

A21825 - Åpen

# Rapport

## Nordmenns fritidsreiser

Dybdeanalyse av data fra reisevaneundersøkelsene 1992-2009

### Forfatter(e)

Kristin Ystmark Bjerkan  
Marianne Elvsåas Nordtømme  
Terje Tretvik





# Rapport

## Nordmenns fritidsreiser


Dybdeanalyse av data fra reisevaneundersøkelsene 1992-2009

EMNEORD:  
Ferie  
Fritid  
Reisevaner  
TransportVERSJON  
0.1DATO  
2012-01-16FORFATTER(E)  
Kristin Ystmark Bjerkan  
Marianne Elvsåas Nordtømme  
Terje TretvikOPPDRAKSGIVER(E)  
Statens vegvesen, Vegdirektoratet  
Samferdselsdepartementet  
Kystverket  
Jernbanelverket  
AvinorOPPDRAKSGIVERS REF.  
Oskar Kleven, VegdirektoratetPROSJEKTNR  
60R125ANTALL SIDER OG VEDLEGG:  
138**SAMMENDRAG**

Denne rapporten viser hvordan nordmenns fritidsreiser har endret seg i perioden siden 1992, og beskriver mer inngående nordmenns fritidsreiser i 2009. Rapporten skiller mellom *daglige fritidsreiser*, og *lange fritidsreiser* (reiser på mer enn 100 km eller som går til utlandet).

I gjennomsnitt foretar den norske befolkningen ca. *én reise knyttet til fritidsaktiviteter per dag per person*. Gjennomsnittstallet har ligget relativt stabilt rundt én reise i de fem reisevaneundersøkelsene som er foretatt siden 1992, men vi kan likevel observere en tendens til at omfanget i fritidsreiser har økt fra 2001 frem til 2009.

Omfanget av *lange* fritidsreiser har også økt de siste tiårene. Man står i 2009 ovenfor en større andel reisende, samtidig som antallet reiser per person er høyere enn tidligere år. Selv om økningen ser ut til å gjelde de fleste befolkningsgrupper, er det fremdeles enkelte grupper som skiller seg ut med større reiseaktivitet enn andre. Menn reiser mindre enn kvinner, og personer i den eldste og den yngste aldersgruppen reiser mindre på lange turer enn andre aldersgrupper. Videre ser det ut til å være en tydelig sammenheng mellom sosioøkonomisk status på den ene siden, og forekomst av lange fritidsreiser på den andre.

UTARBEIDET AV  
Kristin Ystmark BjerkanSIGNATUR  
KONTROLLERT AV  
Solveig MelandSIGNATUR  
GODKJENT AV  
Per Johan LillestølSIGNATUR  
RAPPORTNR  
A21825ISBN  
9788214053807GRADERING  
ÅpenGRADERING DENNE SIDE  
Åpen



## Forord

Denne rapporten presenterer resultatene fra SINTEF Transportforsknings dybdeanalyser av fritidsreiser i de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra perioden 1992 til 2009. Prosjektet er finansiert av og gjennomført på oppdrag av Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet, Kystverket, Jernbanelverket og Avinor.

Målsettingen for prosjektet har vært å gi en grundig oversikt over nordmenns fritidsreiser i 2009, og peke på sentrale utviklingstrekk i den nevnte perioden. En sentral hensikt med prosjektet har også vært å kartlegge befolkningsvariasjoner i fritidsreiser.

Prosjektet er basert på datamateriale fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Det meste av datamaterialet er stilt til rådighet av oppdragsgiver, mens undersøkelsen for 2001 er stilt til rådighet gjennom Norsk Samfunnsvitenskapelige Datatjeneste (NSD). Taushetserklæringer knyttet til bruk av datamaterialet er også sendt NSD.

Hos oppdragsgiver har Oskar Kleven i Statens vegvesen, Vegdirektoratet vært kontaktperson. I tillegg har Guro Berge, også fra Vegdirektoratet, Erik Ørbeck i Kystverket og Frode Hømmer i Jernbanelverket bidratt med nyttige innspill. I prosjektgruppen ved SINTEF har Terje Tretvik vært prosjektleder. Rapporten er i all hovedsak skrevet av forskerne Kristin Ystmærk Bjerkan og Marianne Elvsåas Nordtømme, hvor førstnevnte har hatt hovedansvar for kapitlene 1, 2, 4 og 5, mens sistnevnte har hatt hovedansvar for kapittel 3 og bidratt i kapitlene 1, 2 og 5. Solveig Meland har vært kvalitetssikrer i prosjektet. Nina Husby har bistått i ferdigstillingen av rapporten.

Trondheim, januar 2012



Per Johan Lillestøl  
Forsknings sjef



# Sammendrag

De nasjonale reisevaneundersøkelsene er en svært viktig kilde til informasjon om nordmenns reisemønster. Denne type informasjon er ikke bare viktig i planlegging av fremtidens transportsystemer, men også for å forstå hva som påvirker den enkeltes transportvalg og adferd.

I reisevaneundersøkelsene skiller man mellom ulike typer reiser etter hva som er oppgitt som reiseformål. Denne rapporten gir en oversikt over én kategori av nordmenns reiser, nemlig fritidsreisene. I tillegg er det vanlig å snakke om arbeidsreiser, skolereiser, omsorgsreiser og innkjøpsreiser. Fritidsreisene skiller seg fra disse ved at formålet med reisen er relatert til *egne fritidsaktiviteter*. Eksempler på slike aktiviteter er besøk, konserter, kino eller teater, organiserte fritidsaktiviteter, turgåing, hytteturer, og andre feriereiser.

Denne rapporten viser hvordan nordmenns fritidsreiser har endret seg i perioden siden 1992, og beskriver mer inngående nordmenns fritidsreiser i 2009. Rapporten skiller mellom *daglige fritidsreiser* (reiser som foretas på en gjennomsnittsdag), og *lange fritidsreiser* (reiser på mer enn 100 km eller som går til utlandet).

## Daglige fritidsreiser

Daglige fritidsreiser utgjør den største andelen av daglige reiser. I 2009 utgjorde fritidsreiser 31 % av alle de daglige reisene, mens innkjøpsreiser utgjorde ca. 28 % og arbeidsreiser ca. 20 %. Andelen fritidsreiser og innkjøpsreiser har økt siden 1998, mens andelen arbeidsreiser utgjør en stadig mindre andel av nordmenns daglige reiser.

I gjennomsnitt foretar den norske befolkningen ca. én reise knyttet til fritidsaktiviteter per dag per person. Gjennomsnittstallet har ligget relativt stabilt rundt én reise i de fem reisevaneundersøkelsene som er foretatt siden 1992, men vi kan likevel observere en tendens til at omfanget i fritidsreiser ble noe redusert på 1990-tallet, før det igjen økte under første halvdel av 2000-tallet.

Bil er den desidert viktigste reisemåten på daglige fritidsreiser – over halvparten av reisene foretas i bil (som fører eller passasjer). Nordmenn går til fots på en tredjedel av fritidsreisene sine. De siste ti årene har denne gangandelen ikke endret seg, men på 1990-tallet økte den noe. Sykkel var fremkomstmåte på 5 % av fritidsreisene i 2009, mens kollektivandelen (buss, båt, bane) lå på 7 %. Andre transportmidler, som f.eks. fly, MC/ moped, taxi og fritidsbåt ble benyttet på 4 % av de daglige fritidsreisene i 2009.

Ser vi nærmere på reisemønsteret innen ulike grupper i befolkningen, er det forskjeller både i reiseomfang, fremkomstmåte og gjennomsnittlig reiselengde mellom personer i forhold til kjønn, alder, utdanning, yrkesaktivitet, inntekt, bosted og husholdningstilhørighet.

For perioden 1992-2009 sett under ett, var det størst nedgang i fritidsreiseaktiviteten til barn og unge, mens de eldste hadde noe flere fritidsreiser i 2009 enn i 1992. Barn og unge reiser altså mindre på fritiden enn før, mens eldre reiser mer. Det er imidlertid fortsatt barn og unge som har flest fritidsreiser.

Videre har det skjedd et skifte ved at mens menn hadde flest fritidsreiser i 1992, er det nå kvinner som har flest. Vi har tidligere vist at det er hovedsakelig reiser i forbindelse med besøk og organiserte fritidsaktiviteter kvinner har flere av enn menn. Det er imidlertid ingen forskjell mellom kvinner og menn på økningen i reiseomfang som vi ser for begge kjønn på 2000-tallet.

Det er til dels store forskjeller i hva slags daglige fritidsreiser personer i ulike deler av befolkningen foretar. Besøk utgjør rundt 40 % av fritidsreisene, og er som sådan det mest vanlige reiseformålet. Det er imidlertid en trend til at denne andelen synker. Følgende grupper reiser mest på besøk:

- Kvinner
- Barn og unge, men også eldre
- Studenter og hjemmeværende
- Personer med lav utdanning
- Personer som bor i ikke-urbane strøk (altså utenom de fire største byene)
- Barn i hushold med én forelder/ foresatt
- Voksne som bor hjemme hos foreldre

Kultur og uteliv er en formålskategori som omfatter mange aktiviteter, som kafé-/ restaurantbesøk, konserter, kino, teater, sportsarrangement mm. Det er spesielt unge voksne og studenter som har en høy andel slike reiser, og de er også mer utbredt i storbyene enn ellers i landet. Videre har personer med høy utdanning den høyeste andelen slike reiser.

I 2009 var det barn og unge som hadde klart høyest andel av reiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter. Blant de som er voksne er det de med høyest utdanning som har flest slike reiser. Kvinner har flere reiser til og fra organiserte fritidsaktiviteter enn menn, og disse reisene er mest utbredt i storbyene utenom Oslo.

Når det gjelder turgåing, er det de over 45 år som har størst andel slike reiser. Det er også mer utbredt blant de som er hjemme på dagtid enn blant de som er skoleelever, studenter og yrkesaktive. Videre er det de med lavest og høyest utdanning som går mest tur, i motsetning til de med videregående skole. Til slutt er det mer turgåing blant fritidsreiser på Vestlandet enn i resten av landet.

Reiser i forbindelse med båtliv er mest utbredt blant menn, middelaldrende og yrkesaktive. Det har også en sammenheng med inntekt. Vi finner mest båtliv på Vestlandet og i Agderfylkene, som er landsdelene hvor flest har tilgang til båt. Det er også en stor andel mennesker som har tilgang til båt i Nord-Norge, men det kan være at denne ikke brukes like ofte i fritidssammenheng som lenger sør i landet.

I følge våre analyser er det de yngste og de eldste som går mest, mens de som er i alderen 35-74 år er de som kjører mest bil. Vi har også vist at kvinner går mer enn menn. Enslige uten barn går vesentlig mer enn par med barn, og de som bor i kollektiv går mer enn de som bor hjemme hos foreldre i voksen alder. Geografisk sett er det en markant høyere gangandel blant de som bor i Oslo og på Vestlandet enn de som bor i Trøndelag (unntatt Trondheim), på Østlandet for øvrig og i Nord-Norge. Vi har også sett at inntekt spiller en rolle i forhold til hvorvidt man går eller ikke. Bilandelen øker med økende inntekt, noe som kan skyldes bedre tilgjengelighet til bil på den ene siden, og mindre tid på den andre siden (å gå er som kjent som regel mer tidkrevende enn å kjøre bil).

Det er naturlig å anta at mye av variasjonen i reisemåte skyldes ulik avstand til de fritidsaktivitetene man deltar på. Barn og unge er en gruppe som er spesielt nærmiljøfokusert, derfor er det heller ikke så rart at de går mye fremfor å sitte på i bil eller bruke andre transportmidler. Av korte reiser i nærmiljøet foretas hele 85 % til fots blant unge i alderen 13-17 år (Statens vegvesen, 2011). Dette betyr at det å ha fritidsaktiviteter i nærmiljøet er viktig for å beholde en høy gangandel.

I reisevaneundersøkelsen for 2009 ser vi at følgende undergrupper i gjennomsnitt har kortere reiser enn øvrige undergrupper:

- Kvinner
- Barn
- Personer med lav utdanning
- Studenter



- Personer med lav inntekt
- Hjemmeboende voksne og de som bor sammen med flere voksne
- Personer som bor i Agder og Rogaland (unntatt Stavanger)

Flere av disse undergruppene overlapper hverandre, f.eks. er det en stor andel studenter blant de som bor sammen med flere voksne. Disse gruppene har en relativt kort gjennomsnittlig reiselengde fordi de er mer nærmiljøorientert i sine fritidsaktiviteter.

Flere av disse gruppene har også en høy gangandel i forhold til andre, men det er vanskelig å si om de velger fritidsaktiviteter i nærmiljøet fordi de ikke kan kjøre bil, eller om de ikke kjører bil fordi de kan komme seg til sine fritidsaktiviteter til fots.

## Lange fritidsreiser

Omfanget av lange fritidsreiser har også økt de siste tiårene. Man står i 2009 ovenfor en større andel reisende, samtidig som antallet reiser per person er høyere enn tidligere år. Selv om økningen ser ut til å gjelde de fleste befolkningsgrupper, er det fremdeles enkelte grupper som skiller seg ut med større reiseaktivitet enn andre. Menn reiser mindre enn kvinner, og personer i den eldste og den yngste aldersgruppen reiser mindre enn andre aldersgrupper. Videre ser det ut til å være en tydelig sammenheng mellom sosioøkonomisk status på den ene siden, og forekomst av lange fritidsreiser på den andre. Personer fra husholdninger med en høy samlet inntekt, yrkesaktive og personer med høy utdanning foretar oftere lange fritidsreiser enn andre. Disse faktorene henger naturlig nok sammen, og det er på bakgrunn av analysene i denne rapporten ikke mulig å si hvor stor betydning de ulike faktorene har hver for seg og hvorvidt de forsterker hverandre. Reiseaktiviteten er også større blant personer bosatt i en av de fire største byene, eller på Østlandet, samtidig som enslige uten barn og voksne som bor i hushold med andre voksne reiser mer enn andre.

Selv om det foretas flere lange fritidsreiser i 2009 enn tidligere år, ser det ikke ut til at formålet ved lange fritidsreiser er endret nevneverdig. Reiser i forbindelse med lange fritidsreiser står for om lag 2 av 5 fritidsreiser, mens de øvrige er ferie- og fritidsreiser eller hytteturer. Andelen private besøk synker med økende husholdningsinntekt, men denne typen fritidsreiser er noe mer utbredt blant kvinner og unge (18-24 år) enn blant andre.

Når det gjelder reisemål ser nordmenn ut til å velge destinasjoner nærme eget hjem. De fleste lange fritidsreiser foretas i Norge, og selv om andelen utenlandsreiser har økt siden 1992 går fremdeles 3 av 4 lange fritidsreiser til destinasjoner i Norge. Selv ved reiser til utlandet reiser den ikke jevne nordmann langt, og 4 av 10 utenlandsreiser går til andre nordiske land. Selv om variasjonene mellom ulike befolkningsgrupper er små, ser man en tendens til at andelen reiser til Storbritannia og Nord- og Mellom-Europa øker med økende utdanning, og at personer som er uføre, arbeidsledige eller hjemmeværende i større grad enn andre foretar reiser til Sverige og Danmark. Reiser til Sør-Europa er særlig utbredt i de yngste og eldste aldersgruppene.

Sett under ett dominerer bilen lange fritidsreiser. Valg av transportmiddel henger imidlertid tett sammen med hva slags reise man foretar. Eksempelvis benyttes andre transportmiddel ved lange fritidsreiser til utlandet enn reiser i Norge. De fleste utenlandsreiser i 2009 ble foretatt med fly, mens en viss andel også skjedde med bil. Derimot stod bilen for de fleste reisene i Norge, etterfulgt av reiser med fly. Bruk av tog og buss var mer utbredt ved reiser i Norge, mens båt/ferge i større grad gjaldt utenlandsreiser.

Andelen lange fritidsreiser som foretas med fly har økt i perioden 1992-2009, og økningen er størst for utenlandsreiser. Bruken av bil var økende for alle typer reiser i perioden 1992-2001, men har siden vært nedadgående. Videre står togreisene for en mindre andel lange reiser enn tidligere både når det gjelder reiser i Norge og til utlandet, mens også bruken av båt/ferge er lavere i 2009 enn tidligere år.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser visse variasjoner i transportmiddelvalg på lange fritidsreiser innad i befolkningen. Lange fritidsreiser med bil er eksempelvis mer utbredt blant menn, og øker med økende husholdningsinntekt. Bilreiser er også vanligere blant personer bosatt på Østlandet og i Trøndelag utenom Trondheim, som oftere enn andre reiser på hyttetur. Videre benytter kvinner i større grad både fly, tog og buss på sine lange fritidsreiser. Andelen reiser med fly synker imidlertid med økende alder, mens bussreiser er mest utbredt tidlig og sent i livet. Andelen reiser med buss og tog reduseres også med økende inntekt.

# Summary

The national travel surveys constitute an important source of information about Norwegians' travel patterns. This information is important, not only in the planning of future transportation systems, but also to understand what factors that influence individuals' transportation choices and behavior.

The Norwegian travel surveys distinguish between different types of travel according to what is listed as the purpose of the trip. This report provides an overview of one category of Norwegians' journeys, namely leisure trips. Leisure trips are different from other trips in that the purpose of these trips is related to the travelers' own leisure activities. Examples of such activities are private visits, concerts, cinema or theater, organized leisure activities, exercise, weekend trips, and other holiday journeys.

This report shows how the Norwegians' leisure trips have changed in the period since 1992, and describes more thoroughly the leisure trips in 2009. The report distinguishes between daily leisure trips (trips made on an average day), and long leisure trips (trips of more than 100 km or with destination abroad).

## Daily leisure trips

Daily leisure trips account for the largest share of daily travel. In 2009, leisure travel amounted to 31% of all daily journeys, while shopping accounted for 28%, and work travel approximately 20%. The proportion of leisure trips and shopping trips has increased since 1998, while the share of work trips constitutes an increasingly smaller percentage of Norwegians' daily travel.

On average, the Norwegian population carries out one trip related to leisure activities per day per person. This average has remained relatively stable in the five travel surveys undertaken since 1992, but we can still observe a tendency of this number increasing from 2001 until 2009.

Travelling by car is the most common way to go on a daily leisure trip - over half of the travels are done by car (as driver or passenger). Norwegians walk on one-third of the leisure trips. Over the last ten years, this proportion has not changed, but in the 1990s it increased slightly. 5% of the leisure trips in 2009 were carried out by bicycle, while the share of public transport (bus, boat, rail) was 7%. Other vehicles, such as aircraft, motorcycle / moped, taxi and boat were used in 4% of the daily leisure trips in 2009.

A closer look at travel patterns in different population groups, reveals that there are differences in amount of travelling, means of transport and average trip length between individuals in relation to gender, age, education, occupation, income, place of residence and type of household.

For the period 1992-2009 as a whole, children in the age of 13 to 17 had the largest decline in leisure travels, while elderly people over the age of 67 had somewhat more leisure trips in 2009 than in 1992. In other words, children and young people have less leisure travels than before, while older travel more. However, children and young people are still the groups with most leisure trips.

Furthermore, there has been a gender shift – while men had most leisure trips in 1992, women had the most in 2009. Women have mainly more travels in connection with visits and organized leisure activities than men. However, there is no difference between women and men when it comes to the increase in travel activity that we see for both groups in the 2000s.

There are some major differences between different population groups regarding the type of leisure trips they carry out. Private visits constitute about 40% of the leisure trips, and are the most common travel purpose. However, this amount is decreasing. The following groups are those with the largest share of visits among their leisure trips:

- Women
- Children and young people, but also older people
- Students and housewives
- Individuals with little education
- Individuals who live in non-urban areas (i.e. outside of the four largest cities)
- Children in households with only one parent
- Adults living at home with parents

Culture and nightlife is a category that includes many activities, such as a cafe/restaurant visits, concerts, cinema, theater, sporting events etc. In particular, young adults and students have a high proportion of such journeys, and they are also more prevalent in large cities than elsewhere in the country. Furthermore, people with higher education have the highest proportion of such trips.

In 2009, children in the age of 13 to 17 were the group with the highest proportion of travels in connection with organized leisure activities. Among adults, people with higher education have the largest proportion of such trips. Women have more trips to and from organized leisure activities than men, and these trips are most common in the largest cities outside of Oslo.

When it comes to exercising by walking, bicycling or skiing, people over 45 years have the highest proportion of such activities. It is also more prevalent among those who are at home during the day than among those who go to school or work.

Travels in connection with boating are most prevalent among men, middle-aged and people who work. There is also a correlation with income. We find most boating on the Norwegian West Coast and in the Agder counties, which are regions where more people have access to a boat than elsewhere. There are also many people who have access to a boat in northern Norway, but it may be that this is not used as much for leisure purposes as further south in the country.

According to our analysis, the youngest and the oldest are those who walk the most, while people in the age of 35-74 years are those who most often travel by car. Families without children walk significantly more than couples with children and those living with several other adults walk more than adults living at home with their parents. Geographically, a significantly higher proportion of those who live in Oslo and on the West coast walk on their leisure trips, than those living in Trøndelag (except Trondheim), Eastern Norway (except Oslo) and in North Norway. We have also seen that income plays a role in whether people walk or not. The share of travels made by car increases with increasing income, which may be due to better access to a car on one side, and less leisure time on the other side (to walk is most often more time consuming than driving a car).

It is natural to assume that much of the variation in the mode of travel is due to varying distances to the leisure activities people participate in. Children and young people are groups that are more focused around their local environment, so it is not surprising that they often walk to their leisure activities rather than using other means of transport. For short trips in the local environment, 85% of young people aged 13-17 years walk (Norwegian Public Roads Administration, 2011). This means that offering leisure activities in the local communities is important to retain a high proportion of walking.

The Travel Survey for 2009 shows that the following population groups on average have shorter trips than other sub-groups:

- Women
- Children
- Individuals with little education
- Students

- Individuals with low income
- Adults who live with their parents and adults who live with several other adults
- Individuals who live in Agder and Rogaland (except Stavanger)

These groups have a relatively short average trip length because they are more locally oriented in their leisure activities. Several of these groups also walk more than other groups, but it is difficult to say whether these people choose leisure activities in the local community because they cannot travel by car, or if they do not travel by car because they can walk to their leisure activities.

## Long leisure trips

The amount of long leisure travels (trips over 100 km or with a destination abroad) has also increased in recent decades. In 2009, we are facing a larger share of travelers, and the number of trips per person is higher than before. Although the increase appears to apply to most population groups, there are still some groups that stand out with a greater travel activity than others. Men travel less than women, and persons in the oldest and the youngest age groups take fewer long leisure trips than other age groups.

Furthermore, there appears to be a clear correlation between socio-economic status on the one hand, and the occurrence of long leisure trips on the other. People from households with a high aggregate income, employed and people with higher education make more long leisure trips than others. These factors are naturally covariant, and based on the analyses in this report, it is not possible to estimate the importance of the various factors separately and whether they reinforce each other.

The amount of long leisure trips is also higher among people living in one of the four largest cities, or Eastern Norway, as well as single persons with no children, and adults living in households with other adults.

Although people undertook more long leisure trips in 2009 than in previous years, the purposes of long leisure travels have not changed significantly. Travels in connection with private visits account for about 2 of 5 long leisure trips, while the others are holiday or weekend trips. The proportion of private visits decreases with increasing household income, but is more prevalent among women and young people (18-24 years) than among others.

Norwegians seem to choose destinations close to home. Most long leisure trips are undertaken in Norway, and although the proportion of international travels has increased slightly since 1992, 3 out of 4 long leisure trips still go to destinations in Norway. Even when traveling to foreign countries, Norwegians do not go far, as 4 of 10 international travels go to the other Nordic countries. Although the variations between different population groups are small, the proportion of travels to the UK and Northern and Central Europe seems to increase with increasing education. Further, people who are disabled, unemployed or at home during the day, to a greater extent than others make trips to Sweden and Denmark. Travelling to Southern Europe is particularly prevalent in the youngest and oldest age groups.

The car is the dominant mode of transport on long leisure trips. The choice of means of transport is closely related to the purpose and destination of the trip. For example, use of other means of transport than car is more prevalent for long leisure trips abroad than for trips within Norway. Most international travels in 2009 were made by aircraft, while a certain proportion was made by car. On the other hand, car was the most prevalent transport mode on long journeys in Norway, followed by flying. Going by train or bus was also more prevalent when travelling in Norway, while going by boat/ferry to a larger degree were related to foreign travels.

The proportion of long leisure trips made by aircraft has increased over the period 1992-2009, and the increase is largest for overseas travel. The use of car increased for all types of travels in the period 1992-2001, but has since then been declining.

The travel survey of 2009 shows some variations in transport choice within the population. Long leisure trips by car are, for example, more prevalent among men than women, and increases with household income. Car trips are also more common among people living in Eastern Norway and Trøndelag. Furthermore, women travel, to a greater extent than men, by plane, train and bus on their long leisure trips. The proportion of travels by plane decreases with increasing age, while the share of bus trips is highest early and late in life. The proportion of trips by bus and train is also reduced with increasing income.

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Innledning.....</b>	<b>18</b>
1.1	Målsetting og forskningsspørsmål.....	18
1.2	Begreper og definisjoner .....	18
1.3	Rapportens oppbygning.....	19
<b>2</b>	<b>Metode og datagrunnlag.....</b>	<b>20</b>
2.1	Daglige og lange reiser .....	20
2.2	Reiseformål.....	20
2.3	Utvalgsvariasjoner .....	21
2.4	Analyser .....	25
<b>3</b>	<b>Daglige fritidsreiser .....</b>	<b>27</b>
3.1	Omfanget av daglige fritidsreiser.....	27
3.2	De daglige fritidsreisenes varighet og lengde.....	29
3.3	Reiseformål.....	30
3.4	Reisemåter på daglige fritidsreiser.....	31
3.5	Reisetidspunkt.....	33
3.6	Befolkningsvariasjoner i daglige besøks- og fritidsreiser.....	34
3.7	Hovedtrekk – daglige fritidsreiser.....	62
<b>4</b>	<b>Lange fritidsreiser.....</b>	<b>68</b>
4.1	Omfanget av lange fritidsreiser.....	68
4.2	De lange fritidsreisenes formål.....	70
4.3	Varighet.....	71
4.4	Typer lange fritidsreiser .....	72
4.5	Reisemål .....	73
4.6	Valg av transportmiddel.....	76
4.7	Variasjoner i befolkningens lange fritidsreiser.....	80
4.8	Hovedtrekk – lange fritidsreiser.....	120
<b>5</b>	<b>Nordmenns fritidsreiser: Oppsummering og veien videre.....</b>	<b>124</b>
5.1	Kjønn.....	124
5.2	Alder.....	124
5.3	Utdanning.....	124
5.4	Yrkesaktivitet.....	125
5.5	Inntekt.....	125
5.6	Bosted .....	126
5.7	Husholdningsstruktur.....	126
5.8	Veien videre.....	127
	Referanser.....	129
	Vedlegg.....	130

## TABELLER

TABELL 1:	ANTALL REISER I REISEVANEUNDERSØKELSENE, 1992-2009.....	20
TABELL 2:	FORMÅL VED FRITIDSREISER I REISEVANEUNDERSØKELSEN, 2009.....	21
TABELL 3:	UTVALGSFORDELINGER RVU, 1992-2009.....	24
TABELL 4:	FORDELING PÅ ULIKE HUSHOLDNINGSTYPER, 2009.....	25
TABELL 5:	UNDERKATEGORIER AV DAGLIGE FRITIDSREISER I RVU 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009.....	30
TABELL 6:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER REISEFORMÅL OG SESONG, 2009. N=21232.....	34
TABELL 7:	GJENNOMSNTTLIG ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER BLANT MENN OG KVINNER. T-TEST FOR UAVHENGIGE UTVALG, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009.....	35
TABELL 8:	GJENNOMSNTTLIG ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER REISEFORMÅL, 2009. T-TEST FOR UAVHENGIGE UTVALG, KVINNER OG MENN.....	35
TABELL 9:	GJENNOMSNTTLIG ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER REISEMÅTE, 2009. T-TEST FOR UAVHENGIGE UTVALG, KVINNER OG MENN.....	36
TABELL 10:	KJØNNFORDELING I ULIKE UTDANNINGSGRUPPER, 2009.....	52
TABELL 11:	GJENNOMSNTTLIG ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009.....	63
TABELL 12:	GJENNOMSNTTLIG REISELENGDE PÅ DAGLIGE FRITIDSREISER OG ANDEL KORTE TURER (< 3 km), 2009.....	66
TABELL 13:	UNDERKATEGORIER AV LANGE FRITIDSREISER, 1992-2009.....	68
TABELL 14:	ANTALL REISER FORDELT PÅ REISETYPE, 2009.....	72
TABELL 15:	HOVEDTRANSPORTMIDDEL VED LANGE FRITIDSREISER I NORGE OG TIL UTLANDET, 2009. PROSENT.....	77
TABELL 16:	UTVALGSVARIASJONER LANGE FRITIDSREISER OG FORDELING AV PERSONER MED LANG FRITIDSREISE ETTER BAKGRUNNSVARIABLER, 1992-2009.....	80
TABELL 17:	ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER ÅR ETTER KJØNN, SIVILSTATUS OG BARN, 2009. GJENNOMSNTT.....	83
TABELL 18:	ANDEL UTENLANDSREISER AV LANGE FRITIDSREISER, ETTER ALDER, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. PROSENT.....	90
TABELL 19:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER TIL UTLANDET ETTER UTDANNING, 2009. PROSENT.....	96
TABELL 20:	ANDEL MED OG GJENNOMSNTTLIG ANTALL LANGE FRITIDSREISER ETTER BOSTED, 2009. PROSENT.....	97
TABELL 21:	ANDEL REISER TIL NORGE OG UTLANDET, ETTER HOVEDAKTIVITET, 2009. PROSENT.....	108
TABELL 22:	GJENNOMSNTTLIG ANTALL OVERNATTINGER VED LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009. GJENNOMSNTT.....	115
TABELL 23:	TYPER LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009. PROSENT.....	117
TABELL 24:	SAMMENDRAG OMFANG LANGE FRITIDSREISER, 2009.....	120

## FIGURER

FIGUR 1:	DAGLIGE REISER ETTER REISEFORMÅL, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT AV ALLE DAGLIGE REISER.....	27
FIGUR 2:	ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER PER PERSON, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. GJENNOMSNTT.....	28
FIGUR 3:	ANDEL SOM HADDE INGEN, ÉN, TO ELLER FLERE FRITIDSREISER PÅ REGISTRERINGS DAGEN, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. PROSENT.....	28
FIGUR 4:	TIDSBRUK OG LENGDE PÅ DAGLIGE FRITIDSREISER, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. GJENNOMSNTT.....	29
FIGUR 5:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER GRUPPERT REISELENGDE, 1992, 1998, 2005, 2009. PROSENT.....	29
FIGUR 6:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER REISEFORMÅL, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. PROSENT.....	31
FIGUR 7:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER HOVEDREISEMÅTE, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. PROSENT.....	32
FIGUR 8:	DAGLIGE FRITIDSREISE R 3 KM ELLER KORTERE ETTER HOVEDREISEMÅTE, 1992, 1998, 2005, 2009. PROSENT.....	33
FIGUR 9:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER REISEFORMÅL OG UKEDAGSTYPE, 2009. PROSENT.....	33
FIGUR 10:	DIFFERANSER MELLOM MENNS OG KVINNERS TRANSPORTMIDDELBRUK VED ULIKE REISEFORMÅL PÅ DAGLIGE FRITIDSREISER, 2009.....	37
FIGUR 11:	DAGLIGE FRITIDSREISER FORDELT PÅ ALDERSGRUPPER, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. PROSENT.....	38
FIGUR 12:	ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER I ULIKE ALDERSGRUPPER, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. GJENNOMSNTT.....	39
FIGUR 13:	DAGLIGE REISER ETTER ALDERSGRUPPE OG REISEFORMÅL, 2009. PROSENT.....	40
FIGUR 14:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER ALDERSGRUPPE OG REISEMÅTE, 2009. PROSENT.....	41
FIGUR 15:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER ALDER OG REISELENGDE (KM), 2009. GJENNOMSNTT.....	42
FIGUR 16:	ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER YRKESSTATUS, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009, GJENNOMSNTT.....	43
FIGUR 17:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER YRKESSTATUS OG REISEFORMÅL, 2009. PROSENT.....	44
FIGUR 18:	DAGLIGE REISER ETTER YRKESSTATUS OG REISEMÅTE, 2009. PROSENT.....	44



FIGUR 19:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER YRKESSTATUS OG REISELENGDE (KM), 2009. GJENNOMSNIITT.....	45
FIGUR 20:	MEDIAN INNTEKT ETTER SKATT FOR HUSHOLDNINGER, 1990-2009. INDEKS FOR FASTE PRISER. 1990=100.....	46
FIGUR 21:	ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER INNTEKT, 2005, 2009. GJENNOMSNIITT.....	47
FIGUR 22:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER INNTEKT OG REISEFORMÅL, 2009. PROSENT.....	48
FIGUR 23:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER INNTEKT OG REISEMÅTE, 2009. PROSENT.....	48
FIGUR 24:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER INNTEKT OG REISELENGDE, 2009. GJENNOMSNIITT.....	49
FIGUR 25:	ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER UTDANNING, 1998, 2005, 2009. GJENNOMSNIITT.....	50
FIGUR 26:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER UTDANNINGSGRUPPER OG REISEFORMÅL, 2009. PROSENT.....	51
FIGUR 27:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER UTDANNINGSGRUPPER OG REISEMÅTE, 2009. PROSENT.....	52
FIGUR 28:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER UTDANNING OG REISELENGDE, 2009. GJENNOMSNIITT.....	53
FIGUR 29:	ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER BOSTED, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. GJENNOMSNIITT.....	54
FIGUR 30:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER BOSTED OG REISEFORMÅL, 2009. PROSENT.....	55
FIGUR 31:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER BOSTED OG REISEMÅTE, 2009. PROSENT.....	56
FIGUR 32:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER BOSTED OG REISELENGDE, 2009. GJENNOMSNIITT.....	57
FIGUR 33:	ANTALL DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009. GJENNOMSNIITT.....	59
FIGUR 34:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET OG REISEFORMÅL, 2009. PROSENT.....	60
FIGUR 35:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET OG REISEMÅTE, 2009. PROSENT.....	61
FIGUR 36:	DAGLIGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET OG REISELENGDE (KM), 2009. GJENNOMSNIITT.....	62
FIGUR 37:	ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER PERSON I 2009, PROSENT.....	69
FIGUR 38:	ANDEL MED LANG FRITIDSREISE I REGISTRERINGSPERIODEN, OG GJENNOMSNIITTLIG ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER PERSON OG ÅR, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009.....	69
FIGUR 39:	MEDIANINNTEKT OG ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER ÅR 1992-2009.....	70
FIGUR 40:	FORMÅL VED LANGE FRITIDSREISER, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009.....	71
FIGUR 41:	LANGE FRITIDSREISERS VARIGHET (ANTALL OVERNATTINGER), 2009. PROSENT.....	71
FIGUR 42:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER TIL NORGE OG UTLANDET, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. PROSENT.....	73
FIGUR 43:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER TIL REISEMÅL UTENFOR NORGE I 2009. PROSENT.....	74
FIGUR 44:	LANGE FRITIDSREISER TIL UTLANDET, ETTER REISEMÅL 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	75
FIGUR 45:	PASSASJERREISER MED FLY 2000-2010. UTENLANDSREISER OG CHARTER TIL UTLAND.....	75
FIGUR 46:	FORMÅL VED LANGE FRITIDSREISER, ETTER REISEMÅL, 2009. PROSENT.....	76
FIGUR 47:	LANGE FRITIDSREISERS VARIGHET (ANTALL OVERNATTINGER) ETTER TRANSPORTMIDDEL, 2009. GJENNOMSNIITT.....	77
FIGUR 48:	HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ LANGE FRITIDSREISER, PERSONER I HUSHOLD SOM DISPONERER OG IKKE DISPONERER BIL, 2009. PROSENT.....	78
FIGUR 49:	HOVEDTRANSPORTMIDDEL VED LANGE FRITIDSREISER, ALLE DESTINASJONER, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	79
FIGUR 50:	ANDEL MED LANG FRITIDSREISE ETTER KJØNN, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	82
FIGUR 51:	ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER ÅR ETTER KJØNN, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. GJENNOMSNIITT.....	83
FIGUR 52:	ANTALL LANGE FRITIDSREISER ETTER KJØNN, SIVILSTATUS OG BARN, 2009. GJENNOMSNIITT.....	84
FIGUR 53:	FORMÅL VED MENN OG KVINNERS LANGE FRITIDSREISER, 2009. PROSENT.....	85
FIGUR 54:	HOVEDTRANSPORTMIDDEL VED LANGE FRITIDSREISER, ETTER KJØNN, 2009. PROSENT.....	86
FIGUR 55:	ANDEL PERSONER MED LANG FRITIDSREISE OG GJENNOMSNIITTLIG ANTALL LANGE FRITIDSREISER ETTER ALDER, 2009.....	87
FIGUR 56:	ANDEL PERSONER MED LANG FRITIDSREISE ETTER ALDER, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	87
FIGUR 57:	ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER PERSON ETTER ALDER, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. GJENNOMSNIITT.....	88
FIGUR 58:	UTVIKLING I ELDRES LEVEKÅR OG AKTIVITET, 1998-2008.....	88
FIGUR 59:	FORMÅL MED LANGE FRITIDSREISER I ALDERGRUPPER, 2009. PROSENT.....	89
FIGUR 60:	GJENNOMSNIITTLIG ANTALL OVERNATTINGER PÅ LANGE FRITIDSREISER ETTER ALDER, 2009.....	90
FIGUR 61:	DESTINASJONER VED LANGE FRITIDSREISER TIL UTLANDET ETTER ALDER, 2009. PROSENT.....	91
FIGUR 62:	HOVEDTRANSPORTMIDDEL VED LANGE FERIEREISER ETTER ALDER, 2009. PROSENT.....	92
FIGUR 63:	ANDEL MED LANG FRITIDSREISE OG GJENNOMSNIITTLIG ANTALL LANGE FRITIDSREISER ETTER UTDANNING, 2009.....	93
FIGUR 64:	PERSONER MED LANG FRITIDSREISER I UTDANNINGSGRUPPER 1998, 2005 OG 2009. PROSENT.....	94
FIGUR 65:	ANTALL OVERNATTINGER PÅ LANGE FRITIDSREISER, ETTER UTDANNING, 2009. GJENNOMSNIITT.....	95
FIGUR 66:	REISETYPER ETTER UTDANNING, 2009. PROSENT.....	95
FIGUR 67:	REISEMÅL VED LANGE FRITIDSREISER TIL UTLANDET, ETTER UTDANNING, 2009. PROSENT.....	97
FIGUR 68:	ANDEL MED LANG FRITIDSREISE ETTER BOSTED, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	98
FIGUR 69:	ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER ÅR ETTER BOSTED, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. GJENNOMSNIITT.....	99
FIGUR 70:	REISETYPE ETTER BOSTED, 2009. PROSENT.....	100
FIGUR 71:	FORMÅL VED LANGE FRITIDSREISER ETTER BOSTED, 2009. PROSENT.....	101
FIGUR 72:	ANDEL UTENLANDSREISER ETTER BOSTED, I 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	101
FIGUR 73:	DESTINASJON VED LANGE FRITIDSREISER TIL UTLANDET 2009. PROSENT.....	102
FIGUR 74:	TRANSPORTMIDDELVALG ETTER BOSTED, 2009. PROSENT.....	103
FIGUR 75:	ANDEL MED LANG FRITIDSREISE OG GJENNOMSNIITTLIG ANTALL LANGE FRITIDSREISER ETTER HOVEDAKTIVITET, 2009.....	104

FIGUR 76:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER ETTER HOVEDAKTIVITET, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	105
FIGUR 77:	ANTALL LANGE FRITIDSREISER PER ÅR ETTER HOVEDAKTIVITET, 1992, 1998, 2001, 2005 OG 2009. GJENNOMSNITT. ....	105
FIGUR 78:	FORMÅL VED LANGE REISER ETTER HOVEDAKTIVITET, 2009. PROSENT. ....	106
FIGUR 79:	REISETYPE ETTER HOVEDAKTIVITET, 2009. PROSENT.....	107
FIGUR 80:	REISEMÅL VED LANGE FRITIDSREISER TIL UTLANDET ETTER HOVEDAKTIVITET, 2009. PROSENT.....	108
FIGUR 81:	HOVEDTRANSPORTMIDDEL VED LANGE FRITIDSREISER ETTER HOVEDAKTIVITET, 2009. PROSENT. ....	109
FIGUR 82:	ANDEL MED LANG FRITIDSREISE OG GJENNOMSNITTLIG ANTALL LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSINNTEKT, 2009.....	110
FIGUR 83:	ANDEL PERSONER MED LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDETS INNTEKT, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT. ....	110
FIGUR 84:	FORMÅL VED LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDETS INNTEKT, 2009. PROSENT.....	111
FIGUR 85:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER MED FERIE OG FRITID SOM FORMÅL ETTER HUSHOLDETS INNTEKT, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT. ....	112
FIGUR 86:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER TIL UTLANDET ETTER HUSHOLDETS INNTEKT, 1998, 2001, 2005 OG 2009. PROSENT.....	112
FIGUR 87:	TRANSPORTMIDDELVALG VED LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDETS INNTEKT, 2009. PROSENT.....	113
FIGUR 88:	ANDEL SOM DISPONERER BIL ETTER HUSHOLDETS INNTEKT, 2009. PROSENT. ....	114
FIGUR 89:	ANDEL MED LANG FRITIDSREISE OG GJENNOMSNITTLIG ANTALL LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009..	114
FIGUR 90:	FORMÅL VED LANGE FRITIDSREISER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009. PROSENT. ....	116
FIGUR 91:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER TIL NORGE OG UTLANDET ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009. PROSENT. ....	117
FIGUR 92:	ANDEL LANGE FRITIDSREISER TIL UTENLANDSKE DESTINASJONER ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009. PROSENT.....	118
FIGUR 93:	HOVEDTRANSPORTMIDDEL PÅ LANGE FRITIDSREISER I NORGE OG TIL UTLANDET ETTER HUSHOLDNINGSTILHØRIGHET, 2009. PROSENT. ....	119



## 1 Innledning

*Reiser* omfatter alt fra det å komme seg rundt i dagliglivet til store ferieturer som planlegges måneder og år i forkant. Reiser har således en sentral plass i livet – både som en nødvendig del av hverdagen som vi helst vil bruke minst mulig tid og ressurser på, og som en kilde til glede og nye opplevelser. Befolkningens reiseaktiviteter er en viktig del av samfunnsstrukturen, som må studeres for å gi offentlige myndigheter informasjon som bl.a. brukes i planlegging innenfor samferdselssektoren.

De norske reisevaneundersøkelsene gjennomføres derfor for å kartlegge hvor mye folk reiser, hvor lange reisene er og hvor mye tid som brukes på dem, hvorfor folk reiser, og hvordan de reiser. I tillegg inneholder undersøkelsene en rekke bakgrunnsspørsmål som gir anledning til å studere ulikheter i reisemønsteret mellom demografiske og sosioøkonomiske undergrupper av befolkningen.

Reisevaneundersøkelsene er hittil gjennomført ugun' ganger i Norge – den første ble gjennomført på midten av 1980-tallet, den siste i 2009. Siden 1997 har reisevaneundersøkelsene blitt gjennomført hvert fjerde år. Undersøkelsen foretas i et representativt utvalg av befolkningen 13 år og eldre, trukket fra Folkeregisteret. Personer som skal intervjues mottar først et brev med informasjon om undersøkelsen, og blir deretter ringt opp for telefonintervju om reiser de har foretatt på én bestemt dag eller i en bestemt periode.

### 1.1 Målsetting og forskningsspørsmål

Målsettingen med dette prosjektet har vært å kartlegge nordmenns fritidsreiser. Kartleggingen er i all hovedsak basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009, men benytter også reisevaneundersøkelsene fra perioden 1992 til 2005 for å kartlegge utviklingstrekk og trender i nordmenns fritidsreiser. En annen målsetting med prosjektet har vært å utrede befolkningsvariasjoner i fritidsreiser; det vil si hvordan fritidsreisens omfang og karakter varierer mellom ulike befolkningsgrupper. Med dette som utgangspunkt ble følgende problemstillinger definert:

- 1) Hvordan kan nordmenns fritidsreiser i 2009 beskrives?
- 2) Hvordan varierer fritidsreiser mellom ulike befolkningsgrupper i 2009?
- 3) Hvordan har nordmenns fritidsreiser utviklet seg i perioden 1992 til 2009?

### 1.2 Begreper og definisjoner

Forskningsspørsmålene besvares med utgangspunkt i reisevaneundersøkelsene fra 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. En reise er i reisevaneundersøkelsene enhver enkelt forflytning utenfor bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. Reisene defineres ut fra formålet med den – når man har kommet frem til stedet som er formålet med reisen, er den avsluttet (Stangeby m.fl., 1999). Det vil si at en rundtur, for eksempel til og fra butikken, utgjør to reiser. I denne rapporten er vi opptatt av reisene som skjer i forbindelse med egne fritidsaktiviteter, disse kalles *fritidsreiser*. Vi ser altså ikke på reiser som skjer i forbindelse med arbeid, skole, innkjøp, og henting og bringing av andre.

I samtlige undersøkelser skilles det videre mellom daglige fritidsreiser, og lange fritidsreiser. *Daglige fritidsreiser* er reiser som er foretatt på registreringsdagen, hvis formål er f.eks. private besøk, trening, organiserte fritidsaktiviteter, kulturopplevelser, uteliv, hytteturer eller ferie- og helgereiser. *Lange fritidsreiser* er reiser i Norge over 100 km eller reiser til/fra utlandet som er foretatt i løpet av de siste 30 dager. Lange fritidsreiser er enten ferie- og fritidsreiser, hytteturer eller reiser i forbindelse med besøk hos venner eller familie. Fordi daglige og lange reiser er av svært ulik natur, vil disse behandles separat i denne rapporten.

### 1.3 Rapportens oppbygning

Denne rapporten presenterer resultater fra analyser av nordmenns fritidsreiser i de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Kapittel 2 presenterer og drøfter metode og datagrunnlag som ligger til grunn for disse analysene. De resterende kapitler er viet nordmenns fritidsreiser. Kapittel 3 gir en oversikt over daglige fritidsreiser og befolkningsvariasjoner i disse, mens kapittel 4 presenterer de lange fritidsreisene. Rapporten avsluttes med oppsummering av de viktigste funnene i kapittel 5.

## 2 Metode og datagrunnlag

Denne rapporten er basert på reisevaneundersøkelsene fra 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Dette kapittelet gjør rede for datagrunnlaget som ligger til grunn for resultater som presenteres i påfølgende kapitler, og gir en oversikt over metoder som benyttes i analyse av datamaterialet.

### 2.1 Daglige og lange reiser

Reisevaneundersøkelsene gjennomføres som telefonintervju blant et representativt utvalg av den norske befolkning. I tillegg til bakgrunnsopplysninger intervjues respondentene om reiser de har foretatt på en gitt dato. Utfører av undersøkelsen angir for hvilken dato hver respondent skal registrere sine reiser, og respondenten blir i forkant av intervjuet tilsendt en dagbok der han eller hun kan registrere sine reiser for denne datoen. Disse reisene omtales som respondentens *daglige reiser*.

I tillegg til å registrere reiser som foretas på registreringsdatoen, skal hver respondent intervjues om reiser i Norge over 100 km og reiser til og fra utlandet de siste 30 dager. Utenlandsreisene er ikke avstandsfestet, hvilket betyr at alle reiser til utlandet skal registreres uavhengig av lengde. Disse reisene kalles *lange reiser*. Fordi noen av de daglige reisene som foretas på den angitte reisedatoen også kan være 100 km eller lengre, kan det være en viss overlapp mellom daglige reiser og lange reiser. Videre er det nødvendig å påpeke at registreringsperioden for lange reiser i 1992 var 90 dager, og dermed mye lengre enn senere år. Fordi mange av reisene som ble foretatt to og tre måneder tidligere ofte ble unnlatt rapportert, ble rapporteringsperioden redusert til 1 måned i 1998 (Denstadli 1998).

I reisevaneundersøkelsene registreres alle reiser som enkeltreiser. Det vil si at rundreiser, for eksempel til og fra hytta, registreres som to enkeltreiser. Antallet registrerte reiser i de nasjonale reisevaneundersøkelsene har hatt en jevn økning siden 1992. Tabell 1 viser hvor mange daglige og lange reiser som er registrert i reisevaneundersøkelsene i perioden 1992 til 2009. Tabellen viser også hvor mange reiser som i gjennomsnitt er registrert per respondent.

Tabell 1: Antall reiser i reisevaneundersøkelsene, 1992-2009

	Daglige	Lange	Totalt	Per pers
1992	18912	10368	29280	4,9
1998	19035	7844	26879	4,4
2001	36872	15953	52825	4,4
2005	58781	28753	87534	5,0
2009	72163	38199	110362	4,9

Tabellen viser at det totale antallet registrert reiser er mer enn firedoblet siden 1998, hvilket skyldes at det siden årtusenskiftet har vært regionale tilleggsutvalg i tillegg til det nasjonale utvalget. Økningen i antall reiser er imidlertid noe større enn økningen i antall respondenter, hvilket resulterer i noe flere reiser per person i 2005 og 2009 enn i foregående år.

### 2.2 Reiseformål

Alle reiser i reisevaneundersøkelsene er knyttet til formål. Ved daglige reiser på en gitt registreringsdato, er formålene noe flere og mer nyanserte enn for lange reiser, og selv om ordlyden og inndelingen har variert noe over tid, benyttes samme formål i de fleste nasjonale reiseundersøkelsene i perioden 1992-2009.

Det er også formålet ved reisen som avgjør når reisen er avsluttet. En reise regnes som avsluttet når respondenten kommer frem til stedet for formålet ved reisen. Dette er særlig viktig for å skille mellom ulike

reiser som foretas mens man er borte fra bostedet. En ordinær arbeidsdag kan eksempelvis bestå av en rekke reiser. Respondenten har kanskje ansvaret for levering i barnehage før jobb, og ansvaret for matinnkjøp på veg fra jobb. Det betyr at respondenten denne dagen vil ha fire reiser:

- 1) Fra hjemmet til barnehagen
- 2) Fra barnehagen til jobbsted
- 3) Fra jobbsted til matbutikk
- 4) Fra matbutikk til hjemmet

Her er det også viktig å nevne at hjemreise ikke er et eget formål på reiser i de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Alle reiser som ender i hjemmet på registreringsdatoen gis samme formål som siste reiseformål. Det vil eksempelvis si at respondentens siste reise på arbeidsdagen, fra matbutikk til hjemmet, ha matinnkjøp som formål. Dermed kan formålet *matinnkjøp* gjelde for to av respondentens reiser.

Denne rapporten gir en oversikt over status og utvikling i nordmenns reisevaner når det gjelder fritidsreiser. Analysene i påfølgende kapitler er dermed begrenset til reiser der en form for fritidsreiser er hovedformålet ved reisen. Tabell 2 gir oversikt over hvilke reiseformål som inngår i fritidsreiser for daglige reiser og lange reiser i reisevaneundersøkelsene for 2009. Inndelinger for daglige og lange fritidsreiser i de øvrige reisevaneundersøkelsene presenteres henholdsvis i kapittel 2 og 3.

Tabell 2: Formål ved fritidsreiser i reisevaneundersøkelsen, 2009

<b>Daglige reiser</b>	<b>Lange reiser</b>
Besøk (hos familie, venner, sykebesøk etc.)	Ferie- og fritidsreiser
Kino, teater, konsert, utstilling mv.	Hyttetur
Kafe, restaurant, pub mv.	Personlig besøk (hos venner og familie)
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	
Organiserte fritidsaktiviteter som utøver	
Gikk/ syklet/ jogget en tur/ luftet hund	
Reiste til fritidsbåt/marina	
Båttur	
Hyttetur	
Andre ferie-/helgereiser	

## 2.3 Utvalgsvariasjoner

Selv om samtlige undersøkelser denne rapporten er basert på har som målsetting å kartlegge nordmenns reisevaner, varierer gjennomføring og innhold noe fra år til år. På tross av dette ser fordelingen av ulike befolkningsgrupper ut til å være likt fordelt i de ulike undersøkelsene.

Tabell 3 gir en oversikt over bakgrunnsvariabler som vil inngå i videre analyser, og viser hvordan respondenter i utvalgene fra samtlige inkluderte reisevaneundersøkelser fordeler seg på relevante bakgrunnsvariabler.

Tabellen viser for det første at antallet respondenter er nesten fire ganger så stort i den seneste reisevaneundersøkelsen sammenlignet med undersøkelsen fra 1992. Mens antallet respondenter i 1992 var 6000 personer, består reisevaneundersøkelsen 2009 av 22316 respondenter. Hver respondent er knyttet til én eller flere reiser. Selv om antallet reiser inkludert i reisevaneundersøkelsene har økt siden 1992, har antallet reiser per person holdt seg forholdsvis stabilt. For det andre viser tabellen at respondentene er likt fordelt med tanke på kjønn, alder og utdanning. Tabellen viser også at utdanningsvariabelen fra 1992 har en annen inndeling enn øvrige år, samtidig som utdanningsnivå ikke er oppgitt for respondenter fra undersøkelsen i 2001. I reisevaneundersøkelsen fra 2001 er utdanningsdata kun knyttet til personer som har gjennomført en lang reise, og man står derfor overfor en stor andel manglende utdanningsdata dette året. Til sammen 56 % av alle respondenter fra 2001 mangler utdanningsinformasjon. I tillegg har utdanningsvariabelen fra 1992 er mer grovmasket kategorisering enn øvrige år. Som vist senere i rapporten er det tydelige forskjeller blant personer med videregående utdanning, og blant personer med høyere utdanning. For å ivareta disse nyansene inkluderes kun reisevaneundersøkelser med mer finmasket inndeling i analyser av utdanningsgrupper.

Tabell 3 viser også hvordan respondentene fordeler seg på bosted ulike år. I analyser som inngår i denne rapporten er bosted delt inn i 7 grupper: i) Oslo, ii) Bergen, Trondheim, Stavanger, iii) Østlandet utenom Oslo, iv) Agder/Rogaland utenom Stavanger, v) Vestlandet utenom Bergen, vi) Trøndelag utenom Trondheim og vii) Nord-Norge. Til grunn for denne inndelingen ligger et ønske om å fange opp regionale forskjeller, samtidig som man tar hensyn til særskilte forhold i de største byene. Med dette som utgangspunkt er personer bosatt i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger skilt ut i egne kategorier. Tidligere analyser av reisevaner (Denstadli 2002) har også skilt mellom personer bosatt i randkommuner til de store byene, samt delt mindre byer inn i flere kategorier. Dette ble imidlertid vurdert som for ressurskrevende i forhold til rammen av prosjektet som denne rapporten dokumenterer.

Tabellen viser at personer bosatt på Østlandet utenfor Oslo utgjør den største gruppen i utvalget, og står til sammen for om lag 38 % av utvalget i alle reisevaneundersøkelsene. Andelen respondenter fra denne delen av landet holder seg stabil i alle undersøkelsene. Andelen respondenter fra Nord-Norge ser imidlertid ut til å ha økt etter 1992, mens andelen fra Trøndelag utenfor Trondheim har gått ned.

Reisevaneundersøkelsen fra 2001 ser videre ut til å skille seg ut med en særlig stor andel yrkesaktive (75 %) og en mindre andel pensjonister (6 %) enn øvrige undersøkelser. Andelen respondenter som er uføre, arbeidsledige eller hjemmeværende er også redusert siden undersøkelsen i 1992. Reisevaneundersøkelsen fra 2001 skiller seg også ut på den måten at den har en særlig lav andel personer tilhørende gruppen med høyest husholdningsinntekt. Inntektsgruppen 400-499 000 er også langt mindre dette året enn i øvrige undersøkelser. Ellers er det mindre variasjoner i inntektsfordeling mellom de ulike undersøkelsene.



Tabell 3 inkluderer heller ikke husholdningsinntekt for 1992. Dette skyldes at inntektsvariabelen som inngår i datamaterialet fra reisevaneundersøkelsen dette året er kategorisert på en måte som ikke samsvarer med kategoriseringen øvrige år. Ideelt sett burde inntektsvariabelen i samtlige reisevaneundersøkelsen vært kontinuerlig, slik at variabler med egenspesifisert kategorisering kan benyttes. Mangel på kontinuerlige inntektsvariabler henger også sammen med utfordringer knyttet til inntektens realverdi. Reell sammenligning av inntektskategorier i ulike undersøkelser fordrer at den reelle kroneverdien er sammenlignbar, og dermed at faktisk inntekt kan omregnes til for eksempel 2009-kroner. I følge SSB har omsetningen økt med 100 prosent fra 1992 til 2009, og det vil dermed være stor forskjell på hvem som befant seg i ulike inntektsgrupper disse årene. Så lenge man kun har kategorisert informasjon om inntekt vil det ikke la seg gjøre å korrigere for en slik stigning i analysene. Det betyr at man sammenligner inntektsgrupper som kun er *tilsynelatende* like. Analyser av inntektsgrupper i reisevaneundersøkelsene fra 1992 og 2009 viser at inntektsgruppene disse årene er svært ulike. Eksempelvis bestod den laveste inntektsgruppen i 1992 av en langt større andel pensjonister enn i 2009, da den var dominert av studenter. Det betyr at man står ovenfor to grupper som er svært forskjellige på mange områder utover husholdningsinntekt. Endringer i ulike inntektsgruppers reisevaner i perioden 1992-2009 er derfor betinget av forhold som ikke nødvendigvis er knyttet til inntekt, som hovedaktivitet, sivilstatus og alder. Det er dermed vanskelig å si hvor mye av eventuelle utviklingstrekk som kan forklares av inntektsforskjeller, og hvor mye som forklares av andre faktorer.

Tabell 3: Utvalgsfordelinger RVU, 1992-2009.

	1992		1998		2001		2005		2009	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%
<b>Alle</b>	<b>6000</b>	<b>100 %</b>	<b>6061</b>	<b>100 %</b>	<b>11897</b>	<b>100 %</b>	<b>17514</b>	<b>100 %</b>	<b>22316</b>	<b>100 %</b>
<b>Kjønn</b>										
Menn	2939	49 %	2946	49 %	5823	49 %	8631	49 %	11099	50 %
Kvinner	3061	51 %	3115	51 %	6074	51 %	8883	51 %	11217	50 %
<b>Alder</b>										
13-17 år	394	7 %	442	7 %	877	7 %	1495	8 %	1864	8 %
18-24 år	621	10 %	467	8 %	1114	9 %	1725	11 %	2407	11 %
25-34 år	1131	19 %	1276	21 %	2097	18 %	2681	16 %	3407	15 %
35-44 år	1110	16 %	1251	21 %	2228	19 %	3137	17 %	3970	18 %
45-54 år	1001	17 %	1094	18 %	2052	17 %	2958	17 %	3529	16 %
55-66 år	888	15 %	849	14 %	1780	15 %	2867	17 %	3691	17 %
67 år+	847	14 %	671	11 %	1749	15 %	2651	15 %	3448	16 %
<b>Utdanning</b>										
Grunnskole	1880	32 %	1456	25 %			4077	23 %	5012	23 %
Vgs, yrkesfag	2636	45 %	1738	29 %			4806	27 %	5437	25 %
Vgs, allmenn			874	15 %			2461	15 %	3105	14 %
Høy/univ lav grad	1408	24 %	875	15 %			3471	20 %	4658	21 %
Høy/univ høy grad			985	17 %			2623	16 %	4017	18 %
<b>Bosted</b>										
Oslo	696	12 %	623	10 %	1141	10 %		12 %	2847	13 %
Bergen, Trondheim, Stavanger	725	12 %	654	11 %	1375	12 %		11 %	2432	11 %
Østlandet	2251	38 %	2413	40 %	4439	37 %		38 %	8376	38 %
Agder/Rogaland	615	10 %	663	11 %	1488	13 %		12 %	2677	12 %
Vestlandet	872	15 %	787	13 %	1540	13 %		12 %	2683	12 %
Trøndelag	531	9 %	313	5 %	701	6 %		5 %	1115	5 %
Nord-Norge	310	5 %	608	10 %	1213	10 %		10 %	2188	10 %
<b>Hovedaktivitet</b>										
Barn	394	7 %	442	7 %	877	7 %	1495	8 %	1864	8 %
Yrkesaktiv	3453	58 %	3873	64 %	8913	75 %	9942	58 %	12536	56 %
Student/vernepliktig	395	7 %	337	6 %	767	7 %	1315	9 %	1858	8 %
Pensjonist	802	14 %	760	13 %	664	6 %	2883	16 %	4108	19 %
Ufør/ledig/hjemmev.	891	15 %	634	11 %	669	6 %	1739	9 %	1847	8 %
<b>Husholdningsinntekt</b>										
<100 000			223	4 %	666	7 %	379	3 %	614	3 %
100-199 000			740	8 %	1247	12 %	1013	8 %	1166	6 %
200-299 000			834	14 %	1595	16 %	1440	11 %	1440	8 %
300-399 000			824	14 %	1497	15 %	1764	14 %	1910	11 %
400-499 000			863	42 %	1549	15 %	1653	12 %	1847	10 %
500-599 000			598	10 %	1472	15 %	1856	14 %	1812	10 %
600-699 000			302	5 %	883	9 %	1671	13 %	1761	10 %
>700 000			1937	32 %	1251	12 %	332	25 %	7626	42 %

I tillegg til variablene i Tabell 3, har vi analysert forskjeller i fritidsreiser mellom personer som lever i ulike typer husholdninger i 2009. En oversikt over utvalgsvariasjoner på denne uavhengige variabelen vises i Tabell 4.

Tabell 4: Fordeling på ulike husholdningstyper, 2009

	Antall	Prosent
Barn med én foresatt	293	1 %
Barn med to foresatte	1478	7 %
Hjemmeboende voksne	1305	6 %
Enslig uten barn	4585	21 %
Enslig med barn	648	3 %
Pår uten barn	7466	34 %
Pår med barn	5693	26 %
Flere voksne	676	3 %
<b>Totalt</b>	<b>22142</b>	<b>100 %</b>

## 2.4 Analyser

Analyser av nordmenns reisevaner i påfølgende kapitler er i all hovedsak basert på reisevaneundersøkelsen fra 2009. Øvrige reisevaneundersøkelser vil imidlertid trekkes inn for å gi oversikt over utvikling og trender i nordmenns reisevaner. Det er benyttet grunnleggende statistiske analyseteknikker som krysstabuleringer, sammenligning av gjennomsnitt og signifikanstesting. Mens t-tester for gjennomsnittsforskjeller mellom uavhengige utvalg dominerer signifikanstesting på de daglige reisene, er det i analyser av lange reiser i større grad benyttet kjikvadrattest for å vurdere statistisk sammenheng mellom to variabler. Også her er det imidlertid benyttet t-tester i analyser av gjennomsnitt.

Det er viktig å gjøre oppmerksom på at analyseenhet i de ulike analysene vil variere etter formålet ved analysen. I analyser som gjelder omfang av reiser, vil respondenter i reisevaneundersøkelsene være analyseenhet. Det vil si at man presenterer antall eller andel *personer* som har foretatt ulike reiser, eller antall reiser per *person*. I analyser som vektlegger egenskaper ved reisen og forhold som karakteriserer reisen, som lengde, varighet, formål, fremkomstmåte og destinasjon, vil reisen være analyseenhet. Det vil si at man presenterer antall eller andel *reiser* i ulike grupper, for eksempel menn og kvinner, som har en gitt egenskap.

Selv om denne rapporten hovedsakelig er basert på reisevaneundersøkelsen fra 2009, er undersøkelsene fra foregående år viktige for å vise utviklingstrekk i nordmenns fritidsreiser.

Tabell 3: Utvalgsfordelinger RVU, 1992-2009. over ga en oversikt over utvalgene som ligger til grunn for analysene i denne rapporten. Ulikheter mellom undersøkelsene er så langt det er mulig tatt hensyn til i analysene, og mangel på sammenlignbare data fra ulike år har stedvis medført at analyser er blitt utelatt. Det anses imidlertid som hensiktsmessig å påpeke visse forhold.

På samme måte som i TØI sine publikasjoner om resultater fra de enkelte nasjonale reisevaneundersøkelsene, er det der det har vært relevant benyttet vektorer som sørger for at dataene er representative geografisk, altså proporsjonale med befolkningstallene i utvalgsområdene, se for eksempel Vågane m.fl. (2011).

### 3 Daglige fritidsreiser

I dette kapitlet gis først en oversikt over omfang av, formål med og reisemåter på de daglige fritidsreisene<sup>1</sup>. Dernest ser vi på variasjoner i befolkningen i forhold til disse reisene, med bl.a. kjønn, alder, inntekt, utdanning, bosted og type husholdning som uavhengige forklaringsvariabler.

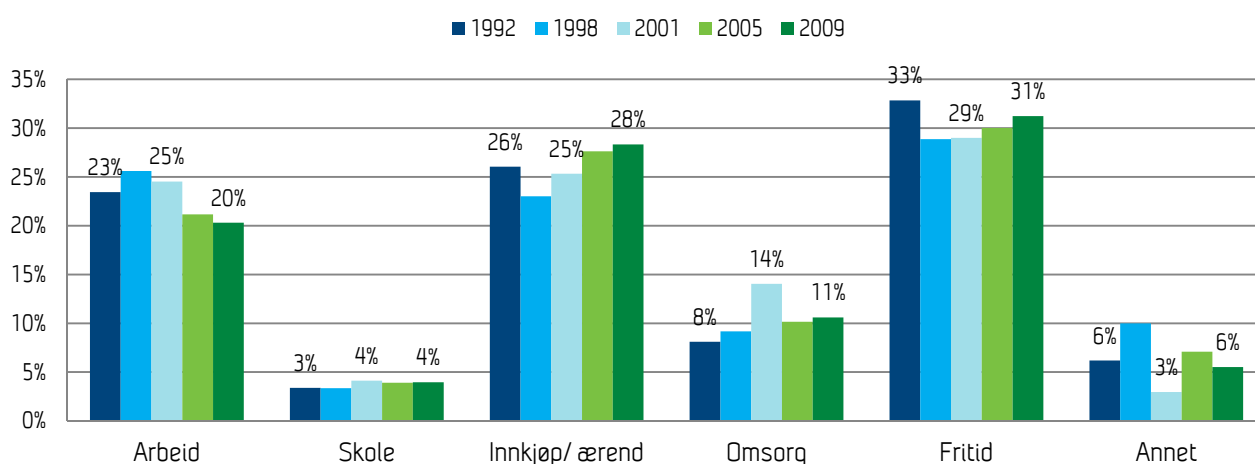
Kapitlet presenterer utviklingstrekk fra reisevaneundersøkelsene fra 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009, samt mer dyptgående analyser for 2009 alene.

#### 3.1 Omfanget av daglige fritidsreiser

Fritidsreiser utgjør ca. 30 % av de daglige reisene, og overgår dermed både arbeids- og innkjøps-/service-reiser i antall (se Figur 1). Som vist i figuren, varierer imidlertid denne andelen noe fra år til år. På 1990-tallet var det en nedgang i andelen fritidsreiser fra 33 % i 1992 til 29 % i 1998, som tidligere har vært forklart med mindre deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter (Hjorthol, 1999). På 2000-tallet steg andelen fritidsreiser gradvis igjen, og lå på 31 % i 2009<sup>2</sup>.

Som Figur 1 viser, har det også skjedd en økning i andelen daglige reiser som kan knyttes til innkjøp eller andre ærend. Derimot har andelen arbeidsreiser sunket hele perioden sett under ett. Vi reiser altså mer i forbindelse med innkjøp og fritid, og mindre i forbindelse med arbeid.

Reiseformål daglige reiser, 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=18912], 1998 [n=19035], 2001 [n=36872], 2005 [n=58781] og 2009 [n=73751].

Figur 1: Daglige reiser etter reisemål, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

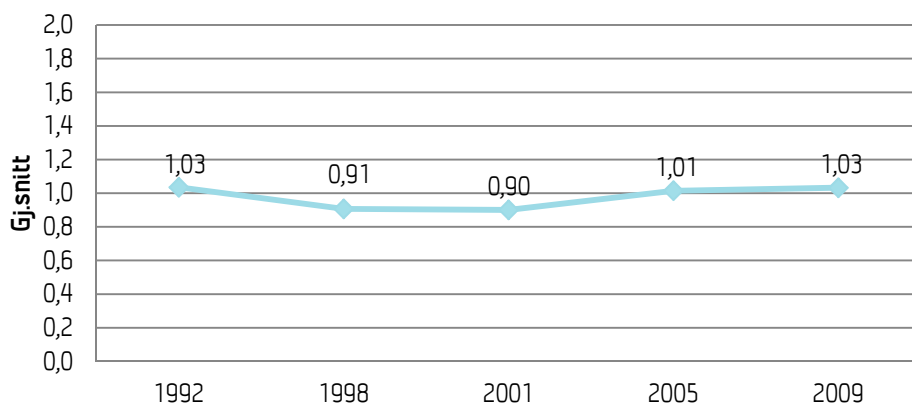
Nedgangen i andelen fritidsreiser på 1990-tallet gjenspeiles også i antallet fritidsreiser foretatt av hver person. Antallet har i hele perioden ligget på rundt én reise knyttet til fritidsaktiviteter per person per dag, men siden det her er snakk om en stor mengde data, vil også endringer i desimaler kunne være viktige. Figur 2 viser at det skjedde en nedgang i reiseaktiviteten fra 1992 til 1998. I 2001 var reiseomfanget det samme som i 1998, deretter økte reiseaktiviteten igjen til 2005, for så å holde seg nokså stabil til 2009<sup>3</sup>. I 2009 var vi på samme nivå som i 1992.

<sup>1</sup> Med de daglige fritidsreisene menes fritidsreiser som respondentene foretok på én gitt dag

<sup>2</sup> Endringene er statistisk signifikante ( $p < 0,001$ ).

<sup>3</sup> Endringene vi ser fra 1992 til 1998 og fra 2001 til 2005 er statistisk signifikante ( $p < 0,05$ ).

**Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser, 1992-2009**

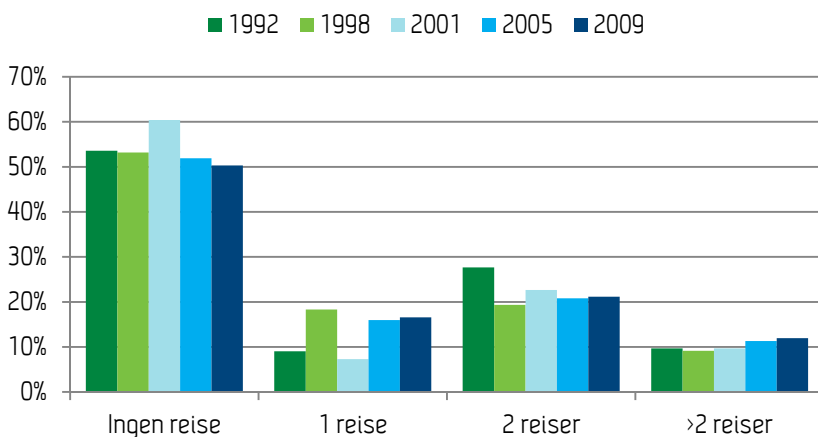


Antall observasjoner: 1992 [n=6209], 1998 [n=5495], 2001 [n=10711], 2005 [n=17768] og 2009 [n=23032].

Figur 2: Antall daglige fritidsreiser per person, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Gjennomsnitt.

Figur 3 viser andelen personer som hadde ingen, én, to eller flere enn to daglige fritidsreiser på registreringsdagen for hvert undersøkelsesår. Omkring halvparten av de spurte hadde ingen fritidsreiser på den aktuelle dagen, ca. 10-20 % hadde én reise, ca. 20 % to reiser, mens ca. 10 % hadde flere enn to fritidsreiser.

**Antall daglige fritidsreiser per person, 1992-2009**



Antall observasjoner: 1992 [n=6000], 1998 [n=6061], 2001 [n=11897], 2005 [n=17514] og 2009 [n=22316].

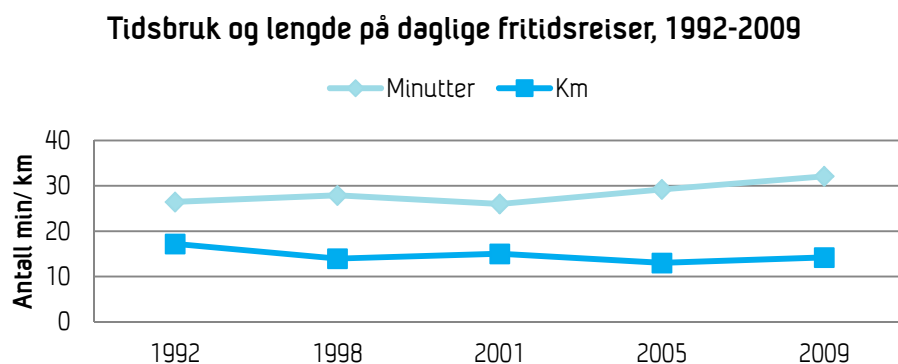
Figur 3: Andel som hadde ingen, én, to eller flere fritidsreiser på registreringsdagen, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Prosent.

Selv om mønsteret over tid ikke er entydig, er hovedtrenden at det er blitt vanligere å ha én eller flere fritidsreiser per dag i løpet av perioden. Året 2005 skiller seg ut ved at markant flere ikke hadde noen fritidsreiser på registreringsdagen, mens færre hadde én fritidsreise enn i de andre årene. Det ser også ut til å ha skjedd en markant endring fra 1992 til 1998, ved at flere hadde én fritidsreise og færre hadde to reiser i 1998. Vi kan ikke utelukke at det ligger metodiske forklaringer til grunn for disse forskjellene mellom enkeltundersøkelser, for eksempel når det gjelder intervjumetoder.

Hele tidsperioden sett under ett er det en tendens til at flere har mer enn to fritidsreiser per dag. Denne andelen har steget nokså jevnt og trutt fra 10 % i 1992 til 12 % i 2009.

### 3.2 De daglige fritidsreisenes varighet og lengde

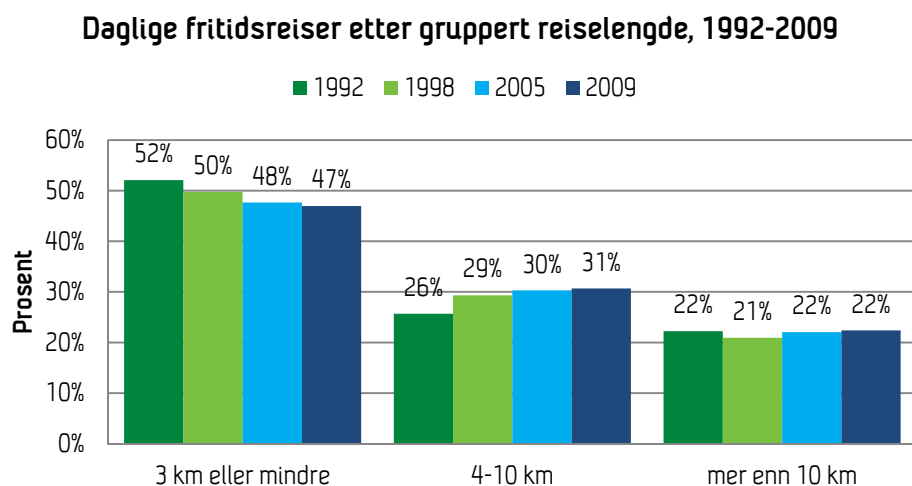
Gjennomsnittslengden for en daglig fritidsreise i 2009 var på ca. 14 km, mens tidsbruken var 32 minutter. Som Figur 4 viser, har tidsbruken økt en del siden 1992, mens lengden på reisene har holdt seg nokså stabilt. At tidsbruken på reisene har økt, men ikke lengden, henger trolig sammen med at flere av reisene nå foretas med andre reisemåter enn bil. Dette vil vi komme tilbake til i avsnitt 3.4.



Antall observasjoner: 1992 [n=5930], 1998 [n=4957], 2001<sup>4</sup>, 2005 [n=16816] og 2009 [n=21264].

Figur 4: Tidsbruk og lengde på daglige fritidsreiser, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Gjennomsnitt.

Figur 5 viser utviklingen i daglige fritidsreiser etter gruppert reiselengde. Andelen korte reiser (3 km eller mindre) har hatt en nokså jevn nedgang fra 52 % i 1992 til 47 % i 2009, mens andelen reiser med en lengde på 4-10 km har økt fra 26 til 31 %<sup>5</sup>. Andelen reiser som er 10 km eller mer har holdt seg stabilt rundt 21-22 % i hele tidsperioden.



\* Tall fra 2001 er ikke tilgjengelig

Antall observasjoner: 1992 [n=5860], 1998 [n=4930], 2005 [n=16528] og 2009 [n=20813].

Figur 5: Daglige fritidsreiser etter gruppert reiselengde, 1992, 1998, 2005, 2009. Prosent.

<sup>4</sup> Hentet fra Denstadli (2002)

<sup>5</sup> Endringen fra 1992 til 2009 er statistisk signifikant ( $p < 0,001$ ). Endringene fra år til år er ikke statistisk signifikante.

### 3.3 Reiseformål

I reisevaneundersøkelsene er fritidsreiser inndelt i underkategorier etter reiseformål. Denne inndelingen har variert i de fem reisevaneundersøkelsene vi har analysert, og Tabell 5 viser hva slags underkategorier som har vært benyttet i disse undersøkelsene.

Tabellen viser at kategoriene besøk og organiserte fritidsaktiviteter har vært uforandret i perioden vi studerer, mens det som i 1992 var kategoriene *forføylelse* og *annen fritid/ rekreasjon* senere har blitt splittet opp i flere undergrupper. Likeledes ble kategoriene *ferie- og helgereiser* fra årene 1992, 1998 og 2001 delt inn i *hyttetur* og *andre ferie-/ helgereiser* i 2005 og 2009.

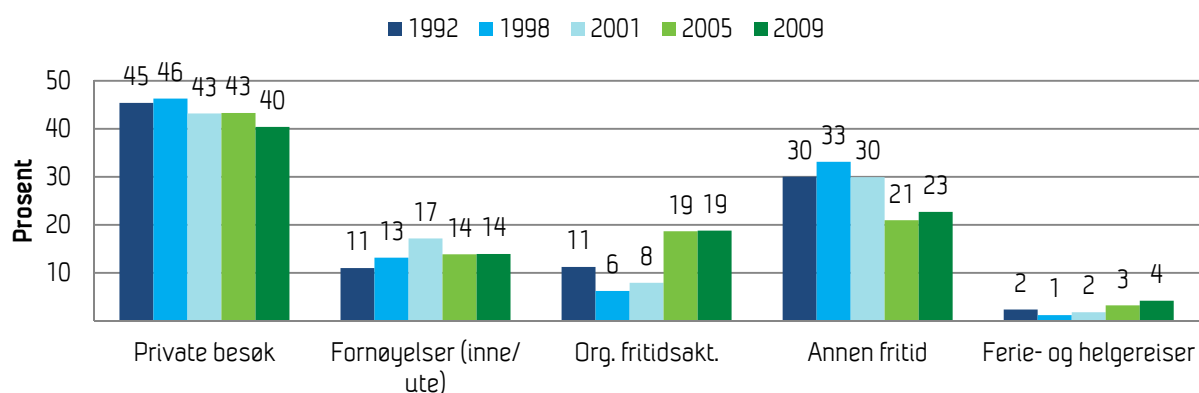
Tabell 5: Underkategorier av daglige fritidsreiser i RVU 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009

1992	1998	2001	2005	2009
Besøk (hos familie, venner, sykebesøk etc.)	Besøk (hos familie, venner, sykebesøk etc.)	Besøk (hos familie, venner, sykebesøk etc.)	Besøk (hos familie, venner, sykebesøk etc.)	Besøk (hos familie, venner, sykebesøk etc.)
Fornøyelse (kino, teater, konsert, museum, sportsarrangement som tilskuer)	Fornøyelse innendørs aktiviteter (kino, teater, konsert, museum etc.)  Fornøyelse utendørs aktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.)	Fornøyelser, kultur  Fornøyelser, stevner som tilskuer	Kino, teater, konsert, utstilling mv.  Kafe, restaurant, pub mv.  Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	Kino, teater, konsert, utstilling mv.  Kafe, restaurant, pub mv.  Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer
Organiserte fritidsaktiviteter som utøver	Organiserte fritidsaktiviteter som utøver	Organiserte fritidsaktiviteter som utøver	Organiserte fritidsaktiviteter som utøver	Organiserte fritidsaktiviteter som utøver
Annen fritid og rekreasjon (gikk/ syklet/ tur med hund etc., dugnadsarbeid etc. utenfor hjemmet)	Gikk/ syklet/ jogget en tur/ skitur/ luftet hund  Vedlikeholdsarbeid, dugnadsarbeid utenfor hjemmet	Gikk/ syklet/ jogget en tur/ skitur/ luftet hund  Vedlikeholdsarbeid, dugnadsarbeid utenfor hjemmet	Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund  Reiste til fritidsbåt/marina	Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund  Reiste til fritidsbåt/marina
	Annen fritid og rekreasjon	Annen fritid og rekreasjon	Båttur	Båttur
Ferie- og helgereiser	Ferie- og helgereiser	Ferie- og helgereiser	Hyttetur  Andre ferie-/helgereiser	Hyttetur  Andre ferie-/helgereiser

Figur 6 viser fordelingen på de ulike typene fritidsreiser som ble foretatt i reisevaneundersøkelsene vi har studert. Kategoriene er tilpasset reisevaneundersøkelsen fra 1992, som var undersøkelsen med den grovste inndelingen.



### Reiseformål daglige fritidsreiser, 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=6209], 1998 [n=5495], 2001 [n=16239], 2005 [n=10711] og 2009 [n=23032].

Figur 6: Daglige fritidsreiser etter reiseformål, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Prosent.

Det første vi kan legge merke til i figuren, er at *private besøk* utgjør litt under halvparten av fritidsreisene. Andelen slike reiser har imidlertid sunket noe det siste tiåret – i 1998 var 46 % av de daglige fritidsreisene besøksreiser, mens de i 2009 utgjorde 40 %<sup>6</sup>. I stedet går flere av reisene til organiserte fritidsaktiviteter – andelen slike reiser har økt fra 11 % i 1992 til 19 % i 2009. Andelen fornøyelser, utendørs eller innendørs, økte noe på nittitallet men har ikke endret seg signifikant de siste ti årene. Disse utgjorde i 2009 14 % av fritidsreisene. I kategorien *Annen fritid* er det turgåing som utgjør den største andelen, men også dugnadsarbeid, båtliv, hytteturer og andre feriereiser inngår i denne kategorien. Denne typen fritidsreiser har samlet sett gått ned fra 30 % til 23 % av fritidsreisene i perioden 1992 til 2009. Andelen ferie- og helgereiser, inkludert hytteturer, har gått opp fra 2 til 4 % fra 1992 til 2009, men denne endringen er ikke statistisk signifikant.

I de videre analysene av reiseformål i 2009 er kategoriene *kino, teater, konsert, utstilling mv.* slått sammen med kategoriene *kafé, restaurant, pub og fotballkamp, sportsarrangement mv. som utøver* til en felles kategori kalt *kultur og uteliv*. Videre er kategoriene *reiste til fritidsbåt/ marina og båttur* slått sammen i en kategori kalt *båtliv*.

### 3.4 Reisemåter på daglige fritidsreiser

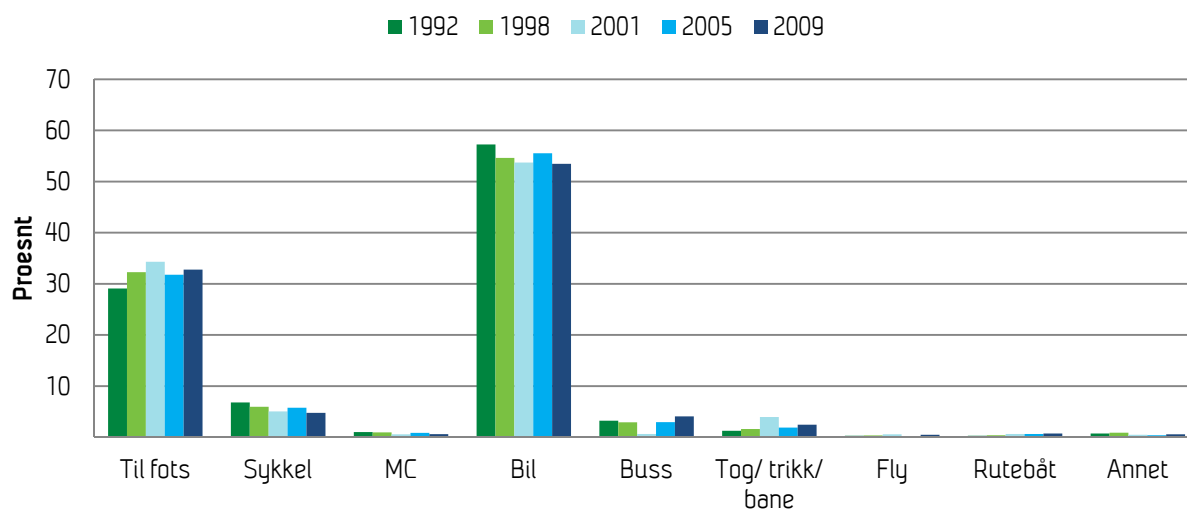
De fleste daglige fritidsreisene foregår til fots eller med bil, som fører eller som passasjer (se Figur 7). Nesten 33 % av fritidsreisene foregår til fots<sup>7</sup>, mot ca. 22 % av alle daglige reiser samlet. Den forholdsvis høye gangandelen på fritidsreiser kan delvis forklares med at rundt 20 % av de daglige fritidsreisene har som formål nettopp å gå tur.

I forhold til både fysisk helse og klima, er det et viktig mål for myndighetene at persontransporten foregår mer til fots, med sykkel eller kollektivtransport fremfor personbil. Som et ledd i arbeidet med å få folk til å bruke bena mer, samarbeider Statens vegvesen med Helsedirektoratet for å etablere en nasjonal gåstrategi, som skal være klar i løpet av 2011 (Statens vegvesen 2011). Hovedmålene med strategien er at folk skal være mer fornøyde med å gå, og at gangandelen skal øke.

<sup>6</sup> Der ikke annet er angitt, er endringene omtalt i dette avsnittet statistisk signifikante ( $p < 0,05$ ).

<sup>7</sup> Reiser hvor gange er eneste fremkomstmåte. Inkluderer ikke gangturer til og fra holdeplasser, parkering etc.

### Reisemåte daglige fritidsreiser, 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=6206], 1998 [n=5493], 2001 [n=10567], 2005 [n=17767] og 2009 [n=23022].

Figur 7: Daglige fritidsreiser etter hovedreisemåte, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Prosent.

Tall fra de fem reisevaneundersøkelsene som er gjennomført i perioden 1992 til 2009, viser at det ikke har skjedd store endringer i transportmiddelbruken på fritidsreisene våre i løpet av perioden 1992-2009. Av Figur 7 kan det se ut som at bilbruken har gått noe ned, men denne endringen er ikke statistisk signifikant. Bil er fortsatt den desidert viktigste reisemåten på daglige fritidsreiser – over halvparten av reisene foretas i bil (som fører eller passasjer).

Det har imidlertid skjedd en økning i andelen gangturer på fritidsreisene, denne andelen gikk fra 29 % i 1992 til 34 % i 2001<sup>8</sup>. I 2005 og 2009 har gangandelen på fritidsreisene ligget stabilt rundt 32-33 %.

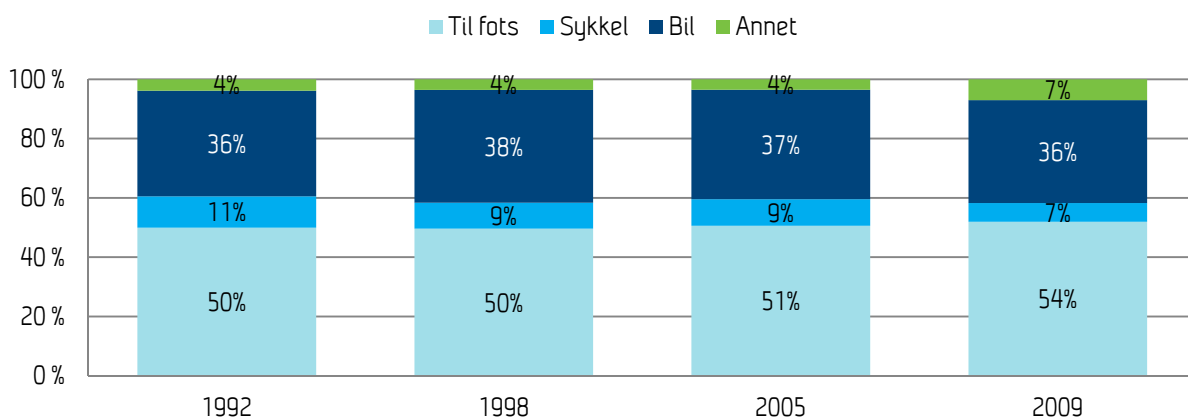
Sykkelbruken var rapportert til å ligge på 7 % av fritidsreisene i 1992, og 5 % i 2009. Denne reduksjonen er ikke statistisk signifikant. Det er heller ingen signifikante endringer i bruken av øvrige transportmidler på fritidsreisene.

Statens vegvesen ser størst potensial for å få bilister over til å bli gående eller syklende på turer som er 3 km eller kortere (Statens vegvesen, 2011). Figur 8 viser hvordan utviklingen har vært når det gjelder reisemåte på disse korte turene. Selv om det er visse forskjeller i verdier fra år til år, er ikke disse statistisk signifikante, og heller ikke for hele perioden sett under ett (1992 til 2009).

I kapittel 3.6 vil vi beskrive nærmere hvordan reisemåter varierer i ulike grupper i befolkningen.

<sup>8</sup> Endringen er statistisk signifikant ( $p < 0,05$ ). Vi kan imidlertid ikke utelukke at det ligger metodiske forklaringer bak den forholdsvis lave gangandelen i 1992.

### Fremkomstmåte på daglige fritidsreiser på 3 km eller kortere, 1992-2009\*



\* Tall fra 2001 er ikke tilgjengelig

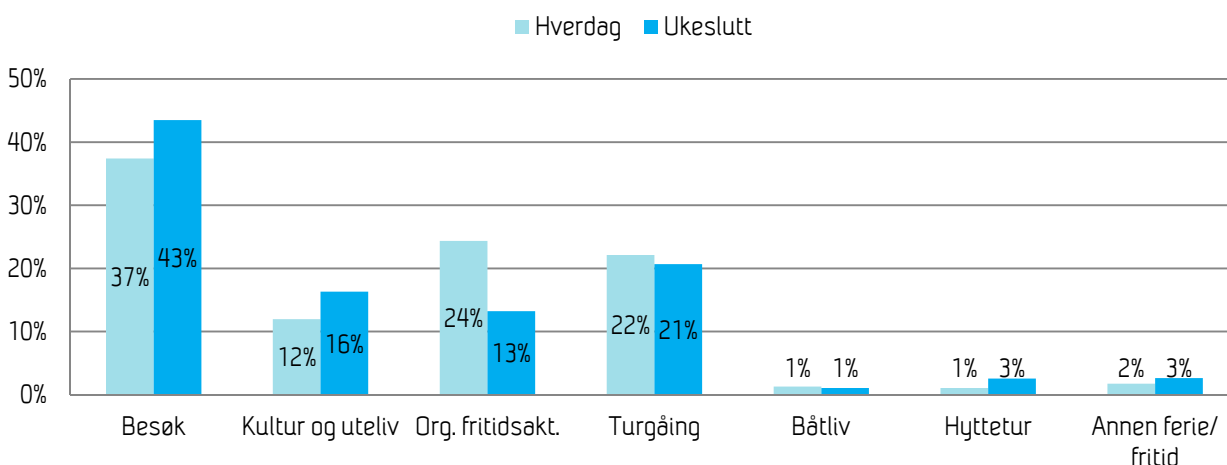
Antall observasjoner: 1992 [n=3053], 1998 [n=2451], 2005 [n=7789] og 2009 [n=9773].

Figur 8: Daglige fritidsreiser 3 km eller kortere etter hovedreisemåte, 1992, 1998, 2005, 2009. Prosent.

### 3.5 Reisetidspunkt

Det er i helgene vi har flest daglige fritidsreiser – i 2009 ble hhv. 17 og 19 % av denne typen reiser foretatt på lørdag og søndag mot 13 % på hverdage. Dette er ikke så overraskende, i og med at det er i helgene vi har mest fritid. Videre bruker vi fritiden vår på andre typer aktiviteter i hverdage enn i helgene. Figur 9 viser reiser med ulike reisemål for henholdsvis hverdager (her definert som mandag til torsdag) og ukesslutt (fredag, lørdag og søndag). Den viser at helgene blir i større grad enn hverdage brukt til besøk og fornøyer, mens organiserte fritidsaktiviteter er mer typiske. Hytteturer og andre ferie- og helgereiser foretas ikke overraskende i størst grad ved ukesslutt, mens turgåing varierer i mindre grad i forhold til ukedag.

#### Daglige reiser etter formål og ukedagstype, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=21231].

Figur 9: Daglige fritidsreiser etter reisemål og ukedagstype, 2009. Prosent.

Det er også en viss variasjon mellom ulike tider på året når det kommer til hva slags formål vi har med fritidsreisene våre. Tabell 6 viser antall og andel daglige fritidsreiser fordelt på vinter, vår, sommer og høst<sup>9</sup>. Vi ser at om vinteren har vi en større andel reiser knyttet til private besøk og organiserte fritidsaktiviteter, mens vi har markant færre reiser knyttet til båtliv. Vinteren er også lavsesong for hytteturer og andre ferie- og fritidsreiser. Våren er tiden da vi drar minst på besøk og er mest ute og går tur. På sommeren har vi en markant lavere andel reiser knyttet til organiserte fritidsaktiviteter enn ellers i året, mens andelen reiser knyttet til kategoriene kultur og uteliv, båtliv, hytteturer og andre feriereiser er høyere.

Tabell 6: Daglige fritidsreiser etter reiseformål og sesong, 2009.

	Vinter		Vår		Sommer		Høst	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Besøk	2257	43 %	2014	38 %	2205	41 %	2093	40 %
Kultur og uteliv	741	14 %	749	14 %	809	15 %	690	13 %
Org. fritidsakt.	1153	22 %	1062	20 %	754	14 %	1059	20 %
Turgåing	1021	19 %	1244	23 %	1143	21 %	1141	22 %
Båtliv	5	0 %	76	1 %	125	2 %	47	1 %
Hyttetur	42	1 %	98	2 %	164	3 %	78	2 %
Annen ferie/ fritid	52	1 %	115	2 %	211	4 %	84	2 %
Sum alle formål	5271	100 %	5358	100 %	5411	100 %	5192	100 %

### 3.6 Befolkningsvariasjoner i daglige besøks- og fritidsreiser

Som nevnt foretar den norske befolkningen i snitt ca. én fritidsreise om dagen. Dette gjennomsnittet skjuler viktige ulikheter mellom hvem som reiser hvor, hvor mye, hvordan og hvorfor. I det følgende avsnittet vil vi derfor se nærmere på hvilke variasjoner som måtte finnes mellom personer med ulike sosioøkonomiske og demografiske egenskaper (kjønn, alder, utdanning, yrkesaktivitet, inntekt, bosted og husholdningsstruktur), når det gjelder følgende forhold ved de daglige fritidsreisene:

- Reiseomfang
- Reiseformål
- Reisemåte
- Reiselengde

For en oversikt over utviklingen vil vi først vise hvordan omfanget i fritidsreiser i de ulike gruppene har variert i de fem reisevaneundersøkelsene fra 1992 til 2009, før vi går mer i dybden på reisevaneundersøkelsen fra 2009 alene.

#### 3.6.1 Kjønn

##### *Reiseomfang*

De daglige fritidsreisene er nokså jevnt fordelt mellom kjønnene, selv om kvinner har noe flere reiser enn menn. Tabell 7 viser at det tidligere var menn som hadde flest fritidsreiser, men at dette snudde rundt

<sup>9</sup> Vinter er månedene desember, januar og februar, vår mars, april og mai, sommer juni, juli og august, mens høst er september, oktober og november.

årtusenskiiftet. Tabellen viser også at det har skjedd en økning i reiseomfanget hos begge kjønn på 2000-tallet.

Tabell 7: Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser blant menn og kvinner. T-test for uavhengige utvalg, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009.

År	Ant. fritidsreiser per dag		Differanse	P-verdi	N
	Menn	Kvinner			
1992	1,09	0,99	0,10	0,00	6000
1998	0,91	0,90	0,01	0,80	6061
2001	0,93	0,87	0,06	0,01	11897
2005	0,98	1,02	-0,04	0,00	17514
2009	1,01	1,05	-0,04	0,02	22316

### Reiseformål

Kvinner og menn har ulike formål med fritidsreisene sine. I reisevaneundersøkelsen for 2009 finner vi noen små, men signifikante forskjeller i dette henseendet. Tabell 8 viser gjennomsnittlig antall reiser fordelt på ulike reiseformål for menn og kvinner. Vi ser at kvinner reiser mer i forbindelse med private besøk og organiserte fritidsaktiviteter, går mer tur, og drar mer på andre ferie- og helgereiser enn det menn gjør. For de andre reiseformålene er det ingen signifikante<sup>10</sup> forskjeller.

Tabell 8: Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser etter reiseformål og kjønn, 2009. T-test for uavhengige utvalg, kvinner og menn.

Reiseformål	Ant. fritidsreiser per dag		Differanse	P-verdi
	Menn	Kvinner		
Besøk	0,40	0,43	-0,03	0,026
Kultur og uteliv	0,15	0,14	0,02	0,367
Organiserte fritidsaktiviteter	0,18	0,20	-0,02	0,010
Turgåing	0,22	0,23	-0,01	0,073
Båtliv	0,02	0,01	0,01	0,229
Hyttetur	0,02	0,02	0,00	0,069
Andre ferie-/ helgereiser	0,02	0,03	-0,01	0,044
Antall observasjoner:	11099	11217		

### Reisemåte

Det er også visse forskjeller på hva slags fremkomstmåter kvinner og menn benytter seg av (se Tabell 9). Kvinner reiser mer til fots og med buss enn menn, mens menn reiser mer med bil, sykkel og motorsykkel eller moped. Forskjellene er særlig tydelige når det gjelder det å gå eller bruke bil, som også utgjør de viktigste reisemåtene for fritidsreiser. Det er ingen signifikant forskjell mellom kjønnene i bruk av skinnegående kollektivtransport på daglige fritidsreiser.

<sup>10</sup> p<0,05

Tabell 9: Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser etter reise måte og kjønn, 2009. T-test for uavhengige utvalg, kvinner og menn.

Reise måte	Ant. fritidsreiser per dag		Differanse	P-verdi
	Menn	Kvinner		
Til fots	0,30	0,35	-0,05	0,000
Sykkel	0,06	0,04	0,02	0,000
Motorsykkel/ moped	0,01	0,00	0,01	0,000
Bil	0,55	0,52	0,04	0,000
Buss	0,04	0,05	-0,01	0,001
Tog/ trikk/ bane	0,02	0,03	0,00	0,217
Fly	0,00	0,01	0,00	0,157
Rutebåt	0,01	0,01	0,00	0,005
Annet	0,01	0,00	0,00	0,051
Antall observasjoner:	11228	11794		

En analyse av daglige reiser på 1990-tallet, viste at menn brukte bil mer enn kvinner også da, og at dette mønsteret ikke endret seg nevneverdig fra 1992 til 1998 (Hjorthol 1999). Kjønnforskjellen i bilbruk var signifikant også når det ble kontrollert for andre variable som alder, bostedstype, avstand til kommunesenter og egen inntekt.

Forskjellene i bilbruk kan delvis forklares med at en større andel av menn har førerkort og tilgang på bil enn tilfellet er blant kvinner. Mens 81 % av mennene med minst én daglig fritidsreise i reisevaneundersøkelsen i 2009 hadde førerkort, gjaldt dette bare 76 % av kvinnene. Likeledes hadde 88 % av mennene bil selv eller i husholdningen, mens 85 % av kvinnene hadde det samme. Tidligere rapporter fra reisevaneundersøkelser har påpekt at bilen er mannens domene (Meland 1992), og at dersom begge parter i et samboerforhold eller ekteskap har førerkort, er det likevel mannen som bruker bilen oftest (Hjorthol 1998).

Hva kan det skyldes at menn kjører bil i større grad enn kvinner? En forklaring kan være at kvinner er mer opptatt av å gå, av hensyn til både miljøet og fysisk helse. Vice versa kan det tenkes at menn er mer opptatt av å kunne kjøre bil enn kvinner fordi bilen er sterkere knyttet til maskulinitet, og fordi de opplever mer glede ved å kjøre bil enn det kvinner gjør. Dette blir imidlertid bare spekulasjoner i denne omgang.

Det kan også være interessant å se nærmere på forskjellene mellom menns og kvinners måter å reise på ved ulike reiseformål. Figur 10 viser at når det gjelder private besøk, er det kvinner som går mest, mens menn kjører mest bil. Menn sykler og kjører MC/moped oftere enn kvinner, mens kvinner i større grad benytter kollektive transportmidler som buss og rutebåt.

For kultur og uteliv er det også kvinner som går mest, mens menn sykler mest. For dette reiseformålet er det ingen signifikante<sup>11</sup> forskjeller mellom kjønnene i bilbruk eller bruk av kollektive transportmidler.

Når det gjelder organiserte fritidsaktiviteter består forskjellene mellom kvinner og menn i at kvinner går mer og tar mer buss, mens menn sykler og kjører mer MC/moped. Dataene indikerte også en tendens til at menn kjører mer bil enn kvinner til disse aktivitetene, men denne forskjellen hadde en p-verdi på 0,07, altså litt over det vi har satt som signifikansnivå.

Der reiseformålet er turgåing ser det ut til at kvinner i størst grad går tur i nærmiljøet, og derfor ikke bruker andre transportmidler i forbindelse med denne aktiviteten. Turgåing omfatter imidlertid ikke bare fotturer,

<sup>11</sup>  $p < 0,05$

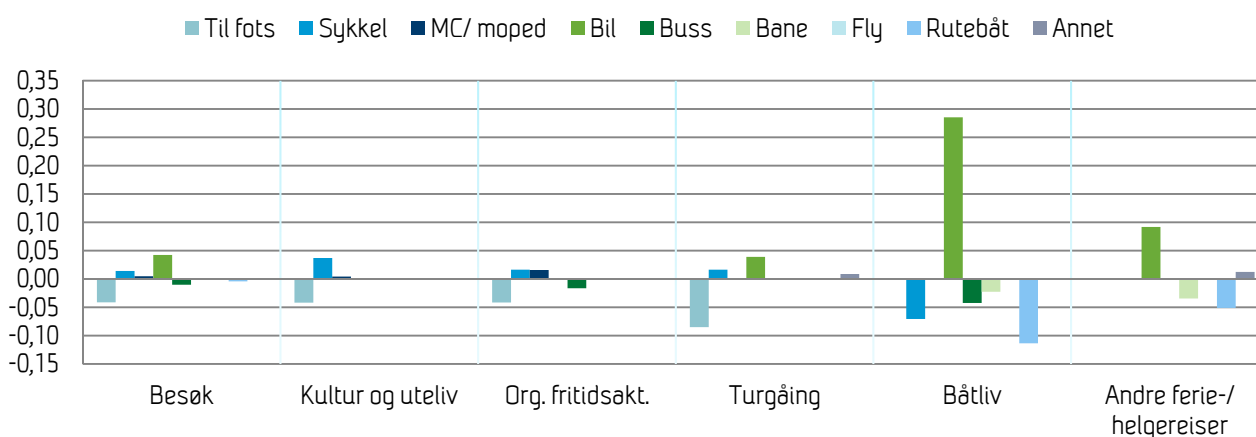
men også ski- og sykkelture. Dette kan være årsaken til at menn i større grad kjører bil og sykler i forbindelse med dette reisemålet.

På turer i forbindelse med båtliv er det menn som kjører klart mest bil, mens kvinner bruker andre transportmidler som sykkel, buss, bane og rutebåt mest.

Til slutt, på andre ferie- og helgereiser ser vi også at menn bruker bilen mer enn kvinner, mens kvinner i større grad enn menn bruker bane og fly.

Siden besøk og turgåing utgjør de to største formålskategoriene for daglige fritidsreiser, er det forskjellene i reisemiddelvalg på disse to reisetypene som bidrar mest til å forklare hvorfor menn kjører mer bil enn kvinner.

### Daglige fritidsreiser etter reisemål og reisemåte\*, differanse menn-kvinner\*\*, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=23032]

\* For reisemålet *hyttetur* var det ingen signifikante forskjeller ( $p < 0,05$ ) mellom kvinners og menns transportmiddelbruk, denne kategorien er derfor ekskludert.

\*\* Reisemåtene er "dummykodet", slik at differansene representerer gjennomsnitt på en skala fra -1 til 1, hvor -1 ville bety at kun kvinner bruker denne reisemåten, mens 1 ville bety at kun menn bruker denne reisemåten. Kun signifikante differanser er inkludert.

Figur 10: Differanser mellom menns og kvinners transportmiddelbruk ved ulike reisemål på daglige fritidsreiser, 2009.

### Reiselengde

Opplysninger om reiselengder i reisevaneundersøkelsene vil alltid være forbundet med usikkerhet. Likevel finner vi ingen grunn til å anta at det skal være systematiske forskjeller i oppgitt reiselengde mellom ulike befolkningsgrupper i undersøkelsen.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at menns daglige fritidsreiser er i gjennomsnitt 1,5 km lengre enn kvinners. Mens kvinnenes reiser i snitt er 13,4 km lange, er menns reiser 14,9 km. Dette kan være noe av årsaken til at menn bruker mer bil enn kvinner, men det kan også være omvendt, at menn reiser lengre fordi de har bedre tilgang på bil.

Det kan være interessant å se nærmere på om det er bestemte typer fritidsreiser menn reiser lengre på enn kvinner. T-tester av gjennomsnittlig reiselengde for ulike reisemål mellom menn og kvinner viser at det er

signifikante forskjeller på menn og kvinners reiselengder for to typer fritidsreiser, nemlig *organiserte fritidsaktiviteter* og *turgåing*. Når det gjelder organiserte fritidsaktiviteter, har menn en gjennomsnittlig reiselengde på 10,7 km, mens kvinner reiser 7,1 km. Når formålet er turgåing<sup>12</sup>, reiser menn i gjennomsnitt 7,5 km, mens kvinner reiser 5,3 km.

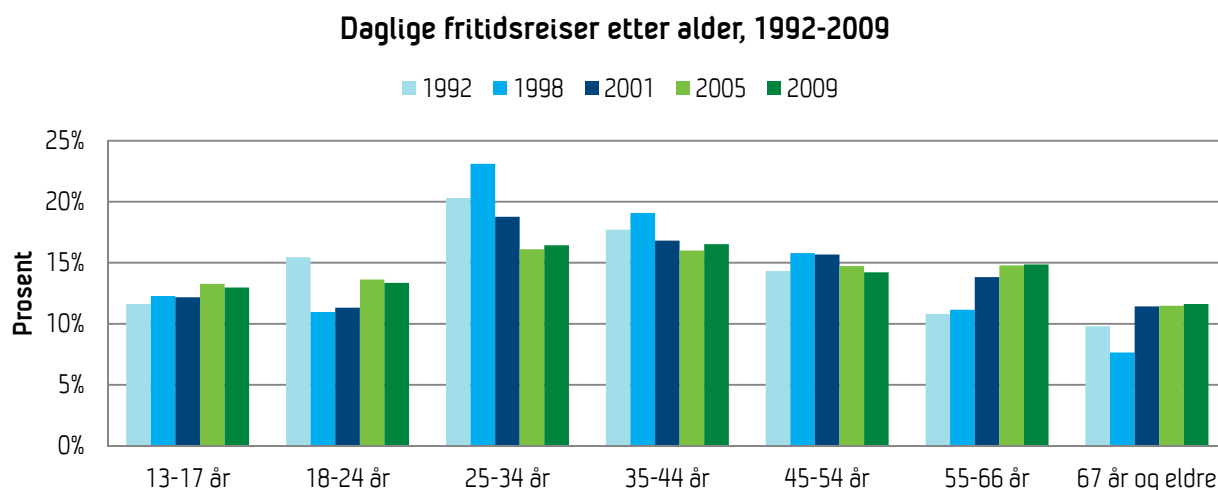
Menns og kvinners ulike "aksjonsradius" er også dokumentert i Hjorthols doktorgradsavhandling om kvinners og menns reisemønster i Oslo fra 1998. I denne studien fant hun at 40 % av kvinners aktiviteter<sup>13</sup> var lokalisert i det området de bodde i, mot 26 % av mennenes aktiviteter. Hun pekte på tre mulige årsaksforhold til dette; 1) at kvinners aktiviteter er av en slik art at de ikke krever like mye reising, 2) at kvinner må velge aktiviteter lokalt fordi de ikke har tilgang på de samme transportressurser som menn, og 3) at kvinners samlede tidsbudsjett gjør at reisingen må begrenses. Dette har altså å gjøre med i hvilken grad kvinner blir "tvunget" til å begrense sin geografiske orientering.

I tillegg vil vi peke på en tredje mulig faktor som kan forklare kvinners høyere nærmiljøorientering, og det er at det fortsatt er menn som i størst grad deltar i arbeidslivet (SSB, 2011). Dette gjelder i alle aldersgrupper. Deltakelse i arbeidslivet innebærer ofte bekjenskaper med annen geografisk tilhørighet enn eget bosted, og deltakelse på sosiale arrangement som ikke nødvendigvis er arrangert i eget nærmiljø. Dermed kan også dette bidra til å forklare menn og kvinners ulike reiselengde i forbindelse med fritidsaktiviteter.

## 3.6.2 Alder

### Reiseomfang

Figur 11 viser utviklingen i fordelingen av daglige fritidsreiser mellom ulike aldersgrupper. Vi ser at det har skjedd en ganske stor endring i hvor stor andel av fritidsreisene de ulike aldersgruppene stod for i løpet av de snaut 20 årene som disse undersøkelsene spenner over. På 1990-tallet var det en langt større spredning enn på midten og slutten av 2000-tallet. Aldersgruppen 25-34 stod for nærmere en fjerdedel av reisene som var inkludert i materialet, mens de eldste var mer marginalisert. På 2000-tallet har utviklingen gått i retning av en mer jevn fordeling, selv om det fortsatt er ulikheter.



Antall observasjoner: 1992 [n=6209], 1998 [n=5495], 2001 [n=16239], 2005 [n=10711] og 2009 [n=23032].

Figur 11: Daglige fritidsreiser fordelt på aldersgrupper, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Prosent.

<sup>12</sup> Inkluderer både reiser som er turgåingen i seg selv, og evt. reise til utgangsstedet for turgåingen

<sup>13</sup> Omfatter alle typer aktiviteter, også arbeidsreiser og omsorgsreiser

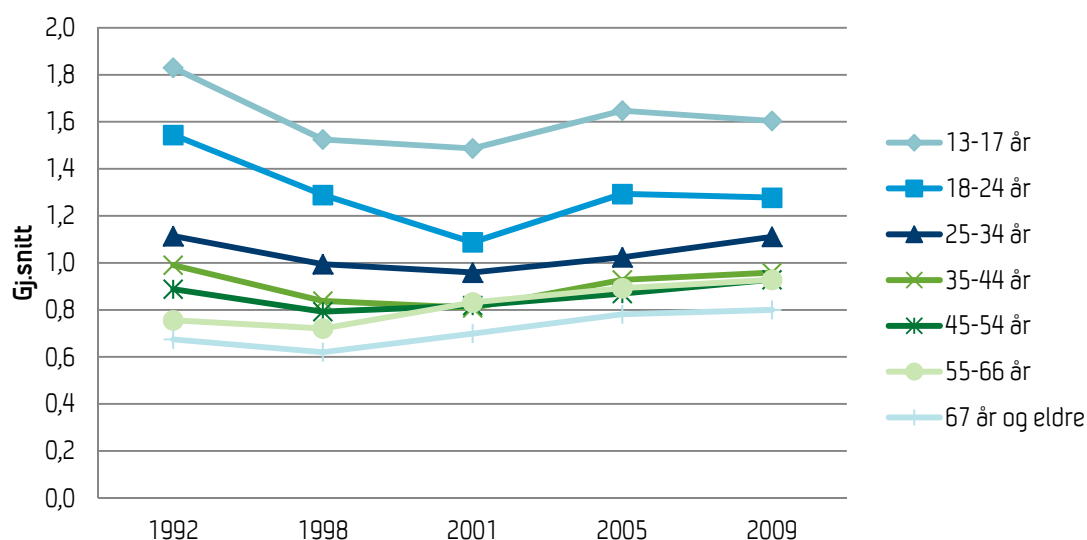


Siden denne figuren viser en relativ fordeling av reiser mellom ulike aldersgrupper, kan man ikke på grunnlag av dette si om en nedgang i én aldersgruppe gjenspeiler reelle atferdsendringer innen denne gruppen, eller om dette skyldes økning i en annen aldersgruppe.

Figur 12 viser derfor utvikling i gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser innen de ulike aldersgruppene i samme periode. Denne figuren viser at de to yngste aldersgruppene reiser mest, med mellom én og to fritidsreiser per dag i gjennomsnitt, mens den eldste aldersgruppen reiser minst, med under én tur per dag.

Utviklingen i antall fritidsreiser i de ulike aldersgruppene siden 1992 har vært noe svingende, men perioden sett under ett har det skjedd en reduksjon i antall fritidsreiser blant de yngste, og en økning blant de eldste<sup>14</sup>. På 2000-tallet har det totalt sett vært en økning i alle aldersgrupper, først og fremst fra 2001 til 2005.

**Gj.snittlig antall daglige fritidsreiser etter aldersgrupper, 1992-2009**



Antall observasjoner: 1992 [n=6000], 1998 [n=6061], 2001 [n=11897], 2005 [n=17514] og 2009 [n=22316].

Figur 12: Antall daglige fritidsreiser i ulike aldersgrupper, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Gjennomsnitt.

I følge SSBs levekårsundersøkelser, er det de som er i alderen 25-44 år som bruker mest tid på arbeid og som har minst fritid. I figuren gjenspeiles dette ved at det skjer en nedgang i antall fritidsreiser fra begynnelsen av 20-årene til man blir eldre. Likevel ser vi at reiseaktiviteten til de som er enda eldre, som altså har fått tilbake mer fritid enn tidligere, ikke øker igjen. Dette kan tyde på at de som er fra 45 år og oppover i større grad velger å bruke fritiden sin hjemme, enn de som er yngre.

### Reiseformål

Formålene med daglige fritidsreiser varierer med alder. Tall for daglige fritidsreiser i 2009 er vist i Figur 13. Barn og unge er i større grad med på organiserte fritidsaktiviteter enn de øvrige aldersgruppene, mens de er relativt lite involvert i turgåing og kultur og uteliv.

Unge voksne er de som har en høyest andel av private besøk og kultur og uteliv som formål for sine fritidsreiser, men de tar til gjengjeld i mindre grad del i organiserte fritidsaktiviteter. Fra rundt 30-årsalderen

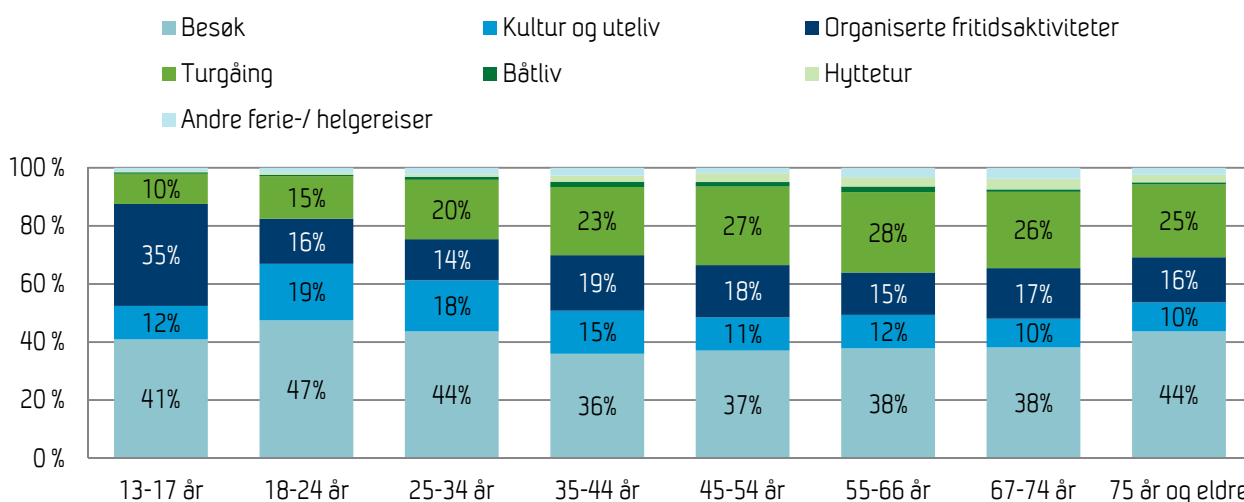
<sup>14</sup> Endringene er statistisk signifikante ( $p < 0,05$ )

til man er i 50-årene synker andelen private besøk og kultur og uteliv, mens det å gå tur øker i andel, i likhet med hytteturer og andre ferie- og helgereiser. Båtliv er hovedsakelig et fenomen som hører denne aldersgruppen til.

De som er i alderen 67-74 år er de som har høyest andel hytteturer og andre ferie- og helgereiser, og vi ser også at andelen organiserte fritidsaktiviteter øker igjen i denne aldersgruppen. Turgåing minsker imidlertid noe, i likhet med reiser i forbindelse med kultur og uteliv.

Blant de eldste øker andelen besøksreiser, kanskje pga. et høyere antall sykebesøk blant venner og bekjente. Andelen reiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter er noe lavere enn for de som er i aldersgruppen 67-74 år, i likhet med turgåing, hytteturer og andre ferie-/ helgereiser.

### Daglige fritidsreiser etter alder og reiseformål, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=23032].

Figur 13: Daglige reiser etter aldersgruppe og reiseformål, 2009. Prosent.

Disse tallene kan ikke fortelle oss om reiseformålene i hver aldersgruppe er aldersrelatert og tidsuavhengig, eller et uttrykk for generasjonsforskjeller i den tiden vi lever i. Det er for eksempel ikke sikkert at dagens pensjonister er like i sine valg av aktiviteter som det pensjonistene var på 1990-tallet. Det har imidlertid vært problematisk å gjøre en tilfredsstillende sammenligning av reiseformål i de ulike aldersgruppene over tid, pga. ulik inndeling i reiseformål i de ulike reisevaneundersøkelsene.

### Reisemåte

Vi har tidligere sett at bilen dominerer som reisemåte på de daglige fritidsreisene. Dernest er det gange som er den vanligste måten å reise på. Hvordan fordeler de ulike reisemåtene seg for de ulike aldersgruppene?

Figur 14 viser daglige reiser gruppert etter reisemåter innenfor hver enkelt aldersgruppe. Bil er det viktigste fremkomstmiddelet innen alle aldersgrupper, og øker i betydning med alder helt til 35-44 år, hvorpå bruken avtar noe.

De yngste og de eldste er de med størst andel gangturer blant sine daglige fritidsreiser, hvilket ikke er overraskende i og med at det er i disse aldersgruppene biltilgangen er dårligst. For de øvrige aldersgruppene utgjør gangturene om lag en tredjedel av reisene.

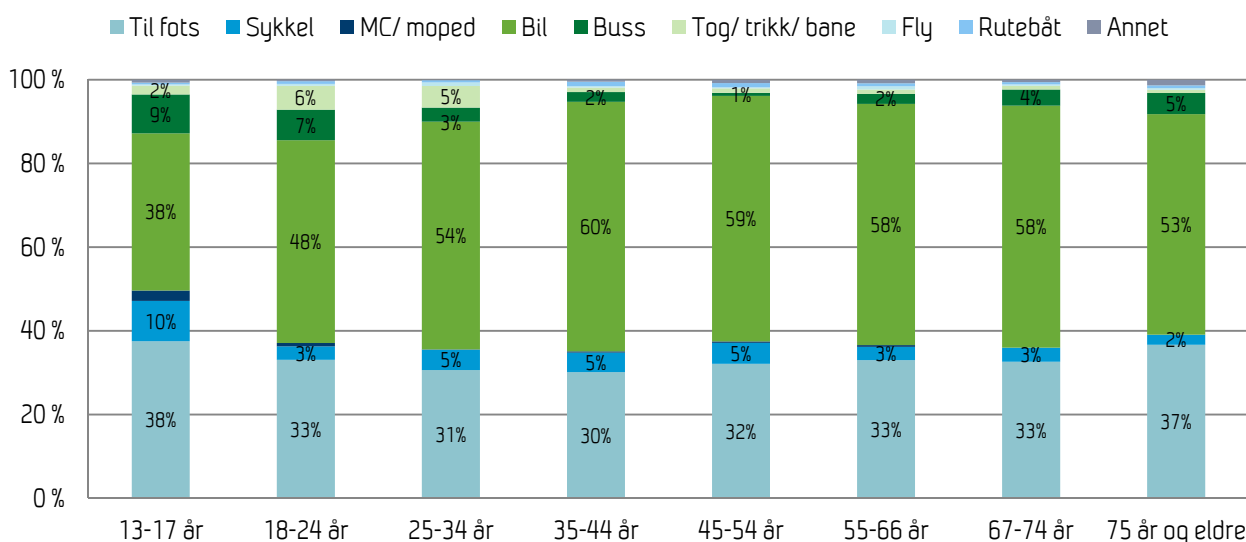
De yngste har dessuten størst andel reiser med sykkel (10 %), med MC/ moped (3 %), og med buss (9 %).

Gruppen 18-24 år er de med størst andel reiser med skinnegående transportmidler, dvs. tog, trikk eller bane. Sammen med buss utgjør disse 13 % av reisene innenfor denne aldersgruppen. Bil utgjør nær halvparten av reisene, mens rundt en tredjedel er gangturer. Også de i alderen 25-34 år har en forholdsvis høy kollektivandel (8 %), men reiser mindre med buss enn de som er yngre. Bruken av kollektivtransport avtar kraftig for personer i alderen 35-44 år. Dette kan nok henge sammen med at bil er kostbart, slik at det kreves en viss inntekt før man kommer dit at man investerer i dette. Mange i alderen 25-34 år er fortsatt studenter, og må derfor bruke kollektive transportmidler i større grad enn de i alderen 35-44 år.

I tillegg til det økonomiske aspektet ved bilhold kommer hvor nødvendig man opplever at det er å ha bil. En travel hverdag med full jobb og små barn, og ofte bolig utenfor sentrumsnære strøk, gjør at det oppleves som mer nødvendig å ha tilgang på et fleksibelt og effektivt transportmiddel, som bilen representerer. Dette gjenspeiles også ved at aldersgruppene 25-34 år og 35-44 år har en høy bilbruk (henholdsvis 54 og 60 %) og lavest gangandel blant sine daglige fritidsreiser (henholdsvis 31 og 30 %).

Bil fortsetter å være det aller viktigste transportmidlet for også de eldre aldersgruppene, men samtidig ser vi at gangandelen øker igjen for personer fra midten av 40-årene. Det er også en økning i bruk av kollektivtransport.

### Daglige fritidsreiser etter alder og reisemåte, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=23023].

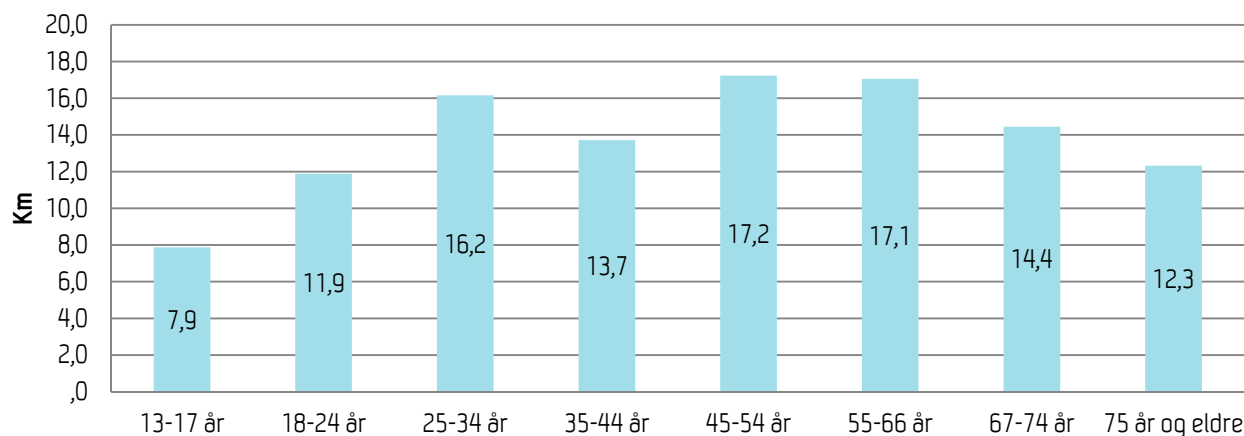
Figur 14: Daglige fritidsreiser etter aldersgruppe og reisemåte, 2009. Prosent.

### Reiselengde

Lengden på de daglige fritidsreisene varierer med alder (se Figur 15). De yngste er, ikke overraskende, mest nærmiljøorientert, med en gjennomsnittlig reiselengde på 7,9 km. Deretter øker reiselengden med alder til

30-40-årsalderen, hvor den avtar igjen. Aldersgruppene 45-54 år og 55-66 år har de lengste fritidsreisene, med en gjennomsnittlig reiselengde på over 17 km. De eldste reiser derimot i gjennomsnitt 12-14 km på sine fritidsreiser.

**Daglige fritidsreiser etter alder og reiselengde, 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=21266].

Figur 15: Daglige fritidsreiser etter alder og reiselengde (km), 2009. Gjennomsnitt.

### 3.6.3 Yrkesaktivitet

I dette kapitlet ser vi nærmere på hva som kjennetegner reiseaktiviteten i grupper med ulike yrkesstatus. Yrkesstatus er her inndelt i fem verdier – skoleelev, student/ vernepliktig, yrkesaktiv, hjemmeværende (inkludert uføre og arbeidsledige) og pensjonister.

#### Reiseomfang

Som Figur 16 viser, er det skoleelevene som har klart flest antall fritidsreiser, deretter studenter/ vernepliktige. Yrkesaktive, uføre/ hjemmeværende og pensjonister har lavest antall fritidsreiser. Dette mønsteret sammenfaller i stor grad med det vi så for ulike aldersgrupper over. Det er derfor vanskelig å si om det er alder eller yrkesstatus som påvirker reiseaktiviteten, eller en kombinasjon.

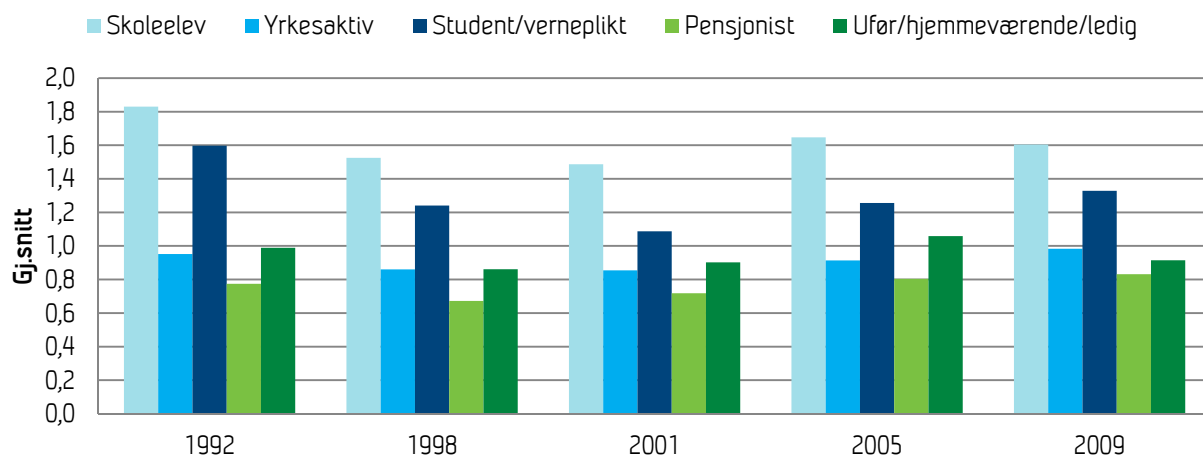
Når det gjelder utvikling over tid, er mønsteret noe svingende. Både skoleelever og studenter/ vernepliktige hadde en markant nedgang i antall fritidsreiser fra 1992 til 2001, før antallet igjen økte noe frem til 2009<sup>15</sup>. For hele perioden sett under ett, har det vært en reduksjon i antall fritidsreiser i disse gruppene.

De yrkesaktive og pensjonistene har ikke hatt noen signifikant endring i antallet fritidsreiser fra 1992 til 2009. Det var imidlertid også i disse gruppene en nedgang på 1990-tallet, før reiseaktiviteten igjen økte på 2000-tallet.

Det samme mønsteret ser vi også for de uføre/hjemmeværende/arbeidsledige, med unntak av at reiseaktiviteten i denne gruppen gikk nokså mye ned igjen fra 2005 til 2009. Dette er den eneste gruppen som hadde nedgang i antallet fritidsreiser fra 2005 til 2009.

<sup>15</sup> Der ikke annet er oppgitt, er endringene statistisk signifikante ( $p < 0,05$ )

### Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser etter yrkesstatus, 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=6000], 1998 [n=6061], 2001 [n=11897], 2005 [n=17514] og 2009 [n=22316].

Figur 16: Antall daglige fritidsreiser etter yrkesstatus, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009, Gjennomsnitt.

### Reiseformål

Figur 17 viser hvordan grupper med ulik yrkesstatus har ulike reiseformål, som igjen gjenspeiler deres aktivitetsmønster.

Skoleelever er mest orientert mot besøk og organiserte fritidsreiser, som til sammen utgjør ca. tre fjerdedeler av deres reiseaktivitet. De er i relativt liten grad orientert mot kultur og uteliv og turgåing, samt hytteturer og andre lengre feriereiser. Denne gruppen skiller seg fra de øvrige med en vesentlig høyere andel reiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter.

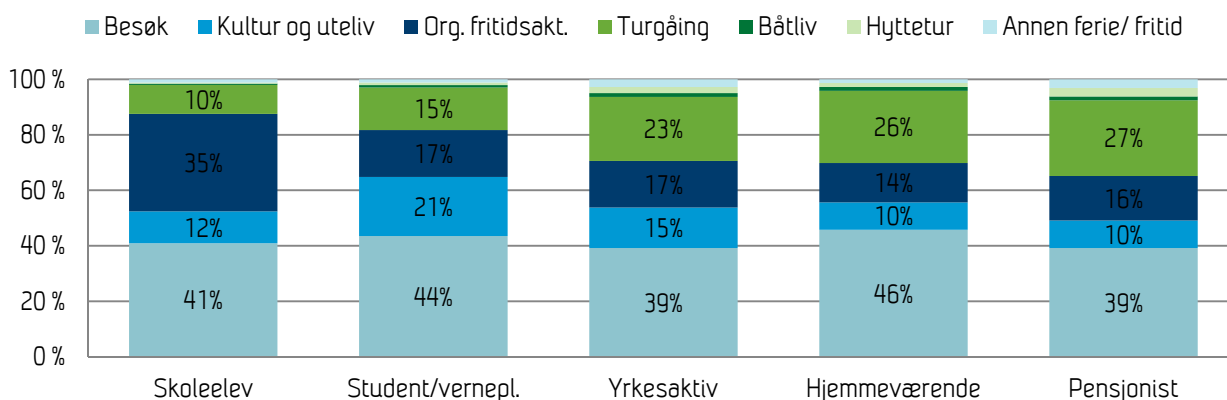
Også for studenter og vernepliktige er det besøksreiser som utgjør den største kategorien, 44 % av deres fritidsreiser har som formål å besøke noen. Denne gruppen skiller seg ellers ut med størst andel reiser i forbindelse med kultur og uteliv (21 %). 17 % av reisene går til organiserte fritidsaktiviteter.

Yrkesaktive har også en stor andel besøksreiser blant sine daglige fritidsreiser (39 %), men mindre enn skoleelever, studenter/ vernepliktige og hjemmeværende. De yrkesaktive driver derimot i større grad med turgåing enn skoleelever og studenter/ vernepliktige.

De hjemmeværende er de som har størst andel besøksreiser – 46 %. De har også en relativt høy andel reiser i forbindelse med turgåing (26 %). De deltar derimot mindre i organiserte fritidsaktiviteter og i kultur og uteliv enn de øvrige gruppene.

Pensjonistene har en nokså lik fordeling på sine reiseformål som de yrkesaktive. De har imidlertid en noe høyere andel reiser i forbindelse med turgåing (27 %), og en mindre andel reiser til kultur og uteliv (10 %). Videre har de den største andelen andre feriereiser (3 %), sammenlignet med de andre gruppene.

### Daglige fritidsreiser etter yrkesstatus og reiseformål, 2009



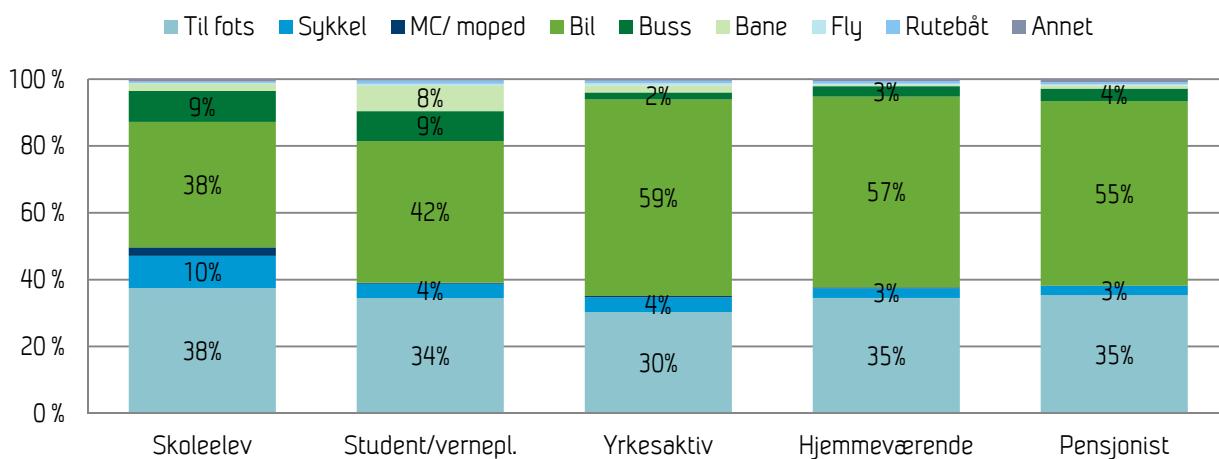
Antall observasjoner: 2009 [n=22884].

Figur 17: Daglige fritidsreiser etter yrkesstatus og reiseformål, 2009. Prosent.

### Reisemåte

Figur 18 viser hvordan personer med ulik yrkesstatus reiser.

### Daglige fritidsreiser etter yrkesstatus og reisemåte, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=22875].

Figur 18: Daglige reiser etter yrkesstatus og reisemåte, 2009. Prosent.

For skoleelevene er det like vanlig å gå som å kjøre/sitte på i bil. Til sammen utgjør reiser til fots og med bil om lag tre fjerdedeler av skoleelevenes fritidsreiser. Sammenlignet med de andre gruppene, har skoleelevene også en relativt høy sykkelandel: 10 % mot 3-4 % for de andre gruppene. Skoleelevene reiser også en del med buss (9 %) i forbindelse med fritidsaktiviteter.

Studenter og vernepliktige reiser mer med bil og mindre til fots enn det skoleelevene gjør (henholdsvis 42 og 34 %). De reiser også mer med skinnegående transportmidler (8 %), og like mye med buss (9 %) som skoleelevene.

For de yrkesaktive dominerer bilen mest, 59 % av deres reiser skjer som bilfører eller bilpassasjer. Dette er mer enn i alle de andre gruppene. Kun 30 % av reisene deres skjer til fots, og de reiser også forholdsvis lite med buss (2 %) og bane (2 %).

De hjemmeværende (inkludert uføre og arbeidsledige) reiser også en god del med bil (57 %), men noe mindre enn de yrkesaktive. 35 % av reisene deres skjer til fots, mens kollektivandelen er liten (i alt 4 %).

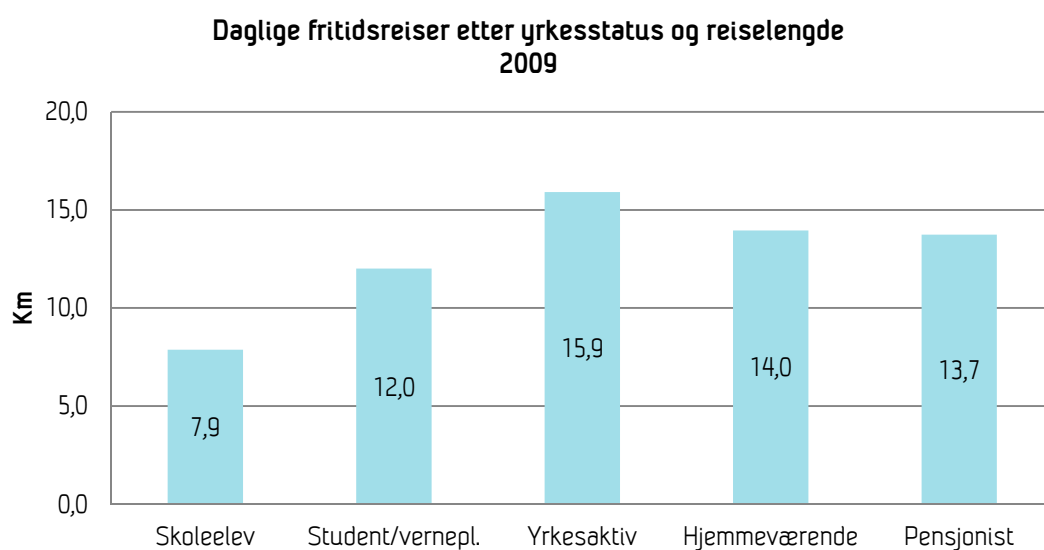
Pensjonistene har ikke så ulikt reisemønster fra de hjemmeværende, men reiser noe mindre med bil (55 %), og noe mer med kollektivtransport (6 %).

### Reiselengde

Figur 19 viser gjennomsnittlig reiselengde på daglige fritidsreiser for hver gruppe med daglig hovedaktivitet.

Søylen for skoleelever gjenspeiler det vi så for den yngste aldersgruppen i Figur 15, med en gjennomsnittlig reiselengde på 7,9 km.

De yrkesaktive er de som reiser lengst, med et gjennomsnitt på nesten 16 km. Studenter og vernepliktige reiser i snitt 12 km, hjemmeværende 14 og pensjonister 13,7 km.



Antall observasjoner: 2009 [n=21135].

Figur 19: Daglige fritidsreiser etter yrkesstatus og reiselengde (km), 2009. Gjennomsnitt.

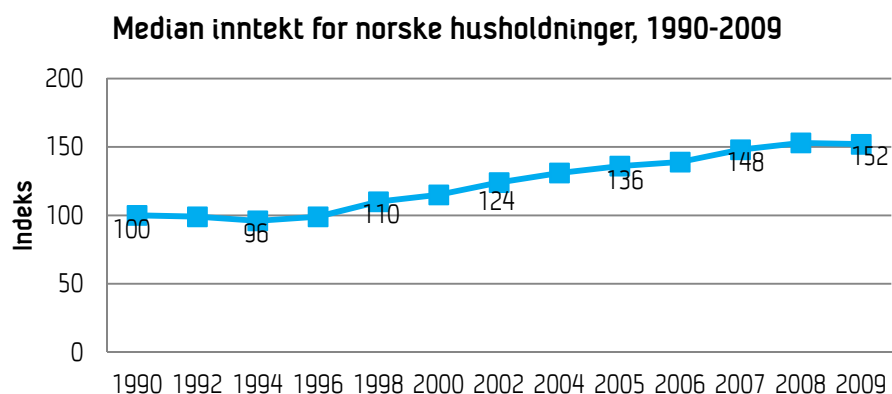
### 3.6.4 Inntekt

I dette kapitlet ser vi nærmere på hva som kjennetegner reiseaktiviteten til personer med ulik husholdningsinntekt. Inntektsgruppene som er benyttet er de som er tilgjengelige i rådataene fra reisevaneundersøkelsen for 2009:

- Under 100 000 kr
- 100 000-199 000 kr
- 200 000-299 000 kr
- 300 000-399 000 kr
- 400 000-499 000 kr
- 500 000-599 000 kr
- 600 000-699 000 kr
- 700 000 kr og over

Ca. 42 % av personene i utvalget i 2009 hadde over 700 000 kr i husholdningsinntekt. Man kan derfor argumentere for at man burde ha flere inntektskategorier, og den øvre grensen burde vært høyere, slik at man kunne ha en mer detaljert analyse av reisevanene til de med høy inntekt. Det beste hadde vært om variabelen var kontinuerlig, så den som bruker datasettet selv kunne avgjøre hvilke kategorier som er hensiktsmessig å bruke.

Et annet metodisk problem med inntektskategoriene er at de vanskeliggjør justering i henhold til at både lønns- og prisnivået varierer i henhold til økonomiske konjunkturer. Figur 20 viser at medianinntekten i norske husholdninger økte med 52 % fra 1992 til 2009. Sammenligning av inntektsgrupper over tid blir da problematisk, siden det vil være stor forskjell på hvor mye en høyinntektsgruppe tjente i 1992 i forhold til i 2009. Våre analyser viser også at det er stor forskjell på hvem som befant seg i de ulike inntektsgruppene i 1992 i forhold til i 2009. Eksempelvis besto den laveste inntektsgruppen i 1992 av en mye større andel pensjonister enn i 2009, da den var dominert av studenter. Dermed kan evt. endringer i reisevaner i en inntektsgruppe fra 1992 til 2009 være betinget av andre forhold enn økonomi, slik som yrkesstatus, sivil status og utdanning. Disse temaene dekkes i andre kapitler i denne rapporten.



Kilde: SSB.

Figur 20: Median inntekt etter skatt for husholdninger, 1990-2009. Indeks for faste priser. 1990=100.



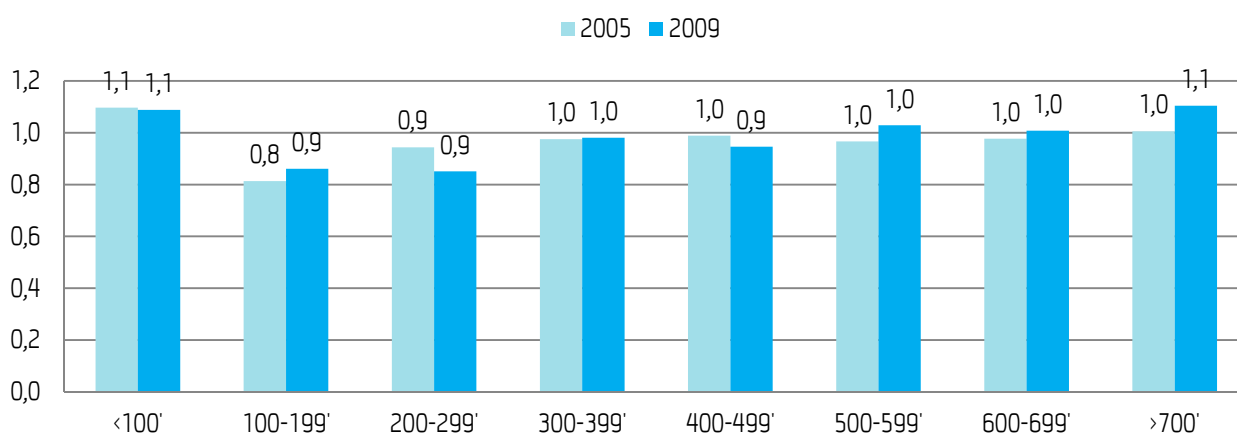
## Reiseomfang

Pga. problemene som er beskrevet med hensyn til sammenligning av inntektsgrupper over lang tid, har vi begrenset analysen til årene 2005 og 2009<sup>16</sup>.

Figur 21 viser at det ikke har skjedd store endringer i reiseomfanget innad i ulike inntektsgrupper fra 2005 til 2009. Gjennomsnittlig antall fritidsreiser har gått noe ned i inntektsgruppen 200-299 000, og noe opp i inntektsgruppen over 700 000<sup>17</sup>.

Det er de med lavest og høyest inntekt som reiser mest. Det er noe overraskende at de med lavest inntekt reiser såpass mye, men dette forklares med at over 60 % av personene i denne gruppen er studenter.

### Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser etter inntekt, 2005 og 2009



Antall observasjoner: 2005 [n=13108] og 2009 [n=18176].

Figur 21: Antall daglige fritidsreiser etter inntekt, 2005 og 2009. Gjennomsnitt.

## Reiseformål

Det er en viss variasjon i hvor stor andel av reisene som kan knyttes til ulike reiseformål i de ulike inntektsgruppene. Figur 22 viser at den laveste inntektsgruppen – de som har en husholdningsinntekt på under 100 000 kr – skiller seg særlig ut med en større andel reiser i forbindelse med kultur og uteliv. Dette kommer av den høye studentandelen i denne gruppen.

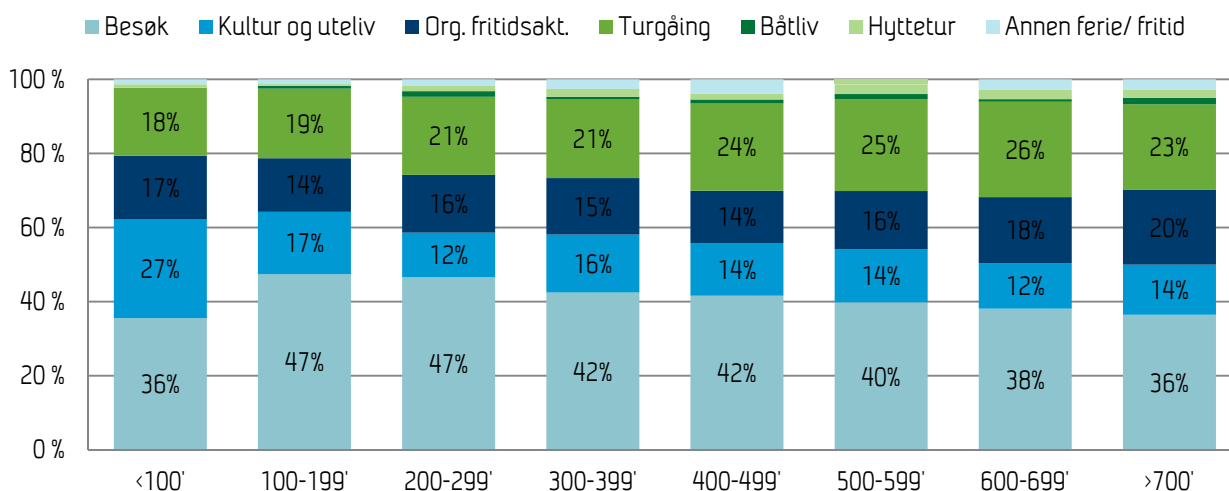
Dersom vi ser bort fra denne inntektsgruppen som har så mange studenter, er andelen besøksreiser høyest for de med lav husholdningsinntekt (47 %) og lavest for de med høyest inntekt (36 %). Til gjengjeld driver de med lav inntekt mindre med organiserte fritidsaktiviteter enn de som har høy inntekt (henholdsvis 14 og 20 %). De har også en mindre andel fritidsreiser knyttet til båtliv, hytteturer og andre ferie-/ helgereiser.

De som befinner seg i det midtre inntektssjiktet, dvs. 400 000 til 700 000, er de som går mest på tur (24-26 %). De har også en forholdsvis høy andel hytteturer og andre feriereiser.

<sup>16</sup> Konsumprisindeksen steg med 9,2 % fra 2005 til 2009 (SSB)

<sup>17</sup> Endringene er statistisk signifikante ( $p < 0,05$ )

### Daglige fritidsreiser etter inntekt og reiseformål, 2009



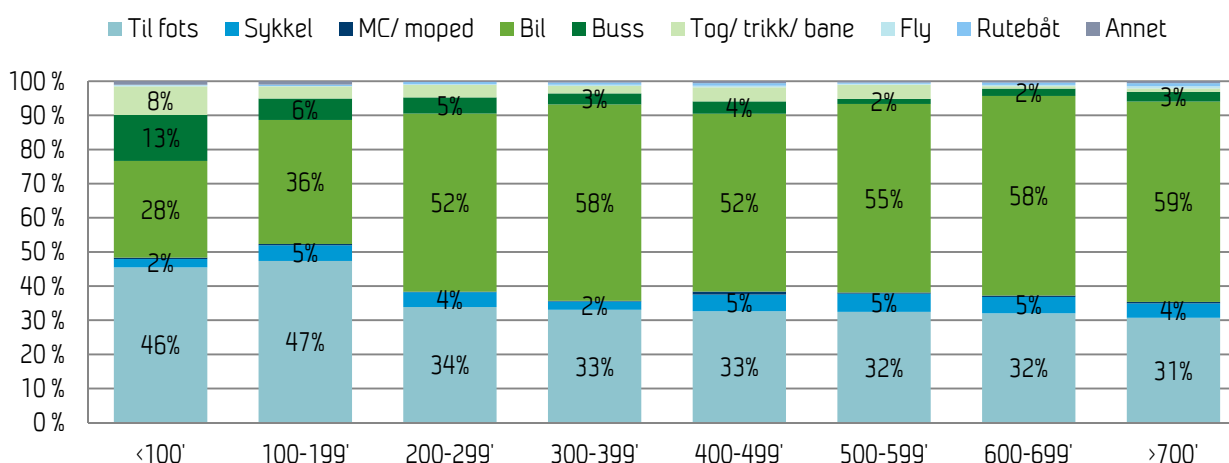
Antall observasjoner: 2009 [n=18580].

Figur 22: Daglige fritidsreiser etter inntekt og reiseformål, 2009. Prosent.

### Reisemåte

De med høyest inntekt er de som reiser mest med bil (59 %, jf. Figur 23). Dette er ikke så uventet, i og med at bil er en relativt kostbar investering og også forbundet med store driftsutgifter. Vi ser imidlertid at de fleste andre inntektsgruppene også har en relativt høy bilbruk (52-58 %), mens de som lever i en husholdning med mindre enn 200 000 i inntekt i året i mye mindre grad kjører bil (36 %). Disse har til gjengjeld en høy gangandel (47 %) og reiser også forholdsvis mye med kollektivtransport (10 %).

### Daglige fritidsreiser etter inntekt og reisemåte, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=18570].

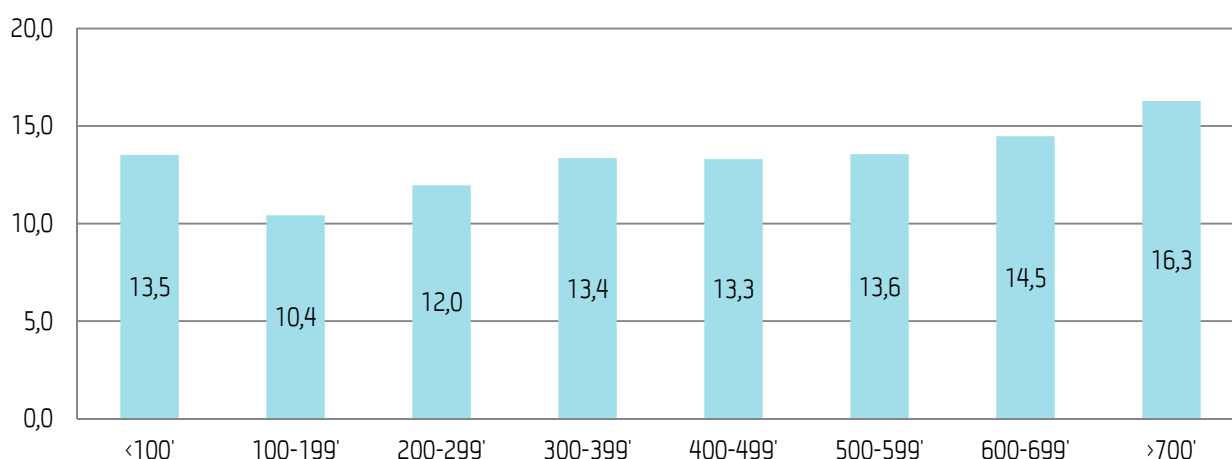
Figur 23: Daglige fritidsreiser etter inntekt og reisemåte, 2009. Prosent.

Igjen er det den laveste inntektsgruppen som skiller seg mest ut. Denne gruppen bruker bil på kun 28 % av sine fritidsreiser, men går til gjengjeld på 46 % av reisene og reiser også mye med kollektive transportmidler (22 %). Dette er altså igjen en gruppe som er dominert av studenter, og derfor også antakelig preget av en urban reisemiddelfordeling. Vi kommer tilbake til dette i kapittel 3.6.6.

### Reiselengde

Reiselengden på de daglige fritidsreisene varierer også med inntekt. De som befinner seg i gruppen med høyest husholdningsinntekt har de lengste fritidsreisene, med et gjennomsnitt på litt over 16 km per reise (jf. Figur 24). De som har kortest reiser er de som er i inntektskategorien 100 000 – 199 000 kr. I denne gruppen er fritidsreisene i snitt 10,4 km lange. Dette henger nok sammen med at reisene i denne gruppen i stor grad foregår til fots, selv om vi ikke kan vite om reisene er korte fordi de foregår til fots, eller om de foregår til fots fordi de er korte.

**Daglige fritidsreiser etter inntekt og reiselengde, 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=17534].

Figur 24: Antall daglige fritidsreiser etter inntekt og reiselengde, 2009. Gjennomsnitt.

### 3.6.5 Utdanning

I dette kapitlet presenteres variasjoner i reiseaktivitet mellom grupper med ulik utdanning. Utdanning er her inndelt i fem kategorier – 1) grunnskole, 2) videregående skole yrkesfaglig studieretning, 3) videregående skole allmennfaglig studieretning, 4) universitet/ høyskole lavere grad (< 4 år) og 5) universitet/ høyskole høyere grad (> 4 år).

I alle analyser av utdanning er personer i alderen 25 år eller yngre holdt utenfor, fordi en tredjedel av disse ennå ikke har fullført sin utdanning<sup>18</sup>. For å få et mest mulig tydelig bilde av ulikheter i reiseaktivitet mellom personer med ulik utdanning, anses det dermed som hensiktsmessig å ekskludere disse fra analysene.

<sup>18</sup> 33 % av de som er 25 eller yngre er studenter, mens dette gjelder for kun 2 % av de som er 26 eller eldre.

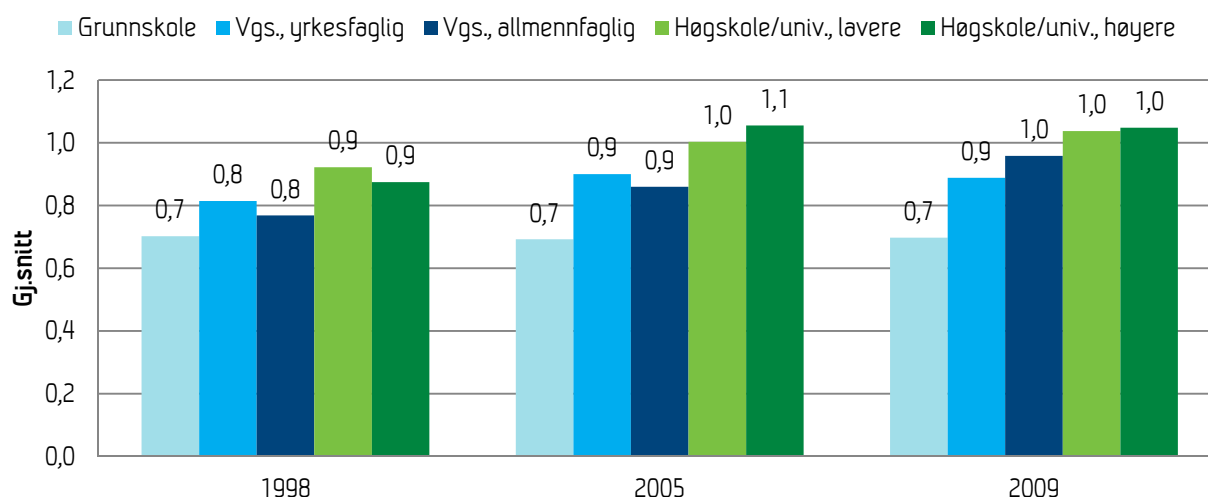
## Reiseomfang

Figur 25 viser utvikling i gjennomsnittlig antall fritidsreiser innen grupper med ulik utdanning for årene 1998, 2005 og 2009. Tall for 1992 og 2001 har ikke vært tilgjengelige eller lot seg ikke sammenligne med de andre årene.

Figuren viser at reiseaktiviteten øker med antall år med utdanning, ved at de med universitets- eller høyskoleutdanning reiser mest, de med videregående nest mest, og de med kun grunnskole reiser minst. Det er liten forskjell i reiseaktivitet mellom personer med lavere og høyere grad ved universitet/ høyskole, og mellom yrkesfaglig og allmennfaglig videregående skole.

Nesten alle gruppene har økt sin reiseaktivitet i løpet av perioden 1998-2009<sup>19</sup>, med unntak av de som har grunnskole som høyeste utdanning, for disse har antall daglige fritidsreiser ligget stabilt i hele perioden.

### Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser etter utdanning, 1998, 2005, 2009



Antall observasjoner: 1998 [n=4963], 2005 [n=14022] og 2009 [n=17634].

Figur 25: Antall daglige fritidsreiser etter utdanning, 1998, 2005, 2009. Gjennomsnitt.

## Reiseformål

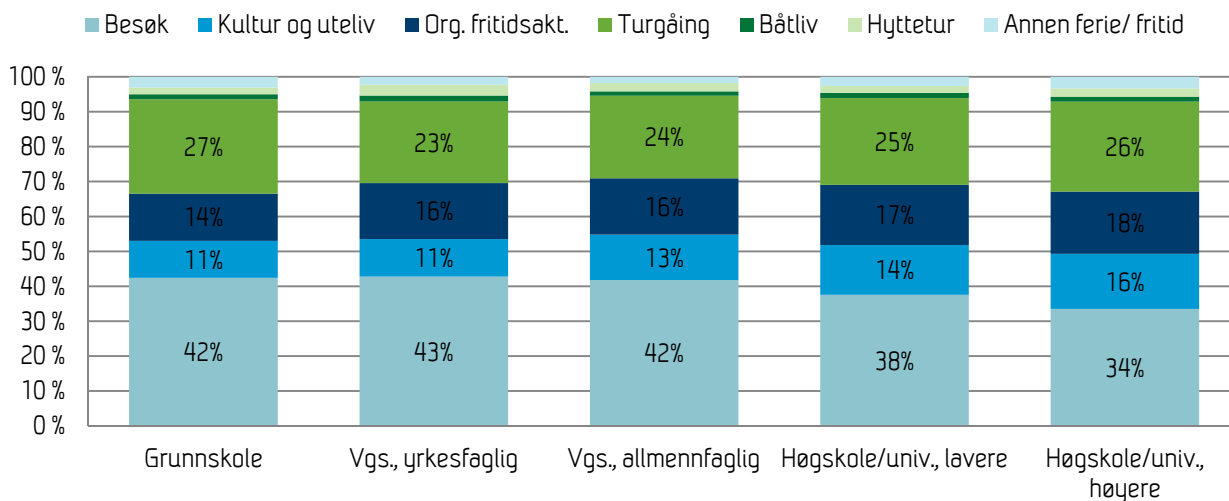
Figur 26 viser hvordan ulike reiseformål fordeler seg innad i de forskjellige utdanningsgruppene.

Besøksreiser dominerer i alle gruppene, men mest utpreget for de med lavest utdanning (42-43 %). I de samme gruppene utgjør turgåing mellom 20 og 30 % av reisene og kultur- og utelivsreiser 11-13 %. De som har videregående skole har en noe høyere andel reiser av den sistnevnte enn de som har grunnskole, men til gjengjeld litt færre reiser av typen turgåing. Organiserte fritidsaktiviteter er formål for rundt 15 % av reisene til de som har grunnskole eller videregående som høyeste fullførte utdanning.

De som har utdanning fra universitet eller høyskole er de som reiser minst på besøk (34-38 %), og som har høyest andel reiser knyttet til kultur og uteliv (14-16 %). Den samme gruppen har, i likhet med de som har yrkesfaglig videregående utdanning, også høyest andel hytteturer og andre ferie-/ fritidsreiser (til sammen ca. 6-7 %).

<sup>19</sup> Endringene er statistisk signifikante ( $p < 0,05$ )

### Daglige fritidsreiser etter utdanning og reiseformål, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=16518].

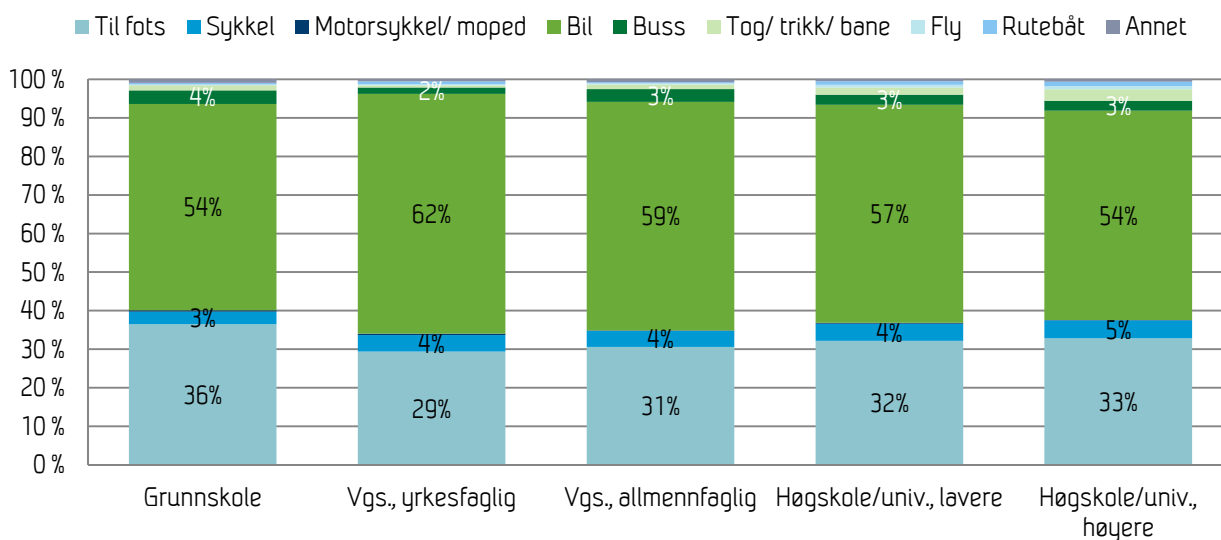
Figur 26: Daglige fritidsreiser etter utdanningsgrupper og reiseformål, 2009. Prosent.

### Reisemåte

Figur 27 viser hvilke reisemåter som anvendes på de daglige fritidsreisene innenfor hver utdanningsgruppe.

Heller ikke her finner vi store forskjeller mellom utdanningsgruppene, men det er en tendens til at de med lavest og høyest utdanning går mest (henholdsvis 36 og 33 %) og kjører minst bil (54 % i begge gruppene), mens de med videregående skole, særlig yrkesfag, kjører mest (62 %) og går minst (29 %). De høyest utdannede har den høyeste kollektivandelen (7 %) og også den høyeste sykkelandelen (5 %).

## Daglige fritidsreiser etter utdanning og reisemåte, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=16507].

Figur 27: Daglige fritidsreiser etter utdanningsgrupper og reisemåte, 2009. Prosent.

Det kan være ulike mekanismer som ligger bak dette mønsteret. Når det gjelder de som har grunnskole som høyeste fullførte utdanning, kan det være at relativt lav inntekt og mindre tilgang på bil fører til at de går mer til fots enn de øvrige gruppene. Det er også slik at denne gruppen er dominert av eldre<sup>20</sup>, og som vi har sett tidligere er dette en gruppe som går relativt mye.

De som har den høyeste utdanningen er antakelig i større grad enn de øvrige gruppene bosatt i de største byene, hvilket kan forklare at de reiser mer kollektivt og med sykkel.

Kjønnsfordelingen i de ulike utdanningsgruppene er ujevn, noe som også kan bidra til å forklare ulike reisemåter, ettersom kvinner går mer enn menn, mens menn kjører mer bil. Tabell 10 viser at det er en overvekt av menn i gruppen med videregående, yrkesfaglig utdanning, altså kan denne gruppens høye bilbruk være en kjønnseffekt. Kvinner dominerer imidlertid i alle de andre utdanningskategoriene, slik at det er ikke grunnlag for å si at kjønn forklarer forskjellene som fins i reisemåte mellom disse gruppene.

Tabell 10: Kjønnsfordeling i ulike utdanningsgrupper, 2009. Prosent.

	Kvinner	Menn	Totalt
Grunnskole	53 %	47 %	100 %
Vgs., yrkesfaglig	45 %	55 %	100 %
Vgs., allmennfaglig	55 %	45 %	100 %
Høgskole/univ., lavere grad	54 %	46 %	100 %
Høgskole/univ., høyere grad	51 %	49 %	100 %
Antall observasjoner:			16518

<sup>20</sup> 46 % av de som har grunnskole som høyeste utdanning (kun personer over 25 år) er 67 år eller eldre.

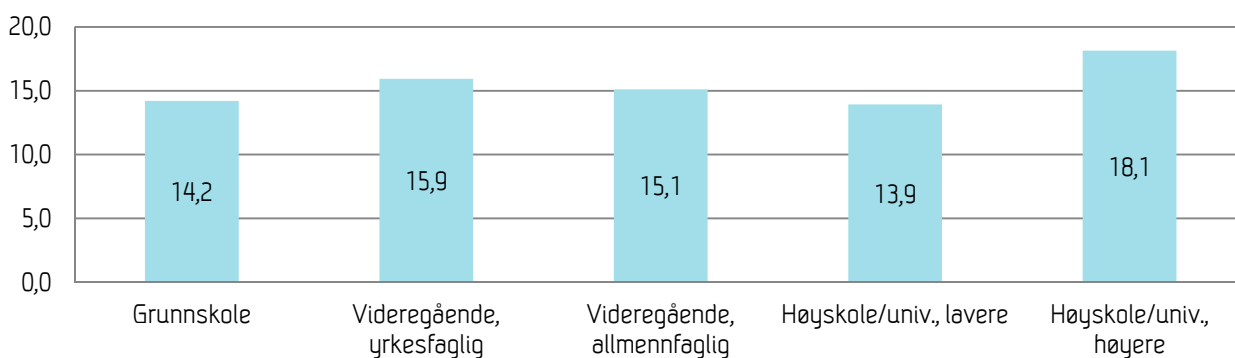
Til sist så vi i forrige avsnitt at de med grunnskole og høyere grads universitets- eller høyskoleutdanning også er de som går mest tur. Dette bidrar også i retning av en høyere gangandel blant de daglige fritidsreisene i disse to gruppene.

### Reiselengde

De som har høyest utdanning reiser klart lengst på fritidsreiser, med en gjennomsnittlig lengde på 18 km (se Figur 28). Dernext kommer de med yrkesfaglig videregående utdanning med ca. 16 km, så allmennfaglig videregående utdanning med ca. 15 km, deretter grunnskole med litt over 14 km, og til slutt lavere grads universitets-/ høyskoleutdanning med litt under 14 km.

Personer med høyere grads universitets-/høyskoleutdanning har altså både flere og lengre fritidsreiser enn de øvrige utdanningsgruppene.

**Daglige fritidsreiser etter utdanning og reiselengde, 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=15540].

Figur 28: Reiselengde daglige fritidsreiser etter utdanning, 2009. Gjennomsnitt.

### 3.6.6 Bosted

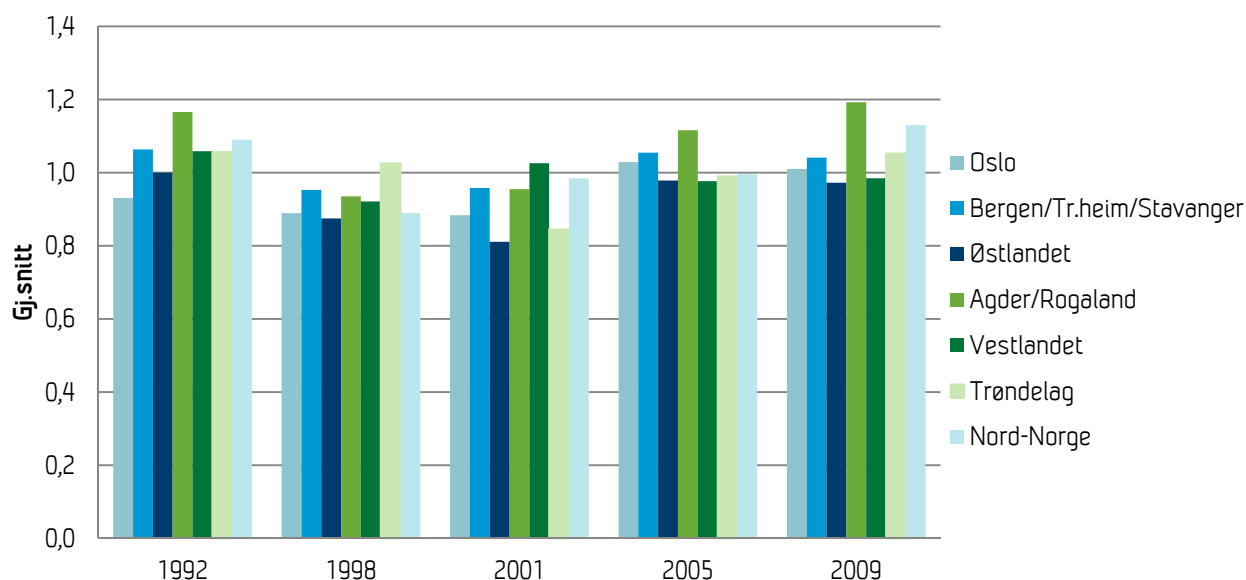
Reiseaktiviteten varierer til en viss grad med hvor i landet man er bosatt. I denne studien har vi delt inn bosted etter følgende kategorier:

- Oslo
- Østlandet for øvrig
- Bergen/ Trondheim/ Stavanger
- Agder og Rogaland ekskl. Stavanger
- Vestlandet ekskl. Bergen
- Trøndelag ekskl. Trondheim
- Nord-Norge

### Reiseomfang

Figur 29 viser utviklingen i gjennomsnittlig antall fritidsreiser per person etter hvor i landet de er bosatt, for årene 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009.

### Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser etter bosted, 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=6000], 1998 [n=6061], 2001 [n=11897] 2005 [n=17514] og 2009 [n=22316].

Figur 29: Antall daglige fritidsreiser etter bosted, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Gjennomsnitt.

Vi ser at mønsteret har vært svingende på ulike måter i ulike deler av landet, slik at det er ingen hovedtrend som peker seg ut for hele landet samlet.

Ser vi på den siste reisevaneundersøkelsen, som ble foretatt i 2009, er det personer bosatt i Agder-fylkene og Rogaland som har flest daglige fritidsreiser. I snitt har de 1,2 slike reiser i løpet av en dag. Etter disse kommer personer i Nord-Norge og i Trøndelag (unntatt Trondheim), disse gruppene har et gjennomsnitt på 1,1 reiser. Folk i øvrige deler av landet har i gjennomsnitt én reise per dag.

I en tidligere reisevaneundersøkelse har det blitt påpekt at det kan finnes en sammenheng mellom reiseaktivitet på fritiden og hvor mye man jobber (Hjorthol 1999). Dette er ikke ulogisk, siden mye tid på jobb gir mindre fritid. Dersom vi ser på hvordan gjennomsnittlig antall timer på jobb per uke fordeler seg i forhold til bosted, ser vi at det er et sammenfallende mønster med antall fritidsreiser. En korrelasjonsanalyse mellom antall fritidsreiser og antall arbeidstimer per uke viser dertil en svak, men signifikant<sup>21</sup>, negativ sammenheng.

#### Reiseformål

Det er ingen store forskjeller mellom de største byene og landet for øvrig når det gjelder hvor mye folk reiser i fritiden (jf. Figur 29). Det er imidlertid forskjell på hva slags formål de har med reisene de foretar. Det er f.eks. en klar tendens til at personer bosatt i Oslo reiser mer i forbindelse med kultur og uteliv enn de som er bosatt ellers i landet, og drar mindre på private besøk (se Figur 30). Dette er kanskje ikke så overraskende, i og med at kulturtilbudet er størst i hovedstaden, både når det gjelder kaféer og uteliv og arrangementer i forbindelse med kultur og idrett. Det foretas også færre reiser til og fra organiserte fritidsaktiviteter i Oslo enn i landet for øvrig.

<sup>21</sup> Pearson's  $r = 0,000$

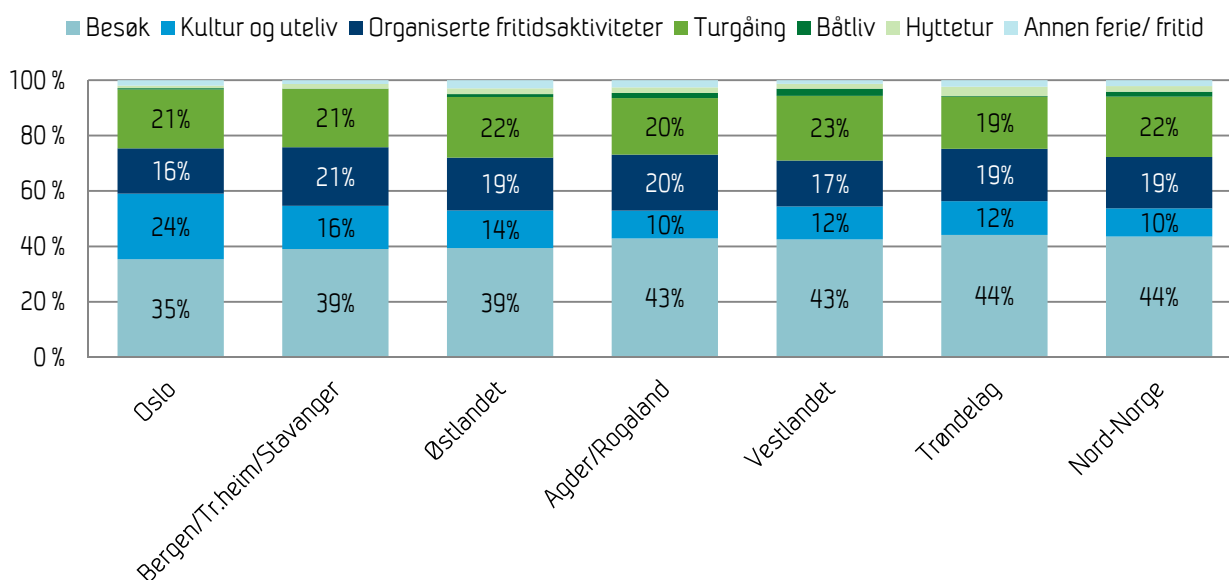


De andre storbyene (Bergen, Trondheim og Stavanger), har også en relativt høy andel reiser i forbindelse med kultur og uteliv, og en høyere andel besøksreiser enn Oslo, men lavere enn de fleste andre landsdelene. De har videre den høyeste andelen reiser til og fra organiserte fritidsaktiviteter. Dette kan muligens forklares med et bredt tilbud av fritidsaktiviteter, enten det gjelder musikk, idrett eller politikk mv., men et mindre aktivt kulturliv enn det hovedstaden kan by på.

Personer bosatt på Østlandet utenfor Oslo har et nokså likt aktivitetsmønster som de tre største byene. Enkelte små forskjeller er der, som en litt lavere andel reiser til og fra kultur og uteliv og organiserte fritidsaktiviteter, som veies opp for med en høyere andel turgåing, båtliv, hytteturer og andre ferie- og fritidsreiser.

I Agder og Rogaland og i Nord-Norge har man en relativt høy andel besøksreiser, men en lav andel reiser i samband med kultur og uteliv. Vestlandet skiller seg ut med den høyeste andelen reiser relatert til båtliv og turgåing, mens man i Trøndelag finner det motsatte. Her er derimot andelen besøksreiser og reiser til og fra organiserte fritidsaktiviteter høyere.

### Daglige fritidsreiser etter bosted og reisemål, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=23032].

Figur 30: Reisemål daglige fritidsreiser etter bosted, 2009. Prosent.

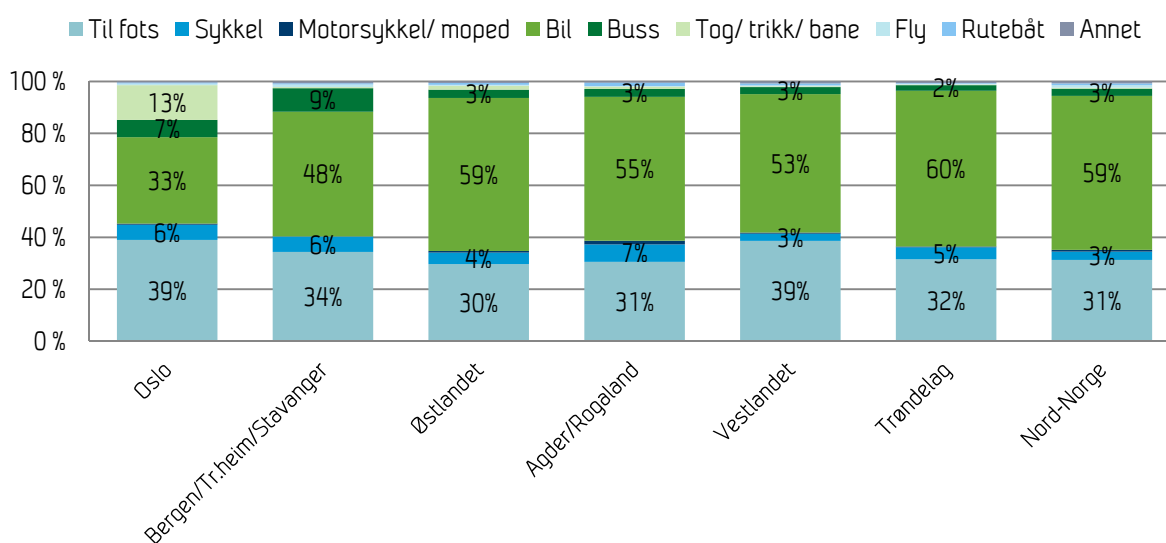
### Reisemåte

Ikke uventet er det til dels store forskjeller i reisemåte mellom personer som bor på ulike steder i landet. Særlig Oslo skiller seg ut fra øvrige landsdeler, på grunn av helt spesielle utfordringer og muligheter i transportsektoren.

Figur 31 viser at det er særlig på fordelingen mellom bil- og kollektivbruk at Oslo skiller seg fra resten av Norge. Det er en betydelig større andel reiser som foretas med kollektive transportmidler i Oslo (til sammen 20 %), og en tilsvarende mindre andel med bil (33 %). Aller mest spesielt er det med den store andelen reiser med tog, trikk eller bane. Ser vi bare på fritidsreisene med kollektivtransport i Oslo, foregår 18 % av disse med trikk og 37 % med t-bane. Videre er gangandelen i Oslo blant de høyeste i landet, med 39 %.

Årsaken til at folk benytter seg mindre av bil i Oslo kan ha med flere ting å gjøre. For det første kan det være relatert til de utfordringene som fins på vegnettets kapasitet. For det andre er det naturlig å anta at t-banenettet gjør det lettere å reise kollektivt i Oslo enn andre steder i landet. Dette gjenspeiles i den høye andelen t-banereiser. I forrige kapittel så vi også at folk i Oslo har en vesentlig høyere andel fritidsreiser i samband med kultur og uteliv enn øvrige deler av landet. Dette kan bidra til å dempe bilandelen både på grunn av at slike reisemål ofte befinner seg i sentrumsnære områder som er dårlig tilrettelagt for biltrafikk, men lett tilgjengelig med kollektivtransport, og fordi slike reiser kan innebære nyting av alkohol, som begrenser mulighetene for bilkjøring. Reisevaneundersøkelsene inneholder imidlertid ikke noen begrunnelse for valg av reisemåte, slik at vi kan ikke dokumentere hvorfor folk foretrekker ett alternativ fremfor et annet.

### Daglige fritidsreiser etter bosted og reisemåte, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=23022].

Figur 31: Reisemåte daglige fritidsreiser etter bosted, 2009. Prosent.

I de øvrige storbyene (Bergen, Trondheim og Stavanger) er det også en relativt høy bruk av kollektive transportmidler (til sammen 10 %) for fritidsreiser, men da først og fremst med buss. Gangandelen er noe lavere enn i Oslo (34 %), men høyere enn i de fleste andre deler av landet. Bilbruken er høyere enn i Oslo (48 %), men betydelig lavere enn andre steder.

På Østlandet utenom Oslo er gangandelen for fritidsreiser nede i 30 %, mens bilbruken er 59 %. Kollektivandelen er lavere enn i storbyene (6 %).

Agder og Rogaland skiller seg ut fra øvrige deler av landet med en relativt høy sykkelandel (7 %) for fritidsreiser. Dette kan nok ha både med tilrettelegging for sykkel, værforhold og kultur for sykling å gjøre. Bilandelen i disse fylkene ligger på 55 %, mens gangandelen utgjør 31 %. Kollektivreisene utgjør kun 5 %.

Vestlandet har en like høy gangandel for fritidsreiser som Oslo (39 %). Dette skyldes delvis mye turgåing, som vi så i Figur 30 i forrige avsnitt. Det kan imidlertid også ha å gjøre med at man her i større grad bruker bena som transportmiddel. Bilandelen i vestlandsfylkene er den laveste i landet utenom i storbyene (53 %). Det er også relativt få reiser som foretas med kollektive transportmidler (4 %) og med sykkel (3 %).

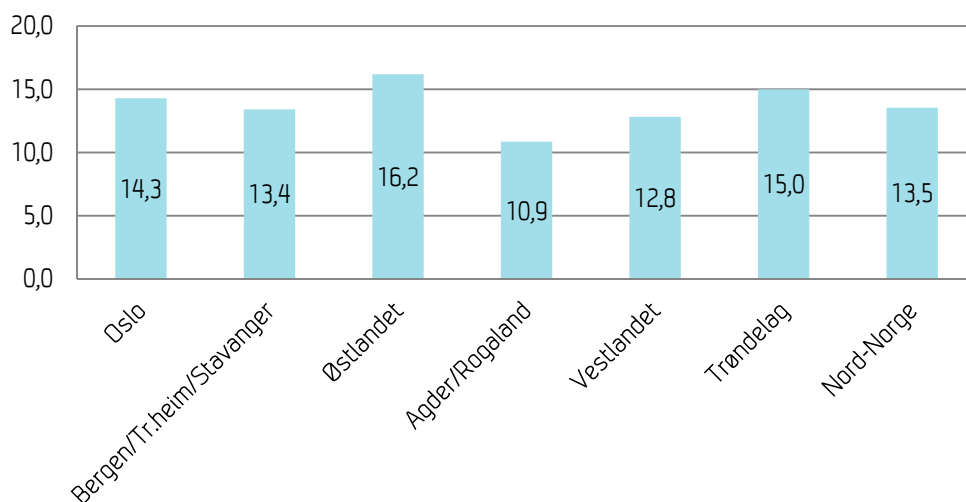
I trøndelagsfylkene er bilandelen for fritidsreiser den høyeste i landet (60 %). Gangandelen er midt på treet (32 %), mens kun 2 % av fritidsreisene er kollektivreiser. Nord-Norge skiller seg ikke nevneverdig fra Trøndelag, men har en noe lavere bil-, gang- og sykkelandel (henholdsvis 59 %, 31 % og 3 %), og en litt høyere andel reiser med fly og rutebåt.

### Reiselengde

De som er bosatt på Østlandet (utenom Oslo) er de som i gjennomsnitt har de lengste daglige fritidsreisene. Figur 32 viser at deres reiser i snitt er ca. 16 km, mens de som bor i Trøndelag (unntatt Trondheim) har nest lengst reiser med 15 km. Deretter kommer Oslo og Nord-Norge med et snitt på 14 km, mens de øvrige storbyene og Vestlandet i snitt har reiser på litt over 13 km. Folk bosatt i Agderfylkene og Rogaland (unntatt Stavanger) er de som har kortest fritidsreiser, med et gjennomsnitt på 11 km. Det er imidlertid kun resultatene fra Agder/ Rogaland og Østlandet som skiller seg signifikant ut fra landsgjennomsnittet på 14 km.

Hva disse forskjellene i reiselengde skyldes er vanskelig å si. Vi finner ikke noen klar tendens til at variasjon i reiselengde sammenfaller med f.eks. bilbruk, selv om vi ser at de som reiser lengst (Østlandet og Trøndelag) også har en relativt høy andel reiser med bil (jf. Figur 31). Det er heller ikke slik at de som bor på Østlandet har en høyere andel reiser som er hytteturer eller andre ferie-/ fritidsreiser som kan forventes å være lange, enn de som bor i Agder og Rogaland (jf. Figur 30). Det ser imidlertid ut til at når de først reiser på ferie, reiser de gjerne lange strekninger. I Trøndelag har folk en noe høyere andel hytteturer enn i øvrige deler av landet, som kan bidra til å forklare hvorfor også de har relativt lange fritidsreiser.

**Daglige fritidsreiser etter bosted og reiselengde, 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=21266].

Figur 32: Reiselengde daglige fritidsreiser etter bosted, 2009. Gjennomsnitt.

Det kunne være naturlig å tenke seg at de som bor i de største byene har lengre avstander til sine fritidsaktiviteter enn de som bor i mindre urbane strøk, på grunn av lengre avstander til sentrum, muligheten til å velge fritidsaktiviteter i andre bydeler, og de muligheter et bedre utbygd kollektivtilbud gir for de yngste. Vi finner imidlertid ingen slik klar urban/rural-dimensjon når vi ser på den geografiske spredningen i reiselengde – verken Oslo eller de tre andre storbyene avviker fra landsgjennomsnittet hva reiselengde angår.

Det kan derfor se ut til at folk i storbyene er like nærmiljøorienterte i sin fritidsbruk som de som bor andre steder.

### 3.6.7 Husholdningsstruktur

Reisevaneundersøkelsene gir også muligheter for å se på hvordan fritidsreisene varierer med hvilken type husholdning man tilhører. Vi har valgt å dele inn husholdningene etter hvorvidt man selv er barn eller voksen, om husholdningen består av én eller to samboende voksne, og om det er barn i husholdningen. Dette resulterer i at intervjuobjektene er kategorisert i åtte husholdningstyper:

- Barn (13-17 år) i hushold med én forelder/ foresatt
- Barn (13-17 år) i familie med to foreldre/ foresatte
- Hjemmeboende voksne (18 år eller eldre)
- Enslig voksen uten barn
- Enslig voksen med barn
- Par uten barn
- Par med barn
- Flere voksne

Meland (1992) gjennomførte tidlig på 90-tallet en studie av husholdningsstruktur og reiseatferd, med data fra den husholdningsbaserte reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i Trondheim i 1990. I denne studien så hun på reisemønsteret i hele husholdningen samtidig. Dette ga flere interessante funn, bl.a. i forhold til transportmiddelfordeling innad i familier. En slik analyse har ikke vært mulig å gjennomføre med utgangspunkt i de nasjonale reisevaneundersøkelsene i vår analyse, fordi kun ett medlem av hver husholdning er intervjuet om sin reiseaktivitet i disse undersøkelsene.

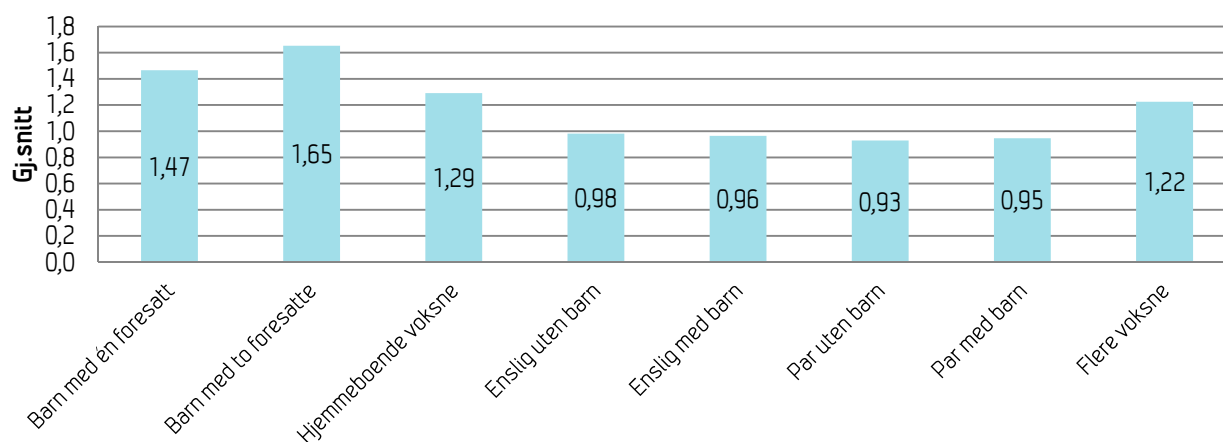
#### *Reiseomfang*

Figur 33 viser at det er forskjeller i reiseaktivitet blant personer som tilhører ulike husholdningstyper. Vi legger særlig merke til at barn som bor med to foreldre/ foresatte har noe flere fritidsreiser enn barn som bor med én forelder/ foresatt<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> p<0,05

### Gjennomsnittlig antall daglige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=22142].

Figur 33: Antall daglige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009. Gjennomsnitt.

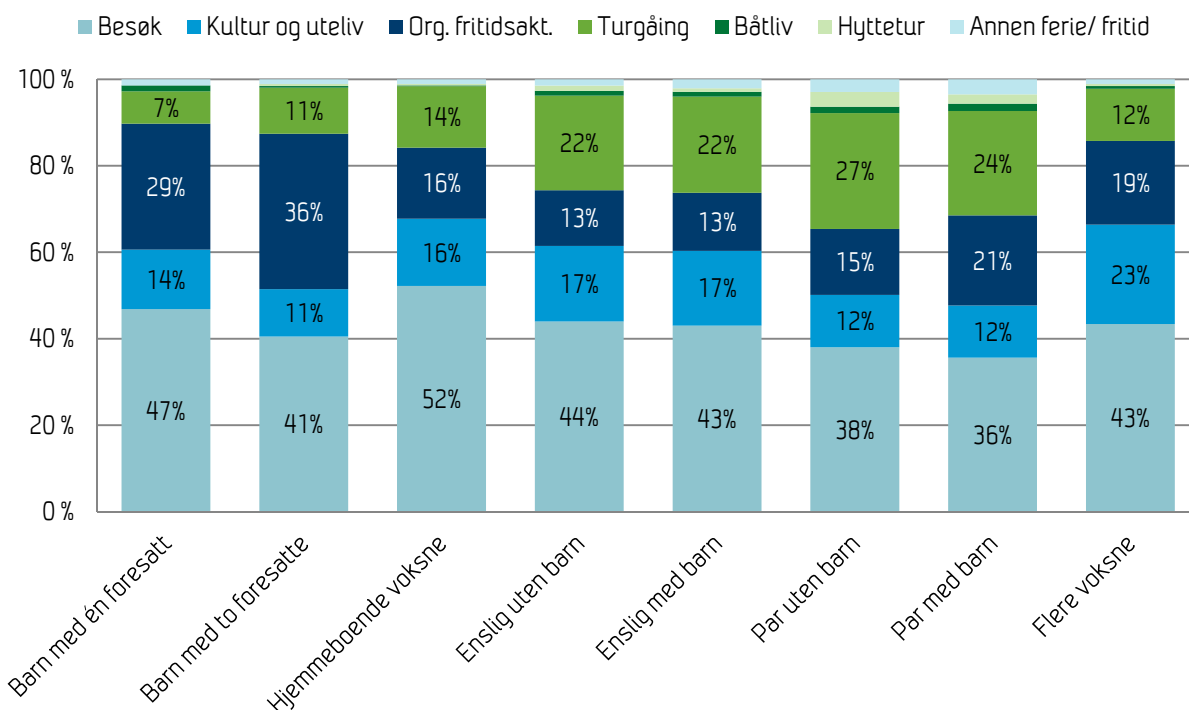
Figuren viser videre at blant de voksne er det de som bor hjemme hos foreldre og de som bor sammen med flere andre voksne som har flest fritidsreiser. Dette kan forklares av at disse gruppene har et betydelig innslag av unge mennesker, med en gjennomsnittsalder på henholdsvis 23 og 28 år. Til sammenligning er gjennomsnittsalderen i gruppen enslig uten barn og par uten barn 53 og 56 år, fordi mange i disse kategoriene er eldre. Dette gjenspeiles også i reiseaktiviteten. Dersom vi utelukker de som er 45 år eller eldre fra analysen, ser vi at enslige uten barn har flere daglige fritidsreiser enn enslige med barn, mens reiseaktiviteten blant par med og uten barn er nokså lik (se vedlegg 1).

#### Reiseformål

Reiseformål varierer også med type hushold. Figur 34 viser at barn med én foresatt har en større andel besøksreiser enn barn med to foresatte (henholdsvis 47 og 41 %). I absolutt antall reiser er det imidlertid ingen signifikant forskjell mellom disse kategoriene for dette reiseformålet<sup>23</sup>. De som bor sammen med to foreldre har imidlertid signifikant flere reiser til og fra organiserte fritidsaktiviteter enn barn med enslig forelder, og flere reiser knyttet til turgåing og hytteturer.

<sup>23</sup> Barn med én forelder har i gjennomsnitt 0,68 besøksreiser per dag, mens barn med to foreldre har 0,67 slike reiser (p=0,82)

### Daglige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet og reiseformål, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=22835].

Figur 34: Reiseformål daglige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent.

Ser vi på de voksne, er det særlig de som er hjemmeboende som skiller seg ut med flest besøksreiser (52 %). De som bor sammen med flere voksne i kollektiv har en høyere andel reiser i forbindelse med kultur og uteliv enn de øvrige gruppene (23 %). Både hjemmeboende voksne og de som bor i kollektiv har en markant lavere andel turgåing blant sine fritidsreiser enn enslige og par.

Par med barn og par uten barn er nokså like i sin fordeling av reiseformål. De som har barn har imidlertid en signifikant høyere andel reiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter, mens par uten barn har en noe høyere andel turgåing.

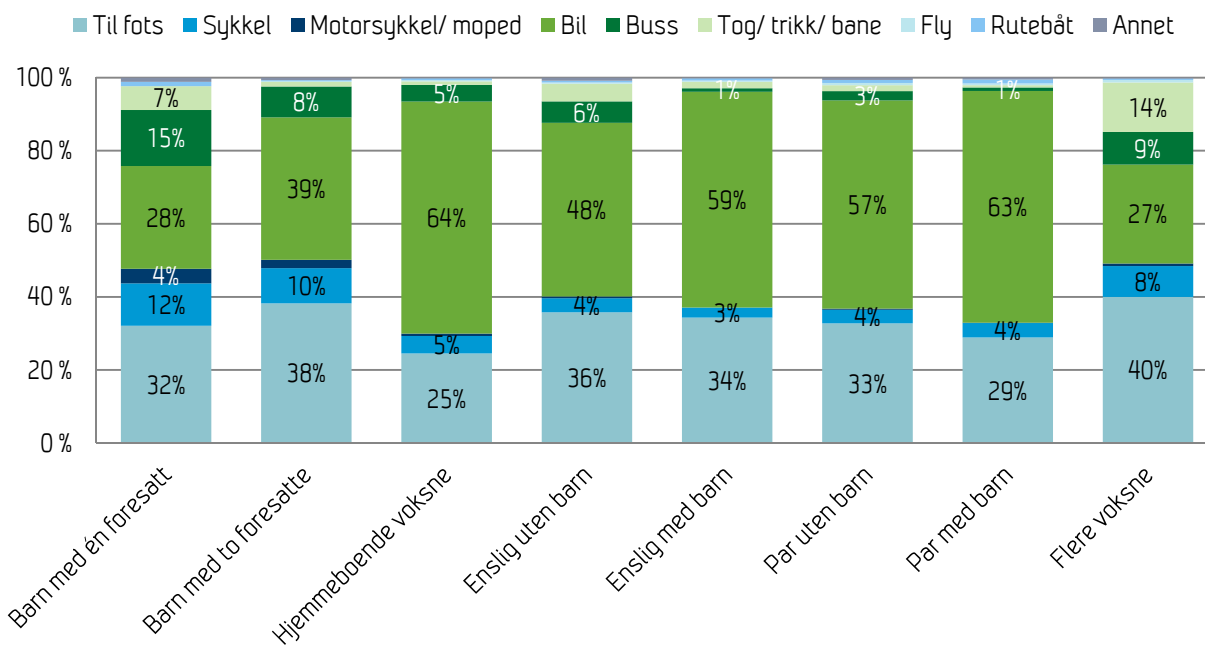
#### Reisemåte

Også når det gjelder fremkomstmåte er det ulikheter mellom personer tilhørende ulike husholdningstyper. Figur 35 viser at blant barna består den største forskjellen i at de som bor med to foreldre kjører bil på 39 % av sine fritidsreiser, mens tilsvarende tall for de som bor med én forelder er 28 %. Det er altså en forskjell på 11 prosentpoeng. Barn med to foreldre går også mer enn de med enslig forsørger (henholdsvis 38 og 32 %). Til gjengjeld er barn med én forelder hyppigere brukere av kollektivtransport – både buss og skinnegående transportmidler (til sammen 23 % av reisene, mot 9 % blant barn med to foreldre).

De hjemmeboende voksne er de som kjører mest bil på sine fritidsreiser – de bruker bil på 64 % av reisene. Dette kan skyldes at de har tilgang til familiebil enten som sjåfør selv eller som passasjer, eller at de ved å bo hjemme har bedre råd til egen bil. I motsatt ende av skalaen finner vi de som bor sammen med flere voksne, her brukes bil bare på 27 % av reisene. Derimot er gangandelen høy (40 %), i likhet med kollektivandelen (15 %) og sykkelandelen (8 %). Sannsynligvis kan dette delvis forklares med at mange av

de som bor i husholdning med flere voksne er studenter og bor i de største byene, og dermed har bedre tilgang på kollektivtrafikk, mens de som bor hjemme hos sine egne foreldre i større grad er bosatt andre steder i Norge.

### Daglige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet og reisemåte, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=22823].

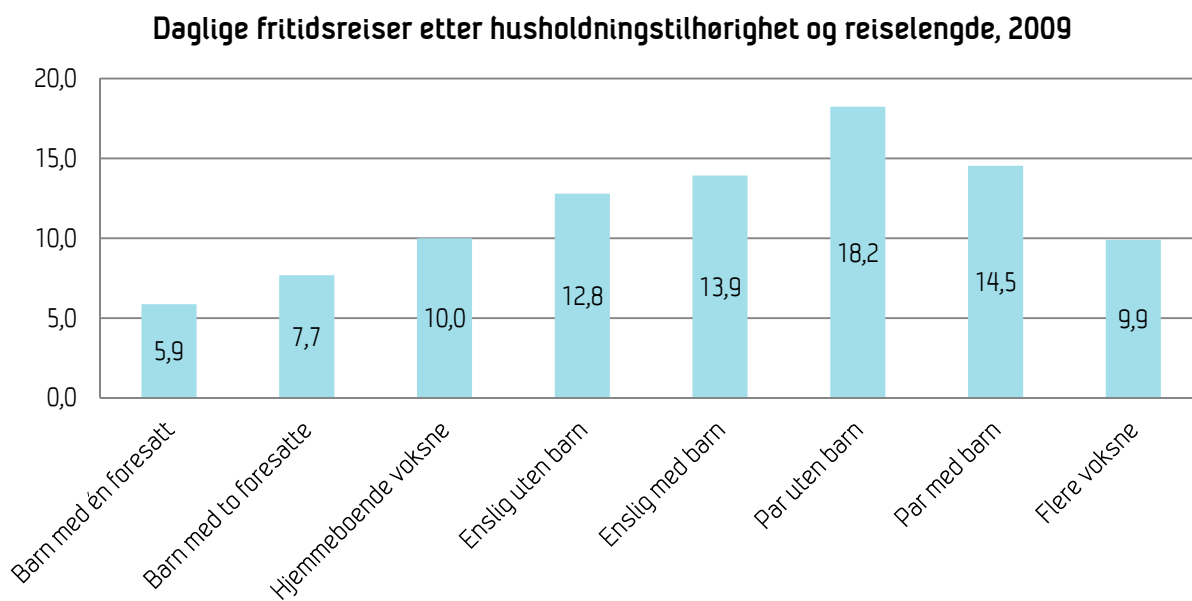
Figur 35: Reisemåte daglige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent.

Videre viser Figur 35 at enslige med barn har en lavere andel bilreiser (48 %) og en høyere andel kollektivreiser (11 %) enn både enslige med barn og par med og uten barn. Par med barn har på sin side en høy andel bilreiser (63 %) og en lav gangandel (29 %).

### Reiselengde

Par uten barn er de som reiser lengst på fritidsreiser (se Figur 36). Deres fritidsreiser er i gjennomsnitt litt over 18 km lange. Par med barn reiser også relativt langt, med et gjennomsnitt på 14,5 km. Enslige med barn reiser i gjennomsnitt 14 km, enslige uten barn 13 km, mens hjemmeboende voksne og de som bor sammen med flere voksne reiser i snitt 10 km på sine fritidsreiser.

Blant barna har de som bor sammen med to foreldre signifikant lengre fritidsreiser enn de som bor med en enslig forsørger. Dette kan skyldes at de som bor med to foreldre har en høyere andel hytteturer som ofte medfører reising over lengre avstander.



Antall observasjoner: 2009 [n=22835].

Figur 36: Reiselengde daglige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009. Gjennomsnitt.

### 3.7 Hovedtrekk – daglige fritidsreiser

I denne rapporten har vi presentert analyser av fritidsreiser i Norge ved hjelp av tall fra reisevaneundersøkelsene i 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Rapporten har fokusert på variasjoner i befolkningen i forhold til reiseomfang, formål med reisene, reisemåte og reiselengde.

I dette delkapitlet gis en oppsummering av disse funnene.

#### 3.7.1 Reiseomfang

Tabell 11 oppsummerer reiseomfanget i årene 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009, i ulike demografiske og sosioøkonomiske grupper i befolkningen.

Tabellen viser for det første at reiseomfanget i befolkningen gikk ned på 1990-tallet, for så å øke igjen på 2000-tallet. I 2009 var antallet fritidsreiser tilbake på omtrent samme nivå som i 1992. Nedgangen på 1990-tallet skjedde i alle grupper, altså var det en generell tendens til mindre reiseaktivitet i samfunnet. Det er nærliggende å tro at dette kan ha med økonomiske konjunkturer å gjøre, på den måten at vi har færre fritidsreiser når vi har mindre å rutte med.

For det andre viser Tabell 11 at for hele perioden sett under ett, var det størst nedgang i fritidsreiseaktiviteten til barn og unge, mens de eldste hadde noe flere fritidsreiser i 2009 enn i 1992. Barn og unge reiser altså mindre på fritiden enn før, mens eldre reiser mer. Det er imidlertid fortsatt barn og unge som har flest fritidsreiser.

Videre har det skjedd et skifte ved at mens menn hadde flest fritidsreiser i 1992, er det nå kvinner som har flest. Vi har tidligere vist at det er hovedsakelig reiser i forbindelse med besøk og organiserte fritidsaktiviteter kvinner har flere av enn menn.



Tabell 11: Antall daglige fritidsreiser, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Gjennomsnitt.

	1992	1998	2001	2005	2009
<b>Personer i utvalget (n)</b>	6000	6061	11897	17514	22316
<b>Personer med daglig fritidsreise (%)</b>	46 %	47 %	40 %	48 %	50 %
<b>Antall daglige fritidsreiser i utvalget</b>	6209	5495	16239	10711	23032
<b>Antall daglige fritidsreiser per person (gjennomsnitt)</b>	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0
<b>Kjønn</b>					
Menn	1,1	0,9	0,9	1,0	1,0
Kvinner	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1
<b>Alder</b>					
13-17 år	1,8	1,5	1,5	1,6	1,6
18-24 år	1,5	1,3	1,1	1,3	1,3
25-34 år	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1
35-44 år	1,0	0,8	0,8	0,9	1,0
45-54 år	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9
55-66 år	0,8	0,7	0,8	0,9	0,9
67 år+	0,7	0,6	0,7	0,8	0,8
<b>Utdanning</b>					
Grunnskole		0,7		0,7	0,7
Videregående, yrkesfag		0,8		0,9	0,9
Videregående, allmenn		0,8		0,9	1,0
Høyskole/universitet, lav grad		0,9		1,0	1,0
Høyskole/universitet, høy grad		0,9		1,1	1,0
<b>Bosted</b>					
Oslo	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0
Bergen, Trondheim, Stavanger	1,1	1,0	1,0	1,1	1,0
Østlandet	1,0	0,9	0,8	1,0	1,0
Agder/Rogaland	1,2	0,9	1,0	1,1	1,2
Vestlandet	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0
Trøndelag	1,1	1,0	0,8	1,0	1,1
Nord-Norge	1,1	0,9	1,0	1,0	1,1
<b>Yrkesaktivitet</b>					
Barn	1,8	1,5	1,5	1,6	1,6
Yrkesaktiv	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0
Student/vernepliktig	1,6	1,2	1,1	1,3	1,3
Pensjonist	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8
Ufør/arb.ledig/hjemmeværende	1,0	0,9	0,9	1,1	0,9

Tabellen fortsetter på neste side

	1992	1998	2001	2005	2009
<b>Husholdets inntekt</b>					
<100 000				1,1	1,1
100-199 000				0,8	0,9
200-299 000				0,9	0,9
300-399 000				1,0	1,0
400-499 000				1,0	0,9
500-599 000				1,0	1,0
600-699 000				1,0	1,0
>700 000				1,0	1,1
<b>Husholdningstilhørighet</b>					
Barn med én foresatt					1,47
Barn med to foresatte					1,65
Hjemmeboende voksne					1,29
Enslig uten barn					0,98
Enslig med barn					0,96
Par uten barn					0,93
Par med barn					0,95
Flere voksne					1,22

### 3.7.2 Reiseformål

Det er til dels store forskjeller i hva slags fritidsreiser personer i ulike deler av befolkningen foretar.

#### *Besøk*

Besøk utgjør rundt 40 % av fritidsreisene, og er som sådan det mest vanlige reiseformålet. Det er imidlertid en trend til at denne andelen synker. Dette kan skyldes at man i større grad treffes ute på kafé eller andre steder, fremfor hjemme hos hverandre. Det er også mulig at økt bruk av kommunikasjonsteknologi gjør at vi reiser mindre på besøk hos hverandre. I kapittel 3.6 fant vi at følgende grupper reiser mest på besøk:

- Kvinner
- Barn og unge, men også eldre
- Studenter og hjemmeværende
- De med lav utdanning
- De som bor i ikke-urbane strøk (altså utenom de fire største byene)
- Barn i hushold med én forelder/ foresatt
- Voksne som bor hjemme hos foreldre

#### *Kultur og uteliv*

Kultur og uteliv er en formålskategori som omfatter mange aktiviteter, som kafé-/ restaurantbesøk, konserter, kino, teater, sportsarrangement mm. Det er spesielt unge voksne og studenter som har en høy andel slike reiser, og de er også mer utbredt i storbyene enn ellers i landet. Videre har personer med høy utdanning den høyeste andelen slike reiser.

### *Organiserte fritidsaktiviteter*

Andelen reiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter har økt fra 11 % i 1992 til 19 % i 2009. I 2009 var det barn og unge som hadde klart høyest andel av reiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter. Blant de som er voksne er det de med høyest utdanning som har flest slike reiser. Kvinner har flere reiser til og fra organiserte fritidsaktiviteter enn menn, og det er også mest utbredt i storbyene utenom Oslo.

### *Turgåing*

Når det gjelder turgåing, er det de over 45 år som har størst andel slike reiser. Det er også mer utbredt blant de som er hjemme på dagtid enn blant de som er skoleelever, studenter og yrkesaktive. Videre er det de med lavest og høyest utdanning som går mest tur, i motsetning til de med videregående skole. Til slutt er det mer turgåing blant fritidsreiser på Vestlandet enn i resten av landet.

### *Båtliv*

Reiser i forbindelse med båtliv er mest utbredt blant menn, middelaldrende og yrkesaktive. Det er også en sammenheng med inntekt. Vi finner mest båtliv på Vestlandet og i Agderfylkene, som er landsdelene hvor flest har tilgang til båt. Det er også en stor andel mennesker som har tilgang til båt i Nord-Norge, men det kan være at denne ikke brukes like ofte i fritidssammenheng som lenger sør i landet.

## **3.7.3 Reisemåte**

Som tidligere nevnt er det et viktig mål for myndighetene å legge til rette for at flere går og sykler fremfor å bruke bil. Derfor er det naturlig å se på hvilke grupper i befolkningen som går til sine fritidsaktiviteter, og hvem som bruker bil. I følge våre analyser er det de yngste og de eldste som går mest, mens de som er i alderen 35-74 år er de som kjører mest bil. Vi har også vist at kvinner går mer enn menn. Enslige uten barn går vesentlig mer enn par med barn, og de som bor i kollektiv går mer enn de som bor hjemme hos foreldre i voksen alder. Geografisk sett er det en markant høyere gangandel blant de som bor i Oslo og på Vestlandet enn de som bor i Trøndelag (unntatt Trondheim), på Østlandet for øvrig og i Nord-Norge.

Vi har også sett at inntekt spiller en rolle i forhold til hvorvidt man går eller ikke. Bilandelen øker med økende inntekt, noe som kan skyldes bedre tilgjengelighet til bil på den ene siden, og mindre tid på den andre siden (å gå er som kjent som regel mer tidkrevende enn å kjøre bil). Tidsfaktoren kan også være med på å forklare hvorfor par med barn, som ofte har et travelt hverdagsliv, kjører mer bil enn de som er enslige uten barn.

Det må understrekes at det kan være underliggende forhold ved disse variablene som det ikke er kontrollert for i denne analysen.

Det er naturlig å anta at mye av variasjonen i reisemåte skyldes ulik avstand til de fritidsaktivitetene man deltar på. Barn og unge er en gruppe som er spesielt nærmiljøfokusert, derfor er det heller ikke så rart at de går mye fremfor å sitte på i bil eller bruke andre transportmidler. Av korte reiser i nærmiljøet foretas hele 85 % til fots blant unge i alderen 13-17 år (Statens vegvesen, 2011). Dette betyr at det å ha fritidsaktiviteter i nærmiljøet er viktig for å beholde en høy gangandel. Den fortettingen vi ser av bymiljøene vil således være positivt, i den grad det fører til at det lokale fritidstilbudet forsterkes<sup>24</sup>. Den store veksten i de største

<sup>24</sup> Befolkningen i Oslo, Bergen, Stavanger/ Sandnes, Trondheim, Fredrikstad/Sarpsborg og Drammen økte med 23 prosent i perioden 2002-2011, mens arealene økte med 20 prosent. Fortettingen var dermed sterkere enn arealveksten, og arealbrukseffektiviteten steg fra i gjennomsnitt 2 386 innbyggere per kvadratkilometer til 2 640 innbyggere per kvadratkilometer. Til sammenlikning var befolkningstettheten i de øvrige tettstedene snaut 1 250 innbyggere per kvadratkilometer, eller under halvparten av de største byene.

bykommunene kan også bidra til en høyere gangandel<sup>25</sup>. Tidligere i rapporten har vi vist at gangandelen i Oslo er blant de høyeste i landet.

Videre kan vi anta at variasjoner i reisemåte i noen grad skyldes hensyn til egen helse og til miljø. For eksempel kan det hende at kvinner er mer opptatt av disse tingene enn menn, slik at de i større grad prøver å legge til rette for å kunne gå i stedet for å bruke bil. Vi har imidlertid ikke hatt tilgang til data som kan støtte eller avkrefte denne hypotesen, slik at dette er et spennende tema for videre forskning ved en senere anledning.

### 3.7.4 Reiselengde

Tabell 12 oppsummerer gjennomsnittlig reiselengde på daglige fritidsreiser og andelen korte turer (dvs. 3 km eller kortere) i ulike demografiske og sosioøkonomiske grupper i befolkningen. Tabellen viser for det første at barn har en vesentlig kortere reiselengde enn voksne, som vi var inne på i forrige avsnitt. Dessuten ser vi at den gjennomsnittlige reiselengden øker med økende inntekt<sup>26</sup>. Dette skyldes at de som tjener best reiser mer på lange turer enn de som har lav inntekt.

For det andre viser tabellen at andelen korte turer er størst blant kvinner, barn, lavt utdannede, de som bor i Oslo eller på Vestlandet, studenter, de med lav inntekt og de som bor sammen med flere voksne. Disse gruppene er også de som har høyest gangandel, men det er vanskelig å si om de velger fritidsaktiviteter i nærmiljøet fordi de ikke kan kjøre bil, eller om de ikke kjører bil fordi de kan komme seg til sine fritidsaktiviteter til fots.

Tabell 12: Gjennomsnittlig reiselengde på daglige fritidsreiser og andel korte turer (< 3 km), 2009.

	Ant. km. (gj.snitt per reise)	Andel korte turer (< 3km)
<b>Antall reiser (n)</b>	20813	9773
<b>Alle</b>	14,2	47 %
<b>Kjønn</b>		
Menn	14,9	45 %
Kvinner	13,4	49 %
<b>Alder</b>		
13-17 år	7,9	61 %
18-24 år	11,9	51 %
25-34 år	16,2	44 %
35-44 år	13,7	45 %
45-54 år	17,2	41 %
55-66 år	17,1	41 %
67-74 år	14,4	43 %
75 år og eldre	12,3	55 %

Tabellen fortsetter på neste side

<sup>25</sup> I følge SSB økte antall bosatte i Oslo, Bergen, Stavanger/ Sandnes, Trondheim, Fredrikstad/Sarpsborg og Drammen med 57 000 personer fra 2009 til 2011. Dette utgjør 48 prosent av veksten i alle landets tettsteder totalt sett.

<sup>26</sup> De som er i inntektskategorien under 100 000 kr per år er for en stor del studenter og er holdt utenfor.

	Ant. km. (gj.snitt per reise)	Andel korte turer (< 3km)
<b>Antall reiser (n)</b>	20813	9773
<b>Alle</b>	14,2	47 %
<b>Utdanning</b>		
Grunnskole	14,2	61 %
Videregående, yrkesfag	15,9	43 %
Videregående, allmenn	15,1	51 %
Høyskole/universitet, lav grad	13,9	47 %
Høyskole/universitet, høy grad	18,1	46 %
<b>Bosted</b>		
Oslo	14,3	50 %
Bergen, Trondheim, Stavanger	13,4	47 %
Østlandet	16,2	44 %
Agder/Rogaland	10,9	47 %
Vestlandet	12,8	52 %
Trøndelag	15,0	44 %
Nord-Norge	13,5	49 %
<b>Hovedaktivitet</b>		
Barn	7,9	61 %
Yrkesaktiv	12,0	43 %
Student/vernepliktig	15,9	51 %
Pensjonist	14,0	47 %
Ufør/arb.ledig/hjemmeværende	13,7	46 %
<b>Husholdningens inntekt</b>		
<100 000	13,5	52 %
100-199 000	10,4	61 %
200-299 000	12,0	52 %
300-399 000	13,4	47 %
400-499 000	13,3	46 %
500-599 000	13,6	46 %
600-699 000	14,5	42 %
>700 000	16,3	43 %
<b>Husholdningstilhørighet</b>		
Barn med én foresatt	5,9	57 %
Barn med to foresatte	7,7	61 %
Hjemmeboende voksne	10,0	46 %
Enslig uten barn	12,8	49 %
Enslig med barn	13,9	47 %
Par uten barn	18,2	42 %
Par med barn	14,5	43 %
Flere voksne	9,9	63 %

## 4 Lange fritidsreiser

Dette kapitlet er viet lange fritidsreiser i de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Hovedfokuset vil ligge på reisevaneundersøkelsen fra 2009 (RVU2009). I reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser *lange reiser* til reiser i Norge lenger enn 100 km, og reiser til utlandet uavhengig av reiselengde. Videre referer lange *fritidsreiser* til lange reiser som har ett av følgende tre formål: i) ferie- og fritidsreise, ii) hyttetur, og iii) privat besøk hos familie eller venner.

Selv om hovedfokuset i denne rapporten ligger på fritidsreiser fra reisevaneundersøkelsen i 2009, vil det også for de lange fritidsreisene trekkes frem sammenlignbart materiale fra reisevaneundersøkelsene i 1992, 1998, 2001 og 2005. I tilfeller der tidligere reisevaneundersøkelsene trekkes frem, er det viktig å ha i mente at definisjonen på en lang fritidsreise kan variere mellom undersøkelsene. Tabell 13 gir en oversikt over ulike definisjoner av lange fritidsreiser i de ulike undersøkelsene.

Tabell 13: Underkategorier av lange fritidsreiser, 1992-2009

1992	1998	2001	2005	2009
Fritid/fornøyelse Ferie/helg Besøk	Ferie/fritidsreiser Besøk	Ferie/fritidsreiser Besøk	Ferie/fritidsreiser Besøk (privat besøk hos familie, venner)	Ferie- og fritidsreiser Hyttetur Privat besøk

Ulike definisjoner skyldes for det første at kriterier for å definere en reise som *lang* har variert fra én undersøkelse til en annen. For det andre har inndelingen av reiseformål ved lange reiser variert mellom undersøkelsene. Det betyr definisjonen av *fritid* vil variere. Særlig skiller undersøkelsen fra 1992 og 2009 seg fra de øvrige. Lange fritidsreiser for 1992 inkluderer kategoriene *fritid/fornøyelse*, *ferie/helg*, og *besøk*, mens lange fritidsreiser i 2009 inkluderer kategorier *ferie- og fritidsreiser*, *hyttetur* og *privat besøk*.

Tabellen over viser hvilke formål som i denne rapporten er definert som fritidsformål. I et forsøk på å gjøre datamaterialet sammenlignbart, vil alle reiser i forbindelse med besøk i analysene samles i én gruppe, med øvrige reiser med ferie- og fritidsformål i den andre gruppen. Dette og de neste kapitlene skal i det videre gjøre rede for lange fritidsreiser i den norske befolkningen samt variasjoner mellom ulike befolkningsgrupper.

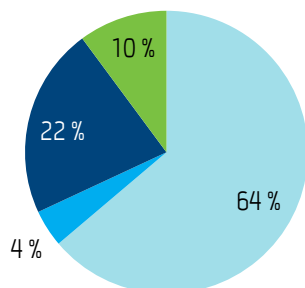
### 4.1 Omfanget av lange fritidsreiser

I overkant av halvparten av personene i reisevaneundersøkelsen 2009 oppga at de i registreringsperioden (siste 30 dager) hadde hatt én eller flere lange reiser. De aller fleste av disse lange reisene (69 %) var fritidsreiser. Det vil si at til sammen 36 % av respondentene hadde en eller flere lange fritidsreiser i løpet av registreringsperioden.

Fritidsreiser er her definert med utgangspunkt i reiseformål. Lange fritidsreiser referer til reiser på mer enn 100 km, hvis oppgitte formål er ferie og fritid, hyttetur eller privat besøk hos familie og venner. Det er disse respondentene og disse reisene som i all hovedsak utgjør grunnlaget for dette kapitlet.

Personer som har hatt lange fritidsreiser i perioden, har i gjennomsnitt gjennomført 2,57 reiser. Dette inkluderer også hjemreiser. Dersom man også tar personer som ikke har gjennomført en lang fritidsreise i løpet av perioden, er det gjennomsnittlige antallet lange fritidsreiser 0,93 per person. Multiplisert med antall måneder som inngår i et år, betyr dette at nordmenn i gjennomsnitt foretar 11,1 lange fritidsreiser i løpet av et år. Dette omfatter både reisen fram til målet for utflukten, og reisen tilbake til hjemmet. Dersom ikke noe annet er presisert, omfatter alle resultatene i dette kapitlet den samlede reiseaktiviteten knyttet til lange fritidsreiser, dvs. både utreise og hjemreise. Unntatt er analysene knyttet til reisemål.

■ Ingen reise ■ 1 reise ■ 2 reiser ■ >2 reiser

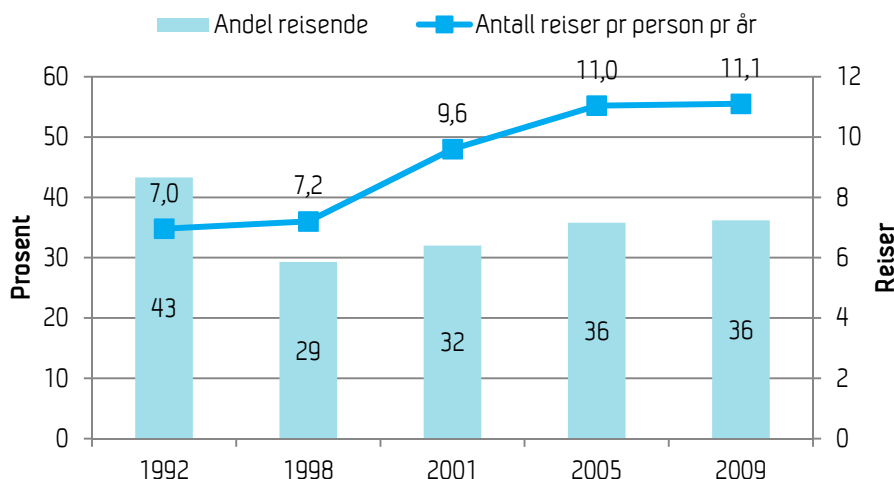


Antall observasjoner: 2009 [n=23316].

Figur 37: Antall lange fritidsreiser per person i 2009, prosent

De fleste (60 %) som har gjennomført lengre fritidsreiser, har gjennomført to reiser. Den nest største gruppen er personer som har gjennomført 4 reiser (14 %). Dette skyldes at registreringene gjelder enkeltreiser. Det vil si at en tur-retur reise vil telle som to reiser. Gruppen som har gjennomført én reise, utgjør 12 %.

### Reiseaktivitet lange fritidsreiser, 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=6000], 1998 [n=6061], 2001 [n=11897], 2005 [n= 17514] og 2009 [n=23316].

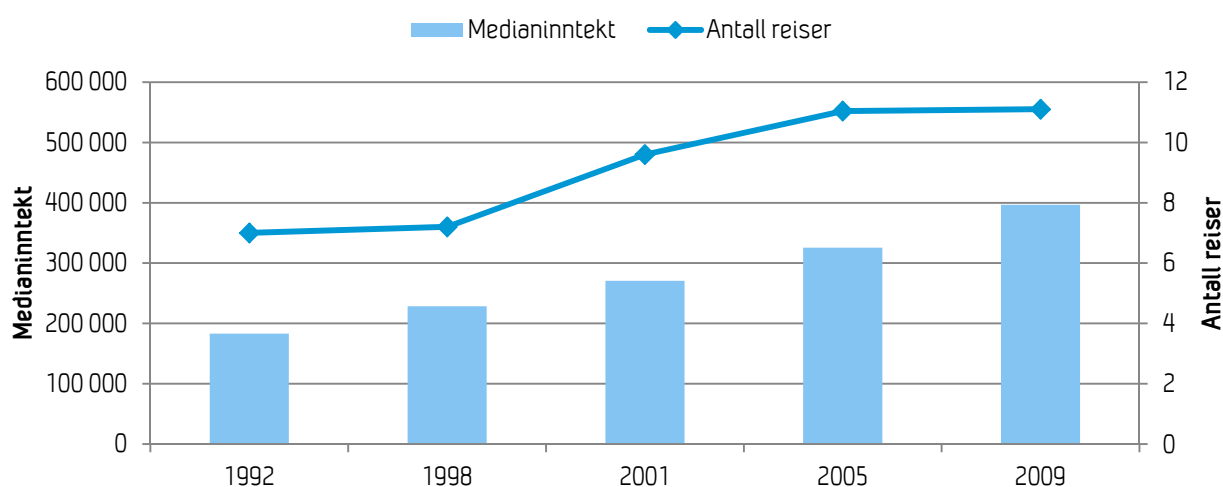
Figur 38: Andel med lang fritidsreise i registreringsperioden, og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per person og år, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009

Fritidsreiser har det siste tiåret utgjort om lag 70 % av nordmenns lange reiser. En større andel av befolkningen foretar imidlertid lange fritidsreiser enn tidligere, samtidig som nordmenn foretar flere lange fritidsreiser i løpet av et år. Figur 38 viser hvor stor andel av befolkningen som gjorde en lang fritidsreise i årene 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009, og hvor mange lange fritidsreiser nordmenn gjennomførte i gjennomsnitt disse årene. Gjennomsnittet inkluderer også personer som ikke foretok en lang fritidsreise. Figur 38 viser at om lag 43 % av nordmenn hadde gjennomført én eller flere lange fritidsreiser i 1992. Dette

året skiller seg dermed vesentlig fra de andre, hvilket kan skyldes at registreringsperioden i 1992 var 3 måneder i stedet for 1. Dette kan medføre at personer som svært sjelden foretar lange fritidsreiser fanges opp i denne undersøkelsen, men ikke i senere reisevaneundersøkelser.

Figur 38 viser videre at andelen med en lang fritidsreise har økt i perioden 1998-2009. Mens 29 % av befolkningen hadde minst én lang fritidsreise i 1998, gjelder dette 36 % i 2009. Dette gjenspeiles også i antallet fritidsreiser per person. Figur 38 viser også gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per person per år mellom 1992 og 2009. Figuren viser at det har vært en tydelig økning i løpet av perioden, og at den hovedsakelige økning har skjedd mellom 1998 og 2005<sup>27</sup>. Mens nordmenn i gjennomsnitt foretok i overkant av 7 lange fritidsreiser i 1998, foretok de 11 lange fritidsreiser i 2005 og 2009.

**Medianinntekt i hushold og antall lange fritidsreiser i året, 1992-2009**



Kilde inntekt: SSB<sup>28</sup>

Figur 39: Medianinntekt og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per år, 1992-2009.

Økningen i antall lange fritidsreiser henger sammen med en generell økning i inntektsnivået i samme periode. Figur 39 viser utviklingen i median inntekt etter skatt for alle husholdninger med unntak av personer i studenthusholdninger. Figuren viser også gjennomsnittlig antall gjennomførte lange fritidsreiser per år. Figuren viser at antallet lange fritidsreiser per person per år har økt i takt med inntektsutviklingen samme periode, hvilket tyder på at omfanget av lange fritidsreiser langt på veg er et økonomisk spørsmål.

## 4.2 De lange fritidsreisenes formål

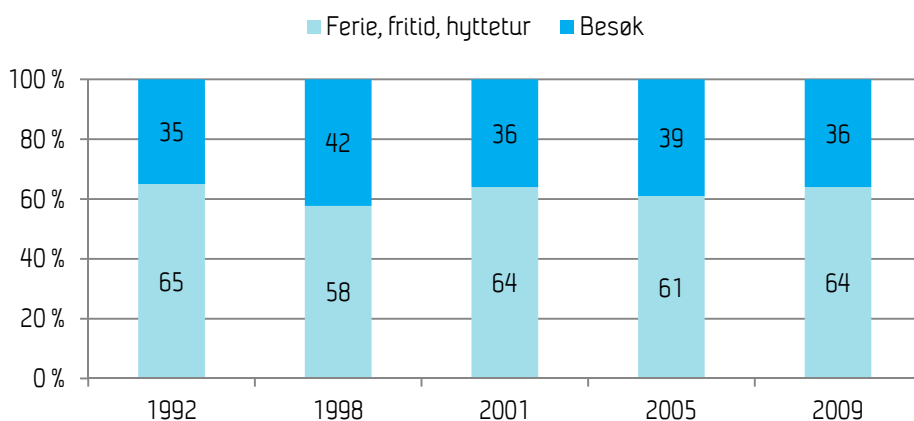
Som tidligere nevnt, inkluderer lange fritidsreiser i de ulike reisevaneundersøkelsene ulike reiseformål. I reisevaneundersøkelsen fra 2009 hadde lange fritidsreiser reiser ett av følgende formål: i) ferie og fritid, ii) hyttetur, og iii) privat besøk hos venner eller familie. Dette året var ferie og fritid formålet ved 46 % av de lange fritidsreisene, mens hytteturer stod for 18 % av reisene. De resterende 36 % av reisene var reiser i forbindelse med privat besøk.

<sup>27</sup> Økning i andel reisende og antall reisende er signifikant ( $p < .05$ ) i perioden 1998-2009.

<sup>28</sup> Hentet fra Tabell: 04751: Inntekt etter skatt for hushald, etter hushaldstype. Median i nominelle kroner. Personer i studenthusholdninger er utelatt.



### Formål ved lang fritidsreise 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=7178], 1998 [n=3627], 2001 [n=9488], 2005 [n=16027], og 2009 [n=20728].

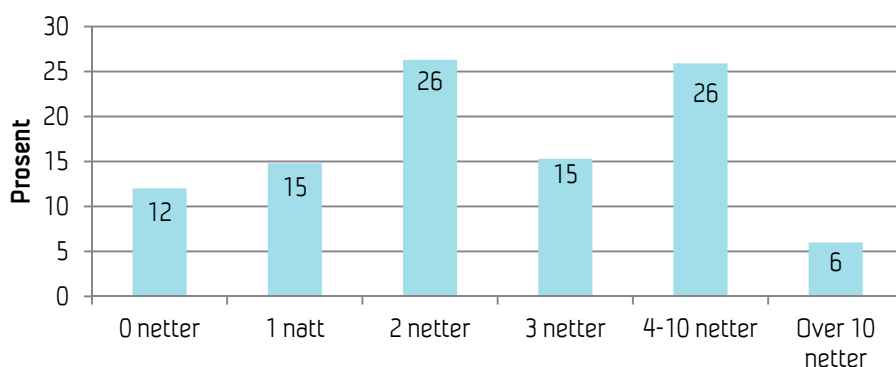
Figur 40: Formål ved lange fritidsreiser, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Prosent.

Figur 40 viser formål ved lange fritidsreiser i perioden 1992-2009. Lange fritidsreiser er definert i henhold til Tabell 13. Figuren viser at andelen lange fritidsreiser som er rene ferie- og fritidsreiser har forholdt seg forholdsvis stabil i perioden. Man må imidlertid være varsom med å vurdere sammenlignbarhet mellom reisevaneundersøkelsene de ulike årene.

### 4.3 Varighet

Varigheten på de lange fritidsreisene varierer stort. Dette skyldes i all hovedsak variasjon i reisemålenes geografiske lokalisering. Den gjennomsnittlige varigheten på en lang fritidsreise var i reisevaneundersøkelsen 2009 3,58 overnattinger. Antall overnattinger varierer imidlertid mellom 0 og 77 netter. Figur 41 viser hvor mange overnattinger som inngår i lange fritidsreiser. Figuren inkluderer kun utreiser, det vil si at alle reiser som ender i eget bosted er utelatt. Figuren viser at man i all hovedsak kan snakke om to store grupper: lange fritidsreiser med 2 overnattinger, og lange fritidsreiser med mellom 4 og 10 overnattinger. Om lag 1 av 4 lange fritidsreiser innebærer 2 overnattinger, mens like mange har mellom 4 og 10 overnattinger. En viss andel (12 %) av de lange fritidsreisene er også dagsturer.

### Varighet lange fritidsreiser 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=10772].

Figur 41: Varighet (antall overnattinger) for lange fritidsreiser, 2009. Prosent.

Varigheten på lange fritidsreiser har i liten grad endret seg mellom 1998 og 2009. Mens 61 % av lange fritidsreiser hadde 1-3 overnattinger i 1998, gjaldt dette 64 % av lange fritidsreiser i 2009 (se Vedlegg 8).

Lengden på reisen henger sterkt sammen med hva slags fritidsreise det er snakk om. For eksempel vil reiser i forbindelse med privat besøk hos venner og familie, ha kortere varighet enn andre reiser. Mens slike reiser utgjør over halvparten av lange fritidsreiser uten overnatting, utgjør de kun 17 % av reiser med over 10 overnattinger. Når det gjelder ferie- og fritidsreiser, som typisk er utenlandsreiser, ser disse ut til å dominere reiser med lang varighet. Hytteturer befinner seg slik i en mellomposisjon, og gjør seg først og fremst gjeldende ved reiser med 2 eller 3 overnattinger<sup>29</sup>.

#### 4.4 Typer lange fritidsreiser

De fleste lange fritidsreiser i reisevaneundersøkelsen 2009, skjedde i tilknytning til helg. Til sammen 62 % av reisene startet på en fredag, lørdag eller søndag. Med utgangspunkt i dagen som reisen startet og reisens varighet (antall overnattinger) kan man identifisere ulike typer av lange fritidsreiser. Tabell 14 viser hvordan lange fritidsreiser fordeler seg mellom ulike reisetypene. Inndelingen inkluderer ikke reiser som ender på eget bosted, fordi det er mest naturlig å ha "utflukt" som analyseenhet for dette temaet. Vi ser derfor kun på utreisene her.

Tabell 14: Antall utreiser fordelt på reisetypene, 2009

	n	%
Dagstur	1262	11,9
Helgetur	3523	33,1
Langhelg	1738	16,3
Løngtur	2053	19,3
Tur i midtuke	1222	11,5
Andre	843	7,9
<b>Totalt</b>	<b>10641</b>	<b>100</b>

Man kan for det første snakke om *dagsturer*. Dagsturer er turer uten overnatting, og foretas oftest på lørdager (23 %) eller på søndager (22 %). Dagsturene er mest synlige i de eldste aldersgruppene (fra 65 år) og foretas hovedsakelig i Norge (83 %) og andre nordiske land (15 %). Dagsturene er den reiseformen som i størst grad er knyttet til privat besøk hos venner eller familie. Til sammen 53 % av dagsturene har dette som formål. Videre er dagsturer minst utbredt blant personer bosatt i Oslo, og mest utbredt blant personer bosatt i Vestfold, Østfold og Nord-Trøndelag.

*Helgeturer* er en annen sentral reisetypen. Helgeturer er reiser som starter fredag eller lørdag, og som avsluttes søndag. Totalt 33 % av lange fritidsreiser i reisevaneundersøkelsen 2009 er helgeturer. Helgeturene er utbredt i de fleste aldersgruppene, men i noe mindre grad i den yngste (12-19 år) og de eldste (over 65 år) gruppene. De aller fleste reisene i denne kategorien ender i Norge (91 %) eller Norden (8 %), og utgjør de reisene med størst innslag av hytteturer. Én av fire helgeturer i undersøkelsen er hytteturer. De øvrige helgeturene fordeles forholdsvis likt mellom ferie- og fritidsreiser og reiser i forbindelse med privat besøk.

Hytteturene er også tydelige blant reiser som foregår over en *langhelg*. Langhelg viser her til lange fritidsreiser med start torsdag, fredag eller lørdag, og som har opptil 4 overnattinger. Turer som foregår over en langhelg har i gjennomsnitt 1,5 overnattinger mer enn ordinære helgeturer, og ender i forhold til både dagsturer og helgeturer i større grad utenfor Norden. Andelene reiser til andre nordiske land er like for

<sup>29</sup> Se Vedlegg 2.

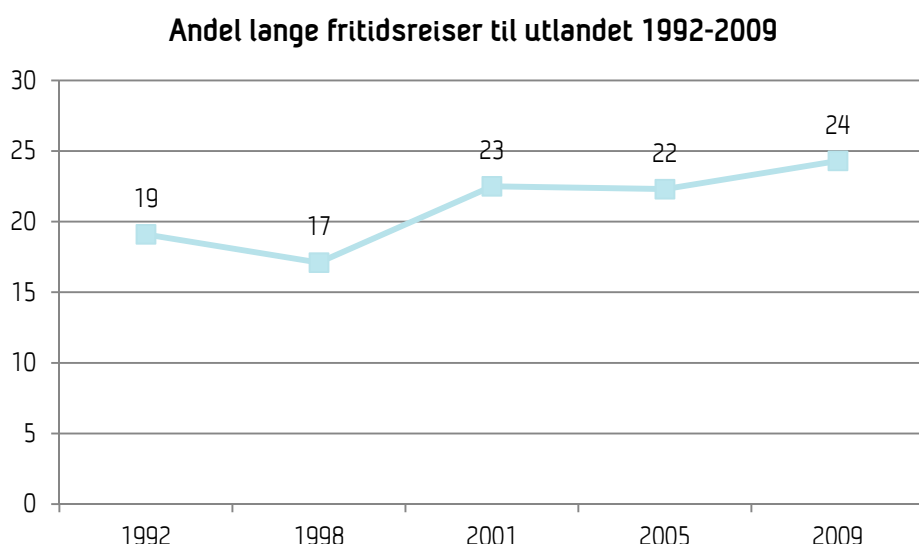
helgereiser og langhelgreiser (9 %), men for langhelgreisene er andelen reiser til Norge lavere (79 %), ettersom reiser til Europa utgjør 11 % av disse reisene. Langhelgreiser er særlig utbredt blant personer bosatt i Bergen, Trondheim eller Stavanger, og minst utbredt blant personer bosatt i Trøndelag utenom Trondheim.

Sist kan man snakke om *langturer*, som har en varighet på 6 overnattinger eller mer. Langturer med minst 6 overnattinger står for 1 av 5 lange fritidsreiser i reisevaneundersøkelsen fra 2009. Disse reisene er i all hovedsak ferie- og fritidsreiser (70 %) og i liten grad hytteturer og reiser i forbindelse med privat besøk. Langturer utgjør størst andel av fritidsreisene til personer under 20 år og personer over 65 år, og er noe mindre utbredt på Vestlandet og i Trøndelag enn i landet for øvrig. Dette er videre de reisene som i størst grad ender utenfor Norden. Mens 45 % av reisene går til Norge og 9 % går til Norden, er søreuropeiske land destinasjon for 30 % av alle langturer. Særlig fremtredende er reiser til Spania, Hellas, Tyrkia og Italia.

## 4.5 Reisemål

For 15 % av lange fritidsreiser i reisevaneundersøkelse 2009 er det ikke oppgitt noen destinasjon. Dette er i all hovedsak fritidsreiser som ender i eget hjemsted, og vil holdes utenfor analyser knyttet til reisemål. Samtlige reiser som ender i eget bosted er også utelatt fra analyser om reisemål fordi inklusjon av hjemreiser medfører overrepresentasjon av reiser i Norge. Dette skyldes at hjemreiser i de nasjonale reisevaneundersøkelsene alltid ender i Norge, og det vil derfor være mer presist og mer interessant å kun inkludere destinasjon ved *utreise*.

De fleste lange fritidsreiser ble i 2009 foretatt i Norge. Dette gjelder 76 % av de lange fritidsreisene i reisevaneundersøkelsen dette året. Det betyr at 24 % av alle lange fritidsreiser i 2009 var reiser til utlandet. Andelen utenlandsreiser har økt betydelig i forhold til tidligere år. Figur 42 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser som i 1992-2009 gikk til destinasjoner i Norge og utlandet. Figuren viser at andelen utenlandsreiser på 90-tallet lå i underkant av 20 %, og at den har økt utover 2000-tallet. Mens 19 % av lange fritidsreiser gikk til utlandet i 1992, stod utenlandsreisene for 24 % av lange fritidsreiser i 2009. Dette henger sannsynligvis sammen med vekst i reisetilbudet, samtidig som nordmenns privatøkonomi er sterkere over årtusenskiftet sammenlignet med på 1990-tallet.

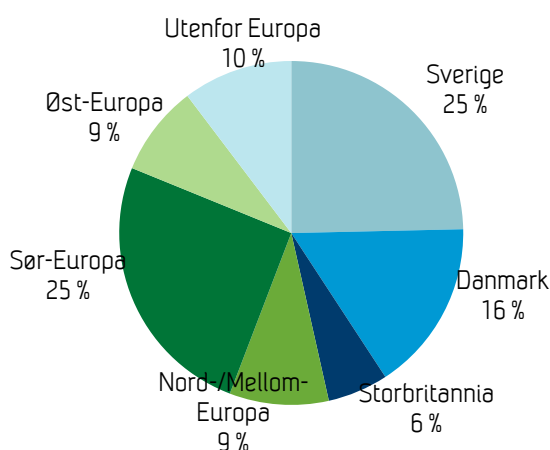


Antall observasjoner: 1992 [n=3671], 1998 [n=3625], 2001 [n=5360], 2005 [n=8458] og 2009 [n=10770].

Figur 42: Andel lange fritidsreiser til utlandet, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Prosent.

Selv om andelen utenlandsreiser har økt, går fremdeles de aller fleste fritidsreiser til destinasjoner i Norge. Videre ender 40 % av lange fritidsreiser til utlandet i andre nordiske land. Nordmenn ser derfor ut til å foretrekke nære reisemål på sine lange fritidsreiser. Dette gjenspeiles også i at de fleste lange fritidsreiser til utlandet ender i europeiske land. Figur 43 viser hvor nordmenns lange fritidsreiser til utlandet endte i 2009. Figuren viser at lange fritidsreiser i størst grad går til andre nordiske land. Til sammen 41 % av utenlandsreisene ender i Sverige eller i Danmark. Figuren viser videre at Sør-Europa (inkl. Tyrkia) utgjør et populært mål for fritidsreiser, og 25 % av lange fritidsreiser til utlandet ender her. Videre går 9 % av reisene til Nord- og Mellom-Europa og 6 % av reisene til Storbritannia. Til sammen 10 % av reisene går til destinasjoner utenfor Europa, og om lag halvparten av disse til Nord-Amerika.

### Reisemål utenfor Norge. Prosent (n=2599)



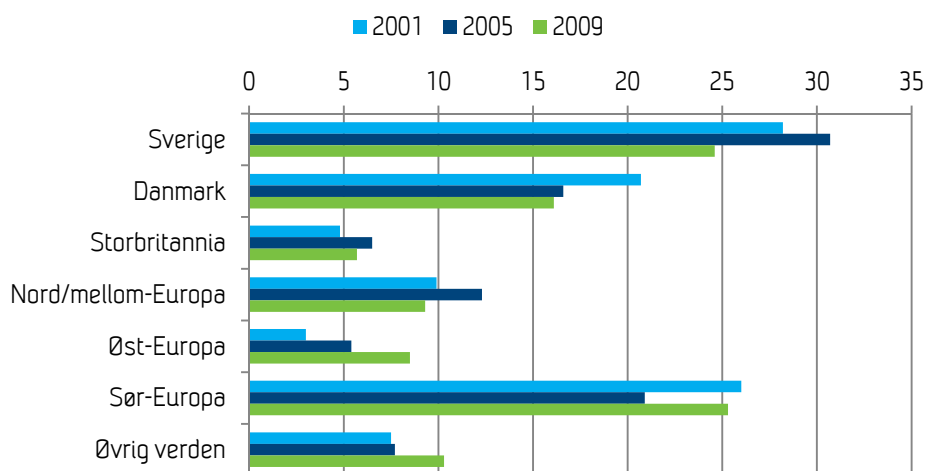
Antall observasjoner: 2009 [n=8154].

Figur 43: Andel lange fritidsreiser til reisemål utenfor Norge i 2009. Prosent.

Figur 44 viser hvor sentrale ulike reisemål i utlandet er og har vært for nordmenns lange fritidsreiser. Figuren viser hvor stor andel reiser som går til ulike destinasjoner i 2001, 2005 og 2009. Fordi reisevaneundersøkelsen fra 1992 ikke inneholder informasjon om destinasjonsland for lange fritidsreiser til utlandet, og destinasjoner i 1998 er kategorisert på en måte som ikke er sammenlignbar med øvrige år, er disse undersøkelsene utelatt her.

Figuren viser at det i perioden 2001 til 2009 har vært en viss nedgang i lange fritidsreiser til Danmark, mens andelen reiser til både Sverige og Storbritannia har variert. Videre har det i perioden vært en økning i andel reiser til Øst-Europa og land utenfor Europa. For Sør-Europas del viser figuren en liten nedgang mellom 2001 og 2009, og andelen reiser til Sør-Europa er særlig lav i 2005. Dette betyr ikke nødvendigvis at det samlede antallet reiser til destinasjoner i Sør-Europa er lavere, men kan skyldes større antall reiser til andre destinasjoner dette året. Eksempelvis viser figuren at andelen reiser til Sverige, Nord-Mellom Europa og Øvrig verden er større dette året enn andre år, hvilket i seg selv medfører en lavere *relativ* reiseaktivitet i Sør-Europa.

### Andel lange fritidsreiser til ulike destinasjoner, 2001-2009

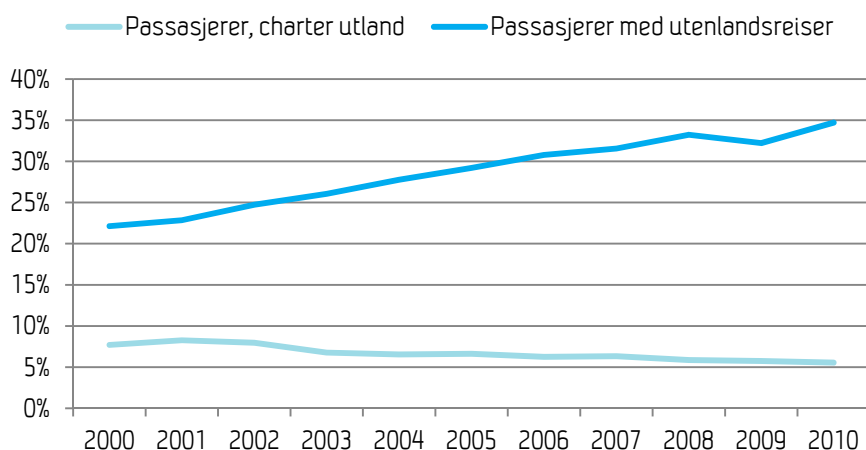


Antall observasjoner: 2001 [n=1171], 2005 [n=1993] og 2009 [n=2529].

Figur 44: Lange fritidsreiser til utlandet, etter reisemål 2001, 2005 og 2009. Prosent.

Nedgangen i reiser til Sør-Europa kan også henge sammen med at land i andre deler av verden har blitt attraktive ferieland, samtidig som charterturisme utgjør en mindre del av nordmenn utenlandsreiser enn tidligere. Figur 45 viser hvor stor andel reiser til og fra utlandet utgjør av alle passasjerreiser med fly i perioden 2001 til 2010. Figuren viser også hvor stor andel charterreiser til utlandet utgjør av alle passasjerreisene. Tallene er hentet fra Avinors trafikkstatistikk<sup>30</sup>.

### Passasjerreiser med fly 2000-2010



Kilde: Avinors trafikkstatistikk<sup>30</sup>.

Figur 45: Passasjerreiser med fly 2000-2010. Utenlandsreiser og charter til utland.

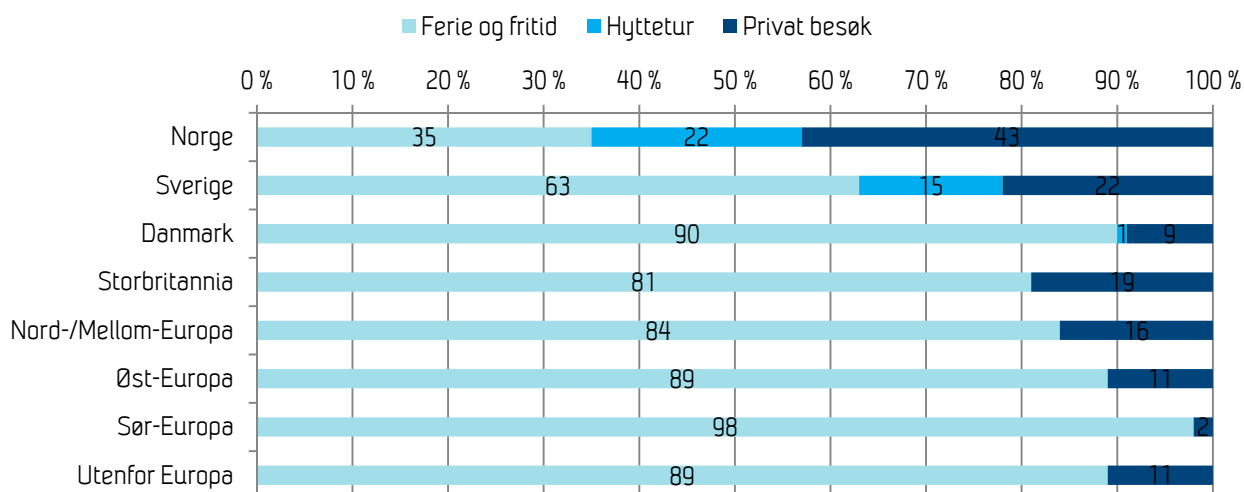
Figuren viser for det første at reiser til og fra utlandet har utgjort en økende andel av alle passasjerreiser med fly fra 2000 til 2010. Mens utenlandsreiser stod for 22 % av alle flyreiser i 2000, stod de for 35 % i 2010.

<sup>30</sup> <http://www.avinor.no/avinor/trafikk>

Derimot ser man en svak, men tydelig nedgang i andelen charterturer til utlandet. Figur 45 viser at passasjerer som reiste charter til utlandet utgjorde 8 % av alle flypassasjerer like over årtusensskiftet, men at de i 2010 kun utgjorde 5,5 %. Mens man ser en generell økning i utenlandsreiser ser man altså en nedgang i charterreiser til utlandet. Dette kan ha særlig betydning for reiser til land som lenge har vært populære for charterturister, som Spania og Hellas. Fordi noen av reisevaneundersøkelsene ikke inneholder informasjon av destinasjonsland, er det imidlertid vanskelig å spesifisere nærmere utviklingen i reisemønstre til gitte land.

Reisemål henger også sammen med formålet med reisen. Figur 46 viser hvor stor andel av reiser til ulike reisemål som er ferie- og fritidsreiser, hytteturer og reiser i forbindelse med privat besøk. Figuren viser for det første at lange fritidsreiser i Norge har en noe jevnere fordeling på reiseformålene enn det reiser til andre destinasjoner har. Ved lange fritidsreiser i Norge er formålet med de fleste reisene (43 %) privat besøk og reiser i forbindelse med ferie og fritid (35 %). En viss andel (22 %) er hytteturer.

### Formål med lange fritidsreiser til utlandet, etter reisemål



Antall observasjoner: 2009 [n=10684], p<.001.

Figur 46: Formål ved lange fritidsreiser, etter reisemål, 2009. Prosent.

Lange fritidsreiser til destinasjoner utenfor Norge er naturlig nok i større grad preget av rene ferie- og fritidsreiser. Dette gjelder også reiser til Sverige og Danmark, men ved reiser til Sverige utgjør en viss andel av reisene (15 %) også hytteturer. Det generelle inntrykket er likevel at fritidsreiser til utlandet som regel tilsvarer kategorien "feriereiser". Særlig gjelder dette lange fritidsreiser til Sør-Europa, der 98 % av reisene er ferie- og fritidsreiser. Feriereiser utgjør over 80 % av alle lange fritidsreiser utenlandske destinasjoner foruten Sverige og Danmark. Videre er en viss andel av reisene reiser i forbindelse med privat besøk, hvilket gjelder noe oftere for reiser til Sverige, Danmark og Storbritannia enn for de andre destinasjonene.

## 4.6 Valg av transportmiddel

Reisevaneundersøkelsene har vist visse variasjoner i valg av transportmiddel når det gjelder lange fritidsreiser. Sett under ett ble de fleste lange fritidsreiser i 2009 gjennomført med bil (62 %), mens 24 % ble foretatt med fly. Både tog, buss og ferge/rutebåt stod for forholdsvis lave andeler av fritidsreisene. Valg av transportmiddel henger imidlertid sammen med reisemål. Tabell 15 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser til utlandet og til steder i Norge som foretas med ulike transportmidler.

Tabell 15: Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser i Norge og til utlandet, 2009. Prosent.

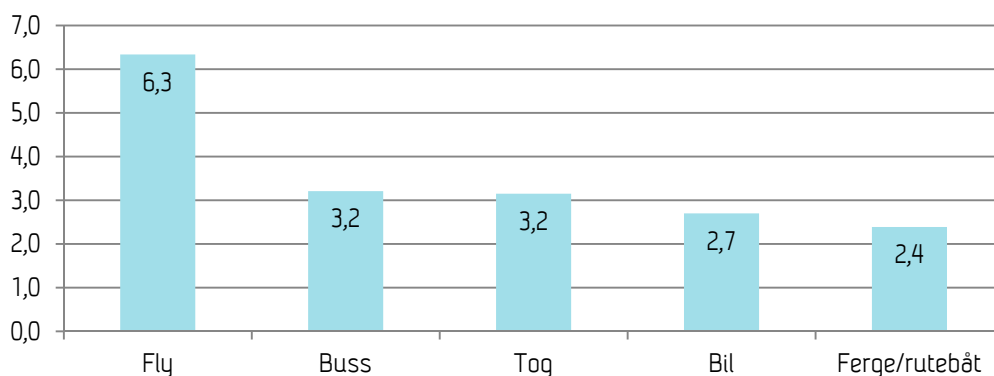
	Norge	Utlandet
Bil	76 %	25 %
Fly	10 %	63 %
Tog	6 %	1 %
Buss	5 %	2 %
Ferge/rutebåt	1 %	8 %
Annet	1 %	1 %
<b>Totalt</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Antall observasjoner: 2009 [n=10763, p&lt;.001]

Tabellen viser at bil og fly er de hovedsakelige transportmidlene for over 80 % av alle lange fritidsreiser uavhengig av om destinasjonen er i Norge eller utlandet, men at transportmidlene har ulik betydning for Norgesreiser og utenlandsreiser. Mens bilen står for 76 % av lange fritidsreiser i Norge, benyttes den kun ved 25 % av fritidsreiser til utlandet. På utenlandsreiser med bil går turen i all hovedsak til Sverige og Danmark (93 %), og i noen grad til land i resten av Europa. Motsatt benyttes fly ved 10 % av fritidsreiser i Norge, mens flyet står for 63 % av fritidsreisene til utlandet. Tabellen viser videre at både tog og buss står for flere lange fritidsreiser i Norge enn til utlandet, mens lange fritidsreiser med ferge eller rutebåt i større grad forekommer ved reiser til utlandet. Mens kun 2 % av lange fritidsreiser i Norge foregår med ferge eller rutebåt, gjelder dette 8 % av lange fritidsreiser til utlandet. Lange fritidsreiser til utlandet som går med ferge eller rutebåt ender i all hovedsak opp i Danmark (68 %) og Tyskland (23 %), men en liten andel ender også i Sverige (7 %).

Valg av transportmiddel henger også sammen med lengden på reisen. Som nevnt over (kapittel 4.3), var den gjennomsnittlige varigheten på lange fritidsreiser i 2009 3,58 overnattinger. Figur 47 viser gjennomsnittlig antall overnattinger på lange fritidsreiser gruppert på hovedtransportmiddel. Figuren viser (ikke overraskende) at varigheten på lange fritidsreiser er lengst på reiser som foretas med fly (6,34 overnattinger i gjennomsnitt). Reiser med buss og tog er forholdsvis like hva varighet angår, mens fritidsreiser med ferge eller rutebåt har lavest varighet med gjennomsnittlig 2,39 overnattinger. Når man i tillegg tar i betraktning at en stor andel av lange fritidsreiser med ferge eller rutebåt går til Danmark og Tyskland, kan man anta at dette i stor grad er typiske helgecruise og korte overfarter der reisen på ferge utgjør det egentlige formålet med reisen. Datamaterialet viser at til sammen 69 % av reiser med ferge eller rutebåt er dagsturer eller helgeturer (inkl. langhelg), og lange fritidsreiser med ferge eller rutebåt står for 33 % av helgeturer til Danmark og 18 % av helgeturer til Tyskland.

### Gjennomsnittlig varighet etter transportmiddel. Antall overnattinger

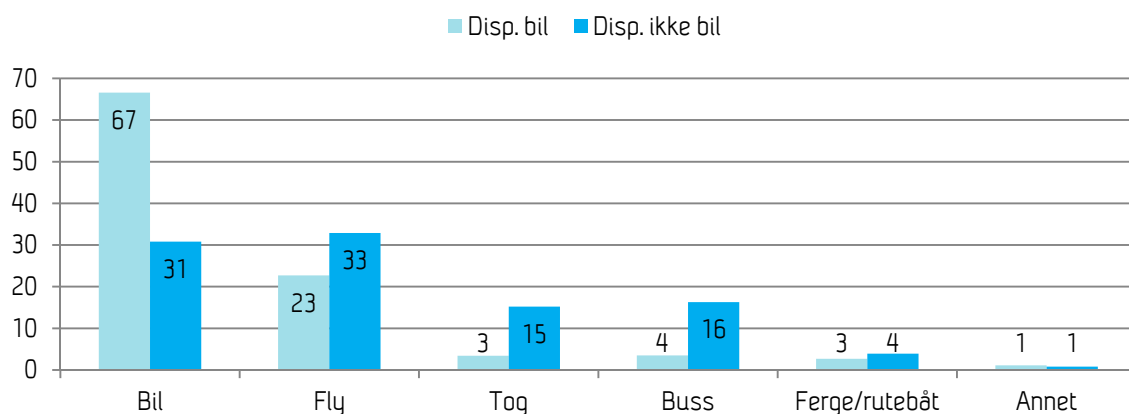


Antall observasjoner: 2009 [n=10764], p&lt;.001.

Figur 47: Lange fritidsreisere varighet (antall overnattinger) etter transportmiddel, 2009. Gjennomsnitt.

Det betyr at egenskaper ved reisen i stor grad styrer hvilke transportmidler som benyttes ved lange fritidsreiser. I tillegg kan tilgang på ulike transportmidler legge visse føringer. Fordi en så stor andel av lange fritidsreiser foretas med bil, kan man anta at tilgang til bil vil være spesielt styrende for transportmiddelvalg. Figur 48 viser hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser i 2009 blant personer i hushold som hhv. disponerer og ikke disponerer bil. Figuren viser at bilen står for dobbelt så stor andel av lange fritidsreiser blant personer som har tilgang til bil, enn blant de som ikke har slik tilgang. Sammenlignet med de som har tilgang til bil, reiser personer som ikke har tilgang på bil noe oftere med fly, men forskjellene gruppene i mellom er mer fremtredende når det gjelder lange fritidsreiser med tog eller buss. Mens tre og fire prosent av personer som disponerer bil benytter henholdsvis tog og buss på sine lange fritidsreiser, gjelder dette femten og seksten prosent av personer som ikke disponerer bil. Bilhold ser derfor ut til å ha større betydning for bruk av disse transportmidlene, enn for bruk av fly.

### Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser i 2009 blant personer i hushold som disponerer og ikke disponerer bil. Prosent



Antall observasjoner: 2009 [n=20700, p<.001]

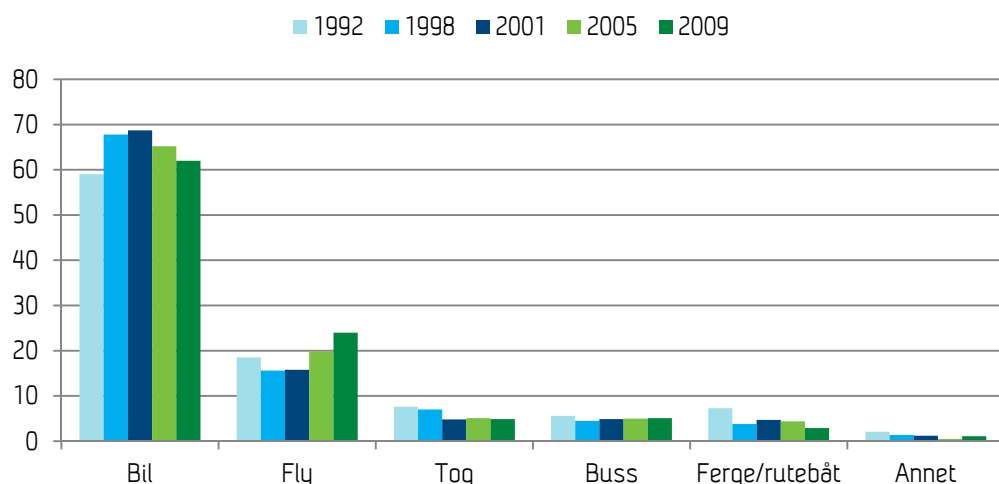
Figur 48: Hovedtransportmiddel på lange fritidsreiser, personer i hushold som disponerer og ikke disponerer bil, 2009. Prosent.

Selv om bilen fremdeles står for de fleste lange fritidsreiser, har andelen reiser med bil gått ned siden 1992. Figur 49 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser som foretas med ulike transportmidler i perioden 1992 til 2009. Figuren viser at bilen har vært det mest fremtredende transportmiddelet ved lange fritidsreiser i hele perioden, men at andelen fritidsreiser som foretas med bil er nedadgående. Figuren viser at bilen hadde en spesielt sterk posisjon i 2001, men at den både i årene før og etter stod for en lavere andel av de lange fritidsreisene. Mønsteret blir enda tydeligere dersom man tar utgangspunkt i lange fritidsreiser til Norge og utlandet hver for seg (se Vedlegg 3).

Samtidig som bruken av bil har vært nedadgående siden 2005, viser Figur 49 en jevn økning når det gjelder andelen reiser som foretas med fly. Mens 16 % av lange fritidsreiser ble fortatt med fly i 1998, hadde andelen økt til 24 % i 2009. Bruk av de andre transportmidlene har holdt seg mer stabilt i perioden, og endringene er svært små. Man ser imidlertid en marginal økning i bruk av buss, og en tilsvarende nedgang i bruk av tog.



### Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=10368], 1998 [n=3625], 2001 [n=9487], 2005 [n=16022] og 2009 [n=20709].

Figur 49: Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser, alle destinasjoner, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

Som nevnt kommer skiftet i valg av transportmiddel særlig til syne dersom man ser på lange fritidsreiser til Norge og til utlandet hver for seg. Mens 46 % av lange fritidsreiser til utlandet ble foretatt med fly i 1992, gjaldt dette 61 % av lange fritidsreiser til utlandet i 2009. Dette henger sammen med en markant reduksjon i bruk av bil på lange fritidsreiser til utlandet siden 2001, samtidig som buss og ferge/rutebåt i mindre grad benyttes på slike reiser enn tidligere (se Vedlegg 3). For fritidsreiser i Norge holder bruken av ulike transportmidler seg mer stabil, men også her ser man en viss endring i forholdet mellom bruk av bil og fly.

## 4.7 Variasjoner i befolkningens lange fritidsreiser

Dette kapittelet gir oversikt over variasjoner i befolkningen når det gjelder lange fritidsreiser. Hovedfokuset vil ligge på variasjoner i reisevaneundersøkelsen fra 2009, men kapittelet vil også presentere utviklingstrekk i perioden 1992-2009 der dette er mulig. Tabell 16 gir en oversikt over utvalgsvariasjoner mellom reisevaneundersøkelsene gjennomført i perioden 1992-2009, og hvordan personer som har foretatt en lang fritidsreise disse årene fordeler seg på ulike bakgrunnsvariabler.

Tabell 16: Utvalgsvariasjoner lange fritidsreiser og fordeling av personer med lang fritidsreise etter bakgrunnsvariabler, 1992-2009

	1992	1998	2001	2005	2009
Personer med lang fritidsreise [n]	2529	1778	3855	6301	8076
Personer med lang fritidsreise (%)	43,3	29,3	32,4	35,8	36,2
Antall lange fritidsreiser	7178*	3627	9488	16027	20728
<b>PERSONER MED LANG FRITIDSREISE (prosent)</b>					
<b>Kjønn</b>					
Menn	47,5	45,7	46,5	44,9	46,7
Kvinner	52,5	54,3	53,5	55,1	53,3
<b>Alder</b>					
13-17 år	6,0	6,5	6,0	7,0	6,6
18-24 år	11,5	7,7	10,2	11	11,9
25-34 år	21,3	21,6	18,9	16,5	16,3
35-44 år	19,5	21,1	19,6	17,8	17,8
45-54 år	16,7	19,7	19,3	17,7	17,1
55-66 år	14,8	14,9	16,6	18,3	18,8
67 år+	10,3	8,3	9,4	11,8	11,5
<b>Utdanning</b>					
Grunnskole	34,7	20,6		25,7	25,0
Videregående, yrkesfag		26,1		30,6	31,2
Videregående, allmenn	44,4	34,9		36,2	37,6
Høyskole/universitet, lav grad		32,9		43,2	42,3
Høyskole/universitet, høy grad	20,8	38,9		48,9	49,0
<b>Bosted</b>					
Oslo	15,2	14,7	12,5	14,7	15,5
Bergen, Trondheim, Stavanger	11,8	11,2	12,6	11,8	11,2
Østlandet	38,3	40,5	39,8	39,5	39,5
Agder/Rogaland	9,3	8,9	11,5	10,5	11,0
Vestlandet	12,6	10,9	10,7	9,5	9,7
Trøndelag	8,0	5,2	5,0	4,9	4,5
Nord-Norge	4,8	8,5	8	9,1	8,5

Hovedaktivitet	1992	1998	2001	2005	2009
Barn	6,1	6,5	6,0	7,1	6,6
Yrkesaktiv	62,1	66,8	75,9	61,1	61,6
Student/vernepliktig	8,0	6,8	7,6	9,9	9,8
Pensjonist	10,6	10,7	5	13,5	15,4
Ufør/arb.ledig/hjemmeværende	13,3	9,2	5,5	8,4	6,7
<b>Husholdets inntekt</b>					
<100 000		3,1	6,6	3,7	3,5
100-199 000		6,4	8,0	5,8	4,6
200-299 000		13,6	13,1	8,4	5,7
300-399 000		13,1	13,9	13,5	9,8
400-499 000		14,7	14,8	10,7	9,8
500-599 000		11,5	16,4	13,7	8,9
600-699 000		6,1	10,5	14,3	8,7
>700 000		31,4	16,7	29,8	49

\*I 1992 var registreringsperioden 3 måneder

Tabellen viser for det første at antallet lange fritidsreiser er større på 2000-tallet enn i tidligere reisevaneundersøkelser. Dette har naturlig nok sammenheng med at det totale antallet respondenter øker, med tilsvarende økning i lange fritidsreiser. Samtidig viser tabellen at *andelen* personer med lange fritidsreiser har økt mellom 1998 og 2009, hvilket tyder på at økning i antall fritidsreiser også skyldes en viss økning i reiseaktivitet. Samtidig er det viktig å understreke at reisevaneundersøkelsen fra 1992 skiller seg vesentlig fra de øvrige når det gjelder registrering av lange reiser. Mens respondenter i undersøkelsene fra perioden 1998-2009 registrerer alle sine lange fritidsreiser i løpet av én måned, registrerer respondenter i reisevaneundersøkelsen fra 1992 sine lange fritidsreiser i løpet av tre måneder. Dette forklarer hvorfor det totale antallet lange fritidsreiser er større i 1992 enn i 1998. Denne forskjellen tas imidlertid høyde for i de kommende analysene, der det er antallet lange fritidsreiser i løpet av et år som vil utgjøre estimat på omfang av lange fritidsreiser.

Tabellen viser for det andre at kjønnsfordelingen i de ulike reisevaneundersøkelsene forholder seg forholdsvis stabil gjennom hele perioden. Dette gjelder i stor grad også aldersfordelinger, selv om det her har vært en viss nedgang i andel personer i alderen 25-34 år, og en viss økning i andelen personer over 55 år.

Når det gjelder utdanning, er ikke variabelen fra 1992 direkte sammenlignbar med variabler fra øvrige år. Sammenligning av samtlige undersøkelser forutsetter en utdanningsvariabel med 3 nivåer, fremfor fem som benyttet her, og man vil derfor gå glipp av viktige nyanser. Videre er utdanningsvariabelen i reisevaneundersøkelsen fra 1998 ikke knyttet til personer som inngår i undersøkelsene, men til deres reiser. Variabelen er plassert i datasettet som omhandler lange fritidsreiser, og finnes dermed kun for personer som har foretatt lange reiser. Således vil det for 1998 ikke være mulig å beregne andel reisende i ulike utdanningsgrupper, da dette forutsetter kjennskap til utdanningsnivå både hos personer som har og ikke har foretatt en lang fritidsreise i registreringsperioden.

Bostedsvariabelen har forholdsvis lik fordeling i de ulike reisevaneundersøkelsene når det gjelder lange fritidsreiser. Dette gjelder særlig andelen respondenter fra Oslo, Østlandet og Bergen/Trondheim/Stavanger, mens det er visse variasjoner i de øvrige bostedskategoriene.

Hva hovedaktivitet angår, viser Tabell 16 at andelen barn (respondenter under 18 år) forholder seg stabil. Dette gjelder også til en viss grad andelen yrkesaktive, men denne gruppen utgjør i 2001 tre firedeler av hele utvalget. Reisevaneundersøkelsene fra 2001 skiller seg således ut med en lange større andel yrkesaktive enn de andre undersøkelsene, samtidig som andelen med høyest inntekt er langt lavere dette året enn øvrige år. Det betyr at pensjonister, arbeidsledige, uføre og hjemmeværende utgjør en langt lavere andel respondenter dette året, samtidig som grupper med husholdningsinntekt noe under 700 000 er noe større enn i de andre undersøkelsene. Dette gjelder særlig gruppen med lavest inntekt (under 100 000), som i 2001 er nesten dobbelt så stor som i øvrige år.

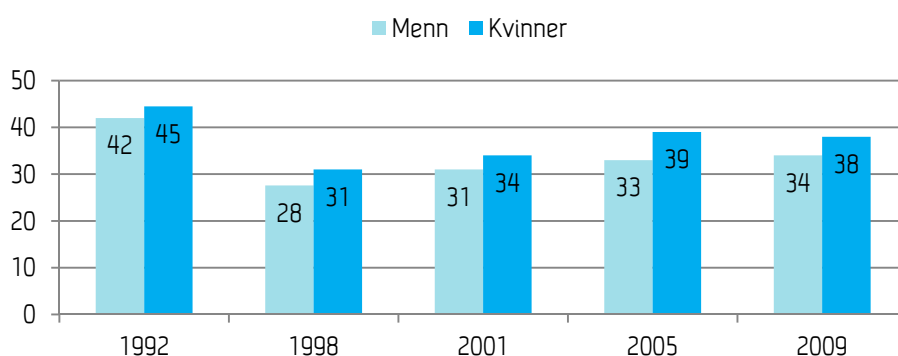
Mens andelen i den høyeste inntektsgruppen er særskilt lav i 2001, viser tabellen at halvparten av respondentene i 2009 befinner seg her. Selv når man tar utgangspunkt i inntektsfordelingen i 1998 og 2005 (henholdsvis 31,4 og 29,8 %) skiller reisevaneundersøkelsen fra 2009 seg ut med tanke på høyinntektsgruppen. Samtidig er ikke andelen yrkesaktive i 2009 vesentlig forskjellig fra andelen yrkesaktive disse to årene, noe som tydelig illustrerer lønnsveksten i Norge i de mellomliggende årene, som resulterer i økning i andelen hushold med høy inntekt. Når det er sagt kan man vanskelig beskrive hushold med en samlet inntekt på 700 000 som en høyinntektsgruppe i Norge anno 2009. I husholdninger med to yrkesaktive personer vil en samlet inntekt på 700 000 si at begge i gjennomsnitt har en brutto årsinntekt på 350 000 kroner. I 2009 var gjennomsnittlig bruttoinntekt i Norge 419 000 kroner for menn og 275 400 kroner for kvinner, og et hushold med én gjennomsnittlig mann og én gjennomsnittlig kvinne ville dermed hatt en årlig inntekt på 694 400 kroner.

## 4.7.1 Kjønn

### *Omfang*

Mens menn generelt har større reiseaktivitet enn kvinner når det gjelder andre typer reiser, er det kvinner som dominerer lange ferie- og fritidsreiser. I reisevaneundersøkelsen fra 2009 gjennomførte kvinner i gjennomsnitt flere lange fritidsreiser enn menn. Mens 38 % av kvinnene i undersøkelsen hadde gjennomført en lang fritidsreise, gjaldt dette 34 % av menn. Kvinner gjennomførte i snitt 0,99 lange fritidsreiser i perioden, mens menn gjennomførte 0,87 reiser. Dette er i tråd med tidligere reisevaneundersøkelser, og Figur 50 viser hvor stor andel av menn og kvinner som hadde én eller flere lange fritidsreiser i perioden 1992-2009.

### Andel menn og kvinner med lang fritidsreise, 1992-2009



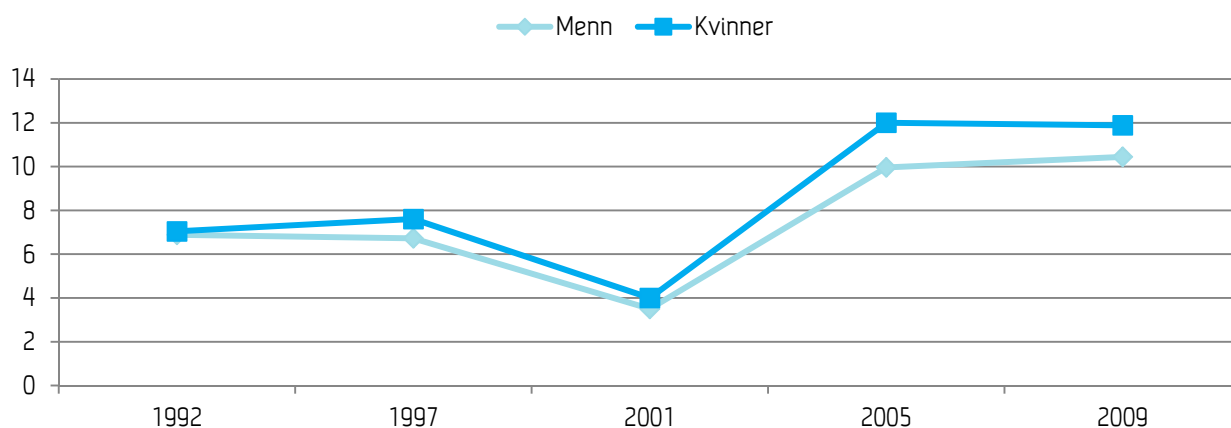
Antall observasjoner: 1992 [n=5833], 1998 [n=6061], 2001 [n=22316], 2005 [n=17515] og 2009 [n=11897]

Figur 50: Andel med lang fritidsreise etter kjønn, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

Figuren viser for det første at reiseaktiviteten når det gjelder lange reiser har økt blant både menn og kvinner mellom 1998 og 2009<sup>31</sup>. En større andel menn og kvinner foretok en lang fritidsreise i 2009 sammenlignet med i 1998. Figuren viser for det første at kvinner i større grad enn menn har hatt lange fritidsreiser i hele perioden, og at kjønnsforskjellen er marginalt større ved slutten av perioden. Mens 3 prosentpoeng skiller menn og kvinner i 1992 og 1998, er forskjellen nærmest doblet i 2005. Kjønnsforskjellen er derfor tydelig, men liten.

Utviklingen er imidlertid noe mer markant dersom man ser på gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser i løpet av et år. Figur 51 viser hvor mange lange fritidsreiser hhv. menn og kvinner i gjennomsnitt foretok i perioden 1992-2009<sup>32</sup>. Figuren viser at menn og kvinner hadde forholdsvis lik reiseaktivitet i 1992, men at kvinners reiseaktivitet utover i perioden øker mer enn menns. Dette er særlig tydelig etter årtusensskiftet. I 2005 gjennomførte kvinner i snitt 2 lange fritidsreiser mer enn menn per år, mens de i 2009 hadde halvannen reise mer per år.

### Gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per år 1992-2009, menn og kvinner



Antall observasjoner: 1992 [n=5833], 1998 [n=6061], 2001 [n=22316], 2005 [n=17515] og 2009 [n=11897].

Figur 51: Antall lange fritidsreiser per år etter kjønn, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Gjennomsnitt

Med utgangspunkt i dybdeanalyser av reisevaneundersøkelsen for 2009, finner man imidlertid at forskjellene mellom kjønnene er små. Man finner veldig små kjønnsforskjeller når det gjelder hvorvidt man har hatt en lengre fritidsreise i registreringsperioden. Det samme gjelder antall lange reiser som er gjennomført. Forskjellene forblir små selv når man kontrollerer for alder, sivilstatus, hjemmeboende barn under 18 år og kjernefamilie (partner og hjemmeboende barn under 18 år). Tabell 17 viser hvor mange lange fritidsreiser menn og kvinner gjennomførte i løpet av året 2009. Tabellen skiller mellom menn og kvinner med barn, uten barn, med partner, og enslige.

Tabell 17: Antall lange fritidsreiser per år etter kjønn, sivilstatus og barn, 2009. Gjennomsnitt.

	Reiser 2009	Differanse
Mann med partner	11,28	2,16
Kvinne med partner	13,44	
Enslig mann	8,88	0,96
Enslig kvinne	9,84	
Mann med barn	10,56	1,44

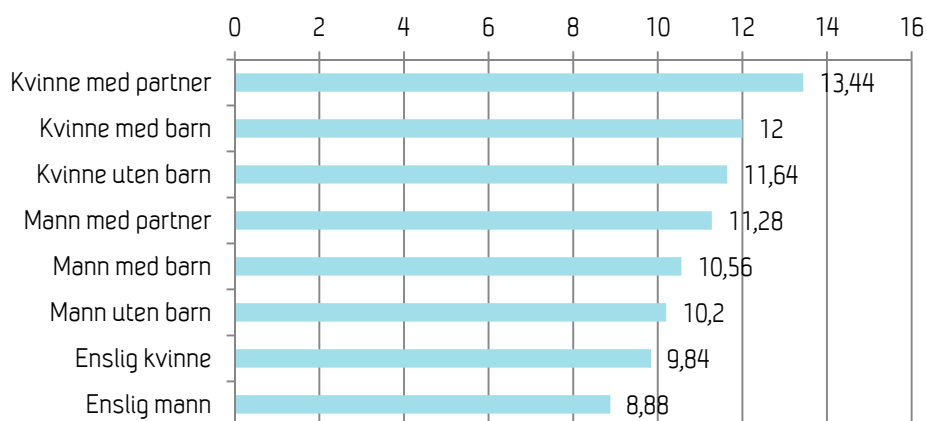
<sup>31</sup> Endringen mellom 1998 og 2009 er signifikant ( $p < .05$ ). Endring mellom 2005 og 2009 er ikke signifikant.

<sup>32</sup> Endringer i antall reiser er signifikant i perioden 1998 til 2009 ( $p < .05$ ).

Kvinne med barn	12	
Mann uten barn	10,2	1,44
Kvinne uten barn	11,64	

Tabellen viser at kvinner foretar gjennomgående flere lange fritidsreiser enn menn. Som det fremgår av Figur 51, gjennomførte kvinner i 2009 gjennomsnittlige halvannen lang fritidsreise mer enn menn. Tabellen viser imidlertid at forskjellen mellom kjønnene er størst dersom man kun inkluderer personer som er gift eller samboende. Kvinner med partner gjennomført i gjennomsnitt mer enn to lange fritidsreiser mer enn menn med partner. Enslige kvinner reiser også mer enn enslige menn, men forskjellen er her mindre. Noe overraskende viser tabellen ingen særlig betydning av å ha hjemmeboende barn under 18 år. Selv om kvinner også har større reiseaktivitet i denne gruppen, ser ikke hjemmeboende barn ut til å ha større betydning for kvinners reiseaktivitet enn for menns. Betydningen av barn og sivilstatus vil presenteres nærmere senere i dette kapittelet.

### Rangert gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser blant kvinner og menn i 2009, etter sivilstatus og barn



Antall observasjoner: 2009 [n=20371]

Figur 52: Antall lange fritidsreiser etter kjønn, sivilstatus og barn, 2009. Gjennomsnitt.

Kvinner har gjennomgående høyere reiseaktivitet i menn, i alle grupper (se Vedlegg 9). Unntaket gjelder aldersgruppen 75 år og oppover. Mens 1 av 4 menn over 75 år har hatt en lang fritidsreise, gjelder dette Selv om forskjellene er små, har kvinner gjennomgående høyere reiseaktivitet enn menn når det gjelder fritidsreiser. Unntaket er kvinner over 75 år. Mens 1 av 4 menn som er 75 år eller eldre har hatt en lang fritidsreise, gjelder dette under 1 av 5 kvinner i samme aldersgruppe. Dette kan henge sammen med at en langt større andel menn over 75 år (71 %) lever sammen med ektefelle eller samboer, sammenlignet med kvinner (28 %) (sig <.001). Det betyr at mens om lag 7 av 10 menn over 75 år lever i et parforhold, lever 7 av 10 kvinner over 75 år alene. Videre har eldre menn langt oftere enn eldre kvinner førerkort<sup>33</sup>, samtidig som menn i noe større grad enn kvinner disponerer bil<sup>34</sup>. Dette legger tydelige føringer på den enkeltes reiseaktivitet.

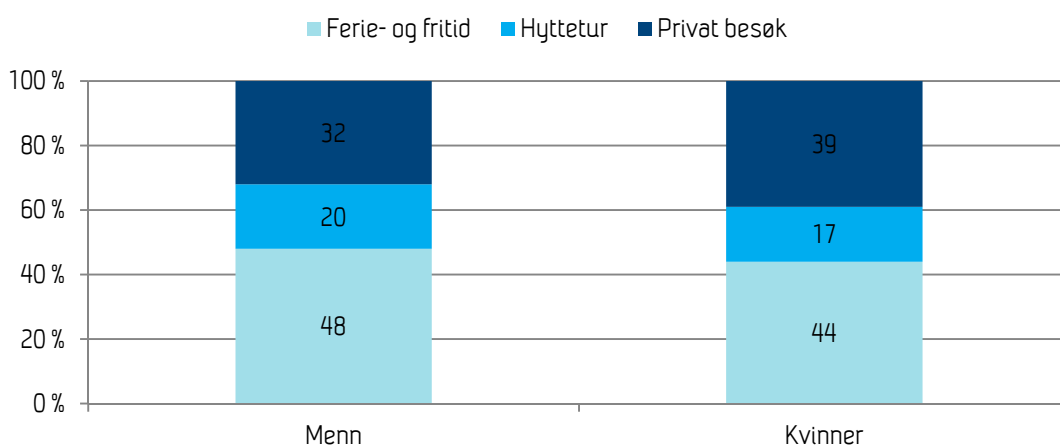
<sup>33</sup> I reisevaneundersøkelsen 2009 hadde 96 % av menn over 67 år førerkort, sammenlignet med 71 % av kvinner i samme aldersgruppe.

<sup>34</sup> I reisevaneundersøkelsen 2009 var 96 % av menn i hushold som disponerte bil, sammenlignet med 77 % av kvinner.

### Varighet og formål

Som gjengitt over, viser reisevaneundersøkelsen for 2009 tydelige kjønnsforskjeller når det gjelder lange fritidsreiser, og at disse eksisterer uavhengig av alder, sivilstatus og hvorvidt man har hjemmeboende barn. Selv om kjønn i begrenset grad ser ut til å henge sammen med hva slags typer fritidsreiser menn og kvinner foretar, viser datamaterielt visse forskjeller. Lange fritidsreiser som kvinner gjennomfører har for eksempel lengre varighet enn menns reiser. Mens kvinners reiser har en gjennomsnittlig varighet på 3,68 overnattinger<sup>35</sup>, har menns reiser en gjennomsnittlig varighet på 3,46 overnattinger<sup>35</sup>.

#### Formål ved menn og kvinners lange fritidsreiser, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=20728, p<.001].

Figur 53: Formål ved menn og kvinners lange fritidsreiser, 2009. Prosent.

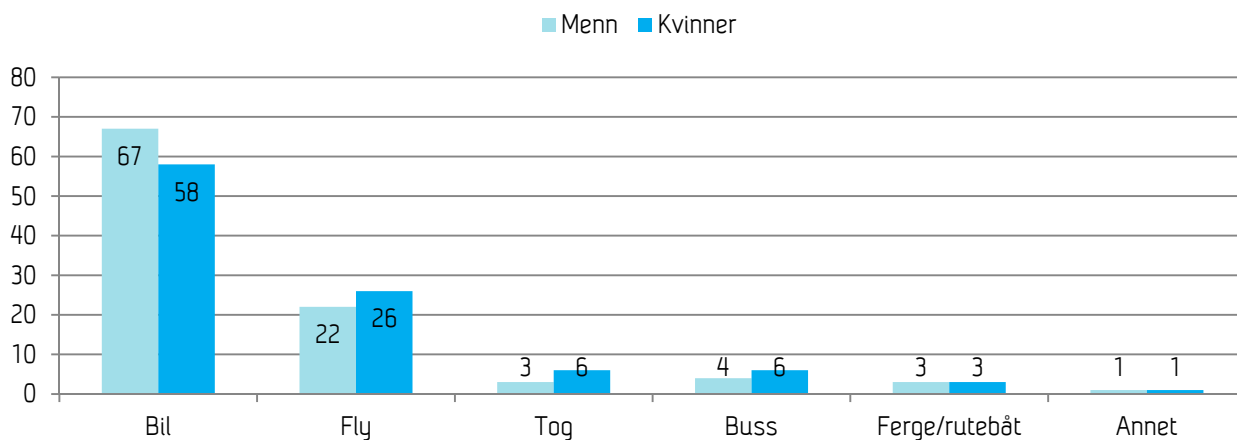
Den største forskjellen i menns og kvinners lange fritidsreiser er at menn i større grad enn kvinner drar på dagsturer. Dette bidrar også til å forklare hvorfor kvinners fritidsreiser har lengre varighet enn menns. Det kan også henge sammen med at en større andel av menns reiser er hytteturer. Figur 53 viser formålet ved menns og kvinners lange fritidsreiser i 2009. Figuren viser små, men signifikante forskjeller. Mens 20 % av menns reiser er hytteturer, gjelder dette 17 % av kvinners reiser. Menns reiser er også ferie- og fritidsreiser oftere enn hos kvinner, mens kvinner i større grad foretar lange fritidsreiser i forbindelse med privat besøk hos venner eller familie.

### Transportmiddelvalg

Som for daglige fritidsreiser, ser også menn og kvinner ut til å velge ulike transportmidler ved lange fritidsreiser. Figur 54 viser hvilke transportmidler kvinner og menn benytter på sine lange fritidsreiser. Figuren viser kjønnsforskjeller alle lange fritidsreiser tatt i betraktning, men fordelingen er tilnærmet lik for både Norgesreiser og utenlandsreiser.

<sup>35</sup> Inkluderer ikke overnatting på reise som ender i eget bosted

### Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser blant menn og kvinner i 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=20710, p<.001].

Figur 54: Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser, etter kjønn, 2009. Prosent.

Figuren viser at menn i større grad enn kvinner benytter bil ved lange fritidsreiser i 2009. Mens menn benyttet bil ved 67 % av sine reiser, stod bilen for 58 % av lange fritidsreiser blant kvinner. Dette henger blant annet sammen med at menn i større grad enn kvinner har førerkort og disponerer bil (se også

Vedlegg 10 og Vedlegg 11). Kvinner benyttet derimot fly noe oftere enn det menn gjør, samtidig som både tog og buss ser ut til å være viktigere for kvinners lange fritidsreiser.

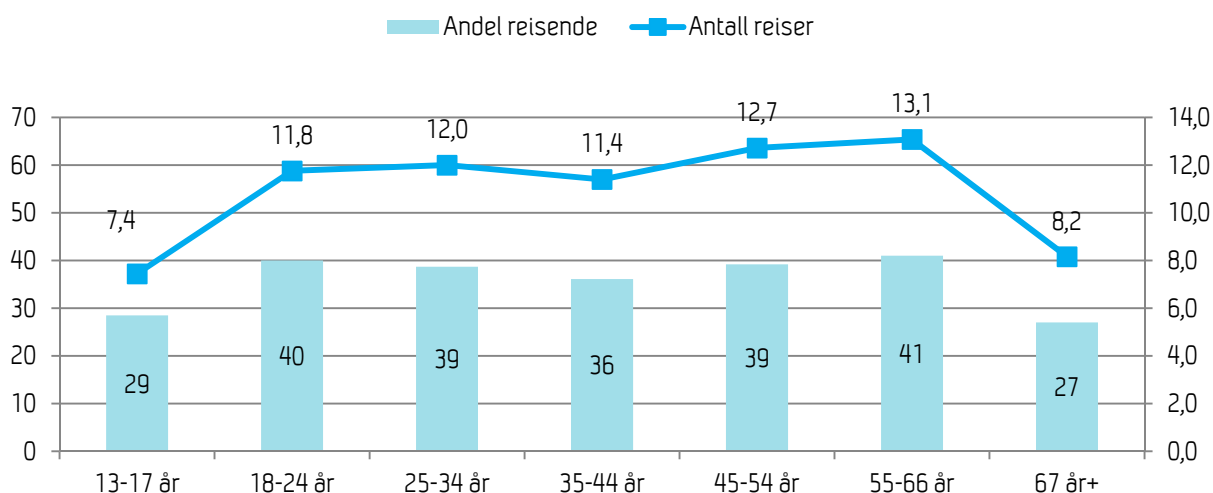
## 4.7.2 Alder

### Omfang

På samme måte som for kjønn, finner man visse forskjeller i lange fritidsreiser mellom aldersgrupper, men forskjellene er i utgangspunktet små. Figur 55 viser hvor stor andel av ulike aldersgrupper som oppgir å ha hatt én eller flere lange fritidsreiser i reisevaneundersøkelsen fra 2009, og gjennomsnittlig antall slike reiser per år for personer i de ulike aldersgruppene.



### Reiseaktivitet lange fritidsreiser i aldersgrupper, 2009

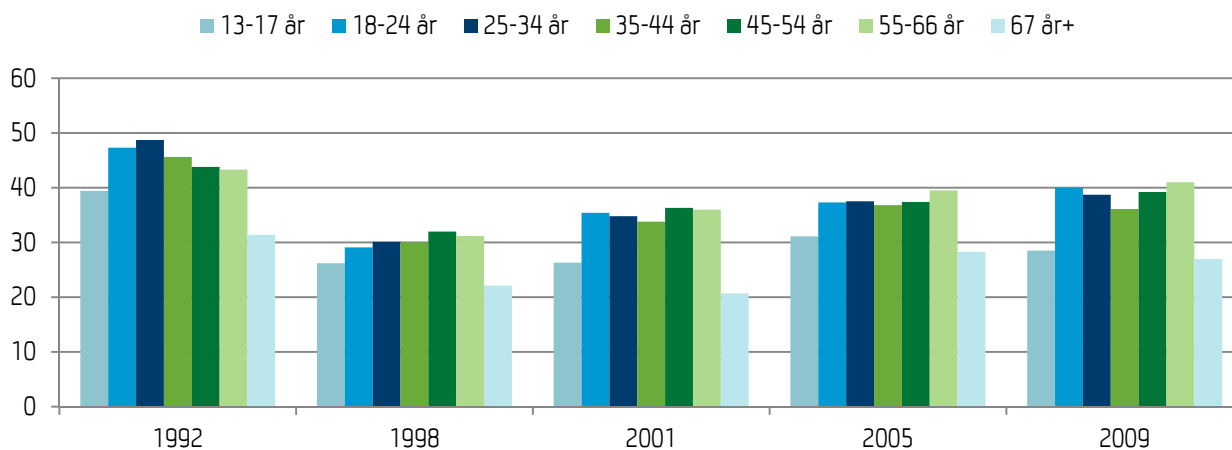


Antall observasjoner: 2009 [n=22316, p<.001].

Figur 55: Andel personer med lang fritidsreise og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser etter alder, 2009.

Figur 55 viser at det er små variasjoner aldersgrupper i mellom med hensyn til hvorvidt man har foretatt en lang fritidsreise i registreringsperioden. Gruppen over 67 år skiller seg imidlertid noe ut med en lavere andel reisende (27 %) enn øvrige aldersgrupper, og innenfor denne gruppen har særlig personer over 75 år lav reiseaktivitet (20 % med lang fritidsreise). I gruppen som ligger nærmest (13-17 år) har 29 % hatt en lang fritidsreise. Figuren viser videre at det er personer i alderen 18-24 år og alderen 55-66 år som i størst grad har hatt lange fritidsreiser.

### Andel med lang fritidsreise 1992-2009, etter alder. Prosent

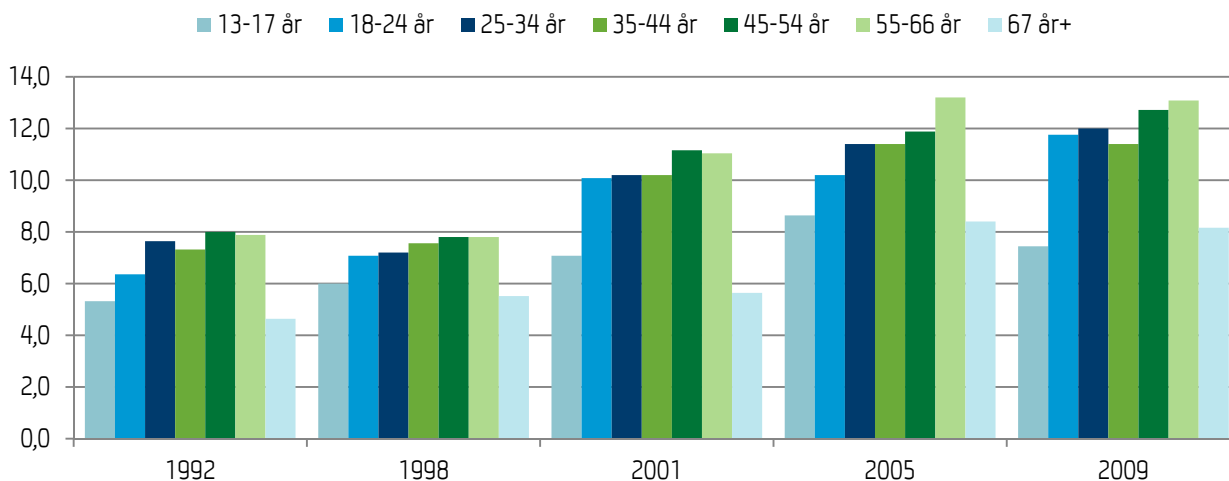


Antall observasjoner: 1992 [n=5838], 1998 [n=6050], 2001 [n=22316], 2005 [n=11897] og 2009 [n=17514].

Figur 56: Andel personer med lang fritidsreise etter alder, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

Samtlige aldersgrupper har fått større reiseaktivitet mellom 1998 og 2009, og det gjennomsnittlige antallet lange fritidsreiser har økt i alle grupper. Figur 56 viser hvor stor andel av ulike aldersgrupper som gjennomførte én eller flere lange fritidsreiser mellom 1992 og 2009. Som i tidligere kapitler har en større andel av befolkning en lang fritidsreise i 1992 enn øvrige år, men dersom man ser bort fra dette viser figuren en økning i andel reisende i samtlige aldersgrupper. Den største økningen finner man i aldersgruppen 18-24 år (11 prosentpoeng), 55-66 år (10 prosentpoeng) og 25-34 år (9 prosentpoeng).

### Gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per person i aldersgruppe 1992-2009



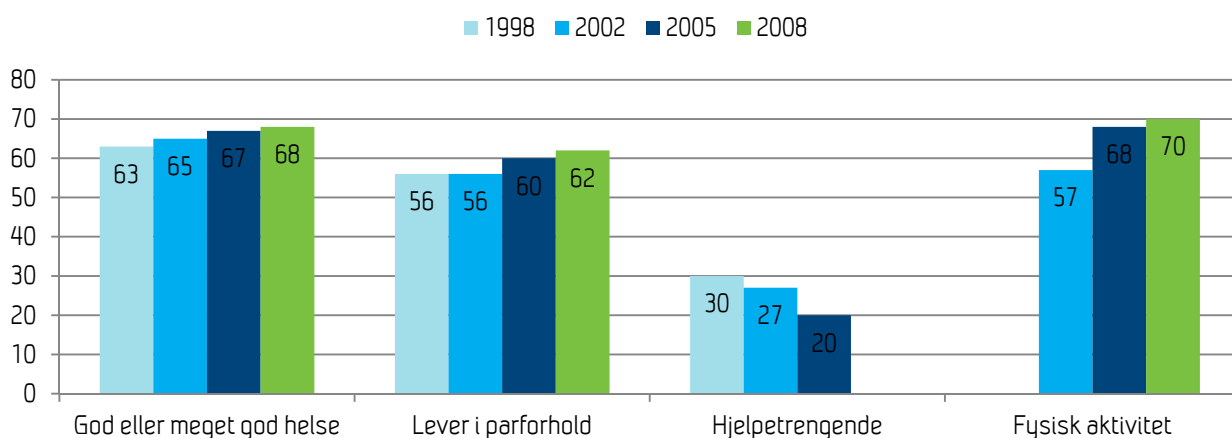
Antall observasjoner: 1992 [n=5838], 1998 [n=6050], 2001 [n=22316], 2005 [n=11897] og 2009 [n=17514]

Figur 57: Antall lange fritidsreiser per person etter alder, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Gjennomsnitt.

Aldersforskjeller er imidlertid mer fremtredende dersom man tar utgangspunkt i antall lange fritidsreiser per år. Figur 57 viser hvor mange lange fritidsreiser personer i ulike aldersgrupper i gjennomsnitt gjennomførte per år i perioden 1992-2009. Figuren bekrefter at reiseaktiviteten har økt i samtlige grupper, men at aktiviteten ser ut til å ha økt mest i de eldste aldersgruppene. Det betyr også at aldersforskjellene er noe mer markante mot slutten i perioden.

Med utgangspunkt i de ulike gruppenes prosentvise økning i antall lange fritidsreiser i løpet av et år, ser man at aldersgruppen 18-24 år har opplevd størst relativ økning i lange fritidsreiser. Denne gruppens reiseaktivitet har økt med 85 % mellom 1992 og 2009. Derneft følger den eldste gruppen. Personer over 67 år hadde i 2009 76 % flere lange fritidsreiser enn i 1992.

### Utvikling i levekår og aktivitet 1998-2008, personer over 67 år



Kilde: SSB.

Figur 58: Utvikling i eldres levekår og aktivitet, 1998-2008.

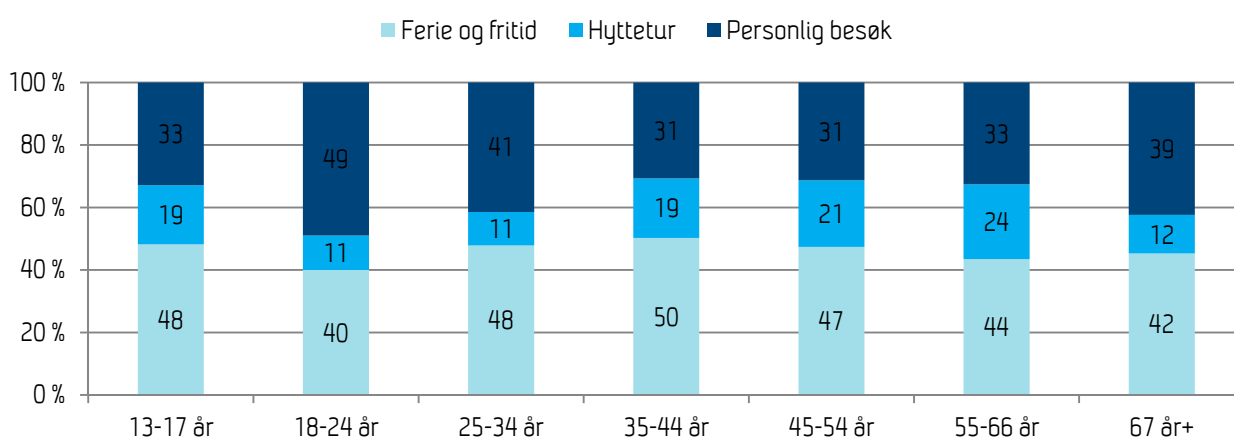
Økt reiseaktivitet blant personer over 67 år henger sammen med en rekke faktorer. Figur 58 gir en oversikt over utvalgte utviklingstrekk ved levekår og aktivitet blant personer over 67 år mellom 1998 og 2008. Figuren viser for det første hvor stor andel personer over 67 år som oppgir å ha god eller meget god helse<sup>36</sup>. Figuren viser at andelen i denne aldersgruppen som vurderer egen helse som god har økt gradvis. Figuren viser også personer i denne aldersgruppen oftere lever i parforhold<sup>37</sup> i 2008, i forhold til situasjonen ti år tidligere. Videre har andelen personer over 67 år som er hjelpetrengende på den måte at de trenger bistand til innkjøp og rengjøring, nedadgående<sup>38</sup>. Mens 30 % av personer over 67 år trengte hjelp til innkjøp og rengjøring i 1998, gjaldt dette 20 % i samme aldersgruppe i 2008.

Sist viser Figur 58 at personer over 67 år oftere driver med fysiske aktivitet for å trene eller mosjonere enn tidligere<sup>39</sup>. I figuren viser *fysisk aktivitet* til andelen i denne gruppen som driver med fysisk aktivitet én gang i uken eller oftere. Mens 57 % av personer over 67 år trente eller mosjonerte ukentlig i 2001, gjelder dette 70 % av den samme gruppen i 2007. Figuren viser dermed at den eldste aldersgruppen er friskere og mer aktiv enn tidligere. Samtidig lever gruppen oftere i parforhold enn tidligere, og som vist over ser parforhold ut til å henge særlig sammen med reisemønsteret i den eldste gruppen.

### Formål og varighet

Som vist over var formålet ved om lag halvparten (46 %) av lange fritidsreiser i 2009 ferie og fritidsreiser, mens 18 % var reiser i forbindelse med hyttetur. De øvrige 36 % var reiser knyttet til privat besøk. Figur 59 viser hva personer i ulike aldersgrupper oppgir som formål ved sine lange fritidsreiser. Figuren viser for det første at reiser i forbindelse med besøk hos venner og familie er mer fremtredende blant personer mellom 18 og 34 år. I aldersgruppen 18-24 år er privat besøk formålet ved halvparten av alle reiser. Videre reiser de samme gruppene i mindre grad på hytteturer enn andre. Det samme gjelder den eldste aldersgruppen. Personer som er 67 år eller eldre, reiser noe oftere enn andre på besøk til venner og familie, mens de har en noe lavere andel ferie- og fritidsreiser og reiser i forbindelse med hyttetur.

### Formål med lange fritidsreiser i aldersgrupper i 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=20730, p<.001]

Figur 59: Formål med lange fritidsreiser i aldersgrupper, 2009. Prosent.

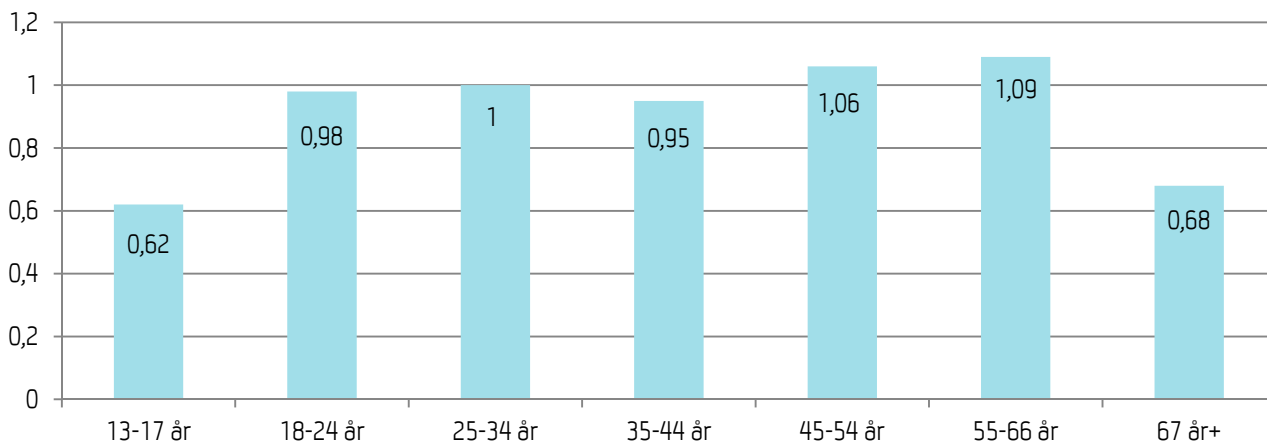
<sup>36</sup> Hentet fra SSBs Tabell 04168: Sykelighet. Sykdom, skade eller funksjonshemming, etter kjønn og alder, i SSBs statistikkbank

<sup>37</sup> Hentet fra SSBs Tabell 04306: Sosial kontakt, etter kjønn og alder, i SSBs statistikkbank

<sup>38</sup> Hentet fra SSBs Tabell 06182: Omsorgsbehov og mottatt omsorg, etter kjønn og alder, i SSBs statistikkbank

<sup>39</sup> Hentet fra SSB rapport 2009/15 (Vaage 2009:11). Tallene gjelder 2001, 2004, 2007

### Gjennomsnittlig antall overnattinger på lange fritidsreiser i aldersgrupper, 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=10772]

Figur 60: Gjennomsnittlig antall overnattinger på lange fritidsreiser etter alder, 2009

De yngste og den eldste aldersgruppen skiller seg også når det gjelder varighet på lange fritidsreiser. Figur 60 viser at disse gruppene i gjennomsnitt har flere overnattinger på sine lange fritidsreiser enn øvrige aldersgrupper. Også personer i alderen 18-24 år har fritidsreiser med lengre varighet enn andre. Dette henger sammen med hva slags reiser som dominerer ulike aldersgrupper. Helgeturer dominerer de aller fleste aldersgruppene, men er mindre utbredt i den eldste og den yngste aldersgruppen. Reiser i disse gruppene er i større grad lange fritidsreiser av lang varighet (6 overnattinger eller mer). Videre øker andelen dagsturer med økende alder (se også Vedlegg 12).

### Reisemål

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser en viss forskjell i hvor ulike aldersgrupper reiser på sine lange fritidsreiser. Selv om alle aldersgrupper i all hovedsak foretar sine lange fritidsreiser i Norge, er det også noen som større grad enn andre reiser til utlandet. Personer i alderen 13-17 år er gruppen som i størst grad har utenlandsreiser i 2009. Mens 13 % av reisene til utvalget totalt sett gikk til utlandet, gjaldt dette 16 % av reisene til denne gruppen. Dernest følger personer i alderen 35-44 år, der 14 % av lange fritidsreiser i 2009 var utenlandsreiser. Forskjellene er derfor små.

Det er også disse to gruppene som har opplevd størst økning i andel reiser til utlandet i perioden 1992-2009. Tabell 18 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser i ulike aldersgrupper som gikk til utlandet i denne perioden. Tabellen viser en økning for samtlige grupper mellom 1992 og 2009, men andelen utenlandsreiser kan variere noe årene imellom.

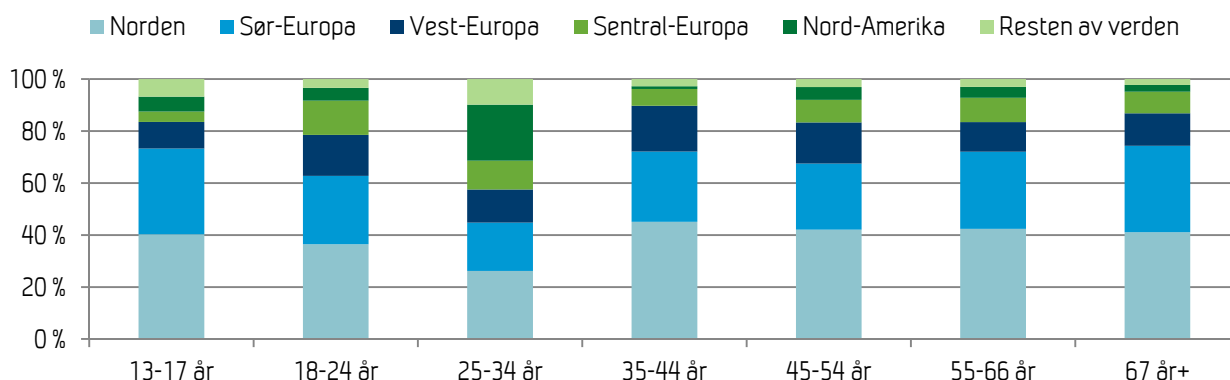
Tabell 18: Andel utenlandsreiser av lange fritidsreiser, etter alder, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009. Prosent.

	1992	1998	2001	2005	2009
<b>13-17 år</b>	21	27	31	23	32
<b>18-24 år</b>	19	13	19	19	26
<b>25-34 år</b>	15	13	20	21	21
<b>35-44 år</b>	16	18	22	22	26

<b>45-54 år</b>	22	19	23	23	24
<b>55-66 år</b>	25	15	26	24	24
<b>67 år+</b>	19	19	21	21	22
n	3669	2092	5360	8458	10770
p	.001	.003	<.001	.5	<.001

Norden utgjør det mest vanlige reisemålet for utenlandsreiser, uavhengig av alder. Reiser til Norden er imidlertid noe mindre utbredt blant personer mellom 25 og 34 år, samtidig som denne aldersgruppen oftere enn andre reiser til Sentral-Europa (Figur 61). Personer i alderen 25-34 år er også gruppen som i langt større grad enn andre reiser til Nord-Amerika og resten av verden. Mens 30 % av reisene i denne aldersgruppen går til Nord-Amerika, gjelder dette 4 % av reiser for totalutvalget. Videre er 14 % av reisene til denne gruppen reiser til verden utenom Europa og Nord-Amerika, sammenlignet med 3 % av utvalget sett under ett. Dette er ferie- og fritidsreiser som i all hovedsak går til Midtøsten og Nord-Afrika. Sammen med middelaldrende (55-66 år), er aldersgruppen 25-34 år i størst grad yrkesaktiv uten å ha hjemmeboende barn. Gruppen skiller seg også ut ved at den i langt større grad enn andre grupper er bosatt i Oslo (26 %) eller Bergen, Trondheim og Stavanger (16 %). Utvalget sett under ett utgjør disse byene henholdsvis 16 og 11 %<sup>40</sup>. Det betyr at personer i alderen 25-34 år har inntektsgivende arbeid og ofte bor i nærheten av flytilbud som gjør det mulig å reise langt, samtidig som de står uten familieansvar.

### Destinasjoner ved lange fritidsreiser i 2009, etter alder



Antall observasjoner: 2009 [n=2527, p<.001]

Figur 61: Destinasjoner ved lange fritidsreiser til utlandet etter alder, 2009. Prosent.

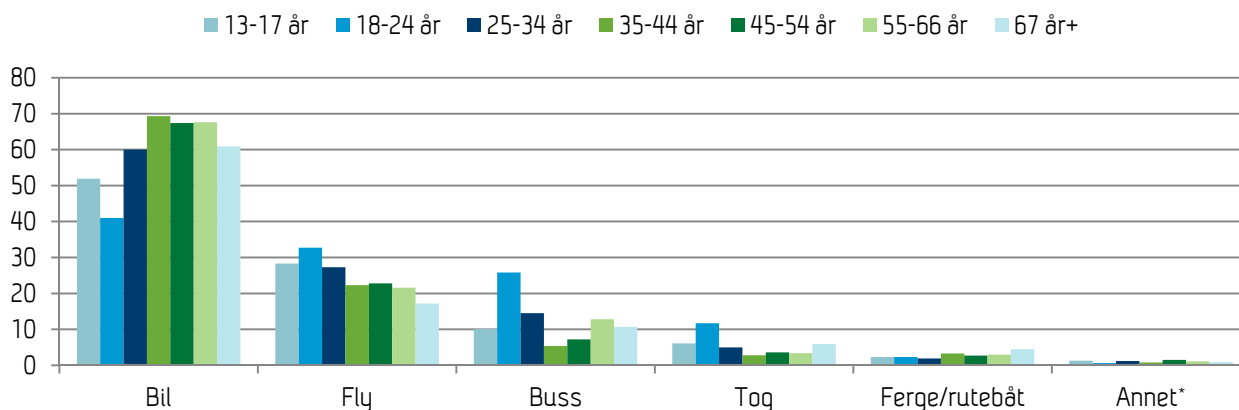
### Transportmiddelvalg

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser tydelige aldersforskjeller når det gjelder valg av transportmiddel. Disse kan antas å henge sammen med hva slags lange fritidsreiser ulike aldersgrupper foretar. Figur 62 viser hvilke aldersgrupper som bruker ulike transportmidler, ved reiser til både Norge og utlandet. Figuren viser at andelen benytter fly ved lange fritidsreiser synker med økende alder, både ved norgesreiser og reiser til utlandet. Motsatt øker andelen reiser med bil med alderen frem til 35-44 år, når den flater ut før den faller i den eldste aldersgruppen. Bilbruken er dermed et omtrentlig motsatt speilbilde av bruk av buss. Bussreiser er mest utbredt tidlig og sent i livet, og henger sannsynligvis sammen med at man i disse fasene av livet i mindre grad har tilgang på førerkort eller bil.

<sup>40</sup> Aldersforskjellen i bosted er signifikant (p<.001).

En slik antakelse styrkes av at aldersforskjellene ved bussreiser gjør seg særlig gjeldende ved Norgesreiser, der bilen har en sterkere posisjon enn ved utenlandsreiser. De yngste og den eldste aldersgruppen skiller seg begge ut med flere bussreiser ved lange fritidsreiser i Norge, men den eldste gruppen benytter også buss og ferge ved utenlandsreiser i større grad enn andre (se Vedlegg 4 for detaljert om norgesreiser og utenlandsreiser).

### Hovedtransportmiddel ved lange feriereiser i 2009, etter alder



Antall observasjoner: 2009 [n=20711, p<.001]

Figur 62: Hovedtransportmiddel ved lange feriereiser etter alder, 2009. Prosent

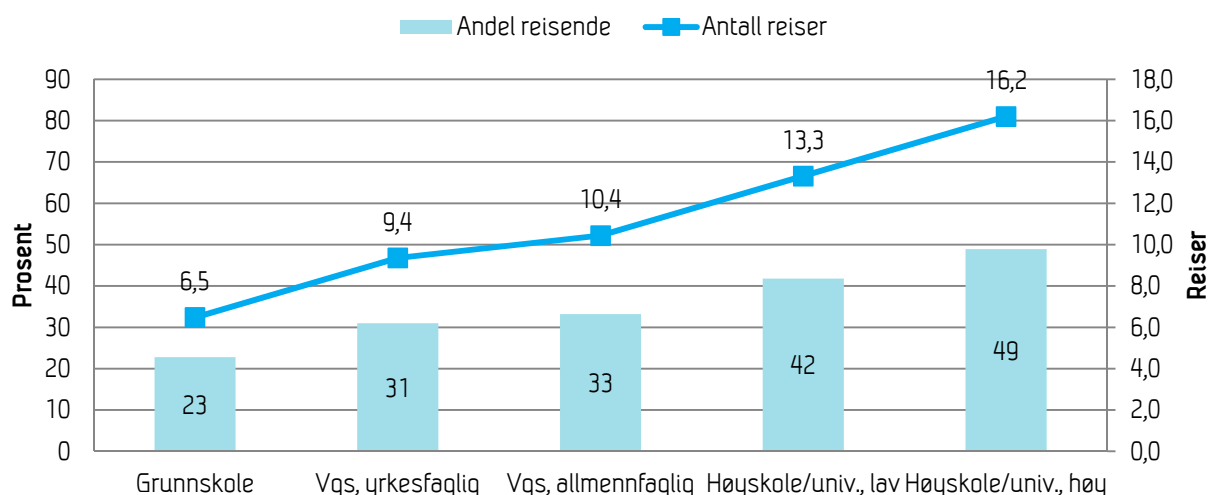
## 4.7.3 Utdanning

### Omfang

Reisevaneundersøkelsen 2009 viser store utdanningsforskjeller når det gjelder lange fritidsreiser. For i så stor grad som mulig å inkludere kun personer som er ferdige med sitt utdanningsløp, vil alle særskilte analyser av utdanning i denne rapporten kun inkludere personer over 25 år.

Både hvorvidt man har hatt en lang fritidsreise i registreringsperioden, og hvor mange lange fritidsreiser man har, ser ut til å henge tett sammen med utdanning. Figur 63 viser hvor stor andel av personer med ulik utdanningsnivå som har hatt én eller flere lange fritidsreiser i registreringsperioden. Figuren viser at andelen med lange fritidsreiser øker jevnt med økende utdanning. Mens 1 av 4 personer med grunnskoleutdanning har hatt en lang fritidsreise i perioden, gjelder dette 1 av 2 personer med høyskole eller universitetsutdanning på høyere nivå. Det er dermed dobbelt så mange i gruppen med høyest utdanning som har hatt en lang fritidsreise, sammenlignet med gruppen med lavest utdanning.

### Reiseaktivitet lange fritidsreiser i 2009, i utdanningsgrupper



Antall observasjoner: Antall reiser [n=17967], utdanning [n=22229, p<.001]

Figur 63: Andel med lang fritidsreise og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser etter utdanning, 2009.

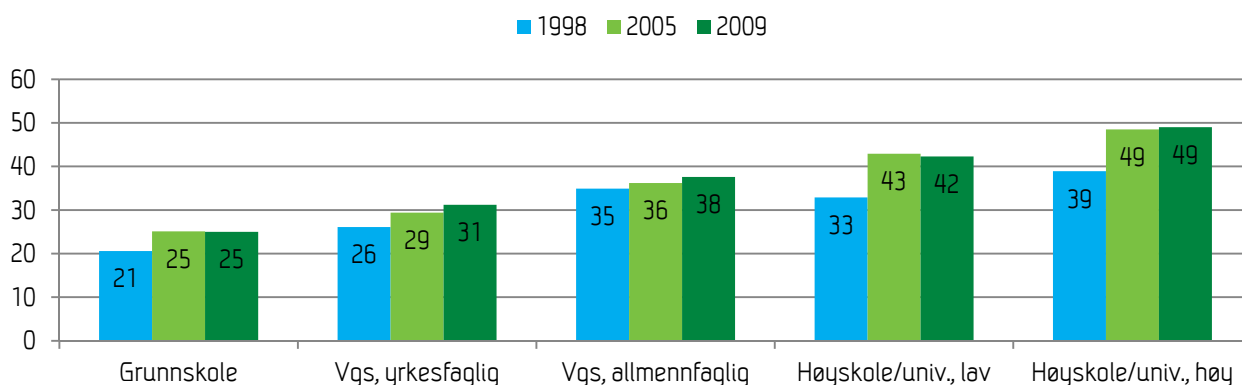
Utdanning ser dermed ut til å være en viktig forklaringsfaktor med tanke på variasjoner i lange fritidsreiser. Dette kommer også til syne når man ser på antall lange fritidsreiser. I tillegg til at personer med høyere utdanning oftere har hatt en lang fritidsreise enn andre, gjennomfører de også *flere* lange fritidsreiser. Figuren viser også hvor mange lange fritidsreiser de ulike utdanningsgruppene i gjennomsnitt foretar seg i løpet av et år. Tallene er basert på antall lange fritidsreiser i registreringsperioden i RVU 2009, og multiplisert med antall måneder som inngår i et år.

Figur 63 viser at personer med grunnskoleutdanning i gjennomsnitt foretar 6,48 lange fritidsreiser i løpet av et år, mens personer med videregående yrkesfaglig og allmennfaglig foretar henholdsvis 9,36 og 10,44 reiser. Antallet lange fritidsreiser øker i gjennomsnitt med 26 % for hvert trinn opp på utdanningskalaen, og personer med høyere grad på universitet eller høyskole gjennomfører i 2009 i gjennomsnitt 16,2 lange fritidsreiser i året. Gruppen med høyest utdanning foretar derfor gjennomsnittlig 10 lange fritidsreiser mer per år enn gruppen med lavest utdanning.

Fordi utdanningsnivå i stor grad henger sammen med alder, kan resultater i Figur 63 maskere en alderseffekt. Den eldste aldersgruppen er i reisevaneundersøkelsen fra 2009 eksempelvis overrepresentert blant personer med grunnskoleutdanning og personer med videregående, yrkesfaglig utdanning. Analyser av reiseaktivitet og utdanning som kontrollerer for alder, viser imidlertid at sammenhengen mellom utdanning og reiseaktivitet er signifikant og gjelder samtlige aldersgrupper. Selv om utdanningsforskjellene ser ut til å være noe større i de yngre aldersgruppene, er reiseaktiviteten økende med økende utdanning også i de eldste aldersgruppene.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser dermed tydelige utdanningsforskjeller når det gjelder lange fritidsreiser. Disse forskjellene finner man også i reisevaneundersøkelsene fra 1998 og 2005, og undersøkelsene tyder samlet sett på at forskjellene mellom utdanningsgrupper øker. Figur 64 viser hvor stor andel av personer i ulike utdanningsgrupper som hadde én eller flere lange fritidsreiser i 1998, 2005 og 2009. Reisevaneundersøkelsen fra 1992 og 2001 er ikke inkludert, fordi disse ikke har utdanningsvariabler som samsvarer med variabler fra de øvrige årene.

### Personer med lang fritidsreise i utdanningsgrupper 1998-2009. Prosent



Antall observasjoner: 1998 [n=5086], 2005 [n=14240] og 2009 [n=22229]. ( $p < .001$ )

Figur 64: Andel personer med lang fritidsreiser i utdanningsgrupper 1998, 2005 og 2009. Prosent

Figuren viser for det første at reiseaktivitet har økt i samtlige utdanningsgrupper<sup>41</sup>. Alle grupper har en signifikant større andel reisende i 2009 enn i 1998, for det andre viser figuren at økningen ser ut til å være størst i gruppene med høyest utdanning. Mens 33 % av personer med høyskole- eller universitetsutdanning på lavere nivå foretok en lang fritidsreise i 1998, gjaldt dette 42 % av samme gruppe i 2009. Økningen har for denne gruppen dermed vært på 9 prosentpoeng. Gruppen med høyest utdanning har opplevd en tilsvarende økning. Motsatt ende av skalaen foretok 21 % personer med grunnskoleutdanning en lang fritidsreise i 1998, sammenlignet med 25 % i 2009. Tilsvarende endringer finner man også for gjennomsnittlig antall fritidsreiser i løpet av et år: høyere utdanning ser ut til å henge sammen med en kraftigere økning i *antall* lange fritidsreiser (se også Vedlegg 13).

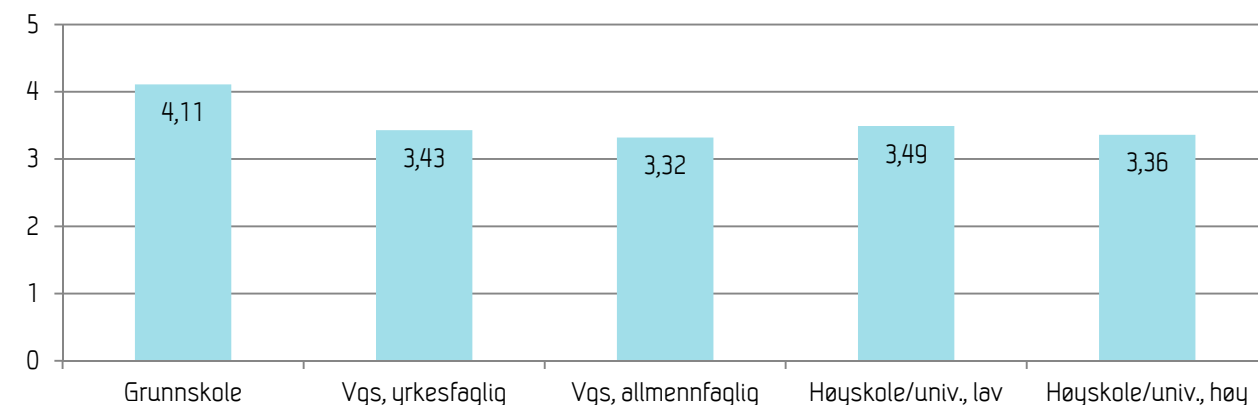
#### Varighet og reisetype

Selv om personer med høy har flere lange fritidsreiser enn andre, ser den gjennomsnittlige varigheten på lange fritidsreiser ut til å minke noe med økende utdanning. Forskjellene mellom gruppene imidlertid små. Figur 65 viser gjennomsnittlig antall overnattinger på lange fritidsreiser som personer i ulike utdanningsgrupper foretar. Figuren viser for det første at reiser som foretas av personer med grunnskoleutdanning har en gjennomsnittlig varighet på 4,19 overnattinger. Reiser blant personer med yrkesfaglig videregående utdanning har en gjennomsnittlig varighet på 3,45 overnattinger. Forskjellene mellom gruppene imidlertid veldig små, og det er i utgangspunktet to grupper som skiller seg fra de andre. Mens reiser blant personer med lavere grad av høyskole og universitetsutdanning har gjennomsnittlig varighet på 3,38 overnattinger, har lange fritidsreiser blant personer med allmennfaglig, videregående utdanning har en gjennomsnittlig varighet på 3,69 overnattinger, og har dermed nest lengst varighet av samtlige grupper.

<sup>41</sup> Økning over hele perioden er signifikant for alle grupper ( $p < .05$ ). Endring mellom 2005 og 2009 er ikke signifikant for grupper med høyskole- eller universitetsutdanning.



### Gjennomsnittlig antall overnattinger på lange fritidsreiser, etter utdanning

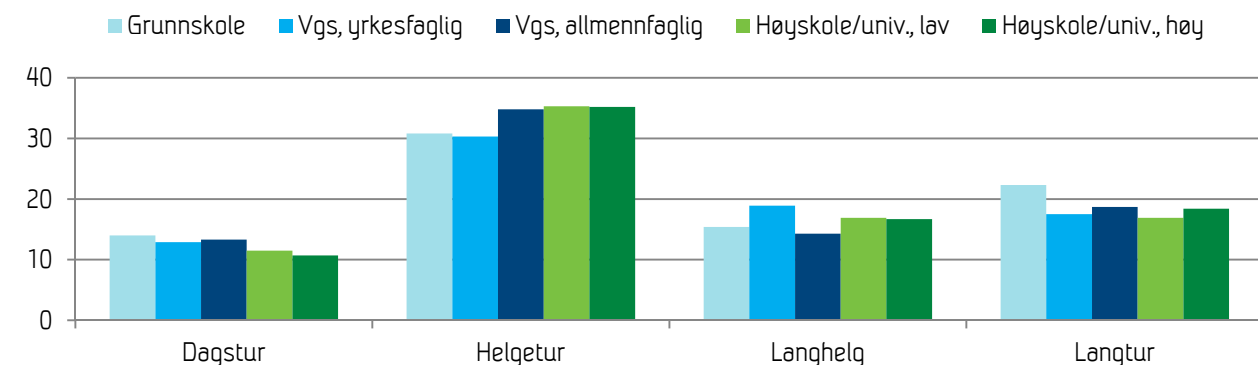


Antall observasjoner: 2009 [n=10711]

Figur 65: Antall overnattinger på lange fritidsreiser, etter utdanning, 2009. Gjennomsnitt.

De små ulikhetene som identifiseres i Figur 65 gjenspeiles delvis når man ser på reisetypen. Som vist tidligere er det helgeturer og langturer (mer enn 6 overnattinger) som dominerer. Helgeturens dominans ser ut til å vedvare også for utdanningsgrupper separat. Figur 66 viser hvor stor andel av reisene innen ulike utdanningsgrupper som er dagsturer, helgeturer, turer i forbindelse med langhelg og langturer. Selv om forskjellene mellom utdanningsgruppene er små, viser figuren visse forskjeller. Figuren viser for det første at andelen dagsturer er svakt nedadgående med økende utdanning. Dette trenger ikke nødvendigvis være en utdanningsforskjell men heller en effekt av yrkesaktivitet. Man kan anta en viss sammenheng mellom utdanning og yrkesaktivitet, men dette vil bli nærmere ettergått under.

### Reisetypen, etter utdanning



Antall observasjoner: 2009 [n=10620, p<.001]

Figur 66: Reisetypen, lange fritidsreiser, etter utdanning, 2009. Prosent.

For det andre viser figuren at andelen helgeturer øker med økende utdanning. Mens under 30 % av reiser blant personer med grunnskoleutdanning er helgeturer, gjelder dette 35 % av reiser blant personer med utdanning på universitets- eller høyskolenivå. Videre viser figuren at reiser blant personer med grunnskoleutdanning og personer med videregående, allmennfaglig utdanning oftere er langturer, det vil si reiser med 6 eller flere overnattinger.

Forskjeller i reisetyper ser i liten grad til å gjenspeiles i formål ved utdanningsgrupper lange fritidsreiser. Formål ved lange fritidsreiser fordeler seg forholdsvis likt mellom ulike utdanningsgrupper, og det ser heller ikke ut til at dette har endret seg nevneverdig siden 1998 (se Vedlegg 14).

### Reisemål

Samtidig som utdanning henger sammen med reiseomfang og reisetyper, ser man også at personer med ulike utdanningsbakgrunn gjerne reiser til ulike steder. Tabell 19 viser hvor stor andel lange fritidsreiser som gikk til Norge og utlandet i 2009. Tabellen viser at gruppene med lavest utdanning har en høyere andel utenlandsreiser enn personer med høyere utdanning. Personer med allmennfaglig videregående utdanning befinner seg i en mellomposisjon. Mens 27 % av lange fritidsreiser i de to gruppene med lavest utdanning går til destinasjoner i utlandet, gjelder dette 22 % av de lange fritidsreisene til de to gruppene med høyest utdanning.

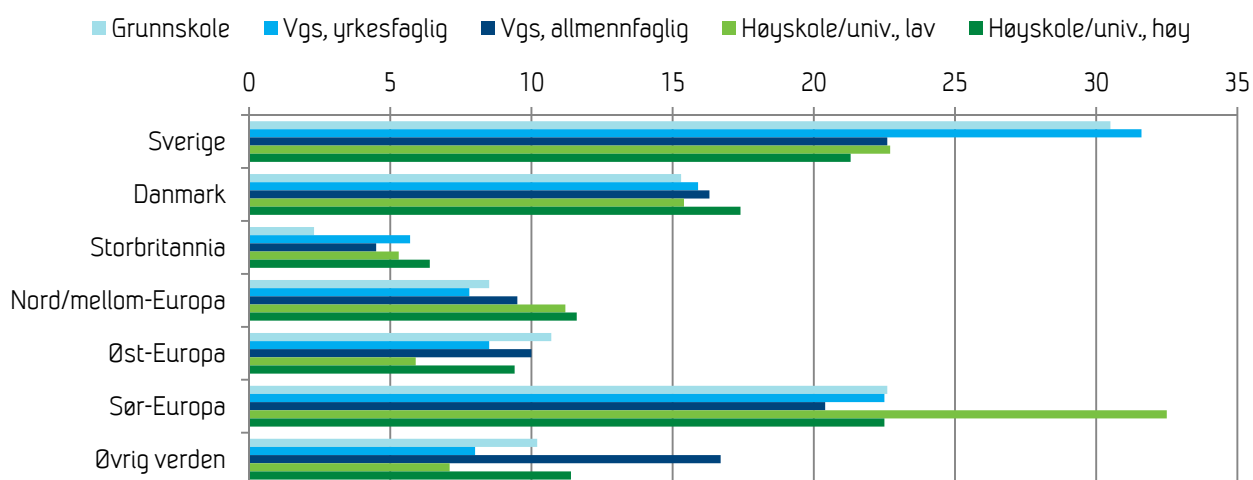
Tabell 19: Andel lange fritidsreiser til utlandet etter utdanning, 2009. Prosent.

	Utlandet	Norge
Grunnskole	27	73
Videregående, yrkesfaglig	27	73
Videregående, allmennfaglig	25	75
Høyskole/univ., lav	22	78
Høyskole/univ., høy	22	78

Antall observasjoner: 2009 [n=10745, p<.001]

Også når man tar utgangspunkt i nærmere bestemt destinasjon, finner man visse forskjeller mellom utdanningsgrupper. Figur 67 viser hvor stor andel av reisene til personer med ulik utdanningsbakgrunn som går til ulike destinasjoner. De mest tydelige tendensene i figuren er at personer med lavest utdanning, grunnskoleutdanning og yrkesfaglig utdanning, i noen større grad reiser til Sverige enn andre. Mens henholdsvis 31 % og 32 % av reisene i disse gruppene går til Sverige, gjelder dette mellom 21 og 23 % av reisene i de øvrige utdanningsgruppene. Videre går reiser blant personer med universitets- og høyskoleutdanning oftere til land i Nord- og Mellom-Europa utenfor Skandinavia.

### Reisemål ved lange fritidsreiser til utlandet, etter utdanning



Antall observasjoner: 2009 [n=2078, p<.001]

Figur 67: Reisedestinasjoner ved lange fritidsreiser til utlandet, etter utdanning, 2009. Prosent.

### Transportmiddelvalg

Også transportmiddelvalgene utdanningsgrupper imellom er forholdsvis like, hvilket sannsynligvis henger sammen med at det først og fremst er reisetypen som avgjør transportmiddelvalget. Fordi variasjonene i reisetypen også er små, vil man heller ikke se de store utslagene når det gjelder transportmiddelvalg verken på reiser i Norge eller til utlandet (se Vedlegg 5).

## 4.7.4 Bosted

### Omfang

Fritidsvaner henger sammen med hvor man bor. Reisevaneundersøkelsen for 2009 viste at personer bosatt i Oslo/Akershus og på Østlandet for øvrig i størst grad har hatt lange fritidsreiser. Tabell 20 viser hvor stor andel av personer bosatt ulike steder som har hatt minst én lang fritidsreise i registreringsperioden, samt gjennomsnittlig antall lange feriereiser. Tabellen viser for det første at personer bosatt i Oslo oftere har hatt en lang fritidsreise enn andre, og at personer bosatt her gjennomfører flere lange fritidsreiser enn personer i landet forøvrig. Til sammen 44 % av osloborgere har gjennomført en lang fritidsreise i registreringsperioden, og foretok gjennomsnittlig 14,4 lange fritidsreiser i 2009. Deretter følger personer bosatt på Østlandet utenfor Oslo, der 38 % av hatt en lang fritidsreise og foretar på årlig basis gjennomsnittlig 12 lange fritidsreiser.

Med tanke på resten av landet har personer bosatt i Bergen, Trondheim og Stavanger større reiseaktivitet enn andre. Totalt 37 % av personer bosatt i disse byene hadde en lang fritidsreise i registreringsperioden i 2009, og har i gjennomsnitt 11,52 lange fritidsreiser i løpet av et år.

For øvrig ser personer bosatt på Vestlandet utenom Bergen ut til å skille seg ut både med liten andel reisende, og færre reiser i løpet av et år. I underkant av 30 % av personer bosatt på Vestlandet utenom Bergen hadde en lang fritidsreise i registreringsperioden.

Tabell 20: Andel med og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser etter bosted, 2009.

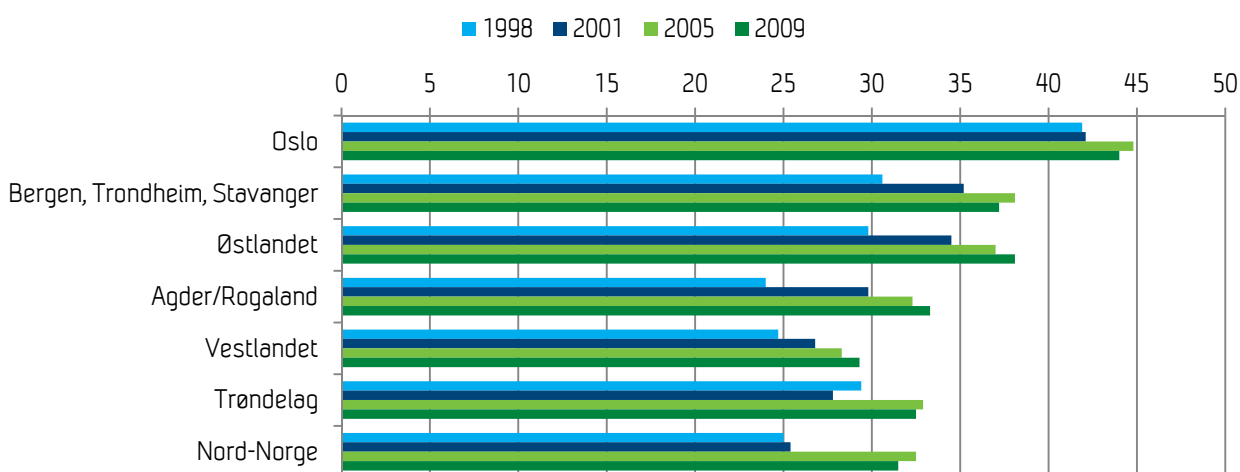
	Hår hatt lang fritidsreise (%)	Gjennomsnittlig antall per år
Oslo	44,0	14,4
Bergen, Trondheim, Stavanger	37,2	11,52
Østlandet	38,1	12,0
Agder/Rogaland	33,3	9,6
Vestlandet	29,3	8,52
Trøndelag	32,5	10,08
Nord-Norge	31,5	8,88

Antall observasjoner: 2009 [n=22318]

Den relative høye forekomsten av lange fritidsreiser blant personer bosatt i Oslo og på øvrige Østlandet samt de tre neste store byene kan blant annet henge sammen med reisetilbudet. Reisetilbudet er gjerne større og mer mangfoldig i områder med stor befolkning, og man kan derfor anta at personer som bor i eller i nærheten av de største byene har en noe større reiseaktivitet enn andre.

Som vist tidligere, har den totale andelen lange fritidsreiser økt fra 1998 til 2009. Dette gjelder uavhengig av hvor man bor<sup>42</sup>, men økningen ser ut til å være større noen steder. Figur 68 og Figur 69 viser økningen i reiseomfang i perioden 1998-2009. Figur 68 viser hvor stor andel av personer bosatt ulike steder i Norge som har hatt lange fritidsreiser i perioden. Økningen har i denne perioden vært størst på Østlandet utenom Oslo, og i Agder/Rogaland utenom Stavanger, der andelen i 2009 var henholdsvis 8 og 9 prosentpoeng høyere enn i 1998.

### Andel med lange fritidsreiser etter bosted, 1998-2009



Antall observasjoner: 1998 [n=6061], 2001[n=11897], 2005 [n=17514] og 2009 [n=22318].

Figur 68: Andel med lang fritidsreise etter bosted, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

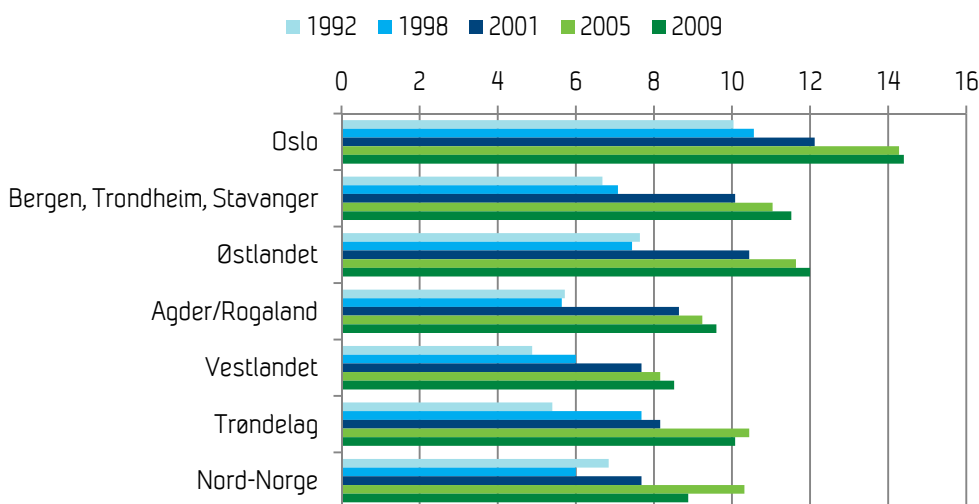
Selv om datamaterialet viser en økning i antall reisende samtlige steder, ser den største økningen ut til å ha inntruffet på ulike tidspunkt ulike steder. Noen steder, som på Østlandet uten Oslo og i Bergen, Trondheim og Stavanger, ser økningen hovedsakelig ut til å skje mellom 1998 og 2001<sup>43</sup>. Andre steder, som i Trøndelag utenom Trondheim, Oslo og i Nord-Norge, ser den største økningen ut til å finne sted mellom 2001 og 2005<sup>44</sup>. Personer bosatt på Vestlandet har imidlertid hatt en jevn økning i andel reisende i hele perioden.

<sup>42</sup> Uavhengig av bosted er økningen i andel reisende mellom 1998 og 2009 signifikant ( $p < .05$ ).

<sup>43</sup> Økning denne perioden signifikant ( $p < .05$ ) for Østlandet, men ikke for Bergen, Trondheim og Stavanger

<sup>44</sup> Økning denne perioden signifikant ( $p < .05$ ) for Nord-Norge, men ikke for Oslo og Trøndelag utenom Trondheim

### Gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per år 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=6000], 1998 [n=6061], 2001 [n=11897], 2005 [n=17514] og 2009 [n=22318].

Figur 69: Antall lange fritidsreiser per år etter bosted, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Gjennomsnitt.

Disse tendensene gjenspeiles også dersom man tar utgangspunkt i *antall* lange fritidsreiser per person i løpet av et år. Figur 69 viser gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per person per år i perioden 1992-2009. Samtlige steder var antallet lange fritidsreiser var i 2009 høyere enn i 1992<sup>45</sup>. Størst er økningen blant personer bosatt i Bergen, Trondheim og Stavanger, som i 2009 gjennomført 4,84 lange fritidsreiser mer enn i 1992. Dernest følger personer bosatt i Trøndelag forøvrig, med en økning på 4,68 reiser, mens personer bosatt i Oslo og på øvrige Østlandet i 2009 hadde 4,36 flere lange fritidsreiser enn i 1992. I motsatt ende av skalaen gjennomført personer bosatt i Nord-Norge 2 lange fritidsreiser mer sammenlignet med 1992.

Som for andel reisende, viser Figur 69 visse variasjoner i når den største økningen i antall lange fritidsreiser finner sted. Også her forekommer den største økningen for personer bosatt på Østlandet og i Bergen, Trondheim og Stavanger mellom 1998 og 2001. Også personer bosatt på Vestlandet utenom Bergen og i Agder/Rogaland utenom Stavanger hadde størst økningen i antall lange fritidsreiser denne perioden. Økningen blant personer bosatt i Oslo og i Nord-Norge var imidlertid størst i perioden 2001-2005.

#### Varighet, reisetype og formål

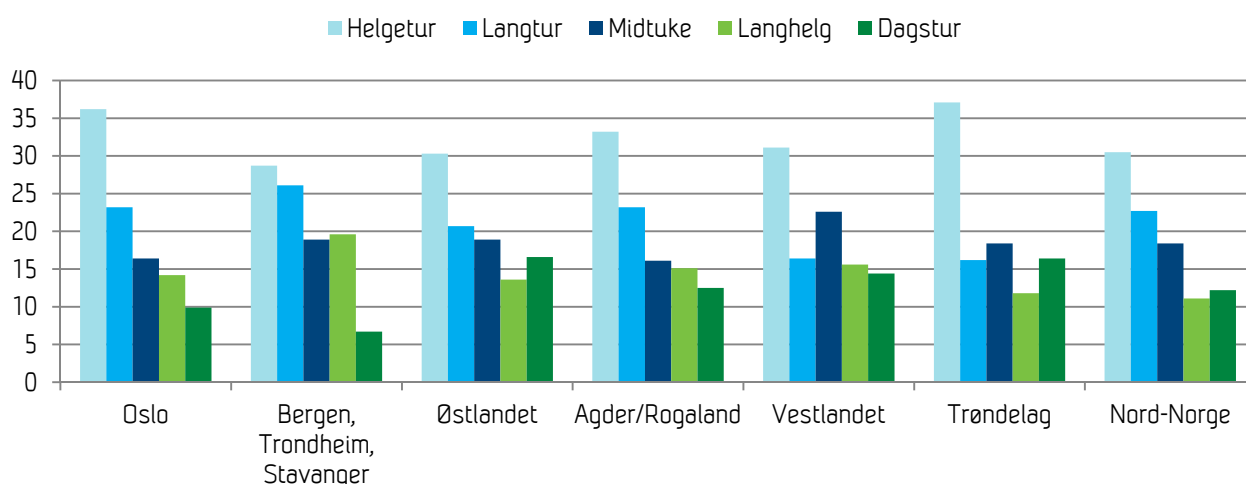
Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser forholdsvis små geografiske forskjeller når det gjelder varighet. Den gjennomsnittlige varigheten på lange fritidsreiser varierer mellom 2,84 overnattinger blant personer bosatt i Trøndelag utenom Trondheim til 4,1 overnattinger blant personer bosatt i Bergen, Trondheim eller Stavanger. Deretter følger personer bosatt i Nord-Norge og i Oslo, som i gjennomsnitt har henholdsvis 3,9 og 3,8 overnattinger på sine lange fritidsreiser. For øvrige personer varierer den gjennomsnittlige varigheten mellom 3,2 og 3,6 overnattinger (se Vedlegg 6 for nærmere oversikt).

Varighet på reiser henger sammen med hva slags type reise man foretar. Figur 70 viser hva slags type reiser personer bosatt ulike i steder foretok i registreringsperioden i 2009. Figuren viser for det første at helgeturene dominerer i hele landet, men at disse turene har mer tilbaketrakket posisjon i Berge, Trondheim og Stavanger enn i landet for øvrig. Personer bosatt i disse byene foretar omtrent like mange langturen som helgeturer.

<sup>45</sup> Uavhengig av bosted, er økningen i antall reiser mellom 1992 og 2009 signifikant ( $p < .05$ ).

Dette skyldes ikke at andelen langturer er spesielt høy i denne gruppen, men at andelen helgeturer er noe lavere enn i andre grupper. Langturer, det vil si turer med 6 overnattinger eller mer, følger de fleste steder helgeturene i popularitet, men både på Vestlandet utenom Bergen og i Trøndelag utenom Trondheim er turer som foregår i midtuken nest mest utbredt. Når det gjelder dagsturer er disse mest utbredt på Østlandet og i Trøndelag utenom Trondheim.

### Reisetypen etter bosted 2009 (n=10642)

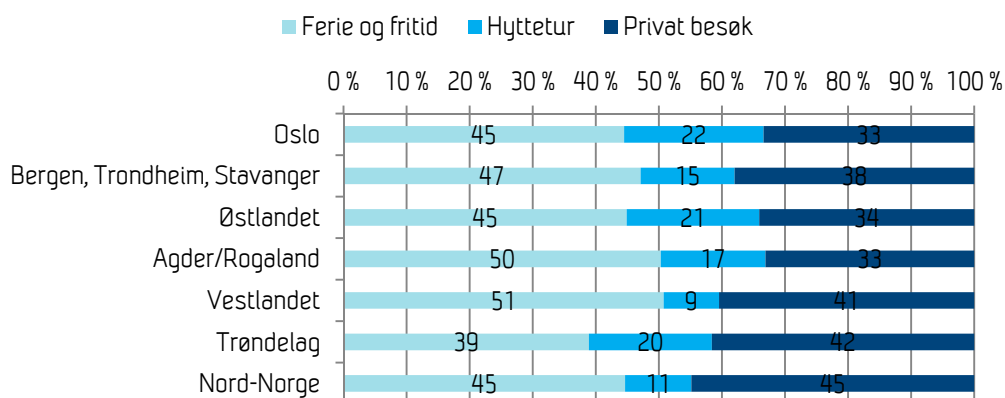


Antall observasjoner: 2009 [n=10642, p<.001]

Figur 70: Reisetypen etter bosted, 2009. Prosent.

Varighet og typer reiser man foretar, knyttes som tidligere vist til formålet ved lange fritidsreiser. Figur 71 viser hvor stor andel av reisene til personer bosatt ulike steder i Norge som er ferie- og fritidsreiser, hytteturer og reiser i forbindelse med privat besøk hos venner og familie. Figuren viser at ferie- og fritidsreiser er mest utbredt i Agder/Rogaland utenom Stavanger og på Vestlandet utenom Bergen, mens personer bosatt i på Østlandet (inkl. Oslo) og i Trøndelag utenfor Trondheim foretar flest hytteturer. Sistnevnte gruppen har også et noe større innslag av reiser knyttet til privat besøk enn andre, sammen med personer bosatt på Vestlandet utenom Bergen og i Nord-Norge.

### Formål ved lange fritidsreiser, etter bosted (n=20731, p<.001)



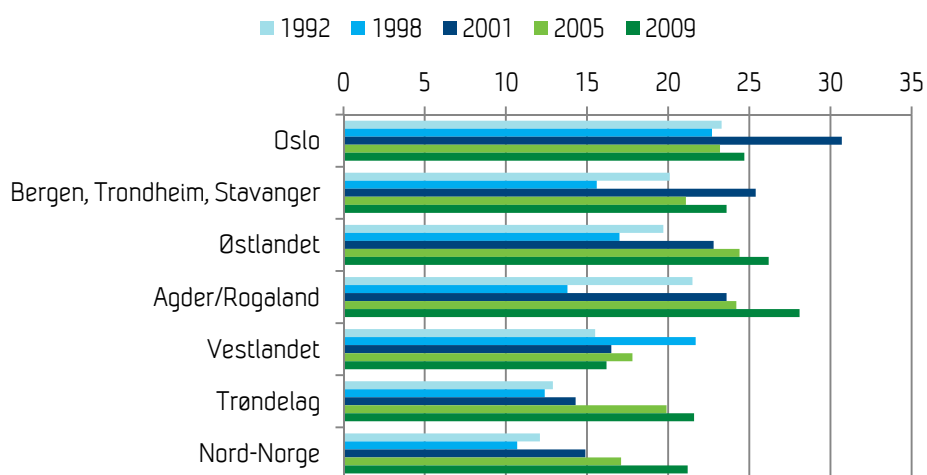
Antall observasjoner: 2009 [n=20729, p<.001]

Figur 71: Formål ved lange fritidsreiser etter bosted, 2009. Prosent.

### Reisemål

For landet samlet sett var 24 % av lange fritidsreiser i 2009, utenlandsreiser. Selv om forskjellene stort sett er små, ser man en viss variasjon i hvem som foretar og ikke foretar lange fritidsreiser til utlandet. Personer bosatt på Vestlandet utenom Bergen skiller seg tydelig ut med klart lavest andel utenlandsreiser i 2009. Blant personer bosatt på Vestlandet, går kun 16 % av lange fritidsreiser til utlandet. I motsatt ende av skalaen finner man personer bosatt i Agder/Rogaland (utenom Stavanger) og på Østlandet (utenom Oslo), der utenlandsreiser utgjør henholdsvis 28 og 26 % av alle lange fritidsreiser.

### Andel utenlandsreiser 1992-2009, etter bosted



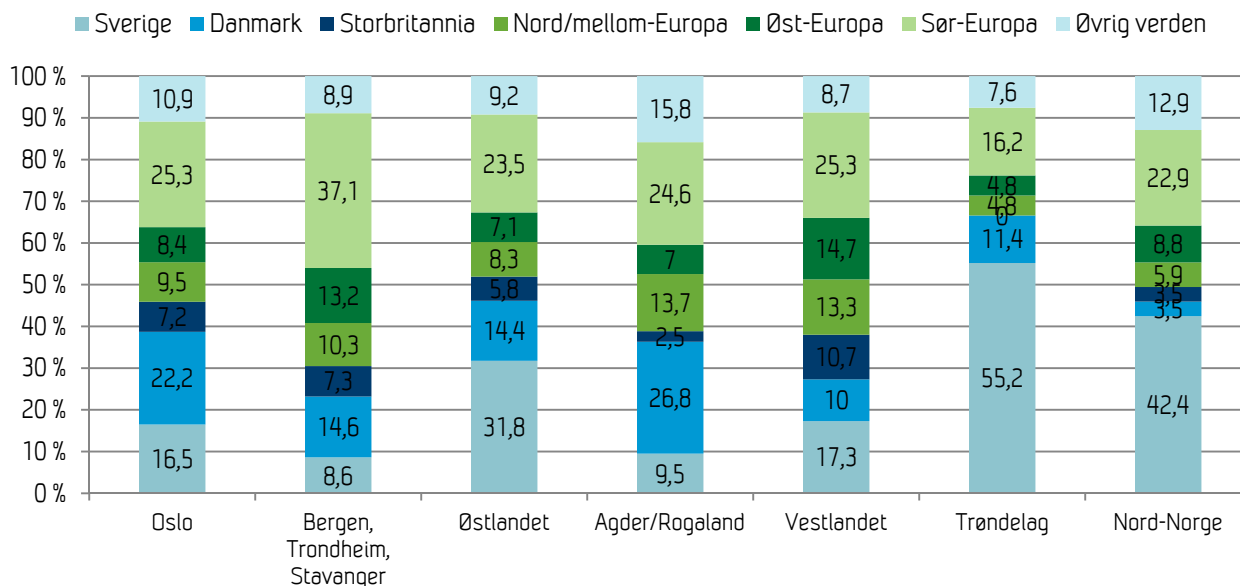
Antall observasjoner: 1992 [n=3671, p=.001], 1998 [n=2095, p=.02], 2001 [n=5360, p<.001], 2005 [n=8458, p<.001] og 2009 [n=10770 p<.001]

Figur 72: Andel utenlandsreiser av lange fritidsreiser etter bosted, i 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

Dette var imidlertid i 2009, og situasjonen har endret seg noe siden 2001. Figur 72 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser foretatt av personer bosatt ulike steder i Norge, som var utenlandsreiser i perioden 1992 til 2009<sup>46</sup>. I perioden 1992 til 2001 hadde personer bosatt i Oslo en større andel utenlandsreiser enn personer bosatt andre steder i landet. I årene som har gått siden, har imidlertid andelen utenlandsreiser i denne gruppen gått ned, samtidig som andelen i andre grupper har gått opp. Særlig bemerkelsesverdig er økningen i antall lange fritidsreiser blant personer bosatt i Trøndelag utenom Trondheim og Nord-Norge, der andelen lange fritidsreiser i perioden 2001-2009 har økt med 9 prosentpoeng. Gruppene som hadde størst andel utenlandsreiser i 2009, Østlandet og Agder/Rogaland utenom Stavanger, hadde i perioden en økning på om lag 6 prosentpoeng. Andelen utenlandsreiser fra Bergen, Trondheim og Stavanger er også blant de høyeste i hele perioden, og selv om andelen har vært fluktuerende, er den høyere i 2009 enn i 1992.

Hvilke land og steder som er destinasjon for lange fritidsreiser, er til en viss grad avhengig av hvor man selv bor. For eksempel reiser personer bosatt på Østlandet, i Trøndelag utenom Trondheim og i Nord-Norge langt oftere til Sverige enn andre. Dette henger naturlig nok sammen med at avstanden til Sverige er kortere for personer bosatt i disse områdene. For Trøndelag sin del, ender over halvparten av lange fritidsreiser til utlandet i Sverige, mens 40 % av lange fritidsreiser til utlandet blant personer i Nord-Norge går til Sverige. På samme måte utgjør reiser til Danmark en større andel av reisene til personer bosatt i Oslo og i Agder/Rogaland (utenom Stavanger), da muligheten for danmarksreiser kan antas å være både større og flere for disse. I disse gruppene står reiser til Danmark for henholdsvis 22 % og 27 % av lange fritidsreiser til utlandet. En tilsvarende tendens ser man også for reiser blant personer bosatt på Vestlandet. Mens den gjennomsnittlige andelen utenlandsreiser til Storbritannia er 5,5 %, utgjør reiser til Storbritannia over 10 % av lange fritidsreiser til utlandet blant personer bosatt på Vestlandet utenom Bergen.

### Destinasjon ved lange fritidsreiser til utlandet 2009, etter bosted



Antall observasjoner: 2009 [n=2529, p<.001]

Figur 73: Destinasjon ved lange fritidsreiser til utlandet 2009. Prosent.

Når det gjelder utenlandsreiser til steder utenfor Norden, ser man som nevnt at personer bosatt på Vestlandet utenom Bergen i større grad enn andre reiser til Storbritannia. Den samme gruppen reiser også ofte til Øst-

<sup>46</sup> Endring for hele perioden 1992-2009 kun signifikant for reiser blant personer bosatt på Østlandet utenfor Oslo, i Trøndelag utenfor Trondheim og i Nord-Norge.

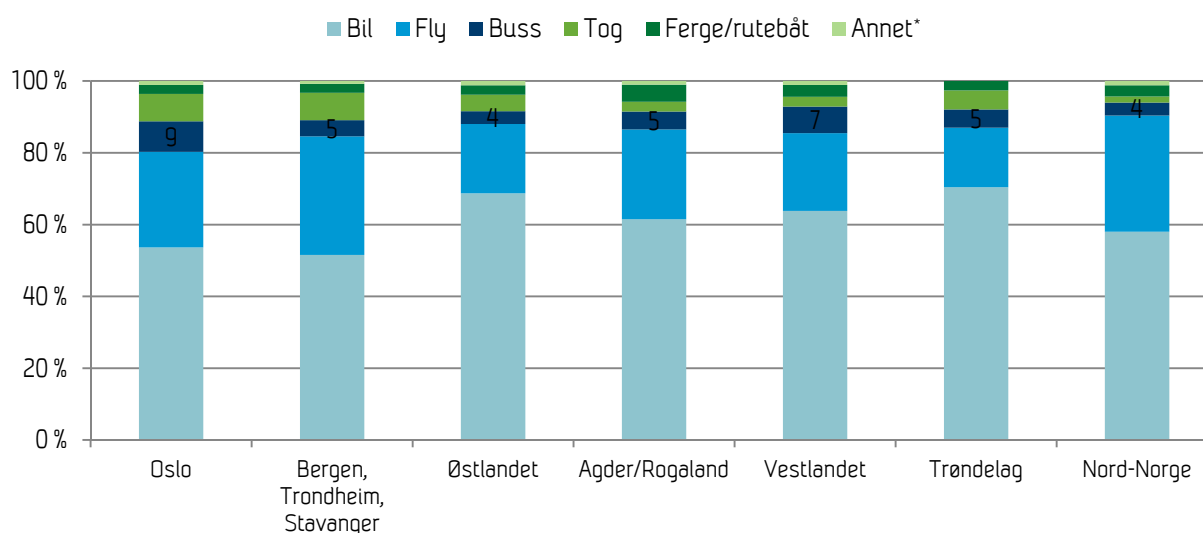


Europa (15 %). Videre viser figuren tydelig at personer bosatt i Bergen, Trondheim og Stavanger har klart flest turer til Sør-Europa. Dette henger klart sammen med at denne gruppen også hadde en stor andel langturer (minst 6 overnattinger) blant sine fritidsreiser (jfr. Figur 70).

### Transportmiddelvalg

Som vist tidligere, legger både reisemål, formål og varighet føringer på hvilket transportmiddel som brukes ved lange fritidsreiser. Figur 74 viser transportmiddelvalg ved lange fritidsreiser foretatt av personer bosatt ulike steder i Norge i 2009. Figuren bekrefter nok en gang at bilen er det mest utbredte transportmiddelet ved lange fritidsreiser, og at personer bosatt i Trøndelag utenom Trondheim og Østlandet utenom Oslo i størst grad benytter bil på sine fritidsreiser. For disse gruppene samsvarer dermed valg av bilen som transportmiddel med en større andel hytteturer. Figuren viser for det andre at det er personer bosatt i Nord-Norge og personer bosatt i Oslo som i størst grad benytter fly ved lange fritidsreiser. Når det gjelder personer bosatt i Nord-Norge kan man anta at dette i stor grad skyldes avstand til feriemålet. Videre viste Figur 72 at personer bosatt i Nord-Norge har hatt en av de største økningene i andel lange fritidsreiser til utlandet. Selv om dette også kan inkludere reiser til Sverige, kan man anta at utenlandsreisene er én av årsakene til at nordlendinger er gruppen som oftest benytter fly på sine lange fritidsreiser. Samtidig kan store avstander i Nord-Norge bidra til at personer bosatt her også benytter fly på innenlandsreiser.

**Transportmiddelvalg etter bosted, 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=20709, p<.001]

Figur 74: Transportmiddelvalg etter bosted, 2009. Prosent.

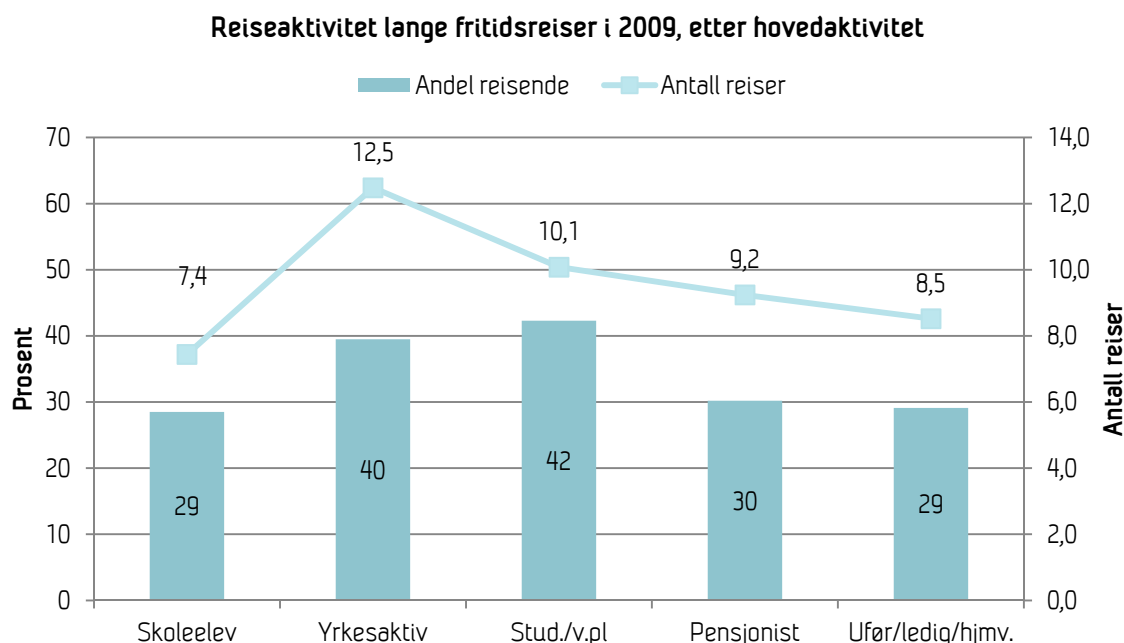
Videre er lange fritidsreiser med tog mer vanlig for personer bosatt i Norges fire største byer, og står her for 7,5 % av reisene. Ikke overraskende er bruk av ferge og rutebåt mer utbredt i Nord-Norge, på Vestlandet utenom Bergen og i Agder/Rogaland utenom Stavanger, men de geografiske forskjellene er fremdeles små.

## 4.7.5 Yrkesaktivitet

### Omfang

Yrkesaktivitet og inntekt antas å være to av faktorene som i stor grad påvirker på antall lange fritidsreiser og reisemønster. Dette delkapittelet fokuserer på variasjoner i befolkningen knyttet til yrkesaktivitet. Skoleelever, studenter og vernepliktige er opprinnelig lagt i samme gruppe, men fordi det er stor forskjell på hvorvidt man er student eller skoleelev, er alle personer under 18 år plassert i en egen gruppe.

Figur 75 viser hvor stor andel av skoleelever under 18 år, yrkesaktive, student/vernepliktig, pensjonister og personer som er uføretrygdet, arbeidsledige eller hjemmeværende som har hatt en lang fritidsreise i registreringsperioden, og hvor mange lange fritidsreiser gruppene i gjennomsnitt foretar i løpet av et år. Figuren viser en større andel studenter og vernepliktige har foretatt en lang fritidsreise sammenlignet med andre grupper, men at yrkesaktive gjennomfører *flere* lange fritidsreiser enn andre. Skoleelever under 18 år har lavest reiseaktivitet både når det gjelder andel reisende og gjennomsnittlig antall reiser. Pensjonister og personer som er uføre, arbeidsledige eller hjemmeværende har om lag samme andel reisende som skoleelever under 18 år, men foretar i gjennomsnitt flere reiser i løpet av registreringsperioden.



Antall observasjoner: 2009 [n=22210, p<.001]

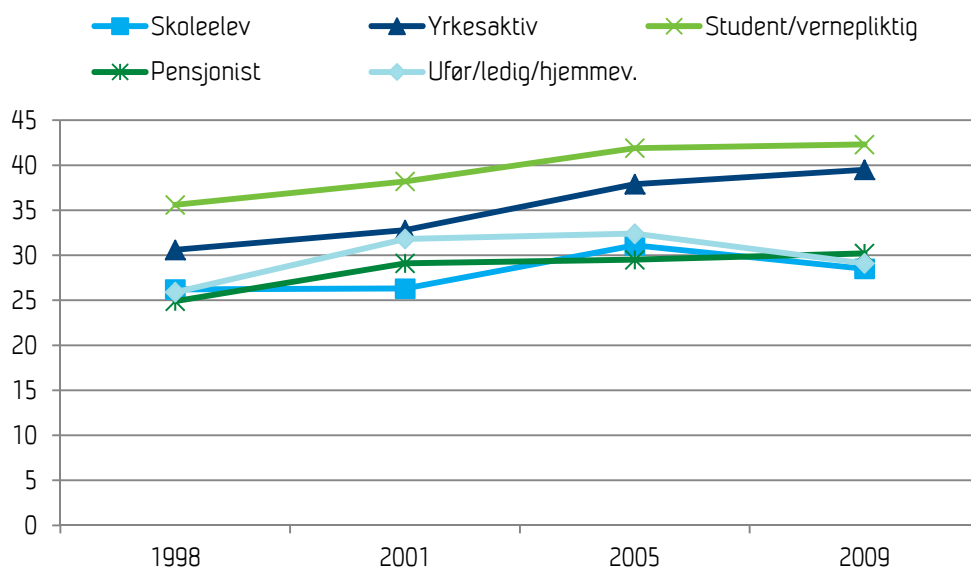
Figur 75: Andel med lang fritidsreise og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser etter hovedaktivitet, 2009.

Det er derfor tydelige forskjeller mellom ulike grupper, der studenter og yrkesaktive skiller seg ut med klart større reiseaktivitet enn de øvrige gruppene. Forskjellen gruppene imellom ser også ut til å ha økt de siste årene. Figur 76 og Figur 77 viser hvor stor andel av personer i ulike grupper som hadde en lang fritidsreise i årene 1998, 2001, 2005 og 2009, og det gjennomsnittlige antallet lange fritidsreiser per år<sup>47</sup>. Figur 76 viser at det blant yrkesaktive og studenter/vernepliktige har vært en høyere andel reisende enn i de andre gruppene i løpet av hele perioden. Samtidig som figuren viser at det for alle grupper har vært en økning for alle grupper i perioden, øker avstanden mellom gruppene. Dette er særlig tydelig mellom 2005 og 2009, der det fortsatt er en økende andel reisende blant yrkesaktive og studenter, mens andelen reisende i de øvrige gruppene

<sup>47</sup> Endringene i andel reisende mellom 1998 og 2009 er signifikante (p<.05) for yrkesaktive, studenter/vernepliktige, og pensjonister. Endringer i antall reiser mellom 1992 og 2009 er signifikante (p<.05) for alle grupper.

forholder seg uendret eller reduseres. Det betyr at man i 2009 ser antydning til polarisering mellom yrkesaktive og studenter på den ene siden, og øvrige grupper på den andre.

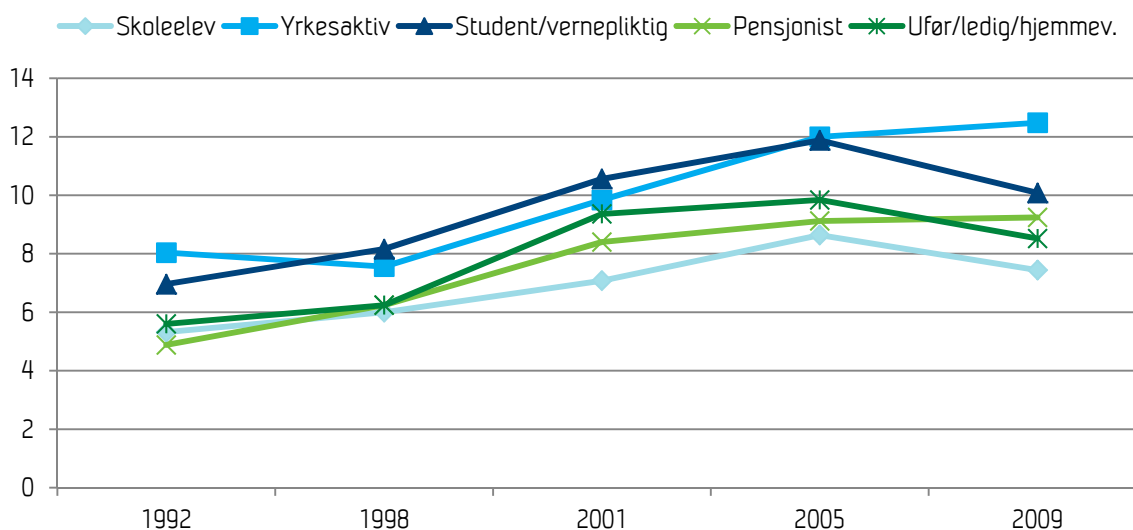
### Andel med lang fritidsreise 1998-2009 etter hovedaktivitet



Antall observasjoner: 1998 [n=6046], 2001 [11890], 2005 [n=17373] og 2009 [n=22210],  $p < .001$ .

Figur 76: Andel lange fritidsreiser etter hovedaktivitet, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

### Gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per år, etter hovedaktivitet 1992-2009



Antall observasjoner: 1992 [n=5935], 1998 [n=6046], 2001 [n=11890], 2005 [n=11373] og 2009 [n=22210].

Figur 77: Antall lange fritidsreiser per år etter hovedaktivitet, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Gjennomsnitt.

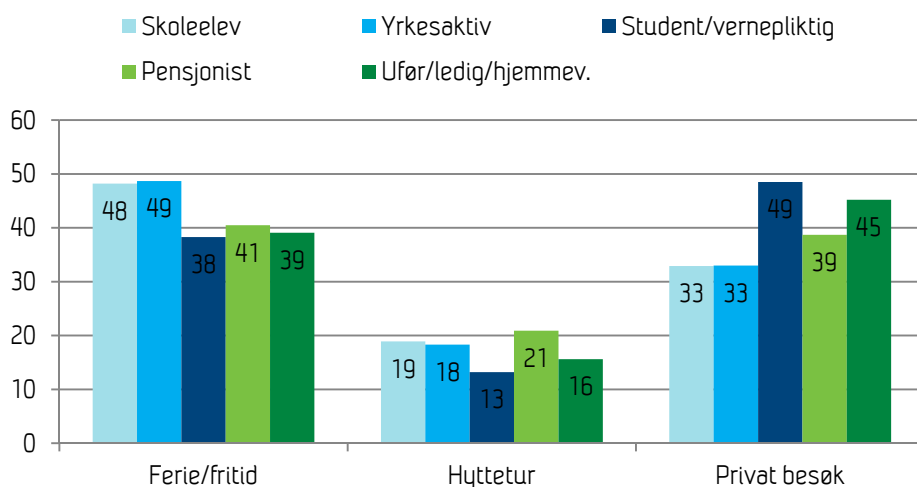
Mens utviklingen i andel reisende er forholdsvis lik for studenter og yrkesaktive mellom 1998 og 2009, er situasjonen noe annerledes når det gjelder gjennomsnittlig antall reisende. Mens det gjennomsnittlige antallet lange reiser øker i samtlige grupper frem mot 2005, er det kun yrkesaktive som foretok flere lange

fritidsreiser i 2009 enn fire år tidligere. Det betyr at yrkesaktive her står i en særstilling når det gjelder lange fritidsreiser.

### Varighet, type og formål

Reisevaneundersøkelsen 2009 viser små forskjeller mellom gruppene når det gjelder varighet på reisen. Yrkesaktive skiller seg imidlertid noe ut fra de øvrige gruppene, med en gjennomsnittlig varighet på 3,28 overnattinger på sine lange fritidsreiser. For de andre gruppene varierer varigheten mellom 4 og 4,2 overnattinger. Undersøkelsen viser imidlertid at det er en viss variasjon gruppene i mellom når det kommer til hva slags lange fritidsreiser de foretar.

#### Formål ved lange fritidsreiser etter hovedaktivitet 2009



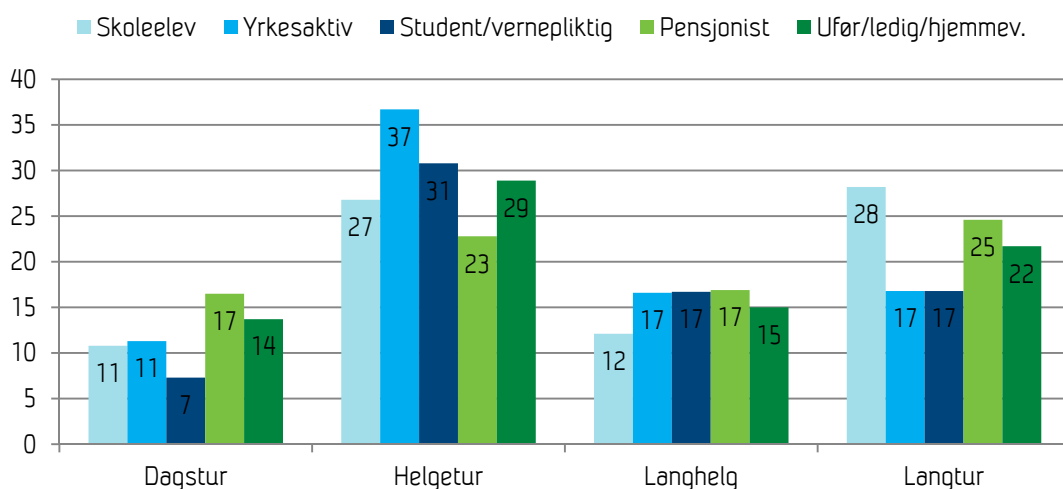
Antall observasjoner: 2009 [n=20639, p<.001]

Figur 78: Formål ved lange reiser etter hovedaktivitet, 2009. Prosent.

Fordelingen av ulike typer feriereiser varierer noe i perioden 1992-2009, men det er i alle grupper en generell tendens til at andelen ferie- og fritidsreiser øker på bekostning av reiser i forbindelse med privat besøk. Figur 78 viser hvor stor andel av reisene til de ulike gruppene som er ferie- og fritidsreiser, hytteturer og reiser i forbindelse med privat besøk hos venner eller familie i 2009. Figuren viser for det første at fordelingen blant skoleelever er tilnærmet identisk fordelingen blant yrkesaktive. Dette henger sannsynligvis sammen med at skoleelever under 18 år i stor grad reiser på de samme lange fritidsreisene som sine yrkesaktive foreldre. Figuren viser videre at andelen ferie- og fritidsreiser er klart høyere blant yrkesaktive enn hos andre, selv om forskjellen ikke er veldig stor. Ferie- og fritidsreiser står eksempelvis for 10 prosentpoeng flere lange fritidsreiser i denne gruppen enn i gruppen med uføre, arbeidsledige og hjemmeværende.

Mens hytteturene varierer noe ulikt mellom gruppene, er andelen privat besøk størst blant studenter og personer som er uføre, arbeidsledige eller hjemmeværende. For studenters del kan dette kan i stor grad skyldes at mange studenter bor på studiestedet og derfor reiser mye på besøk til hjemstedet. Når det gjelder den andre gruppen kan det henge sammen med kostnader forbundet med ulike fritidsreiser. Man kan anta at det er knyttet størst utgifter til rene ferie- og fritidsreiser, samtidig som hytteturer enten forutsetter tilgang på egen hytte, families hytte, eller hytte man kan leie. Reisevaneundersøkelsen fra 2009 inneholder ikke informasjon om hyttehold, men viser at personer i denne gruppen kommer fra hushold med under gjennomsnittlig inntekt og hushold som i langt mindre grad enn andre disponerer bil (se Vedlegg 15).

### Reisetypen etter hovedaktivitet 2009 (n=10590, p<.001)



Antall observasjoner: 2009 [n=10590, p<.001]

Figur 79: Reisetypen etter hovedaktivitet, 2009. Prosent.

Hovedaktivitet henger videre sammen med hva slags lang fritidsreise man drar på. Figur 79 viser hvor stor andel av reisene til ulike grupper som er dagsturer, helgeturer, turer i forbindelse med langhelg og langturer (6 overnattinger eller mer). Figuren viser at yrkesaktive skiller seg med en særlig stor andel helgeturer, og at pensjonister som vist tidligere har en noe større andel dagsturer. Videre ser langturene ut til å være mest fremtredende blant skoleelever og pensjonister enn de andre gruppene, mens yrkesaktive er den gruppen som i minst grad reiser på langtur.

I motsetning til i Figur 78, viser figuren over forholdsvis store forskjeller mellom skoleelever og yrkesaktive når det gjelder reisetypen. Dette henger sannsynligvis sammen med at skoleelever foretar langt færre lange fritidsreiser enn (yrkesaktive) voksne, hvilket antyder at yrkesaktive ofte drar på flere lange fritidsreiser uten barn. Man kan derfor spørre om langturene som yrkesaktive foretar i stor grad er familieturer der barna er med, mens helgeturer og langhelger i større grad er turer uten barn. Fordi man reisevaneundersøkelsen ikke gir nærmere opplysninger om medreisende på lange fritidsreiser er det imidlertid vanskelig å undersøke.

### Reisemål

Reisevaneundersøkelsen 2009 viser visse forskjeller i hvorvidt lange fritidsreiser går til Norge eller utlandet blant skoleelever, yrkesaktive, studenter/vernepliktige, pensjonister og uføre, arbeidsledige og hjemmeværende. Figur 80 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser i de nevnte gruppene som går til ulike reisemål. Lange reiser til utlandet utgjør klart størst andel av reisene til skoleelever, og 16 % av lange fritidsreiser i denne gruppen går til destinasjoner utenfor Norge. Studenter foretar derimot færrest lange fritidsreiser til utlandet, sammen med pensjonister. Blant både yrkesaktive og uføre, arbeidsledige eller hjemmeværende står utenlandsreisene for om lag 13 % av alle lange fritidsreiser.

Tabell 21: Andel reiser til Norge og utlandet, etter hovedaktivitet, 2009. Prosent.

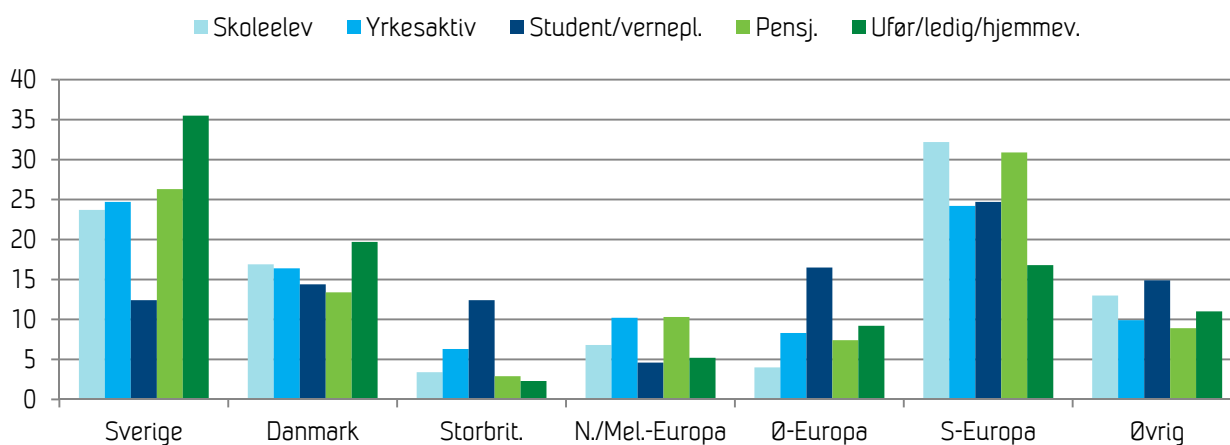
	Norge	Utlandet
Skolelever	83,8	16,2
Yrkesaktiv	87,1	12,9
Student/vernepliktig	89,7	10,3
Pensjonist	88,6	11,4
Ufør/ledig/hjemmev.	86,6	13,4

Antall observasjoner: 2009 [n=20629]

På samme måte som noen grupper reiser mer til utlandet enn andre, varierer det også stort mellom gruppene hvilke utenlandske destinasjoner som er mål for reisen. Figur 80 viser hvor stor andel av reisene til gruppene som ender ulike steder.

Figuren viser for det første at lange fritidsreiser til Sverige er særlig utbredt blant personer som er uføre, arbeidsledige eller hjemmeværende. Denne gruppen foretar også mange reiser til Danmark, men er underrepresentert på de fleste andre destinasjoner. Studenter er imidlertid den gruppen som i minst grad reiser til Sverige, og skiller seg også ut ved at de oftere reiser til Storbritannia, Øst-Europa og verden utenfor Europa.

### Reisemål ved lange fritidsreiser etter hovedaktivitet 2009



Antall observasjoner: 2009 [n=2521, p&lt;.001]

Figur 80: Reisemål ved lange fritidsreiser til utlandet etter hovedaktivitet, 2009. Prosent.

Reiser blant skolelever under 18 år går i stor grad til Sør-Europa, og sammen med pensjonistene er disse i en særstilling ved reiser til disse områdene. Selv om pensjonister i stor grad reiser til Sør-Europa, går 1 av 4 utenlandsreiser til Sverige, samtidig som Danmark og andre steder i Nord og Mellom-Europa er populære reisemål. Danmark er også et fremtredende reisemål blant barn, hvilket tyder på at barnas lange fritidsreiser i reisevaneundersøkelsen 2009 gjenspeiler de typiske familiereisene.

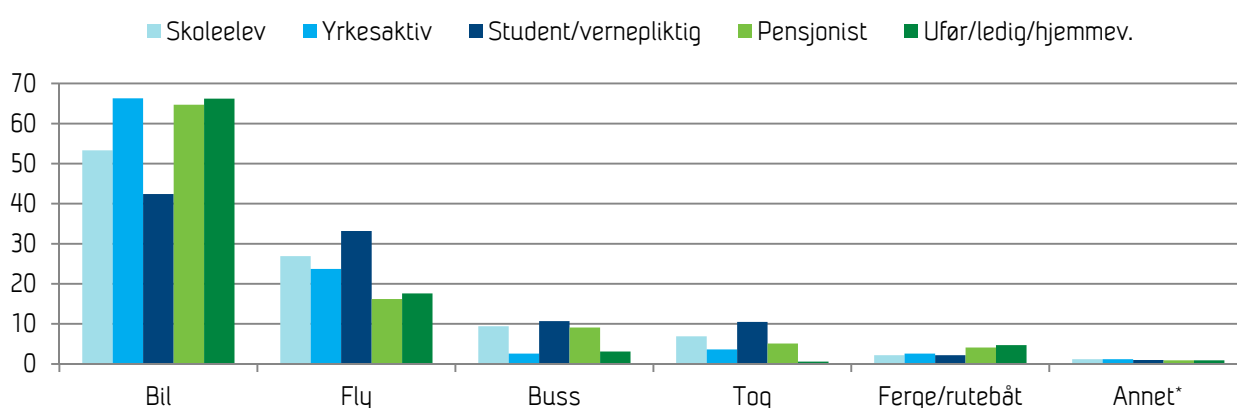
Når det gjelder yrkesaktive har disse tilnærmet lik andel reiser til Sverige og Danmark som skoleelever, men skiller seg i liten grad ut fra de andre gruppene.

### Transportmiddelvalg

Som vist over, varierer valg av transportmiddel i forhold til reisemål og reisetypen, og dette gjenspeiles også i variasjoner knyttet til hovedaktivitet. Yrkesaktive er den gruppen som bruker mest bil når det gjelder norgesreiser, men er tett fulgt av uføre, arbeidsledige og hjemmenværende. Den sistnevnte gruppen reiser mer enn andre med bil også ved utenlandsreiser, hvilket henger sammen med at over halvparten av utenlandsreisene i denne gruppen går til Sverige og Danmark.

Studenter og vernepliktige er den gruppen som i minst grad benytter bil, både ved lange fritidsreiser i Norge og til utlandet. Denne gruppen reiser imidlertid i størst grad med fly, og ved norgesreiser også gruppen som bruker mest buss og tog. Yrkesaktive er den gruppen som i minst grad reiser med buss og tog.

**Transportmiddelvalg etter hovedaktivitet i 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=20621, p<.001]

Figur 81: Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser etter hovedaktivitet, 2009. Prosent.

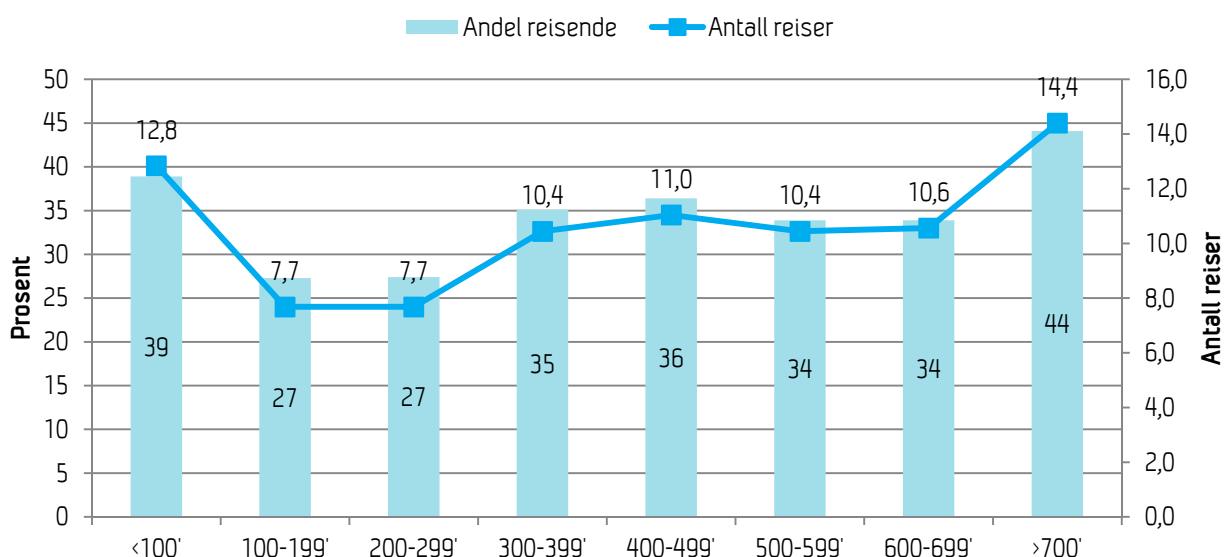
## 4.7.6 Inntekt

### Omfang

Reisevaneundersøkelsen gir også mulighet til å utforske hvorvidt lange fritidsreiser varierer i forhold til inntekt. Figur 82 viser hvor stor andel av personer i ulike inntektsgrupper som har hatt en lang fritidsreise i registreringsperioden, samt hvor mange lange fritidsreiser inntektsgruppene foretar i gjennomsnitt i løpet av 2009. Figuren viser at gruppene med minst og størst husholdningsinntekt har den største reiseaktiviteten. Det er ikke overraskende at gruppen med høyest inntekt også har høyest reiseaktivitet, men noe mer forunderlig at gruppen med lavest inntekt har nest høyest reiseaktivitet. Dette skyldes trolig at 2 av 3 personer i den laveste inntektsgruppen er studenter og vernepliktige, og disse etter yrkesaktive har høyest reiseaktivitet i datamaterialet.

Dersom man imidlertid ser bort fra studentene viser tabellen at personer i inntektsgrupper mellom 100 og 299 000 har betydelig lavere reiseaktivitet enn det øvrige datamaterialet. Om lag 2 av 3 personer i disse inntektsgruppene er alderspensjonister eller trygdepensjonister, mens i underkant av 1 av 5 er studenter og skoleelever. De øvrige inntektsgruppene frem til den rikeste gruppen er forholdsvis like hva reiseaktivitet angår, og det ser derfor ikke ut til å være en lineær sammenheng mellom inntekt og reiseaktivitet hva lange fritidsreiser angår.

### Reiseaktivitet i inntektsgrupper, lange fritidsreiser 2009

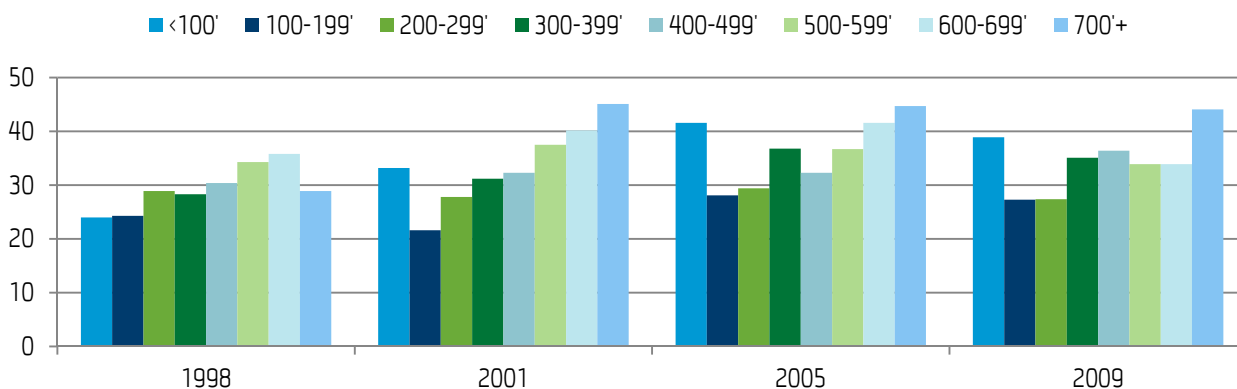


Antall observasjoner: 2009 [n=18176, p<.001]

Figur 82: Andel med lang fritidsreise og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser etter husholdningsinntekt, 2009.

Forskjellene mellom inntektsgrupper er større dersom man ser på tiårsperioden før 2009. Figur 83 viser hvor stor andel av personer i ulike inntektsgrupper som hadde en lang fritidsreise i 1998, 2001, 2005 og 2009<sup>48</sup>. Figuren viser at forskjellene gruppene imellom er mer markante før 2009, og særlig i 2001 og 2005. Dersom man ser bort fra gruppen med lavest inntekt (som i all hovedsak studenter og vernepliktige), øker andelen reisende med økende husholdningsinntekt. I 2009 har imidlertid forskjellene mellom gruppene flatet noe ut, og her er det gruppen med en samlet husholdningsinntekt på 700 000 eller mer som skiller seg ut. Den samme utviklingen gjelder også dersom man ser på gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser i ulike inntektsgrupper (se Vedlegg 7): også der dominerer gruppen med høyest inntekt i 2009, mens forskjellen mellom øvrige grupper fra tidligere år ser ut til å flate ut.

### Andel med lange fritidsreiser i 1998-2009, etter husholdets inntekt



Antall observasjoner: 1998 [n=6061], 2001 [n=10160], 2005 [n=13108] og 2009 [n=18176]

Figur 83: Andel personer med lange fritidsreiser etter husholdets inntekt, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

<sup>48</sup> Endringer over hele perioden er signifikante (p<.05) for personer med husholdningsinntekt under 100 000, 300-399 000, 400-499 000 og over 700 000.



Her er det imidlertid viktig å ta visse forbehold. Som nevnt i kapittel 2, er det ikke uproblematisk å sammenligne inntektsvariabler over en tiårsperiode uten å kontrollere for økning i lønnsnivået. Dette gjør det vanskelig å vite den reelle inntektsforskjellen mellom 1998 og 2009. I tillegg kan innholdet i de ulike inntektsgruppene variere over tid. Det vil for eksempel si at lavinnteksgruppen i 1998 består av andre befolkningsgrupper enn i 2009. Enkle analyser av inntektsgrupper disse to årene viser eksempelvis at pensjonister dominerer gruppen en husholdningsinntekt lavere enn 100 000 i 1998. I 2009 er det studenter som dominerer denne gruppen. Det betyr at man står ovenfor to grupper som er svært forskjellige på mange områder utover husholdningsinntekt. Utviklinger innenfor den enkelte inntektsgruppe er derfor betinget av forhold som ikke nødvendigvis er knyttet til inntekt, som hovedaktivitet, sivilstatus og alder. Det er dermed vanskelig å si hvor mye av eventuelle utviklingstrekk som kan forklares av inntektsforskjeller, og hvor mye som forklares av andres faktorer

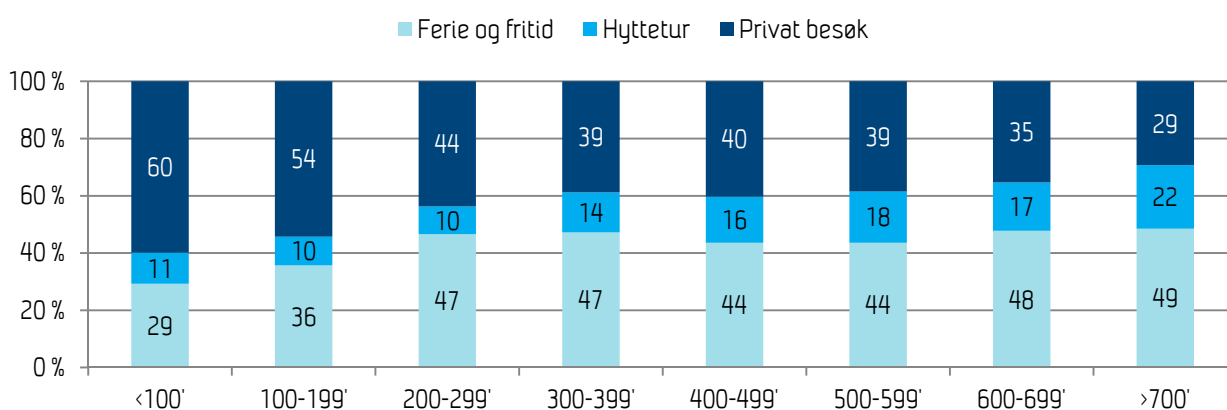
Med dette på minne, bør alle tidsserieanalyser i dette kapittelet tolkes med varsomhet.

### Varighet, type, formål

Reisevaneundersøkelsen for 2009 viser også tydelige forskjeller når det gjelder hva som karakteriserer lange fritidsreiser som personer i ulike inntektsgrupper foretar. For det første viser undersøkelsen en tendens til at personer fra hushold med høy inntekt foretar lange fritidsreiser med kortere varighet enn andre, selv om forskjellene er små. Som antydning over viser datamaterialet også en sammenheng mellom inntektsnivå og formålet ved reiser man foretar.

Figur 84 viser hvor stor andel av reisene i ulike inntektsgrupper som er ferie – og fritidsreiser, hytteturer og reiser i forbindelse med privat besøk hos venner eller familie. Figuren viser tydelig at andelen ferie og fritidsreiser ser ut til å øke med økende husholdningsinntekt. Dette gjelder også andelen hytteturer, mens reiser knyttet til privat til å minke noe med økende inntekt. Som nevnt kan dette ha sammenheng med utgifter som medfølger ulike ferieturer, der man kan anta at privat besøk er forbundet med mindre kostnader.

**Formål ved lange fritidsreiser i inntektsgrupper i 2009. Husholdningsinntekt**



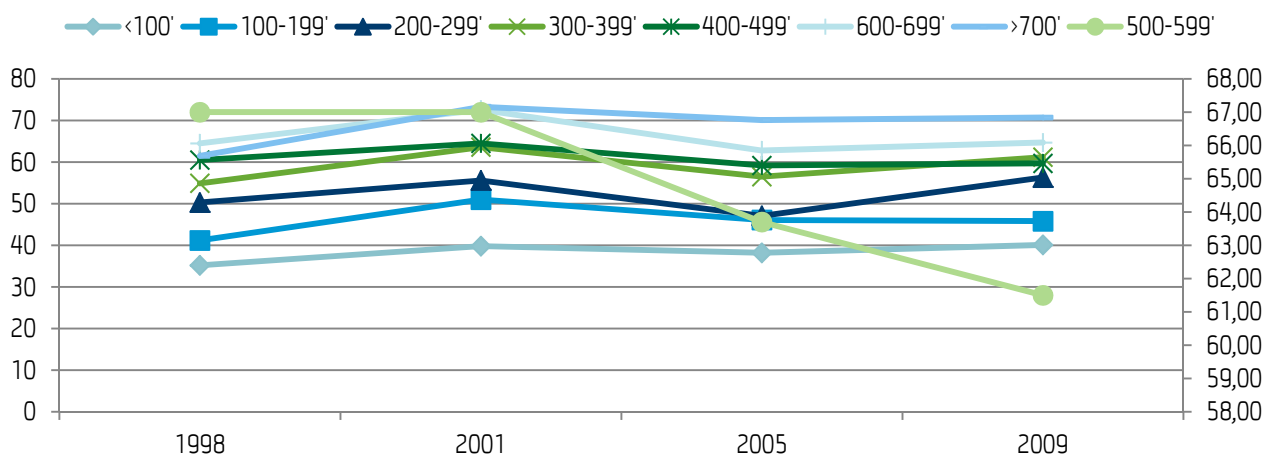
Antall observasjoner: 2009 [n=17949, p<.001]

Figur 84: Formål ved lange fritidsreiser etter husholdets inntekt, 2009. Prosent.

Som vist tidligere, holder andelen ferie- og fritidsreiser og reiser i forbindelse med privat besøk seg forholdsvis stabil mellom 1992 og 2009. Dette er også tilfelle dersom man tar utgangspunkt i husholdningsinntekt. Personer som kommer fra husholdninger med høy inntekt reiser oftere på ferie – og fritidsreiser enn andre gjennom hele perioden. Forskjeller mellom de fleste inntektsgruppene endrer seg i liten grad i løpet av denne tiden, med unntak av personer fra hushold med en samlet inntekt på over 700 000.

Fra 2001 skiller denne gruppen seg ut med større andel lange fritidsreiser enn andre, og er den gruppen som har opplevd størst økning i andel ferie- og fritidsreiser siden 1998.

**Andel lange fritidsreiser med ferie og fritid som formål i inntektsgrupper, 1998-2009**



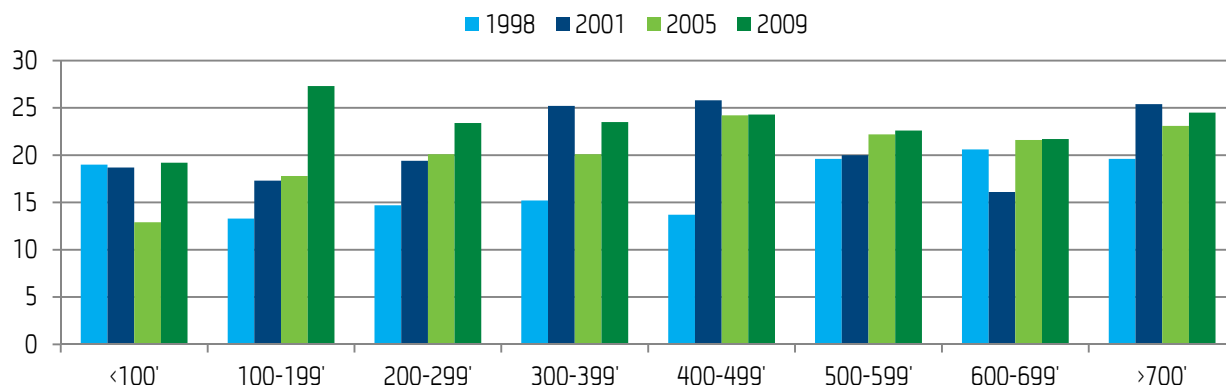
Antall observasjoner: 1998 [n=3627], 2001 [n=8406], 2005 [n=12829] og 2009 [n=17949],  $p < .001$

Figur 85: Andel lange fritidsreiser med ferie og fritid som formål etter husholdets inntekt, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

### Reisemål

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser enkelte inntektsforskjeller når det gjelder lange fritidsreiser til Norge og utlandet. Andelen utenlandsreiser varierte dette året mellom 19 og 27 %. Den laveste inntektsgruppen, som har en samlet husholdningsinntekt på under 100 000, skiller seg ut med kun 19 % utenlandsreiser. Denne gruppen skiller seg også ut ved at det er den eneste gruppen som i perioden 1998 til 2009 ikke har hatt en økning i andel lange fritidsreiser til utlandet. Figur 86 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser i inntektsgrupper som gikk til utlandet i 1998, 2001, 2005 og 2009<sup>49</sup>.

**Andel lange fritidsreiser til utlandet 1998-2009**



Antall observasjoner: 1998 [n=2095,  $p = .1$ ], 2001 [n=4756  $p < .001$ ], 2005 [n=6820,  $p = .01$ ] og 2009 [n=9372,  $p = .2$ ]

Figur 86: Andel lange fritidsreiser til utlandet etter husholdets inntekt, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent.

<sup>49</sup> Endringer over hele perioden er signifikante ( $p < .05$ ) for personer med husholdningsinntekt på 100-199 000, 200-299 000 og 400-499 000.

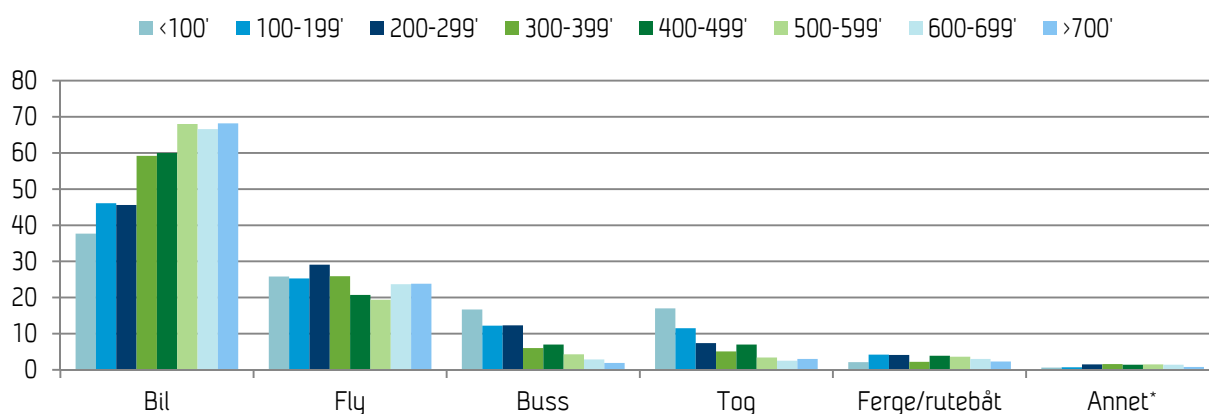
Figuren viser at det i samtlige inntektsgrupper med unntak av den lavest har vært en økning i andelen utenlandsreiser. Økningen er ikke lineær, men fremdeles tydelig hele perioden sett under ett. Eksempelvis har andelen utenlandsreiser i den nest laveste inntektsgruppen, men en samlet husholdningsinntekt på 100-199 000, økt fra 13 % i 1998 til 27 % i 2009. Det er denne gruppen som har hatt størst økning. I kontrast til dette har andelen utenlandsreiser i den laveste inntektsgruppen ligget på 19 % i hele perioden. Reisevaneundersøkelsene viser dermed en klar tendens til at lavinntektsgruppen i datamaterialet ser ut til å sakke akterut når det gjelder lange fritidsreiser til utlandet. I de øvrige inntektsgruppene er andelen utenlandsreiser mer stabil, men man ser likevel en større andel utenlandsreiser i 2009 enn i 1998.

Når det gjelder destinasjoner i utlandet skiller den samme gruppen seg ut med en forholdsmessig stor andel fritidsreiser til Danmark. Det er også denne gruppen som har størst andel reiser til destinasjoner utenfor Europa. Dette har sannsynligvis sammenheng med at en stor andel av denne gruppen (76 %) er studenter og vernepliktige, hvis utenlandsreiser ofte går til Nord-Amerika.

### Transportmiddelvalg

Reisevaneundersøkelsen viser en tydelig sammenheng mellom husholdningsinntekt og transportmiddelvalg ved lange fritidsreiser i 2009. Figur 87 viser hvor stor andel av reiser i ulike inntektsgrupper som foretas med ulike transportmidler. Figuren viser tydelig at andelen reiser som foretas med bil øker med økende inntekt, mens andelen lange fritidsreiser med buss og tog reduseres med økende inntekt. Det er også en tendens til at personer fra husholdninger med høyere inntekt noe sjeldnere reiser med fly. Disse forskjellene gjelder særlig på Norgesreiser, og er noe indre markante når det gjelder utenlandsreiser. Ved utenlandsreiser er det fremdeles gruppene med lavest inntekt som i minst grad benytter bil, mens forskjellene inntektsgrupper imellom er mer utydelige når det gjelder andre transportmidler.

**Transportmiddelvalg ved lange fritidsreiser i 2009, etter inntekt**



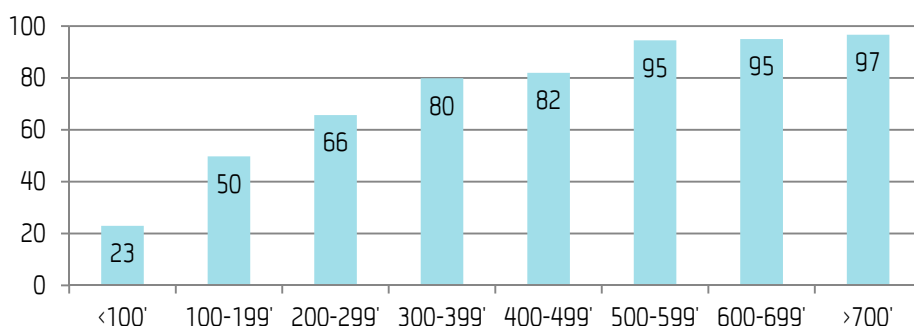
Antall observasjoner: 2009 [n=17930, p<.001].

Figur 87: Transportmiddelvalg ved lange fritidsreiser etter husholdets inntekt, 2009. Prosent.

Transportmiddelvalg ser imidlertid ut til å henge sterkt sammen med bilhold. Figur 88 viser hvor stor andel av ulike inntektsgrupper som bor i en husholdning som disponerer bil. Figuren viser tydelig at andelen som disponerer bil øker betydelig med økende husholdningsinntekt. Forskjeller mellom inntektsgruppene blir noe mer utydelige dersom man kontrollerer for bilhold. Blant personer som disponerer bil, er det fremdeles en tendens til at økende inntekt henger sammen med mer bilbruk og mindre bruk av tog eller buss, mens det blant personer som ikke disponerer bil er en mer utydelig sammenheng mellom husholdningsinntekt og

transportmiddelbruk. Også i denne gruppen vil andelen buss og togreiser reduseres med økende inntekt, men inntekt ser ut til å ha mindre markant for bruk av fly og bil dersom man ikke disponerer bil i utgangspunktet.

**Andel som disponerer bil etter husholdets inntekt, 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=6867, p<.001]

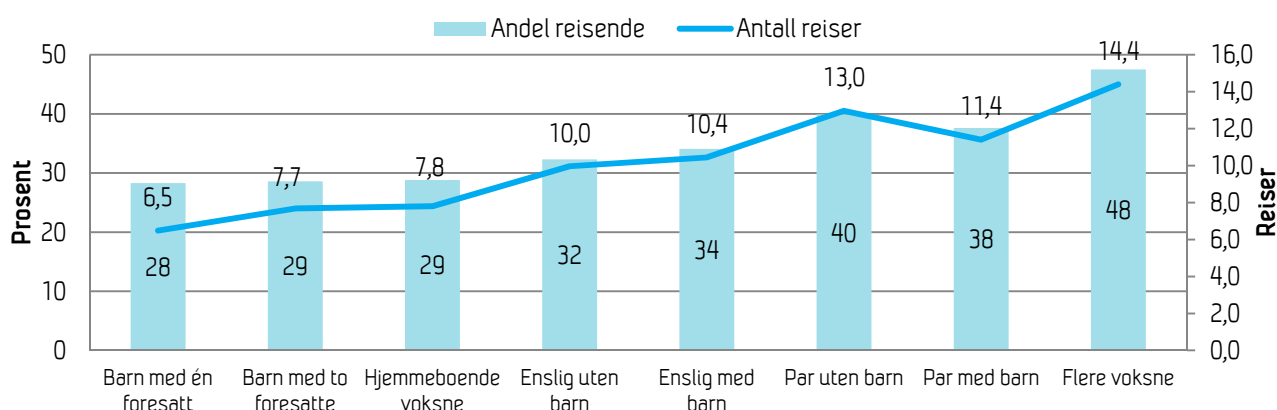
Figur 88: Andel som disponerer bil etter husholdets inntekt, 2009. Prosent.

## 4.7.7 Husholdningsstruktur

### Omfang

Det foregående kapittelet har vist en tydelig sammenheng mellom husholdningens inntekt og lange fritidsreiser. I tillegg viste avsnittene om kjønnsforskjeller at forskjeller i reiseaktivitet mellom menn og kvinner i den eldste aldersgruppen henger sammen med sivilstatus. Mye tyder derfor på at hvordan man lever i det daglige legger føringer på fritiden. Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser tydelige forskjeller i reiseaktivitet knyttet til lange fritidsreiser, mellom person som kommer fra ulike typer husholdninger. Figur 89 viser hvor stor andel av personer i ulike hushold som har hatt en lang fritidsreise i registreringsperioden, samt gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser per år for de samme gruppene.

**Reiseaktivitet etter husholdstilhørighet 2009**



Antall observasjoner: 2009 [n=22037, p<.001]

Figur 89: Andel med lang fritidsreise og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009.

Figuren deler husholdninger inn i 8 ulike grupper. De to første gruppene inkluderer hjemmeboende barn som er under 18 år gamle som har én eller to foresatte (egne foreldre, eller foreldres partner). Den tredje gruppen

er hjemmeboende voksne. Denne gruppen inneholder personer over 18 år som er i samme husholdning som én eller begge foreldre, og som verken har partner eller barn. De aller fleste i denne gruppen er personer i alderen 18-24 år, og har enda ikke flyttet hjemmefra. De neste fire gruppene inneholder voksne i og utenfor parforhold, med og uten barn. Den siste gruppen inkluderer voksne (over 18 år) som ikke bor sammen med foreldre, søsken eller partner, men som bor sammen med andre voksne.

Figur 89 viser at barn i hushold med enslig forsørger har lavest reiseaktivitet i hele datamaterialet. Selv om også man finner lavest andel reisende i denne gruppen, skiller gruppen seg særlig ut med lavest gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser i løpet av året. Denne gruppen gjennomfører i overkant av 1 reise mindre i året enn barn som har to foreldre/foresatte. Figuren viser videre ingen forskjell i reiseaktivitet blant hjemmeboende voksne og barn som har to foresatte, verken når det gjelder andel reisende eller antall reiser. Noe overraskende er det er også svært små forskjeller mellom enslige med og uten barn. Dette henger sammen med at 21 % av enslige uten barn er over 67 år, og det er denne aldersgruppen som har lavest reiseaktivitet. Enslige uten barn er i gjennomsnitt 6 år eldre enn enslige med barn<sup>50</sup>, og dersom man kun inkluderer personer som er under 45 år viser reisevaneundersøkelsen 2009 langt større reiseaktivitet blant enslige uten barn enn enslige med barn (se også Vedlegg 16).

Ikke overraskende viser figuren at par uten barn og voksne som bor i husholdning med andre voksne har høyeste reiseaktivitet. Sistnevnte grupper skiller seg mest ut. Til sammen 48 % av personer i denne gruppen hadde gjennomført en lang fritidsreise i registreringsperioden i 2009, og foretok i gjennomsnitt 14,4 lange fritidsreiser i 2009. Til sammenligning foretok personer i parforhold uten barn 13 lange fritidsreiser i gjennomsnitt samme år.

Figur 89 viser også enslige med barn har høyere reiseaktivitet enn barn med én foresatt, samtidig som par med barn har høyere reiseaktivitet enn barn fra husholdninger med to foresatte. I begge tilfeller gjennomfører de voksne i gjennomsnitt om lag 3,5 lange fritidsreiser mer enn barn i samme husholdning. Fordi enslige med barn har generelt lavere reiseaktivitet enn par med barn, kan dette innebære at lange fritidsreiser uten egne barn utgjør en større andel av reisene til enslige med barn enn par med barn. Dette tyder for det første på at en viss andel av voksnes lange fritidsreiser foregår uten egne barn, samtidig som andelen reiser uten barn er marginalt større blant enslige. Dette kan ha sammenheng med avtaler om barnefordeling, og at denne gruppen i perioder der den andre forelderen har ansvaret for barnet eller barna har større frihet til å foreta lange fritidsreiser på egenhånd.

### *Væirighet, reisetypel og formål*

Tabell 22: Antall overnattinger ved lange fritidsreiser etter husholdningstilhøirighet, 2009. Gjennomsnitt.

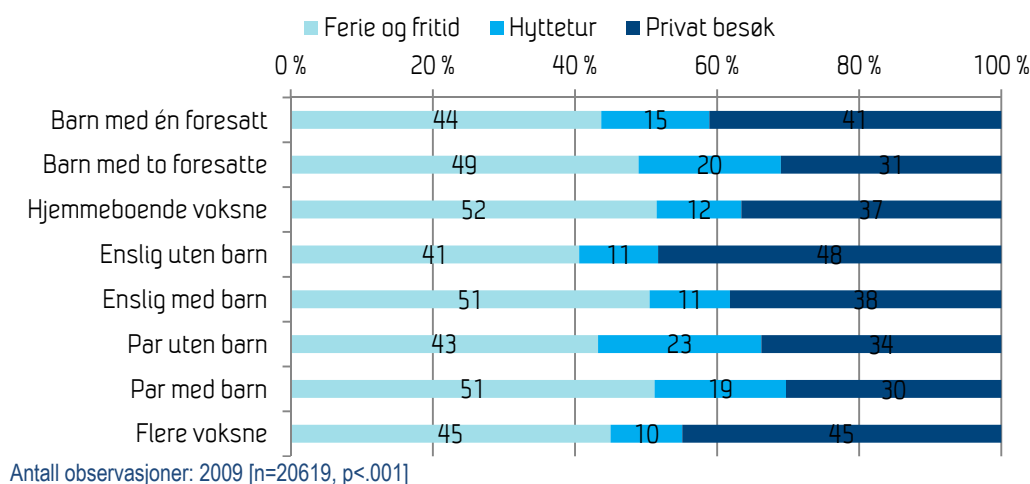
Husholdningstilhøirighet	Antall netter
Barn med én foresatt	5,6
Barn med to foresatte	4,1
Hjemmeboende voksne	3,9
Enslig uten barn	3,6
Enslig med barn	3,5
Par uten barn	3,6
Par med barn	3,3
Flere voksne	4,1
<b>Alle</b>	<b>3,6</b>

Antall observasjoner: 2009 [n=10678]

<sup>50</sup> Enslige med barn er i gjennomsnitt 46,3 år, mens enslige uten barn i gjennomsnitt er 40,6 år.

Det var innledningsvis en forventning om at reiseaktiviteten til barn med to foresatte og par med barn ville være forholdsvis lik. Det samme gjaldt barn med én foresatt og enslige med barn, selv om datamaterialet antyder at enslige i barn i større grad foretar lange fritidsreiser uten egne barn. Forskjeller mellom gruppene er imidlertid noe tydeligere når man tar utgangspunkt i hva som karakteriserer ulike gruppers lange fritidsreiser.

### Formål ved lange fritidsreiser 2009, etter husholdningstilhørighet



Figur 90: Formål ved lange fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent.

Figur 90 viser hvor stor andel av lange fritidsreiser som er ferie- og fritidsreiser, hytteturer og reiser i forbindelse med privat besøk hos venner eller familie i ulike husholdninger. Som forventet viser figuren at par med barn og barn med to foresatte har tilnærmet identisk fordeling av reiser, på tross voksne i denne typen hushold har større reiseaktivitet enn barn. Halvparten av de lange fritidsreisene er her rene ferie- og fritidsreiser, mens en fjerdedel er hytteturer.

Tilsvarende likheter finner man imidlertid ikke for barn med én foresatt og enslige med barn. Mens 44 % av lange fritidsreiser blant barn som har én forelder/foresatt er rene ferie- og fritidsreiser, gjelder dette 51 % av lange fritidsreiser blant eneforsørgere. Voksne i husholdninger med eneforsørger foretar dermed flere ferie- og fritidsreiser enn barn i hushold med eneforsørger. Det betyr at barn og voksne i hushold med én forsørger har ulike fritidsreiser. Som nevnt over kan dette henge sammen med at mange barn i hushold med én forsørger i realiteten er del av to hushold: ett hos mor og ett hos far. Fordi disse barna sannsynligvis foretar lange fritidsreiser med utgangspunkt i begge husholdningene, vil både tomfang og sammensetningen av antakelig være ulike. Dette kan naturlig nok også være tilfelle for hjemmeboende barn med to foresatte, da én av de foresatte er mor eller fars partner. Også disse barna kan i realiteten ha to hushold. Fordi reisevaneundersøkelsen fra 2009 ikke inneholder opplysninger om antall hushold man tilhører, eller foreldres sivilstatus, er det imidlertid å bekrefte disse antakelsene.

Barn reiser også på turer med lengre varighet enn andre. Tabell 23 viser hva slags lange fritidsreiser personer i ulike husholdninger foretok i 2009. Tabellen viser for det første at barn i mindre grad enn andre foretar helgeturer, samtidig som de oftere reiser på langtur (6 overnattinger eller mer). Hjemmeboende barn foretar riktignok færre lange fritidsreiser enn andre, men deres reiser har til gjengjeld lengre varighet enn samtlige andre grupper (se også Vedlegg 17). Dette gjelder særlig barn som bor i hushold med eneforsørger. Tabell 23 viser at 35 % av lange fritidsreiser blant barn i slike husholdninger er langturer. Til sammenligning gjelder dette 25 % av reisene til barn i husholdninger med to forsørgere.

Tabellen viser videre at voksne med barn (enten i par eller enslige) oftere reiser på helgeturer enn andre, mens voksne som bor sammen med andre voksne oftere har fritidsreiser i tilknytning til langhelg. Samme gruppe skiller seg ut med særlig liten andel dagsturer. Dette kan ha sammenheng med at denne gruppen har størst innslag av studenter/vernepliktige, som antakelige står friere enn mange andre til å disponere egen tid som de selv ønsker.

Tabell 23: Typer lange fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent.

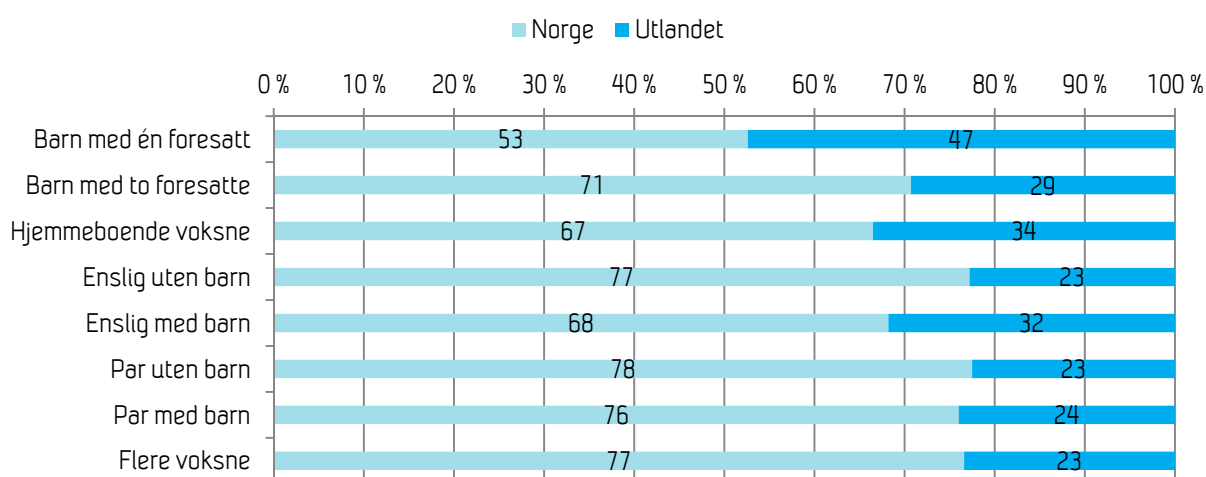
Husholdningstilhørighet	Dagstur	Helgetur	Langhelg	Långtur
Barn med én foresatt	11	27	14	35
Barn med to foresatte	11	28	12	25
Hjemmeboende voksne	12	34	14	20
Enslig uten barn	12	33	17	20
Enslig med barn	10	37	10	22
Par uten barn	13	32	18	18
Par med barn	11	36	17	17
Flere voksne	6	34	21	22

Antall observasjoner: 2009 [n=10404, p<.001]

### Reisemål

Reisevaneundersøkelsen 2009 viste at ca. 24 % av alle lange fritidsreiser går til utlandet. Andelen reiser til utlandet varierer imidlertid stort mellom ulike typer husholdninger. Figur 91 viser hvor stor andel av reisene til ulike grupper som går til Norge og utlandet. Figuren viser for det første at andelen reiser til utlandet er minst blant voksne som bor i husholdning sammen med andre voksne. Denne gruppen ligger noe under gjennomsnittet, og 23 % av denne gruppens lange fritidsreiser er utenlandsreiser. Også par uten barn og enslige uten barn reiser i mindre grad til utlandet enn andre. Henholdsvis 23 % og 24 % av lange fritidsreiser i disse gruppene går til utlandet.

Lange fritidsreiser til Norge og utlandet 2009, etter husholdningstilhørighet



Antall observasjoner: 2009 [n=10716, p<.001]

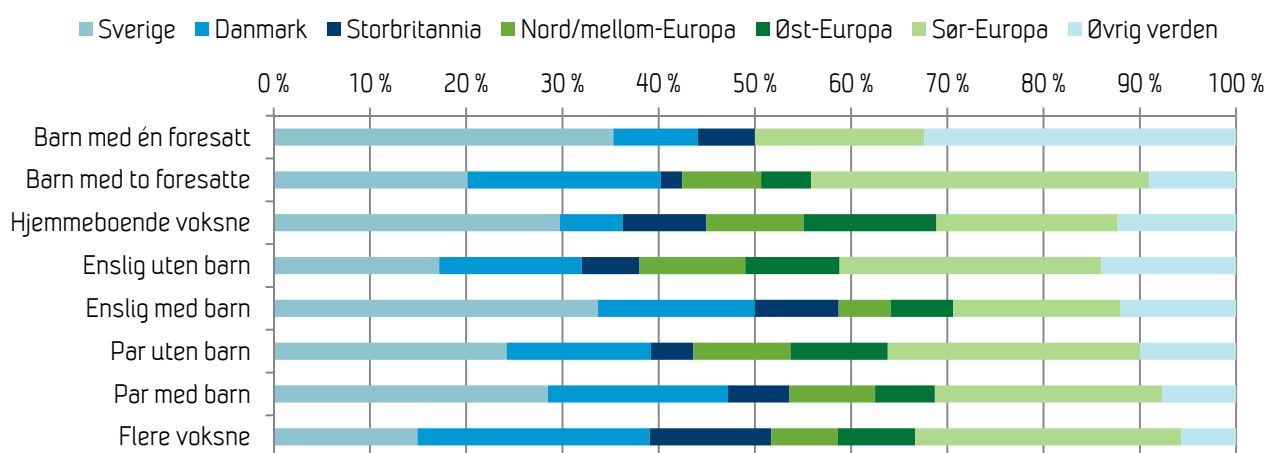
Figur 91: Andel lange fritidsreiser til Norge og utlandet etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent.

I motsatt ende av skalaen finner vi barn med én foresatt. Gruppen skiller seg klart ut fra det øvrige datamaterialet, og nesten halvparten av alle lange fritidsreiser i denne gruppen går til utlandet. Også hjemmeboende voksne og endelige med barn har noe flere lange fritidsreiser til utlandet enn andre. Henholdsvis 34 % og 32 % av disse gruppenes lange fritidsreiser er utenlandsreiser.

Ulike husholdninger reisevaner knyttet til lange fritidsreiser varierer også i forhold til destinasjon ved utenlandsreiser. Figur 92 viser hvor stor andel av ulike gruppers utenlandsreiser som går til ulike reisemål. Figuren viser at personer som kommer fra husholdninger med eneforsørger, både voksne og barn, i størst grad reiser til Sverige. Om lag 35 % av de lange fritidsreisene til barn med én forelder/foresatt i husholdningen og enslige med hjemmeboende barn ender her. Personer fra husholdninger med eneforsørger reiser også mindre til destinasjoner i Sør-Europa enn andre. Under 20 % av deres lange fritidsreiser ender her. Til sammenligning er barn med to foresatte gruppen som foretar flest lange fritidsreiser til Sør-Europa. Det betyr at det er visse forskjeller i reisemønstre mellom barn som har en og to foresatte i husholdet. Selv om forskjellen ikke er stor, viser datamaterialet en tendens til at reise blant barn fra hushold med én forsørger i noe større grad går til nærmere reisemål i Norden enn andre barns reiser.

I tillegg til barn fra husholdninger med to foresatte, er reiser til Sør-Europa særlig utbredt blant personer fra husholdninger med flere voksne, enslige uten barn og par uten barn. Dette er de to eldste husholdningsgruppene i datamaterialet, og som vist tidligere er det nettopp de eldste og yngste aldersgruppene som i størst grad reiser til Sør-Europa.

#### Andel lange fritidsreiser til utenlandske destinasjoner 2009, etter husholdningstilhørighet



Antall observasjoner: 2009 [n= n=2502, p<.001]

Figur 92: Andel lange fritidsreiser til utenlandske destinasjoner etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent.

Figuren viser videre at Danmark er et særlig populært reisemål blant barn med to foresatte, par med barn og voksne som bor sammen med andre voksne. Blant både barn med to foreldre/foresatte og par med barn går 1 av 5 utenlandsreiser til Danmark. Det er imidlertid personer fra hushold med flere voksne som i størst grad reiser til Danmark: 1 av 4 lange fritidsreiser til utlandet i denne gruppen ender her. Denne gruppen dominerer også reiser til Storbritannia. Mens 2-9 % av de øvrige gruppenes utenlandsreiser ender her, gjelder dette 13 % av reisene til personer i hushold med andre voksne.

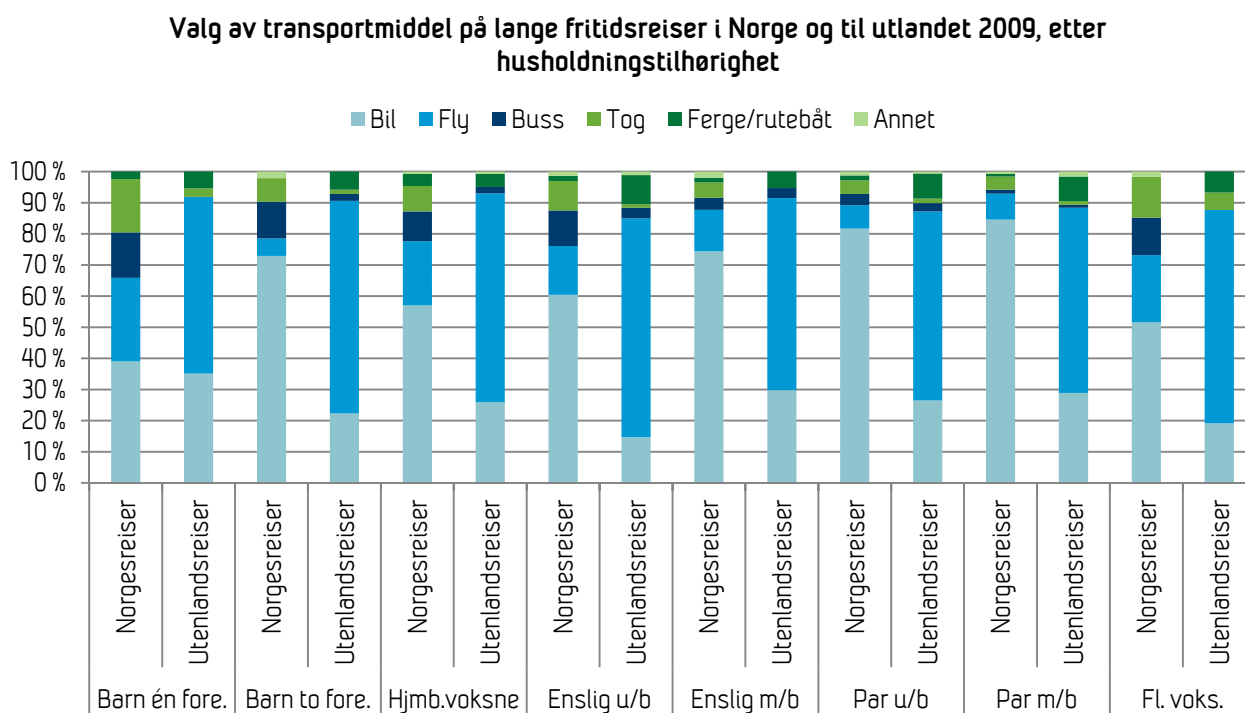
Både reiser til Nord- /Mellom-Europa og Øst-Europa er mer utbredt i enkelte grupper enn andre. Særlig hjemmeboende voksne, og voksne uten barn (både par og enslige) reiser hit oftere enn andre. Figur 92 viser



at mens disse destinasjonene samlet sett står for mellom 20 og 24 % av disse gruppenes utenlandsreiser, utgjør de mellom 0 og 15 % av reisene til de øvrige gruppene. Når det gjelder lange fritidsreiser til steder utenfor Europa, skiller barn med én foresatt seg ut. Det er imidlertid viktig å påpeke at det i denne gruppen kun er 34 respondenter som har gjennomført en lang fritidsreise til utlandet i registreringsperioden. Dette er den desidert minste gruppen i datamaterialet<sup>51</sup>, og selv om forskjellene gruppene i mellom er statistisk signifikante kan gruppens størrelse innebære at eventuelle usikkerheter i størst grad er knyttet til denne gruppen. Slike antakelser styrkes videre av at andelen barn i husholdninger med to foresatte er en av gruppene som i *minst* grad foretar lange fritidsreiser til disse destinasjonene.

### Transportmiddel

Valg av transportmiddel ved lange fritidsreiser varierer til en viss grad med husholdningstilhørighet, men mye av variasjonen ser ut til å være tilfeldig og ikke i henhold til et bestemt mønster. Forskjeller gruppene imellom ser også ut til å være ulike for Norgesreiser og utenlandsreiser. Figur 93 viser hvor stor andel av reiser til Norge og utlandet som foretas med ulike transportmidler i husholdningsgruppene.



Antall observasjoner: 2009 [n=20588, p<.001]

Figur 93: Hovedtransportmiddel på lange fritidsreiser i Norge og til utlandet etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent.

Når det gjelder Norgesreiser viser figuren at reiser blant personer som bor sammen med andre voksne i mindre grad foretas med bil, og i større grad med fly, buss og tog. Dette har nok en naturlig sammenheng med at dette er den gruppen voksne som i minst grad bor i husholdninger som disponerer bil. Videre viser figuren motsatte forhold for barn med én foresatt og to foresatte. Barn med én foresatt benytter i mindre grad bil på sine norgesreiser, men i større grad fly, buss og tog. Barn med to foresatte benytter imidlertid bil oftere enn andre, men i mindre grad buss, tog og fly. Også dette kan ha sammenheng med at barn fra husholdninger med eneforsørger i mindre grad disponerer bil, samtidig som barn med to foresatte naturlig nok kommer fra

<sup>51</sup> Barn med to foresatte n=134, Hjemmeboende voksne n=138, Enslig uten barn n=419, Enslig med barn n=92, Par uten barn n=924, Par med barn n=674, Flere voksne n=87

hushold med høyere inntekt. Når det er sagt viser figuren imidlertid at bilen for barn av eneforsørger er like viktig for reiser til utlandet som reiser i Norge. Dette er i motsetning til alle øvrige grupper, der bilen spiller en vesentlig større rolle ved lange fritidsreiser i Norge enn til utlandet. Årsaken kan ligge i at utenlandsreisene til barn med én foresatt oftere enn for andre går til Sverige.

For andre grupper ser nemlig bilen ut til å være det viktigste transportmiddelet ved reiser i Norge, mens fly dominerer reiser til utlandet. Reiser med både buss og tog ser ut til å være mer fremtredende ved reiser i Norge, særlig blant barn, hjemmeboende voksne, enslige uten barn og husholdninger med flere voksne. Sistnevnte er også gruppen som i størst grad benytter tog ved lange fritidsreiser i utlandet.

## 4.8 Hovedtrekk – lange fritidsreiser

Dette kapittelet gir en oversikt over lange fritidsreiser i 2009 hva angår både omfang, formål, reisemål og valg av transportmiddelet. Tabell 24 gir en oversikt over omfanget av lange fritidsreiser i den norske befolkningen. Tabellen viser hvor stor andel av ulike grupper som har foretatt en lang fritidsreise i registreringsperioden, samt hvor mange lange fritidsreiser gruppen i gjennomsnitt foretok i 2009.

Tabell 24: Sammendrag omfang lange fritidsreiser, 2009.

	Har hatt lang fritidsreise		Reiser per år
	Ja (%)	Nei (%)	
Menn	47	53	10,44
Kvinner	53	47	11,88
13-17 år	7	93	7,4
18-24 år	12	88	11,8
25-34 år	16	84	12
35-44 år	18	82	11,4
45-54 år	17	83	12,7
55-66 år	19	81	13,1
67 år +	12	88	8,2
Grunnskole	25	75	6,5
Videregående, yrkesfag	31	69	9,4
Videregående, allmennfag	38	62	10,4
Høyskole/univ., lav grad	42	58	13,3
Høyskole/univ., høy grad	49	51	16,2
Oslo	16	84	14,4
Bergen, Trondheim, Stavanger	11	89	11,5
Østlandet	40	60	12
Agder/Rogaland	11	89	9,6
Vestlandet	10	90	8,5
Trøndelag	5	95	10,1
Nord-Norge	9	91	8,9
Barn (under 18 år)	7	93	7,4
Yrkesaktiv	62	38	12,5
Student/vernepliktig	10	90	10,1
Pensjonist	15	85	9,2
Ufør/arbeidsledig/hj.værende	7	93	8,5
<100 000	4	94	12,8
100-199 000	5	95	7,7
200-299 000	6	94	7,7
300-399 000	10	90	10,4
400-499 000	10	90	11

500-599 000	9	91	10,4
600-699 000	9	91	10,6
>700 000	49	51	14,4
<hr/>			
Barn med 1 foresatt	28	72	6,5
Barn med 2 foresatte	29	71	7,7
Hjemmeboende voksne	29	71	7,8
Enslig uten barn	32	68	10
Enslig med barn	34	66	10,4
Pår uten barn	40	60	13
Pår med barn	38	62	11,4
Flere voksne	48	52	14,4

#### 4.8.1 Omfang av lange fritidsreiser

Omfanget av lange fritidsreiser i den norske befolkningen har økt de siste tiårene, og i 2009 gjennomførte 36 % én eller flere lange fritidsreiser i registreringsperioden. Man ser også en tilsvarende økning i antall gjennomførte reiser, og dette året foretok hver person gjennomsnittlig 11,1 lange fritidsreiser. Økningen i denne typen reiseaktivitet samsvarer med en jevn inntektsøkning i samme periode. Reisevaneundersøkelsene mellom 1992 og 2009 viser imidlertid ingen tydelig trend når det gjelder hvor stor andel fritidsreisene utgjør av de lange reisene samlet sett, og man kan derfor ikke fastslå hvorvidt inntektsøkningen har særlig betydning for fritidsreiser.

Forskjellen mellom menn og kvinner har holdt seg stabil i denne perioden, og det er fremdeles kvinner som i størst grad foretar lange fritidsreiser. Kvinner gjennomførte i 2009 omtrent halvannen lang fritidsreise mer enn menn, samtidig som en mindre andel menn i det hele tatt foretok en reise. I tillegg til menn skiller to aldersgrupper seg ut med lavere reiseaktivitet enn andre grupper. Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at personer i aldersgruppen 13-17 år og aldersgruppen 67 år og eldre har minst andel reisende, samtidig som de foretar færre lange fritidsreiser i løpet av et år.

Med utgangspunkt i antall lange fritidsreiser per år er den eldste gruppen imidlertid den med nest høyest økning i reiseaktivitet mellom 1992 og 2009. Denne gruppen foretok 76 % flere lange fritidsreiser i 2009 enn i 1992. Dette henger sammen med at personer i denne gruppen opplever egen helse som bedre enn tidligere, oftere levere i parforhold og oftere er i fysisk aktivitet. Samtidig er en stadig mindre andel personer i denne aldersgruppen hjelpetrequende. Samlet sett fører tyder dette på at personer over 67 år i 2009 er en sprekere og mer aktiv gruppe enn i 1992, hvilket også vil ha konsekvenser for reiseaktivitet.

Reisevaneundersøkelsen viser videre at det er sterk sammenheng mellom lange fritidsreiser på den ene siden, og utdanning, yrkesaktivitet og inntekt på den andre. For det første øker reiseaktiviteten ved økende utdanning. Mens 23 % av personer med grunnskoleutdanning hadde foretatt en lang fritidsreise i 2009, gjaldt dette 49 % av personer med høyskole- eller universitetsutdanning på høyere nivå. Samtlige utdanningsgrupper har større reiseaktivitet i 2009 sammenlignet med 10 år tidligere, men reisevaneundersøkelsene mellom 1998 og 2009 viser at økningen er noe større i de to gruppene med høyest utdanning.

Det er der dermed en viss tendens i datamaterialet som tilsier at lange fritidsreiser er mer utbredt i grupper med høy sosioøkonomisk status. Dette bekreftes når man tar hensyn til yrkesaktivitet og husholdningsinntekt. Hva yrkesaktivitet angår viser reisevaneundersøkelsene at to grupper skiller seg ut med større reiseaktivitet enn andre: yrkesaktive, og studenter/vernepliktige. Avstanden mellom disse og øvrige grupper ser ut til å ha økt i perioden 1998-2009, samtidig som yrkesaktive i 2009 var den eneste gruppen som foretok flere lange fritidsreiser enn i 2009. Yrkesaktivitet henger naturlig nok også sterkt sammen med inntekt. Personer fra husholdninger med en samlet inntekt på over 700 000 hadde betydelig større

reiseaktivitet enn andre i 2009<sup>52</sup>. Når det gjelder utviklingen i reiseaktivitet for ulike inntektsgrupper er denne som nevnt tidligere vanskelig å presentere uten mulighet for å korrigere for økning i lønnsnivå. Dette satt til side ser man imidlertid en viss tendens til at den høyeste inntektsgruppen har vedvarende høy reiseaktivitet, mens forholdene mellom de andre gruppene ser ut til å jevne seg ut i løpet av perioden.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viste at personer bosatt i Oslo, på Østlandet forøvrig og i Bergen, Trondheim eller Stavanger hadde større reiseaktivitet enn personer bosatt andre steder. Personer bosatt i Oslo skilte seg ut. Til sammen 44 % i denne gruppen gjennomførte minst én lang fritidsreise i registreringsperioden, og foretok i 2009 gjennomsnittlig 14,4 lange fritidsreiser. Datamaterialet viser at reiseaktiviteten når det gjelder lange fritidsreiser i 2009 er større enn tidligere, uavhengig av hvor man bor. Økningen ser imidlertid ut til å være noe større for personer bosatt i Agder/Rogaland og for personer bosatt på Østlandet utenom Oslo.

Sist viser den seneste reisevaneundersøkelsen en tydelig sammenheng mellom reiseaktivitet og husholdningsstruktur. Enslige personer uten barn som bor i samme husholdning som flere andre voksne er gruppen med høyest reiseaktivitet. I 2009 hadde 48 % i denne gruppen én eller flere lange fritidsreiser, og foretok i gjennomsnitt 14,4 reiser i løpet av året. I motsatt ende av skalaen finner man barn som har én foresatt i husholdningen, barn med to foresatte og hjemmeboende voksne.

#### 4.8.2 Formål og reisetyp

Formålene ved lange fritidsreiser forholder seg forholdsvis like i perioden 1992-2009. reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at ferie- og fritidsreiser er mest utbredt, og står for 43 % av reisene. Hytteturer utgjør 22 %, og reiser i forbindelse med privat besøk står for 35 %. Blant kvinner, studenter og personer i aldersgruppen 18-24 år (som ofte sammenfaller med studentkategorien) er reiser knyttet til privat besøk mer utbredt enn ellers i datamaterialets. Datamaterialet viser også en tendens til at andelen private besøk går ned med økende husholdningsinntekt. Ferie og fritidsreiser er særlig utbredt blant barn under 18 år og yrkesaktive, mens det særlig er personer bosatt i Oslo, på Østlandet og i Trøndelag som reiser på hytteturer.

De aller fleste lange fritidsreiser er helgeturer. Disse står for 1 av 3 lange fritidsreiser. Andelen helgeturer er størst i grupper med høyere utdanning eller allmennfaglig videregående utdanning og yrkesaktive. Dernest følger langturer. Langturer med 6 overnattinger eller mer utgjør 1 av 5 lange fritidsreiser, og er spesielt utbredt blant barn og pensjonister. Dette henger også sammen med at det er den yngste og den eldste aldersgruppen som i størst grad drar på langtur. Sist ser menn ut til å dra mer på dagsturer enn andre, og andelen dagsturer øker med økende alder.

#### 4.8.3 Reisemål

Nordmenn ser på sine lange fritidsreiser ut til å velge destinasjoner nære hjemmet. De fleste (76 %) lange fritidsreiser foretas i Norge, og Sverige og Danmark utgjør de meste populære reisemålene utenfor Norge. Til sammen 41 % av alle utenlandsreiser går hit. Andelen utenlandsreiser har økt noe siden 1992, da den lå på 19 %, men ser ut til å ha holdt seg forholdsvis stabil siden årtusensskiftet. Videre er andelen utenlandsreiser forholdsvis lik i befolkningen.

---

<sup>52</sup> Med unntak av gruppen fra husholdninger med en husholdningsinntekt lavere enn 100 000, i all hovedsak bestående av studenter/vernepliktige (76 %), og derfor befinner seg i en midlertidig økonomisk posisjon.

Selv om variasjonene mellom ulike befolkningsgrupper er små, ser man en tendens til at andelen reiser til Storbritannia og Nord- og Mellom-Europa øker med økende utdanning, og at personer som er uføre, arbeidsledige eller hjemmeværende i større grad enn andre foretar reiser til Sverige og Danmark. Reiser til Sør-Europa er særlig utbredt i de yngste og eldste aldersgruppene. De største forskjellene knyttet til reisemål finner man imidlertid i analysene av husholdningsstruktur. Her varierer andelen utenlandsreiser mellom 23 % i flere husholdningsgrupper, og 27 % blant barn med én foresatt.

#### 4.8.4 Transportmiddelvalg

Sett under ett dominerer bilen lange fritidsreiser. Valg av transportmiddel henger imidlertid tett sammen med hva slags reise man foretar. Eksempelvis benyttes andre transportmiddel ved lange fritidsreiser til utlandet enn reiser i Norge. De fleste (63 %) utenlandsreiser i 2009 ble foretatt med fly, mens en viss andel (25 %) også skjedde med bil. Disse gikk i all hovedsak til Norges naboland. Derimot stod bilen for de fleste reisene (76 %) i Norge, etterfulgt av reiser med fly (10 %). Bruk av tog og buss var mer utbredt ved reiser i Norge, mens båt/ferge i større grad gjaldt utenlandsreiser.

Andelen lange fritidsreiser som foretas med fly har økt i perioden 1992-2009, og økningen er størst for utenlandsreiser. Bruken av bil var økende for alle typer reiser i perioden 1992-2001, men har siden vært nedadgående. Videre står togreisene for en mindre andel lange reiser enn tidligere både når det gjelder reiser i Norge og til utlandet, mens også bruken av båt/ferge er lavere i 2009 enn tidligere år.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser visse variasjoner i transportmiddelvalg innad i befolkningen. Lange fritidsreiser med bil er eksempelvis mer utbredt blant menn og øker med økende husholdningsinntekt. Bilreiser er også vanligere blant personer bosatt på Østlandet og i Trøndelag utenom Trondheim, som oftere enn andre reiser på hyttetur. Videre benytter kvinner i større grad både fly, tog og buss på sine lange fritidsreiser. andelen reiser med fly synker imidlertid med økende alder, mens bussreiser er mest utbredt tidlig og sent i livet. Andelen reiser med buss og tog reduseres også med økende inntekt.

## 5 Nordmenns fritidsreiser: Oppsummering og veien videre

Nordmenn foretar flere fritidsreiser i 2009 enn de gjorde i 1992. Antallet daglige fritidsreiser har økt noe, men det er en særlig økning i antallet lange fritidsreiser. På tross av flere fritidsreiser, er fordelingen på formålet ved reisene lite forandret. Det vil si at veksten har vært relativt lik for alle typer fritidsreiser. Det har vært en marginal nedgang i andelen private besøk ved daglige fritidsreiser, men andelen besøksreiser ved lange reiser er noenlunde lik som tidligere år. Andelen lange ferie- og fritidsreiser har også forholdt seg stabil, mens andelen daglige fritidsreiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter har økt. Videre ser man en generell tendens til at bruken av bil på daglige fritidsreiser er nedadgående i hele perioden, mens man ser en tilsvarende utvikling for lange fritidsreiser etter årtusenskiftet.

### 5.1 Kjønn

Forskjeller menn og kvinner imellom er noe ulike for daglige og lange fritidsreiser. Når det gjelder daglige fritidsreiser, har menn og kvinner forholdsvis lik reiseaktivitet i hele perioden 1992 til 2009, og bytter på å stå for flest reiser. Kvinner har derimot større reiseaktivitet enn menn i hele perioden når det kommer til lange fritidsreiser. Dette gjelder både andel reisende og antall reiser per person, og kvinners forsprang ser også ut til å øke noe etter årtusenskiftet.

Likt for både daglige og lange fritidsreiser er imidlertid at kvinner i større grad enn menn foretar reiser i forbindelse med privat besøk. Videre er bilen et mer populært transportmiddel for menn ved alle typer fritidsreiser, hvilket har sammenheng med at menn i større grad enn kvinner både har førerkort og disponerer bil. Kvinner benytter derimot buss og tog mer enn menn, og ved daglige reiser foretar de også flere fritidsreiser til fots.

### 5.2 Alder

Den aldersmessige spredningen i daglige fritidsreiser er mindre i 2009 enn den var i 1992. Dette skyldes i all hovedsak en nedgang i antall daglige fritidsreiser i de yngste gruppene, og økning i de eldste aldersgruppene. Den eldste gruppen har også hatt størst økning når det gjelder lange fritidsreiser, sammen med gruppen 18-24 år. I motsetning til de daglige fritidsreisene har aldersforskjellene i lange fritidsreiser blitt mer markante siden 1992. Man kan i 2009 hovedsakelig skille mellom to grupper når det gjelder lange fritidsreiser: den yngste og eldste aldersgruppen med 5-6 lange fritidsreiser per år, og øvrige aldersgrupper med 11-13 lange fritidsreiser per år. Selv om denne gruppen sammen med personer 18-24 år som har hatt størst økning i antall lange fritidsreiser, har den fremdeles den laveste reiseaktivitet sett i forhold til andre aldersgrupper.

Det er også de eldste og de yngste som i størst grad foretar besøksreiser. Dette gjelder både daglige og lange fritidsreiser. De yngste er også gruppene som i minst grad benytter bil ved sine fritidsreiser, og i større grad benytter kollektive transportmidler som buss, tog, trikk og t-bane. Selv om dette gjelder både daglige og lange fritidsreiser, viser datamaterialet tydelig at transportmiddelvalg ved daglige fritidsreiser i større grad samsvarer med transportmiddelvalg ved lange fritidsreiser i Norge enn ved lange fritidsreiser til utlandet.

### 5.3 Utdanning

Reiseaktivitet øker med økende utdanning både når det gjelder daglige fritidsreiser og lange fritidsreiser. Med ett unntak har reiseaktiviteten ved begge typer fritidsreiser økt i perioden 1998 til 2009. Unntaket er gruppen med grunnskoleutdanning, hvis daglige fritidsreiser har holdt seg uendret i hele perioden.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser små forskjeller i formål ved ulike utdanningsgruppers fritidsreiser, men ved daglige fritidsreiser viser materialet at gruppene med lavest utdanning har flere besøksreiser enn andre, og færre reiser i forbindelse med organiserte fritidsaktiviteter, kultur og uteliv.

Ikke overraskende er variasjoner i transportmiddelvalg mer utpreget ved daglige fritidsreiser enn ved lange fritidsreiser. Gruppene med høyest utdanning har en større kollektivandel og sykkelandel enn de andre gruppene, mens gruppen med yrkesfaglig utdanning kjører mest og går minst. Sistnevnte henger sammen med at gruppen med yrkesfaglig utdanning domineres av menn, og den høye bilbruken ved daglige fritidsreiser i denne gruppen kan dermed like gjerne være en kjønnseffekt som en utdanningseffekt.

## 5.4 Yrkesaktivitet

De nasjonale reisevaneundersøkelsene viser også at nordmenns fritidsreiser varierer etter yrkesaktivitet. Yrkesaktivitet viser her til hvorvidt man er skoleelev, student, yrkesaktiv, pensjonist eller ufør, arbeidsledig eller hjemmeværende. Mens skoleelever og studenter foretar flest daglige fritidsreiser, er det studenter og yrkesaktive som foretar flest lange fritidsreiser. Dette kan ha sammenheng med at de daglige fritidsreisene har en helt annen natur enn de lange, og at særlig lange fritidsreiser forutsetter visse økonomiske rammer som særlig skoleelever ikke nødvendigvis rår over.

Forskjellen mellom de ulike gruppene har utviklet seg noe ulikt for daglige og lange fritidsreiser. Når det gjelder daglige fritidsreiser ser forskjellen ut til å være mindre i 2009 enn i 1992, mens forskjellen mellom gruppene i denne perioden har økt hva lange fritidsreiser angår.

Blant studenter er privat besøk det mest fremtredende formålet ved både daglige og lange fritidsreiser. Selv om besøk er det dominerende formålet også ved skoleelevers daglige fritidsreiser, er det ferie og fritid som dominerer denne gruppens lange fritidsreiser. Andelen daglige besøksreiser er størst blant arbeidsledige, uføre og hjemmeværende, og denne gruppen har en stor andel besøksreiser også på sine lange fritidsreiser. Dette henger sannsynligvis sammen med økonomiske begrensinger knyttet til ulike fritidsaktiviteter, både i nærmiljøet og ved lange reiser som fordrer tilgang til hytte eller annet overnattingssted.

Ulike gruppers bruk av bil på lange fritidsreiser er likt fordelt både når det gjelder daglige fritidsreiser og lange fritidsreiser. Yrkesaktive, pensjonister og personer som er arbeidsledige, uføre eller hjemmeværende benytter i størst grad bil. Skoleelever og studenter reiser imidlertid i mindre grad med bil, og i større grad kollektivt (buss og t-bane).

## 5.5 Inntekt

Selv om inntektsvariabelen som inngår i de nasjonale reisevaneundersøkelsene ikke er optimalt utformet, viser datamaterialet visse sammenhenger mellom inntekt og nordmenns fritidsreiser. Personer med høyest og lavest husholdningsinntekt er gruppene som reiser mest, både når det gjelder daglige og lange fritidsreiser. Den høye reiseaktiviteten i gruppen med lavest inntekt kan virke overraskende, men henger i stor grad sammen med at mange i denne gruppen er studenter.

Mens andelen besøksreiser er størst i gruppene med høyest og lavest husholdningsinntekt når det gjelder daglige fritidsreiser, reduseres andelen besøksreiser med økende inntekt når det gjelder lange fritidsreiser. Dette kan ha sammenheng med at man på lange reiser velger destinasjoner der det er mulighet for overnatting hos venner og familie. I inntektsgrupper der økonomi ikke tillater eget feriested eller fritidsreiser som fordrer betalt overnatting kan dette være et særlig aktuelt alternativ. De laveste inntektsgruppene drar eksempelvis i mindre grad på hytteturer enn andre grupper. Slike forbehold trenger man imidlertid ikke å ta ved daglige fritidsreiser uten overnatting.



Ikke overraskende reiser grupper med høyest husholdningsinntekt mest med bil, både når det gjelder daglige fritidsreiser og lange fritidsreiser. Motsatt benytter grupper med lavere inntekt i større grad kollektive transportmidler enn andre både ved daglige og lange fritidsreiser.

## 5.6 Bosted

Omfanget av fritidsreiser i ulike deler av landet har variert i perioden 1992 til 2009. Hva daglige fritidsreiser angår har antallet reiser vært svingende på ulike måter i ulike deler av landet, men de fleste steder er reiseaktiviteten i 2009 lik eller større enn aktiviteten i 1992. I 2009 hadde personer bosatt i Agderfylkene og Rogaland flest daglige fritidsreiser, etterfulgt av personer bosatt i Nord-Norge og Trøndelag. En mulig forklaring på bostedsforskjeller i daglige fritidsreiser er knyttet til forholdet mellom arbeidstid og fritid. Datamaterialet vier at antallet daglige fritidsreiser er lavere blant personer med flere ukentlige arbeidstimer, og at personer med mange arbeidstimer ofte er bosatt steder med lavere reiseaktivitet.

Bostedsvariasjoner i omfanget av fritidsreiser ser imidlertid ut til å være mer markante når det gjelder lange reiser. Antallet lange fritidsreiser er større i 2009 enn i 1992, uavhengig av bosted. Lange fritidsreiser er i motsetning til de daglige fritidsreisene mest utbredt i de fire største byene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger) og på Østlandet for øvrig, og minst utbredt på Vestlandet.

Selv om bilen står for en stor del av lange fritidsreiser alle steder, har den en mindre fremtredende posisjon i de fire største byene. Dette kan skyldes nærhet til andre transportmidler. Eksempelvis vil personer bosatt i store byene ha større nærhet til flytilbud enn mange andre. Togtilbudet vil også være mer utbygd noen av disse stedene enn ellers i landet. Utbygging av transporttilbudet, kanskje særlig innen luftfart, kan også forklare hvorfor den største økningen i lange fritidsreiser i perioden 1992 til 2009 har forekommet blant personer bosatt i Bergen, Trondheim og Stavanger.

Personer bosatt i Nord-Norge er den gruppen som i størst grad foretar besøksreiser. Felles for både daglige og lange fritidsreiser er også at personer bosatt i Oslo er den gruppen som i minst grad foretar besøksreiser. Dette kan henge sammen med et særskilt stort fritidstilbud i hovedstaden som utkonkurrerer besøksreiser. Personer bosatt i Oslo ser også ut til å være den gruppen som i størst grad reiser på hyttetur, uten at dette gjenspeiles i de daglige fritidsreisene.

Personer bosatt i Oslo skiller seg også ut ved at de i større grad enn andre benytter kollektivtransport og i mindre grad bil på sine fritidsreiser, både daglige og lange. Dette handler trolig både om tilgang på kollektive transportmidler, og om kapasiteten på vegnettet i og rundt Oslo. Sammen med personer bosatt i Bergen, Trondheim, Stavanger og Nord-Norge, er personer bosatt i Oslo blant de som i størst grad benytter fly på sine lange fritidsreiser. For de store byene er dette sannsynligvis en konsekvens av tilgang, mens det for Nord-Norge sin del også kan skyldes avstand til destinasjonen.

## 5.7 Husholdningsstruktur

Reisevaneundersøkelsen 2009 viser at barn med to foresatte foretar flere fritidsreiser, både daglige og lange, enn barn som kun har én foresatt i sin husholdning. Mens voksne som bor i kollektiv med andre voksne, typiske unge og studenter, er en av gruppene med størst reiseaktivitet uansett hva slags fritidsreise det er snakk om, skiller gruppen seg særlig ut når det gjelder lange fritidsreiser. Hva daglige reiser angår har unge voksne som fremdeles bor hos sine foreldre størst reiseaktivitet.

Man kan derfor identifisere visse ulikheter mellom daglige og lange fritidsreiser når det kommer til husholdningsstruktur. Par uten barn er eksempelvis den gruppen som foretar færrest daglige fritidsreiser, men foretar nest flest lange fritidsreiser. Dette er den eldste husholdningsgruppen i datamaterialet, og 2 av 3 er over 55 år. Mange er yrkesaktive, noen pensjonister, og mange har høy husholdningsinntekt. Dette kan



bety at denne gruppen har tid og ressurser til å prioritere lengre reiser i større grad enn andre. Dette kommer blant annet til syne ved at denne gruppen mer enn andre reiser på hytteturer. Denne tendensen er tydelig både når det gjelder daglige og lange fritidsreiser.

En annen tendens som gjelder både daglige og lange fritidsreiser, er at barn med én foresatt i større grad enn de med 2 foresatte foretar besøksreiser. Dette kan for både daglige og lange fritidsreiser skyldes reiser mellom mor og far som ikke bor sammen, eller mellom mors og fars familie.

Analysen av daglige fritidsreiser viste at bilen i større grad er viktigere for fritidsreiser blant barn med to foresatte enn blant barn med én foresatt. Dette kan henge sammen med at voksne med barn i parforhold oftere er yrkesaktive, har høyere husholdningsinntekt og oftere disponerer bil enn enslige voksne med barn. For daglige reiser sin del betyr dette at barn med én foresatt fortsatt må velge billigere og mer tilgjengelige transportalternativer på sine fritidsreiser.

Hva lange fritidsreiser angår, foretar barn med én foresatt langt færre fritidsreiser med bil i Norge. Dette henger sannsynligvis også sammen med økonomiske forhold og tilgang til bil. Barn med én foresatt foretar imidlertid flere fritidsreiser til utlandet med bil, sammenlignet med barn som har to foresatte. Også her kan man anta at økonomi spiller en rolle, for markant bilbruk på utenlandsreiser i denne gruppen henger også sammen med en særskilt stor andel reiser til Sverige. Det ser dermed ut til at disse forholdene slår noe ulikt ut for ulike typer reiser.

Det ser også ut til at transportvalg ved daglige fritidsreiser i større grad ligner transportvalg ved lange fritidsreiser i Norge, enn lange fritidsreiser til utlandet. For eksempel er par med barn den gruppen som i størst grad benytter bil ved daglige fritidsreiser og lange fritidsreiser i Norge, men bilreiser utgjør en liten del av denne gruppens lange fritidsreiser til utlandet. Et annet eksempel gjelder bruk av kollektivtransport; både ved daglige fritidsreiser og lange fritidsreiser i Norge er det barn med én foresatt og voksne i kollektiv som i størst grad benytter seg av kollektive transportmidler.

## 5.8 Veien videre

Den hovedsakelige målsettingen med prosjektet som ligger til grunn for denne rapporten, har vært å kartlegge nordmenns fritidsreiser i de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Særlig når man tar hensyn til samtlige undersøkelser siden 1990-tallet, gir dette et omfattende datamateriale med veldig store mengder informasjon. Dette gir flerfoldige muligheter for inngående analyser av mange forhold, og utforsking av underliggende mønstre og strukturer. Selv om denne rapporten gir en grundig oversikt over nordmenns fritidsreiser i 2009, og beskriver utviklingen siden 1992, er det fremdeles en rekke viktige og interessante forhold som ikke har latt seg belyse innenfor rammen av dette prosjektet.

Dette gjelder, for det første, årstidsvariasjoner i fritidsreiser. I et land med Norges klima vil vær, føre og årstid ikke bare i stor grad legge føringer på hvilke aktiviteter man foretar seg, men også hvilke forutsetninger ulike grupper har for å utføre ulike aktiviteter og forutsetninger for valg av transportmiddel. Her kan man også anta at det vil være tydelige årstidseffekter for både daglige og lange fritidsreiser, men at effektene kan variere noe for ulike befolkningsgrupper. Eksempelvis kan man anta at årstidsvariasjoner i lange fritidsreiser blant eldre og pensjonister vil være ulik årstidsvariasjoner blant familier med skolebarn.

Eksplisitt fokus på årstidsvariasjoner kan også gi mulighet for mer inngående utforsking av nordmenns bruk av fritidsbåt eller småbåt på sine fritidsreiser. Antallet fritidsbåter er økende, og man kan derfor anta at antallet fritidsreiser foretatt med fritidsbåt også er økende. Antallet slike reiser registrert i reisevaneundersøkelsene er imidlertid marginalt, og reisene som finnes i datamaterialet vil i en rapport som denne forsvinne i det store antallet reiser som foretas med andre transportmidler. Selv om det anses som mest hensiktsmessig å gjennomføre egne, mer målrettede reisevaneundersøkelser for å kartlegge omfanget av og

egenskaper ved bruk av fritidsbåt i Norge, vil en nærmere undersøkelse av reiser med fritidsbåt i de nasjonale reisevaneundersøkelsene også kunne gi mer kunnskap enn det rammene for denne rapporten tillater. Slike analyser vil ikke bare være viktige fordi flere og flere nordmenn går til anskaffelse av fritidsbåt, men også fordi man kan anta at det er markante befolkningsvariasjoner både av eierskap og bruk av fritidsbåt. Dessuten vil en slik undersøkelse ikke minst være viktig for å forstå ulykkesutviklingen for fritidsbåter. Samtidig som antallet fritidsbåter har økt, har også antallet drepte i ulykker med fritidsbåt i norsk farvann har vært økende siden 2007. Selv om de nasjonale reisevaneundersøkelsene ikke inneholder informasjon om ulykker eller ulykkesutsatthet, vil en kartlegging av befolkningens reiser med fritidsbåt også gi oversikt over nordmenns eksponering i privat båttrafikk. Dette vil være viktig i forhold til å avdekke ulykkesrisiko i ulike befolkningsgrupper.

Andre forhold som ikke fullt ut har vært studert i denne rapporten, er utviklinger i nordmenns fritidsreisevaner som en virkning av endringer knyttet til livsstil, urbanitet og modernitet. Vi har vært inne på den sterke befolkningsveksten i de største byene. Urbanisering er gjerne knyttet til en moderne livsstil og identitet som legger store føringer på aktiviteter en foretar seg og derfor også reisene som gjennomføres. Mange unge venter i dag lengre med å slå seg til ro og stifte familie enn det som tidligere var vanlig, og behovet for selvrealisering gjennom studier og et aktivt urbant liv står kanskje sterkere enn før. Dette sammenfaller med større muligheter til å reise til fjernere strøk av verden, slik at den moderne identiteten kan legge føringer ikke bare for fritidsreiser i Norge, men også til verden for øvrig. Disse forholdene kan imidlertid ikke direkte knyttes til endringer i reiseaktivitet gjennom reisevaneundersøkelsene, og bør derfor studeres med supplerende undersøkelser.

Et annet fokusområde som kan utforskes videre er sammenhengen mellom husholdningsstruktur og fritidsreiser. Det er godt dokumentert gjennom tidligere forskning at sosioøkonomisk posisjon legger føringer på reisevaner, og forskjeller mellom husholdninger er til en viss grad en sosioøkonomisk effekt. Denne rapporten avdekker imidlertid at det også kan være forskjeller mellom personer i samme type husholdning, avhengig av hva slags rolle disse har. Rapporten viser videre tydelige forskjeller mellom barn med én og to foresatte. Det har imidlertid ikke vært rom for å gjennomføre analyser som kunne avdekke om dette kan være en effekt av andre faktorer, som f.eks. bosted og økonomi. Dette er derfor et tema som med fordel kunne studeres nærmere, også med tanke på årsaksmekanismer.

## Referanser

Denstadli, J. M. (2002): *RVU 2001. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Ferie og fritidsreiser*. TØI-rapport 614/2002.

Denstadli, J. M. (1998): *Reisevaner 1998 - reiser 100 km og lengre*. Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 466/1999.

Hjorthol, R. J. (1999): *Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98*. TØI-rapport 436/1999.

Hjorthol, R. J. (1998): *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Dr. gradsavhandling v/ Universitetet i Oslo. TØI-rapport 391/1998.

Hjorthol, R. J. og J. I. Lian (2004): *Samfunnsmessige trender -betydning for mobilitet og transport i storbyområdet*. TØI-rapport 718/2004.

Meland, S. (1992): *Husholdningsstruktur og reiseatferd*. SINTEF Rapport STF63 A92011.

Stangeby, I., J. V. Haukeland og A. Skogli (1999): *Reisevaner i Norge. 1998*. TØI-rapport 418/1999.

Statens vegvesen (2011): *Nasjonal gåstrategi – utkast 30.9.2011*. VD-rapport. Trafikksikkerhet, miljø- og teknologi avdelingen, Vegdirektoratet.

Vaage, O. F. (2009): *Mosjon, friluftsliv og kulturaktiviteter. Resultater fra Levekårsundersøkelsene fra 1997 til 2007*. Statistisk Sentralbyrå, SSB Rapporter 2009/15.

Vågane, L. (2006): *Daglige fritidsaktiviteter, hytte- og båtliv og svenskehandel. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI-rapport 861/2006.

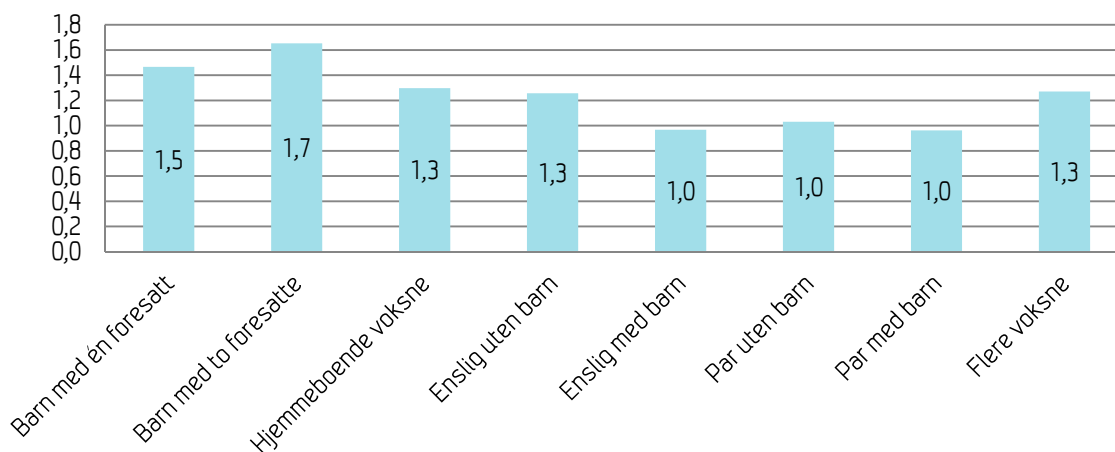
Vågane, L., I. Brechan og R. Hjorthol (2011): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 1130/2011.

Statistisk sentralbyrå: [www.ssb.no](http://www.ssb.no) – diverse tabeller

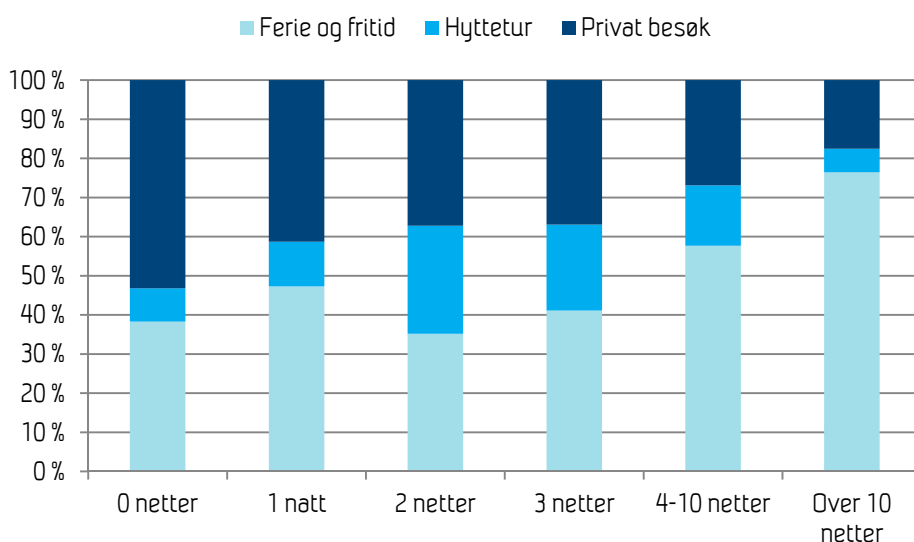
## Vedlegg

Vedlegg 1 Dørlige fritidsreiser blant personer under 45 år, etter husholdningstilhørighet, 2009. Prosent, n=11522.

**Gjennomsnittlig antall dørlige fritidsreiser etter husholdningstilhørighet, alder < 45 år 2009**

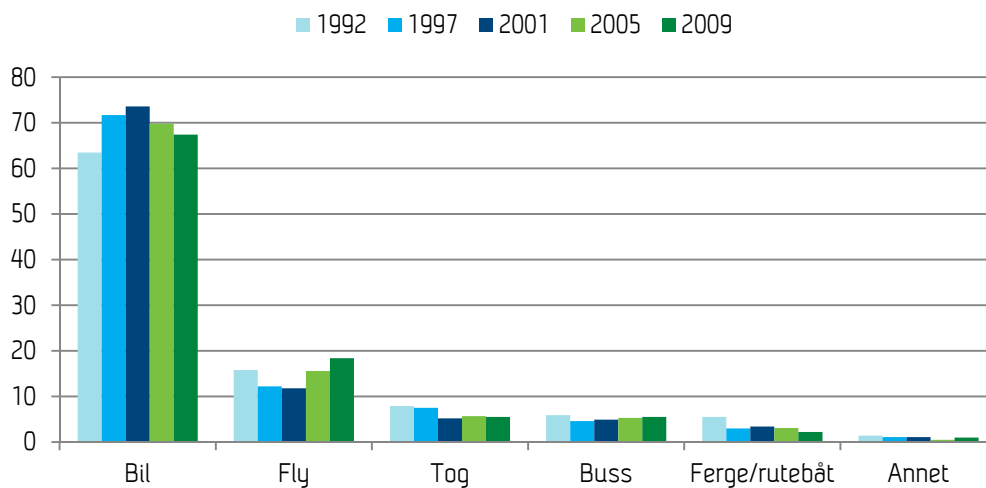


Vedlegg 2 Fordeling av reiseformål etter reisesens varighet, lange fritidsreiser 2009. Prosent (n=10773, p<.001)

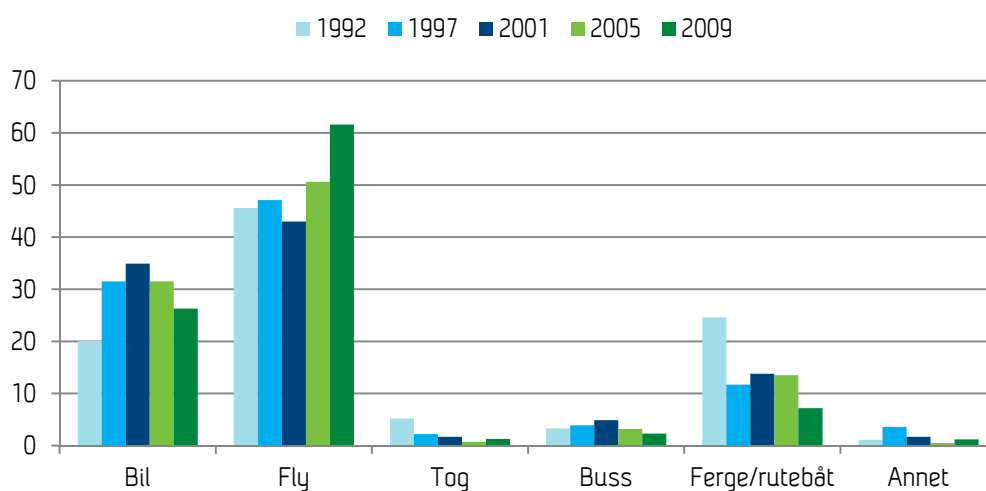


Vedlegg 3 Valg av transportmiddel ved lange fritidsreiser til Norge og utlandet, 2001-2009 [n[2001]=16022, n[2005]=16024, n[2009]=20709]

### Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser i Norge 1992-2009

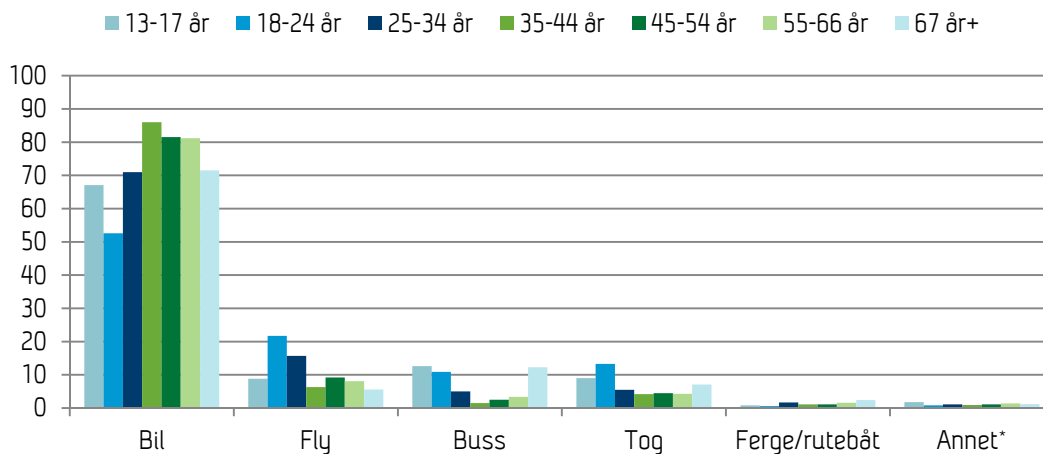


### Hovedtransportmiddel ved lange fritidsreiser til utlandet 1992-2009

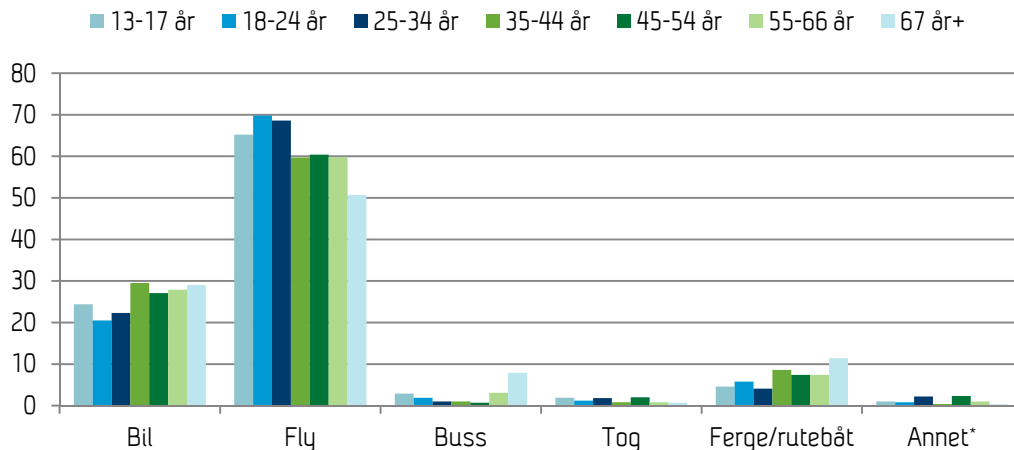


Vedlegg 4 Hovedtransportmiddel ved lange feriereiser i Norge [n=8150] og til utlandet [n=2614] i 2009, etter alder (p<.001)

### Hovedsakelig transportmiddel ved lange feriereiser i Norge i 2009, etter alder

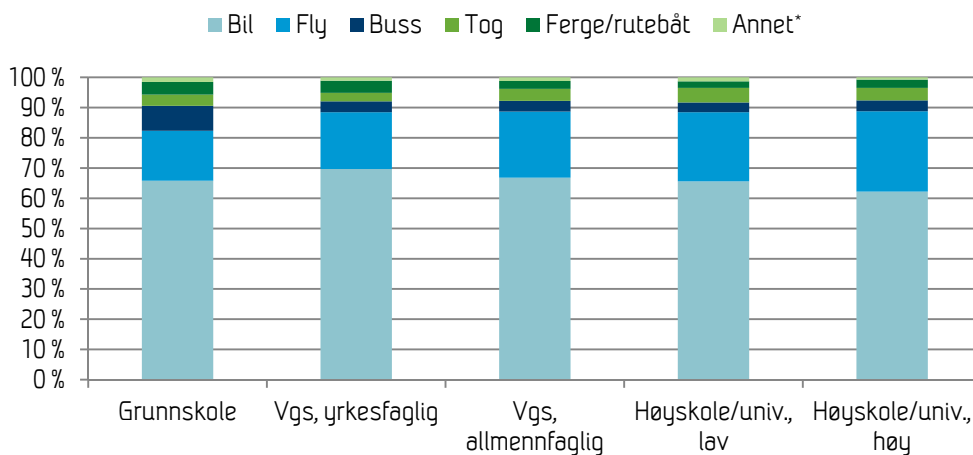


### Hovedtransportmiddel ved lange feriereiser til utlandet i 2009, etter alder



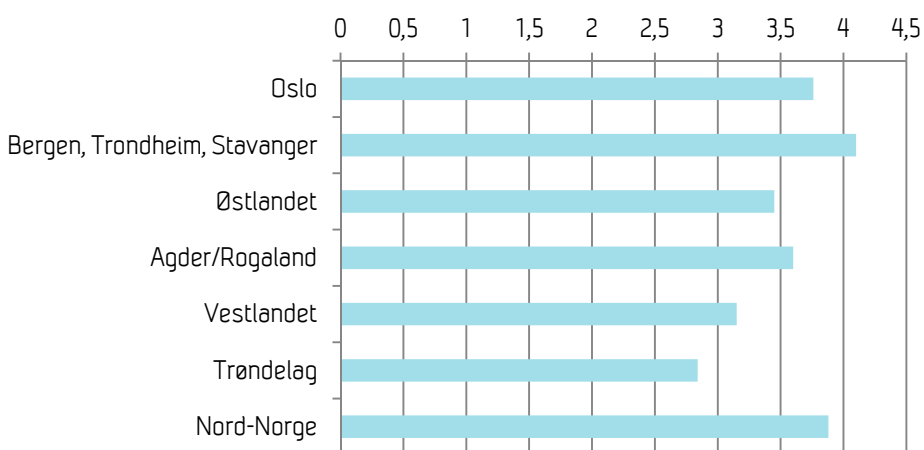
Vedlegg 5 Transportmiddelvalg i utdanningsgrupper ved lange fritidsreiser i 2009 [n=20666, p<.001]

### Transportmiddelvalg i utdanningsgrupper ved lange fritidsreiser i 2009



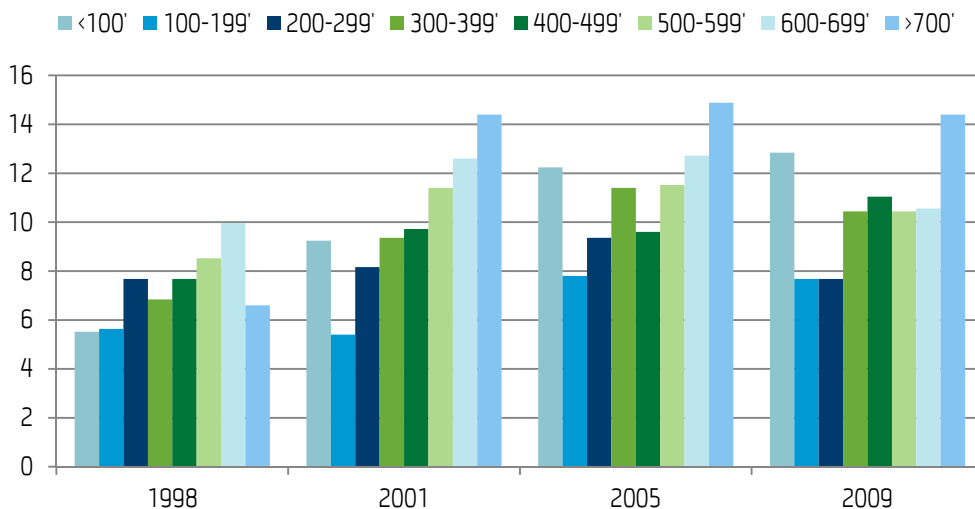
Vedlegg 6 Gjennomsnittlig varighet på lange fritidsreiser etter bosted. Antall overnattinger [n=10772, p<.001]

### Gjennomsnittlig varighet på lange fritidsreiser etter bosted. Antall overnattinger [n=10772, p<.001]



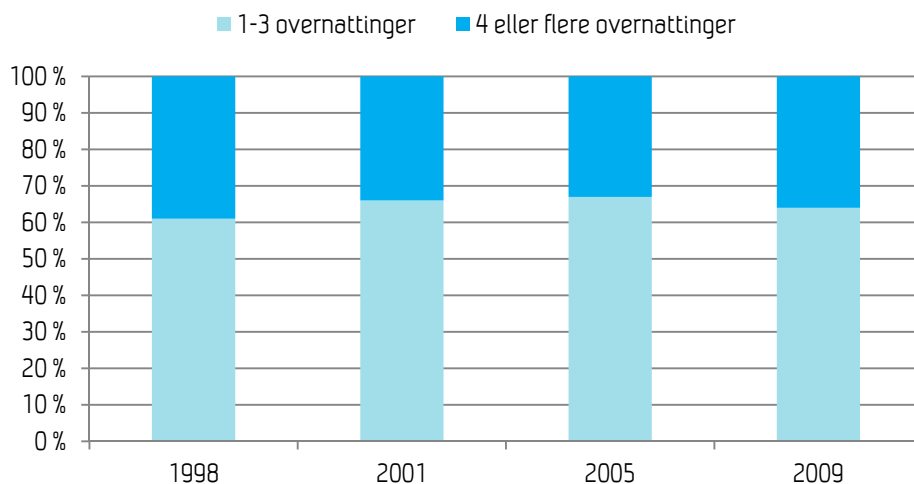
Vedlegg 7 Gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser etter husholdets inntekt, 1998 [n=6061], 2001 [n=10160], 2005 [n=13108] og 2009 [n=18176]

### Gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser i inntektsgrupper 1998-2009



Vedlegg 8 Vårighet lange fritidsreiser i 1998, 2001, 2005 [n=7049] og 2009 [n=9481]. Tall for 1998 og 2001 hentet fra Denstadli 2002:5)

### Vårighet lange fritidsreiser, 1998-2009





Vedlegg 9 Mann og kvinner med lang fritidsreise i 2009, etter alder. Prosent

	<b>Kvinner</b>	<b>Menn</b>	<b>p.</b>
12-19 år	32	29	.06
20-34 år	43	38	<.001
35-49 år	41	33	<.001
50-64 år	45	38	<.001
65-75 år	39	35	.06
Over 75 år	18	25	<.01

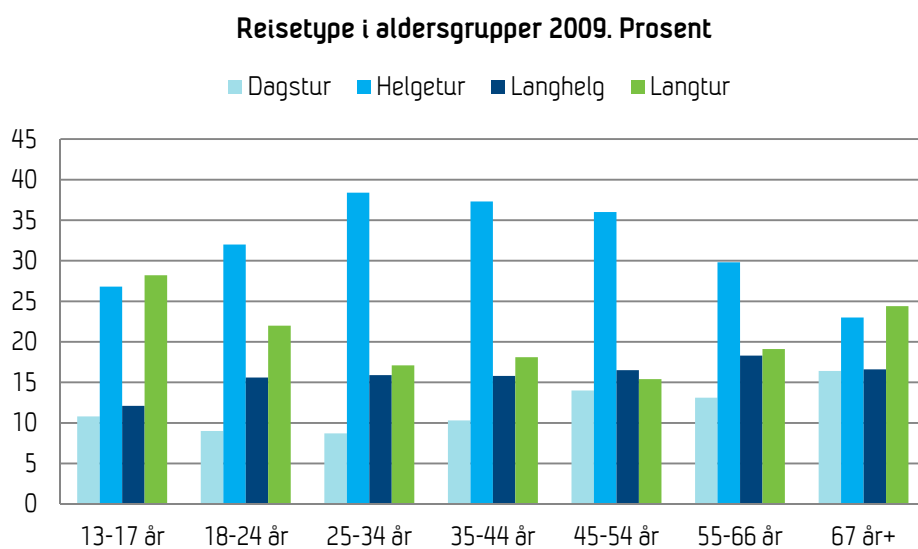
Vedlegg 10 Andel menn og kvinner med førerkort i ulike aldersgrupper, 2009. Prosent (n=8076)

	<b>Menn</b>	<b>Kvinner</b>	<b>p</b>
18-24 år	80,4	77,8	.3
25-34 år	93,2	90,8	.1
35-44 år	98,6	95,6	.001
45-54 år	99,4	94,8	<.001
55-66 år	97,9	90,7	<.001
67 år+	95,7	71	<.001
<b>Totalt</b>	<b>88,4</b>	<b>82,7</b>	<b>&lt;.001</b>

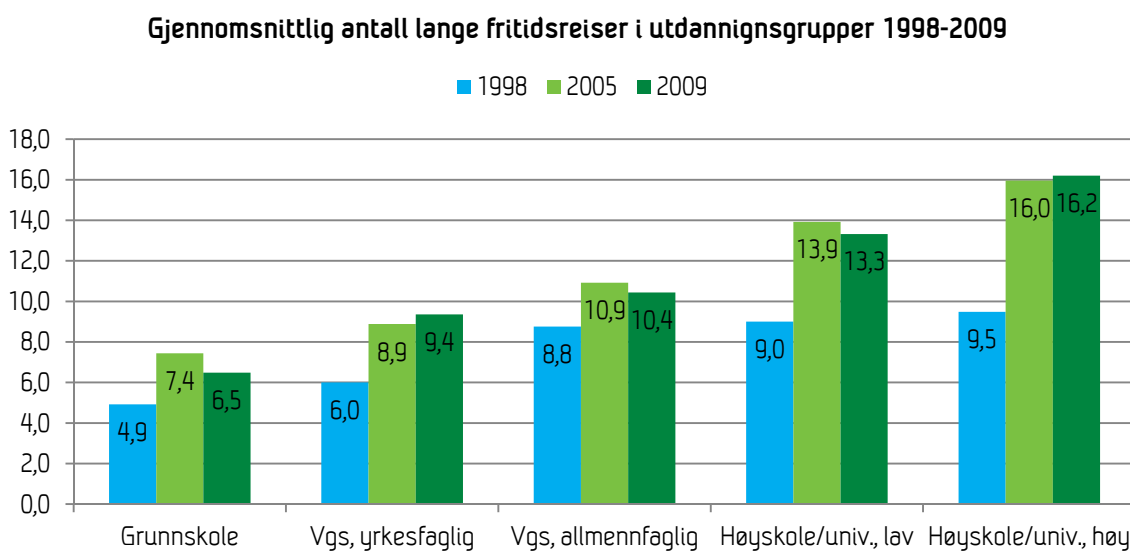
Vedlegg 11 Andel menn og kvinner som disponerer bil i ulike aldersgrupper, 2009. Prosent (n=8076)

	<b>Menn</b>	<b>Kvinner</b>	<b>p</b>
18-24 år	95	94,9	.9
25-34 år	69,2	55,8	<.001
35-44 år	76,5	77,3	.7
45-54 år	93,6	92,6	.2
55-66 år	96,8	92,3	.5
67 år+	95,7	77,3	<.001
<b>Totalt</b>	<b>88,6</b>	<b>84,5</b>	<b>&lt;.001</b>

Vedlegg 12 Lange fritidsreiser i aldersgrupper 2009, fordelt på reisetypen [n=10644, p<.001]

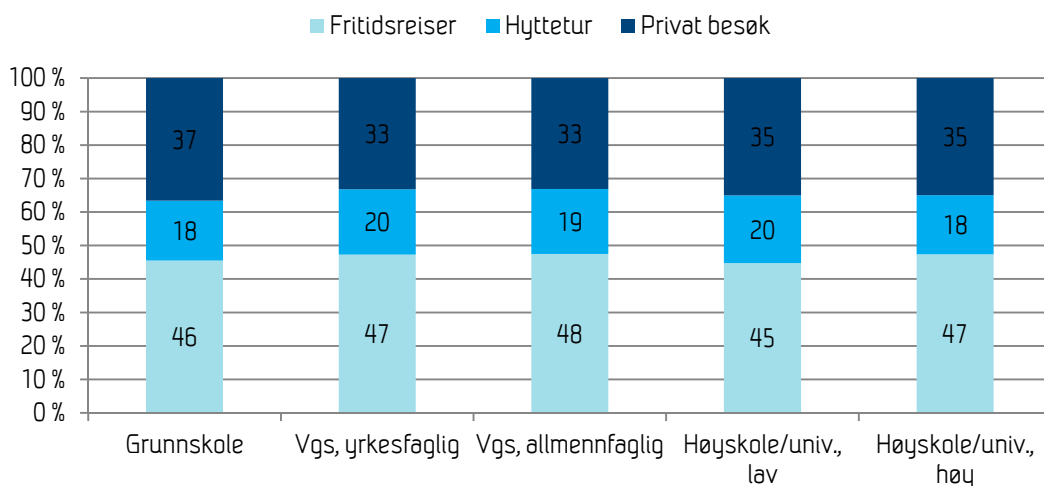


Vedlegg 13 Gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser i utdanningsgrupper 1998 [n=5086], 2005 [n=14240] og 2009 [n=22229]



Vedlegg 14 Formål ved lange fritidsreiser i 2009 [n=17198] Prosent (p.005)

### Formål ved lange fritidsreiser i 2009, etter utdanning

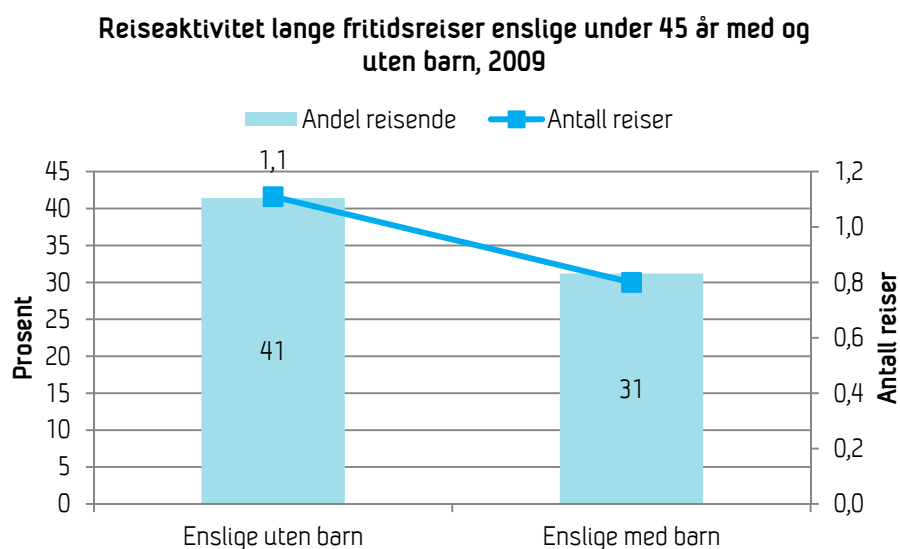


Vedlegg 15 Gjennomsnittlig husholdningsinntekt og bilhold etter hovedaktivitet 2009

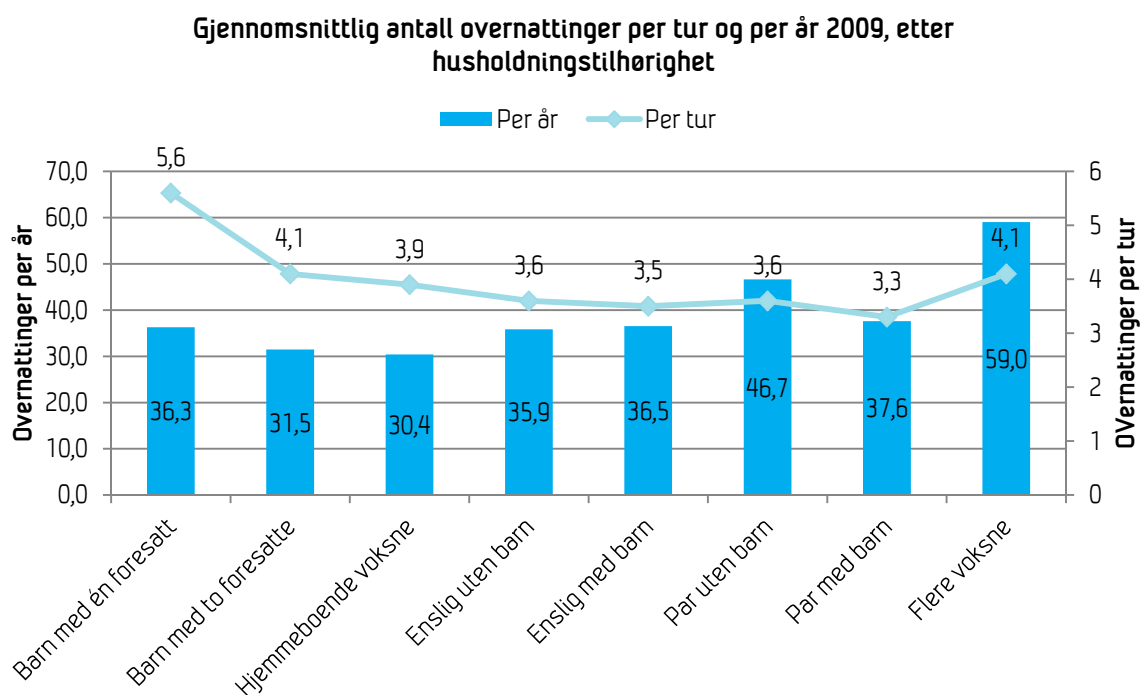
	Gjennomsnittlig inntekt*	Disp. bil
Barn	6,89	95,1 %
Yrkesaktiv	6,92	90,6 %
Student/vernepliktig	3,54	51,1 %
Pensjonist	5,05	88,1 %
Ufør/ledig/hjemmev.	5,37	86,8 %
<b>Alle</b>	<b>6,24</b>	<b>86,4 %</b>

\*1=Under 100 000, 2=100 000-199 999, 3=200 000-299 999, 4=300 000-399 999, 5=400 000-499 999, 6=500 000-599 999, 7=600 000-699 999, 8= 700 000 og over

Vedlegg 16 Andel reisende og gjennomsnittlig antall lange fritidsreiser blant enslige under 45 år med og uten barn i 2009 [n=11522, p<.001]



Vedlegg 17 Gjennomsnittlig antall overnattinger per tur og per år etter husholdningstilhørighet 2009 [n=22037, p<.001]







Teknologi for et bedre samfunn  
[www.sintef.no](http://www.sintef.no)