



**TØI rapport
183/1993**

Norske reisevaner

**Dokumentasjonsrapport for den landsomfattende
reisevaneundersøkelsen 1991-92**

Nils Vibe

ISSN 0802-0175
ISBN 82-7133-806-4

Oslo, mai 1993

Tittel: *Norske reisevaner*
Forfatter: *Nils Vibe*

TØI rapport 183/1993
Oslo, mai 1993
67 sider
ISBN 82-7133-806-4
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde: Vegdirektoratet,
Samferdselsdepartementet, Norges Statsbaner,
NOR-WAY Bussekspress A/S, Norske
Transportbedrifters Landsforening

Prosjekt: O-1713 Nasjonal
reisevaneundersøkelse

Prosjektleder: Nils Vibe, cand sociol

Emneord: Reisevane, reiseformål,
transportmiddel, daglige reiser, lange reiser,
transportmiddeltilgang, transportarbeid,
intervjuundersøkelse

Sammendrag:

Rapporten gir en fullstendig dokumentasjon av den landsomfattende reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i 1991-92. Utvalgets representativitet vurderes i forhold til befolkningens alders- og kjønns sammensetning, førerkortinnhav og bilparkens størrelse. Spørreskjemaet gjennomgås. Samtlige variable som finnes i det tilgjengelige datamaterialet presenteres med univariate fordelinger eller gjennomsnittsmål. Rapporten gir dermed en komplett framstilling av resultatene fra undersøkelsen. Som eksempel på bruk av data fra undersøkelsen foretas en beregning av nordmenns samlede transportarbeid.

Title: *Travel behaviour in Norway*
Author: *Nils Vibe*

TØI report 183/1993
Oslo, May 1993
67 pages
ISBN 82-7133-806-4
ISSN 0802-0175

Financed by: Norwegian Public Roads
Administration, Ministry of Transport and
Communications, Norwegian State Railways,
NOR-WAY Bussekspress A/S, Federation of
Norwegian Transport Companies

Project: National Travel Survey

Project manager: Nils Vibe, research
sociologist

Key words: Travel behaviour, travel purpose,
mode of transport, daily journeys, long distance
journeys, access to modes of transport,
volume of passenger transport, survey

Summary:

The report offers a complete documentation of the national travel behaviour survey of 1991-92. The composition of the survey sample is evaluated with regard to the age and sex distribution of the total population, licence holdership and the size of the car fleet. All available variables are presented by univariate distribution tables, thus offering a complete representation of the results of the survey. The data from the survey are used to estimate the total volume of passenger transport in Norway.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 150

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price NOK 150

Forord

En ny landsomfattende reisevaneundersøkelse ble gjennomført i 1991-92. I denne rapporten dokumenteres undersøkelsen. Metode, utvalg og spørreskjema gjennomgås, og frekvensfordelinger for svaralternativene på hvert enkelt spørsmål gjengis. Hensikten med denne dokumentasjonsrapporten er å samle mest mulig faktisk informasjon om undersøkelsen innenfor to permer, og dermed gi de interesserte et praktisk verktøy for å orientere seg i det datamaterialet som er samlet inn. Dette er særlig viktig for framtidig bruk av materialet.

Det har ikke vært hensikten å analysere datamaterialet i denne rapporten. To typer beregninger er likevel foretatt. Den første knytter seg til vurderinger av betydningen av skjevheter i utvalgets sammensetning. Den andre typen beregninger gjelder eksempler på bruk av materialet for å anslå transportarbeidets omfang på nasjonalt nivå og på personnivå. Ved siden av å vise hva materialet kan brukes til, er en av hensiktene med å ta med disse beregningene å gi et innblikk i den usikkerheten som alltid vil hefte ved et datamateriale som er basert på en intervjuundersøkelse. For øvrig vises det til TØI rapport 171/1993. "Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992".

Reisevaneundersøkelsen 1991-92 er gjennomført med finansiering fra Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Norges Statsbaner, NOR-WAY bussekspress A/S og Norske Transportbedrifters Landsforening. Oppdragsgiverne har vært representert i en referansegruppe som har fulgt undersøkelsen helt fra utarbeidelsen av spørreskjemaet. Norsk Gallup Institutt A/S har stått for intervjuingen.

Prosjektleder for undersøkelsen ved Transportøkonomisk institutt har vært forsker Nils Vibe, som også står som forfatter av denne rapporten. Forskningsleder Randi Hjorthol og avdelingsleder Marika Kolbenstvedt har lest gjennom og kommentert utkast til rapporten. Arne Skogli har bidratt med EDB-arbeid, mens Kari Tangen har stått for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, mai 1993
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Knut Østmoe
instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold

1. Om intervjuet og utvalget	1
1.1 Forhistorien	1
1.2 Intervjuets struktur	2
1.3 Utvalg og frafall	3
1.4 Skjevhet i alderssammensetning og sivilstand.....	5
1.5 Skjevhetenes betydning for førerkortinnehav og reiseatferd.....	8
1.6 Fem forskjellige datafiler	11
2. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen.....	13
3. Tilgang til transportmidler og avstand til aktuelle reisemål	17
3.1 Førerkortinnehav og tilgang til bil	17
3.2 Tilgang til to-hjulinger	18
3.3 Tilgjengelighet til kollektivtransport og aktuelle reisemål	18
4. Yrkesaktivitet og arbeidsreise.....	21
4.1 Arbeidets omfang og betingelser.....	21
4.2 Arbeidsreisen.....	22
5. Ektefelles/samboers yrkesaktivitet og arbeidsreise.....	29
6. Aktiviteter og reiser på registreringsdagen	31
6.1 Innledende spørsmål til reisedagboken	31
6.2 Reiseomfang og tidspunkt.....	33
6.3 Reisens formål og transportmiddel	35
6.4 Reiselengde, tidsbruk og passasjerbelegg	37
7. Reiser som er 100 km eller mer	39
7.1 Definisjonen av lange reiser	39
7.2 Seks prosent av de lange reisene må holdes utenfor	40
7.3 De enkelte spørsmålene om lange reiser	41
7.4 Lengdeinformasjon om innenlandsreiser	45
8. Informasjon om husholdningens medlemmer.....	47
9. Bilene i undersøkelsen	51
10. Beregning av transportarbeid	53
Litteratur	57
Vedleggstabell 1: Intervjuets oppbygning.....	59
Stikkordregister.....	65

1. Om intervjuet og utvalget

1.1 Forhistorien

I 1984-85 ble den første landsomfattende, norske reisevaneundersøkelsen (RVU 1985) gjennomført i regi av Statistisk Sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt (TØI). (*Stangeby: Reisevaner i Norge. TØI-rapport 1987*). Data fra denne undersøkelsen har vært til stor nytte i forskning, utredning og planarbeid. Utviklingen i samfunnet, og kanskje spesielt den kraftige veksten i bilhold og bilbruk fram til 1987-88, gjorde det likevel tidlig klart at det snart ville bli behov for et nytt og ajourført datamateriale om nordmenns reisevaner.

De første konkrete planene om en ny landsomfattende reisevaneundersøkelse ble lagt sommeren 1990. Det ble innkalt til et møte med i alt åtte mulige oppdragsgivere 21. november 1990. Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Næringsdepartementet, Norges Statsbaner (NSB), Norges råd for anvendt samfunnsforskning (NORAS) og Norske Transportbedrifters Landsforening (NTL) deltok på møtet. I tillegg til disse seks var Miljøverndepartementet og Luftfartsverket invitert. Møtet besluttet at TØI skulle utarbeide et samlet forslag til gjennomføring av en ny RVU og ta opp finansieringen med de enkelte oppdragsgiverne. I tillegg til de mulige oppdrags-giverne som allerede er nevnt ble Statens forurensningstilsyn (SFT) kontaktet med tanke på medvirkning.

Miljøverndepartementet, Næringsdepartementet, Luftfartsverket, NORAS og SFT ga avslag på søknad om finansiering, mens Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, NSB og NTL ga tilsagn om støtte. I tillegg sluttet NOR-WAY bussekspress seg til gruppen av oppdragsgivere. Disse fem oppdragsgiverne medvirket siden ved utarbeidelsen av spørreskjemaet som startet i juni 1991. På samme tid ble det sendt ut anbudsinnbydelse til fire intervjuorganisasjoner. Norsk Gallup A/S ble valgt for å utføre intervjudelen av undersøkelsen.

I alt tre versjoner av spørreskjemaet ble sendt til oppdragsgiverne for kommentarer. Den fjerde og endelige versjonen var ferdig tidlig i september og intervjuingen kunne starte 23. september. Intervjuarbeidet pågikk over ett år. Ved å fordele intervjuene over et helt år, fanger vi opp sesongvariasjonene i reisemønstre. 6000 intervjuer ble gjennomført.

De fem oppdragsgiverne var representert i en referansegruppe som hadde møter i juni og august 1991 og i juni 1992. I tillegg til kontakten på disse møtene kommer korrespondanse og telefonsamtaler gjennom hele undersøkelsesperioden.

Det samlede budsjettet for undersøkelsen var på 2,6 mill. kr, hvorav 1,4 mill. kr til intervjuingen. Vegdirektoratets andel av budsjettet var 1,1 mill. kr, Samferdselsdepartementet bidro med 1 mill. kr, NSB med 400.000 kr og NTL og NOR-WAY bussekspress med 50.000 kr hver.

1.2 Intervjuets struktur

Spørreskjemaet som ble benyttet i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1991-92 (RVU 1992) kan grovt deles i tre hoveddeler. En del dreier seg om intervjupersonen og husholdningen han/hun tilhører, den andre delen handler om de reisene intervjupersonen foretok dagen før intervjuet (*daglige reiser*), mens den siste delen tar for seg reiser som er minst 100 km og som personen har foretatt i løpet av de siste tre månedene før intervjuet (*lange reiser*).

Intervjuene ble foretatt over telefon. Informasjon om bostedsadresse og dato for intervjuet lå inne allerede når telefonnummeret til respondenten ble slått. Etter at det var etablert kontakt med husholdningen, ble følgende introduksjon gitt:

"God dag, mitt navn er nn.nn. Jeg ringer fra Norsk Gallup Institutt. I tilknytning til planlegging av persontransport foretar vi for tiden en undersøkelse angående reisevaner. Undersøkelsen blir gjort på oppdrag av Transportøkonomisk institutt. Kan jeg få snakke med den i husholdningen som er over 13 år og som sist hadde fødselsdag? Hvis denne personen er 13 eller 14 år, må jeg ha foresattes tillatelse."

Hvis den aktuelle personen var til stede og ønsket å være med på intervjuet, startet dette omgående, dersom det var praktisk mulig. Hvis personen ikke ønsket å være med, ble nekting registrert. Det ble ikke skilt mellom forskjellige grunner til å nekte intervju. Hvis personen var til stede, men ikke kunne gjennomføre intervjuet akkurat da, ble det inngått avtale om seinere tilbakeringing. Dersom personen ikke var til stede, ble det forsøkt opprettet avtale gjennom en annen person i husholdningen, eller ny tilbakeringing ble varslet.

Varigheten av de aller fleste av intervjuene var på mellom 15 og 45 minutter, alt avhengig av hvilke spørsmål som var relevante. En ikke-yrkesaktiv person uten bil, som bor alene, og som verken har foretatt daglige reiser eller lange reiser, vil få i alt ca 45 spørsmål. Intervjuet kan trolig unnagjøres på 10-12 minutter. En yrkesaktiv person som kjører bil til jobben, som har yrkesaktiv ektefelle eller samboer, to barn, to biler og et gjennomsnittlig reisevolum, vil få ca 230 enkeltspørsmål. Et slikt intervju vil vare i ca 35 minutter.

Fordi intervjuene for enkeltes vedkommende kunne bli svært lange, var det en mulighet til å avbryte samtalen omtrent halvveis og inngå avtale om

seinere fullføring. Intervjuet ble da brutt etter spørsmålene om de daglige reisene og før de lange.

Hele spørreskjemaet var programmert inn i programpakken CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing). Registreringen av svarene foregikk ved at intervjueren tastet dem inn fortløpende. For de aller fleste av spørsmålene ble det brukt forhåndskodete svarkategorier, som intervjueren fikk opp på skjermen. Filtre var lagt inn på forhånd slik at alle relevante spørsmål og svarkategorier, og bare disse, ble vist på skjermen. For å sikre mot inntastingsfeil, var det dessuten lagt inn en del logiske tester. For eksempel var det ikke mulig å oppgi en gangavstand som var lengre enn samlet reiselengde. En av lengdene måtte da korrigeres. Der det var et urimelig forhold mellom reisetid, reiselengde og transportmiddel, ble ekstra kontroller foretatt. Reisemiddel, reisetid eller reiselengde kunne da korrigeres. Dersom respondenten hadde foretatt flere reiser, ble det kontrollert at reise nr 2 startet der nr 1 endte, nr 3 startet der nr 2 endte osv. Dette for å sikre at reiser ikke ble uteglemt.

I vedleggstabell 1 gjengis samtlige spørsmål som kan stilles i løpet av et intervju i den rekkefølgen de opptrer. Her skal vi bare kort beskrive de 15 hovedbolkene i intervjuet:

<p>Bakgrunnsopplysninger 1: Om alder, husholdningens størrelse og tilgang til transportmidler</p> <p>Husholdningens biler: Modell, innkjøpsår, eier og kjørelengde</p> <p>Tilgjengelighet til kollektivtransport og reisemål: Avstander og avgangsfrekvens</p> <p>Gårdagens aktiviteter: Sjekkliste for ulike reiser og gjøremål</p> <p>Gårdagens reiser: Inntil 15 reiser beskrevet i detalj</p> <p>Lange reiser: Reiser over 100 km foretatt siste 3 måneder</p> <p>Arbeid/yrke: Yrkesaktivitet og oppmøtested</p> <p>Siste arbeidsreise: Detaljert beskrivelse av siste reise fra bosted til arbeid</p> <p>Fradrag og støtte: Fradrag og støtte til arbeidsreiseutgifter</p> <p>Kollektivreiser til arbeid: Kollektivreise som alternativ og valgt reisemåte</p> <p>Bruk av bil til og i arbeid: Betingelser for bruk og faktisk bruk av bil</p> <p>Ektefelle/samboer: Yrkesaktivitet og arbeidsreise</p> <p>Helse: Problemer med å bruke forskjellige transportmidler</p> <p>Husholdningens medlemmer: Alder, kjønn, slektskap, førerkort og arbeid</p> <p>Bakgrunnsopplysninger 2: Inntekt, utdanning, kjønn og boligforhold</p>
--

1.3 Utvalg og frafall

RVU 1992 er basert på telefonintervjuer med i alt 6000 personer som var 13 år eller eldre på intervjutidspunktet. Intervjuene ble foretatt av Norsk Gallup A/S. Utvalget besto i utgangspunktet av et relativt stort antall personer som var trukket som personutvalg fra registeret til Statens Datasentral A/S. Dette store utvalget ble siden koblet til Televerkets register, slik at hver person ble knyttet til et telefonnummer. Fra denne basen av telefonnummer ble det trukket fortløpende til det ønskede antall intervjuer var gjennomført. I tillegg ble trekkingen styrt slik at hvert fylke skulle være representert i forhold til folketallet i det endelige utvalget.

Når det var oppnådd kontakt over telefon, ble den personen i husholdningen som sist hadde fødselsdag intervjuet. Det var mulighet for i alt 8 tilbakeringer dersom kontakt ikke ble oppnådd ved første forsøk, eller den personen som skulle intervjues ikke var til stede. Det var mulig å avtale nytt tidspunkt for intervju dersom det ikke passet med en samtale da respondenten ble oppringt. Intervjuet kunne dessuten avbrytes og tas opp igjen på et seinere tidspunkt dersom det var ønskelig. Intervjuingen gikk over ett år for å fange opp sesongvariasjoner.

For RVU 1992 er svarprosenten 67,5. Svarprosenten er antall gjennomførte intervjuer i prosent av antall telefonnumre som er forsøkt benyttet, med unntak av telefonnumre som viser seg ikke å være i bruk eller ikke tilhører private husholdninger. Frafallet for RVU 1992 er en del høyere enn det var ved forrige landsomfattende reisevaneundersøkelse (RVU 1985), da svarprosenten var 77 %. Når vi skal forklare det høyere frafallet, må vi stort sett nøye oss med antakelser. En mulig forklaring kan være at vi ikke har noen øvre aldersgrense i RVU 1992, slik det var tilfelle i RVU 1985. Frafallet er vanligvis ekstra høyt blant de eldste.

En annen mulig forklaring på det noe høyere frafallet er at vi bruker telefonintervju, mens hjemmeintervju ble brukt i RVU 1985. Det kan være lettere å si nei til en telefonisk henvendelse enn når intervjueren møter opp personlig eller på forhånd avtaler et møte. Endelig kan vi trekke inn endringer i folks holdninger til intervjuundersøkelser. Uten at vi kan dokumentere det konkret, har vi et inntrykk av at befolkningen generelt er mindre innstilt på å delta i slike undersøkelser nå enn før. En medvirkende årsak her kan være at det etterhvert er blitt svært vanlig med forskjellige typer intervjuundersøkelser, særlig pr telefon. Det kan gjøre seg gjeldende en "intervjutretthet" i befolkningen. I tillegg brukes telefonen i økende grad til ulike markedsføringsformål, noe som kan gjøre folk mer skeptiske til ukjente oppringere.

Frafallet for RVU 1992 er noe ujevnt fordelt geografisk. Høyest var svarprosenten i Sogn og Fjordane og i Akershus, der den var snaut 73 %. Lavest svarprosent var det i Oslo, Vest-Agder, Hordaland og Finnmark, ca 64 %. Ettersom nettoutvalget skulle være geografisk representativt, betyr dette at det trengtes forholdsvis flere oppringninger for hvert gjennomført intervju i de fylkene der svarprosenten var lav sammenliknet med der hvor svarprosenten var høy.

Svarprosenten varierer lite etter ukedag og er mellom 65 og 69 %. Den var lavest på tirsdager og onsdager og høyest på torsdager, fredager og søndager.

Svarprosenten varierer en god del etter årstid. Lavest var den mellom 15. oktober og 10 november (under 60 %), mens den var mellom 71% og 74 % fra 27. mai til 21. august. Den var også høy mellom 25. mars og 27. april, en periode som omfatter påskeferien. Disse variasjonene gir indikasjoner om når folk har det travelt og når de har bedre tid og overskudd.

1.4 Skjevhet i alderssammensetning og sivilstand

Vi vil i det følgende sammenlikne nettoutvalget fra Reisevaneundersøkelsen 1991-92 med tall for Norges befolkning. Alder, kjønn og sivilstand er kjennetegn som lar seg dokumentere med statistikk fra samme periode som RVU er gjennomført. Vi bruker *NOS C-40, Befolkningsstatistikk 1992, Hefte II, Folkemengd 1. januar*.

Tabell 1.1: Alderssammensetning etter kjønn for RVU 1992 og i den norske befolkning 1/1 1992. Personer 13 år og eldre

	RVU 1992			Norge 1992 *		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
13-15 år	3,8	4,4	3,2	4,5	4,7	4,3
16-24 år	13,1	13,3	12,9	16,4	17,0	15,7
25-44 år	37,4	37,5	37,3	35,6	37,3	34,0
45-66 år	31,5	33,0	30,1	26,3	26,7	25,9
67 år / eldre	14,1	11,8	16,4	17,3	14,4	20,1
Sum	99,9	100,0	99,9	100,1	100,1	100,0
N =	5992	2936	3056	3.564.345	1.749.628	1.814.717

* Kilde: NOS C-40, Befolkningsstatistikk 1992, Hefte II, Folkemengd 1. januar. Tabell 1.1

Skjevheten i RVU-utvalget ligger først og fremst i at vi har omtrent 20 % (5,2 prosentpoeng) for mange i alderskategorien 45-66 år, mens aldersgruppen mellom 16 og 24 år er like mye underrepresentert (20 % og 3,3 prosentpoeng). Det er dessuten 18 % (3,2 prosentpoeng) færre i den høyeste alderskategorien enn det vi finner i hele befolkningen. For de to første aldersgruppene er skjevheten større for mennene enn den er for kvinnene, mens den er omtrent likt fordelt mellom kjønnene blant de eldre.

Aller størst relativ underrepresentasjon er det likevel blant jenter mellom 13 og 15 år, som vi har med 26 % for få av. I prosentpoeng blir dette likevel bare 1,1 ettersom dette er en liten gruppe. Endelig er det 10 % flere kvinner mellom 25 og 44 år enn det befolkningens alderssammensetning skulle tilsi (3,3 prosentpoeng). For gutter mellom 13 og 15 år og menn mellom 25 og 44 år er avvikene meget små.

Det er flere grunner til at vi får slike skjevheter som tabell 1.1 viser. En av dem ligger i at RVU 1992 er en intervjuundersøkelse med personer som tilhører privathusholdninger. Bosatte i felleleshusholdninger, som f.eks alders- og sykehjem, militærforlegninger og studentboliger, holdes utenfor. Dette er tilfelle ved de aller fleste intervjuundersøkelser. Ca 48.000 personer bor i alders- og sykehjem og i tillegg kommer 24.000 i alders- og trygdeboliger (*NOS B 980, Statistisk årbok 1991, tabell 144*). Dersom vi tar med begge bostedskategorier, så utgjør de som ikke bor i privathusholdninger 11,7 % av alle som er 67 år eller eldre. Dersom vi holder disse utenfor beregningene

i tabell 1.1, vil aldersgruppa 67 år og over utgjøre 15,6 % av hele befolkningen over 13 år. Vi har dermed reellt sett 10 % for få blant de eldste, og ikke 18 % slik det ser ut nå. For studentboliger og militærforlegninger har vi ikke foretatt tilsvarende beregninger, men noe av forklaringen på underrepresentasjonen i aldersgruppa 16-24 år kan ligge her.

En annen viktig grunn til skjevhetene er å finne i at RVU 1992 er gjennomført som telefonintervjuer. Dermed er bare personer som tilhører en husholdning med telefon aktuelle som intervjuobjekter. I 1987 tilhørte 93 % av befolkningen mellom 16 og 79 år en husholdning med telefon (*Levekårsundersøkelsen 1987, NOS B 772, tabell 5*). Siden 1987 har antall telefontilknytninger økt med 12,8 % (*Samferdselsstatistikk 1987, NOS B 806* og *Samferdselsstatistikk 1991, NOS C 67*). Det meste av dette må være telefoner utenom private husholdninger; hvis ikke ville telefondekningen ha nådd 100 % allerede. Dersom vi regner at bare 25 % av veksten i telefontilknytninger har kommet privathusholdningene til del, betyr dette likevel at ca 96 % av befolkningen nå har tilgang til telefon i hjemmet.

Selv om telefondekningen er høy, er det ikke tilfeldig hvem som har og hvem som ikke har telefon. Levekårsundersøkelsen fra 1987 viser at det er små utslag etter alder og kjønn. 90 % i aldersgruppa 16-24 år har telefon, mot 97 % av kvinner mellom 25 og 44 år. Dekningen er lavest i Nord-Norge (89 %) og ligger ellers mellom 93 og 96 % i de øvrige landsdelene.

Sivilstand betyr mest av de bakgrunnsopplysningene som er benyttet. 80 % av personer mellom 16 og 24 år som bor alene har telefon, 83 % av enslige mellom 45 og 66 år og 85 % av enslige forsørgere. På den annen siden er telefondekningen 97 % blant gifte personer.

91 % av pensjonistene har telefon, mot 98 % av gårdbrukere, fiskere og hjemmearbeidende. 85 % av sosialhjelpsmottakerne har telefon. Selv om det er systematiske variasjoner i telefonhold, finner vi likevel ingen enkeltgruppe der færre enn 80 % har telefon. Hva som skjer når vi kontrollerer for flere variable samtidig vet vi ikke. Dersom det er systematiske forskjeller, skulle vi forvente særlig lav telefondekning blant sosialhjelpsmottakere i Nord-Norge som bor alene og er mellom 16 og 24 år. Tilsvarende høy skulle dekningen være blant gifte, kvinnelige gårdbrukere eller hjemmearbeidende mellom 25 og 44 år i Agder og Rogaland.

Når vi finner høyt frafall nettopp i aldersgruppa 16-24 år og blant de eldre, så kan dette støtte en hypotese om betydningen av variasjoner i telefondekningen. Tabell 1.2 underbygger dette ytterligere.

Vi finner en klar overrepresentasjon av gifte og en like klar underrepresentasjon av ugifte og tidligere gifte. Det er 16 % (7,8 prosentpoeng) flere gifte i utvalget enn det befolkningens sammensetning skulle tilsi. I alt utgjør dette omtrent 470 av de 6000 intervjupersonene. Skjevheten er litt større blant menn enn blant kvinner. Det er 9 % for få ugifte (3,1 prosentpoeng). Her er skjevheten klart større blant menn enn

blant kvinner, 11 % for få ugifte menn (130 intervjupersoner), mot 6 % for få ugifte kvinner (55 intervjupersoner). Det er 21 % for få enker og enkemenn i utvalget (1,7 prosentpoeng). Siden det er fire ganger så mange enker som enkemenn i befolkningen, er det først og fremst enker som mangler i utvalget. Mens det nå er ca 300 enker og 75 enkemenn i utvalget, burde det ha vært 80 flere enker og 15 flere enkemenn. De to siste gruppene, separerte og skilte, er små i befolkningen, og enda mindre i utvalget. Vi skal imidlertid ikke se bort fra at en del skilte kan skjule seg blant de ugifte, mens det blant de gifte kan være en del separerte. Gruppene av separerte kvinner og menn er bare såvidt over halvparten så store som det befolkningens sammensetning tilsier. Skilte menn er det 51 % for få av (2,7 prosentpoeng), mens det er 29 % for få skilte kvinner (1,8 prosentpoeng). Vi "mangler" dermed 80 skilte menn og 55 skilte kvinner. Igjen ser vi at skjevheten i utvalget samsvarer ganske godt med variasjoner i telefondekning. De gifte har høyest telefondekning, mens det er klart færre enslige med telefon.

Tabell 1.2: Kvinner og menn fordelt på husholdningstyper. RVU 1992 og den norske befolkning 13 år og eldre 1.1.1992

	RVU 1992			Norge 1992 *		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
Ugifte	31,9	35,0	29,0	35,0	39,4	30,8
Gifte	57,3	58,9	55,7	49,5	50,4	48,6
Enker/ enke- mann	6,3	2,6	10,0	8,0	3,1	12,7
Separerte	0,9	1,0	0,9	1,7	1,8	1,7
Skilte	3,5	2,6	4,4	5,8	5,3	6,2
Sum	99,9	100,1	100,0	100,1	100,1	100,0
N =	6000	2939	3061	3.564.345	1.749.628	1.814.717

* Kilde: NOS C-40, Befolkningsstatistikk 1992, Hefte II, Folkemengd 1. januar. Tabell 1.1

Telefondekningen kan likevel ikke forklare alle skjevheter. Det er flere indikasjoner på at det har blitt vanskeligere å nå befolkningen med intervjuundersøkelser. Dette kan forsterkes når telefon benyttes, og spesielt gjelder dette personer som er lite hjemme. Personer i store husholdninger vil være lettere å nå enn personer i småhusholdninger. Dersom ikke den utpekte personen selv er hjemme, vil andre kunne formidle beskjed og sette opp en avtale for intervju. Likevel er sjansen større for frafall blant aktive personer som er mye ute, uansett husholdningens størrelse. Når vi har såvidt stort frafall i aldersgruppa mellom 16 og 24 år, så henger dette nok for en stor del sammen med at dette er en gruppe med et særdeles aktivt fritidsliv. Motsatt er det med aldersgruppa mellom 45 og 66 år, som nok er å finne hjemme i større grad enn de yngre.

1.5 Skjevhetenes betydning for førerkortinnehav og reiseatferd

Hvilke konsekvenser har skjevheten i utvalgets sammensetning for det som er Reisevaneundersøkelsens tema, nemlig transportressurser og reiseatferd? En mulighet til å undersøke dette nærmere har vi i Vegdirektoratets førerkortstatistikk. Denne skal forutsetningsvis være korrekt og kan sammenliknes direkte med resultater fra RVU 1992.

Tabell 1.3: Andelen av befolkningen som har førerkort etter kjønn og alder. RVU 1992 og Vegdirektoratet 31.12.1991*

	Begge kjønn		Menn		Kvinner	
	RVU 1992	Norge 1991	RVU 1992	Norge 1991	RVU 1992	Norge 1991
18-24 år	81,5	80,3	84,2	84,5	78,7	75,9
25-34 år	94,3	89,4	96,7	91,3	92,0	87,4
35-49 år	93,3	89,6	97,0	94,0	89,1	85,0
50-64 år	79,7	73,8	92,4	89,5	67,5	58,4
65 år / eldre	45,8	50,6	76,5	93,8	23,5	22,0
Alle 18 år +	80,8	78,6	91,3	91,1	70,8	66,6

* Kilde: NOS C 67, Samferdselsstatistikk 1991, tabell 88. NOS C-40, Befolkningsstatistikk 1992, Hefte II, Folkemengd 1. januar. Tabell 1.1

Andelene som har førerkort er gjennomgående noe høyere i RVU 1992 enn i Vegdirektoratets tall. Ett unntak finnes likevel, og det gjelder menn som er 65 år eller eldre. Her gir VDs tall, sammenholdt med befolkningsstatistikken, en andel med førerkort som er hele 15 prosentpoeng høyere enn det vi finner i RVU 1992. Det virker urimelig at førerkortandelen skal være så høy i denne aldersgruppa. Riktignok er andelen økende over tid, som følge av at nye generasjoner erstatter de eldre som i liten grad hadde førerkort. (Vibe: *Hvor går grensen for bilholdet?* Samferdsel nr 4/1992.) Dette er en kohorteffekt, og dersom VDs tall er riktige, må dette bety at denne effekten ikke lenger vil være virksom ettersom det er forholdsvis flere med førerkort over 64 år enn i aldersgruppa mellom 50 og 64 år.

Tallene i tabellen framkommer ved å se andelen registrerte førerkort i hver aldersgruppe mot totalbefolkningen i samme aldersgruppe. En mulig forklaring på VDs høye tall kunne være at enkelte personer som er avgått ved døden ikke er fjernet fra førerkortregisteret. Dette skal likevel ikke være tilfelle i følge opplysninger fra VD.

Forskjellen mellom VDs tall og RVU 1992 varierer mellom 0,3 og 9,1 prosentpoeng, avhengig av kjønn og aldersgruppe. Minst er forskjellen for menn mellom 18 og 24 år, mens den er størst for kvinner mellom 50 og 64 år, bortsett fra de eldste mennene. Forskjellene er gjennomgående noe større for kvinner enn for menn. VDs samlede tall for førerkortandel ligger på 78,6 % mot RVUs 80,8 %. For kvinnene er forskjellen ca 4 prosentpoeng, mens det samlet sett ikke er noen forskjell for mennene på grunn av VDs høye

førerkortandel for de eldste. Samlet må dette sies å være et svært tilfredsstillende resultat.

Vi kan få et begrep om den aldersmessige skjevhetens betydning for resultatene fra undersøkelsen ved å vekte utvalget slik at det får en sammensetning som tilsvarer den vi finner i befolkningen med hensyn til alder og kjønn. Ved hjelp av vekter for fire aldersgrupper av kvinner og fire av menn kan vi beregne skjevhetens betydning for sentrale resultater som reisemiddelvalg og reiseformål. De fire aldersgruppene er 13-24 år, 25-44 år, 45-66 år og 67 år og eldre. Vi har likevel ingen garanti for at de resultatene vi får etter vekting er mer korrekte enn de ubearbejdede resultatene. Vekting forutsetter i prinsippet at frafallet er tilfeldig og at en gruppe som er over- eller underrepresentert i utvalget ellers er sammensatt på en slik måte at den er representativ for tilsvarende gruppe i befolkningen. Slik behøver det imidlertid ikke å være. Det er tvert imot svært sannsynlig at vi har med systematiske frafallsskjevheter å gjøre. Det er for eksempel grunn til å tro at når vi har for få unge i utvalget, så er det de mest aktive unge vi særlig mangler. Det er de som reiser mest og som følgelig er vanskeligst å få tak i, særlig når vi baserer oss på telefonintervju.

Hvis vi likevel velger å se bort fra problemet med frafallsskjevhet og tar tallene for det de er, finner vi at vektingen har relativt liten betydning for sluttresultatene, slik tabell 1.4 viser.

Endringen i antall registrerte reiser i alt er helt marginal, med en reduksjon på 0,2 % fra 3,152 til 3,145 reiser pr person pr dag. Noe større betydning har vektingen for gjennomsnittslengden, som synker med 2,1 %, eller 250 m, fra 11,38 til 11,13 km pr reise. Dette betyr at gjennomsnittlig antall km pr person pr dag synker med 2,3 % fra 35,85 km til 35,02 km. For tidsbruken blir utslagene enda mindre. Her synker gjennomsnittlig tidsbruk pr reise med 0,7 %, eller 9 sekunder, fra 20 min og 2 sekunder til 19 minutter og 53 sekunder.

Tabell 1.4: Antall registrerte reiser etter hensikt og reisemiddel med og uten vektning for skjevhet i alders- og kjønnsammensetning. Absolutt og relativ differanse mellom ubearbeidet og vektet datamateriale (RVU 1992)

	Antall reiser uten vektning	Antall reiser vektet	Absolutt differanse	Relativ differanse
Arbeid	3806	3580	- 226	- 5,9 %
Skole	641	768	+ 127	+ 19,8 %
Tjeneste	627	583	- 44	- 7,0 %
Handle/service	4926	4907	- 19	- 0,4 %
Omsorg/følge	1534	1474	- 60	- 3,9 %
Fritid	3391	3459	+ 68	+ 2,0 %
Besøk	2818	2909	+ 91	+ 3,2 %
Andre formål	1169	1191	+ 22	+ 1,9 %
Til fots	3951	4023	+ 72	+ 1,8 %
Sykkel	1180	1248	+ 68	+ 5,8 %
MC/moped	125	148	+ 23	+ 18,4 %
Bilfører	9766	9401	- 365	- 3,7 %
Bilpassasjer	2264	2343	+ 79	+ 3,5 %
Kollektivt	1522	1602	+ 80	+ 5,3 %
Annet	104	106	+ 2	+ 1,9 %
Alle reiser	18912	18870	- 42	- 0,2 %
Gj.snitt lengde	11,38 km	11,13 km	- 250 m	- 2,1 %
Gj.snitt tid	20.02 min	19.53 min	9 sek	- 0,7 %

Størst *absolutt* betydning har vektingen for reduksjonen i antall registrerte arbeidsreiser og reiser som bilfører. De største *relative* endringene er økningen i skolereisenes andel og økningen i reiser med motorsykkel eller moped. Vi finner også en viss økning for fritids- og besøksreisene, mens det blir færre omsorgs- og tjenestereiser. Reduksjonen i antallet reiser som bilfører resulterer i at det blir flere reiser med samtlige andre reisemidler.

Resultatene avspeiler de forventede effektene av vektingen, ved at de eldste og de yngste veier tyngre i utvalget. Yrkesfrekvensen er lavere blant disse enn den er i andre grupper, og det blir følgelig færre arbeids- og tjenestereiser etter vektingen. De yngste og de eldste har i mindre grad tilgang til bil enn hva som gjelder personer mellom 25 og 66, og følgelig reduseres antallet bilførereiser. Når vektingen ikke fører til større endringer for det samlede reiseomfanget og transportmiddelfordelingen enn den gjør, henger dette både sammen med at skjevhetene ikke er større enn de er og at de dessuten i noen grad virker i motsatt retning. De eldste reiser lite, mens de yngste til gjengjeld reiser ekstra mye. Dermed påvirkes ikke det samlede reiseomfanget, mens reisehensiktsfordelingen forskyves bort fra arbeidsrelaterte reiser, og reisemiddelfordelingen endres i retning av færre reiser som bilfører.

Også for førerkortinnehavet får vektingen konsekvenser. Andelen som har førerkort synker fra 80,8 % uten vektning til 79,1 % med vektning. VDs tall er 78,6 %. Førerkortandelen blant menn synker fra 91,3 % til 90,5 % og ligger

da *under* VDs andel, som er 91,1 %. For kvinner blir andelen 68,3 % med vekting, mot 70,8 % uten vekting og 66,6 % ifølge VDs tall.

Hvis vi var *helt sikre* på at vektingen ga et riktigere bilde av befolkningens reisevaner enn det vi får med et ubearbeidet materiale, ville det være fornuftig å bruke vekting. I og med at vi ikke kan se bort fra systematiske frafallsskjevheter, og fordi vektingen har så liten innvirkning på det endelige resultatet, velger vi å bruke materialet slik det er, med de forbehold som uansett må knyttes til det.

1.6 Fem forskjellige datafiler

Informasjonen fra RVU 1992 befinner seg på ulike nivåer, og det ville dermed ikke gi mening å samle all informasjon på en og samme datafil. Hovedskillet går mellom *personer* og *reiser*, men i tillegg har vi også informasjon om *husholdningsmedlemmer* og *biler*. I Vedleggstabell 1 er samtlige variable i datamaterialet listet opp og knyttet til fem forskjellige filer. I tillegg er variabelnavnet oppgitt med store bokstaver. Dette variabelnavnet går igjen i de forskjellige tabellene som presenteres i kapitlene 2 til 9.

De fem datafilene er:

Person: Bakgrunnsinformasjon. Transportmiddeltilgang. Siste arbeidsreise. Ektefelle/samboers arbeidsreise.

Reiser: Reiser foretatt av intervjupersonen dagen før intervjuet.

Lange: Reiser som er 100 km eller mer og som er foretatt av intervjupersonen i løpet av de siste tre månedene før intervjuet.

Medlem: Personer som tilhører intervjupersonens husholdning.

Bil: Biler som disponeres av intervjupersonen eller andre personer i husholdningen.

Informasjon fra en fil kan brukes sammen med data fra en annen fil. Det er for eksempel relevant å knytte informasjon om intervjupersonens kjønn, alder, bosted og yrkesaktivitet til reisene som personen har foretatt. Videre kan informasjon om antall reiser knyttes til personen. En egen variabel (IDNR) brukes til å knytte enheter på de forskjellige filene sammen.

2. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen

I dette kapitlet vil vi se nærmere på resultatene av spørsmålene om intervjupersonene i undersøkelsen. Spørsmålene opptrer dels i begynnelsen og dels ved slutten av intervjuet.

Tabell 2.1: Intervjutidspunkt og spørsmål om intervjupersonens kjønn, alder, bosted og sivile status (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativer	Fordeling	Antall svar
Intervjumåned (SPM5)	Januar	8,4 %	(N=6000) Alle
	Februar	8,2 %	
	Mars	8,6 %	
	April	7,9 %	
	Mai	8,4 %	
	Juni	8,3 %	
	Juli	9,0 %	
	August	9,9 %	
	September	6,5 %	
	Oktober	8,8 %	
	November	7,7 %	
	Desember	8,3 %	
Intervjudag (DAGEN)	1. - 31.		(N=6000)
Intervju ukedag (INTERDAG)	Mandag	14,2 %	(N=6000) Alle
	Tirsdag	14,2 %	
	Onsdag	14,1 %	
	Torsdag	13,6 %	
	Fredag	14,0 %	
	Lørdag	14,1 %	
	Søn-/helligdag	15,9 %	
	Reisedag (TURDAG) (Dagen før intervjudagen)	Mandag	
Tirsdag		14,1 %	
Onsdag		13,9 %	
Torsdag		13,8 %	
Fredag		13,8 %	
Lørdag		13,9 %	
Søn-/helligdag		16,9 %	
"Kjønn?" (SPM168)		Mann	49,0 %
	Kvinne	51,0 %	

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativer	Fordeling	Antall svar
"Hva er din alder?" (Kontinuerlig variabel) (SPM6)	13-17 år	6,6 %	(N=6000)
	18-24 år	10,4 %	Alle
	25-34 år	18,9 %	
	35-44 år	18,5 %	
	45-54 år	16,7 %	
	55-66 år	14,8 %	
	67-74 år	9,1 %	
	75 år og eldre	5,0 %	
	Uoppgitt	0,1 %	
	Gj.snitt antall år	43,56	(N=5992)
"Hva er din gateadresse ?" (SPM2)	Postnummer		(N=6000)
Bostedskommune (BOKOMUNE)	Kommune nr 101-2030		(N=6000)
Bostedsfylke (SPM3)	Østfold	5,6 %	(N=6000)
	Akershus	9,1 %	Alle
	Oslo	11,6 %	
	Hedmark	4,9 %	
	Oppland	4,2 %	
	Buskerud	4,8 %	
	Vestfold	4,6 %	
	Telemark	4,4 %	
	Aust-Agder	2,0 %	
	Vest-Agder	3,3 %	
	Rogaland	7,6 %	
	Hordaland	9,7 %	
	Sogn og Fjordane	2,6 %	
	Møre og Romsdal	5,6 %	
	Sør-Trøndelag	6,0 %	
	Nord-Trøndelag	3,0 %	
	Nordland	5,8 %	
	Troms	3,2 %	
Finnmark	1,9 %		
"Hva er din ekteskapelige status?" (SPM76)	Ugift	20,6 %	(N=5771)
	Gift	59,6 %	Alle 16 år og eldre
	Samboende	8,0 %	
	Enke/enkemann	6,6 %	
	Separert	1,0 %	
	Skilt	3,7 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,6 %	

En egen mindre sekvens i spørreskjemaet omhandler helsemessige forhold som har betydning for hvilke transportmidler intervjupersonen kan benytte.

Tabell 2.2: "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?" Prosent (RVU 1992)

	SPM89A	SPM89B	SPM89C	SPM89D	SPM89E
	I bil som fører	I bil som passasjer	Kollektivt	Med sykkel	Til fots, 500 meter
Store problemer	0,8	0,9	2,1	6,0	2,7
En del problemer	2,9	3,4	4,0	4,0	4,5
Ingen problemer	95,7	95,0	93,0	87,9	92,3
Vet ikke	0,7	0,7	0,9	2,2	0,6
Sum	100,1	100,0	100,0	100,1	100,1
Antall personer	(N=4529) Alle med bil og førerkort	(N=6000) Alle	(N=6000) Alle	(N=6000) Alle	(N=6000) Alle

Tabell 2.3: Spørsmål om økonomi, utdanning og boligforhold (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativer	Fordeling	Antall svar
"Hvor stor blir/var din egen brutto årsinntekt i 1991?" (Kontinuerlig variabel, 1000 kr) (SPM165)	Ingen inntekt	7,8 %	(N=6000)
	Under 50	7,2 %	Alle
	50 - 99	14,4 %	
	100 - 149	11,2 %	
	150 - 199	16,4 %	
	200 - 249	12,9 %	
	250 eller mer	13,2 %	
	Ubesvart / vet ikke	16,9 %	
	Gjennomsnitt kr	150.600	(N=4978)
"Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til i 1991?" (Kontinuerlig variabel, 1000 kr) (SPM166)	Under 75	4,5 %	(N=6000)
	75 - 149	7,6 %	Alle
	150 - 224	13,3 %	
	225 - 299	9,7 %	
	300 - 374	14,6 %	
	375 - 449	8,9 %	
	450 eller mer	12,2 %	
	Ubesvart / vet ikke	29,2 %	
Gjennomsnitt kr	299.320	(N=4248)	
"Hva er din høyeste fullførte utdanning?" (SPM167)	Grunnskole/ungdomskole /framhaldsskole/realskole	31,3 %	(N=6000)
	Yrkesskole/handelsskole /videregående skole /gymnas/artium	43,9 %	Alle
	Høgskole / universitet	23,5 %	
	Ubesvart / vet ikke	1,3 %	

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativer	Fordeling	Antall svar
"Hva slags hustype bor du i?" (SPM169)	Enebolig	67,4 %	(N=6000) Alle
	2-4 mannsbolig	8,9 %	
	Rekkehus	8,2 %	
	Blokk	12,1 %	
	Hybel	0,3 %	
	Annet	2,4 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,7 %	
"Hva slags bebyggelse er det hovedsakelig i området du bor i?" (SPM170)	Frittliggende hus/ gårdsbruk	12,7 %	(N=6000) Alle
	Ren boligbebyggelse med frittliggende småhus/villaer	58,1 %	
	Ren boligbebyggelse med rekkehus og andre sammenbygde hus	11,1 %	
	Ren boligbebyggelse med hovedsakelig blokker	6,8 %	
	Blandet småhus, rekkehus, blokkbebyggelse	7,6 %	
	Blandet bolig, forretning/industri utenfor bykjerne/tettstedssentrum	1,0 %	
	Blandet bolig, forretning/industri i bykjerne/tettstedssentrum	1,3 %	
	Annen bebyggelse	0,8 %	
	Ubesvart	0,8 %	

3. Tilgang til transportmidler og avstand til aktuelle reisemål

3.1 Førerkortinnhav og tilgang til bil

Tabellen nedenfor viser svarfordelingen på fire spørsmål om førerkortinnhav og tilgang til bil, samt en konstruert variabel for tilgang til bil basert på svarene fra tre av spørsmålene.

Tabell 3.1: Spørsmål knyttet til førerkortinnhav og tilgang til bil (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativer	Fordeling	Antall svar
"Har du selv førerkort for bil?" (SPM8)	Ja: Nei:	80,8 % 19,2 %	(N=5606) Personer 18 år eller eldre
"Eier eller disponerer du selv eller andre i husholdningen bil?"(SPM12)	Ja: Nei: Ubesvart	87,0 % 12,9 % 0,1 %	(N=6000) Alle
"Hvor mange biler eier eller disponerer du/dere?" (SPM13) (Kontinuerlig variabel)	Ingen 1 2 3 4 eller flere Ubesvart Antall biler	13,1 % 53,9 % 27,4 % 4,4 % 1,1 % 0,1 % 1,27	(N=6000) Alle (N=5996)
"Hvilke muligheter til å bruke bil til egen kjøring hadde du i går?" (SPM54)	Hele dagen Bare dagtid (til 17.00) Bare kveldstid Ikke tilgang til bil Ubesvart	87,4 % 1,3 % 6,5 % 4,6 % 0,2 %	(N=4331) Personer med bil og førerkort
Tilgang til bil (BILTIL)	Ikke bil, ikke førerkort Ikke bil, førerkort Bil, ikke førerkort Bil, kort, begrenset Bil, kort, hele dagen Ufullstendige opplysn.	9,8 % 3,3 % 14,7 % 8,9 % 63,1 % 0,2 %	(N=6000) Alle

3.2 Tilgang til to-hjulinger

Tabell 3.2 viser tilgang til sykkel, moped og motorsykkel. Spørsmålene om motoriserte to-hjulinger ble bare stilt til personer som er 16 år eller eldre.

Tabell 3.2: "Eier du selv eller kan du etter behov disponere sykkel/ moped/ motorsykkel?" Prosent. (RVU 1992)

	SPM9	SPM10	SPM11
	Sykkel	Moped	Motorsykkel
Eier selv	66,6	3,7	1,5
Kan etter behov disponere	8,1	2,1	0,7
Ikke tilgang	25,3	94,2	97,8
Ubesvart / vet ikke	0,0	-	-
Sum	100,0	100,0	100,0
Antall	(N=6000) Alle	(N=5889) Alle >=16 år	(N=5889) Alle >= 16 år

3.3 Tilgjengelighet til kollektivtransport og aktuelle reisemål

I dette avsnittet presenteres alle spørsmål knyttet til tilgjengelighet til kollektivtransport og enkelte reisemål som kan være aktuelle for intervjupersonen.

Tabell 3.3: Spørsmål knyttet til kollektivtilbudet ved bostedet. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvilke kollektive transportmidler finnes innenfor 15 min gangavstand? Det vil normalt si 1,5 km fra boligen." (Det kan avgis mer enn ett svar)	Buss (SP56C1)	92,4 %	(N=6000) Alle
	Trikk, T-bane, forstadsbane (SP56C2)	12,0 %	
	Jernbane (SP56C3)	16,4 %	
	Båt / ferge (SP56C4)	5,2 %	
	Ingen (SP56C5)	5,2 %	
	Ubesvart / vet ikke (SP56C6)	0,5 %	

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor langt er det fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som vanligvis brukes?" (SPM57) (Kontinuerlig variabel, 100 meter)	< 500 meter	58,9 %	(N=6000)
	0,5 - 0,9 km	18,7 %	Alle
	1 - 1,9 km	11,9 %	
	2 - 4,9 km	2,1 %	
	5 - 9,9 km	0,4 %	
	10 km eller mer	0,3 %	
	Ubesvart / vet ikke	2,1 %	
	Ikke oppgitt tilbud innen 15 min gangavstand	5,7 %	
	Gj.snitt (de som har besvart spørsmålet)	525 m	(N=5532)
"Hvor mange avganger er det på hverdager fra dette stoppestedet?" (SPM58)	4 eller flere pr time	17,5 %	(N=6000)
	2 - 3 pr time	21,2 %	Alle
	1 pr time	16,2 %	
	Hver annen time	5,9 %	
	Sjeldnere	19,4 %	
	Ubesvart / vet ikke	14,0 %	
	Ikke oppgitt tilbud innen 15 min gangavstand	5,7 %	
"Hvilken type billett brukte du sist du reiste med lokalt kollektivt transportmiddel til eller fra boligen?" (SPM55)	Vanlig enkeltbillett	53,2 %	(N=6000)
	Måneds- /halvmåneds- / ukeskort	4,8 %	Alle
	Halvårskort/årskort	0,6 %	
	Klippekort/ flerreisekort	8,8 %	
	Skolemoderasjon	1,6 %	
	Honnørbillett/-kort	10,7 %	
	Reiste gratis/fribillett	1,8 %	
	Ingen kollektive transportmidler	12,2 %	
	Husker ikke/ vet ikke	6,4 %	

Spørsmålet om avstand til jernbanestasjon ble ikke stilt til bosatte i de tre nordligste fylkene. Andelen som ikke har besvart spørsmålene om avstand varierer mye fra landsdel til landsdel. Høyeste andel ubesvart for avstand til jernbanestasjon er på Vestlandet med 26%, lavest på Østlandet utenom Oslo og Akershus (6%) og i Trøndelag (8%). Høyeste andel ubesvart for avstand til flyplass er på Vestlandet og i Oslo og Akershus (19 og 18%), laveste i Nord-Norge (7%). Høyeste andel ubesvart for avstand til bussterminal er i Oslo og Akershus (26%), laveste i Agder og Rogaland og i Nord-Norge (13%).

Tabell 3.4: "Hvor langt er det fra boligen til nærmeste jernbanestasjon/ flyplass/ bussholdeplass?" Kontinuerlige variable, 100 meter. (RVU 1992)

	SPM63	SPM64	SPM65
	Jernbanestasjon (betjent på dagtid)	Flyplass (med ordinær rutetrafikk)	Bussholdeplass for ekspressbuss/ langdistansebuss
< 2 km	16,1 %	1,4 %	29,3 %
2 - 4,9 km	21,8 %	4,0 %	18,8 %
5 - 9,9 km	15,6 %	6,8 %	12,7 %
10 - 19,9 km	13,9 %	16,0 %	11,0 %
20 - 49,9 km	9,1%	27,8 %	7,4 %
50 km el mer	10,1 %	29,2 %	2,6 %
Ubesvart / vet ikke	13,4 %	14,7 %	18,1 %
Sum	100,0 %	99,9 %	99,9 %
Antall	(N=5341)	(N=6000)	(N=6000)
Gj.snitt (de som har avgitt svar)	20,5 km	45,9 km	9,0 km
Antall	(N=4625)	(N=5117)	(N=4912)

Tabell 3.5: "Hvor langt er det fra boligen til nærmeste dagligvarebutikk/ barneskole/ bank/ til rådhuset i kommunen?" Kontinuerlige variable, 100 meter. (RVU 1992)

	SPM59	SPM60	SPM61	SPM62
	Nærmeste dagligvarebutikk	Nærmeste barneskole	Nærmeste bank (ikke bankbuss)	Avstand til rådhuset i kommunen
< 500 m	34,3 %	20,7 %	12,8 %	3,3 %
0,5 - 0,9 km	21,4 %	20,5 %	14,9 %	5,0 %
1 - 1,9 km	19,2 %	25,1 %	21,4 %	11,8 %
2 - 4,9 km	16,0 %	21,2 %	26,8 %	26,6 %
5 - 9,9 km	4,9 %	5,6 %	11,2 %	20,2 %
10 km el mer	1,9 %	2,5 %	8,9 %	24,4 %
Ubesvart/ vet ikke	2,4 %	4,6 %	4,0 %	8,6 %
Sum	100,1 %	100,2 %	100,0 %	99,9 %
Antall	(N=6000)	(N=6000)	(N=6000)	(N=6000)
Gj.snitt (de som har avgitt svar)	1,47 km	1,84 km	3,51 km	7,34 km
Antall	(N=5855)	(N=5726)	(N=5760)	(N=5486)

4. Yrkesaktivitet og arbeidsreise

4.1 Arbeidets omfang og betingelser

Spørsmål om intervjupersonens yrkesaktivitet og arbeidsreise inntar en svært sentral plass i intervjuet. I dette avsnittet presenteres spørsmål om yrkesaktivitet og et par forhold som har særlig betydning for hva slags arbeidsreise man har.

Tabell 4.1: Spørsmål knyttet til yrkesaktivitet. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hva regner du for tiden som din hovedbeskjeftigelse?" (SPM71)	Yrkesaktiv	57,7 %	(N=6000)
	Husarbeid i hjemmet	7,2 %	Alle
	Skoleelev, student	12,7 %	
	Militær-/siviltjeneste	0,3 %	
	Alderspensjonist	13,4 %	
	Uføretrygdet / annen pensjonist	5,1 %	
	Arbeidsledig	1,9 %	
	Permittert	0,7 %	
	Annet	0,7 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,4 %	
"Har du for tiden inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke?" (SPM72)	Ja	63,8 %	(N=6000)
	Nei	35,8 %	Alle
	Ubesvart / vet ikke	0,5 %	
"Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har du vanligvis pr uke?" (SPM73) (Kontinuerlig variabel, timer)	Minst 30 timer	47,5 %	(N=6000)
	Mindre enn 30 timer	13,9 %	Alle
	Ubesvart / vet ikke	2,9 %	
	Ikke yrkesaktiv	35,8 %	
	Gj.snitt antall timer/min (yrkesaktive)	35.14 timer	(N=3682) Yrkesaktive

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvilken arbeidstidsordning har du?" (SPM74)	Fast arbeidstid mellom 06 og 18	50,0 %	(N=3825) Yrkesaktive
	Fleksibel arbeidstid mellom 06 og 18	21,2 %	
	Skift, turnus, natt	13,2 %	
	Annen ordning	15,5 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,1 %	
"Hvilket yrke har du?" (YRKE)	Yrkestitler		(N=3825) Yrkesaktive
"Har du fast oppmøtested, varierer oppmøtested eller arbeider du hjemme?" (SPM75)	Fast oppmøtested	81,7 %	(N=3825) Yrkesaktive
	Variierende	13,3 %	
	Fast i eller ved bolig	4,9 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,1 %	
"Hvor ligger oppmøtestedet?" (ARBEID)	Postnummer fast oppmøtested		(N=3125) Yrkesakt. m/fast oppmøtested
"Hvor ligger skole/universitet?" (SKOLE)	Postnummer skole/universitet		(N=762) Elever/studenter

4.2 Arbeidsreisen

Seksjonen om arbeidsreisen er den mest omfattende i hele intervjuet. Dette henger sammen med at arbeidsreisene tradisjonelt har blitt sett på som særlig viktige i forbindelse med trafikkplanlegging. Grunnen til dette er konsentrasjonen av arbeidsreisene i tid og rom som gir opphav til framkommelighets- og miljøproblemer, særlig i byene. Arbeidsreisene er dimensjonerende for vegsystemet og kollektivnettet og vil ofte være de reisene som er mest belastende miljømessig sett.

Tabell 4.2: Spørsmål knyttet til siste reise fra bosted og oppmøtested, og betingelsene for å bruke bil ved arbeidsreisen (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor langt er det mellom bosted og oppmøtested?" (ARB1) (Kontinuerlig variabel, 100 meter)	Under 2 km	21,4 %	(N=3125) Yrkesaktive med fast oppmøtested
	2 - 4,9 km	23,3 %	
	5 - 9,9 km	19,3 %	
	10 - 19,9 km	18,3 %	
	20 - 49,9 km	11,9 %	
	50 km eller mer	3,0 %	
	Ubesvart / vet ikke	2,7 %	
Gj. snitt lengde	10,3 km	(N=3040)	

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor lang tid brukte du sist du reiste fra bostedet til oppmøtestedet?" (Medregnet gangtid og ventetid underveis) (ARB8) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 10 min	31,3 %	(N=3125)
	10 - 19 min	33,3 %	Yrkesaktive med fast oppmøtested
	20 - 29 min	15,7 %	
	30 - 39 min	8,8 %	
	40 - 59 min	5,7 %	
	60 - 119 min	3,7 %	
	2 timer eller mer	1,1 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,4 %	
	Gjennomsnitt min.sek.	19.07 min	(N=3112)
"Hadde du noen utgifter til parkering" (ARB7)	Ja	4,6 %	(N=1839)
	Nei	95,4 %	De som kjørte bil til oppmøtestedet
"Hvilke parkeringsmuligheter har du ved oppmøtestedet dersom du bruker bil?" (ARB23)	Gratis p-plass som disponeres av arbeidsgiver	76,5 %	(N=2696) Yrkesaktive med bil,
	Avgiftsbelagt p-plass som disp. av arbeidsgiver	2,3 %	fører kort og fast oppmøtested
	Vei, gate, plass m. avgift	4,2 %	
	Vei, gate, plass u. avgift	4,7 %	
	Ingen parkeringsmulighet	1,0 %	
	Ubesvart / vet ikke	11,2 %	
"Hvor lang er gangtiden fra parkeringsplass til oppmøtested?" (ARB24) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 5 min	91,4 %	(N=2430) Alle med fast oppmøtested, bil, fører kort og parkeringsplass
	5 - 9 min	4,6 %	
	10 - 14 min	1,1 %	
	15 - 19 min	0,4 %	
	20 min el mer	0,3 %	
	Ubesvart / vet ikke	2,3 %	(N=2373)
	Gjennomsnitt min.sek.	1.18 min	
"Hvor lang tid tar det vanligvis/ville det ta å bruke bil fra bosted til oppmøtested? Regn med eventuell gangtid!" (ARB27)	Mindre enn 10 min	33,4 %	(N=2694)
	10 - 19 min	33,5 %	Yrkesaktive med bil,
	20 - 29 min	14,4 %	fører kort og fast oppmøtested
	30 - 39 min	7,1 %	
	40 - 59 min	3,8 %	
	60 - 119 min	2,4 %	
	2 timer eller mer	0,7 %	
	Ubesvart / vet ikke	4,6 %	
	Gjennomsnitt min.sek.	17.26 min	(N=2572)

For å få et korrekt bilde av faktisk transportmiddelvalg ved arbeidsreiser ble det stilt spørsmål om den siste arbeidsreisen intervjupersonen foretok. Dette til forskjell fra et spørsmål om hvilket transportmiddel som vanligvis benyttes.

Tabell 4.3: "Hvordan reiste du siste gang du reiste hjemmefra til arbeidet? Ta med alle transportmidler". Reisemåte ved siste arbeidsreise fra bosted til oppmøtested. Prosent. (RVU 1992)

	ARB2	ARB3	ARB4	ARB5	ARB6
	1.transport- middel	2.transport- middel	3.transport- middel	4.transport- middel	Reiste lengst med:
Til fots hele veien	12,9	-	-	-	12,9
Sykkel	7,3	1,3	-	-	7,2
Moped	0,5	-	-	-	0,5
Motorsykkel	0,1	-	-	-	0,1
Personbil fører	58,8	8,3	26,0	42,9	58,1
Personbil passasjer	7,0	1,3	2,0	-	6,8
Lastebil fører	0,1	-	-	-	0,1
Lastebil passasjer	-	-	-	-	-
Drosje	0,4	-	6,0	4,8	0,2
Buss/rutebil/ekspresbuss	8,3	22,7	30,0	9,5	7,8
Turbuss/chartret buss	0,1	0,7	6,0	-	0,1
Trikk	0,8	2,7	4,0	-	0,7
T-bane, forstadsbane	1,7	12,0	4,0	4,8	1,8
Tog	1,0	18,0	4,0	4,8	1,6
Rutefly	-	8,7	2,0	19,0	0,5
Charterfly	-	0,7	4,0	4,8	0,1
Ferge	0,2	13,3	-	-	0,3
Rutebåt	-	4,7	-	-	0,2
Annen båt	0,2	1,3	-	-	0,2
Annet	0,2	4,0	10,0	4,8	0,2
Ubesvart / vet ikke	0,5	0,7	2,0	4,8	0,7
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall reiser	(N=3125)	(N=150)	(N=50)	(N=21)	(N=3125)

Tabell 4.4: "Utførte du noen av følgende ærend/gjøremål underveis til eller fra arbeidet siste dag du var i arbeid". Yrkesaktive med fast oppmøtested. (RVU 1992)

Reiser, møter o.l i tilknytning til arbeidet	(ARB9C1)	1,6 %
Dagligvareinnkjøp	(ARB9C2)	18,7 %
Andre innkjøp, unntatt kioskhandel o.l.	(ARB9C3)	4,3 %
Service og private ærend	(ARB9C4)	6,0 %
Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole	(ARB9C5)	6,4 %
Kjøre eller følge andre for ulike formål	(ARB9C6)	1,7 %
Besøke slekt og venner, sosialt samvær, sykebesøk	(ARB9C7)	1,4 %
Ingen gjøremål	(ARB9C8)	65,0 %
Ubesvart / vet ikke	(ARB9C9)	1,7 %
Antall personer		(N=3125)

Tabell 4.5: "Får du trukket fra utgiftene til kollektive transportmidler og/eller bil i forbindelse med arbeidsreisen på selvangivelsen?" Yrkesaktive med fast oppmøtested. Prosent. (ARB10). (RVU 1992)

Nei, ikke noe fradrag	73,3 %
Ja, utgifter til kollektive transportmidler	8,0 %
Ja, utgifter til bruk av privat bil	14,3 %
Ja, utgifter både til kollektive transportmidler og bruk av privat bil	1,5 %
Ubesvart / vet ikke	2,8 %
Sum	99,9 %
Antall personer	(N=3125)

Tabell 4.6: "Får du på annen måte godtgjort utgiftene til arbeidsreisen, f.eks ved at arbeidsgiver dekker utgifter, stiller firmabil til rådighet, gir støtte til bilhold med et fast beløp eller pr kilometer, eller bompenger?" . Yrkesaktive med fast oppmøtested. (RVU 1992)

Nei, ingen form for godtgjørelse	(ARB11C01)	89,0 %
Arbeidsgiver/ eget firma dekker alle utgifter	(ARB11C02)	1,9 %
Bruker firmabil, alle utgifter dekket	(ARB11C03)	2,0 %
Bruker firmabil, betaler driftsutgiftene selv	(ARB11C04)	0,3 %
Bompenger	(ARB11C05)	0,3 %
Støtte til bilhold med fast beløp	(ARB11C06)	1,4 %
Støtte til bilhold etter antall kjørte kilometer	(ARB11C07)	3,7 %
Utgifter til kollektivtransport	(ARB11C08)	0,7 %
Frikort kollektivtransport	(ARB11C09)	0,2 %
Ubesvart / vet ikke	(ARB11C10)	1,0 %
Antall personer		(N=3125)

Tabell 4.7: Spørsmål knyttet til bruk av bil i forbindelse med arbeidet. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Bruker du noen gang bil i forbindelse med arbeidet, f.eks til tjenestereiser?" (ARB25)	Ja	46,3 %	(N=2696) Yrkesaktive med bil, førerkort og fast oppmøtested
	Nei	43,5 %	
	Ubesvart / vet ikke	10,2 %	
"Hvor ofte bruker du bilen i forbindelse med arbeidet?" (ARB26)	Daglig, 4-5 ganger pr uke	22,4 %	(N=1248) De som svarte "ja" på forrige spørsmål
	1-3 ganger pr uke	23,6 %	
	1-3 ganger pr måned	24,6 %	
	Sjeldnere	28,4 %	
	Ubesvart / vet ikke	1,0 %	

Tabell 4.8: Til de som ikke reiste kollektivt ved siste reise fra bosted til oppmøtested: "Hvilke transportmidler ville du i tur og orden benytte hvis du skulle reise med kollektive transportmidler, eventuelt kombinert med bil, sykkel osv., fra bostedet til oppmøtestedet?" Prosent (RVU 1992)

	ARB12	ARB13	ARB14	ARB15	ARB16	ARB17
	1. transportmiddel	2. transportmiddel	3. transportmiddel	4. transportmiddel	5. transportmiddel	Ville reist lengst med:
Finnes ikke kollektivt	24,2	-	-	-	-	24,2
Bor nær, går heller	18,4	-	-	-	-	18,4
Sykkel	2,7	2,5	2,1	14,3	12,5	2,6
Moped	0,1	0,3	-	-	-	0,1
Motorsykkel	0,0	0,3	-	-	-	0,0
Personbil fører	1,0	0,6	2,1	-	-	0,9
Personbil passasjer	0,3	-	-	-	-	0,3
Lastebil fører	-	-	-	-	-	-
Lastebil passasjer	-	-	-	-	-	-
Drosje	0,4	0,3	-	-	-	0,4
Buss/rutebil/eksp.buss	44,6	60,6	55,3	64,3	75,0	43,6
Turbuss/chartret buss	0,3	-	-	-	-	0,3
Trikk	1,8	4,1	8,5	-	-	1,7
T-bane, forstadsbane	1,7	7,4	17,0	-	-	2,0
Tog	2,7	13,5	2,1	-	-	3,7
Rutefly	0,0	-	-	-	-	0,0
Charterfly	-	-	-	-	-	-
Ferge	0,0	0,8	-	7,1	-	0,0
Rutebåt	0,0	1,1	-	-	-	0,1
Annen båt	0,1	-	-	-	-	0,1
Annet	0,2	1,4	4,3	7,1	-	0,2
Ubesvart/vet ikke	1,4	7,2	8,5	7,1	12,5	1,4
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall personer	(N=2701)	(N=363)	(N=47)	(N=14)	(N=8)	(N=2701)

Tabell 4.9: Spørsmål i tilknytning til bruk av kollektive transportmidler ved reise fra bosted til oppmøtested. Til de som oppgir at de har eller kunne ha reist kollektivt til oppmøtestedet. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Omtrent hvor lang tid ville reisen fra bosted til oppmøtested ta ved bruk av kollektive transportmidler? Regn med total reisetid inkludert gangtid og ventetid ved skifte av kollektive transportmidler o.l." (ARB18) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 10 min	2,5 %	(N=1824)
	10 - 19 min	16,8 %	Alle som oppgir at de har eller kunne ha reist kollektivt til oppmøtested
	20 - 29 min	18,6 %	
	30 - 39 min	19,3 %	
	40 - 59 min	17,5 %	
	60 - 119 min	17,9 %	
	2 timer eller mer	3,9 %	
	Ubesvart / vet ikke	3,6 %	(N=1759)
Gjennomsnitt min.sek.	42.14 min		
"Hvor lang er gangtiden fra bolig til holdeplass / stasjon når du bruker / hvis du skulle bruke kollektive transportmidler til kunne ha reist arbeidsreisen?" (ARB19) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 5 min	48,9 %	(N=1834)
	5 - 9 min	27,9 %	Alle som oppgir at de har eller kunne ha reist kollektivt til oppmøtested
	10 - 14 min	11,7 %	
	15 - 19 min	5,2 %	
	20 min eller mer	3,5 %	
	Ubesvart / vet ikke	2,7 %	
	Gj. snitt gangtid	5.36 min	(N=1784)
"Hvor lang er gangtiden fra holdeplass til oppmøtested når du bruker / hvis du skulle bruke kollektive transportmidler til arbeidsreisen?" (ARB20) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 5 min	48,6 %	(N=1833)
	5 - 9 min	26,8 %	Alle som oppgir at de har eller kunne ha reist kollektivt til oppmøtested
	10 - 14 min	11,9 %	
	15 - 19 min	5,2 %	
	20 min eller mer	4,1 %	
	Ubesvart / vet ikke	3,4 %	
	Gj. snitt gangtid	5.55 min	(N=1771)
"Hvor stor del av reisen kan du vanligvis regne med å få sitteplass når/hvis kollektive transportmidler benyttes fra bosted til oppmøtested?" (ARB22)	Hele veien	79,8 %	(N=1823)
	Mer enn halve veien	5,9 %	Alle som oppgir at de har eller kunne ha reist kollektivt til oppmøtested
	Mindre enn halve veien	2,2 %	
	Får ikke sitteplass	2,4 %	
	Varierer sterkt	2,6 %	
	Ubesvart / vet ikke	7,2 %	
"Hvor mange avganger pr time er det for det kollektive transportmidlet du bruker / ville ha brukt fra bosted til oppmøtested?" (ARB21) (Kontinuerlig variabel, avganger)	Flere enn 6 pr time	1,7 %	(N=1834)
	4 - 6 pr time	22,5 %	Alle som oppgir at de har eller kunne ha reist kollektivt til oppmøtested
	2 - 3 pr time	27,7 %	
	1 pr time	20,6 %	
	Sjeldnere	17,0 %	
	Ubesvart / vet ikke	10,5 %	
	Gj. snitt antall avganger pr time	2,2	(N=1641)

5. Ektefelles/samboers yrkesaktivitet og arbeidsreise

RVU 1992 inneholder også en serie spørsmål om ektefelle/samboers yrkesaktivitet og arbeidsreise. Tabell 5.1 og 5.2 viser svarfordelingen på disse spørsmålene.

Tabell 5.1: Ektefelles utdanning, yrkesaktivitet og arbeidsreise. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hva er din ektefelles/samboers høyeste utdanning (SPM77)	Grunnskole/ungdomskole/ framhaldsskole/realskole	28,4 %	(N=3901) Alle gifte og samboende
	Yrkeskole/handelsskole/videregående skole/ gymnas/artium	45,4 %	
	Høgskole / universitet	25,5 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,7 %	
"Har din ektefelle/samboer for tiden inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke?" (SPM78)	Ja	69,9 %	(N=3901) Alle gifte og samboende
	Nei	29,8 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,2 %	
"Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har han/hun vanligvis pr uke?" (SPM79) (Kontinuerlig variabel, timer)	Minst 30 timer	52,6 %	(N=3901) Alle gifte og samboende
	Mindre enn 30 timer	11,8 %	
	Ubesvart / vet ikke	5,7 %	
	Ikke yrkesaktiv	29,8 %	
"Hvilken arbeidstidsordning har han/hun?" (SPM80)	Gj.snitt antall timer/min.	35.41 timer	(N=2515)
	Fast arbeidstid mellom 06 og 18	57,0 %	(N=2728) Alle med ektefelle/samboer som er yrkesaktiv
	Fleksibel arbeidstid mellom 06 og 18	15,4 %	
	Skift, turnus, natt	14,5 %	
	Annen ordning	12,9 %	
Ubesvart / vet ikke	0,2 %	(N=2728)	
"Hvilket yrke har han/hun" (EKTYRKE)	Yrkestitler		(N=2728)
"Har din ektefelle/samboer fast oppmøtested, varierer oppmøtested eller arbeider han/hun hjemme?" (SPM81)	Fast oppmøtested	83,4 %	(N=2728) Alle med ektefelle/samboer som er yrkesaktiv
	Varierende	12,5 %	
	Fast i eller ved bolig	4,0 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,1 %	

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor langt er det mellom bostedet og hans/hennes oppmøtested?" (SPM82) (Kontinuerlig variabel, 100 meter)	Under 2 km	19,3 %	(N=2274)
	2 - 4,9 km	22,2 %	Alle med yrkesaktiv ektefelle/samboer som har fast oppmøtested
	5 - 9,9 km	18,1 %	
	10 - 19,9 km	20,1 %	
	20 - 49,9 km	12,6 %	
	50 km eller mer	3,6 %	
	Ubesvart / vet ikke	4,0 %	
	Gj. snitt lengde	13,2 km	(N=2184)
"Hvor lang tid brukte ektefelle/samboer sist han/hun reiste fra bostedet til oppmøtestedet?" (Total reisetid inkludert gangtid og ventetid underveis). (SPM88) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 10 min	26,5 %	(N=2274)
	10 - 19 min	35,2 %	Alle med yrkesaktiv ektefelle/samboer som har fast oppmøtested
	20 - 29 min	15,7 %	
	30 - 39 min	10,0 %	
	40 - 59 min	5,9 %	
	60 - 119 min	3,6 %	
	2 timer eller mer	0,9 %	
Ubesvart / vet ikke	2,1 %		
	Gjennomsnitt min.sek.	19.49 min	(N=2226)

Tabell 5.2: "Hvordan reiste din ektefelle/samboer sist han/hun reiste fra bostedet til oppmøtestedet?" Reisemåte ved ektefelle/samboers siste reise fra bosted til oppmøtested. Prosent. (RVU 1992)

	SPM83	SPM84	SPM85	SPM86	SPM87
	1. transportmiddel	2. transportmiddel	3. transportmiddel	4. transportmiddel	Reiste lengst med:
Til fots hele veien	11,7	-	-	-	11,7
Sykkel	7,4	3,3	8,0	15,4	7,3
Moped	0,4	-	-	-	0,4
Motorsykkel	0,1	-	-	-	0,1
Personbil fører	57,3	4,3	20,0	23,1	56,6
Personbil passasjer	10,5	5,4	12,0	7,7	10,3
Lastebil fører	0,3	-	-	-	0,3
Lastebil passasjer	0,0	-	-	-	0,0
Drosje	0,2	1,1	4,0	-	0,1
Buss/rutebil/ekspresbuss	7,1	18,5	12,0	-	6,6
Turbuss/chartret buss	0,3	1,1	-	-	0,3
Trikk	0,7	2,2	-	-	0,6
T-bane, forstadsbane	1,2	14,1	8,0	-	1,1
Tog	1,2	18,5	8,0	7,7	1,8
Rutefly	0,2	7,6	16,0	7,7	0,6
Charterfly	-	-	-	7,7	-
Ferge	0,2	13,0	-	7,7	0,4
Rutebåt	-	4,3	-	-	0,1
Annen båt	-	1,1	-	-	0,0
Annet	0,5	4,3	12,0	23,1	0,5
Ubesvart / vet ikke	0,8	1,1	-	-	1,1
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall reiser	(N=2274)	(N=92)	(N=25)	(N=13)	(N=2274)

6. Aktiviteter og reiser på registreringsdagen

6.1 Innledende spørsmål til reisedagboken

Før intervjupersonen ble stilt spørsmålene om reiser som ble foretatt dagen før intervjuet, gikk intervjueren gjennom en definisjon av reisebegrepet. Det ble også stilt spørsmål om bestemte aktiviteter.

"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 det huset du bor i. Dette gjelder uansett turens varighet eller formål. Også turer til fots, med sykkel o.l skal tas med.

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

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

Hvis du er yrkessjåfør, skal du ikke ta med kjøring i arbeidet, men reise til og fra oppmøtestedet. For øvrig skal reiser i arbeidet tas med. "

Etter reisedefinisjonen ble det stilt en serie spørsmål om intervjupersonens forskjellige aktiviteter dagen før intervjuet. Aktivitetene forutsetter i de fleste tilfeller at det foretas reiser.

Tabell 6.1: "Utførte du noen av følgende gjøremål i går?" (RVU 1992)

Reiser til/fra arbeid/skole	(SPM66C01)	39,3 %
Reiser, møter o.l. i tilknytning til arbeidet	(SPM66C02)	5,5 %
Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole	(SPM66C03)	4,7 %
Kjøre eller følge andre for ulike formål (f.eks idrett, trening)	(SPM66C04)	9,2 %
Innkjøp eller andre ærend	(SPM66C05)	40,7 %
Egen fritidsaktivitet (f.eks idrett, kino, bibliotek)	(SPM66C06)	17,6 %
Besøke slekt, venner og naboer, sosialt samvær, sykebesøk	(SPM66C07)	26,9 %
Gikk, jogget, syklet en tur	(SPM66C08)	14,7 %
Nei, ingen av dem	(SPM66C09)	15,4 %
Ubesvart / vet ikke	(SPM66C10)	0,0 %
Antall personer		(N=6000)

Dersom personen ikke hadde utført noen av gjøremålene, eller ikke hadde besvart spørsmålene, ble det stilt et kontrollspørsmål: "Var du ikke utenfor boligen i går?" Dersom dette spørsmålet besvares med "Nei, var ikke ute", stilles det oppfølgende spørsmål om årsaken(e) til dette.

Tabell 6.2: Spørsmål om grunner til ikke å reise. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Var du ikke utenfor boligen i går?" (SPM67)	Jo, var ute	10,8 %	(N=926)
	Nei, var ikke ute	89,0 %	De som ikke har utført noen av gjøremålene
	Ubesvart / vet ikke	0,2 %	
"Var det noen spesiell grunn til at du ikke foretok noen slik reise i går?" (SPM68)	Nei, ingen spesiell grunn	22,7 %	(N=824)
	Kortvarig sykdom	12,0 %	De som ikke var utenfor boligen i går
	Langvarig sykdom	9,1 %	
	Andre i familien var syke	1,2 %	
	Dårlig vær	5,6 %	
	Glatt/ vanskelig føre	1,2 %	
	Ikke behov for å reise	31,9 %	
	Annet	15,7 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,6 %	

Etter de innledende spørsmålene om gårsdagens gjøremål og eventuelle grunner til ikke å reise, ble gårsdagens reiser gjennomgått i kronologisk rekkefølge: "Vi tar reisene i tur og orden og starter med den første reisen du foretok i går. Reiser gjennomført i går fra kl 00.00 til kl 24.00."

Reisene ble beskrevet én for én med følgende spørsmålsrekkefølge:

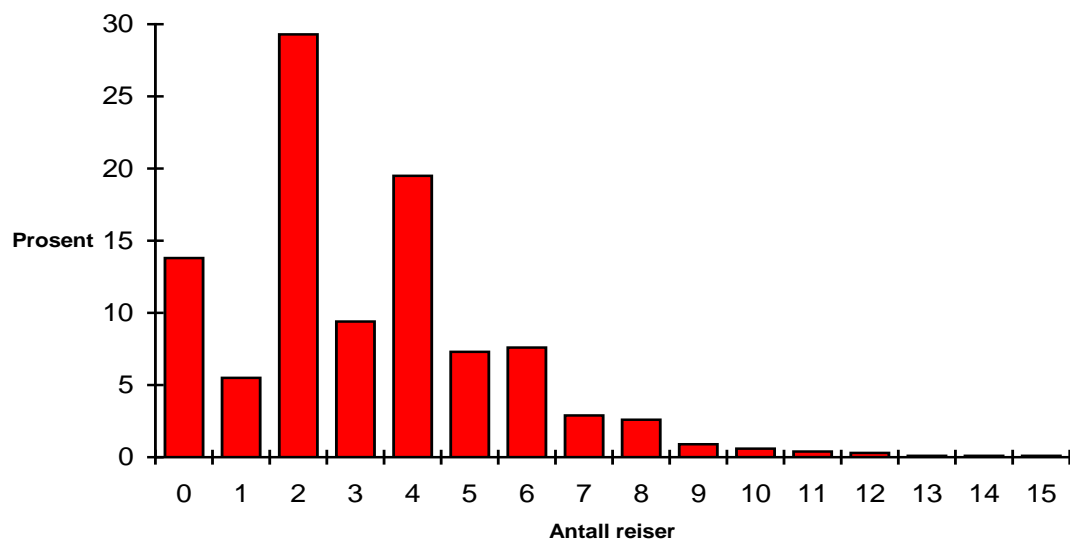
"Hvor startet reisen?"
 "Når startet reisen?"
 "Hvor endte reisen?"
 "Hva var formålet med reisen?"
 "Hvordan reiste du? Beskriv reisen fra du dro hjemmefra! NB! Ta også med alle overganger! "Til fots" tas bare med når hele reisen foregikk til fots!" (Inntil 4 forskjellige transportmidler.) Hvis flere enn ett transportmiddel: "Hvilket transportmiddel reiste du lengst med?"
 "Hvor lang var hele reisen? (inkludert gange)"
 "Hvor stor del av reisen var til fots?" (Notér antall hundremeter).
 "Hvor lang tid tok hele reisen?"
 Hvis skifte av kollektive transportmidler: "Hvor lang var samlet overgangstid, dvs gangtid pluss ventetid?"
 Hvis svart bilfører eller passasjer: "Hvor mange personer var det i bilen, deg selv inkludert?"

Hver sekvens ble avsluttet med spørsmålet: "Hadde du noen flere reiser i går, hjem eller annet sted?"

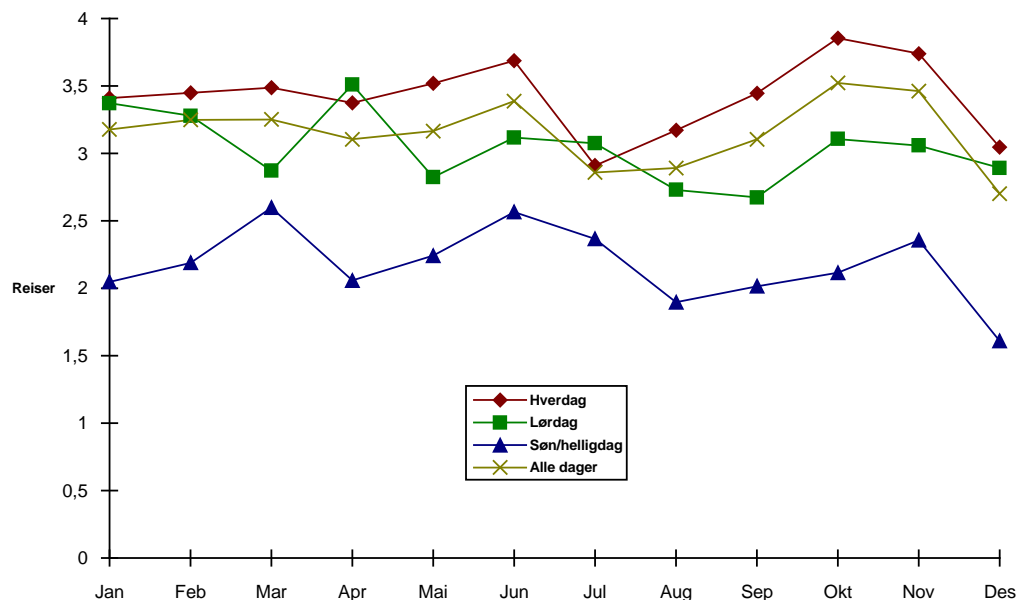
Maksimalt antall reiser som kunne registreres var 15.

6.2 Reiseomfang og tidspunkt

13,8% foretok ingen reiser i det hele tatt, mens 5,5% foretok en reise, 29,3% to reiser, 9,4% tre reiser og 19,5% fire reiser. 22,6% foretok fem eller flere reiser, og gjennomsnittet pr person var 3,15 reiser.



Figur 6.1: Antall reiser pr person pr dag. Prosent. (NTURER). (RVU 1992)
Gjennomsnitt antall reiser pr dag: 3,15.



Figur 6.2: Antall reiser pr person pr dag etter måned og type dag. (RVU 1992)

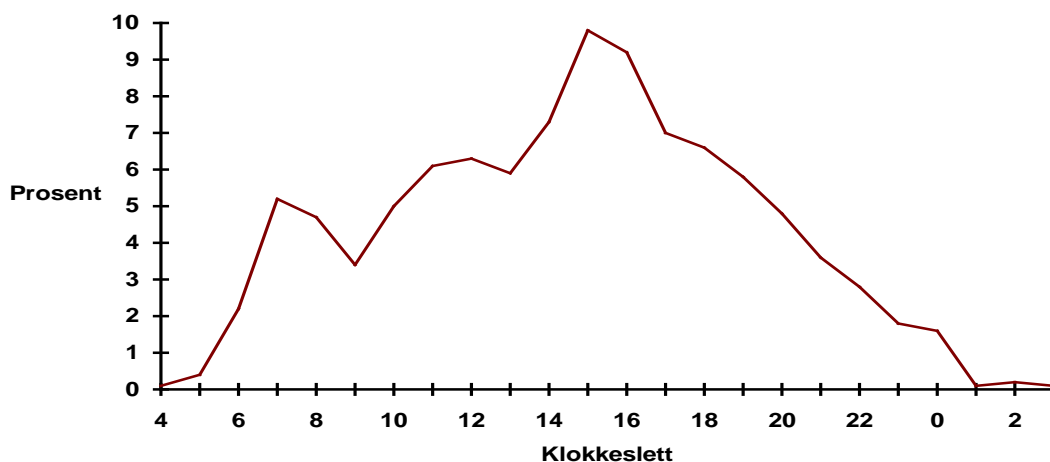
Høyeste antall reiser finner vi i oktober. Noe av forklaringen på dette ligger i fraværet av bevegelige helligdager og at relativt få tar ferie om høsten.

Likevel er reiseaktiviteten ekstra høy også på hverdager i disse to månedene. Det laveste antallet reiser finner vi i desember. Med unntak av månedene april og juli foretas det flere reiser på vanlige hverdager enn på lørdager. I alle månedene, unntatt mars, ligger reiseaktiviteten betydelig lavere på søn- og helligdager enn på lørdager og vanlige hverdager.

Tabell 6.3: "Hvor startet reisen? (REISE1) / Hvor endte reisen? (REISE3)"
 Registrerte reiser etter startpunkt og endepunkt. Prosentuert mot grand total.
 (RVU 1992)

STARTPUNKT	ENDEPUNKT				Sum	Antall
	Hjem	Arb.plass	Skole	Annet		
Hjem	0,2	9,8	1,8	29,9	41,6	(n=7866)
Arb.plass	7,7	0,1	0,0	3,8	11,6	(n=2195)
Skole	1,4	0,0	0,0	0,5	2,0	(n=371)
Annet	32,2	1,9	0,2	10,5	44,8	(n=8470)
Sum	41,4	11,9	2,0	44,7	100,0	
Antall	(n=7834)	(n=2241)	(n=375)	(n=8452)		(N=18902)

Antallet reiser som starter hjemme hos intervjupersonen tilsvareer antallet som ender hjemme, på 32 reiser nær. Dette betyr at undersøkelsen stort sett fanger opp reisevirksomheten i den forstand at hjemreiser i liten grad er uteglemt. Også mellom antall reiser som henholdsvis starter og ender på egen arbeidsplass eller skole er det rimelig god balanse. Det er derimot klart flere reiser som går hjemmefra til arbeidsplass eller skole enn det er reiser som går motsatt vei. Dette forklares ved at det er langt vanligere å foreta ærend på hjemveien fra arbeid og skole enn det er å stoppe underveis til arbeid eller skole. Ubalansen gjenfinnes i at det er flere reiser fra "annet sted" og hjem enn det er motsatt vei.



Figur 6.3: Reisene fordelt etter klokkeslett for starttidspunkt (hele timer). Alle dager. Prosent. (REISE2). (RVU 1992)

19% av reisene starter mellom kl 15.00 og kl 16.59, mens 10% starter mellom kl 7.00 og kl 8.59. Når andelen er så mye høyere om ettermiddagen

enn om morgenen skyldes det to forhold: For det første har vi her med reiser på alle dager. På lørdager og søn- og helligdager er reiseaktiviteten svært liten om morgenen. 25% av reisene er foretatt på slike dager. For det andre foretar yrkesaktive personer ofte ærend i forbindelse med hjemreisen fra arbeid, men sjeldnere på vei til arbeid. Dermed vil mange registrere to eller flere reiser om ettermiddagen, mot bare en om morgenen.

6.3 Reisens formål og transportmiddel

Tabell 6.4: "Hva var formålet med reisen?" Prosent. (RVU 1992)

Hovedformål (FMAL)	Andel	Formål , detaljert (REISE4)	Andel
Arbeid	20,1 %	Reise til/fra arbeid	20,1 %
Skole	3,4 %	Reise til/fra skole	3,4 %
Tjeneste	3,3 %	Tjenestereise i forbindelse med arbeid	3,3 %
Handle / service	26,0 %	<u>Handle/service:</u>	
		Innkjøp av dagligvarer	15,9 %
		Alle andre innkjøp	6,1 %
		Service/diverse ærend (bank, post o.l)	3,0 %
		Medisinske tjenester (til lege/sykehus)	1,0 %
Følge/omsorg	8,1 %	<u>Følge/omsorg:</u>	
		Hente/bringe/følge barn til barnehage o.l	3,4 %
		Andre hente/bringe/følgereiser	4,7 %
Fritid	17,9 %	<u>Fritid:</u>	
		Fornøyelse (kino, teater osv som tilskuer)	3,6 %
		Organisert fritidsaktivitet som utøver	3,7 %
		Annen fritid og rekreasjon	9,9 %
		Ferie- og helgereiser	0,8 %
Besøk	14,9 %		14,9 %
Annet	6,2 %	<u>Annet/ubesvart:</u>	
		Annet formål	6,1 %
		Ubesvart / vet ikke	0,1 %
Sum	100,0 %	Sum	100,0 %
Antall	(N=18912)	Antall	(N=18912)

Reisens formål defineres ut fra det gjøremålet som utføres på endepunktet for reisen. For hjemreiser tas det utgangspunkt i gjøremålet på stedet der hjemreisen starter. Dette betyr at en reise hjem fra arbeidet med innkjøp underveis defineres som to innkjøpsreiser, og at vi ikke definerer noen av disse reisene som arbeidsreiser. Ettersom én av tre yrkesaktive med fast oppmøtested foretar ærend underveis til eller fra arbeidet (se tabell 4.4), får vi reelt sett for få arbeidsreiser i vårt materiale. De fleste ærend foretas på vei hjem fra arbeidet. Særlig gjelder dette innkjøp som utgjør hovedtyngden av ærendene. Hvis vi regner med at 30 % foretar ett eller flere ærend på vei hjem fra arbeidet, betyr dette at 30 % av hjemreisene fra arbeid og 15% av alle arbeidsreisene i vårt materiale er definert under andre formål. Ut fra tabell 4.4 kan vi regne med at omtrent to tredjedeler av disse "skjulte"

arbeidsreisene er definert som innkjøpsreiser o.l, mens 15-20% er følgereiser. Dette påvirker fordelingen mellom reiseformål slik at andelen arbeidsreiser egentlig skulle være ca 4 prosentpoeng høyere, mens andelen innkjøpsreiser skulle være 2,5 prosentpoeng lavere og andelen følgereiser ca 1 prosentpoeng lavere.

I "annet"-kategorien kan det skjule seg flere typer reiser. Det kan dreie seg om formål som ikke dekkes på en tilfredsstillende måte av de øvrige kategoriene, og det kan være tilfeller der flere formål utføres på samme sted uten mellomliggende reiser. Kombinasjon av flere formål i forbindelse med lengre reiser kan være særlig aktuelt. Da vil intervjupersonen kanskje ha en tilbøyelighet til å utelate kortere reiser knyttet til utførelsen av gjøremål på endepunktet for reisen.

Tabell 6.5: Reisemåte ved reiser på registreringsdagen. Prosent. (RVU 1992)

	REISE5	REISE6	REISE7	REISE8	REISE9
	1.transport- middel	2.transport- middel	3.transport- middel	4.transport- middel	Reiste lengst med:
Til fots hele veien	20,9	-	-	-	20,9
Sykkel	6,3	2,5	2,4	2,1	6,2
Moped	0,5	0,2	0,5	-	0,5
Motorsykkel	0,2	-	-	-	0,2
Personbil fører	51,6	18,3	45,1	64,6	51,5
Personbil passasjer	12,1	6,6	17,5	7,3	12,0
Lastebil fører	0,1	-	-	-	0,1
Lastebil passasjer	0,0	-	-	-	0,0
Drosje	0,5	1,1	4,9	5,2	0,5
Buss/rutebil/ekspresbuss	4,7	23,1	16,0	4,2	4,7
Turbuss/chartret buss	0,2	0,7	1,9	1,0	0,2
Trikk	0,4	3,7	2,4	3,1	0,4
T-bane, forstadsbane	0,8	7,1	2,9	3,1	0,8
Tog	0,5	8,7	1,0	-	0,7
Rutefly	0,1	6,2	3,4	3,1	0,3
Charterfly	0,0	0,4	-	-	0,0
Ferge	0,2	15,7	-	4,2	0,2
Rutebåt	0,0	1,8	0,5	1,0	0,1
Annen båt	0,2	1,4	1,0	-	0,2
Traktor	0,2	-	-	-	0,2
Annet	0,3	1,8	0,5	1,0	0,3
Ubesvart / vet ikke	0,1	0,7	-	-	0,1
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall reiser	(N=18912)	(N=562)	(N=206)	(N=96)	(N=18912)

I de fleste sammenhenger benyttes en mindre detaljert inndeling med i alt 7 forskjellige transportmiddelkategorier. Der hvor det er benyttet flere transportmidler tas det utgangspunkt i det transportmidlet man har reist lengst med.

Tabell 6.6: Reisemåte etter hovedtransportmiddel (HTRANS). Prosent. (RVU 1992)

Til fots:	Til fots hele veien	20,9 %
Sykkel:	Sykkel	6,2 %
MC/moped:	Moped, motorsykkel	0,7 %
Bilfører:	Personbil, fører; lastebil, fører	51,6 %
Bilpassasjer:	Personbil, passasjer; lastebil, passasjer,	12,0 %
Kollektivt:	Drosje, buss, rutebil, ekspressbuss, turbuss, chartret buss, trikk, T-bane, undergrunnsbane, forstadsbane, tog, rutefly, charterfly, ferge, rutebåt, annen båt	8,0 %
Annet:	Traktor, annet, ubesvart, vet ikke	0,5 %

6.4 Reiselengde, tidsbruk og passasjerbelegg

Reiselengde og tidsbruk er kontinuerlige variable som er basert på den reisendes egne vurderinger. Slike opplysninger vil ofte være beheftet med en del usikkerhet. Vanligvis vil lengdeopplysninger vurderes som mer usikre enn tidsopplysninger. Lengdeopplysninger vil vanligvis være sikrere når man går, sykler eller selv er sjåføør enn når man er passasjer.

Tabell 6.7: Spørsmål i tilknytning til tidsbruk og reiselengde ved gårdsagens reiser. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor lang var hele reisen (inkludert gange)? " (REISE10) (Kontinuerlig variabel, 100 meter)	Under 1 km	18,2 %	(N=18912)
	1-1,9 km	13,0 %	Alle reiser
	2-4,9 km	24,3 %	
	5-9,9 km	15,2 %	
	10-19,9 km	12,7 %	
	20 km eller mer	12,9 %	
	Ubesvart / vet ikke	3,6 %	
	Gjennomsnitt lengde (max lengde: 999,9 km)	11,38 km	(N=18222)

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor stor del av reisen var til fots?" (REISE11) (Kontinuerlig variabel, 100 meter)	Under 1 km	95,8 %	(N=14961)
	1-1,9 km	2,0 %	Alle reiser unntatt reiser til fots
	2-4,9 km	1,0 %	
	5-9,9 km	0,1 %	
	10-19,9 km	0,1 %	
	20 km eller mer	0,0 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,9 %	
	Gjennomsnitt lengde	105 m	
"Hvor lang tid tok hele reisen?" (REISE12) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 5 min	16,2 %	(N=18912)
	5-9 min	22,9 %	Alle reiser
	10-14 min	18,0 %	
	15-29 min	23,3 %	
	30-59 min	12,6 %	
	1 time eller mer	6,3 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,6 %	
	Gjennomsnitt min.sek.	20.09 min	
"Hvor lang var samlet overgangstid, dvs gangtid pluss ventetid?" (Hvis skifte av kollektive transportmidler). (REISE13) (Kontinuerlig variabel, minutter)	Mindre enn 5 min	21,2 %	(N=1441)
	5-9 min	18,5 %	Reiser der det er benyttet flere transportmidler
	10-14 min	15,3 %	
	15-29 min	23,5 %	
	30-59 min	8,3 %	
	1 time eller mer	3,9 %	
	Ubesvart / vet ikke	9,4 %	
	Gjennomsnitt min.sek.	15.53 min	

Tabell 6.8: "Hvor mange personer var det i bilen, deg selv inkludert?" Prosent. (REISE14) Kontinuerlig variabel. (RVU 1992)

	Antall personer							Gj.snitt	Antall
	1	2	3	4	5	6/flere	Sum		
Bilfører	61,5	24,6	8,3	3,9	1,6	0,2	100,1	1,60	(N=9762)
Bilpassasjer	-	54,5	21,8	16,9	6,0	0,9	100,1	2,77	(N=2264)

Tabellen viser personbelegget i bilene. Det skilles mellom bilreiser som fører og bilreiser som passasjer.

7. Reiser som er 100 km eller mer

7.1 Definisjonen av lange reiser

RVU 1992 inneholder informasjon om såkalte "lange reiser". Dette er reiser som er minst 100 km lange og som intervjupersonen har foretatt i løpet av de tre siste månedene før intervjuet.

"Vi skal nå se nærmere på lange reiser - det vil si reiser som er 100 km eller mer én vei. (Endepunktet for rundreiser defineres ut fra det punktet som er lengst unna hjemstedet og som intervjupersonen hadde et opphold på. Start og ende samme sted ikke tillatt.)

"Har du foretatt noen slike reiser siste 3 måneder, det vil si etter xx.yy (intervjudato minus 3 måneder)?"

40 prosent av de intervjuede oppga at de hadde foretatt en eller flere lange reiser. I alt fikk vi detaljert informasjon om 5.410 forskjellige tur/retur reiser, eller rundreiser. Disse er siden delt opp i fram- og tilbakereiser, i alt 10.820 enkeltreiser. Ved slutten av beskrivelsen av hver enkelt reise, fikk intervjupersonen følgende spørsmål:

"Har du foretatt andre reiser av samme slag, det vil si til samme sted, med samme transportmiddel og samme formål, siste 3 måneder (det vil si etter xx.yy)?" .

Hvis "ja": "Hvor mange reiser av samme slag?"

Det viste seg at 3/4 av de forskjellige reisene som ble beskrevet var enkeltforeteelser, men det ble også foretatt en god del identiske reiser i løpet av de tre månedene. En person hadde foretatt 65 identiske reiser fra bosted til samme reisemål og like mange tilbake igjen. Dette tilsvarer en fram- og en tilbakereise hver arbeidsdag i tre måneder. Der hvor det var foretatt identiske reiser, ble én av dem beskrevet og det ble spurt om hvor mange slike reiser som ble foretatt i løpet av perioden. Identiske reiser ble i gjennomsnitt foretatt 4,5 ganger i løpet av de tre månedene, eller omtrent hver tredje uke. Den informasjonen som går tapt ved bare å spørre om hvor mange identiske reiser som ble foretatt, er tidspunktet i tremånedersperioden for hver enkelt reise. Vi vet strengt tatt bare når den siste av de identiske reisene ble foretatt.

Når vi tar hensyn til informasjonen om identiske reiser, kan materialet vektet og vi får i alt 20.126 reiser. Etter vektingen er 40,5 % av reisene enkeltforeteelser, mens 59,5 % er reiser som det er foretatt to eller flere av i

løpet av de tre månedene. Det er det vektete materialet som vil gi det korrekte bildet av befolkningens lange reiser i løpet av tre måneder.

7.2 Seks prosent av de lange reisene må holdes utenfor

En nærmere gransking av materialet viser at en del av de 20.126 reisene må holdes utenfor videre analyser. Vi har brukt fem typer informasjon for å bestemme om reiser skal holdes utenfor eller ikke: reisens formål, transportmiddel, lengde og geografisk start- og endepunkt. De reisene som holdes utenfor er av tre typer:

Tjenestereiser med lastebil: Dette er reiser som pr definisjon må kunne regnes som yrkestransport. I forbindelse med registreringen av de daglige reisene ble det understreket at slike reiser ikke skulle medregnes. Denne presiseringen er ikke gjentatt for de lange reisenes del, og dette forklarer hvorfor vi i det hele tatt registrerer tjenestereiser med lastebil. Vi kan ikke utelukke at andre reiser der transportytelse er reisens formål fortsatt finnes i materialet.

Reiser som starter og ender i samme kommune: Det finnes riktignok noen norske kommuner som er så store at det er mulig å foreta reiser som er 100 km eller mer én vei innenfor dem. Slike reiser er sjekket nærmere mot postnummer. Når reiser starter og ender i samme kommune, kan det også dreie seg om rundreiser med særlig kompliserte reiseruter. Der hvor dette er tilfelle, beholdes reisen. Vi skal selvsagt heller ikke utelukke feil i data, slik at korrekt start- eller endepunkt ikke er registrert for reisen. Ettersom en stor del av de drøyt 200 reisene som oppgis å ha start- og endepunkt innenfor samme kommune, starter i bykommuner som Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, er det mer sannsynlig at endepunkt er feil oppgitt enn at intervjupersonen har trodd at dette dreide seg om lange reiser. Sannsynligvis er det endepunktet for tilbakereisen som er oppgitt. Vi kasserer dessuten alle reiser der informasjon om geografisk start- eller endepunkt mangler helt.

Reiser som er under 50 km: Lengdeinformasjonen er lagt til i etterhånd og stammer fra en database for avstander mellom norske kommuner. Strengt tatt skal ikke reiser under 100 km være med i det hele tatt, men siden vi baserer oss på en database som gir avstander mellom sentrum, eller det befolkningsmessige tyngdepunktet, i kommunene, så kan reisen ha vært på 100 km eller mer, selv om vår lengdeinformasjon sier noe annet. For reiser med fly settes minstelengden til 100 km.

Et eksempel belyser dette nærmere: Avstanden mellom Lakselv i Porsanger kommune og Karasjohka er 74 km, mens det er 137 km fra Russenes i Porsanger til Karasjohka. Alle reiser mellom de to kommunene får avstanden 74 km, mens det i luftlinje fra Porsangers nordligste punkt til Karasjohkas sørligste er omtrent 200 km. Ved å sette laveste tillatte lengde til 50 km, tar vi rimelig hensyn til at avstanden mellom ulike punkter i to kommuner varierer. Vi vil trolig utelukke noen reiser som egentlig skulle ha

vært inkludert, mens vi på den annen side beholder noen som skulle ha vært utelukket. I det nevnte eksemplet vil alle oppgitte reiser som går mellom de to kommunene godkjennes, til tross for at den avstanden vi gir dem er godt under 100 km.

På basis av de kriteriene som er nevnt ovenfor, finner vi det riktig å holde 1294 lange reiser utenfor analysen. Dette tilsvarer 6,4 % av det vektete materialet, og 18.832 reiser gjenstår for analyseformål.

7.3 De enkelte spørsmålene om lange reiser

Tabell 7.1: Spørsmål knyttet til reisens tidspunkt, startpunkt og endepunkt. Reiser som er minst 100 km én vei, og som er foretatt i løpet av de siste tre månedene før intervjuet. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Når omtrent startet reisen?" (Måned) (TIL1)	Januar	6,7 %	(N=18832)
	Februar	6,5 %	
	Mars	5,8 %	
	April	8,4 %	
	Mai	6,8 %	
	Juni	9,1 %	
	Juli	12,4 %	
	August	11,2 %	
	September	8,8 %	
	Oktober	9,1 %	
	November	7,4 %	
	Desember	6,5 %	
Ubesvart / vet ikke	1,2 %		
"Startet reisen en hverdag eller helg?" (Weekendreiser som starter på en fredag regnes som helgereiser. Reiser i forbindelse med bevegelige helligdager registreres som helgereiser) (TIL2)	Hverdag	57,8 %	(N=18832)
	Helg	40,7 %	
	Ubesvart / vet ikke	1,5 %	
"Hvor startet reisen?" (TIL3)	Eget hjem	45,4 %	(N=18832)
	Egen arbeidsplass	3,7 %	
	Egen skole/universitet	0,4 %	
	Egen hytte/fritidsbolig	5,6 %	
	Annet sted i Norge	37,8 %	
	Utlandet	6,2 %	
	Ubesvart / vet ikke	1,0 %	

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor startet reisen?" (Hvis annet sted i Norge / utlandet) (STARPOST)	Stedsnavn. Kodet om til postnummer Utland: Land		(N=18832)
"Hvor endte reisen?" (TIL4)	Eget hjem Egen arbeidsplass Egen skole/universitet Egen hytte/fritidsbolig Annet sted i Norge Utlandet Ubesvart / vet ikke	48,6 % 2,5 % 0,2 % 6,0 % 35,6 % 6,1 % 1,0 %	(N=18832)
"Hvor endte reisen?" (Hvis annet sted i Norge / utlandet) (ENDEPOST)	Stedsnavn. Kodet om til postnummer. Utland: Land		(N=18832)

Tabell 7.2: Spørsmål knyttet til reisens formål og finansiering. Reiser som er minst 100 km én vei, og som er foretatt i løpet av de siste tre månedene før intervjuet. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hva var formålet med reisen?" (Gjøremål ved endepunktet for reisen. Reisen skal ikke deles opp etter utførte formål underveis, som f.eks fylle bensin osv.) (TIL5)	Arbeidsreise (til/fra arbeid) Skolereise Tjenestereise Innkjøp Medisinske tjenester / ærend Andre private ærend Følge andre personer Fornøyelse /underholdning Organisert fritidsaktivitet (idrett, politikk, religion) Fritid og rekreasjon Ferie- og helgereiser (med overnatting) Besøk (privat besøk hos familie, venner etc) Kombinasjon av arbeid/ tjeneste og andre formål Andre kombinasjoner Annet Ubesvart / vet ikke	8,5 % 1,0 % 18,3 % 1,7 % 1,5 % 1,3 % 1,1 % 0,8 % 3,3 % 5,5 % 29,0 % 21,0 % 1,5 % 0,8 % 3,8 % 1,0 %	(N=18832)

Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål		Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Var det du selv, andre i husstanden eller andre som betalte for reisen?" (Flere alternativer kan besvares med "ja")	(TIL6C1)	Arbeids-/oppdragsgiver	22,6 %	(N=18832)
	(TIL6C2)	Idretts-/kulturorg. e.l.	1,3 %	
	(TIL6C3)	Trygde-/sosialkontor e.l.	1,1 %	
	(TIL6C4)	Utgiftsføres på eget firma	1,3 %	
	(TIL6C5)	Den reisende av egen lomme	67,3 %	
	(TIL6C6)	Andre	12,0 %	
	(TIL6C7)	Ubesvart / vet ikke	1,0 %	

Som for de daglige reisene defineres formålet med de lange reisene ut fra gjøremålet som ble utført på endepunktet for reisen. Formålet med hjemreisen blir definert ut fra gjøremålet på startstedet for hjemreisen.

Tabell 7.3: Spørsmål knyttet til tidsbruk og overnatting. Reiser som er minst 100 km én vei, og som er foretatt i løpet av de siste tre månedene før intervjuet. (RVU 1992)

Spørsmål		Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor lang tid brukte du?" Antall hele dager (TIL7) (Kontinuerlig variabel, dager)		Under 1 dag	93,2 %	(N=18832)
		1 dag eller mer	6,0 %	
		Ubesvart / vet ikke	0,8 %	
		Gjennomsnitt dager	0,16	
"Hvor lang tid brukte du?" Antall hele timer (TIL8) (Kontinuerlig variabel, timer)		Gjennomsnitt timer.min	3.40	(N=18621)
"Hvor lang tid brukte du?" Antall minutter (hvis oppgitt) (TIL9) (Kontinuerlig variabel minutter)		Gjennomsnitt minutter	13	(N=18519)
Samlet tidsbruk (TIMER) (Laget på basis av dager/timer/min) (Kontinuerlig variabel, timer)		Under 2 timer	33,7 %	(N=18832)
		2 - 3.59 timer	34,0 %	
		4 - 5.59 timer	11,1 %	
		6 - 7.59 timer	5,7 %	
		8 - 11.59 timer	5,2 %	
		12 - 23.59 timer	3,8 %	
		1 døgn eller mer	4,8 %	
		Ubesvart / vet ikke	1,7 %	
	Gjennomsnitt timer.min	7.35	(N=18509)	
"Overnattet du underveis?" (Hvis reisen varte lengre enn 4 timer) (TIL10)		Ja	25,3 %	(N=5083)
		Nei	74,7 %	
"Hvor overnattet du ?" (Flere svar kan avgis hvis flere overnattinger)	(TIL11C1)	I bilen/toget/flyet/bussen/båten osv	41,0 %	(N=1285)
	(TIL11C2)	Betalt overnatting (hotell/pensjonat/motell /rom/hytte/campingplass)	37,0 %	

Tabellen fortsetter neste side

Spørsmål		Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
	(TIL11C3)	Slekt / venner	18,7 %	
	(TIL11C4)	Ikke betalt overnatting (telt/campingvogn utenfor campingplass)	8,5 %	
	(TIL11C5)	Annet	3,6 %	
	(TIL11C6)	Ubesvart / vet ikke	0,2 %	
(Kontinuerlig variabel, personer)		1 person (bare IP)	31,1 %	(N=18832)
		2 personer	32,1 %	
		3 personer	13,2 %	
		4 personer	12,4 %	
		5 eller flere	10,2 %	
		Ubesvart / vet ikke	1,0 %	
		Gjennomsnitt personer	3,52	(N=18640)

Tabell 7.4: Transportmiddel ved reiser som er minst 100 km én vei. Prosent.
(RVU 1992)

	TIL13	TIL16	TIL19	TIL22	TIL25	TIL28	TIL31	TIL34	HTMX
	1.trans- port- middel	2.trans- port- middel	3.trans- port- middel	4.trans- port- middel	5.trans- port- middel	6.trans- port- middel	7.trans- port- middel	8.trans- port- middel	Hoved- transp. middel
Sykkel	0,1	0,3	0,3	0,1	0,3	-	-	2,3	0,0
Moped	0,0	-	0,2	-	-	-	-	-	0,0
Motorsykkel	0,2	-	0,2	-	0,8	-	2,9	-	0,1
Personbil. Fører hele veien	44,2	5,3	18,1	7,2	20,1	10,8	17,3	9,1	39,8
Personbil. Fører det meste av veien	6,2	0,6	1,8	0,8	1,9	2,1	-	-	5,7
Personbil. Passasjer hele veien	23,2	5,9	20,8	12,5	20,6	20,0	31,7	13,6	17,9
Personbil. Passasjer det meste av veien	2,5	0,9	3,5	3,2	3,0	3,1	3,8	-	1,4
Lastebil fører	0,3	-	0,1	0,1	0,3	0,5	1,9	-	0,3
Lastebil passasjer	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Drosje/taxi	5,9	2,8	19,9	11,8	17,5	7,2	4,8	11,4	0,5
Buss/rutebil/expr.buss	4,6	5,4	11,6	10,6	9,6	9,7	2,9	13,6	2,4
Turbuss/chartret buss	2,7	2,5	5,2	3,4	5,9	5,1	8,7	2,3	2,0
Trikk	0,2	0,2	0,3	0,6	0,5	-	-	-	-
T-bane, forstadsbane	0,5	0,5	1,3	1,3	0,7	1,5	1,9	-	-
Tog	3,1	14,3	3,8	10,5	3,0	2,6	4,8	-	6,7
Rutefly	2,2	34,4	7,3	15,4	7,1	11,8	8,7	6,8	14,6
Charterfly	0,4	3,0	0,8	2,1	1,5	1,5	1,0	-	1,7
Ferge	1,0	18,5	3,0	15,5	5,1	22,6	3,8	38,6	4,3
Rutebåt	0,4	2,2	0,4	1,7	1,0	1,0	1,0	-	0,6
Annen båt	0,7	2,3	0,5	1,9	0,3	0,5	1,0	2,3	0,4
Annet	0,4	0,5	0,7	1,2	0,7	-	3,8	-	0,6
Ubesvart / vet ikke	1,0	0,3	0,0	0,2	-	-	-	-	0,9
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	N=18832	N=6555	N=4412	N=1231	N=593	N=195	N=104	N=44	N=18832

Tabell 7.5: Hvis kollektivtransport: "Hva slags billettype benyttet du?" Reiser som er minst 100 km én vei. Prosent. (RVU 1992)

	TIL14	TIL17	TIL20	TIL23	TIL26	TIL29	TIL32	TIL35
	1.trans- port- middel	2.trans- port- middel	3.trans- port- middel	4.trans- port- middel	5.trans- port- middel	6.trans- port- middel	7.trans- port- middel	8.trans- port- middel
Full pris	37,0	50,3	52,5	58,4	52,0	55,0	47,1	63,0
Rabatt	36,2	37,9	31,4	29,5	27,0	27,5	35,3	29,6
Charter/pakketur	15,0	6,7	10,3	6,8	15,2	7,3	11,8	7,4
Gratis	10,6	3,9	4,7	3,7	4,9	9,2	5,9	-
Ubesvart/vet ikke	1,2	1,3	1,1	1,6	1,0	0,9	-	-
Sum	100,0	100,1	100,0	100,0	100,1	99,9	100,1	100,0
Antall reiser	N=2859	N=5307	N=1490	N=752	N=204	N=109	N=34	N=27

7.4 Lengdeinformasjon om innenlandsreiser

Det ble ikke stilt egne spørsmål om reiselengde for de lange reisene. Årsaken til dette er den dårlige erfaringen med kvaliteten på slik informasjon. I RVU 1985 manglet lengdeinformasjon om ca 40 % av de lange reisene, og det knyttet seg i tillegg stor usikkerhet til den informasjonen som fantes. Vi vet at usikkerheten ved lengdeinformasjon er særlig stor der hvor intervjupersonen er passasjer, enten i bil eller i kollektivt transportmiddel.

For å bøte på dette ble det for RVU 1992 besluttet å bruke informasjon fra en database for avstander mellom norske kommuner. Ettersom reisenes start- og endepunkt er oppgitt med postnummer, byr det ikke på problemer å kode dette om til kommunenivå og tildele de forskjellige strekningene som opptrer i datamaterialet riktig lengde. Lengdene er regnet som korteste strekning langs vei ut fra et gitt punkt i hver kommune. Dette punktet er valgt ut fra bosetningsstruktur og veinett. Avstandsmålet mellom to kommuner vil da bli det samme for alle reiser mellom de to kommune og er egentlig et gjennomsnittsmål. Avstandsinformasjon finnes for hver enkelt etappe som reisen er delt inn i. For reiser til og fra utlandet har vi ingen lengdeinformasjon.

Ved hjelp av informasjon om avstander innen Norge kan vi definere hva som er reisens hovedtransportmiddel når flere enn ett transportmiddel er benyttet. Det gjøres på den måten at det transportmidlet det er reist lengst med defineres som hovedtransportmiddel.

Ettersom vi ikke kjenner reiselengden for reiser som går til eller fra utlandet og for en del av de reisene som går til eller fra hytte, må vi her basere oss på annen informasjon. I de tilfellene der det er benyttet flere enn ett transportmiddel, ordnes disse hierarkisk slik at charterfly alltid regnes som hovedtransportmiddel dersom dette er benyttet, mens rutefly regnes som

hovedtransportmiddel dersom charterfly ikke er benyttet. Deretter følger tog, båt, buss og personbil i hierarkisk orden.

Tabell 7.6: Gjennomsnittlig avstand i km fra startpunkt til endepunkt, for hver enkelt etappe, for den siste etappen, for den lengste etappen og for alle etapper under ett. Kontinuerlige variable. Reiser i Norge som er minst 100 km én vei. (RVU 1992)

		Gjennomsnittslengde i km	Antall reiser
Direkte fra startpunkt til endepunkt	DIST00	305	(N=13916)
Etappe 1 (Hele reisen hvis uten stopp)	DIST01	192	(N=13916)
Etappe 2	DIST12	383	(N=3928)
Etappe 3	DIST23	137	(N=2672)
Etappe 4	DIST34	214	(N=684)
Etappe 5	DIST45	113	(N=336)
Etappe 6	DIST56	169	(N=84)
Etappe 7	DIST67	310	(N=40)
Etappe 8	DIST78	137	(N=11)
Lengde for lengste enkeltetappe (Hele reisen hvis uten stopp)	MAX	304	(N=13916)
Summen av alle etapper (Hele reisen hvis uten stopp)	DISTSUM	342	(N=13916)

Tabell 7.7: Hovedtransportmiddel for reiser som er minst 100 km én vei. Prosent. (RVU 1992)

	Bilfører	Bilpass	Buss	Tog	Båt	Fly	Annet/ Usikkert	Sum	(N=)
Innenlands	50,0	21,0	4,5	7,1	2,7	12,2	2,5	100,0	N=16387
Til/fra utlandet	15,7	8,0	3,4	4,6	22,5	43,9	1,9	100,0	N=2445
Alle reiser	45,6	19,3	4,3	6,7	5,3	16,3	2,4	99,9	N=18832

8. Informasjon om husholdningens medlemmer

Datamaterialet inneholder en serie opplysninger om hvert enkelt medlem av den husholdningen intervjupersonen tilhører. Det finnes informasjon om alder, kjønn, slektskapsforhold til intervjupersonen, førerkort og yrkesaktivitet. I alt finnes det 17.632 personer i de 6.000 husholdningene i materialet. Husholdningene er sammensatt som tabell 7.1 viser.

Tabell 8.1: Antall personer i husholdningen og husholdningstype som intervjupersonen tilhører. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor mange personer er det totalt i husstanden?" (SPM7)	1 person	14,9 %	(N=6000)
	2 personer	29,4 %	Alle som er intervjuet
	3 personer	20,1 %	
	4 personer	22,2 %	
	5 personer	10,4 %	
	6 personer	2,3 %	
	7 eller flere personer	0,7 %	
	(Kontinuerlig varaibel, personer)	Gjennomsnitt antall personer i husholdningen	
Husholdningstype (variabel konstruert på basis av opplysninger om kjønn, alder og slektskapsforhold)	Enslig kvinne	8,8 %	(N=6000)
	Enslig mann	6,1 %	Alle som er intervjuet
	Kvinne m barn 0-17 år	2,8 %	
	Mann med barn 0-17 år	0,8 %	
	Par uten barn	25,3 %	
	Par med barn 0-6 år	18,5 %	
	Par med barn 7-12 år	10,4 %	
	Par med barn 13-17 år	9,4 %	
	Flere voksne i familie	16,9 %	
	Flere voksne ikke familie	0,9 %	

Tabell 8.2: Antall personer i ulike aldersgrupper i husholdningen. Prosent og gjennomsnitt pr husholdning. (N=6000). (RVU 1992)

	Ingen	1 person	2 personer	3 eller flere	Sum	Gj.snitt
0 - 6 år	79,9	13,4	5,9	0,8	100,0	0,28
7 -12 år	80,4	14,7	4,5	0,4	100,0	0,25
13-17 år	80,5	15,6	3,7	0,3	100,1	0,24
18-24 år	74,6	18,3	6,4	0,7	100,1	0,34
25-34 år	73,8	14,9	11,2	0,1	100,0	0,38
35-44 år	68,3	17,5	14,3	-	100,1	0,46
45-54 år	70,4	16,6	13,0	0,0	100,0	0,43
55-66 år	78,3	12,8	8,9	0,0	100,0	0,31
67-74 år	87,7	9,2	3,2	-	100,1	0,15
75-84 år	93,4	5,5	1,1	-	100,0	0,08
85 år / eldre	97,6	1,6	0,6	0,2	100,0	0,03
Alle aldre	-	14,9	29,4	55,7	100,0	2,94

Figur 8.3: Husholdningsmedlemmene i RVU 1992 og den norske befolkning pr 1.1.1992 etter kjønn og alder. Prosent.

	RVU 1992			Norge 1992 *		
	Alle	Menn	Kvinner	Alle	Menn	Kvinner
0-6 år	9,5	9,8	9,2	9,3	9,7	9,0
7-15 år	13,3	13,5	13,1	11,0	11,4	10,6
16-24 år	14,9	15,9	14,0	13,6	14,1	13,2
25-44 år	28,8	27,7	29,9	29,8	30,8	28,5
45-66 år	25,2	25,3	25,0	21,9	22,1	21,8
67 år / eldre	8,3	7,9	8,7	14,4	11,9	16,9
Sum	100,0	100,1	99,9	100,0	100,0	100,0
N =	17472	8860	8612	4.273.634	2.113.359	2.160.275

*) Kilde: NOS C-40, Befolkningsstatistikk 1992, Hefte II, Folkemengd 1. januar. Tabell 1.1

Det er en klar underrepresentasjon av eldre blant de registrerte *husholdnings-medlemmene* i RVU 1992. På den annen side utjevnes skjevheten noe for de øvrige aldersgruppene i forhold til det vi finner for *intervjupersonene*. Dette betyr at det husholdningsutvalget vi har trolig er temmelig representativt, bortsett fra underrepresentasjonen av eldre. Mens vi har for få yngre *intervjupersoner*, viser det seg at disse personenes *husholdninger* i stor grad er representert av middelaldrende personer.

Den underrepresentasjonen av eldre som vi fant blant *intervjupersonene* forsterkes når vi ser på det totale antall personer som tilhører de husholdningene vi har opplysninger om. Når vi har intervjuet for få eldre, så vil dette gi seg utslag i at vi får opplysninger om tilsvarende få eldre husholdningsmedlemmer, ettersom eldre i større grad enn barn og middelaldrende, tilhører små husholdninger.

Tabell 8.4: Spørsmål om personene i husholdningen som intervjupersonen tilhører. Omfatter også intervjupersonen selv. (RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor gammel er personen?" (kontinuerlig variabel) (ALDER) (Kontinuerlig variabel, år)	0-9 år	13,6 %	(N=17632)
	10-19 år	16,4 %	Alle personer
	20-29 år	13,7 %	
	30-39 år	14,0 %	
	40-49 år	17,0 %	
	50-59 år	10,5 %	
	60-69 år	7,9 %	
	70-79 år	4,7 %	
	80 år eller mer	1,4 %	
	Ubesvart / vet ikke	0,9 %	
	Gjennomsnittsalder	34,39 år	(N=17472)
"Avmerk kjønn for personen" (SEX)	Gutt/mann	50,7 %	(N=17632)
	Jente/kvinne	49,3 %	Alle personer
"Slektskap i forhold til intervjupersonen" (SLEKTSKA)	Intervjupersonen selv	34,0 %	(N=17632)
	Ektefelle/samboer	22,1 %	Alle personer
	Datter	12,2 %	
	Sønn	14,1 %	
	Mor	5,2 %	
	Far	4,7 %	
	Søster	2,6 %	
	Bror	3,2 %	
	Annen slektning	0,7 %	
	Ikke slektning	0,6 %	
Ubesvart / vet ikke	0,6 %		
"Har personen førerkort for personbil-/varebil (kl B)?" (KORT)	Ja	81,5 %	(N=13043)
	Nei	17,6 %	Alle personer
	Ubesvart / vet ikke	0,9 %	>= 18 år
"Er personen yrkesaktiv/ har lønnet arbeid av minst 1 times varighet pr uke?" (YRKAK)	Ja	62,2 %	(N=14244)
	Nei	36,7 %	Alle personer
	Ubesvart / vet ikke	1,1 %	>= 14 år

9. Bilene i undersøkelsen

I forbindelse med intervjuet ble det spurt om de bilene som husholdningen eier eller disponerer. Det ble stilt i alt fire spørsmål om hver enkelt bil. Spørsmålene gjaldt bilens årsmodell, anskaffelsår, bilens eier og kjørelengde siste 12 måneder. I alt ble det registrert 7619 biler, eller 1,27 biler pr husholdning.

Tabell 9.1: Spørsmål om bilene i husholdningen som intervjupersonen tilhører.
(RVU 1992)

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Årsmodell for bilen" (MODELL) (Kontinuerlig variabel, årstall)	Før 1960	0,5 %	(N=7619)
	1960-1969	1,2 %	Alle biler
	1970-74	3,3 %	
	1975-79	14,1 %	
	1980-84	28,3 %	
	1985-89	37,4 %	
	1990	4,7 %	
	1991	3,5 %	
	1992	1,5 %	
	Ubesvart /vet ikke	5,5 %	
Gj.snitt årsmodell, måned og år	April 1983	(N=7197)	
"Når ble bilen anskaffet?" (ANSKAFF) (Kontinuerlig variabel, årstall)	Før 1960	0,0 %	(N=7619)
	1960-1969	0,2 %	Alle biler
	1970-74	0,6 %	
	1975-79	2,8 %	
	1980-84	10,4 %	
	1985-89	47,4 %	
	1990	13,4 %	
	1991	14,0 %	
	1992	4,7 %	
	Ubesvart /vet ikke	6,4 %	
Gj.snitt anskaffelsestidspunkt, måned og år	Mai 1987	(N=7131)	
"Hvem eier bilen?" (EIER)	Intervjupersonen selv	46,9 %	(N=7619)
	Ektefelle	26,0 %	Alle biler
	Mor	4,6 %	
	Far	10,1 %	
	Søster	0,4 %	
	Bror	1,5 %	
	Annet husstandsmedlem	6,2 %	
	Annen privat person	0,4 %	
	Arbeidsgiver / firma	3,1 %	
	Ubestemt / vet ikke	0,9 %	

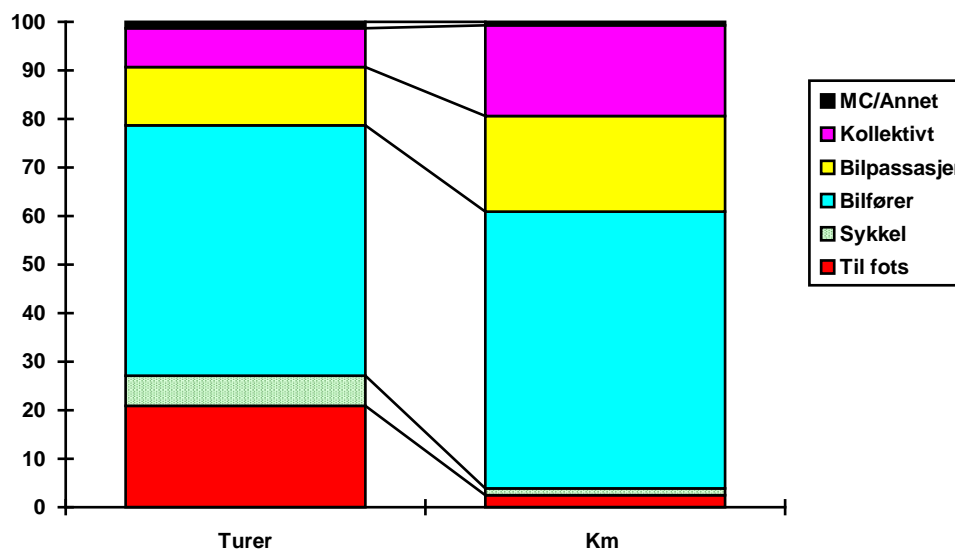
Tabellen fortsetter på neste side

Spørsmål	Svaralternativ	Fordeling	Antall svar
"Hvor langt ble bilen kjørt siste 12 måneder?" (KJLENGDE) (Kontinuerlig variabel, kilometer)	<= 4000 km	7,6 %	(N=7619)
	4001-8000 km	15,4 %	Alle biler
	8001-12000 km	20,0 %	
	12001-16000 km	10,5 %	
	16001-20000 km	7,1 %	
	20001-30000 km	4,7 %	
	Over 30000 km	2,3 %	
	Ubesvart / vet ikke	32,4 %	
	Gjennomsnitt km/12 mnd	13126 km	(N=5153)

Opplysningene om antall biler i husholdningen kan, sammen med opplysninger om antall personer i husholdningen, brukes for å teste materialets representativitet. Vi har registrert i alt 7619 biler, uansett biltype, og 17472 personer, uansett alder, i de 6000 husholdningene vi har opplysninger om. Dette gir 436 biler pr 1000 innbyggere. I 1991 var det tilsammen ca 1,85 millioner personbiler, varebiler og kombinerte biler i Norge (*SSB: Statistisk årbok 1992*). Dette tilsvarer 432 biler pr 1000 innbyggere. Dersom vi regner med at halvparten av varebilene kan disponeres av privathusholdninger, får vi 414 biler pr 1000 innbyggere. Tallene fra RVU 1992 ligger dermed ca 5 % høyere enn de reelle tallene.

10. Beregning av transportarbeid

Opplysninger om antall reiser og reisenes lengde for gårsdagens reiser kan brukes til å gi et anslag for gjennomsnittlig transportarbeid pr person. Ved å bruke befolkningsdata kan vi beregne det totale transportarbeidet for personer som er 13 år eller eldre. Figur 10.1 viser turer og km pr person etter transportmiddel.



Figur 10.1: Turer og kilometer for gårsdagens reiser fordelt etter reisemåte. Prosent (RVU 1992)

Fordi gang- og sykkelturer er korte, vil de utgjøre en langt mindre andel av transportarbeidet målt i km enn av antall turer. Kollektivreisene er relativt få, men til gjengjeld relativt lange.

I tabell 10.1 tar vi for oss lengdeinformasjonen mer inngående. Kolonnen til venstre viser ubearbejdet gjennomsnittslengder etter transportmiddel, mens de tre andre kolonnene er forskjellige former for bearbejdet informasjon.

Tabell 10.1: Informasjon om reiselengde for gårsdagens reiser. Gjennomsnittslengder og antall registrerte reiser etter reisemiddel basert på ubearbeidet informasjon og tre typer bearbeidet informasjon. (RVU 1992)

	Ubearbeidet informasjon		Reiser \geq 1000 km holdes utenfor		Uoppgitt lengde = gjennomsnitt		Uoppgitt lengde = gj.snitt. Reiser \geq 1000 km = gj.nitt	
	Gj.snitt km	Antall reiser	Gj.snitt km	Antall reiser	Gj.snitt km	Antall reiser	Gj.snitt km	Antall reiser
Til fots	1,37	3794	1,37	3794	1,37	3951	1,37	3951
Sykkel	2,55	1144	2,55	1144	2,55	1180	2,55	1180
MC/mop	5,04	121	5,04	121	5,04	125	5,04	125
Bilfører	13,01	9653	12,72	9651	13,01	9766	12,72	9766
Bilpass	19,54	2122	18,99	2121	19,54	2264	18,99	2264
Drosje	7,01	84	7,01	84	7,01	90	7,01	90
Buss	15,13	860	15,13	860	15,13	937	15,13	937
Bane	7,45	175	7,45	175	7,45	223	7,45	223
Tog	8,36	111	8,36	111	8,36	130	8,36	130
Fly	719,6	27	437,7	22	719,6	58	437,7	58
Båt	106,2	46	19,63	45	106,2	84	19,63	84
Annet	8,43	94	8,43	94	8,43	104	8,43	104
Alle	12,35	18231	11,36	18222	13,71	18912	12,24	18912

Tallene i kolonnene helt til venstre er ikke bearbeidet. Dette betyr at lengdeinformasjonen er beholdt som den er for de reisene der slik informasjon finnes. I neste gruppe har vi holdt i alt 9 reiser med lengde 1000 km eller mer utenfor. Dette reduserer gjennomsnittslengden fra 12,35 til 11,38 km. Det betyr at det samlede transportarbeidet reduseres med i alt 17.800 km, eller nesten 2.000 km for hver av disse 9 reisene. Fem av reisene var med fly og utgjorde i alt 9.800 km, to var som bilfører og sto for 2.800 km til sammen, mens én reise som bilpassasjer var på 1.200 km og én var en båtreise på hele 4.000 km. 0,05 % av reisene sto på denne måten for 7,9 % av transportarbeidet. I en del sammenhenger vil det være urimelig å ha med disse reisene, spesielt når vi bryter ned på grupper av reiser og sammenlikner gjennomsnittslengder. Dersom vi ønsker å holde oss til innenlandsreiser og innenlands transportarbeid, er det grunn til å regne med at en betydelig andel av de lengste reisene går til eller fra utlandet.

For å kunne beregne et samlet transportarbeid i befolkningen, er det nødvendig å ta hensyn til at en del av reisene er uten lengdeinformasjon. Det nærmeste vi kan komme et rimelig svar, dersom vi ønsker å ta med disse reisene i beregningen, er å gi dem en lengde som tilsvarer gjennomsnittet for reiser med samme transportmiddel der vi har lengdeinformasjon. Dette er gjort i det tredje alternativet. Vi ser at gjennomsnittslengden øker med 11 % i forhold til det ubearbeidete materialet, til 13,71 km. Dette skyldes først og fremst at antallet flyreiser øker fra 27 til 58 reiser og at disse reisene er svært lange.

I det siste alternativet kombinerer vi de to bearbeidingsmetodene ved å sette lengden lik gjennomsnittet for alle reiser som enten er 1000 km eller mer,

eller der vi ikke har lengdeinformasjon. I forhold til det ubearbejdet materialet får vi nå en gjennomsnittslengde som er 0,8 % lavere.

Vi vil nå foreta en beregning av det årlige persontransportarbeidet som befolkningen i den aktuelle aldersgruppen står for. De 6000 personene i utvalget representerer til sammen en befolkning på 3.564.345 personer som er 13 år eller eldre.

Tabell 10.2: Beregnet årlig transportarbeid i mill. km for personer som er 13 år eller eldre. Basert på fire alternative typer informasjon om reiselengde for gårsdagens reiser fra RVU 1992.

	Alternativ 1: Ubearbejdet informasjon		Alternativ 2: Reiser >= 1000 km holdes utenfor		Alternativ 3: Uoppgitt lengde = gjennomsnitt		Alternativ 4: Uoppgitt lengde = gj.snitt. Reiser >= 1000 km = gj.snitt	
	Mill. km	%	Mill. km	%	Mill. km	%	Mill. km	%
Til fots	1126	2,3	1126	2,5	1173	2,1	1173	2,3
Sykkel	634	1,3	634	1,4	654	1,2	654	1,3
MC/mop	132	0,3	132	0,3	137	0,2	137	0,3
Bilfører	27233	55,8	26625	59,2	27551	49,0	26943	53,7
Bilpass	8992	18,4	8732	19,4	9594	17,1	9320	18,6
Drosje	128	0,3	128	0,3	137	0,2	137	0,3
Buss	2822	5,8	2822	6,3	3074	5,5	3074	6,1
Bane	283	0,6	283	0,6	360	0,6	360	0,7
Tog	2012	4,1	2012	4,5	2356	4,2	2356	4,7
Fly	4213	8,6	2088	4,6	9050	16,1	5505	11,0
Båt	1059	2,2	192	0,4	1934	3,4	358	0,7
Annet	172	0,4	172	0,4	190	0,3	190	0,4
Alle	48804	100,0	44944	100,0	56209	100,0	50206	100,0

Dersom vi ønsker å gi et mål for befolkningens samlede persontransportarbeid, uansett hvor reisene går, så er det trolig alternativ 3 som ligger nærmest sannheten. Der tar vi informasjonen for det den er, samtidig som reiser uten oppgitt lengde gis en lengde lik gjennomsnittet for det aktuelle transportmidlet. Samlet persontransport-arbeid blir da over 56 milliarder pkm pr år, eller omtrent 15.800 km pr person. Dersom vi ønsker å holde oss til innenlands transportarbeid, gir trolig det siste alternativet det mest realistiske resultatet. Dette gir ca 50 milliarder pkm pr år, eller drøyt 14.000 km pr person. Dersom regnestykkene i tabell 10.2 ligger rimelig nær virkeligheten, betyr dette at vi kan regne med at drøyt 10 % av den distansen vi tilbakelegger pr år, foregår utenfor Norges grenser.

Tallene i tabell 10.2 kan omgjøres til gjennomsnittsverdier pr person. Tabell 10.3 tar utgangspunkt i kolonne 3 i tabell 10.2 ved at gjennomsnittslengder benyttes der lengdeinformasjon ikke finnes. Tabell 10.4 tilsvarer kolonne 4 i tabell 10.2. Her er det også brukt gjennomsnittslengder, og i tillegg er reiser som er 1000 km er mer kodet om til gjennomsnittslengde. Vi får dermed ett anslag for samlet transportarbeid og ett for innenlands transportarbeid pr person.

Begge tabellene viser antall km etter formål og transportmiddel. I de tilfellene der samlet årlig transportarbeid er mindre enn 100 km regner vi usikkerheten som så stor at vi ikke oppgir resultatet. 100 km pr år tilsvarer 274 meter pr dag i gjennomsnitt.

Tabell 10.3: Beregnet antall km pr person pr år etter formål og transportmiddel. Uoppgitt reiselengde = gjennomsnittslengde etter transportmiddel. # = < 100 km pr år. - = ingen observasjoner. Basert på gårsdagens reiser. (RVU 1992)

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/serv.	Om-sorg	Fritid	Besøk	Annet	Alle	Andel
Fot	#	#	#	#	#	173	#	#	329	2,1%
Sykkel	#	#	#	#	#	#	#	#	183	1,2%
MC	#	#	#	#	-	#	#	#	38	0,2%
Bilfør.	2052	#	701	982	670	1621	1185	442	7730	49,0%
Bilpas.	193	#	#	384	109	967	731	238	2692	17,1%
Taxi	#	-	#	#	#	#	#	#	38	0,2%
Buss	251	187	#	105	#	162	#	#	863	5,5%
Bane	#	#	#	#	#	#	#	#	#	0,6%
Tog	154	#	#	#	#	#	240	#	661	4,2%
Fly	290	-	959	-	-	806	328	156	2539	16,1%
Båt	#	#	#	#	-	386	#	#	542	3,4%
Annet	#	#	#	#	#	#	#	#	53	0,3%
Alle	3165	372	1832	1644	804	4297	2667	990	15770	
Andel	20,1%	2,4%	11,6%	10,4%	5,1%	27,2%	16,9%	6,3%		100%

Tabell 10.4: Beregnet antall km pr person pr år etter formål og transportmiddel. Uoppgitt reiselengde = gjennomsnittslengde etter transportmiddel. Reiser 1000 km eller mer = gjennomsnittslengde. # = < 100 km pr år. - = ingen observasjoner. Basert på gårsdagens reiser. (RVU 1992)

	Arbeid	Skole	Tjeneste	Handle/serv.	Om-sorg	Fritid	Besøk	Annet	Alle	Andel
Fot	#	#	#	#	#	173	#	#	329	2,3 %
Sykkel	#	#	#	#	#	#	#	#	183	1,3 %
MC	#	#	#	#	-	#	#	#	38	0,3 %
Bilfør.	1983	#	701	981	670	1522	1184	442	7559	53,7 %
Bilpas.	192	#	#	383	109	967	729	166	2615	18,6 %
Taxi	#	-	#	#	#	#	#	#	38	0,3 %
Buss	251	187	#	105	#	162	#	#	863	6,1 %
Bane	#	#	#	#	#	#	#	#	#	0,7 %
Tog	154	#	#	#	#	#	240	#	661	4,7 %
Fly	187	-	753	-	-	323	176	104	1544	11,0 %
Båt	#	#	#	#	-	#	#	#	100	0,7 %
Annet	#	#	#	#	#	#	#	#	53	0,3 %
Alle	2955	351	1621	1631	804	3366	2498	861	14086	
Andel	21,0 %	2,5 %	11,5 %	11,6 %	5,7 %	23,9 %	17,7 %	6,1 %		100 %

Litteratur

NOS B 772, Levekårsundersøkelsen 1987. Oslo Statistisk Sentralbyrå, 1988

NOS B 806, Samferdselsstatistikk 1987. Oslo, Statistisk Sentralbyrå, 1988

NOS B 980, Statistisk årbok 1991. Oslo, Statistisk Sentralbyrå, 1992

NOS C 40, Befolkningsstatistikk 1992, Hefte II, Folkemengde 1. januar.
Oslo, Statistisk sentralbyrå, 1992

NOS C 67, Samferdselsstatistikk 1991. Oslo, Statistisk Sentralbyrå, 1992

Stangeby, Ingunn: Reisevaner i Norge. TØI-rapport 1987. Oslo,
Transportøkonomisk institutt, 1987

Vibe, Nils: Hvor går grensen for bilholdet? Samferdsel nr 4/1992

Vibe, Nils: Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985
til 1992. TØI-rapport nr 171/1993. Oslo, Transportøkonomisk institutt 1993.

Vedleggstabell 1:

Intervjuets oppbygning.

Spørsmålene listes opp ett for ett i den rekkefølgen de framkommer i intervjuet. Kolonne 2 forteller om hvilken tabell i rapporten som behandler variabelen . Kolonne 3 gjengir variabelnavnet. Av kolonne 4 framgår hvilken av fem datafiler spørsmålet primært tilhører. Alle enheter på alle filer har et felles identifikasjonsnummer (IDNR) slik at de kan kobles til hverandre. I tillegg har hver enkelt enhet på hver av filene et nummer (reise nr 1,2,3 osv; lang reise nr 1,2,3 osv; husholdningsmedlem nr 1,2,3 osv; bil nr 1,2,3 osv).

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Bakgrunnsopplysninger 1			
Postnummer bosted	2.1	SPM2	Person
Kommune bosted	2.1	BOKOMUNE	Person
Fylke bosted	2.1	SPM3	Person
Intervju ukedag	2.1	INTERDAG	Person
Intervju dag i måneden	2.1	DAGEN	Person
Intervju måned	2.1	SPM5	Person
Intervjupersonens alder	2.1	SPM6	Person
Antall personer i husstanden	8.1	SPM7	Person
Har intervjupersonen førerkort?	3.1	SPM8	Person
Tilgang til sykkel	3.2	SPM9	Person
Tilgang til moped	3.2	SPM10	Person
Tilgang til motorsykkel	3.2	SPM11	Person
Tilgang til bil	3.1	SPM12	Person
Antall biler i husholdningen	3.1	SPM13	Person

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Husholdningens biler			
Årsmodell bil nr 1	9.1	MODELL	Bil
Anskaffelsesår bil nr 1	9.1	ANSKAFF	Bil
Eier bil nr 1	9.1	EIER	Bil
Kjørelengde bil nr 1	9.1	KJLENGDE	Bil
Årsmodell bil nr 2 osv, i alt 10 biler			
Muligheter til å bruke bil til egen kjøring i går	3.1	SPM54	Person

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Tilgjengelighet til kollektivtransport og reisemål			
Billetttype siste kollektivreise	3.3	SPM55	Person
Buss innen gangavstand?	3.3	SP56C1	Person
Trikk, T-bane, forstadsbane innen gangavstand?	3.3	SP56C2	Person
Jernbane innen gangavstand?	3.3	SP56C3	Person
Båt/ferge innen gangavstand?	3.3	SP56C4	Person
Ingen kollektivmidler innen gangavstand	3.3	SP56C5	Person
Avstand fra bolig til det kollektive transportmiddel	3.3	SPM57	Person
Antall avganger på hverdager	3.3	SPM58	Person
Avstand fra bolig til nærmeste dagligvarebutikk	3.5	SPM59	Person
Avstand fra bolig til nærmeste barneskole	3.5	SPM60	Person
Avstand fra bolig til nærmeste bank (ikke bankbuss)	3.5	SPM61	Person
Avstand fra bolig til rådhuset i kommunen	3.5	SPM62	Person
Avstand fra bolig til nærmeste jernbanestasjon	3.4	SPM63	Person
Avstand fra bolig til nærmeste flyplass	3.4	SPM64	Person
Avstand fra bolig til nærmeste holdeplass for langdistansebuss	3.4	SPM65	Person

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Gårsdagens aktiviteter			
Reiser til/fra arbeid skole?	6.1	SPM66C01	Person
Reiser, møter o.l i tilknytning til arbeidet?	6.1	SPM66C02	Person
Hente/bringe barn	6.1	SPM66C03	Person
Kjøre eller følge andre for ulike formål	6.1	SPM66C04	Person
Innkjøp eller andre ærend	6.1	SPM66C05	Person
Egen fritidsaktivitet	6.1	SPM66C06	Person
Besøke slekt, venner og naboer	6.1	SPM66C07	Person
Gikk, jogget, syklet en tur	6.1	SPM66C08	Person
Ingen av de nevnte reiser/gjøremål	6.1	SPM66C09	Person
Ikke utenfor boligen i går ?	6.2	SPM67	Person
Grunn til ikke å reise	6.2	SPM68	Person
Gårsdagens reiser			
Måned	Fig. 6.2	SPM5	Reiser
Ukedag	Fig. 6.2	TURDAG	Reiser
Startpunkt reise nr 1	6.3	REISE1	Reiser
Starttidspunkt reise nr 1	Fig. 6.3	REISE2	Reiser
Endepunkt reise nr 1	6.3	REISE3	Reiser
Formål med reise nr 1	6.4	REISE4	Reiser
Reisemiddel 1 ved reise nr 1	6.5	REISE5	Reiser
Reisemiddel 2 ved reise nr 1	6.5	REISE6	Reiser
Reisemiddel 3 ved reise nr 1	6.5	REISE7	Reiser
Reisemiddel 4 ved reise nr 1	6.5	REISE8	Reiser
Reisemiddel det ble reist lengst med i reise nr 1	6.5	REISE9	Reiser
Reiselengde reise nr 1	6.7	REISE10	Reiser
Hvor stor del av reise nr 1 var til fots?	6.7	REISE11	Reiser
Reisetid reise nr 1	6.7	REISE12	Reiser
Overgangstid / gangtid / ventetid reise nr 1	6.7	REISE13	Reiser
Antall personer i bilen reise nr 1	6.8	REISE14	Reiser
Flere reiser?			
Startpunkt reise nr 2 osv. Inntil 15 av gårsdagens reiser pr intervju			

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Lange reiser (minst 100 km én vei. Foretatt siste 3 måneder)			
Måned reise nr 1	7.1	TIL1	Lange
Hverdag/helg reise nr 1	7.1	TIL2	Lange
Startpunkt reise nr 1	7.1	TIL3	Lange
Geografisk startsted reise nr 1	7.1	STARPOST	Lange
Endepunkt reise nr 1	7.1	TIL4	Lange
Geografisk endested reise nr 1	7.1	ENDEPOST	Lange
Formålet med reise nr 1	7.2	TIL5	Lange
Hvem betalte for reise nr 1	7.2	TIL6C1 - TIL6C7	Lange
Reisens varighet, antall dager, reise nr 1	7.3	TIL7	Lange
Reisens varighet, timer, reise nr 1	7.3	TIL8	Lange
Reisens varighet, minutter, reise nr 1	7.3	TIL9	Lange
Overnatting underveis, reise nr 1	7.3	TIL10	Lange
Overnattingsform, reise nr 1	7.3	TIL11C1 - TIL11C6	Lange
Antall personer i reisefølget, reise nr 1	7.3	TIL12	Lange
Transportmiddel reise nr 1, 1. etappe	7.4	TIL13	Lange
Geografisk endepunkt reise nr 1, 1. etappe	7.1	STOPP1	Lange
Billettype reise nr 1, 1. etappe	7.5	TIL14	Lange
Flere transportmidler / etapper ?		TIL15	Lange
Transportmiddel reise nr 1, 2. etappe		TIL16	Lange
Geografisk endepunkt reise nr 1, 2. etappe		STOPP2	Lange
Billettype reise nr 1, 2. etappe		TIL17	Lange
Flere transportmidler? Osv. inntil 8 etapper / transportmidler pr reise		TIL18 - TIL35	Lange
Andre reiser av samme slag som reise nr 1? Andre reiser over 100 km siste 3 måneder?	Kap 7.1	FLERSAM	Lange
Måned reise nr 2. Osv inntil 8 lange reiser pr intervju			

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Arbeid/yrke:			
Hovedbeskjeftigelse	4.1	SPM71	Person
Postnummer skole/universitet	4.1	SKOLE	Person
Inntektsgivende arbeid?	4.1	SPM72	Person
Timer arbeid pr uke	4.1	SPM73	Person
Arbeidstidsordning	4.1	SPM74	Person
Yrke	4.1	YRKE	Person
Fast/varierende oppmøtested ; Arbeider i/ved bolig	4.1	SPM75	Person
Hvor ligger fast oppmøtested?	4.1	ARBEID	Person
Siste reise fra bosted til fast oppmøtested:			
Avstand fra bosted til oppmøtested	4.2	ARB1	Person
Reisemiddel nr 1 i arbeidsreisen	4.3	ARB2	Person
Reisemiddel nr 2 i arbeidsreisen	4.3	ARB3	Person
Reisemiddel nr 3 i arbeidsreisen	4.3	ARB4	Person
Reisemiddel nr 4 i arbeidsreisen	4.3	ARB5	Person
Reisemiddel det ble reist lengst med i arbeidsreisen	4.3	ARB6	Person
Utgifter til parkering	4.2	ARB7	Person
Reisetid fra bosted til oppmøtested	4.2	ARB8	Person
Ærend/gjøremål underveis til/fra arbeidet siste arbeidsdag	4.4	ARB9C1 - ARB9C9	Person
Fradrag/støtte for arbeidsreiseutgifter:			
Fradragmuligheter for utgifter til arbeidsreise	4.5	ARB10	Person
Godtgjørelse for utgifter arbeidsreise	4.6	ARB11C01- ARB11C10	Person
Kollektivt som reise måte:			
Transportmiddel nr 1 hvis kollektivt som alternativ	4.8	ARB12	Person
Transportmiddel nr 2 hvis kollektivt som alternativ	4.8	ARB13	Person
Transportmiddel nr 3 hvis kollektivt som alternativ	4.8	ARB14	Person
Transportmiddel nr 4 hvis kollektivt som alternativ	4.8	ARB15	Person
Transportmiddel nr 5 hvis kollektivt som alternativ	4.8	ARB16	Person
Transportmiddel reist lengst med hvis kollektivt	4.8	ARB17	Person
Tidsbruk hvis kollektivt som alternativ reise måte	4.9	ARB18	Person
Gangtid fra bolig til holdeplass hvis kollektivt	4.9	ARB19	Person
Gangtid fra holdeplass til oppmøtested hvis kollektivt	4.9	ARB20	Person
Avganger pr time hvis kollektiv reise måte	4.9	ARB21	Person
Sitteplass hvis kollektiv reise måte	4.9	ARB22	Person
Bruk av bil ved arbeidsreise:			
Parkeringsmuligheter ved oppmøtested	4.2	ARB23	Person
Gangtid fra parkeringsplass til oppmøtested	4.2	ARB24	Person
Bruk av bil i forbindelse med arbeid?	4.7	ARB25	Person
Hvor ofte brukes bil i forbindelse med arbeid?	4.7	ARB26	Person
Tidsbruk ved bruk av bil ved arbeidsreise	4.2	ARB27	Person

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Ekteskapelig status. Ektefelle/samboers utdanning og yrkesaktivitet:			
Ekteskapelig status	2.1	SPM76	Person
Ektefelles/samboers utdanning	5.1	SPM77	Person
Ektefelle/samboer yrkesaktiv?	5.1	SPM78	Person
Arbeidstimer pr uke for ektefelle/samboer	5.1	SPM79	Person
Ektefelles/samboers arbeidstidsordning	5.1	SPM80	Person
Ektefelles/samboers yrke	5.1	EKTYRKE	Person
Ektefelles/samboers oppmøtested	5.1	SPM81	Person
Avstand fra bosted til fast oppmøtested for ektefelle/samboer	5.1	SPM82	Person
Reisemiddel nr 1 ved ektefelles/samboers arbeidsreise	5.2	SPM83	Person
Reisemiddel nr 2 ved ektefelles/samboers arbeidsreise	5.2	SPM84	Person
Reisemiddel nr 3 ved ektefelles/samboers arbeidsreise	5.2	SPM85	Person
Reisemiddel nr 4 ved ektefelles/samboers arbeidsreise	5.2	SPM86	Person
Reisemiddel det ble reist lengst med i ektefelles/samboers arbeidsreise	5.2	SPM87	Person
Tidsbruk ved ektefelles/samboers siste arbeidsreise	5.1	SPM88	Person

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Intervjupersonens helse:			
Problemer som bilfører	2.2	SPM89A	Person
Problemer som bilpassasjer	2.2	SPM89B	Person
Problemer som kollektivtrafikanter	2.2	SPM89C	Person
Problemer som syklist	2.2	SPM89D	Person
Problemer til fots	2.2	SPM89E	Person

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Husholdningens medlemmer:			
Alder person nr 1 (intervjupersonen)	8.2 8.3 8.4	ALDER	Medlem
Kjønn person nr 1	8.3 8.4	SEX	Medlem
Slektskapsforhold person nr 1	8.4	SLEKTSKA	Medlem
Førerkort person nr 1	8.4	KORT	Medlem
Yrkesaktivitet person nr 1	8.4	YRKAK	Medlem
Alder person nr 2 osv. inntil 16 personer			

Seksjon/spørsmål	Beskrevet i tabell :	Variabel navn	Finnes på datafil:
Bakgrunnsopplysninger 2:			
Egen brutto årsinntekt 1991	2.3	SPM165	Person
Husholdningens samlede brutto årsinntekt i 1991	2.3	SPM166	Person
Intervjupersonens høyeste fullførte utdanning	2.3	SPM167	Person
Intervjupersonens kjønn	2.1	SPM168	Person
Hustype	2.3	SPM169	Person
Bebyggelse i området intervjupersonen bor i	2.3	SPM170	Person

Stikkordregister

A

adresse, 14
 aktivitet, 31
 alder, 5; 8; 14; 47; 48; 49
 anskaffelsår, 51
 arbeid, 21; 29; 31; 35
 arbeidsledig, 21
 arbeidsplass, 34
 arbeidsreise, 10; 21; 22; 24; 29
 arbeidstidsordning, 22; 29
 avgang, 19; 27
 avstand, 19; 45

B

bane, 24; 30; 36; 44 54; 55; 56
 bank, 20
 barnehage, 24; 31
 barneskole, 20
 bebyggelse, 16
 behov, 32
 besøk, 24; 31; 35
 bil, 17; 24; 30; 36; 44; 51; 56
 bil til egen kjøring, 17
 bilens eier, 51
 bilfører, 10; 37; 38; 46; 54; 55
 bilhold, 25
 billett, 19
 billettype, 45; 46
 bilpassasjer, 37; 54; 55
 budsjett, 2
 buss, 18; 24; 30; 36; 44; 46; 54; 55; 56
 bussholdeplass, 20
 butikk, 20
 båt, 18; 24; 30; 36; 44; 46; 54; 55; 56

C

CATI, 3
 charterfly, 44

D

dag, 13
 daglige reiser, 2
 dagligvarebutikk, 20
 dagmamma, 24; 31
 datafil, 11
 driftsutgift, 25
 drosje, 24; 30; 36; 44; 54; 55

E

ekspressbuss, 44
 ektefelle, 29
 ekteskapelige status, 14
 elev, 21
 endepunkt, 34; 41
 enke, 7
 enkemenn, 7
 ettermiddag, 35

F

felleshusholdning, 6
 ferge, 18; 24; 30; 36; 44
 filtre, 3
 finansiering, 42
 firma, 51
 firmabil, 25
 fly, 24; 30; 36; 44; 46; 54; 55; 56
 flyplass, 20
 formål, 35; 42; 56
 forstadsbane, 18; 24; 30; 36; 44
 fradrag, 25
 frafall, 3; 4; 7
 frafallsskjevhet, 9
 frikort, 25
 fritid, 35
 fritidsaktivitet, 31
 fritidsbolig, 42
 fylke, 14
 følge, 24; 31
 føre, 32
 førerkort, 17; 47; 49
 førerkortinnehav, 8; 10

G

gangtid, 23; 27; 38
gift, 7
gjennomsnittslengde, 53; 55
gjøremål, 24; 31
godtgjørelse, 25

H

handle, 35
helg, 41
helse, 15
hente/bringe, 24; 31
hjemmeintervju, 4
hjemreise, 34; 35; 43
holdeplass, 27
hovedbeskjeftigelse, 21
hovedtransportmiddel, 37; 45; 46
husarbeid, 21
husholdning, 47; 48
husholdningsmedlem, 11
husholdningstype, 47
hustype, 16
hverdag, 41
hytte, 42

I

identiske reiser, 39
innkjøp, 24; 31; 35
innkjøp underveis, 35
inntastingsfeil, 3
inntekt, 15
intervju, 2; 59
intervjudag, 13
intervjuperson, 2; 13
intervjutretthet, 4

J

jernbane, 18
jernbanestasjon, 20
jogge, 31

K

kjønn, 5; 8; 13; 47; 48; 49
kjørelengde, 51
klokkeslett, 34
kollektivtilbud, 18
kollektivtransport, 25; 27
kommune, 14; 20; 40; 45

L

landsdel, 14

lange reiser, 2; 39
lastebil, 24; 30; 36; 40; 44
lengde, 10; 22; 30; 37; 40; 46; 53
lengdeinformasjon, 45; 53; 55
levetårundersøkelsen, 6
logiske tester, 3
Luftfartsverket, 1

M

MC, 54; 55; 56
militær, 21
Miljøverndepartementet, 1
moped, 10; 18; 24; 30; 36; 44
morgen, 35
motersykel, 10; 18; 24; 30; 36; 44
måned, 13; 41

N

nekt, 2
nivå, 11
NOR-WAY bussekspress, 1
NORAS, 1
Norges Statsbaner, 1
Norsk Gallup A/S, 1
Norske Transportbedrifters Landsforening, 1
Næringsdepartementet, 1

O

omsorg, 35
oppdragsgivere, 1
oppmøtested, 22; 29
overgangstid, 38
overnatting, 43

P

pakketur, 45
parkering, 23
passasjer, 24; 30; 36; 38; 44
pensjonist, 21
permittert, 21
person, 11
personbelegg, 38
persontransportarbeid, 55
postnummer, 14; 42; 45
pris, 45
privathusholdning, 6

R

rabatt, 45
referansegruppe, 1
reise, 11; 31; 33

reisebegrep, 31
 reiselengde, 37; 54; 55
 reisemål, 18
 reisemåte, 24; 36; 53
 reiseomfang, 33
 reisetid, 27; 30
 representativitet, 52
 rundreiser, 39
 rutebil, 44
 rutfly, 44
 RVU 1985, 1; 4
 rådhus, 20

S

samboer, 29
 Samferdselsdepartementet, 1
 separert, 7
 service, 35
 sesongvariasjon, 1
 sitteplass, 27
 sivilstand, 6; 14
 siviltjeneste, 21
 skilt, 7
 skjevhet, 5; 9
 skole, 20; 22; 24; 31; 34; 35
 slektskapsforhold, 47
 startpunkt, 34; 41
 starttidspunkt, 34
 Statens forurensningstilsyn, 1
 Statistisk Sentralbyrå, 1
 stedsnavn, 42
 stoppested, 19
 student, 21
 svarprosent, 4
 sykdom, 32
 sykkel, 18; 24; 30; 36; 44; 54; 55; 56
 sykle, 31

T

T-bane, 18; 24; 30; 36; 44
 telefon, 2
 telefondekning, 6; 7
 telefonintervju, 3; 6
 tidsbruk, 9; 23; 30; 37; 43
 tidspunkt, 33; 34; 41
 til fots, 24; 30; 36; 38; 54; 55
 tilbakeringing, 2; 4
 tilgang til bil, 17
 tilgjengelighet, 18
 tjeneste, 35

tjenestereise, 25; 40
 to-hjulinger, 18
 tog, 24; 30; 36; 44; 46; 54; 55; 56
 transportarbeid, 53; 54; 55
 transportmiddel, 24; 26; 30; 37; 44; 53; 56
 trikk, 18; 24; 30; 36; 44
 trygdet, 21
 tur, 31
 tur/retur reiser, 39

U

ugift, 7
 ukedag, 13
 universitet, 22
 utdanning, 15; 29
 utgifter, 25
 utvalg, 3

V

variabelnavn, 11; 59
 varighet, 2
 Vegdirektoratet, 1; 8
 vekting, 9; 10; 39
 ventetid, 23; 38
 vær, 32

Y

yrke, 22; 29
 yrkesaktiv, 21; 49
 yrkesaktivitet, 21; 29; 47

Æ

ærend, 24; 31; 34

Ø

økonomi, 15

Å

årsmodell, 51