



International Research Institute of Stavanger

www.irisresearch.no

Christin Berg og Gunnar Thesen

**Sesongvariasjoner i
Stavangerregionens reisevaner
2005. RVU Sommerrapport**

Rapport IRIS - 2006/183

Prosjektnummer: 7252135
Prosjektets tittel: Reisevaneundersøkelse Jæren 2005
Oppdragsgiver: Transportplan Jæren
ISBN: 82-490-0464-7
Gradering: Åpen fra: 01.11.2006

Stavanger, 31.10.2006

for CB: Gunnar Thesen
Christin Berg Sign.dato
Prosjektleder

Gottfried Heinzerling 31/10-06
Gottfried Heinzerling Sign.dato
Kvalitetssikrer

Gottfried Heinzerling 31/10-06
Gottfried Heinzerling Sign.dato
Senterleder
(Samfunns- og næringsutvikling)

Forord

I ukene 33 til 36 i 2005 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse blant bosatte på Jæren. Undersøkelsen er en del av Reisevaneundersøkelsen for Jæren 2005. Den består av to undersøkelser, en hovedundersøkelse som skal representere årsgjennomsnittet i reisevaner og en sommerundersøkelse som skal representere befolkningens reisevaner i sommersesongen.

I denne rapporten redegjør vi for resultatene av sommerundersøkelsen. Sommerundersøkelsen har et todelt formål: I tillegg til å kartlegge befolkningens reisevaner i denne perioden, søker undersøkelsen å fange opp sesongvariasjoner i reisevaner sett i forhold til gjennomsnittlige reisevaner for året. Videre sammenlignes resultatene med tilsvarende sommerundersøkelse fra 1999. Det samlede datamaterialet (sommerresultatene og hovedresultatene fra RVU 2005, samt resultatene fra RVU 1998) er imidlertid meget omfattende og innbyr til et utall av analysemuligheter på ulike problemstillinger. Materialet er tilgjengelig og kan utleveres mot søknad til Rogaland fylkeskommune ved Odd Magne Sørfossmo.

RVU 2005 for Jæren har vært finansiert av Transportplan Jæren. Styringsgruppen for prosjektet har vært ledet av Stavanger kommune ved Hildegunn Hausken. Stavanger kommune har også fungert som kontraktspart for oppdraget. Styringsgruppen har ellers bestått av representanter fra Sandnes kommune, Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Rogaland kollektivtrafikk, Kolumbus har også vært invitert til å delta i møtene.

Undersøkelsesområdet omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Strand og Rennesøy. Hovedelementene turproduksjon, reisemiddelfordeling, reiseformål og reisestrømmer er hovedsakelig analysert på regionalt nivå (Jæren).

Undersøkelsen er basert på telefonintervju. Intervjuene er gjennomført av Opinion AS i samarbeid med Norstat.

Vi vil takke både oppdragsgiver og Opinion AS/Norstat for konstruktivt samarbeid. Vi vil dessuten rette en spesiell takk til alle informantene som valgte å delta i undersøkelsen.

Stavanger, 31. oktober 2006.

Christin Berg, prosjektleder

Innhold

Sammendrag	6
1 INNLEDNING	7
2 MÅL OG METODE	7
2.1 Justeringer i forhold til RVU 1998/1999.....	7
2.2 Utvalg og datainnsamling.....	8
2.3 Vekting	10
2.4 Pålitelighet og gyldighet av dataene som er samlet inn	11
3 KJENNETEGN VED UTVALGENE	13
3.1 Beskjeftigelse	13
3.2 Utdanning	13
3.3 Inntekt.....	14
4 TILGANG TIL TRANSPORTRESSURSER	14
4.1 Førerkort og eie/tilgang til bil	15
4.2 Eie/tilgang til andre transportmidler	17
5 REISER: OMFANG OG FORDELING ETTER TRANSPORTMIDDEL, FORMÅL.....	18
5.1 Reiseomfang.....	18
5.2 Reisemiddelfordeling	21
5.3 Reiser etter formål	26
5.4 Reiser etter formål og transportmiddel.....	28
6 SOMMER 2005 VS SOMMER 1999	29
6.1 Reiseomfang.....	30
6.2 Reiser etter transportmiddel	30
6.3 Reiser etter formål.....	31
VEDLEGG 1 SPØRRESKJEMA.....	33

Figur 1. Aldersgruppers andel av befolkningen minus tilsvarende gruppes andel i utvalget, hoved- og sommerundersøkelsen. Prosent.	11
Figur 2. Førerkort og eie/tilgang til bil i husstand, 1998 og 2005. Prosent. Vektet.	15
Figur 3. Tilgang til bil dagen før blant respondenter over 18 år, hoved- og sommerundersøkelsen. Prosent. Vektet.....	16
Figur 4. Andel som eier eller disponerer sykkel, motorsykkel/moped og andel som har universalkort på kollektivtransport, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.....	17
Figur 5. Fordeling av antall reiser på hverdager, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.....	19
Figur 6. Andel som aldri bruker bil, kollektiv eller sykkel til jobb, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.....	21
Figur 7. Arbeidsreiser, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.	22
Figur 8. Transportmiddelfordeling i hoved- og sommerundersøkelsen. Prosent. Vektet.	23
Figur 9. Fordeling av reiser etter formål i hoved- og sommer. Prosent. Vektet.....	26
Figur 10. Transportmiddelfordeling i sommerundersøkelsen 1999 og 2005. Prosent. Vektet.....	30
Figur 11. Reiseformålsfordeling i sommerundersøkelsen 1999 og 2005. Prosent. Vektet.	32
Tabell 1. Bruttoutvalg, frafall og nettoutvalg, hoved- og sommerundersøkelsen.	9
Tabell 2. Undersøkelsens faktiske utvalg i forhold til populasjonen	9
Tabell 3. Feilmarginer for ulike prosentdifferanser ved ulike svarfordelinger og ulike utvalgsstørrelser.....	12
Tabell 4. Informantenes hovedbeskjeftigelse, hoved- og sommerundersøkelsen 2005. Prosent. Vektet.....	13
Tabell 5. Høyeste fullførte utdanning, hoved- og sommerundersøkelsen 2005. Prosent. Vektet.....	14
Tabell 6. Husholdningens bruttoinntekt, 1998 og 2005. Prosent. Vektet.....	14
Tabell 7. Estimert av regionens reisevolum pr. døgn basert på sommer og hovedundersøkelsen.....	19
Tabell 8. Antall reiser i snitt i ulike grupper av befolkningen, 2005 og endring fra 1998. Vektet.....	20
Tabell 9. Reisemiddelfordeling kollektive transportformer.	23

Tabell 10. Antall reiser pr respondent etter reisemiddel, hoved og sommer. Vektet.	24
Tabell 11. Reisemiddelfordeling i ulike grupper, 2005 og endring fra 1998.* Prosent. Vektet.....	25
Tabell 12. Antall reiser pr. respondent etter formål, 1998 og 2005. Vektet.....	26
Tabell 13. Formålsfordelingen i grupper, sommer og endring fra hoved. Prosent. Vektet.	27
Tabell 14. Formål med reisen fordelt på hovedreisemiddel, sommer og endring fra hoved. Prosent. Vektet.....	28
Tabell 15. Værindikatorer relativt til antall intervju, intervjuperiodene 1999 og 2005.	29

Sammendrag

Undersøkelsen er basert på telefonintervjuer med i alt 1000 personer som var 13 år eller eldre ved intervjuetidspunktet. Innholdsmessig er sommerundersøkelsen 2005 i hovedsak lik hovedundersøkelsen 2005 og RVU 1998 (hoved) og 1999 (sommer). Realisert reiseatferd er vektlagt i form av spørsmål om respondentenes reiser dagen før intervjudagen. Gjennomgangen av kjennetegn ved utvalget (kapittel 3) og tilgangen til transportressurser (kapittel 4) viser kun små avvik fra utvalget til hovedundersøkelsen. På disse variablene er det heller ikke grunn til å forvente store forskjeller mellom hoved- og sommerundersøkelsen. Noenlunde like funn styrker derfor først og fremst gyldigheten av sommerundersøkelsens resultater.

Det er i hovedsak variablene som dekker reiseaktiviteten (kapittel 5) som forventes å være sesongavhengige. Resultatene viser at flere har vært utendørs dagen før intervjuet sammenlignet med i hovedundersøkelsen som skal representere et årgjennomsnitt. Likevel synker mobiliteten i regionen, fra et gjennomsnittlig antall reiser pr. respondent på 3,76 (hovedundersøkelsen) til 3,54. Antall reiser pr respondent fordelt etter transportmiddel tyder på at sesongvariasjonen i mobiliteten nesten utelukkende kan knyttes til redusert bilbruk i sommersesongen.

Respondentenes svar på spørsmålet om hvor ofte de benytter henholdsvis bil, sykkel og kollektiv til arbeid avdekker et mindre fastlåst reisemønster i sommersesongen med noe mer variasjon i bruk av transportmiddel til og fra jobb. Vi ser bl.a. at blant de som benytter samme transportmiddel hver dag til jobb så øker andelen syklende samtidig som andelen bilister synker.

Når alle respondentenes reiser fordeles etter reisemiddel finner vi antydninger til sesongvariasjon i form av en svak reduksjon i bilandelen og en svak økning i sykkelandelen. Kvinner erstatter bilreisene med sykkelreiser, mens menn benytter mer moped/motorsykkel og kollektiv. De aller yngste (13-17 år) og de mellom 45-59 år trekker særlig ned andelen fot- og sykkelturer, og opp andelen bilturer. Andelen fotturer er nesten dobbelt så høy i Stavanger, og stiger dessuten i sommersesongen i motsetning til i Sandnes og de andre kommunene. Kollektiv synker derimot i Stavanger, mens den derimot stiger i Sandnes og de andre kommunene på denne tiden av året.

Formålsfordelingen i sommersesongen kontra hovedundersøkelsen viser at andelen jobb- og skolareiser synker, mens handle- og fritidsreiser øker tilsvarende. Kvinners reduksjon i andel arbeidsreiser er klart større enn menns, samtidig som økningen i handle/ærend og besøk/fritidsreiser også er klart større. I Stavanger og Sandnes erstattes en redusert andel arbeidsreiser i ulik grad av handlereiser og besøks- og fritidsreiser. De andre kommunene bryter dette sommermønsteret og her er reduksjonen i arbeidsreiser knapt synlig samtidig som andelen handlereiser ligger stabilt. Kryssingen av formål og reisemiddel antyder at sommersesongens reduserte bilandel er særlig knyttet til færre arbeidsreiser, som i utgangspunktet har en veldig høy bilandel, og at færre av handle, besøks- og fritidsreisene foretas med bil.

Sammenligningen med sommersesongen 1999 (kapittel 6) framhever værets betydning for mobiliteten og reisemiddelfordelingen i sommersesongen. Selv om også generelle utviklingstrekk i våre reisevaner påvirker endrede reisemiddelvalg fra sommersesongen 1999 til 2005 er vøreffekten relativt sterk. Analysen gir dermed en klar pekepinn hvordan været gir en ganske stor potensiell variasjonsbredde i sommersesongens reisevaner.

1 Innledning

I 1998/1999 ble det gjennomført to reisevaneundersøkelser for befolkningen på Jæren. I 1998 ble hovedundersøkelsen gjennomført. Den ble lagt opp til å representere gjennomsnittlig reiseaktivitet i året, mens det i 1999 ble gjennomført en sommerundersøkelse som kartla sommersesongens reisevaner og sesongvariasjoner i forhold til hovedundersøkelsen. For å følge opp eventuelle endringer i befolkningens reiseatferd ønsket Transportplan Jæren å gjennomføre en tilsvarende undersøkelse i 2005.

Reisevaneundersøkelse for Jæren 2005 er en todelt undersøkelse: hovedundersøkelse og sommerundersøkelse. Denne rapporten omhandler sommerundersøkelsen som ble gjennomført i august 2005. Det er utarbeidet en tilsvarende rapport som presenterer resultatene for hovedundersøkelsen. I tillegg er det utarbeidet et arbeidsnotat som gir mer detaljert dokumentasjon av undersøkelsen og bearbeidingen av datafilene.

Undersøkelsen er gjennomført på vegne av Transportplan Jæren. IRIS (International Research Institute of Stavanger) har samarbeidet med Opinion AS om gjennomføringen av undersøkelsen. Opinions samarbeidspartner Norstat har stått for selve intervjuarbeidet.

Neste kapittel gir en kort redegjørelse for bakgrunn, metode og den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen. I kapittel 3 sammenlignes kjennetegn ved sommerutvalget og hovedutvalget. Kapittel 4 og 5 er viet presentasjon av resultatene og sammenligninger med hovedundersøkelsen.

2 Mål og metode

Bakgrunnen for sommerundersøkelsen 2005 er et ønske om å kartlegge sesongvariasjoner i befolkningens reisevaner på Jæren. Målet med undersøkelsen er tredelt: 1) Analyse av faktisk reiseatferd sommeren 2005, 2) Analyse av sesongvariasjoner i forhold til påvist reiseatferd i hovedundersøkelsen 2005 som representerer et gjennomsnitt av året. 3) Sammenligning av reiseatferd sommersesongen 2005 med tilsvarende sesong i 1999.

2.1 Justeringer i forhold til RVU 1998/1999

Undersøkelsen tar utgangspunkt i spørreguiden som ble benyttet i 1998 og 1999, samt mindre justeringer som ble foretatt i forbindelse med hovedundersøkelsen i 2005. Spørreguiden som ble brukt i 1998 og 1999 fungerte godt. Det var derfor ikke nødvendig å foreta endringer. Størst mulig grad av likhet er dessuten viktig for å sikre sammenlignbarhet. Som i 1998/1999 valgte vi å beholde spørreguiden for sommerundersøkelsen enklere i den forstand at stedfestingen av reisene kun ble koplet

til kommune. Spørreskjemaet har også gjennomgått noen små endringer. Vi har valgt å legge inn noen ekstra spørsmål knyttet til sykkel- og kollektivbruk for i større grad å likestille informasjonstilgangen som ved bilbruk. Det ble også besluttet å ta ut spørsmålet om hvorvidt reiseutgifter ble godtgjort av arbeidsgiver.

Undersøkelsen er basert på det 1150 informanter. Vi har imidlertid i denne undersøkelsen valgt å trekke utvalget fra folkeregisteret og ikke fra Telenors abonnementsregister som i 1998/1999. Erfaringer viser at enkelte aldersgrupper kan være vanskelig å nå med slike uttrekk. Dette skyldes bl.a. endringer i telefonhold, valg av selskap og flytting. Fordelen med uttrekk fra folkeregisteret er at vi i tillegg til bostedsopplysninger får opplysninger om alder og kjønn. Dette gjør det mulig å sikre representasjon av alle segmenter av befolkningen. Med bakgrunn i undersøkelsene i 1998 og 1999 valgte vi å trekke et bruttoutvalg som var noe større for aldersgruppen 20-29 år for å sikre jevn representasjon i undersøkelsen.

En annen endring er at det i forkant av telefonintervjuene ble oversendt et informasjonsbrev som ”forberedte” informantene på den eventuelt kommende oppringningen. Bakgrunnen for dette grepet er den økende utfordringen med å få respondenter til å svare på telefonhenvendelser. Økt påtrykk av henvendelser til privathjem angående kjøp og salg av ulike produkter og tjenester og ulike markedsundersøkelser, utfordrer slike forskningsprosjekt.

2.2 Utvalg og datainnsamling

Undersøkelsen er basert intervjuer med et representativt utvalg av befolkningen i undersøkelsesområdet. Det er til sammen gjennomført 1150 intervjuer. Vi la vekt på tilnærmet likt antall intervjuer pr ukedag og uke i løpet av intervjuperioden, både for å ta høyde for variasjoner i reisevaner over uken samt værforhold. Det har imidlertid vist seg at tirsdagsintervjuene er overrepresentert i datamaterialet. For å rette på denne skjevheten har vi valgt å justere ned antallet tirsdagsintervjuer slik at datafilen samlet sett inneholder tilnærmet likt antall intervjuer pr. ukedag. Analysene er gjennomført på bakgrunn av 1000 personer. For nærmere begrunnelse av dette valget viser vi til dokumentasjonsnotatet.

Undersøkelsesperioden ble lagt til august og september, som værmessig representerer en variasjon i sommerværet. Slik sett ville perioden gi en variasjon også i reisevaner om sommeren.

Som i hovedundersøkelsen i 1998 og sommerundersøkelsen i 1999, ble intervjuarbeidet organisert av Opinion AS i samarbeid med Norstat og primært lagt til intervjuere i Bergen. Som i 1998 og 1999, ble det også lagt vekt på å benytte et begrenset antall intervjuere for i størst mulig grad å sikre pålitelighet i intervjuingen. Intervjuingen startet 15. august og ble avsluttet 9. september.

Som tidligere nevnt ble det i forkant av telefonoppringingen sendt ut brev til informantene som informerte om undersøkelsen, redegjorde for oppdragsgivere og ansvarlige for prosjektgjennomføringen. I de tilfeller hvor respondenten var under 18 år, ble det i tillegg sendt ut eget brev til foresatte. Dersom vi trekker fra personer som av

ulike årsaker ikke var tilgjengelig i perioden eller som av andre grunner ikke kunne svare¹, har undersøkelsen en svarprosent på 49 prosent. Sammenlignet med andre undersøkelser er svarprosenten i sommerundersøkelsen i 2005 svært bra. Dette skyldes trolig både det at informantene ble informert om undersøkelsen på forhånd, at undersøkelsen er seriøs, har offentlig oppdragsgiver ved siden av at den ikke tok for lang tid å besvare.

Tabell 1. Bruttoutvalg, frafall og nettoutvalg, hoved- og sommerundersøkelsen.

	Hoved	Sommer
Bruttoutvalg ¹	15622	2343
Ikke svar	6088	370
Nekt	2044	823
Nettoutvalg (antall gjennomførte intervju)	7500	1150
Svarprosent (nettoutvalg i prs av bruttoutvalg)	47.9 %	49.1 %

Tabell 2 gir en oversikt over antall intervjuer i forhold til befolkningen. Samlet sett er det intervjuet 0,53 prosent av befolkningen i undersøkelsesområdet. Andelen varierer noe fra kommunen til kommune. Dette skyldes tilfeldigheter, da det er lagt vekt på representativitet for regionen samlet og ikke for hver enkelt kommune. I tråd med tyngden av befolkningen er det foretatt flest intervjuer i Stavanger og Sandes og færre intervjuer i de mindre folkerike kommunene.

Tabell 2. Undersøkelsens faktiske utvalg i forhold til populasjonen

Kommune	Innb. Per 1/1-05	Innb. 13 år og eldre 1/1-05	Antall intervjuer Ant.	%	Antall intervjuer i % av innb. over 13 år 1/1-05
1102 Sandnes	57618	46660	235	20,4	0,50
1103 Stavanger	113991	95339	457	39,7	0,48
1119 Hå	14784	11683	69	6,0	0,59
1120 Klepp	14536	11409	65	5,7	0,57
1121 Time	14461	11578	68	5,9	0,59
1122 Gjesdal	9273	7177	43	3,7	0,60
1124 Sola	19832	15657	99	8,6	0,63
1127 Randaberg	9099	7095	50	4,3	0,70
1130 Strand	10441	8402	52	4,5	0,62
1142 Rennesøy	3350	2608	12	1,0	0,46
Totalt	267385	217608	1150	100,0	0,53

Intervjuingen ble gjennomført pr. telefon og foregikk i henhold til Opinions regler for telefonoppringning. Intervjuene gjaldt gårsdagens reiseaktivitet og ble derfor foretatt fra

¹ Grunner for at den som blir kontaktet ikke kan svare er primært at personen har for dårlig hørsel, ikke snakker norsk, personen har flyttet, feil telefonnummer mv.

tirsdag til og med lørdag. Intervjuene forgikk på ettermiddag/kveld, mellom kl 16.00 og 22.00. Gjennomsnittlig intervjuetid var under 10 minutter.

I forkant av at intervjuarbeidet ble igangsatt ble spørreskjema gjennomgått med intervjuleder som igjen gjennomgikk tilsvarende med sine intervjuere. IRIS foretok også et besøk ved Opinion AS i Bergen for å være tilstedet ved noen intervjuer.

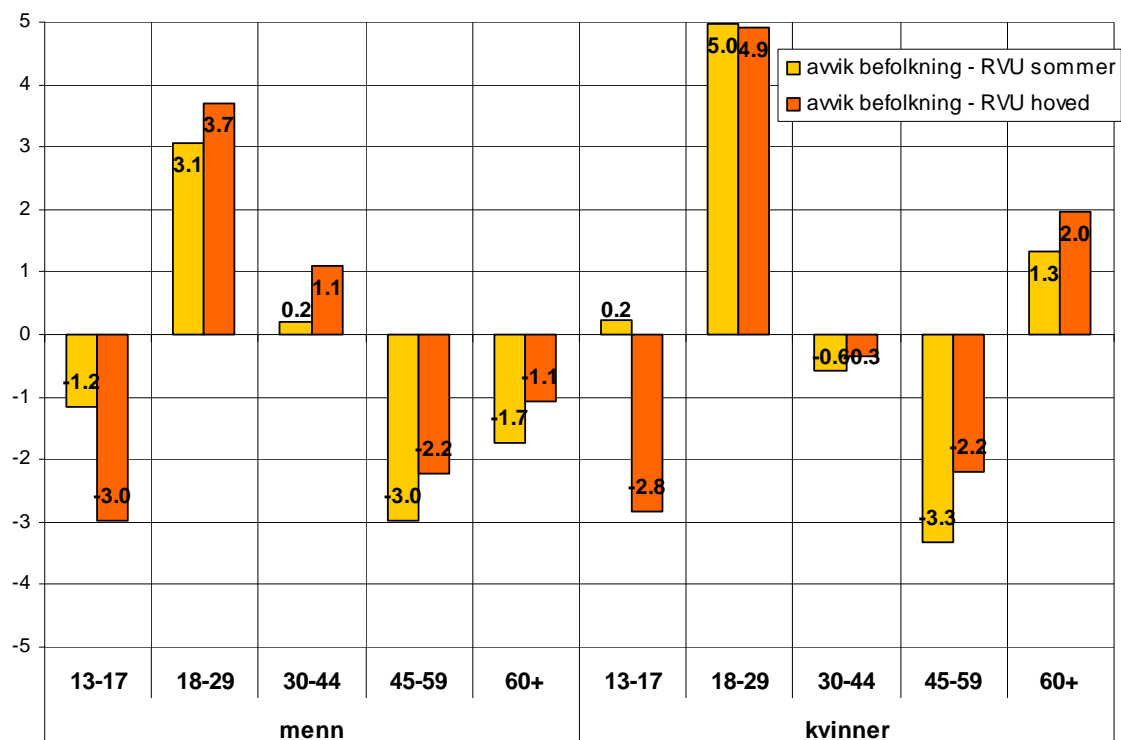
Svarene fra intervjuundersøkelsene er bearbeidet og tilrettelagt for analyse på to ulike måter. Dette har resultert i to datafiler med henholdsvis individ og reise som enhet. Gjennomgangen av resultatene er delvis strukturert etter skillet mellom disse to filene.

2.3 Vekting

Resultatene fra en utvalgsundersøkelse skal, med en gitt sannsynlighet, være representative for den populasjonen som utvalget er trukket fra. Hvor stor sannsynlighet det er for at dette er tilfellet henger blant annet sammen med hvordan utvalget er trukket og hvor representativt det er. For å undersøke hvor godt et utvalg stemmer overens med populasjonen kan en undersøke kjennetegn ved utvalget mot kjente sosiodemografiske kjennetegn i populasjonen. Dersom avvikene mellom utvalg og populasjon er store kan datamaterialet justeres ved å beregne vekter.

Utvalget til hovedundersøkelsen var bl.a. trukket med tanke på å gjøre mer detaljerte analyser av Sandnes og Stavanger og det var derfor nødvendig å vekte disse kommunene ned når hele utvalget skulle studeres under ett. Av sammenligningsgrunner valgte vi derfor også å vekte sommerutvalget med hensyn til kommunefordelingen.

Når det gjelder fordelingen på kjønn og alder er det en del avvik mellom utvalgene og populasjonen, se figur 1. Kvinner og menn mellom 18-29 år er underrepresentert både i hoved- og sommerundersøkelsen. Aldersgruppen 45-59 år er som vanlig overrepresentert. I tillegg spriker avvikene noe mellom de to undersøkelsene (se for eksempel kvinner og menn 13-17 år). I tillegg til å kontrollere for kommune ved hjelp av å vekte bort skjevhetene slik det var lagt opp til i designet av hovedundersøkelsen, har vi derfor valgt også å vekte dataene for skjevheter på kjønn og alder i forhold til befolkningen på de to undersøkelsestidspunktene.



Figur 1. Aldersgruppers andel av befolkningen minus tilsvarende gruppes andel i utvalget, hoved- og sommerundersøkelsen. Prosent.

Vektevariabelen tar dermed hensyn til den kommunevise befolkningssammensetning i forhold til kjønn og alder (13 år og eldre) i undersøkelsesområdet. Dette innebærer at svarene som er overrepresentert i utvalget i forhold til befolkningen blir tillagt mindre vekt i analysene enn det som ville være tilfellet dersom dataene ikke ble vektet, mens svarene som er underrepresentert blir tillagt større vekt. I analysene anvendes denne vekten der hvor hele materialet undersøkes.²

2.4 Pålitelighet og gyldighet av dataene som er samlet inn

Analysene av respondentenes svar tyder i seg selv på at spørsmålene som er stilt gir den informasjon som er nødvendig for å studere problemstillingene i undersøkelsen. Det meste tyder derfor på at datakvaliteten er god, selv om informantene i noen tilfeller kan ha forstått spørsmål feil. Feil kan også ha oppstått på intervjuersiden, blant annet ved feiltasting og feiloppfattelse av respondentenes svar. Datamaterialet har imidlertid vært

² Dette gjelder både data for hoved og sommerundersøkelsen. Pga en noe annerledes vektevariabel vil det være små, men ubetydelige forskjeller mellom noen av tallene for hovedundersøkelsen som presenteres her og de som presenteres i hovedrapporten.

gjennom mange kontroller hvor åpnbare feil eller skjevheter er rettet, jfr nedjusteringen av antall tirsdagsintevjuer.

Resultatene fra en undersøkelse basert på tilfeldig utvalg vil med en viss sannsynlighet og feilmargin være representative for den populasjonen som utvalget er trukket fra. Svarfordelingene på variablene kan stemme helt overens med det resultatet en ville fått dersom hele populasjonen var undersøkt, eller det kan avvike noe. Med grunnlag i statistisk kunnskap kan en avgjøre feilmarginene til ulike svarfordelinger i utvalg av ulike størrelser. Dette innebærer å avklare sannsynligheten for at faktisk resultat i populasjonen ville falt innenfor et intervall rundt resultatet i utvalget.

Gjennom rapporten sammenlignes sommerresultatene hele tiden med resultatene fra hovedundersøkelsen. Det er derfor nødvendig å ha et forhold til feilmarginene for *prosentdifferanser* som presenteres i Tabell 3. Tabellen indikerer hvordan utvalgsstørrelse kombinert med størrelsen på prosentdifferansen mellom hoved og sommerundersøkelsen avgjør graden av sikkerhet rundt slutninger fra utvalgsdataene til utviklingen i populasjonen. Det tatt utgangspunkt i et sikkerhetsnivå på 95 %, dvs at dersom vi trakk en lang serie med utvalg så ville populasjonsverdien kun i 5 % av tilfellene ligge utenfor feilmarginen rundt utvalgsresultatet. Felt med lysgrå bakgrunn viser feilmarginer som er under den aktuelle prosentdifferansen, et viktig skille ettersom resultatene i disse tilfellene med stor sannsynlighet reflekterer riktig *retning* på utviklingen i populasjonen. Felt med mørk grå bakgrunn viser feilmarginer som er under den aktuelle prosentdifferansen, men som i tillegg er så lave at resultatene i disse tilfellene også med stor sannsynlighet reflekterer riktig *styrke* på utviklingen i populasjonen.

Tabell 3. Feilmarginer for ulike prosentdifferanser ved ulike svarfordelinger og ulike utvalgsstørrelser.

	Utvalg	1 % differanse		3 % differanse		5% differanse	
		9/91- 10/90	49/51- 50/50	7/93- 10/90	47/53- 50/50	5/95- 10/90	45/55- 50/50
Individ							
Sandnes	1830	1.9	3.2	1.8	3.2	1.7	3.2
Andre kommuner	2974	1.5	2.5	1.4	2.5	1.3	2.5
Stavanger	3694	1.3	2.3	1.3	2.3	1.2	2.3
Totalt	8500	0.9	1.5	0.8	1.5	0.8	1.5
Reiser							
Sandnes	6951	1.0	1.7	0.9	1.7	0.9	1.7
Andre kommuner	10984	0.8	1.3	0.7	1.3	0.7	1.3
Stavanger	13863	0.7	1.2	0.7	1.2	0.6	1.2
Totalt	31500	0.5	0.8	0.4	0.8	0.4	0.8

Tabellen viser at når alle individer eller alle reiser analyseres samlet så er feilmarginene lave. Vi kan med andre ord trekke slutninger om retning og styrke på sammenhenger i populasjonen pga av differanser helt ned i 2-3 %, uavhengig av om svarfordelingene er jevne (rundt 50/50) eller ujevne (rundt 10/90).

3 Kjennetegn ved utvalgene

Vi har allerede sett på hvordan utvalget er sammensatt med hensyn til kjønn, alder, kommune og hvordan utvalget samsvarer med befolkningens fordeling på disse variablene. I dette kapitlet sammenlignes sommerutvalget med utvalget til hovedundersøkelsen i 2005 med tanke på tre andre bakgrunnsvariabler; beskjeftigelse, inntekt og utdanning. Formålet er å finne eventuelle avvik mellom de to utvalgene også etter at vi har vektet for kjønn, alder og kommune. Ettersom undersøkelsene er gjort innenfor samme år er det ingen grunn til å tro at større avvik reflekterer annet enn tilfeldigheter og utvalgsfeil på disse stabile bakgrunnsvariablene. Slike avvik må derfor tas med i vurderingen når resultatene fra de to undersøkelsene sammenlignes. Når det gjelder utviklingen på bakgrunnsvariabler fra forrige RVU (1998) til 2005 vises det til gjennomgangen av kjennetegn i hovedrapporten.

3.1 Beskjeftigelse

Bortimot to tredjedeler av de spurte er yrkesaktive, mens 16-17 % er skoleelever eller studenter og 11-12 % er alderspensjonister. Det er kun små forskjeller i sammensetningen av utvalgene på denne variabelen. Dette tyder på at også sommerundersøkelsen, tross lav utvalgsstørrelse sammenlignet med hovedundersøkelsen, er representativ og at den inneholder pålitelige data.

Tabell 4. Informantenes hovedbeskjeftigelse, hoved- og sommerundersøkelsen 2005. Prosent. Vektet.

Hovedbeskjeftigelse	Hoved	Sommer
Yrkesaktiv	63	63
Hjemmearbeidende	3	3
Skoleelev, student	17	16
Militærtjeneste, sivil tjeneste	0	0
Alderspensjonist	12	11
Trygdet	3	4
Arbeidsledig	1	1
Annet	1	1
Uoppgitt	0	0
	100	100

3.2 Utdanning

Utdanningsnivået på respondentene i de to utvalgene varierer i en grad som gjør det viktig å være oppmerksom på denne bakgrunnsvariabelen når resultatene diskuteres i kapittel 4 og 5. Sommerutvalget viser et jevnt over høyere utdanningsnivå, med 5 % flere respondenter som svarer at de har fullført en høyskole- eller universitetsutdanning.

Tabell 5. Høyeste fullførte utdanning, hoved- og sommerundersøkelsen 2005. Prosent. Vektet.

<i>Høyeste fullførte utdanning</i>	<i>Hoved</i>	<i>Sommer</i>
Grunnskole, framhaldsskole, realskole	24	22
Videregående skole	39	36
Høyskole, universitet	37	42
Uoppgitt, ikke sikker	1	0
Total	100	100

3.3 Inntekt

Utvalgenes sammensetning med hensyn til respondentenes inntekt varierer også noe, med en høyere andel lavinntektsrespondenter og en lavere andel høyinntektsrespondenter. Det må i denne sammenheng legges til at andelen som har besvart dette spørsmålet er betraktelig høyere i sommerundersøkelsen (73 mot 62 %). Dette henger sammen med at spørsmålet ble strukturert i 4 kategorier (se tabellen), mens en i hovedundersøkelsen ba respondenten oppgi sin nøyaktige bruttoinntekt. En såpass stor forskjell i svarprosent og spørsmålsformulering gjør det vanskelig å slutte seg til hvorvidt forskjellene i tabellen under faktisk er uttrykk for at utvalgene i sin helhet inneholder betydningsfulle skiller på inntektsvariabelen. Sett på bakgrunn av de små forskjellene som er ellers i utvalget er slike skiller imidlertid ikke sannsynliggjort. Vi vil derfor ikke trekke inn spørsmål om tilfeldigheter og utvalgsfeil knyttet til fordelingen på inntektsvariabelen når forskjeller mellom hoved- og sommerundersøkelsen skal diskuteres.

Tabell 6. Husholdningens bruttoinntekt, 1998 og 2005. Prosent. Vektet.

<i>Husholdningens bruttoinntekt</i>	<i>Hoved</i>	<i>Sommer</i>
Under 250.000 kr	7	10
250-499.000 kr	28	27
500-749.000 kr	35	34
750.000 kr og over	30	28
Total	100	100

4 Tilgang til transportressurser

Personers reisemiddelvalg er avhengig av en rekke forhold. I dette avsnittet ser vi nærmere på trafikantenes tilgang til ulike transportmidler. Undersøkelsen inneholder noen spørsmål som kan bidra til å belyse den individuelle valgfriheten knyttet til valg av transportform. Vi har spurt om respondentene har førerkort, antall personer i husholdningen med førerkort for bil, antall biler i husholdningen, tilgang til bil på dagen før intervjuet, tilgang til sykkel og motorsykkel/moped i brukbar stand samt om informanten har universalkort for kollektivtransport.

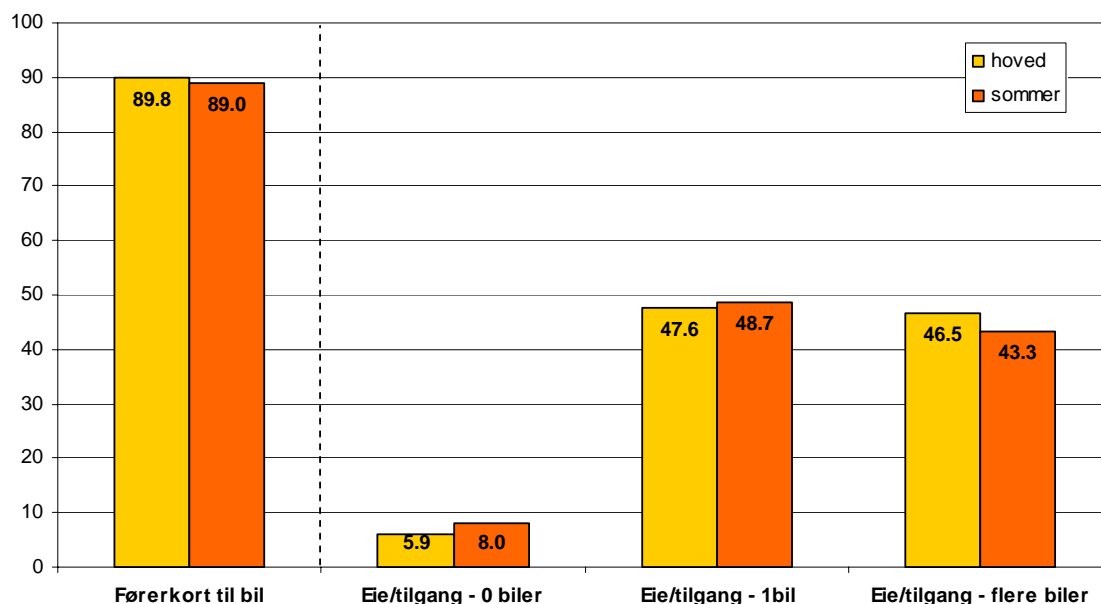
Bortsett fra spørsmålet om tilgang til bil dagen før intervjuet dekker spørsmålene forhold ved tilgang til transportressurser som ikke antas å være sesongavhengige. Det er

derfor heller ikke grunn til å forvente store forskjeller mellom hoved- og sommerundersøkelsen på disse variablene. Hovedformålet med å se på disse resultatene her er derfor først og fremst for å kontrollere hvorvidt det likevel er forskjeller som kan antas å være knyttet til utvalgsfeil/skjevheter, og som igjen kan påvirke resultatene på de variablene som antas å være sesongavhengige (kapittel 5).

For gjennomgang av utviklingstrekk i regionens tilgang til transportressurser viser vi til hovedrapporten.

4.1 Førerkort og eie/tilgang til bil

Førerkortandelen i de to undersøkelsene er tilnærmet lik og ligger tett opp under 90 %. Ser vi på eie/tilgang til bil er det imidlertid noen endringer av betydning. I forhold til hovedundersøkelsen er det flere som ikke har tilgang til bil og færre som har tilgang til flere biler. Dette kan bety at tilgjengeligheten er noe redusert i sommersesongen, men endringene er relativt små.

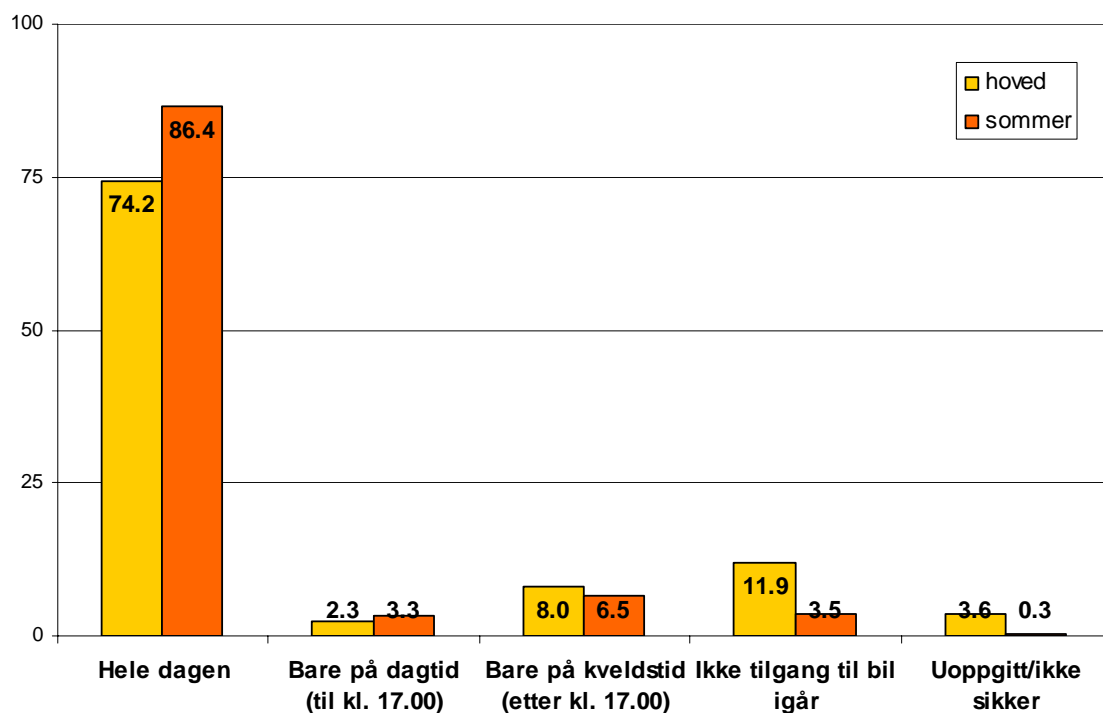


Figur 2. Førerkort og eie/tilgang til bil i husstand, 1998 og 2005. Prosent. Vektet.

4.1.1 Biltilgang dagen før intervjuet

Spørsmålet om respondentens muligheter til å benytte bil dagen før intervjuet sier noe om tilgjengelighet direkte knyttet opp til de reisene som kartlegges i undersøkelsen. Høy tilgang dagen før reflekterer på den ene siden høyt bilhold og førerkortandeler, og i hovedrapporten har vi bl.a. sett hvordan dette har resultert i økt tilgang til bil i regionen fra 1998 til 2005. Samtidig er det i sammenligningen av kortere tidsintervall viktig å være oppmerksom på at spørsmålet også sier noe om faktisk bilbruk dagen før. En kraftig økning i tilgang, som i figuren nedenfor, kan ha sin forklaring i at flere biler "står i garasjen". En slik tolkning er nærliggende når vi vurderer resultater fra ett og samme år. I stedet for å tilskrive tilgangsendringene utviklingen i bilhold over en meget

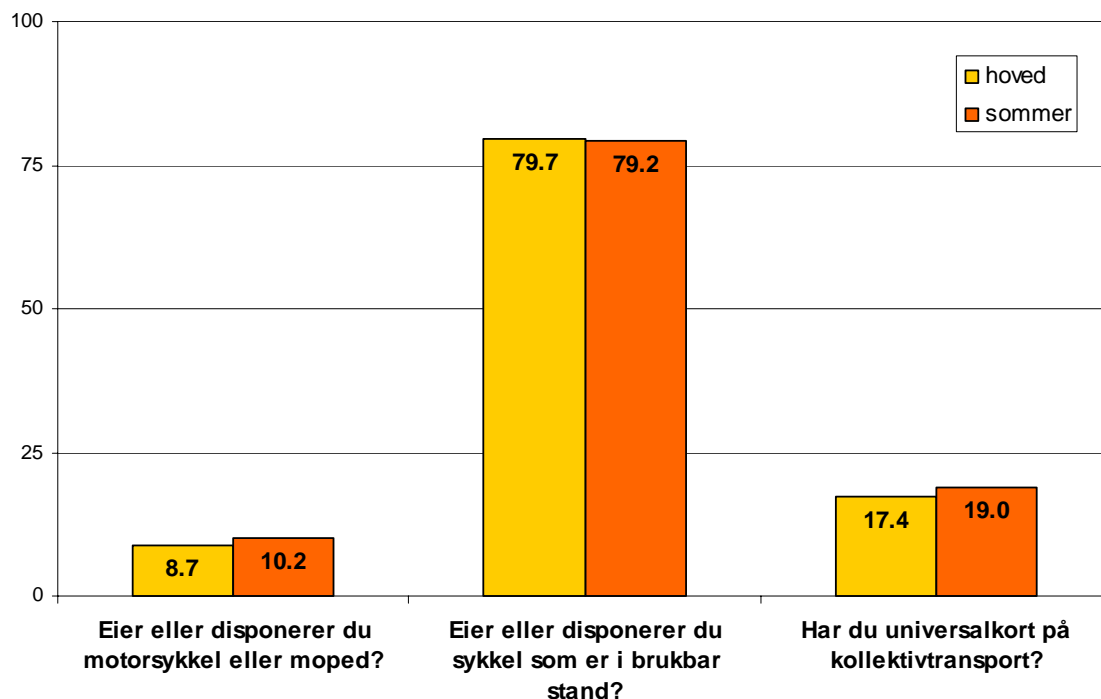
kort periode, er det sannsynligvis et uttrykk for at bilen brukes sjeldnere i sommersesongen. Videre analyser av faktisk reiseomfang og reisemiddelfordeling i kapittel 5 vil kunne si mer om dette.



Figur 3. Tilgang til bil dagen før blant respondenter over 18 år, hoved- og sommerundersøkelsen. Prosent. Vektet.

4.2 Eie/tilgang til andre transportmidler

Figur 4 nedenfor viser stabilitet i sykkelhold, mens for innehav av universalkort ser vi derimot en liten økning i sommersesongen.



Figur 4. Andel som eier eller disponerer sykkel, motorsykkel/moped og andel som har universalkort på kollektivtransport, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.

Ut fra de sidene ved tilgangen til transportressurser som kan forventes å variere i løpet av året ser det totalt sett ut som at eie/tilgang til bil er noe lavere, tilgangen dagen før er klart høyere (men, indikasjon på at bilbruken er lavere), sykkelholdet er stabilt mens universalkortinnehavet er litt høyere. Dette kan peke i retning redusert bilbruk og høyere bussandel. Samtidig gir den eventuelle reduksjonen i bilbruk også rom for flere turer til fots eller med sykkel. Dette er dermed ikke trekk ved tilgangen til transportressurser som legger entydige føringer i retning av bestemte reisemiddelfordelinger i sommersesongen. I tillegg til at dette styrker dataenes pålitelighet illustrerer det igjen at spørsmålet om tilgang er mindre relevant i forklaringen av sesongvariasjon, og at hovedvekten må legges på forhold knyttet til reisemål og vær.

5 Reiser: omfang og fordeling etter transportmiddel, formål

Reisevaneundersøkelser har en litt annen definisjon av reise enn hva den allmenne oppfatning innebærer:

”En reise er enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass, eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes....Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet...Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. På en reise kan man bruke ett eller flere transportmidler.”(TØI rapport 844/2006).

I dette delkapittelet sammenlignes regionens reiseaktivitet i sommersesongen med reiseaktiviteten ellers i året slik den er rapportert i hovedundersøkelsen. Hvilke transportmidler som benyttes, til hvilke formål og hvordan turene fordeler seg geografisk. I analysene benytter vi for det meste *reise* som analyseenhet. Funnene som presenteres gir derfor uttrykk for andeler ut fra reisemiddel, formål osv. knyttet til antallet reise som blir foretatt. Det er viktig å være oppmerksom på at denne måten å analysere dataene på innebærer at personer som har reist mye i større grad er representert enn personer som har reist lite. En slik innretning gjør det imidlertid mulig å analysere reisevanene knyttet til reisevolumet som genereres per døgn.

Vi gir først en presentasjon av antall reiser informantene foretok i gjennomsnitt per døgn. Deretter ser vi nærmere på reisene fordelt på reisemiddel og formål. Avslutningsvis ser vi nærmere på reisemiddelfordeling etter formål.

5.1 Reiseomfang

Hovedundersøkelsen, både i 2005 og 1998, har vist at mobiliteten i regionen er høy. Hele 94 prosent av befolkningen var utenfor boligen dagen før de ble intervjuet i hovedundersøkelsen, og i sommerundersøkelsen er denne andelen steget til 95,6 %.³ Dette er innenfor feilmarginen og reflekterer ikke uventet at enda flere foretar *minimum* en reise i sommersesongen.

Til tross for at flere har vært utendørs synker mobiliteten i regionens befolkning i sommerundersøkelsen. Gjennomsnittlig antall reiser pr. respondent var i hovedundersøkelsen 3,76, mens det i sommersesongen er på 3,54. Ved hjelp av resultatene i undersøkelsen kan vi gjøre et overslag over regionens reisevolum pr døgn.

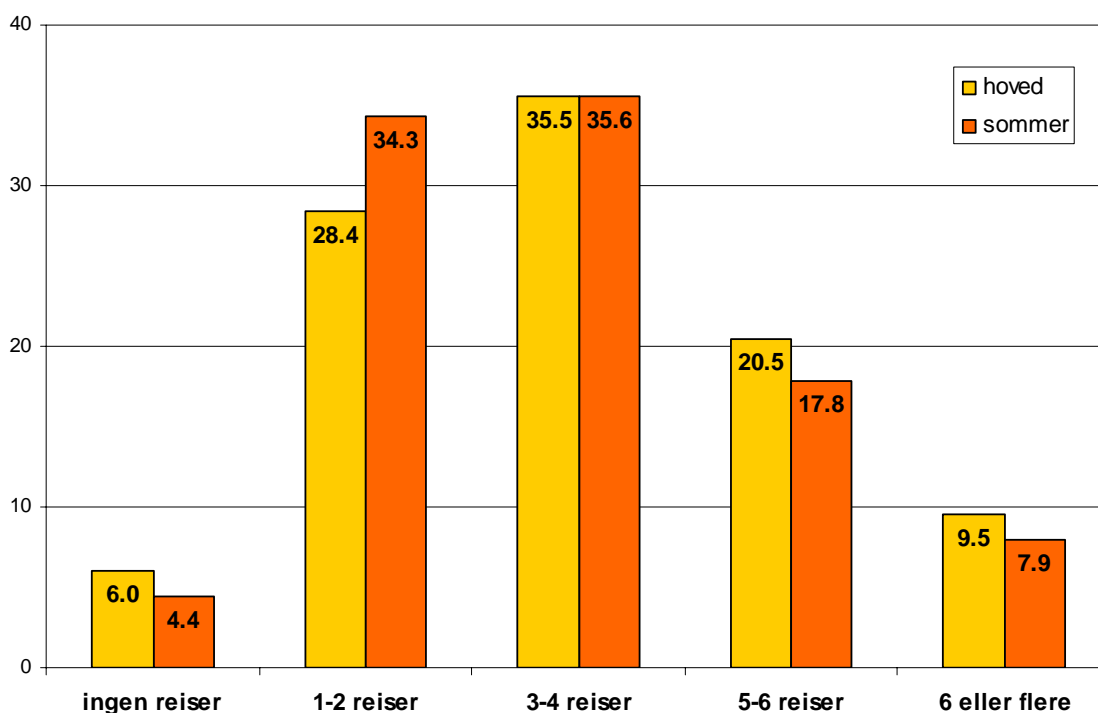
³ Intervjuene ble foretatt tirsdag til lørdag for å kartlegge reiser mandag til fredag. Helgedager er altså ikke inkludert.

Tabell 7 viser resultatene av dette regnestykket og antyder en ganske klar nedgang på 6 % eller ca 50 000 reiser i sommersesongen.

Tabell 7. Estimat av regionens reisevolum pr. døgn basert på sommer og hovedundersøkelsen.

	antall reiser pr respondent	populasjon (13 år +)	Estimert reisevolum pr døgn
Hoved	3.76	215 381	810 841
Sommer	3.54	215 381	761 694
+/- fra hoved	-0.22		-49 147
+/- fra hoved i %		-6.1 %	

Figur 5 ser nærmere på fordelingen av antall reiser. I sommersesongen er det en klar forskyvning mot færre turer i snitt. Vi kan altså si at flere foretar en reise på en hverdag i sommersesongen, men flere av de som reiser foretar færre reiser enn på en hverdag resten av året.



Figur 5. Fordeling av antall reiser på hverdager, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.

Tabell 8 på neste side viser antallet reiser i snitt i ulike grupper av befolkningen og peker ut hvor sommerreduksjonen i reiseaktivitet er konsentrert. Nedgangen fra hovedundersøkelsen er størst for kvinner, de yngste, de mellom 45 og 59 år, hjemmearbeidende og skoleelever/studenter. Det er også et klart skille mellom Stavanger og resten av kommunene. På den andre siden er det redusert mobilitet i bortimot alle grupper. Så selv om noen grupper forklarer mer av sommersvariasjonen enn andre, tyder resultatene på at det også finnes en gjennomgående trend med lavere mobilitet på tvers av alle grupper i sommersesongen. Resultatene knyttet til reiseformål

(5.1) kan bidra til å si mer om hvorfor vi reiser mindre, samtidig som sammenligningen med sommeren 1999 (kapittel 6) også gir en pekepinn på bla været's betydning for mobiliteten.

Tabell 8. Antall reiser i snitt i ulike grupper av befolkningen, sommer- og hovedundersøkelsen. Vektet.

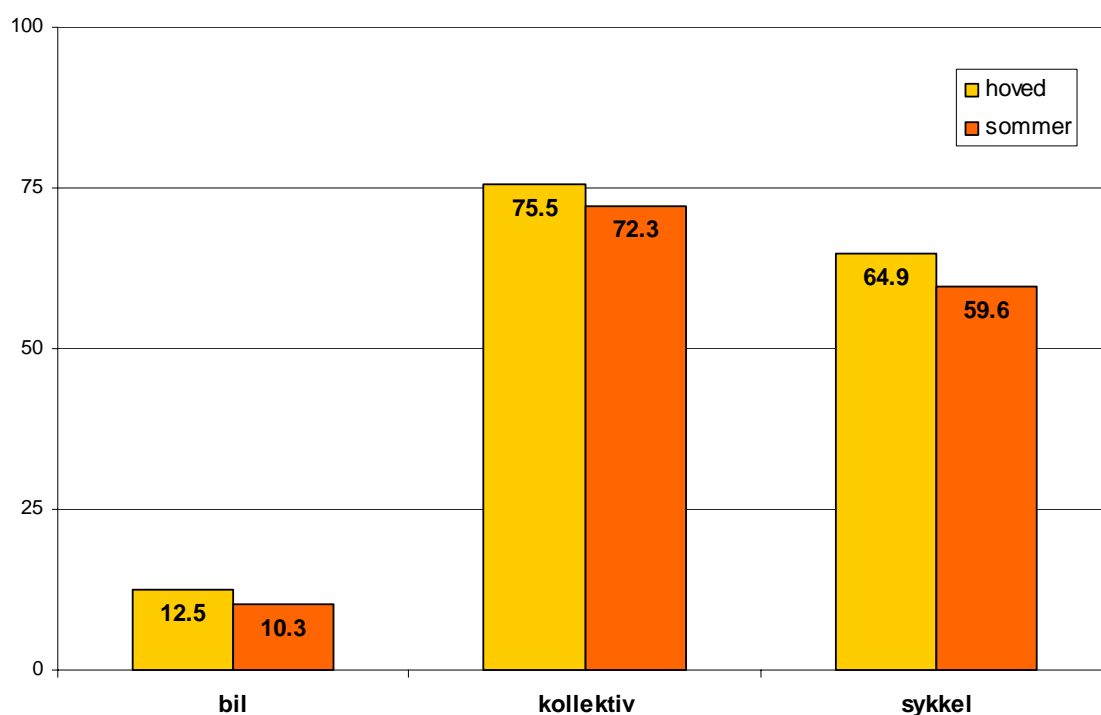
	sommer	+/- fra hoved
Kjønn		
Mann	3.61	-0.11
Kvinne	3.46	-0.35
Alder		
13-17 år	3.37	-0.49
18-29 år	3.75	-0.10
30-44 år	4.04	-0.15
45-59 år	3.43	-0.38
60 år og eldre	2.78	-0.16
Kommune		
Stavanger	3.61	-0.16
Sandnes	3.55	-0.28
Andre kommuner	3.44	-0.29
Husholdningsstørrelse		
1	3.13	-0.21
2	3.27	-0.18
3-4	3.91	-0.06
5 eller flere	3.51	-0.64
Utdanning		
Grunnskole/framhaldsskole/realskole	3.14	-0.23
Videregående skole	3.42	-0.27
Høyskole/universitet	3.86	-0.24
Beskjeftigelse		
Yrkesaktiv	3.80	-0.17
Hjemmearbeidende (f.eks. husmor, husfar)	2.86	-0.85
Skoleelev/student	3.38	-0.53
Alderspensionist	2.57	-0.20
Trygdet/arbeidsledig	3.45	0.30
Annet	2.52	-0.95
Inntekt		
Under 250.000 kr	2.70	-0.33
250-499.000 kr	3.55	-0.14
500-749.000 kr	4.01	-0.06
750.000 og over	3.91	-0.31
Total	3.76	-0.22

5.2 Reisemiddelfordeling

I dette avsnittet undersøkes først respondentenes svar på spørsmål om hvor ofte de benytter ulike transportmiddel til arbeid. Deretter kommenteres fordelingen av gjennomførte reiser etter reisemiddel.

5.2.1 Individenes arbeidsreise etter transportmiddel

Figuren nedenfor viser andelen av respondenter som svarer at de aldri benytter henholdsvis bil, kollektiv og sykkel til arbeidsreise i hoved- og sommerundersøkelsen. Dette illustrerer for det første hvor segmentert transportmarkedet/mønsteret er. Men samtidig viser det at dette mønsteret er mindre fastlåst om sommeren, med mer variasjon i bruk av transportmiddel.



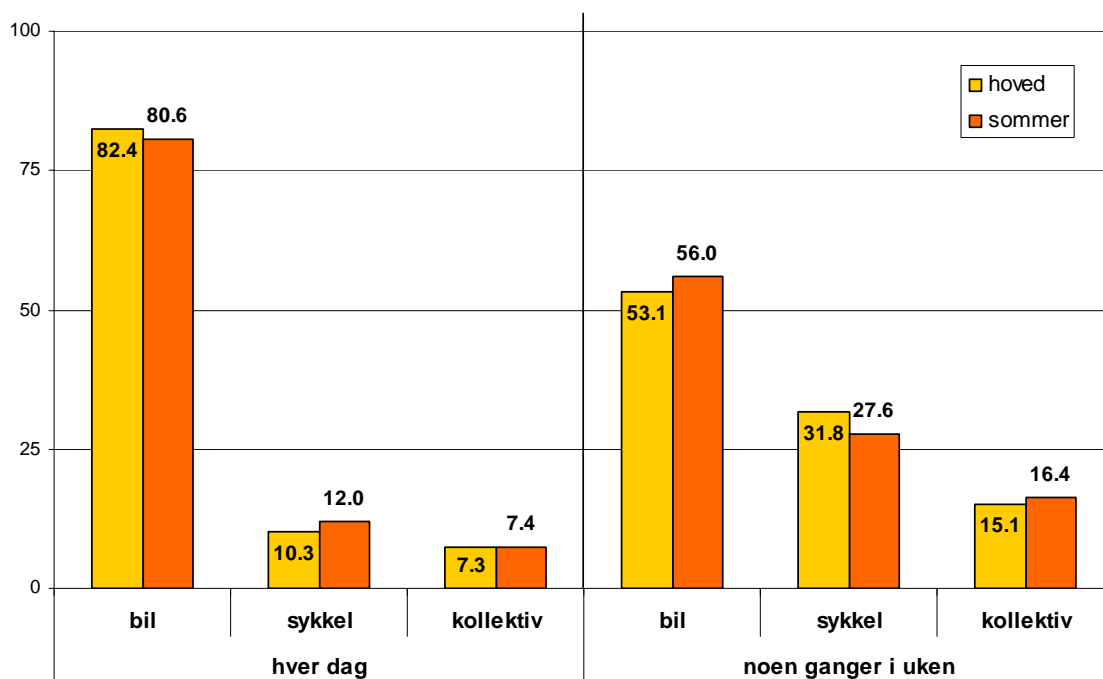
Figur 6. Andel som aldri bruker bil, kollektiv eller sykkel til jobb, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.

I Figur 7 (neste side) er respondentenes svar på spørsmål om hvor ofte de bruker henholdsvis bil, sykkel og kollektiv til arbeid slått sammen. Alle respondenter som har svart at de benytter samme transportmiddel hver dag til arbeidsreisen er deretter fordelt etter reisemiddel, det samme er også gjort for de respondentene som svarte at de bruker et transportmiddel ”noen ganger i uken” til arbeidsreisen. Dette gjør det mulig å vurdere ulike transportmiddel opp mot hverandre, og gir et bilde av forskyvningen i arbeidsreisevaner i sommersesongen, spesielt retter mot hvor knyttet respondentene er til ulike transportmiddel i denne sammenheng.

Eksempelvis viser det seg at flere av arbeidsbilistene er daglige arbeidsbilister når vi kun ser på spørsmålet om bruk av bil til arbeid isolert sett. Figuren nedenfor viser på den andre siden at om sommeren utgjør disse daglige arbeidsbilistene en lavere andel av

totale arbeidsreisende som daglig benytter det samme transportmiddel på sin arbeidsreise. For kollektiv er andelen stabil, mens vi ser at reduksjonen i daglig bilandel henger sammen med at flere av de som reiser til jobb med samme transportmiddel hver dag benytter sykkelen.

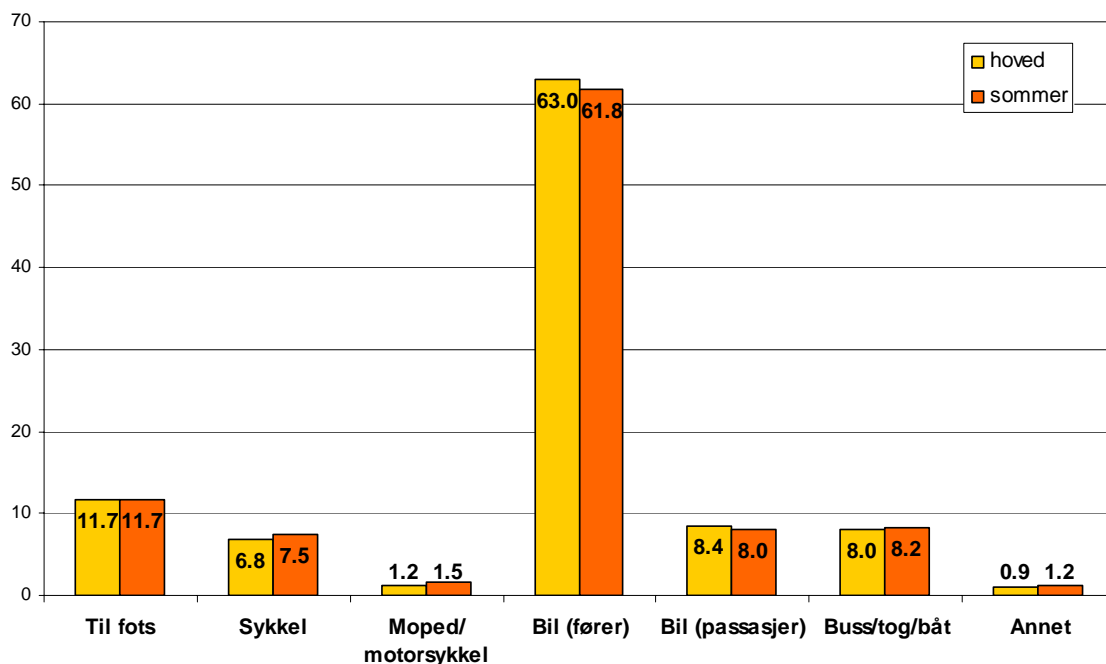
Dette viser for så vidt igjen på ”noen ganger i uken” kategorien, hvor bilandelen av sommersesongens trafikk er større og sykkelandelen tilsvarende lavere. Her får vi også en økning i kollektivandelen.



Figur 7. Arbeidsreiser, sommer- og hovedundersøkelsen. Prosent. Vektet.

5.2.2 Reiser etter transportmiddel

De påfølgende analysene (både her og i 5.3 og 5.4) er gjort med reise som enhet i stedet for individ. I innledningen til kapitlet er det allerede nevnt hva dette innebærer. I forhold til resultatenes gyldighet og rekkevidde må det også understrekes at denne ”snuingen” av dataene medfører en økning i antall enheter fra ca 8500 *individer* til i overkant av 32 000 *reiser*. Feilmarginer synker når utvalgsstørrelsen øker. Med et så stort utvalg vil også endringer på ned mot en prosent vurderes som tilstrekkelige for å indikere *retningen* på utviklingen i populasjonen. Skal en tillegg si noe sikkert om *styrken* på utviklingen bør endringen være på minimum 2 %.



Figur 8. Transportmiddelfordeling i hoved- og sommerundersøkelsen. Prosent. Vektet.

Resultatene viser stabilitet i reisemiddelfordelingen på de fleste transportmidlene, med unntak av en svak reduksjon i bilandelen og antydning til en svak økning i sykkelandelen. Kollektivandelen ligger stabilt, men skjuler noen forskjeller mellom de ulike kollektive transportformene som vist i tabellen nedenfor.

Tabell 9. Reisemiddelfordeling kollektive transportformer.

	hoved	sommer
Buss i rute	5.9	5.5
Rutebåt, ferge	0.9	1.4
Tog	1.2	1.3

Bussandelen er marginalt lavere, og båt/ferge marginalt høyere i sommersesongen. Likevel er endringene for små til å falle innenfor feilmarginene, og vi kan dermed ikke trekke konklusjoner utover at kollektivandelen totalt sett er stabil.

Tabell 10 viser antall reiser pr respondent fordelt etter transportmiddel og illustrerer hvor viktig bilbruken er for vårt totale reisevolum. For det første ser vi at bilen er avgjørende for det høye nivået på vår mobilitet, ettersom 2,2 av våre gjennomsnittlige 3,5 turer pr dag skjer med dette transportmiddelet. Videre ser vi at sesongvariasjonen i reiser pr person (kommentert under 5.1) nesten utelukkende kan knyttes til redusert bilbruk i sommersesongen.

Tabell 10. Antall reiser pr respondent etter reisemiddel, hoved og sommer. Vektet.

	<i>hoved</i>	<i>sommer</i>	<i>+/- fra hoved</i>
Til fots	0.44	0.42	-0.03
Sykkel	0.26	0.27	0.01
Moped/Motorsykkel	0.05	0.06	0.01
Bil (fører)	2.37	2.20	-0.18
Bil (passasjer)	0.32	0.28	-0.03
Buss/tog/båt	0.30	0.29	-0.01
Annet	0.04	0.04	0.01
Totalt	3.76	3.54	-0.22

Tabell 11 viser reisemiddelfordelingen i ulike grupper av befolkningen i sommersesongen med endring fra hovedundersøkelsen. Kjønnfordelingen viser som vanlig at kvinner foretar en mye større andel fotturer enn menn, og videre at det også er kvinner som bidrar til flere sykkelreiser i sommersesongen. Den reduserte bilandelen (både fører og passasjer) er tilnærmet lik hos kvinner og menn. Mens kvinner erstatter dette med sykkel, erstattes bilturene av moped/motorsykkel og kollektiv blant mennene.

De aller yngste (13-17 år) og de mellom 45-59 år trekker ned andelen fot- og sykkelreiser, og opp andelen bilturer. Ser vi på kommuneforskjeller er det et klart skille mellom Stavanger og resten. Andelen fotturer er nesten dobbelt så høy i Stavanger, og stiger dessuten i sommersesongen i motsetning til i Sandnes og de andre kommunene. Sykkelandelen er jevnere, mens det igjen er et stort gap når det kommer til bilandelen som er klart lavere i Stavanger. Kollektiv synker derimot i Stavanger, mens den derimot stiger i Sandnes og de andre kommunene på denne tiden av året.

Som vi har sett i hovedrapporten er det forskjeller i reisemiddelfordelingen knyttet til utdanning og inntekt. Det er ikke entydige sammenhenger i disse gruppernes sesongvariasjon. Likevel er det interessant å legge merke til at lavinntektsgruppen har en kraftig redusert sykkelandel kombinert med en like kraftig økning i bilandel i sommersesongen.

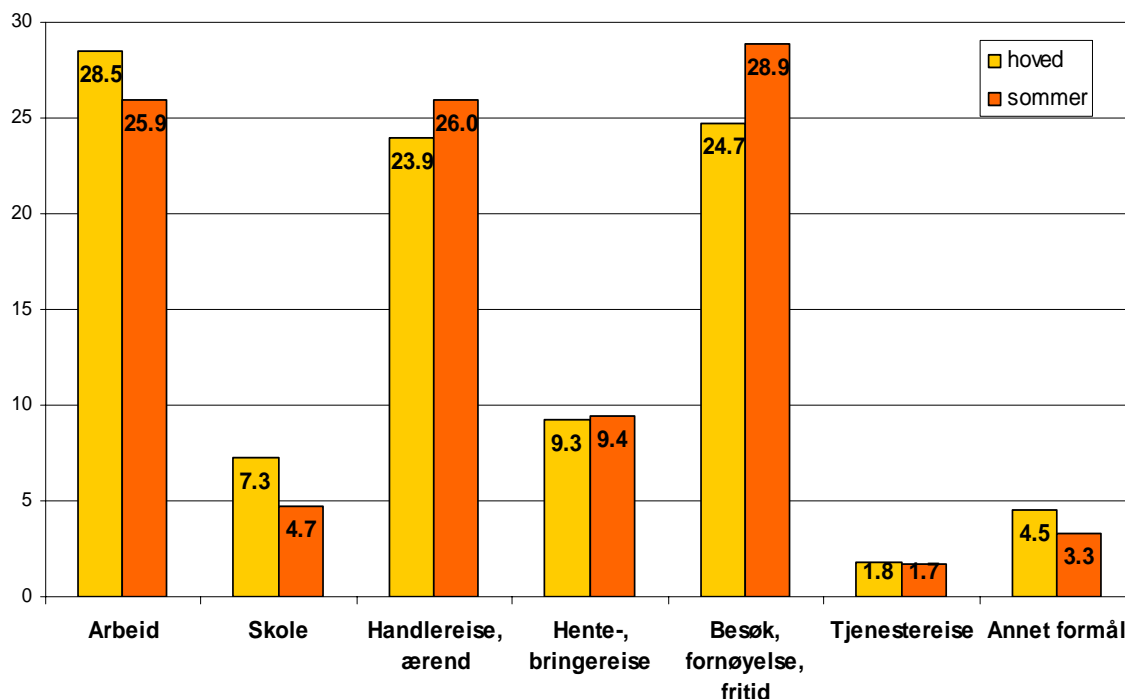
Tabell 11. Reisemiddelfordeling i ulike grupper, 2005 og endring fra 1998.* Prosent.
Vektet.

	Til fots		Sykkel		Moped/ motersykkel		Bil fører		Bilpassasjer		Buss/tog/båt	
	som- mer	+/- fra hov- ed	som- mer	+/- fra hov- ed	som- mer	+/- fra hov- ed	som- mer	+/- fra hov- ed	som- mer	+/- fra hov- ed	som- mer	+/- fra hov- ed
Kjønn												
Mann	8.8	0.0	7.3	-0.5	2.4	0.8	67.5	-1.8	4.9	0.5	7.7	0.7
Kvinne	14.7	0.1	7.8	1.9	0.7	-0.1	56.0	-0.9	11.2	-1.0	8.7	-0.2
Alder												
13-17 år	27.3	-3.7	21.5	-1.2	9.1	4.5	4.1	2.0	12.6	-3.2	24.3	1.6
18-29 år	13.6	2.2	5.8	1.2	0.6	-0.9	56.1	-0.8	9.5	-1.3	13.7	-0.7
30-44 år	6.9	0.1	7.0	1.8	1.4	0.6	75.1	-2.9	5.2	0.2	3.1	-0.3
45-59 år	7.4	-1.3	5.3	-0.9	0.2	-0.6	75.9	3.3	6.5	0.5	3.8	-0.9
60 år og eldre	15.9	0.2	5.7	1.1	0.4	0.3	57.2	-4.6	11.4	-0.1	7.7	2.8
Kommune												
Stavanger	15.8	1.7	7.4	0.1	1.3	0.5	58.3	-1.4	8.5	0.4	7.1	-1.7
Sandnes	8.7	-2.6	6.9	1.6	2.0	0.6	68.4	1.8	4.4	-3.4	8.6	1.7
Andre kommuner	8.1	-0.7	8.1	0.9	1.6	0.1	62.1	-2.7	9.7	0.6	9.4	1.7
Husholdningsstørrelse												
1	18.4	2.0	6.8	1.6	0.4	-0.5	60.0	-2.4	5.4	0.2	8.0	-0.3
2	9.3	-2.3	5.6	0.5	0.6	-0.3	66.7	1.1	10.5	-0.8	5.9	1.1
3-4	11.6	0.9	8.0	1.1	1.7	0.6	62.9	-1.0	6.5	-1.2	7.6	-1.2
5 eller flere	11.5	0.5	9.7	-0.2	3.1	1.1	53.7	-4.1	9.0	1.1	12.8	2.3
Utdanning												
Grunnskole & tilsv	20.7	-0.4	14.0	1.9	3.6	1.1	30.7	-2.4	13.5	-0.6	16.2	0.2
Vid.gående skole	9.9	1.4	4.4	-0.2	2.0	0.9	66.1	-3.1	7.4	-0.9	8.7	1.3
Høyskole/univers.	9.1	-0.4	7.0	0.9	0.4	-0.3	72.3	-0.8	6.1	0.6	4.2	0.0
Beskjeftigelse												
Yrkesaktiv	7.6	0.2	6.2	0.6	1.0	0.1	73.5	-1.8	6.7	0.7	4.1	0.1
Hjemmearb	7.7	-9.4	3.5	-0.2	2.0	1.8	68.5	1.0	13.4	6.1	4.2	0.6
Skoleelev/student	25.5	2.8	16.8	2.4	5.0	1.6	13.8	-5.7	11.7	-2.6	26.6	1.6
Alderspensionist	19.3	0.8	3.6	-0.6	0.0	-0.1	53.6	-4.2	12.0	-0.9	9.1	4.0
Trygdet/arbeidsled	14.5	-0.8	3.7	1.6	1.2	0.5	65.1	7.0	6.5	-7.5	5.1	-3.9
Annet	9.7	-4.7	21.4	13.0	0.0	0.0	46.7	16.3	0.0	-7.9	22.3	17.4
Inntekt												
Under 250.000 kr	12.5	-6.6	5.3	-0.8	0.0	-0.8	59.3	4.0	9.3	1.8	12.2	3.1
250-499.000 kr	12.9	1.4	4.0	-1.3	0.5	-0.4	66.4	-1.3	8.0	-0.2	6.9	1.1
500-749.000 kr	9.7	2.2	5.7	0.2	2.2	1.2	69.6	-4.2	8.1	1.1	4.0	-0.6
750.000 og over	4.5	-2.0	7.1	2.0	0.7	0.0	74.7	-2.0	5.0	-0.9	6.3	2.6
Total	11.7	0.0	7.5	0.7	1.5	0.3	61.8	-1.2	8.0	-0.4	8.2	0.2

* Andre reisemiddel ikke med i tabellen.

5.3 Reiser etter formål

To hovedspørsmål kan undersøkes i dette avsnittet. For det første hvorvidt det er sesongvariasjoner i fordelingen av reiser etter formål. Og deretter, for å følge opp nedgangen i reiseomfang i sommersesongen, hvorfor reiser vi mindre på denne tiden av året?



Figur 9. Fordeling av reiser etter formål i hoved- og sommer. Prosent. Vektet.

Figuren over levner ingen tvil om at det er sesongvariasjoner også i fordelingen av reiser etter formål. Andelen jobb- og skolereiser synker, mens handle- og fritidsreiser øker tilsvarende. Det samme mønsteret viser også igjen når vi undersøker hvordan ulike reiseformål bidrar til det totale antallet reiser pr person i tabellen nedenfor.

Tabell 12. Antall reiser pr. respondent etter formål, 1998 og 2005. Vektet.

	hoved	sommer	+/- fra hoved
Arbeid	1.07	0.92	-0.15
Skole	0.27	0.17	-0.11
Handlereise, ærend	0.90	0.92	0.02
Hente-, bringereise	0.35	0.34	-0.01
Besøk, fornøyelse, fritid	0.93	1.03	0.10
Tjenestereise	0.07	0.06	-0.01
Annet formål	0.17	0.12	-0.05
Totalt	3.76	3.54	-0.22

Tabellen over gir et klart svar på spørsmålet om hvorfor vi reiser mindre i sommersesongen. Særlig er det jobb- og skolereiser som reduseres. Derimot foretar vi klart flere fritidsreiser, og også noen flere handlereiser.

Tabell 13 bekrefter de til dels kraftige forskjellene mellom kvinner og menns reisemønster som ble kommentert i hovedrapporten. Når det gjelder sesongvariasjonene synes disse også å være ganske ulike. Kvinners reduksjon i andel arbeidsreiser er klart større enn for menn, samtidig som økningen i handle/ærend og besøk/fritidsreiser også er klart større. Økningen i handlereiser er større i Stavanger enn i Sandnes, mens reduksjonen i arbeidsreiser i større grad erstattes av besøks- og fritidsreiser i Sandnes. Forskjellen mellom de to største kommunene og resten er likevel mer interessante. I de andre kommunene er nedgangen i arbeidsreiser knapt synlig samtidig som andelen handlereiser ligger stabilt. Selv om det gjøres flere besøks- og fritidsreiser bryter de andre kommunene klart med sommersesongmønsteret knyttet til fordelingen mellom arbeid og handlereiser i Stavanger og Sandnes.

Tabell 13. Formålsfordelingen i grupper, sommer & endring fra hoved. Prosent. Vektet.

	Arbeidsreiser		Handlereise, ærend		Hente, bringereise		Besøk, fritid	
	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved
Kjønn								
Mann	29.0	-4.5	24.4	3.2	7.2	-1.0	29.8	6.4
Kvinne	22.7	-0.9	27.6	1.0	11.7	1.4	27.9	1.9
Alder								
13-17 år	4.1	-2.1	17.7	9.3	1.6	0.5	40.2	2.1
18-29 år	25.9	-1.2	19.4	-1.1	7.0	1.9	37.2	8.8
30-44 år	31.2	-3.6	26.7	4.4	15.5	-1.0	21.7	2.8
45-59 år	35.7	-2.4	27.3	1.7	8.4	-0.1	21.8	1.9
60 år og eldre	14.1	-2.0	37.2	-2.0	6.2	0.5	35.8	4.5
Kommune								
Stavanger	24.9	-3.4	28.9	3.7	9.5	0.8	28.2	3.8
Sandnes	24.8	-4.5	25.9	2.1	9.6	0.7	30.6	6.0
Andre kommuner	28.0	-0.2	22.1	-0.2	9.2	-1.0	28.7	3.5
Husholdningsstørrelse								
1	22.2	-8.0	32.4	2.2	3.0	-0.4	39.6	12.0
2	26.6	-2.2	30.3	0.6	7.3	1.6	28.8	2.0
3-4	25.9	-4.0	23.6	2.6	11.2	0.0	27.6	4.9
5 eller flere	27.1	3.0	21.2	2.7	12.2	-1.4	26.2	1.7
Utdanning								
Grunnskole & tilsv	13.4	-1.7	24.6	3.8	3.5	0.2	36.3	3.7
Vid.gående skole	27.5	-2.5	23.2	-2.2	10.9	1.4	30.3	6.6
Høyskole/univers.	30.1	-4.1	28.7	4.6	10.9	-1.4	24.5	3.0
Beskjeftigelse								
Yrkesaktiv	35.5	-4.9	24.3	2.2	10.6	0.0	24.3	4.4
Hjemmearb	5.9	3.4	40.9	1.2	20.8	-0.7	28.9	1.1
Skoleelev/student	7.1	-0.1	18.1	6.0	2.7	-0.1	39.6	4.8
Alderspensionist	0.7	-2.3	46.0	-1.3	7.0	0.8	41.7	5.9
Trygdet/arbeidsled	6.4	4.0	34.3	-8.1	13.1	0.9	35.7	1.8
Annet	20.9	5.7	17.6	-13.7	0.0	-14.5	48.6	18.4
Inntekt								
Under 250.000 kr	10.8	-3.0	39.7	-0.8	7.0	0.6	37.3	7.2
250-499.000 kr	26.2	-2.2	30.6	2.6	8.0	0.3	30.0	3.7
500-749.000 kr	29.8	-5.1	25.9	2.1	12.6	-0.2	25.7	5.7
750.000 og over	33.2	-1.3	23.4	0.3	10.3	-2.2	23.7	2.7
Totalt	25.9	-2.6	26.0	2.1	9.4	0.1	28.9	4.2

5.4 Reiser etter formål og transportmiddel

Ved å krysse reiseformål med transportmiddel har vi muligheten til å gå enda nærmere inn på hva som ligger bak sesongvariasjonene. Det mest interessante er først og fremst å ta for seg arbeidsreiser, handlereiser og besøk/fritid ettersom disse utgjør hovedtyngden av våre reiser.

Tidligere har vi sett at det foretas færre arbeidsreiser og flere handle-, besøks- og fritidsreiser i sommersesongen. For de to sistnevnte formålene som øker viser tabellen nedenfor at færre av disse reisene foretas med bil. Reduksjon i bilandelen i sommersesongen er dermed særlig knyttet til kombinasjonen av færre arbeidsreiser, som i utgangspunktet har en veldig høy bilandel, og at færre av handle, besøks- og fritidsreisene foretas med bil. Reduksjonen i bilbruk til handleformål og besøks- og fritidsformål erstattes hovedsakelig av henholdsvis fotturer, kollektiv (handlereiser) og sykkel, moped/motorsykkel (besøksreiser).

Tabell 14. Formål med reisen fordelt på hovedreisemiddel, sommer og endring fra hoved. Prosent. Vektet.

	Arbeid		Skole		Handlereise, ærend		Hente, bringereise		Besøk, fritid		Tjenestereise		Annet formål	
	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved	sommer	+/- fra hoved
Til fots	4.5	-1.9	20.2	-0.6	13.6	1.6	5.4	2.0	17.9	-1.0	1.6	-1.7	10.2	-0.4
Sykkel	9.8	0.6	13.7	-1.7	4.2	0.5	0.6	-1.4	10.4	3.1	1.6	-0.7	5.9	2.0
Moped/Motorsykkel	0.5	-1.0	5.4	2.4	1.0	0.5	1.8	1.6	2.4	1.0	0.0	-0.2	0.8	-0.3
Bil (fører)	71.3	1.4	7.1	-8.3	67.4	-2.8	85.1	-5.1	49.0	-1.4	90.2	8.0	53.4	-9.6
Bil (passasjer)	5.3	1.0	5.4	-0.2	7.8	-1.5	4.5	1.0	11.7	-2.8	1.6	-2.1	16.1	4.6
Buss/tog/båt	7.8	0.4	47.0	7.9	4.8	1.0	2.4	1.7	7.0	0.6	1.6	-2.1	12.7	3.6
Annet	0.8	-0.5	1.2	0.5	1.3	0.6	0.3	0.2	1.6	0.5	3.3	-1.1	0.8	0.0
	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0

6 Sommer 2005 vs sommer 1999

Endringer i regionens reisevaner over tid er dekket i hovedrapporten og basert på de største utvalgene, dvs RVU hoved 2005 og RVU hoved 1998. Vi viser til denne for diskusjoner rundt utviklingstrekk. Her vil vi kort sammenligne reisemiddelfordelingen i de to sommerundersøkelsene, og kan med det bl.a. se hvorvidt noen av de samme utviklingstrekkene gjør seg gjeldende for sommersesongen. Det viktigste formålet er imidlertid å studere i hvilken grad været, den mest sentrale forklaringen bak sesongvariasjoner, faktisk påvirker sommersesongens reisevaner ved å sammenligne to ulike somre.

Det er i utgangspunktet været som først og fremst forklarer sesongvariasjonene i reisevaner. I en sammenligning av to ulike sommersesonger er det derfor viktige både å ha kontroll på værvariasjon og å vurdere den eventuelle effekten av en slik variasjon. Dette kan både si oss noe om hvordan været påvirker sommersesongens reisevaner, samtidig som det derigjennom antyder hvor store forskjeller det kan være mellom sesongvariasjoner fra ett år til et annet. En annen, mer teknisk begrunnelse for å ta utgangspunkt i været i sammenligningen sommer mot sommer er at intervjuingen er mindre spredd enn i hovedundersøkelsen, med dertil større sannsynlighet for at tilfeldig værvariasjon påvirker resultatene.

Tabell 15. Værindikatorer relativt til antall intervju, intervjuperiodene 1999 og 2005.

	2005	1999
Maksimum temperatur gjennomsnitt	17.3	18.3
Minimum temperatur gjennomsnitt	11.5	11.7
Andel intervjuer dager under 16 grader	44.4	14.0
Andel intervjuer dager under 18 grader	70.7	50.7
Andel intervjuer på nedbørsdager over 40 millimeter	5.5	0.0
Andel intervjuer på nedbørsdager over 10 millimeter	7.1	15.5
Andel intervjuer på nedbørsdager generelt	60.4	57.7

Tabellen over viser en ikke ubetydelige temperaturforskjell på 1 grad mellom de to undersøkelsesperiodene. Dette virker kanskje i utgangspunktet lite, men når en sammenligner andelen intervjuer på dager med under henholdsvis 16 og 18 grader ser en hvordan denne forskjellen i gjennomsnittstemperatur slår ut over en periode på ca. en måned. Hele 44 % av intervjuene ble i 2005 foretatt knyttet til dager med temperatur under 16 grader, mot kun 14 % i 1999. Sammen med en høyere andel intervjuer knyttet til regnværsdager generelt betyr dette at været i snitt var dårligere under intervjuperioden i 2005. Generelt vil dette forventes å gi lavere mobilitet, særlig knyttet til sykkel og fotturer. Av de turene som "blir igjen" forventes det at flere blir foretatt med bil.

Utviklingstrekkene i hovedrapporten gir på sin side også grunnlag for forventninger i forhold til utviklingen fra sommersesongen 1999 til 2005. Noe går i motsatt retning av

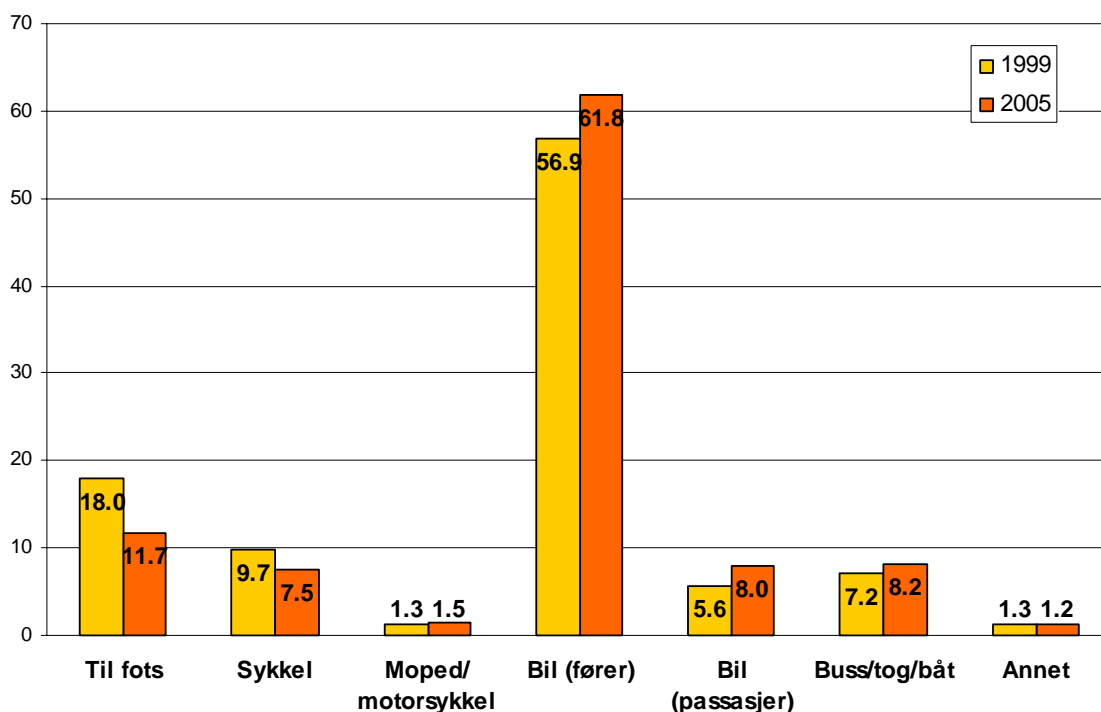
værhypotesene, slik som høyere mobilitet. Men mye trekker i samme retning, slik som økt bilbruk og færre fotturer.

6.1 Reiseomfang

Gjennomsnittlig antall reiser pr. respondent synker veldig kraftig fra det meget høye nivået sommersesongen 1999 på 4,20 til 3,54 i sommersesongen 2005. Dette er en reduksjon på 15 % og gir et estimert reisevolum i sommersesongen 2005 som er nesten 60 000 reiser lavere enn i 1999, til tross for en sterk befolkningsvekst i denne perioden. Dette er i seg selv en meget sterk indikasjon på værets betydning for sommersesongens reisevaner. Ut fra værforskjeller kunne en vente lavere mobilitet, mens en ut fra utviklingstrekk i tilgang og reisevaner ville forvente en høyere mobilitet. Når disse to kreftene ikke utligner hverandre i større grad, betyr det at mobiliteten i sommersesongen er klart mindre knyttet til generelle trekk ved tilgang og reisemønster enn til været.

6.2 Reiser etter transportmiddel

Det er ikke nødvendigvis slik at også reisemiddelfordelingen er like sensitiv for værvariasjon som mobiliteten. Likevel vil de værforhold som antas å redusere mobiliteten til en viss grad være knyttet til reisemiddelfordelingen. Det er for eksempel sannsynlig at værets betydning for hvorvidt en velger å foreta en reise er mer avgjørende for reiser som foretas til fots og på sykkel.



Figur 10. Transportmiddelfordeling i sommerundersøkelsen 1999 og 2005. Prosent. Vektet.

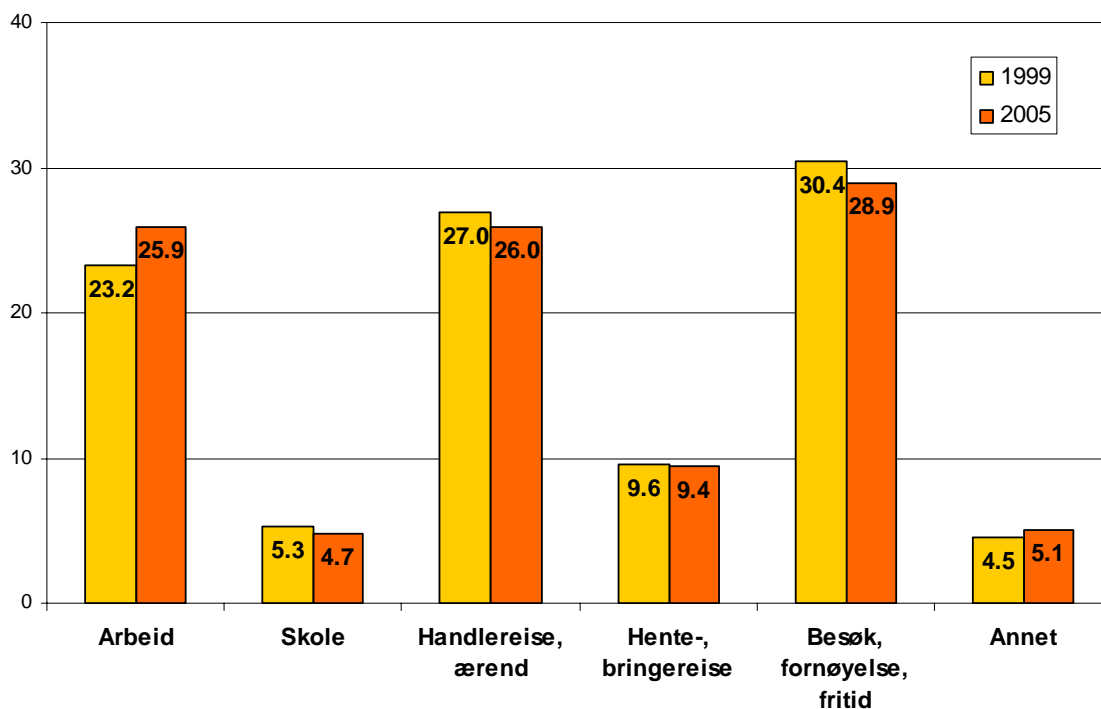
Hovedrapporten viser at andelen fotturer synker klart med ca 3 %, men den differansen som er mellom sommer 1999 og sommer 2005 er dobbel så stor. Det ser dermed ut til at den generelle nedadgående trend for fotturer og dårligere vær bidrar noenlunde likt til reduksjonen i turer til fots fra sommersesongen 1999 til 2005. Sykkelandelen ligger i følge hovedrapporten stabilt, og den reduksjon som vi finner i figuren over kan i første rekke synes å være knyttet til mer regndager og lavere temperatur i sommersesongen 2005.

Basert på utviklingen i bilbruk ville en ha forventet noe økning i bilandelen (ca 2 % i hovedrapporten, fører og passasjer slått sammen), dog ikke så kraftig som i figuren over (ca 7.5 %). Det vil derfor være rimelig å tolke resultatene som at været bidrar mest, men at også generelle utviklingstrekk i regionens reisevaner forklarer noe av økningen i bilens andel av reisene i sommersesongen.

Det er mindre klart hvilke forventninger en kan ha til været's betydning for valg av kollektivt reisemiddel. Uansett stiger kollektivandelen, noe som tyder på at en del av fot- og sykkelturene som forsvinner erstattes av kollektivreiser i tillegg til bilreiser. Hovedrapporten konkluderer med stabil kollektivandel, slik at denne økningen fra sommersesongen 1999 til 2005 først og fremst lar seg forklare i lys av variasjonene i været.

6.3 Reiser etter formål

Formålsfordelingen i en slik sammenligning er også knyttet til mobilitetsnivået. Når det er markert lavere mobiliteten i sommersesongen 2005 må det først og fremst forventes å gå ut over de reisene som er mest basert på valgfrihet. Dvs at antallet arbeidsreiser forventes å ligge stabilt, og at de dermed vil utgjøre en større andel av det mindre (sammenlignet med 1999) totale reisevolumet. Skolereisers andel burde da også øke, noe de ikke gjør, med mindre det finnes forklaringer i senere skolestart/semesterstart.



Figur 11. Reiseformålsfordeling i sommerundersøkelsen 1999 og 2005. Prosent. Vektet.

Det kan virke som at det er handle-, besøks- og fritidsreiser som ofres når mobiliteten synker i en sommersesong med gjennomsnittlig dårligere vær. Hvor sentralt været og mobilitetsreduksjonen er for denne utviklingen i formålsfordelingen er likevel veldig vanskelig å si. I hovedrapporten ble nemlig den samme utviklingen, med økning i andel arbeidsreiser og reduksjon i handle-, besøks- og fritidsreiser, identifisert til tross for mobilitetsvekst fra 1998 til 2005. Det er derfor sannsynlig at formålsvariasjonen som vi finner både her og i hovedrapporten er mer avhengig av generelle utviklingstrekk ved våre reisevaner enn mobilitetsnivået og reisemiddelfordelingen.

Oppsummert vil det derfor først og fremst være viktige å framheve været's betydning for mobiliteten og reisemiddelfordelingen, mer enn for formålsfordelingen, i sommersesongen. Implikasjonene er todelt. Sommersesongens reisevaner er endret fra 1999 til 2005 og på den ene siden har vi klart å vise at dette grovt sett kan knyttes til generelle utviklingstrekk i våre reisevaner og variasjoner i været. På den andre siden gir den relativt sterke væreffekten en stor feilmargen for enhver studie av sesongvariasjoner innenfor ett år. Det er med andre ord vanskelig å generalisere på bakgrunn av resultatene i kapittel 5, særlig i forhold til den mobilitetsreduksjonen som fant sted fra hoved til sommerundersøkelsen 2005 og i forhold til de relativt små endringene i reisemiddelfordelingen. Her bidrar imidlertid kapittel 6 med å gi en klar pekepinn på den mulige variasjonsbredden som sommersesongen, gjennom ulikt vær, kan gi.

Vedlegg 1 Spørreskjema

OPINION AS

REISEVANEUNDERSØKELSE JÆREN SOMMERUNDERSØKELSE 2005 (uke 33-36)

INTRO:

God kveld, mitt navn er....., og jeg ringer fra Opinion AS. Vi gjennomfører i disse dager en undersøkelse i din kommune om innbyggernes daglige reiser. I den forbindelse vil jeg gjerne snakke med <NAVN>.

NÅR RETTE VEDKOMMENDE ER I TELEFONEN:

God kveld, mitt navn er....., og jeg ringer fra Opinion AS. Vi gjennomfører i disse dager en undersøkelse i kommunene på Jæren om innbyggernes daglige reiser. Vi sendte deg i den anledning et brev angående denne undersøkelsen. Har du anledning til å svare på noen spørsmål?

OPPDRAKSGIVER: Transportplan Jæren (Innvolverte kommuner: Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Stand og Rennesøy)

OPPDRAKSGIVER: Kommunene på Nord-Jæren, Statens vegvesen Rogaland, og Fylkeskommunen

1. Bor du idag enten fast eller midlertidig i <Stavanger> kommune?

- 1: Ja
- 2: Nei → AVSLUTT

4a. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende (f.eks. husmor, husfar)
- 3: Skoleelev/student
- 4: Militærtjeneste/ siviltjeneste
- 5: Alderspensjonist
- 6: Trygdet
- 7: Arbeidsledig
- 8: Annet
- 9: Uoppgitt

HVIS SPM. 4A=3 (SKOLEELEV/STUDENT)

4b. Går du i grunnskolen, videregående skole eller på høyskole eller universitet?

- 1: Grunnskole (inkl. ungdomstrinnet)
- 2: Videregående skole
- 3: Høyskole / universitet

4: Ikke oppgitt

HVIS SPM. 4A=1 (YRKESAKTIV)

5. Arbeider du full arbeidsuke eller redusert arbeidsuke?

- 1: Full arbeidsuke
- 2: Redusert arbeidsuke
- 3: Uoppgitt/ikke sikker

HVIS YRKESAKTIV

6. Har du fast eller fleksibel arbeidstid, jobber du skift/ turnus/nattarbeid, eller annen ordning?

TIL INTERVJUER: FAST NATT = NATTARBEID

- 1: Fast
- 2: Fleksibel
- 3: Skift/turnus/nattarbeid
- 4: Annen ordning
- 5: Uoppgitt

7. Har du førerkort for....

LES OPP

- 1: Bil
- 2: Motorsykkel
- 3: Moped
- 4: Traktor
- 5: Nei, ingen av delene
- 6: Uoppgitt

9. Eier eller disponerer husstanden en eller flere biler?
(alle type biler, også buss og lastebil)

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Uoppgitt

HVIS BIL I SPM 9

10. Hvor mange biler eier eller disponerer husstanden?

Noter antall: _____

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

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Uoppgitt

HVIS FØRERKORT FOR MOTORSYKKEL/MOPED I SPM 7

13. Eier eller disponerer du motorsykkel eller moped?

- 1: Ja
- 2: Nei

3: Uoppgitt/Ikke sikker

14. Har du universalkort på kollektivtransport?

TIL INTERVJUER: Her inngår også verdikort, ungdomskort og periodekort.

1: Ja

2: Nei

3: Ikke sikker

HVIS EIER/DISPONERER BIL OG ER YRKESAKTIV

13a. Hvor ofte benytter du bil til eller fra arbeid?

Er det..... LES OPP

1: Hver dag

2: Noen ganger i uken

3: Minst en gang i uken

4: Sjeldnere

5: Aldri

6: Ikke sikker

HVIS EIER/DISPONERER SYKKEL OG ER YRKESAKTIV

13b. Hvor ofte benytter du sykkel til eller fra arbeid?

Er det..... LES OPP

1: Hver dag

2: Noen ganger i uken

3: Minst en gang i uken

4: Sjeldnere

5: Aldri

6: Ikke sikker

HVIS YRKESAKTIV

13c. Hvor ofte benytter du kollektivtransport til eller fra arbeid?

Er det..... LES OPP

1: Hver dag

2: Noen ganger i uken

3: Minst en gang i uken

4: Sjeldnere

5: Aldri

6: Ikke sikker

Merknad (13a-13b): Nye spørsmål (hentet fra hovedundersøkelsen)

15. Så skal vi over til noen spørsmål om gårdsdagen? Først, var du utenfor boligen i går?

1: Ja

2: Nei → GÅ TIL BAKGRUNNSSPØRSMÅL

3: Uoppgitt/Husker ikke

16. Utførte du noen av følgende gjøremål i går?

LES OPP. FLERE SVAR MULIG

- 1: Reise til/fra arbeid/skole eller reiser i tilknytning til arbeidet
- 2: Kjøring/følgning av andre for ulike formål
- 4: Innkjøp eller andre ærend
- 5: Egen fritidsaktivitet utenfor hjemmet (kino, idrett, møter, jogging, sykling, etc.)
- 6: Besøkte slekt, venner og naboer, sosialt samvær sykebesøk, etc.)
- 9: Nei, ingen av dem
- 10: Uoppgitt/husker ikke

Merknad (16): Svarkategoriene som i hovedundersøkelsen

HVIS FØRERKORT FOR BIL OG TILGANG TIL BIL

17. Hvilke muligheter hadde du til å bruke bil til egen kjøring igår?

- 1: Hele dagen
- 2: Bare på dagtid (til kl. 17.00)
- 3: Bare på kveldstid (etter kl. 17.00)
- 4: Ikke tilgang til bil igår
- 5: Uoppgitt/ikke sikker

HVIS UOPPGITT/HUSKER IKKE PÅ SPM 15 OG ALT 9 ELLER 10 I SPØRSMÅL 16 → GÅ TIL BAKGRUNNSSPM

18. Vi skal nå se litt nærmere på de reisene du hadde igår?

Med reise så mener vi alle de turene fra et sted til et annet du hadde utenfor hjemmet enten de var korte eller lange. F. eks. dersom du dro hjemmefra for å handle, regnes turen til butikken som en reise, og turen hjem fra butikken som en reise.

19. Hvis vi tar den første reisen din igår. Hvor startet reisen fra?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted

HVIS ANNET STED

20. Var dette i en annen kommune enn der du bor?

I tilfelle, hvilken kommune?

- 1: Stavanger
- 2: Sandnes
- 3: Hå
- 4: Gjesdal
- 5: Sola
- 6: Randaberg
- 7: Klepp

- 8: Time
9: Strand
10: Rennesøy
11: Nei, det var i hjemstedskommunen
12: Annen kommune
21. Hva var hovedformålet med reisen?
HVIS TVIL, SPØR HVA RESPONDENTEN GJORDE DA HAN/HUN KOM FRAM
VED FLERE FORMÅL, VELG DET FORMÅLET RESP. MENER VAR VIKTIGST. REISER SOM
ENDER I BOSTED KODES UT FRA GJØREMÅL PÅ STARTSTED
- 1: Arbeidsreise (til/fra arbeid)
2: Skolereise (til/fra skole)
3: Tjenestereise (reise i arbeid)
4: Innkjøp av dagligvarer
5: Alle andre innkjøp
6: Medisinske tjenester/ærend
7: Andre private ærend (bank, post, reisebyrå osv)
8: Hente/bringe/følge barn (barnehage, park, dagmamma, skole)
9: Andre hente-/bringe-/følge-reiser
10: Besøk (privat besøk hos familie, venner)
11: Fornøyelse/underholdning (kino, teater, museum osv.)
12: Organisert fritidsaktivitet (idrett, politikk, religion)
13: Annen fritid og rekreasjon
14: Ferie- og helgereise
15: Annet formål (ikke spesifisert – som i hovedundersøkelse)
16: Ubesvart/vet ikke
22. Hvor endte denne reisen? Var det innen samme kommune, eller i en annen kommune?
HVIS ANNEN KOMMUNE, FØLG OPP MED: Hvilken kommune endte reisen?
- 1: Innen samme kommune
2: Stavanger
3: Sandnes
4: Hå
5: Gjesdal
6: Sola
7: Randaberg
8: Klepp
9: Time
10: Strand
11: Rennesøy
12: Ikke sikker
23. Brukte du ett eller flere reisemidler/transportmidler for å komme fram til reisemålet?
OGSÅ GANGE OVER EN VISS AVSTAND MÅ TAS MED

- 1: Ett reisemiddel
- 2: Flere

24a. Hvilket transportmiddel brukte du (først)?

- 1: Til fots
- 2: Sykkel
- 3: Moped
- 4: Motorsykkel
- 5: Bil (kjørte selv)
- 6: Bil (var passasjer)
- 7: Drosje
- 8: Buss i rute
- 9: Turbuss/chartret buss
- 10: Rutebåt/ferge
- 11: Annen båt/fritidsbåt
- 12: Tog
- 13: Fly
- 14: Traktor
- 15: Annet
- 16: Uoppgitt/vet ikke

HVIS FLERE TRANSPORTMIDLER

24c. Brukte du flere transportmidler? I så fall hvilke(t)?

- 1: Til fots
- 2: Sykkel
- 3: Moped
- 4: Motorsykkel
- 5: Bil (kjørte selv)
- 6: Bil (var passasjer)
- 7: Drosje
- 8: Buss i rute
- 9: Turbuss/chartret buss
- 10: Rutebåt/ferge
- 11: Annen båt/fritidsbåt
- 12: Tog
- 13: Fly
- 14: Traktor
- 15: Annet
- 16: Uoppgitt/vet ikke
- 17: Nei, ingen flere=GÅ TIL SPM26

SPØRSMÅL 24 GJENTAS TIL ALLE TRANSPORTMIDLER ER REGISTRERT

HVIS BIL I SPM 24a-x

26. Hvor mange personer var det i bilen?

TIL INTERVJUER: Inkl. respondenten selv

27. Hadde du flere reiser igår?
- 1: Ja → GÅ TIL NESTE REISE
 - 2: Nei → GÅ TIL BAKGRUNNSSPØRSMÅL

Bakgrunnsspørsmål

201. Hva er din høyeste fullførte utdanning?
- 1: Grunnskole/framhaldsskole/realskole
 - 2: Videregående skole
 - 3: Høyskole/universitet
 - 4: Uoppgitt/ikke sikker
203. Hvor mange personer er det husstanden?
Noter antall: _____
205. Hva er husstandens samlede brutto inntekt i året?
- 1: Under 250.000 kr
 - 2: 250-499.000 kr
 - 3: 500-749.000 kr
 - 4: 750.000 og over
 - 5: Ikke sikker, uoppgitt
206. Registrer kjønn?
- 1: Mann
 - 2: Kvinne
207. Det var alt vi hadde å spørre om. Tusen takk for hjelpen, og ha en god kveld videre.