

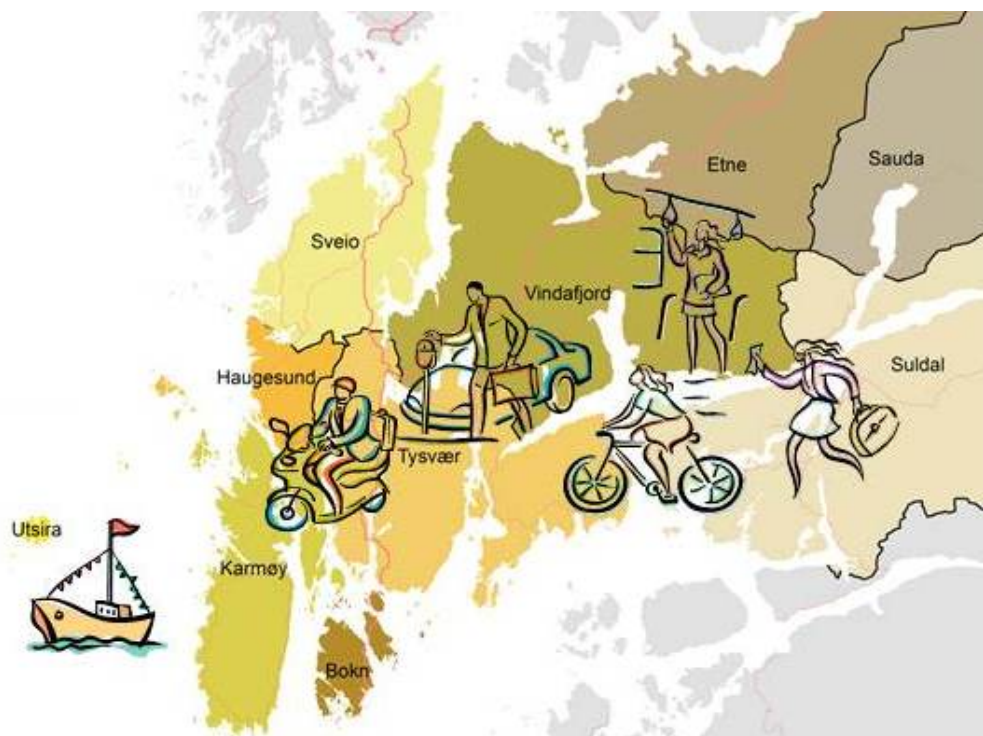
# Rapport

## Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011

Datagrunnlag og hovedresultater

**Forfatter**

Solveig Meland







SINTEF Teknologi og samfunn

Postadresse:  
Postboks 4760 Sluppen  
7465 Trondheim

Sentraltbord: 73593000  
Telefaks: 73590330

ts@sintef.no  
www.sintef.no  
Foretaksregister:  
NO 948007029 MVA

# Rapport

## Reisevaneundersøkelse for Håugalandet 2011

Datagrunnlag og hovedresultater

EMNEORD:  
Samferdsel  
Trafikk  
Etterspørsel  
Reisevaner

VERSJON  
1.0

DATO  
2012-05-10

FORFATTER(E)  
Solveig Meland

OPPDRAGSGIVER(E)  
Rogaland fylkeskommune

OPPDRAGSGIVERS REF.  
Bernt Østnor

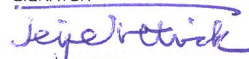
PROSJEKTNR  
60R113

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:  
160 inkl. vedlegg

UTARBEIDET AV  
Solveig Meland

SIGNATUR  


KONTROLLERT AV  
Terje Tretvik

SIGNATUR  


GODKJENT AV  
Per Johan Lillestøl

SIGNATUR  


RAPPORTNR  
SINTEF A22354

ISBN  
978-82-14-05382-1

GRADERING  
Åpen

GRADERING DENNE SIDE  
Åpen

# Historikk

---

<b>VERSJON</b>	<b>DATO</b>	<b>VERSJONSBEKRIVELSE</b>
1.0	2012-05-10	Endelig versjon av sluttrapport til oppdragsgiver.

---

## Forord

Denne rapporten dokumenterer et arbeid som er utført på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune. Formålet har vært å planlegge og gjennomføre en reisevaneundersøkelse for Haugalandet, å analysere det innsamlede datamaterialet, og å presentere hovedresultater fra undersøkelsen.

Hos SINTEF har Solveig Meland vært prosjektleder, og Bernt Østnor har vært oppdragsgivers faglige kontaktperson. Rapporten er kvalitetssikret av seniorforsker Terje Tretvik.

Digitale kartdata er stilt til disposisjon for prosjektet av oppdragsgiver, og alle kartbaserte figurer er laget av Thomas Engen.

Trondheim, mai 2012



Per Johan Lillestøl  
Forskningsjef



## Sammendrag

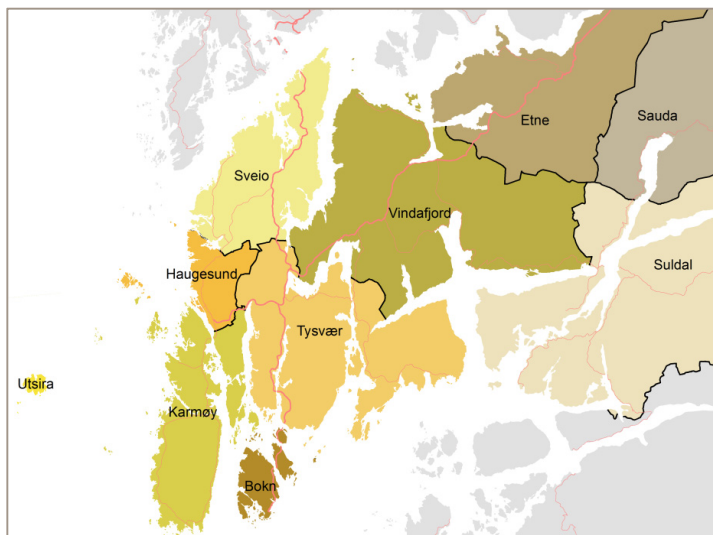
Denne rapporten presenterer resultater fra reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført på Haugalandet høsten 2011 (RVU2011).

### Analyseområdet:

I alt inngår ti kommuner i det området som betegnes Haugalandet, med en samlet befolkning på 92 500 personer i alderen 13 år og eldre. Området omfatter én by, Haugesund, med ni omegnskommuner.

### Datagrunnlag:

Analyseresultatene baserer seg på intervju med 6 626 personer i alderen 13 år og oppover. Disse utgjør i alt 7,2 % av den samlede befolkningen i denne aldersgruppen i undersøkelsesområdet. Undersøkelsen gir informasjon om reiseaktivitet for ukedagene mandag til lørdag.



*Kommunene på Haugalandet*

### Tilgang til transportmidler:

Noen hovedtrekk ved befolkningens tilgang til ulike deler av transporttilbudet på Haugalandet:

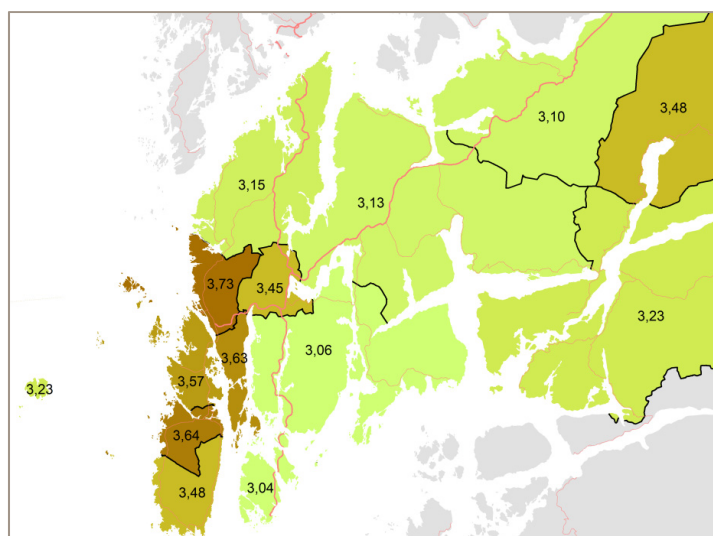
- Det store flertall (93 %) av personer over 18 år, har førerkort for bil.
- Gjennomsnittlig antall biler per husholdning er 1,64.
- Én av tyve (5 %) har ikke tilgang til bil i husholdningen.
- De fleste (85 %) av deltakerne som har førerkort, har alltid tilgang til bil.
- Syv prosent av befolkningen på Haugalandet eier eller har tilgang til motorsykkel eller moped.
- I snitt har tre av fire personer på Haugalandet tilgang til sykkel i brukbar stand.
- Hver femte bosatte på Haugalandet har en eller annen form for rabattkort for kollektivtransport.

### Noen hovedtall for reiseaktiviteten på Haugalandet:

I gjennomsnitt foretar hver person på Haugalandet 3,66 turer per virkedag (mandag - fredag). Disse turene tar det i snitt vel 63 minutter å gjennomføre, og hver tur varer i gjennomsnitt i 17,3 minutter. På en vanlig virkedag er det 8 % av befolkningen som ikke gjør seg noen turer ut.

De som har størst reiseaktivitet, er personer med én eller flere av følgende karakteristika:

- kvinne
- aldersgruppe 35-44 år
- yrkesaktiv
- har førerkort for bil
- har barn i husholdningen



*Snitt antall turer per person og hverdag; Haugalandet 2011*

Videre er det slik at reiseaktiviteten stort sett *øker* med:

- økende antall arbeidsdager per uke
- økende tilgang til bil i det daglige
- økende samlet inntekt i husholdningen
- økende antall biler i husholdningen

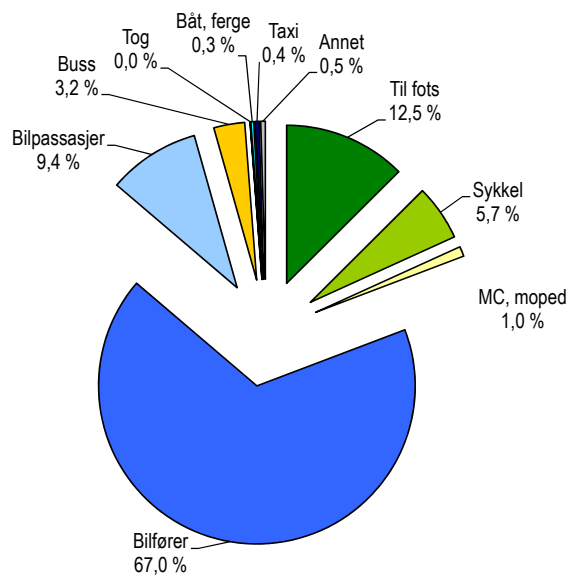
Antall turer per dag øker med økende alder, fram til aldersgruppen 35-44 år. Her snur trenden, og reiseaktiviteten avtar deretter med økende alder.

### Reisemiddelbruk:

Vel to tredeler av turene utføres som bilfører. De motoriserte transportalternativene representerer til sammen fem av seks turer, ca. hver åttende tur gjennomføres i sin helhet til fots og bare vel én av tyve turer gjennomføres med sykkel. Kollektivtransport (primært buss) benyttes for ca. én av tretti turer. Det er nesten tre ganger så vanlig å sitte på med bil som å reise kollektivt.

I gjennomsnitt er det 1,5 personer per bil, og i alt 66 % av bilførerne kjører uten passasjerer.

Samlet for Haugalandet benytter en firedel av befolkningen flere ulike reisemåter i løpet av en dag, mens halvparten ikke benytter andre reisemåter enn å kjøre bil selv.



Reisemåter på hverdager; Haugalandet 2011

### Arbeidsreisen:

De yrkesaktive deltakerne fikk spørsmål om reisemiddelvalg for arbeidsreisen, årsaker til reisemiddelvalget, og hvilke forhold som evt. kunne gi økt bruk av kollektivtransport og sykkel.

De viktigste årsakene til bruk av bil i arbeidsreisen er at *reisetid med bil* er kortere, og at de opplever at de ikke har et konkurransedyktig *kollektivtransporttilbud*. Disse forholdene er viktigst for dem som bruker bil oftest. *Gratis parkering* spiller også en rolle i konkurranseforholdet mot alternative reisemåter.

Det viktigste forholdet som befolkningen mener kunne gi økt bruk av kollektivtransport, ser ut til å være *avgangsfrekvensen* for kollektivtransporttilbudet. *Mangel på tilgang til bil* og *økonomiske årsaker* ser ut til å være de viktigste grunnene til bruk av kollektivtransport. Disse forholdene er viktigst for dem som benytter kollektivtransport oftest.

*Mosjon* og *miljøhensyn* er de viktigste motivene for bruk av sykkel til arbeid, men *økonomi* og *reisetid* er også av betydning. Det er de som sykler hyppigst som legger mest vekt på disse forholdene. Bedret kvalitet på transporttilbudet til syklist vil kunne gi økt bruk av sykkel til arbeidsreisen. Dette omfatter både *trygghet*, *kontinuitet* og *vedlikehold*.



## Summary

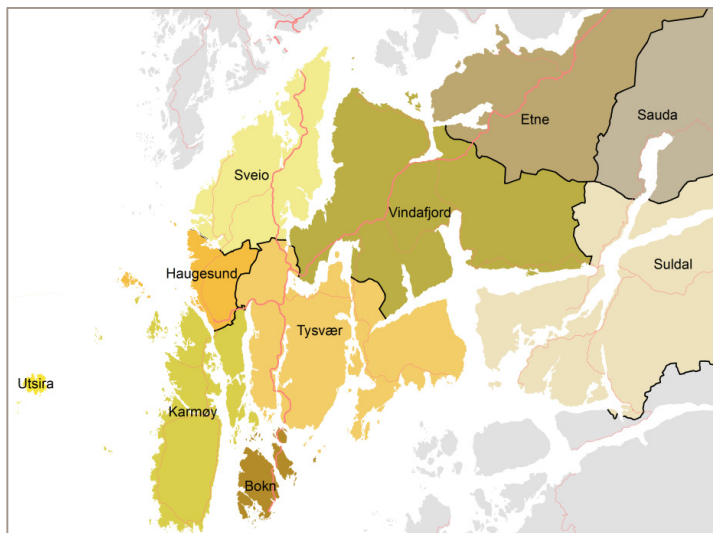
This report presents results from the travel survey carried out in the Haugalandet area during autumn of 2011 (RVU2011).

### The survey area:

The survey area included ten municipalities with a population of 92 500 aged 13 years or more. The area includes one town, Haugesund.

### Data:

The survey includes information from 6 626 individuals aged 13 years plus, representing 7.2 % of the population aged 13 years or more in the survey area. The data represents travel activities for Mondays through Saturdays.



*Municipalities in the survey area*

### Access to transport options:

Some indicators of the population's access to transport services in the survey area:

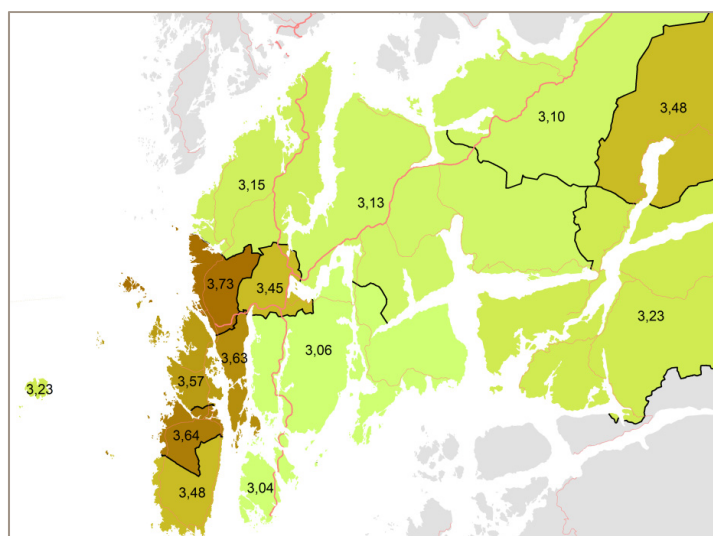
- The vast majority (93 %) of the population aged 18 or above, holds a drivers' licence for car.
- The average number of cars per household is 1.64.
- Five percent do not have a car in the household.
- A majority (85 %) of participants holding a drivers' licence, do always have access to a car at their own disposal.
- Seven percent owns or has access to an MC or moped.
- Three out of four persons in the survey area have access to a bicycle.
- One out of five persons in the survey area holds a pre-paid card for public transport.

### Key figures for travel activity:

The average number of trips per person is 3.66 per workday (Monday-Friday). The total travel time is 63 minutes, and the average trip takes 17.3 minutes. On an average day, 8 % of the population stays at home, without making any trips.

The persons with the highest trip frequency match one or more of the following characteristics:

- female
- age group 35-44 years
- employed
- holds a drivers' licence
- member of a household with children



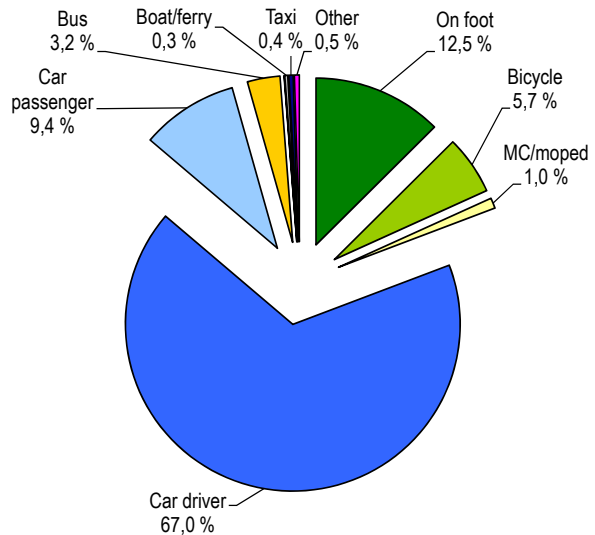
*Average number of trips per person and day*

Furthermore, the travel activity in general *increases* with:

- increasing number of work days per week
- increasing access to a car
- increasing total household income level
- increasing number of cars in the household

Modal distribution:

For more than two thirds of the trips, car driver is the chosen mode of travel. In total, the motorised alternatives represent five out of six trips, while one out of eight is carried out on foot, and one out of twenty, by bicycle. The public transport alternatives (mainly bus) also represent one out of thirty trips. The share of car passenger trips is three times that of public transport.



Mode choice; Survey area 2011

The average number of persons per car is 1.5, and a total of 66 % of the car drivers have no passengers.

As a total, one fourth of the population uses more than one main mode of travel during an average day, while one half uses solely the car driver alternative during the entire day.

The commute:

The employed participants were asked about their choice of mode for the commute, reasons for the choice, and factors which could lead to an increase in the use of public transport and bicycle.

Main reasons for choosing car for the commute, are the shorter *travel times by car*, and the lack of a competitive *public transport service*. These factors are most important for the most frequent car drivers. *Free parking* is also a factor in the competitive conditions towards alternative modes.

The most important factor which could contribute to an increase in the use of public transport, is the *frequency of departures* for the public transport service. *Lack of access to a car* and *economic conditions* are identified as main reasons for using public transport for the commute. These aspects are most important for the most frequent public transport riders.

*Exercise* and *environmental considerations* are the most common motivations for riding a bicycle to work, but *economy* and *travel time* are also important aspects. Improved conditions for bicyclists in terms of *safety, continuity and maintenance of infrastructure*, are identified as factors which could contribute to an increase in the use of bicycle for the commute.

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>METODE OG DATAGRUNNLAG</b> .....	<b>2</b>
2.1	UNDERSØKELSE SOPPLEGG OG -METODE.....	2
2.2	UTVALG, FRAFALL, DATAKVALITET, VEKTING.....	4
2.3	KARTGRUNNLAG OG PRESENTASJON AV RESULTATER PÅ KART.....	8
2.4	AVGRENSNING OG INNDELING AV ANALYSEOMRÅDET.....	9
<b>3</b>	<b>SOSIOØKONOMISKE BAKGRUNNSDATA</b> .....	<b>11</b>
3.1	DEMOGRAFI.....	11
3.2	TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD.....	12
<b>4</b>	<b>REISEAKTIVITET</b> .....	<b>18</b>
4.1	ANTALL TURER PER PERSON OG DAG.....	18
4.2	INGEN TURER.....	19
4.3	TID BRUKT TIL DAGLIGE TURER.....	19
4.4	GEOGRAFISK REISEMØNSTER.....	20
4.4.1	REISEMÅL FOR BOSATTE I HVER KOMMUNE.....	21
4.4.2	REISEMØNSTER MELLOM SONER I SENTRALE OMRÅDER.....	21
4.4.3	SENTRUMSRETTEDE TURER.....	22
<b>5</b>	<b>REISEMIDDELBRUK</b> .....	<b>24</b>
5.1	TURFREKVENS OG ANDEL BRUKERE AV DE VANLIGSTE REISEMÅTENE.....	24
5.2	REISEMÅTE OG GEOGRAFI.....	29
5.2.1	REISEMIDDELFORDELING FOR BOSATTE I HVER KOMMUNE.....	29
5.2.2	REISEMØNSTER MELLOM SONER I SENTRALE OMRÅDER.....	30
5.2.3	SENTRUMSRETTEDE TURER.....	31
5.3	REISETID.....	32
<b>6</b>	<b>REISEFORMÅL</b> .....	<b>36</b>
6.1	KORT OM TURKJEDER.....	36
6.2	ANTALL TURER PER DAG FOR DE VANLIGSTE REISEHENSIKTENE.....	37
6.3	REISEHENSIKTER OG GEOGRAFI.....	38
6.3.1	REISEHENSIKTER FOR BOSATTE I HVER KOMMUNE.....	38
6.3.2	REISEMØNSTER MELLOM SONER I SENTRALE OMRÅDER.....	39
6.3.3	SENTRUMSRETTEDE TURER.....	41
6.4	REISETID.....	41
6.5	VALG AV REISEMÅTE, PERSONBELEGG I BILER.....	42
<b>7</b>	<b>KONKURRANSEFLATER I LOKALTRAFIKKEN</b> .....	<b>44</b>
7.1	VARIASJON I REISEMIDDELBRUK.....	44
7.2	BRUK AV TRANSPORTALTERNATIVENE I ARBEIDSREISEN.....	46
7.3	KONKURRANSEFLATER MOT BILFØRER OG KOLLEKTIVTRANSPORT.....	49
7.4	VALG AV TRANSPORTALTERNATIV FOR ARBEIDSREISEN - ÅRSAKER OG MULIGHETER.....	50

## BILAG/VEDLEGG

Vedlegg A:	Intervjukjema
Vedlegg B:	Utvalg og frøfall
Vedlegg C:	Datagrunnlag og sosioøkonomiske bakgrunnsdata
Vedlegg D:	Reiseaktivitet
Vedlegg E:	Konkurransflater

## Tabeller

TABELL 1:	UTFALL I GJENNOMFØRINGSFASEN FOR BRUTTOUTVALG MED TELEFONNUMMER, RVU 2011 .....	4
TABELL 2:	BEFOLKNING, PLANLAGTE OG GJENNOMFØRTE INTERVJU OG UTVALGSANDEL FOR KOMMUNENE I RVU 2011 .....	5
TABELL 3:	KVALITET PÅ STEDFESTINGEN I UNDERSØKELSESONRÅDET FOR RVU 2011 .....	7
TABELL 4:	GEOGRAFISK FORDELING AV ADRESSER I RVU 2011 .....	7
TABELL 5:	TURER I, TIL/FRA OG UTENFOR HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	21
TABELL 6:	TURER I, TIL/FRA OG UTENFOR SONER I HAUGESUND, KARMØY OG TYSVÆR, HVERDAGER; HAUGALANDET 2011 .....	22

## Figurer

FIGUR 1:	UTFALL I GJENNOMFØRINGSFASEN, KJØNNS- OG ALDERSFØRDELT BRUTTOUTVALG, RVU 2011 .....	5
FIGUR 2:	ALDERSFØRDELING, PLANLAGTE OG GJENNOMFØRTE INTERVJU I RVU 2011 .....	6
FIGUR 3:	KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET .....	9
FIGUR 4:	OMRÅDEINNDDELING FOR RESULTATPRESENTASJON PÅ OVERSIKTSKART FOR HELE RVU-OMRÅDET .....	9
FIGUR 5:	OMRÅDEINNDDELING FOR RESULTATPRESENTASJON PÅ DETALJKART FOR DE BYNÆRE OMRÅDENE, OG DETTE OMRÅDETS LOKALISERING I UNDERSØKELSESONRÅDET .....	10
FIGUR 6:	HOVEDBESKJEFTIGELSE; HAUGALANDET 2011 .....	11
FIGUR 7:	TILGANG TIL ULIKE TYPER TRANSPORT, ALDERSFØRDELT; HAUGALANDET 2011 .....	12
FIGUR 8:	GJENNOMSNIITLIG ANTALL BILER PER HUSHOLDNING; HAUGALANDET 2011 .....	14
FIGUR 9:	TILGANG TIL BIL; HAUGALANDET 2011 .....	14
FIGUR 10:	ANDEL MED RABATTKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT; HAUGALANDET 2011 .....	16
FIGUR 11:	RABATTKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT, FORDELING PÅ TYPE; HAUGALANDET 2011 .....	17
FIGUR 12:	TYPE RABATTKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT, ANDEL AV KORTINNEHAVERNE MHT. BOKOMMUNE, ALDER OG HOVEDBESKJEFTIGELSE; HAUGALANDET 2011 .....	17
FIGUR 13:	GJENNOMSNIITLIG ANTALL TURER PER PERSON OG HVERDAG; HAUGALANDET 2011 .....	18
FIGUR 14:	GJENNOMSNIITLIG REISETID PER PERSON OG DAG, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	20
FIGUR 15:	TURER I, TIL/FRA OG UTENFOR HVER KOMMUNE; HAUGALANDET 2011 .....	21
FIGUR 16:	GJENNOMSNIITLIG ANTALL TURER I OG MELLOM SONER I HAUGESUND, KARMØY OG TYSVÆR, HVERDAGER; HAUGALANDET 2011 .....	22
FIGUR 17:	TURER TIL HAUGESUND SENTRUM, ANTALL FRA STARTSTED, HVERDAGER; HAUGALANDET 2011 .....	23
FIGUR 18:	TURER TIL HAUGESUND SENTRUM, RELATIV FORDELING PÅ STARTSTED, HVERDAGER; HAUGALANDET 2011 .....	23
FIGUR 19:	REISEMÅTER; HAUGALANDET 2011 .....	24
FIGUR 20:	REISEMIDDELFORDELING PÅ UKEDAGER; HAUGALANDET 2011 .....	24
FIGUR 21:	GJENNOMSNIITLIG ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM ER BILFØRER I LØPET AV EN DAG, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	25
FIGUR 22:	GJENNOMSNIITLIG ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM ER BILPASSASJER I LØPET AV EN DAG, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	26
FIGUR 23:	GJENNOMSNIITLIG ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM REISER KOLLEKTIVT I LØPET AV EN DAG, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	27
FIGUR 24:	GJENNOMSNIITLIG ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM SYKLER I LØPET AV EN DAG, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	28
FIGUR 25:	GJENNOMSNIITLIG ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM GÅR HELE VEIEN I LØPET AV EN DAG, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	29
FIGUR 26:	REISEMIDDELFORDELING FOR BOSATTE, KOMMUNER; HAUGALANDET 2011 .....	29
FIGUR 27:	GJENNOMSNIITLIG PERSONBELEGG FOR BILTURER, KOMMUNER; HAUGALANDET 2011 .....	29
FIGUR 28:	REISEMÅTENES FORDELING PÅ GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	30
FIGUR 29:	REISEMIDDELFORDELING, TYPER GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	30
FIGUR 30:	REISEMÅTER, TURER INTERNT I SONER I HAUGESUND, KARMØY OG TYSVÆR; HAUGALANDET 2011 .....	31
FIGUR 31:	ANTALL TURER OG REISEMÅTER, TURER TIL HAUGESUND SENTRUM; HAUGALANDET 2011 .....	31
FIGUR 32:	GJENNOMSNIITLIG REISETID FOR HVER REISEMÅTE; HAUGALANDET 2011 .....	32
FIGUR 33:	REISETIDSINTERVALLER FOR HVER REISEMÅTE; HAUGALANDET 2011 .....	32
FIGUR 34:	GJENNOMSNIITLIG PERSONBELEGG FOR BILTURER, REISETIDSINTERVALLER; HAUGALANDET 2011 .....	32
FIGUR 35:	ANDEL BILFØRERE UTEN PASSASJERER, REISETIDSINTERVALLER; HAUGALANDET 2011 .....	32
FIGUR 36:	REISETIDSFORDELING PÅ REISEMÅTER; HAUGALANDET 2011 .....	33
FIGUR 37:	GJENNOMSNIITLIG SAMLET REISETID PER HVERDAG SOM BILFØRER, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	33
FIGUR 38:	GJENNOMSNIITLIG SAMLET REISETID PER HVERDAG SOM BILPASSASJER, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	34
FIGUR 39:	GJENNOMSNIITLIG REISETID PER HVERDAG MED KOLLEKTIVTRANSPORT, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	34
FIGUR 40:	GJENNOMSNIITLIG REISETID PER HVERDAG MED SYKKELE, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	35
FIGUR 41:	GJENNOMSNIITLIG REISETID PER HVERDAG TIL FOTS, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	35
FIGUR 42:	REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011 .....	36

FIGUR 43:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER; HAUGALANDET 2011.....	36
FIGUR 44:	GJENNOMSNIITTLIG ANTALL TURER PER TURKJEDE, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	36
FIGUR 45:	REISEFORMÅL UTENFOR HJEMMET FOR BOSATTE, KOMMUNER; HAUGALANDET 2011 .....	39
FIGUR 46:	REISEHENSİKTENES FORDELING PÅ GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	39
FIGUR 47:	REISEHENSİKTSFORDELING, TYPER GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	40
FIGUR 48:	REISEHENSİKTER, TURER INTERNT I SONER I HAUGESUND, KARMØY OG TYSVÆR; HAUGALANDET 2011 .....	40
FIGUR 49:	REISEHENSİKTER, TURER TIL HAUGESUND SENTRUM; HAUGALANDET 2011 .....	41
FIGUR 50:	GJENNOMSNIITTLIG REISETID FOR HVERT REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011.....	42
FIGUR 51:	REISETIDSINTERVALLER FOR HVERT REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011.....	42
FIGUR 52:	REISEMÅTER FOR HVERT REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011 .....	42
FIGUR 53:	GJENNOMSNIITTLIG PERSONBELEGG FOR BILTURER, REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011 .....	43
FIGUR 54:	ANDEL BILFØRERE UTEN PASSASJERER, REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011 .....	43
FIGUR 55:	ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM BENYTTET FLERE ULIKE TRANSPORTALTERNATIV, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	44
FIGUR 56:	ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM IKKE BENYTTET ANDRE TRANSPORTALTERNATIV ENN BILFØRER, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	45
FIGUR 57:	ANDEL AV BEFOLKNINGEN SOM IKKE BENYTTET ANDRE TRANSPORTALTERNATIV ENN GANGE, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	45
FIGUR 58:	BRUK AV REISEMÅTER FOR ARBEIDSREISEN; HAUGALANDET 2011.....	46
FIGUR 59:	ANDEL YRKESAKTIVE SOM DAGLIG KJØRER BIL SELV TIL ARBEID, BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	47
FIGUR 60:	ANDEL YRKESAKTIVE SOM DAGLIG BENYTTET KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEID, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	47
FIGUR 61:	ANDEL YRKESAKTIVE SOM DAGLIG SYKKLER TIL ARBEID, BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	48
FIGUR 62:	ANDEL YRKESAKTIVE SOM DAGLIG GÅR HELE VEIEN TIL ARBEID, BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	48
FIGUR 63:	BRUK AV BILFØRERALTERNATIVET TIL ARBEID, SAMMENHOLDT MED GANGE, SYKKEL, KOLLEKTIVTRANSPORT OG BILPASSASJER; HAUGALANDET 2011 .....	49
FIGUR 64:	BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEID, SAMMENHOLDT MED GANGE, SYKKEL, BILFØRER OG BILPASSASJER; HAUGALANDET 2011 .....	50
FIGUR 65:	FORHOLD AV BETYDNING FOR BRUK AV BIL TIL ARBEIDSREISEN, BILFØRERE MINST ÉN DAG/UKER; HAUGALANDET 2011 .....	51
FIGUR 66:	FORHOLD SOM KAN GI ØKT BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEIDSREISEN, BILFØRERE MINST ÉN DAG/UKER; HAUGALANDET 2011 .....	52
FIGUR 67:	FORHOLD AV BETYDNING FOR BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEIDSREISEN, KOLLEKTIVPASSASJERER MINST ÉN DAG/UKER; HAUGALANDET 2011 .....	52
FIGUR 68:	FORHOLD AV BETYDNING FOR BRUK AV SYKKEL TIL ARBEIDSREISEN, SYKKLISTER MINST ÉN DAG/UKER; HAUGALANDET 2011 .....	53
FIGUR 69:	FORHOLD SOM KAN GI ØKT BRUK AV SYKKEL TIL ARBEIDSREISEN, SYKKLISTER SJELDNERE ENN UKENTLIG; HAUGALANDET 2011 .....	53



## 1 Innledning

De analysene som dokumenteres her baserer seg i hovedsak på data fra reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført på Haugalandet høsten 2011, heretter kalt RVU 2011. Denne rapporten presenterer selve undersøkelsen, med metode og resulterende datagrunnlag, og hovedresultater knyttet til reiseomfang, transportmiddelbruk, reisehensikter, geografiske variasjoner innenfor undersøkelsesområdet, og variasjoner mellom ulike sosioøkonomiske grupper av befolkningen.

I de følgende kapitlene presenteres først innsamlingsmetode og datagrunnlag analysene bygger på (kapittel 2), og de sosioøkonomiske kjennetegnene ved datautvalget analysene bygger på (kapittel 3). Deretter følger en presentasjon av den generelle reiseaktiviteten knyttet til området (kapittel 4), reisemiddelbruken (kapittel 5) og reisehensiktene (kapittel 6). Kapittel 7 er viet konkurranseflater i lokaltrafikken i analyseområdet.

Det er lagt vekt på å presentere analyseresultatene på kartbakgrunn der dette har vært hensiktsmessig. Digitale kartdata er stilt til disposisjon for prosjektet av oppdragsgiver. Vedleggene B - E inneholder detaljerte analyseresultater i tabellform, der det bl.a. er blitt lagt vekt på å presentere resultatene på en form som gjør dem anvendelige i forbindelse med transportmodeller.

## 2 Metode og datagrunnlag

Dette kapitlet gir en kortfattet beskrivelse av datainnsamlingsmetode og datagrunnlaget som er benyttet i analysene.

### 2.1 Undersøkelsesopplegg og -metode

Datainnsamlingen ble gjennomført som telefonintervju blant bosatte i undersøkelsesområdet i perioden 25. august - 29. november 2011. Utvalget ble nummersatt og trukket fra Folkeregisteret. Et introduksjonsbrev ble sendt ut til de potensielle deltakerne, som etter noen dager ble forsøkt oppringt av Respons Analyse AS, som stod for den praktiske gjennomføringen av datainnsamlingen.

#### 2.1.1 Undersøkelsesområde og utvalg

Utvalgsområdet for undersøkelsen omfatter kommunene Haugesund, Suldal, Sauda, Bokn, Tysvær, Karmøy, Utsira og Vindafjord i Rogaland fylke, og Etne og Sveio i Hordaland fylke. Oppdragsgiver ønsket at undersøkelsen skulle gi grunnlag for å kunne måle endringer i reisemiddelfordeling av den størrelse som realistisk kan forventes over en periode på 5-6 år, og gi et godt grunnlag for å analysere på bruk av kollektiv/gange/sykkel, og på potensialet for økt bruk av disse transportmidlene - særlig i byområdet. I oppstartsfasen av prosjektet ble det gjennomført vurderinger av hvilke statistiske analysemuligheter som lå i ulike utvalgsstørrelser, og for å ivareta de ønskede analysetemaene både for byområdet og områdene med mindre befolkningsgrunnlag, ble det besluttet å gjennomføre en undersøkelse med utvalgsandel på ca. 7 % av befolkningen på 13 år og eldre i det aktuelle området. I følge Statistisk Sentralbyrå (SSB) var det per 01.01.11 til sammen 92 483 personer i alderen 13 år og eldre i de kommunene som inngår i undersøkelsesområdet. Dette gir i underkant av 6 500 intervju. For kommunene med lavest befolkningstall ble det imidlertid besluttet å øke utvalgsprosenten ytterligere for å unngå at datamaterialet fra disse kommunene ble for spinkelt for de ønskede analysene, slik at det endelige antall planlagte intervju ble 6 590.

Ved trekking og gjennomføring av intervjuene er det lagt vekt på å ivareta behov for representativitet mht. kjønn, alder og geografi.

Uttrekk fra folkeregisteret inkluderer studenter som er folkeregistrert på Haugalandet, selv om de i det daglige ikke befinner seg der, men ved ulike studiesteder utenfor undersøkelsesområdet, som f.eks. Stavanger og Bergen. De offisielle befolkningstallene fra SSB viser derfor for høye tall for de typiske "student-aldersgruppene", mellom 18 og 25 år.

Mer detaljer om befolkningsgrunnlag, frafall og intervjuenes fordeling mht. kjønn, alder og geografi, er presentert nærmere i delkapittel 2.2.

#### 2.1.2 Påkoding av soner

Målsettingen for kodingsarbeidet knyttet til stedfesting av start- og målpunkter har vært å bestemme hvilken grunnkrets punktene hører til. Dette gjelder imidlertid bare for turer som starter eller ender innenfor utvalgsområdet for undersøkelsen. For start- eller målpunkter for øvrig i Rogaland og Hordaland er stedfestingen begrenset til kommune, og for start- eller målpunkter utenom Rogaland og Hordaland, angir stedfestingen fylke eller land.

Påkoding av grunnkretstilhørighet ble gjort i tre omganger:

1. Alle adresser som lot seg entydig grunnkretsbestemme under selve intervjuet, ble automatisk kodet fortløpende.



2. Adresser som var noe mer unøyaktig angitt, eller angitt ved annen beskrivelse enn gateadresse, ble behandlet i etterkant av intervjuet, men fortløpende gjennom hele intervjuperioden. Her ble telefonkataloger og digitale kart benyttet for å identifisere grunnkretstilhørighet.
3. De adressene som fortsatt ikke lot seg grunnkrets-feste, ble samlet opp til slutt, etter at alle intervjuene var gjennomført. I denne siste fasen ble det benyttet en grovere stedfesting enn grunnkrets. Et grunnkretsnummer består av åtte siffer, og er hierarkisk bygd opp som følger: FFKKDDGG, hvor F står for fylke, K for kommune, D for distrikt og G for grunnkrets. I de tilfellene der det ikke var mulig å identifisere hvilken spesifikk grunnkrets en adresse tilhørte, ble distrikt (seks første siffer i grunnkretsnummeret) benyttet i stedet, og hvis det heller ikke var mulig å identifisere distrikt, ble kommune benyttet. Kvaliteten på stedfestingen i undersøkelsen er nærmere beskrevet i delkapittel 2.2.3.

Av personvern hensyn ble alle detaljerte adresser som respondentene oppga i intervjuet, fortløpende slettet etter hvert som grunnkrets-/sonetilhørighet var identifisert og påkodet.

### 2.1.3 Introduksjonsbrev

Alle personene i utvalget fikk tilsendt et informasjonsbrev i forkant av undersøkelsen. På grunn av den lange gjennomføringstiden for undersøkelsen ble brevet sendt ut i to omganger slik at ikke tidsrommet mellom utsending av brevet og oppringing for gjennomføring av intervjuet skulle bli for lang. Første utsending ble gjort 17. august, og andre utsending ble gjort 29. september.

### 2.1.4 Intervjuskjema RVU 2011

Oppdragsgiver har ønsket å ivareta muligheten for å sammenligne resultater primært mot de regionale reisevaneundersøkelsene for hhv. Bergensområdet fra 2008 (1), og Stavangerregionen fra 2005 (2), men også mot de nasjonale reisevaneundersøkelsene som gjennomføres jevnlig, sist i 2009 (3).

Intervjuskjemaet tilsvarende med noen mindre justeringer det som ble brukt i Bergensområdet i 2008.

### 2.1.5 Tema som inngår i intervjuene

Intervjuene dekket følgende hovedtema:

#### Om intervjuobjektet:

- Tilgang til transportmidler: Førerkort for bil, MC/moped, tilgang til bil, moped, sykkel, kollektivtransport, betalingskort for kollektivtransport
- Om gårdsdagen (registreringsdagen): Utførte typer gjøremål, aktiviteter/ærend utenfor hjemmet
- Arbeid/yrke: Hovedbeskjeftigelse, oppmøtested, antall dager per uke med reise til arbeidsplass, mulighet til å arbeide hjemmefra
- Om arbeidsreisen: Godtgjørelser (kollektivtransportkostnader, firmabil, kjøregodtgjørelse, parkering, bompenger etc.), reisemiddelbruk (frekvens på bruk av alternative reisemåter), forhold som påvirker reisemiddelbruk for arbeidsreisen, kvalitet på kollektivtransporttilbud (sitteplass)

#### Turer på registreringsdagen:

- startsted/adresse
- starttidspunkt
- formål med turen
- reisemål/adresse
- reisemåte(r) som ble benyttet
- antall personer som dro sammen hvis bruk av bil
- samlet reisetid [minutter]
  - gangtid [minutter] hvis andre reisemåter enn til fots hele veien

- hvis bruk av kollektivtransport:
  - antall ganger bytte av transportmiddel under veis
  - ventetid knyttet til påstigning og evt. bytte av transportmiddel
  - betalingsmåte
- hvis bilfører:
  - type parkering ved reisemål
  - evt. betaling for parkering

#### Om husholdningen:

- Tilgang til transportmidler (antall biler, rabattkort/abonnement for bompenger)
- Husholdningen (antall personer og deres alder, antall med førerkort for bil)
- Anslått samlet brutto årsinntekt

Det fullstendige intervjuet er gjengitt i Vedlegg A.

## 2.2 Utvalg, frafall, datakvalitet, vekting

### 2.2.1 Utvalg og frafall

Innholdet i dette delkapitlet er hentet fra Frafalls- og gjennomføringsrapport for RVU Haugalandet, fra Respons Analyse AS.

Utvalget til intervjuene ble trukket fra Folkeregisteret. Uttrekket bestod av totalt 24 372 personer i et representativt utvalg med hensyn til kommunistørrelse, alder og kjønn. EDB Ergogroup, som gjorde selve uttrekket, satte også telefonnummer på personene i uttrekket, og kun personer det ble funnet telefonnummer til, ble inkludert i utvalget. Det vil si at alle 24 372 som var trukket ut, var personer der det var mulig å knytte til minst ett telefonnummer (enten fasttelefon, mobiltelefon, eller foresattes telefon hvis under 18 år).

#### Frafall i forbindelse med gjennomføring av intervjuene:

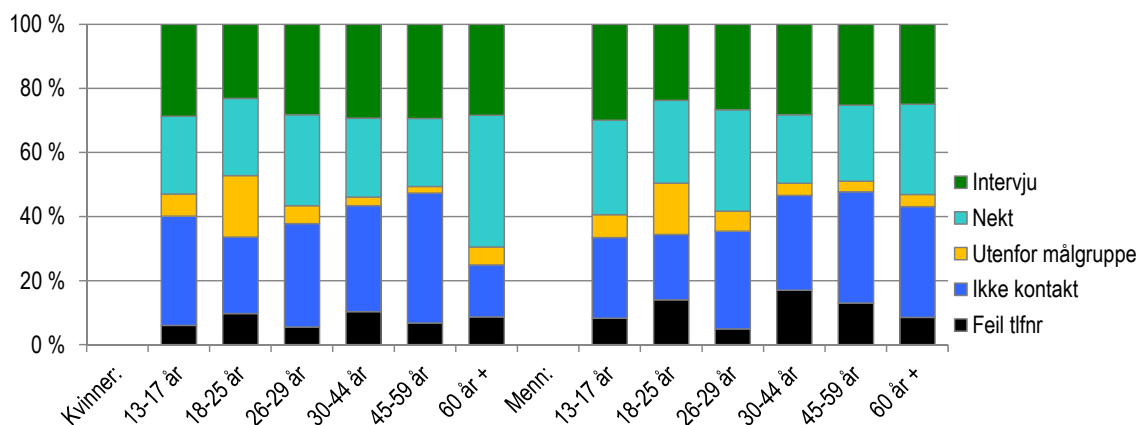
Grunnlaget for gjennomføring av de planlagte 6 590 intervjuene (delkapittel 2.1.1), var altså de 24 372 personene i uttrekket fra Folkeregisteret. Intervjuene skulle fordeles proporsjonalt både på de 10 kommunene, og på hver av de kjønns-spesifikke aldersgruppene i undersøkelsesområdet (se inndeling i Figur 2). Målet om proporsjonal kjønns- og aldersfordeling gjaldt hele undersøkelsesområdet under ett, og ikke den enkelte kommunen.

Tabell 1: Utfall i gjennomføringsfasen for bruttoutvalg med telefonnummer, RVU 2011

Utfall, gjennomføringsfasen	Antall	Andel
Feil telefonnummer	2 525	10 %
Ikke oppnådd kontakt i intervjuperioden	7 359	30 %
Utenfor målgruppen	1 324	5 %
Nekt	6 538	27 %
Intervju	6 626	27 %
<b>Totalt</b>	<b>24 372</b>	<b>100 %</b>

Samtlige personer i det trukne utvalget ble forsøkt kontaktet minst én gang i løpet av intervjuperioden. Som vist i Tabell 1, endte 27 % av utvalget opp med ferdig gjennomførte intervju, mens en like stor andel nektet å delta i undersøkelsen. Ytterligere 15 % ble ikke intervjuet, enten fordi det var angitt feil telefonnummer, eller vedkommende var utenfor målgruppen. Denne siste kategorien omfattet bl.a. personer som ikke kunne intervjues av psykiske, medisinske eller språklige årsaker, men også personer som hadde flyttet ut av undersøkelsesområdet.

Totalt var det 134 personer som i intervjuet oppga å være bosatt utenfor Haugalandet. Av disse var 116 (87 %) i aldersgruppen 18-25 år. Dessuten var det mange respondenter som enten henvendte seg direkte til Respons i forbindelse med brevet som ble sendt ut for å opplyse om at de ikke var bosatt i regionen på undersøkelsestidspunktet, eller som opplyste om dette til intervjueren før intervjuet startet. At dette i stor grad gjelder ungdom i alderen 18-25 år viser også totaloversikten over frafall fordelt på kjønns-spesifikke aldersgrupper, der 16 % av mennene og 19 % av kvinnene i denne aldersgruppen er registrert i kategorien "utenfor målgruppen" (Figur 1). Tilsvarende tall for hele utvalget er 5,4 %, altså en betydelig overrepresentasjon i aldersgruppen 18-25 år. Betydningen dette har for vekting av utvalget, beskrives nærmere i de to påfølgende delkapitlene.



Figur 1: Utfall i gjennomføringsfasen, kjønns- og aldersfordelt bruttoutvalg, RVU 2011

De siste 30 % av utvalget ble det ikke oppnådd kontakt med i undersøkelsesperioden. Mer detaljerte resultater for de enkelte kommunene og kjønns-spesifikke aldersgruppene er vist i Vedlegg B.

## 2.2.2 Resulterende utvalg

Det ble gjennomført i alt 6 626 intervju i RVU 2011 - se Tabell 2 og Tabell B-1. Dette var noe høyere enn planlagt antall, som var 6 590.

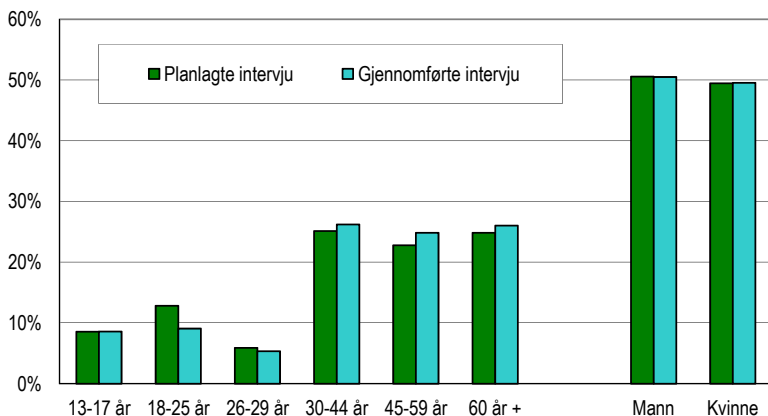
Tabell 2: Befolkning, planlagte og gjennomførte intervju og utvalgsandel for kommunene i RVU 2011

Kommune	Befolkning på 13 år + <sup>1</sup>	Planlagt antall intervju*	Gjennomførte intervju	Resulterende utvalgs-prosent
Haugesund	29 004	2 038	2 038	7,0 %
Suldal	3 215	226	226	7,0 %
Sauda	4 063	286	268	6,6 %
Bokn	680	100	99	14,6 %
Tysvær	8 157	574	593	7,3 %
Karmøy	32 927	2 314	2 314	7,0 %
Utsira	183	50	53	29,0 %
Vindafjord	6 828	480	504	7,4 %
Etne	3 259	230	230	7,1 %
Sveio	4 167	292	301	7,2 %
SUM	92 483	6 590	6 626	7,2 %

\* For kommunene Bokn og Utsira ble utvalget besluttet å økes til hhv 100 og 50 intervju.

Med ett unntak var det rimelig godt samsvar mellom den planlagte og den faktiske kjønns- og aldersfordelingen i utvalget (Figur 2). Kjønns- og aldersfordelingen av de planlagte intervjuene tilsvarer fordelingen i befolkningen.

<sup>1</sup> <http://www.ssb.no> Tabell: 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar



Figur 2: Aldersfordeling, planlagte og gjennomførte intervju i RVU 2011

Det er særlig aldersgruppen 18-25 år som er underrepresentert i utvalget. Dette er tradisjonelt en gruppe som det kan være vanskelig å fange opp i denne typen undersøkelser. Når undersøkelsesområdet i tillegg har svært få utdanningsinstitusjoner på høyskole- eller universitetsnivå, vil det si at en andel av de ungdommene som er registrert som bosatte i området i følge Folkeregisteret, i praksis trolig vil være bosatt ved ulike studiesteder andre steder, og at Folkeregisteret i disse tilfellene gir feil svar, hvis en ønsker å få oversikt over hvor mange som faktisk bor i det aktuelle området. For Haugalandet er det all grunn til å tro at underskudd på studieplasser fører til netto "utflytting" av ungdom som studerer, jamfør funnene fra gjennomføringsfasen, se kapittel 2.2.1 og Figur 1. Det er dermed ikke gitt at det faktiske utvalget fra intervjuene gir et veldig feil bilde av den faktiske aldersfordelingen i området.

### 2.2.3 Vekting

Som vist i det foregående delkapitlet, er representativiteten svært god når det gjelder geografisk fordeling, når en tar hensyn til at utvalgsprosenten i to av kommunene ble øket for å oppnå et akseptabelt antall intervju. Også den samlede kjønns- og aldersfordelingen er god, med unntak av aldersgruppen 18-25 år, der Folkeregisteret trolig gir et noe for høyt tall for hvor mange i denne aldersgruppen som faktisk oppholder seg på Haugalandet i det daglige, og dermed også for den totale befolkningen som befinner seg i området. Å etablere vekter som korrigerer for dette vil imidlertid kunne innføre nye typer skjevheter i datagrunnlaget, og vi har heller ikke god nok kunnskap om hvor mange registrerte bosatte som i praksis ikke bor i regionen i det daglige. Det er derfor kun etablert to vekter som hhv. justerer for ulikheter i utvalgsstørrelse mellom kommunene, og som blåser utvalget opp til Folkeregisterets tall for total befolkning i alderen 13 år og mer i hver kommune i undersøkelsesområdet. Disse vektene korrigerer altså ikke for evt. skjevheter i kjønns- og aldersfordeling på kommunenivå. Vekten som blåser opp til totalbefolkning, vil trolig føre til en viss overestimering av f.eks. totalt reiseomfang i regionen, ettersom den reelle totalbefolkningen trolig er noe lavere enn det tallene fra Folkeregisteret tilsier. Det er viktig å ha dette i mente i de analysene der resultatene er basert på oppblåst datamateriale.

Med vekten som blåser utvalget opp til å representere totalbefolkningen i de respektive kommunene, og dermed totalbefolkningen i hele undersøkelsesområdet, ganges i snitt svarene fra alle de 6 626 personene med faktoren  $92\,483 / 6\,626 = 13,958$ , for å representere alle de 92 483 innbyggerne på 13 år eller mer i undersøkelsesområdet. Det vil si at i snitt representerer hver deltaker i undersøkelsen, nesten 13 andre personer i kommunen sin, i tillegg til seg selv. På kommunenivå varierer vektene mellom 13,548 og 15,160, med unntak av Bokn og Utsira, der hver deltaker får en vekt på hhv. 6,869 og 3,453. Vekten som kun justerer for ulikheter i utvalgsstørrelse, men som altså ikke blåser opp til totalbefolkningen, er i gjennomsnitt 1,0. For Bokn og Utsira er denne vekten på hhv. 0,492 og 0,247, mens de andre kommunene har verdier som varierer mellom 0,971 og 1,086. Vekten som blåser opp resultatene er 13,958 ganger så stor som den justerende vekten for alle kommunene. Oversikt over vektene for hver kommune er vist i Tabell B-1.

Dersom ikke annet er spesifisert, er vekten som kun justerer for ulikheter i utvalgsstørrelse benyttet på datamaterialet i alle analysene. Ettersom vektene ikke justerer for annet enn proporsjonalitet i forhold til totalbefolkningen i de respektive kommunene, vil alle resultater i form av gjennomsnittstall per person og personenes og turenas relative fordeling på ulike typer karakteristika være identiske, uavhengig av hvilken av vektene som benyttes. Det er bare de absolutte tallene for antall personer og turer totalt og innenfor gitte kategorier som vil være ulike - de oppblåste absolutt-tallene vil være 13,958 ganger så store som de "justerte" tallene.

## 2.2.4 Kvalitet på stedfesting

Proessen med påkoding av sone for adresser i RVUen, er beskrevet i avsnitt 2.1.2. Stedfestingen omfatter adresse for hjem, arbeids- eller skole-/studiested, samt start- og målpunkt for samtlige rapporterte turer.

Alle adresser innenfor undersøkelsesområdet skulle så langt råd var, stedfestes til grunnkrets nivå, mens adresser utenfor dette området, skulle stedfestes til kommune- eller fylkesnivå. Der det ikke var mulig å finne eksakt *grunnkrets* innenfor undersøkelsesområdet, ble *distrikt* (aggregat av grunnkretser med felles seks første siffer) søkt identifisert, med *kommune* som siste alternativ.

Tabell 3: Kvalitet på stedfestingen i undersøkelsesområdet for RVU 2011

Nivå, stedfesting	Hjem		Arbeidsplass / skole		Målpunkt, turer	
	N	%	N	%	N	%
Grunnkrets	6 625	100,0 %	4 416	100,0 %	21 638	95,0 %
Distrikt	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Kommune	0	0,0 %	0	0,0 %	1 140	5,0 %
SUM	6 625	100,0 %	4 416	100,0 %	22 778	100,0 %

Som det går fram av Tabell 3, var kvaliteten på stedfestingen meget god. Samtlige hjemsted og arbeids-/skoleplasser i undersøkelsesområdet var stedfestet på grunnkrets nivå. For reisemål i turdagboka var tilsvarende andel på 95,0 %, mens de siste 5 % var stedfestet på kommunenivå utenfor undersøkelsesområdet.

Tabell 4: Geografisk fordeling av adresser i RVU 2011

Geografisk stedfesting	Hjem		Arbeidsplass / skole		Målpunkt, turer	
	N	%	N	%	N	%
I undersøkelsesområdet	6 625	100,0 %	4 416	93,0 %	22 778	98,0 %
Kommune i Rogaland			184	3,9 %	215	0,9 %
Kommune i Hordaland			107	2,3 %	208	0,9 %
Fylke utenfor Rogaland/Hordaland			41	0,9 %	42	0,2 %
Utlandet					3	0,0 %
SUM	6 625	100,0 %	4 748	100,0 %	23 246	100,0 %
Ukjent					9	

Den alt overveiende mengden av adresser lå innenfor undersøkelsesområdet - se Tabell 4. Bare 2,0 % av turene hadde målpunkt utenfor dette området, og majoriteten av disse igjen lå innenfor Rogaland eller Hordaland fylke, og ble derfor stedfestet på kommunenivå. Tilsvarende lå 7,0 % av arbeids- eller skoleplassene utenfor undersøkelsesområdet, og av disse lå majoriteten i Rogaland eller Hordaland fylke, og ble derfor stedfestet på kommunenivå.

## 2.2.5 Datakvalitet

Datakvalitet kan knytte seg både til andel *manglende svar*, og *nøyaktigheten* i de svarene som faktisk er gitt.

Med unntak av spørsmål om husholdningens samlede inntekt, er andel intervju med manglende svar svært lav. En tredel av intervjuene mangler informasjon om husstandsinnkomsten. Dette er typisk et spørsmål mange vil vegre seg for å svare på, i tillegg til at ikke alle nødvendigvis vet svaret. Det siste gjelder trolig bl.a. de yngste deltakerne i undersøkelsen. I de tabellene i Vedlegg C som presenterer de samlede svarfordelingene, er det også gitt informasjon om antall og andel uten gyldige svar.

Problemer med nøyaktighet kan knytte seg til flere sentrale forhold i datamaterialet, men det er stort sett vanskelig å vurdere hvor store disse problemene er. Typiske forhold som kan lide under slike problemer er:

- tidsangivelser: både klokkeslett og reisetider/gangtider/ventetider har en tendens til å bli ”rundet av” til 5-minuttsintervaller
- stedsangivelser: å sikre god kvalitet krever lokalkunnskap, gode hjelpemidler og grundighet fra intervjuerne.

#### Hvordan påvirker manglende opplysninger de beregnede resultatene?

Gjennomsnittsverdier og relative fordelinger beregnes på grunnlag av data fra de personene som har gitt gyldige svar på alle de forholdene som inngår i beregningen. Jo flere forhold som trekkes inn i beregningene, jo færre personer er det som vil tilfredsstille dette ”kravet”. Derfor kan også beregnede verdier for ett og samme forhold variere noe, avhengig av hvor mange og hvilke andre forklaringsvariabler det sees i forhold til. Dette kan f.eks. gi noe ulike verdier for totale gjennomsnittsverdier for reisetid til skole, avhengig av om snittet beregnes med eller uten andre forklaringsvariabler som f.eks. reisemåte eller reisemål.

### **2.2.6 Sammenligning mot andre undersøkelser**

Der det har vært relevant, er det gjort sammenligninger mot tilsvarende data fra de lokale reisevaneundersøkelsene for hhv. Bergens- og Stavangerområdet, og nasjonal reisevaneundersøkelse:

- RVU Bergen 2008 (1)
- RVU Jæren 2005 (2)
- NRVU 2009 (3)

Resultatene fra disse reisevaneundersøkelsene er hentet fra de respektive rapportene - det er ikke gjort nye analyser på disse datasettene. Sammenligning har derfor i hovedsak kun vært mulig der det er benyttet samme inndeling i kategorier som beskriver de ulike aspektene ved knyttet til befolkningens reiseaktivitet. Det er lagt vekt på å presentere absolutte og relative forskjeller for relevante forhold, og benytte disse som indikatorer på mønstre for evt. ulikheter.

Det har ikke vært gjort signifikanstester på forskjeller mellom de ulike reisevaneundersøkelsene. Generelt er det imidlertid slik at relativt store forskjeller som er basert på et stort antall observasjoner kan anses som robuste, mens små forskjeller som er beregnet ut fra et beskjedent antall observasjoner vil være sårbare for tilfeldige variasjoner i datamaterialet, og må derfor benyttes med varsomhet.

### **2.3 Kartgrunnlag og presentasjon av resultater på kart**

Det er lagt vekt på at analyseresultatene i størst mulig grad skal presenteres på kartbakgrunn. Digitale kartdata er stilt til disposisjon for prosjektet av Rogaland fylkeskommune.

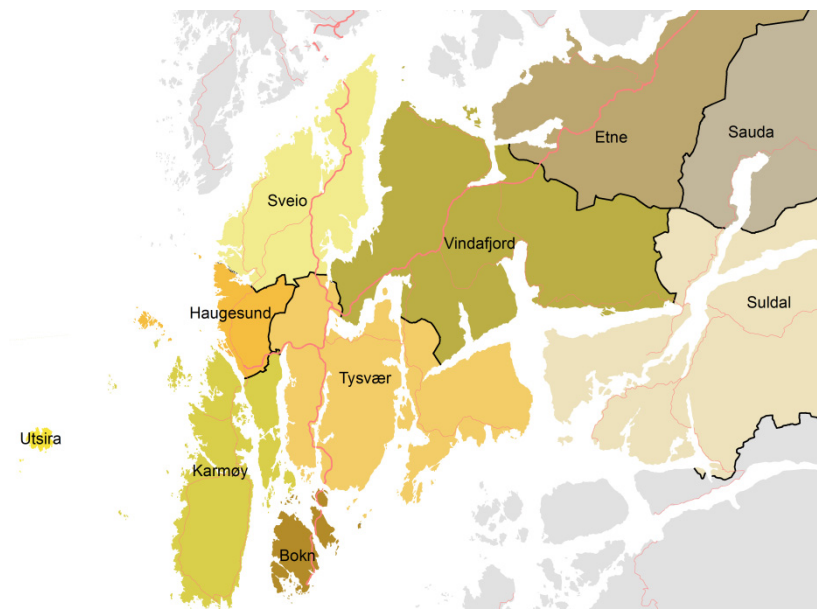
I denne rapporten er det benyttet flatedekningskart for å vise geografisk variasjon i ulike transportrelaterte karakteristika. I flatedekningskartene angis verdien på den aktuelle variabelen for hvert av områdene eller sonene undersøkelsesområdet er delt inn i. I tillegg benyttes en fargeskala på områdene som gir mørkere fargetone med økende variabelverdi. Ved lesing av disse kartene er det viktig å ha i mente at de største områdene – målt i areal – som regel har lavest befolkningstetthet, mens de mindre områdene gjerne har høy befolkningstetthet. Visuelt sett kan derfor disse kartene intuitivt gi en ”omvendt skalering” av



områdenes betydning i transportsammenheng – de områdene som representerer størst andel av befolkningen blir lett de minst iøynefallende i figurene.

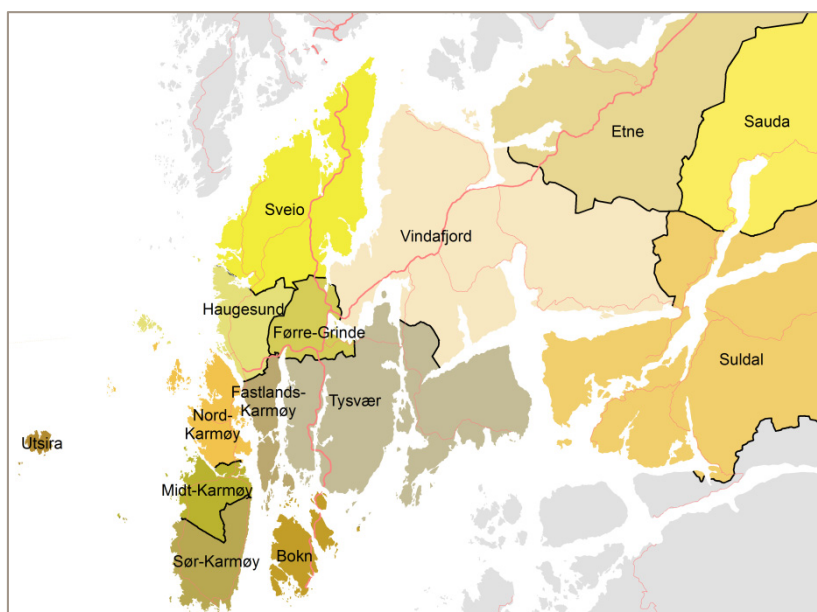
## 2.4 Avgrensning og inndeling av analyseområdet

I alt inngår ti kommuner i det området som betegnes Haugalandet (Figur 3). Området omfatter én by, Haugesund, med ni omegnskommuner.

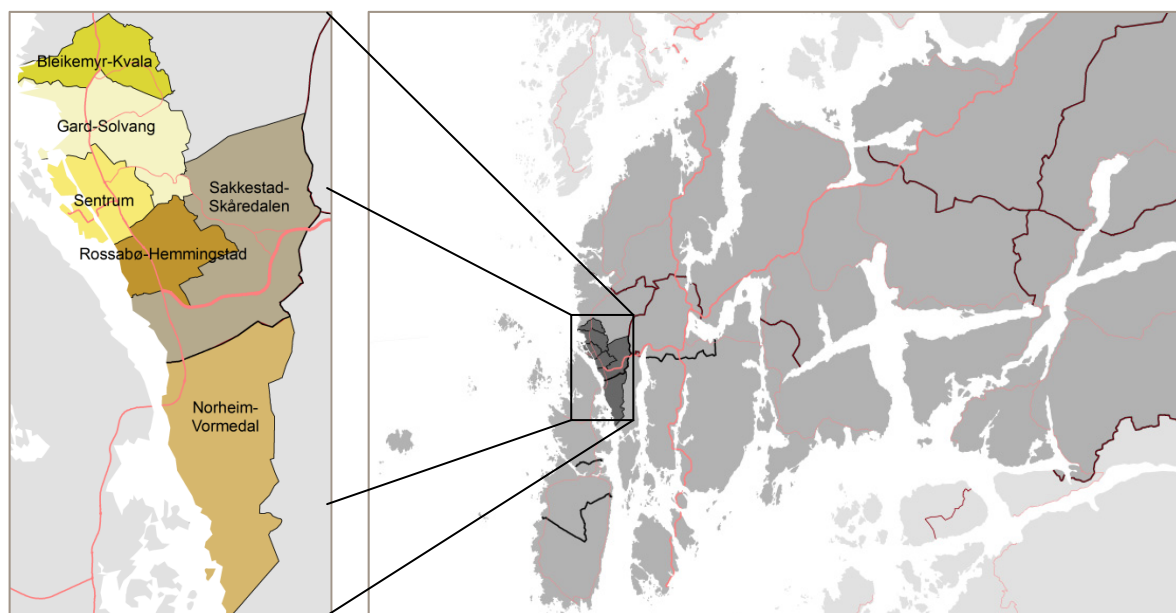


Figur 3: Kommunene på Haugalandet

Ved kartpresentasjon av geografiske variasjoner i ulike transportrelaterte karakteristika, benyttes to ulike kartvarianter: Et oversiktskart som er basert på kommuneinndeling, men der Karmøy kommune er delt inn i flere mindre områder, og vestre del av Tysvær er skilt ut (Figur 4). I tillegg presenteres resultatene på et detaljkart med deler av Haugesund kommune, og en del av Fastlands-Karmøy (Figur 5). Inndelingen i soner er i stor grad gjort for å få fram om det er forskjeller i reisemønster/reisemiddelbruk mellom sentrumsnære områder/tettsteder og omkringliggende områder.



Figur 4: Områdeinndeling for resultatpresentasjon på oversiktskart for hele RVU-området



Figur 5: *Områdeinndeling for resultatpresentasjon på detaljkart for de bynære områdene, og dette områdets lokalisering i undersøkelsesområdet*



### 3 Sosioøkonomiske bakgrunnsdata

Resultatene som presenteres i dette kapitlet, baserer seg på data som er justert i forhold til utvalgsstørrelse på kommunenivå. Tabeller med detaljerte oversikter over bakgrunnsdataene er gitt i Vedlegg C.

#### 3.1 Demografi

Tabell C-1 gir samlet oversikt for Haugalandet, mens Tabell C-2 viser resultater på kommunenivå.

##### 3.1.1 Kjønn og alder

Vektene som er benyttet for å justere datamaterialet slik at alle kommuner er representert proporsjonalt med sin totalbefolkning (på 13 år eller eldre). Vekten inkluderer ikke korrigering for skjevheter i kjønns- og alderssammensetning (kapittel 2.2.3). På et finere nivå vil derfor det vektete datamaterialet ikke nødvendigvis gi et helt korrekt bilde av kjønns- og alderssammensetningen i kommunen for den delen av befolkningen som er 13 år eller eldre.

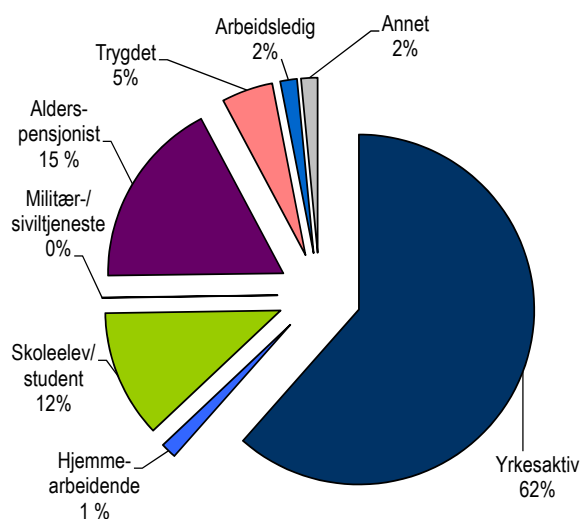
Samlet for hele analyseområdet er kjønnsfordelingen 50 % menn og 50 % kvinner. På kommunenivå varierer fordelingen noe. Kvinneandelen er lavest i Sauda kommune (45 %), og høyest i Haugesund og Bokn (51 %).

Gjennomsnittsalderen for deltakerne er vel 45 år, og på kommunenivå varierer gjennomsnittsalderen mellom 44 år (Tysvær) og vel 48 år (Sauda). Ni prosent av datamaterialet representerer deltakere under 18 år, mens 14 % er 67 år eller eldre. Datamaterialet inneholder ikke informasjon knyttet til personer yngre enn 13 år.

##### 3.1.2 Hovedbeskjeftigelse

Snaut to tredeler (62 %) av befolkningen er yrkesaktive, mens nesten én av syv er alderspensjonister, og nesten like mange er under utdanning.

Andel yrkesaktive er lavest i Bokn (55 %), og høyest i Utsira kommune (77 %). Her er det verd å bemerke at antall intervju i disse to kommunene er ganske lavt, så disse tallene er utsatt for ekstra stor usikkerhet.



Figur 6: Hovedbeskjeftigelse; Haugalandet 2011

##### 3.1.3 Reiser til arbeid, hjemmearbeid

De yrkesaktive fikk oppfølgingsspørsmål knyttet til omfang av arbeidsreiser, og mulighet til å arbeide hjemmefra.

Samlet for hele undersøkelsesområdet oppga 23 % av de yrkesaktive at arbeidsgiveren gir dem mulighet til å jobbe hjemmefra, og igjen er det kommunene Bokn og Utsira som står for ytterpunktene, med hhv. 15 % og 30 % yrkesaktive med mulighet for å jobbe hjemmefra. I undersøkelsesområdet forøvrig, har 19-26 % denne muligheten. I RVU for Bergensområdet i 2008, lå tilsvarende andel for hele undersøkelsesområdet på 25 %.

Vel to tredeler (68 %) av de yrkesaktive drar til arbeidsplassen sin fem eller flere dager per uke, mens ytterligere 19 % er på jobb 3-4 dager per uke. Andelen med femdagers uke er høyest i Haugesund, Sauda og Bokn (73-74 %) og med unntak av Utsira (52 %), ligger andelen på 59 % - 66 % i de øvrige

kommunene. I RVU for Bergensområdet i 2008 var samlet andel med minst fem dager med arbeidsreise per uke, på 77 %.

### 3.1.4 Husholdningen

I gjennomsnitt består husstandene av 2,9 personer. Ca. hver sjettede person bor alene, mens vel en tredel bor sammen med én annen person. Halvparten er medlem i husstand med tre eller flere medlemmer. Denne fordelingen er svært lik tilsvarende fra RVU Bergen 2008.

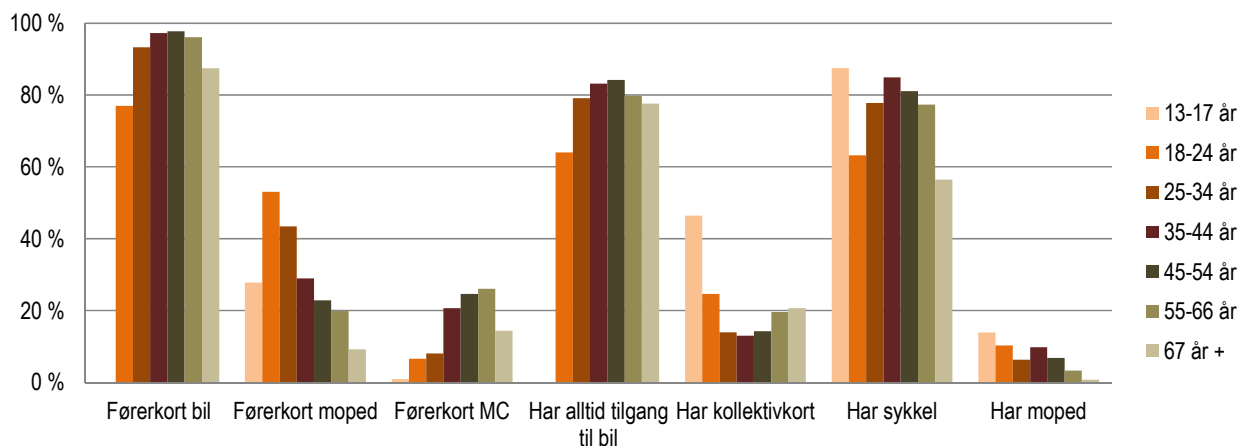
Andel enpersons-husholdninger er høyest i Haugesund kommune (20 %).

Det er ett eller flere barn (under 18 år) i 45 % av husstandene. Dette er noe høyere enn tilsvarende andel i RVU Bergen 2008 (42 %). Andel husholdninger med barn er høyest i Tysvær og lavest i Utsira kommune.

Det mangler opplysninger om samlet inntekt for hver tredje husholdning. I de husholdningene denne informasjonen finnes for, ligger gjennomsnittlig inntekt på kr 697 000. En av ti husholdninger har samlet oppgitt inntekt på under kr 400 000, og like mange har kr 1 200 000 eller mer i samlet årsinntekt. Igjen ligger kommunene Utsira og Bokn i hver sin ende av skalaen, hhv. i topp og bunn. I RVU Bergen 2008 var andel uten inntektsopplysninger tilsvarende, og gjennomsnittsinntekten lå på kr 481 000. Forskjellene i lønnsnivå skyldes bl.a. trolig både den generelle lønnsutviklingen i løpet av de tre mellomliggende årene, og et betydelig høyere innslag av studenter i utvalget i Bergens-RVUen (18 %). Tabell C-3 gir samlet oversikt over informasjon om husstandene på Haugalandet, mens Tabell C-4 viser resultater på kommunenivå.

## 3.2 Tilgang til transporttilbud

En oversikt over hovedtrekk ved befolkningens transportmuligheter på Haugalandet og i de enkelte regionene finnes i Tabell C-5 og Tabell C-6, mens Figur 7 gir et overblikk over hvilke typer transport som er tilgjengelig for befolkningen i ulike aldersgrupper på Haugalandet.



Figur 7: Tilgang til ulike typer transport, aldersfordelt; Haugalandet 2011

### 3.2.1 Fører kort for bil

Det store flertall (93 %) av personer over 18 år, har førerkort for bil. Dette er på samme nivå som i de minst tettbygde strøkene i RVU Bergen.

Den laveste førerkortandelen finner vi i *Utsira kommune* (83 %), mens *Sveio kommune* ligger på topp med en førerkortandel på 96 %. I de øvrige områdene ligger har mellom 92 % og 95 % av alle som har fylt 18 år, førerkort for bil..

Andel *med* førerkort er relativt høy blant personer med følgende kjennetegn:

- menn
- aldersgruppe 35-66 år
- yrkesaktive

Andel *uten* førerkort er relativt høy blant:

- kvinner
- aldersgruppen 18-24 år
- arbeidsledige og studenter
- enslige
- medlem i en husholdning med samlet inntekt under kr 200 000

Sammenligning av gruppene hhv. med og uten førerkort, viser at andel med en eller annen form for kollektivkort er høyere blant dem de som ikke har førerkort (34 % mot 16 %). Dette er som en kunne forvente, mens det er mer overraskende at andel uten tilgang til sykkel eller moped også er høyest blant dem uten førerkort (43 % mot 22 %). Som vist i Figur 7, sammenfaller lav andel med førerkort med lav andel med sykkel for aldersgruppene 18-24 år og 67 år og over. De fleste som har førerkort, har alltid tilgang til bil (85 %).

Tabell C-7 og Tabell C-8 gir detaljerte resultater knyttet til førerkortinnhav for grupper med ulike sosioøkonomiske karakteristika, mens Tabell C-9 viser resultater mht. tilgang til transporttilbud.

#### Antall førerkort for bil i husholdningen:

I gjennomsnitt er det 1,87 personer med førerkort per husholdning i undersøkelsesområdet. Dette er samme nivå som i RVU Bergen 2008 samlet. Det geografiske mønsteret er i stor grad sammenfallende med det vi så ovenfor. Igjen ligger Utsira lavest (1,7 førerkort per husholdning), mens gjennomsnittet for de øvrige kommunene varierer mellom 1, 8 og 2,0 førerkort per husholdning.

Samlet for hele undersøkelsesområdet, er 3 % medlem i en husholdning der ingen har førerkort for bil, mens tre firedeler tilhører en husholdning der to eller flere personer har førerkort.

Tabell C-10 og Tabell C-11 gir mer detaljerte resultater knyttet til antall førerkort i husholdningen.

### **3.2.2 Bilhold**

#### Biler per husholdning:

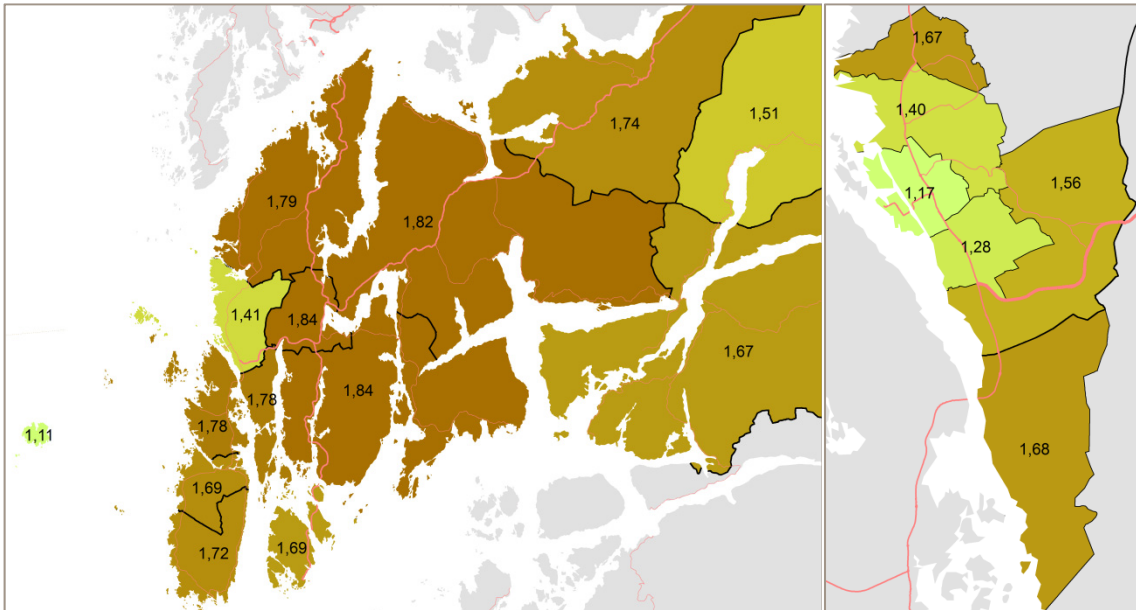
Gjennomsnittlig antall biler per husholdning er 1,64. Igjen er dette på nivå med de mindre tettbefolkede områdene i RVU Bergen 2008. Totalt for undersøkelsesområdet i RVU 2011, ligger beregnet biltetthet på 574 biler per 1 000 personer.

De fleste tilhører en husholdning med én eller flere biler: Mer enn halvparten (53 %) har to eller flere biler, mens 42 % har én bil i husholdningen..

Kun én av tyve (5 %) har ikke tilgang til bil i husholdningen.

I forhold til gjennomsnittet, er gruppen uten bil i husholdningen kjennetegnet ved høye andeler:

- kvinner
- aldersgruppen 67 år og eldre, men også aldersgruppen 18-24 år
- alderspensjonister og trygdede
- enslige
- husholdning med samlet inntekt under kr 400 000



Figur 8: Gjennomsnittlig antall biler per husholdning; Haugalandet 2011

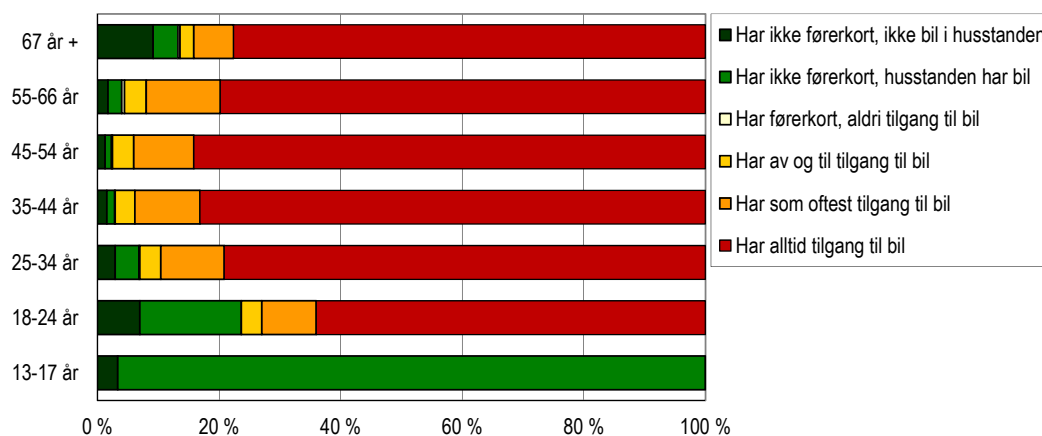
Videre er sannsynligheten for at husholdningen ikke har bil, høyere for bosatte i Haugesund kommune, enn i de øvrige delene av undersøkelsesområdet.

Andel uten bil i husholdninger varierer mellom 2 % og 6 % i hele undersøkelsesområdet, men unntak av Haugesund, der 9 % av beboerne ikke har bil, og Utsira, der 25 % er uten bil. Tilsvarende, men med motsatt fortegn, ligger gjennomsnittlig antall biler per husholdning på 1,51 - 1,84 for alle øvrige kommuner, mens Haugesund sentrum ligger på 1,17, og Utsira på 1,11 (Figur 8).

Tabell C-12 og Tabell C-13 gir detaljerte resultater knyttet til bilhold for grupper med ulike sosioøkonomiske karakteristika.

### 3.2.3 Mulighet til å bruke bil til egen kjøring

Deltakere med førerkort for bil ble spurt om i hvor stor grad de hadde tilgang til å bruke bil til egen kjøring. Samlet for hele befolkningen, inkludert dem i aldersgruppen 13-18 år, hadde et flertall (73 %) av alle deltakerne alltid tilgang til bil til eget bruk. Så godt som ingen av dem som hadde førerkort, var helt uten tilgang til bil.



Figur 9: Tilgang til bil; Haugalandet 2011

Som det går fram av Figur 9, hadde ca. 80 % av alle på 25 år eller mer, alltid tilgang til bil, mens ytterligere ca. 10 % som oftest har tilgang til bil. Det var en viss variasjon mellom grupper med ulike sosioøkonomiske kjennetegn. Andel med tilgang til bil hele dagen var *lavest* blant personer med følgende kjennetegn:

- kvinner
- aldersgruppen 18-24 år
- husholdningsinntekt under kr 200 000
- elever, studenter og arbeidsledige
- aleneforeldre

Tabell C-14 og Tabell C-15 gir detaljerte resultater knyttet til sosioøkonomiske karakteristika for personer med ulikt bilhold.

### 3.2.4 MC og moped

Eie:

Syv prosent av befolkningen på Haugalandet eier eller har tilgang til motorsykkel eller moped. Andel med tilgang til MC og/eller moped er relativt høy blant personer med følgende kjennetegn:

- aldersgruppen 13-17 år
- skoleelever/studenter
- bosatte i Sauda

Tabell C-16 og Tabell C-17 gir detaljerte resultater for grupper med ulike sosioøkonomiske karakteristika, mens Tabell C-18 viser karakteristika mht. tilgang til øvrig transporttilbud for deltakere med tilgang til MC/moped.

Fører kort:

Andel som har førerkort for MC eller moped er atskillig høyere enn andel som disponerer et slikt kjøretøy til daglig. Samlet ligger andelen med førerkort på 45 % for hele Haugalandet. Det er betydelig høyere enn for Bergensområdet, der den tilsvarende andelen lå på 30 % i 2008.

Andel med førerkort for MC/moped er høyest blant:

- menn
- aldersgruppen 18-24 år
- yrkesaktive
- personer med husholdningsinntekt mellom kr 600 000 og 1 000 000
- bosatte i Sauda og Tysvær kommuner

Tabell C-19 og Tabell C-20 gir detaljerte resultater for grupper med ulike sosioøkonomiske karakteristika, mens Tabell C-21 viser karakteristika mht. tilgang til transporttilbud for deltakere med førerkort for MC eller moped.

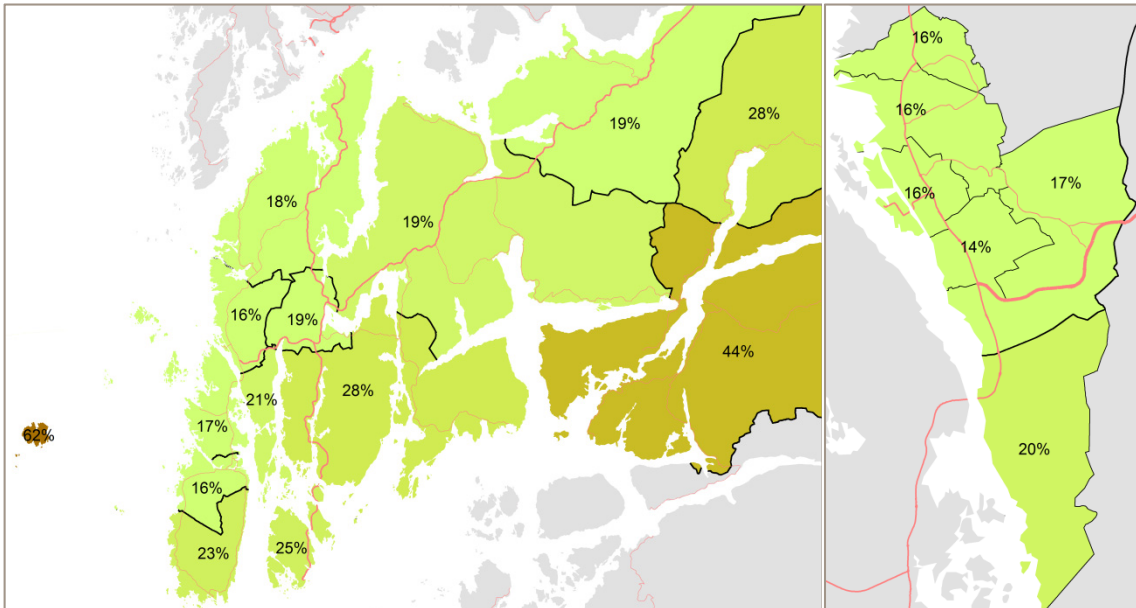
### 3.2.5 Sykkel

I snitt har tre av fire personer på Haugalandet tilgang til sykkel i brukbar stand. De detaljerte resultatene i Tabell C-16 og Tabell C-17 indikerer at andel *uten* tilgang til sykkel er relativt høy blant personer med ett eller flere av følgende kjennetegn:

- personer i aldersgruppene 18-24 år, og 67 år eller eldre
- trygdede og alderspensjonister
- personer med husholdningsinntekt under kr 400 000
- enslige

De som hverken har tilgang til sykkel eller MC, skiller seg ut med lavere førerkortandel enn de øvrige. Flere resultater mht. tilgang til transporttilbud er vist i Tabell C-18.

### 3.2.6 Rabattkort for kollektivtransport



Figur 10: Andel med rabattkort for kollektivtransport; Haugalandet 2011

Hver femte bosatte på Haugalandet har en eller annen form for rabattkort for kollektivtransport. Dette er en atskillig lavere andel enn i Bergensområdet, der tilsvarende andel i 2008 lå på en tredel. Andel med rabattkort for kollektivtransport er relativt høy blant personer med følgende kjennetegn:

- aldersgruppen 13-17 år
- elever/studenter, trygdede og vernepliktige/sivilarbeidere
- uten førerkort for bil
- husholdningsinntekt under kr 200 000

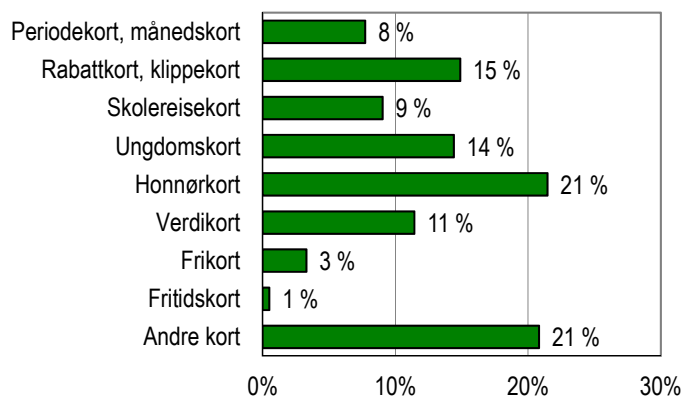
Ellers er det slik at andel med kollektivkort avtar med økende husholdningsinntekt. Andel med betalingskort for kollektivtransport er høyest i Utsira og Suldal kommuner. Særlig gruppen elever/studenter bidrar til å trekke opp befolkningsandelen med rabattkort for kollektivtransport. I den øvrige delen av befolkningen ligger andel med kort på 16 %, mens hele 43 % av dem som er under utdanning, har en eller annen form for kollektivkort. I den grad rekrutteringen av disse deltakerne er skjevfordelt mellom kommunene, vil dette kunne slå ut på totaltallene for kortinnhav i de enkelte kommunene.

Tabell C-24 og Tabell C-25 gir detaljerte resultater knyttet til kollektivkortinnhav for grupper med ulike sosioøkonomiske karakteristika, mens Tabell C-26 viser tilgang til øvrig transporttilbud for deltakere hhv. med og uten rabattkort for kollektivtransport.

#### Type rabattkort:

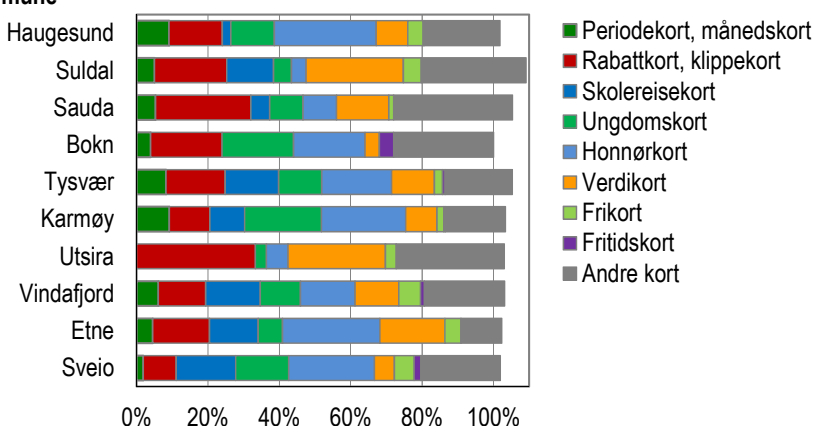
Den vanligste typen rabattkort for kollektivtransport, er honnørkort, med klippekort og ungdomskort på delt andreplass (Figur 11). Et fåtall (3 %) har mer enn én type kort. Hvilke kort som utgjør kategorien "Andre kort", vites ikke.

Som det går fram av Figur 10, er andel med rabattkort særlig høy på Utsira. En tredel av kortinnhaverne der har klippekort, og vel en firedel har Verdikort (Figur 12). Også i Suldal har en relativt stor andel av befolkningen rabattkort, og også her er det vel en firedel av kortinnhaverne som har Verdikort. Vi ser også at andel av kortinnhaverne som har Ungdomskort, er spesielt høy i Bokn og Karmøy kommuner. Dette er kort som kun benyttes av de under 25 år, som i all hovedsak er under utdanning.

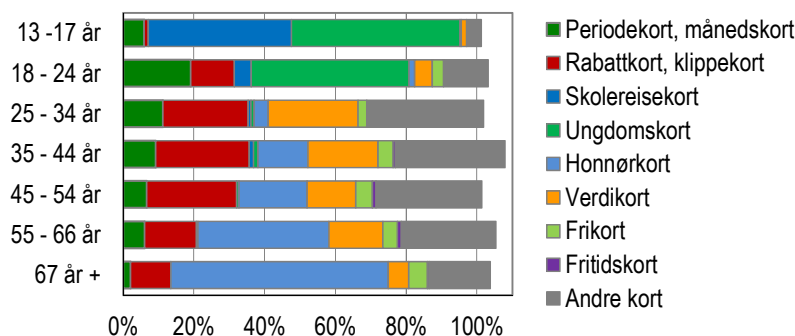


Figur 11: Rabattkort for kollektivtransport, fordeling på type; Haugalandet 2011

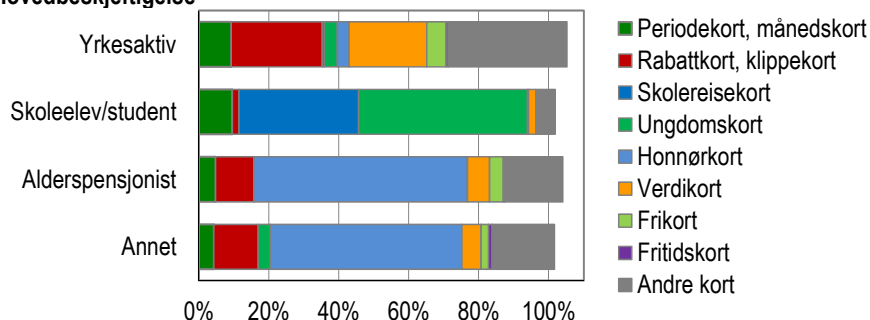
### Bokommune



### Alder



### Hovedbeskjeftigelse



Figur 12: Type rabattkort for kollektivtransport, andel av kortinnehaverne mht. bokommune, alder og hovedbeskjeftigelse; Haugalandet 2011



## 4 Reiseaktivitet

Resultatene som presenteres i dette kapitlet baserer seg på vektete data fra turdagboka. Vektene er benyttet for å indikere størrelsesorden på den samlede reiseaktiviteten på Haugalandet en gjennomsnittlig virkedag. Det er samtidig på sin plass å minne om at hverken personer under 13 år eller besøkende til området, er representert i datamaterialet. Heller ikke næringstrafikk er med i undersøkelsen. Tabeller med detaljerte oversikter over reiseaktiviteten er gitt i Vedlegg D.

### *Noen hovedtall for reiseaktiviteten på Haugalandet:*

I gjennomsnitt foretar hver person på Haugalandet 3,66 turer per virkedag (mandag - fredag). Disse turene tar det i snitt vel 63 minutter å gjennomføre, og hver tur varer i gjennomsnitt i 17,3 minutter. På en vanlig virkedag er det 8 % av befolkningen som ikke gjør seg noen turer ut.

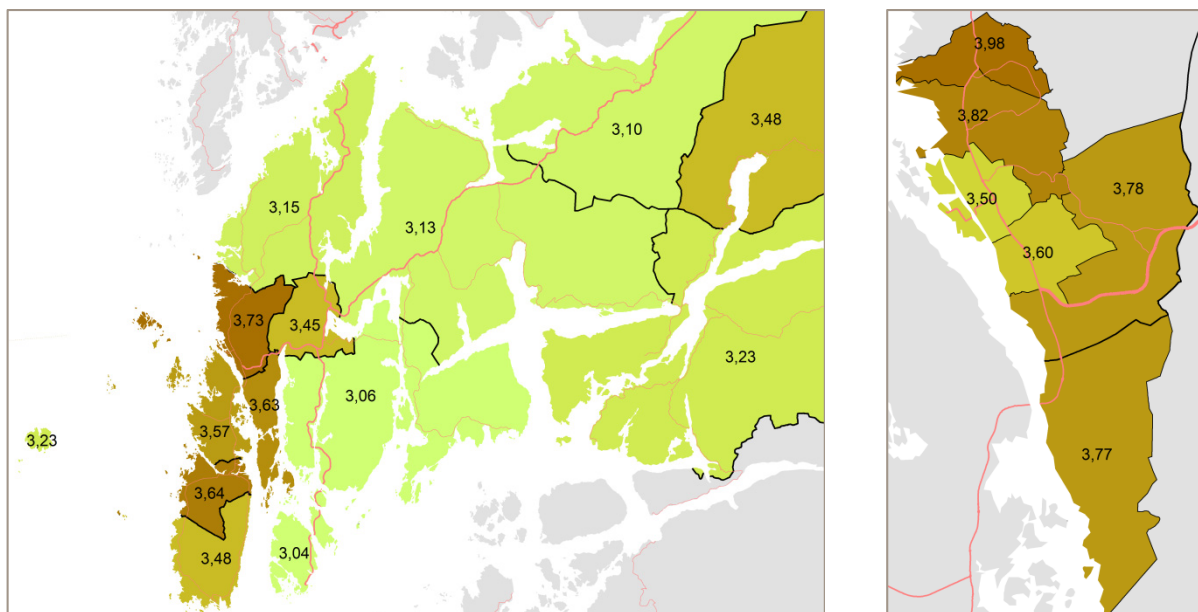
Resultatene som omtales i dette kapitlet, presenteres i mer detalj i Tabell D-1 og Tabell D-2, som viser omfang av og variasjon i den daglige reiseaktiviteten for grupper med ulike sosioøkonomiske kjennetegn

### 4.1 Antall turer per person og dag

I gjennomsnitt foretar altså hver person på Haugalandet 3,66 turer per virkedag, mandag - fredag. Dette er litt høyere enn i Bergensområdet i 2008, da samlet reiseaktivitet lå på 3,57 turer per person og virkedag. Undersøkelsen for Haugalandet dekker imidlertid også lørdager, og da er turproduksjonen 23 % lavere enn på virkedager; 2,81 turer per person. I snitt for hele undersøkelsen har hver deltaker rapportert 3,52 turer per hverdag, mandag - lørdag.

For virkedøgn ligger RVU Haugalandet også litt høyere i turproduksjon enn den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2009 (3,60 turer per person og dag). NRVU2009 omfatter også lørdag og søndag, men statistikk for disse dagene er oppgitt samlet (2,56 turer per person og dag), så resultatene er ikke direkte sammenlignbare.

Det er det totale snittet for hele undersøkelsen som er grunnlaget for alle de kartbaserte figurene i denne rapporten, dvs. den totale reiseaktiviteten mandag - lørdag.



Figur 13: Gjennomsnittlig antall turer per person og hverdag; Haugalandet 2011



De som har størst reiseaktivitet, er personer med én eller flere av følgende karakteristika:

- kvinne
- aldersgruppe 35-44 år
- yrkesaktiv
- har førerkort for bil
- har barn i husholdningen

Videre er det slik at reiseaktiviteten stort sett *øker* med:

- økende antall arbeidsdager per uke
- økende tilgang til bil i det daglige
- økende samlet inntekt i husholdningen
- økende antall biler i husholdningen

Antall turer per dag øker med økende alder, fram til aldersgruppen 35-44 år. Her snur trenden, og reiseaktiviteten avtar deretter med økende alder.

På kommunenivå er reiseaktiviteten høyest i *Haugesund* (3,73 turer per person) og lavest i *Bokn* (3,04). Som det går fram av Figur 13, varierer antall turer per person i sentrumsområdet fra 3,50 i *Haugesund sentrum*, til 3,98 i *Bleikemyr-Kvala*.

## 4.2 Ingen turer

Åtte prosent av befolkningen på Haugalandet har ikke noen reiseaktivitet en gjennomsnittlig virkedag. Lørdager er andelen dobbelt så høy, slik at det samlede snittet for hverdager ligger på 10 %. Andelen uten turer på virkedager ligger på samme nivå som i Bergensområdet i 2008 (7 %).

Ofte vil det være slik at de sosioøkonomiske gruppene som har et lavt gjennomsnittlig antall turer per dag, også vil ha høy andel personer uten noen reiseaktivitet. Grupper med høy andel personer uten noen turer er:

- aldersgruppen 67 år og eldre
- personer som ikke er yrkesaktive eller elever/studentere
- de som ikke har førerkort for bil eller tilgang til bil forøvrig
- enslige

Forøvrig gjelder mange av de samme generelle sammenhengene som ble påpekt for gjennomsnittlig antall turer, men med motsatt fortegn: Andel uten turer *avtar* stort sett med:

- økende tilgang til bil
- økende antall personer i husholdningen
- økende samlet inntekt i husholdningen

På kommunenivå er andel av befolkningen som ikke har rapportert noen turer, høyest i *Bokn* og *Utsira* (hhv. 16 % og 15 %).

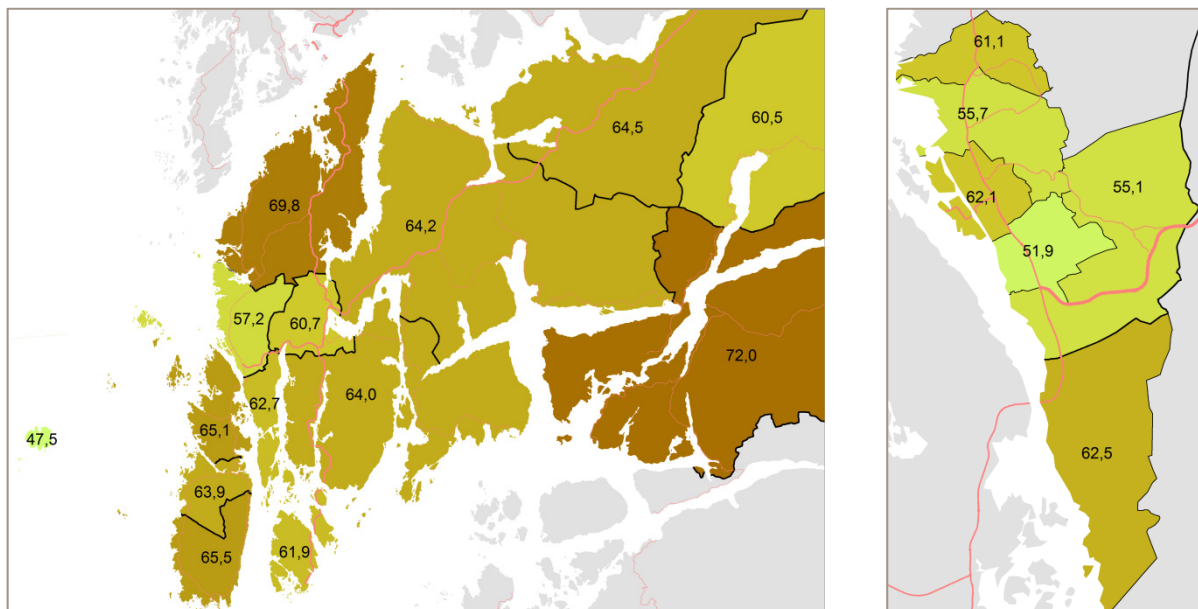
## 4.3 Tid brukt til daglige turer

I snitt bruker beboerne på Haugalandet vel 63 minutter per virkedag til å forflytte seg utenfor egen bolig. Dette inkluderer også de som ikke gjorde noen reiser på registreringsdagen. Dette gjennomsnittstallet er seks minutter mindre enn i RVU Bergen 2008, og 13 minutter mindre enn i NRVU2009. Når en samtidig vet at en i RVU Haugalandet har registrert høyere turproduksjon, betyr det at varigheten på hver tur er lavere på Haugalandet enn i de øvrige undersøkelsene. På virkedager varer hver tur på Haugalandet i snitt 17,3 minutter, mot 19,4 i RVU Bergen og 21,1 i NRVU2009.

Lørdager er samlet gjennomsnittlig reisetid 10 % lavere enn på virkedager, dvs. 57 minutter. Den relative forskjellen mellom lørdag og virkedager er mindre for samlet reisetid enn for antall turer (-23 %). Turene som foretas lørdag varer altså lenger enn på virkedager; i snitt 20,2 minutter.

De som bruker *mest tid* til å forflytte seg i transportsystemet, har ett eller flere av følgende karakteristika:

- mann
- alder 35-54 år
- yrkesaktiv



Figur 14: Gjennomsnittlig reisetid per person og dag, bosted; Haugalandet 2011

De som bruker *minst tid* i transportsystemet har ett eller flere av følgende karakteristika:

- aldersgruppen 67 år og eldre
- i militær-/siviltjeneste
- har ikke førerkort for bil eller tilgang til bil i husholdningen
- er alene i husholdningen
- husholdningsinntekt på under kr 400 000

Forøvrig gjelder enkelte av de samme generelle sammenhengene som ble påpekt for gjennomsnittlig antall turer: Samlet tid til reiseaktivitet per dag *øker* med:

- økende samlet inntekt i husholdningen
- økende antall biler i husholdningen

På kommunenivå er tidsbruken størst i *Suldal* (72 minutter per person og dag) og lavest i *Utsira* (47 minutter). Som det går fram av Figur 14, varierer gjennomsnittlig samlet reisetid per person betydelig, lavest ligger *Rossabø-Hemmingstad* med 52 minutter per innbygger per dag.

#### 4.4 Geografisk reisemønster

Haugesund er det naturlige tyngdepunktet i undersøkelsesområdet, og dette gjenspeiles i det geografiske mønsteret for reiseaktiviteten i undersøkelsesområdet (Tabell 5). Til sammen gjennomfører befolkningen på Haugalandet ca. 325 000 turer per hverdag.

Nesten halvparten av all reiseaktivitet på Haugalandet går til, fra eller i Haugesund kommune. Turer internt i Haugesund kommune utgjør i underkant av en tredel av det samlede antall turer. Bare tre prosent av turene gikk ut av eller utenfor Haugalandet. Her er det verd å minne på at datagrunnlaget som benyttes i

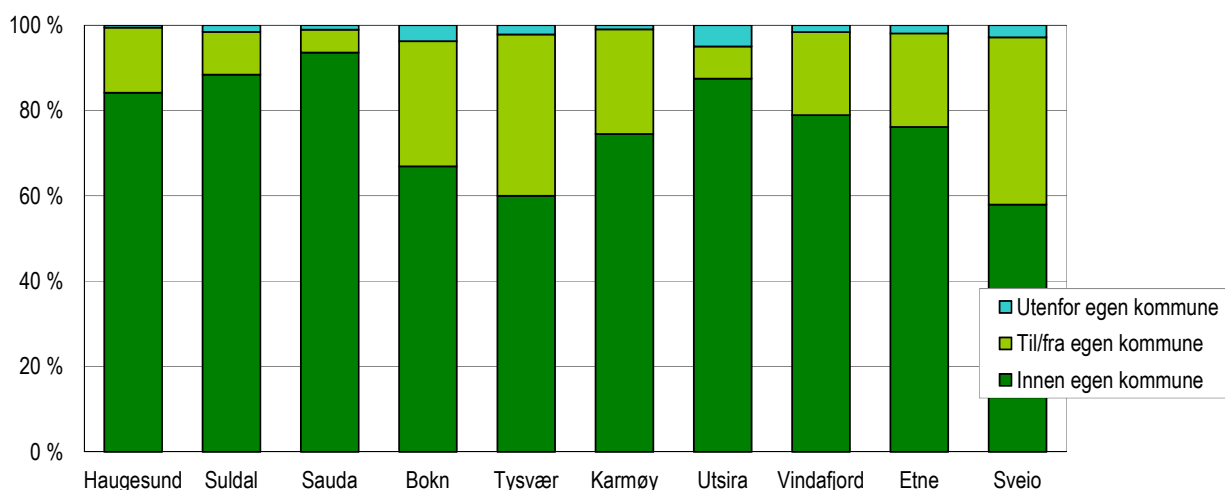
disse analysene, kun består av reiseaktiviteten for de *bosatte på 13 år eller mer* på Haugalandet. Reiseaktivitet som utføres av *barn under 13 og besøkende* til regionen, er altså ikke med her.

Tabell 5: *Turer i, til/fra og utenfor Haugalandet; Haugalandet 2011*

	Antall turer	Andel av turene
Sum trafikk innen Haugesund kommune:	95 927	29,5 %
Trafikk mellom Haugesund kommune og øvrige Haugalandet:	51 689	15,9 %
Trafikk på Haugalandet, utenfor Haugesund kommune:	167 229	51,5 %
<i>Sum trafikk innen Haugalandet:</i>	<i>314 845</i>	<i>96,9 %</i>
Trafikk mellom Haugalandet og omland:	7 202	2,2 %
Trafikk utenfor Haugalandet:	2 866	0,9 %
SUM	324 913	100,0 %

#### 4.4.1 Reisemål for bosatte i hver kommune

Figur 15 viser det geografiske reisemønsteret for befolkningen i hver kommune. Hvor stor andel av reiseaktiviteten som gjennomføres innenfor egen bokommune, er en indikasjon på i hvilken grad befolkningen har mulighet til, eller velger å utføre sine gjøremål i den kommunen de bor i. Vi ser at det er en viss variasjon mellom kommunene; Sauda ligger på topp i andel kommuneinterne turer, mens Tysvær og Sveio ligger i den andre enden av skalaen.



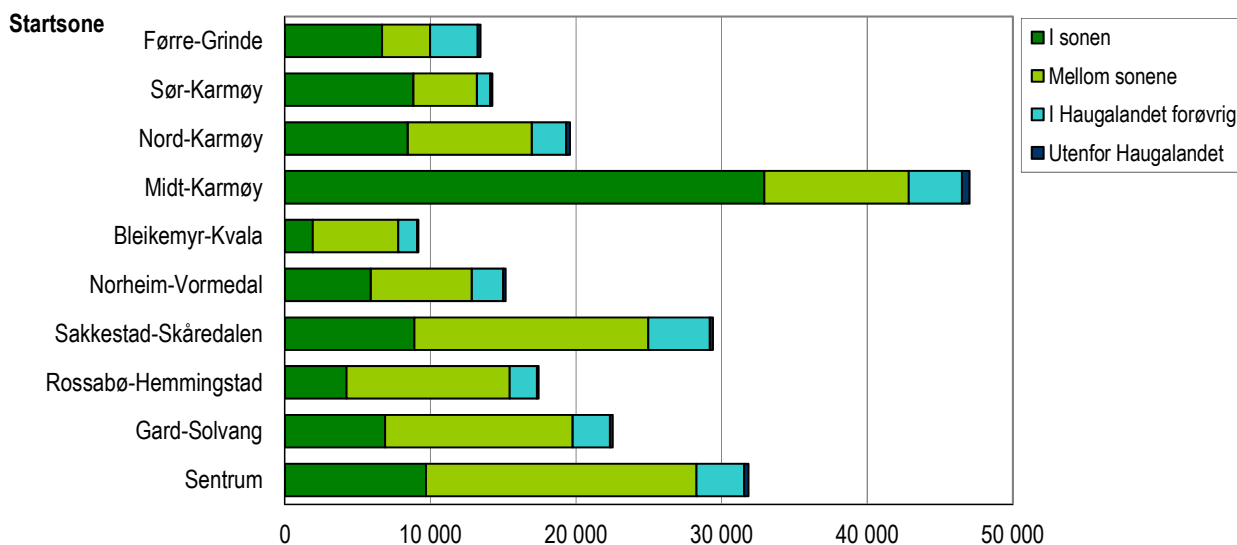
Figur 15: *Turer i, til/fra og utenfor hver kommune; Haugalandet 2011*

Mer detaljerte resultater med reiseaktivitet innen og mellom kommunene på Haugalandet, er vist i Tabell D-28 og Tabell D-29.

#### 4.4.2 Reisemønster mellom soner i sentrale områder

Figur 16 viser det geografiske reisemønsteret i sentrale deler av Haugesund, Karmøy og Tysvær. Soneinndelingen er basert på de to inndelingene som er benyttet i flatekartene, se Figur 4 og Figur 5. Figuren viser antall turer som starter i hver av sonene en gjennomsnittlig hverdag, og hvordan reisemålene fordeler seg; innen samme sone, i en annen sone, annet sted på Haugalandet, eller utenfor Haugalandet. Vi ser at det er stor variasjon mellom sonene, noe som blant annet henger sammen med geografisk utstrekning og antall bosatte og arbeidsplasser i området. Sonen Midt-Karmøy er utgangspunkt for nesten 50 000 turer en gjennomsnittlig hverdag, og hele 70 % av disse turene går til et annet sted i samme sone. Til sammenligning er Haugesund sentrum utgangspunkt for ca. 32 000 turer på hverdager, men bare 30 % av disse turene går til andre steder i samme sone. Årsaken til dette er at sonen Midt-Karmøy er svært befolkningstung og med et betydelig antall arbeidsplasser, noe som både gir grunnlag for et stort antall

turer og en stor andel internturer. For dette analysetemaet kunne sonen trolig med hell vært splittet opp ytterligere.



Figur 16: Gjennomsnittlig antall turer i og mellom soner i Haugesund, Karmøy og Tysvær, hverdager; Haugalandet 2011

Turene i og mellom de ti sonene representerer 59 % av reiseaktiviteten på Haugalandet en gjennomsnittlig hverdag (Tabell 6), og internturene i sonen Midt-Karmøy utgjør hele 10 % av den totale reiseaktiviteten.

Tabell 6: Turer i, til/fra og utenfor soner i Haugesund, Karmøy og Tysvær, hverdager; Haugalandet 2011

	Antall turer	Andel av turene
Intertrafikk i sonene:	94 490	29,1 %
Trafikk mellom sonene:	97 606	30,0 %
Sum trafikk i det sonedelte området:	192 096	59,1 %
Trafikk mellom det sonedelte området og øvrige Haugalandet:	50 749	15,6 %
Trafikk på Haugalandet, utenfor det sonedelte området:	72 139	22,2 %
Sum trafikk innen Haugalandet:	314 984	96,9 %
Trafikk mellom Haugalandet og omland:	7 146	2,2 %
Trafikk utenfor Haugalandet:	2 810	0,9 %
SUM	324 940	100,0 %

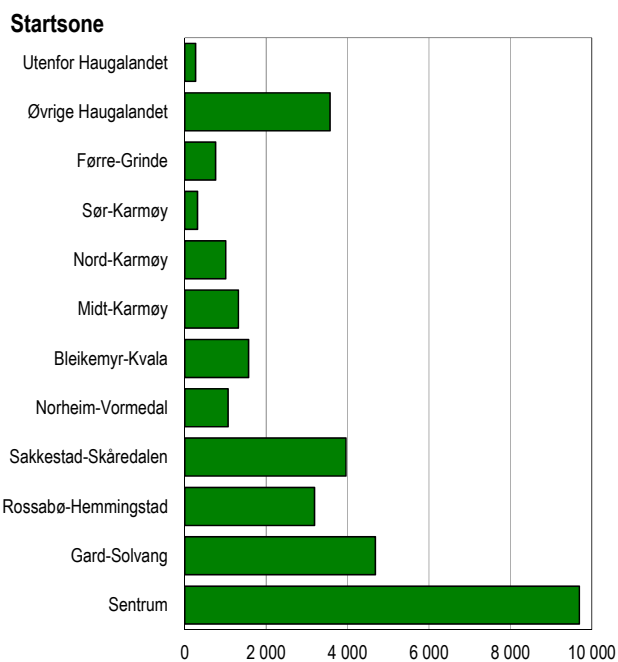
Mer detaljerte resultater med reiseaktivitet innen og mellom sonene, er vist i Tabell D-47 til Tabell D-49.

#### 4.4.3 Sentrumsrettede turer

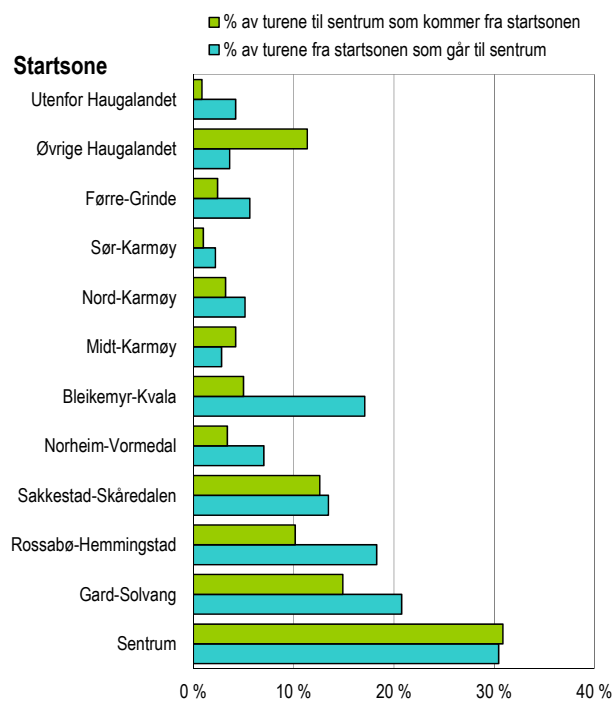
En gjennomsnittlig hverdag gjøres det ca. 31 400 turer med Haugesund sentrum som reisemål (Figur 16). Snaut en tredel (31 %) av disse turene er internturer i sentrum, og ytterligere 57 % startet i en av de andre ni sonene i Haugesund, Karmøy og Tysvær.

Figur 17 viser hvor mange av de sentrumsrettede turene som kommer fra hver av de ulike sonene, mens Figur 18 hvor stor andel de utgjør av de sentrumsrettede turene, og også hvor stor andel de utgjør av alle turene som starter i "startsonen". De sentrumsrettede turene utgjør 10 % av den totale reiseaktiviteten på Haugalandet. Hvis sentrum var like viktig reisemål for alle sonene, ville andel sentrumsrettede turer ligge på 10 % for alle startsonene. Som det går fram av Figur 18, er det ikke tilfelle. Andel sentrumsrettede turer ligger godt over gjennomsnittet for startsonene Gard-Solvang, Rossabø-Hemmingstad, Bleikemyr-Kvala og Sakkestad-Skåredalen. Alle disse sonene ligger nært sentrum (Figur 5), og dette mønsteret kan tolkes som en indikasjon på i hvilken grad Haugesund sentrum fungerer som tyngdepunkt på Haugalandet. Datagrunnlaget for Figur 17 og Figur 18 er vist i Tabell D-50 og Tabell D-51, som gir mer detaljerte

resultater for hhv. hvor turene fra hver av de ulike sonene går hen, og hvor turene til hver av de ulike sonene starter.



Figur 17: Turer til Haugesund sentrum, antall fra startsted, hverdager; Haugalandet 2011

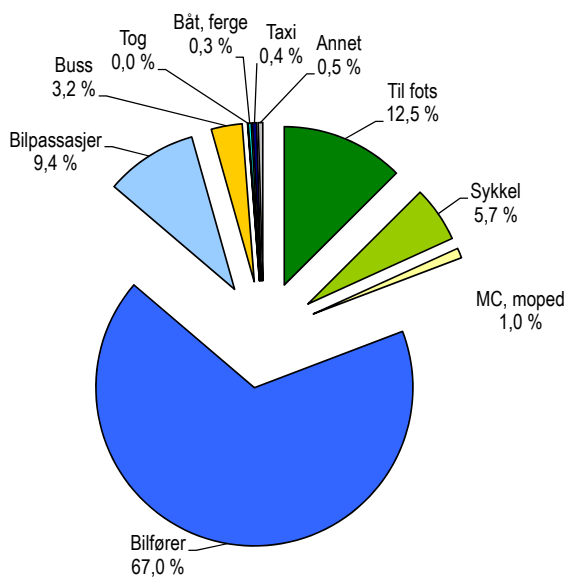


Figur 18: Turer til Haugesund sentrum, relativ fordeling på startsted, hverdager; Haugalandet 2011

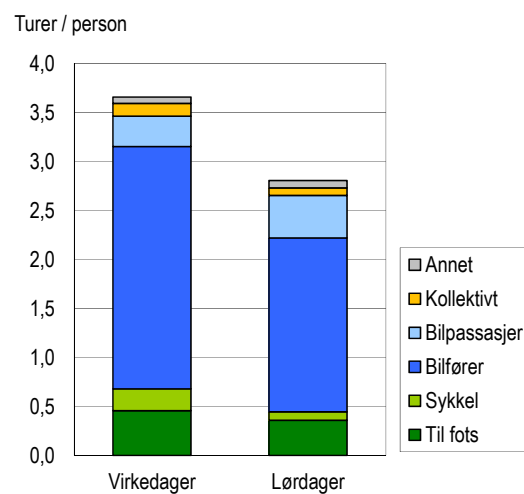
## 5 Reisemiddelbruk

Vel to tredeler av turene beboerne på Haugalandet gjør i løpet av en gjennomsnittsdag (mandag-lørdag), utføres som bilfører (Figur 19). De motoriserte transportalternativene representerer til sammen fem av seks turer, ca. hver åttende tur gjennomføres i sin helhet til fots og bare vel én av tyve turer gjennomføres med sykkel. Kollektivtransport (primært buss) benyttes for ca. én av tretti turer. Det er nesten tre ganger så vanlig å sitte på med bil som å reise kollektivt.

De som reiste med privatbil, ble bedt om å oppgi hvor mange personer som reiste i samme bil. I gjennomsnitt er det 1,5 personer per bil. Dette tallet inkluderer personer under 13 år, som ellers ikke er representert i datagrunnlaget. I alt 66 % av bilførerene kjører uten passasjerer.



Figur 19: Reisemåter; Haugalandet 2011



Figur 20: Reisemiddelfordeling på ukedager; Haugalandet 2011

Som vist i Figur 20, er andel turer som fotgjenger og som bilpassasjer noe høyere på lørdager enn på virkedager, mens andel bilførerurer er noe lavere.

Sammenlignet med RVU Bergen 2008, har Haugalandet 12 %-poeng høyere bilførerandel på virkedager, og 7 %-poeng lavere andel turer til fots. Kollektivandelen ligger også betydelig lavere på Haugalandet; 4 % på virkedager mot 12 % i Bergensområdet. I forhold til NRVU2009, ligger Haugalandet betydelig lavere mht. andel turer til fots og med kollektivtransport (hhv. 22 % og 10 % i NRVU), mens bilførerandelen er høyere på Haugalandet enn i NRVU (52 %). Tallene er imidlertid ikke direkte sammenlignbare, ettersom tallene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen også inkluderer reiseaktivitet på søndager og alle årets måneder.

### 5.1 Turfrekvens og andel brukere av de vanligste reisemåtene

På de følgende sidene presenteres gjennomsnittlig antall turer per person og dag med de vanligste reisemåtene. Tall på detaljert nivå er vist i Tabell D-3 til Tabell D-6. En annen innfallsvinkel til samme tema, er å se på hvor stor andel av befolkningen som benytter seg av de ulike reisealternativene i løpet av en gjennomsnittsdag. Disse andelene presenteres på kart som illustrerer evt. geografiske variasjoner. Summerer en andelene i kartene for én bestemt sone, vil summen bli mer enn 100 %, fordi en del av befolkningen benytter flere ulike reisemåter i løpet av en dag. Hvor stor andel av befolkningen dette gjelder, er presentert nærmere i kapittel 7.1, som omhandler fleksibilitet i reisemiddelbruk og potensiale for å påvirke reisemiddelbruken.

## 5.1.1 Bilførere

### Antall bilførerturer per dag:

I snitt gjør hver innbygger på Haugalandet 2,47 turer som bilfører en vanlig virkedag, og 1,77 på lørdager. Samlet snitt er 2,35 bilførerturer per person og dag.

De som gjør *flest bilførerturer per dag* har ett eller flere av følgende karakteristika:

- mann
- alder 35-44 år
- yrkesaktiv
- barn under 18 år i husholdningen

De som gjør *færrest bilførerturer per dag* har ett eller flere av følgende karakteristika:

- under utdanning/vernepliktig
- enslig
- husholdningsinntekt på under kr 200 000
- uten bil i husholdningen

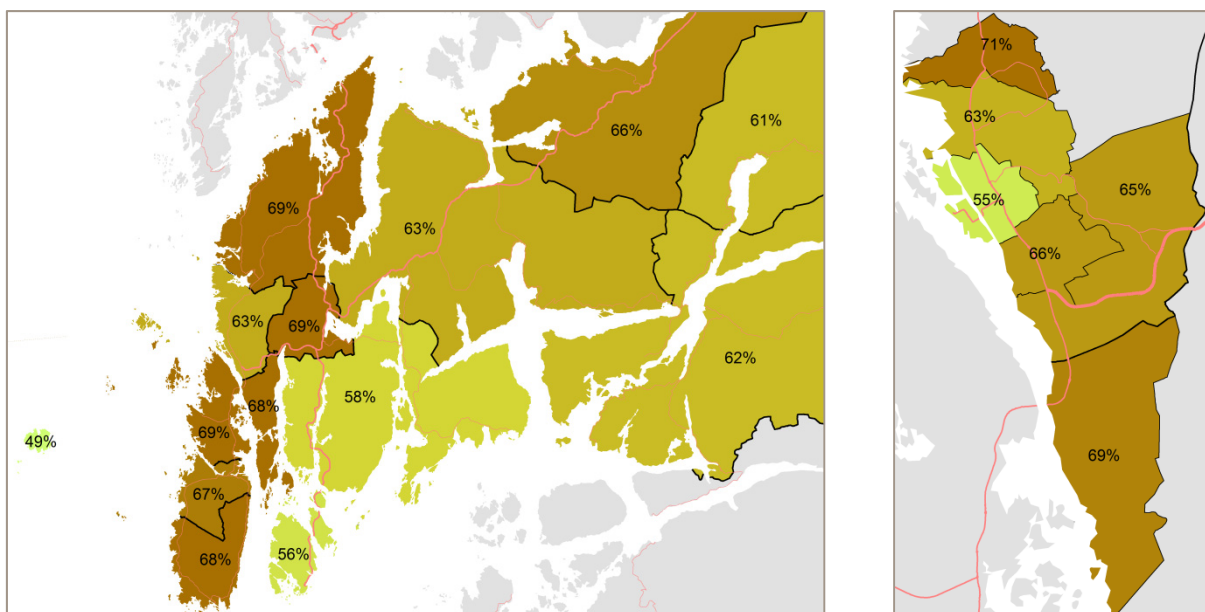
Forøvrig gjelder enkelte av de samme generelle sammenhengene som ble påpekt for gjennomsnittlig antall turer: Antall bilførerturer per dag *øker* med:

- økende alder fram til aldersgruppen 35-44 år, avtar så
- økende samlet inntekt i husholdningen
- økende antall biler i husholdningen

På kommunenivå ligger *Karmøy* høyest (2,48), og *Utsira* lavest (1,60).

### Andel som kjører bil:

Andel av befolkningen som bruker bil minst én gang i løpet av en virkedag, er vist i Figur 21. Vi finner de samme mønstrene som mht. antall bilførerturer per dag, men fra den finere geografiske inndelingen ser vi at de som bor i Haugesund sentrum, skiller seg ut med relativt lite bilbruk.



Figur 21: Gjennomsnittlig andel av befolkningen som er bilfører i løpet av en dag, bosted; Haugalandet 2011

Resultatene i denne figuren kan sammenlignes med de tilsvarende i Figur 56, som viser hvor stor andel av befolkningen som ikke benyttet andre reisemåter enn bilfører-alternativet på registreringsdagen. For alle områdene er det slik at majoriteten av de som kjørte bil, ikke benyttet andre reisemåter.





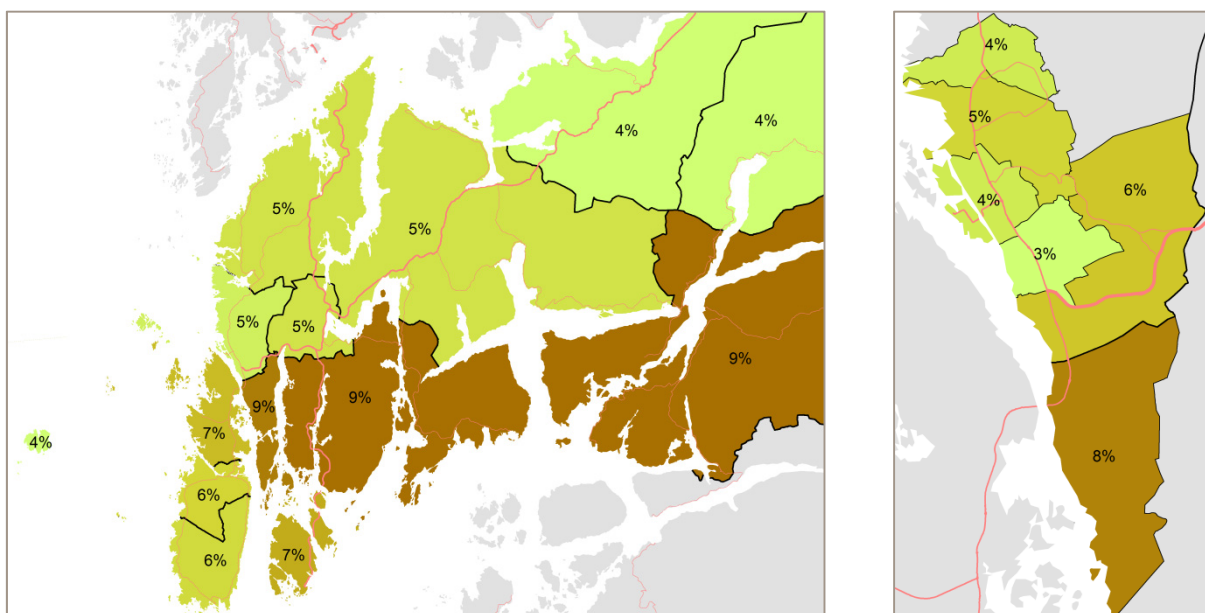


De som gjør *flest kollektivturer per dag*, har ett eller flere av følgende karakteristika:

- alder 13-17 år, men også til en viss grad aldersgruppen 18-24 år
- under utdanning
- har ikke førerkort for bil

#### Andel som reiser kollektivt:

I gjennomsnitt er det 6 % av befolkningen på Haugalandet som benytter kollektivtransport i løpet av en gjennomsnittsdag. Elever/studenter bidrar i stor grad til å trekke opp dette snittet; i denne gruppen er andelen 28 %, mot kun tre prosent i den øvrige befolkningen. Figur 23 viser at det er beskjeden variasjon mellom områdene når det gjelder andel av totalbefolkningen som reiser kollektivt en gjennomsnittsdag - fra 3 % til 9 % avhengig av geografisk inndeling.



Figur 23: Gjennomsnittlig andel av befolkningen som reiser kollektivt i løpet av en dag, bosted; Haugalandet 2011

### 5.1.4 Sykkel

#### Antall sykkelturner per dag:

I snitt gjør hver innbygger på Haugalandet 0,22 turer med sykkel på virkedager, og 0,09 på lørdager. Samlet snitt er 0,20 sykkelturner per person og dag.

De som gjør *flest sykkelturner per dag*, har ett eller flere av følgende karakteristika:

- alder 13-17 år
- under utdanning
- har førerkort, men aldri eller bare av og til tilgang til bil

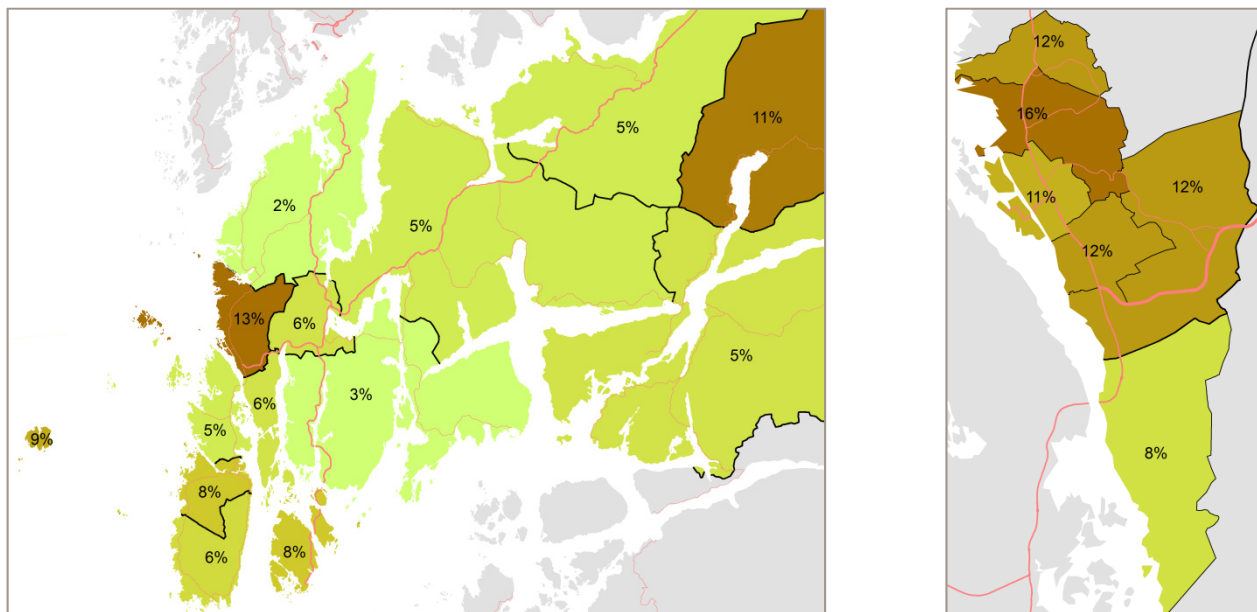
Antall sykkelturner per dag *avtar* med økende antall biler i husholdningen

På kommunenivå ligger *Sveio* lavest (0,04), og *Utsira* høyest (0,40) i sykkelbruk. Figur 24 viser variasjonen i hvor stor andel av befolkningen som benytter sykkel i løpet av en gjennomsnittsdag.

#### Andel som sykler:

Også andel av befolkningen som benytter sykkel påvirkes i stor grad av elever/studenter. I denne gruppen ligger andelen på 23 %, mens kun seks prosent i den øvrige befolkningen setter seg på sykkelen en

gjennomsnittsdag. Samlet snitt for Haugalandet ligger på 8 %, og som det går fram av Figur 24, er andelen høyest i Haugesund kommune og bydelen Gard - Solvang.



Figur 24: Gjennomsnittlig andel av befolkningen som sykler i løpet av en dag, bosted; Haugalandet 2011

## 5.1.5 Til fots

### Antall fotgjengerturer per dag:

I snitt gjør hver innbygger på Haugalandet hver dag 0,46 turer der de går til fots hele veien på virkedager, og tilsvarende 0,36 turer på lørdager. Samlet snitt er 0,44 turer til fots per person og dag.

De som gjør *flest turer til fots per dag*, har ett eller flere av følgende karakteristika:

- kvinne
- alder 13-17 år, men også til en viss grad aldersgruppen 18-24 år
- under utdanning
- har ikke førerkort for bil
- husholdningsinntekt på under kr 200 000
- uten bil i husholdningen

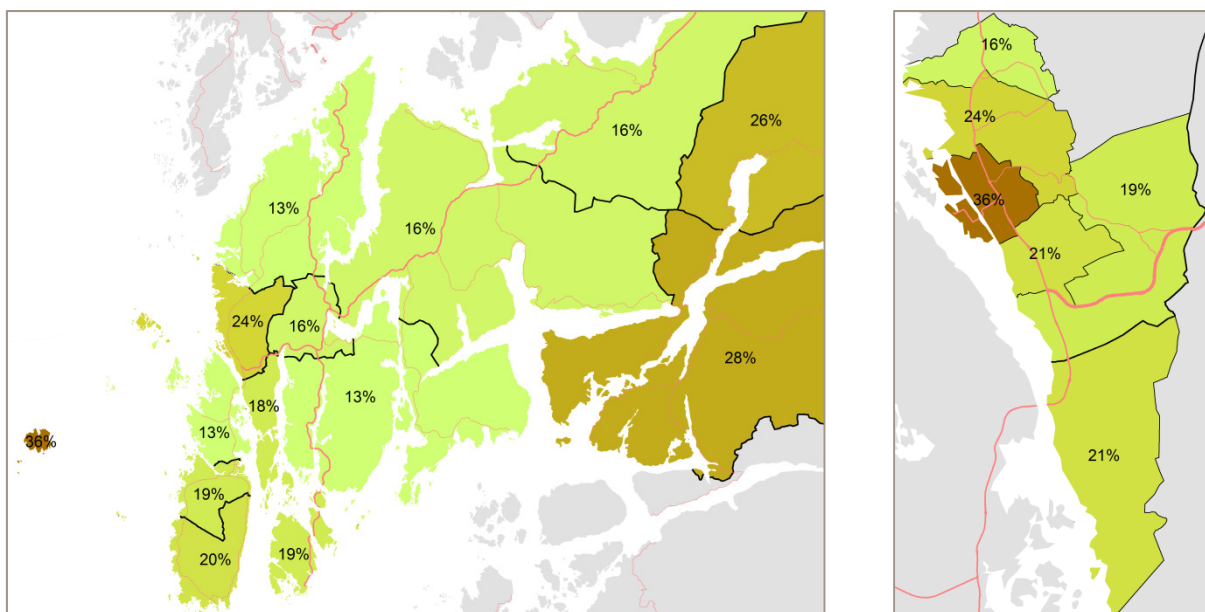
Antall gangturer per dag *avtar* med:

- økende alder fram til aldersgruppen 35-44 år,
- økende antall biler i husholdningen

På kommunenivå ligger *Utsira* desidert høyest (0,91), og *Sveio* ligger igjen lavest (0,28).

### Andel som går:

Figur 25 viser gjennomsnittlig andel av befolkningen som går hele veien i løpet av en dag, og vi ser at de som bor i Haugesund sentrum, ligger på samme nivå som befolkningen på Utsira.

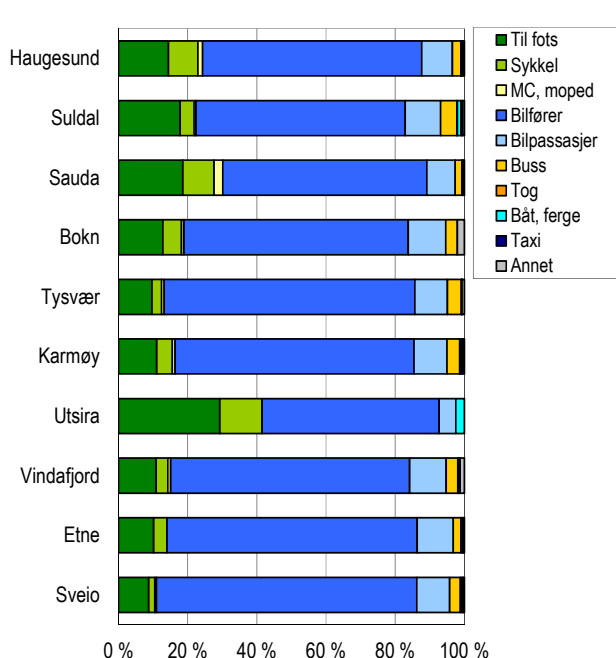


Figur 25: Gjennomsnittlig andel av befolkningen som går hele veien i løpet av en dag, bosted; Haugalandet 2011

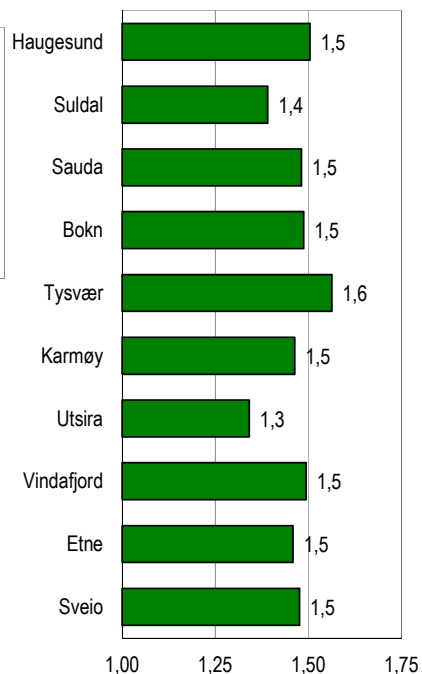
## 5.2 Reisemåte og geografi

### 5.2.1 Reisemiddelfordeling for bosatte i hver kommune

Vi ser at reisemiddelfordelingen for bosatte i de enkelte kommunene i all hovedsak følger det samme mønsteret som vi så i Figur 19. Bilfører er det dominerende alternativet, også for befolkningen på Utsira.



Figur 26: Reisemiddelfordeling for bosatte, kommuner; Haugalandet 2011

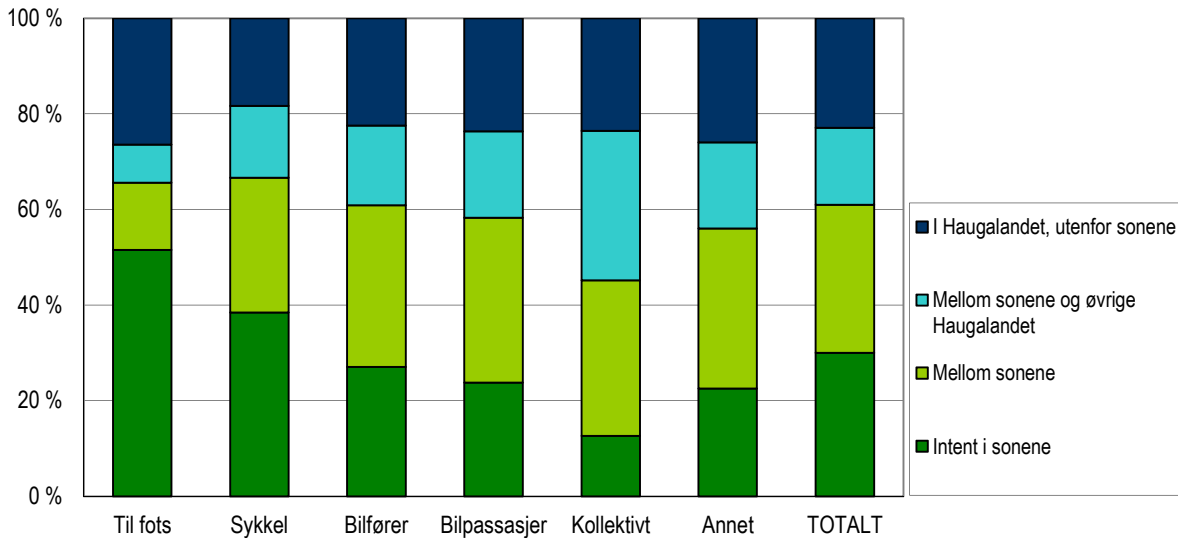


Figur 27: Gjennomsnittlig personbelegg for bilturer, kommuner; Haugalandet 2011

Separate figurer med reisemiddelfordeling for hver kommune er vist i Figur D-1 til Figur D-10.

## 5.2.2 Reisemønster mellom soner i sentrale områder

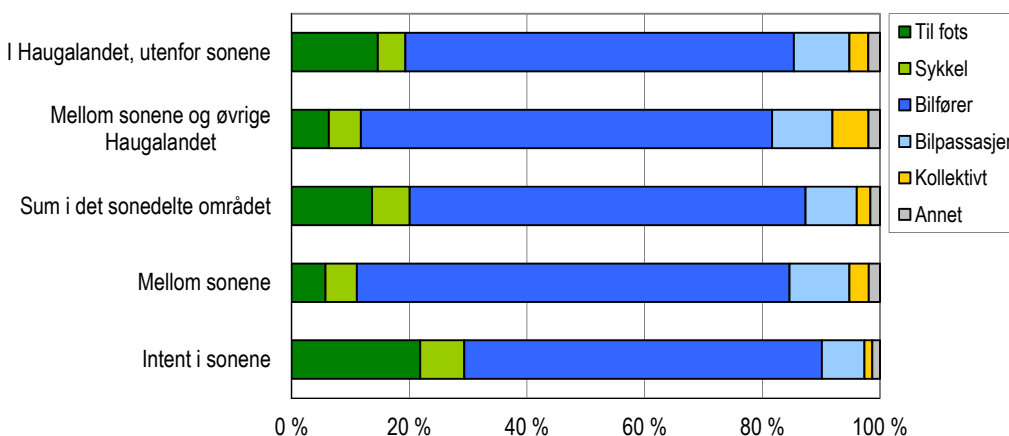
Reisemiddelfordelingen varierer for turer på ulike typer geografiske relasjoner. Vi har her laget en inndeling i hovedtyper relasjoner, basert på det geografiske reisemønsteret som ble presentert i delkapittel 4.4 for sentrale deler av Haugesund, Karmøy og Tysvær. Soneinndelingen er basert på de to inndelingene som er benyttet i flatekartene, se Figur 4 og Figur 5. Tallgrunnlag for resultatene er vist i Tabell D-11 til Tabell D-13.



Figur 28: Reisemåtenes fordeling på geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011

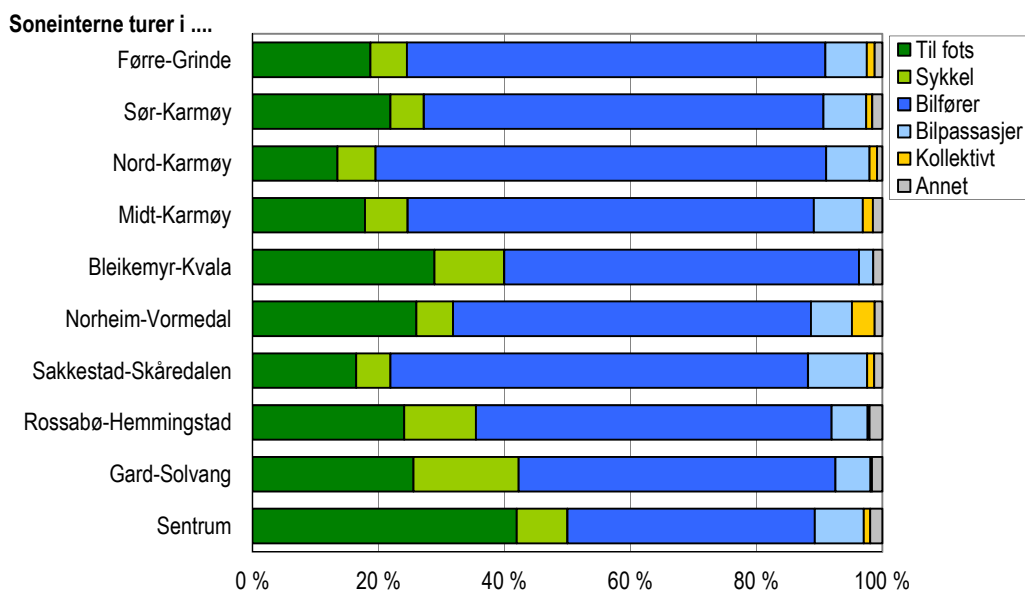
Figur 28 viser hvordan turene med de ulike reisemåtene fordeles seg på de ulike typene geografiske relasjoner. Turer *innen* (grønn del av søyle i figuren) og *mellom* (lys grønn) de sentrale sonene utgjør rundt 60 % av turene med alle reisemåtene, med unntak av kollektivtransport, der andelen ligger under 50 %. Som forventet er gangturene i hovedsak på korte relasjoner; turer internt i de sentrale sonene dominerer gangturene. Samtidig ser vi at disse relasjonene utgjør en relativt liten andel av kollektivturene. Turer mellom de sentrale sonene og det øvrige Haugalandet (lys blå) utgjør en større andel av kollektivturene enn for de andre reisemåtene.

Figur 29 belyser samme tema, men fra en annen vinkel; her ser vi på reisemiddelfordelingen for turene innenfor hver type geografisk relasjon.



Figur 29: Reisemiddelfordeling, typer geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011

Vi ser at bilførerturene dominerer for alle kategoriene turer, og aller mest for turer mellom sonene i Haugesund/Karmøy/Tysvær. Andel gangturene er betydelig for internturene i disse sonene, mens kollektivandelen er størst for turer mellom disse sonene og de øvrige områdene på Haugalandet.

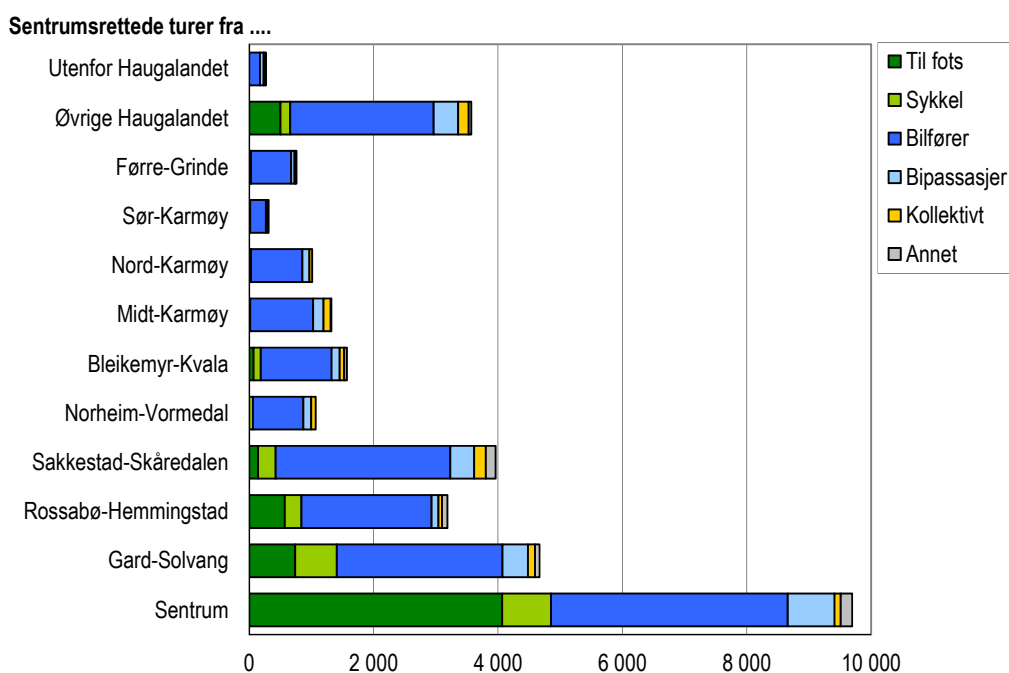


Figur 30: Reisemåter, turer internt i soner i Haugesund, Karmøy og Tysvær; Haugalandet 2011

Som vist i Figur 30, er det også variasjon i reisemiddelbruk internt i de ulike sonene. Andel gangturer er høyest i *Haugesund sentrum*, og lavest nord på Karmøy og i *Sakkestad-Skåredalen*. Mer detaljert informasjon om reisemiddelfordelingen for turer i og mellom sonene, er vist i Tabell D-49 til Tabell D-51.

### 5.2.3 Sentrumsrettede turer

Figur 31 viser antall sentrumsrettede turer fra ulike deler av Haugalandet, og hvordan disse er fordelt på hovedreisemåter. Det er naturlig at antall gangturer til sentrum er høyest for de områdene som ligger nærmest, dvs. Rossabø-Hemmingstad og Gard-Solvang, i tillegg til de turene som både starter og ender i sentrum. Vi ser også en relativt høy andel gangturer fra "øvrigt Haugalandet". Her inngår de delene av Haugesund kommune som faller utenfor de definerte sonene, og det er trolig turer fra disse områdene som trekker gang-andelen opp.

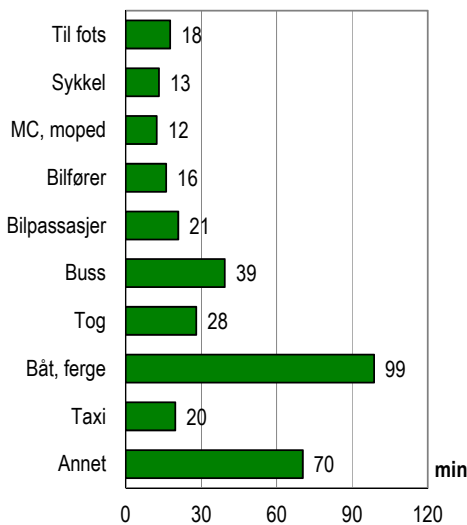


Figur 31: Antall turer og reisemåter, turer til Haugesund sentrum; Haugalandet 2011

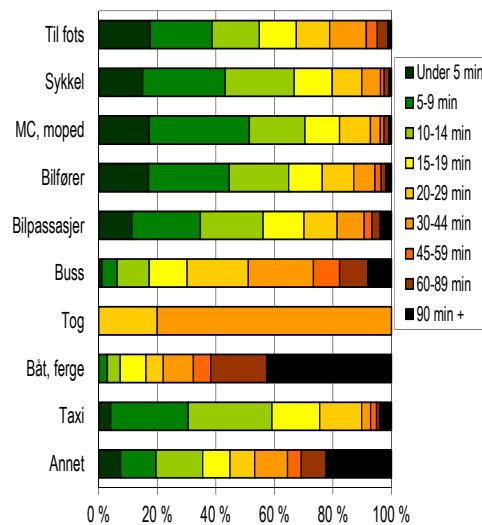
## 5.3 Reisetid

### 5.3.1 Reisetid per tur

Gjennomsnittlig reisetid per tur, dør-til-dør, er snaut 18 minutter (Tabell D-14). Turer der kollektivtransport er hovedreisemåte, bidrar til å trekke opp det totale snittet (Figur 32). Mens gjennomsnittlig reisetid med de ”private” transportalternativene (gange, sykkel, MC/moped, bilfører og bilpassasjer) varierer fra 12 minutter for turer med MC eller moped, til 21 minutter for bilpassasjerturer, er tilsvarende tidsbruk for bussturer på 39 minutter. Båt-/fergeturer tar i snitt vel halvannen time. Alle reisetidene er dør-til-dør tid, og inkluderer dermed som regel gangtid til og fra hovedtransportmiddel i hver ende av turen. Turer med inntil 15 minutters varighet utgjør fra 55 % til 67 % av turene med de private reisealternativene, men bare 17 % av bussturene (Figur 33 og Tabell D-14).

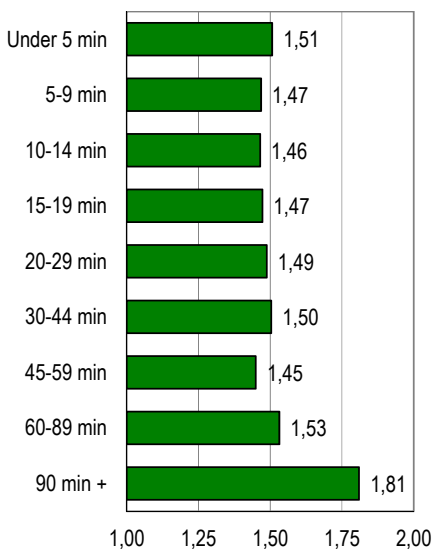


Figur 32: Gjennomsnittlig reisetid for hver reisemåte; Haugalandet 2011

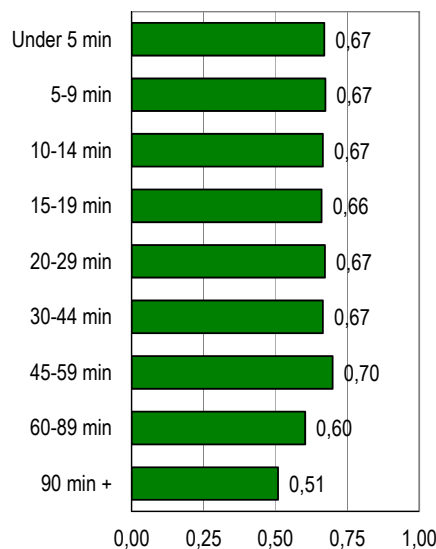


Figur 33: Reisetidsintervaller for hver reisemåte; Haugalandet 2011

Bilførerne ble bedt om å oppgi totalt antall personer i bilen, inkludert barn under 13 år som ellers ikke inngår i undersøkelsen. Disse opplysningene er benyttet for å beregne gjennomsnittlig personbelegg og andel bilførere som kjører uten passasjerer. Personbelegget er høyest for de lengste bilturene, og naturlig nok er andel bilførere som kjører uten passasjerer, lavest for disse turene (Figur 34 og Figur 35).



Figur 34: Gjennomsnittlig personbelegg for bilturer, reisetidsintervaller; Haugalandet 2011



Figur 35: Andel bilførere uten passasjerer, reisetidsintervaller; Haugalandet 2011



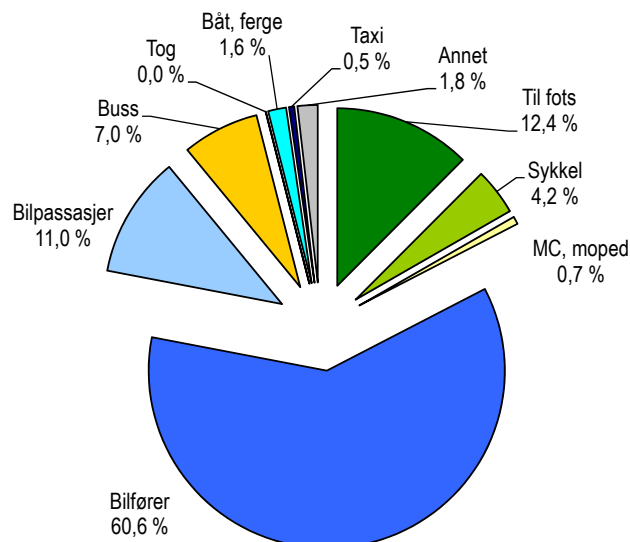
### 5.3.2 Samlet reisetid med de vanligste reisemåtene

I gjennomsnitt bruker befolkningen på Haugalandet vel én time per dag på å forflytte seg mellom ulike steder og gjøremål - se kapittel 4.3. I det følgende vil vi se på hvordan reisetiden fordeler seg på de ulike reisemåtene.

Bilførerturene utgjør 67 % av alle turene (Figur 19), men snaut 61 % av den samlede reisetida i løpet av dagen (Figur 36). Også sykkelturene utgjør en mindre andel av reisetida enn av turene, mens de kollektive transportmidlene buss og båt/ferge utgjør en større andel av reisetida enn av antall turer. Dette er en logisk følge av at reiser med disse transportalternativene har lengre reisetid enn de "private" alternativene, som kommentert i delkapitlet ovenfor.

Tabell D-9 gir detaljer knyttet til reisetid med de ulike transportmåtene, mens Figur 37 til Figur 41 viser geografiske variasjoner i gjennomsnittlig reisetid per person og dag for hver enkelt reisemåte.

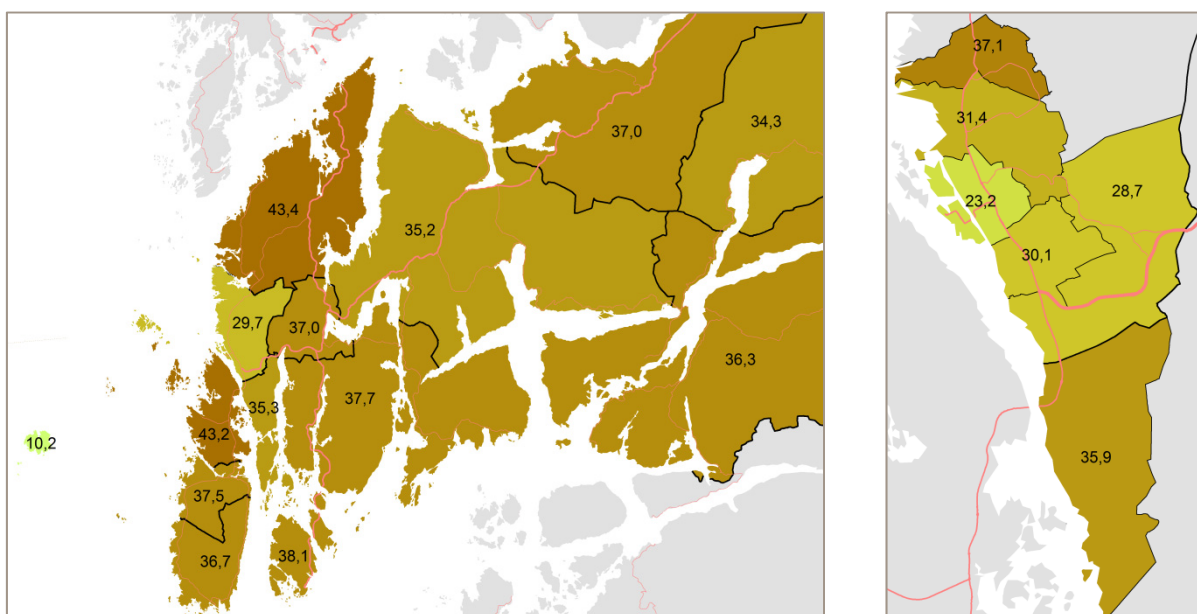
Variasjonene i samlet reisetid med de respektive reisemåtene mellom demografiske grupper og geografiske områder følger i hovedsak de mønstrene som ble kommentert for reisemiddelfordelingen i delkapittel 5.1, kombinert med konsekvensene av de ulikhetene i turvarighet som ble presentert ovenfor.



Figur 36: Reistidsfordeling på reisemåter; Haugalandet 2011

#### Bilfører:

Samlet sitter Haugalendingene bak rattet i 38 minutter daglig - mindre på lørdager (30 min) enn på virkedager (39 min).

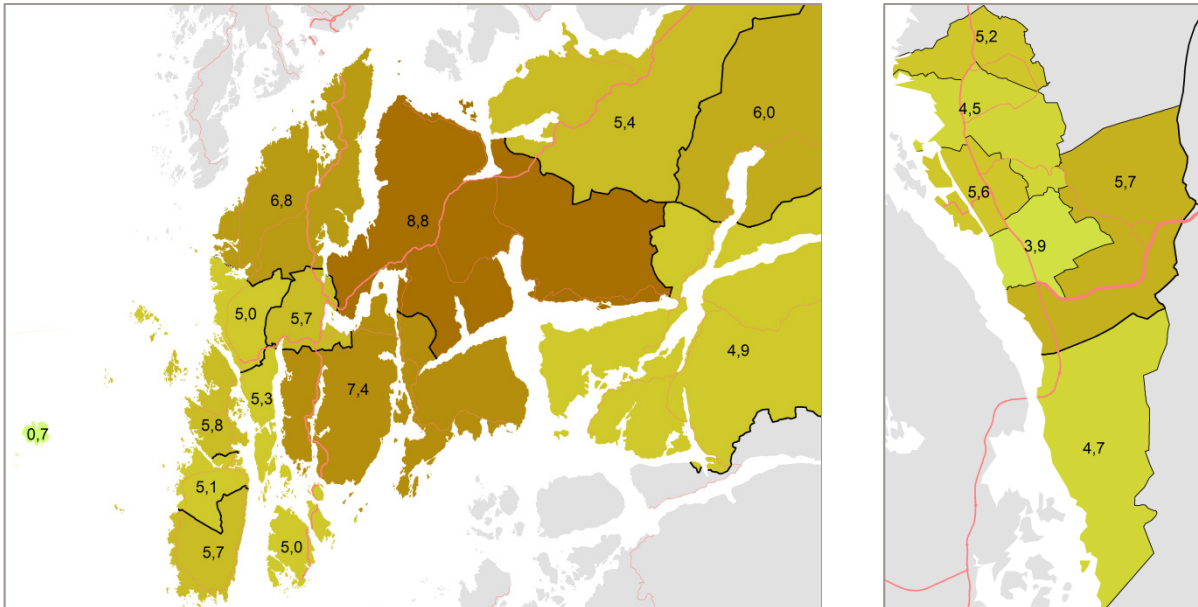


Figur 37: Gjennomsnittlig samlet reisetid per hverdag som bilfører, bosted; Haugalandet 2011

Fra Figur 37 ser vi at beboerne i Sveio og Nord-Karmøy trekker opp snittet for tidsbruk som bilfører, mens befolkningen i Haugesund, og da særlig de som bor i sentrum, trekker ned snittet. Det er ikke langt unna at befolkningen i Sveio bruker dobbelt så mye tid bak rattet, som de som bor i Haugesund sentrum.

### Bilpassasjer:

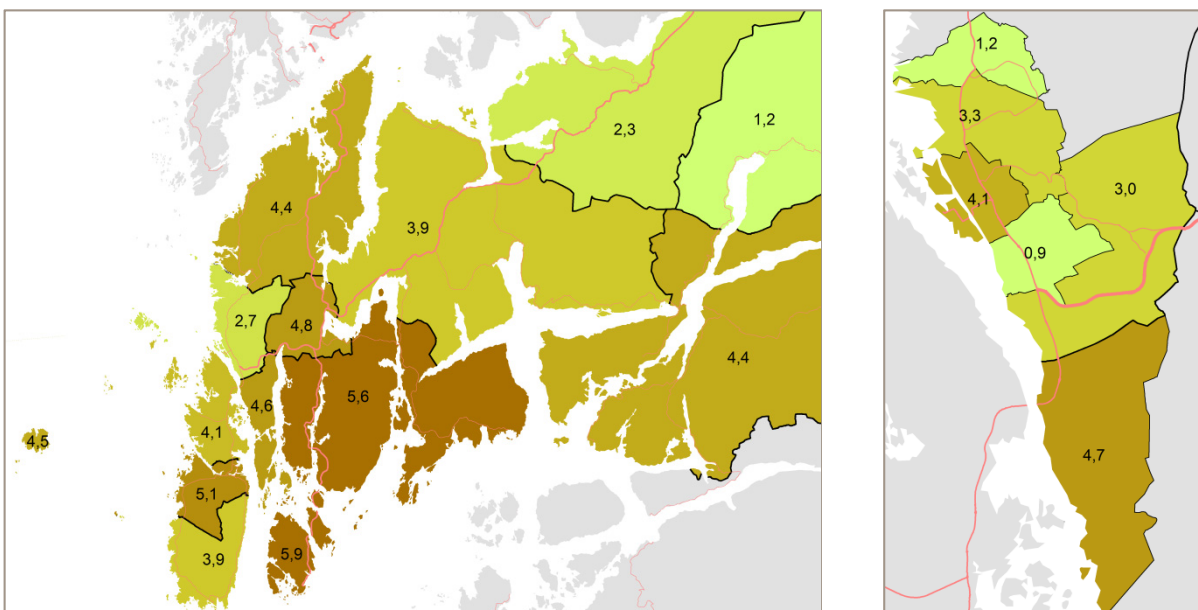
Tidsbruk som bilpassasjer er langt lavere; samlet snitt er syv minutter daglig - mer på lørdager (10 min) enn på virkedager (6 min). Som det går fram av Figur 38, er det lite variasjon mellom de ulike områdene mht. tidsbruk som bilpassasjer.



Figur 38: Gjennomsnittlig samlet reisetid per hverdag som bilpassasjer, bosted; Haugalandet 2011

### Kollektivtransport:

Tidsbruk som kollektivpassasjer er enda lavere; samlet benytter Haugalendingene kollektivtransport i fem minutter daglig, og omtrent like mye på lørdager og på virkedager. Målt i absolutte tall, er det beskjeden variasjon mellom bosatte i de ulike geografiske områdene (Figur 39); gjennomsnitt varierer mellom ett og seks minutter, og gjenspeiler i stor grad variasjonene i andel som benytter kollektivtransport (Figur 23).

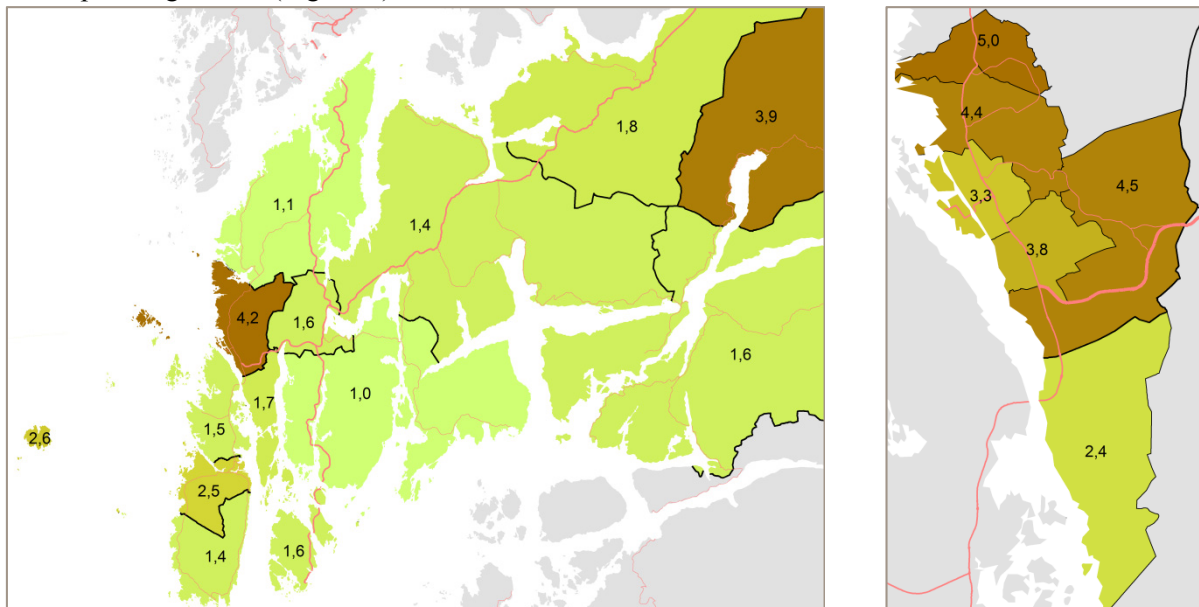


Figur 39: Gjennomsnittlig reisetid per hverdag med kollektivtransport, bosted; Haugalandet 2011



### Sykkel:

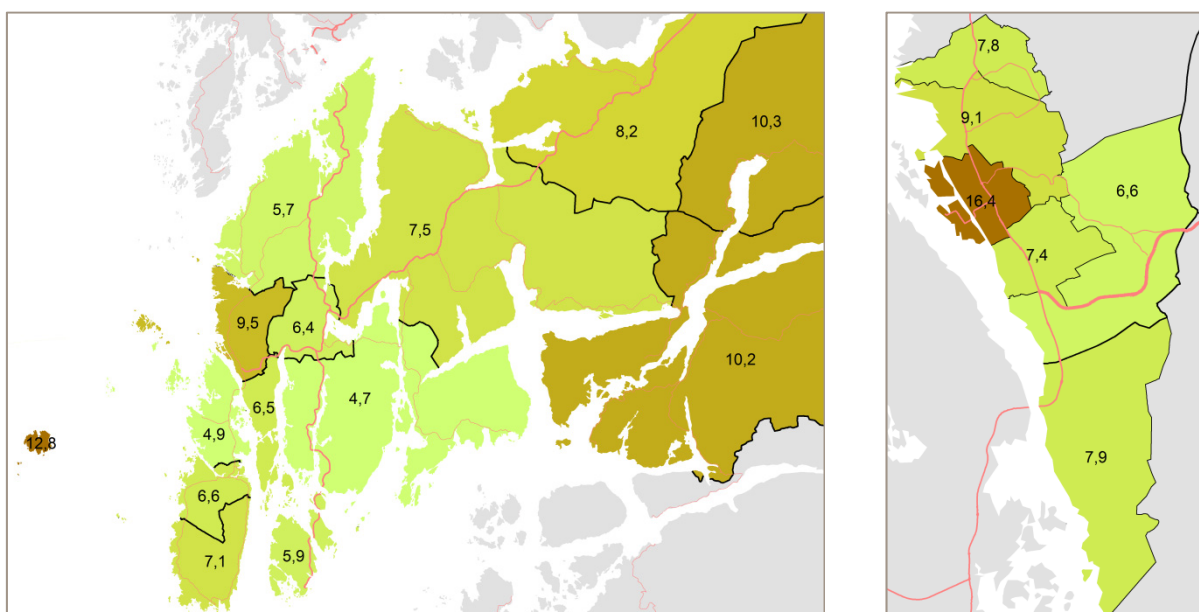
Sykkel ligger lavest i tidsbruk, bare vel to minutter i snitt per dag, og litt høyere på virkedager enn på lørdager. Befolkningen i Haugesund og Sauda bruker noe mer tid på sykkel enn de som er bosatt andre steder på Haugalandet (Figur 40).



Figur 40: Gjennomsnittlig reisetid per hverdag med sykkel, bosted; Haugalandet 2011

### Til fots:

Samlet bruker Haugalendingene snaut åtte minutter daglig på rene fotturer, og omtrent like mye på lørdager som på virkedager. Den geografiske variasjonen (Figur 41) er omtrent som den vi så i Figur 25; befolkningen i Haugesund sentrum og Utsira kommune bidrar til å trekke opp snittet; de som bor i sentrum går ca. dobbelt så mye som totalbefolkningen.

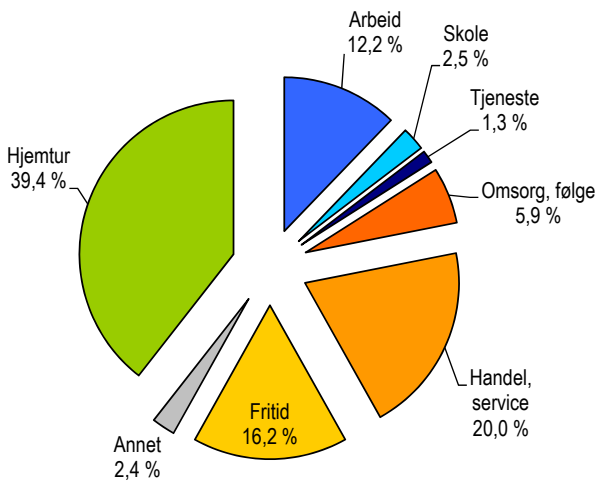


Figur 41: Gjennomsnittlig reisetid per hverdag til fots, bosted; Haugalandet 2011

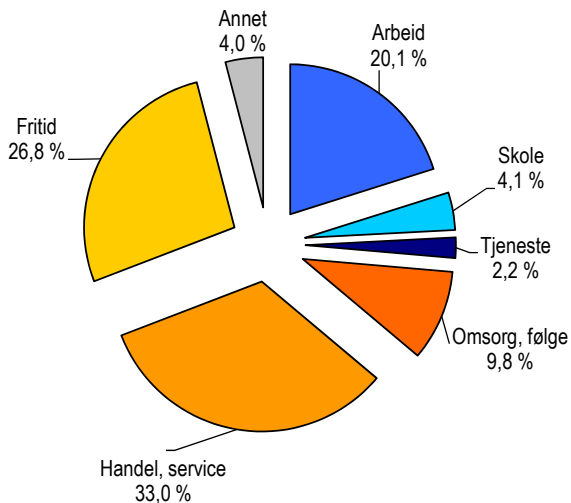
## 6 Reiseformål

I snitt representerer turer til arbeidsplass/skole/tjenestereise og fritid hver drøyt en firedel av reisemålene utenom hjemmet (Figur 43), mens handel/service utgjør en tredel av reisemålene. Ca. hver tiende tur har som formål å følge andre eller utføre omsorgsoppgaver utenfor hjemmet.

Nesten 40 % av alle turene har hjemmet som reisemål.

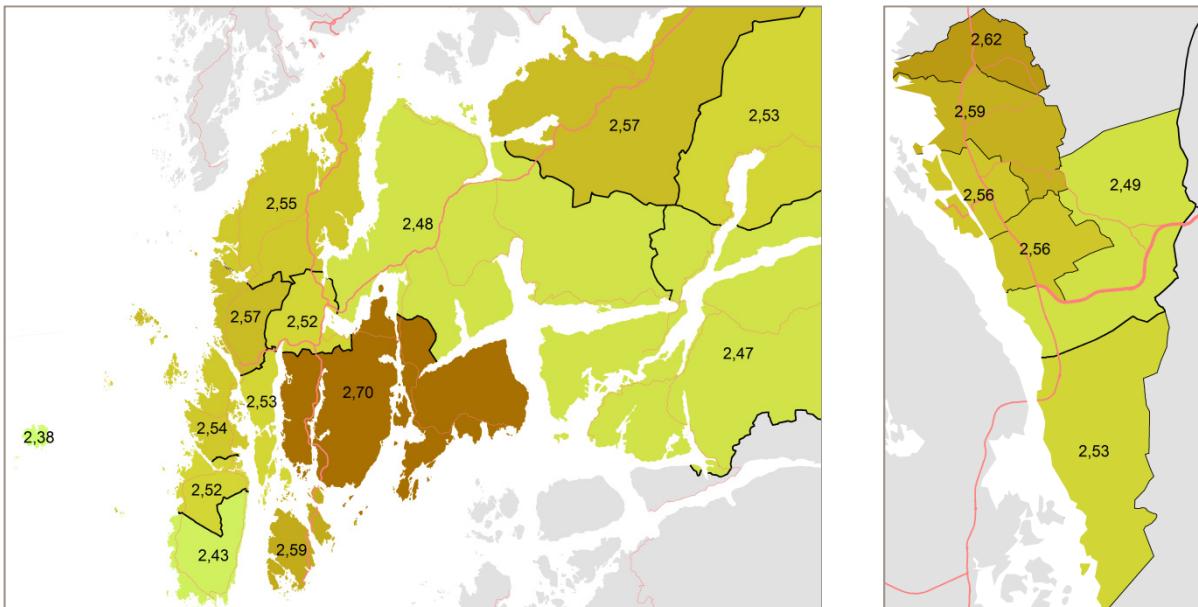


Figur 42: Reiseformål; Haugalandet 2011



Figur 43: Reiseformål utenom hjemturen; Haugalandet 2011

### 6.1 Kort om turkjeder



Figur 44: Gjennomsnittlig antall turer per turkjede, bosted; Haugalandet 2011

Det hyppigst forekommende reisemålet for turene beboerne på Haugalandet gjør, er deres eget hjem. Andel hjemturen sier noe om hvor komplekse de hjembaserte turkjedene er. En hjembasert turkjede er serien av påfølgende turer fra en drar hjemmefra, og til en kommer hjem igjen. De enkleste turkjedene er tur-returturene, med bare ett målpunkt utenfor hjemmet. Da utgjør hjemturene 50 % av alle enkeltturene. Jo mer

komplekse turkjedene er, jo lavere blir andel hjemturer. Det vil som regel være slik at økende kompleksitet i turkjedene indikerer økende krav til transportsystemet mht. fleksibilitet og punktlighet. Jo flere ulike reisemål som inngår i en turkjede, jo mindre sannsynlig blir derfor som regel bruk av kollektivtransport.

Samlet for Haugalandet er andel hjemturer 39,4 % (Figur 42), noe som gir et gjennomsnittlig antall enkeltturer per turkjede på 2,5. Som det går fram av Figur 44, var det ganske beskjeden geografisk variasjon i turkjedenes kompleksitet.

## 6.2 Antall turer per dag for de vanligste reisehensiktene

De tre ”store” reisehensiktene utenfor hjemmet er altså Arbeid, Handel/service og Fritid. Hvordan antall, andel og reisetid knyttet til disse reisehensiktene varierer mellom ulike demografiske grupper, er nærmere presentert i Tabell D-15 til Tabell D-23. I det følgende vil vi trekke fram noen få enkelttrekk knyttet til disse reisehensiktene.

### 6.2.1 Arbeid

I snitt gjør hver innbygger på Haugalandet 0,50 turer til arbeid per virkedag, og 0,09 på lørdager. Samlet snitt er 0,43 turer til arbeid per person og dag.

De yrkesaktive fikk to oppfølgingsspørsmål knyttet til omfanget av arbeidsreiser; antall dager per uke med reise til/fra jobb, og om de har mulighet til å jobbe hjemmefra:

- Gjennomsnittlig antall rapporterte arbeidsreiser per virkedag varierer på en logisk måte i henhold til oppgitt antall dager per uke de reiser til/fra jobb; jo flere arbeidsdager, jo høyere gjennomsnittlig antall turer til arbeid per dag..
- De som har muligheten til å jobbe hjemmefra, har noe færre reiser til arbeid, enn de som ikke har mulighet til å jobbe hjemmefra. Forskjellen er imidlertid marginal - antall turer til arbeid per dag er hhv. 0,65 og 0,67 for de to kategoriene yrkesaktive..

Vi finner alle de forventede sammenhengene mellom antall arbeidsreiser og alderskategorier, førerkort og tilgang til bil: Antallet øker med økende alder opp til aldersgruppene 35-54 år, og avtar deretter. Videre er gjennomsnittlig antall reiser til arbeid høyest for de som har førerkort og god tilgang til bil. Det er liten forskjell mellom kjønnene; antall turer til arbeid ligger på 0,44 for menn og 0,42 for kvinner.

Bokn kommune skiller seg noe ut, med 0,30 turer til arbeid per person og hverdag, mot 0,39-0,46 i de øvrige kommunene. Ettersom Bokn hadde færrest turer per person (kapittel 4.1), er dette imidlertid i tråd med det en kunne forvente, selv om andel turer til arbeid også ligger litt lavere i Bokn (16 %) enn i de øvrige kommunene (19-24 %).

For de yrkesaktive som drar til arbeid alle virkedager, utgjør turene til arbeid ca. en tredel av alle turene ut av hjemmet.

#### Turkjeder:

Arbeidsreisene inngår i turkjeder som i snitt består av 2,8 enkeltturer, hvorav den siste går til eget hjem. Vel halvparten (52 %) inngår i rene tur-retur-reiser mellom hjem og arbeidsplass, mens 27 % av turene til arbeid kombineres med én eller flere turer til innkjøp, 10 % inngår i turkjeder sammen med omsorgsoppgaver som å følge barn eller andre, og 7 % inngår i turkjeder sammen med turer til fritidsaktiviteter. Kombinasjoner av ulike reisehensikter i tillegg til arbeidsreisen, inngår i disse prosenttallene.

## 6.2.2 Handel/service

Antall turer til innkjøp og andre servicerelevante ærend ligger i gjennomsnitt på 0,70 per person og hverdag. Her ligger virkedagene bare ubetydelig høyere enn lørdagene; 0,71 mot 0,68 turer per dag. Disse turene utgjør imidlertid en større andel av reiseaktiviteten på lørdager enn på virkedager, med hhv. 40 % og 32 % av alle turer.

De hjemmearbeidende, trygdede og arbeidsledige ligger godt over snitt i antall slike turer (0,89 - 0,97), mens de under 18 år ligger lavt (0,31). Kvinner foretar flere innkjøps-/service-turer enn menn; hhv. 0,75 og 0,66 turer per person og hverdag. Selv om de ikke ligger spesielt høyt i antall innkjøps/serviceturer, representerer denne reisehensikten rundt halvparten av turene ut for alderspensjonister, og også for trygdede og hjemmearbeidende.

Gjennomsnittlig antall turer til handel/service er høyest blant dem som har samlet årlig husholdningsinntekt på kr 400 000-600 000 (0,85 turer/person/dag).

Ser vi på kommunene, finner vi at innbyggerne i Haugesund ligger høyest, med 0,78 turer til innkjøp/service per dag, mens kommunene Suldal og Vindafjord ligger i andre enden av skalaen, med 0,55 slike turer per person og dag.

Turer til handel og service utgjør en økende andel av turene med økende alder.

### Turkjeder:

Innkjøps- og servicereisene inngår i turkjeder som i snitt består av 3,0 enkeltturer. I underkant av halvparten (42 %) inngår i rene tur-retur-reiser mellom hjem og innkjøps- eller servicested, mens 17 % av turene til innkjøp/service kombineres med arbeidsreise, og 18 % inngår i turkjeder sammen med turer til fritidsaktiviteter. Igjen er det slik at kombinasjoner av ulike reisehensikter i tillegg til innkjøp/service, inngår i disse prosenttallene

## 6.2.3 Fritid

I snitt gjør hver innbygger på Haugalandet 0,57 turer til fritidsaktiviteter per hverdag, og lørdager ligger - ikke overraskende - høyere enn virkedager, med 0,73 mot 0,54 fritidsturer per person og dag.

De som ligger høyt i antall slike turer er personer under 25 år, og som er under utdanning. Antall slike turer avtar med økende alder opp til aldersgruppen 35-44 år. For personer mellom 18 og 44 år ser antall fritidsturer til å være i "motfase" med antall arbeids-, innkjøps- og omsorgsrelaterte turer. Dette indikerer at egne fritidsaktiviteter prioriteres ned etter hvert som andre forpliktelser og fellesoppgaver i husstanden øker i disse aldersgruppene.

### Turkjeder:

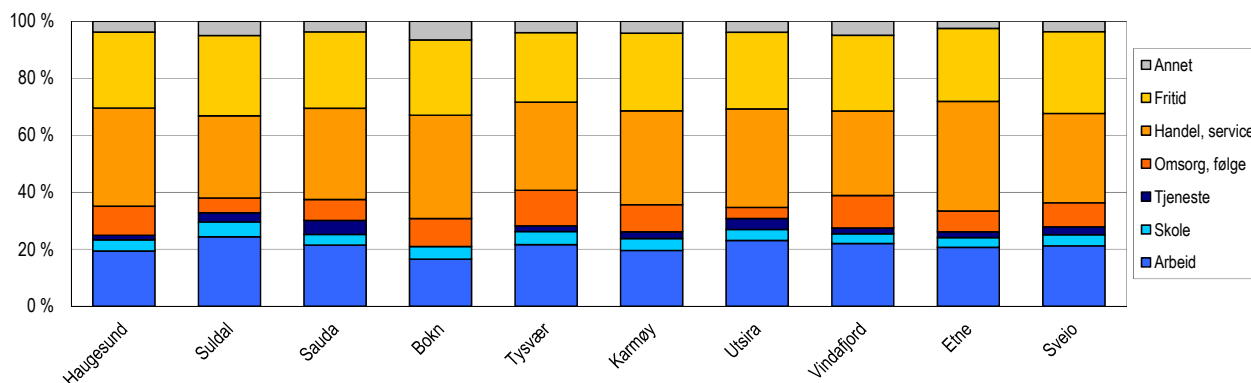
Fritidsreisene inngår i turkjeder som i snitt består av 2,7 enkeltturer. Nær to tredeler (60 %) inngår i rene tur-retur-reiser mellom hjem og fritidsaktivitet, mens 21 % inngår i turkjeder sammen med turer til innkjøp/service, og 5 % kombineres med arbeidsreise.

## 6.3 Reisehensikter og geografi

### 6.3.1 Reisehensikter for bosatte i hver kommune

Som det går fram av Figur 45 og Tabell D-18, følger befolkningen i de ulike kommunene stort sett det samme mønsteret mht. aktiviteter utenfor hjemmet, som vi så i Figur 43:

- Arbeid/tjeneste og skole/studier er formål for totalt 26 % av turene med reisemål utenfor hjemmet, og andelen varierer mellom 21 % i Bokn kommune, og 33 % i Suldal.
- Fritid, som samlet representerer 27 % av reiseformålene utenfor hjemmet, varierer i mindre grad, fra 24 % i Tysvær kommune til 29 % i Sveio.
- Handel/service, som utgjør den største kategorien turer, med en samlet andel på 33 %, viser noe større spredning, med 29 % i Suldal og 38 % i Etne kommune.

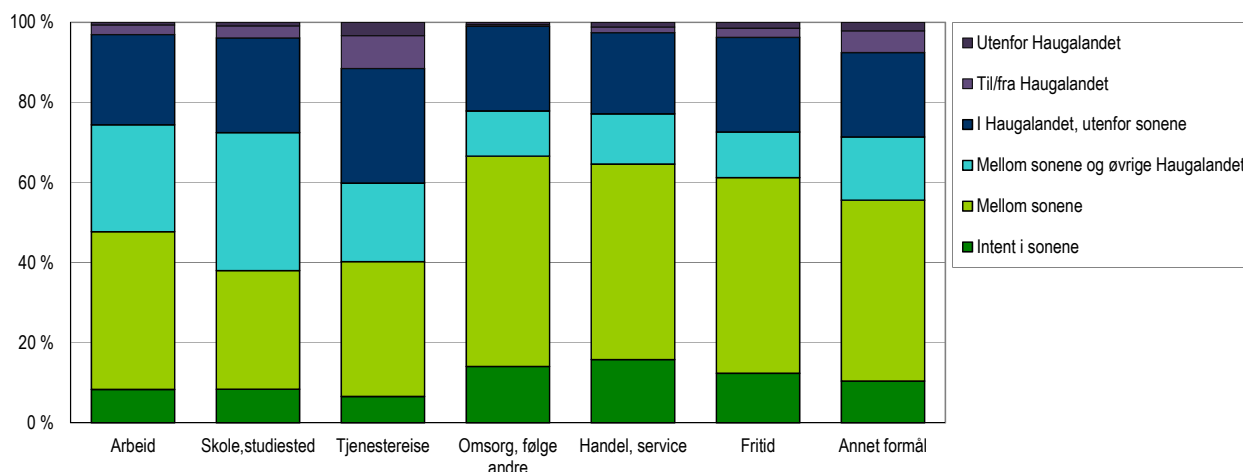


Figur 45: Reiseformål utenfor hjemmet for bosatte, kommuner; Haugalandet 2011

Separate figurer med turenes fordeling på reisehensikter utenfor hjemmet for bosatte i hver kommune, er vist i Figur D-11 til Figur D-20.

### 6.3.2 Reisemønster mellom soner i sentrale områder

I dette delkapitlet benyttes samme inndeling i hovedkategorier for geografiske relasjoner som i delkapittel 5.2, basert på det geografiske reisemønsteret som ble presentert i delkapittel 4.4 for sentrale deler av Haugesund, Karmøy og Tysvær. Soneinndelingen er basert på de to inndelingene som er benyttet i flatekartene, se Figur 4 og Figur 5. Tallgrunnet for resultatene presenteres i Tabell D-19 til Tabell D-22.

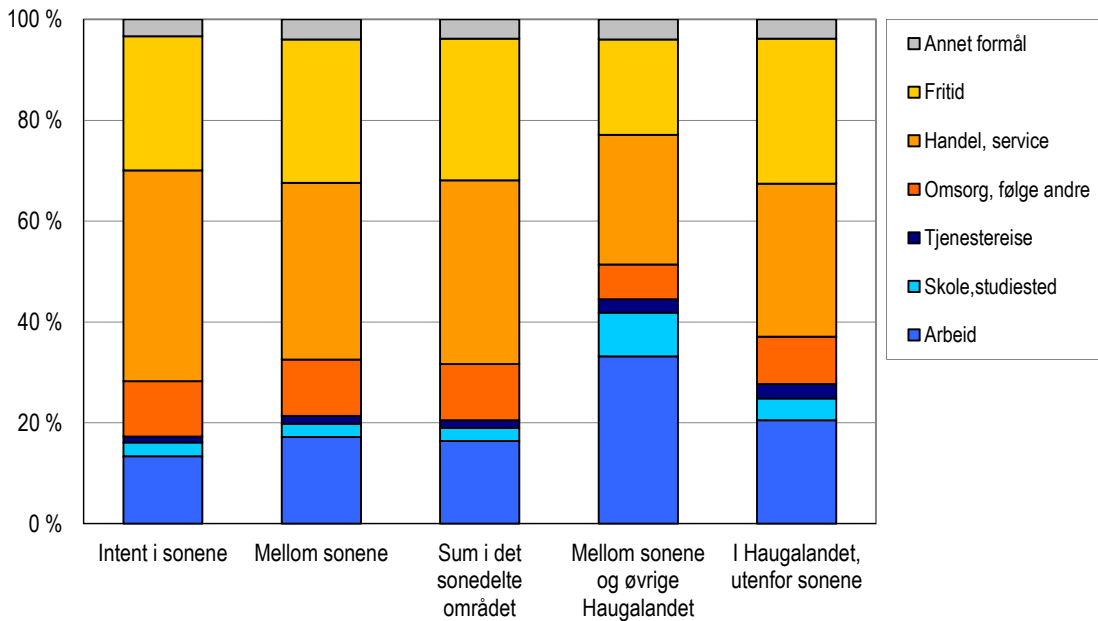


Figur 46: Reisehensiktens fordeling på geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011

Reisehensiktene har noen ulikheter mht. geografisk mønster (Figur 46). Det er særlig arbeids-, tjeneste- og skolereisene som skiller seg ut med lavere andel turer *innen* og *mellom* sonene i Haugesund/Karmøy/Tysvær (hhv. grønn/lys grønn del av søyle i figuren), enn det vi finner for de øvrige reisehensiktene (38-48 %), mens det er flere turer mellom disse områdene og det øvrige Haugalandet (lys blå del av søyle). Dette indikerer at det geografiske arbeids-/skole"markedet" har en større/annen utstrekning enn de øvrige reiseformålene. For de øvrige reisehensiktene utgjør turene i/mellom de sentrale sonene 56-67 % av alle turene. Vi ser også at andelen turer som krysser "grensen" til/fra Haugalandet er høyest for tjenestereisene.

Ettersom tjenestereisene utgjør en liten andel av den samlede reiseaktiviteten, er likevel det total antall tjenestereiser inn/ut av Haugalandet beskjedent.

Figur 29 belyser igjen det samme temaet, men viser hvordan turene innenfor hver type geografisk relasjon fordeler seg på reisehensiktene. Ettersom andel hjemturene er ganske lik for alle typene geografiske relasjoner (mellom 37 % og 41 %, se Tabell D-20), er hjemturene utelatt, og det fokuseres kun på reiseformål utenfor hjemmet.

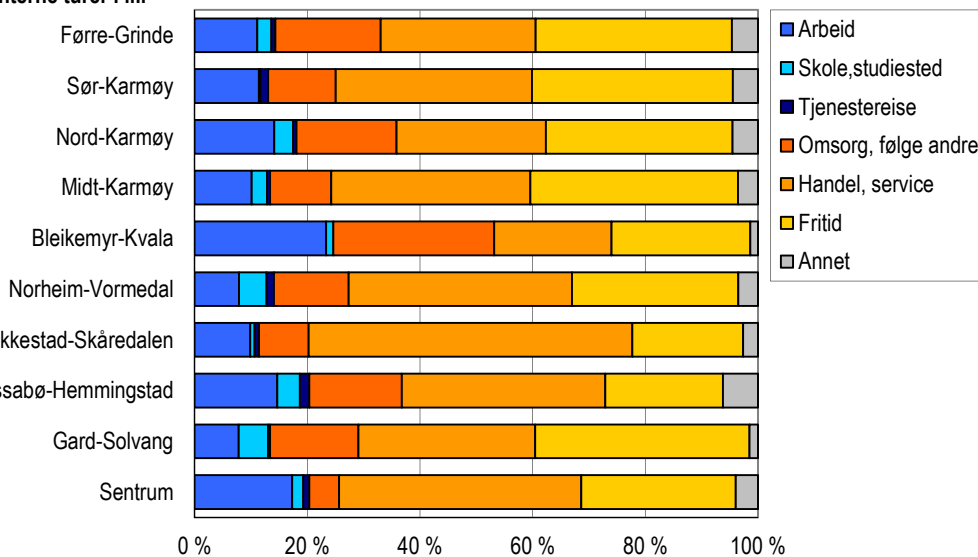


Figur 47: Reisehensiktsfordeling, typer geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011

Vi ser her at de arbeids-/skolerelaterte reisene utgjør en betydelig større andel av reiseaktiviteten mellom det sonedelte området og Haugalandet forøvrig, enn for de øvrige geografiske relasjonene.

Vi ser også at handel/service er den viktigste aktiviteten for de soneinterne turene. Dette er detaljert videre i Figur 48, som viser hvordan de interne turene i hver av sonene fordeler seg på ulike reisehensikter, og at handel/service varierer fra 21 % i Bleikemyr-Kvala til 57 % i Sakkestad-Skåredalen.

**Soneinterne turer i ....**

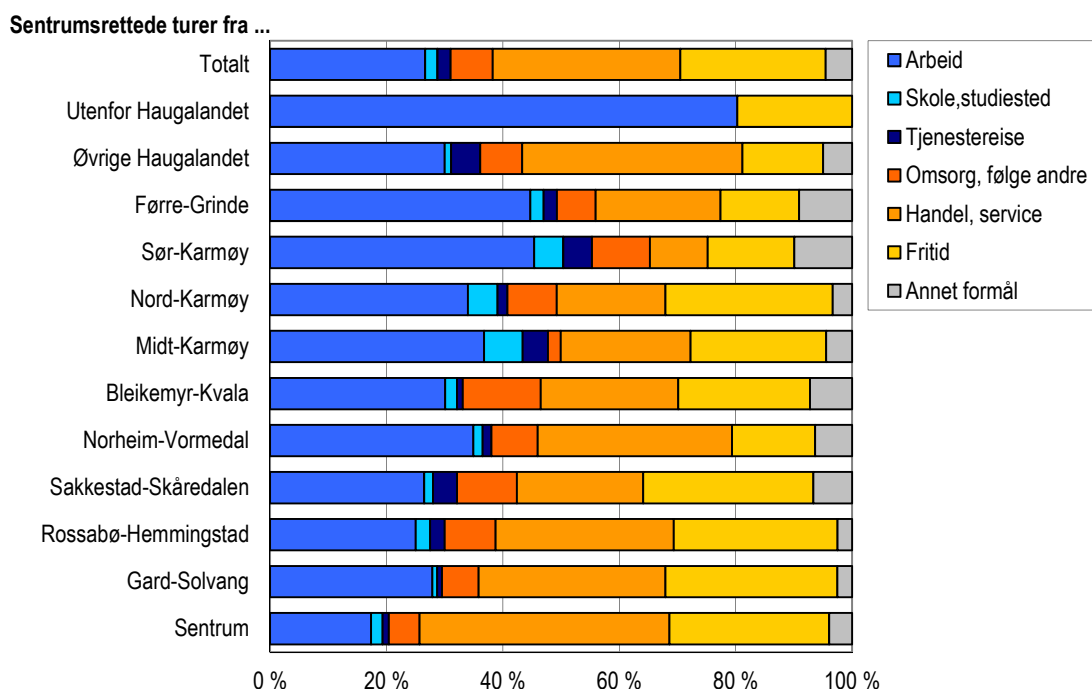


Figur 48: Reisehensikter, turer internt i soner i Haugesund, Karmøy og Tysvær; Haugalandet 2011

Mer detaljert informasjon om turenas fordeling på reisehensikter i og mellom sonene er vist i Tabell D-36 til Tabell D-43.

### 6.3.3 Sentrumsrettede turer

Turene med reisemål i sentrum fordeler seg i hovedsak på tre typer reisehensikter; arbeid (19 %), handel/service (23 %) og fritid (19 %). Disse turene utgjør hhv. 7 %, 12 % og 9 % av alle turene med de tre respektive reisehensiktene.



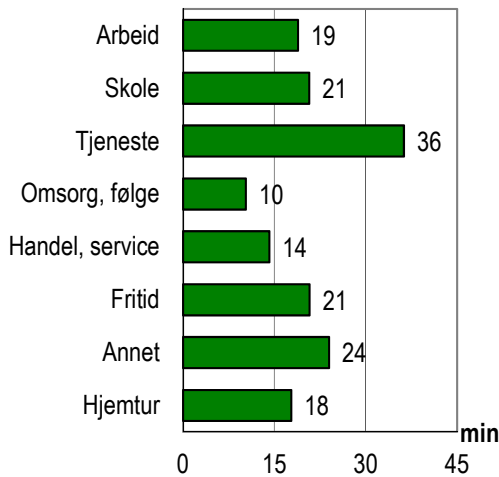
Figur 49: Reisehensikter, turer til Haugesund sentrum; Haugalandet 2011

Resultatene i Figur 49 viser at Haugesund sentrum tiltrekker seg arbeidskraft fra hele Haugalandet. De arbeidsrelaterte turene øker i andel med økende avstand til sentrum. Det betyr ikke at *antall* arbeidsturer øker med økende distanse, men heller at antall turer i forbindelse med andre typer reisehensikter reduseres mer enn arbeidsreisene. Resultatene tyder altså på at sentrum har et større geografisk nedslagsfelt som lokalisering av arbeidsplasser, enn som handelssenter. Dette er i samsvar de ulikhetene i geografisk reisemønster som framgår av Figur 46, der resultatene indikerer at det geografiske arbeidsmarkedet har en større/annen utstrekning enn f.eks. omlandet for innkjøp/service og fritidsaktiviteter.

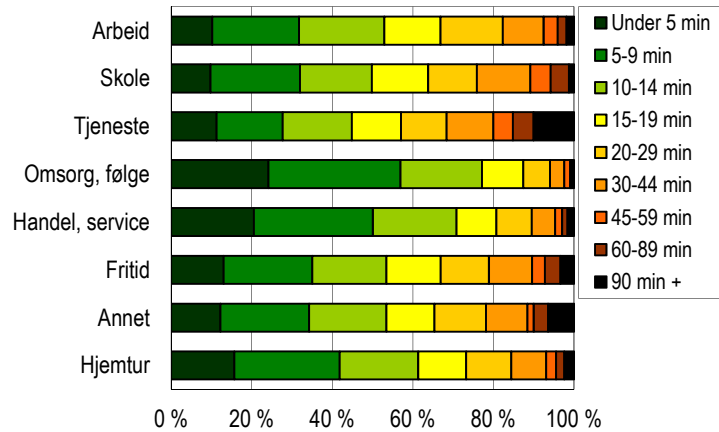
## 6.4 Reisetid

Samlet gjennomsnittlig reisetid per tur er snaut 18 minutter. Omsorg/følge- og handel/service-turene tar kortest tid. Om lag to tredeler av turene med disse formålene tar mindre enn 15 minutter (Figur 51 og Tabell D-25). Turene i forbindelse med de øvrige reisehensiktene er mer langvarige (Figur 50), og tilsvarende andeler for disse reisehensiktene ligger rundt 50 %. Tjenestereisene varer i snitt dobbelt så lenge som de øvrige turene. Dette er i tråd med det geografiske reisemønsteret for tjenestereisene, som hadde de høyeste andelen turer til/fra Haugalandet (se Figur 46).





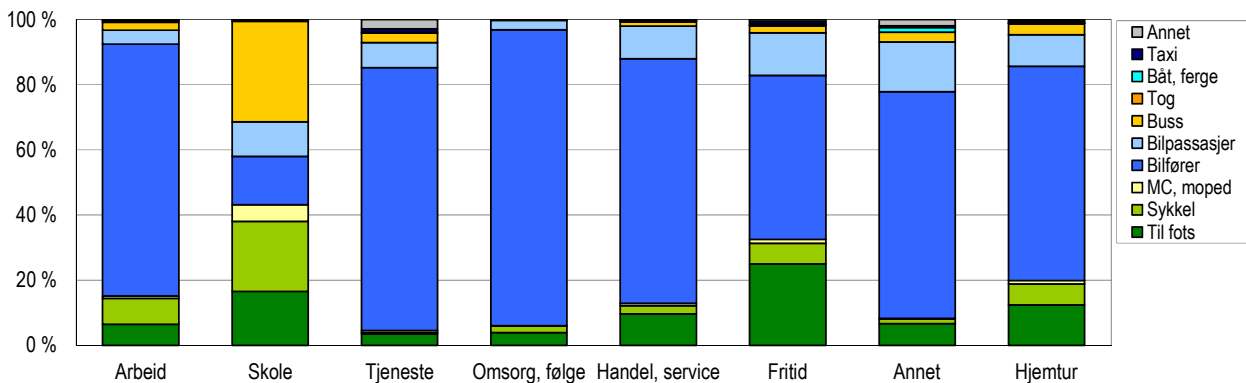
Figur 50: Gjennomsnittlig reisetid for hvert reiseformål; Haugalandet 2011



Figur 51: Reisetidsintervaller for hvert reiseformål; Haugalandet 2011

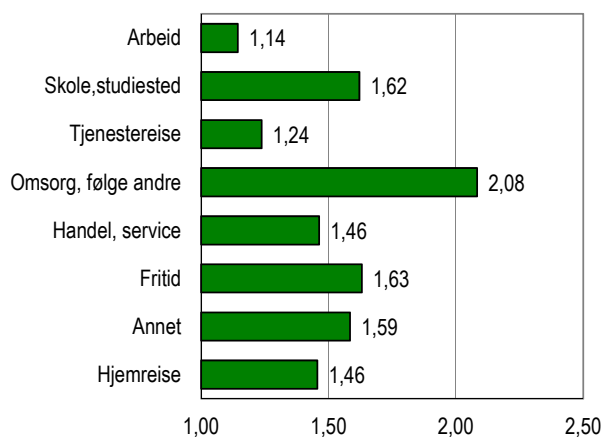
### 6.5 Valg av reisemåte, personbelegg i biler

Med unntak av turene til skole, er bilfører den vanligste reisemåten for alle reiseformålene. Denne reisemåten er særlig dominerende for omsorg-/følgeformålene og tjenestereisene (Figur 52 og Tabell D-26). For turene til skole, der mange av turene gjøres av personer som er for unge til å ha førerkort, står kollektivtransport for ca. en tredel av turene, og umotoriserte transportformer, for snaut fire av ti turer.

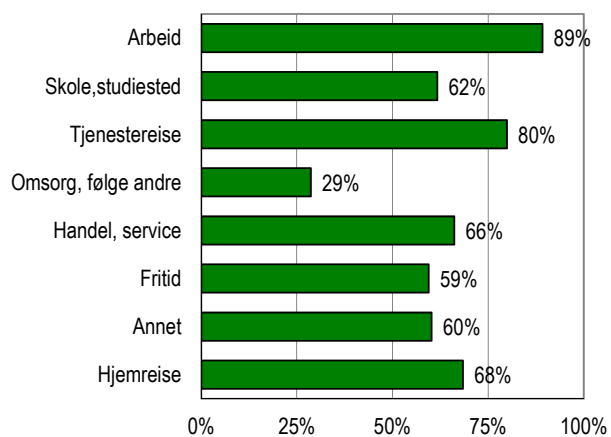


Figur 52: Reisemåter for hvert reiseformål; Haugalandet 2011

Igjen benyttes opplysninger fra bilførerne om totalt antall personer i bilen, inkludert barn under 13 år som ellers ikke inngår i undersøkelsen for å beregne gjennomsnittlig personbelegg og andel bilførere som kjører uten passasjerer. Ikke overraskende er personbelegg per bil høyest for omsorg-/følgeturer, og lavest for turer til og i arbeid (Figur 53). Andel av bilførerne som kjører alene uten passasjerer i bilen, er høyest for turer til arbeid (89 %) og lavest for turer i forbindelse med omsorgsoppgaver, inkludert det å følge andre (29 %).



Figur 53: Gjennomsnittlig personbelegg for bilturer, reiseformål; Haugalandet 2011

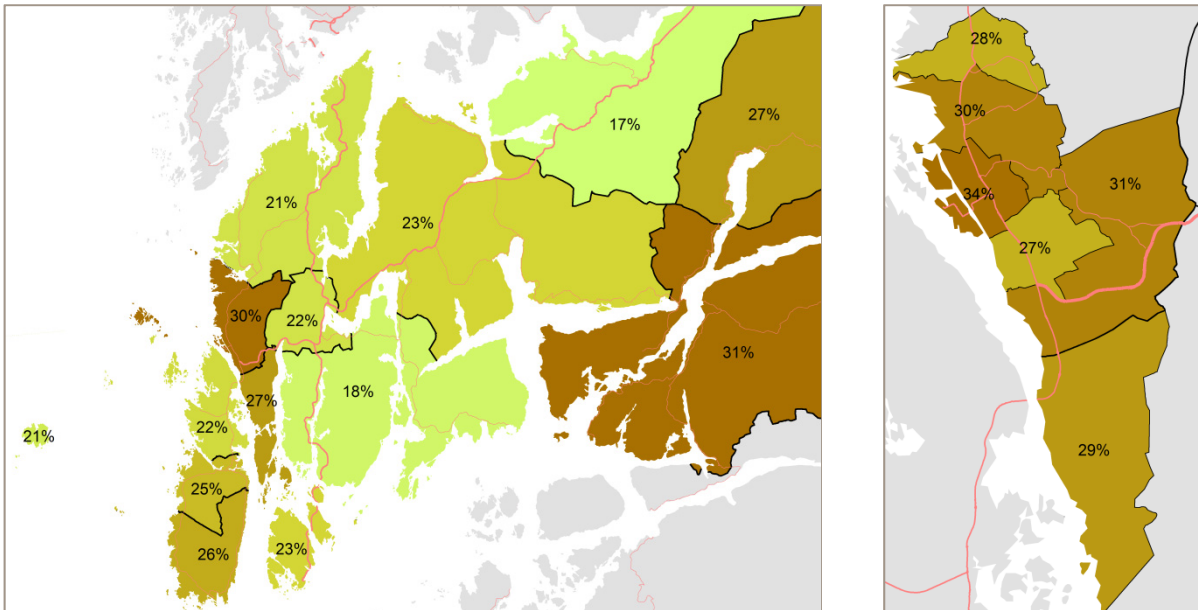


Figur 54: Andel bilførere uten passasjerer, reiseformål; Haugalandet 2011

## 7 Konkurransflater i lokaltrafikken

### 7.1 Variasjon i reisemiddelbruk

Jo mer varierte reisevaner en person har, jo større er trolig muligheten for å kunne påvirke reisemønsteret. Figur 55 og Tabell E-1 viser hvor stor andel av befolkningen på Haugalandet som benyttet mer enn én reisemåte på registreringsdagen i RVU 2011.



Figur 55: Andel av befolkningen som benyttet flere ulike transportalternativ, bosted; Haugalandet 2011

Samlet for Haugalandet benytter en firedel av befolkningen flere ulike reisemåter i løpet av en dag. Det er imidlertid en viss geografisk variasjon i denne andelen, og på kommunenivå ligger Haugesund og Suldal høyest, med hhv. 30 og 31 %, mens Etne ligger i andre enden av skalaen - der er det kun 17 % av befolkningen som veksler mellom ulike reisemåter i løpet av dagen. På mer detaljert sonenivå ser vi fra Figur 55 at de som bor i Haugesund sentrum tilsynelatende er mest fleksible mht. reisemiddelbruk.

Andel som varierer reisemiddelbruken i løpet av dagen, avtar med økende alder, fra 51 % blant dem under 18 år, til 17 % i aldersgruppen 67 år og mer, og kvinner ser ut til å være noe mer fleksible enn menn når det gjelder variasjon i reisemiddelbruk.

I denne gruppen trafikanter er andel med rabattkort for kollektivtransport, litt høyere enn gjennomsnittet i befolkningen (20 % mot totalt 17 %).

#### 7.1.1 "Rene bilførere"

Den trafikantgruppen det gjerne er størst ønske om å påvirke til endret reiseatferd, er bilførerne. Figur 56 og Tabell E-1 viser hvor stor andel av befolkningen som kun kjører bil selv, og ikke benytter andre reisemåter en gjennomsnittlig virkedag. Samlet for Haugalandet utgjør de 49 % av befolkningen.

Andelen som ikke benytter andre reisemåter enn bil som fører i løpet av dagen, er spesielt høy blant:

- menn
- aldersgruppene 25-54 år
- yrkesaktive
- de som alltid har tilgang til bil



Andelen som *ikke benytter andre reisemåter enn å gå* i løpet av dagen, er spesielt høy blant:

- arbeidsledige
- dem som aldri har tilgang til bil (ikke førerkort, og ikke bil i husstanden)
- enslige

I denne trafikantergruppen ligger den samlede husstandsinntekten godt under gjennomsnittet (kr 553 000 mot kr 746 000) På kommunenivå ligger andel "rene fotgjengere" høyest i Utsira kommune (23 %), mens andelen i de øvrige regionene ligger på 4 % - 10 %. Igjen skiller også Haugesund sentrum seg ut fra de øvrige områdene med spesielt høy andel "rene fotgjengere" (14 %).

### 7.1.3 "Rene kollektivtrafikanter"

Kun to prosent av befolkningen på Haugalandet er "rene kollektivtrafikanter".

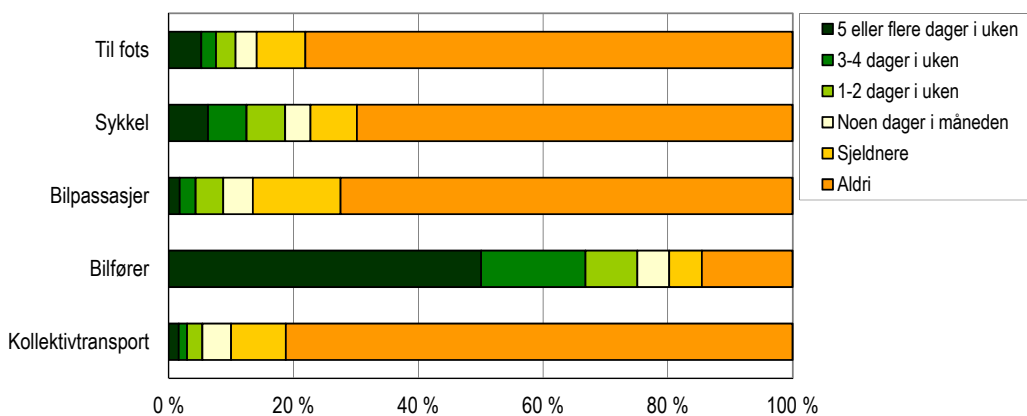
Andelen som *ikke benytter andre reisemåter enn kollektivtransport* i løpet av dagen, er spesielt høy blant:

- aldersgruppen 13-17 år
- elever/studenter
- de som ikke har førerkort og eller tilgang til bil

I denne trafikantergruppen har 56 % rabattkort for kollektivtransport, mens 62 % har førerkort for bil. Til sammenligning er de tilsvarende gjennomsnittandelene for hele befolkningen på hhv. 17 % og 93 %. Den samlede husstandsinntekten ligger noe under gjennomsnittet (kr 688 000 mot kr 746 000).

## 7.2 Bruk av transportalternativene i arbeidsreisen

I det følgende presenteres kort resultater fra spørsmål der de yrkesaktive deltakerne i RVU 2011 ble bedt om å angi hvor ofte de benyttet transportalternativene bilfører, bilpassasjer, kollektivtransport, sykkel og gange (hele veien) til arbeidsreisen. Disse resultatene kan gi nyttig informasjon om hvor det finnes konkurranseflater mellom transportalternativene, og hvor det evt. ikke finnes konkurranse.



Figur 58: Bruk av reisemåter for arbeidsreisen; Haugalandet 2011

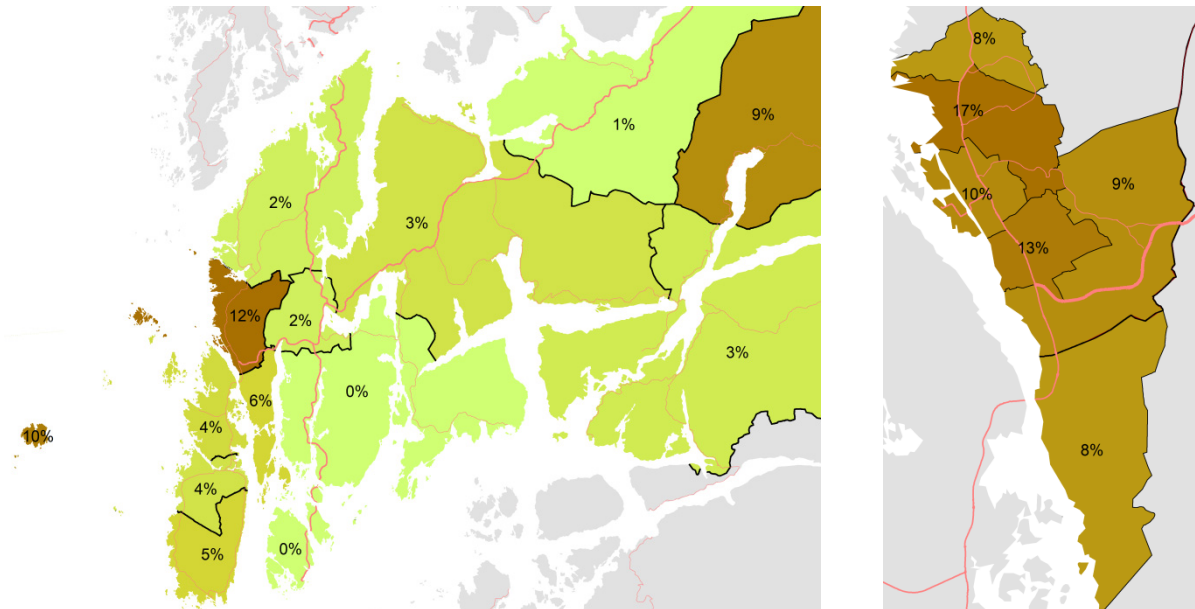
Som vist i Figur 58, er bilføreralternativet i en særstilling hva angår bruk til arbeidsreisen på Haugalandet. I alt er sier 65 % av de yrkesaktive, at de benytter ett av alternativene til arbeid fem eller flere dager per uke, i det følgende omtalt som "daglige brukere". Av disse utgjør bilførerne en klar majoritet. I det følgende skal vi se nærmere på de daglige brukerne av de ulike transportalternativene.





### 7.2.3 Sykkel

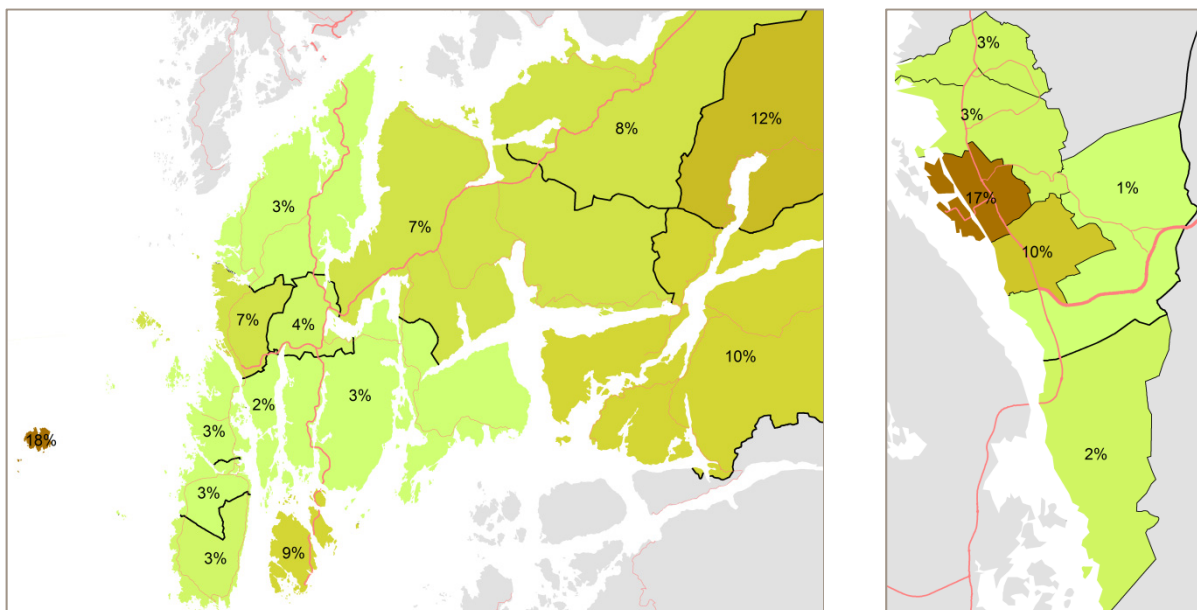
Andel daglige sykkelbrukere for arbeidsreisen ligger på 6 % for hele Haugalandet. Andelen er høyest i Haugesund og Utsira (12-13 %).. Andel som aldri sykler til arbeid, ligger på 69 % for hele området. Flere detaljerte resultater knyttet til sykkelbruk er vist i Tabell E-5.



Figur 61: Andel yrkesaktive bosatte som daglig sykler til arbeid, bosted; Haugalandet 2011

### 7.2.4 Til fots

Andel av befolkningen som går til fots hele veien til arbeid hver dag, ligger på 5 % totalt (Tabell E-6). På kommunenivå varierer andelen mellom 3 % (Tysvær, Karmøy og Sveio kommuner) og 10-12 % i Suldal og Sauda, mens Utsira igjen skiller seg betydelig ut - der er det en firedel av de yrkesaktive som går til arbeid hver dag. Fra Figur 62 ser vi at de yrkesaktive bosatt i Haugesund sentrum bidrar til å trekke opp snittet for denne kommunen.



Figur 62: Andel yrkesaktive bosatte som daglig går hele veien til arbeid, bosted; Haugalandet 2011



### 7.3 Konkurransesflater mot bilfører og kollektivtransport

Som nevnt ovenfor, sier 65 % av de yrkesaktive at de benytter samme reisemåte til arbeid hver dag. Det er altså 35 % som i større eller mindre grad varierer mellom ulike reisemåter i løpet av en vanlig arbeidsuke. Disse representerer et potensiale for større endringer i reisemiddelbruken. Ved å studere nærmere hvilke svarkombinasjoner deltakerne har gitt på spørsmålene om hvor ofte de benytter de ulike reisemåtene, kan en få innblikk i ”konkurransen” mellom de ulike alternativene, og hva som kan være relevante alternative reisemåter for ulike trafikantgrupper. Sammenholdt med resultatene som er presentert med geografisk variasjon både tidligere i dette kapitlet og forøvrig i rapporten, kan disse forholdene si noe om hvor på Haugalandet det kan være størst potensiale for å kunne påvirke reisemønsteret ved hjelp av egnede tiltak.

#### 7.3.1 Konkurransen mellom bilfører og øvrige reisemåter

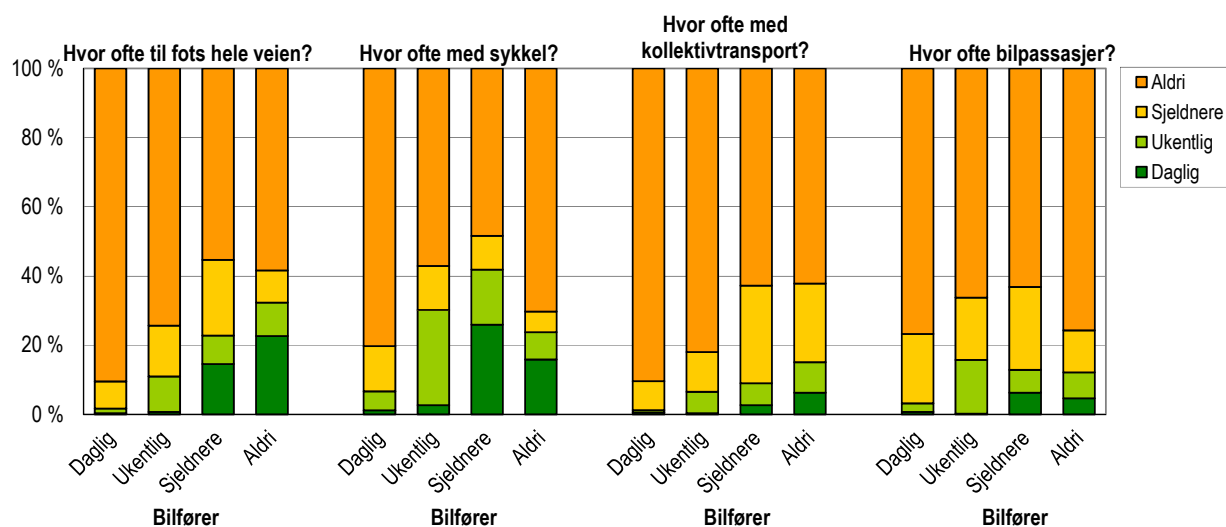
Vi har tidligere sett at bilfører er det vanligste transportalternativet for arbeidsreisen på Haugalandet (kapittel 6.5). Figur 63 og Tabell E-7 viser hva deltakere med ulik bilførerhyppighet svarte på spørsmål om hvor ofte de gikk, syklet, benyttet kollektivtransport eller var passasjer med andre. Her er de detaljerte frekvenskategoriene (vist i Figur 58) slått sammen slik:

- Daglig = 5 eller flere dager i uken
- Ukentlig = 1 - 4 dager i uken
- Sjeldnere = Noen dager i måneden eller sjeldnere

Figuren er dessverre ikke umiddelbart lett tilgjengelig, derfor anbefales det i tillegg å studere Tabell E-7, som figuren er basert på. Vi ser at bruken av de øvrige transportalternativene naturlig nok øker med avtagende bilfører-frekvens, og at å gå eller sykle ser ut til å være foretrukne alternativer til det å kjøre bil selv til arbeid.

Andel som har svart at de benytter noen av de andre reisemåtene i noen særlig grad er – ikke overraskende – gjennomgående lavest blant de *daglige* bilførerne (første kolonne i hver gruppe). Dette er en indikasjon på at denne trafikantgruppen kan være vanskeligere å påvirke i retning av endret reisemiddelbruk, enn de som ikke benytter bil fullt så ofte. Resultatene indikerer at for de daglige bilførerne er det å sykle eller å sitte på med andre de mest relevante transportalternativene, men at dette skjer relativt sjeldent.

Av dem som er bilfører *Ukentlig*, er det fortsatt en beskjeden andel som oppgir at de benytter noen av de øvrige reisemåtene så ofte som ukentlig. Det vanligste alternativet for denne gruppen er sykkel - ca. 30 % sykler daglig eller ukentlig til arbeid.



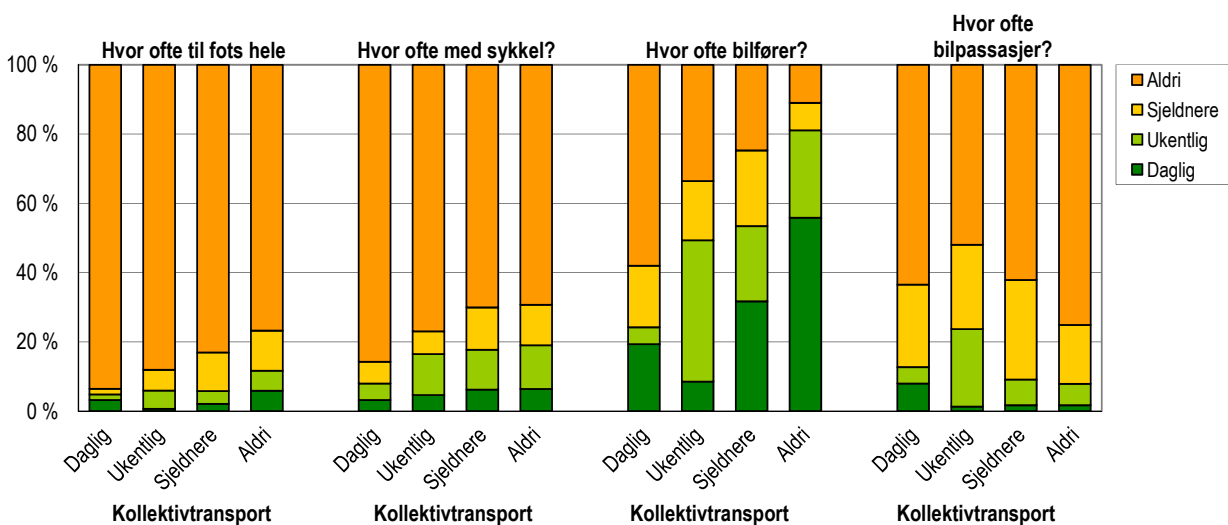
Figur 63: Bruk av bilføreralternativet til arbeid, sammenholdt med gange, sykkel, kollektivtransport og bilpassasjer; Haugalandet 2011

### 7.3.2 Konkurransen mellom kollektivtransport og øvrige reisemåter

Figur 64 og Tabell E-8 viser hva deltakere med ulike kollektivtransporthyppighet svarte på spørsmål om hvor ofte de gikk, syklet, kjørte bil selv eller var passasjer med andre. Også her anbefales det å studere tabellen for å lette forståelsen av figuren.

Resultatene indikerer at bilfører er det mest relevante alternativet for arbeidsreisen, mens bilpassasjer, sykkel og fotgjengeralternativene benyttes i liten grad.

Selv om bruken av kollektivtransport avtar, finner vi bare en beskjeden økning i bruken av fotgjenger- og sykkelalternativene - det er mellom bilfører og kollektivtransport det er noen konkurranseflate av betydning. Det å sitte på med andre til arbeid, later primært til å være et aktuelt alternativ for dem som benytter kollektivtransport mest.



Figur 64: Bruk av kollektivtransport til arbeid, sammenholdt med gange, sykkel, bilfører og bilpassasjer; Haugalandet 2011

### 7.4 Valg av transportalternativ for arbeidsreisen - årsaker og muligheter

Avhengig av hva de svarte på spørsmålene om hvor ofte de benyttet ulike transportalternativ for arbeidsreisen, fikk deltakerne tilleggsspørsmål for å belyse årsaker til reisemiddelvalget, og hvilke forhold som evt. kunne gi økt bruk av kollektivtransport og sykkel. Det var mulighet for å angi flere svar på alle disse spørsmålene.

I de følgende avsnittene presenteres svarene fra disse spørsmålene i form av figurer. Tallmaterialet bak er gjengitt i Tabell E-9 til Tabell E-13

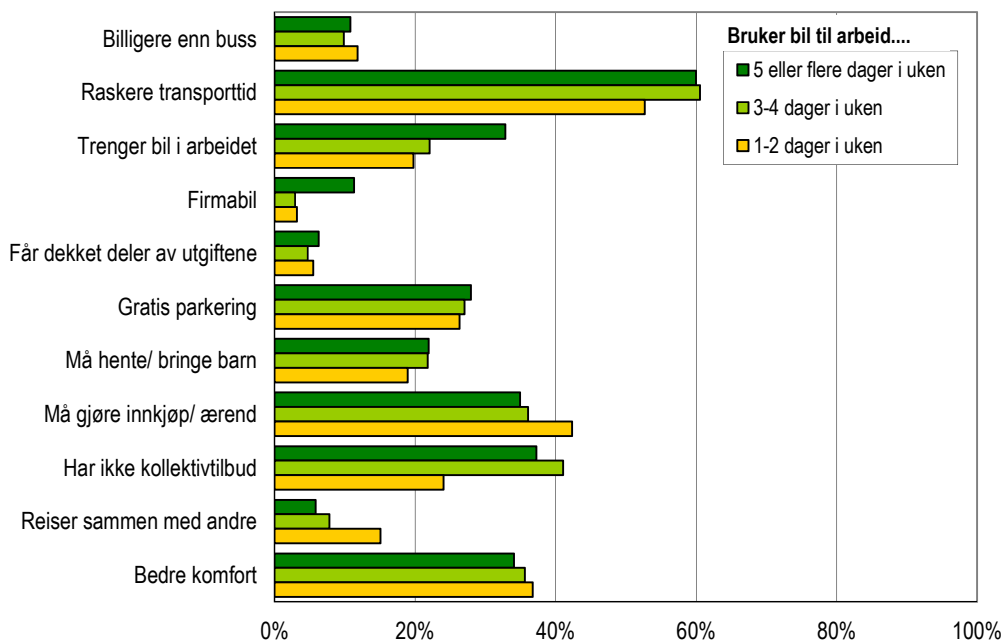
Svarene kan deles inn i noen hovedkategorier:

- Konkurransforhold for kollektivtransport i form av pris, reisetid og tilgjengelighet (antall avganger, antall stopp/ekspressruter, avstand til busstopp, tverrforbindelser/ruter på relevant relasjon)
- Kvalitative egenskaper ved transportalternativene, som mosjon (sykkel), miljøhensyn (sykkel og kollektivtransport), komfort, mulighet for sitteplass, mulighet for avslapping (kollektivtransport)
- Private forhold som ikke påvirkes av transportrelaterte tiltak, så som behov for bil i arbeid eller i privat sammenheng, og vedkommendes tilgang til bil
- Parkeringsmuligheter ved arbeidsplass og/eller holdeplass/kollektivterminal

### 7.4.1 Årsaker til bruk av bil

De som svarte at de kjørte bil til arbeid én eller flere dager i uken, ble spurt om hvilke forhold som hadde betydning for at vedkommende kjørte bil (Figur 65 og Tabell E-9).

De viktigste forholdene knyttet til konkurranseforhold, ser ut til å være at *reisetid med bil* er kortere, og at de opplever at de ikke har et konkurransedyktig *kollektivtransporttilbud*. Disse forholdene er viktigst for dem som bruker bil oftest. *Gratis parkering* spiller også en rolle i konkurranseforholdet mot alternative reisemåter.

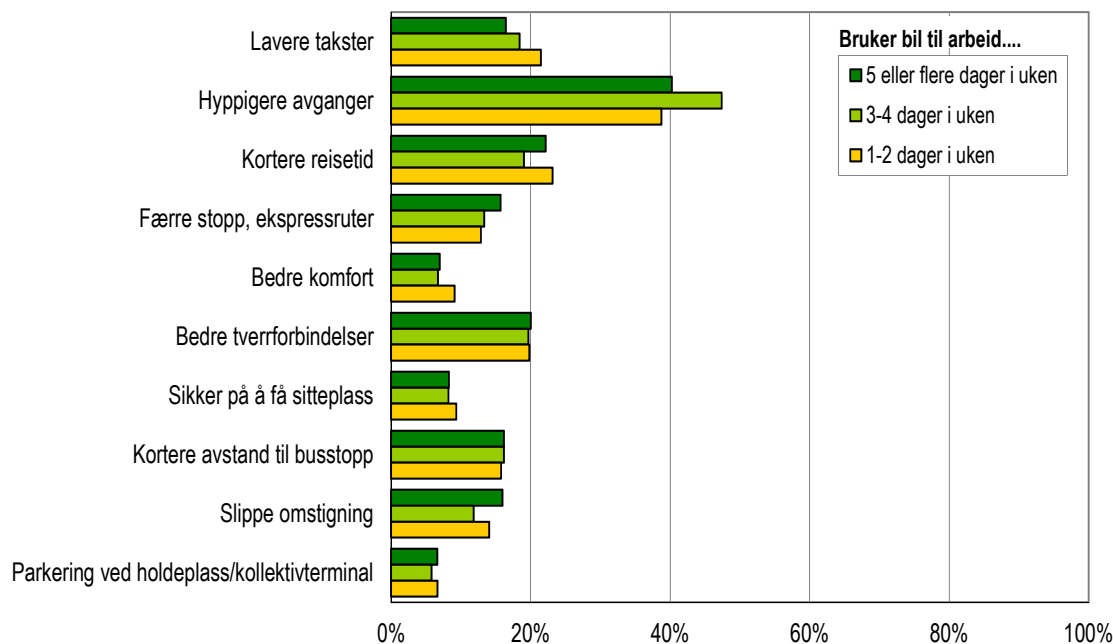


Figur 65: Forhold av betydning for bruk av bil til arbeidsreisen, bilførere minst én dag/uke; Haugalandet 2011

### 7.4.2 Forutsetninger for økt overgang fra bil til kollektivtransport

De som svarte at de kjørte bil til arbeid én eller flere dager i uken, ble spurt videre om hva som skulle til for at vedkommende skulle benytte kollektivtransport oftere (Figur 66 og Tabell E-10).

Det viktigste forholdet som befolkningen mener kunne gi økt bruk av kollektivtransport, ser ut til å være *avgangsfrekvensen* for kollektivtransporttilbudet.

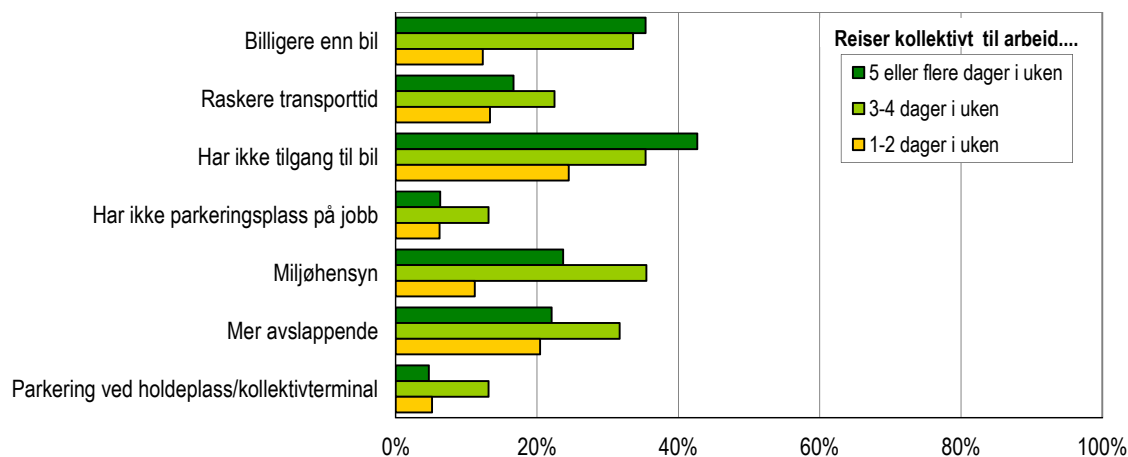


Figur 66: Forhold som kan gi økt bruk av kollektivtransport til arbeidsreisen, bilførere minst én dag/uke; Haugalandet 2011

### 7.4.3 Årsaker til bruk av kollektivtransport

De som reiste kollektivt til arbeid én eller flere dager i uken, fikk spørsmål om hvilke forhold som hadde betydning for at vedkommende benyttet kollektivtransport til arbeidsreisen (Figur 67 og Tabell E-11).

Mangel på tilgang til bil og økonomiske årsaker ser ut til å være de viktigste grunnene til bruk av kollektivtransport. Disse forholdene er viktigst for dem som benytter kollektivtransport oftest.

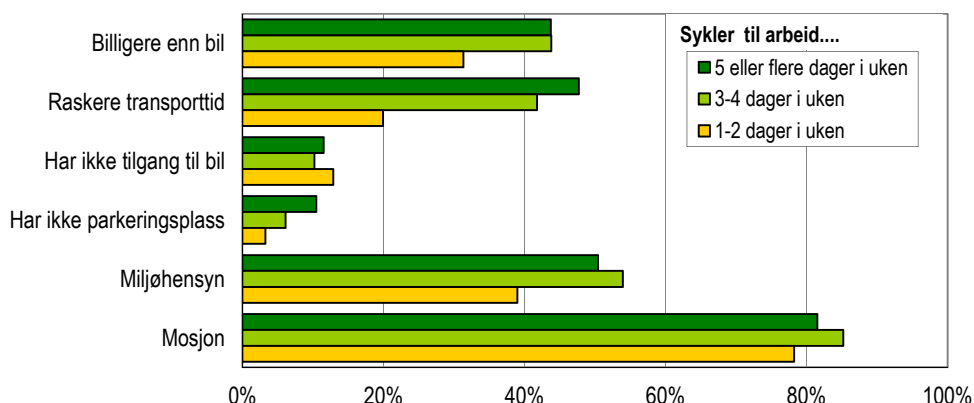


Figur 67: Forhold av betydning for bruk av kollektivtransport til arbeidsreisen, kollektivpassasjerer minst én dag/uke; Haugalandet 2011

### 7.4.4 Årsaker til bruk av sykkel

De som syklet til arbeid én eller flere dager i uke, fikk spørsmål om hvilke forhold som hadde betydning for at vedkommende benyttet sykkel til arbeidsreisen (Figur 68 og Tabell E-12).

Mosjon og miljøhensyn er de viktigste motivene for bruk av sykkel til arbeid, men økonomi og reisetid er også av betydning. Det er de som sykler hyppigst som legger mest vekt på disse forholdene.

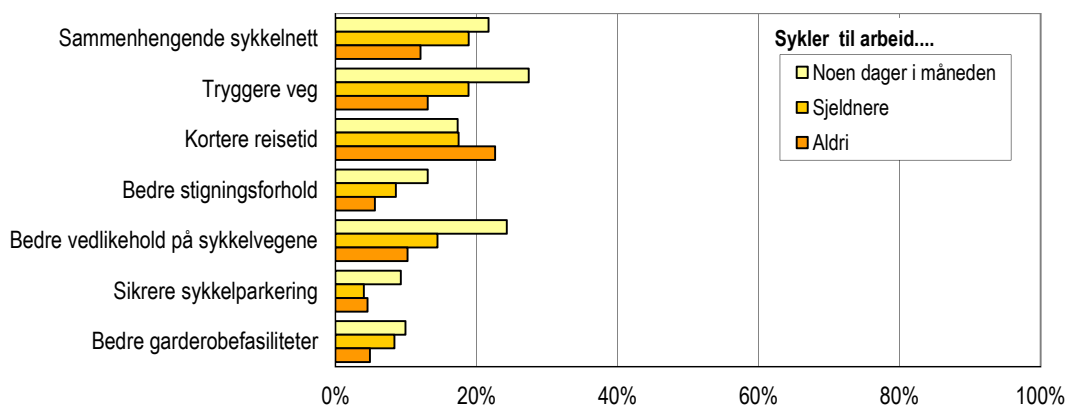


Figur 68: Forhold av betydning for bruk av sykkel til arbeidsreisen, syklistene minst én dag/uke; Haugalandet 2011

### 7.4.5 Forutsetninger for økt bruk av sykkel

De som syklet til arbeid sjeldnere enn ukentlig, fikk spørsmål om hva som skulle til for at vedkommende skulle benytte sykkel oftere til arbeidsreisen (Figur 69 og Tabell E-13).

Bedret kvalitet på transporttilbudet til syklistene vil kunne gi økt bruk av sykkel til arbeidsreisen. Dette omfatter både trygghet, kontinuitet og vedlikehold. Disse forholdene er viktigst for dem som allerede benytter sykkel månedlig. For dem som aldri sykler, er reisetid det viktigste aspektet.



Figur 69: Forhold som kan gi økt bruk av sykkel til arbeidsreisen, syklistene sjeldnere enn ukentlig; Haugalandet 2011

## Referanser

- (1) Meland, Solveig (2009): Reisevaneundersøkelse for Bergensområdet 2008. SINTEF-rapport A10283. SINTEF Teknologi og samfunn, Trondheim
- (2) Berg, Christin og Gunnar Thesen (2006): Reisevaner i Stavangerregionen 1998 - 2005. Hovedrapport. Rapport IRIS-2006/182. IRIS, Stavanger.
- (3) Vågane, Liva m.fl. (2011): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport. TØI rapport 1130/2011. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

## Vedlegg A: Intervjuskjema



**Introduksjon**

God kveld, mitt navn er....., og jeg ringer fra Respons Analyse. På oppdrag fra Rogaland Fylkeskommune gjennomfører vi i disse dager en undersøkelse på Høygalandet om innbyggernes daglige reiser og vil gjerne snakke med .....

NÅR RETTE VEDKOMMENDE ER I TELEFONEN: Vi sendte for litt siden ut et brev angående denne undersøkelsen. Har du fått tid til å lese brevet?

HVIS JA:

Har du anledning til å svare på noen spørsmål? Intervjuet tar normalt 10-15 minutter

HVIS IKKE LEST BREVET:

Det er altså en undersøkelse der vi ønsker å kartlegge innbyggernes daglige reisemønstre. Hensikten med undersøkelsen er å bedre transportforholdene i regionen. Det er Rogaland fylkeskommune som står bak.

Har du anledning til å svare på noen spørsmål? Intervjuet tar normalt 10-15 minutter

**Bosted, alder og beskjeftigelse****3. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?**

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende
- 3: Skoleelev/ student
- 4: Militærtjeneste/ siviltjeneste
- 5: Alderspensjonist
- 6: Trygdet
- 7: Arbeidsledig
- 8: Annet
- 9: Uoppgitt

**1A. Stemmer det at din adresse er:.....?**

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS SPM. 1A=NEI

**1B. Er din nåværende adresse i HJEMKOMMUNE, i en annen kommune i Rogaland eller Hordaland, eller bor du nå utenfor Rogaland?**

TIL INTERVJUER: SJEKK OM ADRESSEN ER I ANNEN KOMMUNE

- 1: Innen samme kommune
- 2: Annen kommune i Rogaland
- 3: Annen kommune i Hordaland
- 4: Utenfor Rogaland og Hordaland Fylke

HVIS INNEN SAMME KOMMUNE

**1c. Hva er den nye adressen?**

-----  
HVIS ANNEN KOMMUNE I ROGALAND ELLER HORDALAND

**1d. Hvilken kommune bor du i nå?**

DET KOMMER OPP EN LISTE OVER ALLE KOMMUNER I ROGALAND, HHV HORDALAND.

HVIS EN HAR FLYTTET TIL EN AV DE 10 KOMMUNEN I UNDERSØKELSEN, VIL EN KOMME OVER I ET VINDU DER VI REGISTRERER DEN NYE ADRESSEN SOM I 1C.

HVIS EN HAR FLYTTET TIL EN ANNEN KOMMUNE I ROGALAND ELLER HORDALAND ENN DE 10, AVSLUTTES INTERVJUET.

HVIS EN HAR FLYTTET UT AVDISSE TO FYLKENE, KOMMER DET OPP EN LISTE OVER FYLKENE, DER EN REGISTRERER HVILKET FYLKE MAN HAR FLYTTET TIL FØR INTERVJUET AVSLUTTES

HVIS SKOLEELEV/STUDENT OG NY ADRESSE ER I UNDERSØKELSESOMRÅDET TAS RESPONDENTEN MED VIDERE.

HVIS YRKESAKTIV ELLER ELEV/STUDENT

**4. Hvor ligger arbeidsplassen/ skolen?**

FOR REGISTRERING AV ADRESSE TIL ARBEIDSPASS FØLGES SAMME PROSEDYRE SOM FOR REGISTRERING AV NY BOSTEDSADRESSE: FØRST AVKLARE HVILKEN KOMMUNE MAN ARBEIDER/GÅR PÅ SKOLE I, FOR SÅ Å REGISTRERE ADRESSEN HVIS DEN ER I EN AV DE 10 KOMMUNENE

HVIS YRKESAKTIV ELLER ELEV/STUDENT

**5. Er dette fast oppmøtested?**

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS YRKESAKTIV

**6. Hvor mange dager i uken reiser du til/fra jobb?**

LES OPP 1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker, uoppgitt

HVIS YRKESAKTIV

**7. Gir arbeidsgiveren din deg mulighet for å jobbe hjemmefra?**

- 1: Ja
- 2: Nei

***Rabattkort, førerkort og tilgang på transportmiddel***

**8. Har du ett eller flere av følgende rabattkort for kollektivtransport som er gyldige?**

LES OPP, FLERE SVAR ER MULIG

- 1: Periodekort/ månedskort (Periodepass, Kombipass, Periodeskyss)
- 2: Rabattkort/ klippekort (Flexipass, Flexiskyss)
- 3: Skolereisekort
- 4: Ungdomskort (Ungdomspass/studentpass, Ungdomsskyss)
- 5: Honnørkort
- 6: Verdikort (Reisekonto, Kontantskyss)
- 7: Frikort
- 8: Fritidskort (Korttidspass/Døgplass, Døgskyss)
- 9: Andre kort
- 10: Nei, ingen

HVIS 16 ÅR ELLER ELDRE

**9. Har du førerkort for.....**

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

**10. Er det andre i husstanden som har førerkort for bil?**

**I tilfelle hvor mange andre i husstanden har førerkort?**

0=INGEN

**11. Disponerer husstanden for tiden bil som eies av husstanden eller andre?**

**Vi tenker her både på egen bil, firmabil, leaset bil og lignende. I tilfelle, hvor mange?**

0=INGEN

-----

HVIS 1 ELLER FLERE BILER I SPØRSMÅL 11

**12. Har dere rabattkort eller abonnement for en eller flere av bilene i...**

Les opp, flere svar er mulig

- 1: Haugalandspakken - Bompengeringen i Haugesund/Karmøy (Autopass)
- 2: Åkråfjorden
- 3: Nei
- 4: Ikke sikker, uoppgitt

HVIS 1 ELLER FLERE BILER I SPØRSMÅL 11 OG FØRERKORT I SPØRSMÅL 9

**13a. Hvor ofte kan du benytte bilen(e) som husstanden disponerer? Er det...**

Les opp

- 1: Alltid
- 2: Som oftest
- 3: Av og til
- 4: Aldri
- 5: Uoppgitt

**13b. Eier eller disponerer du...**

LES OPP 1-3 FLERE SVAR MULIG

- 1: Sykkel som er i brukbar stand?
- 2: Moped som er i brukbar stand?
- 3: Nei, ingen av delene

**Gårdagens reiser – formål og reisemål**

**14. Så over til noen spørsmål om gårsdagen, altså <DAG>.**

**Utførte du noen av følgende gjøremål i går?**

LES OPP 1-5, FLERE SVAR ER MULIG

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

HVIS INGEN ELLER UOPPGITT I SPØRSMÅL 14:

**15. Vår du ikke ute i går i det hele tatt?**

- 1: Jo, vår ute
- 2: Nei, vår ikke ute => GÅ TIL 33
- 3: Uoppgitt => GÅ TIL 33

**16. Vi skal nå se litt nærmere på de reisene, turene eller gjøremål du hadde i går.**

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

**17. Hvis vi tar den første reisen eller turen din i går. Hvor startet denne fra?**

- 1: Eget hjem
- 2: Egen arbeidsplass eller skole
- 3: Innen samme kommune.....registrer adresse
- 4: Annen kommune i Rogaland=>REGISTRER KOMMUNE OG ADRESSE
- 5: Annen kommune i Hordaland=>REGISTRER KOMMUNE OG ADRESSE
- 6: Utenfor Rogaland og Hordaland Fylke=REGISTRER FYLKE
- 7: Utløstet.....noter land

**18. Når startet denne reisen?**

Angi firesifret klokkeslett ( eks. 0900 eller 1715) \_\_\_\_\_

**19. Hva var hovedformålet med reisen?**

Hvis tvil, spør hva respondenten gjorde da han/hun kom fram. Ved flere formål, velg det formålet respondenten mener var viktigst.

- 1: Til arbeid
- 2: Til skole
- 3: Tjenestereise (Reise i arbeid)
- 4: Følge barn til skole, barnehage, dagmamma
- 5: Følge andre (inkl barn) til andre aktiviteter
- 6: Dagligvareinnkjøp
- 7: Andre innkjøp
- 8: Andre ærend
- 9: Gå, jogge, sykle tur
- 10: Kino, teater, fornøyelser
- 11: Private besøk
- 12: Andre fritidsaktiviteter
- 13: Hjemreise
- 14: Annet
- 15: Uoppgitt

**20. Hvor endte denne reisen eller turen?**

- 1: Eget hjem
- 2: Egen arbeidsplass eller skole
- 3: Innen samme kommune-----registrer adresse
- 4: Annen kommune i Rogaland=>REGISTRER KOMMUNE OG ADRESSE
- 5: Annen kommune i Hordaland=>REGISTRER KOMMUNE OG ADRESSE
- 6: Utenfor Rogaland og Hordaland Fylke=REGISTRER FYLKE
- 7: Utlandet----noter land

**207. Hvilke transportmiddel brukte du på denne reisen?**

**Dersom du brukte flere, nev de ulike transportmidlene i den rekkefølge du brukte dem. Husk at bytte av samme type transportmiddel undersveis (f.eks. buss), betyr flere transportmidler**

ETT SVAR MULIG

- 1: Gikk hele veien (brukte beina)
- 2: Syklet
- 3: Motorsykel, moped
- 4: Bil (som fører)
- 5: Bil (som passasjer)
- 6: Buss
- 7: Tog, bane
- 8: Båt, ferge
- 9: Taxi
- 10: Annet
- 11: Uoppgitt/vet ikke

**207a. Transportmiddel nr. 2?**

ETT SVAR MULIG

- 2: Syklet
- 3: Motorsykel, moped
- 4: Bil (som fører)
- 5: Bil (som passasjer)
- 6: Buss
- 7: Tog, bane
- 8: Båt, ferge
- 9: Taxi
- 10: Annet
- 11: Nei, ingen flere

**207b. Transportmiddel nr. 3?**

**207c. Transportmiddel nr. 4?**

etc.

HVIS FLERE TRANSPORTMIDDEL

**208. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med (dvs. hovedreisemiddel)?**

ETT SVAR MULIG

- 2: Sykklet
- 3: Motorsykklet, moped
- 4: Bil (som fører)
- 5: Bil (som passasjer)
- 6: Buss
- 7: Tog, bane
- 8: Båt, ferge
- 9: Taxi
- 10: Annet
- 11: Nei, ingen flere

HVIS BIL I SPØRSMÅL 207-208

**24. Reiste du sammen med andre i bilen? I tilfelle, hvor mange var det i bilen inkludert deg selv? -----****25. Hvor lang tid brukte du alt i alt på reisen fra du startet til du var fremme?**

Angi minutter -----

**26. Hvor stor del var gangtid?**

Angi total gangtid i minutter -----

HVIS BUSS, TOG, BÅT, FERJE I SPM 207-208:

**27. Byttet du buss eller mellom andre kollektive reisemidler på denne reisen? I tilfelle hvor mange ganger?**

0=NEI, BYTTET IKKE

-----

HVIS BUSS, TOG, BÅT, FERJE I SPM 207-208:

**28a. Måtte du vente på det kollektive reisemidlet du tok først på denne reisen? I tilfelle, hvor lenge måtte du vente?**

0 = INGEN VENTETID

Angi ventetid i minutter:-----

HVIS BYTTET KOLLEKTIVE REISEMIDLER I SPM 27

**28b. Hvor lenge ventet du i forbindelse med bytte/ overgang mellom kollektive reisemidler?**

0 = INGEN VENTETID

Angi ventetid i minutter-----

HVIS BIL I SPM 207 eller 208

**30. Hvor parkerte du bilen på denne reisen? Var det på...**

LES OPP 1-4

- 1: Avgiftsbelagt parkeringsplass
- 2: Gratis oppmerket parkeringsplass
- 3: Egen parkeringsplass, garasje
- 4: Annet
- 5: Ikke sikker, uoppgitt

HVIS AVGIFTSBELAGT PARKERINGSPLASS

**30b. Hvor mye betalte du for å stå der?**

NOTER BELØP

HVIS BUSS, TOG, BÅT, FERJE I SPM 207 ELLER 208:

**31. På hvilken måte betalte du når du reiste kollektivt?**

HVIS FLERE BETALINGSMÅTER, VELG DET SOM BLE BENYTTET PÅ DEN LENGSTE STREKNINGEN

- 1: Enkeltbillet
- 2: Periodekort/ månedskort (Periodepass, Kombipass)
- 3: Rabattkort/ klippekort (Flexipass)
- 4: Skolereisekort
- 5: Ungdomskort (Ungdomspass/studentpass)
- 6: Honnørkort
- 7: Verdikort (Reisekonto)
- 8: Frikort
- 9: Fritidskort (Korttidspass/Dagpass)
- 10: Andre kort
- 11: Ikke sikker, uoppgitt

**32. Hadde du flere reiser i går?**

- 1: Ja = gå til neste reise
- 2: Nei =>gå til spm 33

**Reise nr 2**

**17.Hvis vi tar den andre reisen din i går. Hvor startet reisen fra?**

- 1: Eget hjem
- 2: Egen arbeidsplass eller skole
- 3: Innen samme kommune-----registrer adresse
- 4: Annen kommune i Rogaland=>REGISTRER KOMMUNE OG ADRESSE
- 5: Annen kommune i Hordaland=>REGISTRER KOMMUNE OG ADRESSE
- 6: Utenfor Rogaland og Hordaland Fylke=REGISTRER FYLKE
- 7: Utlandet-----noter land
- 8: Sluttadresse for foregående reise

Spm 17-32 gjenstas for hver reise inntil man ikke har flere.

**Arbeidsreisen**

Spørsmålene 33-38 stilles til yrkesaktive(spørsmål 3 = 1)

**33. Får du dekket noen av utgiftene til arbeidsreisene dine til og fra jobb? I tilfelle, hva?**

FLERE SVAR MULIG

- 1: Får dekket kollektive transportutgifter
- 2: Får dekket alle bilutgifter, Firmabil
- 3: Kjøregodtgjørelse
- 4: Gratis parkering/får dekket utgifter til parkering
- 5: Får dekket bompenger
- 6: Annet
- 7: Nei får ikke dekket noe

**34a. Hvor ofte reiser du med kollektivt transportmiddel til arbeidet? Er det....**

LES OPP 1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker, uoppgitt

**34b. Hvor ofte kjører du bil selv til arbeidet? Er det....**

LES OPP 1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker, uoppgitt

**34c. Hvor ofte er du bilpassasjer til arbeidet? Er det....**

LES OPP 1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker, uoppgitt

**34d. Hvor ofte sykler du til arbeidet i sykkelsesongen? Er det....**

LES OPP 1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker, uoppgitt

**34e. Hvor ofte går du til arbeidet? Er det....**

LES OPP 1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker, uoppgitt

***Om ulike reisemåter til arbeid***

HVIS ALTERNATIV 1-3 I SPM 34B

**35. Hvilke av følgende forhold har betydning for at du bruker bil til og fra arbeid?**

LES OPP, FLERE SVAR MULIG, ROTÉR:

- 1: Billigere enn buss
- 2: Raskere transporttid
- 3: Trenger bil i arbeidet
- 4: Firmabil
- 5: Får dekket deler av utgiftene
- 6: Gratis parkering
- 7: Må hente/ bringe barn
- 8: Må gjøre innkjøp/ ærend
- 9: Hør ikke kollektivtilbud
- 10: Reiser sammen med andre
- 11: Bedre komfort
- 12: Annet
- 13: Ingen av dem har betydning
- 14: Ikke sikker, uoppgitt



HVIS ALTERNATIV 1-3 I SPØRSMÅL 34B

**36. Hva skulle til for at du skulle bruke kollektivt oftere i forbindelse med arbeidsreiser?**

LES OPP, FLERE SVAR MULIG, ROTÉR:

- 1: Lavere takster
- 2: Hyppigere avganger
- 3: Kortere reisetid
- 4: Færre stopp, ekspressruter
- 5: Bedre komfort
- 6: Bedre tverrforbindelser
- 7: Sikker på å få sitteplass
- 8: Kortere avstand til busstopp
- 9: Slippe omstigning
- 10: Parkeringsmuligheter ved holdeplass/kollektivterminal
- 11: Annet
- 12: Ingen av delene
- 13: Ikke sikker, uoppgitt

HVIS ALTERNATIV 1-3 I SPM 34A

**37. Hvilke av følgende forhold har betydning for at du bruker kollektivt til og fra arbeid?**

LES OPP, FLERE SVAR MULIG, ROTÉR:

- 1: Billigere enn bil
- 2: Raskere transporttid
- 3: Har ikke tilgang til bil
- 4: Har ikke parkeringsplass på jobb
- 5: Miljøhensyn
- 6: Mer avslappende
- 7: Parkeringsmuligheter ved holdeplass/kollektivterminal
- 8: Annet
- 9: Ingen av dem har betydning
- 10: Ikke sikker, uoppgitt

HVIS ALTERNATIV 1-3 I SPM 34D

**38. Hvilke av følgende forhold har betydning for at du bruker sykkel til og fra arbeid?**

LES OPP, FLERE SVAR MULIG, ROTÉR:

- 1: Billigere enn bil
- 2: Raskere transporttid
- 3: Har ikke tilgang til bil
- 4: Har ikke parkeringsplass
- 5: Miljøhensyn
- 6: Mosjon
- 7: Annet
- 8: Ingen av dem har betydning
- 9: Ikke sikker, uoppgitt

HVIS SYKLER SJELDNERE ENN UKENTLIG

**39a. Hva skulle til for at du skulle bruke sykkel oftere i forbindelse med arbeidsreiser?**

LES OPP, FLERE SVAR MULIG, ROTÉR:

- 1: Sammenhengende sykkelnett
- 2: Tryggere veg
- 3: Kortere reisetid
- 4: Bedre stigningsforhold
- 5: Bedre vedlikehold på sykkelvegene
- 6: Sikrere sykkelparkering
- 7: Bedre garderobefasiliteter
- 8: Annet ---- (noter)
- 9: Ingen av delene
- 10: Ikke sikker, uoppgitt

HVIS YRKESAKTIV (HELTID ELLER DELTID)

**40. Når du reiser kollektivt til arbeid, får du da som regel sitteplass?**

- 1: Ja, hele veien
- 2: Ja, deler av veien
- 3: Nei som oftest ikke
- 4: Varierer, vanskelig å si

***Bakgrunnsspørsmål***

Til slutt noen bakgrunnsspørsmål

**201. Hvor mange personer er det i husstanden?**

-----

HVIS FLERE PERSONER I HUSSTANDEN

**202a. Hvis vi ser bort fra deg selv, hva er alderen på den yngste av de personene som bor i husstanden?**

-----

Hvis flere personer i husstanden

**202b. Hva er alderen på den nest yngste?**

-----

Spørsmål 202 Bli stilt inntil alle personer er registrert med alder

**203. Hva er husstandens brutto årsinntekt?**

NOTÉR I ANTALL 1000

0=IKKE SIKKER/UBESVART

**205. Det var alt vi hadde å spørre om. Tusen takk for hjelpen, og ha en god kveld videre.**

## Vedlegg B: Utvalg og frøfall

### Tabeller til kapittel 2 og 3.

TABELL B-1:	BEFOLKNING, UTVALGSSTØRRELSE OG GJENNOMFØRT ANTALL INTERVJU MED BOSATTE I KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET I RVU 2011.....	2
TABELL B-2:	UTFALL I GJENNOMFØRINGSFASEN, KJØNNS- OG ALDERSFORDELT BRUTTOUTVALG, RVU HAUGALANDET 2011.....	2
TABELL B-3:	BEFOLKNING OG GJENNOMFØRT ANTALL INTERVJU MED BOSATTE I DE ULIKE DELOMRÅDENE I RVU 2011.....	3

Tabell B-1: Befolkning, utvalgsstørrelse og gjennomført antall intervju med bosatte i kommunene på Haugalandet i RVU 2011

Bostedskommune	Befolkning, 13 år + per 01.01.2011 <sup>2</sup>	Målsetning		Gjennomførte intervju i RVU 2011		Resulterende vekter	
		Utvalg (7 %) i RVU 2011*	Antall	Resulterende utvalg	opplåsing	kun justering	
1106 Haugesund	29 004	2 038	2038	7 %	14,232	1,020	
1134 Suldal	3 215	226	226	7 %	14,226	1,019	
1135 Sauda	4 063	286	268	7 %	15,160	1,086	
1145 Bokn	680	100	99	15 %	6,869	0,492	
1146 Tysvær	8 157	574	593	7 %	13,755	0,986	
1149 Karmøy	32 927	2 314	2314	7 %	14,229	1,019	
1151 Utsira	183	50	53	29 %	3,453	0,247	
1160 Vindafjord	6 828	480	504	7 %	13,548	0,971	
1211 Etne	3 259	230	230	7 %	14,170	1,015	
1216 Sveio	4 167	292	301	7 %	13,844	0,992	
<b>SUM</b>	<b>92 483</b>	<b>6 590</b>	<b>6626</b>	<b>7 %</b>	<b>13,958</b>	<b>1,000</b>	

\* For kommunene Bokn og Utsira ble utvalget besluttet å økes til hhv 100 og 50 intervju.

Tabell B-2: Utfall i gjennomføringsfasen, kjønns- og aldersfordelt bruttoutvalg, RVU Haugalandet 2011

Kjønns- og aldersgruppe	Feil tifnr	Ikke kontakt	Utenfor målgruppe	Nekt	Intervju	SUM	Totalt antall
<i>Kvinner:</i>							
13-17 år	6 %	34 %	7 %	24 %	29 %	100 %	979
18-25 år	10 %	24 %	19 %	24 %	23 %	100 %	1 232
26-29 år	6 %	32 %	6 %	28 %	28 %	100 %	616
30-44 år	10 %	33 %	3 %	25 %	29 %	100 %	2 857
45-59 år	7 %	41 %	2 %	21 %	29 %	100 %	2 763
60 år +	9 %	16 %	6 %	41 %	28 %	100 %	3 144
<i>Menn:</i>							
13-17 år	8 %	25 %	7 %	29 %	30 %	100 %	963
18-25 år	14 %	20 %	16 %	26 %	24 %	100 %	1 323
26-29 år	5 %	31 %	6 %	32 %	27 %	100 %	674
30-44 år	17 %	30 %	4 %	21 %	28 %	100 %	3 182
45-59 år	13 %	35 %	3 %	24 %	25 %	100 %	3 303
60 år +	9 %	35 %	4 %	28 %	25 %	100 %	3 336
<i>Totalt:</i>							
13-17 år	7 %	30 %	7 %	27 %	29 %	100 %	1 942
18-25 år	12 %	22 %	18 %	25 %	23 %	100 %	2 555
26-29 år	5 %	31 %	6 %	30 %	27 %	100 %	1 290
30-44 år	14 %	31 %	3 %	23 %	29 %	100 %	6 039
45-59 år	10 %	37 %	3 %	23 %	27 %	100 %	6 066
60 år +	9 %	26 %	5 %	34 %	27 %	100 %	6 480
	<b>10 %</b>	<b>30 %</b>	<b>5 %</b>	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>	<b>100 %</b>	<b>24 372</b>

<sup>2</sup> <http://www.ssb.no/emner/02/01/10/folkemengde/tab-2008-03-13-14.html>

*Tabell B-3: Befolkning og gjennomført antall intervju med bosatte i de ulike delområdene i RVU 2011*

<b>Bostedssone</b>	<b>Befolkning, alle aldersgrupper per 01.01.2011</b>	<b>Antall intervju</b>
<b>Soner i oversiktskart</b>		
Haugesund kommune	34 619	2 038
Suldal kommune	3 850	226
Sauda kommune	4 703	268
Bokn kommune	837	99
Førre-Grinde	5 519	321
Tysvær	4 665	272
Nord-Karmøy	8 061	466
Midt-Karmøy	18 216	1 053
Sør-Karmøy	5 880	340
Fastlands-Karmøy	7 858	454
Utsira kommune	216	53
Vindafjord kommune	8 298	504
Etne kommune	3 909	301
Sveio kommune	5 138	230
<b>Soner i detaljkart</b>		
Bleikemyr-Kvala	4 451	262
Gard-Solvang	7 981	470
Sentrum	8 313	489
Rossabø-Hemmingstad	5 518	325
Sakkestad-Skåredalen	7 509	442
Norheim-Vormedal	5 539	320



## Vedlegg C: Datagrunnlag og sosioøkonomiske bakgrunnsdata

### Tabeller til kapittel 2 og 3.

TABELL C-1:	PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	2
TABELL C-2:	PERSONKARAKTERISTIKA, KOMMUNER PÅ HAUGALANDET 2011.....	3
TABELL C-3:	HUSSTANDSKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	4
TABELL C-4:	HUSSTANDSKARAKTERISTIKA, KOMMUNER PÅ HAUGALANDET 2011.....	5
TABELL C-5:	TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD; HAUGALANDET 2011.....	6
TABELL C-6:	TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD; KOMMUNER PÅ HAUGALANDET 2011.....	7
TABELL C-7:	FØRERKORT FOR BIL - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	8
TABELL C-8:	FØRERKORT FOR BIL - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	9
TABELL C-9:	FØRERKORT FOR BIL - TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD; HAUGALANDET 2011.....	10
TABELL C-10:	ANTALL FØRERKORT I HUSSTANDEN - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	11
TABELL C-11:	ANTALL FØRERKORT I HUSSTANDEN - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	12
TABELL C-12:	BILHOLD - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	13
TABELL C-13:	BILHOLD - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	14
TABELL C-14:	TILGANG TIL BIL - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	15
TABELL C-15:	TILGANG TIL BIL - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	16
TABELL C-16:	EIE AV SYKKEL OG MC - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	17
TABELL C-17:	EIE AV SYKKEL OG MC - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	18
TABELL C-18:	EIE AV SYKKEL OG MC - TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD; HAUGALANDET 2011.....	19
TABELL C-19:	FØRERKORT FOR MC ELLER MOPED - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	20
TABELL C-20:	FØRERKORT FOR MC ELLER MOPED - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	21
TABELL C-21:	FØRERKORT FOR MC ELLER MOPED - TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD; HAUGALANDET 2011.....	22
TABELL C-22:	ABONNEMENT OG RABATTKORT FOR BOMPENGER - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	23
TABELL C-23:	ABONNEMENT OG RABATTKORT FOR BOMPENGER - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	24
TABELL C-24:	RABATTKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT - PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011.....	25
TABELL C-25:	RABATTKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011.....	26
TABELL C-26:	RABATTKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT - TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD; HAUGALANDET 2011.....	27



Tabell C-1: Personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall	Prosent av vektet antall deltakere	Prosent av gyldige svar	Kumulativ prosent av gyldige svar
<b>Antall deltakere, justert</b>	<b>6 626</b>			
<b>Kjønn</b>				
Mann	3 345	50 %	50 %	50 %
Kvinne	3 281	50 %	50 %	100 %
<b>Alder</b>				
gjennomsnitt, år	45,4			
13-17 år	569	9 %	9 %	9 %
18-24 år	516	8 %	8 %	16 %
25-34 år	904	14 %	14 %	30 %
35-44 år	1 270	19 %	19 %	49 %
45-54 år	1 073	16 %	16 %	65 %
55-66 år	1 370	21 %	21 %	86 %
67 år +	924	14 %	14 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>				
Yrkesaktiv	4 074	61 %	61 %	61 %
Hjemmearbeidende	96	1 %	1 %	63 %
Skoleelev/ student	781	12 %	12 %	75 %
Militærtjeneste/ sivilteneste	3	0 %	0 %	75 %
Alderspensionist	1 155	17 %	17 %	92 %
Trygdet	313	5 %	5 %	97 %
Arbeidsledig	102	2 %	2 %	98 %
Annet	100	2 %	2 %	100 %
Mangler informasjon	2	0 %	0 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>				
Ja	919	14 %	23 %	23 %
Nei	3 155	48 %	77 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reise til/fra jobb</b>				
5 eller flere dager i uken	2 767	42 %	68 %	68 %
3-4 dager i uken	778	12 %	19 %	87 %
1-2 dager i uken	176	3 %	4 %	91 %
Noen dager i måneden	162	2 %	4 %	95 %
Sjeldnere	88	1 %	2 %	97 %
Aldri	43	1 %	1 %	99 %
Mangler informasjon	61	0 %		

*Tabell C-2: Personkarakteristika, kommuner på Haugalandet 2011*

Karakteristika	Kommune										SUM
	Hauge-sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vinda-fjord	Etne	Sveio	
<b>Antall deltakere, justert</b>	<b>2 078</b>	<b>230</b>	<b>291</b>	<b>49</b>	<b>585</b>	<b>2 359</b>	<b>13</b>	<b>490</b>	<b>234</b>	<b>299</b>	<b>6 628</b>
<b>Kjønn</b>											
Mann	49 %	51 %	55 %	49 %	52 %	50 %	54 %	50 %	50 %	53 %	50 %
Kvinne	51 %	49 %	45 %	51 %	48 %	50 %	46 %	50 %	50 %	47 %	50 %
<b>Alder</b>											
gjennomsnitt, år	45,6	47,1	48,3	46,5	44,0	44,5	46,6	45,8	47,7	46,8	45,4
13-17 år	8 %	10 %	8 %	10 %	10 %	9 %	8 %	6 %	8 %	8 %	9 %
18-24 år	7 %	3 %	6 %	8 %	8 %	9 %	8 %	9 %	6 %	8 %	8 %
25-34 år	15 %	11 %	12 %	6 %	13 %	13 %	15 %	16 %	11 %	15 %	14 %
35-44 år	19 %	20 %	15 %	23 %	23 %	20 %	15 %	16 %	18 %	16 %	19 %
45-54 år	17 %	16 %	18 %	15 %	13 %	17 %	15 %	17 %	15 %	10 %	16 %
55-66 år	20 %	23 %	25 %	21 %	22 %	19 %	31 %	21 %	23 %	27 %	21 %
67 år +	14 %	16 %	17 %	17 %	11 %	13 %	8 %	14 %	18 %	16 %	14 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>											
Yrkesaktiv	62 %	64 %	66 %	55 %	61 %	61 %	77 %	63 %	58 %	60 %	61 %
Hjemmearbeidende	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %	2 %	0 %	3 %	1 %	2 %	1 %
Skoleelev/ student	11 %	11 %	9 %	14 %	13 %	13 %	8 %	9 %	9 %	10 %	12 %
Militær-/siviltjeneste	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Alderspensjonist	18 %	19 %	21 %	22 %	15 %	17 %	8 %	18 %	21 %	20 %	17 %
Trygdet	5 %	2 %	2 %	4 %	6 %	4 %	8 %	4 %	5 %	6 %	5 %
Arbeidsledig	2 %	1 %	1 %	0 %	2 %	2 %	0 %	1 %	2 %	1 %	2 %
Annet	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	2 %	0 %	2 %	3 %	1 %	2 %
Mangler informasjon	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra*</b>											
Ja	26 %	24 %	19 %	15 %	20 %	21 %	30 %	24 %	21 %	19 %	23 %
Nei	74 %	76 %	81 %	85 %	80 %	79 %	70 %	76 %	79 %	81 %	77 %
<b>Antall dager/uke med reiser til/fra jobb*</b>											
5 eller flere dager i uken	73 %	64 %	74 %	52 %	73 %	66 %	63 %	56 %	59 %	59 %	68 %
3-4 dager i uken	16 %	25 %	17 %	30 %	16 %	18 %	13 %	26 %	26 %	31 %	19 %
1-2 dager i uken	4 %	5 %	3 %	4 %	3 %	5 %	13 %	6 %	7 %	3 %	4 %
Noen dager i måneden	3 %	1 %	4 %	7 %	2 %	5 %	13 %	5 %	4 %	2 %	4 %
Sjeldnere	1 %	2 %	1 %	4 %	3 %	3 %	0 %	2 %	2 %	3 %	2 %
Aldri	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	2 %	1 %	1 %	1 %
Ikke sikker, uoppgitt	1 %	1 %	0 %	4 %	2 %	2 %	0 %	2 %	1 %	2 %	1 %

\* Spørsmålet skulle bare besvares av dem som oppga "yrkesaktiv" som hovedbeskjeftigelse.

Tabell C-3: Husstandskarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall	Prosent av vektet antall deltakere	Prosent av gyldige svar	Kumulativ prosent av gyldige svar
<b>Antall deltakere, justert</b>	<b>6 626</b>			
<b>Husholdningstype</b>				
Enslig	1 039	16 %	16 %	16 %
En voksen med barn	316	5 %	5 %	20 %
To voksne uten barn	2 184	33 %	33 %	53 %
Minst to voksne med barn	2 626	40 %	40 %	93 %
Flere voksne, ingen barn	448	7 %	7 %	100 %
Annet	11	0 %	0 %	100 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>				
gjennomsnitt	2,9			
1 person	1 039	16 %	16 %	16 %
2 personer	2 322	35 %	35 %	51 %
3 personer	1 081	16 %	16 %	67 %
4 personer	1 200	18 %	18 %	85 %
5 personer +	985	15 %	15 %	100 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>				
gjennomsnitt	0,9			
Ingen barn	3 670	55 %	55 %	55 %
Ett barn under 18 år	1 127	17 %	17 %	72 %
To barn under 18 år	1 102	17 %	17 %	89 %
Flere barn under 18 år	727	11 %	11 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>				
gjennomsnitt, kr 1000 per år	697			
Under kr 200 000	146	2 %	3 %	3 %
kr 200 000-399 000	534	8 %	12 %	15 %
kr 400 000-599 000	839	13 %	19 %	34 %
kr 600 000-799 000	958	14 %	21 %	55 %
kr 800 000-999 000	850	13 %	19 %	74 %
kr 1 000 000-1 199 000	483	7 %	11 %	85 %
kr 1 200 000 +	679	10 %	15 %	100 %
<i>Mangler informasjon</i>	2 138	32 %		

*Tabell C-4: Husstandskarakteristika, kommuner på Haugalandet 2011*

Karakteristika	Kommune										SUM
	Hauge- sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vinda- fjord	Etne	Sveio	
<b>Antall deltakere, justert</b>	<b>2 078</b>	<b>230</b>	<b>291</b>	<b>49</b>	<b>585</b>	<b>2 359</b>	<b>13</b>	<b>490</b>	<b>234</b>	<b>299</b>	<b>6 628</b>
<b>Husholdningstype</b>											
Enslig	20 %	13 %	15 %	15 %	11 %	14 %	17 %	12 %	19 %	12 %	16 %
En voksen med barn	6 %	3 %	3 %	0 %	4 %	5 %	0 %	3 %	3 %	3 %	5 %
To voksne uten barn	31 %	38 %	34 %	35 %	33 %	32 %	42 %	38 %	39 %	40 %	33 %
Minst to voksne m. barn	36 %	39 %	41 %	42 %	47 %	41 %	33 %	38 %	36 %	38 %	40 %
Flere voksne, ingen barn	6 %	6 %	7 %	8 %	6 %	8 %	8 %	8 %	3 %	7 %	7 %
Annet	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>											
gjennomsnitt	0,8	0,9	0,8	0,9	1,0	0,9	0,6	0,9	0,8	0,9	0,9
1 person	20 %	13 %	15 %	15 %	11 %	14 %	17 %	12 %	19 %	12 %	16 %
2 personer	34 %	40 %	34 %	35 %	34 %	34 %	42 %	39 %	41 %	42 %	35 %
3 personer	16 %	16 %	16 %	13 %	16 %	18 %	17 %	16 %	8 %	14 %	16 %
4 personer	18 %	10 %	18 %	19 %	21 %	20 %	8 %	15 %	16 %	17 %	18 %
5 personer +	12 %	19 %	17 %	19 %	19 %	15 %	17 %	18 %	17 %	16 %	15 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>											
gjennomsnitt	2,7	2,9	2,9	3,0	3,1	2,9	2,7	2,9	2,8	2,9	2,9
Ingen barn	58 %	57 %	55 %	58 %	49 %	53 %	75 %	58 %	61 %	59 %	55 %
Ett barn under 18 år	18 %	15 %	18 %	10 %	15 %	19 %	17 %	13 %	11 %	13 %	17 %
To barn under 18 år	15 %	13 %	17 %	17 %	21 %	18 %	0 %	14 %	15 %	15 %	17 %
Flere barn under 18 år	9 %	16 %	10 %	15 %	14 %	10 %	8 %	15 %	13 %	13 %	11 %
<b>Husholdningens inntekt</b>											
gjennomsnitt, kr 1 000/år	732	642	720	533	625	669	845	762	762	710	697
Under kr 200 000	4 %	2 %	0 %	0 %	4 %	3 %	0 %	3 %	8 %	2 %	3 %
kr 200 000-399 000	13 %	12 %	10 %	17 %	11 %	11 %	0 %	12 %	10 %	12 %	12 %
kr 400 000-599 000	17 %	22 %	23 %	14 %	21 %	19 %	10 %	20 %	12 %	20 %	19 %
kr 600 000-799 000	20 %	26 %	26 %	38 %	19 %	21 %	30 %	22 %	29 %	24 %	21 %
kr 800 000-999 000	18 %	21 %	17 %	10 %	23 %	19 %	30 %	19 %	19 %	18 %	19 %
kr 1 000 000-1 199 000	12 %	7 %	5 %	10 %	13 %	12 %	10 %	8 %	6 %	10 %	11 %
kr 1 200 000 +	16 %	9 %	18 %	10 %	9 %	16 %	20 %	15 %	16 %	14 %	15 %

Tabell C-5: Tilgang til transporttilbud; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall	Prosent av vektet antall deltakere	Prosent av gyldige svar	Kumulativ prosent av gyldige svar
<b>Antall deltakere, justert</b>	<b>6 626</b>			
<b>HVIS OVER 18 ÅR: Førerkort for bil</b>				
Nei	409	6 %	7 %	7 %
Ja	5 648	85 %	93 %	100 %
<i>Skulle ikke svare</i>	569	9 %		
<b>HVIS OVER 16 ÅR: Førerkort for MC eller moped</b>				
Nei	3 457	52 %	55 %	55 %
Ja, moped	1 699	26 %	27 %	82 %
Ja, MC	1 124	17 %	18 %	100 %
<i>Skulle ikke svare</i>	346	5 %		
<b>Tilgang til bil og førerkort</b>				
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	217	3 %	3 %	3 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	762	11 %	12 %	15 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	13	0 %	0 %	15 %
Har av og til tilgang til bil	193	3 %	3 %	18 %
Har som oftest tilgang til bil	597	9 %	9 %	27 %
Har alltid tilgang til bil	4 712	71 %	73 %	100 %
<i>Uoppgitt</i>	133	2 %		
<b>Antall biler i husstanden</b>				
gjennomsnitt	1,6			
Ingen	343	5 %	5 %	5 %
Én	2 784	42 %	42 %	47 %
To	2 759	42 %	42 %	89 %
Tre eller flere	740	11 %	11 %	100 %
<b>Antall førerkort i husstanden</b>				
gjennomsnitt	1,87			
Ingen	209	3 %	3 %	3 %
Ett	1 393	21 %	23 %	26 %
To	3 767	57 %	61 %	87 %
Tre eller flere	820	12 %	13 %	100 %
<b>HVIS BIL I HUSHOLDNINGEN: Abonnement og rabattkort for bompenger (begge abb. typer mulig)</b>				
Ingen	803	12 %	13 %	13 %
Haugalandspakken	5 463	82 %	87 %	100 %
Åkrafjorden	846	13 %	13 %	113 %
<i>Skulle ikke svare</i>	343	5 %		
<b>Rabattkort for kollektivtransport</b>				
Nei	5 332	80 %	80 %	80 %
Ja	1 294	20 %	20 %	100 %
<b>Tilgang til sykkel eller moped i brukbar stand (begge deler mulig)</b>				
Nei	1 479	22 %	22 %	22 %
Ja, sykkel	5 055	76 %	76 %	99 %
Ja, moped	439	7 %	7 %	105 %

*Tabell C-6: Tilgang til transporttilbud; kommuner på Haugalandet 2011*

Karakteristika	Kommune										SUM
	Hauge- sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vinda- fjord	Etne	Sveio	
<b>Antall deltakere, justert</b>	<b>1 918</b>	<b>206</b>	<b>269</b>	<b>43</b>	<b>524</b>	<b>2 136</b>	<b>12</b>	<b>458</b>	<b>215</b>	<b>276</b>	<b>6 057</b>
<b>HVIS OVER 18 ÅR: Førerkort for bil</b>											
Nei	8 %	5 %	7 %	7 %	6 %	7 %	17 %	6 %	5 %	4 %	7 %
Ja	92 %	95 %	93 %	93 %	94 %	93 %	83 %	94 %	95 %	96 %	93 %
<b>HVIS OVER 16 ÅR: Førerkort for MC eller moped</b>											
Nei	57 %	57 %	50 %	62 %	50 %	56 %	50 %	52 %	53 %	53 %	55 %
Ja, moped	26 %	23 %	28 %	20 %	30 %	27 %	33 %	30 %	29 %	27 %	27 %
Ja, MC	17 %	20 %	22 %	18 %	20 %	17 %	17 %	18 %	19 %	20 %	18 %
<b>Tilgang til bil og førerkort</b>											
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	5 %	2 %	3 %	4 %	2 %	3 %	17 %	2 %	3 %	1 %	3 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	11 %	14 %	11 %	13 %	13 %	13 %	8 %	10 %	10 %	10 %	12 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Har av og til tilgang til bil	4 %	4 %	3 %	7 %	2 %	2 %	0 %	2 %	4 %	2 %	3 %
Har som oftest tilgang til bil	11 %	10 %	11 %	4 %	8 %	8 %	17 %	10 %	8 %	6 %	9 %
Har alltid tilgang til bil	70 %	71 %	73 %	72 %	75 %	73 %	58 %	74 %	76 %	80 %	73 %
<b>Antall biler i husstanden</b>											
gjennomsnitt	1,4	1,7	1,5	1,7	1,8	1,7	1,1	1,8	1,7	1,8	1,6
Ingen	9 %	3 %	4 %	6 %	3 %	4 %	25 %	3 %	4 %	2 %	5 %
Én	51 %	41 %	55 %	29 %	31 %	39 %	50 %	33 %	38 %	35 %	42 %
To	33 %	46 %	31 %	54 %	52 %	44 %	25 %	48 %	45 %	50 %	42 %
Tre eller flere	7 %	10 %	10 %	10 %	14 %	13 %	0 %	16 %	13 %	13 %	11 %
<b>Antall førerkort i husstanden</b>											
gjennomsnitt	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0	1,9	1,7	1,9	1,9	1,9	1,9
Ingen	5 %	2 %	3 %	2 %	2 %	3 %	18 %	2 %	4 %	1 %	3 %
Ett	28 %	18 %	23 %	16 %	15 %	22 %	18 %	19 %	22 %	19 %	23 %
To	57 %	68 %	57 %	64 %	70 %	59 %	55 %	65 %	62 %	69 %	61 %
Tre eller flere	10 %	11 %	17 %	18 %	13 %	16 %	9 %	14 %	12 %	11 %	13 %
<b>HVIS BIL I HUSHOLDNINGEN: Abonnement og rabattkort for bompenger (begge abb. typer mulig)</b>											
Ingen	9 %	45 %	41 %	14 %	9 %	10 %	11 %	14 %	20 %	7 %	13 %
Haugalandspakken	91 %	54 %	59 %	86 %	91 %	90 %	89 %	85 %	77 %	93 %	87 %
Åkrafjorden	13 %	7 %	8 %	9 %	16 %	13 %	11 %	18 %	26 %	13 %	13 %
<b>Rabattkort for kollektivtransport</b>											
Nei	84 %	56 %	72 %	75 %	78 %	82 %	38 %	81 %	81 %	82 %	80 %
Ja	16 %	44 %	28 %	25 %	22 %	18 %	62 %	19 %	19 %	18 %	20 %
<b>Tilgang til sykkel eller moped i brukbar stand (begge deler mulig)</b>											
Nei	22 %	26 %	21 %	35 %	24 %	20 %	15 %	25 %	27 %	27 %	22 %
Ja, sykkel	77 %	71 %	76 %	65 %	74 %	78 %	85 %	74 %	72 %	71 %	76 %
Ja, moped	6 %	7 %	10 %	8 %	6 %	6 %	0 %	7 %	6 %	6 %	7 %

Tabell C-7: Førerkort for bil - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Førerkort for bil		SUM	
	Nei	Ja		
<b>Deltakere over 18 år, justert</b>				
	Antall	409	5 647	6 056
	Andel	7 %	93 %	100 %
<b>Kjønn</b>				
	Mann	4 %	96 %	100 %
	Kvinne	9 %	91 %	100 %
<b>Alder</b>				
	gjennomsnitt, år	46,7	48,3	48,2
	13-17 år	-	-	-
	18-24 år	23 %	77 %	100 %
	25-34 år	7 %	93 %	100 %
	35-44 år	3 %	97 %	100 %
	45-54 år	2 %	98 %	100 %
	55-66 år	4 %	96 %	100 %
	67 år +	13 %	87 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>				
	Yrkesaktiv	3 %	97 %	100 %
	Hjemmearbeidende	9 %	91 %	100 %
	Skoleelev/ student	26 %	74 %	100 %
	Militærtjeneste/ sivilteneste	33 %	67 %	100 %
	Alderspensjonist	11 %	89 %	100 %
	Trygdet	15 %	85 %	100 %
	Arbeidsledig	21 %	79 %	100 %
	Annet	15 %	85 %	100 %
	<i>Uoppgitt</i>	0 %	100 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>				
	Ja	1 %	99 %	100 %
	Nei	4 %	96 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>				
	5 eller flere dager i uken	3 %	97 %	100 %
	3-4 dager i uken	5 %	95 %	100 %
	1-2 dager i uken	5 %	95 %	100 %
	Noen dager i måneden	1 %	99 %	100 %
	Sjeldnere	1 %	99 %	100 %
	Aldri	0 %	100 %	100 %
	<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	3 %	97 %	100 %



*Tabell C-8: Førerkort for bil - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011*

Karakteristika	Førerkort for bil		
	Nei	Ja	SUM
<b>Deltakere over 18 år, justert</b>			
Antall	409	5 647	6 056
Andel	7 %	93 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>			
Enslig	16 %	84 %	100 %
En voksen med barn	4 %	96 %	100 %
To voksne uten barn	5 %	95 %	100 %
Minst to voksne med barn	4 %	96 %	100 %
Flere voksne, ingen barn	7 %	93 %	100 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>			
gjennomsnitt	2,3	2,8	2,7
1 person	16 %	84 %	100 %
2 personer	5 %	95 %	100 %
3 personer	5 %	95 %	100 %
4 personer	5 %	95 %	100 %
5 personer +	4 %	96 %	100 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>			
gjennomsnitt	0,4	0,8	0,7
Ingen barn	8 %	92 %	100 %
Ett barn under 18 år	6 %	94 %	100 %
To barn under 18 år	4 %	96 %	100 %
Flere barn under 18 år	2 %	98 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>			
gjennomsnitt, kr 1 000 per år	240	783	746
Under kr 200 000	23 %	77 %	100 %
kr 200 000-399 000	10 %	90 %	100 %
kr 400 000-599 000	3 %	97 %	100 %
kr 600 000-799 000	2 %	98 %	100 %
kr 800 000-999 000	1 %	99 %	100 %
kr 1 000 000-1 199 000	1 %	99 %	100 %
kr 1 200 000 +	2 %	98 %	100 %
<b>Bosted</b>			
Haugesund	8 %	92 %	100 %
Suldal	5 %	95 %	100 %
Sauda	7 %	93 %	100 %
Bokn	7 %	93 %	100 %
Tysvær	6 %	94 %	100 %
Karmøy	7 %	93 %	100 %
Utsira	17 %	83 %	100 %
Vindafjord	6 %	94 %	100 %
Etne	5 %	95 %	100 %
Sveio	4 %	96 %	100 %

Tabell C-9: Førerkort for bil - tilgang til transporttilbud; Haugalandet 2011

Karakteristika	Førerkort for bil		SUM
	Nei	Ja	
<b>Antall deltakere over 18 år, justert</b>	<b>409</b>	<b>5 647</b>	<b>6 056</b>
<b>HVIS OVER 16 ÅR: Førerkort for MC eller moped</b>			
Nei	89 %	52 %	54 %
Ja, moped	11 %	28 %	27 %
Ja, MC	1 %	20 %	19 %
<b>Tilgang til bil og førerkort</b>			
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	48 %	0 %	3 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	52 %	0 %	4 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	0 %	0 %
Har av og til tilgang til bil	0 %	3 %	3 %
Har som oftest tilgang til bil	0 %	11 %	10 %
Har alltid tilgang til bil	0 %	85 %	80 %
<b>Antall biler i husstanden</b>			
gjennomsnitt	0,8	1,7	1,6
Ingen	48 %	2 %	5 %
Én	33 %	44 %	43 %
To	12 %	43 %	41 %
Tre eller flere	7 %	11 %	11 %
<b>Antall førerkort i husstanden</b>			
gjennomsnitt	0,8	1,9	1,9
Ingen	48 %	0 %	3 %
Ett	34 %	23 %	24 %
To	14 %	64 %	60 %
Tre eller flere	4 %	13 %	13 %
<b>Rabattkort for kollektivtransport</b>			
Nei	66 %	84 %	83 %
Ja	34 %	16 %	17 %
<b>Tilgang til sykkel eller moped i brukbar stand</b>			
Nei	43 %	22 %	24 %
Ja, sykkel	55 %	77 %	75 %
Ja, moped	7 %	6 %	6 %

Tabell C-10: Antall førerkort i husstanden - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall førerkort for bil i husstanden					SUM
	Ingen	Ett	To	Tre eller flere		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	208	1 393	3 767	820	6 188
	Andel	3 %	23 %	61 %	13 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	2 %	22 %	62 %	14 %	100 %
	Kvinne	5 %	23 %	60 %	13 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	52,1	49,6	44,5	37,1	44,9
	13-17 år	2 %	13 %	67 %	18 %	100 %
	18-24 år	7 %	18 %	42 %	33 %	100 %
	25-34 år	3 %	25 %	63 %	8 %	100 %
	35-44 år	2 %	18 %	68 %	12 %	100 %
	45-54 år	1 %	17 %	56 %	26 %	100 %
	55-66 år	2 %	23 %	69 %	7 %	100 %
	67 år +	9 %	41 %	50 %	0 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>	Yrkesaktiv	1 %	20 %	64 %	15 %	100 %
	Hjemmearbeidende	2 %	16 %	66 %	15 %	100 %
	Skoleelev/ student	3 %	15 %	60 %	22 %	100 %
	Militærtjeneste/ sivilteneste	0 %	0 %	67 %	33 %	100 %
	Alderspensionist	8 %	37 %	55 %	0 %	100 %
	Trygdet	12 %	29 %	50 %	9 %	100 %
	Arbeidsledig	6 %	23 %	44 %	27 %	100 %
	Annet	7 %	15 %	72 %	6 %	100 %
	Uoppgitt	0 %	0 %	100 %	0 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>	Ja	0 %	15 %	70 %	15 %	100 %
	Nei	2 %	21 %	62 %	15 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>	5 eller flere dager i uken	1 %	20 %	63 %	15 %	100 %
	3-4 dager i uken	1 %	18 %	66 %	15 %	100 %
	1-2 dager i uken	1 %	21 %	61 %	17 %	100 %
	Noen dager i måneden	1 %	21 %	65 %	13 %	100 %
	Sjeldnere	1 %	15 %	63 %	21 %	100 %
	Aldri	0 %	28 %	59 %	13 %	100 %
	<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	4 %	19 %	67 %	11 %	100 %

Tabell C-11: Antall førerkort i husstanden - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall førerkort for bil i husstanden				
	Ingen	Ett	To	Tre eller flere	SUM
<b>Deltakere, justert</b>					
Antall	208	1 393	3 767	820	6 188
Andel	3 %	23 %	61 %	13 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>					
Enslig	18 %	82 %	0 %	0 %	100 %
En voksen med barn	3 %	67 %	29 %	1 %	100 %
To voksne uten barn	1 %	14 %	85 %	0 %	100 %
Minst to voksne med barn	1 %	6 %	72 %	21 %	100 %
Flere voksne, ingen barn	0 %	3 %	27 %	69 %	100 %
Annet	18 %	18 %	64 %	0 %	100 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>					
gjennomsnitt	1,5	1,8	3,2	4,1	2,9
1 person	18 %	82 %	0 %	0 %	100 %
2 personer	1 %	18 %	81 %	0 %	100 %
3 personer	1 %	16 %	60 %	24 %	100 %
4 personer	0 %	7 %	68 %	25 %	100 %
5 personer +	1 %	2 %	67 %	30 %	100 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>					
gjennomsnitt	0,3	0,4	1,1	1,1	0,9
Ingen barn	5 %	32 %	55 %	8 %	100 %
Ett barn under 18 år	1 %	17 %	54 %	28 %	100 %
To barn under 18 år	1 %	12 %	71 %	16 %	100 %
Flere barn under 18 år	1 %	6 %	84 %	10 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>					
gjennomsnitt, kr 1 000 per år	175	492	768	740	682
Under kr 200 000	21 %	58 %	17 %	4 %	100 %
kr 200 000-399 000	8 %	59 %	32 %	2 %	100 %
kr 400 000-599 000	2 %	39 %	53 %	5 %	100 %
kr 600 000-799 000	0 %	15 %	75 %	9 %	100 %
kr 800 000-999 000	0 %	5 %	80 %	15 %	100 %
kr 1 000 000-1 199 000	0 %	5 %	75 %	20 %	100 %
kr 1 200 000 +	0 %	13 %	64 %	22 %	100 %
<b>Bosted</b>					
Haugesund	5 %	28 %	57 %	10 %	100 %
Suldal	2 %	18 %	68 %	11 %	100 %
Sauda	3 %	23 %	57 %	17 %	100 %
Bokn	2 %	16 %	64 %	18 %	100 %
Tysvær	2 %	15 %	70 %	13 %	100 %
Karmøy	3 %	22 %	59 %	16 %	100 %
Utsira	18 %	18 %	55 %	9 %	100 %
Vindafjord	2 %	19 %	65 %	14 %	100 %
Etne	4 %	22 %	62 %	12 %	100 %
Sveio	1 %	19 %	69 %	11 %	100 %

Tabell C-12: Bilhold - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall biler i husstanden				SUM	
	Ingen	En	To	Tre eller flere		
<b>Deltakere, justert</b>						
	Antall	343	2 784	2 759	740	6 626
	Andel	5 %	42 %	42 %	11 %	100 %
<b>Kjønn</b>						
	Mann	4 %	42 %	42 %	12 %	100 %
	Kvinne	7 %	42 %	41 %	10 %	100 %
<b>Alder</b>						
	gjennomsnitt, år	51,3	49,6	42,2	38,3	45,4
	13-17 år	3 %	29 %	50 %	18 %	100 %
	18-24 år	9 %	28 %	37 %	26 %	100 %
	25-34 år	4 %	44 %	44 %	8 %	100 %
	35-44 år	4 %	35 %	52 %	9 %	100 %
	45-54 år	3 %	33 %	46 %	18 %	100 %
	55-66 år	3 %	49 %	40 %	8 %	100 %
	67 år +	13 %	66 %	19 %	2 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>						
	Yrkesaktiv	3 %	37 %	48 %	12 %	100 %
	Hjemmearbeidende	2 %	49 %	32 %	17 %	100 %
	Skoleelev/ student	6 %	30 %	46 %	18 %	100 %
	Militærtjeneste/ sivilteneste	0 %	33 %	33 %	33 %	100 %
	Alderspensjonist	11 %	64 %	22 %	3 %	100 %
	Trygdet	16 %	50 %	25 %	9 %	100 %
	Arbeidsledig	10 %	43 %	32 %	15 %	100 %
	Annet	9 %	36 %	43 %	12 %	100 %
	<i>Uoppgitt</i>	0 %	100 %	0 %	0 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>						
	Ja	1 %	34 %	52 %	13 %	100 %
	Nei	3 %	38 %	47 %	12 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>						
	5 eller flere dager i uken	3 %	39 %	47 %	12 %	100 %
	3-4 dager i uken	3 %	33 %	54 %	10 %	100 %
	1-2 dager i uken	2 %	37 %	47 %	14 %	100 %
	Noen dager i måneden	2 %	38 %	46 %	15 %	100 %
	Sjeldnere	2 %	32 %	50 %	16 %	100 %
	Aldri	2 %	33 %	44 %	21 %	100 %
	<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	3 %	37 %	45 %	15 %	100 %

Tabell C-13: Bilhold - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall biler i husstanden					SUM
	Ingen	En	To	Tre eller flere		
<b>Deltakere, justert</b>						
	Antall	343	2 784	2 759	740	6 626
	Andel	5 %	42 %	42 %	11 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>						
	Enslig	22 %	69 %	7 %	1 %	100 %
	En voksen med barn	6 %	69 %	22 %	3 %	100 %
	To voksne uten barn	2 %	48 %	43 %	7 %	100 %
	Minst to voksne med barn	1 %	27 %	56 %	15 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	2 %	19 %	42 %	37 %	100 %
	Annet	0 %	45 %	45 %	9 %	100 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>						
	gjennomsnitt	1,6	2,4	3,3	3,7	2,9
	1 person	22 %	69 %	7 %	1 %	100 %
	2 personer	2 %	50 %	41 %	7 %	100 %
	3 personer	2 %	35 %	48 %	15 %	100 %
	4 personer	1 %	27 %	54 %	18 %	100 %
	5 personer +	2 %	21 %	57 %	20 %	100 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>						
	gjennomsnitt	0,3	0,6	1,1	0,9	0,9
	Ingen barn	8 %	50 %	33 %	9 %	100 %
	Ett barn under 18 år	2 %	33 %	46 %	18 %	100 %
	To barn under 18 år	2 %	31 %	54 %	13 %	100 %
	Flere barn under 18 år	1 %	30 %	62 %	8 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>						
	gjennomsnitt, kr 1 000 per år	229	622	836	679	697
	Under kr 200 000	32 %	52 %	10 %	6 %	100 %
	kr 200 000-399 000	12 %	71 %	16 %	2 %	100 %
	kr 400 000-599 000	3 %	61 %	30 %	5 %	100 %
	kr 600 000-799 000	1 %	42 %	49 %	8 %	100 %
	kr 800 000-999 000	0 %	34 %	55 %	11 %	100 %
	kr 1 000 000-1 199 000	1 %	27 %	59 %	13 %	100 %
	kr 1 200 000 +	2 %	28 %	53 %	18 %	100 %
<b>Bosted</b>						
	Haugesund	9 %	51 %	33 %	7 %	100 %
	Suldal	3 %	41 %	46 %	10 %	100 %
	Sauda	4 %	55 %	31 %	10 %	100 %
	Bokn	6 %	29 %	54 %	10 %	100 %
	Tysvær	3 %	31 %	52 %	14 %	100 %
	Karmøy	4 %	39 %	44 %	13 %	100 %
	Utsira	25 %	50 %	25 %	0 %	100 %
	Vindafjord	3 %	33 %	48 %	16 %	100 %
	Etne	4 %	38 %	45 %	13 %	100 %
	Sveio	2 %	35 %	50 %	13 %	100 %

Tabell C-14: Tilgang til bil - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Har ikke førerkort		Har førerkort				SUM	
	Ikke bil i husstand	Bil i husstand	Aldri tilgang til bil	Av og til tilgang til bil	Som oftest tilgang til bil	Alltid tilgang til bil		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	217	762	12	193	597	4 712	6 493
	Andel	3 %	12 %	0 %	3 %	9 %	73 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	2 %	11 %	0 %	3 %	9 %	75 %	100 %
	Kvinne	5 %	13 %	0 %	3 %	9 %	70 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	51,0	21,8	58,3	47,1	47,3	48,4	45,2
	13-17 år	3 %	97 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
	18-24 år	7 %	17 %	0 %	3 %	9 %	64 %	100 %
	25-34 år	3 %	4 %	0 %	3 %	10 %	79 %	100 %
	35-44 år	2 %	1 %	0 %	3 %	11 %	83 %	100 %
	45-54 år	1 %	1 %	0 %	4 %	10 %	84 %	100 %
	55-66 år	2 %	2 %	0 %	4 %	12 %	80 %	100 %
	67 år +	9 %	4 %	0 %	2 %	7 %	78 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>	Yrkesaktiv	1 %	2 %	0 %	3 %	10 %	83 %	100 %
	Hjemmearbeidende	1 %	8 %	0 %	6 %	14 %	71 %	100 %
	Skoleelev/ student	5 %	76 %	0 %	2 %	3 %	15 %	100 %
	Militærtjeneste/ siviltjeneste	0 %	33 %	0 %	0 %	67 %	0 %	100 %
	Alderspensionist	8 %	4 %	0 %	2 %	8 %	77 %	100 %
	Trygdet	11 %	5 %	0 %	5 %	10 %	68 %	100 %
	Arbeidsledig	6 %	16 %	0 %	4 %	11 %	62 %	100 %
	Annet	8 %	8 %	0 %	1 %	12 %	71 %	100 %
	Uoppgitt	0 %	0 %	0 %	50 %	0 %	50 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>	Ja	0 %	1 %	0 %	3 %	12 %	84 %	100 %
	Nei	2 %	3 %	0 %	3 %	10 %	83 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>	5 eller flere dager i uken	1 %	2 %	0 %	3 %	11 %	83 %	100 %
	3-4 dager i uken	1 %	4 %	0 %	2 %	11 %	82 %	100 %
	1-2 dager i uken	1 %	6 %	1 %	3 %	8 %	82 %	100 %
	Noen dager i måneden	1 %	1 %	0 %	4 %	10 %	85 %	100 %
	Sjeldnere	1 %	0 %	0 %	5 %	8 %	86 %	100 %
	Aldri	0 %	0 %	0 %	2 %	7 %	90 %	100 %
	Ikke sikker, uoppgitt	2 %	3 %	2 %	5 %	7 %	82 %	100 %



Tabell C-15: Tilgang til bil - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Har ikke førerkort		Har førerkort				SUM	
	Ikke bil i husstand	Bil i husstand	Aldri tilgang til bil	Av og til tilgang til bil	Som oftest tilgang til bil	Alltid tilgang til bil		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	217	762	12	193	597	4 712	6 493
	Andel	3 %	12 %	0 %	3 %	9 %	73 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>	Enslig	16 %	2 %	0 %	1 %	3 %	78 %	100 %
	En voksen med barn	4 %	32 %	0 %	1 %	2 %	62 %	100 %
	To voksne uten barn	1 %	4 %	0 %	4 %	11 %	80 %	100 %
	Minst to voksne med barn	1 %	20 %	0 %	3 %	10 %	66 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	1 %	7 %	0 %	5 %	16 %	71 %	100 %
	Annet							
<b>Antall personer i husholdningen</b>	gjennomsnitt	1,6	3,8	2,3	3,0	3,0	2,8	2,9
	1 person	16 %	2 %	0 %	1 %	3 %	78 %	100 %
	2 personer	1 %	5 %	0 %	4 %	10 %	79 %	100 %
	3 personer	1 %	16 %	0 %	3 %	10 %	69 %	100 %
	4 personer	1 %	20 %	0 %	3 %	11 %	64 %	100 %
	5 personer +	1 %	21 %	0 %	3 %	10 %	66 %	
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>	gjennomsnitt	0,3	1,6	0,2	0,8	0,8	0,8	0,9
	Ingen barn	5 %	3 %	0 %	3 %	9 %	79 %	100 %
	Ett barn under 18 år	2 %	22 %	0 %	2 %	8 %	66 %	100 %
	To barn under 18 år	1 %	21 %	0 %	3 %	10 %	65 %	100 %
	Flere barn under 18 år	1 %	20 %	0 %	3 %	10 %	67 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>	gjennomsnitt, kr 1 000 per år	171	214	1085	877	944	770	705
	Under kr 200 000	22 %	5 %	0 %	6 %	2 %	65 %	100 %
	kr 200 000-399 000	7 %	4 %	0 %	1 %	6 %	81 %	100 %
	kr 400 000-599 000	1 %	3 %	0 %	2 %	10 %	83 %	100 %
	kr 600 000-799 000	0 %	3 %	0 %	3 %	11 %	83 %	100 %
	kr 800 000-999 000	0 %	3 %	0 %	4 %	13 %	79 %	100 %
	kr 1 000 000-1 199 000	0 %	3 %	0 %	4 %	12 %	81 %	100 %
	kr 1 200 000 +	0 %	3 %	0 %	4 %	12 %	81 %	100 %
<b>Bosted</b>	Haugesund	5 %	11 %	0 %	4 %	11 %	70 %	100 %
	Suldal	2 %	14 %	0 %	4 %	10 %	71 %	100 %
	Sauda	3 %	11 %	0 %	3 %	11 %	73 %	100 %
	Bokn	4 %	13 %	0 %	7 %	4 %	72 %	100 %
	Tysvær	2 %	13 %	0 %	2 %	8 %	75 %	100 %
	Karmøy	3 %	13 %	0 %	2 %	8 %	73 %	100 %
	Utsira	17 %	8 %	0 %	0 %	17 %	58 %	100 %
	Vindafjord	2 %	10 %	1 %	2 %	10 %	74 %	100 %
	Etne	3 %	10 %	0 %	4 %	8 %	76 %	100 %
	Sveio	1 %	10 %	0 %	2 %	6 %	80 %	100 %

Tabell C-16: Eie av sykkel og MC - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Tilgang til sykkel eller moped			TOTALT*	
	Nei, ingen av delene	Ja, sykkel	Ja, moped		
<b>Deltakere, justert (n=6 625)</b>					
	Antall	1 479	5 054	439	6 972
	Andel	22 %	76 %	7 %	105 %
<b>Kjønn</b>					
	Mann	22 %	76 %	8 %	106 %
	Kvinne	23 %	76 %	5 %	104 %
<b>Alder</b>					
	gjennomsnitt, år	50,5	44,1	36,2	45,4
	13-17 år	9 %	88 %	14 %	111 %
	18-24 år	32 %	63 %	10 %	106 %
	25-34 år	21 %	78 %	6 %	105 %
	35-44 år	14 %	85 %	10 %	109 %
	45-54 år	18 %	81 %	7 %	106 %
	55-66 år	22 %	77 %	3 %	102 %
	67 år +	43 %	56 %	1 %	101 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>					
	Yrkesaktiv	18 %	81 %	7 %	106 %
	Hjemmearbeidende	29 %	70 %	5 %	104 %
	Skoleelev/ student	14 %	83 %	13 %	110 %
	Militærtjeneste/ sivil tjeneste	33 %	67 %	0 %	100 %
	Alderspensjonist	38 %	61 %	2 %	101 %
	Trygdet	39 %	59 %	5 %	104 %
	Arbeidsledig	28 %	71 %	2 %	101 %
	Annet	29 %	71 %	3 %	103 %
	Uoppgitt	0 %	100 %	0 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>					
	Ja	14 %	85 %	5 %	104 %
	Nei	19 %	80 %	8 %	106 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>					
	5 eller flere dager i uken	18 %	81 %	7 %	106 %
	3-4 dager i uken	17 %	82 %	5 %	104 %
	1-2 dager i uken	18 %	81 %	8 %	106 %
	Noen dager i måneden	17 %	81 %	14 %	112 %
	Sjeldnere	18 %	80 %	13 %	111 %
	Aldri	28 %	67 %	12 %	107 %
	<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	25 %	75 %	3 %	103 %

\* Total-tallene blir større enn n/ mer enn 100 %, siden noen har både sykkel og MC

Tabell C-17: Eie av sykkel og MC - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Tilgang til sykkel eller moped			TOTALT*	
	Nei, ingen av delene	Ja, sykkel	Ja, moped		
<b>Deltakere, justert (n=6 625)</b>					
	Antall	1 479	5 054	439	6 972
	Andel	22 %	76 %	7 %	105 %
<b>Husholdningstype</b>					
	Enslig	41 %	58 %	3 %	102 %
	En voksen med barn	16 %	81 %	9 %	106 %
	To voksne uten barn	25 %	74 %	3 %	102 %
	Minst to voksne med barn	13 %	85 %	10 %	109 %
	Flere voksne, ingen barn	23 %	76 %	7 %	106 %
	Annet	0 %	91 %	36 %	127 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>					
	gjennomsnitt	2,3	3,0	3,6	2,9
	1 person	41 %	58 %	3 %	102 %
	2 personer	25 %	74 %	4 %	103 %
	3 personer	19 %	80 %	8 %	107 %
	4 personer	13 %	86 %	10 %	108 %
	5 personer +	12 %	85 %	12 %	110 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>					
	gjennomsnitt	0,5	1,0	1,3	0,9
	Ingen barn	29 %	70 %	4 %	103 %
	Ett barn under 18 år	17 %	81 %	11 %	109 %
	To barn under 18 år	11 %	87 %	10 %	108 %
	Flere barn under 18 år	11 %	87 %	10 %	112 %
<b>Husholdningens inntekt</b>					
	gjennomsnitt, kr 1 000 per år	582	736	762	697
	Under kr 200 000	45 %	55 %	5 %	105 %
	kr 200 000-399 000	36 %	63 %	4 %	102 %
	kr 400 000-599 000	26 %	74 %	5 %	105 %
	kr 600 000-799 000	18 %	80 %	7 %	106 %
	kr 800 000-999 000	12 %	87 %	8 %	107 %
	kr 1 000 000-1 199 000	12 %	87 %	7 %	107 %
	kr 1 200 000 +	17 %	82 %	7 %	106 %
<b>Bosted</b>					
	Haugesund	22 %	77 %	6 %	105 %
	Suldal	26 %	71 %	7 %	104 %
	Sauda	21 %	76 %	10 %	107 %
	Bokn	35 %	65 %	8 %	108 %
	Tysvær	24 %	74 %	6 %	105 %
	Karmøy	20 %	78 %	6 %	105 %
	Utsira	15 %	85 %	0 %	100 %
	Vindafjord	25 %	74 %	7 %	106 %
	Etne	27 %	72 %	6 %	104 %
	Sveio	27 %	71 %	6 %	104 %

\* Total-tallene blir større enn n/ mer enn 100 %, siden noen har både sykkel og MC

Tabell C-18: Eie av sykkel og MC - tilgang til transporttilbud; Haugalandet 2011

Karakteristika	Tilgang til sykkel eller moped			TOTALT
	Nei, ingen av delene	Ja, sykkel	Ja, moped	
<b>Antall deltakere, justert</b>	<b>1 479</b>	<b>5 054</b>	<b>439</b>	<b>6 625</b>
<b>HVIS OVER 16 ÅR: Førerkort for MC eller moped</b>				
Nei	65 %	53 %	20 %	55 %
Ja, moped	21 %	28 %	55 %	27 %
Ja, MC	13 %	19 %	26 %	18 %
<b>HVIS OVER 18 ÅR: Førerkort for bil</b>				
Nei	12 %	5 %	8 %	7 %
Ja	88 %	95 %	92 %	93 %
<b>Tilgang til bil og førerkort</b>				
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	8 %	2 %	3 %	3 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	8 %	13 %	22 %	12 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	0 %	0 %	0 %
Har av og til tilgang til bil	2 %	3 %	3 %	3 %
Har som oftest tilgang til bil	7 %	10 %	6 %	9 %
Har alltid tilgang til bil	74 %	72 %	67 %	73 %
<b>Antall biler i husstanden</b>				
gjennomsnitt	1,4	1,7	2,0	1,6
Ingen	11 %	3 %	4 %	5 %
Én	51 %	40 %	31 %	42 %
To	29 %	45 %	46 %	42 %
Tre eller flere	9 %	11 %	19 %	11 %
<b>Antall førerkort i husstanden</b>				
gjennomsnitt	1,6	1,9	2,1	1,9
Ingen	8 %	2 %	2 %	3 %
Ett	35 %	19 %	16 %	23 %
To	47 %	65 %	56 %	61 %
Tre eller flere	10 %	14 %	26 %	13 %
<b>Rabattkort for kollektivtransport</b>				
Nei	79 %	81 %	78 %	80 %
Ja	21 %	19 %	22 %	20 %

Tabell C-19: Førerkort for MC eller moped - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Førerkort for MC/moped?			SUM
	Nei	Ja, moped	Ja, MC	
<b>Deltakere over 16 år, justert</b>				
Antall	3 457	1 699	1 124	6 280
Andel	55 %	27 %	18 %	100 %
<b>Kjønn</b>				
Mann	41 %	30 %	29 %	100 %
Kvinne	69 %	24 %	7 %	100 %
<b>Alder</b>				
gjennomsnitt, år	49,4	39,8	51,1	47,1
13-17 år	71 %	28 %	1 %	100 %
18-24 år	40 %	53 %	7 %	100 %
25-34 år	48 %	43 %	8 %	100 %
35-44 år	50 %	29 %	21 %	100 %
45-54 år	53 %	23 %	25 %	100 %
55-66 år	54 %	20 %	26 %	100 %
67 år +	76 %	9 %	14 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>				
Yrkesaktiv	49 %	31 %	20 %	100 %
Hjemmearbeidende	69 %	18 %	14 %	100 %
Skoleelev/ student	60 %	36 %	4 %	100 %
Militærtjeneste/ sivilteneste	67 %	33 %	0 %	100 %
Alderspensionist	71 %	12 %	16 %	100 %
Trygdet	61 %	18 %	21 %	100 %
Arbeidsledig	60 %	32 %	8 %	100 %
Annet	64 %	31 %	5 %	100 %
Uoppgitt	100 %	0 %	0 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>				
Ja	47 %	30 %	23 %	100 %
Nei	49 %	31 %	19 %	100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>				
5 eller flere dager i uken	48 %	31 %	21 %	100 %
3-4 dager i uken	56 %	30 %	14 %	100 %
1-2 dager i uken	48 %	33 %	19 %	100 %
Noen dager i måneden	35 %	30 %	36 %	100 %
Sjeldnere	33 %	35 %	32 %	100 %
Aldri	44 %	35 %	21 %	100 %
Ikke sikker, uoppgitt	48 %	27 %	25 %	100 %

Tabell C-20: Førerkort for MC eller moped - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Førerkort for MC/moped			SUM
	Nei	Ja, moped	Ja, MC	
<b>Deltakere over 16 år, justert</b>				
Antall	3 457	1 699	1 124	6 280
Andel	55 %	27 %	18 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>				
Enslig	66 %	21 %	13 %	100 %
En voksen med barn	58 %	25 %	17 %	100 %
To voksne uten barn	57 %	23 %	20 %	100 %
Minst to voksne med barn	50 %	33 %	17 %	100 %
Flere voksne, ingen barn	48 %	32 %	20 %	100 %
Annet	40 %	40 %	20 %	100 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>				
gjennomsnitt	2,7	3,0	2,8	2,8
1 person	66 %	21 %	13 %	100 %
2 personer	57 %	23 %	20 %	100 %
3 personer	49 %	32 %	19 %	100 %
4 personer	51 %	32 %	16 %	100 %
5 personer +	49 %	34 %	17 %	100 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>				
gjennomsnitt	0,7	0,9	0,8	0,8
Ingen barn	58 %	23 %	18 %	100 %
Ett barn under 18 år	51 %	32 %	17 %	100 %
To barn under 18 år	51 %	32 %	17 %	100 %
Flere barn under 18 år	50 %	34 %	16 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>				
gjennomsnitt, kr 1 000 per år	697	647	928	725
Under kr 200 000	68 %	19 %	13 %	100 %
kr 200 000-399 000	67 %	19 %	14 %	100 %
kr 400 000-599 000	50 %	29 %	20 %	100 %
kr 600 000-799 000	46 %	31 %	23 %	100 %
kr 800 000-999 000	46 %	32 %	22 %	100 %
kr 1 000 000-1 199 000	50 %	29 %	21 %	100 %
kr 1 200 000 +	50 %	29 %	21 %	100 %
<b>Bosted</b>				
Haugesund	57 %	26 %	17 %	100 %
Suldal	57 %	23 %	20 %	100 %
Sauda	50 %	28 %	22 %	100 %
Bokn	62 %	20 %	18 %	100 %
Tysvær	50 %	30 %	20 %	100 %
Karmøy	56 %	27 %	17 %	100 %
Utsira	50 %	33 %	17 %	100 %
Vindafjord	52 %	30 %	18 %	100 %
Etne	53 %	29 %	19 %	100 %
Sveio	53 %	27 %	20 %	100 %

Tabell C-21: Førerkort for MC eller moped - tilgang til transporttilbud; Haugalandet 2011

Karakteristika	Førerkort for MC/moped			SUM
	Nei	Ja, moped	Ja, MC	
<b>Antall deltakere over 16 år, justert</b>	<b>3 457</b>	<b>1 699</b>	<b>1 124</b>	<b>6 280</b>
<b>Tilgang til sykkel eller moped i brukbar stand (begge deler mulig)</b>				
Nei	28 %	18 %	17 %	23 %
Ja, sykkel	72 %	78 %	82 %	75 %
Ja, moped	2 %	14 %	10 %	7 %
<b>HVIS OVER 18 ÅR: Førerkort for bil</b>				
Nei	11 %	3 %	0 %	7 %
Ja	89 %	97 %	100 %	93 %
<b>Tilgang til bil og førerkort</b>				
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	6 %	1 %	0 %	3 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	10 %	5 %	1 %	7 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	0 %	0 %	0 %
Har av og til tilgang til bil	3 %	3 %	3 %	3 %
Har som oftest tilgang til bil	9 %	10 %	12 %	10 %
Har alltid tilgang til bil	72 %	81 %	85 %	77 %
<b>Antall biler i husstanden</b>				
gjennomsnitt	1,5	1,8	1,8	1,6
Ingen	8 %	3 %	1 %	5 %
Én	46 %	38 %	38 %	43 %
To	37 %	45 %	48 %	41 %
Tre eller flere	8 %	15 %	13 %	11 %
<b>Antall førerkort i husstanden</b>				
gjennomsnitt	1,8	2,0	2,0	1,9
Ingen	6 %	1 %	0 %	3 %
Ett	26 %	20 %	19 %	23 %
To	57 %	63 %	66 %	60 %
Tre eller flere	11 %	17 %	16 %	13 %
<b>Rabattkort for kollektivtransport</b>				
Nei	80 %	84 %	81 %	81 %
Ja	20 %	16 %	19 %	19 %

Tabell C-22: Abonnement og rabattkort for bompenger - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Abonnement og rabattkort for bompenger					SUM
	Ingen	Haugalands- pakken	Åkrafjorden	Begge		
<b>Deltakere, justert</b>						
Antall	803	4 634	17	829		6 283
Andel	13 %	74 %	0 %	13 %		100 %
<b>Kjønn</b>						
Mann	12 %	74 %	0 %	13 %		100 %
Kvinne	13 %	73 %	0 %	13 %		100 %
<b>Alder</b>						
gjennomsnitt, år	39,2	45,5	57,0	47,8		45,1
13-17 år	42 %	50 %	0 %	7 %		100 %
18-24 år	18 %	70 %	0 %	12 %		100 %
25-34 år	11 %	78 %	0 %	11 %		100 %
35-44 år	7 %	80 %	0 %	13 %		100 %
45-54 år	6 %	79 %	0 %	15 %		100 %
55-66 år	8 %	75 %	0 %	16 %		100 %
67 år +	18 %	68 %	1 %	13 %		100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>						
Yrkesaktiv	8 %	78 %	0 %	14 %		100 %
Hjemmearbeidende	14 %	72 %	0 %	14 %		100 %
Skoleelev/ student	36 %	55 %	0 %	8 %		100 %
Militærtjeneste/ sivil tjeneste	33 %	67 %	0 %	0 %		100 %
Alderspensionist	14 %	71 %	0 %	14 %		100 %
Trygdet	14 %	74 %	0 %	11 %		100 %
Arbeidsledig	16 %	72 %	0 %	12 %		100 %
Annet	7 %	85 %	1 %	8 %		100 %
Uoppgitt	0 %	100 %	0 %	0 %		100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>						
Ja	5 %	80 %	0 %	15 %		100 %
Nei	9 %	77 %	0 %	14 %		100 %
<b>HVIS YRKESAKTIV: Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>						
5 eller flere dager i uken	8 %	78 %	0 %	14 %		100 %
3-4 dager i uken	7 %	77 %	1 %	15 %		100 %
1-2 dager i uken	13 %	74 %	0 %	12 %		100 %
Noen dager i måneden	7 %	84 %	0 %	9 %		100 %
Sjeldnere	8 %	80 %	0 %	12 %		100 %
Aldri	10 %	81 %	0 %	10 %		100 %
Ikke sikker, uoppgitt	5 %	81 %	0 %	14 %		100 %



Tabell C-23: Abonnement og rabattkort for bompenger - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Abonnement og rabattkort for bompenger					SUM
	Ingen	Haugalands- pakken	Åkra fjorden	Begge		
<b>Deltakere, justert</b>						
Antall	803	4 634	17	829		6 283
Andel	13 %	74 %	0 %	13 %		100 %
<b>Husholdningstype</b>						
Enslig	18 %	71 %	0 %	11 %		100 %
Enslig med barn	21 %	69 %	0 %	11 %		100 %
Par uten barn	10 %	74 %	0 %	16 %		100 %
Par med barn	14 %	74 %	0 %	12 %		100 %
Flere voksne uten barn	8 %	79 %	0 %	13 %		100 %
Bare barn	27 %	64 %	0 %	9 %		100 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>						
gjennomsnitt	3,0	2,9	2,5	2,8		2,9
1 person	18 %	71 %	0 %	11 %		100 %
2 personer	10 %	73 %	0 %	16 %		100 %
3 personer	12 %	75 %	0 %	13 %		100 %
4 personer	12 %	76 %	0 %	12 %		100 %
5 personer +	15 %	74 %	0 %	11 %		100 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>						
gjennomsnitt	1,0	0,9	0,5	0,8		0,9
Ingen barn	11 %	74 %	0 %	15 %		100 %
Ett barn under 18 år	16 %	72 %	0 %	12 %		100 %
To barn under 18 år	12 %	75 %	0 %	12 %		100 %
Flere barn under 18 år	14 %	76 %	0 %	9 %		100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>						
gjennomsnitt, kr 1 000 per år	405	750	418	887		723
Under kr 200 000	20 %	69 %	1 %	10 %		100 %
kr 200 000-399 000	15 %	72 %	0 %	12 %		100 %
kr 400 000-599 000	9 %	77 %	0 %	14 %		100 %
kr 600 000-799 000	9 %	77 %	1 %	13 %		100 %
kr 800 000-999 000	6 %	81 %	0 %	13 %		100 %
kr 1 000 000-1 199 000	4 %	80 %	0 %	15 %		100 %
kr 1 200 000 +	6 %	76 %	0 %	18 %		100 %
<b>Bosted</b>						
Haugesund	9 %	78 %	0 %	13 %		100 %
Suldal	45 %	48 %	1 %	6 %		100 %
Sauda	41 %	52 %	1 %	7 %		100 %
Bokn	14 %	77 %	0 %	9 %		100 %
Tysvær	9 %	75 %	0 %	16 %		100 %
Karmøy	10 %	77 %	0 %	13 %		100 %
Utsira	11 %	78 %	0 %	11 %		100 %
Vindafjord	14 %	68 %	0 %	18 %		100 %
Etne	20 %	54 %	3 %	23 %		100 %
Sveio	7 %	80 %	0 %	13 %		100 %

Tabell C-24: Rabattkort for kollektivtransport - personkarakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Rabattkort			Rabattkort		
	Nei	Ja	SUM	Nei	Ja	SUM
<b>Deltakere, justert</b>						
Antall	5 332	1 294	6 626	5 332	1 294	6 626
Andel	80 %	20 %	100 %			
<b>Kjønn</b>						
Mann	80 %	20 %	100 %	50 %	53 %	50 %
Kvinne	81 %	19 %	100 %	50 %	47 %	50 %
<b>Alder</b>						
gjennomsnitt, år	46,1	42,3	45,4	46,1	42,3	45,4
13-17 år	54 %	46 %	100 %	6 %	20 %	9 %
18-24 år	75 %	25 %	100 %	7 %	10 %	8 %
25-34 år	86 %	14 %	100 %	15 %	10 %	14 %
35-44 år	87 %	13 %	100 %	21 %	13 %	19 %
45-54 år	86 %	14 %	100 %	17 %	12 %	16 %
55-66 år	80 %	20 %	100 %	21 %	21 %	21 %
67 år +	79 %	21 %	100 %	14 %	15 %	14 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>						
Yrkesaktiv	87 %	13 %	100 %	67 %	40 %	62 %
Hjemmearbeidende	84 %	16 %	100 %	2 %	1 %	1 %
Skoleelev/ student	57 %	43 %	100 %	8 %	26 %	12 %
Militærtjeneste/ sivilteneste	33 %	67 %	100 %	0 %	0 %	0 %
Alderspensionist	78 %	22 %	100 %	17 %	20 %	17 %
Trygdet	56 %	44 %	100 %	3 %	11 %	5 %
Arbeidsledig	80 %	20 %	100 %	2 %	2 %	2 %
Annet	86 %	14 %	100 %	2 %	1 %	2 %
Uoppgitt	50 %	50 %	100 %	0 %	0 %	0 %
<b>HVIS YRKESAKTIV:</b>						
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>						
Ja	82 %	18 %	100 %	21 %	31 %	23 %
Nei	89 %	11 %	100 %	79 %	69 %	77 %
<b>HVIS YRKESAKTIV:</b>						
<b>Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>						
5 eller flere dager i uken	89 %	11 %	100 %	69 %	58 %	68 %
3-4 dager i uken	85 %	15 %	100 %	19 %	22 %	19 %
1-2 dager i uken	74 %	26 %	100 %	4 %	9 %	4 %
Noen dager i måneden	83 %	17 %	100 %	4 %	5 %	4 %
Sjeldnere	88 %	13 %	100 %	2 %	2 %	2 %
Aldri	88 %	12 %	100 %	1 %	1 %	1 %
Ikke sikker, uoppgitt	79 %	21 %	100 %	1 %	3 %	1 %

Tabell C-25: Rabattkort for kollektivtransport - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Rabattkort			Rabattkort		
	Nei	Ja	SUM	Nei	Ja	SUM
<b>Deltakere, justert</b>						
Antall	5 332	1 294	6 626	5 332	1 294	6 626
Andel	80 %	20 %	100 %			
<b>Husholdningstype</b>						
Enslig	80 %	20 %	100 %	16 %	16 %	16 %
Enslig med barn	82 %	18 %	100 %	5 %	4 %	5 %
Par uten barn	81 %	19 %	100 %	33 %	33 %	33 %
Par med barn	80 %	20 %	100 %	39 %	41 %	40 %
Flere voksne	85 %	15 %	100 %	7 %	5 %	7 %
Annet	55 %	45 %	100 %	0 %	0 %	0 %
<b>Antall personer i husholdningen</b>						
gjennomsnitt	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
1 person	80 %	20 %	100 %	16 %	16 %	16 %
2 personer	81 %	19 %	100 %	35 %	35 %	35 %
3 personer	81 %	19 %	100 %	16 %	16 %	16 %
4 personer	81 %	19 %	100 %	18 %	17 %	18 %
5 personer +	79 %	21 %	100 %	15 %	16 %	15 %
<b>Antall barn (under 18 år) i husholdningen</b>						
gjennomsnitt	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Ingen barn	81 %	19 %	100 %	56 %	54 %	55 %
Ett barn under 18 år	79 %	21 %	100 %	17 %	18 %	17 %
To barn under 18 år	81 %	19 %	100 %	17 %	16 %	17 %
Flere barn under 18 år	79 %	21 %	100 %	11 %	11 %	11 %
<b>Husholdningens inntekt</b>						
gjennomsnitt, kr 1 000 per år	736	538	697	736	538	697
Under kr 200 000	77 %	23 %	100 %	3 %	5 %	3 %
kr 200 000-399 000	82 %	18 %	100 %	12 %	13 %	12 %
kr 400 000-599 000	82 %	18 %	100 %	18 %	21 %	19 %
kr 600 000-799 000	86 %	14 %	100 %	22 %	19 %	21 %
kr 800 000-999 000	86 %	14 %	100 %	19 %	16 %	19 %
kr 1 000 000-1 199 000	86 %	14 %	100 %	11 %	9 %	11 %
kr 1 200 000 +	82 %	18 %	100 %	15 %	17 %	15 %
<b>Bosted</b>						
Haugesund	84 %	16 %	100 %	33 %	26 %	31 %
Suldal	56 %	44 %	100 %	2 %	8 %	3 %
Sauda	72 %	28 %	100 %	4 %	6 %	4 %
Bokn	75 %	25 %	100 %	1 %	1 %	1 %
Tysvær	78 %	22 %	100 %	8 %	10 %	9 %
Karmøy	82 %	18 %	100 %	36 %	33 %	36 %
Utsira	38 %	62 %	100 %	0 %	1 %	0 %
Vindafjord	81 %	19 %	100 %	7 %	7 %	7 %
Etne	81 %	19 %	100 %	4 %	3 %	4 %
Sveio	82 %	18 %	100 %	5 %	4 %	5 %

Tabell C-26: *Rabattkort for kollektivtransport - tilgang til transporttilbud; Haugalandet 2011*

Karakteristika	Rabattkort			
	Nei	Ja	SUM	
<b>Antall deltakere, justert</b>	5 332	1 294	6 626	
<b>HVIS OVER 18 ÅR: Førerkort for bil</b>				
	Nei	5 %	14 %	7 %
	Ja	95 %	86 %	93 %
<b>Tilgang til bil og førerkort</b>				
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	3 %	7 %	3 %	
Har ikke førerkort, husstanden har bil	8 %	25 %	12 %	
Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	0 %	0 %	
Har av og til tilgang til bil	3 %	4 %	3 %	
Har som oftest tilgang til bil	9 %	9 %	9 %	
Har alltid tilgang til bil	77 %	55 %	73 %	
<b>Antall biler i husstanden</b>				
	gjennomsnitt	1,6	1,6	1,6
	Ingen	4 %	9 %	5 %
	Én	43 %	40 %	42 %
	To	42 %	38 %	42 %
	Tre eller flere	11 %	13 %	11 %
<b>Antall førerkort i husstanden</b>				
	gjennomsnitt	1,9	1,8	1,9
	Ingen	3 %	7 %	3 %
	Ett	23 %	21 %	23 %
	To	61 %	59 %	61 %
	Tre eller flere	13 %	14 %	13 %
<b>Tilgang til sykkel eller moped i brukbar stand (begge deler mulig)</b>				
	Nei	22 %	24 %	22 %
	Ja, sykkel	77 %	74 %	76 %
	Ja, moped	6 %	7 %	7 %
<b>HVIS OVER 16 ÅR: Førerkort for MC eller moped</b>				
	Nei	54 %	58 %	55 %
	Ja, moped	28 %	24 %	27 %
	Ja, MC	18 %	18 %	18 %



## Vedlegg D: Reiseaktivitet

### Tabeller til kapittel 4, 5 og 6.

TABELL D-1:	TURPRODUKSJON OG REISETID - PERSONKARAKTERISTIKA OG UKEDAG; HAUGALANDET 2011 .....	3
TABELL D-2:	TURPRODUKSJON OG REISETID - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	4
TABELL D-3:	GJENNOMSNI TT LIG ANTALL TURER MED HVER REISEMÅTE - PERSONKARAKTERISTIKA OG UKEDAG; HAUGALANDET 2011 .....	5
TABELL D-4:	GJENNOMSNI TT LIG ANTALL TURER MED HVER REISEMÅTE - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	6
TABELL D-5:	REISEMIDDELFORDELING - PERSONKARAKTERISTIKA OG UKEDAG; HAUGALANDET 2011 .....	7
TABELL D-6:	REISEMIDDELFORDELING - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	8
TABELL D-7:	REISEMIDDELB RUK - TURENES FORDELING PÅ PERSONKARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011 .....	9
TABELL D-8:	REISEMIDDELB RUK - TURENES FORDELING PÅ HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	10
TABELL D-9:	GJENNOMSNI TT LIG SAMLET REISETID MED HVER REISEMÅTE - PERSONKARAKTERISTIKA OG UKEDAG; HAUGALANDET 2011 .....	13
TABELL D-10:	GJENNOMSNI TT LIG SAMLET REISETID MED HVER REISEMÅTE - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	14
TABELL D-11:	REISEMÅTER OG GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	14
TABELL D-12:	REISEMIDDELFORDELING, GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	15
TABELL D-13:	REISEMIDDELFORDELING, TURER INTERNT I KOMMUNER PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	15
TABELL D-14:	REISETID PER TUR FOR HVER REISEMÅTE; HAUGALANDET 2011 .....	15
TABELL D-15:	GJENNOMSNI TT LIG ANTALL TURER MED HVER REISEHENSIKT - PERSONKARAKTERISTIKA OG UKEDAG; HAUGALANDET 2011 .....	16
TABELL D-16:	GJENNOMSNI TT LIG ANTALL TURER MED HVER REISEHENSIKT - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	17
TABELL D-17:	REISEHENSIKTSFORDELING - PERSONKARAKTERISTIKA OG UKEDAG; HAUGALANDET 2011 .....	18
TABELL D-18:	REISEHENSIKTSFORDELING - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	19
TABELL D-19:	REISEHENSIKTER OG GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER, ANTALL TURER; HAUGALANDET 2011 .....	22
TABELL D-20:	REISEHENSIKTER - FORDELING PÅ GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	22
TABELL D-21:	REISEHENSIKTSFORDELING, GEOGRAFISKE HOVEDRELASJONER; HAUGALANDET 2011 .....	22
TABELL D-22:	REISEHENSIKTSFORDELING, TURER INTERNT I KOMMUNER PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	22
TABELL D-23:	GJENNOMSNI TT LIG REISETID FOR HVER REISEHENSIKT - PERSONKARAKTERISTIKA OG UKEDAG; HAUGALANDET 2011 .....	23
TABELL D-24:	GJENNOMSNI TT LIG REISETID FOR HVER REISEHENSIKT - HUSSTANDSKARAKTERISTIKA OG BOSTED; HAUGALANDET 2011 .....	24
TABELL D-25:	REISETID FOR HVERT REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011 .....	24
TABELL D-26:	REISEMÅTER, PERSONBELEGG OG BILER UTEN PASSASJERER FOR REISEFORMÅL; HAUGALANDET 2011 .....	25
TABELL D-27:	REISEFORMÅL FOR REISEMÅTER; HAUGALANDET 2011 .....	25
TABELL D-28:	TOTALT ANTALL TURER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET PER DAG; HAUGALANDET 2011 .....	26
TABELL D-29:	TURENES FORDELING I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET PER DAG; HAUGALANDET 2011 .....	26
TABELL D-30:	ANDEL TURER TIL FOTS I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	27
TABELL D-31:	ANDEL SYKKELTURER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	27
TABELL D-32:	ANDEL BILFØRERTURER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	28
TABELL D-33:	ANDEL BILPASSASJERTURER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	28
TABELL D-34:	ANDEL KOLLEKTIVTURER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	29
TABELL D-35:	ANDEL TURER MED ANDRE REISEMÅTER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	29
TABELL D-36:	ANDEL TURER TIL ARBEID I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	30
TABELL D-37:	ANDEL TURER TIL SKOLE/STUDIESTED I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	30
TABELL D-38:	ANDEL TJENESTEREISER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	31
TABELL D-39:	ANDEL TURER TIL FØLGE/OMSØRGSOPPGAVER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	31
TABELL D-40:	ANDEL TURER TIL INNKJØP/SERVICER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	32
TABELL D-41:	ANDEL TURER TIL FRITIDSFORMÅL I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	32
TABELL D-42:	ANDEL TURER MED ANDRE FORMÅL I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	33
TABELL D-43:	ANDEL HJEMTURER I / MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	33
TABELL D-44:	TOTALT ANTALL TURER PER DAG MED FORMÅL UTENFOR HJEMMET, MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	34
TABELL D-45:	TOTALT ANTALL BILFØRERTURER MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET PER DAG; HAUGALANDET 2011 .....	34
TABELL D-46:	TOTALT ANTALL KOLLEKTIVTURER MELLOM KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET PER DAG; HAUGALANDET 2011 .....	35
TABELL D-47:	SUM TURER PER HVERDAG I / MELLOM SONER SENTRALT PÅ HAUGALANDET OG ØVRIGE HAUGALANDET; HAUGALANDET 2011 .....	36
TABELL D-48:	TOTALT ANTALL TURER PER DAG I / MELLOM SONER SENTRALT PÅ HAUGALANDET, HVERDAGSDØGN; HAUGALANDET 2011 .....	37
TABELL D-49:	TURENES FORDELING MELLOM SONER SENTRALT PÅ HAUGALANDET, HVERDAGSDØGN; HAUGALANDET 2011 .....	37
TABELL D-50:	TURENES FORDELING PÅ REISEMÅL, FRA SONER SENTRALT PÅ HAUGALANDET, HVERDAGSDØGN; HAUGALANDET 2011 .....	38
TABELL D-51:	TURENES FORDELING PÅ STARTSTED, TIL SONER SENTRALT PÅ HAUGALANDET, HVERDAGSDØGN; HAUGALANDET 2011 .....	38
TABELL D-52:	DE SENTRUMSRETTEDE TURENES FORDELING PÅ STARTSTED, HVERDAGSDØGN; HAUGALANDET 2011 .....	39

## Figurer til kapittel 4, 5 og 6.

FIGUR D-1:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I HAUGESUND KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	10
FIGUR D-2:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I SULDAL KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	10
FIGUR D-3:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I SAUDA KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	11
FIGUR D-4:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I BOKN KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	11
FIGUR D-5:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I TYSVÆR KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	11
FIGUR D-6:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I KARMØY KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	11
FIGUR D-7:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I UTSIRA KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	12
FIGUR D-8:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I VINDAFJORD KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	12
FIGUR D-9:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I ETNE KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	12
FIGUR D-10:	HØVEDREISEMÅTER, BOSATTE I SVEIO KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	12
FIGUR D-11:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I HAUGESUND KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	20
FIGUR D-12:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I SULDAL KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	20
FIGUR D-13:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I SAUDA KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	20
FIGUR D-14:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I BOKN KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	20
FIGUR D-15:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I TYSVÆR KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	20
FIGUR D-16:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I KARMØY KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	20
FIGUR D-17:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I UTSIRA KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	21
FIGUR D-18:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I VINDAFJORD KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	21
FIGUR D-19:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I ETNE KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	21
FIGUR D-20:	REISEFORMÅL UTENOM HJEMTURER, BOSATTE I SVEIO KOMMUNE; RVU HAUGALANDET 2011 .....	21

*Tabell D-1: Turproduksjon og reisetid - personkarakteristika og ukedag; Haugalandet 2011*

Karakteristika	Antall turer per person	Andel uten turer	SUM oppgitt reisetid [min]	tid per tur [min]	n, justert
<b>Samlet</b>	<b>3,52</b>	<b>10 %</b>	<b>62,1</b>	<b>17,7</b>	<b>6 626</b>
<b>Kjønn</b>					
Mann	3,44	9 %	67,5	19,6	3 345
Kvinne	3,59	10 %	56,6	15,7	3 281
<b>Alder</b>					
13-17 år	3,41	8 %	57,3	16,8	569
18-24 år	3,81	6 %	68,0	17,9	516
25-34 år	3,88	6 %	63,5	16,4	904
35-44 år	4,22	6 %	70,0	16,6	1 270
45-54 år	3,75	6 %	69,3	18,5	1 073
55-66 år	3,13	12 %	58,3	18,6	1 370
67 år +	2,41	22 %	46,7	19,4	924
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>					
Yrkesaktiv	3,87	6 %	68,1	17,6	4 074
Hjemmearbeidende	2,88	14 %	51,2	17,8	96
Skoleelev/ student	3,54	7 %	60,5	17,1	781
Militærtjeneste/ siviltjeneste	1,32	67 %	19,9	15,0	3
Alderspensjonist	2,51	22 %	49,2	19,6	1 155
Trygdet	2,96	18 %	47,2	15,9	313
Arbeidsledig	3,42	12 %	50,2	14,7	102
Annet	3,29	8 %	50,3	15,3	100
<b>HVIS YRKESAKTIV: Hvor mange dager i uken reiser du til/fra jobb?</b>					
5 eller flere dager i uken	3,94	5 %	67,4	17,1	2 767
3-4 dager i uken	3,92	5 %	65,4	16,7	778
1-2 dager i uken	3,32	8 %	75,1	22,6	176
Noen dager i måneden	3,64	9 %	85,2	23,4	162
Sjeldnere	3,57	11 %	66,4	18,6	88
Aldri	2,98	14 %	50,8	17,1	43
<b>HVIS YRKESAKTIV: Gir arbeidsgiveren din deg mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>					
Ja	3,94	7 %	80,8	20,5	919
Nei	3,85	6 %	64,4	16,7	3 155
<b>Førerkort for bil</b>					
Nei	2,55	21 %	48,3	19,0	409
Ja	3,60	9 %	63,6	17,7	5 648
<b>Tilgang til bil</b>					
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	2,07	28 %	37,6	18,2	197
Har ikke førerkort, husstanden har bil	2,99	14 %	58,3	19,5	212
Har førerkort, aldri tilgang til bil	1,61	36 %	29,6	18,3	13
Har av og til tilgang til bil	3,44	10 %	56,9	16,6	194
Har som oftest tilgang til bil	3,77	8 %	63,2	16,8	598
Har alltid tilgang til bil	3,61	9 %	64,4	17,9	4 715
<b>Rabattkort for kollektivtransport</b>					
Nei	3,60	9 %	60,4	16,8	5 332
Ja	3,19	11 %	69,0	21,6	1 294
<b>Ukedag</b>					
Mandag - fredag	3,66	8 %	63,2	17,3	5 504
Lørdag	2,81	16 %	56,8	20,2	1 122



Tabell D-2: Turproduksjon og reisetid - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	Antall turer per person	Andel uten turer	SUM oppgitt reisetid [min]	tid per tur [min]	n, justert
<b>Samlet</b>	<b>3,52</b>	<b>10 %</b>	<b>62,1</b>	<b>17,7</b>	<b>6 626</b>
<b>Husholdningstype</b>					
Enslig	2,93	15 %	53,4	18,2	1 039
En voksen med barn	4,08	7 %	68,8	16,8	316
To voksne uten barn	3,10	12 %	59,8	19,3	2 184
Minst to voksne med barn	4,02	6 %	66,5	16,5	2 626
Flere voksne, ingen barn	3,55	7 %	63,5	17,9	448
Annet	3,37	0 %	45,1	13,4	11
<b>Husholdningens inntekt</b>					
Under kr 200 000	2,82	21 %	49,6	17,6	146
kr 200 000-399 000	3,23	13 %	53,9	16,7	534
kr 400 000-599 000	3,70	8 %	67,0	18,1	839
kr 600 000-799 000	3,68	7 %	65,6	17,8	958
kr 800 000-999 000	3,84	7 %	65,3	17,0	850
kr 1 000 000-1 199 000	4,05	5 %	79,5	19,6	483
kr 1 200 000 +	3,93	5 %	67,7	17,2	679
<b>Antall biler i husholdningen</b>					
Ingen	2,49	23 %	42,9	17,3	343
En	3,42	11 %	57,7	16,9	2 784
To	3,70	8 %	67,9	18,3	2 759
Tre eller flere	3,68	7 %	65,8	17,9	740
<b>Bosted</b>					
Haugesund	3,73	8 %	57,2	15,3	2 078
Suldal	3,23	9 %	72,0	22,3	230
Sauda	3,48	9 %	60,5	17,4	291
Bokn	3,04	16 %	61,9	20,4	49
Tysvær	3,28	12 %	62,2	19,0	584
Karmøy	3,60	9 %	64,1	17,8	2 359
Utsira	3,23	15 %	47,5	14,7	13
Vindafjord	3,13	13 %	64,2	20,5	489
Etnes	3,10	10 %	64,5	20,8	233
Sveio	3,15	14 %	69,8	22,2	299

*Tabell D-3: Gjennomsnittlig antall turer med hver reisemåte - personkarakteristika og ukedag; Haugalandet 2011*

Karakteristika	[Turer/person/dag]	Reisemåte					SUM	
		Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektivt		Annet
<b>Alle</b>		<b>0,44</b>	<b>0,20</b>	<b>2,35</b>	<b>0,33</b>	<b>0,12</b>	<b>0,07</b>	<b>3,51</b>
<b>Kjønn</b>								
	Mann	0,36	0,21	2,47	0,21	0,11	0,08	3,44
	Kvinne	0,52	0,19	2,24	0,46	0,13	0,06	3,59
<b>Alder</b>								
	13-17 år	0,73	0,74	0,08	0,85	0,73	0,29	3,40
	18-24 år	0,54	0,09	2,39	0,52	0,18	0,08	3,80
	25-34 år	0,41	0,14	2,93	0,28	0,06	0,05	3,88
	35-44 år	0,36	0,18	3,35	0,22	0,05	0,05	4,21
	45-54 år	0,40	0,18	2,84	0,23	0,05	0,05	3,75
	55-66 år	0,38	0,20	2,18	0,29	0,05	0,03	3,12
	67 år +	0,48	0,04	1,51	0,27	0,07	0,04	2,41
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>								
	Yrkesaktiv	0,38	0,18	2,95	0,25	0,05	0,05	3,86
	Hjemmearbeidende	0,41	0,03	1,96	0,38	0,05	0,04	2,88
	Skoleelev/ student	0,70	0,59	0,63	0,78	0,60	0,23	3,53
	Militærtjeneste/ siviltjeneste	0,00	0,00	0,33	0,66	0,33	0,00	1,32
	Alderspensjonist	0,46	0,07	1,61	0,27	0,06	0,03	2,51
	Trygdet	0,48	0,07	1,93	0,32	0,07	0,07	2,95
	Arbeidsledig	0,62	0,02	2,17	0,45	0,12	0,04	3,42
	Annet	0,57	0,20	2,07	0,38	0,06	0,00	3,29
<b>Førerkort for bil</b>								
	Nei	0,85	0,21	0,12	0,87	0,37	0,13	2,55
	Ja	0,38	0,15	2,75	0,24	0,04	0,04	3,59
<b>Tilgang til bil</b>								
	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	0,95	0,17	0,01	0,43	0,37	0,14	2,07
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	0,76	0,24	0,22	1,28	0,38	0,12	2,99
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	0,16	0,65	0,48	0,16	0,08	0,00	1,53
	Har av og til tilgang til bil	0,74	0,50	1,58	0,48	0,08	0,06	3,44
	Har som oftest tilgang til bil	0,51	0,28	2,52	0,34	0,06	0,05	3,76
	Har alltid tilgang til bil	0,34	0,10	2,88	0,21	0,03	0,04	3,60
<b>Ukedag</b>								
	Mandag - fredag	0,46	0,22	2,47	0,31	0,13	0,07	3,66
	Lørdag	0,36	0,09	1,77	0,43	0,08	0,07	2,80

Tabell D-4: Gjennomsnittlig antall turer med hver reisemåte - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	[Turer/person/dag]	Reisemåte					SUM	
		Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt		Annet
<b>Alle</b>		<b>0,44</b>	<b>0,20</b>	<b>2,35</b>	<b>0,33</b>	<b>0,12</b>	<b>0,07</b>	<b>3,51</b>
<b>Husholdningstype</b>								
	Enslig	0,56	0,14	1,89	0,17	0,10	0,06	2,93
	En voksen med barn	0,54	0,32	2,50	0,38	0,22	0,12	4,08
	To voksne uten barn	0,39	0,12	2,15	0,34	0,05	0,04	3,09
	Minst to voksne med barn	0,42	0,27	2,70	0,37	0,18	0,08	4,02
	Flere voksne, ingen barn	0,45	0,22	2,34	0,37	0,08	0,08	3,55
	Annet	0,18	0,73	0,64	0,18	0,72	0,91	3,37
<b>Husholdningens inntekt</b>								
	Under kr 200 000	0,58	0,21	1,46	0,30	0,11	0,17	2,82
	kr 200 000-399 000	0,50	0,14	2,20	0,25	0,08	0,05	3,22
	kr 400 000-599 000	0,40	0,11	2,83	0,26	0,04	0,04	3,69
	kr 600 000-799 000	0,39	0,18	2,76	0,26	0,04	0,04	3,68
	kr 800 000-999 000	0,34	0,21	2,92	0,26	0,06	0,05	3,83
	kr 1 000 000-1 199 000	0,41	0,25	2,98	0,25	0,07	0,08	4,05
	kr 1 200 000 +	0,36	0,19	2,95	0,27	0,06	0,07	3,92
<b>Antall biler i husholdningen</b>								
	Ingen	0,92	0,34	0,34	0,39	0,35	0,14	2,48
	En	0,50	0,21	2,22	0,33	0,10	0,05	3,41
	To	0,36	0,17	2,67	0,32	0,12	0,06	3,70
	Tre eller flere	0,29	0,19	2,61	0,33	0,13	0,12	3,67
<b>Bosted</b>								
	Haugesund	0,54	0,32	2,36	0,33	0,10	0,08	3,73
	Suldal	0,58	0,13	1,95	0,33	0,19	0,05	3,23
	Sauda	0,65	0,31	2,05	0,28	0,07	0,11	3,48
	Bokn	0,38	0,17	1,97	0,33	0,10	0,08	3,04
	Tysvær	0,32	0,09	2,37	0,31	0,13	0,05	3,27
	Karmøy	0,40	0,16	2,48	0,34	0,15	0,06	3,59
	Utsira	0,91	0,40	1,60	0,19	0,11	0,02	3,23
	Vindafjord	0,34	0,11	2,16	0,33	0,11	0,08	3,13
	Etne	0,31	0,12	2,23	0,32	0,09	0,01	3,09
	Sveio	0,28	0,05	2,37	0,30	0,11	0,04	3,14

*Tabell D-5: Reisemiddelfordeling - personkarakteristika og ukedag; Haugalandet 2011*

Karakteristika	Reisemåte						SUM
	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektivt	Annet	
<b>Alle</b>	<b>13 %</b>	<b>6 %</b>	<b>67 %</b>	<b>9 %</b>	<b>3 %</b>	<b>2 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Kjønn</b>							
Mann	10 %	6 %	72 %	6 %	3 %	2 %	100 %
Kvinne	15 %	5 %	62 %	13 %	4 %	2 %	100 %
<b>Alder</b>							
13-17 år	21 %	22 %	2 %	25 %	21 %	8 %	100 %
18-24 år	14 %	2 %	63 %	14 %	5 %	2 %	100 %
25-34 år	11 %	4 %	76 %	7 %	2 %	1 %	100 %
35-44 år	9 %	4 %	79 %	5 %	1 %	1 %	100 %
45-54 år	11 %	5 %	76 %	6 %	1 %	1 %	100 %
55-66 år	12 %	6 %	70 %	9 %	2 %	1 %	100 %
67 år +	20 %	2 %	63 %	11 %	3 %	1 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>							
Yrkesaktiv	10 %	5 %	76 %	7 %	1 %	1 %	100 %
Hjemmearbeidende	14 %	1 %	68 %	13 %	2 %	1 %	100 %
Skoleelev/ student	20 %	17 %	18 %	22 %	17 %	7 %	100 %
Militærtjeneste/ siviltjeneste	0 %	0 %	25 %	50 %	25 %	0 %	100 %
Alderspensionist	18 %	3 %	64 %	11 %	2 %	1 %	100 %
Trygdet	16 %	2 %	66 %	11 %	2 %	3 %	100 %
Arbeidsledig	18 %	1 %	63 %	13 %	3 %	1 %	100 %
Annet	17 %	6 %	63 %	12 %	2 %	0 %	100 %
<b>Førerkort for bil</b>							
Nei	33 %	8 %	5 %	34 %	15 %	5 %	100 %
Ja	11 %	4 %	76 %	7 %	1 %	1 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>							
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	46 %	8 %	0 %	21 %	18 %	7 %	100 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	25 %	8 %	7 %	43 %	13 %	4 %	100 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	11 %	42 %	31 %	11 %	5 %	0 %	100 %
Har av og til tilgang til bil	22 %	14 %	46 %	14 %	2 %	2 %	100 %
Har som oftest tilgang til bil	14 %	7 %	67 %	9 %	2 %	1 %	100 %
Har alltid tilgang til bil	9 %	3 %	80 %	6 %	1 %	1 %	100 %
<b>Ukedag</b>							
Mandag - fredag	12 %	6 %	68 %	8 %	4 %	2 %	100 %
Lørdag	13 %	3 %	63 %	15 %	3 %	3 %	100 %

Tabell D-6: Reisemiddelfordeling - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

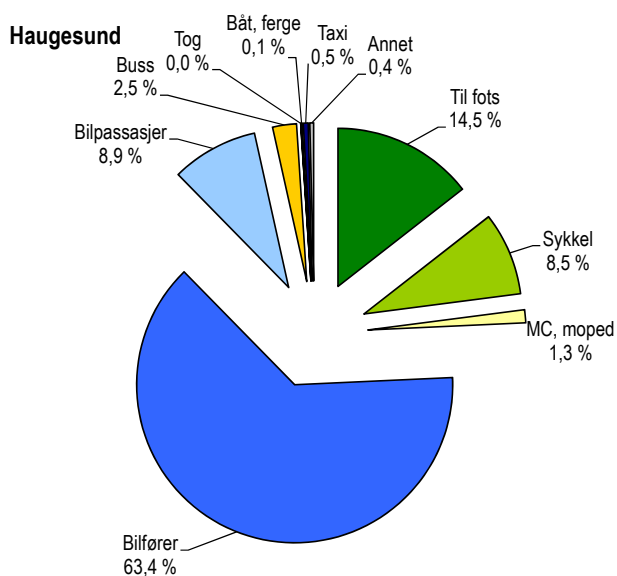
Karakteristika	Reisemåte						SUM
	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektivt	Annet	
<b>Alle</b>	<b>13 %</b>	<b>6 %</b>	<b>67 %</b>	<b>9 %</b>	<b>3 %</b>	<b>2 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Husholdningstype</b>							
Enslig	19 %	5 %	65 %	6 %	3 %	2 %	100 %
En voksen med barn	13 %	8 %	61 %	9 %	5 %	3 %	100 %
To voksne uten barn	13 %	4 %	69 %	11 %	2 %	1 %	100 %
Minst to voksne med barn	10 %	7 %	67 %	9 %	4 %	2 %	100 %
Flere voksne, ingen barn	13 %	6 %	66 %	10 %	2 %	2 %	100 %
Annet	5 %	22 %	19 %	5 %	21 %	27 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>							
Under kr 200 000	20 %	7 %	52 %	11 %	4 %	6 %	100 %
kr 200 000-399 000	16 %	4 %	68 %	8 %	3 %	1 %	100 %
kr 400 000-599 000	11 %	3 %	77 %	7 %	1 %	1 %	100 %
kr 600 000-799 000	11 %	5 %	75 %	7 %	1 %	1 %	100 %
kr 800 000-999 000	9 %	5 %	76 %	7 %	2 %	1 %	100 %
kr 1 000 000-1 199 000	10 %	6 %	74 %	6 %	2 %	2 %	100 %
kr 1 200 000 +	9 %	5 %	75 %	7 %	2 %	2 %	100 %
<b>Antall biler i husholdningen</b>							
Ingen	37 %	14 %	14 %	16 %	14 %	6 %	100 %
En	15 %	6 %	65 %	10 %	3 %	2 %	100 %
To	10 %	5 %	72 %	9 %	3 %	2 %	100 %
Tre eller flere	8 %	5 %	71 %	9 %	4 %	3 %	100 %
<b>Bosted</b>							
Haugesund	14 %	8 %	63 %	9 %	3 %	2 %	100 %
Suldal	18 %	4 %	60 %	10 %	6 %	2 %	100 %
Sauda	19 %	9 %	59 %	8 %	2 %	3 %	100 %
Bokn	13 %	6 %	65 %	11 %	3 %	3 %	100 %
Tysvær	10 %	3 %	73 %	9 %	4 %	1 %	100 %
Karmøy	11 %	5 %	69 %	10 %	4 %	2 %	100 %
Utsira	28 %	12 %	50 %	6 %	4 %	1 %	100 %
Vindafjord	11 %	3 %	69 %	11 %	4 %	2 %	100 %
Etne	10 %	4 %	72 %	10 %	3 %	0 %	100 %
Sveio	9 %	2 %	75 %	10 %	3 %	1 %	100 %

*Tabell D-7: Reisemiddelbruk - turenes fordeling på personkarakteristika; Haugalandet 2011*

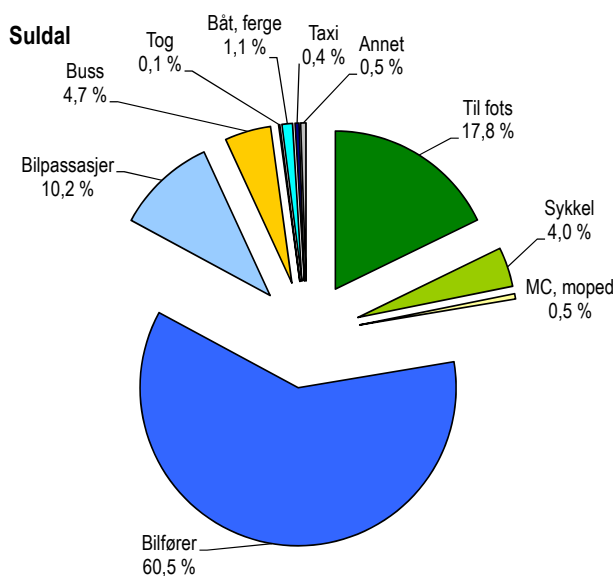
Karakteristika	Reisemåte						SUM
	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektivt	Annet	
<b>Antall turer, vektet opp</b>	40 645	18 483	217 722	30 487	11 259	6 203	324 799
<b>Kjønn</b>							
Mann	41 %	53 %	53 %	32 %	48 %	58 %	49 %
Kvinne	59 %	47 %	47 %	68 %	52 %	42 %	51 %
<b>Alder</b>							
13-17 år	14 %	32 %	0 %	22 %	51 %	37 %	8 %
18-24 år	9 %	4 %	8 %	12 %	11 %	10 %	8 %
25-34 år	13 %	10 %	17 %	12 %	7 %	10 %	15 %
35-44 år	16 %	17 %	27 %	13 %	8 %	14 %	23 %
45-54 år	15 %	14 %	20 %	12 %	6 %	12 %	17 %
55-66 år	18 %	20 %	19 %	18 %	9 %	10 %	18 %
67 år +	15 %	3 %	9 %	12 %	8 %	7 %	10 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>							
Yrkesaktiv	53 %	55 %	77 %	47 %	27 %	44 %	68 %
Hjemmearbeidende	1 %	0 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %
Skoleelev/ student	19 %	35 %	3 %	28 %	59 %	41 %	12 %
Militærtjeneste/ siviltjeneste	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Alderspensjonist	18 %	6 %	12 %	15 %	9 %	8 %	12 %
Trygdet	5 %	2 %	4 %	5 %	3 %	5 %	4 %
Arbeidsledig	2 %	0 %	1 %	2 %	2 %	1 %	1 %
Annet	2 %	2 %	1 %	2 %	1 %	0 %	1 %
<b>Førerkort for bil (kun 18 år +)</b>							
Nei	14 %	9 %	0 %	21 %	39 %	19 %	5 %
Ja	86 %	91 %	100 %	79 %	61 %	81 %	95 %
<b>Tilgang til bil (kun de med oppgitt tilgang)</b>							
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	8 %	4 %	0 %	5 %	20 %	10 %	2 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	7 %	6 %	0 %	16 %	22 %	9 %	3 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Har av og til tilgang til bil	6 %	12 %	2 %	6 %	4 %	5 %	3 %
Har som oftest tilgang til bil	13 %	20 %	10 %	12 %	10 %	12 %	11 %
Har alltid tilgang til bil	67 %	57 %	88 %	61 %	43 %	63 %	81 %

Tabell D-8: Reisemiddelbruk - turenes fordeling på husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

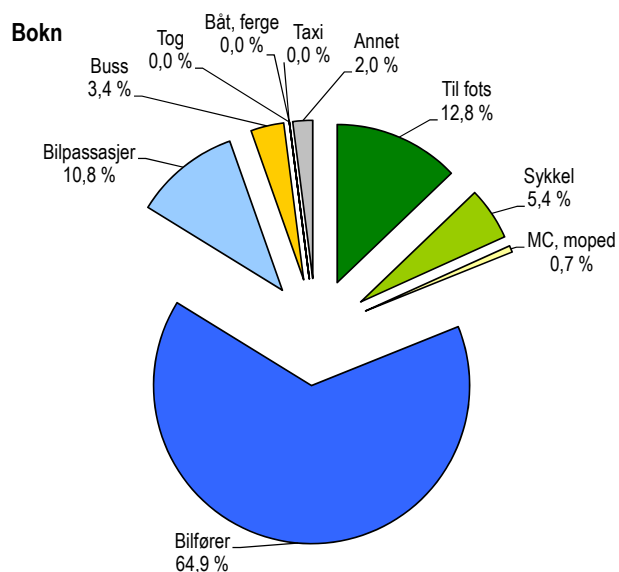
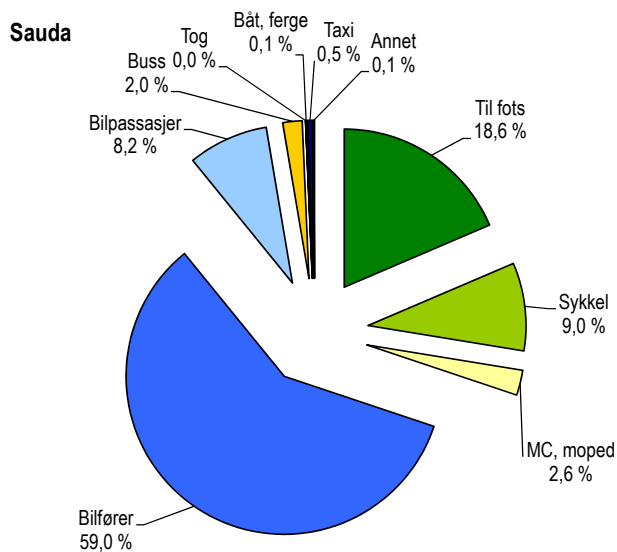
Karakteristika	Reisemåte						SUM
	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	
<b>Antall turer, vektet opp</b>	40 645	18 483	217 722	30 487	11 259	6 203	324 799
<b>Husholdningstype</b>							
Enslig	20 %	11 %	13 %	8 %	13 %	15 %	13 %
En voksen med barn	6 %	8 %	5 %	5 %	9 %	8 %	6 %
To voksne uten barn	29 %	20 %	30 %	34 %	14 %	20 %	29 %
Minst to voksne med barn	38 %	53 %	45 %	44 %	59 %	46 %	45 %
Flere voksne, ingen barn	7 %	8 %	7 %	8 %	5 %	8 %	7 %
Annet	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	2 %	0 %
<b>Husholdningens inntekt</b>							
Under kr 200 000	5 %	4 %	2 %	4 %	6 %	9 %	2 %
kr 200 000-399 000	15 %	9 %	10 %	12 %	16 %	10 %	10 %
kr 400 000-599 000	19 %	12 %	19 %	19 %	14 %	15 %	19 %
kr 600 000-799 000	21 %	22 %	21 %	21 %	15 %	15 %	21 %
kr 800 000-999 000	16 %	22 %	20 %	19 %	20 %	15 %	20 %
kr 1 000 000-1 199 000	11 %	15 %	12 %	10 %	13 %	16 %	12 %
kr 1 200 000 +	14 %	16 %	16 %	16 %	16 %	20 %	16 %
<b>Antall biler i husholdningen</b>							
Ingen	11 %	9 %	1 %	6 %	15 %	11 %	4 %
En	48 %	44 %	40 %	42 %	33 %	32 %	41 %
To	34 %	36 %	47 %	40 %	40 %	38 %	44 %
Tre eller flere	7 %	11 %	12 %	11 %	12 %	19 %	12 %
<b>Bosted</b>							
Haugesund	38 %	50 %	31 %	31 %	25 %	39 %	33 %
Suldal	5 %	2 %	3 %	3 %	5 %	3 %	3 %
Sauda	6 %	7 %	4 %	4 %	3 %	7 %	4 %
Bokn	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Tysvær	6 %	4 %	9 %	8 %	10 %	6 %	8 %
Karmøy	32 %	29 %	37 %	37 %	43 %	32 %	36 %
Utsira	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Vindafjord	6 %	4 %	7 %	7 %	7 %	9 %	7 %
Etne	3 %	2 %	3 %	3 %	3 %	1 %	3 %
Sveio	3 %	1 %	5 %	4 %	4 %	3 %	4 %



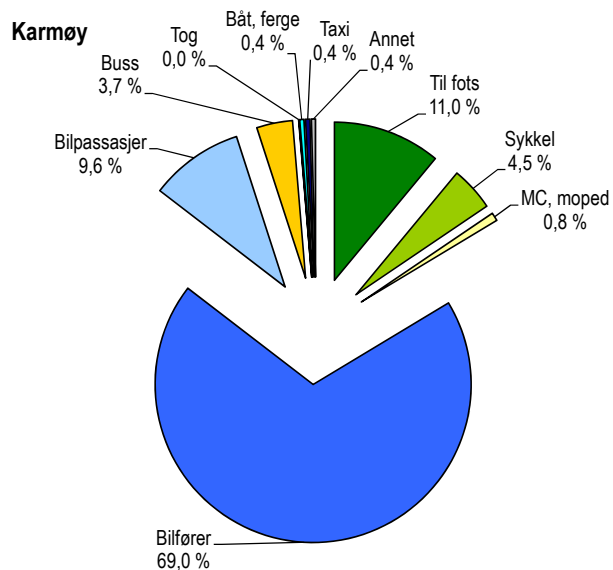
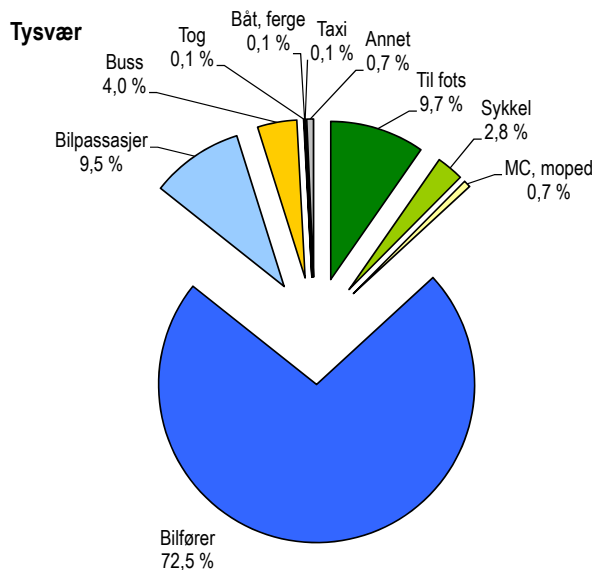
Figur D-1: Hovedreisemåter, bosatte i Haugesund kommune; RVU Haugalandet 2011



Figur D-2: Hovedreisemåter, bosatte i Suldal kommune; RVU Haugalandet 2011

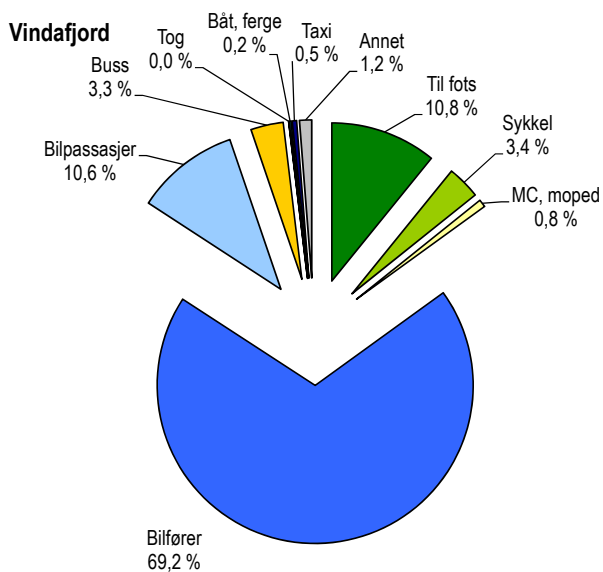
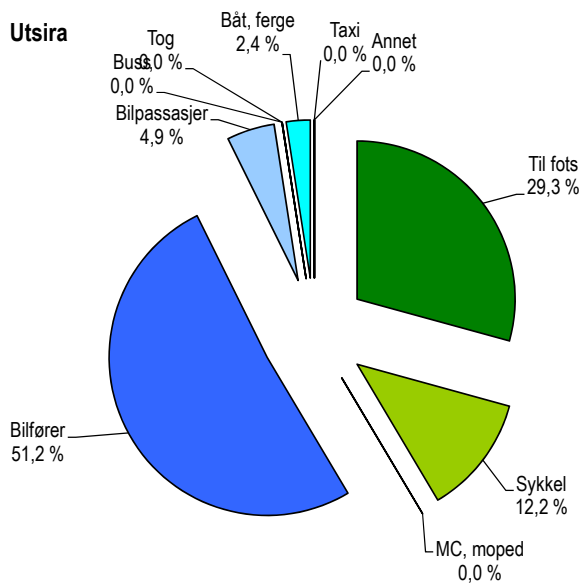


Figur D-3: Hovedreisemåter, bosatte i Sauda kommune; Figur D-4: Hovedreisemåter, bosatte i Bokn kommune; RVU Haugalandet 2011

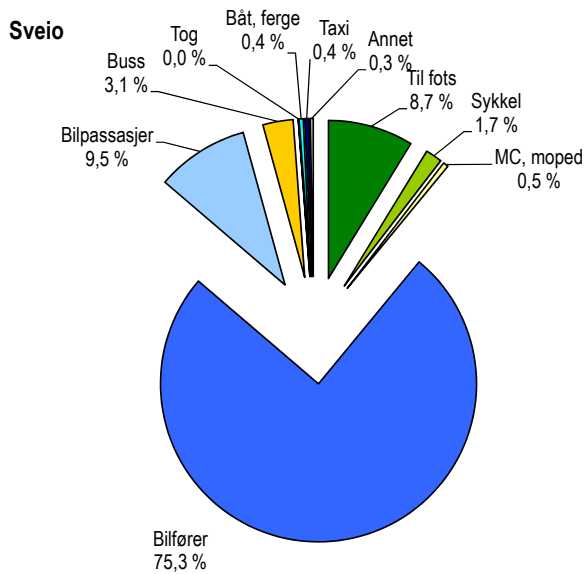
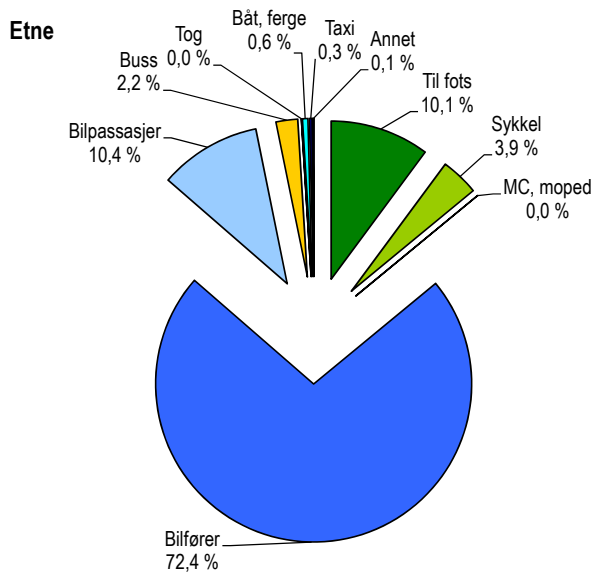


Figur D-5: Hovedreisemåter, bosatte i Tysvær kommune; Figur D-6: Hovedreisemåter, bosatte i Karmøy kommune; RVU Haugalandet 2011





Figur D-7: Hovedreisemåter, bosatte i Utsira kommune; Figur D-8: Hovedreisemåter, bosatte i Vindafjord kommune; RVU Haugalandet 2011



Figur D-9: Hovedreisemåter, bosatte i Etne kommune; Figur D-10: Hovedreisemåter, bosatte i Sveio kommune; RVU Haugalandet 2011

Tabell D-9: Gjennomsnittlig samlet reisetid med hver reisemåte- personkarakteristika og ukedag; Haugalandet 2011

Karakteristika	[min/person/dag]	Reisemåte					SUM	
		Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektivt		Annet
<b>Alle</b>		<b>7,7</b>	<b>2,6</b>	<b>37,6</b>	<b>6,8</b>	<b>5,4</b>	<b>1,9</b>	<b>62,0</b>
<b>Kjønn</b>								
	Mann	6,7	3,2	45,5	4,4	5,3	2,5	67,5
	Kvinne	8,8	2,1	29,5	9,4	5,4	1,2	56,4
<b>Alder</b>								
	13-17 år	8,4	7,3	1,6	12,7	23,2	4,1	57,3
	18-24 år	7,9	1,1	38,7	10,8	6,8	2,7	68,0
	25-34 år	6,4	1,6	44,6	6,0	3,3	1,5	63,4
	35-44 år	5,6	3,0	50,2	5,5	3,6	2,1	70,1
	45-54 år	8,8	2,5	46,4	5,5	3,2	2,8	69,1
	55-66 år	7,9	2,9	36,8	6,3	3,5	0,7	58,1
	67 år +	9,9	0,8	25,9	6,0	3,4	0,7	46,7
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>								
	Yrkesaktiv	6,7	2,6	47,1	5,5	3,8	2,2	67,9
	Hjemmearbeidende	11,4	0,2	28,9	6,8	3,2	0,8	51,2
	Skoleelev/ student	8,4	6,0	10,3	13,2	19,5	3,2	60,6
	Militærtjeneste/ siviltjeneste	0,0	0,0	6,6	6,6	6,6	0,0	19,9
	Alderspensjonist	9,8	1,3	28,1	6,5	3,0	0,5	49,2
	Trygdet	8,1	1,1	28,3	6,9	1,9	0,9	47,2
	Arbeidsledig	10,4	0,1	25,6	11,4	2,7	0,4	50,6
	Annet	10,9	1,9	24,5	8,8	4,1	0,0	50,3
<b>Førerkort for bil</b>								
	Nei	12,1	2,6	2,7	16,4	13,2	1,4	48,4
	Ja	7,3	2,2	43,7	5,6	3,0	1,7	63,5
<b>Tilgang til bil</b>								
	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	13,4	2,9	0,6	6,8	12,3	1,6	37,7
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	10,8	2,3	4,5	25,3	14,1	1,2	58,3
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	12,2	6,4	4,9	2,4	3,5	0,0	29,6
	Har av og til tilgang til bil	13,7	7,2	22,9	7,1	5,4	0,6	57,0
	Har som oftest tilgang til bil	8,5	3,4	37,4	8,2	4,1	1,5	63,2
	Har alltid tilgang til bil	6,8	1,6	46,4	5,1	2,7	1,8	64,3
<b>Ukedag</b>								
	Mandag - fredag	7,6	2,9	39,2	6,3	5,5	1,6	63,1
	Lørdag	8,4	1,4	29,5	9,6	4,7	2,9	56,5

Tabell D-10: Gjennomsnittlig samlet reisetid med hver reisemåte- husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011

Karakteristika	[min/person/dag]	Reisemåte						SUM
		Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	
<b>Alle</b>		<b>7,7</b>	<b>2,6</b>	<b>37,6</b>	<b>6,8</b>	<b>5,4</b>	<b>1,9</b>	<b>62,0</b>
<b>Husholdningstype</b>								
Enslig		9,6	2,4	30,7	4,2	5,0	1,6	53,5
En voksen med barn		7,9	4,0	39,6	7,2	7,3	3,1	69,0
To voksne uten barn		7,6	1,7	38,3	7,3	3,4	1,4	59,6
Minst to voksne med barn		7,0	3,4	39,4	7,4	7,0	2,2	66,4
Flere voksne, ingen barn		8,5	2,8	38,6	7,4	4,5	1,6	63,5
Annet		0,8	5,9	4,6	0,9	21,8	11,0	45,1
<b>Husholdningens inntekt</b>								
Under kr 200 000		10,8	4,3	19,5	7,9	5,2	1,8	49,6
kr 200 000-399 000		8,7	1,7	33,0	5,7	3,8	1,2	53,9
kr 400 000-599 000		6,5	1,6	46,7	7,1	2,8	1,9	66,8
kr 600 000-799 000		8,2	2,7	45,1	5,7	2,8	1,1	65,6
kr 800 000-999 000		6,0	3,0	45,5	6,3	3,6	0,9	65,3
kr 1 000 000-1 199 000		9,9	4,2	51,8	5,7	4,1	3,8	79,5
kr 1 200 000 +		5,7	2,7	46,0	5,8	3,7	3,9	67,7
<b>Antall biler i husholdningen</b>								
Ingen		12,6	5,5	5,1	7,5	10,9	1,4	42,9
En		8,9	2,7	33,6	6,9	4,3	1,3	57,7
To		6,6	2,3	44,4	6,7	5,6	2,2	67,7
Tre eller flere		5,3	2,4	42,2	7,2	6,0	2,7	65,8
<b>Bosted</b>								
Haugesund		9,5	4,2	32,6	5,9	3,7	1,4	57,2
Suldal		10,2	1,6	44,0	8,1	7,6	0,5	72,1
Sauda		10,3	3,9	37,1	6,0	2,1	1,0	60,5
Bokn		5,9	1,6	40,0	7,7	5,9	0,7	61,9
Tysvær		5,6	1,3	39,2	7,0	6,5	2,3	62,0
Karmøy		6,3	2,1	40,0	6,7	6,6	2,3	64,0
Utsira		12,8	2,6	12,2	7,9	11,6	0,5	47,5
Vindafjord		7,5	1,4	37,2	10,6	5,1	2,3	64,1
Etne		8,2	1,8	40,3	7,8	5,4	0,1	63,6
Sveio		5,7	1,1	45,1	7,4	6,4	4,1	69,8

Tabell D-11: Reisemåter og geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011

Geografisk relasjon	Til fots		Sykkel		Bilfører		Bilpassasjer		Kollektivt		Annet		SUM	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%
I Haugesund	15 625	38	8 780	48	59 149	27	7 706	25	2 319	21	2 250	37	95 829	30
Mellom Haugesund og øvrige Haugalandet	590	1	751	4	40 260	19	6 584	22	2 794	25	606	10	51 585	16
I øvrige Haugalandet	23 803	59	8 853	48	112 518	52	14 358	47	4 769	42	2 660	43	166 961	51
<b>Sum på Haugalandet</b>	<b>40 018</b>	<b>98</b>	<b>18 384</b>	<b>100</b>	<b>211 927</b>	<b>97</b>	<b>28 648</b>	<b>94</b>	<b>9 882</b>	<b>88</b>	<b>5 516</b>	<b>90</b>	<b>314 375</b>	<b>97</b>
Til/fra Haugalandet	184	0	42	0	4 097	2	1 207	4	1 161	10	493	8	7 184	2
Utenfor Haugalandet	442	1	43	0	1 439	1	574	2	199	2	127	2	2 824	1
<b>SUM</b>	<b>40 644</b>	<b>100</b>	<b>18 469</b>	<b>100</b>	<b>217 463</b>	<b>100</b>	<b>30 429</b>	<b>100</b>	<b>11 242</b>	<b>100</b>	<b>6 136</b>	<b>100</b>	<b>324 383</b>	<b>100</b>

**Tabell D-12: Reisemiddelfordeling, geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011**

Geografisk relasjon	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	SUM
I Haugesund	16 %	9 %	62 %	8 %	2 %	2 %	100 %
Mellom Haugesund og øvrige Haugalandet	1 %	1 %	78 %	13 %	5 %	1 %	100 %
I øvrige Haugalandet	14 %	5 %	67 %	9 %	3 %	2 %	100 %
<b>Sum på Haugalandet</b>	<b>13 %</b>	<b>6 %</b>	<b>67 %</b>	<b>9 %</b>	<b>3 %</b>	<b>2 %</b>	<b>100 %</b>
Til/fra Haugalandet	3 %	1 %	57 %	17 %	16 %	7 %	100 %
Utenfor Haugalandet	16 %	2 %	51 %	20 %	7 %	4 %	100 %
<b>SUM</b>	<b>13 %</b>	<b>6 %</b>	<b>67 %</b>	<b>9 %</b>	<b>3 %</b>	<b>2 %</b>	<b>100 %</b>

**Tabell D-13: Reisemiddelfordeling, turer internt i kommuner på Haugalandet; Haugalandet 2011**

Internturer i ....	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	SUM
Haugesund	16 %	9 %	62 %	8 %	2 %	2 %	100 %
Suldal	18 %	4 %	62 %	10 %	5 %	1 %	100 %
Sauda	20 %	10 %	58 %	8 %	2 %	4 %	100 %
Bokn	17 %	9 %	58 %	10 %	2 %	4 %	100 %
Tysvær	16 %	5 %	67 %	9 %	3 %	1 %	100 %
Karmøy	14 %	6 %	67 %	8 %	3 %	2 %	100 %
Utsira	29 %	21 %	46 %	4 %	0 %	0 %	100 %
Vindafjord	13 %	4 %	71 %	7 %	2 %	2 %	100 %
Etne	13 %	5 %	69 %	11 %	2 %	1 %	100 %
Sveio	14 %	3 %	69 %	9 %	4 %	2 %	100 %

**Tabell D-14: Reisetid per tur for hver reisemåte; Haugalandet 2011**

Reisetid	Hovedreisemåte										TOTALT
	Til fots	Sykkel	MC, moped	Bilfører	Bilpassasjer	Buss	Tog	Båt, ferge	Taxi	Annet	
Gjennomsnitt [min]:	17,6	13,2	12,3	16,0	20,9	39,4	28,0	98,6	19,7	70,3	17,7
Fordelt på intervaller:											
Under 5 min	18 %	15 %	17 %	17 %	11 %	1 %	0 %	0 %	4 %	7 %	16 %
5-9 min	21 %	28 %	34 %	28 %	23 %	5 %	0 %	3 %	27 %	12 %	26 %
10-14 min	16 %	24 %	19 %	20 %	21 %	11 %	0 %	4 %	29 %	16 %	20 %
15-19 min	13 %	13 %	12 %	11 %	14 %	13 %	0 %	9 %	16 %	9 %	12 %
20-29 min	11 %	10 %	11 %	11 %	11 %	21 %	20 %	6 %	14 %	8 %	11 %
30-44 min	13 %	6 %	3 %	7 %	9 %	22 %	80 %	10 %	3 %	11 %	8 %
45-59 min	4 %	1 %	1 %	2 %	3 %	9 %	0 %	6 %	2 %	5 %	3 %
60-89 min	4 %	2 %	2 %	2 %	3 %	10 %	0 %	19 %	1 %	8 %	2 %
90 min +	1 %	1 %	1 %	2 %	4 %	8 %	0 %	43 %	4 %	22 %	2 %
<b>SUM</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
Antall turer:	2 902	1 322	237	15 580	2 178	728	5	68	98	107	23 225

Tabell D-15: Gjennomsnittlig antall turer med hver reisehensikt - personkarakteristika og ukedag; Haugalandet 2011

Karakteristika	[Turer/person/dag]	Reisehensikt							SUM	
		Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet		Hjem
Alle		0,43	0,09	0,05	0,21	0,70	0,57	0,09	1,39	3,52
<b>Kjønn</b>										
	Mann	0,44	0,08	0,06	0,18	0,66	0,55	0,09	1,39	3,44
	Kvinne	0,42	0,09	0,03	0,24	0,75	0,60	0,08	1,38	3,59
<b>Alder</b>										
	13-17 år	0,05	0,73	0,01	0,01	0,31	0,78	0,05	1,47	3,41
	18-24 år	0,48	0,18	0,05	0,11	0,66	0,77	0,09	1,46	3,81
	25-34 år	0,54	0,03	0,05	0,36	0,73	0,62	0,08	1,47	3,88
	35-44 år	0,62	0,02	0,07	0,47	0,80	0,51	0,10	1,62	4,22
	45-54 år	0,63	0,01	0,07	0,20	0,78	0,49	0,10	1,47	3,75
	55-66 år	0,42	0,00	0,05	0,09	0,73	0,52	0,09	1,23	3,13
	67 år +	0,04	0,00	0,00	0,04	0,67	0,54	0,09	1,02	2,41
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>										
	Yrkesaktiv	0,66	0,01	0,07	0,27	0,72	0,54	0,09	1,50	3,87
	Hjemmearbeidende	0,09	0,00	0,04	0,18	0,89	0,49	0,11	1,06	2,86
	Skoleelev/ student	0,09	0,67	0,01	0,08	0,40	0,77	0,05	1,47	3,54
	Militærtjeneste/ sivil tjeneste	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,99	0,00	0,33	1,32
	Alderspensionist	0,03	0,00	0,00	0,07	0,73	0,55	0,08	1,04	2,51
	Trygdet	0,04	0,00	0,00	0,18	0,97	0,53	0,10	1,14	2,95
	Arbeidsledig	0,03	0,02	0,00	0,22	0,92	0,78	0,10	1,35	3,42
	Annet	0,06	0,00	0,01	0,29	0,80	0,63	0,15	1,34	3,29
<b>Ant. dager i uken til/fra jobb?</b>										
	5 eller flere dager i uken	0,77	0,01	0,09	0,26	0,70	0,52	0,08	1,52	3,94
	3-4 dager i uken	0,57	0,01	0,04	0,32	0,81	0,55	0,10	1,52	3,92
	1-2 dager i uken	0,37	0,03	0,04	0,23	0,63	0,52	0,13	1,36	3,31
	Noen dager i måneden	0,17	0,01	0,03	0,30	0,79	0,71	0,16	1,48	3,64
	Sjeldnere	0,18	0,03	0,02	0,27	0,84	0,73	0,06	1,41	3,56
	Aldri	0,23	0,00	0,05	0,23	0,68	0,42	0,14	1,23	2,98
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>										
	Ja	0,65	0,01	0,11	0,32	0,71	0,56	0,09	1,50	3,94
	Nei	0,67	0,01	0,06	0,26	0,72	0,53	0,09	1,50	3,84
<b>Førerkort for bil</b>										
	Nei	0,23	0,09	0,01	0,05	0,52	0,54	0,06	1,04	2,55
	Ja	0,48	0,02	0,05	0,24	0,75	0,55	0,09	1,40	3,60
<b>Tilgang til bil</b>										
	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	0,19	0,04	0,01	0,01	0,47	0,48	0,03	0,86	2,07
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	0,27	0,13	0,02	0,09	0,58	0,60	0,09	1,20	2,99
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	0,49	0,00	0,00	0,00	0,08	0,32	0,00	0,64	1,53
	Har av og til tilgang til bil	0,44	0,06	0,03	0,21	0,69	0,60	0,04	1,37	3,44
	Har som oftest tilgang til bil	0,50	0,02	0,06	0,26	0,78	0,56	0,10	1,50	3,77
	Har alltid tilgang til bil	0,49	0,02	0,06	0,24	0,76	0,55	0,09	1,40	3,60
<b>Ukedag</b>										
	Mandag - fredag	0,50	0,10	0,05	0,23	0,71	0,54	0,08	1,45	3,66
	Lørdag	0,09	0,01	0,02	0,09	0,68	0,73	0,10	1,08	2,81

Tabell D-16: Gjennomsnittlig antall turer med hver reisehensikt - husstandskarakteristika og bosted;   
 \*\*\*\*\*Haugalandet 2011

Karakteristika	Reisehensikt								SUM	
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjem		
<b>Alle</b> [Turer/person/dag]	<b>0,43</b>	<b>0,09</b>	<b>0,05</b>	<b>0,21</b>	<b>0,70</b>	<b>0,57</b>	<b>0,09</b>	<b>1,39</b>	<b>3,52</b>	
<b>Husholdningstype</b>										
Enslig	0,35	0,03	0,04	0,04	0,66	0,59	0,06	1,16	2,93	
En voksen med barn	0,40	0,25	0,03	0,37	0,73	0,64	0,08	1,58	4,08	
To voksne uten barn	0,37	0,01	0,04	0,07	0,74	0,54	0,09	1,24	3,10	
Minst to voksne med barn	0,49	0,15	0,05	0,39	0,69	0,58	0,09	1,58	4,02	
Flere voksne, ingen barn	0,55	0,06	0,07	0,13	0,70	0,56	0,08	1,40	3,55	
Annet	0,18	0,63	0,00	0,00	0,46	0,55	0,09	1,46	3,37	
<b>Husholdningens inntekt</b>										
Under kr 200 000	0,17	0,13	0,01	0,10	0,66	0,61	0,06	1,09	2,82	
kr 200 000-399 000	0,31	0,03	0,04	0,16	0,78	0,59	0,07	1,25	3,23	
kr 400 000-599 000	0,45	0,02	0,06	0,22	0,85	0,58	0,07	1,44	3,69	
kr 600 000-799 000	0,51	0,03	0,05	0,26	0,74	0,57	0,08	1,45	3,68	
kr 800 000-999 000	0,58	0,03	0,06	0,35	0,73	0,50	0,08	1,51	3,84	
kr 1 000 000-1 199 000	0,65	0,03	0,06	0,32	0,77	0,58	0,08	1,56	4,05	
kr 1 200 000 +	0,60	0,03	0,09	0,23	0,73	0,56	0,18	1,51	3,92	
<b>Antall biler i husholdningen</b>										
Ingen	0,22	0,10	0,01	0,05	0,53	0,55	0,06	0,97	2,48	
En	0,38	0,07	0,03	0,18	0,76	0,56	0,08	1,36	3,42	
To	0,48	0,09	0,06	0,27	0,68	0,58	0,09	1,46	3,70	
Tre eller flere	0,51	0,14	0,08	0,17	0,65	0,60	0,09	1,43	3,68	
<b>Bosted</b>										
Haugesund	0,44	0,09	0,04	0,23	0,78	0,61	0,09	1,45	3,73	
Suldal	0,46	0,10	0,06	0,10	0,55	0,54	0,10	1,31	3,23	
Sauda	0,45	0,08	0,10	0,15	0,67	0,56	0,08	1,38	3,48	
Bokn	0,30	0,09	0,00	0,19	0,68	0,48	0,12	1,17	3,04	
Tysvær	0,44	0,09	0,04	0,25	0,62	0,49	0,08	1,26	3,28	
Karmøy	0,42	0,09	0,05	0,21	0,71	0,59	0,09	1,43	3,60	
Utsira	0,43	0,06	0,08	0,06	0,66	0,53	0,06	1,36	3,23	
Vindafjord	0,41	0,06	0,04	0,21	0,55	0,50	0,09	1,26	3,13	
Etne	0,39	0,07	0,04	0,14	0,73	0,48	0,05	1,20	3,10	
Sveio	0,41	0,07	0,05	0,16	0,60	0,55	0,07	1,24	3,14	

Tabell D-17: Reisehensiktsfordeling - personkarakteristika og ukedag; Haugalandet 2011

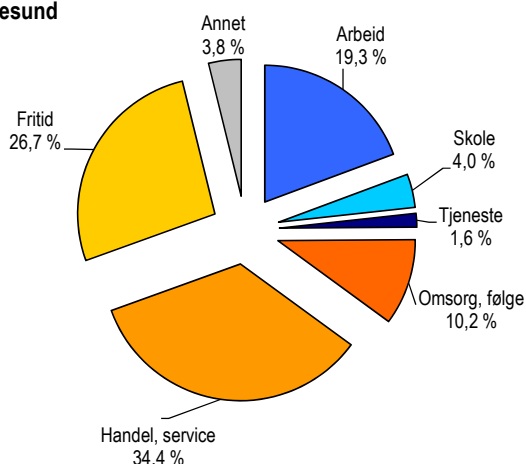
Karakteristika	Reisehensikt utenfor hjemmet							SUM
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	
<b>Alle</b>	<b>20 %</b>	<b>4 %</b>	<b>2 %</b>	<b>10 %</b>	<b>33 %</b>	<b>27 %</b>	<b>4 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Kjønn</b>								
Mann	21 %	4 %	3 %	9 %	32 %	27 %	4 %	100 %
Kvinne	19 %	4 %	2 %	11 %	34 %	27 %	4 %	100 %
<b>Alder</b>								
13-17 år	2 %	38 %	0 %	1 %	16 %	40 %	2 %	100 %
18-24 år	20 %	8 %	2 %	5 %	28 %	33 %	4 %	100 %
25-34 år	22 %	1 %	2 %	15 %	30 %	26 %	3 %	100 %
35-44 år	24 %	1 %	3 %	18 %	31 %	20 %	4 %	100 %
45-54 år	28 %	0 %	3 %	9 %	34 %	21 %	4 %	100 %
55-66 år	22 %	0 %	3 %	5 %	38 %	27 %	5 %	100 %
67 år +	3 %	0 %	0 %	3 %	48 %	39 %	6 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>								
Yrkesaktiv	28 %	0 %	3 %	11 %	30 %	23 %	4 %	100 %
Hjemmearbeidende	5 %	0 %	2 %	10 %	49 %	27 %	6 %	100 %
Skoleelev/ student	4 %	32 %	0 %	4 %	19 %	37 %	2 %	100 %
Militærtjeneste/ sivil tjeneste	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	100 %
Alderspensionist	2 %	0 %	0 %	5 %	50 %	37 %	6 %	100 %
Trygdet	2 %	0 %	0 %	10 %	53 %	29 %	5 %	100 %
Arbeidsledig	1 %	1 %	0 %	11 %	44 %	38 %	5 %	100 %
Annet	3 %	0 %	1 %	15 %	41 %	32 %	8 %	100 %
<b>Ant. dager i uken til/fra jobb?</b>								
5 eller flere dager i uken	32 %	0 %	4 %	11 %	29 %	22 %	3 %	100 %
3-4 dager i uken	24 %	1 %	2 %	13 %	34 %	23 %	4 %	100 %
1-2 dager i uken	19 %	2 %	2 %	12 %	32 %	27 %	7 %	100 %
Noen dager i måneden	8 %	1 %	1 %	14 %	36 %	33 %	7 %	100 %
Sjeldnere	9 %	2 %	1 %	13 %	39 %	34 %	3 %	100 %
Aldri	13 %	0 %	3 %	13 %	39 %	24 %	8 %	100 %
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>								
Ja	26 %	0 %	4 %	13 %	29 %	23 %	4 %	100 %
Nei	29 %	0 %	3 %	11 %	31 %	23 %	4 %	100 %
<b>Fører kort for bil</b>								
Nei	15 %	6 %	1 %	3 %	35 %	36 %	4 %	100 %
Ja	22 %	1 %	2 %	11 %	34 %	25 %	4 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>								
Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	15 %	3 %	0 %	1 %	39 %	39 %	2 %	100 %
Har ikke førerkort, husstanden har bil	15 %	7 %	1 %	5 %	32 %	34 %	5 %	100 %
Har førerkort, aldri tilgang til bil	55 %	0 %	0 %	0 %	9 %	36 %	0 %	100 %
Har av og til tilgang til bil	21 %	3 %	1 %	10 %	33 %	29 %	2 %	100 %
Har som oftest tilgang til bil	22 %	1 %	3 %	11 %	34 %	25 %	4 %	100 %
Har alltid tilgang til bil	22 %	1 %	3 %	11 %	34 %	25 %	4 %	100 %
<b>Ukedag</b>								
Mandag - fredag	22 %	5 %	2 %	10 %	32 %	24 %	4 %	100 %
Lørdag	5 %	0 %	1 %	5 %	40 %	42 %	6 %	100 %

**Tabell D-18: Reisehensiktsfordeling - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet 2011**

Karakteristika	Reisehensikt utenfor hjemmet							SUM
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	
<b>Alle</b>	<b>20 %</b>	<b>4 %</b>	<b>2 %</b>	<b>10 %</b>	<b>33 %</b>	<b>27 %</b>	<b>4 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Husholdningstype</b>								
Enslig	20 %	2 %	2 %	2 %	37 %	33 %	4 %	100 %
En voksen med barn	16 %	10 %	1 %	15 %	29 %	26 %	3 %	100 %
To voksne uten barn	20 %	1 %	2 %	4 %	40 %	29 %	5 %	100 %
Minst to voksne med barn	20 %	6 %	2 %	16 %	28 %	24 %	4 %	100 %
Flere voksne, ingen barn	26 %	3 %	3 %	6 %	32 %	26 %	4 %	100 %
Annet	10 %	33 %	0 %	0 %	24 %	29 %	5 %	100 %
<b>Husholdningens inntekt</b>								
Under kr 200 000	10 %	7 %	1 %	6 %	38 %	35 %	4 %	100 %
kr 200 000-399 000	15 %	2 %	2 %	8 %	39 %	30 %	4 %	100 %
kr 400 000-599 000	20 %	1 %	3 %	10 %	38 %	26 %	3 %	100 %
kr 600 000-799 000	23 %	1 %	2 %	11 %	33 %	25 %	4 %	100 %
kr 800 000-999 000	25 %	1 %	3 %	15 %	31 %	22 %	3 %	100 %
kr 1 000 000-1 199 000	26 %	1 %	2 %	13 %	31 %	23 %	3 %	100 %
kr 1 200 000 +	25 %	1 %	4 %	9 %	30 %	23 %	8 %	100 %
<b>Antall biler i husholdningen</b>								
Ingen	14 %	6 %	0 %	3 %	35 %	37 %	4 %	100 %
En	19 %	3 %	1 %	9 %	37 %	27 %	4 %	100 %
To	21 %	4 %	3 %	12 %	30 %	26 %	4 %	100 %
Tre eller flere	23 %	6 %	3 %	8 %	29 %	27 %	4 %	100 %
<b>Bosted</b>								
Haugesund	19 %	4 %	2 %	10 %	34 %	27 %	4 %	100 %
Suldal	24 %	5 %	3 %	5 %	29 %	28 %	5 %	100 %
Sauda	21 %	4 %	5 %	7 %	32 %	27 %	4 %	100 %
Bokn	16 %	5 %	0 %	10 %	36 %	26 %	6 %	100 %
Tysvær	22 %	5 %	2 %	12 %	31 %	24 %	4 %	100 %
Karmøy	20 %	4 %	2 %	10 %	33 %	27 %	4 %	100 %
Utsira	23 %	3 %	4 %	3 %	35 %	28 %	3 %	100 %
Vindafjord	22 %	3 %	2 %	11 %	30 %	27 %	5 %	100 %
Etne	21 %	3 %	2 %	7 %	38 %	26 %	3 %	100 %
Sveio	21 %	4 %	3 %	8 %	31 %	29 %	4 %	100 %

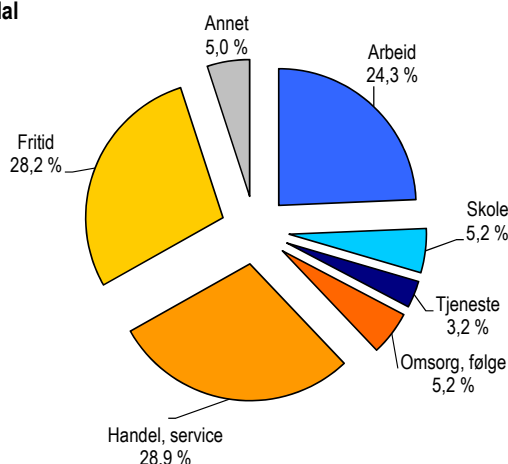


**Haugesund**



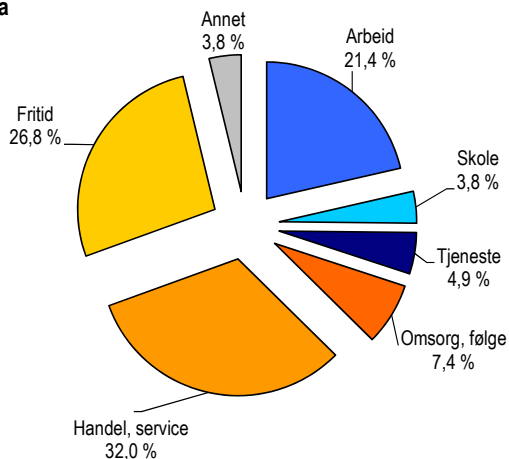
Figur D-11: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Haugesund kommune; RVU Haugalandet 2011

**Suldal**



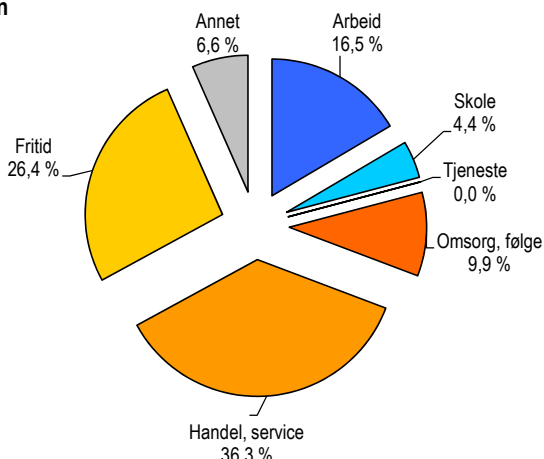
Figur D-12: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Suldal kommune; RVU Haugalandet 2011

**Sauda**



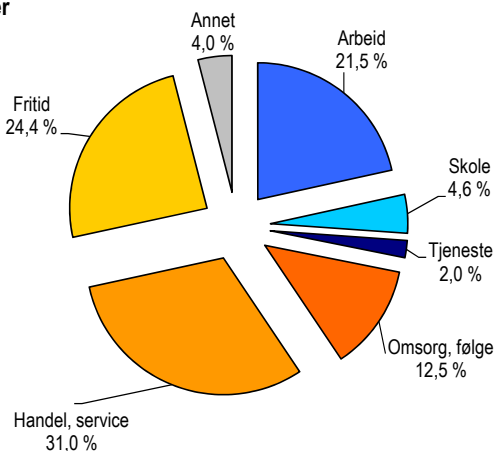
Figur D-13: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Sauda kommune; RVU Haugalandet 2011

**Bokn**



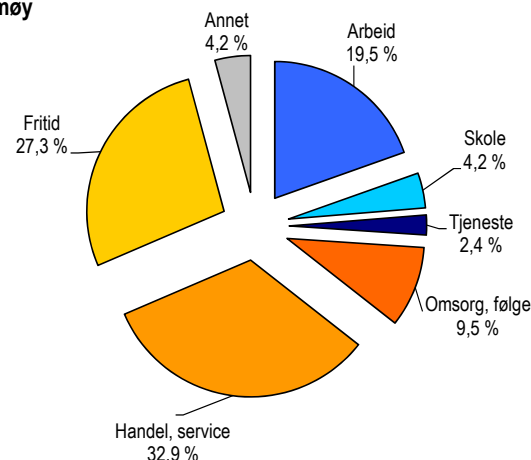
Figur D-14: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Bokn kommune; RVU Haugalandet 2011

**Tysvær**



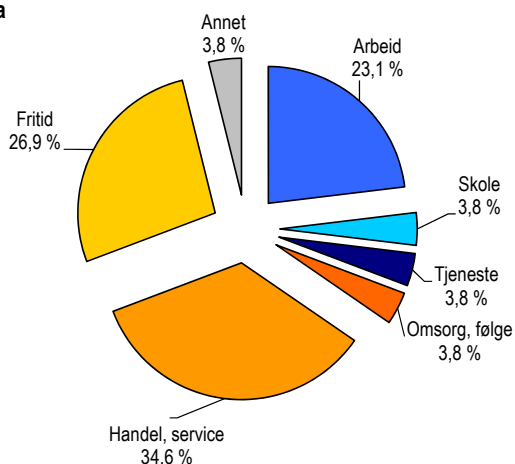
Figur D-15: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Tysvær kommune; RVU Haugalandet 2011

**Karmøy**



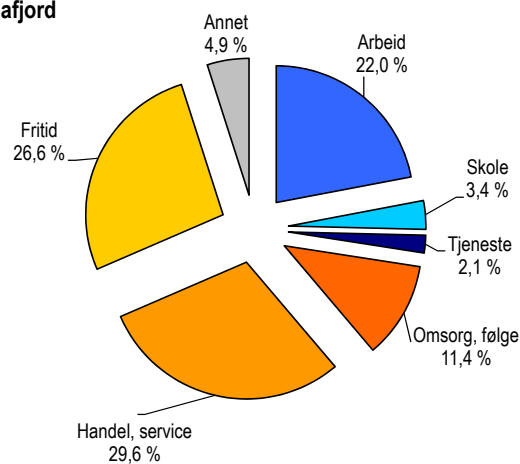
Figur D-16: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Karmøy kommune; RVU Haugalandet 2011

Utsira



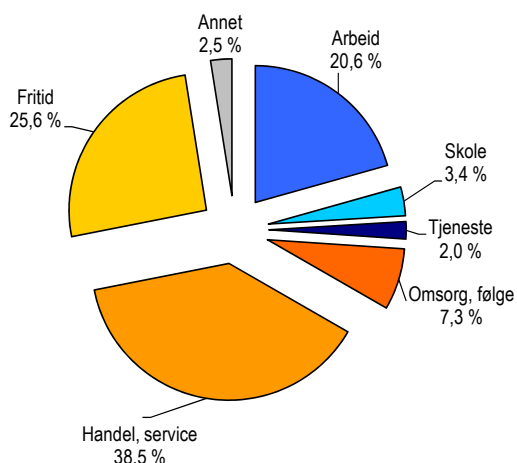
Figur D-17: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Utsira kommune; RVU Haugalandet 2011

Vindafjord



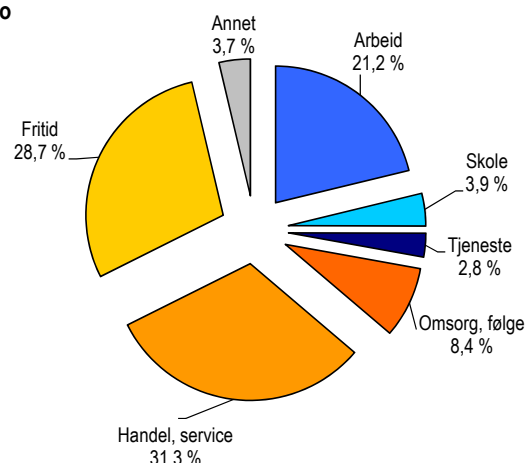
Figur D-18: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Vindafjord kommune; RVU Haugalandet 2011

Etne



Figur D-19: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Etne kommune; RVU Haugalandet 2011

Sveio



Figur D-20: Reiseformål utenom hjemturer, bosatte i Sveio kommune; RVU Haugalandet 2011

Tabell D-19: Reisehensikter og geografiske hovedrelasjoner, antall turer; Haugalandet 2011

Geografiske relasjon	Arbeid	Skole, studiested	Tjeneste	Omsorg, følge andre	Handel, service	Fritid	Annet	Hjemreise	SUM
I Haugesund	10 484	2 517	994	6 358	22 748	14 788	2 075	35 964	95 928
Mellom Haugesund og øvrige Haugalandet	8 546	1 264	879	2 091	10 817	6 612	1 281	20 168	51 658
I øvrige Haugalandet	19 241	3 897	1 950	10 596	29 648	29 388	3 991	68 440	167 151
<b>Sum på Haugalandet</b>	<b>38 271</b>	<b>7 678</b>	<b>3 823</b>	<b>19 045</b>	<b>63 213</b>	<b>50 788</b>	<b>7 347</b>	<b>124 572</b>	<b>314 737</b>
Til/fra Haugalandet	946	239	355	69	870	1 186	429	3 103	7 197
Utenfor Haugalandet	257	72	143	113	826	777	170	452	2 810
<b>SUM</b>	<b>39 474</b>	<b>7 989</b>	<b>4 321</b>	<b>19 227</b>	<b>64 909</b>	<b>52 751</b>	<b>7 946</b>	<b>128 127</b>	<b>324 744</b>

Tabell D-20: Reisehensikter - fordeling på geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011

Geografiske relasjon	Arbeid	Skole, studiested	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjemreise	SUM
I Haugesund	27 %	32 %	23 %	33 %	35 %	28 %	26 %	28 %	30 %
Mellom Haugesund og øvrige Haugalandet	22 %	16 %	20 %	11 %	17 %	13 %	16 %	16 %	16 %
I øvrige Haugalandet	49 %	49 %	45 %	55 %	46 %	56 %	50 %	53 %	51 %
<b>Sum på Haugalandet</b>	<b>97 %</b>	<b>96 %</b>	<b>88 %</b>	<b>99 %</b>	<b>97 %</b>	<b>96 %</b>	<b>92 %</b>	<b>97 %</b>	<b>97 %</b>
Til/fra Haugalandet	2 %	3 %	8 %	0 %	1 %	2 %	5 %	2 %	2 %
Utenfor Haugalandet	1 %	1 %	3 %	1 %	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %
<b>SUM</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell D-21: Reisehensiktsfordeling, geografiske hovedrelasjoner; Haugalandet 2011

Geografiske relasjon	Arbeid	Skole, studiested	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjemreise	SUM
I Haugesund	11 %	3 %	1 %	7 %	24 %	15 %	2 %	37 %	100 %
Mellom Haugesund og øvrige Haugalandet	17 %	2 %	2 %	4 %	21 %	13 %	2 %	39 %	100 %
I øvrige Haugalandet	12 %	2 %	1 %	6 %	18 %	18 %	2 %	41 %	100 %
<b>Sum på Haugalandet</b>	<b>12 %</b>	<b>2 %</b>	<b>1 %</b>	<b>6 %</b>	<b>20 %</b>	<b>16 %</b>	<b>2 %</b>	<b>40 %</b>	<b>100 %</b>
Til/fra Haugalandet	13 %	3 %	5 %	1 %	12 %	16 %	6 %	43 %	100 %
Utenfor Haugalandet	9 %	3 %	5 %	4 %	29 %	28 %	6 %	16 %	100 %
<b>SUM</b>	<b>12 %</b>	<b>2 %</b>	<b>1 %</b>	<b>6 %</b>	<b>20 %</b>	<b>16 %</b>	<b>2 %</b>	<b>39 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell D-22: Reisehensiktsfordeling, turer internt i kommuner på Haugalandet; Haugalandet 2011

Internturer i ....	Arbeid	Skole, studiested	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjemreise	SUM
Haugesund	11 %	3 %	1 %	7 %	24 %	15 %	2 %	37 %	100 %
Suldal	15 %	3 %	2 %	3 %	16 %	17 %	2 %	42 %	100 %
Sauda	14 %	2 %	3 %	5 %	18 %	17 %	2 %	40 %	100 %
Bokn	10 %	3 %	0 %	8 %	12 %	19 %	4 %	44 %	100 %
Tysvær	10 %	3 %	0 %	9 %	15 %	18 %	3 %	41 %	100 %
Karmøy	10 %	2 %	1 %	7 %	19 %	18 %	2 %	41 %	100 %
Utsira	13 %	1 %	2 %	2 %	19 %	19 %	2 %	41 %	100 %
Vindafjord	13 %	2 %	1 %	8 %	16 %	17 %	3 %	41 %	100 %
Etne	10 %	2 %	1 %	5 %	23 %	18 %	2 %	39 %	100 %
Sveio	8 %	3 %	1 %	6 %	17 %	22 %	2 %	41 %	100 %

**Tabell D-23: Gjennomsnittlig reisetid for hver reisehensikt - personkarakteristika og ukedag; Haugalandet 2011**

Karakteristika	[min/person/dag]	Reisehensikt								SUM
		Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjem	
<b>Alle</b>		<b>8,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>2,1</b>	<b>9,9</b>	<b>11,9</b>	<b>2,0</b>	<b>24,6</b>	<b>62,2</b>
<b>Kjønn</b>										
	Mann	9,4	1,8	2,6	1,9	10,5	12,0	2,3	27,1	67,6
	Kvinne	6,7	1,8	0,8	2,4	9,3	11,7	1,7	22,1	56,6
<b>Alder</b>										
	13-17 år	0,8	12,8	0,1	0,1	4,2	12,5	1,3	25,5	57,4
	18-24 år	8,4	4,3	1,7	1,5	8,7	14,6	2,8	26,1	68,1
	25-34 år	10,9	0,7	1,7	3,3	9,2	12,3	1,9	23,8	63,7
	35-44 år	12,1	1,2	2,4	4,6	11,9	8,8	1,7	27,2	70,1
	45-54 år	12,1	0,2	2,3	2,4	11,0	11,0	2,3	27,8	69,2
	55-66 år	7,1	0,0	2,2	1,0	10,4	12,6	2,2	22,8	58,4
	67 år +	0,8	0,0	0,2	0,7	10,3	13,5	1,9	19,5	46,9
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>										
	Yrkesaktiv	12,6	0,5	2,6	2,8	10,0	10,7	2,0	27,0	68,1
	Hjemmearbeidende	4,2	0,0	1,9	2,4	12,7	10,6	1,5	18,1	51,3
	Skoleelev/ student	1,3	12,7	0,1	0,8	5,4	12,7	2,0	25,5	60,6
	Militærtjeneste/ siviltjeneste	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,2	0,0	6,6	19,9
	Alderspensionist	0,4	0,0	0,2	1,0	11,5	14,9	1,9	19,4	49,3
	Trygdet	0,5	0,0	0,0	2,0	14,6	10,8	2,3	17,0	47,2
	Arbeidsledig	0,2	0,5	0,0	1,3	10,6	15,8	2,3	20,2	50,9
	Annet	0,6	0,0	1,5	2,6	8,3	15,1	4,3	17,8	50,3
<b>Ant. dager i uken til/fra jobb?</b>										
	5 eller flere dager i uken	13,7	0,5	3,1	2,6	8,6	10,7	1,7	26,5	67,4
	3-4 dager i uken	10,9	0,2	0,7	3,2	13,9	9,7	1,6	25,0	65,3
	1-2 dager i uken	13,5	0,4	1,0	1,9	10,7	9,7	2,6	35,2	75,2
	Noen dager i måneden	12,1	0,8	1,2	2,6	10,7	16,7	7,1	34,2	85,4
	Sjeldnere	3,3	0,2	2,5	4,2	9,7	15,5	0,6	30,3	66,2
	Aldri	3,4	0,0	0,4	2,0	14,4	7,5	2,9	20,3	50,8
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra?</b>										
	Ja	15,7	1,2	4,8	3,0	10,5	12,1	1,5	32,1	81,0
	Nei	11,7	0,2	2,0	2,7	9,8	10,3	2,1	25,5	64,4
<b>Førerkort for bil</b>										
	Nei	4,1	2,1	0,5	0,6	8,3	10,5	2,3	20,1	48,4
	Ja	9,1	0,7	2,0	2,5	10,6	11,9	2,1	24,9	63,6
<b>Tilgang til bil</b>										
	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	3,3	0,7	0,8	0,1	6,9	9,9	0,8	15,4	37,8
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	4,8	3,3	0,3	1,2	9,6	11,0	3,6	24,5	58,3
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	5,6	0,0	0,0	0,0	0,8	14,2	0,0	9,0	29,6
	Har av og til tilgang til bil	6,7	1,6	0,3	1,9	8,9	12,3	0,9	24,5	57,1
	Har som oftest tilgang til bil	8,3	0,3	1,9	3,0	10,5	12,5	2,4	24,5	63,2
	Har alltid tilgang til bil	9,4	0,7	2,1	2,5	10,8	11,7	2,1	25,3	64,5
<b>Ukedag</b>										
	Mandag - fredag	9,5	2,1	2,0	2,3	10,0	10,3	1,8	25,3	63,3
	Lørdag	1,3	0,1	0,3	1,2	9,8	19,4	3,0	21,5	56,7

Tabell D-24: Gjennomsnittlig reisetid for hver reisehensikt - husstandskarakteristika og bosted; Haugalandet  
 \*\*\*\*\*2011

Karakteristika	[min/person/dag]	Reisehensikt								SUM
		Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjem	
Alle		8,1	1,8	1,7	2,1	9,9	11,9	2,0	24,6	62,2
<b>Husholdningstype</b>										
Enslig		6,0	1,4	1,5	0,7	9,1	12,5	1,3	21,2	53,7
En voksen med barn		9,9	5,0	0,6	3,3	9,6	12,8	1,5	26,4	69,0
To voksne uten barn		6,8	0,4	1,6	0,8	11,1	13,1	2,3	23,7	59,8
Minst to voksne med barn		9,4	2,8	1,8	3,8	9,5	10,8	2,0	26,4	66,5
Flere voksne, ingen barn		9,9	1,4	2,9	1,9	9,0	10,3	3,0	25,2	63,6
Annet		0,7	12,9	0,0	0,0	3,3	5,8	0,9	21,4	45,1
<b>Husholdningens inntekt</b>										
Under kr 200 000		2,6	2,6	1,1	1,4	11,3	13,8	1,2	15,7	49,7
kr 200 000-399 000		5,1	0,4	0,9	1,3	11,0	13,4	1,3	20,6	54,0
kr 400 000-599 000		8,5	1,7	1,9	2,2	11,8	12,3	1,4	27,3	67,1
kr 600 000-799 000		10,5	0,5	1,5	2,6	10,4	12,7	2,0	25,5	65,6
kr 800 000-999 000		11,0	0,5	2,6	4,0	9,2	10,6	2,0	25,6	65,4
kr 1 000 000-1 199 000		12,5	0,8	2,7	3,2	10,8	13,0	3,0	33,6	79,5
kr 1 200 000 +		12,4	0,6	2,8	1,9	9,4	11,8	3,2	25,8	67,9
<b>Antall biler i husholdningen</b>										
Ingen		3,9	1,5	0,5	0,5	7,8	11,5	1,9	15,5	43,0
En		6,5	1,6	1,1	2,0	9,9	11,8	1,8	23,3	57,8
To		9,7	1,8	2,4	2,7	10,7	12,1	1,9	26,6	67,9
Tre eller flere		9,9	2,8	2,0	1,7	8,1	11,4	3,8	26,2	65,9
<b>Bosted</b>										
Haugesund		6,6	1,6	1,5	2,3	8,9	12,2	1,8	22,5	57,3
Suldal		8,5	2,8	1,7	1,8	9,8	16,1	2,8	28,8	72,3
Sauda		4,7	0,9	3,1	1,0	13,6	10,0	2,5	24,7	60,5
Bokn		4,7	2,6	0,0	2,6	14,9	10,2	3,8	23,1	61,9
Tysvær		9,2	2,2	2,3	2,7	10,1	9,1	1,6	25,1	62,3
Karmøy		9,0	2,0	1,7	2,0	10,1	12,0	2,2	25,2	64,2
Utsira		4,0	0,7	0,2	0,3	13,9	4,6	1,2	22,6	47,5
Vindafjord		8,0	1,4	1,8	2,6	9,8	11,9	2,8	26,0	64,3
Etne		8,6	2,0	1,4	1,6	12,4	14,7	0,4	22,8	63,7
Sveio		12,2	1,6	1,4	2,2	9,8	10,5	1,7	30,3	69,7

Tabell D-25: Reisetid for hvert reiseformål; Haugalandet 2011

Reisetid	Hovedreisehensikt								TOTALT
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjemtur	
Gjennomsnitt [min]:	18,9	20,7	36,3	10,3	14,2	20,8	24,0	17,8	17,7
Fordelt på intervaller:									
Under 5 min	10 %	10 %	11 %	24 %	21 %	13 %	12 %	16 %	16 %
5-9 min	22 %	22 %	16 %	33 %	30 %	22 %	22 %	26 %	26 %
10-14 min	21 %	18 %	17 %	20 %	21 %	18 %	19 %	20 %	20 %
15-19 min	14 %	14 %	12 %	10 %	10 %	13 %	12 %	12 %	12 %
20-29 min	15 %	12 %	11 %	7 %	9 %	12 %	13 %	11 %	11 %
30-44 min	10 %	13 %	12 %	4 %	6 %	11 %	10 %	9 %	8 %
45-59 min	3 %	5 %	5 %	1 %	2 %	3 %	2 %	2 %	3 %
60-89 min	2 %	5 %	5 %	0 %	1 %	4 %	4 %	2 %	2 %
90 min +	2 %	1 %	10 %	1 %	2 %	3 %	6 %	2 %	2 %
SUM	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall turer:	2 839	572	310	1 379	4 644	3 778	563	9 173	23 258

**Tabell D-26: Reisemåter, personbelegg og biler uten passasjerer for reiseformål; Haugalandet 2011**

Hovedreisemåte	Hovedreisehensikt								TOTALT
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjemtur	
Til fots	6 %	17 %	4 %	4 %	10 %	25 %	7 %	12 %	13 %
Sykkel	8 %	21 %	0 %	2 %	2 %	6 %	1 %	6 %	6 %
MC, moped	1 %	5 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %
Bilfører	77 %	15 %	81 %	91 %	75 %	50 %	70 %	66 %	67 %
Bilpassasjer	4 %	11 %	8 %	3 %	10 %	13 %	15 %	10 %	9 %
Buss	2 %	31 %	3 %	0 %	1 %	2 %	3 %	3 %	3 %
Tog	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Båt, ferge	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Taxi	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %
Annet	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %	1 %	2 %	0 %	0 %
SUM	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall turer	2 834	573	311	1 378	4 653	3 778	568	9 168	23 263
Personbelegg, bil	1,14	1,62	1,24	2,08	1,46	1,63	1,59	1,46	1,49
Andel biler uten passasjerer	89 %	62 %	80 %	29 %	66 %	59 %	60 %	68 %	66 %

**Tabell D-27: Reiseformål for reisemåter; Haugalandet 2011**

Hovedreisemåte	Hovedreisehensikt								SUM	Antall turer
	Arbeid	Skole	Tjeneste	Omsorg, følge	Handel, service	Fritid	Annet	Hjemtur		
Til fots	6 %	3 %	0 %	2 %	15 %	32 %	1 %	39 %	100 %	2 911
Sykkel	17 %	9 %	0 %	2 %	9 %	18 %	1 %	44 %	100 %	1 324
MC, moped	9 %	12 %	1 %	0 %	15 %	20 %	0 %	42 %	100 %	236
Bilfører	14 %	1 %	2 %	8 %	22 %	12 %	3 %	39 %	100 %	15 595
Bilpassasjer	6 %	3 %	1 %	2 %	21 %	23 %	4 %	41 %	100 %	2 182
Buss	9 %	24 %	1 %	0 %	9 %	11 %	2 %	43 %	100 %	734
Tog	0 %	0 %	0 %	0 %	20 %	20 %	0 %	60 %	100 %	5
Båt, ferge	15 %	3 %	1 %	0 %	9 %	25 %	12 %	34 %	100 %	67
Taxi	4 %	1 %	3 %	2 %	9 %	29 %	3 %	48 %	100 %	99
Annet	9 %	0 %	8 %	0 %	13 %	22 %	10 %	38 %	100 %	110
TOTALT	12 %	2 %	1 %	6 %	20 %	16 %	2 %	39 %	100 %	23 263

Tabell D-28: Totalt antall turer i / mellom kommunene på Haugalandet per dag; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	95 927	142	210	186	5 391	15 922	35	1 440	283	2 723	122 259	1 056	123 315
Suldal	156	8 906	173	0	0	0	0	83	14	0	9 332	128	9 460
Sauda	164	215	13 002	0	0	28	0	104	28	0	13 541	76	13 617
Bokn	207	0	0	1 299	151	35	0	14	0	0	1 706	21	1 727
Tysvær	5 264	0	0	159	15 293	1 391	0	535	84	361	23 087	338	23 425
Karmøy	15 520	28	87	70	1 418	86 750	0	366	100	364	104 703	1 152	105 855
Utsira	14	0	0	0	0	0	543	0	0	28	585	7	592
Vindafjord	1 417	83	101	7	591	338	0	16 753	896	41	20 227	244	20 471
Etne	269	14	14	0	98	99	0	755	7 702	0	8 951	240	9 191
Sveio	2 346	0	0	0	263	336	14	70	0	7 425	10 454	250	10 704
Sum Haugalandet	121 284	9 388	13 587	1 721	23 205	104 899	592	20 120	9 107	10 942	314 845	3 512	318 357
Utenfor Haugalandet	1 069	185	106	34	379	1 053	7	339	213	305	3 690	2 866	6 556
Totalt	122 353	9 573	13 693	1 755	23 584	105 952	599	20 459	9 320	11 247	318 535	6 378	324 913

Tabell D-29: Turennes fordeling i / mellom kommunene på Haugalandet per dag; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	29,5 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	1,7 %	4,9 %	0,0 %	0,4 %	0,1 %	0,8 %	37,6 %	0,3 %	38,0 %
Suldal	0,0 %	2,7 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,9 %	0,0 %	2,9 %
Sauda	0,1 %	0,1 %	4,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,2 %	0,0 %	4,2 %
Bokn	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,0 %	0,5 %
Tysvær	1,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,7 %	0,4 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %	7,1 %	0,1 %	7,2 %
Karmøy	4,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %	26,7 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	32,2 %	0,4 %	32,6 %
Utsira	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,2 %
Vindafjord	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	5,2 %	0,3 %	0,0 %	6,2 %	0,1 %	6,3 %
Etne	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	2,4 %	0,0 %	2,8 %	0,1 %	2,8 %
Sveio	0,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,3 %	3,2 %	0,1 %	3,3 %
Sum Haugalandet	37,3 %	2,9 %	4,2 %	0,5 %	7,1 %	32,3 %	0,2 %	6,2 %	2,8 %	3,4 %	96,9 %	1,1 %	98,0 %
Utenfor Haugalandet	0,3 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	1,1 %	0,9 %	2,0 %
Totalt	37,7 %	2,9 %	4,2 %	0,5 %	7,3 %	32,6 %	0,2 %	6,3 %	2,9 %	3,5 %	98,0 %	2,0 %	100,0 %

**Tabell D-30: Andel turer til fots i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	16,3 %	0,0 %	7,1 %	3,8 %	0,5 %	1,2 %	8,6 %	1,0 %	4,9 %	1,5 %	13,0 %	4,1 %	13,0 %
Suldal	0,0 %	17,7 %	16,2 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	17,2 %	0,0 %	17,0 %
Sauda	0,0 %	20,0 %	19,6 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	50,0 %	-	19,2 %	0,0 %	19,1 %
Bokn	3,4 %	-	-	17,5 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	13,7 %	0,0 %	13,5 %
Tysvær	0,8 %	-	-	0,0 %	15,7 %	2,0 %	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	10,7 %	0,0 %	10,6 %
Karmøy	0,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,0 %	14,3 %	-	3,8 %	0,0 %	0,0 %	12,0 %	2,4 %	11,9 %
Utsira	50,0 %	-	-	-	-	-	28,5 %	-	-	0,0 %	27,7 %	0,0 %	27,4 %
Vindafjord	2,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	13,1 %	3,1 %	0,0 %	11,1 %	0,0 %	11,0 %
Etne	10,4 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	5,6 %	12,9 %	-	11,9 %	0,0 %	11,5 %
Sveio	1,2 %	-	-	-	5,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	14,2 %	10,5 %	0,0 %	10,2 %
Sum Haugalandet	13,1 %	17,3 %	19,1 %	13,6 %	10,6 %	12,0 %	26,7 %	11,3 %	11,5 %	10,0 %	12,7 %	2,0 %	12,6 %
Utenfor Haugalandet	5,3 %	7,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,3 %	0,0 %	4,1 %	6,6 %	0,0 %	3,1 %	15,4 %	8,5 %
Totalt	13,0 %	17,1 %	18,9 %	13,3 %	10,4 %	11,9 %	26,4 %	11,2 %	11,4 %	9,7 %	12,6 %	8,0 %	12,5 %

**Tabell D-31: Andel sykkelturner i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	9,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,0 %	1,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,5 %	7,5 %	0,0 %	7,4 %
Suldal	0,0 %	4,2 %	0,0 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	4,0 %	0,0 %	3,9 %
Sauda	0,0 %	0,0 %	9,8 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	9,4 %	0,0 %	9,3 %
Bokn	0,0 %	-	-	9,0 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	6,9 %	0,0 %	6,8 %
Tysvær	1,9 %	-	-	0,0 %	4,8 %	2,0 %	-	2,6 %	0,0 %	0,0 %	3,8 %	0,0 %	3,7 %
Karmøy	1,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,0 %	5,6 %	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,9 %	1,2 %	4,9 %
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	21,2 %	-	-	0,0 %	19,7 %	0,0 %	19,4 %
Vindafjord	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,4 %	0,0 %	-	4,0 %	0,0 %	0,0 %	3,4 %	0,0 %	3,4 %
Etne	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	5,0 %	-	4,3 %	0,0 %	4,2 %
Sveio	1,8 %	-	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	3,0 %	2,5 %	0,0 %	2,5 %
Sum Haugalandet	7,6 %	3,9 %	9,4 %	6,8 %	3,6 %	4,9 %	19,4 %	3,4 %	4,2 %	2,4 %	5,8 %	0,4 %	5,8 %
Utenfor Haugalandet	0,0 %	7,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,8 %	1,5 %	1,1 %
Totalt	7,5 %	4,0 %	9,3 %	6,7 %	3,5 %	4,9 %	19,2 %	3,4 %	4,1 %	2,3 %	5,8 %	0,9 %	5,7 %



Tabell D-32: Andel bilførerturer i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	61,7 %	90,1 %	78,6 %	74,2 %	79,3 %	77,8 %	20,0 %	64,0 %	84,8 %	83,6 %	65,2 %	55,2 %	65,1 %
Suldal	82,1 %	62,3 %	50,3 %	-	-	-	-	83,1 %	100,0 %	-	62,6 %	55,5 %	62,5 %
Sauda	81,7 %	54,0 %	57,6 %	-	-	100,0 %	-	100,0 %	50,0 %	-	58,2 %	80,3 %	58,3 %
Bokn	80,2 %	-	-	57,7 %	95,4 %	100,0 %	-	0,0 %	-	-	64,2 %	100,0 %	64,6 %
Tysvær	78,1 %	-	-	95,6 %	66,8 %	78,8 %	-	84,7 %	100,0 %	80,9 %	71,0 %	50,9 %	70,7 %
Karmøy	78,1 %	100,0 %	83,9 %	90,0 %	78,3 %	67,0 %	-	84,7 %	57,0 %	84,9 %	68,9 %	56,9 %	68,8 %
Utsira	21,4 %	-	-	-	-	-	46,4 %	-	-	100,0 %	48,4 %	42,9 %	48,3 %
Vindafjord	61,4 %	81,9 %	86,1 %	100,0 %	88,5 %	79,3 %	-	71,3 %	87,6 %	100,0 %	72,2 %	55,3 %	72,0 %
Etne	68,4 %	100,0 %	100,0 %	-	85,7 %	57,6 %	-	81,6 %	68,9 %	-	70,1 %	70,4 %	70,1 %
Sveio	85,1 %	-	-	-	79,1 %	87,5 %	100,0 %	100,0 %	-	68,7 %	73,5 %	61,2 %	73,2 %
Sum Haugalandet	65,0 %	62,9 %	58,2 %	64,5 %	71,4 %	68,9 %	46,1 %	72,0 %	71,4 %	73,5 %	67,3 %	57,6 %	67,2 %
Utenfor Haugalandet	58,7 %	61,6 %	42,5 %	79,4 %	61,7 %	54,0 %	0,0 %	39,8 %	60,1 %	63,6 %	56,2 %	50,2 %	53,6 %
Totalt	65,0 %	62,8 %	58,1 %	64,8 %	71,2 %	68,7 %	45,6 %	71,5 %	71,1 %	73,2 %	67,2 %	54,3 %	66,9 %

Tabell D-33: Andel bilpassasjerturer i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	8,0 %	9,9 %	14,3 %	18,3 %	12,2 %	12,1 %	0,0 %	26,6 %	9,9 %	11,8 %	9,1 %	21,5 %	9,2 %
Suldal	17,9 %	9,9 %	0,0 %	-	-	-	-	16,9 %	0,0 %	-	9,9 %	0,0 %	9,8 %
Sauda	18,3 %	0,0 %	7,8 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	7,7 %	0,0 %	7,7 %
Bokn	10,1 %	-	-	9,5 %	0,0 %	0,0 %	-	100,0 %	-	-	9,3 %	0,0 %	9,2 %
Tysvær	11,5 %	-	-	4,4 %	8,6 %	11,1 %	-	10,1 %	0,0 %	19,1 %	9,5 %	28,7 %	9,8 %
Karmøy	12,5 %	0,0 %	16,1 %	10,0 %	10,9 %	8,4 %	-	7,7 %	28,0 %	11,5 %	9,1 %	9,9 %	9,1 %
Utsira	21,4 %	-	-	-	-	-	3,9 %	-	-	0,0 %	4,1 %	42,9 %	4,6 %
Vindafjord	25,1 %	16,9 %	13,9 %	0,0 %	9,3 %	12,7 %	-	7,2 %	7,7 %	0,0 %	8,7 %	22,1 %	8,9 %
Etne	15,6 %	0,0 %	0,0 %	-	14,3 %	14,1 %	-	12,8 %	10,7 %	-	11,0 %	11,7 %	11,1 %
Sveio	7,7 %	-	-	-	15,6 %	12,5 %	0,0 %	0,0 %	-	9,0 %	8,9 %	28,0 %	9,3 %
Sum Haugalandet	9,0 %	9,7 %	7,9 %	10,0 %	9,6 %	9,1 %	3,5 %	8,9 %	10,4 %	10,0 %	9,1 %	16,9 %	9,2 %
Utenfor Haugalandet	13,3 %	15,1 %	28,3 %	20,6 %	21,9 %	13,5 %	42,9 %	36,3 %	0,0 %	18,4 %	16,6 %	20,0 %	18,1 %
Totalt	9,0 %	9,8 %	8,0 %	10,2 %	9,8 %	9,1 %	4,0 %	9,4 %	10,2 %	10,3 %	9,2 %	18,3 %	9,4 %

**Tabell D-34: Andel kollektivturer i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

		Til										Sum Hauga- landet	Utenfor Hauga- landet	Totalt
Fra	Hauge- sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio				
Haugesund	2,4 %	0,0 %	0,0 %	3,8 %	5,1 %	5,3 %	71,4 %	7,5 %	0,0 %	1,5 %	3,0 %	15,2 %	3,1 %	
Suldal	0,0 %	5,0 %	16,2 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	5,0 %	44,5 %	5,6 %	
Sauda	0,0 %	13,0 %	1,6 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	1,8 %	19,7 %	1,9 %	
Bokn	6,8 %	-	-	2,1 %	4,6 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	2,8 %	0,0 %	2,8 %	
Tysvær	6,7 %	-	-	0,0 %	3,3 %	3,0 %	-	2,6 %	0,0 %	0,0 %	4,0 %	12,1 %	4,1 %	
Karmøy	5,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,0 %	3,0 %	-	3,8 %	14,0 %	0,0 %	3,4 %	21,0 %	3,6 %	
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	0,0 %	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
Vindafjord	10,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,1 %	-	2,2 %	1,6 %	0,0 %	2,7 %	11,1 %	2,8 %	
Etne	5,2 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	14,1 %	-	0,0 %	1,7 %	-	1,7 %	17,9 %	2,2 %	
Sveio	3,5 %	-	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	3,5 %	3,3 %	5,6 %	3,4 %	
Sum Haugalandet	3,1 %	5,0 %	1,8 %	2,0 %	3,5 %	3,4 %	4,2 %	2,5 %	1,7 %	2,8 %	3,1 %	17,1 %	3,3 %	
Utenfor Haugalandet	12,0 %	7,6 %	28,3 %	0,0 %	12,7 %	18,9 %	42,9 %	8,0 %	33,3 %	13,8 %	15,2 %	6,9 %	11,6 %	
Totalt	3,2 %	5,0 %	2,0 %	1,9 %	3,6 %	3,5 %	4,7 %	2,6 %	2,4 %	3,1 %	3,3 %	12,5 %	3,5 %	

**Tabell D-35: Andel turer med andre reisemåter i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

		Til										Sum Hauga- landet	Utenfor Hauga- landet	Totalt
Fra	Hauge- sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio				
Haugesund	2,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,3 %	1,5 %	0,0 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %	2,1 %	4,0 %	2,1 %	
Suldal	0,0 %	1,0 %	16,2 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	1,2 %	0,0 %	1,2 %	
Sauda	0,0 %	13,0 %	3,6 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	3,7 %	0,0 %	3,6 %	
Bokn	0,0 %	-	-	4,2 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	3,2 %	0,0 %	3,2 %	
Tysvær	1,0 %	-	-	0,0 %	0,6 %	3,0 %	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,8 %	8,3 %	0,9 %	
Karmøy	1,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	6,9 %	1,5 %	-	0,0 %	0,0 %	3,8 %	1,5 %	7,4 %	1,6 %	
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	0,0 %	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
Vindafjord	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,1 %	-	1,9 %	0,0 %	0,0 %	1,7 %	11,1 %	1,8 %	
Etne	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	14,1 %	-	0,0 %	0,6 %	-	0,6 %	0,0 %	0,6 %	
Sveio	0,6 %	-	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	1,3 %	1,1 %	5,6 %	1,2 %	
Sum Haugalandet	2,1 %	1,2 %	3,7 %	3,2 %	1,1 %	1,5 %	0,0 %	1,6 %	0,5 %	1,0 %	1,8 %	5,6 %	1,8 %	
Utenfor Haugalandet	10,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,7 %	10,8 %	0,0 %	12,1 %	0,0 %	4,6 %	8,0 %	4,4 %	6,5 %	
Totalt	2,2 %	1,2 %	3,6 %	3,1 %	1,2 %	1,6 %	0,0 %	1,8 %	0,5 %	1,1 %	1,8 %	5,1 %	1,9 %	

Tabell D-36: Andel turer til arbeid i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	10,9 %	0,0 %	0,0 %	7,5 %	16,6 %	8,8 %	0,0 %	13,7 %	4,9 %	4,1 %	10,7 %	18,8 %	10,8 %
Suldal	9,0 %	15,2 %	16,2 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	14,9 %	33,6 %	15,2 %
Sauda	0,0 %	0,0 %	13,6 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	13,1 %	19,7 %	13,1 %
Bokn	16,4 %	-	-	10,1 %	27,2 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	12,1 %	0,0 %	11,9 %
Tysvær	23,0 %	-	-	17,6 %	9,5 %	15,8 %	-	20,6 %	33,3 %	7,8 %	13,4 %	12,1 %	13,3 %
Karmøy	23,5 %	0,0 %	0,0 %	20,0 %	37,1 %	10,3 %	-	35,0 %	43,0 %	11,8 %	12,7 %	27,2 %	12,9 %
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	13,4 %	-	-	0,0 %	12,5 %	0,0 %	12,3 %
Vindafjord	21,0 %	49,4 %	13,9 %	0,0 %	16,2 %	8,0 %	-	12,9 %	6,0 %	0,0 %	13,3 %	22,1 %	13,4 %
Etne	42,0 %	0,0 %	0,0 %	-	43,9 %	14,1 %	-	31,9 %	10,1 %	-	13,3 %	29,6 %	13,7 %
Sveio	26,0 %	-	-	-	31,6 %	33,0 %	100,0 %	0,0 %	-	8,4 %	13,8 %	44,4 %	14,5 %
Sum Haugalandet	13,5 %	14,8 %	13,4 %	10,9 %	13,5 %	10,2 %	14,7 %	14,1 %	10,1 %	7,4 %	12,2 %	24,1 %	12,3 %
Utenfor Haugalandet	6,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,7 %	1,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,7 %	9,0 %	5,4 %
Totalt	13,5 %	14,5 %	13,3 %	10,7 %	13,4 %	10,1 %	14,5 %	13,8 %	9,8 %	7,2 %	12,0 %	17,3 %	12,1 %

Tabell D-37: Andel turer til skole/studiested i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	2,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,1 %	8,0 %	2,2 %
Suldal	0,0 %	2,7 %	41,0 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	3,4 %	0,0 %	3,3 %
Sauda	0,0 %	0,0 %	2,3 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	2,2 %	0,0 %	2,2 %
Bokn	10,1 %	-	-	3,2 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	3,6 %	0,0 %	3,6 %
Tysvær	4,2 %	-	-	0,0 %	3,1 %	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,0 %	16,3 %	3,2 %
Karmøy	5,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,3 %	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,7 %	3,7 %	2,7 %
Utsira	21,4 %	-	-	-	-	-	1,3 %	-	-	0,0 %	1,7 %	0,0 %	1,7 %
Vindafjord	7,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	1,9 %	0,0 %	0,0 %	2,1 %	0,0 %	2,1 %
Etne	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	1,9 %	2,2 %	-	2,1 %	11,7 %	2,3 %
Sveio	2,4 %	-	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	3,2 %	2,8 %	11,2 %	3,0 %
Sum Haugalandet	3,1 %	2,6 %	2,8 %	2,4 %	2,1 %	2,0 %	1,2 %	1,6 %	1,9 %	2,1 %	2,4 %	6,8 %	2,5 %
Utenfor Haugalandet	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,5 %	1,1 %
Totalt	3,0 %	2,5 %	2,7 %	2,3 %	2,0 %	2,0 %	1,2 %	1,6 %	1,8 %	2,1 %	2,4 %	4,9 %	2,5 %

**Tabell D-38: Andel tjenestereiser i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	1,0 %	0,0 %	0,0 %	7,5 %	1,1 %	0,8 %	8,6 %	1,0 %	0,0 %	2,1 %	1,0 %	13,4 %	1,1 %
Suldal	0,0 %	1,8 %	0,0 %	-	-	-	-	50,6 %	0,0 %	-	2,1 %	0,0 %	2,1 %
Sauda	17,7 %	0,0 %	2,7 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	2,8 %	39,5 %	3,0 %
Bokn	0,0 %	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Tysvær	2,6 %	-	-	0,0 %	0,5 %	3,0 %	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	12,4 %	1,2 %
Karmøy	2,1 %	50,0 %	0,0 %	0,0 %	4,0 %	0,9 %	-	3,8 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	8,6 %	1,2 %
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	1,8 %	-	-	0,0 %	1,7 %	0,0 %	1,7 %
Vindafjord	2,0 %	16,9 %	13,9 %	0,0 %	4,7 %	8,3 %	-	0,8 %	1,6 %	0,0 %	1,3 %	0,0 %	1,3 %
Etne	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	1,9 %	1,5 %	-	1,4 %	0,0 %	1,4 %
Sveio	3,6 %	-	-	-	0,0 %	0,0 %	0,0 %	20,0 %	-	1,1 %	1,7 %	11,2 %	2,0 %
Sum Haugalandet	1,3 %	2,0 %	2,7 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	2,2 %	1,2 %	1,4 %	1,3 %	1,2 %	9,7 %	1,3 %
Utenfor Haugalandet	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %	5,0 %	2,4 %
Totalt	1,3 %	1,9 %	2,7 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	2,2 %	1,1 %	1,4 %	1,2 %	1,2 %	7,6 %	1,3 %

**Tabell D-39: Andel turer til følge/omsorgsoppgaver i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	6,6 %	0,0 %	0,0 %	7,5 %	4,4 %	3,6 %	0,0 %	2,8 %	0,0 %	2,0 %	5,9 %	1,3 %	5,9 %
Suldal	9,0 %	3,4 %	0,0 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	3,4 %	0,0 %	3,3 %
Sauda	0,0 %	0,0 %	4,8 %	-	-	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	4,6 %	0,0 %	4,6 %
Bokn	3,4 %	-	-	7,9 %	13,9 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	7,7 %	0,0 %	7,6 %
Tysvær	6,3 %	-	-	8,8 %	9,4 %	9,0 %	-	7,9 %	0,0 %	0,0 %	8,5 %	0,0 %	8,4 %
Karmøy	4,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,0 %	6,5 %	-	3,8 %	0,0 %	3,8 %	6,2 %	0,0 %	6,1 %
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	1,8 %	-	-	0,0 %	1,7 %	0,0 %	1,7 %
Vindafjord	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,4 %	0,0 %	-	7,8 %	1,6 %	0,0 %	6,7 %	11,1 %	6,8 %
Etne	5,2 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	14,1 %	-	3,7 %	4,8 %	-	4,7 %	5,8 %	4,8 %
Sveio	2,9 %	-	-	-	0,0 %	4,2 %	0,0 %	0,0 %	-	5,6 %	4,8 %	0,0 %	4,7 %
Sum Haugalandet	6,2 %	3,2 %	4,6 %	7,6 %	7,6 %	6,1 %	1,7 %	7,2 %	4,2 %	4,4 %	6,0 %	1,6 %	6,0 %
Utenfor Haugalandet	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	6,6 %	0,0 %	0,4 %	3,9 %	1,9 %
Totalt	6,2 %	3,1 %	4,5 %	7,5 %	7,4 %	6,0 %	1,7 %	7,0 %	4,2 %	4,3 %	6,0 %	2,6 %	5,9 %

Tabell D-40: Andel turer til innkjøp/servicer i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	23,7 %	0,0 %	28,6 %	7,5 %	11,2 %	16,1 %	0,0 %	4,8 %	12,4 %	10,3 %	21,6 %	17,8 %	21,5 %
Suldal	36,5 %	16,3 %	16,2 %	-	-	-	-	16,9 %	0,0 %	-	16,6 %	21,9 %	16,7 %
Sauda	55,5 %	27,0 %	17,9 %	-	-	0,0 %	-	14,4 %	0,0 %	-	18,4 %	0,0 %	18,3 %
Bokn	46,9 %	-	-	12,2 %	17,9 %	0,0 %	-	0,0 %	-	-	16,5 %	33,3 %	16,7 %
Tysvær	24,5 %	-	-	4,4 %	15,4 %	8,0 %	-	10,1 %	0,0 %	3,9 %	16,6 %	24,3 %	16,7 %
Karmøy	28,3 %	50,0 %	66,7 %	0,0 %	5,9 %	18,8 %	-	11,7 %	0,0 %	3,8 %	20,0 %	9,9 %	19,9 %
Utsira	50,0 %	-	-	-	-	-	19,2 %	-	-	0,0 %	19,0 %	100,0 %	19,9 %
Vindafjord	33,9 %	16,9 %	29,7 %	0,0 %	13,9 %	16,6 %	-	16,1 %	30,9 %	0,0 %	18,0 %	11,1 %	17,9 %
Etne	36,8 %	0,0 %	0,0 %	-	14,3 %	14,1 %	-	18,7 %	22,8 %	-	22,6 %	17,9 %	22,5 %
Sveio	28,5 %	-	-	-	10,6 %	12,5 %	0,0 %	0,0 %	-	16,8 %	19,0 %	16,8 %	18,9 %
Sum Haugalandet	24,7 %	16,4 %	18,5 %	10,4 %	13,8 %	18,2 %	17,6 %	15,1 %	22,7 %	14,2 %	20,1 %	15,3 %	20,0 %
Utenfor Haugalandet	10,9 %	7,6 %	0,0 %	0,0 %	16,4 %	6,7 %	0,0 %	8,0 %	13,1 %	4,6 %	9,0 %	28,8 %	17,7 %
Totalt	24,6 %	16,2 %	18,3 %	10,2 %	13,8 %	18,1 %	17,4 %	15,0 %	22,5 %	14,0 %	19,9 %	21,4 %	20,0 %

Tabell D-41: Andel turer til fritidsformål i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	15,4 %	19,7 %	6,7 %	3,8 %	13,7 %	11,4 %	40,0 %	9,7 %	17,7 %	23,9 %	14,9 %	31,0 %	15,1 %
Suldal	27,6 %	16,9 %	8,1 %	-	-	-	-	0,0 %	0,0 %	-	16,8 %	21,9 %	16,8 %
Sauda	0,0 %	13,5 %	16,6 %	-	-	0,0 %	-	43,3 %	0,0 %	-	16,4 %	19,7 %	16,5 %
Bokn	6,8 %	-	-	19,0 %	0,0 %	20,0 %	-	0,0 %	-	-	15,7 %	66,7 %	16,3 %
Tysvær	9,9 %	-	-	17,6 %	17,7 %	9,1 %	-	23,4 %	0,0 %	30,7 %	15,7 %	20,4 %	15,8 %
Karmøy	13,1 %	0,0 %	0,0 %	50,0 %	16,0 %	17,8 %	-	19,4 %	43,0 %	31,3 %	17,2 %	37,1 %	17,4 %
Utsira	21,4 %	-	-	-	-	-	19,2 %	-	-	0,0 %	18,3 %	0,0 %	18,1 %
Vindafjord	13,4 %	0,0 %	13,9 %	0,0 %	11,7 %	0,0 %	-	16,9 %	4,7 %	34,1 %	15,6 %	27,9 %	15,7 %
Etne	10,4 %	100,0 %	100,0 %	-	28,6 %	0,0 %	-	9,4 %	18,2 %	-	17,4 %	29,2 %	17,7 %
Sveio	13,6 %	-	-	-	21,3 %	16,4 %	0,0 %	40,0 %	-	21,7 %	19,8 %	16,8 %	19,7 %
Sum Haugalandet	14,8 %	16,8 %	16,3 %	18,4 %	16,5 %	16,6 %	19,9 %	16,4 %	16,9 %	22,8 %	16,1 %	30,2 %	16,3 %
Utenfor Haugalandet	2,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,7 %	1,3 %	0,0 %	8,3 %	6,6 %	9,2 %	3,4 %	27,1 %	13,8 %
Totalt	14,7 %	16,5 %	16,1 %	18,1 %	16,3 %	16,5 %	19,7 %	16,3 %	16,6 %	22,5 %	16,0 %	28,8 %	16,2 %

**Tabell D-42: Andel turer med andre formål i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	2,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,6 %	2,0 %	0,0 %	2,0 %	9,9 %	2,6 %	2,1 %	8,0 %	2,2 %
Suldal	17,9 %	2,1 %	0,0 %	-	-	-	-	16,9 %	0,0 %	-	2,4 %	21,9 %	2,7 %
Sauda	9,1 %	0,0 %	1,9 %	-	-	0,0 %	-	27,9 %	0,0 %	-	2,1 %	19,7 %	2,2 %
Bokn	10,1 %	-	-	3,7 %	13,9 %	0,0 %	-	100,0 %	-	-	6,1 %	0,0 %	6,0 %
Tysvær	2,9 %	-	-	8,8 %	3,0 %	2,0 %	-	0,0 %	0,0 %	11,6 %	3,0 %	14,5 %	3,2 %
Karmøy	3,1 %	0,0 %	16,1 %	20,0 %	3,0 %	2,2 %	-	7,7 %	0,0 %	0,0 %	2,4 %	11,1 %	2,5 %
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	1,8 %	-	-	0,0 %	1,7 %	0,0 %	1,7 %
Vindafjord	1,0 %	0,0 %	13,9 %	0,0 %	2,4 %	4,1 %	-	2,7 %	1,6 %	0,0 %	2,6 %	27,9 %	2,9 %
Etne	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-	0,0 %	0,0 %	-	3,7 %	1,8 %	-	1,9 %	5,8 %	2,0 %
Sveio	1,2 %	-	-	-	0,0 %	4,2 %	0,0 %	20,0 %	-	2,2 %	2,1 %	0,0 %	2,1 %
Sum Haugalandet	2,3 %	2,0 %	2,0 %	4,4 %	2,7 %	2,2 %	1,7 %	3,0 %	2,0 %	2,6 %	2,3 %	11,0 %	2,4 %
Utenfor Haugalandet	2,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,1 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	5,9 %	3,2 %
Totalt	2,3 %	1,9 %	2,0 %	4,3 %	2,6 %	2,2 %	1,7 %	3,0 %	2,0 %	2,5 %	2,3 %	8,7 %	2,4 %

**Tabell D-43: Andel hjemturer i / mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011**

Fra	Til										Sum Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Haugesund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	37,5 %	80,3 %	64,8 %	66,7 %	51,5 %	56,8 %	48,6 %	65,8 %	55,1 %	54,9 %	41,5 %	1,3 %	41,2 %
Suldal	0,0 %	41,7 %	17,3 %	-	-	-	-	16,9 %	100,0 %	-	40,4 %	0,0 %	39,9 %
Sauda	17,1 %	59,5 %	40,2 %	-	-	100,0 %	-	13,5 %	100,0 %	-	40,3 %	0,0 %	40,1 %
Bokn	6,8 %	-	-	44,0 %	27,2 %	80,0 %	-	0,0 %	-	-	38,3 %	0,0 %	37,9 %
Tysvær	26,5 %	-	-	43,4 %	41,3 %	53,2 %	-	38,1 %	67,9 %	46,0 %	38,7 %	0,0 %	38,2 %
Karmøy	20,1 %	0,0 %	17,2 %	10,0 %	31,1 %	41,1 %	-	18,6 %	14,0 %	49,5 %	37,8 %	2,4 %	37,4 %
Utsira	0,0 %	-	-	-	-	-	41,4 %	-	-	100,0 %	43,2 %	0,0 %	42,7 %
Vindafjord	20,0 %	16,9 %	14,9 %	100,0 %	48,9 %	63,0 %	-	40,8 %	53,8 %	68,3 %	40,4 %	0,0 %	39,9 %
Etne	5,2 %	0,0 %	0,0 %	-	14,3 %	57,6 %	-	28,7 %	38,6 %	-	36,6 %	0,0 %	35,7 %
Sveio	21,2 %	-	-	-	36,5 %	29,8 %	0,0 %	20,0 %	-	40,8 %	35,8 %	0,0 %	34,9 %
Sum Haugalandet	34,1 %	42,3 %	39,9 %	45,2 %	43,0 %	43,8 %	40,9 %	41,3 %	40,9 %	45,1 %	39,6 %	1,2 %	39,1 %
Utenfor Haugalandet	77,2 %	92,4 %	100,0 %	100,0 %	76,3 %	89,2 %	100,0 %	79,9 %	73,2 %	86,2 %	83,0 %	15,8 %	53,6 %
Totalt	34,4 %	43,2 %	40,4 %	46,3 %	43,5 %	44,2 %	41,6 %	41,9 %	41,7 %	46,2 %	40,1 %	7,7 %	39,4 %

Tabell D-44: Totalt antall turer per dag med formål utenfor hjemmet, mellom kommunene på Haugalandet; Haugalandet 2011

Til												Sum	Utenfor	
Fra	Hauge- sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio	Hauga- landet	Hauga- landet	Totalt	
Haugesund	59 963	28	74	62	2 612	6 872	18	492	127	1 227	71 475	1 042	72 517	
Suldal	156	5 193	143	0	0	0	0	69	0	0	5 561	128	5 689	
Sauda	136	87	7 773	0	0	0	0	90	0	0	8 086	76	8 162	
Bokn	193	0	0	728	110	7	0	14	0	0	1 052	21	1 073	
Tysvær	3 870	0	0	90	8 978	651	0	331	27	195	14 142	338	14 480	
Karmøy	12 403	28	72	63	977	51 062	0	298	86	184	65 173	1 124	66 297	
Utsira	14	0	0	0	0	0	318	0	0	0	332	7	339	
Vindafjord	1 134	69	86	0	302	125	0	9 922	414	13	12 065	244	12 309	
Etne	255	14	14	0	84	42	0	538	4 727	0	5 674	240	5 914	
Sveio	1 848	0	0	0	167	236	14	56	0	4 392	6 713	250	6 963	
Sum Haugalandet	79 972	5 419	8 162	943	13 230	58 995	350	11 810	5 381	6 011	190 273	3 470	193 743	
Utenfor Haugalandet	244	14	0	0	90	114	0	68	57	42	629	2 414	3 043	
Totalt	80 216	5 433	8 162	943	13 320	59 109	350	11 878	5 438	6 053	190 902	5 884	196 786	

Tabell D-45: Totalt antall bilførerturer mellom kommunene på Haugalandet per dag; Haugalandet 2011

Til												Sum	Utenfor	
Fra	Hauge- sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio	Hauga- landet	Hauga- landet	Totalt	
Haugesund	59 149	128	165	138	4 277	12 395	7	921	240	2 276	79 696	583	80 279	
Suldal	128	5 548	87	0	0	0	0	69	14	0	5 846	71	5 917	
Sauda	134	116	7 488	0	0	28	0	104	14	0	7 884	61	7 945	
Bokn	166	0	0	750	144	35	0	0	0	0	1 095	21	1 116	
Tysvær	4 110	0	0	152	10 213	1 096	0	453	84	292	16 400	172	16 572	
Karmøy	12 121	28	73	63	1 110	58 095	0	310	57	309	72 166	655	72 821	
Utsira	3	0	0	0	0	0	252	0	0	28	283	3	286	
Vindafjord	870	68	87	7	523	268	0	11 950	785	41	14 599	135	14 734	
Etne	184	14	14	0	84	57	0	616	5 308	0	6 277	169	6 446	
Sveio	1 997	0	0	0	208	294	14	70	0	5 098	7 681	153	7 834	
Sum Haugalandet	78 862	5 902	7 914	1 110	16 559	72 268	273	14 493	6 502	8 044	211 927	2 023	213 950	
Utenfor Haugalandet	628	114	45	27	234	569	0	135	128	194	2 074	1 439	3 513	
Totalt	79 490	6 016	7 959	1 137	16 793	72 837	273	14 628	6 630	8 238	214 001	3 462	217 463	

Tabell D-46: Totalt antall kollektivturer mellom kommunene på Haugalandet per dag; Haugalandet 2011

Fra	Til										Sum Hauga- landet	Utenfor Hauga- landet	Totalt
	Hauge- sund	Suldal	Sauda	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Etne	Sveio			
Haugesund	2 319	0	0	7	277	839	25	108	0	42	3 617	160	3 777
Suldal	0	441	28	0	0	0	0	0	0	0	469	57	526
Sauda	0	28	212	0	0	0	0	0	0	0	240	15	255
Bokn	14	0	0	27	7	0	0	0	0	0	48	0	48
Tysvær	354	0	0	0	510	42	0	14	0	0	920	41	961
Karmøy	882	0	0	0	14	2 618	0	14	14	0	3 542	242	3 784
Utsira	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vindafjord	149	0	0	0	0	14	0	367	14	0	544	27	571
Etne	14	0	0	0	0	14	0	0	128	0	156	43	199
Sveio	83	0	0	0	0	0	0	0	0	263	346	14	360
Sum Haugalandet	3 815	469	240	34	808	3 527	25	503	156	305	9 882	599	10 481
Utenfor Haugalandet	128	14	30	0	48	199	3	27	71	42	562	199	761
Totalt	3 943	483	270	34	856	3 726	28	530	227	347	10 444	798	11 242



Tabell D-47: Sum turer per hverdag i / mellom soner sentralt på Haugalandet og øvrige Haugalandet; \*\*\*\*\*Haugalandet 2011

	Sentrum	Gard-Solvang	Rossabø-Hemmingstad	Sakkestad-Skærdalen	Bleikemyr-Kvalø	Haugesund kommune	Midt-Karmøy	Nord-Karmøy	Sør-Karmøy	Noheim-Vormedal	Karmøy kommune	Førre-Gjinde	Tysvær kommune	Suldal kommune	Sauda kommune	Bokn kommune	Ulsira kommune	Vindafjord kommune	Etne kommune	Sveio kommune	Utenfor Haugalandet	Totalt
	9 696	6 901	3 471	4 253	8 903	2 127	32 942	8 452	8 836	5 905	1 391	6 681	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	9 546	3 471	4 253	8 903	1 921	1 391	8 452	8 836	370	2 191	1 391	3 636	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	8 386	5 320	6 769	8 903	1 949	2 127	32 942	8 452	8 836	5 905	1 391	6 681	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	3 364	4 184	1 495	1 949	1 921	2 127	32 942	8 452	8 836	5 905	1 391	6 681	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	2 621	2 287	1 583	2 861	1 208	1 391	32 942	8 452	8 836	5 905	1 391	6 681	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	2 560	598	738	1 934	113	1 391	32 942	8 452	8 836	5 905	1 391	6 681	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	2 148	797	1 253	2 316	313	1 608	5 763	5 763	982	2 191	1 391	3 636	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	569	71	86	469	28	441	6 019	982	8 836	5 905	1 391	3 636	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	2 226	1 096	1 295	3 262	469	1 551	2 020	2 889	370	5 905	1 391	3 636	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	1 137	868	754	1 764	342	1 150	4 952	1 779	1 152	2 191	1 391	3 636	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	1 327	730	708	2 366	170	1 385	253	420	126	322	291	6 681	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	736	749	734	1 187	255	671	284	438	85	380	280	3 636	4 647	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	128	0	0	99	14	57	0	28	0	0	0	0	0	8 877	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	120	28	15	106	0	167	60	28	28	0	14	0	0	417	12 910	1 272	540	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	63	48	7	103	0	165	14	35	0	35	42	124	199	0	0	0	0	0	0	0	0	324 940
	10	0	14	6	6	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	324 940
	693	208	183	1 014	140	765	182	296	42	71	140	754	398	166	205	28	0	16 647	7 588	7 268	2 810	324 940
	213	43	42	127	14	135	113	71	0	28	14	84	113	28	56	0	0	1 707	7 588	7 268	2 810	324 940
	1 133	702	533	1 031	380	1 276	100	281	14	126	208	360	263	0	0	0	56	138	14	7 268	2 810	324 940
	555	370	271	372	227	316	967	441	412	285	141	427	248	313	182	55	14	542	467	541	2 810	324 940
	53 547	38 017	30 520	50 344	16 592	23 777	61 005	30 338	19 730	24 521	18 610	20 164	15 303	10 127	14 336	2 190	656	24 319	10 857	14 414	9 956	324 940

**Tabell D-48: Totalt antall turer per dag i / mellom soner sentralt på Haugalandet, hverdagsdøgn; Haugalandet 2011**

Fra	Til											Øvrige Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Sentrum	Gard-Solvang	Rosabø-Hemmingstad	Sakkestad-Skåredalen	Norheim-Vormedal	Bleikemyr-Kvala	Midt-Karmøy	Nord-Karmøy	Sør-Karmøy	Førre-Grinde				
Sentrum	9 696	4 864	3 129	4 425	1 159	1 795	1 238	1 138	256	570	3 283	285	31 838	
Gard-Solvang	4 682	6 901	1 721	2 688	541	2 149	313	370	57	351	2 562	199	22 534	
Rosabø-Hemmingstad	3 187	1 750	4 253	3 484	626	783	355	598	43	361	1 876	114	17 430	
Sakkestad-Skåredalen	3 961	2 632	3 285	8 903	1 678	939	981	1 095	241	1 256	4 227	202	29 400	
Norheim-Vormedal	1 067	555	669	1 584	5 905	199	1 067	1 466	171	168	2 145	171	15 167	
Bleikemyr-Kvala	1 569	2 035	712	1 010	270	1 921	28	142	14	85	1 307	85	9 178	
Midt-Karmøy	1 322	285	383	953	953	85	32 942	2 817	3 017	98	3 656	512	47 023	
Nord-Karmøy	1 010	427	655	1 221	1 423	171	2 946	8 452	484	182	2 350	256	19 577	
Sør-Karmøy	313	14	43	228	199	14	3 002	498	8 836	56	910	142	14 255	
Førre-Grinde	757	379	347	1 110	154	85	155	238	70	6 681	3 271	193	13 440	
Øvrige Haugalandet	3 571	2 371	1 989	4 071	2 237	1 052	3 442	2 214	852	3 363	72 139	1 393	98 694	
Utenfor Haugalandet	270	171	157	170	114	142	455	185	270	234	1 426	2 810	6 404	
<b>Totalt</b>	<b>31 405</b>	<b>22 384</b>	<b>17 343</b>	<b>29 847</b>	<b>15 259</b>	<b>9 335</b>	<b>46 924</b>	<b>19 213</b>	<b>14 311</b>	<b>13 405</b>	<b>99 152</b>	<b>6 362</b>	<b>324 940</b>	

**Tabell D-49: Turenes fordeling mellom soner sentralt på Haugalandet, hverdagsdøgn; Haugalandet 2011**

Fra	Til											Øvrige Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Sentrum	Gard-Solvang	Rosabø-Hemmingstad	Sakkestad-Skåredalen	Norheim-Vormedal	Bleikemyr-Kvala	Midt-Karmøy	Nord-Karmøy	Sør-Karmøy	Førre-Grinde				
Sentrum	3 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	10 %	
Gard-Solvang	1 %	2 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	7 %	
Rosabø-Hemmingstad	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	5 %	
Sakkestad-Skåredalen	1 %	1 %	1 %	3 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	9 %	
Norheim-Vormedal	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	5 %	
Bleikemyr-Kvala	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	
Midt-Karmøy	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	14 %	
Nord-Karmøy	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	3 %	0 %	0 %	1 %	0 %	6 %	
Sør-Karmøy	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	3 %	0 %	0 %	0 %	4 %	
Førre-Grinde	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	1 %	0 %	4 %	
Øvrige Haugalandet	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	22 %	0 %	30 %	
Utenfor Haugalandet	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	
<b>Totalt</b>	<b>10 %</b>	<b>7 %</b>	<b>5 %</b>	<b>9 %</b>	<b>5 %</b>	<b>3 %</b>	<b>14 %</b>	<b>6 %</b>	<b>4 %</b>	<b>4 %</b>	<b>31 %</b>	<b>2 %</b>	<b>100 %</b>	

Tabell D-50: Turenes fordeling på reisemål, fra soner sentralt på Haugalandet, hverdagsdøgn; Haugalandet 2011

Startsted	Andel av turene fra startstedet som går til...											Øvrige Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Sentrum	Gard-Solvang	Rossabø-Hemmingstad	Sakkestad-Skåredalen	Norheim-Vormedal	Bleikemyr-Kvala	Midt-Karmøy	Nord-Karmøy	Sør-Karmøy	Førre-Grinde				
Sentrum	30 %	15 %	10 %	14 %	4 %	6 %	4 %	4 %	1 %	2 %	10 %	1 %	100 %	
Gard-Solvang	21 %	31 %	8 %	12 %	2 %	10 %	1 %	2 %	0 %	2 %	11 %	1 %	100 %	
Rossabø-Hemmingstad	18 %	10 %	24 %	20 %	4 %	4 %	2 %	3 %	0 %	2 %	11 %	1 %	100 %	
Sakkestad-Skåredalen	13 %	9 %	11 %	30 %	6 %	3 %	3 %	4 %	1 %	4 %	14 %	1 %	100 %	
Norheim-Vormedal	7 %	4 %	4 %	10 %	39 %	1 %	7 %	10 %	1 %	1 %	14 %	1 %	100 %	
Bleikemyr-Kvala	17 %	22 %	8 %	11 %	3 %	21 %	0 %	2 %	0 %	1 %	14 %	1 %	100 %	
Midt-Karmøy	3 %	1 %	1 %	2 %	2 %	0 %	70 %	6 %	6 %	0 %	8 %	1 %	100 %	
Nord-Karmøy	5 %	2 %	3 %	6 %	7 %	1 %	15 %	43 %	2 %	1 %	12 %	1 %	100 %	
Sør-Karmøy	2 %	0 %	0 %	2 %	1 %	0 %	21 %	3 %	62 %	0 %	6 %	1 %	100 %	
Førre-Grinde	6 %	3 %	3 %	8 %	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	50 %	24 %	1 %	100 %	
Øvrige Haugalandet	4 %	2 %	2 %	4 %	2 %	1 %	3 %	2 %	1 %	3 %	73 %	1 %	100 %	
Utenfor Haugalandet	4 %	3 %	2 %	3 %	2 %	2 %	7 %	3 %	4 %	4 %	22 %	44 %	100 %	
Totalt	10 %	7 %	5 %	9 %	5 %	3 %	14 %	6 %	4 %	4 %	31 %	2 %	100 %	

Tabell D-51: Turenes fordeling på startsted, til soner sentralt på Haugalandet, hverdagsdøgn; Haugalandet 2011

Andel av turene til reisemålet som kommer fra ...	Reisemål											Øvrige Haugalandet	Utenfor Haugalandet	Totalt
	Sentrum	Gard-Solvang	Rossabø-Hemmingstad	Sakkestad-Skåredalen	Norheim-Vormedal	Bleikemyr-Kvala	Midt-Karmøy	Nord-Karmøy	Sør-Karmøy	Førre-Grinde				
Sentrum	31 %	22 %	18 %	15 %	8 %	19 %	3 %	6 %	2 %	4 %	3 %	4 %	10 %	
Gard-Solvang	15 %	31 %	10 %	9 %	4 %	23 %	1 %	2 %	0 %	3 %	3 %	3 %	7 %	
Rossabø-Hemmingstad	10 %	8 %	25 %	12 %	4 %	8 %	1 %	3 %	0 %	3 %	2 %	2 %	5 %	
Sakkestad-Skåredalen	13 %	12 %	19 %	30 %	11 %	10 %	2 %	6 %	2 %	9 %	4 %	3 %	9 %	
Norheim-Vormedal	3 %	2 %	4 %	5 %	39 %	2 %	2 %	8 %	1 %	1 %	2 %	3 %	5 %	
Bleikemyr-Kvala	5 %	9 %	4 %	3 %	2 %	21 %	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	3 %	
Midt-Karmøy	4 %	1 %	2 %	3 %	6 %	1 %	70 %	15 %	21 %	1 %	4 %	8 %	14 %	
Nord-Karmøy	3 %	2 %	4 %	4 %	9 %	2 %	6 %	44 %	3 %	1 %	2 %	4 %	6 %	
Sør-Karmøy	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	6 %	3 %	62 %	0 %	1 %	2 %	4 %	
Førre-Grinde	2 %	2 %	2 %	4 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	50 %	3 %	3 %	4 %	
Øvrige Haugalandet	11 %	11 %	11 %	14 %	15 %	11 %	7 %	12 %	6 %	25 %	73 %	22 %	30 %	
Utenfor Haugalandet	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %	44 %	2 %	
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	

*Tabell D-52: De sentrumsrettede turenes fordeling på startsted, hverdagsdøgn; Haugalandet 2011*

Startsone	Turer til sentrum		
	Ant. turer til sentrum fra startsonen	% av turene til sentrum som kommer fra startsonen	% av turene fra startsonen som går til sentrum
Sentrum	9 696	31 %	30 %
Gard-Solvang	4 682	15 %	21 %
Rossabø-Hemmingstad	3 187	10 %	18 %
Sakkestad-Skåredalen	3 961	13 %	13 %
Norheim-Vormedal	1 067	3 %	7 %
Bleikemyr-Kvala	1 569	5 %	17 %
Midt-Karmøy	1 322	4 %	3 %
Nord-Karmøy	1 010	3 %	5 %
Sør-Karmøy	313	1 %	2 %
Førre-Grinde	757	2 %	6 %
Øvrige Haugalandet	3 571	11 %	4 %
Utenfor Haugalandet	270	1 %	4 %
<b>Totalt</b>	<b>31 405</b>	<b>100 %</b>	<b>10 %</b>



## Vedlegg E: Konkurransflater

## Tabeller til kapittel 7.

TABELL E-1:	VARIASJON I REISEMIDDELBRUK; HAUGALANDET 2011 .....	2
TABELL E-2:	SJÅFØR I BIL TIL ARBEID - KARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011 .....	3
TABELL E-3:	PASSASJER I BIL TIL ARBEID - KARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011 .....	4
TABELL E-4:	KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEID - KARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011 .....	5
TABELL E-5:	SYKKEL TIL ARBEID - KARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011 .....	6
TABELL E-6:	TIL FOTS TIL ARBEID - KARAKTERISTIKA; HAUGALANDET 2011 .....	7
TABELL E-7:	BRUK AV ANDRE REISEMÅTER TIL ARBEID, FORDELING INNEN BILFØRERGRUPPER; HAUGALANDET 2011 .....	8
TABELL E-8:	BRUK AV ANDRE REISEMÅTER TIL ARBEID, FORDELING INNEN KOLLEKTIVBRUKSGRUPPER; HAUGALANDET 2011 .....	8
TABELL E-9:	ÅRSAKER TIL BRUK AV BIL TIL ARBEIDSREISEN; HAUGALANDET 2011 .....	9
TABELL E-10:	FORUTSETNINGER FOR ØKT BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEIDSREISEN; HAUGALANDET 2011 .....	9
TABELL E-11:	FORUTSETNINGER FOR ØKT BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEIDSREISEN; HAUGALANDET 2011 .....	10
TABELL E-12:	FORUTSETNINGER FOR ØKT BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEIDSREISEN; HAUGALANDET 2011 .....	10
TABELL E-13:	FORUTSETNINGER FOR ØKT BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT TIL ARBEIDSREISEN; HAUGALANDET 2011 .....	10

Tabell E-1: Variasjon i reisemiddelbruk; Haugalandet 2011

Karakteristika	Reisemiddelbruk i løpet av en virkedag							Ingen turer	Totalt
	Flere reisem.	Kun til fots	Kun sykkel	Kun bilfører	Kun bilpass.	Kun kollektivt			
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	1 719	378	187	3 248	302	157	635	6 626
	Andel	26 %	6 %	3 %	49 %	5 %	2 %	10 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	23 %	5 %	3 %	56 %	3 %	2 %	9 %	100 %
	Kvinne	29 %	7 %	3 %	42 %	6 %	3 %	10 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	45,6	52,6	49,5	47,0	51,7	48,7	57,0	48,2
	13-17 år	51 %	7 %	12 %	1 %	9 %	13 %	8 %	100 %
	18-24 år	32 %	7 %	0 %	46 %	5 %	3 %	6 %	100 %
	25-34 år	25 %	4 %	1 %	59 %	4 %	1 %	6 %	100 %
	35-44 år	25 %	3 %	2 %	60 %	2 %	1 %	6 %	100 %
	45-54 år	25 %	4 %	2 %	58 %	3 %	1 %	6 %	100 %
	55-66 år	22 %	6 %	3 %	51 %	6 %	1 %	12 %	100 %
	67 år +	17 %	10 %	1 %	42 %	6 %	2 %	22 %	100 %
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>	Yrkesaktiv	25 %	4 %	2 %	59 %	3 %	1 %	6 %	100 %
	Hjemmearbeidende	18 %	10 %	1 %	47 %	9 %	1 %	14 %	100 %
	Skoleelev/ student	47 %	7 %	9 %	12 %	8 %	10 %	7 %	100 %
	Militærtjeneste/ siviltjeneste	33 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	67 %	100 %
	Alderspensionist	18 %	9 %	1 %	42 %	6 %	2 %	22 %	100 %
	Trygdet	20 %	9 %	2 %	42 %	7 %	2 %	18 %	100 %
	Arbeidsledig	28 %	13 %	0 %	37 %	10 %	1 %	12 %	100 %
	Annet	20 %	9 %	5 %	46 %	10 %	2 %	8 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	31 %	21 %	5 %	0 %	8 %	9 %	26 %	100 %
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	48 %	8 %	9 %	2 %	13 %	11 %	9 %	100 %
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	17 %	8 %	17 %	17 %	0 %	8 %	33 %	100 %
	Har av og til tilgang til bil	36 %	11 %	8 %	26 %	7 %	2 %	10 %	100 %
	Har som oftest tilgang til bil	31 %	7 %	4 %	45 %	5 %	1 %	8 %	100 %
	Har alltid tilgang til bil	21 %	4 %	1 %	61 %	3 %	1 %	9 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>	Enslig	21 %	9 %	2 %	47 %	3 %	3 %	15 %	100 %
	En voksen med barn	32 %	5 %	4 %	45 %	4 %	3 %	7 %	100 %
	To voksne uten barn	22 %	6 %	2 %	50 %	6 %	1 %	12 %	100 %
	Minst to voksne med barn	30 %	4 %	4 %	50 %	4 %	3 %	6 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	31 %	7 %	3 %	48 %	4 %	1 %	6 %	100 %
	Annet	45 %	0 %	18 %	9 %	0 %	27 %	0 %	100 %
<b>Bosted</b>	Haugesund	30 %	7 %	4 %	44 %	4 %	2 %	8 %	100 %
	Suldal	31 %	7 %	1 %	45 %	5 %	1 %	9 %	100 %
	Sauda	27 %	10 %	4 %	44 %	4 %	2 %	9 %	100 %
	Bokn	23 %	6 %	4 %	46 %	4 %	0 %	17 %	100 %
	Tysvær	20 %	5 %	2 %	53 %	5 %	3 %	12 %	100 %
	Karmøy	25 %	4 %	2 %	52 %	5 %	3 %	9 %	100 %
	Utsira	23 %	23 %	8 %	31 %	0 %	0 %	15 %	100 %
	Vindafjord	23 %	5 %	2 %	49 %	6 %	2 %	13 %	100 %
	Etne	17 %	7 %	2 %	56 %	5 %	3 %	10 %	100 %
	Sveio	21 %	4 %	0 %	55 %	5 %	1 %	14 %	100 %
<b>Gjennomsnittlig andel med...</b>	Førerkort for bil	90 %	79 %	90 %	100 %	75 %	62 %	86 %	93 %
	Rabattkort for kollektivtransport	20 %	19 %	12 %	13 %	24 %	56 %	21 %	17 %
<b>Gjennomsnittlig ....</b>	antall personer i husstanden	2,9	2,3	2,6	2,8	2,5	2,4	2,3	2,7
	antall barn (under 18 år) i husstanden	0,8	0,4	0,6	0,9	0,5	0,5	0,4	0,7
	antall biler i husstanden	1,5	1,2	1,2	1,8	1,5	1,1	1,4	1,6
	antall førerkort i husstanden	1,5	1,2	1,3	1,6	1,4	1,2	1,3	1,5
	husstandsinntekt, 1 000 kr per år	763	553	756	818	566	688	505	746

Tabell E-2: *Sjåfør i bil til arbeid - karakteristika; Haugalandet 2011*

Karakteristika	Hvor ofte kjører du bil selv til arbeidet?						Totalt	
	5+ dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	Noen dager i måneden	Sjeldnere	Aldri		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	2 015	673	335	206	211	585	4 075
	Andel	49 %	17 %	8 %	5 %	5 %	14 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	53 %	11 %	7 %	6 %	6 %	15 %	100 %
	Kvinne	45 %	23 %	10 %	4 %	4 %	13 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	42,7	44,2	44,2	44,6	44,3	42,7	43,3
	13-17 år	29 %	14 %	14 %	0 %	0 %	43 %	100 %
	18-24 år	49 %	12 %	8 %	3 %	4 %	23 %	100 %
	25-34 år	52 %	16 %	7 %	4 %	4 %	15 %	100 %
	35-44 år	52 %	16 %	8 %	6 %	5 %	12 %	100 %
	45-54 år	49 %	18 %	8 %	5 %	7 %	12 %	100 %
	55-66 år	46 %	17 %	9 %	6 %	5 %	16 %	100 %
	67 år +	39 %	24 %	12 %	0 %	2 %	20 %	100 %
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>	Ja	54 %	15 %	8 %	5 %	4 %	13 %	100 %
	Nei	48 %	17 %	8 %	5 %	5 %	15 %	100 %
<b>Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>	5 eller flere dager i uken	66 %	8 %	6 %	4 %	4 %	11 %	100 %
	3-4 dager i uken	17 %	55 %	10 %	3 %	3 %	11 %	100 %
	1-2 dager i uken	15 %	7 %	46 %	8 %	6 %	17 %	100 %
	Noen dager i måneden	6 %	2 %	2 %	23 %	17 %	44 %	100 %
	Sjeldnere	17 %	1 %	1 %	6 %	24 %	46 %	100 %
	Aldri	9 %	0 %	2 %	2 %	2 %	81 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	2 %	0 %	0 %	2 %	4 %	92 %	100 %
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	6 %	2 %	1 %	0 %	2 %	85 %	100 %
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	13 %	13 %	0 %	0 %	25 %	50 %	100 %
	Har av og til tilgang til bil	10 %	6 %	20 %	16 %	11 %	34 %	100 %
	Har som oftest tilgang til bil	28 %	24 %	15 %	10 %	9 %	14 %	100 %
	Har alltid tilgang til bil	56 %	17 %	7 %	4 %	4 %	10 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>	Enslig	49 %	13 %	8 %	4 %	4 %	19 %	100 %
	En voksen med barn	61 %	16 %	7 %	3 %	2 %	9 %	100 %
	To voksne uten barn	47 %	16 %	8 %	4 %	6 %	16 %	100 %
	Minst to voksne med barn	51 %	18 %	7 %	6 %	5 %	12 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	44 %	15 %	12 %	5 %	8 %	16 %	100 %
<b>Bosted</b>	Haugesund	44 %	15 %	10 %	6 %	7 %	17 %	100 %
	Suldal	41 %	21 %	12 %	4 %	5 %	14 %	100 %
	Sauda	41 %	21 %	9 %	5 %	5 %	18 %	100 %
	Bokn	46 %	17 %	8 %	0 %	4 %	25 %	100 %
	Tysvær	59 %	15 %	6 %	4 %	3 %	11 %	100 %
	Karmøy	55 %	15 %	7 %	5 %	5 %	12 %	100 %
	Utsira	14 %	14 %	14 %	14 %	0 %	43 %	100 %
	Vindafjord	45 %	22 %	7 %	5 %	5 %	15 %	100 %
	Etne	50 %	17 %	10 %	4 %	1 %	16 %	100 %
	Sveio	58 %	24 %	6 %	2 %	2 %	7 %	100 %
<b>Gjennomsnittlig andel med...</b>	Førerkort for bil	100 %	100 %	100 %	100 %	98 %	80 %	97 %
	Rabattkort for kollektivtransport	9 %	14 %	18 %	18 %	13 %	19 %	13 %
<b>Gjennomsnittlig ....</b>	antall personer i husstanden	3,0	3,1	3,0	3,2	3,0	2,9	3,0
	antall barn (under 18 år) i husstanden	1,0	1,1	0,9	1,1	0,8	0,8	1,0
	antall biler i husstanden	1,9	1,8	1,6	1,6	1,6	1,4	1,7
	antall førerkort i husstanden	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	1,8	2,0
	husstandsinnpekt, 1 000 kr per år	952	833	890	902	1029	820	905



Tabell E-3: Passasjer i bil til arbeid - karakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Hvor ofte er du bilpassasjer til arbeidet?						Totalt	
	5 + dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	Noen dager i måneden	Sjeldnere	Aldri		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	71	103	177	192	566	2 919	4 073
	Andel	2 %	3 %	4 %	5 %	14 %	72 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	2 %	2 %	4 %	5 %	15 %	70 %	100 %
	Kvinne	2 %	3 %	5 %	4 %	13 %	73 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	37,1	41,4	41,2	41,2	42,7	43,8	43,3
	13-17 år	0 %	14 %	0 %	0 %	0 %	86 %	100 %
	18-24 år	5 %	5 %	5 %	6 %	16 %	61 %	100 %
	25-34 år	2 %	3 %	6 %	6 %	14 %	67 %	100 %
	35-44 år	1 %	1 %	4 %	5 %	14 %	74 %	100 %
	45-54 år	1 %	2 %	4 %	4 %	15 %	72 %	100 %
	55-66 år	1 %	3 %	3 %	4 %	12 %	75 %	100 %
	67 år +	0 %	2 %	2 %	0 %	10 %	83 %	100 %
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>	Ja	1 %	2 %	5 %	4 %	16 %	71 %	100 %
	Nei	2 %	3 %	4 %	5 %	13 %	72 %	100 %
<b>Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>	5 eller flere dager i uken	2 %	3 %	4 %	5 %	14 %	71 %	100 %
	3-4 dager i uken	0 %	3 %	6 %	5 %	13 %	73 %	100 %
	1-2 dager i uken	1 %	1 %	5 %	6 %	12 %	75 %	100 %
	Noen dager i måneden	1 %	0 %	1 %	7 %	19 %	67 %	100 %
	Sjeldnere	0 %	0 %	1 %	2 %	16 %	76 %	100 %
	Aldri	0 %	0 %	0 %	0 %	7 %	91 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	8 %	8 %	10 %	6 %	18 %	51 %	100 %
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	13 %	15 %	11 %	14 %	9 %	38 %	100 %
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	0 %	13 %	0 %	38 %	50 %	100 %
	Har av og til tilgang til bil	4 %	6 %	7 %	11 %	10 %	58 %	100 %
	Har som oftest tilgang til bil	2 %	3 %	7 %	8 %	17 %	62 %	100 %
	Har alltid tilgang til bil	1 %	2 %	3 %	4 %	14 %	75 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>	Enslig	2 %	2 %	4 %	3 %	12 %	76 %	100 %
	En voksen med barn	0 %	3 %	2 %	2 %	9 %	83 %	100 %
	To voksne uten barn	1 %	3 %	5 %	4 %	14 %	71 %	100 %
	Minst to voksne med barn	2 %	2 %	5 %	6 %	14 %	71 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	3 %	4 %	2 %	7 %	17 %	66 %	100 %
<b>Bosted</b>	Haugesund	1 %	3 %	5 %	4 %	13 %	74 %	100 %
	Suldal	2 %	4 %	9 %	8 %	7 %	68 %	100 %
	Sauda	2 %	6 %	3 %	3 %	15 %	72 %	100 %
	Bokn	0 %	0 %	4 %	0 %	8 %	88 %	100 %
	Tysvær	2 %	2 %	6 %	4 %	15 %	69 %	100 %
	Karmøy	2 %	2 %	4 %	5 %	15 %	70 %	100 %
	Utsira	0 %	0 %	11 %	0 %	11 %	78 %	100 %
	Vindafjord	2 %	2 %	3 %	5 %	14 %	72 %	100 %
	Etna	1 %	4 %	2 %	4 %	10 %	79 %	100 %
	Sveio	2 %	2 %	3 %	6 %	15 %	71 %	100 %
<b>Gjennomsnittlig andel med...</b>	Førerkort for bil	79 %	84 %	91 %	92 %	97 %	98 %	97 %
	Rabattkort for kollektivtransport	13 %	17 %	10 %	15 %	13 %	12 %	13 %
<b>Gjennomsnittlig ....</b>	antall personer i husstanden	3,3	2,9	3,1	3,3	3,0	3,0	3,0
	antall barn (under 18 år) i husstanden	1,0	0,8	1,0	1,1	0,9	1,0	1,0
	antall biler i husstanden	1,9	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,7
	antall førerkort i husstanden	2,0	2,0	2,0	2,1	2,0	1,9	2,0
	husstandsinntekt, 1 000 kr per år	710	873	927	852	1028	895	905

Tabell E-4: Kollektivtransport til arbeid - karakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Hvor ofte reiser du med kollektivt transportmiddel til arbeidet?						Totalt	
	5 + dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	Noen dager i måneden	Sjeldnere	Aldri		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	64	54	99	184	354	3 267	4 072
	Andel	2 %	1 %	2 %	5 %	9 %	80 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	2 %	1 %	3 %	6 %	9 %	77 %	100 %
	Kvinne	1 %	1 %	2 %	2 %	8 %	84 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	38,5	40,1	40,9	41,3	44,0	43,5	43,3
	13-17 år	0 %	0 %	14 %	14 %	0 %	71 %	100 %
	18-24 år	4 %	3 %	4 %	3 %	11 %	74 %	100 %
	25-34 år	2 %	2 %	3 %	6 %	8 %	79 %	100 %
	35-44 år	1 %	1 %	2 %	5 %	8 %	82 %	100 %
	45-54 år	2 %	1 %	2 %	5 %	10 %	80 %	100 %
	55-66 år	1 %	1 %	3 %	3 %	9 %	82 %	100 %
	67 år +	0 %	0 %	0 %	5 %	12 %	80 %	100 %
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>	Ja	1 %	2 %	4 %	3 %	8 %	81 %	100 %
	Nei	2 %	1 %	2 %	5 %	9 %	80 %	100 %
<b>Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>	5 eller flere dager i uken	2 %	1 %	2 %	2 %	7 %	86 %	100 %
	3-4 dager i uken	1 %	3 %	3 %	1 %	8 %	84 %	100 %
	1-2 dager i uken	1 %	3 %	13 %	4 %	7 %	70 %	100 %
	Noen dager i måneden	1 %	1 %	3 %	54 %	16 %	22 %	100 %
	Sjeldnere	3 %	0 %	0 %	9 %	51 %	33 %	100 %
	Aldri	0 %	0 %	0 %	5 %	9 %	84 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	12 %	10 %	10 %	4 %	12 %	49 %	100 %
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	10 %	13 %	11 %	3 %	6 %	54 %	100 %
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	0 %	0 %	25 %	0 %	25 %	50 %	100 %
	Har av og til tilgang til bil	2 %	2 %	6 %	10 %	10 %	69 %	100 %
	Har som oftest tilgang til bil	1 %	1 %	4 %	7 %	11 %	74 %	100 %
	Har alltid tilgang til bil	1 %	1 %	2 %	4 %	8 %	83 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>	Enslig	2 %	2 %	3 %	4 %	8 %	79 %	100 %
	En voksen med barn	1 %	1 %	2 %	4 %	6 %	86 %	100 %
	To voksne uten barn	2 %	1 %	2 %	4 %	10 %	79 %	100 %
	Minst to voksne med barn	2 %	1 %	3 %	5 %	8 %	81 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	2 %	2 %	4 %	4 %	9 %	79 %	100 %
<b>Bosted</b>	Haugesund	2 %	2 %	3 %	5 %	10 %	78 %	100 %
	Suldal	1 %	0 %	3 %	3 %	4 %	86 %	100 %
	Sauda	1 %	0 %	1 %	4 %	8 %	86 %	100 %
	Bokn	0 %	0 %	0 %	4 %	8 %	88 %	100 %
	Tysvær	2 %	2 %	2 %	4 %	8 %	81 %	100 %
	Karmøy	2 %	1 %	3 %	5 %	9 %	78 %	100 %
	Utsira	0 %	0 %	0 %	11 %	11 %	78 %	100 %
	Vindafjord	1 %	1 %	2 %	4 %	5 %	86 %	100 %
	Etne	1 %	1 %	1 %	4 %	4 %	89 %	100 %
	Sveio	2 %	1 %	1 %	3 %	8 %	84 %	100 %
<b>Gjennomsnittlig andel med...</b>	Førerkort for bil	76 %	70 %	86 %	98 %	97 %	98 %	97 %
	Rabattkort for kollektivtransport	50 %	58 %	50 %	19 %	16 %	9 %	13 %
<b>Gjennomsnittlig ....</b>	antall personer i husstanden	3,0	2,9	3,0	3,1	2,9	3,0	3,0
	antall barn (under 18 år) i husstanden	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0
	antall biler i husstanden	1,3	1,6	1,5	1,7	1,7	1,8	1,7
	antall førerkort i husstanden	1,6	1,8	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0
	husstandsinnekt, 1 000 kr per år	874	791	790	840	939	914	905

Tabell E-5: Sykkel til arbeid - karakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Hvor ofte sykler du til arbeidet i sykkelseongen?						Totalt	
	5 + dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	Noen dager i måneden	Sjeldnere	Aldri		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	253	249	249	163	301	2 812	4 072
	Andel	6 %	6 %	6 %	4 %	7 %	69 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	6 %	5 %	5 %	4 %	6 %	73 %	100 %
	Kvinne	7 %	7 %	7 %	4 %	9 %	65 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	45,8	45,3	43,8	42,8	43,5	42,8	43,3
	13-17 år	0 %	14 %	14 %	0 %	43 %	29 %	100 %
	18-24 år	2 %	4 %	3 %	3 %	6 %	82 %	100 %
	25-34 år	5 %	5 %	5 %	5 %	7 %	72 %	100 %
	35-44 år	6 %	6 %	8 %	5 %	8 %	67 %	100 %
	45-54 år	8 %	6 %	7 %	4 %	8 %	66 %	100 %
	55-66 år	8 %	8 %	5 %	3 %	8 %	67 %	100 %
	67 år +	2 %	2 %	10 %	5 %	0 %	78 %	100 %
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>	Ja	5 %	6 %	8 %	4 %	8 %	67 %	100 %
	Nei	7 %	6 %	6 %	4 %	7 %	69 %	100 %
<b>Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>	5 eller flere dager i uken	8 %	6 %	6 %	4 %	8 %	66 %	100 %
	3-4 dager i uken	2 %	9 %	8 %	4 %	8 %	69 %	100 %
	1-2 dager i uken	2 %	1 %	9 %	5 %	10 %	74 %	100 %
	Noen dager i måneden	2 %	0 %	1 %	1 %	1 %	91 %	100 %
	Sjeldnere	0 %	1 %	1 %	0 %	5 %	89 %	100 %
	Aldri	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	95 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	16 %	8 %	6 %	6 %	2 %	63 %	100 %
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	13 %	8 %	3 %	1 %	8 %	67 %	100 %
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	38 %	25 %	0 %	0 %	13 %	25 %	100 %
	Har av og til tilgang til bil	25 %	22 %	7 %	2 %	4 %	37 %	100 %
	Har som oftest tilgang til bil	12 %	13 %	9 %	7 %	6 %	53 %	100 %
	Har alltid tilgang til bil	4 %	5 %	6 %	4 %	8 %	73 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>	Enslig	5 %	6 %	6 %	4 %	5 %	72 %	100 %
	En voksen med barn	6 %	5 %	8 %	4 %	9 %	66 %	100 %
	To voksne uten barn	7 %	6 %	5 %	3 %	7 %	70 %	100 %
	Minst to voksne med barn	6 %	6 %	7 %	5 %	8 %	68 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	8 %	7 %	6 %	3 %	9 %	65 %	100 %
<b>Bosted</b>	Haugesund	12 %	9 %	9 %	6 %	8 %	55 %	100 %
	Suldal	3 %	3 %	4 %	3 %	8 %	78 %	100 %
	Sauda	9 %	14 %	11 %	6 %	7 %	52 %	100 %
	Bokn	0 %	0 %	4 %	4 %	8 %	85 %	100 %
	Tysvær	1 %	3 %	5 %	3 %	4 %	84 %	100 %
	Karmøy	4 %	5 %	5 %	3 %	8 %	74 %	100 %
	Utsira	13 %	0 %	13 %	0 %	0 %	75 %	100 %
	Vindafjord	4 %	4 %	3 %	3 %	7 %	79 %	100 %
	Etne	1 %	4 %	6 %	3 %	6 %	79 %	100 %
	Sveio	2 %	2 %	4 %	3 %	6 %	82 %	100 %
<b>Gjennomsnittlig andel med...</b>	Førerkort for bil	92 %	96 %	98 %	98 %	98 %	97 %	97 %
	Rabattkort for kollektivtransport	10 %	14 %	11 %	14 %	9 %	13 %	13 %
<b>Gjennomsnittlig ....</b>	antall personer i husstanden	2,9	3,1	3,2	3,2	3,1	3,0	3,0
	antall barn (under 18 år) i husstanden	0,8	1,0	1,2	1,1	1,0	1,0	1,0
	antall biler i husstanden	1,4	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,7
	antall førerkort i husstanden	2,0	2,0	1,9	2,0	2,0	1,9	2,0
	husstandsinnekt, 1 000 kr per år	991	804	887	896	1017	902	905

Tabell E-6: Til fots til arbeid - karakteristika; Haugalandet 2011

Karakteristika	Hvor ofte går du til arbeidet?							Totalt
	5 + dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	Noen dager i måneden	Sjeldnere	Aldri		
<b>Deltakere, justert</b>	Antall	210	96	126	136	315	3 150	4 072
	Andel	5 %	2 %	3 %	3 %	8 %	77 %	100 %
<b>Kjønn</b>	Mann	4 %	1 %	2 %	3 %	6 %	82 %	100 %
	Kvinne	6 %	3 %	4 %	4 %	9 %	72 %	100 %
<b>Alder</b>	gjennomsnitt, år	45,0	47,5	44,6	44,7	45,2	42,7	43,3
	13-17 år	0 %	0 %	14 %	14 %	14 %	57 %	100 %
	18-24 år	5 %	3 %	1 %	2 %	5 %	83 %	100 %
	25-34 år	5 %	1 %	3 %	3 %	6 %	82 %	100 %
	35-44 år	4 %	2 %	3 %	3 %	8 %	79 %	100 %
	45-54 år	5 %	2 %	4 %	4 %	9 %	75 %	100 %
	55-66 år	7 %	5 %	3 %	3 %	9 %	72 %	100 %
	67 år +	7 %	0 %	5 %	5 %	2 %	78 %	100 %
<b>Mulighet for å jobbe hjemmefra</b>	Ja	6 %	2 %	3 %	4 %	7 %	75 %	100 %
	Nei	5 %	2 %	3 %	3 %	8 %	78 %	100 %
<b>Antall dager/uke med reiser til/fra jobb?</b>	5 eller flere dager i uken	6 %	2 %	3 %	4 %	8 %	77 %	100 %
	3-4 dager i uken	3 %	5 %	4 %	3 %	10 %	74 %	100 %
	1-2 dager i uken	1 %	1 %	5 %	4 %	6 %	83 %	100 %
	Noen dager i måneden	2 %	0 %	0 %	1 %	0 %	92 %	100 %
	Sjeldnere	0 %	0 %	0 %	0 %	5 %	91 %	100 %
	Aldri	14 %	2 %	0 %	0 %	2 %	79 %	100 %
<b>Tilgang til bil</b>	Har ikke førerkort, ikke bil i husstanden	14 %	12 %	6 %	4 %	10 %	53 %	100 %
	Har ikke førerkort, husstanden har bil	10 %	3 %	10 %	3 %	8 %	64 %	100 %
	Har førerkort, aldri tilgang til bil	13 %	13 %	0 %	13 %	13 %	50 %	100 %
	Har av og til tilgang til bil	13 %	6 %	7 %	6 %	17 %	49 %	100 %
	Har som oftest tilgang til bil	7 %	4 %	6 %	4 %	12 %	67 %	100 %
	Har alltid tilgang til bil	4 %	2 %	2 %	3 %	7 %	81 %	100 %
<b>Husholdningstype</b>	Enslig	7 %	3 %	4 %	3 %	6 %	77 %	100 %
	En voksen med barn	3 %	3 %	3 %	6 %	8 %	76 %	100 %
	To voksne uten barn	7 %	4 %	3 %	3 %	9 %	73 %	100 %
	Minst to voksne med barn	3 %	1 %	3 %	3 %	7 %	81 %	100 %
	Flere voksne, ingen barn	8 %	2 %	2 %	3 %	10 %	73 %	100 %
<b>Bosted</b>	Haugesund	7 %	3 %	4 %	5 %	11 %	69 %	100 %
	Suldal	10 %	5 %	3 %	2 %	14 %	65 %	100 %
	Sauda	12 %	4 %	7 %	7 %	12 %	58 %	100 %
	Bokn	8 %	4 %	4 %	0 %	0 %	84 %	100 %
	Tysvær	3 %	3 %	1 %	0 %	2 %	90 %	100 %
	Karmøy	3 %	2 %	2 %	2 %	7 %	84 %	100 %
	Utsira	25 %	0 %	0 %	13 %	13 %	50 %	100 %
	Vindafjord	7 %	3 %	3 %	2 %	5 %	79 %	100 %
	Etne	7 %	1 %	4 %	3 %	4 %	80 %	100 %
	Sveio	3 %	2 %	2 %	2 %	4 %	87 %	100 %
<b>Gjennomsnittlig andel med...</b>	Førerkort for bil	92 %	90 %	91 %	97 %	96 %	98 %	97 %
	Rabattkort for kollektivtransport	14 %	26 %	12 %	11 %	11 %	12 %	13 %
<b>Gjennomsnittlig ....</b>	antall personer i husstanden	2,7	2,6	3,0	3,1	3,0	3,1	3,0
	antall barn (under 18 år) i husstanden	0,6	0,6	1,0	1,1	0,9	1,0	1,0
	antall biler i husstanden	1,4	1,4	1,3	1,6	1,5	1,8	1,7
	antall førerkort i husstanden	1,9	1,8	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0
	husstandsinntekt, 1 000 kr per år	1 004	781	771	787	993	908	905

Tabell E-7: Bruk av andre reisemåter til arbeid, fordeling innen bilførergrupper; Haugalandet 2011

		Frekvens, bilfører til arbeid				TOTALT
		Daglig	Ukentlig	Sjeldnere	Aldri	
<b>Gange</b>						
Daglig		0 %	1 %	15 %	23 %	5 %
Ukentlig		1 %	10 %	8 %	10 %	5 %
Sjeldnere		8 %	15 %	22 %	9 %	11 %
Aldri		90 %	74 %	55 %	58 %	78 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Sykkel</b>						
Daglig		1 %	3 %	26 %	16 %	6 %
Ukentlig		6 %	27 %	16 %	8 %	12 %
Sjeldnere		13 %	13 %	10 %	6 %	12 %
Aldri		80 %	57 %	48 %	70 %	70 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Kollektivtransport</b>						
Daglig		1 %	0 %	3 %	6 %	2 %
Ukentlig		1 %	6 %	6 %	9 %	4 %
Sjeldnere		8 %	12 %	28 %	23 %	13 %
Aldri		90 %	82 %	63 %	62 %	81 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Bilpassasjer</b>						
Daglig		1 %	0 %	6 %	5 %	2 %
Ukentlig		3 %	16 %	7 %	8 %	7 %
Sjeldnere		20 %	18 %	24 %	12 %	19 %
Aldri		77 %	66 %	63 %	76 %	73 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell E-8: Bruk av andre reisemåter til arbeid, fordeling innen kollektivbruksgrupper; Haugalandet 2011

		Frekvens, kollektivtransport til arbeid				TOTALT
		Daglig	Ukentlig	Sjeldnere	Aldri	
<b>Gange</b>						
Daglig		3 %	1 %	2 %	6 %	5 %
Ukentlig		2 %	5 %	4 %	6 %	5 %
Sjeldnere		2 %	6 %	11 %	12 %	11 %
Aldri		94 %	88 %	83 %	77 %	78 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Sykkel</b>						
Daglig		3 %	5 %	6 %	6 %	6 %
Ukentlig		5 %	12 %	11 %	13 %	12 %
Sjeldnere		6 %	7 %	12 %	12 %	11 %
Aldri		86 %	77 %	70 %	69 %	70 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Bilfører</b>						
Daglig		19 %	9 %	32 %	56 %	50 %
Ukentlig		5 %	41 %	22 %	25 %	25 %
Sjeldnere		18 %	17 %	22 %	8 %	10 %
Aldri		58 %	34 %	25 %	11 %	14 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Bilpassasjer</b>						
Daglig		8 %	1 %	2 %	2 %	2 %
Ukentlig		5 %	22 %	7 %	6 %	7 %
Sjeldnere		24 %	24 %	29 %	17 %	19 %
Aldri		63 %	52 %	62 %	75 %	72 %
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

*Tabell E-9: Årsaker til bruk av bil til arbeidsreisen; Haugalandet 2011*

Hvilke av følgende forhold har betydning for at du bruker bil til og fra arbeid?	Kjører bil selv til arbeidet...			Totalt
	5 eller flere dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	
Billigere enn buss	11 %	10 %	12 %	11 %
Raskere transporttid	60 %	61 %	53 %	59 %
Trenger bil i arbeidet	33 %	22 %	20 %	29 %
Firmabil	11 %	3 %	3 %	9 %
Får dekket deler av utgiftene	6 %	5 %	5 %	6 %
Gratis parkering	28 %	27 %	26 %	28 %
Må hente/ bringe barn	22 %	22 %	19 %	22 %
Må gjøre innkjøp/ ærend	35 %	36 %	42 %	36 %
Har ikke kollektivtilbud	37 %	41 %	24 %	37 %
Reiser sammen med andre	6 %	8 %	15 %	7 %
Bedre komfort	34 %	36 %	37 %	35 %
Annet	8 %	10 %	14 %	9 %
Ingen av dem har betydning	2 %	2 %	3 %	2 %
<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	1 %	2 %	1 %	1 %
Antall intervju, justert	2 015	673	335	3 023
Antall, totalbefolkning	28 125	9 389	4 674	42 188

*Tabell E-10: Forutsetninger for økt bruk av kollektivtransport til arbeidsreisen; Haugalandet 2011*

Hva skulle til for at du skulle bruke kollektivt oftere i forbindelse med arbeidsreiser?	Kjører bil selv til arbeidet...			Totalt
	5 eller flere dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	
Lavere takster	16 %	18 %	21 %	17 %
Hyppigere avganger	40 %	47 %	39 %	42 %
Kortere reisetid	22 %	19 %	23 %	22 %
Færre stopp, ekspressruter	16 %	13 %	13 %	15 %
Bedre komfort	7 %	7 %	9 %	7 %
Bedre tverrforbindelser	20 %	20 %	20 %	20 %
Sikker på å få sitteplass	8 %	8 %	9 %	8 %
Kortere avstand til busstopp	16 %	16 %	16 %	16 %
Slippe omstigning	16 %	12 %	14 %	15 %
Parkering ved holdeplass/kollektivterminal	7 %	6 %	7 %	6 %
Annet	15 %	16 %	15 %	15 %
Ingen av delene	31 %	26 %	34 %	30 %
<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	3 %	4 %	3 %	4 %
Antall intervju, justert	2 015	673	335	3 023
Antall, totalbefolkning	28 125	9 389	4 674	42 188

Tabell E-11: Forutsetninger for økt bruk av kollektivtransport til arbeidsreisen; Haugalandet 2011

Hvilke av følgende forhold har betydning for at du bruker kollektivt til og fra arbeid?	Reiser kollektivt til arbeidet...			Totalt
	5 eller flere dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	
Billigere enn bil	35 %	34 %	12 %	24 %
Raskere transporttid	17 %	22 %	13 %	17 %
Har ikke tilgang til bil	43 %	35 %	24 %	33 %
Har ikke parkeringsplass på jobb	6 %	13 %	6 %	8 %
Miljøhensyn	24 %	35 %	11 %	21 %
Mer avslappende	22 %	32 %	20 %	24 %
Parkering ved holdeplass/kollektivterminal	5 %	13 %	5 %	7 %
Annet	20 %	27 %	26 %	25 %
Ingen av dem har betydning	13 %	5 %	16 %	13 %
<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	5 %	6 %	8 %	7 %
Antall intervju, justert	64	54	99	218
Antall, totalbefolkning	897	759	1 380	3 037

Tabell E-12: Forutsetninger for økt bruk av kollektivtransport til arbeidsreisen; Haugalandet 2011

Hvilke av følgende forhold har betydning for at du bruker sykkel til og fra arbeid	Sykler til arbeidet...			Totalt
	5 eller flere dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	
Billigere enn bil	44 %	44 %	31 %	40 %
Raskere transporttid	48 %	42 %	20 %	37 %
Har ikke tilgang til bil	12 %	10 %	13 %	12 %
Har ikke parkeringsplass	10 %	6 %	3 %	7 %
Miljøhensyn	50 %	54 %	39 %	48 %
Mosjon	82 %	85 %	78 %	82 %
Annet	9 %	7 %	15 %	10 %
Ingen av dem har betydning	2 %	1 %	2 %	2 %
<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	1 %	3 %	5 %	3 %
Antall intervju, justert	253	250	250	752
Antall, totalbefolkning	3 533	3 486	3 483	10 502

Tabell E-13: Forutsetninger for økt bruk av kollektivtransport til arbeidsreisen; Haugalandet 2011

Hva skulle til for at du skulle bruke sykkel oftere i forbindelse med arbeidsreiser?	Sykler til arbeidet...			Totalt
	5 eller flere dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	
Sammenhengende sykkelnett	19 %	12 %	2 %	13 %
Tryggere veg	19 %	13 %	2 %	14 %
Kortere reisetid	17 %	23 %	5 %	22 %
Bedre stigningsforhold	9 %	6 %	0 %	6 %
Bedre vedlikehold på sykkelvegene	14 %	10 %	2 %	11 %
Sikrere sykkelparkering	4 %	5 %	2 %	5 %
Bedre garderobefasiliteter	8 %	5 %	0 %	5 %
Annet	27 %	16 %	7 %	18 %
Ingen av delene	34 %	48 %	28 %	45 %
<i>Ikke sikker, uoppgitt</i>	3 %	5 %	58 %	6 %
Antall intervju, justert	302	2 812	45	3 322
Antall, totalbefolkning	4 214	39 247	623	46 364







Teknologi for et bedre samfunn  
[www.sintef.no](http://www.sintef.no)