

*Jan Monsrud*

**Eie og bruk av personbil**  
Noen utviklingstrekk 1980-1995

*Jan Monsrud*

**Eie og bruk av personbil**  
Noen utviklingstrekk 1980-1995

## Rapporter

I denne serien publiseres statistiske analyser, metode- og modellbeskrivelser fra de enkelte forsknings- og statistikkområder. Også resultater av ulike enkeltundersøkelser publiseres her, oftest med utfyllende kommentarer og analyser.

## Reports

This series contains statistical analyses and method and model descriptions from the different research and statistics areas. Results of various single surveys are also published here, usually with supplementary comments and analyses.

© Statistisk sentralbyrå, juli 1997

Ved bruk av materiale fra denne publikasjonen, vennligst oppgi Statistisk sentralbyrå som kilde.

ISBN 82-537-4411-0

ISSN 0806-2056

## Emnegruppe

10.12 Transport og kommunikasjon

## Emneord

Bilbruk

Personbiler

Reiseformål

Transportytelser

Design: Enzo Finger Design

Trykk: Statistisk sentralbyrå

<b>Standardtegn i tabeller</b>	<b>Symbols in tables</b>	<b>Symbol</b>
Tall kan ikke forekomme	Category not applicable	.
Oppgave mangler	Data not available	..
Oppgave mangler foreløpig	Data not yet available	...
Tall kan ikke offentliggjøres	Not for publication	:
Null	Nil	-
Mindre enn 0,5 av den brukte enheten	Less than 0.5 of unit employed	0
Mindre enn 0,05 av den brukte enheten	Less than 0.05 of unit employed	0,0
Foreløpige tall	Provisional or preliminary figure	*
Brudd i den loddrette serien	Break in the homogeneity of a vertical series	—
Brudd i den vannrette serien	Break in the homogeneity of a horizontal series	
Rettet siden forrige utgave	Revised since the previous issue	r

# Sammendrag

Jan Monsrud

## Eie og bruk av personbil

Rapporter 97/10 - Statistisk sentralbyrå 1997

### Sterk økning i kvinnenes bilbruk

Mye av veksten i personbilbruken etter 1980 kan forklares med veksten i kvinnenes bilbruk. Fra et relativt beskjedent transportomfang i 1980 (2,4 milliarder kjørte kilometer), doblet kvinnene sin kjørelengde i løpet av de neste sju årene til 4,9 milliarder kjørte kilometer (1987). Kvinnenes andel av kjørte kilometer i alt økte dermed fra 16 til 24 prosent. I 1995 var andelen steget til 28 prosent eller 6,3 milliarder kilometer. Den relative veksten i kvinnenes bilbruk i hele 15-årsperioden var på 163 prosent, mens den for mennene var på 33 prosent. Dette resulterte i en like sterk absolutt økning for begge kjønnene fra 1980 til 1995 (ca. 4 milliarder kjørte kilometer). Det er forskjeller mellom kjønnene når det gjelder til hvilke formål bilen benyttes. Kvinnenes bilbruk utgjøres av formål som kjennetegnes av korte turer i større grad enn for mennenes vedkommende. For eksempel utgjorde kvinnenes kjøring til og fra skole og barnehage 5 prosent i 1995 sammenlignet med 2 prosent av mennenes kjøring. Den gjennomsnittlige turlengden for kvinner var 11,3 kilometer i 1995, eller ca. 68 prosent av mennenes.

### Regionale tall

I 1980 lå Oslo på topp når det gjaldt både transportytelser og personbiler registrert. Hele 1,8 milliarder kjørte kilometer og 3,3 milliarder personkilometer ble utført av de vel 146 200 bilene registrert i dette fylket. Dette utgjorde nesten 12,5 og 11,5 prosent av henholdsvis kjørte kilometer og personkilometer i hele landet. I påfølgende 15-årsperiode fikk vi en sterk økning i biltrafikken for alle fylker med unntak av Oslo hvor veksten var langt mer moderat. Kjørte kilometer for personbiler registrert i Oslo økte riktignok til 2,2 milliarder eller med 22 prosent fra 1980 til 1995, men økningen for resten av landet (eksklusive Oslo) var på 54 prosent. Den sterkeste relative veksten var i Sogn og Fjordane 74 prosent. I 1995 finner vi Akershus på topp med henholdsvis 2,7 milliarder kjørte kilometer, 4,6 milliarder personkilometer og drøyt 184 000 biler. Til sammenligning ble det utført et persontransportarbeid av biler registrert i Finnmark på 0,6 milliarder personkilometer.

### Bilens alder

Vi finner store endringer i omfanget av personbilbruken etter bilens alder fra 1980 til 1995. Det var spesielt store endringer fra 1987 til 1995 for de nyeste bilene (0-4 år). Den absolutte kjørelengden er nesten halvert, fra 9,9 milliarder kilometer til 5,5 milliarder for disse bilene. Også i 1980 var kjørelengden høyere med 7,4 milliarder kilometer. Disse differansene er ikke overraskende tatt i betraktning at tallet på nyere personbiler var betydelig lavere i 1995 enn i både 1980 og 1987. For de eldste bilene viser resultatene motsatt tendens. 7,3 milliarder kilometer ble kjørt av personbiler eldre enn 10 år i 1995. Dette tilsvarte en andel på 32 prosent. Tilsvarende prosenttall for 1980 og 1987 var henholdsvis 12,5 og 16,5.

### Reiseformål

Kjøring til og fra arbeid og til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos slekt og kjente, er de to formålene hvor personbilen er mest benyttet. Andelene er relativt konstante i de tre undersøkelsene (1980, 1987 og 1995) med henholdsvis 25 og 26 prosent av kjørte kilometer i 1995. Dette tilsvarte om lag 5,8 milliarder kilometer for begge reiseformålene. Kjøring til og fra skole og barnehage utgjorde 0,6 milliarder kilometer eller 2,8 prosent. Måler vi transportytelsene i personkilometer i stedet for kjørte kilometer, finner vi at andelen kjøring til og fra arbeid har falt til 18 prosent i 1995, mens kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk øker til 31 prosent. Forklaringen er forskjellene i det gjennomsnittlige personbelegget. Mens det gjennomsnittlige personbelegget for kjøring til og fra arbeid var på bare 1,23 i 1995, var personbelegget for kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk 2,10. Det høyeste gjennomsnittlige personbelegget finner vi i samband med helge- og feriekjøring med 2,49. Dette er imidlertid lavere sammenlignet med både 1980 (2,77) og 1987 (2,66). Også det gjennomsnittlige personbelegget i alt viser en nedadgående tendens fra 1,98 i 1980 til 1,82 i 1987 og 1,78 i 1995.

**Emneord:** Bilbruk, Personbiler, Reiseformål, Transportytelser

# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	3
<b>Figurregister</b> .....	6
<b>Tabellregister</b> .....	8
<b>1. Innledning</b> .....	9
<b>2. Oversyn</b> .....	10
2.1. Innenlandske transportytelser .....	10
2.2. Personbilparken .....	10
2.3. Førstegangsregistrerte personbiler .....	11
2.4. Veinettet .....	11
<b>3. Bilførerens kjønn</b> .....	12
3.1. Kjørte kilometer/transportytelser .....	12
3.2. Hvorfor så sterk økning i bilbruken blant kvinner? .....	13
3.3. Flere og lengre turer .....	13
3.4. Noen utvalgte reisemål .....	14
3.5. Forutsetninger og konsekvenser .....	15
<b>4. Personbilens alder</b> .....	17
4.1. Personbiler eldre enn 10 år .....	17
4.2. Personbiler nyere enn 5 år .....	18
4.3. Reisemålet med turen .....	19
<b>5. Sesong- og ukevariasjoner</b> .....	21
5.1. Kvartal .....	21
5.2. Måned .....	22
5.3. Ukedag .....	23
<b>6. Reisemål</b> .....	26
6.1. Trafikkarbeid (kjørte kilometer) .....	26
6.2. Transportarbeid (personkilometer) .....	27
6.3. Personbelegg .....	29
6.4. Turer .....	29
6.5. Personer transportert .....	29
6.6. Noen eksponeringstall .....	32
<b>7. Regionale variasjoner</b> .....	33
7.1. Innledning .....	33
7.2. Kjørte kilometer .....	34
7.3. Personkilometer og personbelegg .....	35
7.4. Reisemål .....	35
7.5. Kjøring innen/mellom fylker .....	36

---

<b>8. Annen personbilstatistikk</b> .....	38
8.1. Biler vraket mot pant .....	38
8.2. Fortsatt gamle biler .....	38
8.3. Veitrafikkulykker med personskade .....	39
8.4. Personbilen som skatteobjekt .....	40
<b>9. Metode og datagrunnlag</b> .....	41
9.1. Historikk .....	41
9.2. Eie og bruk av personbil 1995 .....	42
<b>10. Sentrale begreper og kjennemerker</b> .....	43
<b>11. Utvalg, frafall, målings- og bearbeidingsfeil</b> .....	44
<b>Litteratur</b> .....	47
<b>Vedleggstabeller</b> .....	48
<b>Tidligere utgitt på emneområdet</b> .....	55
<b>De sist utgitte publikasjonene i serien Rapporter</b> .....	56

---

# Figurregister

## Oversyn

2.1.	Innenlandsk persontransport. 1946-1995. Mill. passasjerkm .....	10
2.2.	Registrerte personbiler og motorkjøretøyer i alt. 1950-1996 .....	10
2.3.	Førstegangsregistrerte personbiler. 1955-1995 .....	11
2.4.	Offentlige veier etter type vei. 31. desember 1995. Prosent .....	11
2.5.	Offentlige veier. 31. desember. 1840-1995. Km .....	11

## 3. Bilførerens kjønn

3.1.	Kjørte kilometer etter kjønn .....	12
3.2.	Andel kjørte kilometer etter kjønn .....	12
3.3.	Antall barn i barnehage .....	13
3.4.	Førerkort og kjørte kilometer. Kvinner. Indeks 180 = 100 .....	13
3.5.	Andel turer på 10 kilometer eller mer, etter kjønn .....	13
3.6.	Andel kjørte kilometer etter utvalgte formål og kjønn. 1995 .....	14
3.7.	Gjennomsnittlig personbelegg etter kjønn .....	15
3.8.	Førerkortinnehavere. Klasse B +BE etter innehaverens kjønn. 1980-1995 .....	15
3.9.	Veitrafikkulykker. Drepte eller skadde bilførere, etter kjønn. 1980-1995 .....	15
3.10.	Veitrafikkulykker. Skadde eller drepte bilførere pr.milliard kilometer, etter kjønn .....	16

## 4. Personbilens alder

4.1.	Kjørte km etter bilens alder .....	17
4.2.	Personbiler eldre enn 10 år. Andel kjørte km og andel av bestanden .....	17
4.3.	Personbiler eldre enn 10 år. Bestandstall .....	18
4.4.	Gjennomsnittlig årlig kjørelengde for personbiler eldre enn 10 år .....	18
4.5.	Andel kjørte kilometer etter bilens alder. 1980 .....	18
4.6.	Andel kjørte km etter bilens alder. 1995 .....	18
4.7.	Personbiler nyere enn 5 år. Kjørte kilometer og bilbestand. 1980=100. ....	19
4.8.	Tallet på personbiler nyere enn 5 år .....	19
4.9.	Andelen kjørte kilometer for personbiler nyere enn 5 år og eldre enn 10 år i forhold til disse gruppens totale bruksomfang, etter formål. 1995 .....	20
4.10.	Kjørte kilometer for personbiler nyere enn 5 år og eldre enn 10 år, etter formål. 1995 .....	20

## 5. Sesong- og ukevariasjoner

5.1.	Kjørte kilometer de enkelte kvartalene. 1980, 1987 og 1995. Mill. km .....	21
5.2.	Andelen kjørte kilometer etter kvartal. 1995 .....	21
5.3.	Kjørte kilometer de enkelte kvartalene, etter reiseformål. 1995 .....	22
5.4.	Kjørte kilometer. Juli og gjennomsnitt for de øvrige månedene. Mill. km .....	22
5.5.	Helge- og feriekjøring. Kjørte kilometer i juli. Mill. km .....	22
5.6.	Helge- og feriekjøring. Andel kjørte kilometer i juli og for de øvrige månedene. Prosent .....	23
5.7.	Kjørte kilometer de enkelte ukedagene. Mill. km .....	23
5.8.	Kjørte kilometer de enkelte ukedagene for noen reiseformål. 1995. Mill. km .....	24
5.9.	Kjørte kilometer på søndag, etter to reiseformål. Mill. km .....	25
5.10.	Andel kjørte kilometer og personkilometer i de enkelte ukedagene. 1995. Prosent .....	25
5.11.	Tallet på turer etter ukedag. Mill. turer .....	25

## 6. Reiseformål

6.1.	Kjørte kilometer etter reiseformål. Mill. km .....	26
6.2.	Andel kjørte kilometer etter reiseformål. Prosent .....	27
6.3.	Personkilometer etter reiseformål. Mill. km .....	28
6.4.	Andel kjørte kilometer og personkilometer, etter reiseformål. 1995 .....	28
6.5.	Personbelegg etter reiseformål .....	30
6.6.	Tallet på turer etter reiseformål .....	30
6.7.	Gjennomsnittlig turlengde, etter reiseformål. Kilometer .....	31
6.8.	Personer transportert etter reiseformål .....	31

**7. Regionale variasjoner**

7.1.	Bestanden av personbiler. Fylke. 1980 og 1995 .....	33
7.2.	Antall personer pr. personbil. Fylke. 1980 og 1995 .....	33
7.3.	Kjørte kilometer. Fylke. 1980 og 1995 .....	34
7.4.	Økningen i tallet på kjørte kilometer fra 1980 til 1995. Fylke. Prosent .....	34
7.5.	Personkilometer. Fylke. 1980 og 1985 .....	36
7.6.	Personbelegg. Fylke. 1980 og 1995 .....	36
7.7.	All kjøring med biler registrert i de ulike fylkene og disse bilenes kjøring innen eget fylke. 1995. Mill. km .	37
7.8.	Bilenes kjøring innen eget fylke i forhold til disse bilenes totale kjøring. 1995. Prosent .....	37
7.9.	Personbilenes interne transporter i andre fylker enn registreringsfylket. 1995. Mill. km .....	37
7.10.	Personbiler registrert i andre fylkers andel av all intertransporten innen de ulike fylkene. 1995. Prosent ..	37

**8. Annen personbilstatistikk**

8.1.	Personbiler vraket mot pant .....	38
8.2.	Gjennomsnittsalder for personbiler .....	38
8.3.	Gjennomsnittsalder for personbiler. Fylke. 1970 og 1996 .....	38
8.4.	Registrerte personbiler etter bilenes alder. 31. desember 1996. Prosent .....	39
8.5.	Personbiler innblandet i veitrafikkulykker, registrerte personbiler og folkemengde. 1960-1995. 1960=100	39
8.6.	Personer drept eller skadd pr. milliard personkilometer, etter transportmåte. 1995 .....	39
8.7.	Statens skatter og avgifter på samferdselsmidler og utgifter til veier (inkl. mva.). 1965-1995. Mill. kr .....	39
8.8.	Statens inntekter av biltrafikken. 1995. Prosent .....	40
8.9.	Bensinavgift og engangsvavgift på motorvogner. 1980-1996. Mill. kr (inkl. mva.) .....	40



---

# Tabellregister

---

## 4. Personbilens alder

5.1. Kjørte kilometer de enkelte kvartaler etter reiseformål. 1995. 1 000 km .....	21
5.2. Kjørte kilometer de enkelte ukedagene. 1 000 km .....	23

---

## 7. Regionale variasjoner

7.1. Noen nøkkeltall .....	35
----------------------------	----

---

# 1. Innledning

Rapporten tar hovedsakelig for seg *bruken* av personbil i Norge og endringer som har skjedd de seneste 15 årene. Resultatene viser blant annet kjørelengder, personbelegg og reiseformål. Det er også gitt sesongtall og regionale tall. Resultatene bygger på de tre siste personbilundersøkelsene i henholdsvis 1980, 1987 og 1995. Undersøkelsene bygger på et utvalg av kjøretøybestanden på ca. 50 000 personbiler. Det knytter seg derfor en viss usikkerhet til de mer detaljerte resultatene. Bakgrunn og formål for undersøkelsene, gjennomføring og datagrunnlag er nærmere beskrevet i kapittel 9 (Metode og datagrunnlag). Hovedformålet med rapporten er å beskrive og i mindre grad å kommentere hvorfor og hvordan.

Det innledes med et kapittel (2) som kort redegjør for personbilens bruksomfang og betydning i dagens samfunn; dagens personbilbestand og utviklingen av denne over tid og personbilens transportytelser sammenholdt med kollektive transportmidler.

I kapitlene 3 til og med 7 beskrives de viktigste momentene som kjennetegner bilbruken og forskjellene i denne. Disse kapitlene tar utgangspunkt i data fra de tre siste undersøkelsene. I kapittel 7 (Regionale variasjoner) er det ikke lagt opp til en detaljert gjennomgang av hvert enkelt fylke. Bare noen hovedtrekk ved struktur og utvikling på regionalt nivå er kommentert.

I kapittel 8 er det tatt inn en del annen relevant statistikk knyttet til personbil og personbilbruk. For eksempel vises statens inntekter av biltrafikken og biler vasket mot pant. Vi betaler en pris for vår mobilitet i form av forurensning, støy og veitrafikkulykker. De miljømessige sidene ved bilbruken er ikke berørt i denne rapporten. Kapitlet gir imidlertid noen data om personbilulykkene.

I kapittel 9 beskrives undersøkelsene nærmere og i 10. kapittel er noen begreper og kjennemerker som benyttes i rapporten, definert.

11. og siste kapittel beskriver usikkerheter og svakheter i resultatene (Utvalg, frafall, målings- og

bearbeidingsfeil). Tabellvedlegget omfatter i alt 16 tabeller for 1995. En gjør oppmerksom på at mens det i tabellene er tallstørrelser merket "uoppgitt", er disse proratafordelt i selve rapporten.

## 2. Oversyn

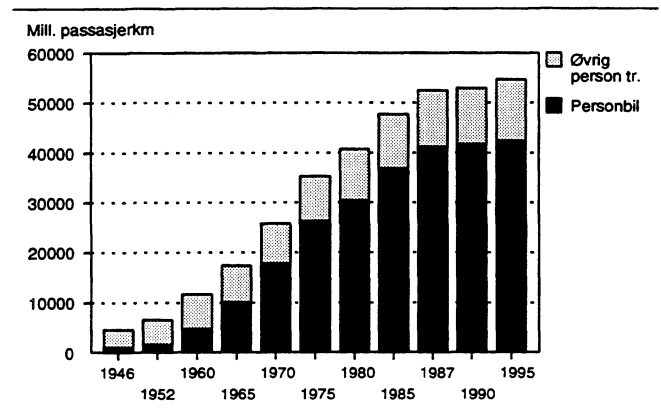
Formålet med dette kapitlet er å gi relevant bakgrunnsinformasjon til de påfølgende kapitler om resultatene fra undersøkelsene "Eie og bruk av personbil", hvilket omfang og betydning personbilbruken har i dagens transportbilde, og utviklingen i personbilparken over tid.

### 2.1. Innenlandske transportytelser

Det totale innenlandske transportarbeidet utgjorde 54,6 milliarder personkilometer i 1995. Av dette stod personbilene for hele 78 prosent, eller 42,4 milliarder personkilometer. Dette viser hvilken betydning personbilen har i dagens samfunn. Vi skal ikke lenger tilbake i tid enn til 1960 for å finne at personbilenes andel av det totale transportarbeidet utgjorde bare 40 prosent, eller knapt 4,8 milliarder personkilometer. Det framgår av figur 2.1 at det var en betydelig vekst i det totale persontransportarbeidet til og med 1987 og at det var personbilen som stod for denne økningen. Fra 1980 til 1987 økte personbilenes transportarbeid fra 30,4 milliarder til 41,2 milliarder personkilometer, en økning på drøyt 35 prosent. Til sammenligning økte øvrig persontransport med 0,9 milliarder, til 11,2 milliarder personkilometer i samme tidsrom. Fra og med 1987 har det imidlertid vært en mer moderat økning også i personbilenes transportarbeid. Fra 1987 til 1995 økte personbilenes transportarbeid med bare 3 prosent eller 1,1 milliarder personkilometer. I denne perioden finner vi en sterkere vekst i den øvrige persontransporten, med en økning på nesten 1,5 milliarder personkilometer eller 13 prosent.

Personbilen står for om lag fire femtedeler av persontransporten.

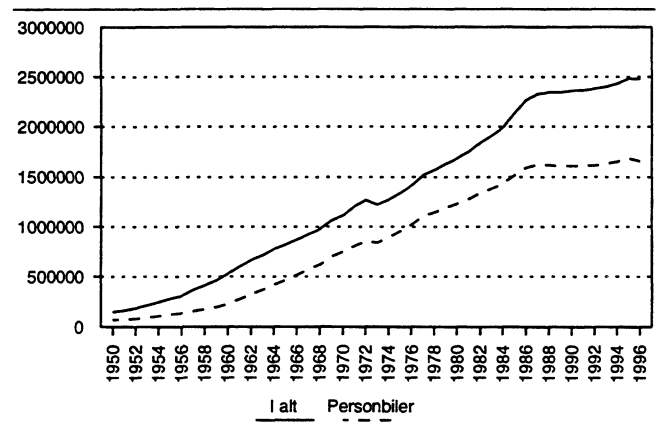
Figur 2.1. Innenlandsk persontransport. 1946-1995. Mill. passasjerkm



### 2.2. Personbilparken

Den første bilen ble tatt i bruk i Norge så tidlig som i 1896. Det var likevel først i løpet av 1914 vi passerte 1 000 kjøretøyer. Som vi ser av figur 2.2, vokste personbilbestanden jevnt og trutt etter opphevelsen av importrestriksjonene (10. oktober 1960). Dette gjorde personbilen tilgjengelig for allmennheten, og la grunnlaget for veksten i transportytelsene med personbil omtalt under pkt. 2.1 ovenfor.

Figur 2.2. Registrerte personbiler og motorkjøretøyer i alt. 1950-1996



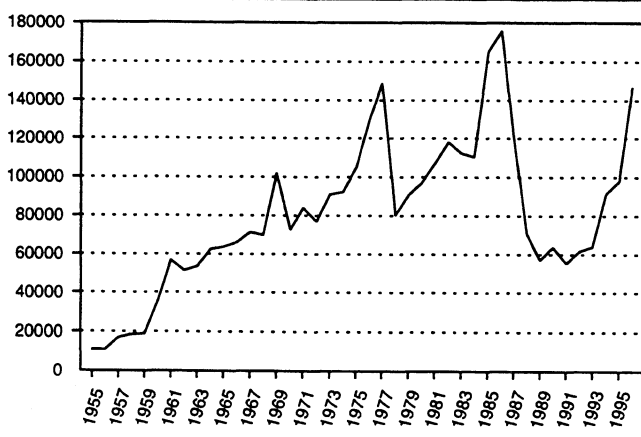
Ved utgangen av 1980 var det registrert 1 233 600 personbiler i landet sammenlignet med 1 623 100 pr. 31. desember 1987. Tilveksten i personbilparken var således på nærmere 400 000 i løpet av denne sju-årsperioden (knappt 32 prosent økning). Etter 1987 kan vi imidlertid se at veksten i personbilparken har vært atskillig mer moderat. Ved utgangen av 1995 var det registrert 1 684 700 personbiler. Den lave veksten i personbilbestanden fra 1987 til 1995 må ses i sammenheng med det lave tallet på nyregistreringer i perioden 1987 til 1995. Ved utgangen av 1996 var personbilbestanden redusert til 1 661 000. Dette er en nedgang i personbilbestanden på om lag 23 700 sammenlignet med året før. Det skal da tas i betraktning at 211 300 personbiler ble vraket mot pant i 1996. Dette var mer enn en tredobling sammenlignet med året før og er nærmere omtalt i kapittel 8.

### 2.3. Førstegangsregistrerte personbiler

Figur 2.3 viser at det årlige personbilsalget stort sett økte til og med 1977. Etter dette har tallet på førstegangsregistrerte personbiler vært langt mindre forutsigbart. En foreløpig topp ble nådd i 1985 og 1986 med henholdsvis 165 000 og 176 000 førstegangsregistrerte personbiler. I 1987 falt salget med 32 prosent til drøyt 119 000 personbiler. Dette var starten på en ytterligere nedgang i personbilsalget. I perioden 1988 til og med 1993 ble det i gjennomsnitt førstegangsregistrert knapt 62 000 personbiler årlig. Bunnvået ble nådd i 1991 med bare 53 000 førstegangsregistrerte personbiler. En må helt tilbake til 1963 for å finne et lavere tall (48 000). Først i 1994 skjøt nybilsalget fart med 91 300 solgte biler. Så mye som 146 800 personbiler ble førstegangsregistrert i 1996. Av dette var 21 800 bruktimportert.

Det ble førstegangsregistrert 146 800 personbiler i 1996. Det er likevel et godt stykke igjen til "toppåret" 1986 hvor det ble registrert 176 000 personbiler.

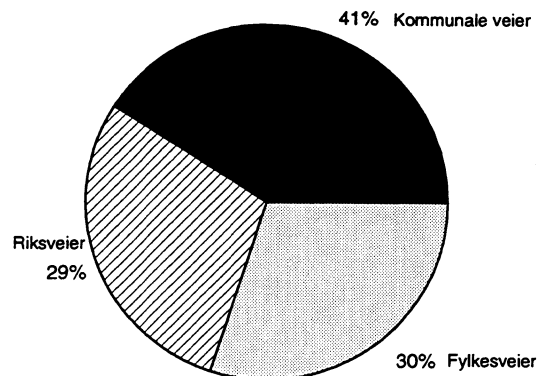
Figur 2.3. Førstegangsregistrerte personbiler. 1955-1995



### 2.4. Veinettet

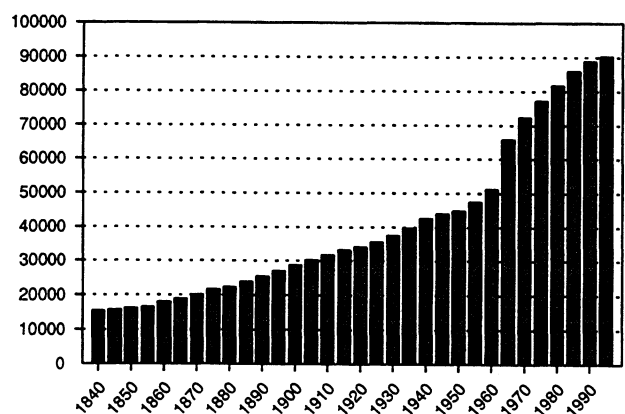
En grunnleggende forutsetning for den sterke økningen vi har sett i tallet på både biler og bruksomfang/transportytelser, er nødvendigvis et veinett som holder mål. Ved utgangen av 1995 var det i alt 90 262 kilometer offentlige veier her i landet. Mens figur 2.4 viser andelen riks-, fylkes- og kommunale veier pr. 31. desember 1995, ser vi av figur 2.5 utviklingen i lengden av det offentlige veinettet over tid. Figuren viser en spesielt sterk økning i tidsrommet 1960-1970. Hovedårsaken til dette er imidlertid den nye veiloven av 1964. Veiloven definerte også gatenettet i byene som en del av det offentlige veinettet. Ser en bort fra dette, viser figur 2.5 en forholdsvis jevn økning i perioden 1840-1995. Antall kilometer offentlig vei ble fordoblet fra 1840 til 1905. En ny fordobling fant sted i neste 65-årsperiode fram til 1970. Fra 1970 til 1980 var det en økning i kilometer offentlig vei på 9 500 (13 prosent), og i perioden 1980 til 1995 på 8 500 kilometer (10,5 prosent).

Figur 2.4. Offentlige veier etter veitype. Prosent. 31. desember 1995



Mens det i 1960 var 4,4 personbiler pr. kilometer offentlig vei, var tallet steget til 15,1 i 1980 og 18,7 i 1995.

Figur 2.5. Offentlige veier. 31. desember. 1840-1995. Km



### 3. Bilførerers kjønn

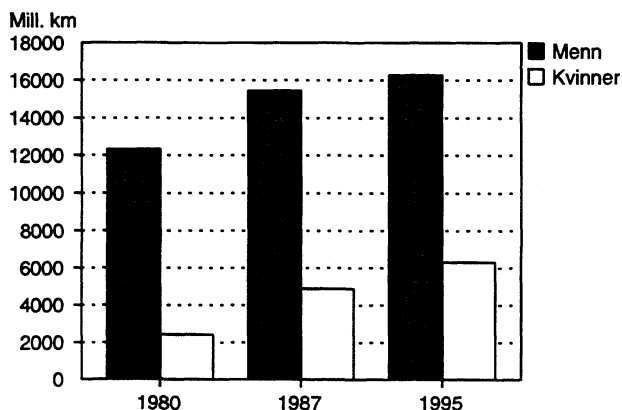
#### 3.1. Kjørte kilometer/transportytelser

I 1980 ble det kjørt drøyt 14,7 milliarder kilometer med personbil. Kvinnene stod for 16 prosent av dette, eller drøyt 2,4 milliarder kilometer. Ser vi derimot noe utover på 1980-tallet til og med 1987, finner vi en betydelig økning i kvinnenes bilbruk. Som vist i figur 3.1, doblet faktisk kvinnene sin kjørelengde til 4,9 milliarder kilometer i løpet av disse sju årene. Mennenes kjørelengde økte riktignok noe mer (3,1 milliarder kilometer), men kvinnenes andel av kjørte kilometer i alt steg til 24 prosent. Den totale kjørelengden for kvinner og menn var således på henholdsvis 4,9 og 15,4 milliarder kilometer i 1987.

Figur 3.1 viser dessuten at selv om personbiltrafikken også økte i perioden 1987 til 1995, var økningen langt mer moderat enn i foregående sjuårsperiode. Dette er mest tydelig i mennenes bilbruk. Som vi tidligere har sett var økningen for mennene på nesten 3,1 milliarder kilometer i perioden 1980-1987. Fra 1987 til 1995 var økningen derimot på knapt 0,9 milliarder til 16,3 milliarder kilometer. Kvinnene økte sin samlede kjørelengde med 1,4 milliarder kilometer i denne perioden til 6,3 milliarder kilometer i 1995.

Mens kvinnene mer enn fordoblet sin samlede kjørelengde fra 1980 til 1987, var mennenes tilsvarende økning knapt 25 prosent.

Figur 3.1. Kjørte kilometer etter kjønn. Mill. km

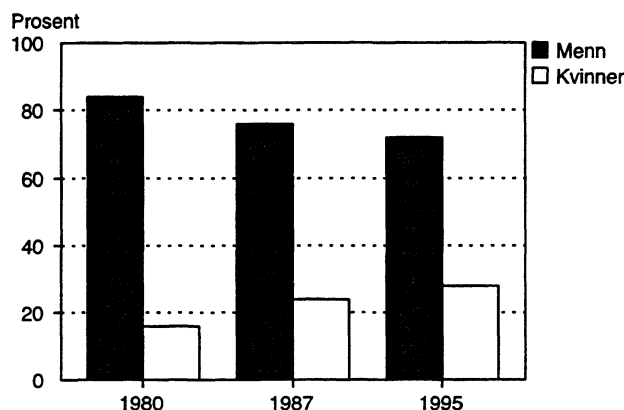


Dette betyr at kvinnene faktisk stod for 63 prosent av den samlede økningen i personbilbruken målt i kilometer i denne perioden (1987-1995). Selv om kvinnenes personbilbruk nå øker mer enn mennenes, også absolutt sett, indikerer tallene likevel en avtagende vekst i bilbruken også for kvinnene. Veksten i kvinnenes personbilbruk var tross alt over 1 milliard kilometer, eller 42 prosent lavere i den siste perioden sammenlignet med 1980 til 1987.

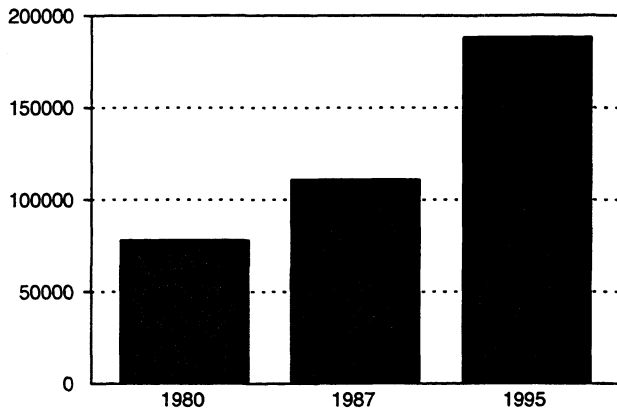
Som tidligere påpekt, og som vist i figur 3.2, var kvinnenes andel av den totale personbiltransporten målt i kjørte kilometer 16 prosent i 1980 og 24 prosent i 1987. I 1995 var andelen steget til 28 prosent. Dette poengterer ytterligere kvinnenes sterke fremmarsj som bilister i perioden etter 1980.

Mens kvinnenes samlede kjørelengde økte med 1,4 milliarder kilometer fra 1987 til 1995, økte mennenes kjørelengde med 0,8 milliarder kilometer.

Figur 3.2. Andel kjørte kilometer etter kjønn. Prosent



Figur 3.3. Antall barn i barnehage

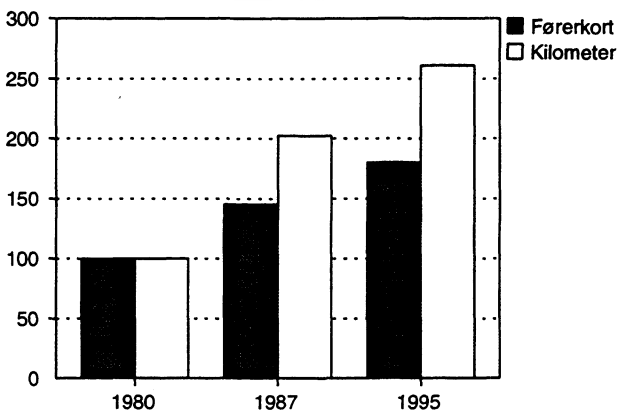


### 3.2. Hvorfor så sterk økning i bilbruken blant kvinner?

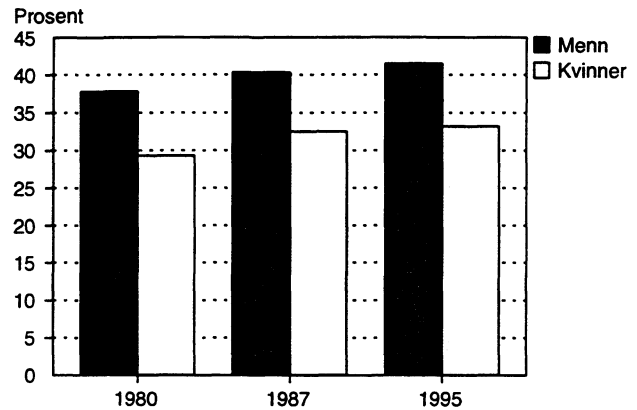
Det er mange faktorer som hver for seg eller sammen er med på å forklare den kraftige veksten i personbilbruken blant kvinnene. Blant de mest grunnleggende årsakene er endringene i familiestruktur og arbeidsliv. Selv om denne rapportens målsetting er å beskrive de faktiske forhold vedrørende personbilbruken og endringer de siste 15 år, er det nedenfor likevel fokusert noe på annen relevant statistikk som kan bidra til å kaste lys over den observerte økningen i kvinnenes bilbruk:

- Det har vært en betydelig vekst i tallet på kvinner i arbeid. Arbeidskraftundersøkelsen i Statistisk sentralbyrå viser at 786 000 kvinner var yrkesaktive (sysselsatt) i 1980. Tilsvarende tall i 1987 var 938 000, en økning på 21 prosent. Fra 1987 har veksten vært mer moderat slik at statistikken for 1995 viser et tall for yrkesaktive kvinner på 953 000.
- Antall barn i barnehage, se figur 3.3, økte fra 78 000 i 1980 til 111 000 i 1987. I 1995 var tallet økt til 188 000.
- Til sist kan vi nevne økningen i tallet på enslige mødre på ca. 60 prosent fra 1980 til 1995.

Figur 3.4. Førerkort og kjørte kilometer. Kvinner. Indeks 1980 = 100



Figur 3.5. Andel turer på 10 kilometer eller mer, etter kjønn



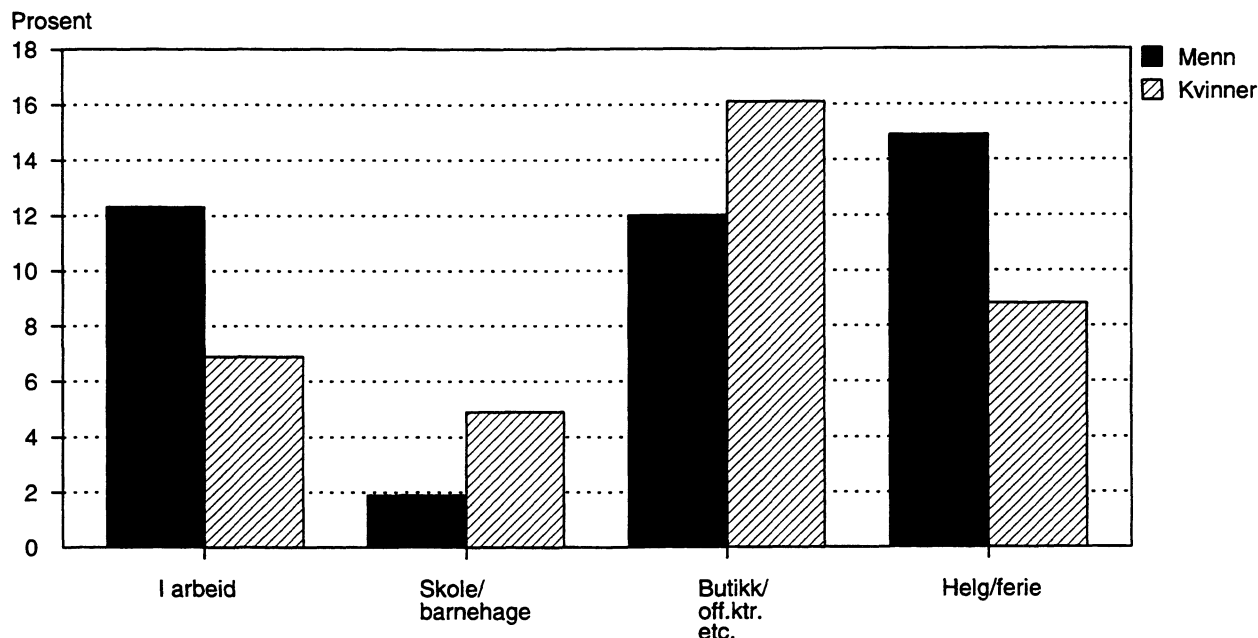
### 3.3. Flere og lengre turer

Dette var noen momenter i forklaringen på hvorfor kvinner får et større behov enn tidligere for mobilitet og dermed også for egne personbiltransporter. Figur 3.4 viser at kvinnenes bilbruk i perioden 1980 til 1995 økte mer enn den (nesten) fordoblingen vi kan registrere i tallet på førerkort blant kvinner i denne perioden. Økningen i tallet på kjørte kilometer pr. førerkort fra knapt 3 800 kilometer i 1980 til 5 400 kilometer i 1995 kan bety flere turer pr. førerkort, økt turlengde eller en kombinasjon av begge.

For kvinnenes vedkommende finner vi at mens tallet på turer utgjorde knapt 230 millioner i 1980, var tallet steget til drøyt 534 millioner i 1995, en økning på 130 prosent. Ettersom økningen i kjørelengden for kvinner var på 161 prosent i denne perioden, kan det fastslås at vi både har fått flere turer pr. førerkort og økt turlengde. Den gjennomsnittlige turlengden økte fra 10,2 kilometer i 1980 til 11,3 kilometer i 1995. Økningen i samlet årlig kjørelengde for mennene fra 12,3 til 16,3 milliarder kilometer, er også et resultat av flere og lengre turer. Figur 3.5 viser at andelen turer på 10 kilometer eller mer, øker for begge kjønn fra 1980 til 1995. Tallet på turer med menn bak rattet økte i hele perioden med drøyt 120 til 940 millioner, mens den gjennomsnittlige transportlengden pr. tur økte fra 14,6 til 16,5 kilometer, altså betydelig lengre enn en gjennomsnittstur for en kvinnelig bilist. Dette framgår også av at mens kvinnenes andel av kjørte kilometer utgjorde 28 prosent, er tilsvarende tall for andelen turer 36 prosent i 1995. Vi skal se i det etterfølgende at kvinnene har en større relativ andel av sin kjøring innen de formål som kjennetegnes av korte turer.

Den gjennomsnittlige turlengden for menn var 16,5 kilometer i 1995. Gjennomsnittsturen for kvinner var 11,3 kilometer.

Figur 3.6. Andel kjørte kilometer etter utvalgte formål og kjønn. 1995. Prosent



### 3.4. Noen utvalgte reiseformål

Kjøring til og fra skole og barnehage og til og fra butikk, offentlig kontor og lege er de to reiseformålene med kortest gjennomsnittlig turlengde, ca. 8 kilometer for begge formålene i 1995. For helge- og feriekjøring er den gjennomsnittlige turlengden 66 kilometer.

Målt i kjørte kilometer er kjøring til og fra skole og barnehage relativt ubetydelig, jf. figur 3.6. Denne type kjøring viser likevel interessante forskjeller mellom kjønnene. De tre undersøkelsene (1980, 1987 og 1995) viser alle at for mennene utgjorde denne type kjøring i underkant av 2 prosent av mennenes totale kjøring. Kvinnenes andel kjøring til og fra skole og barnehage har i hele perioden vært høyere enn mennenes samtidig som den har økt fra 4 prosent i 1980 til nærmere 5 prosent i 1995. Dette, og den generelt sterke økningen i kvinners bilbruk, resulterte i en tredobling i kvinnes kjøring til og fra skole og barnehage i denne perioden til ca. 310 millioner kilometer i 1995. Mens mennene kjørte dobbelt så langt som kvinnene til og fra skole og barnehage i 1980, viser den siste undersøkelsen at også mennene kjørte ganske nøyaktig 310 millioner kilometer i 1995.

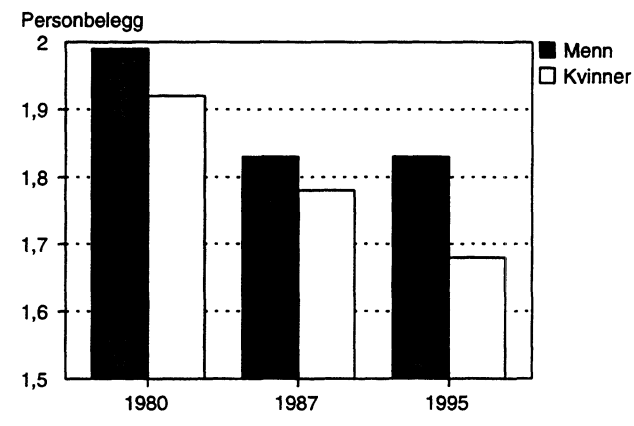
Når det gjelder kjøring til og fra butikk, offentlig kontor og lege, utgjorde dette formålet en andel på drøyt 16 prosent av kvinnes totale transportomfang målt i kilometer i 1995. Tilsvarende andel for mennene var 12 prosent. Dette er relativt betydelige andeler av kjørte kilometer tatt i betraktning gjennomsnittslengden på turen (8 km). Resultatene fra 1995 viser at for kvinnes vedkommende var det bare kjøring til og fra arbeid som samlet hadde flere turer.

Det er fortsatt far som kjører på hytta. Drøyt fire av fem kilometer i samband med helge- og feriekjøring ble utført av menn bak rattet i 1995.

Resultatene fra undersøkelsene viser at det fortsatt er far som er fører av bilen i samband med helge- og ferieturer, men at mor haler noe innpå. Kvinnene kjørte om lag én av åtte kilometer i 1980, men forholdet var nesten 1 til 5,5 i 1995. Andelen helge- og feriekjøring har likevel gått ned i perioden 1980-1995 for kvinnene. Mens andelen av denne type kjøring i forhold til kvinnes totale kjøring, var på 11,4 prosent i 1980 var den falt til drøyt 9 prosent i 1987 og noe under 9 prosent i 1995.

Et annet interessant poeng når det gjelder dette formålet, er de høye tallene for personbelegg og dessuten, forskjellen mellom kjønnene. Mens personbelegget for helge- og ferieturer med mannlige sjåførere var på 2,5 i 1995, var tilsvarende tall for kvinnelige bilførere på 2,2. Basert på en høy andel av kjørte kilometer i alt og et høyt personbelegg, får formålet helge- og feriekjøring en betydelig "vekt" ved beregning av totale beleggstall. Dette formålet kan derfor forklare mye av forskjellen i personbelegget mellom kjønnene.

Figur 3.7. Gjennomsnittlig personbelegg etter kjønn

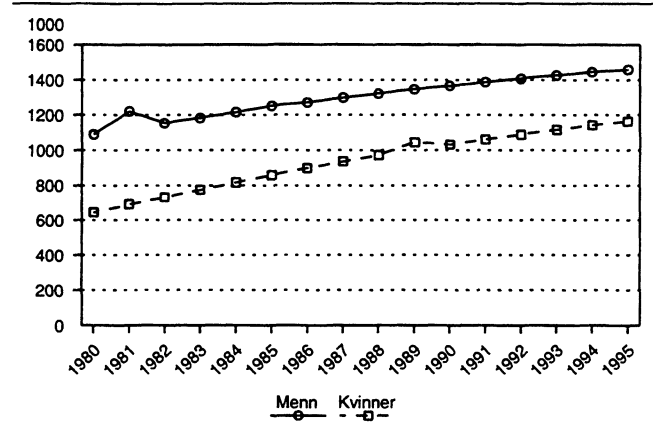


Figur 3.7 viser at kvinnene har lavest personbelegg all kjøring sett under ett både i 1980, 1987 og i 1995, men at forskjellen mellom kjønnene var noe større i 1995 enn tidligere. Personbelegget i 1995 var på 1,68 for kvinner mot 1,83 for menn.

Avslutningsvis under dette punktet må vi kort også berøre arbeidskjøring, både til og fra arbeid og kjøring i arbeid. Selv om andelen av kvinnenes kjøring i arbeid bare har økt svakt fra 1980 til 1995, er likevel kjørelengden tredoblet til 435 millioner kilometer. For mennene finner vi faktisk en nedgang på 3 prosent til 2,0 milliarder kilometer i 1995. Til tross for kvinnenes økning i personbilbruken i samband med dette reiseformålet, utgjør kvinnenes andel av all kjøring i arbeid fortsatt bare 18 prosent. Andelen er likevel tredoblet sammenlignet med 1980. Vær imidlertid oppmerksom på at verken varebiler klasse 1 eller klasse 2 er med (begge under 1 tonn nyttelast og hhv. under og over 2,2 tonn totalvekt). Det har vært en sterk vekst i denne varebilparken (under 1 tonn nyttelast) de siste 15 årene. Ved utgangen av 1980 var det registrert 40 900 små varebiler sammenlignet med 129 600 pr. 31. desember 1995. Vi må kunne anta at disse bilene benyttes til kjøring i arbeid i større grad enn det som er tilfellet for personbilene. Dessuten vil det nok også være slik at menn disponerer varebilene i større grad enn hva kvinnene gjør.

Målt i kjørte kilometer er kjøring til og fra arbeid det mest utbredte formålet for kvinnenes kjøring og nest mest for mennene (etter til og fra friluftsområde etc.), med andeler på henholdsvis 29 og 24 prosent i 1995. For kvinnene har det vært både en relativ og en absolutt økning, mens denne type kjøring for mennenes vedkommende relativt sett ikke har blitt mer utbredt i perioden 1980 til 1995. Dette hindrer likevel ikke at også mennenes kjøring til og fra arbeid har økt med 33 prosent til 3,9 milliarder kjørte kilometer i 1995. Tilsvarende økning for kvinnene var over 200 prosent til 1,8 milliarder kilometer i 1995, eller knapt halvparten av mennenes kjøring til og fra arbeid.

Figur 3.8. Førerkortinnehavere. Klasse B +BE etter inneholderens kjønn. 1980-1995. 1 000



Kvinnene mer enn tredoblet sin kjøring til og fra arbeid fra 1980 til 1995, mens mennenes samlede kjørelengde økte med en tredjedel.

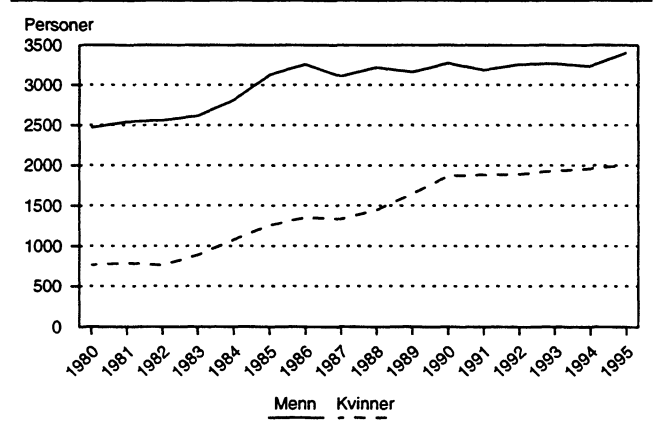
### 3.5. Forutsetninger og konsekvenser

Forutsetningen for den sterke økningen i kvinnenes personbilbruk de seneste årene er at langt flere kvinner innehar førerkort i dag enn tidligere.

Som vi kan se av figur 3.8, har tallet på kvinner med førerkort klasse B/BE (personbil/personbil med tilhenger) økt til nesten 1,2 millioner i 1995, nesten en fordobling fra 1980. Økningen i tallet på førerkort for menn var på bare 33 prosent til knapt 1,5 millioner i samme periode.

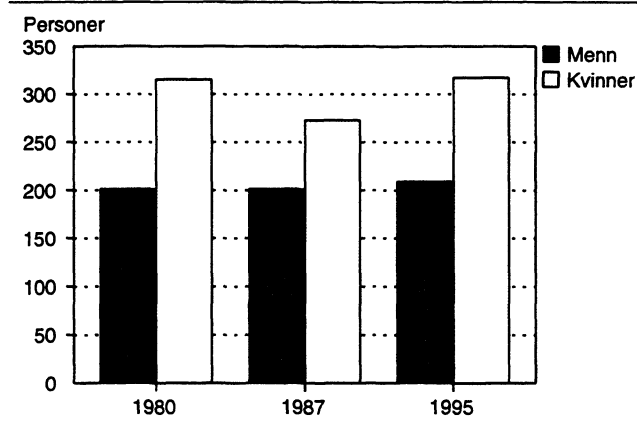
Den observerte økningen i kvinnenes bilbruk er ikke udelt positiv. På den negative siden finner vi en kraftig økning i antall kvinner innblandet i veitrafikkulykker med personskade. Figur 3.9 viser at det nesten har vært en tredobling i tallet på skadde og drepte kvinnelige

Figur 3.9. Veitrafikkulykker. Drepte eller skadde bilførere, etter kjønn. 1980-1995





Figur 3.10. Veitrafikkulykker. Skadde eller drepte bilførere pr. milliard kilometer, etter kjønn



Mens tallet på drepte eller skadde kvinnelige bilførere utgjorde 30 prosent av tallet på drepte eller skadde mannlige bilførere i 1980, var andelen økt til 59 prosent i 1995.

bilførere fra 1980 til 1995. Det ble drept eller skadd 1 999 kvinnelige bilførere i 1995. Tilsvarende tall for menn er fortsatt 70 prosent høyere (3 403). I 1980 ble det imidlertid drept eller skadd godt over tre ganger så mange mannlige som kvinnelige bilførere.

Det er viktig å påpeke at også tallet på skadde eller drepte kvinner i andre trafikantgrupper (passasjerer, fotgjengere osv.) samlet, har økt noe i perioden 1980 til 1995. (1980: 2 990, 1987: 3 027, 1985: 3 118).

Vi avslutter dette kapitlet med figur 3.10 som viser tallet på drepte eller skadde bilister pr. milliard kjørte kilometer. Risikoen har vært relativt jevn for begge kjønnene i perioden 1980-1995, men vi ser at kvinnelige bilførere har høyest risiko for å bli skadd eller drept i trafikken.

## 4. Personbilens alder

En analyse av personbilundersøkelsene med utgangspunkt i bilens alder, viser betydelige endringer i transportytelsene fra 1980 til 1995. I figur 4.1 er personbilene delt inn i tre aldersgrupper etter samlet kjørelengde for respektive aldersgruppe (nyere enn 5 år, 5 til 10 år og 11 år og eldre). Som figuren viser, er det skjedd store endringer i perioden, spesielt fra 1987 til 1995.

Om vi først ser på endringene fra 1980 til 1987, kan det konstateres at det har vært en noenlunde lik absolutt økning i den samlede kjørelengden for hver av aldersgruppene. Dette vises tydelig av figur 4.1. Økningen i kjørte kilometer med personbil fra 14,7 til 20,3 milliarder fra 1980 til 1987, er således relativt jevnt fordelt på de tre aldersgruppene målt i absolutte tall. Fra 1987 til 1995 har det derimot også skjedd strukturelle endringer. Vi ser av figuren at kjøreomfanget for personbiler nyere enn 5 år, er nesten halvert. Denne nedgangen tilsvarer om lag økningen i kjørte kilometer for den eldste aldersgruppen. Også for 5 til 10 år gamle personbiler har det vært en endring (økning) i kjørelengden, men ikke så markant som for de to andre gruppene.

I det etterfølgende er det kommentert mer detaljert på endringene i kjørelengden for hele perioden 1980

De samlede kjørelengden for personbiler nyere enn 5 år er nesten halvert fra 1987 til 1995.

til 1995. For å gjøre det litt mer oversiktlig, er kommentarene begrenset til de nyeste og de eldste personbilene. Som vi nettopp har sett, er det for disse gruppene vi finner de største endringene.

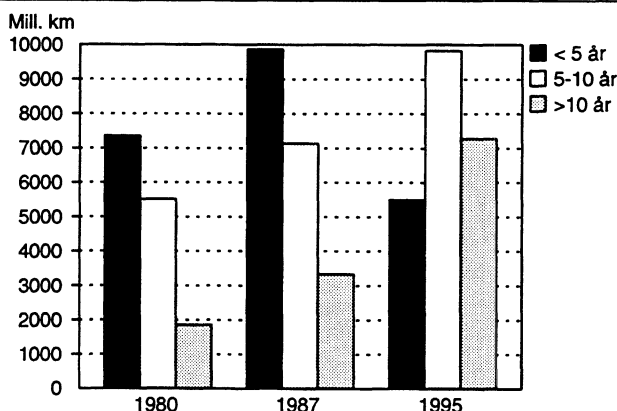
### 4.1. Personbiler eldre enn 10 år

Den samlede kjørelengden for biler eldre enn 10 år utgjorde i 1980 knapt 1,9 milliarder kilometer. I 1987 var omfanget økt til drøyt 3,3 milliarder kilometer, eller en økning på 80 prosent. I 1995 hadde biler eldre enn 10 år en samlet kjørelengde på 7,3 milliarder kilometer. I tidsrommet 1980-1995 er kjørelengden således nesten firedoblet for disse bilene. Som figur 4.2 viser, har også *andelen* kjørte kilometer med biler eldre enn 10 år økt vesentlig. Mens disse personbilene stod for 13 prosent av samlet kjørelengde i 1980, var andelen steget til 32 prosent i 1995.

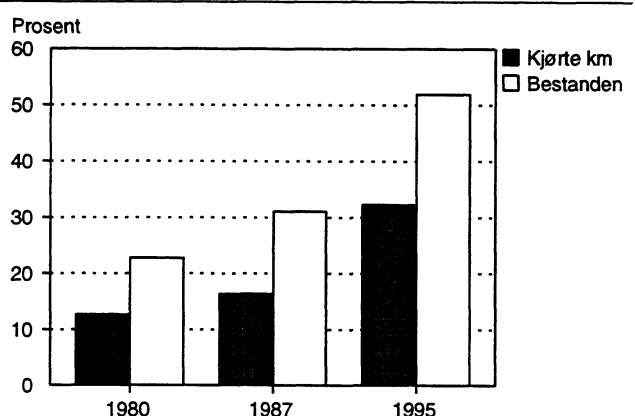
Den observerte økningen i samlet kjørelengde for de eldste personbilene i denne perioden, har sin bakgrunn i to forhold. Først og fremst har det vært en sterk økning i tallet på gamle biler, men det har også vært en økning i den gjennomsnittlige årlige kjørelengden pr. bil.

Personbiler 11 år og eldre kjørte 1,9 milliarder km i 1980. I 1995 var tallet steget til 7,3 milliarder.

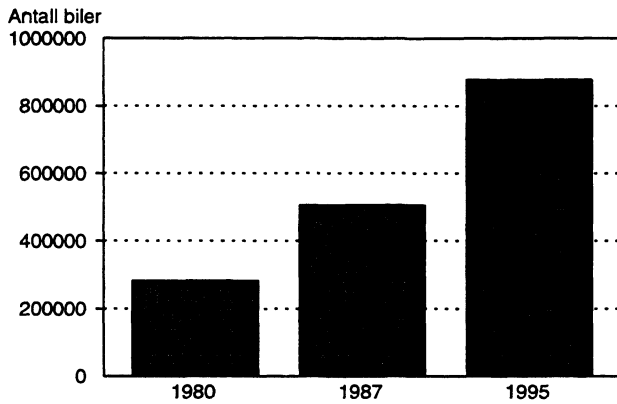
Figur 4.1. Kjørte km etter bilens alder. Mill. km



Figur 4.2. Personbiler eldre enn 10 år. Andel kjørte km og andel av bestanden. Prosent



Figur 4.3. Personbiler eldre enn 10 år. Bestandstall



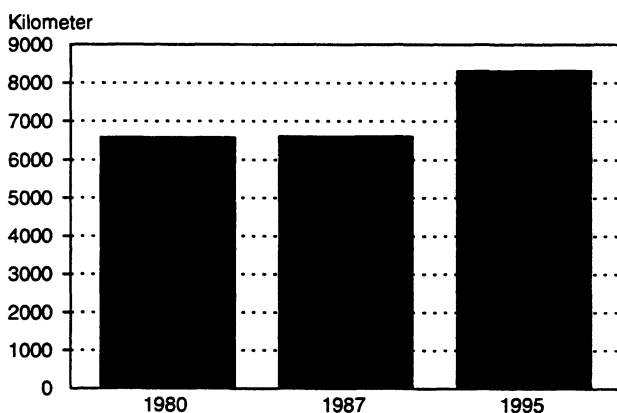
Figur 4.2 viser i tillegg til andelen kjørte kilometer også andelen de eldre personbilene utgjør av personbilparken. Figur 4.3 viser den absolutte veksten i bestanden av personbiler eldre enn 10 år. Mens det i 1980 var registrert 281 500 personbiler i denne aldersgruppen, var tallet steget til 876 000 i 1995. Dette tilsvarte en andel av personbilparken på 52 prosent (22,8 prosent i 1980). Av figur 4.4 ser vi at den gjennomsnittlige årlige kjørelengden for de eldre personbilene har økt de senere årene. I både 1980 og 1987 var kjørelengden om lag 6 600 kilometer, men hadde steget til drøyt 8 300 i 1995.

**4.2. Personbiler nyere enn 5 år**

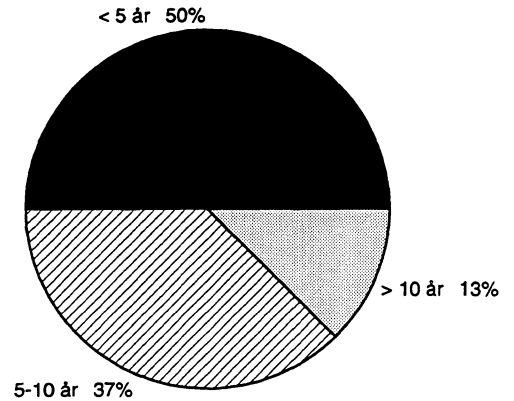
Det går fram av figur 4.1 at det var de nyeste personbilene som samlet sett var dominerende målt i kjørte kilometer både i 1980 og 1987. For begge disse årgangene stod personbiler nyere enn 5 år for en andel av transportomfanget på om lag 50 prosent. Figur 4.5 viser dette for 1980. Dette tilsvarte 7,4 milliarder kilometer i 1980 og nesten 10 milliarder i 1987. Resultatene fra den siste personbilundersøkelsen viser at transportene med disse personbilene var redusert i

Personbiler eldre enn 10 år stod i 1995 for 32 prosent av kjørte kilometer og 52 prosent av personbilbestanden.

Figur 4.4. Gjennomsnittlig årlig kjørelengde for personbiler eldre enn 10 år



Figur 4.5. Andel kjørte kilometer etter bilens alder. 1980



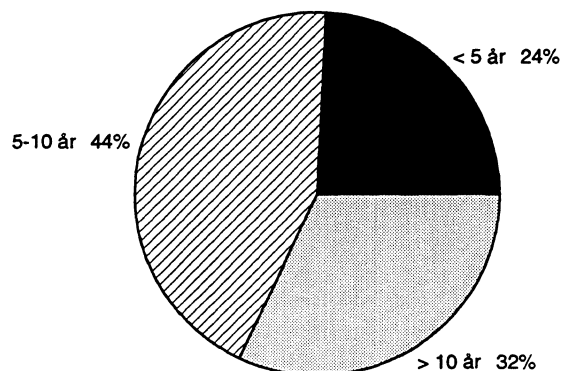
1995. Det totale transportomfanget var redusert til knapt 5,5 milliarder kilometer, altså nesten halvert sammenlignet med 1987. Figur 4.6 viser at de nyere bilenes andel av den samlede kjørelengden i 1995, var sunket til 24 prosent.

For de eldste bilene slo vi fast at endringene (økningen) i samlet kjørelengde var et resultat av endringen i både personbilbestanden og gjennomsnittlig årlig kjørelengde. Figur 4.7 viser at utviklingen i både kjørte kilometer og antall personbiler er tilnærmet identisk for de nyeste bilene. Dette betyr at det sterkt reduserte transportomfanget for disse bilene, er et resultat av nedgangen i tallet på personbiler alene. Utviklingen i bestanden for personbiler nyere enn 5 år framgår av figur 4.8. Mens antall nye biler var på om lag 540 000 i 1987, var tilsvarende tall i 1995 på 290 000.

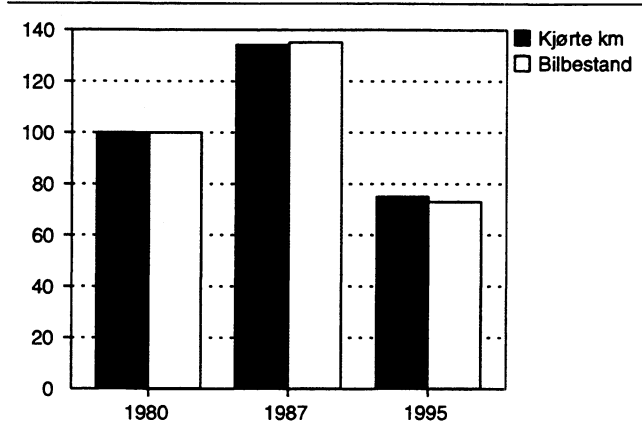
Den gjennomsnittlige årlige kjørelengden var som nevnt relativt konstant både i 1980, 1987 og 1995 (hhv. 18 460 km, 18 330 km og 18 780 km).

Personbiler nyere enn 5 år stod for 50 prosent av samlet kjørelengde i både 1980 og 1987. Andelen falt til 24 prosent i 1995.

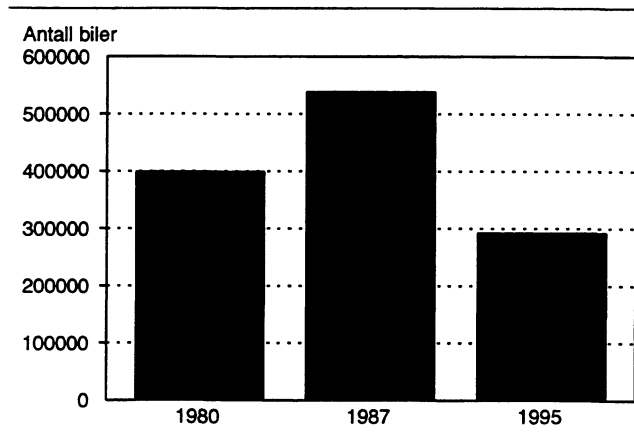
Figur 4.6. Andel kjørte kilometer etter bilens alder. 1995



Figur 4.7. Personbiler nyere enn 5 år. Kjørte kilometer og bilbestand. 1980=100



Figur 4.8. Tallet på personbiler nyere enn 5 år



### 4.3. Reiseformålet med turen

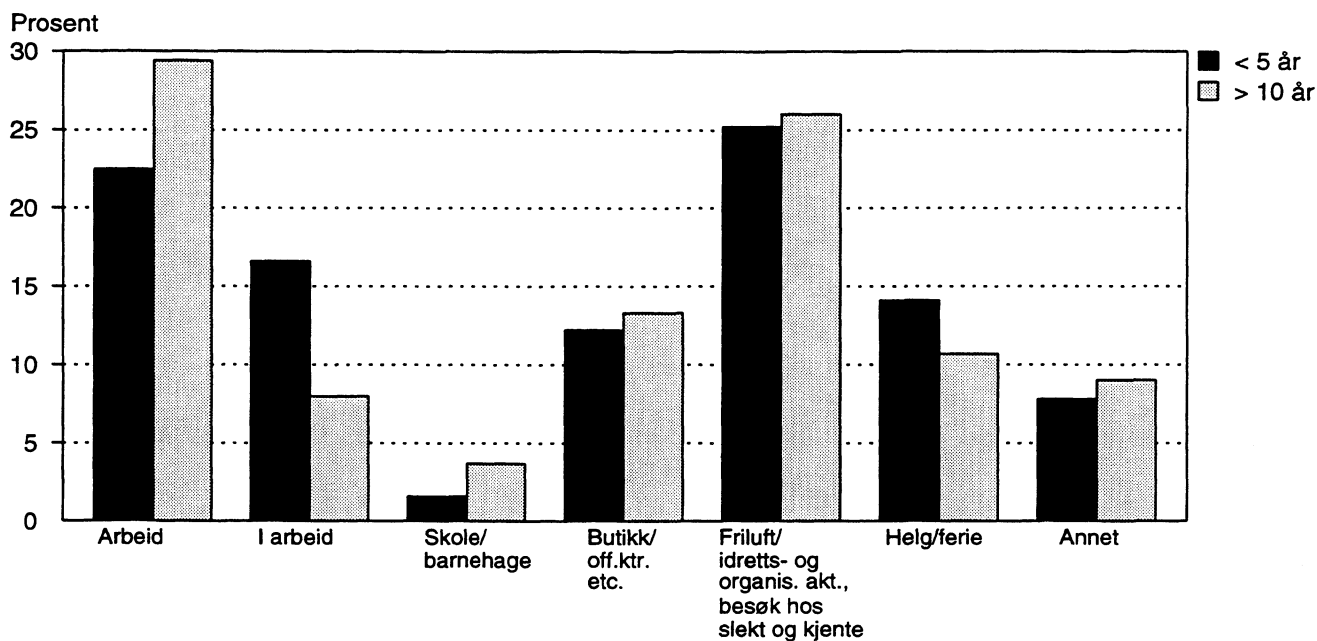
Resultatene fra de tre seneste personbilundersøkelserne (1980, 1987 og 1995) viser ikke tydelige relative endringer over tid innen (eller mellom) de forskjellige formålene i bruken av henholdsvis gamle og nye biler. Alle undersøkelsene viser imidlertid tydelige forskjeller i bruksmønsteret knyttet til bilens alder.

For personbiler eldre enn 10 år utgjorde kjøring til og fra arbeid 29 prosent av disse bilenes samlede kjørelengde i 1995. Andelen av denne type kjøring for biler nyere enn 5 år var 22,5 prosent. Dette vises i figur 4.9. Ikke overraskende er forholdet stikk motsatt for kjøring i arbeid. For alle tre årgangene utgjorde andelen kjøring i arbeid om lag 17-18 prosent for de

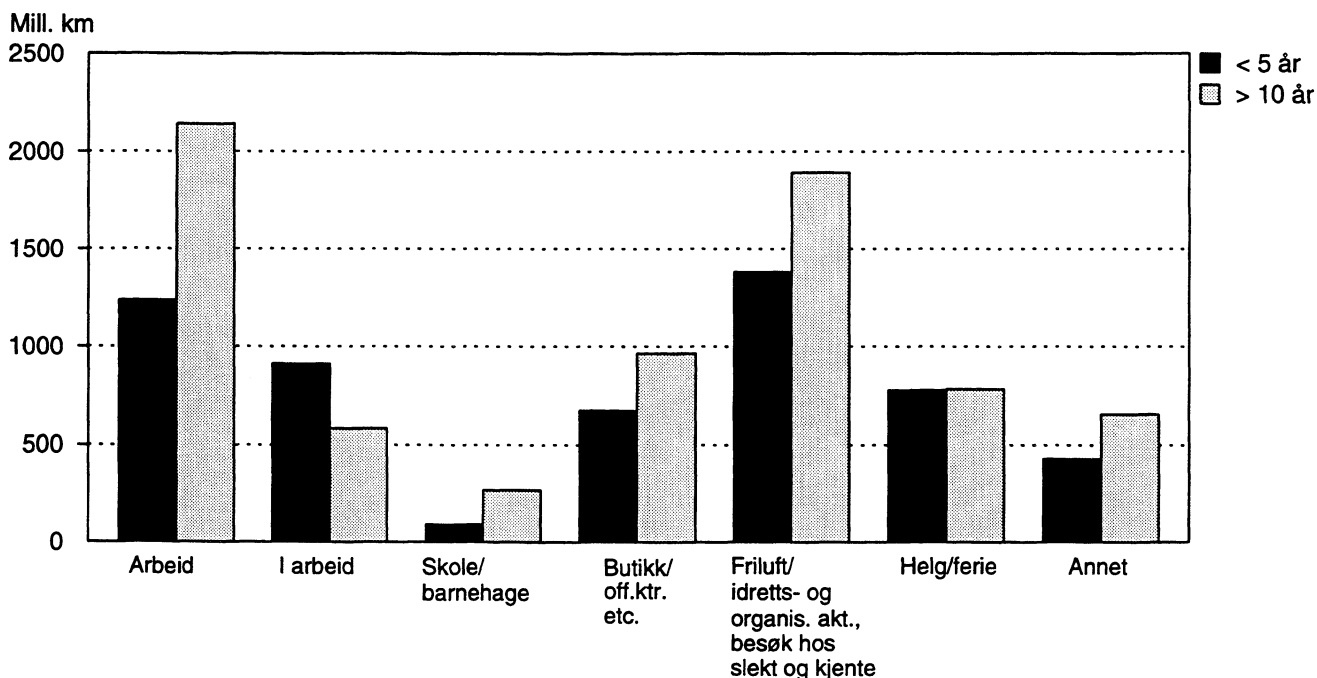
nyeste bilene, mens tilsvarende andel for biler eldre enn 10 år, var ca. 8 prosent. Selv om det totale bruksomfanget til og fra skole og barnehage er beskjedent (jf. figur 4.10), har dette formålet størst relativ forskjell mellom aldersgruppene. Mens andelen kjøring til og fra skole var på 1,6 prosent for personbiler nyere enn 5 år, var tilsvarende andel for de eldste bilene 3,7 eller hele 43 prosent av *all kjøring* til og fra barnehage og skole. Vi ser også at de nyeste bilene relativt sett blir brukt mer til helge- og feriekjøring enn personbiler 11 år og eldre, henholdsvis 14,1 og 10,7 prosent. Ettersom de eldste personbilene hadde en total kjørelengde på 7,3 milliarder kilometer i 1995 mot 5,5 milliarder for personbiler nyere enn 5 år, ser vi av figur 4.10 at forskjellen mellom aldersgruppene er utvirket målt i kjørte kilometer i samband med helge- og feriekjøring. Det ble kjørt 0,8 milliarder kilometer i begge aldersgruppene i samband med helge- og feriekjøring i 1995. Det ble kjørt nesten dobbelt så langt med de eldste personbilene til og fra arbeid sammenlignet med de nyeste, henholdsvis 2,1 og 1,2 milliarder kilometer.

For personbiler nyere enn 5 år, er i gjennomsnitt nesten hver femte kilometer kjøring i arbeid.

Figur 4.9. Andelen kjørte kilometer for personbiler nyere enn 5 år og eldre enn 10 år i forhold til disse gruppernes totale bruksomfang, etter formål. 1995. Prosent



Figur 4.10. Kjørte kilometer for personbiler nyere enn 5 år og eldre enn 10 år, etter formål. 1995. Mill. km



## 5. Sesong- og ukevariasjoner

### 5.1. Kvartal

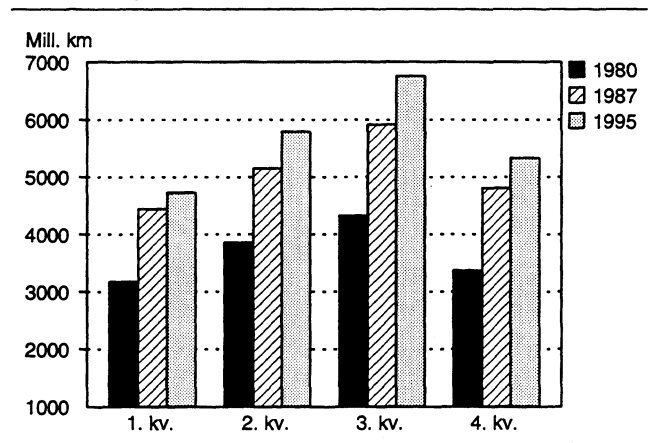
Figur 5.1 viser at den totale økningen i tallet på kjørte kilometer både fra 1980 (14,7 milliarder kilometer) til 1987 (20,3 milliarder) og videre til 1995 (22,6 milliarder) fordeler seg relativt jevnt på de forskjellige kvartalene. Resultatene fra de tre undersøkelsene viser dessuten, at den samlede kjørelengden øker til og med 3. kvartal for så å avta i 4. kvartal. Dette understrekes ytterligere i figur 5.2 som viser de respektive kvartalenes andel av samlet kjørelengde for 1995.

Det ble kjørt 4,7 milliarder kilometer i 1. kvartal 1995. Tilsvarende tall for 3. kvartal var nesten 6,8 milliarder. Det er således store kvartalsvise variasjoner. La oss se om vi finner forklaringen på forskjellene i den kvartalsvise kjørelengden når vi ser på formålet med turen. I figur 5.3 og i tabell 5.1 er kjørelengden for de respektive reisemålene fordelt på hvert kvartal. For de fire første reisemålene som er spesifisert, dvs. fra og med kjøring til og fra arbeid til og med kjøring til og fra butikk, offentlig kontor og lege, er det for små variasjoner til å forklare forskjellene i samlet kjørelengde mellom kvartalene. For de to formålene kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos slekt og kjente og spesielt i samband med helg og ferie, er det derimot en sterk nok økning fra 1. til 3. kvartal til å forklare økningen i totaltallene.

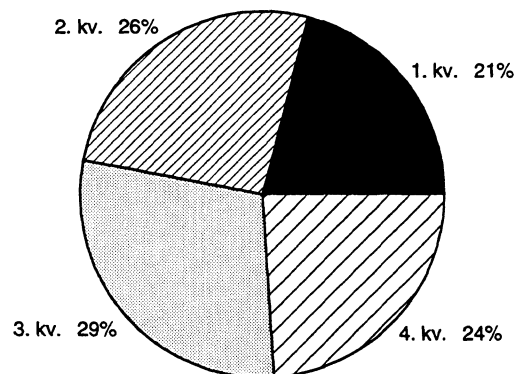
Det ble kjørt nesten 1,5 milliarder kilometer i forbindelse med helg og ferie i 3. kvartal 1995. Dette er like langt som for de øvrige kvartalene til sammen eller mer enn fire ganger så langt som helge- og feriekjøringen i 1. kvartal.

Den samlede kjørelengden i 3. kvartal 1995 var mer enn 40 prosent høyere enn i 1. kvartal.

Figur 5.1. Kjørte kilometer de enkelte kvartalene. 1980, 1987 og 1995. Mill. km



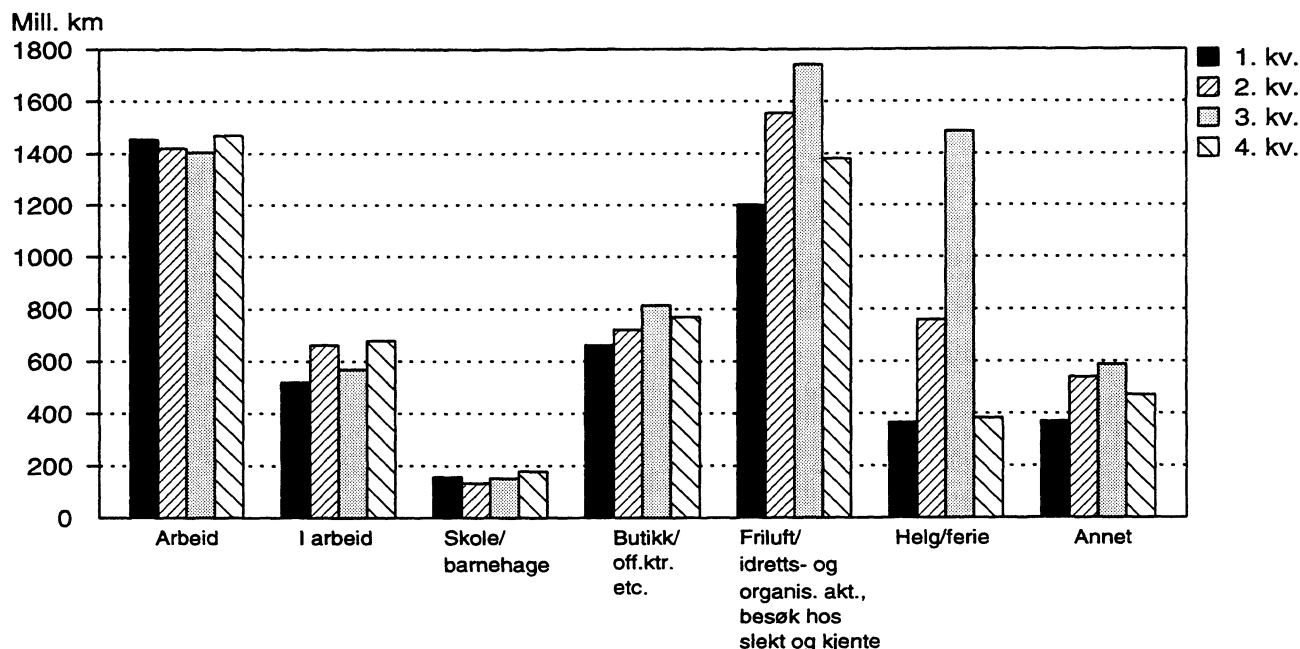
Figur 5.2. Andelen kjørte kilometer etter kvartal. 1995



Tabell 5.1. Kjørte kilometer de enkelte kvartalene etter reisemål. 1995. 1 000 km

	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal
I alt	4 726 786	5 784 098	6 750 479	5 327 688
Arbeid	1 454 061	1 418 788	1 403 805	1 467 862
I arbeid	519 921	661 689	567 715	678 645
Skole, barnehage	156 911	133 558	152 093	178 530
Butikk, off. ktr.etc.	662 336	721 449	813 683	770 238
Friluft, besøk etc.	1 200 187	1 553 737	1 740 514	1 379 355
Helg og ferie	364 609	757 608	1 484 474	382 291
Annet	368 761	537 599	588 194	470 768

Figur 5.3. Kjørte kilometer de enkelte kvartalene, etter reiseformål. 1995. Mill. km



Holder vi helge- og feriekjøringen utenfor, faller forskjellen i samlet kjørelengde for 1. og 3. kvartal til ca. 20 prosent (fra 43 prosent) i 1995. Størsteparten av denne forskjellen, er som vist i figur 5.3, knyttet til formålet friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos slekt og kjente.

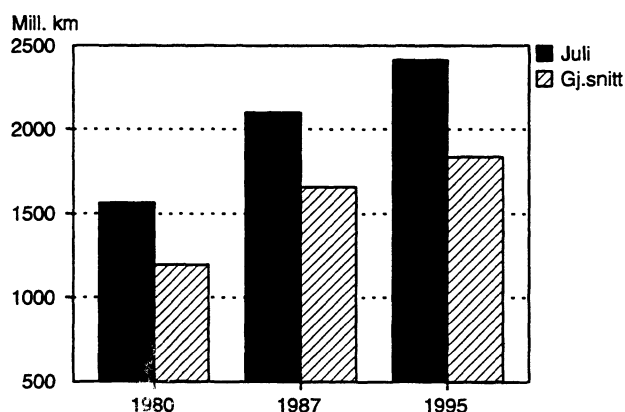
juli og gjennomsnittet for de øvrige månedene. Figuren viser tydelig at det har vært små endringer i forholdet mellom kjørelengden for juli og øvrige måneder de siste 15 årene. I 1995 var kjørelengden for juli 32 prosent høyere enn for gjennomsnittet av øvrige måneder.

### 5.2. Måned

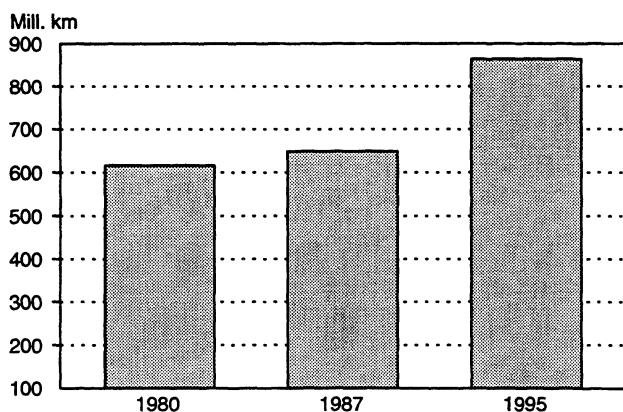
Undersøkelsene viser at det blir kjørt minst i februar og mars og mest i juli, deretter kommer august. Det ble kjørt drøyt 2,4 milliarder kilometer i juli 1995. Dette var en økning fra 1980 og 1987 med henholdsvis 54 og 15 prosent. Kjørelengden for august 1995 var sju prosent lavere enn for juli i 1995. I figur 5.4 er det gjort en sammenligning mellom kjørelengden for

Det ble kjørt nesten en tredjedel mer i juli sammenlignet med gjennomsnittet for de øvrige månedene.

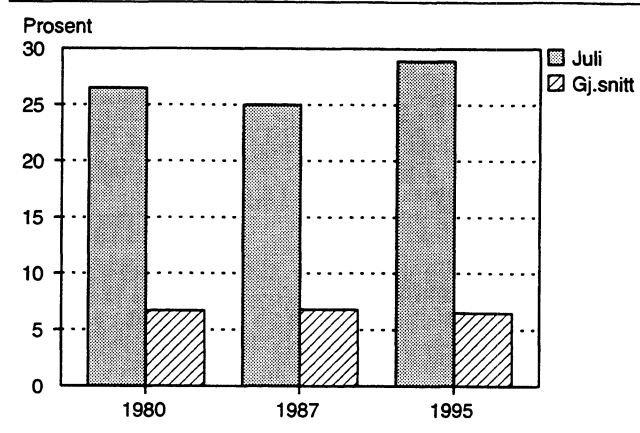
Figur 5.4. Kjørte kilometer. Juli og gjennomsnitt for de øvrige månedene. Mill. km



Figur 5.5. Helge- og feriekjøring. Kjørte kilometer i juli. Mill. km



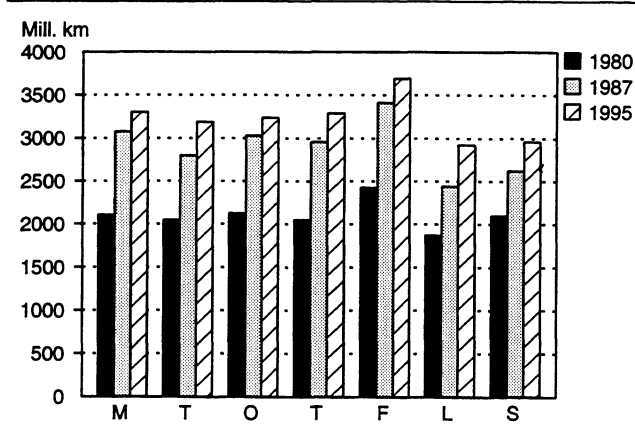
Figur 5.6. Helge- og feriekjøring. Andel kjørte kilometer i juli og for de øvrige månedene. Prosent



Forskjellene i samlet månedlig kjørelengde kan, som tidligere konstatert i samband med variasjonene i kvartalsvis kjørelengde, forklares med helge- og feriekjøring. Dette kommer enda sterkere til uttrykk ved sammenligning mellom måneder. Av figur 5.5 kan vi se at det ble kjørt om lag 860 millioner kilometer i forbindelse med helg og ferie i juli 1995, en økning på drøyt 30 prosent fra 1987. Helge- og feriekjøringen i juli 1995 utgjorde nesten 36 prosent av all kjøring denne måneden. Figur 5.6 viser andelen helge- og feriekjøring for juli og gjennomsnittet for de øvrige månedene. Det går fram at juli 1995 har en høyere andel av all helge- og feriekjøring enn både 1980 og 1987 (4,5 prosentpoeng høyere enn i 1987). Dette bidrar til den sterke absolutte økningen i helge- og feriekjøringen for juli fra 1987 til 1995. Gjennomsnittet for denne type kjøring for de øvrige månedene er fra 6,5 til 6,8 prosent for de tre årgangene. Dette er i praksis stort sett bare helgekjøring.

Helge- og feriekjøring er reiseformålet med høyest personbelegg, 2,5 personer i gjennomsnitt. Transportytelsene i juli målt i personkilometer blir således ytterligere dominerende sammenlignet med øvrige måneder. Mens juli stod for 10,7 prosent av kjørte kilometer i 1995, har andelen økt til nesten 13 prosent målt i personkilometer. Dette tilsvarer 5,1 milliarder personkilometer.

Figur 5.7. Kjørte kilometer de enkelte ukedagene. Mill. km



### 5.3. Ukedag

Tabell 5.2 og figur 5.7 viser hvordan kjørelengden fordeles seg på de enkelte ukedagene i både 1980, 1987 og 1995.

Vi ser av figuren at økningen i den observerte kjørelengden både fra 1980 til 1987 og fra 1987 til 1995, er jevnt fordelt på de forskjellige ukedagene. Det går også tydelig frem at mens det blir kjørt minst på lørdager, blir personbilen brukt mest på fredager. 3,7 milliarder kilometer ble kjørt på fredager i 1995 mot 2,9 milliarder på lørdager. Dette tilsvarer andeler på henholdsvis 16,4 og 12,9 prosent av all personbilkjøring i 1995. Figur 5.8 viser samlet kjørelengde for de "viktigste" reiseformålene etter ukedag i 1995. Fredag er den mest representative dagen for bilens alle bruksformål gjennom hele uken. Her finnes et stort omfang av blant annet reiser både til og fra arbeid og helge- og feriereiser.

Tabell 5.2. Kjørte kilometer de enkelte ukedagene. 1 000 km

	1980	1987	1995
Mandag	2 105 602	3 073 058	3 301 819
Tirsdag	2 047 151	2 796 083	3 189 705
Onsdag	2 124 285	3 026 622	3 236 460
Torsdag	2 050 535	2 954 967	3 289 056
Fredag	2 423 161	3 415 376	3 693 467
lørdag	1 871 708	2 439 522	2 920 417
Søndag	2 097 986	2 619 370	2 958 126
I alt	14 720 428	20 324 728	22 589 050
Gjennomsnitt <sup>1</sup>	2 085 112	2 893 966	3 195 033

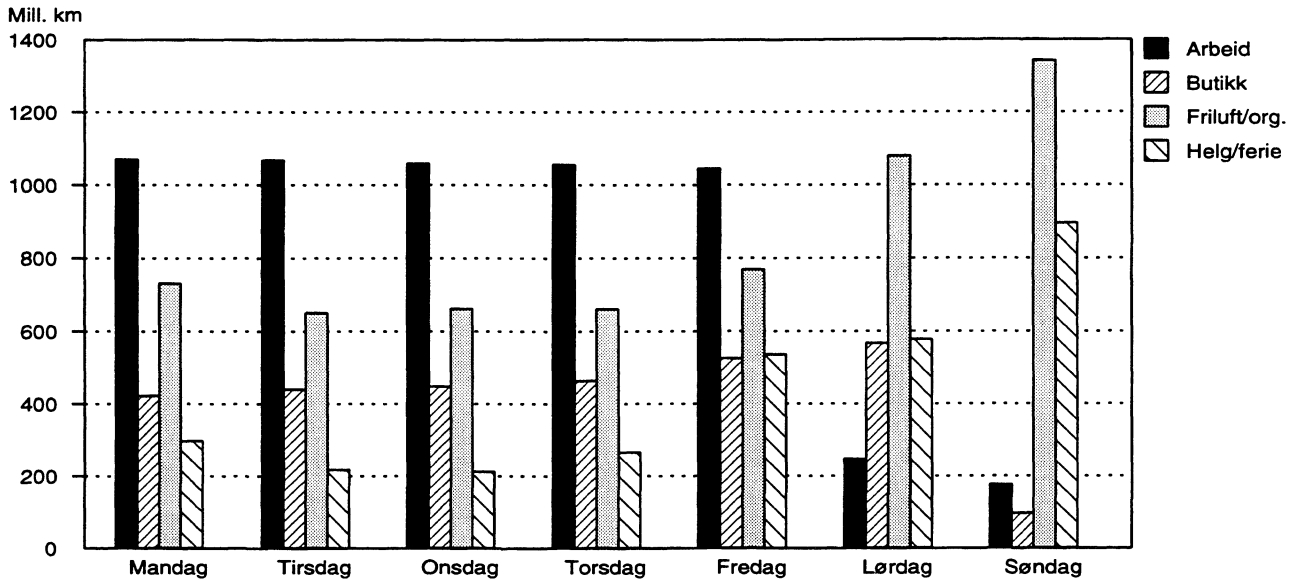
<sup>1</sup> Eksklusive fredag og lørdag.

36 prosent av kjørte kilometer i juli 1995 var i samband med helg og ferie.

Personbilbruken er størst på fredager og lavest på lørdager målt i kjørte kilometer.



Figur 5.8. Kjørte kilometer de enkelte ukedagene for noen reisemål. 1995. Mill. km



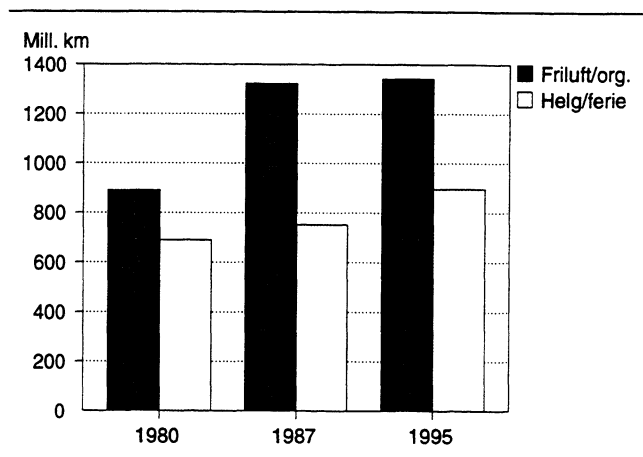
Det ble kjørt drøyt 1 milliard kilometer til og fra arbeid hver av virkedagene i 1995.

Målt i kjørte kilometer stod søndagskjøringen for en andel på 13,1 prosent. Målt i personkilometer var derimot tilsvarende andel 16,3 prosent.

Fra mandag til og med fredag var kjøring til og fra arbeid det viktigste reisemålet med noe over 1 milliard kilometer daglig. Ikke uventet har dette formålet liten betydning lørdager og søndager. Helge- og feriekjøringen har naturlig nok et langt mindre omfang fra mandag til torsdag (egentlig bare feriekjøring), enn for fredager, lørdager og søndager. Også reisemålet friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos slekt og kjente er ganske jevnt fordelt utover ukas virkedager, men i motsetning til arbeidskjøring, øker dette reisemålets omfang på lørdager og ytterligere på søndager. Kjøring i samband med friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk er ikke bare det mest utbredte formålet på søndager, men som vist i figur 5.8, også det reisemålet med desidert høyest samlet kjørelengde i løpet av én ukedag. Drøyt 1,3 milliarder kilometer ble kjørt i samband med dette reisemålet i 1995 på søndager. Dette utgjorde 45 prosent av søndagskjøringen. Helge- og feriekjøringen hadde en tilsvarende andel på 30 prosent. I figur 5.9 kan vi se hvordan søndagskjøringen for de to formålene friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos slekt og kjente og helg og ferie, har økt de seneste 15 årene. Det var en spesielt sterk økning i førstnevnte type kjøring fra 1980 til 1987. Økningen til 1995 er derimot mer moderat. For helge- og feriekjøringen ser vi at veksten har vært betydelig lavere sett over hele perioden, men relativt jevn.

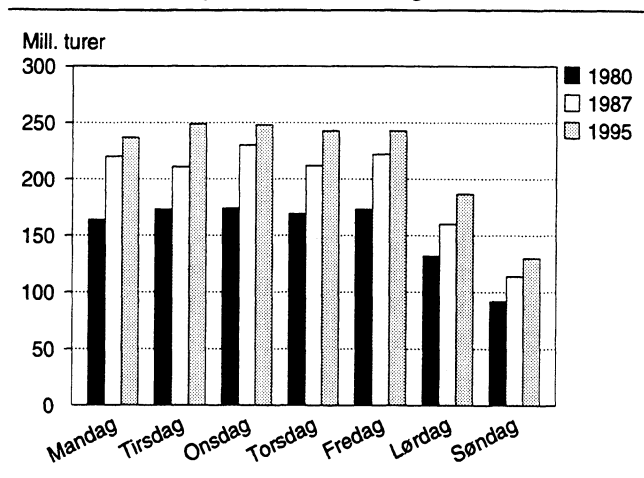
Vi husker fra tidligere at lørdag var dagen med minst kjørte kilometer tett fulgt av søndag (fig. 5.7). Figur 5.8 viste naturlig nok at disse to dagene dominerte helge- og feriekjøringen målt i kjørte kilometer. Det samme gjaldt også for kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos slekt og kjente. Vi har tidligere vist til at vi kjører flere personer i bilen når vi reiser på ferie- og helgekjøring. Det gjennomsnittlige personbelegget er imidlertid også høyt for kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk (2,1 personer). Det kan derfor være interessant å se hvordan lørdager og søndager kommer ut av en sammenligning med de øvrige ukedagene med personkilometer lagt til grunn.

Figur 5.9. Kjørte kilometer på søndag, etter to reiseformål. Mill. km



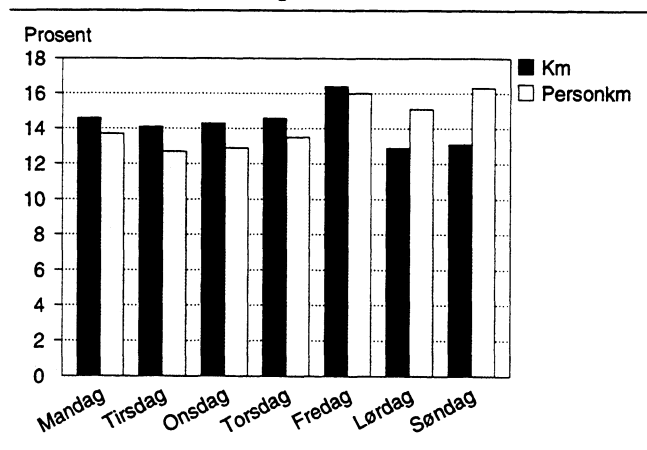
I figur 5.10 kan vi se andelen av både kjørte kilometer og personkilometer for de enkelte ukedagene. Lørdager og søndager ligger helt på topp målt i personkilometer. Figuren viser at andelen personkilometer på søndager utgjorde drøyt 16 prosent i 1995. Dette tilsvarer nesten 6,6 milliarder personkilometer. Lørdager kommer ikke langt etter med en tilsvarende andel på 15 prosent (6,1 milliarder personkilometer). Riktignok har fredager fortsatt en noe høyere andel enn lørdager, men forskjellen er langt mindre målt i personkilometer enn i kjørte kilometer. Mens både lørdager og søndager har en større andel personkilometer enn kjørte kilometer, ser vi at det er motsatt for virkedagene og da spesielt for mandag til torsdag hvor kjøring til og fra arbeid utgjør en betydelig andel av kjørte kilometer. Disse turene er i gjennomsnitt mye kortere enn de turer som dominerer helgekjøringen (jf. kapittel 6).

Figur 5.11. Tallet på turer etter ukedag. Mill. turer



Til sist i dette kapitlet skal vi se litt nærmere på utviklingen i tallet på turer etter ukedag. Figur 5.11 viser en jevn økning i tallet på turer for alle ukedager. Det er dessuten helt entydig for de tre årgangene at tallet på turer er relativt konstant for alle virkedagene, for deretter å avta på lørdag og ytterligere på søndag. En sammenligning med figur 5.10 viser at andelen av både kjørelengden og spesielt personkilometer er langt høyere enn andelen av tallet på turer for søndag. Forklaringen til dette er forskjellen i gjennomsnittlig turlengde. Mens den gjennomsnittlige turlengden i 1995 for virkedagene var drøyt 13,5 kilometer, var den om lag 23 kilometer på søndager. Dette har med den høye andelen helgekjøring å gjøre.

Figur 5.10. Andel kjørte kilometer og personkilometer de enkelte ukedagene. 1995. Prosent



# 6. Reiseformål

Der er også i tidligere kapitler knyttet kommentarer til reiseformål, men da som en forklaringsvariabel til andre kjennemerker. Dette kapitlet fokuserer på reiseformål alene. En nødvendig forutsetning for å kommentere utviklingen over tid, er selvfølgelig at definisjonen/omfanget av det enkelte formål er uendret. Dette er oppfylt.

Vi begynner med å se på utviklingen i kjørte kilometer for de enkelte reiseformål. Figur 6.1 viser dette for undersøkelsene i henholdsvis 1980, 1987 og 1995.

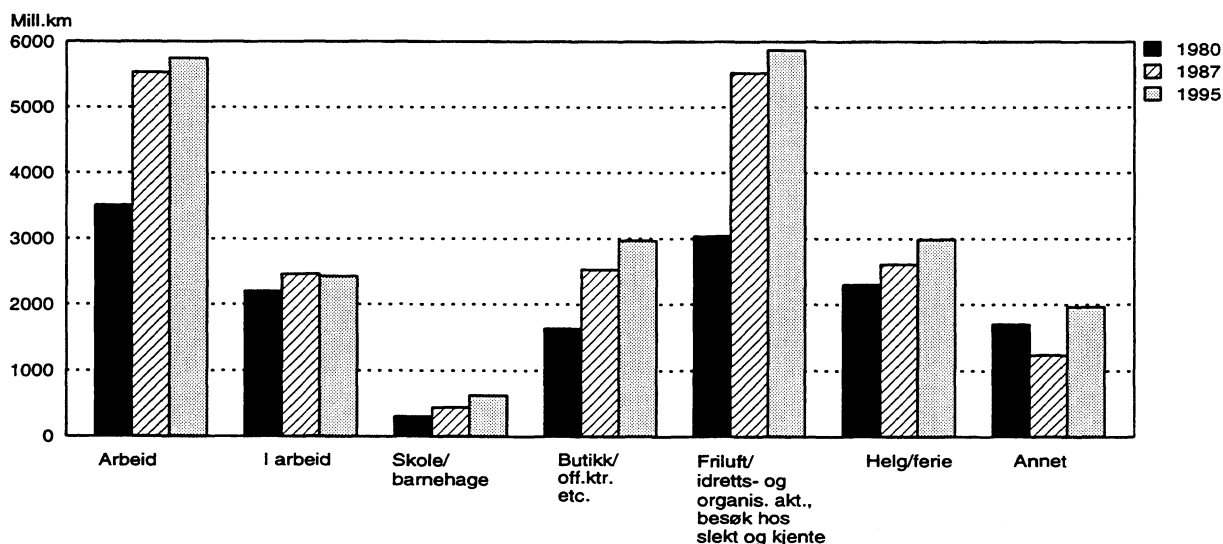
## 6.1. Trafikkarbeid (kjørte kilometer)

Det er to reiseformål som dominerer, kjøring til og fra arbeid og kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos slekt og kjente. Dette mønsteret er entydig for de tre årene. Fra 1980 til 1987 ble det registrert en kraftig økning i kjørte kilometer for begge formålene, med henholdsvis 56 og 82 prosent. Til sammenligning var den totale økningen i kjørte kilometer 38 prosent i samme perioden.

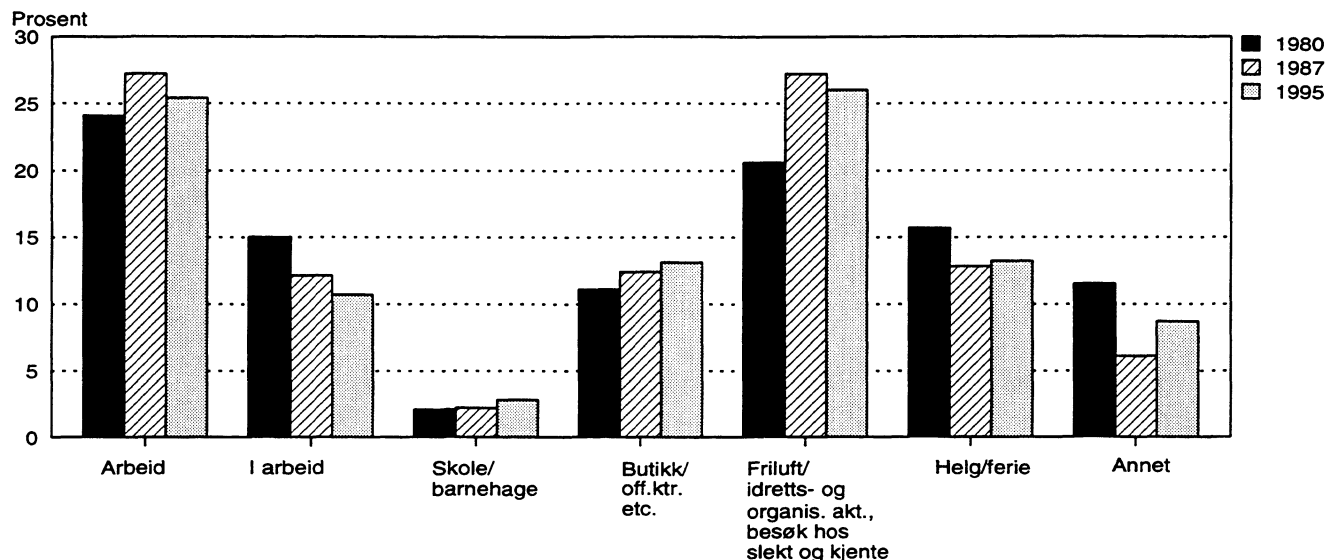
Andelen kjøring for disse to reiseformålene har således økt. Dette går fram av figur 6.2. Fra 1987 til 1995 er det imidlertid registrert en langt lavere økning i kjørte kilometer både til og fra arbeid og til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk med henholdsvis 4 og 6 prosent. Figur 6.2 viser dessuten at begge reiseformålene relativt sett har blitt noe "mindre viktige" i denne (siste) perioden, men de stod likevel til sammen for halvparten av den samlede kjørelengden i 1995. Dette tilsvarte 11,6 milliarder kjørte kilometer hvorav drøyt 5,7 milliarder var kjøring til og fra arbeid og knapt 5,9 milliarder var kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk.

Kjøring til og fra arbeid og friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk stod til sammen for drøyt halvparten av kjørte kilometer i 1995.

Figur 6.1. Kjørte kilometer etter reiseformål. Mill. km



Figur 6.2. Andel kjørte kilometer etter reiseformål. Prosent



Når det gjelder kjøring i arbeid, har veksten i kjørte kilometer vært langt mer moderat. Undersøkelsene viser en økning fra 1980 til 1987 på knapt 12 prosent og en liten nedgang fra 1987 til 1995 (1 prosent). Dette er lavere enn den gjennomsnittlige veksten i perioden 1980 til 1995. Figur 6.2 viser at dette reiseformålets andel har avtatt over tid. Vær oppmerksom på at varebiler med nyttelast under 1,0 tonn (klasse 1 og 2) er holdt utenfor. Vi må kunne anta at de små varebilene relativt sett nyttes mer til kjøring i arbeid enn personbilene. Bestandstallene for de små varebilene ved utgangen av 1980, 1987 og 1995 var henholdsvis 40 900, 95 700 og 129 600.

Kjøring til og fra skole og barnehage er et reiseformål som begrenses til en liten andel av befolkningen. Dette reiseformålet er det minst utbredte, men vi ser av figur 6.2 at andelen har økt fra 2 prosent i 1980 til 3 prosent i 1995. Dette tilsvarte en vekst i samlet kjørelengde til og fra skole og barnehage fra 305 millioner kilometer i 1980 til 621 millioner i 1995.

For reiseformålene kjøring til og fra butikk, offentlig kontor og lege og helg og ferie, viser figur 6.1 en økning i kjørelengden både fra 1980 til 1987 og fra 1987 til 1995. Økningen er en del svakere for helge- og feriekjøringen enn for kjøring til og fra butikk, offentlig kontor og lege fra 1980 til 1987. Mens det ble kjørt 1,7 milliarder kilometer til og fra butikk, offentlig kontor og lege i 1980, var tilsvarende tall for helge- og feriekjøringen 2,3 milliarder. Forskjellen var imidlertid nesten utjevnet i 1987 med henholdsvis 2,5 og 2,6 milliarder kilometer. I 1995 ble det kjørt i underkant av 3 milliarder kilometer for begge reiseformålene. Vi ser av figur 6.2, at andelen kjøring til og fra butikk, offentlig kontor og lege har økt noe fra 1980

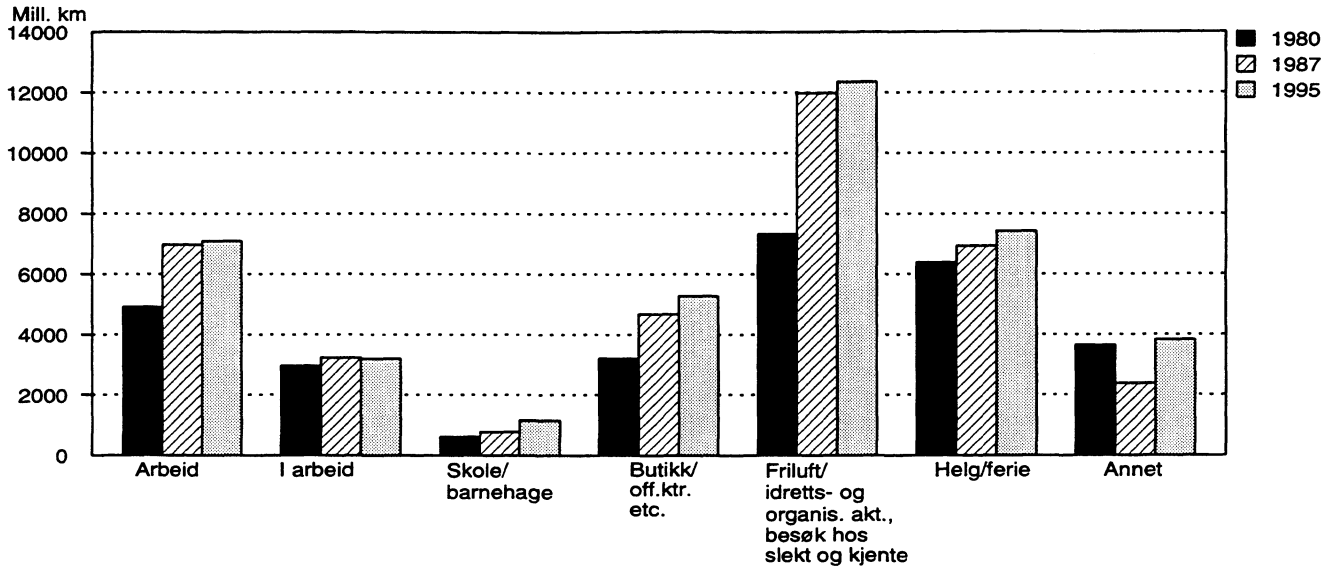
til 1995, mens andelen helge- og feriekjøring har gått noe tilbake i samme tidsrom.

## 6.2. Transportarbeid (personkilometer)

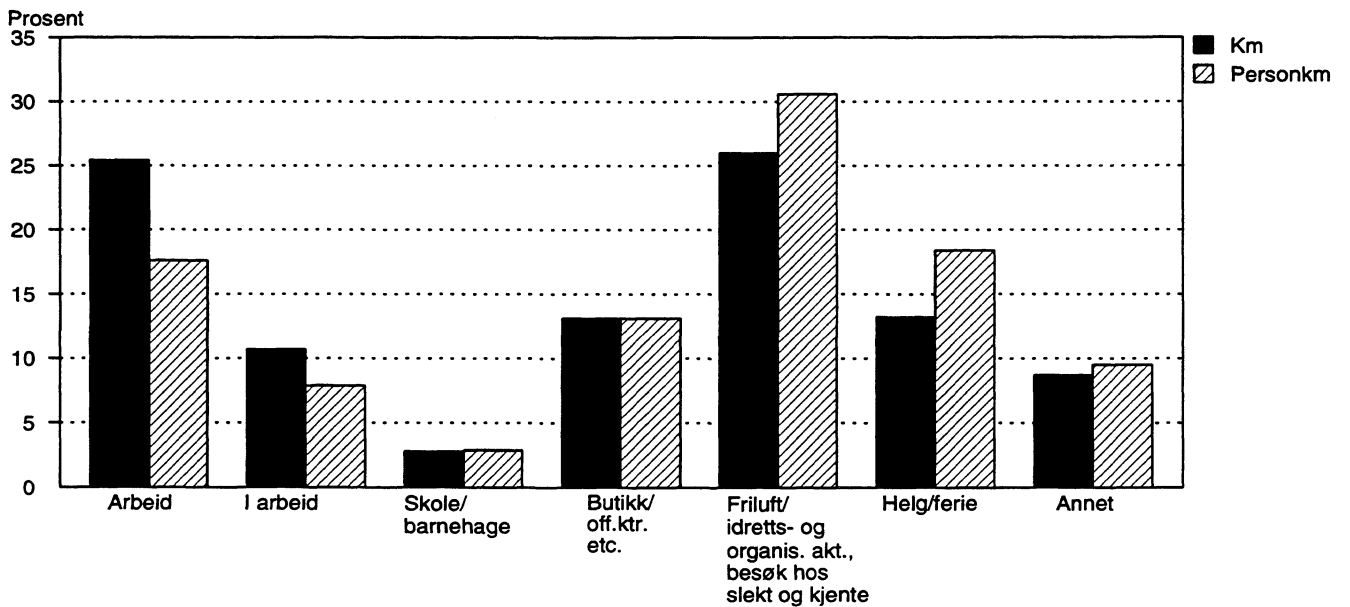
Figur 6.3 viser utviklingen i transportarbeidet målt i personkilometer etter formålet med reisen. Det mest iøyenfallende sammenlignet med figur 6.1, er forskjellene i reiseformålet til og fra arbeid. Målt i personkilometer, får reisene til og fra arbeid en lavere andel. Figur 6.4 som viser andelen av henholdsvis kjørte kilometer og personkilometer for 1995, viser dette forholdet tydeligere. Figuren viser samme tendens for kjøring i arbeid som for kjøring til og fra arbeid, mens det motsatte gjelder for kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk og for kjøring i samband med helg og ferie. For de øvrige reiseformålene er det små forskjeller. Vi ser av figuren at 31 prosent av totale personkilometer ble utført i samband med kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk i 1995. Dette utgjorde 12,4 milliarder personkilometer. Legger vi til det andre reiseformålet av "sosial" karakter, dvs. helge- og feriekjøring, finner vi at disse reiseformålene til sammen stod for halvparten av all personbilkjøring målt i personkilometer i 1995. Dette var omtrent samme andel som i både 1980 (47 prosent) og i 1987 (51 prosent).

Mens kjøring til og fra arbeid stod for en fjerdedel av kjørte kilometer, var andelen 17 prosent målt i personkilometer i 1995.

Figur 6.3. Personkilometer etter reisemål. Mill. km



Figur 6.4. Andel kjørte kilometer og personkilometer, etter reisemål. 1995. Prosent



### 6.3. Personbelegg

Variasjonene vi nå har kommentert i andelene av henholdsvis kjørte kilometer og personkilometer for de respektive reiseformålene, er et resultat av varierende personbelegg. Figur 6.5 viser at det gjennomsnittlige personbelegget pr. kjørte kilometer varierer med formålet med reisen. Det fremgår også at personbelegget har avtatt over tid for alle reiseformålene, bortsett fra kjøring til og fra skole og barnehage hvor personbelegget for 1995 var høyere enn for 1987, henholdsvis 1,9 og 1,8. Det var imidlertid høyere i 1980 (2,0). Kjøring til og fra arbeid og kjøring i arbeid er formålene med lavest personbelegg med henholdsvis i gjennomsnitt bare 1,2 og 1,3 personer i bilen pr. kjørte kilometer i 1995. Den største nedgangen i personbelegget var det for de to reiseformålene med høyest personbelegg. Mens kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk hos venner og kjente hadde et personbelegg på 2,1 i 1995, var tilsvarende tall for helge- og ferieturer 2,5. Dette var en reduksjon fra 1980 med 0,3 personer for begge reiseformålene.

### 6.4. Turer

Det er også interessant å se nærmere på hvordan turene fordeler seg på de enkelte reiseformål. Av figur 6.6 går det fram at det er store variasjoner mellom formålene når det gjelder tallet på turer. Det har stort sett vært en økning i antall turer for alle formålene, men tallet på turer i arbeid har gått noe ned både fra 1980 til 1987 og fra 1987 til 1995. Dette må ses i sammenheng med den sterke økningen i varebilbestanden i perioden. Slike biler vil nok i større grad enn personbiler nyttes til kjøring i arbeid. Tallet på turer til og fra arbeid var i 1995 på 440 000 eller 29 prosent av alle turer. Deretter kom turer til og fra butikk, offentlig kontor og lege og friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk med knapt 370 000 turer hver for begge formålene. Det var færrest turer i samband med helge- og feriekjøring med 46 000 turer i 1995. Dette tilsvarte en andel på 3 prosent. Til sammenligning var dette reiseformållets andel

som vi tidligere har sett, 13 prosent av kjørte kilometer og 18 prosent av personkilometer. Helge- og feriekjøring er det formålet hvor andelene av de forskjellige kjennemerkene omtalt tidligere i kapitlet (km, personkm, turer, og personer transportert som omtales avslutningsvis i kapitlet), varierer mest. Dette på grunn av både det høye personbelegget (jf. figur 6.5) og den særskilt høye gjennomsnittlige turlengden. I figur 6.7 er den gjennomsnittlige turlengden fordelt på reiseformål. Den gjennomsnittlige turlengden for de enkelte formål er relativt konstant for de tre årgangene vi har observasjoner for. Turlengden varierer fra 8 til drøyt 21 kilometer i 1995 for alle formålene med unntak av helge- og feriekjøring. Den gjennomsnittlige turlengden for dette formålet var på 65 kilometer i 1995, en nedgang med 10 kilometer fra 1986. Vi ser dessuten at den gjennomsnittlige turlengden i alt økte med drøyt 1 kilometer fra 1980 til 1987 til knapt 15. Det var ingen endring fra 1987 til 1995.

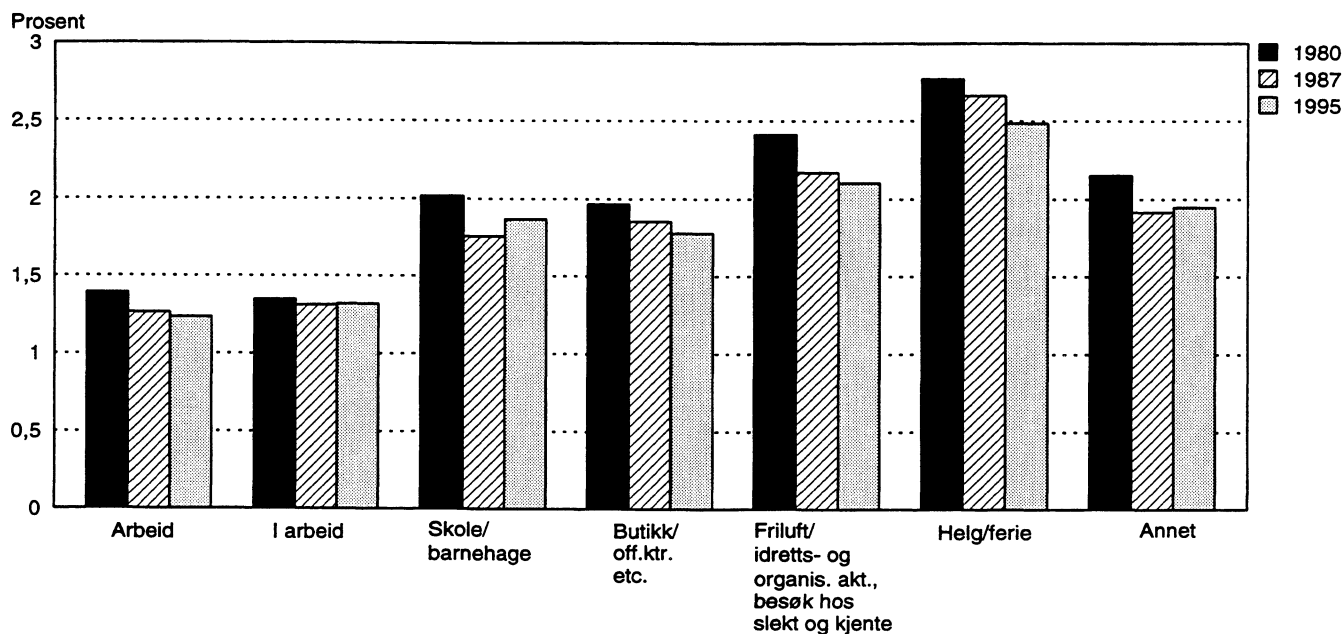
### 6.5. Personer transportert

Tallet på personer som ble transportert etter formålet med reisen, kan vi se av figur 6.8. Det er ikke et entydig samband mellom personer transportert og øvrige kjennemerker som kjørte kilometer, tallet på turer osv. Isolert sett vil det riktignok være slik at hvis de andre kjennemerkene ikke endrer seg, vil et økt personbelegg bety at tallet på personer transportert har økt. Derimot vil f.eks. en høy andel kjørte kilometer alene ikke være mer enn en rimelig god indikasjon på også en høy andel transporterte personer. Vi ser riktignok at det ble transportert flest personer i samband med kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet og besøk, med knapt 700 millioner personer eller 29 prosent. Dette stemmer i og for seg godt overens med andelene av f.eks. kjørte kilometer og personkilometer. Nesten 590 millioner personer ble transportert til og fra butikk, offentlig kontor og lege i 1995 og utgjorde med dette en fjerdedel av alle transporterte personer. Til sammenligning var tilsvarende andel av kjørte kilometer bare 13 prosent.

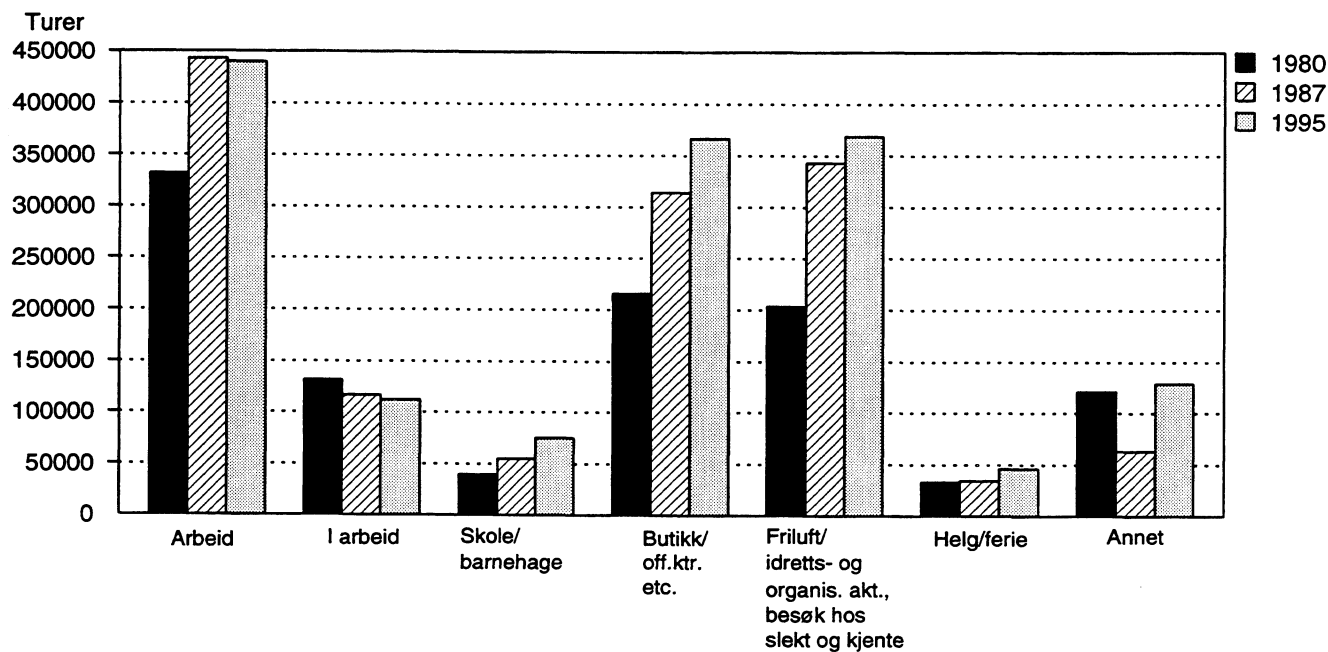
I hver personbil nyttet til kjøring til og fra jobb i 1995, satt det i gjennomsnitt 1,2 personer.

Helge- og feriekjøring hadde i 1995 en andel av turene og personkilometer på henholdsvis 3 og 18 prosent.

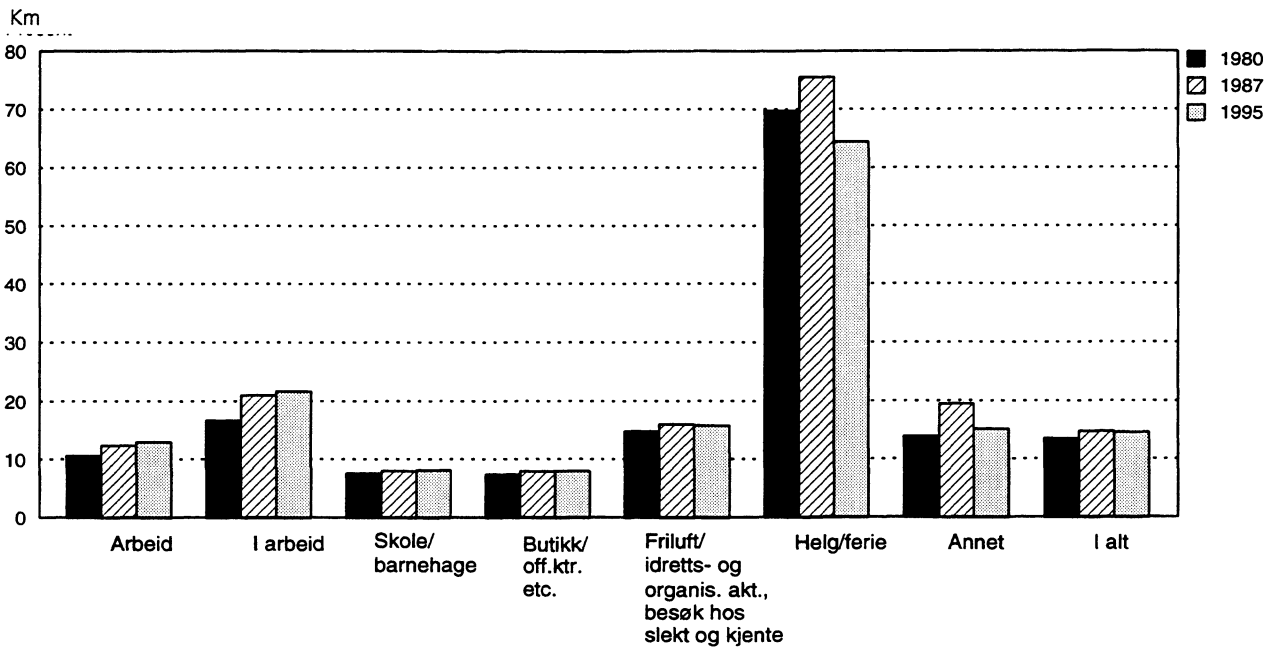
Figur 6.5. Personbelegg etter reiseformål. Prosent



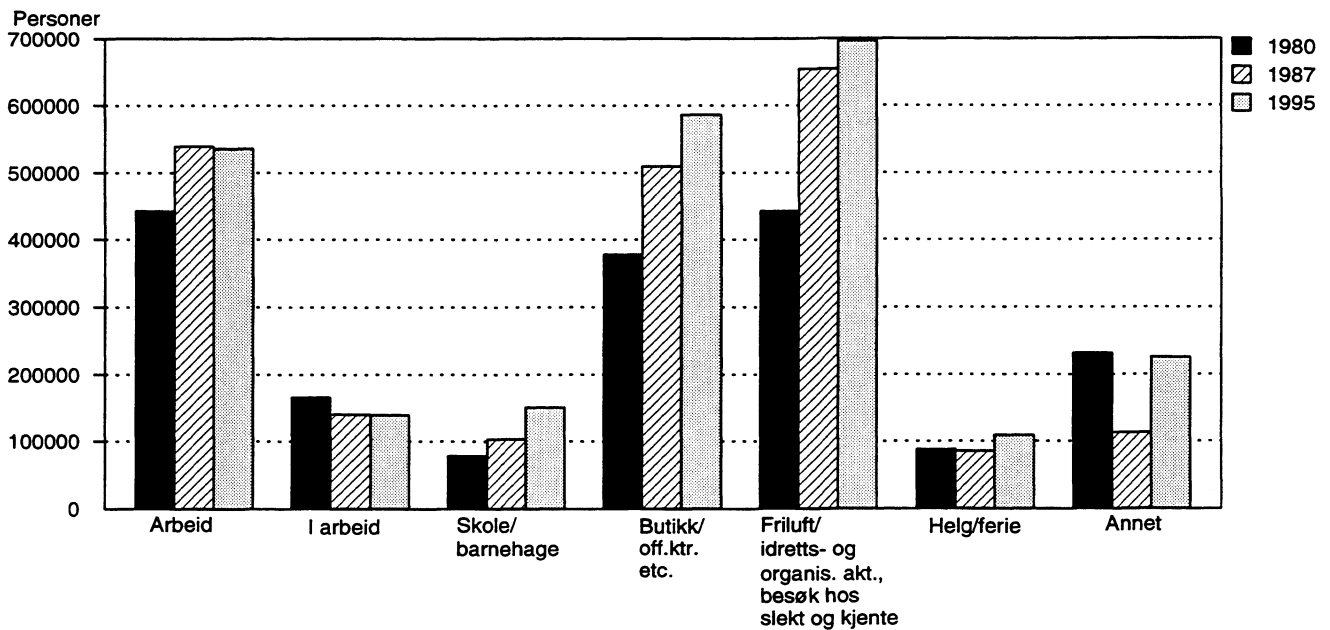
Figur 6.6. Tallet på turer etter reiseformål



Figur 6.7. Gjennomsnittlig turlengde, etter reisemål. Km



Figur 6.8. Personer transportert etter reisemål





## 6.6. Noen eksponeringstall

Avslutningsvis skal vi se litt nærmere på tallene for personer transportert for reiseformålene helg og ferie og til og fra arbeid i tilknytning til henholdsvis folke- mengden og yrkesaktive personer.

De to siste undersøkelsene viser at færrest personer ble transportert i samband med helge- og ferieturer. Knappt 110 millioner ble transportert i 1995. Dette tallet må halveres skal vi finne *tallet på personer* som har reist på slike turer. Dette har med turdefinisjonen å gjøre. Det registreres én tur til f.eks. hytta og én tur fra hytta (og tilsvarende for transporterte personer). Vi finner da at hver nordmann reiste i gjennomsnitt nesten 13 ganger på helge- eller ferietur med personbil i 1995, enten som sjåfør eller passasjer.

Lagt til grunn knapt 2,1 millioner sysselsatte og nesten 540 millioner personer transportert til og fra arbeid med personbil i 1995, finner vi at den yrkesaktive delen av befolkningen nyttet personbil 130 arbeidsdager i gjennomsnitt i løpet av 1995. I realiteten er tallet noe høyere. 26 prosent av de sysselsatte arbeidet deltid. En del av disse 550 000 personene arbeidet bare annenhver dag. Dette er det ikke tatt hensyn til ovenfor.

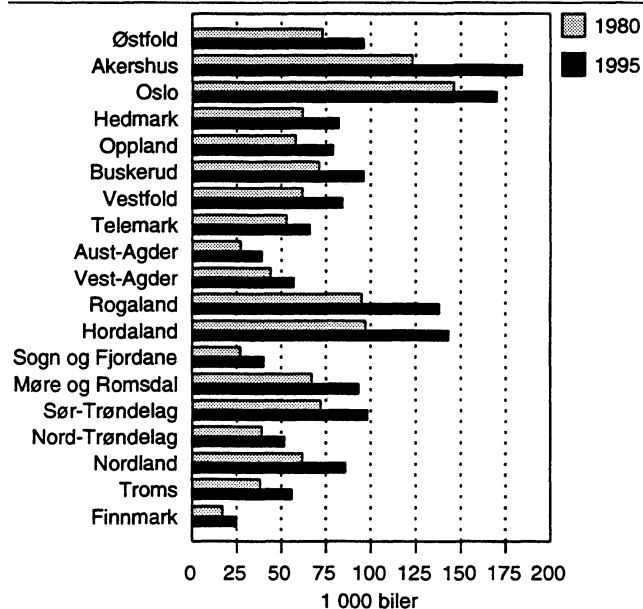
Den yrkesaktive del av befolkningen nyttet personbil til og fra arbeid mer enn 130 dager i gjennomsnitt i 1995.

## 7. Regionale variasjoner

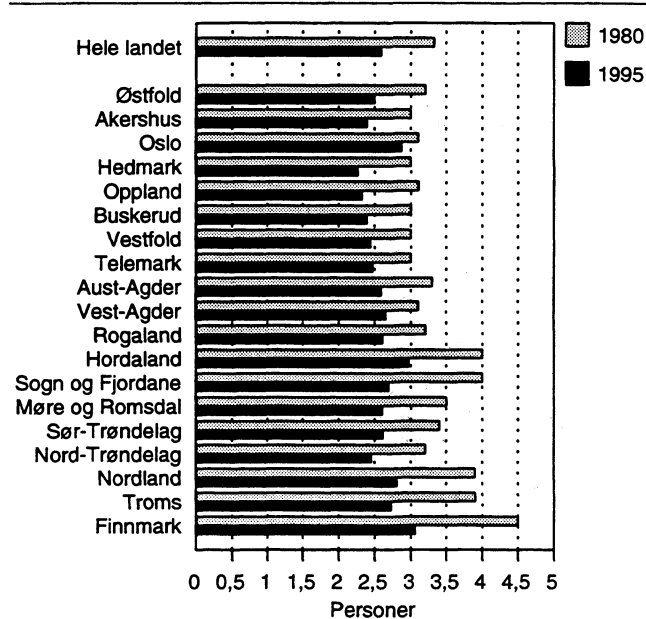
### 7.1. Innledning

Før vi ser nærmere på hva undersøkelsene om personbilbruken sier om transportytelsene for de enkelte fylkene, skal vi innledningsvis se på antall registrerte personbiler. Figur 7.1 viser dette for både 1980 og 1995. Det er flest personbiler registrert i Akershus og Oslo med henholdsvis 184 300 og 170 300 ved utgangen av 1995. Figuren viser dessuten at forholdet var motsatt i 1980. Mens tallet på personbiler i Akershus økte med 61 200 fra 1980 til 1995, økte Oslo-registrerte personbiler med 24 100. Dette tilsvarte en økning på 16,5 prosent for Oslo sammenlignet med 50 prosent for Akershus. Det var ikke noe annet fylke som hadde så lav relativ økning i tallet på personbiler som Oslo. Ved utgangen av 1995 var det registrert 143 300 personbiler i Hordaland og 137 500 i Rogaland. Dette tilsvarte en vekst i bilparken på henholdsvis 48 og 45 prosent fra 1980. Den største relative økningen var det imidlertid i Sogn og Fjordane med 51 prosent. Bestanden er imidlertid fortsatt moderat med 40 000 registrerte personbiler. Landets minste personbilpark har Finnmark med knapt 25 000. Dette tilsvarte imidlertid en økning på 45 prosent fra 1980.

Figur 7.1. Bestanden av personbiler. Fylke. 1980 og 1995



Figur 7.2. Antall personer pr. personbil. Fylke. 1980 og 1995

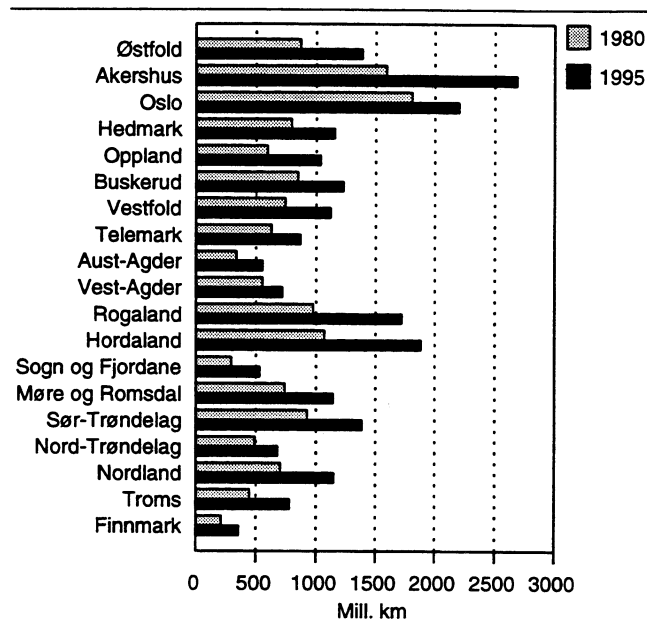


Figur 7.2 viser antall personer pr. registrert personbil i hvert fylke for 1980 og 1995. Mens det på landsbasis var en nedgang i tallet på personer pr. bil fra 3,32 i 1980 til 2,59 i 1995, var det en nedgang for Finnmark og Oslo på henholdsvis 1,48 og 0,22. Finnmark er likevel fortsatt fylket med flest personer pr. personbil (3,06 i 1995). Færrest personer pr. personbil var det i Hedmark med 2,26 i 1995.

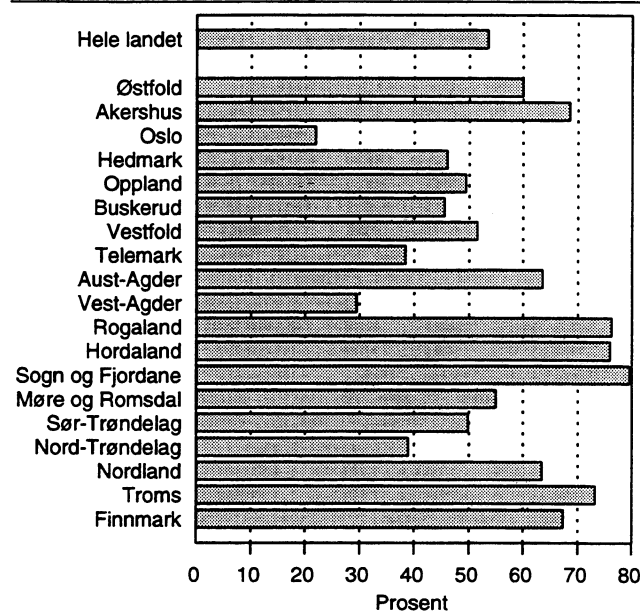
Som en kuriositet kan det nevnes at det ved utgangen av 1995 var registrert 400 personbiler pr. kvadratkilometer i Oslo. Tilsvarende tall for Finnmark var 0,5. Mens det i Oslo var 8 meter offentlig vei pr. personbil, hadde personbilene i Finnmark 161 meter til disposisjon. I Akershus og Hedmark var det henholdsvis 23 og 80 meter offentlig vei pr. registrert personbil.

Bilparken i Oslo økte med bare 16,5 prosent fra 1980 til 1995. I Sogn og Fjordane ble bilparken fordoblet.

Figur 7.3. Kjørte kilometer. Fylke. 1980 og 1995. Mill. km



Figur 7.4. Økningen i tallet på kjørte kilometer fra 1980 til 1995. Fylke. Prosent



**7.2. Kjørte kilometer**

Figur 7.3 viser at det blir kjørt mest med personbiler registrert i Akershus med 2,7 milliarder kilometer i 1995 eller 11,9 prosent av landstotalen. Oslo, Hordaland og Rogaland følger deretter med henholdsvis 2,2, 1,9 og 1,7 milliarder kilometer. Finnmark hadde den korteste samlede kjørelengden med knapt 0,4 milliarder kilometer i 1995.

Vi finner det samme mønsteret her som da vi innledningsvis sammenlignet tallet på personbiler registrert i de respektive fylker. Figur 7.3 og 7.1 er nærmest identiske i innbyrdes rangering av fylkene. Det må således være små variasjoner mellom fylkene i den årlige gjennomsnittlige kjørelengden. Resultatene bekrefter dette. Mens landsgjennomsnittet er på drøyt 13 400 kilometer, finner vi en årlig gjennomsnittlig kjørelengde på knapt 14 600 kilometer i Akershus. Lavest kjørelengde var det i Møre og Romsdal med 12 300 kilometer.

Den totale kjørelengden økte med nesten 7,9 milliarder kilometer fra 1980 til 1995. Av dette stod biler registrert i Akershus for 1,1 milliarder, eller for 14 prosent av den samlede økningen. Sammenlignet med 1980, økte kjørelengden i Akershus med 69 prosent. Det fremgår av figur 7.4 at både fylkene Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland og Troms likevel hadde en relativt sett sterkere vekst i kjørte kilometer fra 1980 til 1995 enn Akershus. Sogn og Fjordane og Rogaland toppe med en relativ økning på henholdsvis

80 og 76 prosent. Oslo hadde derimot en relativ økning i perioden på bare 22 prosent. Dette tilsvarte knapt 0,4 milliarder kilometer. Selv om det bare er personbiler registrert i Akershus som totalt sett kjører mer enn personbiler registrert i Oslo, var det sju fylker som også hadde en sterkere absolutt økning i kjørte kilometer fra 1980 til 1995 enn Oslo. Den minste økningen var i Finnmark med 0,13 milliarder kilometer. Den relative veksten i Finnmark var likevel på 67 prosent og med dette mer enn 14 prosentpoeng høyere enn landsgjennomsnittet.

Selv om Rogaland har hatt en sterk vekst i kjørte kilometer fra 1980 til 1995, er det relativt sett fortsatt færrest kjørte kilometer for turer 50 kilometer eller lengre i dette fylket. Resultatene fra 1980 viser en andel på ca. 25 prosent. Gjennomsnittet for landet viste drøyt 37 prosent. I 1995 er tilsvarende andel for Rogaland på knapt 26 prosent, mens landsgjennomsnittet er 38 prosent. Dette betyr at fylket har en både høy- og økende andel av turer pr. registrert personbil. Som vist i tabell 7.1 var det bare Nordland som hadde flere turer i gjennomsnitt pr. personbil enn Rogaland i både 1980 og i 1995. Mens gjennomsnittstallet for Nordland var 1 090 i 1995, var det i gjennomsnitt 1 075 turer pr. personbil registrert i Rogaland. Tilsvarende tall for hele landet var 912 i 1995. Tabellen viser for øvrig også enkelte andre nøkkeltall for de enkelte fylkene. Bare noen av disse blir kommentert.

Nesten 12 prosent av all kjøring i Norge i 1995 ble utført av biler registrert i Akershus.

Den sterkeste relative veksten i bilbruken fra 1980 til 1995 var for biler registrert i Sogn og Fjordane og Rogaland med hhv. 80 og 76 prosent.

Tabell 7.1. Noen nøkkeltall

	Km/tur		Turer/bil		Turer/person		Km/person		Person/bil		Km/bil		Personbelegg	
	1980	1995	1980	1995	1980	1995	1980	1995	1980	1995	1980	1995	1980	1995
<b>Hele landet .....</b>	<b>13,7</b>	<b>14,7</b>	<b>873</b>	<b>912</b>	<b>263</b>	<b>352</b>	<b>3 597</b>	<b>5 169</b>	<b>3,3</b>	<b>2,6</b>	<b>11 934</b>	<b>13 412</b>	<b>1,98</b>	<b>1,78</b>
Østfold .....	13,0	15,3	908	944	285	377	3 715	5 773	3,2	2,5	11 843	14 433	1,98	1,82
Akershus .....	16,3	17,1	795	851	265	356	4 312	6 099	3,0	2,4	12 933	14 560	1,95	1,73
Oslo .....	15,5	15,9	797	812	258	283	3 995	4 505	3,1	2,9	12 349	12 926	1,83	1,75
Hedmark .....	16,0	17,2	805	818	265	362	4 234	6 214	3,0	2,3	12 855	14 032	2,02	1,80
Oppland .....	15,2	16,5	783	800	252	345	3 841	5 673	3,1	2,3	11 917	13 153	2,01	1,75
Buskerud .....	14,5	15,4	815	835	271	350	3 946	5 370	3,0	2,4	11 841	12 815	1,91	1,72
Vestfold .....	12,4	14,6	966	918	321	376	3 975	5 499	3,0	2,4	11 955	13 438	1,96	1,74
Telemark .....	14,1	14,1	837	928	275	376	3 875	5 324	3,0	2,5	11 800	13 130	1,88	1,77
Aust-Agder .....	14,5	14,3	855	999	257	385	3 720	5 503	3,3	2,6	12 391	14 274	2,04	1,75
Vest-Agder .....	13,4	14,6	939	864	301	326	4 043	4 757	3,1	2,7	12 619	12 626	2,08	1,83
Rogaland .....	10,6	11,6	978	1075	303	414	3 198	4 821	3,2	2,6	10 334	12 515	2,00	1,81
Hordaland .....	11,9	14,0	931	942	230	317	2 737	4 431	4,0	3,0	11 082	13 152	2,02	1,74
Sogn og Fjordane .....	13,1	15,2	848	874	213	325	2 797	4 936	4,0	2,7	11 151	13 277	2,08	1,76
Møre og Romsdal .....	11,5	13,6	958	908	271	350	3 130	4 752	3,5	2,6	11 048	12 340	2,01	1,87
Sør Trøndelag .....	14,2	13,7	902	1 025	266	392	3 783	5 391	3,4	2,6	12 811	14 086	1,98	1,84
Nord Trøndelag .....	15,1	15,5	829	841	257	344	3 886	5 336	3,2	2,4	12 548	13 052	2,02	1,80
Nordland .....	11,5	12,2	982	1 090	250	390	2 873	4 763	3,9	2,8	11 276	13 319	2,05	1,95
Troms .....	14,2	15,8	836	886	215	326	3 055	5 139	3,9	2,7	11 857	13 986	2,05	1,82
Finnmark .....	15,3	14,7	810	973	178	318	2 723	4 668	4,5	3,1	12 366	14 299	2,20	1,75

Finnmark hadde den største relative andelen kjørte kilometer for turer 100 kilometer eller lengre, med 34 prosent i både 1980 og 1995. Deretter kommer Oslo med 30 prosent i 1995 (28 i 1980). At personbiler registrert i disse to fylkene har en noe høyere andel lengre turer enn andre fylker, må ses i sammenheng med at andelen arbeidsreiser (korte turer) er spesielt lav for personbiler registrert i både Finnmark og Oslo. (Jf. avsnitt 7.4).

### 7.3. Personkilometer og personbelegg

Figur 7.5 viser hvordan transportytelsene målt i tallet på personkilometer er fordelt på de enkelte fylkene i både 1980 og i 1995. Biler registrert i Akershus stod for 11,5 prosent av transportarbeidet i 1995. Dette tilsvarte 4,6 milliarder personkilometer. Tilsvarende andel i 1980 var ett prosentpoeng lavere. Oslos andel hadde derimot sunket fra 11,4 til 9,6 prosent. Det ble utført et transportarbeide på 0,6 milliarder personkilometer i Finnmark, tilsvarende en andel på 1,6 prosent i 1995. Disse sammenligningene viser at forholdet mellom fylkene stort sett er identisk med hva vi tidligere observerte for kjørte kilometer. Vi ser dette ved å sammenligne figurene 7.3 og 7.5. Dette betyr at det er små variasjoner i det gjennomsnittlige personbelegget mellom fylkene. Figur 7.6 bekrefter det.

Den viser også at det har vært en nedgang i personbelegget pr. kjørte kilometer for alle fylkene. Størst nedgang finner vi i Finnmark. Mens personbelegget var på 2,20 i 1980, og med det var høyest i landet, er personbelegget i 1995 falt til 1,75 eller ganske likt landsgjennomsnittet. Oslo er tidligere kommentert som fylket med minst endringer fra 1980 til 1995. Dette gjelder også for personbelegget. Resultatene fra undersøkelsen i 1980 gav et belegg på 1,83 (lavest i Norge). I 1995 registrerer vi et personbelegg på 1,75, altså som i Finnmark og likt gjennomsnittet for landet.

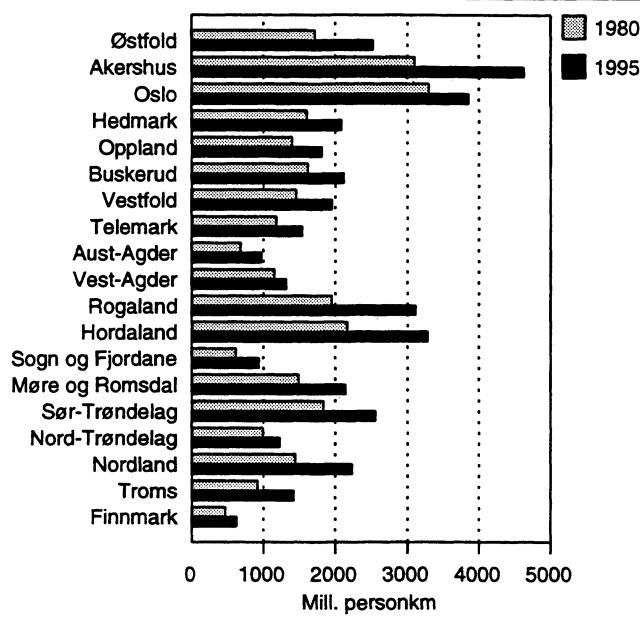
### 7.4. Reiseformål

En sammenligning av hvordan reiseformålene fordeler seg andelsmessig innen de respektive fylkene, viser små forskjeller mellom fylkene og liten endring i perioden 1980 til 1995, med et lite unntak for reiseformålet kjøring til og fra arbeid. Undersøkelsene viser at personbilen relativt sett blir nyttet minst i Finnmark og Oslo til denne type kjøring.

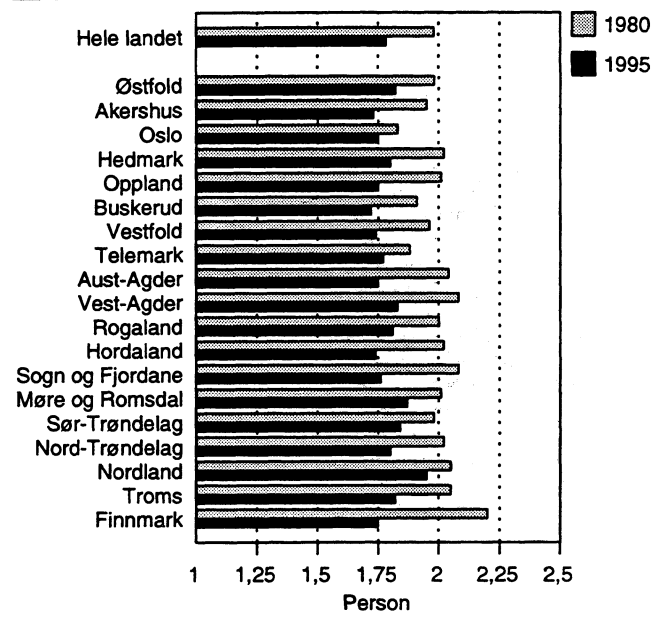
Turer på 100 kilometer eller mer står for over en tredjedel av samlet kjørelengde i Finnmark.

Det gjennomsnittlige personbelegget pr. kjørte kilometer gikk mest ned i Finnmark i perioden 1980 til 1995 og ligger nå på landsgjennomsnittet.

Figur 7.5. Personkilometer. Fylke. 1980 og 1985



Figur 7.6. Personbelegg. Fylke. 1980 og 1995



Andelen kjøring til og fra arbeid for Finnmark og Oslo utgjorde henholdsvis 17,4 og 21,1 prosent i 1980 og 17,3 og 20,1 prosent i 1995, målt i kjørte kilometer. Gjennomsnittet for hele landet var 24,6 prosent for kjøring til og fra arbeid i 1995. Også for de fylkene der bilen er oppgitt brukt mest til denne type kjøring, er det skjedd små endringer i perioden. Akershus, Hordaland og Buskerud toppet i 1980 med andeler på henholdsvis 27,2; 26,7 og 26,3 prosent. Disse fylkene hadde også de største andelen kjøring til og fra arbeid i 1995, men i motsatt rekkefølge, med henholdsvis 26,7; 28,3 og 28,7 prosent.

### 7.5. Kjøring innen/mellom fylker

Tidligere kommentarer i dette kapitlet tar utgangspunkt i samtlige transporter utført av personbiler registrert i de ulike fylkene. Dette omfatter kjøring både i eget fylke, til og fra eget fylke samt kjøring i andre fylker. I dette avsnittet er det kommentert på den interne transporten i fylkene av både a) egne biler og b) biler registrert i andre fylker. Med interne transporter menes turer som har både start og endepunkt innen fylket.

Som det går fram av figurene 7.7 og 7.8 er det store forskjeller mellom fylkene når det gjelder fylkesoverskridende trafikk målt i kjørte kilometer. Mens den totale kjørelengden for biler registrert i f.eks. Oslo var på 2 200 millioner kilometer i 1995, utgjorde de fylkesinterne transportene med Oslo-registrerte personbiler knapt 28 prosent eller 607 millioner kilo-

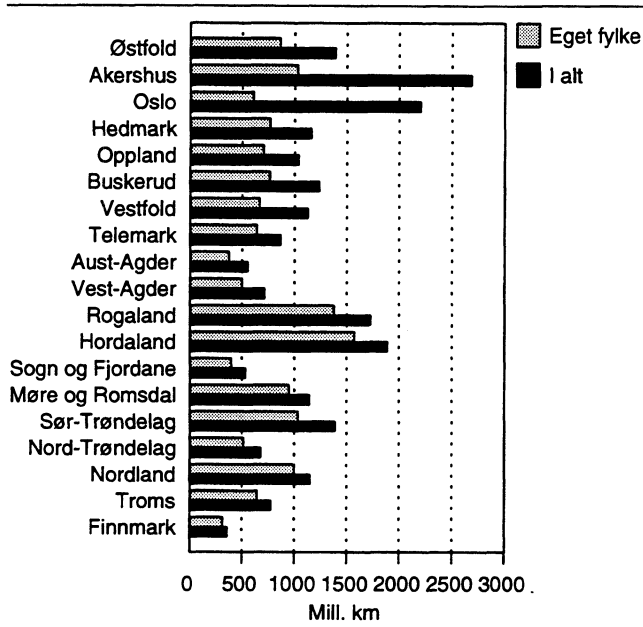
meter. Det vil si at ca. 1 600 millioner kilometer ble kjørt av personbiler registrert i Oslo i samband med enten turer til eller fra fylket eller turer med både start og endepunkt i andre fylker. I tillegg til Oslo er det bare biler registrert i Akershus som har lavere intern trafikk enn fylkesoverskridende (38 prosent). Finnmark er fylket med høyest andel intern trafikk. Biler registrert i Finnmark med turer hvor både til og fra adresse er innen fylket, står for hele 88 prosent av de Finnmark-registrerte personbilenes totale kjøring. Den interne transporten summert for alle fylkene, utgjorde 14,7 milliarder av i alt 22,6 milliarder kjørte kilometer i 1995. Dette tilsvarte 65 prosent.

Figur 7.9 viser hva personbilene utfører av interne transporter i andre fylker enn registreringsfylket. Mens personbiler registrert i Akershus kjørte knapt 82 millioner kilometer i alt i samband med turer hvor både start og endepunkt for turen var innen et annet fylke enn bilens registreringsfylke, var tilsvarende distanse for Troms-registrerte personbiler 13 millioner kilometer.

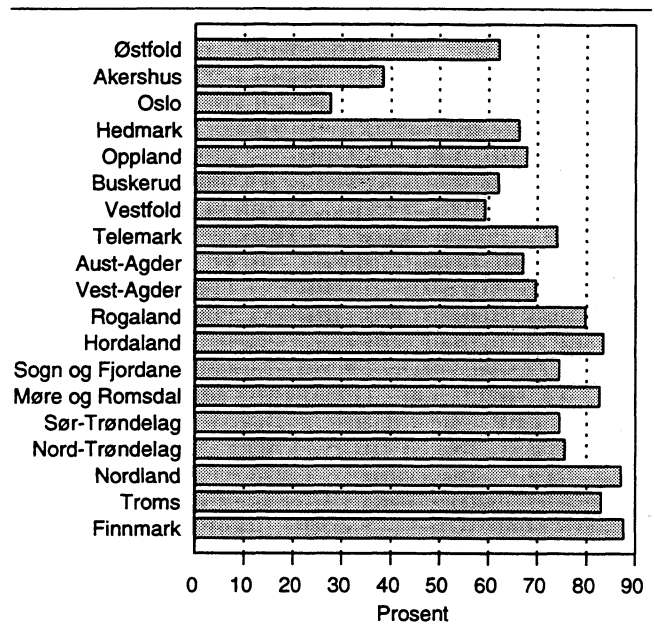
Det er også interessant å se hvor stor andel personbiler registrert i andre fylker enn registreringsfylket har av den totale transporten innen fylket. Som vist i figur 7.10, står personbiler registrert i andre fylker for nesten 10 prosent av all interntransporten i Oslo (turer med start og endepunkt innen fylket). Figuren viser at det er store forskjeller i den andelen biler registrert i andre fylker utgjør av interntransporten i hvert fylke.

Lavere andel arbeidsreiser med personbiler registrert i Oslo og Finnmark.

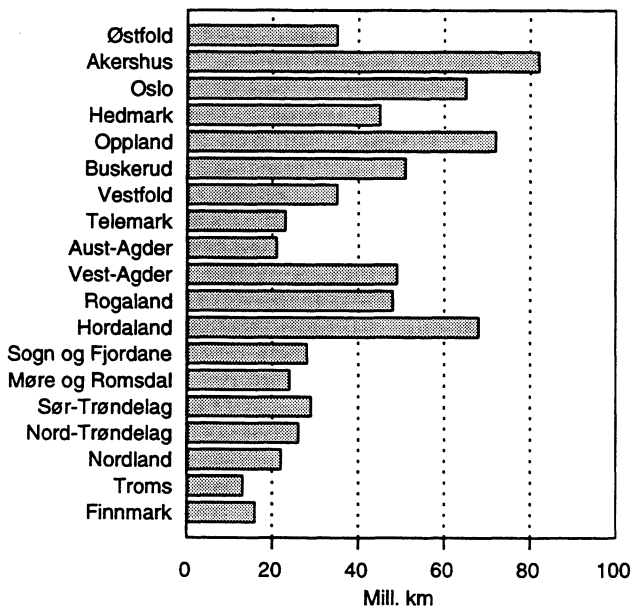
Figur 7.7. All kjøring med biler registrert i de ulike fylkene og disse bilenes kjøring innen eget fylke. 1995. Mill. km



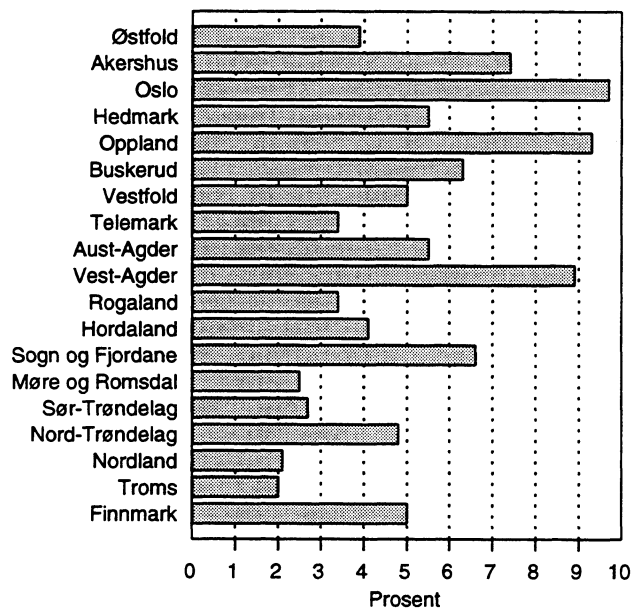
Figur 7.8. Bilenes kjøring innen eget fylke i forhold til disse bilenes totale kjøring. 1995. Prosent



Figur 7.9. Personbilenes interne transporter i andre fylker enn registreringsfylket. 1995. Mill. km



Figur 7.10. Personbiler registrert i andre fylkers andel av all intertransporten innen de ulike fylkene. 1995. Prosent



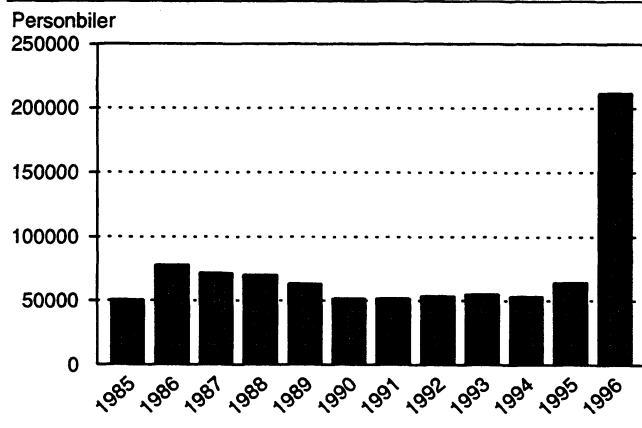
# 8. Annen personbilstatistikk

## 8.1. Biler vraket mot pant

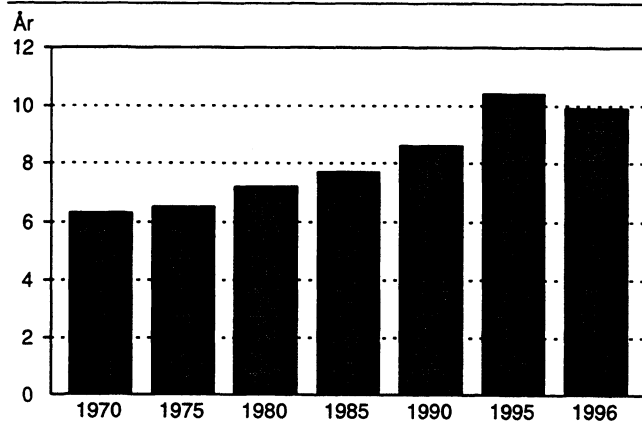
Knappt 61 000 personbiler ble levert til opphugging ved de 140 godkjente oppsamlingsplassene i 1995. I 1996 økte tallet til 211 300. Som vist i figur 8.1 var dette en sterk økning, ikke bare sammenlignet med året før, men også med hele den foregående 10-årsperioden. Denne økningen kan forklares med at satsen for utbetaling av vrakpant ble hevet fra 1 000 til 6 000 kroner i perioden 1. januar til 31. desember 1996 (forutsatt at blant annet årsavgiften var betalt og at bilen var registrert pr. 1. januar 1996).

Mer enn en tredobling i tallet på vrakede biler i 1996.

Figur 8.1. Personbiler vraket mot pant



Figur 8.2. Gjennomsnittsalder for personbiler



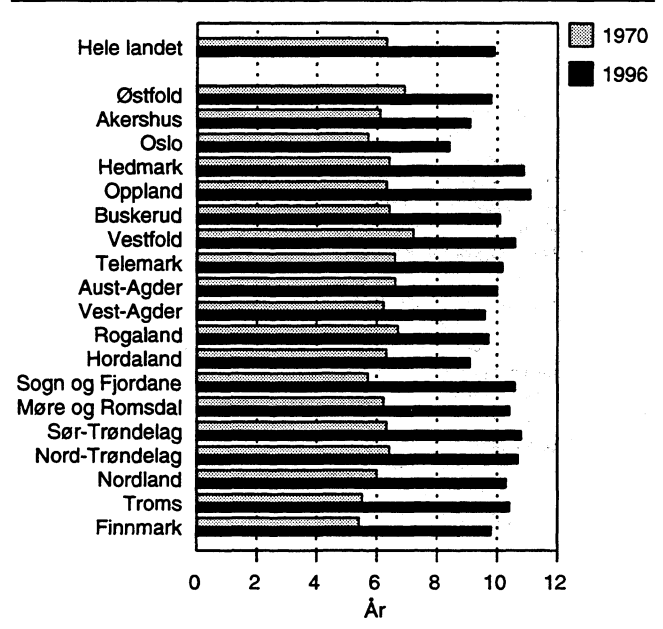
## 8.2. Fortsatt gamle biler

Figur 8.2 viser at gjennomsnittsalderen på den norske personbilparken har økt sterkt de siste 25 årene og spesielt de siste fem. Mens gjennomsnittsalderen var 6,3 år i 1970, hadde den steget til 7,2 år i 1980 og til 10,4 år i 1995. Gjennomsnittsbilen er således blitt 3,2 år eldre bare fra 1980 til 1995. Den sterke økningen i tallet på vrakede personbiler i 1996 førte imidlertid til at gjennomsnittsalderen sank til 9,9 år pr. 31. desember 1996.

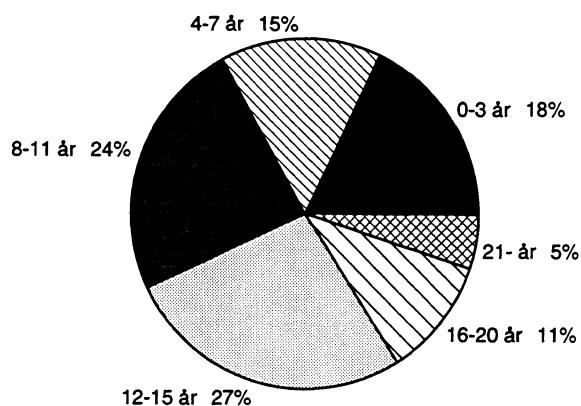
Figur 8.3 viser en fylkesvis oversikt over gjennomsnittsalderen for personbilparken. Bilene var betydelig eldre i alle fylker ved utgangen av 1996 sammenlignet med 1970. Oslo er fylket med lavest gjennomsnittsalder på sin personbilpark med 8,4 år pr. 31. desember 1996. Gjennomsnittsbilen i Oppland var derimot 11,1 år og eldst.

Gjennomsnittsalderen på personbilparken gikk ned fra 10,4 år i 1995 til 9,9 år i 1996.

Figur 8.3. Gjennomsnittsalder for personbiler. Fylke. 1970 og 1996



Figur 8.4. Registrerte personbiler etter bilenes alder. 31. desember 1996. Prosent



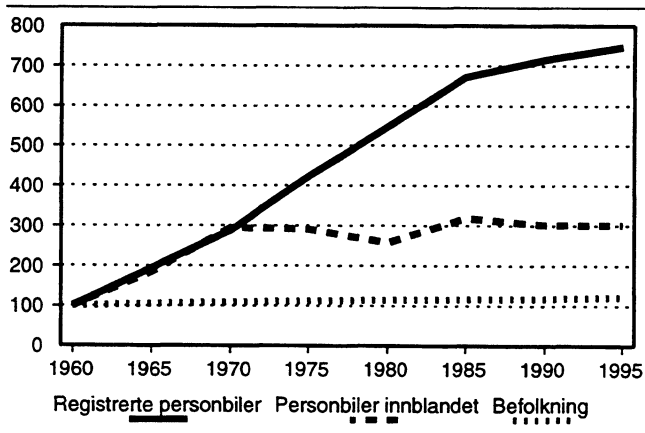
I figur 8.4 kan vi se andelen personbiler i diverse aldersgrupper. 43 prosent av den norske personbilbestanden var 12 år eller eldre ved utgangen av 1996.

### 8.3. Veitrafikkulykker med personskade

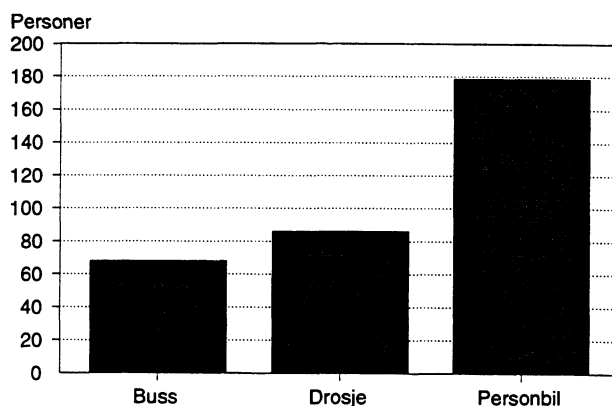
Veitrafikkulykker med personskade er en direkte og målbar konsekvens av vår økte mobilitet. De påfører dessuten samfunnet store samfunnsøkonomiske kostnader i tillegg til menneskelig sorg og lidelse.

Den sterke veksten i tallet på registrerte personbiler førte naturlig nok til flere veitrafikkulykker. Som figur 8.5 viser, økte tallet på personbiler innblandet i veitrafikkulykker med personskade i takt med utviklingen i antall registrerte personbiler i perioden 1960-1970. Etter 1970 har tallet på ulykker vært relativt konstant, mens personbilbestanden (og trafikkarbeidet) er om lag tredoblet fra 1970 til 1995. Ulykkesrisikoen er således kraftig redusert i denne perioden.

Figur 8.5. Personbiler innblandet i veitrafikkulykker, registrerte personbiler og folkemengde. 1960-1995. 1960=100



Figur 8.6. Personer drept eller skadd pr. milliard personkilometer, etter transportmåte. 1995

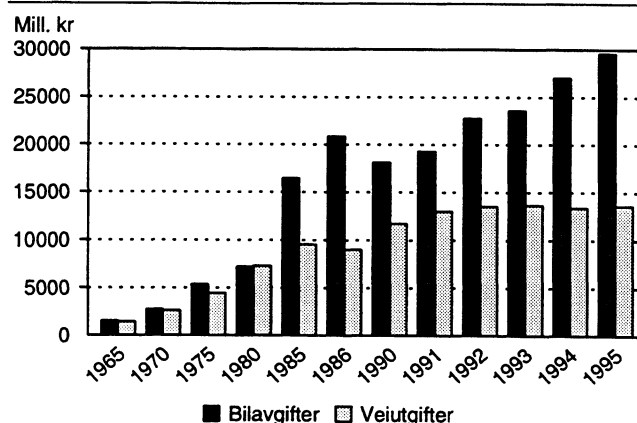


Sjansen for å bli drept eller skadd i en personbilulykke er 2,5 ganger større enn i en bussulykke.

Figur 8.6 viser at risikoen for å bli drept eller skadd målt som forholdet mellom tallet på drepte eller skadde og personkilometer, er lavere ved buss- og drosjetransport enn ved personbiltransport. Mens 180 personer ble drept eller skadd pr. milliard personkilometer med personbil i 1995 var tilsvarende tall for buss 68. Risikoen for å bli drept eller skadd i en personbilulykke var således 2,5 ganger høyere enn i en bussulykke pr. milliard personkilometer. Forholdet personbil og drosje er som 2 til 1.

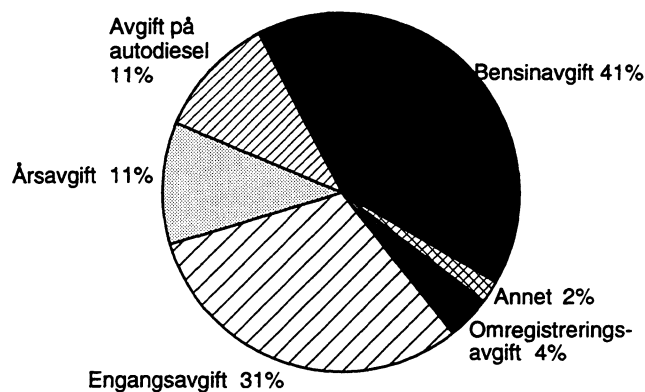
Personbilenes andel av samtlige trafikkenheter innblandet i veitrafikkulykker, utgjør i dag drøyt 60 prosent, eller knapt 10 000 enheter. Drøyt 7 500 førere av personbil og passasjerer ble drept eller skadd i 1995 (63 prosent).

Figur 8.7. Statens skatter og avgifter på samferdselsmidler og utgifter til veier (inkl. mva.) 1965-1995. Mill. kr





Figur 8.8. Statens inntekter av biltrafikken. 1995. Prosent



Statens inntekter av biltrafikken var i 1995 det dobbelte av utgiftene til veiformål.

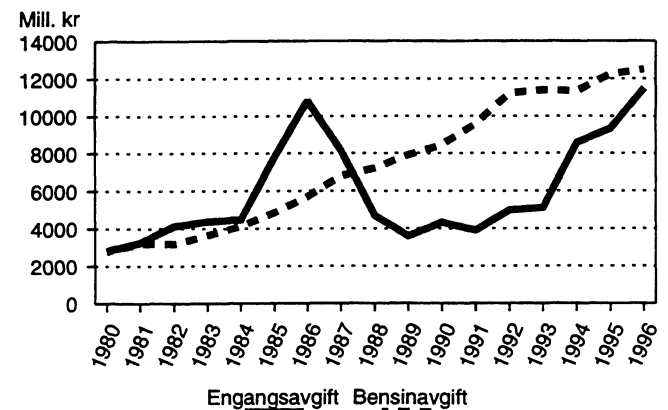
#### 8.4. Personbilen som skatteobjekt

Personbilen har etter hvert blitt en viktig kilde til offentlige inntekter. Til og med 1984 var det relativt god balanse mellom de offentlige veiutgiftene og avgifter på biltrafikken i Norge. Etter dette har som vist i figur 8.7 avgiftene vært langt høyere enn utgiftene. I 1995 utgjorde totalprovenyet fra biltrafikken nesten 30 milliarder kroner medregnet medverdiavgift. Dette var over det dobbelte av statens utgifter til veiformål. En skal imidlertid ha i mente de kostnader personbilen påfører samfunnet i form av behandling og rehabilitering av skadde personer i tillegg til selve velferdstapet ved dødsulykker. På den annen side genererer personbilen inntekter i mange ledd utover det avgiftene innbringer i statskassen (handel med og vedlikehold og reparasjoner av motorkjøretøyer).

Av figur 8.8 fremgår de respektive avgifter for 1995. Figuren viser at de viktigste (største) avgiftene er henholdsvis bensinavgiften og engangsavgiften (importavgiften). Utviklingen av disse over tid er vist i figur 8.9.

Ettersom det har vært en relativt jevn økning i tallet på registrerte biler over tid, er det naturlig at utviklingen i avgiftene knyttet til bruk av kjøretøyet (bensinavgiften), viser en noenlunde parallell tendens. Engangsavgiften vil derimot variere med nybilsalget.

Figur 8.9. Bensinavgift og engangsavgift på motorvogner. 1980-1996. Mill. kr (inkl. mva.)



## 9. Metode og datagrunnlag

I dette kapitlet beskrives bakgrunn, formål, gjennomføring og beregningsmetoder.

### 9.1. Historikk

Den første undersøkelsen om personbilbruk ble gjennomført så langt tilbake som i 1962. Den ble gjentatt første gang i 1967. Det var Transportøkonomisk institutt som stod ansvarlig for den faglige gjennomføringen av begge undersøkelsene på oppdrag fra Opplysningsrådet for Biltrafikken (nåværende Opplysningsrådet for Veitrafikken) og Vegdirektoratet. Etter dette tok Statistisk sentralbyrå over gjennomføringen av de påfølgende undersøkelsene i henholdsvis 1973/74, 1980, 1986-88 og 1995. Undersøkelsen i 1995 ble gjennomført på oppdrag fra Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.

Det har vært relativt store endringer i opplegg og gjennomføring av undersøkelsene slik at det er vanskelig å sammenligne resultatene over tid. I undersøkelsene fra 1962 og 1967 ble det stilt spørsmål om eierens yrke og inntekt, bilens årsmodell og kjørt distanse i løpet av 1962. En kom blant annet frem til en årlig gjennomsnittlig kjørelende på om lag 11 500 kilometer for begge årene. I 1973/74 og i senere undersøkelser er bruken av bilene bedre belyst ved at det ble tatt inn spørsmål også om reiseformål og personbelegg. Det ble da mulig å gi tall også for personkilometer. Dette medførte imidlertid at skjemaene måtte fordeles på alle de 52 ukene (tellingsukene), mens en tidligere hadde sendt ut samtlige skjema ultimo januar. Det ble ikke spurt om inntekt i 1973/74, men det ble foretatt en kobling mot ligningsmateriale. 25 000 skjema ble sendt ut i tidsrommet mai 1973 til mai 1974. Dette tilsvarte en utvalgsprosent på 3. Utvalgsprosenten var lik for alle tellingsukene og for hvert fylke (proporsjonalt utvalg). En erfarte at svarprosenten gikk ned fra 53 prosent i 1963 og 1967 til bare vel 36 prosent i 1973/74. Det ble likevel konkludert med at den lave svarprosenten ikke hadde ført til alvorlige skjevheter i svarmaterialet. Den lave svarprosenten ble forklart med kravet om å fylle ut ukesrapporten. Dette var opplagt en opptrapping av oppgavebyrden sammenlignet med tidligere.

Ingen av undersøkelsene før 1980 gav totaltall for hele personbilparken. Samtlige data ble gitt bare som relative fordelinger. Fra og med 1980 er det blitt beregnet totaltall for hele bestanden av personbiler (dette er nærmere omtalt nedenfor). En ytterligere utvidelse ble gjennomført i 1980. I stedet for å gi summariske data for de enkelte reiseformål etter ukedag som i 1973/74, ble det nå innført en form for dagbokføring. Det vil si at oppgavegiver ble bedt om å spesifisere samtlige turer i løpet av en gitt rapporteringsuke med data om reiseformål, turlengde, personbelegg o.a. med spesifisering av fra/til sted. Det ble dessuten tatt inn et detaljert spørsmål om drivstoffbruk. Prinsippet om proporsjonalt utvalg ble dessuten forlatt i 1980. For å kunne gi brukbare fylkestall, kreves et visst antall svar uansett størrelse på personbilbestanden i fylket. Det er således sikrere med et stort sett tilsvarende bruttoutvalg for alle fylkene. Dette prinsippet er beholdt også i de senere undersøkelsene.

Undersøkelsen ble deretter gjentatt for årene 1986-1988 med et årlig utvalg på 15 000 personbileiere (53 000 i 1980). Endringen ble gjennomført for å få til en smidigere datahåndtering. Metode og opplegg var identisk med 1980-undersøkelsen så nær som for rapporteringsperiodens lengde. I stedet for en ukes rapporteringsperiode ble denne avkortet til to, eventuelt tre dager (mandag/tirsdag, onsdag/torsdag og fredag-søndag). Dette ble gjort i anledning den lave svarprosenten i 1980. På denne måten ble oppgavebyrden redusert, og en antok at dette ville få positive konsekvenser for svarprosenten. Det viste seg at svarprosenten ikke økte, men at den også denne gangen gikk ned sammenlignet med forrige undersøkelse. Svarprosenten ble på knapt 40 prosent. Datamaterialet ble dessuten betydelig redusert (antall turer) på grunn av overgangen til kortere rapporteringsperiode. Vær oppmerksom på at resultatene i rapporten viser gjennomsnittet for perioden 1986-1988. For enkelthets skyld refereres det til årgangen 1987, mens undersøkelsen altså ble gjennomført over tre år.

## 9.2. Eie og bruk av personbil 1995

### 9.2.1. Bakgrunn og formål

Bakgrunnen for gjennomføringen av personbilundersøkelsen i 1995 var Samferdselsdepartementets ønske om å etablere en nasjonal persontransportmodell. Vegdirektoratet var gitt ansvaret for å etablere det nødvendige grunnlaget for etablering av persontransportmatriser for reiser med både personbil og buss. Statistisk sentralbyrå ble engasjert i arbeidet med å gjennomføre undersøkelsen om personbiltransport.

### 9.2.2. Målsetting/prosjektresultat

Undersøkelsen tar sikte på å gi data om:

- Kjørelengder
- Personbelegg
- Reiseformål
- Fergebruk
- Trafikkstrømmer mellom fylker/landsdeler
- Sesongvariasjoner

Disse kjennemerkene har stort sett vært de samme fra og med Eie og bruk av personbil 1980.

### 9.2.3. Prosjektopplegg

Prosjektet ble også denne gang planlagt som en utvalgsundersøkelse hvor ca. 50 000 personbileiere ble trukket fra Kjøretøyregistret i Vegdirektoratet i 1995. Dette tilsvarte en utvalgsprosent på 3 (personbiler og stasjonsvogner). Utvalget ble rullert over samtlige uker etter fylke (19 strata), og trekking ble foretatt hvert kvartal. Dette fordi at også de nyeste bilene skulle komme med i utvalget. Rapporteringsperioden ble igjen satt til én uke.

I lys av den relativt lave svarprosenten ved den seneste undersøkelsen, ble det som tidligere benyttet påminningskort og purrebrev (fra og med 1980-undersøkelsen). Det ble denne gangen dessuten tatt i bruk premiering samt at en frankert svarkonvolutt ble sendt ut sammen med spørreskjemaet og rettledning. Spørreskjemaet var også noe forenklet sammenlignet med de to foregående undersøkelsene.

Til tross for disse tiltakene kom likevel bare 41,5 prosent av de utsendte skjemaene i retur. Dette tilsvarte likevel drøyt 221 000 turer. Tatt i betraktning at dette var en frivillig undersøkelse og at det denne gang eksplisitt var omtalt i rettledningen, er det nok ikke realistisk å forvente en høyere svarprosent i en postal undersøkelse om personbilbruk.

### 9.2.4. Beregning av totaltall

Målsetningen fra og med undersøkelsen i 1980 er å kunne gi totaltall for de enkelte kjennemerker og ikke bare relative fordelinger. Beregningen av totaltall gjennomføres i to trinn. Det lages først et sett oppblåsingsfaktorer og deretter korreksjonsfaktorer.

#### 9.2.4.1. Oppblåsing

Det er laget oppblåsingsfaktorer for hvert kvartal. Faktorene ble beregnet fylkesvis ved å ta personbilbestanden i hvert fylke og dividere med antall brukbare svar. Opprinnelig (i 1980) mente man at denne oppblåsingen var tilstrekkelig til å beregne samlede transportytelser. Det viste seg imidlertid at da man tok den oppblåste kjørelengden basert på de turene oppgavegiverne hadde spesifisert på skjemaet, og dividerte med antall personbiler, ble den gjennomsnittlige årlige kjørelengden for lav. Tilsvarende problemstilling har vi også erfart med de senere undersøkelsene. Det har derfor vært nødvendig å beregne en faktor som korrigerer for dette.

#### 9.2.4.2. Korreksjonsfaktor

I tillegg til å be oppgavegiverne om å spesifisere samtlige turer i løpet av rapporteringsuka, er det også spurt om årlig kjørelengde året før. Kravet er at bilen skal ha gått hele året. Det har vist seg at vi får et avvik mellom gjennomsnittlig årlig kjørelengde basert på informasjonen om årlig kjørelengde året før og basert på turoppgavene. Forskjellen er såpass stor at den ikke kan forklares med endringer fra et år til neste. Også andre kilder gir holddepunkter for å benytte en korreksjonsfaktor. Forklaringen til dette avviket er at en del turer må være utelatt. En antar imidlertid at de rapporterte turoppgavene er representative for de utelatte turene. Det er således mulig å implementere en korreksjonsfaktor.

Korreksjonsfaktorene for henholdsvis 1980 og 1995 er vist i tabellen nedenfor.

Kjøretøykilometer, personkilometer, personer transportert og tallet på turer er blåst opp med samlefaktoren oppblåsingsfaktor x korreksjonsfaktor. Beregningsopplegget (oppblåsing og korrigering) for de tre seneste undersøkelsene er identiske. Metoden er nærmere beskrevet i NOS Eie og bruk av personbil 1980.

Fylke	Faktor 1980	Faktor 1995
Østfold	1,28	1,35
Akershus	1,26	1,32
Oslo	1,48	1,40
Hedmark	1,27	1,25
Oppland	1,27	1,26
Buskerud	1,28	1,32
Vestfold	1,35	1,29
Telemark	1,37	1,44
Aust-Agder	1,37	1,39
Vest-Agder	1,37	1,22
Rogaland	1,31	1,36
Sogn og Fjordane	1,30	1,30
Møre og Romsdal	1,40	1,33
Sør-Trøndelag	1,27	1,42
Nord-Trøndelag	1,20	1,22
Nordland	1,35	1,43
Troms	1,29	1,24
Finnmark	1,26	1,37

# 10. Sentrale begreper og kjennemerker

## Kjørte kilometer, vognkilometer

Den strekning en bil har kjørt målt i kilometer.

## Personkilometer

Måleenhet for beregning av transportarbeidet ved persontransport. Forflytting av én person over en strekning av én kilometer utgjør én personkilometer. Med flere personer i bilen er personkilometer således beregnet som turens lengde målt i kilometer multiplisert med tallet på personer i bilen.

## Tur

Kjøring fra et sted til et annet uten stopp. Dersom det mellom utgangspunkt og endepunkt ble stoppet på forskjellige steder underveis, er altså hver enkelt delstrekning regnet som en tur. Gikk reisen over flere dager, ble det ført en tur for hver dag.

## Turlengde

Turens strekning målt i kilometer fra start til stopp.

## Personer transportert

Tallet på personer i bilen.

## Personbelegg

Personbelegget er beregnet etter formelen:

$$\frac{\text{personkilometer}}{\text{vognkilometer}}$$

## Reiseformål

Det formål som ble oppgitt ved hver tur. Oppdelingen av reiseformål er i sju grupper:

1. *Kjøring til og fra arbeid*  
Omfatter også kjøring til og fra utdanningssted for lærere og annet ansatt personell, men ikke for studenter og skoleelever.
2. *Kjøring i arbeid*  
Omfatter tjeneste- og oppdragsreiser i sammenheng med arbeidet.
3. *Kjøring til og fra skole, barnehage o.l.*
4. *Kjøring til og fra butikk, offentlig kontor, lege o.l.*
5. *Kjøring til og fra friluftsområde, idretts- og organisasjonsaktivitet, besøk hos slekt og kjente o.l.*
6. *Helge- og feriekjøring*
7. *Annet reiseformål.*

# 11. Utvalg, frafall, målings- og bearbeidingsfeil

Resultatene fra en statistisk undersøkelse og spesielt en utvalgsundersøkelse, vil som regel inneholde visse feil. Disse kan vi dele inn i a) bearbeidingsfeil og b) målingsfeil.

a) Bearbeidingsfeil er feil ved koding eller feil som oppstår ved overføring av opplysninger fra spørreskjemaet til maskinlesbart medium. Det er blant annet innarbeidet et sett av maskinelle logiske kontroller som er til hjelp under arbeidet med dataregistreringen. Vi antar at de feil som eventuelt slipper gjennom, ikke har ført til noen systematisk feil i resultatene.

b) Undersøkelser som er basert på dagbokføring i en hel uke, kan være utsatt for målefeil. Dersom bilbruken ikke blir notert hver dag, kan det hende

at turer blir glemt ved utfyllingen av spørreskjemaet. Den oppgitte kjørelengden for uken blir for lav. Bilen kan ha vært brukt av flere familiemedlemmer, slik at den personen som fyller ut oppgaven, ikke har full oversikt over bruken av bilen i rapporteringsuken. Summering av turoppgavene for de seneste undersøkelsene viste at det var nødvendig med en korreksjon av oppgavene (jf. pkt 9.2.4.2). Selv om det antas at de turene som er rapportert er representative for de som ikke ble oppgitt, er dette likevel en kilde til usikkerhet i datamaterialet. Totaltall for kjørte kilometer vil være lite berørt. Tabellen nedenfor gir informasjon om svarinngangen og gjennomsnittlig årlig kjørelengde etter fylke.

Innkommne svar, frafall, svarprosent. Fylke. 1995

Fylke	Brutto- utvalg	Avskiltet, solgt, kondem- nert osv.	Netto- utvalg	Tallet på brukbare svar	Frafall	Svar- prosent (netto <sup>1</sup> )	Svar- prosent (brutto <sup>2</sup> )	Tallet på rappor- terte turer	Gj.ant. turer pr. skjema m/bruk- bare svar
<b>Hele landet</b> .....	<b>50 027</b>	<b>2 307</b>	<b>47 720</b>	<b>16 460</b>	<b>31 260</b>	<b>34,5</b>	<b>41,5</b>	<b>221 020</b>	<b>13,4</b>
Østfold .....	2 633	149	2 484	780	1 704	31,4	39,6	10 599	13,6
Akershus .....	2 633	134	2 499	868	1 631	34,7	43,0	11 070	12,8
Oslo .....	2 634	131	2 503	810	1 693	32,4	42,5	9 497	11,7
Hedmark .....	2 633	135	2 498	1 028	1 470	41,2	47,8	13 174	12,8
Oppland .....	2 633	126	2 507	944	1 563	37,7	44,2	11 628	12,3
Buskerud .....	2 633	131	2 502	860	1 642	34,4	41,7	10 590	12,3
Vestfold .....	2 633	120	2 513	929	1 584	37,0	44,5	12 856	13,8
Telemark .....	2 633	150	2 483	835	1 648	33,6	41,3	10 463	12,5
Aust-Agder .....	2 632	127	2 505	871	1 634	34,8	41,4	12 210	14,0
Vest-Agder .....	2 633	105	2 528	862	1 666	34,1	40,6	11 937	13,8
Rogaland .....	2 632	97	2 535	803	1 732	31,7	38,2	12 382	15,4
Hordaland .....	2 634	123	2 511	822	1 689	32,7	39,6	11 153	13,6
Sogn og Fjordane .....	2 633	110	2 523	882	1 641	35,0	40,5	11 577	13,1
Møre og Romsdal .....	2 633	125	2 508	879	1 629	35,0	41,8	11 706	13,3
Sør-Trøndelag .....	2 633	110	2 523	852	1 671	33,8	40,1	12 014	14,1
Nord-Trøndelag .....	2 633	112	2 521	1 001	1 520	39,7	45,6	13 487	13,5
Nordland .....	2 633	121	2 512	841	1 671	33,5	39,9	12 558	14,9
Troms .....	2 633	99	2 534	836	1 698	33,0	39,2	11 691	14,0
Finnmark .....	2 633	102	2 531	757	1 774	29,9	36,7	10 428	13,8

<sup>1</sup> Tallet på brukbare svar dividert med nettoutvalget. <sup>2</sup> Samtlige svar dividert med nettoutvalget.

Da utvalget for hvert fylke er trukket etter reglene for tilfeldig utvalg, er det mulig å si noe om usikkerheten i resultatene. Dette er gjort for den gjennomsnittlige årlige kjørelengden for hele landet og for hvert fylke:

## Standardavvik og konfidensintervall

	Antall biler <sup>1</sup>	Gjennomsnittlig kjørelengde Km	Standardavvik	Konfidensintervall	
<b>Hele landet .....</b>	<b>9 213</b>	<b>13 412</b>	<b>106</b>	<b>13 619</b>	<b>13 204</b>
Østfold .....	400	14 433	583	15 576	13 290
Akershus .....	476	14 560	504	15 548	13 572
Oslo .....	438	12 926	489	13 884	11 968
Hedmark .....	587	14 032	453	14 920	13 144
Oppland .....	562	13 153	396	13 929	12 377
Buskerud .....	451	12 815	430	13 658	13 658
Vestfold .....	502	13 438	478	14 375	12 501
Telemark .....	469	13 130	459	14 030	12 230
Aust-Agder .....	471	14 274	512	15 278	13 270
Vest-Agder .....	466	12 626	395	13 400	11 852
Rogaland .....	450	12 515	471	13 438	11 592
Hordaland .....	428	13 152	518	14 167	12 137
Sogn og Fjordane .....	542	13 277	429	14 118	12 436
Møre og Romsdal .....	522	12 340	380	13 085	11 595
Sør-Trøndelag .....	460	14 086	448	14 964	13 208
Nord-Trøndelag .....	610	13 052	355	13 748	12 356
Nordland .....	480	13 319	444	14 189	12 449
Troms .....	506	13 986	541	15 046	12 926
Finnmark .....	393	14 299	490	15 259	13 339

<sup>1</sup> Biler med oppgitt kjørelengde for hele 1994.

Det er valgt et konfidensintervall som har yttergrenser 1,96 ganger standardavviket til hver side av gjennomsnittstallet for årlig kjørte kilometer. Dette tilsvarer et konfidensnivå på 95 prosent. Det vil si at det er 95 prosent sannsynlighet for at den gjennomsnittlige årlige kjørelengden for f.eks. hele landet (13 412 kilometer) ville ligget i intervallet 13 204 - 13 619 kilometer, dersom hele populasjonen hadde vært undersøkt. Vi ser av tabellen at usikkerheten i tallet for gjennomsnittlig årlig kjørelengde er større for de enkelte fylker enn for hele landet. Det største standardavviket finner vi i Østfold. Finnmark er et fylke med om lag tilsvarende mange observasjoner, men med lavere standardavvik. Det betyr at spredningen i de observerte tallstørrelsene i forhold til gjennomsnittstallet for hele fylket er mindre i Finnmark enn i Østfold.

Det skal legges til at kjørelengden det her er snakk om er for 1994. Forutsetningen for å kunne benytte tallene for årlig kjørelengde, var at bilen hadde vært i bruk minst ett helt år. Det betyr at biler registrert etter 31. desember 1993 ikke er med i tallene for gjennomsnittlig årlig kjørelengde. Biler for både 1994 og 1995 er selvfølgelig med når det gjelder bruksmønster (formål, personbelegg, turlengde osv.), men inngår altså ikke i grunnlaget for beregning av totaltall (nivået). Korreksjonsfaktoren som i seg selv er en kilde til usikkerhet (jf. pkt.9.2.4.2), skulle sannsynligvis vært noe høyere for de enkelte fylker ettersom nyere biler har en høyere årlig kjørelengde enn eldre.

Den eventuelle underestimeringen i årlig gjennomsnittlig kjørelengde betyr nok i praksis lite. Vi finner god overensstemmelse mellom resultatet fra undersøkelsen og data fra andre kilder som for eksempel reisevaneundersøkelsene i Transportøkonomisk institutt (TØI). TØI opererer med en gjennomsnittlig årlig kjørelengde for 1995 på 13 633 kilometer, et avvik fra personbilundersøkelsen på 221 kilometer.

Derimot vil andre størrelser som personkilometer og diverse fordelinger etter formål, være beheftet med større usikkerhet. Det vi ikke kan være sikre på er om personbelegg, formålsfordelingen, personkilometer og kombinasjoner av disse kjennemerkene for de utelatte turene ville hatt de samme gjennomsnittsverdier som for de rapporterte data. Det antas, som tidligere nevnt, at svarmaterialet er representativt for de utelatte turene.

Firmabilene står for en andel på 3,2 prosent av brukbare svar. Dette kan virke noe lavt. Ettersom Kjøretøyregistret ikke gir pålitelig informasjon om bestanden av firmabiler, er det imidlertid vanskelig å tallfeste om og eventuelt i hvilken grad kjøring med slike biler faktisk er underrepresentert i undersøkelsen. For de 525 firmabilene vi har fått svar fra, er den gjennomsnittlige årlige kjørelengden 17 750 kilometer (mot 13 412 for alle bilene). En noe høyere andel svar fra firmabiler ville gitt en høyere gjennomsnittlig årlig kjørelengde. Målt i kjørte kilometer, er dette likevel et lite problem. Et større frafall i tallet på rapporter gjeldende firmabiler enn øvrige personbiler, ville imidlertid påvirke resultatene for bruksmønsteret i større grad. Resultatene for firmabilene viser at formålet kjøring i arbeid står for 50 prosent av kjørte kilometer sammenlignet med 11 prosent beregnet på samtlige svar. I 1980 var andelen kjøring i arbeid 15 prosent.

Som bl.a. nevnt i kapittel 6, pkt. 6.1, kan antakelig det tilsynelatende noe lave tallet på svar fra firmabiler delvis forklares med økningen i tallet på små varebiler fra 1980 til 1995. Tallet ble mer enn tredoblet til 130 000 i perioden. Vi må kunne anta at mye av firmabilkjøringen blir utført med slike biler, slik at den seneste undersøkelsen har mistet mer av denne type transporter enn i 1980 ettersom varebilene ikke er med i undersøkelsen.

#### Utvalg og svarinngang etter bileiers alder. 1995

Eiers alder	Biler <sup>1</sup>	Utvalg (brutto)	Utvalgsprosent	Brukbare svar
I alt.....	1 659 978	50 027	3,01	16 460
18 - 24 .....	55 807	1 702	3,05	300
25 - 29 .....	152 467	4 559	3,00	943
30 - 39 .....	338 111	10 292	3,04	2 737
40 - 49 .....	379 962	11 596	3,05	3 791
50 - 69 .....	442 413	13 336	3,01	5 371
70 - .....	136 016	4 084	3,00	1 812
Uoppgitt <sup>2</sup> .....	155 202	4 458	2,87	1 504

<sup>1</sup>Bestandstall pr. 1. juli 1995. <sup>2</sup> Eiers alder (fødselsnummer) er ikke oppgitt i Kjøretøyregistret.

Tabellen viser at et sluppmessig utvalg på 50 000 blant 1,7 millioner personbileiere gir en tilnærmet lik utvalgsprosent i de forskjellige aldersgruppene. Tallet på brukbare svar og svarprosenten, er lav blant de yngste og øker med stigende alder. Grunnet den varierende svarinngangen, har vi i denne omgang valgt å unnlate å kommentere på nivå og forskjeller

mellom aldersgruppene i rapporten.

Materialet er også kontrollert med hensyn på kjøretøyets alder. Innkomne svar er jevnt fordelt på de forskjellige aldersgruppene. Det kan derfor antas at resultatene ikke er påvirket av skjevheter grunnet manglende svarinngang for enkelte aldersgrupper.

# Litteratur

Hiorth, Otto Christian (1962): *Eie og bruk av personbiler 1962*. Rapport, TØI

Torgersen, Tom Bang (1967): *Eie og bruk av personbiler 1967*. Rapport, TØI

Rideng, Arne. *Transportytelser i Norge 1945-1996*. Rapport, TØI

TØI: *Reisevaneundersøkelsen 1984/1985 og 1991/1992*, TØI

Opplysningsrådet for veitrafikken as: *Bil og vei*. TØI (En årlig publikasjon)



## Vedlegg

Tabell 1. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og kjønn. 1995. 1 000 km

	I alt	Reiseformål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butik, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>I alt.....</b>	<b>22 589 050</b>	<b>5 567 069</b>	<b>2 351 945</b>	<b>601 956</b>	<b>2 875 725</b>	<b>5 688 642</b>	<b>2 891 918</b>	<b>1 903 003</b>	<b>708 792</b>
Menn .....	15 495 344	3 683 742	1 672 061	296 582	1 825 099	3 937 502	2 254 573	1 318 672	507 113
Kvinner.....	6 047 379	1 701 986	367 611	296 639	957 322	1 545 346	520 142	505 809	152 526
Uoppgitt kjønn .	1 046 328	181 341	312 273	8 735	93 304	205 794	117 204	78 522	49 153

Tabell 2. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og kjønn. 1995. 1 000 personkm

	I alt	Reiseformål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butik, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>I alt.....</b>	<b>40 315 908</b>	<b>6 858 540</b>	<b>3 100 340</b>	<b>1 123 901</b>	<b>5 109 384</b>	<b>11 961 065</b>	<b>7 185 410</b>	<b>3 705 023</b>	<b>1 272 245</b>
Menn .....	28 420 660	4 588 771	2 171 665	542 024	3 348 729	8 517 200	5 754 054	2 550 836	947 380
Kvinner.....	10 161 790	2 052 973	491 326	561 939	1 604 944	3 032 299	1 170 975	995 537	251 798
Uoppgitt kjønn .	1 733 458	216 796	437 349	19 938	155 711	411 566	260 381	158 651	73 067

Tabell 3. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og kjønn. 1995

	I alt	Reiseformål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butik, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>I alt.....</b>	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,5</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>
Menn .....	1,8	1,2	1,3	1,8	1,8	2,2	2,6	1,9	1,9
Kvinner.....	1,7	1,2	1,3	1,9	1,7	2,0	2,3	2,0	1,7
Uoppgitt kjønn .	1,7	1,2	1,4	2,3	1,7	2,0	2,2	2,0	1,5

**Tabell 4. Personbiler. Kjørte kilometer i grupper for bilens alder, etter reisemål. 1995. 1 000 km**

	I alt	Reisemål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele året .....</b>	<b>22 589 050</b>	<b>5 567 069</b>	<b>2 351 945</b>	<b>601 956</b>	<b>2 875 725</b>	<b>5 688 642</b>	<b>2 891 918</b>	<b>1 903 003</b>	<b>708 792</b>
Under 1 år .....	677 973	128 134	190 463	5 012	69 479	139 756	81 377	39 983	23 770
1 år .....	1 519 324	316 336	228 305	18 336	169 572	372 871	211 970	118 468	83 466
2 år .....	1 170 555	257 758	183 968	18 377	137 199	278 123	173 401	93 357	28 373
3 år .....	1 076 860	252 640	143 012	19 527	140 046	278 740	146 987	73 530	22 378
4 år .....	1 047 452	242 060	132 440	24 708	133 945	265 643	136 092	87 199	25 364
5 år .....	1 231 648	279 556	124 241	25 642	177 902	298 883	194 160	94 981	36 281
6 år .....	1 032 613	223 423	114 478	22 598	132 691	258 213	155 711	86 141	39 358
7 år .....	1 185 504	277 613	112 571	28 741	145 087	276 909	211 639	111 250	21 694
8 år .....	1 661 680	407 626	164 946	52 386	219 303	446 034	179 695	154 237	37 454
9 år .....	2 485 134	579 570	220 528	66 683	306 920	668 604	378 137	185 486	79 206
10 år .....	2 221 190	532 106	177 609	61 570	311 251	577 279	270 380	226 697	64 299
11 år .....	1 378 567	325 454	120 518	37 307	179 159	354 993	184 979	103 591	72 567
12 år .....	1 289 909	366 453	105 193	46 422	176 743	333 656	122 444	101 693	37 304
13 år .....	1 244 877	346 259	83 916	37 968	148 929	331 154	149 152	115 350	32 148
14 år .....	878 362	255 231	101 492	29 773	108 293	216 092	59 056	72 241	36 184
15 år og eldre...	2 487 402	776 850	148 265	106 906	319 206	591 693	236 737	238 798	68 946

**Tabell 5. Personbiler. Personkilometer i grupper for bilens alder, etter reisemål. 1995. 1 000 personkm**

	I alt	Reisemål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele året .....</b>	<b>40 315 908</b>	<b>6 858 540</b>	<b>3 100 340</b>	<b>1 123 901</b>	<b>5 109 384</b>	<b>11 961 065</b>	<b>7 185 410</b>	<b>3 705 023</b>	<b>1 272 245</b>
Under 1 år .....	1 251 128	165 965	283 700	7 687	129 315	311 657	223 112	85 336	44 357
1 år .....	2 613 779	376 183	269 424	34 466	300 579	772 492	480 559	237 035	143 040
2 år .....	2 113 000	339 457	233 006	33 775	234 121	609 261	432 782	180 159	50 440
3 år .....	1 928 612	326 217	185 841	38 613	243 450	564 201	387 781	147 538	34 969
4 år .....	1 865 299	305 635	172 035	38 765	227 361	583 645	345 239	145 593	47 026
5 år .....	2 270 691	342 372	152 688	49 073	321 942	649 298	505 249	189 595	60 474
6 år .....	1 812 731	264 242	161 253	46 206	238 020	514 976	360 523	162 569	64 942
7 år .....	2 146 524	324 609	143 303	47 537	263 976	601 707	485 058	240 920	39 414
8 år .....	3 067 563	507 881	258 491	103 709	395 420	965 309	450 718	322 112	63 922
9 år .....	4 622 854	710 530	269 696	129 597	563 042	1 470 668	975 718	356 625	146 978
10 år .....	3 982 235	656 412	246 699	113 408	551 123	1 195 472	667 767	440 632	110 723
11 år .....	2 548 950	398 910	137 463	73 850	320 119	783 053	477 769	211 105	146 681
12 år .....	2 285 355	440 567	138 296	99 157	317 164	678 721	327 337	197 995	86 119
13 år .....	2 234 985	444 491	123 379	61 350	263 828	689 715	364 441	239 001	48 780
14 år .....	1 468 080	304 768	127 785	56 272	200 020	425 452	151 780	142 906	59 097
15 år og eldre...	4 104 124	950 302	197 280	190 435	539 905	1 145 438	549 580	405 903	125 282

Tabell 6. Personbiler. Personbelegg i grupper for bilens alder, etter reiseformål. 1995

	I alt	Reiseformål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>I alt.....</b>	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,5</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>
Under 1 år.....	1,8	1,3	1,5	1,5	1,9	2,2	2,7	2,1	1,9
1 år.....	1,7	1,2	1,2	1,9	1,8	2,1	2,3	2,0	1,7
2 år.....	1,8	1,3	1,3	1,8	1,7	2,2	2,5	1,9	1,8
3 år.....	1,8	1,3	1,3	2,0	1,7	2,0	2,6	2,0	1,6
4 år.....	1,8	1,3	1,3	1,6	1,7	2,2	2,5	1,7	1,9
5 år.....	1,8	1,2	1,2	1,9	1,8	2,2	2,6	2,0	1,7
6 år.....	1,8	1,2	1,4	2,0	1,8	2,0	2,3	1,9	1,7
7 år.....	1,8	1,2	1,3	1,7	1,8	2,2	2,3	2,2	1,8
8 år.....	1,8	1,2	1,6	2,0	1,8	2,2	2,5	2,1	1,7
9 år.....	1,9	1,2	1,2	1,9	1,8	2,2	2,6	1,9	1,9
10 år.....	1,8	1,2	1,4	1,8	1,8	2,1	2,5	1,9	1,7
11 år.....	1,8	1,2	1,1	2,0	1,8	2,2	2,6	2,0	2,0
12 år.....	1,8	1,2	1,3	2,1	1,8	2,0	2,7	1,9	2,3
13 år.....	1,8	1,3	1,5	1,6	1,8	2,1	2,4	2,1	1,5
14 år.....	1,7	1,2	1,3	1,9	1,8	2,0	2,6	2,0	1,6
15 år og eldre...	1,6	1,2	1,3	1,8	1,7	1,9	2,3	1,7	1,8

Tabell 7. Personbiler. Kjørte kilometer de enkelte måneder, etter reiseformål. 1995. 1 000 km

	I alt	Reiseformål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele året.....</b>	<b>22 589 050</b>	<b>5 567 069</b>	<b>2 351 945</b>	<b>601 956</b>	<b>2 875 725</b>	<b>5 688 642</b>	<b>2 891 918</b>	<b>1 903 003</b>	<b>708 792</b>
Januar.....	1 791 901	549 347	170 654	65 804	254 039	473 167	104 734	133 179	40 977
Februar.....	1 887 735	588 559	205 163	58 531	260 315	426 278	165 005	143 881	40 003
Mars.....	1 047 149	280 166	131 236	28 692	131 589	271 037	85 846	82 574	36 010
April.....	1 371 343	321 415	144 896	32 142	161 544	345 124	204 490	110 817	50 914
Mai.....	2 088 609	481 495	216 714	56 577	252 433	563 797	160 888	214 443	142 263
Juni.....	2 324 147	554 093	271 264	38 707	276 054	577 154	359 238	188 928	58 708
Juli.....	2 413 906	346 938	135 085	23 689	251 164	558 799	835 353	184 223	78 655
August.....	2 242 551	498 292	202 088	57 676	279 437	595 541	373 403	188 237	47 877
September.....	2 094 021	515 544	213 140	66 066	258 140	532 822	230 214	197 704	80 392
Oktober.....	2 050 092	524 384	245 546	62 257	262 510	534 996	205 751	171 022	43 626
November.....	1 776 725	560 999	248 499	70 455	228 508	405 384	71 869	147 120	43 891
Desember.....	1 500 871	345 837	167 659	41 361	259 993	404 543	95 128	140 874	45 476

**Tabell 8. Personbiler. Personkilometer de enkelte måneder, etter reisemål. 1995. 1 000 personkm**

	I alt	Reisemål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele året .....</b>	<b>40 315 908</b>	<b>6 858 540</b>	<b>3 100 340</b>	<b>1 123 901</b>	<b>5 109 384</b>	<b>11 961 065</b>	<b>7 185 410</b>	<b>3 705 023</b>	<b>1 272 245</b>
Januar.....	2 981 212	663 434	219 446	127 997	445 573	971 419	241 890	246 919	64 534
Februar.....	3 160 605	696 213	267 537	103 814	443 375	880 652	429 535	281 605	57 875
Mars.....	1 769 326	333 942	179 038	53 685	221 725	543 373	217 254	157 771	62 538
April.....	2 561 814	404 782	198 038	60 240	297 363	746 971	552 992	221 706	79 722
Mai.....	3 661 774	575 881	287 857	99 280	447 238	1 199 995	376 851	412 949	261 723
Juni.....	4 062 426	686 255	335 588	69 925	480 031	1 204 937	783 855	378 197	123 638
Juli.....	5 141 923	413 103	166 906	41 516	483 529	1 283 951	2 213 455	375 495	163 969
August.....	4 126 732	619 258	253 731	113 975	516 952	1 281 407	889 463	363 699	88 247
September.....	3 685 626	649 309	272 717	134 292	440 679	1 082 501	570 173	387 998	147 956
Oktober.....	3 552 291	667 470	342 967	104 018	457 349	1 070 088	509 078	320 924	80 398
November.....	2 891 735	707 426	348 505	133 992	399 954	797 453	164 060	275 607	64 737
Desember.....	2 720 443	441 468	228 009	81 167	475 618	898 317	236 804	282 150	76 909

**Tabell 9. Personbiler. Personbelegg de enkelte måneder, etter reisemål. 1995**

	I alt	Reisemål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele året .....</b>	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,5</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>
Januar.....	1,7	1,2	1,3	1,9	1,8	2,1	2,3	1,9	1,6
Februar.....	1,7	1,2	1,3	1,8	1,7	2,1	2,6	2,0	1,4
Mars.....	1,7	1,2	1,4	1,9	1,7	2,0	2,5	1,9	1,7
April.....	1,9	1,3	1,4	1,9	1,8	2,2	2,7	2,0	1,6
Mai.....	1,8	1,2	1,3	1,8	1,8	2,1	2,3	1,9	1,8
Juni.....	1,7	1,2	1,2	1,8	1,7	2,1	2,2	2,0	2,1
Juli.....	2,1	1,2	1,2	1,8	1,9	2,3	2,6	2,0	2,1
August.....	1,8	1,2	1,3	2,0	1,8	2,2	2,4	1,9	1,8
September.....	1,8	1,3	1,3	2,0	1,7	2,0	2,5	2,0	1,8
Oktober.....	1,7	1,3	1,4	1,7	1,7	2,0	2,5	1,9	1,8
November.....	1,6	1,3	1,4	1,9	1,8	2,0	2,3	1,9	1,5
Desember.....	1,8	1,3	1,4	2,0	1,8	2,2	2,5	2,0	1,7

**Tabell 10. Personbiler. Kjørte kilometer de enkelte ukedager, etter reisemål. 1995. 1 000 km**

	I alt	Reisemål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele året .....</b>	<b>22 589 050</b>	<b>5 567 069</b>	<b>2 351 945</b>	<b>601 956</b>	<b>2 875 725</b>	<b>5 688 642</b>	<b>2 891 918</b>	<b>1 903 003</b>	<b>708 792</b>
Mandag.....	3 301 819	1 044 447	374 931	115 482	413 145	714 697	290 856	269 523	78 737
Tirsdag.....	3 189 705	1 042 250	433 530	111 186	429 341	634 348	212 672	250 076	76 302
Onsdag.....	3 236 460	1 035 253	468 559	114 739	437 723	647 127	207 731	252 600	72 728
Torsdag.....	3 289 056	1 023 291	469 237	108 336	449 635	640 244	257 829	241 385	99 099
Fredag.....	3 693 467	1 016 665	390 819	105 267	510 800	748 738	522 052	300 060	99 067
Lørdag.....	2 920 417	238 275	103 069	13 752	543 880	1 035 893	554 402	311 409	119 737
Søndag.....	2 958 126	166 888	111 801	33 195	91 201	1 267 595	846 376	277 950	163 122

Tabell 11. Personbiler. Personkilometer de enkelte ukedager, etter reiseformål. 1995. 1 000 personkm

	I alt	Reiseformål							Uoppgitt
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	
<b>Hele året.....</b>	<b>40 315 908</b>	<b>6 858 540</b>	<b>3 100 340</b>	<b>1 123 901</b>	<b>5 109 384</b>	<b>11 961 065</b>	<b>7 185 410</b>	<b>3 705 023</b>	<b>1 272 245</b>
Mandag .....	5 511 061	1 300 369	490 290	215 083	715 965	1 430 983	735 539	489 501	133 332
Tirsdag .....	5 127 378	1 289 323	551 593	213 628	707 694	1 255 878	550 810	439 013	119 439
Onsdag.....	5 181 740	1 269 238	602 322	204 341	754 480	1 248 058	540 497	460 684	102 119
Torsdag .....	5 426 347	1 243 879	641 279	194 523	789 656	1 272 267	644 805	470 257	169 682
Fredag.....	6 439 553	1 264 842	514 210	194 920	899 107	1 541 812	1 252 572	603 782	168 308
Lørdag.....	6 075 375	289 731	135 435	28 711	1 061 125	2 286 549	1 383 002	660 336	230 485
Søndag.....	6 554 454	201 159	165 211	72 694	181 358	2 925 518	2 078 185	581 449	348 880

Tabell 12. Personbiler. Kjørte kilometer, etter reiseformål. Fylke. 1995. 1 000 km

	I alt	Reiseformål							Uoppgitt
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	
<b>Hele landet.....</b>	<b>22 589 050</b>	<b>5 567 069</b>	<b>2 351 945</b>	<b>601 956</b>	<b>2 875 725</b>	<b>5 688 642</b>	<b>2 891 918</b>	<b>1 903 003</b>	<b>708 792</b>
<b>Fylke</b>									
Østfold .....	1 386 853	328 769	158 061	43 293	164 077	345 354	179 401	120 743	47 154
Akershus .....	2 682 977	716 585	290 944	53 431	310 109	656 930	406 607	198 019	50 353
Oslo .....	2 201 247	443 034	311 032	30 482	224 864	552 295	427 259	137 029	75 253
Hedmark .....	1 157 314	285 710	125 754	32 247	153 122	290 591	134 235	95 621	40 033
Oppland .....	1 037 489	288 612	82 560	32 552	123 539	288 690	104 468	80 497	36 572
Buskerud .....	1 231 807	353 911	96 036	27 668	154 794	328 660	139 431	80 880	50 427
Vestfold.....	1 124 158	285 982	137 343	37 456	137 661	299 157	118 781	86 150	21 629
Telemark .....	868 986	222 962	82 277	27 138	118 768	198 156	105 288	82 824	31 573
Aust-Agder.....	551 500	148 849	45 289	15 310	81 625	142 226	42 801	60 377	15 023
Vest-Agder.....	715 628	151 062	81 957	22 396	89 518	190 685	83 685	70 899	25 426
Rogaland.....	1 721 136	403 480	130 476	54 553	250 009	452 681	205 992	145 504	78 441
Hordaland.....	1 884 418	533 597	193 641	36 669	273 816	440 614	200 109	164 767	41 204
Sogn og Fjordane .....	531 773	131 750	61 918	11 882	65 285	117 192	65 610	58 201	19 935
Møre og Romsdal .....	1 145 329	268 597	129 489	35 263	161 881	279 432	128 197	97 657	44 813
Sør-Trøndelag...	1 386 635	315 785	156 431	47 369	168 414	332 104	209 451	112 998	44 082
Nord-Trøndelag	679 348	168 586	53 612	22 204	93 891	188 500	57 657	70 611	24 288
Nordland .....	1 148 682	269 883	94 224	33 721	148 704	322 822	127 810	128 117	23 402
Troms.....	776 853	188 176	78 699	26 796	109 335	180 368	115 294	65 605	12 580
Finnmark.....	356 917	61 740	42 203	11 526	46 312	82 185	39 842	46 504	26 605

**Tabell 13. Personbiler. Personkilometer, etter reiseformål. Fylke. 1995. 1 000 personkm**

	I alt	Reiseformål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele landet .....</b>	<b>40 315 908</b>	<b>6 858 540</b>	<b>3 100 340</b>	<b>1 123 901</b>	<b>5 109 384</b>	<b>11 961 065</b>	<b>7 185 410</b>	<b>3 705 023</b>	<b>1 272 245</b>
<b>Fylke</b>									
Østfold .....	2 517 405	429 212	221 898	78 812	291 479	698 246	472 907	244 756	80 096
Akershus.....	4 632 457	811 819	390 923	104 668	529 182	1 300 088	1 008 798	395 964	91 014
Oslo.....	3 855 067	523 931	404 395	50 567	388 975	1 105 185	993 231	246 249	142 535
Hedmark.....	2 082 734	356 425	171 076	67 477	284 144	618 106	318 815	182 742	83 948
Oppland .....	1 812 382	338 159	114 720	54 213	223 386	626 553	247 568	146 207	61 576
Buskerud .....	2 118 576	441 140	146 450	57 109	263 459	666 966	319 349	154 184	69 919
Vestfold .....	1 955 337	334 984	173 656	61 962	225 116	655 717	309 654	164 087	30 160
Telemark .....	1 537 565	256 513	115 299	51 898	217 212	416 189	263 442	154 459	62 552
Aust-Agder .....	967 024	193 485	60 800	27 177	149 664	290 925	105 167	113 706	26 098
Vest-Agder .....	1 310 664	189 067	113 736	39 821	160 568	424 510	191 871	141 858	49 231
Rogaland .....	3 114 700	503 280	161 747	99 798	437 119	959 724	532 043	273 519	147 469
Hordaland.....	3 280 559	669 285	227 857	73 637	486 227	919 177	490 834	332 652	80 891
Sogn og Fjordane .....	934 253	162 847	76 818	22 977	119 788	261 193	146 129	107 929	36 571
Møre og Romsdal.....	2 139 854	345 297	173 237	71 329	296 700	603 605	365 192	195 959	88 535
Sør-Trøndelag ...	2 555 786	403 834	191 271	76 480	299 199	691 679	567 399	237 468	88 456
Nord-Trøndelag .....	1 223 809	208 528	68 288	43 744	173 373	405 526	147 040	135 224	42 085
Nordland .....	2 234 959	362 176	124 184	71 425	273 792	766 965	334 303	265 814	36 299
Troms .....	1 417 138	249 942	102 656	48 382	202 234	380 195	285 139	129 950	18 641
Finnmark .....	625 639	78 616	61 329	22 424	87 764	170 514	86 527	82 295	36 171

**Tabell 14. Personbiler. Personbelegg, etter reiseformål. Fylke. 1995**

	I alt	Reiseformål							
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	Uoppgitt
<b>Hele landet .....</b>	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,5</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>
<b>Fylke</b>									
Østfold .....	1,8	1,3	1,4	1,8	1,8	2,0	2,6	2,0	1,7
Akershus.....	1,7	1,1	1,3	2,0	1,7	2,0	2,5	2,0	1,8
Oslo.....	1,8	1,2	1,3	1,7	1,7	2,0	2,3	1,8	1,9
Hedmark.....	1,8	1,2	1,4	2,1	1,9	2,1	2,4	1,9	2,1
Oppland .....	1,7	1,2	1,4	1,7	1,8	2,2	2,4	1,8	1,7
Buskerud .....	1,7	1,2	1,5	2,1	1,7	2,0	2,3	1,9	1,4
Vestfold .....	1,7	1,2	1,3	1,7	1,6	2,2	2,6	1,9	1,4
Telemark .....	1,8	1,2	1,4	1,9	1,8	2,1	2,5	1,9	2,0
Aust-Agder .....	1,8	1,3	1,3	1,8	1,8	2,0	2,5	1,9	1,7
Vest-Agder .....	1,8	1,3	1,4	1,8	1,8	2,2	2,3	2,0	1,9
Rogaland .....	1,8	1,2	1,2	1,8	1,7	2,1	2,6	1,9	1,9
Hordaland.....	1,7	1,3	1,2	2,0	1,8	2,1	2,5	2,0	2,0
Sogn og Fjordane .....	1,8	1,2	1,2	1,9	1,8	2,2	2,2	1,9	1,8
Møre og Romsdal.....	1,9	1,3	1,3	2,0	1,8	2,2	2,8	2,0	2,0
Sør-Trøndelag ...	1,8	1,3	1,2	1,6	1,8	2,1	2,7	2,1	2,0
Nord-Trøndelag .....	1,8	1,2	1,3	2,0	1,8	2,2	2,6	1,9	1,7
Nordland .....	1,9	1,3	1,3	2,1	1,8	2,4	2,6	2,1	1,6
Troms .....	1,8	1,3	1,3	1,8	1,8	2,1	2,5	2,0	1,5
Finnmark .....	1,8	1,3	1,5	1,9	1,9	2,1	2,2	1,8	1,4

Tabell 15. Personbiler. Personer transportert, etter reiseformål. Fylke. 1995. 1 000 personer

	I alt	Reiseformål							Uoppgitt
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage o.l.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege o.l.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente o.l.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	
<b>Hele landet.....</b>	<b>2 443 753</b>	<b>523 750</b>	<b>136 046</b>	<b>147 326</b>	<b>573 162</b>	<b>680 770</b>	<b>106 348</b>	<b>220 126</b>	<b>56 224</b>
Østfold .....	143 891	29 561	6 870	7 799	32 823	40 816	7 566	13 778	4 678
Akershus .....	246 591	49 377	16 226	18 811	60 199	65 059	13 052	19 447	4 421
Oslo .....	216 599	43 267	15 138	9 841	51 521	59 907	14 632	16 967	5 327
Hedmark .....	108 622	21 592	6 625	7 107	25 669	30 572	3 892	9 994	3 171
Oppland .....	97 679	23 381	5 908	5 589	21 031	27 534	3 656	8 075	2 505
Buskerud .....	126 913	28 575	7 436	7 339	28 541	36 321	5 184	9 700	3 816
Vestfold .....	120 855	24 153	6 500	7 647	27 728	37 999	4 987	10 049	1 793
Telemark .....	95 452	19 671	4 851	5 186	23 871	26 098	4 394	8 676	2 707
Aust-Agder .....	62 116	13 215	3 119	3 258	14 951	17 787	2 129	6 297	1 361
Vest-Agder .....	79 213	15 520	4 605	4 222	17 228	23 302	3 750	8 633	1 954
Rogaland .....	237 872	48 403	10 649	13 473	58 747	72 244	8 743	21 813	3 802
Hordaland .....	215 130	51 155	10 914	10 907	51 359	57 867	7 331	21 168	4 428
Sogn og Fjordane	55 792	12 713	3 645	3 558	12 346	14 384	2 362	5 359	1 423
Møre og Romsdal	137 576	30 674	6 448	9 452	32 812	35 767	5 491	13 037	3 895
Sør-Trøndelag...	160 271	33 869	9 420	11 386	36 970	43 992	6 561	14 049	4 023
Nord-Trøndelag..	70 672	15 169	3 532	4 028	15 874	20 212	2 605	7 261	1 991
Nordland .....	151 956	35 746	7 214	9 506	34 040	42 821	5 235	15 266	2 127
Troms .....	78 495	19 670	4 799	5 549	18 766	18 335	3 182	6 868	1 327
Finnmark .....	38 057	8 038	2 147	2 670	8 687	9 754	1 596	3 690	1 475

Tabell 16. Personbiler. Tallet på turer etter reiseformål. Fylke. 1995. 1 000 turer

	I alt	Reiseformål							Uoppgitt
		Kjøring til/fra arbeid	Kjøring i arbeid	Kjøring til/fra skole, barnehage ol.	Kjøring til/fra butikk, offentlige kontor, lege ol.	Kjøring til/fra friluftsområde, besøk hos kjente ol.	Helge- og feriekjøring	Annen kjøring	
<b>Hele landet.....</b>	<b>1 536 685</b>	<b>429 289</b>	<b>108 863</b>	<b>73 382</b>	<b>357 723</b>	<b>359 874</b>	<b>45 162</b>	<b>125 776</b>	<b>36 616</b>
Østfold .....	90 662	23 885	5 492	4 177	20 766	22 466	3 052	7 748	3 075
Akershus .....	156 761	42 815	12 673	8 244	38 265	35 204	5 303	11 164	3 093
Oslo .....	138 282	36 646	12 616	5 469	32 596	31 738	6 447	9 716	3 055
Hedmark .....	67 477	17 795	5 265	3 384	15 778	15 982	1 706	5 802	1 766
Oppland .....	63 068	19 916	4 700	2 783	13 025	14 570	1 544	4 827	1 704
Buskerud .....	80 218	23 803	5 330	3 636	18 275	18 898	2 129	5 623	2 522
Vestfold .....	76 807	20 600	5 288	3 901	18 057	20 007	1 934	5 790	1 230
Telemark .....	61 441	16 753	3 940	2 651	15 031	14 262	1 789	5 217	1 799
Aust-Agder .....	38 605	10 582	2 397	1 653	9 258	9 520	924	3 481	790
Vest-Agder .....	48 995	12 491	3 616	2 234	10 645	12 179	1 682	4 883	1 264
Rogaland .....	147 879	38 991	8 745	7 096	36 850	37 718	3 705	12 122	2 652
Hordaland .....	134 996	40 791	9 052	5 185	31 015	30 759	3 257	12 023	2 913
Sogn og Fjordane	35 017	10 174	2 867	1 818	7 610	7 338	1 116	3 149	945
Møre og Romsdal	84 306	24 299	4 936	4 702	19 668	18 489	2 394	7 266	2 552
Sør-Trøndelag...	100 886	27 491	7 997	5 788	23 105	23 422	2 663	7 957	2 464
Nord-Trøndelag	43 798	12 430	2 926	1 914	9 735	10 376	1 068	4 095	1 254
Nordland .....	93 984	28 265	5 628	4 364	21 183	21 985	2 317	8 760	1 482
Troms .....	49 227	15 014	3 790	2 996	11 453	9 617	1 376	4 009	972
Finnmark .....	24 277	6 548	1 605	1 388	5 408	5 343	757	2 143	1 085

## Tidligere utgitt på emneområdet

### **Norges offisielle statistikk (NOS)**

SSB (1973-1974): *Eie og bruk av personbil*. NOS A 836, Statistisk sentralbyrå

SSB (1980): *Eie og bruk av personbil* 1980: NOS B 420, Statistisk sentralbyrå



## De sist utgitte publikasjonene i serien Rapporter

Merverdiavgift på 23 prosent kommer i tillegg til prisene i denne oversikten hvis ikke annet er oppgitt

- 96/13 M.W. Arneberg: Theory and Practice in the World Bank and IMF Economic Policy Models: Case study Mozambique. 1996. 28s. 80 kr. ISBN 82-537-4296-7
- 96/14 O. Skorge, F. Foyn og G. Frengen: Forsknings- og utviklingsvirksomhet i norsk industri 1993. 1996. 57s. 95 kr. ISBN 82-537-4306-8
- 96/15 K.O. Oftedal: Framskrivning av markeds-situasjonen for helse- og sosialpersonell fram mot år 2030. 1996. 66s. 95 kr. ISBN 82-537-4307-6
- 96/16 M.I. Hansen, T.A. Johnsen og J.Ø. Oftedal: Det norske kraftmarkedet til år 2020: Nasjonale og regionale fremskrivninger. 1996. 39s. 80 kr. ISBN 82-537-4316-5
- 96/17 K. Flugsrud og K. Rypdal: Utslipp til luft fra innenriks sjøfart, fiske og annen sjøtrafikk mellom norske havner. 1996. 52s. 95 kr. ISBN 82-537-4321-1
- 96/18 T. Fæhn og T. Hægeland: Effektive satser for næringsstøtte 1994. 1996. 79s. 95 kr. ISBN 82-537-4323-8
- 96/19 A. Bråten og L. Sandberg: Priser på jordbruksvarer: En analyse av statistiske kilder. 1996. 84s. 95 kr. ISBN 82-537-4325-4
- 96/20 E. Gulløy, S. Gåsemyr og A. Vedø: Forslag til et nytt system for norsk bistandsstatistikk. 1996. 50s. 95 kr. ISBN 82-537-4338-6
- 96/21 A. Thomassen og T. Tørstad: Prisstatisikk for næringsseieendommer: Prøveundersøkelse for Oslo og Akershus. 1996. 31s. 80 kr. ISBN 82-537-4340-8
- 96/22 A.K. Essilfie: Investeringer, kostnader og gebyrer i den kommunale avløpssektoren: Resultater fra undersøkelsen i 1995. 1996. 44s. 80 kr. ISBN 82-537-4344-0
- 96/23 S. Glomsrød, A.C. Hansen og K.E. Rosendahl: Integrering av miljøkostnader i makroøkonomiske modeller. 1996. 46s. 95 kr. ISBN 82-537-4348-3
- 97/1 R. Jule: Produksjonsindeks for bygg og anlegg. 1997. 38s. 80 kr. ISBN 82-537-4355-6
- 97/2 T. Eika og K.-G. Lindquist: Konjunkturimpulser fra utlandet. 1997. 28s. 80 kr. ISBN 82-537-4357-2
- 97/3 T. Skjerpen and A.R. Swensen: Forecasting Manufacturing Investment Using Survey Information. 1997. 23s. 80 kr. ISBN 82-537-4374-2
- 97/4 E. Midtlyng: Arbeidsmiljø i skolen. 1997. 62s. 95 kr. ISBN 82-537-4390-4
- 97/5 B. Bjørlo og P. Schønning: Resultatkontroll jordbruk 1997: Gjennomføring av tiltak mot forurensninger. 1997. 85s. 95 kr. ISBN 82-537-4397-1
- 97/6 R.H. Kitterød: Leid hjelp til husarbeid? Bruk av privat rengjøringshjelp 1980-1995. 1997. 59s. 95 kr. ISBN 82-537-4399-8
- 97/7 S. Holtskog og K. Rypdal: Energibruk og utslipp til luft fra transport i Norge. 1997. 47s. 80 kr. ISBN 82-537-4400-5
- 97/8 K.O. Oftedal: Arbeidstilbudet fra sykepleiere og leger ved endret studie- og arbeidsmønstre. 1997. 27s. 80 kr. ISBN 82-537-4401-3
- 97/9 A. Bråten og K. Olsen: Ulike metoder for beregning av en indikator for underliggende inflasjon. 1997. 36s. 100 kr inkl. mva. ISBN 82-537-4405-6
- 97/11 S.E. Førre: Er store foretak mer forskningsintensive? En anvendelse av diagnostiske metoder. 1997. 33s. 100 kr inkl. mva. ISBN 82-537-4413-7
- 97/12 O. Skogesal: Avfallsregnskap for Norge - prinsipper og metoder: Resultater for papir og glass. 1997. 115 kr inkl. mva. ISBN 82-537-4424-2
- 97/13 J. Lyngstad og K.-M. Roalsø: Langtidsarbeidslediges inntekter og økonomiske levekår. 1997. 98s. 125 kr inkl. mva. ISBN 82-537-4419-6
- 97/14 H.M. Teigum: Holdninger til og kunnskap om norsk u-hjelp 1996. 1997. 60s. 75 kr inkl. mva. ISBN 82-537-4425-0

  
**B**

*Returadresse:*  
Statistisk sentralbyrå  
Postboks 8131 Dep.  
N-0033 Oslo

Publikasjonen kan bestilles fra:

Statistisk sentralbyrå  
Salg- og abonnementservice  
Postboks 8131 Dep.  
N-0033 Oslo

Telefon: 22 00 44 80  
Telefaks: 22 86 49 76

*eller:*  
Akademika - avdeling for  
offentlige publikasjoner  
Møllergt. 17  
Postboks 8134 Dep.  
N-0033 Oslo

Telefon: 22 11 67 70  
Telefaks: 22 42 05 51

ISBN 82-537-4411-0  
ISSN 0806-2056

Pris kr 115,00



**Statistisk sentralbyrå**  
Statistics Norway