tilgang til bil
  - Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har
3. Gårsdagens reiser
  - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte
  - Hvilke transportmidler som ble brukt, formål og lengde på reisen

---

<sup>1</sup>Utvalgsmetodikken medfører at vi ikke har et rent tilfeldig utvalg. Det betyr at det ikke er umiddelbart gitt hvor stor usikkerheten i resultatene er. Tester som er gjort viser at vektingen øker standardavviket med i gjennomsnitt 10 prosent (se Klæboe og Grue 1999 for en nærmere drøfting).

4. Lange reiser
  - Start- og endepunkt (kommune eller land)
  - Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, formålet og hvem som betalte reisen
  - Eventuell overnatting
  - Billettype på kollektivtransport og reisemåte til kollektivterminalen
5. Arbeid/yrke
  - Respondentens arbeidssted
  - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer pr uke
  - Yrkesstatus
6. Arbeidsreisen
  - Lengde på respondentens arbeidsreise
  - Hvilke transportmidler som brukes
  - Ærend på veg til/fra arbeid
  - Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse og om man reiser i arbeid
7. Ektefelle/samboer
  - Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
8. Husholdning
  - Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til respondenten
  - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
9. Bakgrunnsopplysninger om respondenten
  - Utdanning
  - Egen og husholdningens inntekt
  - Eventuelle helsemessige problemer med å reise

### 3.4 Svarprosent

51 prosent av dem vi kom i kontakt med deltok i undersøkelsen. Til sammenlikning var svarprosenten i de to foregående reisevaneundersøkelsene 77 prosent i 1984/85 og 68 prosent i 1991/92. Svarprosenten har med andre ord gått betydelig ned fra 1992 til 1998, til tross for at undersøkelsene ble gjennomført på samme måte.

Årsaken til denne negative utviklingen er delvis å finne i at folk er mindre villige til å delta i intervjuundersøkelser i dag enn tidligere. Spesielt gjelder dette undersøkelser som gjennomføres over telefon. I de siste årene har vi sett en sterk økning i bruk av telefon til markedsføringsformål og salg, og det er grunn til å tro at dette har ført til en økende "tefontretthet" og gjort folk mer skeptiske til ukjente oppringere. De fleste intervjuorganisasjoner har erfart at det er vanskeligere å få folk i tale i alle typer undersøkelser. Vi kan også anta at folks toleranse når det gjelder å svare på telefonundersøkelser reduseres med lengden på intervjuet. Når vi på forhånd oppga at gjennomsnittlig intervjutid var 20 minutter, kan dette ha hatt betydning for frafallet.

Inntil åtte tilbakeringer ble foretatt dersom det ikke ble oppnådd kontakt ved første oppringning, eller personen ikke var til stede. Det var også mulig å avtale nytt tidspunkt dersom det ikke passet med intervju på oppringningstidspunktet.

85 prosent av frafallet i undersøkelsen skyldes at folk nektet å delta (tabell 3.1). Av disse hadde 17 prosent ikke tid eller de syntes at intervjuet var for langt, 26 prosent var ikke interessert i temaet eller følte seg ikke kompetente, mens 22 prosent oppga at de ikke deltok i telefonintervju. 15 prosent av frafallet skyldes at folk ikke var tilgjengelige i intervjuperioden, at intervjuet måtte avbrytes på grunn av språkproblemer eller dårlig allmenntilstand hos respondenten eller at respondenten selv avbrøt intervjuet.

Tabell 3.1: Årsak til frafall og nekt. Prosent

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

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

### 3.5 Skjevheter i utvalget og betydningen for måling av reiseaktiviteter

Frafallet er ikke jevnt fordelt over sosiodemografiske grupper, og dette fører til skjevheter i utvalget. Ved sammenligninger av fordelingen på kjønn og alder i utvalget og i befolkningen 13 år og eldre, finner vi at kjønnsfordelingen er tilnærmet identisk men at alderssammensetningen ikke er sammenfallende.

Personer mellom 20 og 29 år og personer 60 år og eldre er underrepresentert i utvalget. For folk i 20-årene finner vi en underrepresentasjon på henholdsvis 26 prosent (2,2 prosentpoeng) i aldersgruppen 20-24 år og 13 prosent (1,2 prosentpoeng) blant dem som er i slutten av 20-årene. I begge disse aldersgruppene er underrepresentasjonen høyere blant menn enn blant kvinner. Blant personer 60 år og eldre øker underrepresentasjonen med alderen. Blant 60-64-åringene gjelder underrepresentasjonen bare kvinner, mens menn er overrepresentert. I aldersgruppen 65-69 år har vi en underdekning på 33 prosent (1,6 prosentpoeng), mens blant 70-79-åringene er den 46 prosent (4,2 prosentpoeng).



Særlig stor er underrepresentasjonen blant personer 80 år og eldre. Her dekker vårt utvalg bare en firedel av det antallet vi skulle ha intervjuet. I motsetning til de yngre, er kvinner mer underrepresentert blant de eldre.

Den sterke underrepresentasjonen blant eldre skyldes delvis at en del av disse bor på syke- og aldershjem, i trygdeboliger eller andre typer institusjoner. Det kan også være slik at utbredelsen av telefon er noe lavere blant eldre. Likevel gir ikke dette tilstrekkelig forklaring på det høye frafallet. Andre forhold som kan ha spilt inn er at eldre i større grad enn yngre ikke ønsker å delta i telefonintervjuer, ikke føler seg kompetente eller opplever at undersøkelsen ikke er relevant for dem.

Underrepresentasjonen blant folk i 20-årene har delvis sammenheng med at vi blant disse finner studenter som bor på hybel, i studentbyer eller andre former for bofellesskap og folk som er i det militære. Disse er vanskelig å nå på fast telefon. En annen viktig årsak er at personer i disse aldersgruppene oftere er ”på farten” enn andre, og av den grunn er mindre tilgjengelig.

I og med at ulike grupper har ulike reisevaner, kan frafallet påvirke målingen av reisemønster og -omfang. Tabell 3.2 viser reiseomfang for ulike aldersgrupper hva gjelder daglige reiser:

Tabell 3.2: Antall reiser og antall km pr person pr dag for ulike aldersgrupper i 1998

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

Av de aldersgruppene som er underrepresentert i undersøkelsen, foretar personer i 20-årene flere, men ikke særlig mye lengre reiser enn gjennomsnittet for befolkningen, mens personer 60 år og eldre foretar både færre og kortere reiser. Innenfor alderskategoriene som er overrepresentert foretar de under 20 år flere og kortere reiser enn gjennomsnittet, mens de mellom 30 og 49 år reiser lengre og oftere. 50-59-åringene foretar noen færre og litt lengre reiser enn gjennomsnittet.

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

I tabell 3.3 har vi beregnet hvor mange reiser befolkningen ville ha gjort i gjennomsnitt pr dag dersom aldersfordelingen i RVU 1997/98 var lik aldersfordelingen for befolkningen. Tabellen viser at reiseomfanget ville ha vært omkring 3,5 prosent lavere enn det vi har målt. Dette indikerer at skjevhet i aldersfordelingen ikke reduserer reiseomfanget, men vi kan ikke være sikre på at disse beregningene avspeiler reiseomfanget i samfunnet. Det kan være slik at frafallet er systematisk skjevt, slik at det er de mest og de minst mobile som mangler. De som reiser mest kan være vanskelige å få fatt i fordi de ikke er hjemme og derfor ikke nås på fast telefon, mens de som reiser lite ofte vegrer seg mot å delta fordi de mener at undersøkelsen ikke er relevant for dem.

Tabell 3.3: Antall reiser pr person pr dag med den aldersfordelingen som finnes i RVU 1997/98 og med aldersfordeling som i befolkningen

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

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

### 3.6 Sammenligninger med tidligere undersøkelser og samferdselsstatistikk

Når det gjelder de lange reisene er resultatene fra RVU 1997/98 ikke direkte sammenlignbare med de tidligere reisevaneundersøkelsene. For RVU 1984/85 har dette årsak i at datainnsamlingen den gang ble gjennomført som personlige intervju, og at det ble skilt mellom reiser på 100-400 km og reiser over 400 km. I RVU 1997/98 foretas det ikke noe slikt skille. I 1991/92 var intervjumetoden den samme, men rapporteringsperioden var tre måneder mot en måned i RVU 1997/98. Endringen skyldes problemer knyttet til hukommelseeffekter. Det viser seg at folk lett glemmer reiser når referansetiden øker. Tester av RVU 1991/92 viste at rundt en tredel av reisene som ble foretatt to og tre måneder tilbake i tid ikke ble rapportert (Denstadli og Lian 1998). Det var i første rekke de kortere reisene (under 400 km) og bilreisene som ble uteglemt. Ved å begrense rapporteringsperioden til en måned reduseres problemene med hukommelseeffekter og kvaliteten på dataene bedres. Ulempen er at man får færre reiser å analysere på, men kravene til datakvalitet er vurdert å være mer tungtveiende enn det totale antall reiser. Det er viktig å ha disse forskjellene klart for seg når man i rapporten studerer utviklingen fra 1992 til 1998.

Det er også viktig å være klar over at resultatene fra reisevaneundersøkelsene ikke er direkte sammenlignbare med offisiell samferdselsstatistikk. TØI utarbeider hvert år statistikken ”Transportytelser i Norge” som blant annet gir en samlet oversikt over persontransportarbeidet innenlands fordelt på transportmiddel. Til grunn for transportytelsene ligger innrapporterte passasjertall fra Luftfartsverket, NSB og buss- og fergeselskapene, samt egne beregninger for biltrafikken (se Rideng 1999 for en nærmere redegjørelse).

Problemene med å sammenligne samferdselsstatistikken med resultatene fra reisevaneundersøkelsen har bakgrunn i flere forhold. For det første er definisjonen av en reise ulik. I reisevaneundersøkelsene avgrenses en reise ut fra formålet med den (jfr avsnitt 1.2). På en reise kan man benytte flere transportmidler, men på lange reiser registreres kun hovedtransportmidlet, d v s det transportmidlet man reiste lengst med. I statistikken fører skifte av transportmiddel til en ny reise, med den følge at antall reiser vil være høyere sammenlignet med reisevaneundersøkelsene. For det andre er populasjonen definert ulikt. I reisevaneundersøkelsene ønsker vi å si noe om reisevanene til befolkningen som er 13 år eller eldre, mens statistikken registrerer alle som løser billett på et transportmiddel, uansett alder. For det tredje fanges ikke utlendingers reiser opp i reisevaneundersøkelsene, men disse registreres i statistikken. Og sist, men ikke minst, er reisevaneundersøkelsene intervjuundersøkelser med de ulemper dette representerer med tanke på hukommelseeffekter og utvalgsskjevheter.

Disse ulikhetene bidrar blant annet til at man i samferdselsstatistikken får flere reiser enn hva tilfellet er i reisevaneundersøkelsene. Formålet med undersøkelsene er imidlertid forskjellig, og det bør være forskjellig. Reisevaneundersøkelsene skal primært fortelle oss hvordan folk reiser, hvorfor folk reiser og hvor mange det er som reiser, samt si noe om reisemønsteret i ulike befolkningsgrupper og utviklingen over tid. Dette er opplysninger man ikke kan hente ut i den offisielle samferdselsstatistikken. Samferdselsstatistikken skal på sin side si noe om persontransportarbeidet som utføres. Viktig er det også å være oppmerksom på at statistikken bygger på en del forutsetninger som hentes fra reisevaneundersøkelsene, for eksempel gjennomsnittlig belegg i kjøretøyene. Reisevaneundersøkelsene og samferdselsstatistikken utgjør derfor komplementær informasjon som er nødvendig i planlegging av samferdselssektoren.

## **3.7 Sentrale variabler i analysene**

### **3.7.1 Avstandskategorier**

I analysene utover i rapporten er det noen kategoriseringer som er sentrale. Den første gjelder reiselengde. I tabellene er innenlandske reiser delt inn i tre avstandsgrupper, i tillegg kommer en egen kategori for utenlandsreiser:

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

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

### 3.7.2 Reiseformål

Ved angivelse av reisens hovedformål var det i spørreskjemaet spesifisert i alt 18 kategorier. Intervjueren skulle avmerke det formålet han/hun mente var best i samsvar med respondentens beskrivelse (jfr spørreskjema i vedlegget). I de fleste tabellene opererer vi imidlertid med bare syv formålsgrupper. Vi har slått sammen det vi kaller yrkesreiser, samt en del private formål som omtales private ærend:

Tabell 3.4: Kategorisering av reiseformål

Hovedkategori (7-delt)	Opprinnelig kategorisering i spørreskjemaet
1. Til/fra arbeid	Spesifisert som egen kategori
2. Yrkesreise	– Kurs/konferanse/kongress – Forhandlinger/salg/innkjøp/messe – Serviceoppdrag/konsulentbistand – Annen forretnings- tjenestereise
3. Private ærend	– Innkjøp – Medisinske tjenester/ærend – Følge/hente andre personer – Fornøyelse/underholdning – Andre private ærend
4. Organisert fritid	Spesifisert som egen kategori
5. Ferie-/fritidsreiser	Spesifisert som egen kategori
6. Besøksreiser	Spesifisert som egen kategori
7. Andre reiser	– Til/fra skole/studier – Militærreise (for vernepliktige) – Kombinasjon av arbeid/private formål – Andre kombinasjoner – Annet

### 3.7.3 Bosted

Et siste forhold er respondentens bosted. På bakgrunn av opplysninger om kommunenummer har vi delt bosted i tre kategorier etter urbaniseringsgrad:

1. 10 største byer: – Oslo/Akershus  
– Bergen/Trondheim/Stavanger med omland  
– Resterende 10 største byer; byområder rundt Nedre Glomma, Grenland, Drammen, Kristiansand, Tromsø og Tønsberg
2. Mindre byer – Øvrige byområder med mer enn 10 000 innbyggere
3. Resten av landet

## 4 Hovedtall for reiser innenlands

### 4.1 Reiseomfanget

Vi innleder dette kapitlet med å se på omfanget av innenlandske reiser. Her er det tre forhold som står sentralt. For det første ønsker vi, med bakgrunn i reisevaneundersøkelsens populasjon og definisjon av en reise, å si noe om hvor mange reiser over 100 km som foretas i løpet av en måned. Dernest er det interessant å se på den gjennomsnittlige reiseaktiviteten i befolkningen (eller nærmere spesifiserte undergrupper). Et slikt mål er reisefrekvensen, som er definert som antall reiser foretatt av en nærmere bestemt gruppe (f eks bosatte i Norge) i løpet av en måned, delt på antall personer innen den samme gruppen. Til sist ønsker vi å si noe om hvor stor del av befolkningen (eller grupper i befolkningen) som foretar en eller flere lange reiser i løpet av en måned.

Tabell 4.1 viser hovedtallene for innenlandske reiser 100 km og lengre i 1998.

Tabell 4.1: Reiseomfang for innenlandske reiser 100 km og lengre i 1998<sup>2</sup>

	I alt	100 – 150 km	150 – 300 km	Over 300 km
Totalt antall reiser	3 950 000	1 505 000	1 235 000	1 210 000
Reisefrekvens	1,08	0,41	0,34	0,33
Andel som har reist	42%	17%	16%	16%
Km pr reise	302	114	210	630

Totalt foretar befolkningen 13 år og eldre knapt fire millioner reiser over 100 km i Norge pr måned. Dette tilsvarer 47,4 millioner reiser årlig dersom vi legger reisevaneundersøkelsens populasjon og definisjon av en reise til grunn.<sup>3</sup> Hver måned er det i gjennomsnitt 42 prosent av befolkningen som foretar minst en reise, d v s om lag 1,55 millioner personer. Med andre ord er det et flertall (58 prosent) som ikke har reist, og følgelig blir den gjennomsnittlige reiseaktiviteten i befolkningen (reisefrekvensen) lav, nærmere bestemt 1,08 reiser pr måned eller 0,54 tur/retur reiser.

Hver reise er i gjennomsnitt på 302 km. Fordelt på avstand finner vi imidlertid at det foretas flest korte reiser. 38 prosent av alle lange reiser er mellom 100 og 150 km, mens de øvrige avstandskategoriene står for 31 prosent hver. Reisefrekvensen er litt høyere for reiser mellom 100 og 150 km, men andelen som har reist er omtrent den samme for alle avstandskategoriene.

<sup>2</sup> Til grunn for disse beregningene ligger i alt 9 173 reiser som ble foretatt av 3 620 personer. Hver av disse hadde med andre ord foretatt 2,54 reiser i gjennomsnitt.

<sup>3</sup> Dette er et lavere tall enn hva offentlig samferdselsstatistikk opererer med. Årsakene til forskjellene er diskutert i avsnitt 3.6.

Reiseomfanget varierer naturlig nok mye. Et flertall foretar som nevnt ingen lange reiser i løpet av en tilfeldig valgt måned, og blant dem som har reist har tre av fire bare foretatt en eller to reiser. I den andre enden av skalaen finner vi imidlertid en liten gruppe som i gjennomsnitt reiser mer enn seks ganger månedlig. Disse utgjør kun en drøy prosent av befolkningen 13 år og eldre, men står for 11 prosent av det totale antall reiser. Vi finner også en positiv korrelasjon mellom omfanget av daglige reiser og lange reiser, men denne er ikke spesielt sterk ( $r=0,11$ ). Det er derfor ikke uten videre slik at dagliglivets mobilitet gjenspeiler seg i ens reiseatferd for lengre reiser.

Vi kan også gå et skritt videre og se på reiseomfanget for henholdsvis arbeidsbetingede reiser (definert som summen av reiser til/fra arbeid og yrkesreiser) og private reiser:

Tabell 4.2: Reiseomfang for innenlandske reiser 100 km og lengre etter formål i 1998

	I alt	Arbeidsbetingede reiser	Private reiser
Antall reiser	3 950 000	1 010 000	2 940 000
Reisefrekvens	1,08	0,28	0,81
Andel som har reist	42%	11%	35%

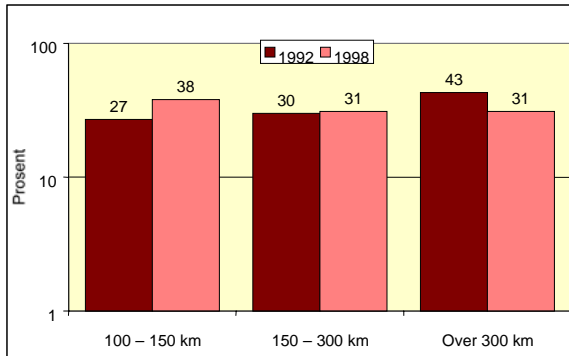
Tre av fire reiser skjer i privat øyemed, og i gjennomsnitt foretar befolkningen 0,81 private reiser over 100 km i måneden, eller 0,4 tur/retur reiser. Mer enn hver tredje person 13 år og eldre, d v s nærmere 1,3 million, tar del i disse reisene. De arbeidsbetingede reisene utgjør kun en firedel av det samlede antall reiser, og det er også langt færre som foretar slike reiser. Reisehyppigheten, d v s gjennomsnittlig antall reiser blant dem som har reist, er imidlertid høyere for arbeidsbetingede reiser enn for private reiser, nærmere bestemt 2,62 mot 2,30 reiser.

Med noen enkle beregninger kan vi dele ”markedet” for lange personreiser i tre:

- 1) En stor gruppe på om lag 1 160 000 personer, som foretar en eller flere private reiser i løpet av en måned men som ikke reiser i forbindelse med arbeidet.
- 2) En langt mindre gruppe, 260 000 personer, som foretar en eller flere arbeidsbetingede reiser i løpet av en måned, men som ikke reiser privat.
- 3) En liten gruppe, 125 000 personer, som både foretar private og arbeidsbetingede reise(r) i løpet av en måned.

Det er vanskelig å si noe eksakt om utviklingstall på bakgrunn av reisevaneundersøkelsene. Ulik referanseperiode i RVU 1991/92 og RVU 1997/98 gjør at vi ikke kan sammenligne tall som vedrører omfanget direkte, og det foreligger heller ingen oppdatert statistikk. Ser vi derimot på fordelingen av reisene finner vi at reiser over 300 km tilsynelatende har redusert sin andel av totalen siden 1992 (figur 4.1). Som nevnt foretas det nå flest lange reiser mellom 100 og 150 km, mens det var de lengste reisene som dominerte i 1992. Disse endringene kan imidlertid være et resultat av hukommelseffekter, d v s at man i 1992 i større utstrekning glemte å rapportere kortere reiser, d v s de mellom 100 og 150 km (jfr

avsnitt 3.6). Man bør derfor ikke legge altfor mye vekt på utviklingstrekkene i figur 4.1.



Figur 4.1: Innenlandske reiser 100 km og lengre etter reiselengde i 1992 og 1998.\* Prosent

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

## 4.2 Reiseformål

Private formål dominerer som nevnt de lange reisene, nesten tre av fire reiser er av privat karakter. Dette er omtrent det samme som for de daglige reisene (Hjorthol 1999).

Tabell 4.3: Innenlandske reiser 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over etter formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	100 – 150 km		150 – 300 km		Over 300 km		Alle reiser	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Til/ fra arbeid	4	7	4	3	4	8	4	6
Yrkesreise	14	17	13	16	19	27	16	20
Privat ærend	14	17	8	13	4	10	8	13
Organisert fritidsaktivitet	6	4	5	4	5	3	5	4
Ferie/ fritid	23	23	38	32	29	19	30	25
Besøk hos slekt/venner	32	20	26	22	30	24	29	22
Annet	8	12	6	10	8	9	8	10
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Ferie-/fritid og besøk er de viktigste reiseformålene og står for nesten halvparten av alle reiser over 100 km. Disse reisene er viktige innenfor alle avstandskategoriene, men det er på de mellomlange reisene (150-300 km) at de gjør seg mest gjeldende. 54 prosent av disse reisene har ferie/fritid og besøk som sitt hovedformål, mens tilsvarende andel for de øvrige avstandskategoriene er 43 prosent. Privat ærend, d v s innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge-/hentereiser o l (jfr tabell 3.4), utgjør 13 prosent av reisene. Disse reisene er også avstands-betinget i den forstand at betydningen avtar med reisens lengde. De utgjør hver sjette reise mellom 100 og 150 km, men bare 10 prosent av de lengste reisene.

Private ærend er også interessante ut fra at de har en sterk demografisk dimensjon – personer bosatt utenfor byene er overrepresentert. Dette blir nærmere kommentert nedenfor.

For arbeidsbetingede formål går det et klart skille mellom reiser over og under 300 km. De er av størst betydning på de lengste reisene hvor de utgjør mer enn hver tredje reise, mens de har om lag 20 prosent av reisene i de øvrige avstandskategoriene. Som vi skal komme tilbake til har dette konsekvenser for transportmiddelfordelingen på de lengste reisene, ettersom personer som reiser i arbeid primært benytter fly på denne typen reiser.

Sett opp mot gjennomsnittet av alle reiser er med andre ord reiser over 300 km utpreget arbeidsbetingede, de mellomlange preget av ferie- og fritidsreiser, mens reiser mellom 100 og 150 km mer eller mindre fordeler seg som for snittet.

Utviklingen har gått i retning av flere arbeidsbetingede reiser og private ærend, mens ferie/fritid og besøksreiser reduserer sin betydning. Hvor stor del av dette som er reelle endringer og hvor stor del som skyldes hukommelseeffekter i RVU 1991/92, er det vanskelig å si noe om. Fra reisevaneundersøkelsen på fly (Rideng og Denstadli 1999) vet vi imidlertid at det har vært en vesentlig økning i andelen kurs- og konferansereiser, og i så måte er det ikke urealistisk at vi i tabell 4.3 erfarer en vekst i yrkesreisene.

## 4.3 Hvem er de som reiser?

### 4.3.1 Kjønn og alder

Det er forskjeller i menns og kvinners reisevaner. Dette henger blant annet sammen med ulikheter i yrkesaktivitet, yrkesstatus og transportmiddeltilgang.

Tabell 4.4: Reiseomfang for innenlandske reiser etter kjønn i 1998

	I alt	Kvinner	Menn
Andel av utvalget	100	51	49
Antall reiser	3 950 000	1 770 000	2 180 000
Reisefrekvens	1,08	0,96	1,21
Andel som har reist	42%	39%	46%

Ikke overraskende står menn bak et flertall av reisene, nærmere bestemt 55 prosent. Relativt sett er også andelen som tar del i reisene høyere blant menn enn blant kvinner. 1. januar 1998 var det bosatt i underkant av 1,8 millioner menn 13 år og eldre i Norge, og 46 prosent (ca 820 000) av disse foretar minst en reise over 100 km i måneden. Tilsvarende andel blant kvinnene er 39 prosent. Reisefrekvensen er følgelig også betydelig høyere blant menn. Disse forholdene har endret seg lite siden forrige reisevaneundersøkelse. Den gang sto menn bak 56 prosent av reisene.



Menn og kvinner har forskjellig reisemønster (tabell 4.5). Menn har i gjennomsnitt noe lengre reiser, og de reiser oftere i forbindelse med arbeid. Mer enn hver tredje reise over 100 km som menn foretar er arbeidsbettinget, mens tilsvarende andel blant kvinnene er 13 prosent. Dette mønsteret ser vi for øvrig også for de daglige reisene hvor menn reiser lenger, de bruker mer tid på reisene og en større andel av menns daglige reiser er knyttet opp mot arbeids- og tjenestereiser (Hjorthol 1999).

Tabell 4.5: Innenlandske reiser etter kjønn, avstandskategori og formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	Kvinner		Menn	
	1992	1998	1992	1998
100-150 km	26	37	28	39
150-300 km	31	34	30	29
Over 300 km	43	29	42	32
I alt	100	100	100	100
Arbeidsbetingede reiser	7	13	26	36
Private reiser	93	87	74	64
I alt	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Både for kvinner og menn har forholdet mellom arbeidsbetingede og private reiser tilsynelatende endret seg på 1990-tallet. På grunn av metodiske forhold skal vi ikke legge for mye vekt på dette, men det er verdt å merke seg at andelen arbeidsbetingede reiser relativt sett har økt sterkere blant kvinnene. Selv om veksten i andelen yrkesaktive også har vært litt høyere blant kvinner enn blant menn, bærer det likevel bud om at kvinnene erobrer større deler av de arbeidsbetingede reisene. Fortsatt er imidlertid kjønn en viktig faktor for å forklare forskjeller i omfanget av arbeidsbetingede reiser (se avsnitt 5.3).

Ser vi på kjønnsfordelingen i ulike aldersgrupper finner vi at mannsdominansen er størst i aldersgruppene 35 til 66 år. For ungdom mellom 13 og 17 år er det et klart kvinneoverskudd, men denne gruppen står bare for seks prosent av alle reiser over 100 km innenlands.

Tabell 4.6: Innenlandske reiser etter alder og kjønn i 1992 og 1998.\* Prosent

	I alt		Prosentandel i hver aldersgruppe i 1998	
	1992	1998	Menn	Kvinner
13-17 år	8	6	43	57
18-24 år	14	9	53	47
25-34 år	19	19	54	46
35-44 år	23	26	57	43
45-54 år	20	23	56	44
55-66 år	11	13	61	39
67 år og eldre	5	4	50	50
I alt	100	100	55	45

\*Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Sammenlignet med 1992 foretas nå en større andel av reisene av aldersgruppene over 35 år, mens spesielt andelen av personer mellom 18 og 24 år er gått tilbake. I denne perioden økte gjennomsnittsalderen blant dem som foretar lange reiser med ett år, fra 39 til 40 år. Økt gjennomsnittsalder observerer vi også i andre reisevaneundersøkelser, for eksempel reisevaneundersøkelsen på fly 1997/98. Dette tolker vi dithen at de reisevante kohortene etter krigen nå er kommet opp i 40-50 års alderen, og de fortsetter å reise i større grad enn dem som tilhørte denne aldersgruppen på 1980-tallet.

#### 4.3.2 Yrkesaktivitet

Yrkesaktivitet definerer i stor grad ens behov og muligheter for å reise. Dette har blant annet sammenheng med at en stor andel av reisene skjer i forbindelse med arbeid, men det har utvilsomt også en inntektsmessig side. Tabell 4.7 viser hvordan reiseomfanget fordeler seg på grad av delaktighet i yrkeslivet.

Tabell 4.7: Reiseomfang for innenlandske reiser 100 km og lengre etter yrkesaktivitet i 1998

	I alt	Heltid	Deltid	Ikke yrkesaktiv
Andel av utvalget	100	56	14	30
Antall reiser	3 950 000	2 695 000	465 000	790 000
Reisefrekvens	1,08	1,32	0,90	0,73
Andel som har reist	42%	62%	34%	24%

Personer som arbeider heltid står bak 68 prosent av alle innenlandske reiser 100 km og lengre, og er som forventet kraftig overrepresentert som andel av reisene. Dette kommer både som følge av at det relativt sett er flere som reiser, nærmere bestemt 62 prosent eller om lag en million personer, og at denne gruppen reiser oftere enn andre. Reisefrekvensen synker med grad av delaktighet i yrkeslivet, og personer som ikke er yrkesaktive er kraftig underrepresentert både med hensyn på andelen som reiser og når det kommer til antall reiser.

Reisemønsteret er på den annen side forholdsvis likt, bortsett fra den selvfølge at heltidsarbeidende har en langt høyere andel arbeidsbetingede reiser.

Tabell 4.8: Innenlandske reiser etter yrkesaktivitet, avstandskategori og formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	Heltid		Deltid		Ikke yrkesaktiv	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998
100-150 km	26	38	30	41	26	38
150-300 km	31	32	33	30	29	30
Over 300 km	43	31	37	29	45	32
I alt	100	100	100	100	100	100
Arbeidsbetingede reiser	28	36	4	8	3	3
Private reiser	72	64	96	92	97	97
I alt	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

### 4.3.3 Bosted

Man kan tenke seg at behovet for og mulighetene til å foreta ulike reiser varierer etter hvor man bor. Blant annet er inntekt, sysselsetting, næringsliv, tjenestetilbud, tilgang til transportmidler o s v forskjellig i de ulike landsdelene og mellom byer og spredtbygde strøk. Det samme gjelder avstanden til aktuelle reisemål. Tabell 4.9 viser at bosted etter alt å dømme har betydning for reiseomfanget, og da i retning av at bosatte utenfor de største byene reiser mest.

Tabell 4.9: Reiseomfang for innenlandske reiser 100 km og lengre etter bosted i 1998

	I alt	10 største byer	Mindre byer	Resten av landet
Andel av utvalget	100	52	19	29
Antall reiser	3 950 000	1 960 000	795 000	1 195 000
Reisefrekvens	1,08	1,04	1,12	1,14
Andel som har reist	42%	41%	43%	44%

De som bor i de 10 største byene her i landet reiser alt i alt noe sjeldnere og det er i tillegg en litt lavere andel som tar del i reisene sammenlignet med de som bor i mindre byer og spredtbygde strøk. Følgelig står de for en lavere andel av reisene enn befolkningsgrunnet skulle tilsi. Forskjellene slik de fremtrer i tabell 4.9 er imidlertid ikke store, men vi må her være klar over at dette er ukontrollerte effekter. Utdanningsnivå og yrkesstatus varierer mellom bosatte i byer og spredtbygde strøk, og når vi nedenfor kontrollerer for slike forhold finner vi at bosted har signifikant effekt på reiseomfanget, d v s at de som bor utenfor de største byene reiser mest.

Ser vi på strukturen i reisene finner vi at bosatte utenfor ”storbyene” har en litt høyere andel korte reiser (tabell 4.10). Gjennomsnittslengden er likevel tilnærmet lik (304 km for bosatte i de store byene og 300 km for øvrige). Også reisemønsteret er som vi ser forholdsvis likt.

Tabell 4.10: Innenlandske reiser etter bosted, avstandskategori og formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	10 største byer		Mindre byer		Resten av landet	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998
100-150 km	26	36	30	41	26	39
150-300 km	30	32	29	30	32	32
Over 300 km	44	32	41	29	42	29
I alt	100	100	100	100	100	100
Arbeidsbetingede reiser	18	26	20	28	15	24
Private reiser	82	74	80	72	85	76
I alt	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

## 4.4 Transportmiddelbruk

### 4.4.1 Reisesnes fordeling på transportmidler

Bilen har vært og er fortsatt det transportmidlet de fleste velger når de legger ut på en lang reise. På reiser under 300 km står bilen i en særstilling, og dette har endret seg lite siden forrige reisevaneundersøkelse. Tilsvarende som i 1992 velger åtte av ti bil som hovedtransportmiddel på disse reisene.

Tabell 4.11: Innenlandske reiser 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over etter hovedtransportmiddel i 1992 og 1998.\* Prosent

	100 – 150 km		150 – 300 km		Over 300 km		Alle reiser	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Bil (fører/ pass.)	84	83	79	78	48	38	70	68
Buss	5	7	7	6	6	4	6	6
Jernbane	7	8	6	7	10	8	8	8
Fly	0	0	2	4	31	47	11	15
Ferge/ båt	2	1	3	4	4	2	3	2
Annet	1	1	2	1	1	1	2	1
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

På de lengste reisene er imidlertid bilen på vikende front overfor flyet. Nesten halvparten av reisene over 300 km foretas nå med fly, mot 31 prosent i 1992. Denne trenden så man også i forrige reisevaneundersøkelse, men den har styrket seg ytterligere på 1990-tallet, blant annet som følge av dereguleringen av flymarkedet.

For de andre transportformene finner vi bare mindre endringer. Jernbanen går noe tilbake på de lengste reisene, men opprettholder likevel den samlede markedsandelen gjennom å ta litt på reiser under 300 km. Det samme gjelder bussen som tilsynelatende styrker seg på reiser mellom 100 og 150 km, men som på samme tid går noe tilbake på de lengste. Ekspressbussens vekst (jfr avsnitt 2.2) fanges

derfor bare delvis opp i reisevaneundersøkelsen. Ferge/båt spiller fortsatt en marginal rolle i dette markedet.

Ser vi på bruken av ulike transportmidler etter reisemål finner vi at forskjellene tiltar med reiselengden (tabell 4.12a, 4.12b og 4.12c). På reiser mellom 100 og 150 km dominerer bilen både innenfor arbeidsbetingede reiser og private reiser, men etter hvert som avstanden øker ser vi at flyet spiller en langt mer vesentlig rolle innenfor de arbeidsbetingede reisene. I henhold til RVU 1997/98 foregår nå åtte av ti arbeidsbetingede reiser over 300 km med fly, mot tre av ti private reiser. Innenfor begge formålgruppene har det imidlertid vært en vesentlig økning i flybruken, og det er i første rekke bilen som taper. Interessant er det også å merke seg at toget tar markedsandeler fra bilen på de korte arbeidsbetingede reisene.

Tabell 4.12a: Innenlandske reiser mellom 100 og 150 km etter formål og hovedtransportmiddel i 1992 og 1998.\* Prosent

	Arbeidsbetingede reiser		Private reiser	
	1992	1998	1992	1998
Bil (fører/ pass.)	89	84	83	83
Buss	4	3	6	8
Jernbane	5	11	8	6
Fly	0	0	0	0
Ferge/ båt	2	1	2	2
Annet	0	1	1	1
I alt	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Tabell 4.12b: Innenlandske reiser mellom 150 og 300 km etter formål og hovedtransportmiddel i 1992 og 1998.\* Prosent

	Arbeidsbetingede reiser		Private reiser	
	1992	1998	1992	1998
Bil (fører/ pass.)	76	68	81	80
Buss	3	5	8	7
Jernbane	7	8	6	7
Fly	9	15	1	1
Ferge/ båt	3	3	3	4
Annet	2	1	1	1
I alt	100	100	100	100

Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Tabell 4.12c: Innenlandske reiser over 300 km etter formål og hovedtransportmiddel i 1992 og 1998.\* Prosent

	Arbeidsbetingede reiser		Private reiser	
	1992	1998	1992	1998
Bil (fører/ pass.)	24	11	55	52
Buss	3	0	7	5
Jernbane	6	5	12	11
Fly	64	80	21	29
Ferge/ båt	2	2	4	2
Annet	1	2	1	1
I alt	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Når vi leser disse tallene må vi ha klart for oss at dagens markedsdeling mellom transportmidlene ikke er noe udiskutabelt faktum. I TØIs statistikk ”Transportytelser i Norge 1946-1998” (Rideng 1999) er for eksempel flyets andel av personreisene over 300 km 35 prosent. Årsaker til disse forskjellene er diskutert i avsnitt 3.6. Vi skal derfor være varsom med å tolke tallene i tabellene 4.11 og 4.12 for langt, men heller legge vekt på utviklingstrekkene som både samferdselsstatistikken og reisevaneundersøkelsene viser, nemlig at flyet har tatt til dels store markedsandeler på reiser over 300 km på 1990-tallet.

#### 4.4.2 Nærmere om flybruken

##### Reiseformål

Mer enn noen annen transportgren har flytrafikken orientert seg mot de som reiser i arbeid. Dette har blant annet sammenheng med at arbeidsbetingede reiser er et marked med høye tidskostnader og liten prissensitivitet. Flyselskapene har derfor i stor grad dimensjonert sitt tilbud etter forretningsmarkedet, og tilbudt overskuddskapasitet til fritidsreisende.

Selv om det nå er flere som bruker fly også på private reiser, står flyet fortsatt sterkere innenfor de arbeidsbetingede reisene. Åtte av ti arbeidsbetingede reiser over 300 km foregår med fly som hovedtransportmiddel, mens tilsvarende andel for fritidsreisene er 29 prosent (jfr tabell 4.12c). De arbeidsbetingede reisene er derfor bærebjelken i luftfarten, noe også tabell 4.13 illustrerer:<sup>4</sup>

<sup>4</sup> I Denstadli (1999) sammenlignes resultatene fra reisevaneundersøkelsen på fly 1997/98 med flyreisene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1997/98. Analysene viser at det er svært godt samsvar mellom undersøkelsene. RVU 1997/98 gir derfor et pålitelig bilde av flymarkedet.

Tabell 4.13: Reiser med fly innenlands etter formål i 1998. Prosent

	%
Reiser til/fra arbeid	15
Yrkesreiser	45
Private reiser i alt	40
- Private ærend	7
- Organisert fritid	2
- Ferie/fritid	8
- Besøk hos slekt/venner	15
- Annet	7
I alt	100

Seks av ti flyreiser er arbeidsbetinget. Brorparten av disse (75 prosent) er yrkesreiser, og her finner vi at kurs og konferanser er det dominerende formålet. De øvrige er pendlerreiser, altså reiser mellom bosted og arbeidssted. Fra reisevaneundersøkelsen på fly vet vi at en stor andel av disse skjer i forbindelse med olje-/gassvirksomhet, både i tilknytning til operativ virksomhet ut til sokkelen og administrativt til hovedkontorer i Stavanger, Oslo og Bergen. I tillegg står forsvarets personell for en forholdsvis høy andel av pendlerreisene med fly innenlands.

De private flyreisene er mye konsentrert om besøk hos slekt/venner, mens ferie- og fritid, som er det viktigste formålet dersom vi ser alle private reiser under ett, er av mindre betydning for flymarkedet. På ferie- og fritidsreiser velges i større grad andre transportmåter, og da spesielt bil. Private ærend utgjør også en forholdsvis stor andel av de private reisene. Dette er en "samlekategori", men vi vet fra tidligere at flyet blant annet er viktig i forbindelse med medisinske ærend, spesielt for dem som bor i Nord-Norge.

### Hvem er flypassasjerene?

Flypassasjerene skiller seg klart ut fra gjennomsnittet av de reisende. Vi har tidligere sett at enkelte grupper er overrepresentert blant dem som reiser. Dette gjelder blant annet menn, personer i aldersgruppen 35-54 år og personer i ledende stillinger. Disse forskjellene finner vi igjen innenfor flyreisene, men de er enda mer markert enn når alle reisene ses under ett.

I henhold til den nasjonale reisevaneundersøkelsen er 38 prosent av flypassasjerene kvinner og 62 prosent menn (tabell 4.14).

Reisevaneundersøkelsen på fly viser at kvinneandelen har steget på 1990-tallet, noe som bærer bud om at kvinnene også erobrer større deler av flymarkedet. Flyreisene er i enda større grad enn andre reiser konsentrert om aldersgruppene 35-54 år, 55 prosent foretas av denne gruppen. Også for flypassasjerene erfarer vi at gjennomsnittsalderen har økt i perioden, fra 38 år til 40 år. Dette tolker vi dithen at de flyvante kohortene født etter krigen nå er kommet opp i 50-års alderen, og de fortsetter å bruke flyet i større grad enn de som tidligere var over 50 år.

Tabell 4.14: Innenlandske flyreiser etter sosiodemografiske grupper i 1998. Prosent

		Alle reiser	Flyreiser
Kjønn	Kvinner	45	38
	Menn	55	62
Alder	13-24 år	15	12
	25-34 år	19	21
	35-44 år	26	32
	45-54 år	23	23
	55-64 år	12	9
	65 år og eldre	5	3
Sosioøkonomisk status	Ufaglært/faglært/ underordnet funksjonær	29	23
	Fagfunksjonær	25	28
	Overordnet stilling	20	32
	Eier av virksomhet	6	4
	Husarbeid i hjemmet	3	2
	Skole/studerer	8	6
	Pensjonist/trygdet	7	4
	Annet	2	1
Bosted	10 største byer	50	61
	Mindre byer	20	15
	Resten av landet	30	24

Til tross for at en stadig økende andel av befolkningen tar del i flymarkedet, er sosioøkonomisk status fortsatt viktig for å forklare forskjeller i flybruken. Personer i overordnede stillinger og fagfunksjonærer er kraftig overrepresentert. Dette gjelder både arbeidsbetingede reiser og private reiser, noe som viser at flyreisene (og lange reiser generelt) fortsatt har en inntektsmessig side.

Alle reiser under ett fant vi at de reisendes bosted mer eller mindre fordelte seg som i befolkningen. Ser vi kun på flyreisene derimot, er bosatte i de største byene overrepresentert. Dette er for så vidt ikke overraskende ettersom hovedvekten av næringslivet også er lokalisert i og rundt disse byene. Bildet nyanseres imidlertid noe dersom resultatene brytes ned på fylkesnivå. Da finner vi for eksempel at de nordligste fylkene er kraftig overrepresentert blant flypassasjerene. Bosatte i Nordland, Troms og Finnmark står bak 20 prosent av alle flyreiser innenlands, mens de utgjør kun 10 prosent av befolkningen.

## 4.5 Hvordan reises det?

### 4.5.1 Kostnadsbærer og type billett

23 prosent av reisene betales som ledd i et arbeidsforhold, 62 prosent av den reisende selv mens de resterende blir betalt av andre, i hovedsak vil det si den reisendes familie (tabell 4.15). Sammenlignet med 1992 betales en større andel av reisene som ledd i et arbeidsforhold. Dette har sammenheng med at vi nå finner en høyere andel arbeidsbetingede reiser (jfr tabell 4.3).



Tabell 4.15: Innenlandske reiser 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over etter kostnadsbærer i 1992 og 1998.\* Prosent

	100 – 150 km		150 – 300 km		Over 300 km		Alle reiser	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Arbeids-/oppdragsgiver/ eget firma	15	19	16	17	23	34	19	23
Den reisende selv	67	67	67	67	59	50	64	62
Andre	18	14	17	16	18	16	17	15
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Hvem som betaler for reisen varierer mye mellom reiser over og under 300 km. Dette har årsak i at arbeidsbetingede formål er langt viktigere innenfor de lengste reisene, og følgelig bærer arbeids-/oppdragsgiver en større del av kostnadene ved disse reisene.

Hvem som betaler er i stor grad med på å avgjøre hvilken type billett som benyttes. Betales reisen som ledd i et arbeidsforhold benyttes som regel fullprisbillett (60 prosent), mens rabattert billett benyttes dersom man selv eller andre i familien betaler (71 prosent). Det er imidlertid viktig å være klar over at også reisetidspunkt og tidsrommet fram til utreise er viktig for hvilken billetttype man kan velge. Spesielt gjelder dette reiser med fly hvor de aller fleste rabattbilletter er knyttet opp til at reisen må vare over en natt i helgen (som oftest lørdag/søndag). Dessuten er mange rabattbilletter langt mindre fleksible med hensyn til salgsperiode, betingelser for avbestilling og betalingsbetingelser. Disse forholdene begrenser naturlig nok mulighetene for mange av de reisende til å benytte rabattert billett.

Alt i alt betaler 41 prosent av de reisende full pris. Flyselskapene har høyest andel fullprisbetalende passasjerer, noe som helt klart har sammenheng med at flyet også har høyest andel arbeidsbetingede reiser. Lavest andel fullprisbetalende har toget hvor bare drøyt hver fjerde passasjer oppgir å ha betalt full pris.

Tabell 4.16: Andel som betaler full pris etter hovedtransportmiddel i 1998. Prosent

	%
Buss	32
Tog	27
Fly	52
Ferge/båt	37
Alle transportmidler	41

#### 4.5.2 Antall overnattinger på reisemålet

For reiser som endte utenfor eget hjem eller arbeidssted ble det spurt om hvor mange overnattinger man hadde hatt på reisemålet. Dette gjør det blant annet mulig å beregne antall innenlandske gjestedøgn, d v s antall overnattinger bosatte i Norge har på reiser innenlands.

I alt oppga 72 prosent at de hadde overnattet på reisemålet før de reiste tilbake (evt. videre). Blant disse hadde de fleste kortere opphold, d v s en eller to overnattinger, mens en liten gruppe på 11 prosent hadde opphold av minst en ukes varighet. De som er på privat reise har lengre opphold enn yrkesreisende, nærmere bestemt 3,4 mot 2,0 overnattinger.

Tabell 4.17: Antall overnattinger på reisemålet etter formål i 1998.<sup>5</sup> Prosent

	Yrkesreiser	Private reiser	Alle reiser
1 natt	49	20	24
2 netter	29	36	35
3-5 netter	21	31	29
6-14 netter	2	12	11
Mer enn 14 netter	0	1	1
I alt	100	100	100
Gj.snittlig antall overnattinger	2,0	3,4	3,2

Tabell 4.17 gir grunnlag for å beregne antall gjestedøgn innenlands i Norge. I henhold til RVU 1997/98 foretas det hver måned knapt 1,4 millioner reiser over 100 km som inkluderer minst en overnatting.<sup>6</sup> Gjennomsnittlig antall overnattinger på disse reisene er 3,2. Multipliserer vi disse tallene finner vi at bosatte i Norge hver måned har 4,48 millioner overnattinger når de er ute på reise, eller hva vi her omtaler gjestedøgn. Årlig blir dette 53,8 millioner gjestedøgn.

Fordeler vi på overnattingsmåte finner vi at nesten halvparten av gjestedøgnene skjer som overnatting hos slekt/venner, 16 prosent på hotell/pensjonat, om lag hver femte skjer på hytte (egen, leid eller lånt), seks prosent på campingplass, mens 11 prosent skjer på annen måte.

Tabell 4.18: Årlig innenlandske gjestedøgn etter overnattingsmåte i 1998

	Antall mill gjestedøgn pr år	%
Hotell, pensjonat	8,77	16
Egen hytte	5,89	11
Leid/lånt hytte	5,32	10
Slekt/venner	24,64	46
Campingplass	3,13	6
Annet	6,23	11
I alt	53,8	100

<sup>5</sup> Tilsvarende spørsmål ble ikke stilt i RVU 1991/92.

<sup>6</sup> Pendling i forbindelse med arbeid er holdt utenfor ettersom disse reisene ikke regnes med i reiselivssammenheng.

## 5 Arbeidsbetingede reiser

### 5.1 Reiseformål

I avsnitt 4.1 så vi at det til sammen blir foretatt om lag en million arbeidsbetingede reiser over 100 km hver måned i Norge, dersom vi legger reisevaneundersøkelsens populasjon og definisjon av en reise til grunn. Dette tilsvarer hver fjerde reise. Relativt sett har det blitt flere arbeidsbetingede reiser på 1990-tallet, i 1992 skjedde 20 prosent av reisene over 100 km i forbindelse med arbeid.

Ved utgangen av 1998 var drøyt 2,2 millioner personer mellom 16 og 74 år yrkesaktive her til lands, og beregninger viser at drøyt hver sjettede av disse foretar minst en reise i forbindelse med arbeid i løpet av en måned. Tabell 5.1 viser hvordan disse reisene fordeler seg på formål.<sup>7</sup>

Tabell 5.1: Arbeidsbetingede reiser innenlands 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over etter formål i 1998. Prosent

	100 – 150 km	150 – 300 km	Over 300 km	Alle reiser
Til/fra arbeid	28	18	23	24
Yrkesreiser	72	82	77	76
- Kurs, konferanse, kongress	28	33	38	33
- Forhandlinger, salg, innkjøp	7	10	9	9
- Serviceoppdrag/konsulentbistand	8	12	9	9
- Annen forretnings-/yrkesreise	29	27	21	25
I alt	100	100	100	100

De arbeidsbetingede reisene domineres av kurs-/konferansereiser og reiser til/fra arbeid. Til sammen utgjør disse formålene 57 prosent av alle reiser. Forhandlinger/salg/innkjøp og serviceoppdrag/konsulentbistand står for om lag ti prosent hver, mens vi har en forholdsvis stor andel som ikke faller inn under de forhåndsspesifiserte kategoriene.

Reiser i forbindelse med kurs og konferanser er det viktigste formålet innenfor alle avstandskategoriene, og utgjør alt i alt hver tredje arbeidsbetingede reise over 100 km. Vi har dessverre ikke noe sammenligningsgrunnlag, men andre undersøkelser (f eks reisevaneundersøkelsen på fly 1997/98) viser at andelen kurs- og konferansereiser har vokst på 1990-tallet. Dette har delvis bakgrunn i at kravene til kunnskap og kompetanse i arbeidsmarkedet er økende, noe som i sin tur bidrar til at behovet for reiser i forbindelse med opplæring utenfor arbeidsplassen øker. Et annet aspekt som kan ha medvirket til denne utviklingen er de siste års høykonjunktur. I en studie av reise- og kommunikasjonsmønsteret til et knippe norske bedrifter (Denstadli 1998), påpekte flere av informantene at denne

<sup>7</sup> De arbeidsbetingede reisene var ikke spesifisert i RVU 1991/92.

formen for reiser i større grad enn andre er et utslag av gode tider. Kurs- og konferansereisene har ofte et islett av velferd, og i gode økonomiske tider øker både antall deltakere og hyppigheten av disse reisene.

## 5.2 Arbeidsbetingede reiser i ulike grupper

### 5.2.1 Yrkesstatus

Omfanget av arbeidsbetingede reiser følger i stor grad det tradisjonelle organisasjonshierarkiet (tabell 5.2). 40 prosent av de arbeidsbetingede reisene foretas av personer i overordnede stillinger, 31 prosent av fagfunksjonærer, 23 prosent av arbeidere og underordnede funksjonærer mens selvstendig næringsdrivende står bak de siste seks prosentene. Personer i overordnede stillinger er med andre ord kraftig overrepresentert som andel av reisene. Dette er både betinget av at det er en langt større andel av disse som tar del i reisene, og at de reiser oftere enn andre.

Tabell 5.2: Reiseomfang for arbeidsbetingede reiser 100 km og lengre innenlands etter yrkesstatus i 1998<sup>8</sup>

	I alt	Overordnet stilling	Fagfunksjonær	Arbeider/underordnet funksjonær	Eier av virksomhet
Andel av sysselsatte i utvalget	100	18	29	45	8
Antall reiser	1 010 000	400 000	310 000	235 000	65 000
Reisefrekvens	0,46	0,96	0,46	0,24	0,33
Andel som har reist	18%	32%	17%	8%	13%

Generelt har dominansen av overordnede stillinger å gjøre med at disse har arbeidsoppgaver som gjør at mesteparten av arbeidstiden går med til å utveksle informasjon (jfr Mintzberg 1973). Ledelsens oppgave er å håndtere usikkerheten i omgivelsene, og da blir informasjonsutveksling, reiser og personlig kontakt viktige virkemidler.

Tabell 5.2 illustrerer med all tydelighet at jo lengre ned i organisasjonshierarkiet man beveger seg, jo færre er det som reiser, og man reiser også sjeldnere. På lavere nivå i en organisasjon er da også arbeidsoppgavene i større grad definerte, og reisebehovet objektivt sett mindre. Reiser er imidlertid i mange tilfeller en nødvendighet, også på de lavere nivåene i en bedrift eller organisasjon.

<sup>8</sup> Inndelingen samsvarer med SSBs kategorisering av sysselsatte etter sosioøkonomisk gruppe. Overordnede stillinger innbefatter også personer i fritt erverv (advokater, leger etc). I gruppen fagfunksjonærer finner vi saksbehandlere, lærere, ingeniører etc, mens gruppen arbeider/underordnet funksjonær består av ufaglærte eller faglærte arbeidere, i tillegg til underordnede funksjonærer i butikk, lager, kontor, offentlig tjeneste etc.

De arbeidsbetingede reisene er spesialiserte i den forstand at gitte personer og funksjoner ivaretar spesifikke formål. Innholdet i reisene varierer derfor mellom ulike stillingsnivå og arbeidsområder:

Tabell 5.3: Arbeidsbetingede reiser innenlands etter yrkesstatus og formål i 1998. Prosent

	Overordnet stilling	Fag-funksjonær	Arbeider/ underordnet	Eier av virksomhet	Andre
Til/fra arbeid	23	17	37	19	59
Kurs, konferanse, kongress	32	41	21	34	25
Forhandlinger, salg, innkjøp	12	5	6	17	4
Serviceoppdrag/kons.bistand	5	10	14	17	5
Annen forretnings-/yrkesreise	28	27	22	13	7
I alt	100	100	100	100	100

Reisene innenfor den største gruppen, personer i overordnede stillinger, fordeler seg noenlunde som for gjennomsnittet for alle reiser, men med en litt høyere andel reiser i forbindelse med forhandlinger, salg og innkjøp og noe lavere andel serviceoppdrag/konsulentbistand. Selv om dette ikke er noen internt homogen gruppe, kan det generelt sies at ledere ofte har en symbolbærende rolle i kontakten med omverdenen, spesielt i forbindelse med forhandlinger hvor det er avgjørende å opparbeide tillitsforhold. I så måte har reise- og kommunikasjonsmønsteret til denne gruppen vel så ofte en sosial og brobyggende funksjon som en faglig (jfr Denstadli 1998).

Fagfunksjonærer er overrepresentert på kurs og konferanser. Dette kan ha sammenheng med at vi blant fagfunksjonærene ventelig finner en forholdsvis stor andel offentlig ansatte (jfr fotnote 8). Et kjennetegn ved det offentliges reisevirksomhet er nettopp den høye andelen kurs- og konferansereiser. Reisevaneundersøkelsen på fly 1997/98 (Rideng og Denstadli 1999) viste for eksempel at mer enn halvparten av flyreisene som offentlig ansatte foretar i arbeid, skjer i tilknytning til kurs og konferanser.

Arbeidere og underordnede funksjonærer er overrepresentert blant pendlerne, 37 prosent av reisene som denne gruppen foretar er reiser til/fra arbeid. Teknisk bistand og konsulenthjelp av forskjellig art er imidlertid også et viktig formål for disse, mens de er underrepresentert blant dem som reiser på kurs og konferanser.

Selvstendig næringsdrivende er en gruppe som har svært varierende arbeidsoppgaver og som involverer seg i ulike aktiviteter. Både reiser i forbindelse med kurs og konferanser, forhandlinger om salg og kjøp og mer operativt rettet aktivitet som serviceoppdrag og konsulentbistand er følgelig tunge formål innen denne gruppen.

### 5.2.2 Bosted

Bosatte i mindre byer reiser mest i forbindelse med arbeid – med en gjennomsnittlig reisefrekvens som ligger høyere enn for de andre to gruppene er de noe overrepresentert når vi ser på antall reiser. På ny er det bosatte i de 10 største byene som har lavest reiseaktivitet. Forskjellene er tilsynelatende ikke store, men når vi nedenfor kontrollerer for ulikheter i yrkesstatus og utdanningsnivå finner vi at bosted har signifikant effekt på omfanget av arbeidsbetingede reiser.

Tabell 5.4: Reiseomfang for arbeidsbetingede reiser 100 km og lengre innenlands etter bosted i 1998

	I alt	10 største byer	Mindre by	Resten av landet
Andel av de yrkesaktive i utvalget	100	52	19	29
Antall reiser	1 010 000	500 000	220 000	290 000
Reisefrekvens	0,44	0,43	0,49	0,44
Andel av yrkesaktive som har reist	16%	15%	17%	17%

Strukturen i reisene er også forskjellig (tabell 5.5). Jo lenger ut fra de store sentraene man kommer, jo oftere reiser man på kurs og konferanser, og jo mindre betyr reiser i forbindelse med forhandlinger, salg, innkjøp og messe. Vi ser også at reiser til/fra arbeid relativt sett betyr mindre for bosatte i spredtbygde strøk. Det er særlig de som bor i mindre byer som ”langpendler”. Dette kan ha sammenheng med at mange av de som bor her arbeider i de store byene. For eksempel foregår det en betydelig pendlervirksomhet fra byer i Øst- og Vestfold til Oslo. Større innslag av pendlere forklarer at reisefrekvensen er noe høyere i denne gruppen.

Tabell 5.5: Arbeidsbetingede reiser innenlands etter bosted og formål i 1998. Prosent

	10 største byer	Mindre byer	Resten av landet
Til/fra arbeid	25	30	21
Kurs, konferanse, kongress	27	32	41
Forhandlinger, salg, innkjøp, messe	10	8	5
Serviceoppdrag/konsulentbistand	8	7	13
Annen forretnings-/yrkesreise	30	23	20
I alt	100	100	100

### 5.2.3 Kjønn og alder

Det er fortsatt slik at de arbeidsbetingede reisene i hovedsak foretas av menn. Dette har blant annet sammenheng med at kvinner er overrepresentert i omsorgsykker og lavt betalte kontorjobber (Hjorthol 1998). Kvinnene gjør seg imidlertid stadig mer gjeldende, og siden starten av 1990-tallet har andelen kvinner gått opp med seks prosentpoeng (tabell 5.6). Likevel står menn fortsatt for mer enn tre av fire reiser, mens de bare utgjør 54 prosent av de sysselsatte. Menn er med andre ord kraftig overrepresentert blant de arbeidsreisende, og mens 14 prosent av alle menn 13 år og eldre foretar minst en arbeidsbetinget reise i måneden, er tilsvarende andel blant kvinnene fem prosent.

Tabell 5.6: Arbeidsbetingede reiser innenlands etter kjønn og alder i 1992 og 1998.\*  
Prosent

	1992			1998		
	Kvinner	Menn	I alt	Kvinner	Menn	I alt
Under 25 år	1	3	4	1	2	3
25-34 år	5	18	23	6	15	21
35-44 år	5	25	30	8	28	36
45-54 år	4	28	32	6	22	28
55-66 år	2	8	10	2	9	11
67 år og eldre	0	1	1	0	1	1
I alt	17	83	100	23	77	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Det er også en sterk aldersmessig konsentrasjon av de arbeidsbetingede reisene. 64 prosent av reisene foretas av personer mellom 35 og 54 år, en aldersgruppe som utgjør knapt halvparten av alle sysselsatte. Dette er en litt høyere andel enn i 1992. I denne perioden økte gjennomsnittsalderen for personer på arbeidsreise fra 41,7 år til 42,2 år.

Selv om kvinnene erobrer større deler av arbeidsreisene, er reisemønsteret fortsatt forskjellig mellom kvinner og menn. Halvparten av kvinnenes arbeidsbetingede reiser skjer i forbindelse med kurs og konferanser, mens mennenes reiser er jevnere fordelt over de ulike formålene.

Tabell 5.7: Arbeidsbetingede reiser innenlands etter kjønn og formål i 1998. Prosent

	Kvinner	Menn
Til/fra arbeid	21	26
Kurs, konferanse, kongress	49	28
Forhandlinger, salg, innkjøp, messe	8	8
Serviceoppdrag/konsulentbistand	4	11
Annen forretnings-/yrkesreise	18	27
I alt	100	100

### 5.3 Hva betyr mest for omfanget av arbeidsbetingede reiser?

Både yrkesstatus og kjønn er tilsynelatende viktig for å forklare forskjeller i omfanget av arbeidsbetingede reiser. Imidlertid vil det også være andre forhold som bidrar til at enkelte reiser mer enn andre i arbeid. I alle fall bør man kontrollere for mulige effekter av andre faktorer for å få et mest mulig korrekt bilde av hva som betyr mest for omfanget av reiseaktiviteten.

Tabell 5.8 viser resultater fra en regresjonsanalyse hvor antall arbeidsbetingede reiser inngår som avhengig variabel, og bosted, kjønn, yrkesstatus, grad av tilgang på bil, utdanning, familietype og alder inngår som prediktorer. Estimeringsgrunnlaget er alle yrkesaktive personer i undersøkelsen, både heltids- og deltidsansatte, inkludert de som ikke hadde foretatt noen arbeidsbetinget reise over 100 km sist måned.

Tabell 5.8: Betydningen av ulike forhold for omfanget av arbeidsbetingede reiser over 100 km innenlands. Regresjon med negativ binomial modell

Variabel	Koeffisient	T-verdi
Konstant	-3,555	-8,283**
<i>Bosted:</i> <sup>1</sup>		
Mindre byer	0,322	2,221**
Resten av landet	0,268	2,225**
<i>Kjønn:</i> <sup>2</sup>		
Mann	1,062	9,193**
<i>Yrkesstatus:</i> <sup>3</sup>		
Fagfunksjonær	0,702	4,640**
Overordnet stilling	1,250	7,281**
Eier av virksomhet	0,306	1,751*
<i>Bilhold:</i>		
Grad av tilgang på bil	0,205	1,769*
<i>Utdanning:</i> <sup>4</sup>		
Høyskole/universitet	0,441	3,502**
<i>Familietype:</i> <sup>5</sup>		
Husholdning med barn	-0,117	-0,996
<i>Alder:</i> <sup>6</sup>		
25-34 år	0,596	2,077**
35-44 år	0,713	2,413**
45-54 år	0,441	1,506
55 år og eldre	0,271	0,863
<i>Modell:</i>		
N		3785
Spredningsparameter $\alpha$		5,727
Log-likelihood		-2673

\*p<,10 \*\*p<,05

Referansegrupper:

<sup>1</sup> Bosatte i de 10 største byene

<sup>4</sup> Grunnskole/videregående skole

<sup>2</sup> Kvinner

<sup>5</sup> Husholdning uten barn

<sup>3</sup> Arbeider/underordnet funksjonær

<sup>6</sup> Under 25 år

Bosted, kjønn, yrkesstatus (fagfunksjonærer og overordnet stilling), alder (25-44 år) og utdanning er signifikante variabler (p<,05), mens grad av tilgang på bil og yrkesstatus (eier av virksomhet) er svakt signifikant (p<,10). Familietype (familie med/uten hjemmeboende barn) har ikke signifikant effekt.

Kjønn og yrkesstatus bidrar mest til å forklare forskjeller i omfanget av arbeidsbetingede reiser. Menn reiser oftere i arbeid enn kvinner, selv når vi kontrollerer for forhold som utdanning, yrkesstatus og familietype. Dette kan indikere at kvinner ”diskrimineres” i arbeidslivets reisevirksomhet, men det kan også ha grunnlag i at det er andre forhold enn dem vi har tatt inn i modellen som bedre forklarer årsaker til forskjellene (f eks tid brukt på husholdsarbeid og andre oppgaver knyttet til familie- og livssituasjon).

Betydningen av yrkesstatus er også dokumentert andre steder. I reisevaneundersøkelsen på fly 1997/98 fant man for eksempel at topledere står bak hver sjette flyreise i forbindelse med arbeid, noe som er tre ganger så høyt som gruppens andel av sysselsettingen.

Yrkesstatus varierer mellom byer og spredtbygde strøk – i byene finner vi en høyere andel personer i overordnede stillinger enn hva tilfellet er i mer spredtbygde strøk av landet hvor det relativt sett er flere arbeidere og underordnede funksjonærer. Når vi som her kontrollerer for disse forskjellene (og



forskjeller i utdanning), finner vi at bosted også har signifikant betydning for reiseomfanget. Resultatene peker i retning av at bosatte i mindre byer og spredtbygde strøk reiser oftere i forbindelse med arbeid enn de som bor i de største byene. For førstnevnte har dette etter alt å dømme sammenheng med et større innslag pendlere.

## 6 Private reiser

### 6.1 Reiseformål

I avsnitt 4.1 så vi at det foretas nesten tre millioner private reiser over 100 km hver måned i Norge. 35 prosent (1,3 millioner) av befolkningen 13 år og eldre foretar minst en slik reise, og alt i alt skjer tre av fire lange reiser i forbindelse med private gjøremål. Relativt sett har imidlertid betydningen av private reiser gått noe ned på 1990-tallet, i 1992 var andelen 82 prosent. Etter formål fordeler de private reisene seg som følger:

Tabell 6.1: Private reiser innenlands 100-150 km, 150-300 km og 300 km og over etter formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	100 – 150 km		150 – 300 km		Over 300 km		Alle reiser	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Private ærend	17	23	10	16	5	16	10	18
- følge/hente personer	3	3	2	2	1	1	2	2
- medisinske ærend	3	4	3	3	1	3	2	3
- fornøyelse/underholdning	3	4	1	4	1	4	2	4
- andre privat ærend	8	12	4	7	2	8	4	9
Organisert fritidsaktivitet	8	5	6	5	7	5	7	5
Ferie/fritid	27	30	46	40	38	29	38	33
Besøk hos slekt/venner	39	26	31	27	39	37	36	30
Andre formål	9	16	7	12	11	13	9	14
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

63 prosent av reisene skjer i forbindelse med ferie-/fritid eller besøk, omtrent hver femte er et private ærend, en liten andel (fem prosent) er en eller annen form for organisert fritidsaktivitet mens de resterende har andre formål.

Innenfor alle avstandskategoriene er størsteparten av reisene knyttet til ferie/fritid og besøk hos slekt/venner. Noen særtrekk kan likevel spores. De korteste reisene, dvs de mellom 100 og 150 km, skiller seg ut med en stor andel private ærend, og da spesielt reiser i forbindelse med innkjøp (kategorisert under ”andre private ærend”). De mellomlange særpreges av relativt sett mange ferie- og fritidsreiser, mens reiser over 300 km har en høyere andel besøksreiser enn gjennomsnittet.

Sammenlignet med 1992 skjer en større andel av reisene i forbindelse med private ærend, mens andelen ferie/fritids- og besøksreiser tilsynelatende har gått noe ned. På ny skal vi imidlertid være forsiktig med å legge for stor vekt på utviklingstall ettersom hukommelseeffekter har påvirket resultatene i 1992, og høyst sannsynlig i retning av at mindre ”spennende” reiser i forbindelse med private ærend er underrapportert.

## 6.2 Private reiser i ulike grupper

### 6.2.1 Sosioøkonomisk status

Sosioøkonomisk status (yrkesstatus) forklarer mye av variasjonen i omfanget av arbeidsbetingede reiser. Det er også rimelig å anta at dette har betydning for hvor ofte man reiser privat, og ikke minst hvordan og hvorfor man reiser, ettersom sosioøkonomisk status er en indikator på økonomisk stilling. Dette bekreftes i tabell 6.2:

Tabell 6.2: Reiseomfang for private reiser 100 km og lengre innenlands etter sosioøkonomisk status i 1998

	I alt	Overordnet stilling	Fag-funksjonær	Arbeider/under-ordnet funksjonær	Eier av virksomhet	Skoleelev/student	Ikke yrkesakt.
Andel av utvalget	100	12	19	34	5	12	18
Antall reiser	2 940 000	395 000	695 000	905 000	175 000	325 000	445 000
Reisefrekvens	0,81	0,93	1,01	0,73	0,87	0,74	0,69
Andel som har reist	35%	39%	42%	33%	33%	33%	31%

13 prosent av de private reisene foretas av personer i overordnede stillinger, 24 prosent av fagfunksjonærer, 31 prosent av arbeidere eller personer i underordnede stillinger, seks prosent av selvstendig næringsdrivende, 11 prosent av studenter/skoleelever, mens de siste 15 prosentene foretas av personer som ikke er yrkesaktive.

Det er med andre ord tre grupper som skiller seg ut; fagfunksjonærer er overrepresentert som andel av reisene, mens arbeidere/underordnede funksjonærer og ikke yrkesaktive er noe underrepresentert. Fagfunksjonærenes dominans skyldes både en høy andel reisende og at de reiser oftere enn gjennomsnittet.

Underrepresentasjonen blant ikke yrkesaktive skyldes delvis at vi her har en forholdsvis stor andel eldre som tradisjonelt har hatt lavere mobilitet enn resten av befolkningen. Dette forklarer imidlertid ikke alt, for selv når vi utelukker personer over 65 år reiser denne gruppen sjeldnere enn andre.

En langt mer mobil gruppe er studenter. I tabell 6.2 er skoleelever og studenter slått sammen, men dersom vi kun ser på studentene (personer 20 år eller eldre) finner vi at reisefrekvensen øker vesentlig, nærmere bestemt til 1,2 reiser pr måned. Det er følgelig grunnlag for å anta at studenter er kraftig overrepresentert som andel av reisene.

Også strukturen i reisene er forskjellig (tabell 6.3). Dette gjelder spesielt andelen ferie- og fritidsreiser som øker med ens sosioøkonomiske status. 41 prosent av de private reisene som foretas av personer i overordnede stillinger skjer i forbindelse med ferie og fritid, mot hver tredje reise blant arbeidere og underordnede funksjonærer og kun 30 prosent blant de som ikke er yrkesaktive. I disse gruppene finner vi en større andel besøksreiser. Det mest atypiske resemønsteret finner vi blant selvstendig næringsdrivende hvor mer enn hver fjerde reise er et privat

ærend. Det er vanskelig å finne noen innlysende forklaring på hvorfor denne gruppen reiser oftere i private ærend enn andre. I enkelte tilfeller vil imidlertid skillet mellom private og arbeidsrelaterede gjøremål være lite for selvstendig næringsdrivende, og muligens er det et overlapp mellom private og arbeidsbetingede ærend?

Tabell 6.3: Private reiser innenlands etter sosioøkonomisk status i 1998. Prosent

	Overordnet stilling	Fag-funksjonær	Arbeider/underordnet funksjonær	Eier av virksomhet	Skoleelev/student	Ikke yrkesakt.
Private ærend	17	18	18	27	13	22
- følge/hente personer	2	2	2	2	2	3
- medisinske ærend	1	3	3	6	1	6
- fornøyelse/underholdning	5	4	3	2	5	4
- andre privat ærend	9	9	10	17	5	9
Organisert fritidsaktivitet	3	4	6	9	10	2
Ferie/fritid	41	38	34	33	26	30
Besøk hos slekt/venner	26	29	30	16	28	33
Andre formål	13	13	12	15	23	13
I alt	100	100	100	100	100	100

## 6.2.2 Bosted

Bosted har også betydning for omfanget av private reiser. Bosatte i spredtbygde strøk reiser både litt oftere og det er en større andel av disse som tar del i reisene sammenlignet med de som bor i byer. Følgelig er bosatte i spredtbygde strøk også noe overrepresentert som andel av reisene, de utgjør 29 prosent av utvalget og står bak drøyt 31 prosent av reisene. På ny er det de som bor i de ti største byene som reiser minst.

Tabell 6.4: Reiseomfang for private reiser 100 km og lengre innenlands etter bosted i 1998

	I alt	10 største byer	Mindre by	Resten av landet
Andel av utvalget	100	52	19	29
Antall reiser	2 940 000	1 460 000	570 000	915 000
Reisefrekvens	0,81	0,77	0,80	0,87
Andel som har reist	35%	34%	35%	37%

Strukturen i reisene er også forskjellig. 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 spredtbygde strøk av landet.

Tabell 6.5: Private reiser innenlands etter bosted og formål i 1998. Prosent

	10 største byer	Mindre byer	Resten av landet
Private ærend	12	19	27
- følge/hente personer	1	3	3
- medisinske ærend	1	3	7
- fornøyelse/underholdning	3	6	3
- andre privat ærend	7	7	14
Organisert fritidsaktivitet	3	8	6
Ferie/fritid	44	31	22
Besøk hos slekt/venner	28	29	31
Andre formål	13	13	14
I alt	100	100	100

### 6.2.3 Kjønn og alder

Mens menn er i klart overtall på arbeidsbetingede reiser, er de private reisene jevnt fordelt mellom kjønnene. Dette gjelder innenfor alle alderskategoriene, og kvinnene utgjør et lite flertall i gruppen 55-66 år. Forholdet mellom kvinner og menn har holdt seg stabilt siden 1992.

Tabell 6.6: Private reiser innenlands etter kjønn og alder i 1992 og 1998.\* Prosent

	1992			1998		
	Kvinner	Menn	I alt	Kvinner	Menn	I alt
Under 25 år	11	14	25	9	10	19
25-34 år	9	9	18	9	10	19
35-44 år	11	10	21	10	12	22
45-54 år	9	9	18	10	11	21
55-66 år	6	5	11	7	6	13
67 år og eldre	3	4	7	3	3	6
I alt	49	51	100	48	52	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Ikke overraskende er de eldre underrepresentert innenfor de lange reisene. Kun seks prosent av reisene over 100 km foretas av personer 67 år og eldre, mens denne gruppen utgjør omtrent 20 prosent av befolkningen over 13 år. Ellers fordeler reisene seg noenlunde som i befolkningen, dog med en liten overrepresentasjon av personer i aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år. Sammenlignet med 1992 har andelen over 45 år økt noe. Det samme har gjennomsnittsalderen som i 1992 var 39 år, mens den seks år senere er 40 år.

Selv om de private reisene er jevnt fordelt mellom kvinner og menn er strukturen i reisene forskjellig. Kvinner har flere reiser knyttet til besøk enn det menn har, mens menn har en noe større andel ferie- og fritidsreiser. For øvrige reisemål er det bare mindre forskjeller.

Tabell 6.7: Private reiser innenlands etter kjønn og formål i 1998. Prosent

	Kvinner	Menn
Private ærend	17	19
- følge/hente personer	2	2
- medisinske ærend	3	3
- fornøyelse/underholdning	4	4
- andre privat ærend	8	10
Organisert fritidsaktivitet	4	6
Ferie/fritid	32	36
Besøk hos slekt/venner	33	25
Andre formål	14	14
I alt	100	100

### 6.3 Hva betyr mest for omfanget av private reiser?

Både sosioøkonomisk status og bosted er tilsynelatende viktig for å forklare forskjeller i omfanget av private reiser. Også her vil det imidlertid være andre forhold som bidrar til å forklare at enkelte reiser mer enn andre, man må i alle fall kontrollere for mulige effekter av andre faktorer.

Tabell 6.8 viser resultater fra en regresjonsanalyse hvor antall private reiser inngår som avhengig variabel, og bosted, kjønn, sosioøkonomisk status, bilhold, familietype og utdanning inngår som prediktorer. Alder er utelatt fordi dette er høyt korrelert med sosioøkonomisk status. Estimeringsgrunnlaget er alle personer i undersøkelsen, også de som ikke hadde foretatt noen privat reise over 100 km sist måned.

Bosted, sosioøkonomisk status (fagfunksjonærer og studenter/skoleelever), grad av tilgang på bil, utdanning og familietype er signifikante variabler ( $p < ,05$ ), mens kjønn ikke betyr noe for omfanget av private reiser.

Utdanning er det som har størst betydning, personer med bakgrunn fra universitets- eller høyskolestudier reiser oftere enn dem med ni- eller tolvårig skolegang. Utdanning har utvilsomt en inntektsmessig side, tilsvarende som sosioøkonomisk status. Sosioøkonomisk status har følgelig også mye å si for hvor mye man reiser. Imidlertid ser vi at studenter og skoleelever, og spesielt førstnevnte (jfr avsnitt 6.2.1), er en gruppe med høy reisefrekvens. Det er derfor ikke alene inntektsmessige forhold som er avgjørende.

De som bor i spredtbygde strøk reiser oftere enn de som bor i de største byene, noe som nok har sammenheng med at tjenestetilbudet er dårligere utbygd utenfor de store sentraene. Dette ser vi igjen i reisemønsteret hvor bosatte utenfor byene har en langt høyere andel reiser knyttet til private ærend, og spesielt ærend i forbindelse med medisinsk behandling og innkjøp. Private ærend er som regel kortere turer (mellom 100 og 150 km), og relativt sett gjennomføres disse hyppigere enn andre private reiser.

Bilholdet betyr mye for omfanget av private reiser. Ikke overraskende reiser de som oppgir at de alltid har tilgang på bil langt oftere enn andre. I alt sier 66 prosent av de spurte at de alltid har tilgang på bil. Andelen er noe høyere blant

menn enn blant kvinner (72 vs 60 prosent), men forskjellene er redusert siden forrige reisevaneundersøkelse.

Tabell 6.8: Betydningen av ulike forhold for omfanget av private reiser over 100 km innenlands. Regresjon med negativ binomial modell

Variabel	Koeffisient	T-verdi
Konstant	-0,706	-5,628**
<i>Bosted:</i> <sup>1</sup>		
Mindre byer	0,079	1,124
Resten av landet	0,153	2,565**
<i>Kjønn:</i> <sup>2</sup>		
Mann	-0,075	-1,412
<i>Sosioøkonomisk status:</i> <sup>3</sup>		
Arbeider/underordnet funksjonær	0,021	0,271
Fagfunksjonær	0,197	2,215**
Overordnet stilling	0,160	1,488
Eier av virksomhet	0,148	1,281
Student/skoleelev	0,246	2,310**
<i>Bilhold:</i>		
Grad av tilgang på bil	0,110	2,558**
<i>Utdanning:</i> <sup>4</sup>		
Høgskole/universitet	0,277	4,166**
<i>Familietype:</i> <sup>5</sup>		
Husholdning med barn	-0,114	-2,095**
<i>Modell:</i>		
N		5880
Spredningsparameter $\alpha$		2,005
Log-likelihood		-7004

\*p<,10    \*\*p<,05

Referansegrupper:

<sup>1</sup> Bosatte i de 10 største byene

<sup>2</sup> Kvinner

<sup>3</sup> Ikke yrkesaktive

<sup>4</sup> Grunnskole/videregående skole

<sup>5</sup> Husholdning uten barn

## 7 Transportmiddelbruk på hovedrelasjoner og intercitystrekninger

### 7.1 Utviklingen i konkurranseforholdet mellom transportmidler på hovedrelasjonene

Reisevaneundersøkelsene gir informasjon om reisenes start- og endested. Dette gir blant annet grunnlag for å se på transportmiddelfordelingen på reiser mellom landsdeler og fylker. Konkurransesituasjonen mellom transportmidlene har endret seg mye på 1990-tallet, blant annet ved at flyet har tatt markedsandeler på reiser over 300 km. Når vi i tabell 7.1 bryter resultatene ned på hovedrelasjonene i Sør-Norge, gjør denne utviklingen seg enda sterkere gjeldende.<sup>9</sup>

Tabell 7.1: Transportmiddelbruk på hovedrelasjoner i Sør-Norge i 1992 og 1998.\*  
Prosent

Start- og endepunkt:	Mellom Oslo/Akershus og Hordaland		Mellom Oslo/Akershus og Trøndelag		Mellom Oslo/Akershus og Rogaland		Mellom Oslo/Akershus og Vest-Agder	
	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998
Bil	37	18	35	23	27	14	54	44
Buss	6	1	6	3	3	1	3	3
Tog	15	13	16	13	6	2	21	14
Fly	39	68	42	60	58	82	19	38
Annet/uopp-gitt/usikkert	3	-	1	1	6	1	3	1
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Flyet tar markedsandeler på alle relasjonene, og øker i gjennomsnitt med nesten 20 prosentpoeng. Relativt sett er økningen sterkst på reiser mellom Oslo/Akershus og Vest-Agder hvor andelen flyreiser er fordoblet siden 1992, og minst på reiser til/fra Rogaland hvor flyreisenes markedsandel "bare" har økt med 41 prosent.

Andelen arbeidsbetingede reiser har økt siden forrige reisevaneundersøkelse (jfr avsnitt 4.2). Med unntak av reiser mellom Oslo/Akershus og Rogaland gjør denne utviklingen seg sterkt gjeldende på hovedrelasjonene i Sør-Norge. På reiser til/fra Vest-Agder, Hordaland og Trøndelag har andelen arbeidsbetinget trafikk økt med

<sup>9</sup>Tabellen bygger på følgende antall observasjoner: Oslo/Akershus-Hordaland 299 reiser, Oslo/Akershus-Trøndelag 245 reiser, Oslo/Akershus-Rogaland 173 reiser og Oslo/Akershus-Vest-Agder 148 reiser. Resultatene er m a o forbundet med usikkerhet.



henholdsvis 10, 13 og 14 prosentpoeng. Dette har definitivt også bidratt til flyets sterke vekst i perioden.

På hovedrelasjonene taper både bil, buss og tog terreng til flyet. Bussen er for eksempel i ferd med å bli marginalisert på de store relasjonene. Unntaket er reiser til/fra Vest-Agder. For ekspressbussen er imidlertid underveistrafikk hovedmarkedet, og den har nok i mindre grad ambisjon om å konkurrere på endepunktstrafikk i disse korridorene? Toget har også tapt, men det er likevel bilen folk i størst grad velger bort til fordel for flyet. Bilreisenes andel av trafikken til/fra Hordaland og Rogaland er halvert i perioden, men også nordover til Trøndelag og sørover til Vest-Agder er det nå relativt sett langt færre som velger bilen enn tidligere.

Bryter vi resultatene ned på arbeidsbetingede reiser og private reiser ser situasjonen slik ut:

Tabell 7.2a: Transportmiddelbruk på hovedrelasjoner i Sør-Norge i 1992 og 1998.\*  
Arbeidsbetingede reiser. Prosent

Start- og endepunkt:	Mellom Oslo/Akershus og Hordaland		Mellom Oslo/Akershus og Trøndelag		Mellom Oslo/Akershus og Rogaland		Mellom Oslo/Akershus og Vest-Agder	
	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998
Bil	14	9	19	3	16	4	41	7
Buss	2	-	-	1	-	-	7	-
Tog	8	6	7	1	3	1	-	4
Fly	75	85	74	94	79	94	52	86
Annet/uopp-gitt/usikkert	1	-	-	1	2	1	-	3
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulike referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Tabell 7.2b: Transportmiddelbruk på hovedrelasjoner i Sør-Norge i 1992 og 1998.\*  
Private reiser. Prosent

Start- og endepunkt:	Mellom Oslo/Akershus og Hordaland		Mellom Oslo/Akershus og Trøndelag		Mellom Oslo/Akershus og Rogaland		Mellom Oslo/Akershus og Vest-Agder	
	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998	RVU 1992	RVU 1998
Bil	55	30	40	38	43	24	58	57
Buss	10	1	8	3	7	3	2	4
Tog	19	23	19	24	10	2	26	18
Fly	15	46	31	33	36	70	12	20
Annet/uopp-gitt/usikkert	1	-	2	2	4	1	2	1
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulike referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Vi skal være litt forsiktige med å tolke disse tallene for langt ettersom antall observasjoner innenfor hver celle er få, men utviklingen synes ikke urimelig. Flyet må kunne sies å ha vunnet kampen om de arbeidsbetingede reisene, i alle fall på reiser til/fra Trøndelag og Rogaland. På starten av 1990-tallet hadde bilen

et visst fotfeste i disse korridorene, men nå har flyet tatt over så godt som all trafikk. Også på de to andre relasjonene kan dette hevdes å være tilfellet, selv om både bilen og toget har klart å opprettholde et lite marked her. Hvorvidt det fortsatt vil overføres trafikk fra bil, tog og buss til fly på disse relasjonene (og reiser over 300 km generelt), er mer tvilsomt. Til det er nok disse reisene enten for prisfølsomme eller så representerer flyet rett og slett ikke et alternativ ut fra praktiske forhold (f eks servicearbeidere som må medbringe redskap, selgere som er avhengige av vareprøver etc).

Fritidsreisende har fortsatt en mer variert transportmiddelbruk, men også for de private reisene er endringene dramatiske, og i flyets favør. Flyets markedsandeler har økt formidabelt på alle strekninger med unntak av reiser til/fra Trøndelag. Det er interessant å merke seg at dette rammer de øvrige transportformene ulikt, avhengig av hvilken strekning det gjelder. I korridoren Oslo/Akershus-Hordaland er bil og buss taperne, mens toget faktisk har økt litt. På reiser til/fra Rogaland taper både bil, buss og tog, mens flyets økning på reiser til/fra Vest-Agder skjer på bekostning av toget. Her er bilens andel så godt som konstant, noe som også gjelder på private reiser til/fra Trøndelag.

I hvilken grad er så dagens markedsdeling mellom transportmidlene også framtidens? Selv om dagens markedsdeling ikke er noe udiskutabelt faktum (jfr diskusjon i avsnitt 4.4.1), er det liten tvil om at flyet har vokst relativt dramatisk på 1990-tallet. Legger vi tallene i tabell 7.1 til grunn er det for flyets del snakk om at man årlig tar mellom seks prosent (til/fra Rogaland) og 12 prosent (til/fra Vest-Agder) av markedet. Hvis denne trenden fortsetter vil flyet i løpet av få år ha tatt over all trafikk på disse relasjonene, og det er vel ingen som tror på en slik utvikling?

Hvorvidt dagens markedsfordeling også er framtidens er blant annet betinget av tilbuds- og prisutviklingen innen de ulike transportmidlene. På vegsida domineres ”tilbudsutviklingen” i henhold til Norsk veg- og vegtrafikkplan av opprustingsprosjekter av eksisterende veger. Selv om vi fortsatt finner noen prosjekter hvor store bruer, tunneller og vegutløsning inngår, er de forholdsvis beskjedne i antall, og i de neste vegplanene vil slike prosjekter bli enda færre. Dette viser at vegnettet i Norge er i ferd med å bli ferdig utbygd i forhold til å dekke vår spesielle geografi og vårt spesielle bosettingsmønster.

At Norge er nært ferdigutbygget på vegsida innebærer isolert sett at potensialet for større markedsandeler for bilen er mindre. Konkurransen framover vil derfor avgjøres av andre forhold som styrer den reisendes valg, for eksempel utviklingen i relative priser. Et sentralt spørsmål i så måte er i hvilken grad prisutviklingen på fly er bærekraftig.

Etter Color Airs fall har både SAS og Braathens kuttet i antall avganger, og Braathens har varslet at gjennomsnittsprisen på en flybillett vil øke med 20 prosent. Deler av denne prisøkningen kommer naturlig som følge av redusert utbud av rabatterte billetter, men man må også forvente en reell prisøkning på enkelte billettyper. Og mens flybransjen slikker sine sår er NSB på offensiven. 1. november ble krengetog satt i drift på Sørlandsbanen, og fra januar 2000 får også Dovrebanen krengetog mens Bergensbanen kommer etter i løpet av sommeren 2000.

Krengetoget representerer en forbedring både i komfort og service, men ikke minst blir reisetiden (vesentlig) redusert. Mellom Oslo og Kristiansand reduseres reisetiden i gjennomsnitt med 43 minutter. På mange strekninger mellom Oslo/Akershus og Vest-Agder blir toget nå konkurransedyktig med flyet på reisetid, og prismessig vil det ligge godt under flyet i de fleste tilfeller. Det er liten tvil om at dette skaper et potensiale for å overføre trafikk til tog, og da i første rekke fra fly. Likevel er den generell hovedkonklusjonen for alle transportmidlene at vekstpotensialet først og fremst ligger i evnen til å skape ny trafikk i gamle og nye delmarkeder, og i mindre grad i overført trafikk fra andre.

## 7.2 Intercityrelasjonene på Østlandet

Tabell 7.3 viser utviklingen i transportmiddelbruken på intercityrelasjoner på Østlandet. Intercityrelasjoner er her definert som alle reiser som er 100 km og lengre og som går mellom byene på Østlandet, fra Lillehammer i nord til Skien i sørvest og Halden i sørøst. Datamaterialet viser at gjennomsnittslengden for intercityreisene, slik de her er definert, er 126 km.

Tabell 7.3: Transportmiddelbruk på intercityrelasjoner på Østlandet i 1992 og 1998.\*  
Prosent

	1992	1998
Bil	77	75
Buss	4	4
Tog	17	19
Annet/uoppgitt	2	2
Sum	100	100

Det har bare skjedd mindre endringer i transportmiddelvalget på intercityreisene i løpet av 1990-tallet. Hovedinntrykket er som i 1992 at bilen er det viktigste reisemidlet på disse strekningene. Nærmere bestemt foregår tre av fire reiser med bil, mens toget står for hver femte reise og bussen for det øvrige. Toget har relativt sett styrket seg noe på bekostning av bilen. NSB har da også opplevd en sterk trafikkvekst på sine intercityrelasjoner i perioden. Slik sett skulle man forventet at toget hadde større andeler av markedet. På den annen side har veinettet i de sentrale Østlandsområdene blitt kraftig oppgradert på 1990-tallet, og dette synes å ha bidratt til at bilen fortsatt er det transportmidlet de fleste velger på slike reiser.

Ser vi derimot på reisens formål er det til dels store endringer å spore (tabell 7.4). Både pendlerreiser og yrkesreiser utgjør nå en vesentlig større andel av intercityreisene enn i 1992. Dette har både sin årsak i at bosettingsmønsteret har endret seg og at man på 1990-tallet har fått et mer integrert arbeidsmarked på Østlandet.

For de private reisene har det tilsynelatende skjedd store endringer i sammensetningen av reisene. Vi skal imidlertid være forsiktige med å tolke utviklingstall, både på grunn av at referanseperioden er forskjellig og at det er et relativt beskjedent antall reiser som ligger til grunn for beregningene i 1998 (i underkant

av 600 reiser). Hovedtendensen henimot flere arbeidsbetingede reiser og færre private reiser synes imidlertid å være plausibel.

Tabell 7.4: Reiser i intercityområdet på Østlandet etter formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	1992	1998
Til/fra arbeid	3	9
Yrkesreise	16	24
Privat ærend	11	17
Organisert fritidsaktivitet	8	3
Ferie/fritid	20	17
Besøk hos slekt/venner	35	21
Annet	7	9
I alt	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulike referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

## 8 Utenlandsreisene

### 8.1 Hovedtall

Vi innleder dette kapitlet med å se på omfanget av utenlandsreisene. Tilsvarende med tidligere ser vi på det totale antall reiser som foretas, den gjennomsnittlige reiseaktiviteten i befolkningen (og nærmere spesifiserte undergrupper), d v s reisefrekvensen, og hvor stor del av befolkningen (eller grupper i befolkningen) som foretar en eller flere utenlandsreiser i løpet av en måned.

En utenlandsreise har start- eller endepunkt utenfor Norge. Utenlandsreisene er ikke avstandsfestet. Følgelig vil de i noen tilfeller også innbefatte reiser under 100 km, for eksempel kortere handleturer som bosatte i Østfold/Hedmark foretar til Sverige. Dette er det viktig å ha klart for seg når vi ser på strukturen og reisemålene for utenlandsreisene.

Tabell 8.1: Reiseomfang for reiser til/fra Norge etter formål i 1998<sup>10</sup>

	I alt	Arbeidsbetingede	
		reiser	Private reiser
Totalt antall reiser	785 000	180 000	605 000
Reisefrekvens	0,21	0,05	0,16
Andel som har reist	11%	2%	9%

Totalt foretar befolkningen 13 år og eldre knapt 800 000 reiser til/fra Norge pr måned. Dette tilsvarer drøyt 9,4 millioner reiser årlig dersom vi legger reisevaneundersøkelsens populasjon og definisjon av en reise til grunn. Hver måned er det i gjennomsnitt 11 prosent av befolkningen som foretar minst en utenlandsreise, d v s om lag 400 000 personer. Ettersom det relativt sett er få som reiser utenlands blir reisefrekvensen lav, nærmere bestemt 0,21 reiser. Det er langt mindre variasjon i reiseomfanget for utenlandsreisene enn for reiser i Norge.

Blant dem som har reist finner vi at 95 prosent har reist kun en eller to ganger. Med andre ord er det kun fem prosent som har foretatt mer enn en tur/retur reise.

Ser vi på reiseformål finner vi at 77 prosent av reisene skjer i privat øyemed. Dette er tre prosentpoeng høyere enn for innenlandske reiser, men tilsvarende som for disse har andelen private reiser sunket siden forrige reisevaneundersøkelse i 1992. Den gang var 80 prosent av reisene private.

Det er svært få, nærmere bestemt kun 0,4 prosent av befolkningen, som både har reist i privat sammenheng og i forbindelse med arbeid til utlandet. Ser vi på sammenhengen mellom innenlandske reiser og reiser til/fra utlandet finner vi her

<sup>10</sup> Til grunn for disse beregningene ligger i alt 2 027 reiser som ble foretatt av 1 021 personer. Hver av disse hadde med andre ord foretatt 1,99 reiser i gjennomsnitt.

ingen korrelasjon ( $r=,015$ ). Det er med andre ord ikke slik at de som reiser mye innenlands også er de som dominerer trafikken til/fra utlandet.

## 8.2 Reiseformål og reisemål

Som for innenlandsreisene er ferie/fritid det viktigste reiseformålet:

Tabell 8.2: Reiser til/fra Norge etter formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	1992	1998
Til/fra arbeid	4	4
Yrkesreise	16	19
Privat ærend	6	10
Organisert fritidsaktivitet	4	4
Ferie/fritid	56	45
Besøk hos slekt/venner	8	7
Annet	6	11
I alt	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

45 prosent av nordmenns reiser til/fra Norge skjer i forbindelse med ferie og fritid. Besøk hos slekt/venner, som utgjorde mer enn hver femte reise innenlands, står kun for syv prosent av trafikken, mens hver tiende utenlandsreise foretas i tilknytning til private ærend. I sistnevnte gruppe oppgir 41 prosent at formålet med reisen var fornøyelse og underholdning, mens hver femte var på en innkjøpsreise. Her kommer med andre ord handleturene til Sverige og Danmark inn.

Hver femte reise er en yrkesreise, mens kun en liten andel (fire prosent) er pendlerreiser i forbindelse med arbeid. Innenfor yrkesreisene finner vi at hver tredje skjer i tilknytning til kurs og konferanser, 20 prosent er forhandlinger, salg og innkjøp, 10 prosent er serviceoppdrag eller konsulentbistand, mens de øvrige har andre formål. Sammenlignet med yrkesreisene innenlands har utenlandsreisene større innslag av forhandlinger, salg og innkjøp, mens de er mindre orientert mot kurs og konferanser. Dette mønsteret så man for øvrig også i reisevaneundersøkelsen på fly.

Ser man på utviklingen siden 1992 har denne gått i samme retningen som for innenlandsreisene, d v s flere yrkesreiser og private ærend, og relativt sett færre ferie- og fritidsreiser.

Fordelt på reisemål finner vi ikke uventet at en stor del av nordmenns utenlandsreiser går til Sverige:<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Tabellen bygger på følgende antall observasjoner: Sverige: 634 reiser, Danmark: 335 reiser, Storbritannia: 204 reiser, øvrige land i Nord-/Mellom-Europa: 220 reiser, Sør-Europa: 253 reiser, land utenfor Europa: 96 reiser. For 285 reiser ble det ikke oppgitt start-/endepunkt.

Tabell 8.3: Reiser til/fra Norge etter reisemål i 1992 og 1998.\* Prosent

	1992	1998
Sverige	25	34
Danmark	23	19
Storbritannia	10	13
Øvrige land i Nord- og Mellom-Europa (inkl Frankrike)	20	14
Sør-Europa	16	14
Utenfor Europa	6	6
I alt	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulike referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

I henhold til RVU 1997/98 har hver tredje reise start- eller endepunkt i Sverige. Som forventet er Sverige det mest populære reisemålet, men det er likevel grunn til å anta at dette anslaget er noe lavt. Beregninger foretatt med bakgrunn i passasjerstatistikk fra transportselskapene samt trafikktegninger for bil, viser at om lag 40 prosent av nordmenns reiser til/fra utlandet ender eller starter i Sverige. Det er derfor sannsynlig at disse reisene er underrapportert i datamaterialet. Vi mistenker spesielt at undersøkelsen ikke har klart å fange opp alle handleturene som gjøres til Sverige. Vel og merke er trafikken kjennetegnet ved en høyere andel private ærend (tabell 8.4), men det er grunn til å tro at disse reisene burde utgjort en større andel av totalen. Reisene til Sverige kjennetegnes ellers av færre arbeidsbetingede reiser og flere besøksreiser enn gjennomsnittet (tabell 8.4).

17 prosent av nordmenns reiser til/fra utlandet går til Danmark. Også disse reisene kjennetegnes av en forholdsvis lav andel arbeidsbetingede trafikk og relativt sett mange private ærend. Danmark er imidlertid også et kjært reisemål når nordmenn drar på ferie, og nær halvparten av reisene skjer derfor i forbindelse med ferie og fritid.

Sammenlignet med 1992 har reiser til Sverige tilsynelatende økt i betydning mens Danmark har blitt litt mindre populært. Vi skal imidlertid være forsiktige med å legge for mye vekt på utviklingstall, også fordi antall observasjoner innen enkelte celler er få.

I henhold til RVU 1997/98 går hver fjerde reise til Storbritannia eller andre land i Nord- og Mellom-Europa. På disse reisene er arbeidsrelaterte formål av langt større betydning enn på reiser innen Skandinavia. Men også Storbritannia er et populært feriemål for nordmenn, og 40 prosent av reisene er derfor i tilknytning til ferie og fritid.

13 prosent av reisene har start- eller endepunkt i land i Sør-Europa. På reiser til Sør-Europa skjer hele syv av ti i forbindelse med ferie og fritid. Her kommer chartertrafikken inn – 56 prosent av reisene til/fra Sør-Europa oppgis å være charterreiser.

Kun fem prosent av reisene går til land utenfor Europa. Disse reisene særpreges av et høyt innslag arbeidsbetinget trafikk og ferie- og fritidsreiser, mens andre formål er av marginal betydning. Tallene baserer seg imidlertid på kun 96 observasjoner, usikkerheten i resultatene er med andre ord stor.

Tabell 8.4: Reiser til/fra Norge etter reisemål og -formål i 1998. Prosent

	Sverige	Danmark	Stor- britannia	Nord- /Mellom- Europa	Sør- Europa	Utenfor Europa
Til/fra arbeid	2	4	7	9	1	3
Yrkesreise	15	13	25	30	8	31
Privat ærend	15	15	3	10	3	2
Organisert fritidsaktivitet	6	5	5	5	0	0
Ferie/fritid	36	48	40	34	71	52
Besøk hos slekt/venner	13	9	3	2	1	5
Annet	13	6	17	10	16	7
I alt	100	100	100	100	100	100

## 8.3 Hvem er de som reiser?

### 8.3.1 Kjønn og alder

Også på reiser til og fra utlandet er det forskjell i menns og kvinners reisevaner:

Tabell 8.5: Reiseomfang for reiser til/fra Norge etter kjønn i 1998

	I alt	Kvinner	Menn
Andel av utvalget	100	51	49
Antall reiser	785 000	355 000	430 000
Reisefrekvens	0,21	0,19	0,24
Andel som har reist	11%	10%	12%

Menn står bak et flertall av reisene, nærmere bestemt 55 prosent. Andelen som tar del i reisene er også litt høyere blant menn enn blant kvinner. Av de knapt 1,8 millioner menn 13 år og eldre som er bosatt i Norge, foretar drøyt 12 prosent (om lag 215 000 personer) minst en utenlandsreise i måneden. Tilsvarende andel blant kvinnene er 10 prosent, eller ca 190 000 personer. Reisefrekvensen er følgelig også noe høyere blant menn. Likevel er forskjellene mellom kjønnene mindre for utenlandsreisene enn for reiser innenlands, noe som blant annet kan ha sammenheng med at reiser til/fra Norge har et noe større innslag av private formål. Forholdet mellom kvinner og menn har endret seg lite siden forrige reisevaneundersøkelse. Den gang sto menn bak 54 prosent av reisene.

Forskjellene i reisemønster er på den annen side større for utenlandsreisene enn for reiser innenlands (tabell 8.6). Mer enn hver tredje reise til/fra Norge som menn foretar er arbeidsbetinget, mens tilsvarende andel blant kvinnene er ni prosent. Ulikheter i yrkesaktivitet og yrkesstatus er utvilsomt en medvirkende årsak til dette, men også når vi kontrollerer for slike forhold finner vi signifikante forskjeller mellom kjønnene.



Tabell 8.6: Reiser til/fra Norge etter kjønn og formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	Kvinner		Menn	
	1992	1998	1992	1998
Til/fra arbeid	-	2	7	6
Yrkesreise	6	7	25	28
Private ærend	6	12	5	8
Organisert fritidsaktivitet	5	2	4	7
Ferie/fritid	64	57	50	34
Besøk hos slekt/venner	12	8	4	6
Annet	7	12	5	11
I alt	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Ser vi på kjønnsfordelingen i ulike aldersgrupper finner vi, tilsvarende med innenlandsreisene, at mannsdominansen er størst i aldersgruppene 35 til 66 år. For ungdom mellom 13 og 17 år er det et klart kvinneoverskudd. Denne yngste aldersgruppen står bak 13 prosent av reisene. Relativt sett er derfor ungdommen av større betydning for reiser utenlands enn for reiser i Norge hvor de står for seks prosent av det totale antall reiser.

Tabell 8.7: Reiser til/fra Norge etter kjønn og alder i 1992 og 1998.\* Prosent

Alder	I alt		Prosentandel i hver aldersgruppe i 1998	
	1992	1998	Menn	Kvinner
13-17 år	9	13	38	62
18-24 år	13	10	52	48
25-34 år	16	14	53	47
35-44 år	19	22	61	39
45-54 år	24	26	60	40
55-66 år	13	10	59	41
67 år og eldre	6	5	45	55
I alt	100	100	55	45

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Utviklingen har i stor grad gått i samme retning som for de innenlandske reisene. En større andel av reisene foretas nå av aldersgruppen 35-54 år, mens andelen personer mellom 18 og 24 år er gått tilbake. Gjennomsnittsalderen blant de reisende er imidlertid den samme som i 1992, nemlig 40 år.

### 8.3.2 Bosted

Det er store forskjeller i reiseomfanget mellom bosatte i og utenfor byene:

Tabell 8.8: Reiseomfang for reiser til/fra Norge etter bosted i 1998

	I alt	10 største byer	Mindre byer	Resten av landet
Andel av utvalget	100	52	19	29
Antall reiser	785 000	510 000	145 000	130 000
Reisefrekvens	0,21	0,27	0,20	0,12
Andel som har reist	11%	14%	11%	7%

Nær to av tre utenlandsreiser foretas av dem som bor i de 10 største byene, 18 prosent av bosatte i mindre byer, mens de som bor i spredtbygde strøk kun står bak hver sjette reise. Det er med andre ord en klar overrepresentasjon av ”storbyene” innenfor utenlandsreisene, noe som både har bakgrunn i at det er flere som tar del i reisene og at man reiser oftere enn i andre strøk av landet.

Denne overrepresentasjonen må ses i sammenheng med at hver fjerde reise skjer i forbindelse med arbeid, og at den internasjonale delen av norsk næringsliv i stor grad er lokalisert i de største byene. De som bor i de største byene har da også en langt høyere andel arbeidsbetingede reiser til utlandet, nærmere bestemt 27 prosent mot 18 prosent for bosatte i mindre byer og 11 prosent for de som bor i spredtbygde strøk. Overrepresentasjonen har imidlertid også sammenheng med transportmiddeltilgangen i den forstand at tilgjengeligheten til flyreiser er bedre i sentrale strøk av landet. Flyet er det dominerende transportmidlet på reiser til/fra Norge, mer enn halvparten av utenlandsreisene foregår nå med fly som hovedtransportmiddel.

Det er også store forskjeller hva gjelder reisemål:

Tabell 8.9: Reiser til/fra Norge etter bosted, reisemål og formål i 1992 og 1998.\* Prosent

	10 største byer		Mindre byer		Resten av landet	
	1992	1998	1992	1998	1992	1998
Sverige	23	36	31	36	26	27
Danmark	23	18	29	18	18	23
Storbritannia	10	15	8	12	9	15
Øvrige land i Nord- og Mellom-Europa (inkl Frankrike)	22	13	16	17	22	7
Sør-Europa	16	13	11	9	19	25
Utenfor Europa	6	5	5	8	6	3
I alt	100	100	100	100	100	100

\* Resultatene fra undersøkelsene i 1992 og 1998 er ikke direkte sammenliknbare på grunn av ulik referanseperiode, jfr avsnitt 3.6

Bosatte i spredtbygde strøk reiser i langt større grad til Sør-Europa enn hva tilfellet er for de som bor i byene. Dette så man også i 1992, men tendensen har forsterket seg i løpet av perioden. Reiser til Sør-Europa er som nevnt ofte forbundet med charter, og charterreiser er følgelig langt mer utbredt blant bosatte i spredtbygde strøk. Mens 30 prosent av utenlandsreisene som foretas av disse er

charterreiser, er tilsvarende andel for dem som bor i de største byene 17 prosent. Sverige og Danmark er de mest populære reisemålene blant de som bor i byene.

### 8.3.3 Hva betyr mest for omfanget av reiser til utlandet?

Tabell 8.10 viser resultater fra en logistisk regresjonsanalyse. Avhengig variabel beskriver hvorvidt man har foretatt en eller flere utenlandsreiser i løpet av siste måned (0=har ikke reist, 1=har reist), mens bosted, kjønn, sosioøkonomisk status, bilhold, familietype og utdanning inngår som prediktorer. Estimeringsgrunnlaget er alle personer i undersøkelsen.

Tabell 8.10: Betydningen av ulike forhold for hvorvidt man har foretatt utenlandsreise i løpet av den siste måneden. Logistisk regresjon

Variabel	Koeffisient	Wald	Sig.
Konstant	-2,274	120,58	,000
<i>Bosted:</i> <sup>1</sup>			
Mindre byer	-,197	3,199	,074
Resten av landet	-,642	34,609	,000
<i>Kjønn:</i> <sup>2</sup>			
Mann	,163	3,569	,059
<i>Sosioøkonomisk status:</i> <sup>3</sup>			
Arbeider/underordnet funksjonær	,155	1,248	,264
Fagfunksjonær	,463	9,208	,002
Overordnet stilling	,779	23,424	,000
Eier av virksomhet	,318	2,260	,133
Student/skoleelev	,511	8,316	,004
<i>Bilhold:</i>			
Grad av tilgang på bil	,001	,000	,987
<i>Utdanning:</i> <sup>4</sup>			
Høyskole/universitet	,250	6,044	,014
<i>Familietype:</i> <sup>5</sup>			
Husholdning med barn	-,239	7,531	,006
<i>Modell:</i>			
N	5889		
-2 Log-likelihood	4024,965		
Goodness of Fit	5961,120		
Chi-Square	123,592	df=11	p<,000

Referansegrupper:

<sup>1</sup> Bosatte i de 10 største byene

<sup>4</sup> Grunnskole/videregående skole

<sup>2</sup> Kvinner

<sup>5</sup> Husholdning uten barn

<sup>3</sup> Ikke yrkesaktive

Bosted (spredtbygde strøk), sosioøkonomisk status (fagfunksjonærer, personer i overordnede stillinger og studenter/skoleelever), utdanning og familietype er signifikante variabler ( $p < ,05$ ), mens kjønn og bosted (mindre byer) er svakt signifikant ( $p < ,10$ ).

Det er med andre ord mange av de samme forholdene som forklarer variasjoner i omfanget av reiser til utlandet som reiser i Norge. Dette er for så vidt som forventet. Bosted har imidlertid skiftet fortegn, og bilholdet har ikke i samme grad betydning for reiseomfanget. Men også her spiller sosioøkonomiske forhold som yrkesstatus og utdanning inn, og også til utlandet reiser husholdninger med hjemmeboende sjeldnere enn husholdninger uten barn.

## Referanser

- Denstadli, J.M. (1999)  
*Sammenligning av flyreisene i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1997/98 og Reisevaneundersøkelsen på fly 1997/98*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arbeidsdokument TR/0890/1999
- Denstadli, J.M. (1998)  
*Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng. Eksempelstudier av tre norske bedrifter*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 411/1998
- Denstadli, J.M. og J.I. Lian (1998)  
*Memory Effects in Long Distance Travel Surveys*. TEST Working paper. Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Hjorthol, R. (1999)  
*Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 436/1999
- Hjorthol, R. (1998)  
*Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 391/1998
- Klæboe, R. og B. Grue (1999)  
*Analysis of the sampling method in the 1998 Norwegian Travel Survey using WesVar*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI working report 1135/1999
- Lian, J.I. (1997)  
*Utviklingen i tilbud, trafikk og lønnsomhet på flyruter til utlandet 1992-96*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arbeidsdokument TRU/0688/1997
- Lian, J.I., B. Nicolaysen og O.I. Larsen (1993)  
*Konsekvenser av økt luftfartskonkurranse*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 191/1993
- Mintzberg, H. (1973)  
*The nature of managerial work*. Harper and Row. New York
- Rideng, A. (1999)  
*Transportytelser i Norge 1946-1998*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1146/1999
- Rideng, A. og J.M. Denstadli (1999)  
*Reisevaner på rutefly 1992-1998*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 441/1999
- Stangeby, I., J.V. Haukeland og A. Skogli (1999)  
*Reisevaner i Norge 1998*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 436/1999

# **Vedlegg**

**Spørreskjema til basisdelen av  
reisevaneundersøkelsen 1997-98**



## Spørreskjema til basisdelen av reisevaneundersøkelsen 1997-98

### **Innhold:**

<b>Introduksjon</b>	<b>2</b>
<b>Husholdningens tilgang til transportmidler</b>	<b>2</b>
<b>Gårdagens reiser</b>	<b>5</b>
<b>Lange reiser</b>	<b>9</b>
<b>Arbeid/yrke</b>	<b>11</b>
<b>Arbeidsreisen</b>	<b>13</b>
<b>Ektefelle/samboer</b>	<b>16</b>
<b>Husholdning</b>	<b>17</b>
<b>Bakgrunnsopplysninger på IO</b>	<b>17</b>

## Introduksjon

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

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

15. *Er din gateadresse xx?*

- Ja
- Nei
- Ubesvart
- Vet ikke

Hvis svart NEI/ubesvart i spm 15:

16. *Hva er din korrekte gateadresse?*

17. Noter postnummer

18. Noter poststed

Alle:

19. *Hva er din alder?*

Antall år

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

Antall personer

## Husholdningens tilgang til transportmidler

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

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



Hvis eier eller kan disponere sykkel:

22. *Hva slags sykkel har du?*

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

Terrengsykkel/off road sykkel

Racersykkel

Touring sykkel/bysykkel

Hybridsykkel (krysning av terreng- og racersykkel)

Vanlig sykkel

Annen sykkel

Ubesvart

Vet ikke

Alle:

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

Eier

Kan disponere

Nei

Ubesvart

Vet ikke

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

Eier

Kan disponere

Nei

Ubesvart

Vet ikke

Hvis IO er 18 år eller eldre:

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

Ja

Nei

Ubesvart

Vet ikke

Hvis JA i spm 25:

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

Årstall

Ubesvart

Vet ikke

Alle:

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

Eier

Kan disponere

Nei

Ubesvart

Hvis svart ja i spm 27:

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

Antall

Ubesvart

Vet ikke

29. *Årsmodell på bil nr 1?*

Årstall

Ubesvart

Vet ikke

30. *Hva slags type bil er dette?*

Personbil/stasjonsvogn

Kombinert bil

Varebil

Lastebil

Buss/minibuss (minst 10 seter)

Campingbil/bobil

Ubesvart

Vet ikke

31. *Når ble denne bilen anskaffet?*  
 Årstall  
 Ubesvart  
 Vet ikke
33. *Hvem er bil nr 1 registrert på?*  
 IO  
 Ektefelle  
 Samboer  
 Mor  
 Far  
 Søsken  
 Barn  
 Annet husholdningsmedlem  
 Privat person utenfor  
 husholdningen  
 Arbeidsgiver/firma  
 Ubesvart  
 Vet ikke
34. *Hvor mange kilometer ble denne bilen kjørt siste 12 måneder?*  
 Antall kilometer  
 Ubesvart  
 Vet ikke
35. *Årsmodell på bil nr 2?*  
 etc til og med bil nr 5.
- Respondenten har førerkort for bil og eier/disponerer bil:
59. *Hvilke muligheter til å bruke bil til egen kjøring hadde du i går? Kunne du bruke bil hele dagen, bare dagtid (til kl 1700), bare kveldstid (etter kl 1700), eller hadde du ikke tilgang til bil?*  
 Hele dagen  
 Bare på dagtid (til kl 1700)  
 Bare på kveldstid (etter kl 1700)  
 Ikke tilgang til bil
60. *Hvilken type billett brukte du sist du reiste med lokal kollektivtransport?*  
 Enkeltbillett  
 Årskort/halvårskort  
 Måneds-/halvmåneds kort  
 Ukeskort  
 Dagskort  
 Klippkort/flerreisekort  
 Ungdomskort  
 Skolekort  
 TT-kort  
 Andre billett-/korttyper  
 Reiste gratis/fri billett  
 Finnes ingen kollektive transportmidler  
 Ubesvart  
 Husker ikke/vet ikke  
 Reiser ikke kollektivt
61. *Hvilke kollektive transportmidler finnes innenfor 15 min gangavstand, det vil si ca 1,0 - 1,5 km fra boligen? NB! Flere transportmidler kan krysses av. Les opp:*  
 Buss  
 Trikk  
 T-bane, forstadsbane  
 Jernbane  
 Båt/ferge  
 Ingen  
 Ubesvart  
 Vet ikke

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

## Gårdagens reiser

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

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

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

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

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

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

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

*Reiser til/fra arbeid/skole*

*Reiser, møter o l i tilknytning til arbeidet*

*Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole*

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

*Innkjøp eller ærend i post, bank, lege eller liknende*

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

*Besøke slekt, venner og naboer, sosialt samvær, sykebesøk*

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

Nei, ingen av dem  
Ubesvart  
Vet ikke

Annet sted  
Ubesvart  
Vet ikke

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

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

Jo, var ute  
Nei, var ikke ute

75. *Når startet reise nr 1?*  
Klokkeslett i 24-timers format  
Ubesvart  
Vet ikke  
Vet ikke

Hvis svart NEI i spm 72:

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

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

76. *Hvor endte reise nr 1?*  
Endepunkt

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

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

Lista leses ikke opp. Intervjuer bestemmer hvor reisen hører hjemme. Ved tvil stilles følgende spørsmål: «Hva gjorde du da du kom fram?» Prøv å unngå kategorien «Annet formål». Ved flere gjøremål samme sted: velg det IO synes er viktigst. Husk at reiser som ender i bosted kodes ut fra gjøremål på siste startsted.

Deretter gå til Lange reiser.

Formål med reise nr 1?

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

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

74. *Hvor startet reise nr 1?*

Eget hjem  
Egen arbeidsplass  
Egen skole/universitet

Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)  
Skole (reise til/fra skole)  
Tjenestereise (reise i arbeid)  
Innkjøp av dagligvarer  
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)  
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)  
Medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek = andre innkjøp)  
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole  
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter

- |   |  |
|---|--|
| Andre hente/bringe/følge-reiser   | Vet ikke   |
| Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)   | Ingen flere reisemidler                          |
| Fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer)   | Hvis sykkel:                                     |
| Fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc)                             | 80. <i>Hva slags type veg syklet du mest på?</i> |
| Organisert fritidsaktiviteter som utøver  | Les opp:   |
| Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund  | <i>Gang/sykkelveg</i>                            |
| Vedlikehold, dugnadsarbeid el utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, kor/korps-dugnad etc) | <i>Veg med sykkelbane</i>                        |
| Annen fritid og rekreasjon  | <i>Fortau</i>                                    |
| Ferie- og helgereise (korte og lange)   | <i>Gate/veg med lite biltrafikk</i>              |
| Annet formål  | <i>Gate/veg med mye biltrafikk</i>               |
| Ubesvart  | <i>Skogsbilveg/gårdsveg</i>                      |
| Vet ikke  | <i>Skogssti/naturterreng</i>                     |
|   | <i>Annet sted uten biltrafikk</i>                |
|   | Ubesvart   |
|   | Vet ikke   |
79. *Hvilke transportmidler brukte du på reise nr 1? Dersom du brukte flere transportmidler, nev de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.*
- Reisemiddel 1 i reise 1:
- Til fots hele veien
  - Sykkel
  - Moped
  - Motorsykkel
  - Bil fører
  - Bil passasjer
  - Drosje
  - Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
  - Turbuss/chartret buss
  - Trikk
  - T-bane/undergrunns-/forstadsbane
  - Tog
  - Rutefly
  - Charterfly
  - Ferge
  - Rutebåt
  - Annen båt/fritidsbåt
  - Traktor
  - Snøscooter
  - Annet
  - Ubesvart
- Spm 80 gjentas for hvert reisemiddel, hvis dette er sykkel.
81. *Reisemiddel 2 i reise nr 1?*
83. *Reisemiddel 3 i reise nr 1?*
85. *Reisemiddel 4 i reise nr 1?*
- Hvis flere enn ett transportmiddel:
87. *Hvilket transportmiddel reiste du lengst med i reise nr 1 (målt i avstand)?*

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

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

Hvis NEI: Gå til Lange reiser.

103. *Hvor startet reise nr 2?*

etc for 15 reiser totalt.

Hvis andre transportmidler enn til fots hele veien:

Hvis IO har foretatt 15 reiser i går:

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

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

Hvis flere kollektive transportmidler:

Hvis JA:

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

509. *Hvor mange flere reiser?*

Antall  
Ubesvart  
Vet ikke

510. Antall

Hvis bilfører eller bilpassasjer:

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

Antall personer  
Ubesvart  
Vet ikke

Alle som har reist:

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

## Lange reiser

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

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet/husker ikke

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

Hvis ja:

515. Hvor startet den siste reisen?

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

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

516. I hvilken kommune er dette?  
Kommune  
Ubesvart  
Vet ikke

517. Hvor endte denne reisen?

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

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

518. I hvilken kommune er dette?

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

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

Antall  
Ubesvart  
Vet ikke

Hvis Annet sted i Norge eller Utlandet i spm 517:

520. Hvordan overnattet du på dette stedet?

Det kan krysses av for flere kategorier.

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

Leid hytte

Lånt hytte

Slekt/venner

Campingplass i hytte, telt, bobil, campingvogn

Utenfor campingplass i telt, bobil, campingvogn

Annet

Ubesvart

Vet ikke

521. Hva var hovedformålet med reisen?

Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)

Skole/studier (til/fra)

Tjenestereise (reise i arbeid):

- Kurs, konferanse, kongress

- Forhandlinger, salg, innkjøp, messe
- Serviceoppdrag, konsulentbistand
- Annen forretnings- og tjenestereise

Militærreise (for vernepliktige)

Innkjøp

Medisinske tjenester/ærend

Andre private ærend

Følge/hente andre personer

Fornøyelse/underholdning

Organisert fritidsaktivitet (idrett, politikk, religion etc)

Ferie og fritidsreiser

Besøk (privat besøk hos familie, venner etc)

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

Andre kombinasjoner

Annet

Ubesvart

Vet ikke

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

Den reisende selv

Andre i familien/husholdningen

Arbeidsgiver/oppdragsgiver

Utgiftsføres på eget firma

Idretts-/kulturorganisasjon e l

Trygdekantor/sosialkontor e l

Andre

Ubesvart

Vet ikke

*523. Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen?*

Bare ett svar kan oppgis.

Hvis IO brukte flere transportmidler, oppgi det IO reiste lengst (antall km) med.

Sykkel

Moped

Motorsykkel

Bil, fører

Bil, passasjer

Drosje

Buss/rutebil/ekspresbuss i rute

Turbuss/chartret buss

Tog

Rutefly

Charterfly

Ferge

Rutebåt

Annen båt

Snøscooter

Annet

Ubesvart

Vet ikke

Hvis bilfører eller bilpassasjer:

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

Bare personer i samme bil som IO regnes med. Hvis taxi skal ikke sjåføren regnes med.

Antall personer

Ubesvart

Vet ikke

Hvis hovedtransportmiddel ikke er kollektivtransport, gå til spm 528.

Hvis hovedtransportmiddel er kollektivtransport:

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

Full pris

Rabatt

Charter/pakke

Charter uten overnatting

Fribilletter/personalbilletter

Bonusbillett

Annet

Ubesvart

Vet ikke



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

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

Gange hele veien

Sykkel

Moped

Motorsykkel

Bil, fører

Bil, passasjer

Drosje

Buss/rutebil/ekspresbuss i rute

Turbuss/chartret buss

Flybuss

Trikk

T-bane/undergrunns-/forstadsbane

Tog

Rutefly

Charterfly

Ferge

Rutebåt

Annen båt

Traktor

Snøscooter

Annet

Ubesvart

Vet ikke

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

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

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

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

Ja

Nei

Ubesvart

Vet/husker ikke

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

Hvis NEI, gå til Arbeid/yrke

Hvis IO har foretatt 12 lange reiser siste måned:

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

Ja

Nei

Ubesvart

Vet/husker ikke

Hvis JA:

861. *Hvor mange flere reiser?*

Antall

Ubesvart

Vet/husker ikke

## Arbeid/yrke

Alle:

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

Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid

Husarbeid i hjemmet

Går på skole, studerer

Militærtjeneste, siviltjeneste

Alderspensionist

Uføretrygdet og andre pensjonister

Arbeidsledig, uten inntektsgivende  
arb  
Annet  
Ubesvart  
Vet ikke

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

Går på skole/studerer:

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

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

Alle:

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

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

Hvis svart JA på spm 864:

865. *Hvor mange timer inntektsgivende  
arbeid har du vanligvis pr uke?*  
Hvis arbeidstiden er sesongpreget,  
før opp arbeidstiden som er vanlig  
på denne årstiden. Hvis  
arbeidstiden pr uke er sterkt  
varierende, før opp anslag for  
gjennomsnittlig arbeidstid. Rund  
oppover til hele timer.  
Antall timer  
Ubesvart  
Vet ikke

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

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

866. *Hvilken arbeidstidsordning har du?*

Hvis svart «Fast oppmøtested»:

869. *Hvor ligger oppmøtestedet?*  
Oppgi kommune

Charterfly  
Ferge  
Rutebåt  
Annen båt  
Traktor  
Snøscooter  
Annet  
Ubesvart  
Vet ikke

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

## Arbeidsreisen

*Vi vil nå spørre deg om din  
arbeidsreise:*

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

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

Reisemiddel 1 i arbeidsreisen:

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

872. Reisemiddel 2 i arbeidsreisen

873. Reisemiddel 3 i arbeidsreisen

874. Reisemiddel 4 i arbeidsreisen

Hvis flere enn ett transportmiddel:

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

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

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

Reiser, møter o l i tilknytning til  
arbeidet  
Dagligvareinnkjøp  
Andre innkjøp  
Service og private ærend  
Hente/bringe barn hos dagmamma,  
i barnehage, skole  
Hente/bringe barn til/fra  
sport/fritidsaktiviteter  
Kjøre eller følge andre for ulike  
formål  
Medisinsk behandling  
Besøke slekt og venner, sosialt  
samvær, sykebesøk  
Ingen gjøremål  
Ubesvart  
Vet ikke

Annen båt  
Traktor  
Snøscooter  
Annet  
Ubesvart  
Vet ikke

Hvis reist kollektivt på siste  
arbeidsreise:

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

Hvis ikke reist kollektivt på siste  
arbeidsreise:

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

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

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

881. *Hvor mange avganger er det pr  
time for det kollektive  
transportmidlet du bruker fra  
bosted til oppmøtested?*  
Hvis flere transportmidler, noter det  
som har færrest avganger pr time.

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

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

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

Utgifter til kollektivtransport  
Frikort kollektivtransport  
Godtgjørelse for bruk av sykkel  
Annet  
Ubesvart  
Vet ikke

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

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

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

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

Hvis svart JA i spm 886:

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

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

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

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

Nei, ingen form for godtgjørelse  
Arbeidsgiver/eget firma dekker alle utgifter  
Bruker firmabil, alle utgifter dekket  
Bruker firmabil, betaler driftsutgiftene selv  
Bompenger (støtte arbeidsgiver)  
Støtte til bilhold med fast beløp pr år  
Støtte til bilhold etter antall kjørte km

## Ektefelle/samboer

Hvis IO er 16 år eller eldre:

888. *Hva er din sivil status?*

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

Hvis svart gift/samboende:

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

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

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

- Ja
- Nei
- Ubesvart
- Vet ikke

Ektefelle har inntektsgivende arbeid:

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

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

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

## Husholdning

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

894. *Hvor gammel er person nr 2?*

Antall år  
Ubesvart  
Vet ikke

895. *Kjønn for person nr 2?*

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

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

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

Etc til person nr 15.

## Bakgrunnsopplysninger på IO

Alle:

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

Leses opp:

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

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

Hvis flere enn 1 person i husholdningen:

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

1032. *Hva er din høyeste fullførte utdanning?*

Grunnskole/ungdomsskole/framhalds skole/realskole - inntil 9 år  
Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år

Videregående allmennfaglig/  
gymnas - inntil 12 år  
Høgskole/universitet-lavere grad -  
inntil 15 år  
Høgskole/universitet-høyere grad -  
16 år og mer  
Ubesvart  
Vet ikke

*deg å få tilsendt et spørreskjema til  
utfylling?  
De som sender tilbake utfylt  
spørreskjema vil være med i en  
trekning av 20 gevinster, hver på 10  
Flax lodd?*

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

1033. Kjønn?  
Avmerkes

Mann  
Kvinne

Hvis Ja:

1037.-1040. Registrer navn og  
eventuelt adresse

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

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

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

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

Ja  
Nei  
Ubesvart  
Vet ikke

Hvis JA:

1036. *TØI skal om kort tid gjøre en  
undersøkelse om hvordan PC- og  
datautstyr brukes i hjemmene.  
Kunne du i den forbindelse tenke*