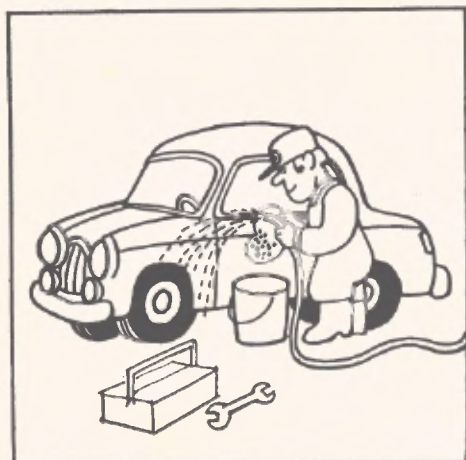


NORGES OFFISIELLE STATISTIKK



EIE OG BRUK AV PERSONBIL 1973 - 1974

PRIVATE MOTORING 1973-1974

STATISTISK SENTRALBYRÅ
CENTRAL BUREAU OF STATISTICS
OSLO - NORWAY

NORGES OFFISIELLE STATISTIKK A 836



EIE OG BRUK AV PERSONBIL

UTVALGSUNDERSØKELSE

1973-1974

PRIVATE MOTORING

Sample Survey

1973-1974

STATISTISK SENTRALBYRÅ
CENTRAL BUREAU OF STATISTICS OF NORWAY
OSLO 1976

ISBN 82-537-0661-8

FORORD

Publikasjonen Eie og bruk av personbil 1973-1974 inneholder tall for blant annet gjennomsnittlig kjørelengde, personbelegg og reiseformål etter fylke, kommunetype og sesong. Resultatene er videre knyttet til opplysninger om bilens alder, bileiers alder og bileiers nettoinntekt, herunder bileiers og ektefelles eventuelle inntekt til sammen. Utvalgsundersøkelsen er en videreføring og utviding av to tidligere undersøkelser som Transportøkonomisk institutt utførte for årene 1962 og 1967. Under opplegget og gjennomføringen av undersøkelsen for 1973-1974 har Statistisk Sentralbyrå hatt stor nytte av samarbeidet med Transportøkonomisk institutt.

Resultater fra utvalgsundersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974 er tidligere offentliggjort i Statistisk ukehefte nr. 9, 1975 og i Nye distriktstall nr. 3 og 4, 1975. Noen hovedresultater finnes også i publikasjonen Samferdselsstatistikk 1973-1974.

Konsulent Idar Mo har ledet arbeidet med undersøkelsen.

Statistisk Sentralbyrå, Oslo, 19. november 1976

Odd Aukrust

Leif Skaug

PREFACE

The publication *Private Motoring 1973-1974* contains i.a. data on the average mileage (kilometres) done, occupancy and purpose of journey by county, type of municipality and season. The statistics are also combined with the age of the car, the age of the car owner (the licenseholder), the owner's net income and to the joint net income of married couples. The present sample survey makes a continuation as well as an expansion of the previous surveys conducted in 1962 and 1967 by The Institute of Research in Transport Economy. During the design and the implementation of the survey for 1973-1974 The Central Bureau of Statistics has benefitted from a useful co-operation with this institute.

Results from the sample survey *Private Motoring 1973-1974* have previously been published in the *Weekly Bulletin of Statistics* no. 9, 1975, in *New District Figures* nos. 3 and 4, 1975 and in the annual publication *Transport and Communication Statistics 1973-1974*.

The survey has been prepared under the supervision of Mr. Idar Mo.

Central Bureau of Statistics, Oslo, 19 November 1976

Odd Aukrust

Leif Skaug

INNHold

| | Side |
|---|------|
| Prinsipper og definisjoner | 7 |
| 1. Innledning | 7 |
| 2. Opplegg og gjennomføring av undersøkelsen | 7 |
| 2.1. Tellingsperioder | 7 |
| 2.2. Utvalg | 7 |
| 2.3. Spørreskjemaet | 8 |
| 2.4. Svar og svarprosent | 9 |
| 2.5. Utnytting av annet materiale | 10 |
| 3. Usikkerhet ved materialet | 10 |
| 3.1. Målings- og bearbeidingsfeil | 10 |
| 3.2. Utvalgsfeil | 10 |
| 3.3. Utvalgsskjevhet | 12 |
| 4. Merknader til tabellene | 12 |
| 4.1. Generelt | 12 |
| 4.2. "Oljekrisen" | 12 |
| 4.3. De enkelte grupper av tabeller | 13 |
| Prinsipper og definisjoner på engelsk | 22 |
| Oversikt over resultatene | 15 |
| 1. Sammenlikning med tidligere undersøkelser | 15 |
| 2. Resultater fra undersøkelsen 1973-1974 | 16 |
| 2.1. Kjørelengde, personbelegg og reiseformål. Regionale tall | 16 |
| 2.2. Kjørelengde, personbelegg og reiseformål. Sesongtall | 16 |
| 2.3. Kjørelengde og reiseformål etter bilens alder | 16 |
| 2.4. Kjørelengde og reiseformål etter bileierens alder | 16 |
| 2.5. Kjørelengde og reiseformål etter bileiers og andre familiemedlemmers inntekt | 17 |
| 2.6. Noen resultater fra tilleggsundersøkelsen | 17 |
| 2.7. Resultater fra regresjonsberegninger | 17 |
| 2.8. Varebiler | 17 |
| 3. Personbilen i det samlede transportmønster | 18 |
| 4. Utgifter til reiser og transport ifølge Forbruksundersøkelse 1973 | 21 |
| Figurregister | 30 |
| Tabellregister | 38 |
| Vedlegg | |
| 1. Regresjonsberegninger | 75 |
| 2. Klassifisering av kommunene | 81 |
| 3. Spørreskjema med rettledning | 87 |
| 4. Tidligere utkommet | 89 |
| 5. Publikasjoner sendt ut fra Statistisk Sentralbyrå siden 1. juli 1975 | 91 |
| 6. Utvalgte publikasjoner i serien Statistisk Sentralbyrås Håndbøker (SSH) | 95 |

Standardtegn

- Null
- 0 Mindre enn en halv av
den brukte enhet
- . Tall kan ikke forekomme
- .. Oppgave mangler

CONTENTS

| | Page |
|---|------|
| Principles and definitions | 22 |
| 1. Introduction | 22 |
| 2. Survey design and implementation | 22 |
| 2.1. Counting periods | 22 |
| 2.2. Sampling procedures | 22 |
| 2.3. The questionnaire | 22 |
| 2.4. Response and rate of response | 23 |
| 2.5. The use of other source material | 23 |
| 3. Uncertainties in the source material | 23 |
| 3.1. Measuring and processing errors | 23 |
| 3.2. Sampling errors | 23 |
| 3.3. Sampling bias | 23 |
| 4. Remarks to the tables | 24 |
| 4.1. General remarks | 24 |
| 4.2. The "Oil crisis" | 24 |
| 4.3. The separate groups of tables | 24 |
| Summary of the results | 25 |
| 1. Comparison with previous surveys | 25 |
| 2. Results from the present survey | 25 |
| 2.1. Average of kilometres done, occupancy and purpose of journey. Regional data | 25 |
| 2.2. Average of kilometres done, occupancy and purpose of journey. Seasonal data | 25 |
| 2.3. Average of kilometres done and purpose of journey by age of the car | 25 |
| 2.4. Average of kilometres done and purpose of journey by age of the car owner | 26 |
| 2.5. Average of kilometres done by income of car owner and of other family members | 26 |
| 2.6. Some results from the supplementary survey | 26 |
| 2.7. Results from regression calculations | 26 |
| 2.8. Vans in the present survey | 26 |
| 3. The importance of private cars in the total passenger transport | 26 |
| 4. Expenditure on travel and transport according to the Survey of Consumer Expenditure 1973 ... | 27 |
| Index of figures | 31 |
| Index of tables | 40 |
| Appendices | |
| 1. Regression calculations | 75 |
| 2. Classification of municipalities | 81 |
| 3. Questionnaire | 87 |
| 4. Previously issued | 89 |
| 5. Publications issued by the Central Bureau of Statistics since 1 July 1975 | 91 |
| 6. Selected publications in the series Statistisk Sentralbyrås Håndbøger (SSH) | 95 |

Explanation of symbols

| | |
|----|-------------------------|
| - | Nil |
| 0 | Less than half of |
| . | unit employed |
| . | Category not applicable |
| .. | Data not available |

PRINSIPPER OG DEFINISJONER

1. Innledning

Transportøkonomisk institutt gjennomførte i 1962 og 1967 undersøkelser blant et utvalg bileiere der de ble spurt om bilens årsmoell, årlig kjørelengde, bileierens alder, sivilstand og nettoinntekt, herunder bileierens og ektefellens eventuelle inntekt til sammen.

Med utvalgsundersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974 tok Statistisk Sentralbyrå sikte på en videreføring og utviding av de tidligere undersøkelser av bruken av personbiler. De forskjellige opplysninger om bilene ble hentet fra Sentralregisteret for motorkjøretøyer. Dette var også grunnlaget for utvalgstrekkning og for utsending av spørreskjemaer. Undersøkelsen ble fra skattelikningen tilført opplysninger om bileierens og eventuelt familiens inntekt.

I undersøkelsen ble bileierne bedt om å oppgi samlet årlig kjørelengde samt kjørelengde og personbelegg i tellingsuken etter reiseformål og ukedag. Det ble imidlertid ved undersøkelsen ikke spurt om tallet på turer, reisemål eller om utgifter i samband med bilhold.

2. Opplegg og gjennomføring av undersøkelsen2.1. Tellingsperioder

For å dekke et tidsrom på 12 måneder ble tellingsåret opprinnelig planlagt med 52 tellings- uker fra og med 15. mai 1973 til og med 13. mai 1974. Hver tellingsuke begynte med tirsdag og sluttet med mandag. Ved å velge tellingsuken slik, regnet en med å få en god oppgavegiving og kontroll med opplysningene om helgekjøringen.

Prisen på bensin steg relativt sterkt omkring årsskiftet 1973/74. For om mulig å kunne undersøke hvordan bilbruken ble påvirket av økte bensinpriser ble undersøkelsen utvidd med tidsrommet 4. juni - 2. september 1974. Dermed kunne en også få sammenlikne kjøringen i to sommersesonger.

2.2. Utvalg

Utvalgets størrelse ble på forhånd satt til 25 000 biler, dvs. nær 3 prosent av personbiler (medregnet stasjonsvogner) for egentransport og varebiler med mindre enn 1,0 tonn nyttelast, registrert i Sentralregisteret for motorkjøretøyer den 31. desember 1972. Utvalget omfattet både privateide biler og biler eid av bedrifter. Trekkingen av det tilfeldige utvalg skjedde etter en alfabetisk og kommunevis ordnet rekkefølge av bileierne, hvor hver 34. bil ble tatt ut.

Personbiler for ervervsmessig transport og varebiler med mer enn 1,0 tonn nyttelast er for det meste dekket av andre tellinger i Byrået (5-årige drosjeundersøkelser og 5-årige lastebilundersøkelser).

Tabellene nedenfor gir en oversikt over alle registrerte personbiler og varebiler i årene 1972-1974. De bilgrupper som er med i denne undersøkelsen er her spesifisert (se bilgruppe 1, tabell i og ii).

Utvalgsprosenten var den samme i alle tellingsuker og for hver kommune. I alt ble det trukket ut 25 139 biler og disse ble fordelt på de 52 tellingsukene i tidsrommet 15. mai 1973 - 13. mai 1974.

Utvalget av biler til den ekstra tellingsperioden 4. juni - 2. september 1974 var også et utvalg på om lag 3 prosent av biler registrert i Sentralregisteret for motorkjøretøyer (2. mai 1974). Dette utvalget ble trukket og fordelt på 52 tellingsuker på samme måte som utvalget til tellingsperioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974, men en nyttet altså nå bare de 13 første tellingsuker. I alt ble det trukket ut 7 321 biler til denne tilleggsundersøkelsen.

Tabell i. Tallet på personbiler etter kjøringens art. 31. desember *Number of private cars by type of transport. 31 December*

| Kjøringens art <i>Type of transport</i> | 1972 | 1973 | 1974 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| 1. Egentransport <i>Transport on own account</i> | 779 448 | 829 212 | 880 940 |
| 2. Ervervsmessig kjøring i alt <i>Transport for hire and reward, total</i> | 8 433 | 8 928 | 9 421 |
| 2.1 Med drosjer <i>With taxis</i> | 5 217 | 5 273 | 5 302 |
| 2.2 Med utleievogner <i>With hired cars</i> | 1 543 | 1 677 | 1 979 |
| 2.3 Med skolevogner <i>With learner cars</i> | 1 073 | 1 320 | 1 412 |
| 2.4 Med andre personbiler <i>With other private cars</i> | 600 | 658 | 728 |
| I alt <i>Total</i> | 787 879 | 838 140 | 890 361 |

K i l d e: Sentralregisteret for motorkjøretøyer, Vegdirektoratet.
Source: Central Register of Motor Vehicles, Directorate of Roads.

Tabell ii. Tallet på varebiler¹⁾ etter lastekapasitet 31. desember *Number of vans by carrying capacity 31 December*

| Nyttelast <i>Carrying capacity</i> | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| 1. Under 1,0 tonn <i>Less than 1.0 ton</i> | 76 222 | 70 557 | 63 009 |
| 2. 1,0 tonn og over <i>1.0 ton and over</i> | 14 648 | 18 119 | 20 100 |
| I alt <i>Total</i> | 90 870 | 88 676 | 83 109 |

1) Varebiler med liten nyttelast blir også i en viss utstrekning nyttet som personbiler.
 1) *Vans with small carrying capacity are to some extent even used as private cars.*

K i l d e: Sentralregisteret for motorkjøretøyer, Vegdirektoratet.
Source: Central Register of Motor Vehicles, Directorate of Roads.

2.3. Spørreskjemaet

Eierne av de utvalgte bilene fikk tilsendt et spørreskjema der de ble bedt om å gi opplysninger om bruken av bilene i tellingsperioden. Opplysninger om bileierens navn og adresse, bilens registreringsnummer, første registreringsår og måned og år for siste registrering/omregistrering var før utsendingen overført til spørreskjemaet fra Sentralregisteret for motorkjøretøyer.

Det ble spurt om bilen var registrert på person eller firma, institusjon e.l. Dersom bilen var registrert på person, ble det spurt om dennes fødselsdag, -måned og -år. Bileieren ble bedt om å oppgi samlet kjørelengde siste kalenderår og kjørelengden fram til tellingsuken. De bileierne som skulle gi oppgave over kjørelengde og personbelegg etter reiseformål og ukedag for én uke i 1973 ble således spurt om kjørte kilometer i alt i 1972 og fram til tellingsuken i 1973, og tilsvarende for de bileierne som skulle gi detaljert rapport for én uke i det undersøkte tidsrom av 1974.

Spørsmålet om reiseformål ble delt i fem grupper:

K j ø r i n g t i l o g f r a a r b e i d. Her skulle føres opp lengden på arbeidsreisen begge veier. Studenter og skoleungdom som brukte personbil til skole eller annet utdanningssted skulle føre slik kjøring under Annen privat kjøring.

K j ø r i n g i a r b e i d. Her skulle føres reiser i sammenheng med arbeidet. Strakk reisen seg over flere dager, skulle den daglige kjørestrækning føres opp.

H e l g e k j ø r i n g. Her skulle føres kjøring i forbindelse med helgeturer med overnatting utenfor hjemmet. Var det fire eller flere overnattinger utenfor hjemmet skulle kjøringen føres under Feriekjøring. Vanlige søndagsutflukter uten overnatting skulle føres under Annen privat kjøring.

F e r i e k j ø r i n g. Her skulle føres kjøring i forbindelse med ferietur hvor en overnatter utenfor helårsboligen fire eller flere netter. Kjøring i sammenheng med forretnings- og studiereiser og rekonvalesentopphold skulle ikke tas med under dette punkt, men henholdsvis under Kjøring i arbeid og Annen privat kjøring.

A n n e n p r i v a t k j ø r i n g. Her skulle føres kjøring som ikke er spesifisert foran.

Det vises ellers til vedlegg 3 som inneholder spørreskjema og rettleiding.

2.4. Svar og svarprosent

Det kom inn brukbare oppgaver for 8 490 personbiler og for 621 varebiler som dekket perioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Videre ble det gitt brukbare svar for 2 304 personbiler og 302 varebiler som gjaldt tidsrommet 4. juni - 2. september 1974. Disse tallene omfatter foruten biler som var i bruk i tellingsperioden også biler som av en eller annen årsak ikke ble kjørt i perioden. Svarprosenten, når en regner den som brukbare oppgaver i prosent av de utsendte spørreskjemaer, var for begge tidsrom til sammen bare vel 36 prosent. Undersøkelser som er foretatt tyder likevel på at den lave svarprosenten ^{ikke} har ført til alvorlige skjevheter i utvalget (se nærmere om dette i avsnitt 3.3.).

Det var særlig føringen av den detaljerte ukerapporten som avgjorde om en oppgave kunne brukes eller måtte forkastes. Av i alt 10 794 brukbare oppgaver for personbiler inneholdt bare 6 765 av dem tall for kjørelengder hele kalenderåret forut for det år den detaljerte ukerapporten gjaldt. Ved beregning av den gjennomsnittlige årlige kjørelengde ble bare nyttet oppgavene for de biler som hadde vært i oppgavegiverens eie hele året. Dette ble kontrollert mot Sentralregisteret for motorkjøretøyer i Vegdirektoratet. De brukbare oppgaver som ble gitt for varebiler inneholdt 433 svar på spørsmålet om årlige kjørelengder. Av totalt 7 198 oppgaver over årlige kjørelengder gjaldt 3 403 året 1972 og 3 795 året 1973.

Tabell iii. Brukbare svar etter tellingsperiode, kjøretøygruppe og eierforhold *Reliable reports by counting period, type of vehicle and ownership*

| Kjøretøygruppe og eierforhold <i>Type of vehicle and ownership</i> | I alt <i>Total</i> | 15. mai 1973- | 4. juni 1974- |
|---|-----------------------|-------------------------------------|--|
| | | 13. mai 1974 <i>15 May 1973-</i> | 2. september 1974 <i>4 June 1974-</i> |
| | | 13 May 1974 | 2 September 1974 |
| Personbiler <i>Private cars</i> | 10 794 | 8 490 | 2 304 |
| Personlig eide <i>Owned by private person</i> | 9 981 | 7 907 | 2 074 |
| Bedriftseide <i>Owned by firms</i> | 813 | 583 | 230 |
| Varebiler <i>Vans</i> | 923 | 621 | 302 |
| Personlig eide <i>Owned by private person</i> | 523 | 354 | 169 |
| Bedriftseide <i>Owned by firms</i> | 400 | 267 | 133 |
| I alt <i>Total</i> | 11 717 | 9 111 | 2 602 |

Tabell iv. Brukbare svar med opplysninger om årlig kjørelengde etter biltype og eierforhold
Reliable reports by type of vehicle and ownership

| Kjøretøygruppe og eierforhold <i>Type of vehicle and ownership</i> | I alt <i>Total</i> | Svar med årlig kjørelengde <i>Response on kilometres done</i> | Ikke svar <i>Non-response</i> |
|---|-----------------------|--|----------------------------------|
| Personbiler <i>Private cars</i> | 10 794 | 6 765 | 4 029 |
| Personlig eide <i>Owned by private person</i> | 9 981 | 6 304 | 3 677 |
| Bedriftseide <i>Owned by firms</i> | 813 | 461 | 352 |
| Varebiler <i>Vans</i> | 923 | 433 | 490 |
| Personlig eide <i>Owned by private person</i> | 523 | 243 | 280 |
| Bedriftseide <i>Owned by firms</i> | 400 | 190 | 210 |
| I alt <i>Total</i> | 11 717 | 7 198 | 4 519 |

2.5. Utnytting av annet materiale

De fleste av opplysningene til undersøkelsen er gitt av oppgavegiverne på det tilsendte spørreskjemaet. Noen oppgaver er imidlertid hentet inn på annen måte. Opplysninger om blant annet bilens registreringsår er hentet fra Sentralregisteret for motorkjøretøyer og opplysningene om inntekter er hentet fra likningsmaterialet (se ellers punkt 4 Noen merknader til tabellene).

3. Usikkerhet ved materialet

3.1. Målings- og bearbeidingsfeil

Resultatene fra en statistisk undersøkelse vil som regel inneholde visse målings- og bearbeidingsfeil. Målingsfeil oppstår ved at oppgavegiveren på grunn av glemsel, misforståelse av spørsmålet e.l. gir feil svar. Bearbeidingsfeil er feil ved koding eller feil som oppstår ved overføring av opplysninger fra spørreskjemaet til maskinlesbart medium. En antar imidlertid at eventuelle bearbeidingsfeil ved denne undersøkelsen ikke har ført til noen systematiske feil i resultatene.

Undersøkelser som er basert på dagbokføring i en hel uke, kan være utsatt for målingsfeil. Dersom bilbruken ikke blir notert hver dag, kan det hende at turer blir glemt ved utfyllingen av spørreskjemaet. Dette slår da ut i den oppgitte kjørelengden for uken. Videre kan en bil bli brukt av flere familiemedlemmer slik at den person som fyller ut oppgaven, ikke har full oversikt over bruken av bilen i tellingsperioden. Det er rimelig å anta at dette bortfallet i særlig grad har rammet annen privat kjøring som for en stor del består av mer tilfeldige turer.

I tillegg til den detaljerte ukerapporten ble det spurt om årlige kjørelengder med bilene. Den gjennomsnittlige kjørelengde pr. personbil for ett år var 12 846 km i gjennomsnitt for årene 1972 og 1973. Den ukentlige kjørelengde for personbiler var ifølge de detaljerte ukerapporter 215 km for perioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Omgjort til årstall blir dette bare 11 180 km eller 13 prosent mindre enn de oppgitte årsresultater. Bare en del av dette avviket skyldes trolig bortfall av turer i de detaljerte ukerapportene. Det meste skyldes nok kjøreforbudet enkelte helger rundt årsskiftet 1973/74 og trolig en viss moderasjon i kjøringen de første måneder i 1974 på grunn av den kraftige prisstigningen på bensin omkring årsskiftet 1973/74.

Det gikk også fram av svarene at definisjonene av helge- og feriekjøring ikke alltid ble fulgt. Når dette gikk helt klart fram av oppgavene, ble slik feilføring så vidt mulig rettet opp.

3.2. Utvalgsfeil

Utvalgsfeil er ikke en feil i vanlig forstand, men et uttrykk for mulige tilfeldige feil, dvs. den usikkerhet en får i resultatene fordi de bygger på opplysninger om bare en liten del av massen (for denne undersøkelsen et lite antall av bilene). Som mål for denne type feil eller usikkerhet nyttes gjerne standardavviket. Da utvalget er trukket etter reglene for tilfeldig utvalg, er det mulig å beregne standardavviket. Byrået har ikke foretatt nøyaktige beregninger av standardavvikene for resultatene av denne undersøkelsen, men et anslag på standardavviket (s) for prosenttall kan beregnes etter formelen

$$s = \sqrt{\frac{p \cdot (100-p)}{n}}$$

der p er den prosent anslaget skal beregnes for, og n er tallet på observasjoner. I tabell v er s beregnet for forskjellige verdier av p og n.

Tabell v. Størrelsesorden av standardavviket i prosent *Approximate size of standard deviation in per cent*

| Tallet på observasjoner <i>Number of respondents</i> | Prosenttall <i>Percentages</i> | | | | | | | | | |
|--|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 5 og 95 | 10 og 90 | 15 og 85 | 20 og 80 | 25 og 75 | 30 og 70 | 35 og 65 | 40 og 60 | 45 og 55 | 50 og 50 |
| 25 | 4,3 | 6,0 | 7,2 | 8,0 | 8,7 | 9,1 | 9,6 | 9,8 | 10,0 | 10,0 |
| 50 | 3,1 | 4,2 | 5,1 | 5,6 | 6,1 | 6,4 | 6,8 | 6,9 | 7,0 | 7,1 |
| 75 | 2,5 | 3,0 | 4,2 | 4,7 | 5,0 | 5,3 | 5,6 | 5,6 | 5,7 | 5,8 |
| 100 | 2,2 | 2,6 | 3,6 | 4,0 | 4,3 | 4,6 | 4,7 | 4,9 | 5,0 | 5,0 |
| 150 | 1,8 | 2,4 | 2,9 | 3,2 | 3,5 | 3,8 | 3,9 | 4,0 | 4,1 | 4,1 |
| 200 | 1,6 | 2,1 | 2,5 | 2,9 | 3,1 | 3,3 | 3,3 | 3,4 | 3,5 | 3,5 |
| 250 | 1,4 | 1,9 | 2,3 | 2,5 | 2,8 | 2,9 | 3,0 | 3,1 | 3,2 | 3,2 |
| 300 | 1,2 | 1,7 | 2,0 | 2,3 | 2,5 | 2,6 | 2,8 | 2,9 | 2,9 | 2,9 |
| 400 | 1,1 | 1,5 | 1,8 | 2,0 | 2,2 | 2,3 | 2,4 | 2,4 | 2,5 | 2,5 |
| 600 | 0,9 | 1,2 | 1,5 | 1,6 | 1,8 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |
| 800 | 0,7 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1,8 |
| 1 000 | 0,7 | 1,0 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 |
| 1 500 | 0,6 | 0,8 | 0,9 | 1,1 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| 2 000 | 0,5 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| 2 500 | 0,4 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

En kan nytte standardavviket til å si noe om den usikkerhet et prosenttall (p) er beheftet med på følgende måte: Et intervall (konfidensintervall) med yttergrensene 2 ganger standardavviket til hver side for tallet p, vil med en sannsynlighet på 95 prosent dekke det virkelige prosenttallet, dvs. det tallet en ville ha fått dersom en hadde hatt oppgaver for alle biler.

Eksempel: Er et prosenttall i undersøkelsen på 30 prosent basert på svarene fra 300 biler er anslaget på standardavviket 2,6. Et anslag for konfidensintervallet vil da være $30 \pm 2 \times 2,6$, dvs. 24,8 - 35,2, og dette intervallet vil i gjennomsnittlig 95 av 100 ganger en gjentar undersøkelsen dekke det virkelige prosenttallet.

Det er to forutsetninger for at et slikt utsagn skal være riktig.

1. At de andre feiltypene, utvalgsskjevhet og målings- og bearbeidingsfeil ikke øker usikkerheten vesentlig.
2. At vi kan anta normalfordeling.

Forutsetningen om tilnærmet normalitet holder dersom tallet på observasjoner er forholdsvis stort og prosenttallet ikke er for nær 0 eller 100.

Sammenlikning av tall. Foran er vist hvordan tabell v kan nyttes til å si noe om prosenttall på basis av resultater fra en utvalgsundersøkelse. For undergrupper med et lite antall observasjoner, vil usikkerheten bli svært stor, mens den vil være mindre for grupper med mange observasjoner. I praksis vil en ikke nøye seg med å betrakte ett og ett prosenttall særskilt, men ønske å sammenlikne prosenttall for ulike undergrupper. Det er da nødvendig å være oppmerksom på at begge tallene en sammenlikner er usikre, og at usikkerheten på forskjellen mellom dem vanligvis blir større enn usikkerheten på hvert tall.

Resultatene av undersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974 er i stor utstrekning gitt som prosentfordelinger av resultatene. Prosenfordelingene er oppstilt i egne tabeller. I tilsvarende tabeller med absolutte tall er tallet på observasjoner spesifisert i en egen kolonne, unntatt der hvor tallet på observasjoner går direkte fram av tabellen. Ut fra opplysningene (i tabellavsnittet) om tallet på observasjoner og tabell v kan en lese av utvalgsfeilen på prosenttallene i de forskjellige tabeller. For mesteparten av prosenttallene i tabellene over undersøkelsen er tallet på observasjoner 200-300 eller mer, og en vil da se av tabell v at resultatene er noenlunde pålitelige. For de prosenttall hvor tallet på observasjoner bare er ca. 25 går det fram av tabell v at resultatene er meget upålitelige.

3.3. Utvalgsskjevhet

Utvalgsskjevhet kan oppstå ved at biler med en spesiell bruk ikke blir representert i utvalget i samme grad som de forekommer i bilbestanden. Det kan f.eks. skje ved at det er særlig stort frafall for slike biler. I Eie og bruk av personbil 1973-1974 fikk en så lav svarprosent som 36 og undersøkelsen kan derfor være utsatt for utvalgsskjevhet.

Fordelingen på fylke og alder av de biler det ble gitt brukbare svar for ble sammenliknet med tilsvarende fordelinger av alle registrerte biler. Bilenes prosentvise fordeling etter fylke viste seg å være nær identisk i de to masser. Fordelingen av bilene på alder i de to masser viste at andelene av de nyeste og eldste bilene (fra 11 år og over) i utvalget var for lave. Nye biler har gjerne en noe større årlig kjørelengde, og de aller eldste biler en mindre kjørelengde enn gjennomsnittet for alle biler. En har derfor antatt at disse skjevheter i utvalget nær har oppveid hverandre når det gjelder gjennomsnittlig årlig kjørelengde i landet. Sammenlikningen av bilenes fordeling i de to masser etter fylke og alder viste således brukbare resultater, men det kan likevel være flere andre forhold som kan føre til utvalgsskjevhet.

En vet likevel ikke om noen spesielle andre grunner som kan ha ført til skjevhet for personbiler i denne undersøkelsen. For varebiler derimot er skjevheten antakelig stor (jfr. Oversikt over resultatene, pkt. 2.8.).

4. Merknader til tabellene

4.1. Generelt

For hver av de forskjellige grupper av tabeller (sesongtabeller, regionale tabeller m.v.) er direkte oppsummering av kjørelengde, personkilometer m.v. fra brukbare oppgaveskjemaer fordelt på de enkelte kjennemerker og gitt i egne tabeller. Fordi tallet på observasjoner varierer, kan en ikke direkte sammenlikne oppgavene over kjørelengde m.v. fra linje til linje i disse tabellene. Resultatene av undersøkelsen er imidlertid også gitt i tabeller med prosentfordelinger. Dersom en ønsker å analysere materialet på annen måte enn ved hjelp av disse prosentfordelingene kan de direkte tellingsresultatene nyttes til å beregne eventuelle andre størrelser.

Tallet på observasjoner (tallet på biler) varierer en del mellom de forskjellige tabellgrupper. Tabellene i avsnitt 2.4. og avsnitt 2.5. under Opplegg og gjennomføring av undersøkelsen, gir oversikt over de forskjellige observasjonstall.

4.2. "Oljekrisen"

"Oljekrisen" oppstod ved at de oljeproduserende land som er organisert i OPEC satte i verk en nedskjæring av råoljeproduksjonen samtidig med at råoljeprisene omtrent ble tredoblet. Dette ble tydelig merkbart for transportsektoren i de fleste vestlige land, herunder Norge. Myndighetene i Norge satte derfor i gang en del tiltak med sikte på å spare drivstoff. Krisen tok til og tiltakene ble avsluttet i løpet av perioden for undersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974. En har forsøkt å vurdere i hvilken grad oljekrisen kunne sies å ha hatt virkning på bilbruken.

De viktigste tiltak som ble satt i verk eller overveid var disse:

a) Frivillig sparing

Det ble innledet en frivillig sparekampanje 8. november 1973 med oppfordring gjennom aviser og NRK om å spare drivstoff. Dette tiltaket førte antakelig ikke til noen vesentlig reduksjon av kjøringen.

b) Begrenset åpningstid på bensinstasjonene

Fra og med 23. november 1973 ble det innført en begrensning av åpningstidene på bensinstasjonene. Vanlige forbrukere fikk ikke fylt drivstoff mellom kl 19.00 og kl 05.00 neste dag, heller ikke mellom fredag kl 19.00 og mandag kl 05.00. Dette tiltaket førte trolig til noe mindre kjøring, spesielt i helgene. Ordningen ble opphevet 8. februar 1974.

c) Kjøreforbud i helgene

Det var ikke adgang til å bruke motorkjøretøy uten på forhånd å ha innhentet dispensasjon mellom lørdag kl 15.00 og mandag kl 02.00 følgende fem helger:

- 8. - 10. desember 1973
- 15. - 17. desember 1973
- 5. - 7. januar 1974
- 12. - 14. januar 1974
- 19. - 21. januar 1974.

Dette forbudet må antas å ha hatt stor virkning og da spesielt på helgekjøring og annen privat kjøring (korte helgeturer). Tabellene for kjørelengde etter reiseformål for månedene desember 1973 og januar 1974 bekrefter dette.

d) Drivstoffrasjonering

Det var også bestemt at drivstoffrasjonering skulle innføres. Men da oljeleveransene bedret seg ble dette ikke gjennomført.

"Oljekrisen" førte til en sterk økning av bensinprisene omkring årsskiftet 1973/74. Med grunnlag bare i denne undersøkelsen er det vanskelig å si noe sikkert om hvilken virkning høyere bensinpriser hadde på bilbruken (jfr. også avsnitt 2.6. under Oversikt over resultatene).

4.3. De enkelte grupper av tabeller

Tab. 1-12 Kjørelengde, personbelegg og reiseformål. Regionale tall

Tallet på personbiler i tabell 1 omfatter også personbiler i ervervsmessig kjøring, som ikke er med ved denne undersøkelsen.

Det er i denne tabellgruppen gitt tall for to typer regional inndeling, nemlig for fylker og kommuneklasser. For person- og varebiler til sammen er tall for årlige kjørelengder pr. bil bare gitt fylkesvis, det samme gjelder tall for transport etter reiseformål. Det er i denne gruppen av tabeller bare nr. 2-5 som omfatter både person- og varebiler, mens tabellene 6-12 og det øvrige tabellverk bare gjelder personbiler. For disse er bilene fordelt etter årlig kjørelengde og fylke. Kjørte kilometer og personkilometer er fordelt på reiseformål og kommuneklasse. Inndelingen etter kommunetype følger i det vesentlige Byråets kommuneklassifisering (jfr. vedlegg 3). Tabellene gjelder perioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974.

Tab. 13-29 Kjørelengde, personbelegg og reiseformål. Sesongtall

Tabellene gir opplysninger om kjøring etter reiseformål i de enkelte måneder og kvartaler (til dels bare deler av kvartaler). Tallene bygger både på hovedundersøkelsen 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og på tilleggsundersøkelsen 4. juni 1974 - 2. september 1974¹⁾.

Da verken hovedundersøkelsen eller tilleggsundersøkelsen tok til eller sluttet ved et månedsskifte, ble månedene og tilsvarende kvartaler ved begynnelsen og slutten av undersøkelsesperiodene ikke fullstendige (f.eks. mai 1973).

Siden tellingsukene alltid startet på en tirsdag og sluttet på en mandag, består som regel ikke måneder og kvartaler av hele tellingsuker. Ved sammenlikningen av tallene for helgekjøringen i de forskjellige perioder må en være merksam på at tallet på helger derfor kan variere fra måned til måned.

Tallene for de enkelte kvartaler er gitt etter ukedag. Fordi kvartalsskiftene delte opp tellingsuker på forskjellig måte, ble det noe forskjell i tallet på observasjoner for de enkelte ukedager innen hvert kvartal. For de dager (som regel en) hvor tallet på observasjoner var forskjellig fra tallet for resten av ukedagene ble resultatene justert proporsjonalt med det avviket som ble funnet. Korreksjonene er ubetydelige, men ble foretatt for lettere å kunne sammenlikne kjørelengdene på de forskjellige ukedager direkte.

1) De to dagene i september 1974 er ikke tatt med i tabellene 13-17.

Tabell 30-36 Kjørelengde og reiseformål etter bilens alder

Det er gitt resultater etter bilens alder og årlig kjørelengde pr. bil i 1972 og 1973. Resultatene er også fordelt etter bilens alder og etter bruken av bilen etter reiseformål i perioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Tabellene for årlige kjørelengder omfatter bare de eiere som har gitt slike oppgaver ved en av de to undersøkelser.

Opplysninger om bilens første registreringsår er hentet fra Sentralregisteret for motorkjøretøyer. I tabeller som gir årlige kjørelengder, er bilens alder regnet som differansen mellom det år det er gitt oppgave for (1972 eller 1973) og bilens første registreringsår. I tabeller som gir kjøring etter reiseformål er bilens alder lik differansen mellom året for den detaljerte ukerapporten og bilens første registreringsår. Biler som er med i undersøkelsen er således regnet ett år eldre i det år det gis detaljert ukerapport enn i det år som oppgaven over årlig kjørelengde gjelder for.

Siden hele utvalget av biler for tellingsperioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974 er trukket fra de biler som var registrert i Sentralregisteret for motorkjøretøyer pr. 31. desember 1972 er ikke de nyeste bilene med i utvalget for hovedundersøkelsen. Opplysningene om kjørelengde for et helt år omfatter for 1972 ikke de biler som ble nyregistrert i løpet av 1972. De er imidlertid med dersom spørreskjemaet ble sendt bileierne i 1974. Som nevnt under avsnittet Prinsipper og definisjoner, pkt. 2.2., bygger utvalget for tilleggsundersøkelsen på bilregisteret ved begynnelsen av mai 1974.

Tab. 37-41 Kjørelengde, personbelegg og reiseformål etter bileierens alder

Det er i disse tabeller gitt opplysninger om kjørte kilometer, personbelegg og personkilometer etter reiseformål og bileierens alder for perioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974.

I tabeller som gir årlige kjørelengder er bileierens alder regnet som differansen mellom det år det er gitt oppgave for og bileierens fødselsår. I tabeller som gir kjøring etter reiseformål er bileierens alder lik forskjellen mellom året for den detaljerte ukerapporten og bileierens fødselsår.

Tab. 42-51 Personbiler og kjørelengde etter eierens og andre familiemedlemmers inntekt

Tabellene gir opplysninger om bileierens inntekt og årlige kjørelengder pr. bil i 1972 og 1973 og om kjøring etter reiseformål og etter inntekt i 1973 i perioden 15. mai 1973 - 13. mai 1974.

Siden oppgavene for privateide biler ble påført eierens fødselsnummer, var det mulig å koble materialet fra personbilundersøkelsen med likningsmaterialet. For kommuner utenfor Oslo fikk en likningsmateriale fra Skattedirektøren. For Oslo fikk en materiale direkte fra Oslo likningskontor. Fra dette materiale nyttet en bileierens nettoinntekt ved statsskattelikningen for 1973. Det var også mulig å kople bileierens inntekt med eventuell inntekt for ektefelle. Inntekter blant andre personer som det hadde vært naturlig å knytte til bileierens husholdning eller familie, f.eks. skattbare inntekter til hjemmeværende barn over 17 år, fikk en ikke tillagt den bestemte bileierens inntekt fordi de som oftest var særskilt liknet.

En svakhet ved inntektsmateriale bygd på skattelikningen kan være at enkelte inntekter er unndratt beskatning. Videre må en være merksam på at alle inntektene gjelder 1973, mens en stor del av de to undersøkelsesperioder falt i 1974. Inntektsopptjeningen kan også være ujevn over året og dermed påvirke kjøringen for den uke rapporten gjelder. En årsak til det forholdsvis store antall med små inntekter i tabellene er, foruten mulig inntektsunndragelse, at voksne barn som er sjølstendig liknet bor hjemme. Disse kan ha muligheten for å holde bil på forholdsvis små inntekter.

Tab. 52-55 Kjørte kilometer etter reiseformål og årlig kjørelengde

Av i alt 10 794 brukbare ukerapporter, var det bare i 6 765 tilfelle samtidig oppgitt årlig kjørelengde. Det går fram av tabellene at de personbiler det ble gitt årlige kjørelengder for ikke skilte seg systematisk ut fra de personbiler som det ikke ble gitt slike opplysninger for, totalt og fordelt på reiseformål.

Oversikt over resultatene

1. Sammenlikning med tidligere undersøkelser

Transportøkonomisk institutt bygde sin undersøkelse over eie og bruk av personbiler i 1962 på et tilfeldig utvalg som bestod av 10 719 personbiler (dvs. et utvalg på 5 prosent), trukket fra Sentralregisteret for motorkjøretøyer. Det kom tilbake 5 565 skjemaer som kunne nyttes til statistisk bearbeiding, og dette gav en svarprosent på 52. Ved undersøkelsen for 1967 ble det sendt ut 15 632 skjemaer (dvs. et utvalg på 4 prosent). Det kom tilbake 8 238 skjemaer som kunne nyttes til statistisk bearbeiding og dette gav en svarprosent på 53 (se Prinsipper og definisjoner, pkt. 2.2. og 2.4. om utvalg, svar og svarprosent ved undersøkelsen for 1973-1974).

Ved undersøkelsen for 1962 ble det stilt spørsmål om eierens yrke og inntekt i 1962, bilens årsmodell og kjørt distanse i løpet av 1962. Spørsmålet om inntekt gjaldt summen av bileierens og eventuelt ektefellens nettoinntekt ført opp på selvangivelsen for året 1962. I hovedtrekkene ble det stilt de samme spørsmålene ved undersøkelsen i 1967 som ved undersøkelsen i 1962 (yrke, inntekt, bilens årsmodell og kjørte kilometer i 1967), men det var en del ulikheter i spørsmålstillingen.

Tabell vi. Kjørte kilometer pr. personbil og fordeling av bearbeidde svar etter bilens alder i 1962, 1967 og 1972/73 *Kilometres done per private car and response distribution by age of the car in 1962, 1967 and 1972/73*

| Bilens alder Age of the car | 1962 | | | | 1967 | | | | 1972/73 | | | |
|---|----------------------|---------------------------------|---|-----|----------------------|---------------------------------|---|-----|----------------------|---------------------------------|---|-----|
| | Fordeling av svar | | Årlig kjørelegde | | Fordeling av svar | | Årlig kjørelegde | | Fordeling av svar | | Årlig kjørelegde | |
| | <i>Response</i> | <i>distrib-</i> <i>ution</i> | <i>Annual</i> <i>kilo-</i> <i>metres done</i> | | <i>Response</i> | <i>distrib-</i> <i>ution</i> | <i>Annual</i> <i>kilo-</i> <i>metres done</i> | | <i>Response</i> | <i>distrib-</i> <i>ution</i> | <i>Annual</i> <i>kilo-</i> <i>metres done</i> | |
| | Pst. | P.c. | Km | Kms | Pst. | P.c. | Km | Kms | Pst. | P.c. | Km | Kms |
| 2 år og under <i>2 years and under</i> | 40,3 | | 13 597 | | 28,4 | | 13 834 | | 23,8 | | 15 288 | |
| 3- 7 år <i>years</i> | 34,8 | | 11 915 | | 49,3 | | 11 600 | | 47,0 | | 12 784 | |
| 8-12 " " | 15,8 | | 9 716 | | 16,7 | | 9 834 | | 20,7 | | 10 846 | |
| 13 år og over <i>years and</i> <i>over</i> | 9,1 | | 6 516 | | 5,6 | | 7 943 | | 4,3 | | 8 018 | |
| Uspesifisert <i>Not</i> <i>specified</i> | - | | - | | - | | - | | 4,2 | | 14 705 | |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | | 11 760 | | 100,0 | | 11 715 | | 100,0 | | 12 846 | |
| Tallet på observasjoner <i>Number of observations</i> .. | | | 5 565 | | | | 8 238 | | | | 6 765 | |

K i l d e : Transportøkonomisk institutt: Eie og bruk av personbil 1962, 1967.
Statistisk Sentralbyrå: Eie og bruk av personbil 1973-1974.

Source: *The Institute of Research in Transport Economy: Private Motoring 1962, 1967.*
The Central Bureau of Statistics: Private Motoring 1973-1974.

Tabell vi viser fordelingen av bearbeidde svar på spørsmålet om årlige kjørelegder med personbiler i 1962, 1967 og i gjennomsnitt for årene 1972 og 1973. Biler i yngste og eldste aldersgruppe har synkende andeler i perioden 1962 til 1972/73. Kjørelegdene pr. bil var om lag de samme i 1962 og 1967, men økte nokså likt for alle aldersgrupper, bortsett fra for de eldste bilene, fra 1967 til 1972/73.

2. Resultater fra undersøkelsen 1973-1974

2.1. Kjørelengde, personbelegg og reiseformål. Regionale tall

Tallet på innbyggere pr. personbil varierer fra landsdel til landsdel. Ved utgangen av 1974 var det i hele landet 4,5 personer pr. bil. I alle fylker på Østlandet var det da om lag 4 personer pr. bil, mens det i de fleste fylker på Vestlandet og i Nord-Norge var rundt 5 og til dels nær 6 personer pr. bil.

Når det gjelder kjørelengde pr. bil lå kjørelengden i fylkene på Østlandet over eller nær den gjennomsnittlige kjørelengde for hele landet, mens kjørelengden i alle fylker på Vestlandet og i Nordland lå under landsgjennomsnittet (jfr. tabell 3 i tabellverket). Forskjellene i kjørelengde mellom de ulike fylker var mindre enn forskjellen i personer pr. bil.

Tabell 8 i tabellavsnittet viser at kjørelengden pr. bil og uke lå høyest i forstadskommuner til store bykommuner og i store bykommuner. Noe av forklaringen til dette er antakelig inntektsnivået i disse kommunene. Hovedtrekket er likevel at det var liten forskjell i kjørelengde pr. bil fra kommunetype til kommunetype. Ser en på reiseformålene var forskjellen i bilbruken i de ulike kommunetyper noe større. Når det gjelder andelen av kjørelengden (jfr. tabell 9) var kjørelengden til og fra arbeid størst i forstadskommuner til store bykommuner og i kommuner hvor jordbruk og fiskeri står sterkt. Det siste kan for en del skyldes mangel på kollektive transportmidler. Minst kjørelengde til og fra arbeid var det i mellomstore bykommuner. I store bykommuner hadde kjøring i arbeid større andel enn i andre kommuner, noe som til dels skyldtes mange bedriftseide biler. Helge- og feriekjøringen var minst i kommuner med sterk tilknytning til landbruk og fiske.

Personbelegget i bilene var størst ved helge-, ferie- og annen privat kjøring og minst ved kjøring til, fra og i arbeid. Personbelegget var imidlertid lite påvirket av regionale forhold (jfr. tabell 12).

2.2. Kjørelengde, personbelegg og reiseformål. Sesongtall

Det var stor forskjell i kjørelengde pr. bil og uke i de forskjellige årstider. Tabell 13 viser at kjørelengden var betydelig lavere i vintermånedene enn i sommermånedene. Kjørelengden var størst i juli måned. Tabell 14 viser også store forskjeller i reiseformålene i de ulike årstider. Feriekjøringen var, som ventet, særlig stor i sommermånedene juli og august, men også ved påske- og juletider økte feriekjøringen nokså sterkt. Helgekjøringen var betydelig mindre i vintermånedene november-februar enn i resten av året, bortsett fra i juli med utpreget feriekjøring. Personbelegget i bilene ved ulike reiseformål var lite påvirket av sesongvariasjoner (jfr. tab. 17).

2.3. Kjørelengde og reiseformål etter bilens alder

Tabellene 30, 31 og 32 viser at bilenes kjørelengder i den undersøkte periode sank med bilenes alder. Biler som var under 5 år lå over gjennomsnittet i årlig kjørelengde. Spesielt korte var kjørelengdene for biler over 10 år. De gjennomførte regresjonsberegninger tyder på at gamle biler først og fremst ble kjørt kort fordi de tilhørte eiergrupper som generelt kjørte lite (jfr. vedlegg 1).

2.4. Kjørelengde og reiseformål etter bileierens alder

Tabell 37 viser at kjørelengden sank med bileierens alder. Dette gjaldt særlig fra en alder på 50 år og oppover. Resultatene viser stort sett liten forskjell i fordelingen av kjøringen på de forskjellige reiseformål fram til bileieren har nådd 65 år, men at kjøring til, fra og i arbeid seinere (som en måtte vente) ble redusert nokså sterkt. Personbelegget i bilene var størst når bileierens alder lå mellom 30 og 45 år. Dette skyldes antakelig at en her har relativt mange barnefamilier.

2.5. Kjøre lengde og reiseformål etter bileiers og andre familiemedlemmers inntekt

Tabellene 45 og 46 viser at kjøre lengden økte med inntekten, men denne økningen var forholdsvis svak. At økningen var så svak, kan være noe uventet. En rimelig forklaring er at inntekten er sterkere motiverende ved valg av bilmerke/biltype enn ved valg av kjøre lengde. Ifølge tabell 47 ser det ut til at det særlig er kjøring i arbeid, helgekjøring og feriekjøring som øker med inntekten.

2.6. Noen resultater fra tilleggsundersøkelsen

Tilleggsundersøkelsen ble gjennomført i perioden 4. juni til 2. september 1974. Formålet med undersøkelsen var å se hvilke konsekvenser de nye og høyere bensinprisene etter "oljekrisen" fikk for bruken av personbil. Sammenliknbare månedsresultater for 1973 og 1974 har en for månedene juni, juli og august. Disse viser at kjøringen pr. uke pr. personbil i juni 1974 lå 3,4 prosent under kjøringen i juni 1973, mens kjøringen i juli og august 1974 lå henholdsvis 3,7 og 1,5 prosent over kjøringen i de tilsvarende måneder året før pr. personbil. Dette tyder på at økningen i bensinprisene under "oljekrisen" bare i kortere tid kan ha påvirket personbilbruken vesentlig.

2.7. Resultater fra regresjonsberegninger

For å analysere og beskrive resultatene av undersøkelsen er det også foretatt regresjonsberegninger på materialet (jfr. vedlegg 1). Ved regresjonsberegningene har en beregnet koeffisienter m.v. i regresjonslikninger hvor kjøre lengde i alt og kjøre lengde til de forskjellige reiseformål er oppfattet som funksjoner av inntekt, pris på bensin, pris på bruk av offentlig transportmidler, variable for de forskjellige sesonger, variable for hva slags strøk bileieren bor i og bilens alder. Regresjonsanalyse har den fordel framfor tabelltolkninger at det er mulig å kartlegge virkningen av flere forklaringsvariable samtidig.

Når det gjelder kjøre lengdens avhengighet av region, sesong, bilens alder og inntekt for bileier og familie, fant en god overensstemmelse mellom resultatene av regresjonsberegningene og de resultater en kom fram til ved tolkningen av tabellene under Oversikt over resultatene 2.1., 2.2., 2.3., og 2.5. foran.

Ved regresjonsberegningene har en også prøvd å beregne virkningen på kjøre lengden av endringer i prisen på bensin og prisen på kollektive transportmidler (buss, jernbane m.v.). En økning i prisen på bensin ser ut til å føre til nedgang i kjøring til og fra arbeid, helgekjøring og annen privat kjøring. En økning i prisen på kollektive transportmidler seg ut til å føre til økt kjøring i alt, økt helgekjøring og økt annen privat kjøring.

Det vises ellers til vedlegg 1 for nærmere redegjøring og drøfting av resultatene av regresjonsberegningene.

2.8. Varebiler

Varebiler blir også til en viss grad innkjøpt og nyttet til persontransport.

Varebiler med mindre enn 1,0 tonn nyttelast var med i Byråets lastebiltelling i 1968, men var ikke med i lastebiltellingen i 1973. Svarene ble den gang gitt på et spørreskjema som var beregnet for godstransportbiler.

Undersøkelsen i 1968 viste at varebilene hadde en svært høy tomkjøringsprosent, noe som tydet på at bilgruppen i stor utstrekning ble nyttet til andre formål enn godstransport. Dette var en av grunnene til at varebiler med mindre enn 1,0 tonn nyttelast ble tatt med i personbilundersøkelsen 1973-1974. De bilene det ble svart for ved undersøkelsen i 1968 hadde en gjennomsnittlig kjøre lengde på bare 8 800 kilometer i året, mens de biler det ble svart for ved personbilundersøkelsen i 1973-1974 hadde en årlig kjøre lengde på hele 14 700 kilometer pr. bil. Det meget store avviket i kjøre lengde tyder på at innkomne svar er lite representative for varebiler i begge undersøkelsene. Den viktigste årsak til dette er trolig at i det ene tilfelle gjaldt spørreskjemaet

bare godstransport mens det i det andre tilfelle bare gjaldt persontransport. Resultatene for varebilene er derfor høyst usikre. I tabellverket gir tabellene 2-5 resultater for summen av person- og varebiler. Alle de øvrige tabeller i tabellverket gir bare opplysninger om personbiler. Når det gjelder varebiler særskilt, vises det til tabellene vii og viii.

Tabell vii. Varebiler med mindre enn 1,0 tonn lasteevne etter årlig kjørelengde¹⁾ i 1972 og 1973, og eierforhold. Prosent *Vans with carrying capacity less than 1.0 ton, by annual average of kilometres done¹⁾ during 1972 and 1973, and by ownership. Per cent*

| Eierforhold <i>Ownership</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn | | | | | 25 000 km og over | Tallet på observasjoner <i>Number of observations</i> |
|--|-----------------------|--|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------------|---|
| | | 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | 5 000- 9 999 km | 10 000- 14 999 km | 15 000- 19 999 km | 20 000- 24 999 km | 25 000 kms and over | |
| Prosent <i>Per cent</i> | | | | | | | | |
| Privateide varebiler <i>Vans owned by private persons</i> | 100,0 | 16,5 | 23,9 | 25,9 | 15,6 | 8,2 | 9,9 | 243 |
| Bedriftseide vare- biler <i>Vans owned by firms</i> | 100,0 | 6,3 | 15,3 | 24,2 | 18,4 | 18,4 | 17,4 | 190 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 12,0 | 20,1 | 25,2 | 16,8 | 12,7 | 13,2 | 433 |

1) Årsgjennomsnitt av 1972 og 1973.

1) Annual average of 1972 and 1973.

Tabell viii. Kjørte kilometer med varebiler etter reiseformål og bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Kilometres done by vans, by purpose of journey and age of car. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent*

| Bilens alder ¹⁾ <i>Age of the car¹⁾</i> | I alt <i>Total</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | Tallet på observa- sjoner <i>Number of observations</i> | Kjørte kilo- meter pr. bil og uke <i>Kilometres done per vehicle and week</i> |
|--|-----------------------|---|---|---|--|---|--|--|
| | | Kjøring til/fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of em- ployment</i> | Helge- kjøring <i>Week-end motoring</i> | Ferie- kjøring <i>Holiday motoring</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | |
| Prosent <i>Per cent</i> | | | | | | | | |
| Under 2 år <i>Less than 2 years</i> | 100,0 | 16,4 | 57,9 | 4,3 | 6,4 | 15,0 | 233 | 330 |
| 3-4 år <i>years</i> | 100,0 | 14,4 | 63,7 | 3,3 | 5,7 | 12,9 | 139 | 244 |
| 5-9 " " | 100,0 | 18,7 | 64,9 | 4,8 | - | 11,6 | 167 | 181 |
| 10 år og over <i>years and over</i> . | 100,0 | 28,9 | 41,1 | 10,0 | 0,5 | 18,5 | 82 | 93 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 17,1 | 59,8 | 4,5 | 4,6 | 14,0 | 621 | 239 |

1) Bilens alder er her differansen mellom det år ukerapporten er ført for og bilens første registreringsår.

1) The age of the car is here the difference between the year in which the report on the purpose of journey is given and the year of the first registration of the car.

3. Personbilen i det samlede transportmønster

Tabellene ix og x viser utviklingen fra 1967 til 1974 i persontransportene med personbiler sammenliknet med persontransportene ved andre transportmåter. Gruppen personbiler i totaloppstillingene omfatter person- og stasjonsvogner unntatt biler i ervervsmessig persontransport (drosjer, hotellvogner, utleievogner o.l.). Det er videre forutsatt at gruppen omfatter 50 prosent av de små varebiler (under ett tonns lasteevne) fordi undersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974 tyder på

at om lag 50 prosent av varebilene vesentlig blir brukt som personbiler. Skillet mellom person- og godstransport med varebil er skjønnsmessig. Spørreskjemaene var slik utformet at det ikke var mulig for kjøring i arbeid å skille mellom godstransporter med varebiler og persontransporter i samband med annenyrkesaktivitet (f.eks. serviceoppdrag). Det er antatt at vel 2,5 prosent av personbilenes samlede transportytelser gjelder utenlandsturer. Disse transportere er fratrukket, slik at oppgavene bare dekker reiser mellom steder i Norge.

De årlige tall for de innenlandske transportytelser er beregnet med utgangspunkt i den registrerte bestand av biler. Bestanden det enkelte år beregnes som det aritmetiske gjennomsnitt av bestanden ved inn- og utgangen av året.

Beregningene bygger ellers på følgende forutsetninger pr. bil¹⁾:

Årlig kjørelengde

1967: 12 100 km

1973: 13 200 km

Gjennomsnittlig personbelegg

1967: 2,0

1973: 2,2

Gjennomsnittlig kjørt distanse: 14,5 km.

Beregninger og opplysninger om beregningsgrunnlag for andre transportmåter og alle år i perioden 1965-1975 vil bli publisert i NOS Samferdselsstatistikk 1976. Statistisk Sentralbyrå har i samarbeid med Transportøkonomisk institutt revidert tidligere beregninger av innenlandske transportytelser for årene 1946-1975. Oppstillingene er forsøkt gjort sammenliknbare over år og fra transportmiddel til transportmiddel. Ennå mangler data til at alle områder er dekket, f.eks. mangler en oversikt over persontransportene med sykler og med private båter utenfor rute.

Nedenfor er det satt opp to tabeller som gir innenlandsk persontransport for de to årene 1967 og 1973. Det første året svarer til undersøkelsen som Transportøkonomisk institutt holdt i 1967, og 1973 svarer til det siste året i tellingsperioden for Byråets undersøkelse.

1) Anslagene er satt på grunnlag av foreliggende undersøkelser om bruken av personbil.

Tabell ix. Innenlandsk persontransport etter transportmåte *Domestic passenger transport by type of transport*

| Transportmåte <i>Type of transport</i> | 1967 | | | 1973 | | |
|--|------------------------------------|-------------------------|---------------------|------------------------------------|-------------------------|---------------------|
| | Passasjerer. <i>Passengers.</i> | Mill. <i>Million</i> | Pst. <i>P.c.</i> | Passasjerer. <i>Passengers.</i> | Mill. <i>Million</i> | Pst. <i>P.c.</i> |
| <i>Sjøtransport Water transport</i> | | | | | | |
| Bilferjeruter <i>Ferry transport</i> | 21 | | 1,4 | 32 | | 1,4 |
| Annen rutefart <i>Other regular service</i> ... | 8 | | 0,5 | 8 | | 0,4 |
| I alt <i>Total</i> | 29 | | 1,9 | 40 | | 1,8 |
| <i>Jernbanetransport m.v. Railway transport etc.</i> | | | | | | |
| Norges Statsbaner <i>State Railways</i> | 32 | | 2,2 | 29 | | 1,3 |
| Private jernbaner <i>Private railways</i> | 0 | | 0,0 | - | | - |
| Forstadsbaner og sporveier <i>Suburban railways and urban tramways</i> | 106 | | 7,1 | 93 | | 4,1 |
| I alt <i>Total</i> | 138 | | 9,3 | 122 | | 5,4 |
| <i>Veittransport Road transport</i> | | | | | | |
| Rutebiler <i>Scheduled road transport</i> | 315 | | 21,1 | 317 | | 14,0 |
| Drosjebiler m.v. <i>Taxis etc.</i> | 52 ¹⁾ | | 3,5 | 56 ¹⁾ | | 2,5 |
| Personbiler <i>Private cars</i> | 862 ¹⁾ | | 57,9 | 1 641 ¹⁾ | | 72,7 |
| Motorsykler, mopeder <i>Motor cycles, mopeds</i> | 93 ¹⁾ | | 6,2 | 80 ¹⁾ | | 3,5 |
| I alt <i>Total</i> | 1 322 | | 88,7 | 2 094 | | 92,7 |
| Lufttransport <i>Air transport</i> | 1 | | 0,1 | 2 | | 0,1 |
| I alt <i>Total</i> | 1 490 | | 100,0 | 2 258 | | 100,0 |

1) Medregnet fører.

1) Including driver.

K i l d e : NOS Samferdselsstatistikk 1976. Source: NOS Transport and Communication Statistics 1976.

Tabell x. Innenlandsk persontransport etter transportmåte *Domestic passenger transport by type of transport*

| Transportmåte <i>Type of transport</i> | 1967 | | 1973 | | | |
|---|---|-------------------------|---------------------|---|-------------------------|---------------------|
| | Passasjerkilometer. <i>Passenger kilometres.</i> | Mill. <i>Million</i> | Pst. <i>P.c.</i> | Passasjerkilometer. <i>Passenger kilometres.</i> | Mill. <i>Million</i> | Pst. <i>P.c.</i> |
| Sjøtransport <i>Water transport</i> | | | | | | |
| Bilferjeruter <i>Ferry transport</i> | 139 | | 0,7 | 240 | | 0,7 |
| Annen rutefart <i>Other regular service</i> | 447 | | 2,2 | 461 | | 1,4 |
| I alt <i>Total</i> | 586 | | 2,9 | 701 | | 2,1 |
| Jernbanetransport m.v. <i>Railway transport etc.</i> | | | | | | |
| Norges Statsbaner <i>State Railways</i> | 1 619 | | 8,0 | 1 548 | | 4,8 |
| Private jernbaner <i>Private railways</i> | 4 | | 0,0 | - | | - |
| Forstadsbaner og spor- veier <i>Suburban rail- ways and urban tramsways</i> | 465 | | 2,3 | 443 | | 1,4 |
| I alt <i>Total</i> | 2 088 | | 10,3 | 1 991 | | 6,2 |
| Veitransport <i>Road transport</i> | | | | | | |
| Rutebiler <i>Scheduled road transport</i> | 3 452 | | 17,1 | 3 907 | | 12,1 |
| Drosjebiler m.v. <i>Taxis etc.</i> | 399 | | 2,0 | 442 | | 1,3 |
| Personbiler <i>Private cars</i> | 12 495 ¹⁾ | | 61,9 | 23 815 ¹⁾ | | 73,6 |
| Motorsykler, mopeder <i>Motor cycles, mopeds</i> . | 742 ¹⁾ | | 3,7 | 641 ¹⁾ | | 2,0 |
| I alt <i>Total</i> | 17 088 | | 84,7 | 28 805 | | 89,0 |
| Lufttransport <i>Air transport</i> | 423 | | 2,1 | 872 | | 2,7 |
| I alt <i>Total</i> | 20 185 | | 100,0 | 32 369 | | 100,0 |

1) Personkilometer, dvs. fører medregnet.

1) *Driver is included.*K i l d e : NOS Samferdselsstatistikk 1976. *Source: NOS Transport and Communication Statistics 1976.*

Tabellene viser at tallet på transporterte personer økte fra 1,5 milliarder til 2,3 milliarder, dvs. med 53 prosent i perioden 1967 til 1973. I tilsvarende periode økte tallet på personkilometer fra 20,2 milliarder til 32,4 milliarder, dvs. med 60 prosent. Personbilen svarte for det alt vesentlige av veksten innen persontransportene. Mens den samlede økning i personreiser i perioden var 768 millioner personer var økningen med personbil 779 millioner. Persontransporter med andre transportmidler gikk således tilbake. Av en total økning på 12,2 milliarder personkilometer stod personbilen for hele 11,3 milliarder eller 93 prosent.

Siden kjørelengder og personbelegg i personbilene bare viser en moderat økning fra 1967 til 1973 (kjørelengden økte fra 12 100 km pr. bil[∇] og personbelegget økte fra 2,0 til 2,2), så er det tilveksten i bilbestanden som har vært mest avgjørende når det gjelder veksten i persontransportene. Tallet på personer pr. person- og varebil har således i perioden 1967-1973 gått ned fra 6,4 personer pr. bil ved utgangen av 1967 til 4,4 personer pr. bil 31. desember 1973.

4. Utgifter til reiser og transport ifølge Forbruksundersøkelse 1973

I spørreskjemaet for undersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974 er det ikke tatt med spørsmål om utgifter i forbindelse med bilbruk. Byråets forbruksundersøkelser gir imidlertid et godt bilde av hva gjennomsnittshusholdningen i landet bruker på reiser og transport. Tabell xi viser at denne gruppe i 1973 krevde 19,5 prosent av husholdningens samlede utgifter.

Oppstillingen i tabell xi gir den prosentvise fordeling av den totale forbruksutgift fordelt på alle vare- og tjenestegrupper. I tabell xii er det gitt en detaljert oppstilling for gruppen Reiser og transport.

Tabell xi. Sammenlikning av utgift pr. år i 1967 og 1973 etter vare- og tjenestegruppe
Comparison of expenditure per year in 1967 and 1973 by commodity and service group

| Vare- og tjenestegruppe <i>Commodity and service group</i> | 1967 Prosent <i>Percent-</i> <i>ages</i> | 1973 Prosent <i>Percent-</i> <i>ages</i> |
|---|---|---|
| Matvarer <i>Food</i> | 29,6 | 24,0 |
| Drikkevarer og tobakk <i>Beverages and tobacco</i> | 4,1 | 4,9 |
| Klær og skotøy <i>Clothing and footwear</i> | 12,3 | 10,5 |
| Bolig, lys og brensel <i>Rent, fuel and power</i> | 11,7 | 12,9 |
| Møbler og husholdningsartikler <i>Furniture and household equipment</i> | 9,6 | 9,4 |
| Helsepleie <i>Medical care</i> | 1,9 | 2,3 |
| Reiser og transport <i>Transport</i> | 15,8 | 19,5 |
| Fritidssysler og utdanning <i>Recreation and education</i> | 8,3 | 9,7 |
| Andre varer og tjenester <i>Other goods and services</i> | 6,7 | 6,8 |
| Total forbruksutgift <i>Total consumption expenditure</i> | 100,0 | 100,0 |

K i l d e : NOS Forbruksundersøkelse 1973.
Source: NOS Survey of Consumer Expenditure 1973.

Tabell xii. Sammenlikning av utgift pr. år i 1967 og 1973 etter vare- og tjenestegruppe
Comparison of expenditure per year in 1967 and 1973 by commodity and service group

| Vare- og tjenestegruppe <i>Commodity and service group</i> | 1967 Prosent <i>Percent-</i> <i>ages</i> | 1973 Prosent <i>Percent-</i> <i>ages</i> |
|--|---|---|
| REISER OG TRANSPORT <i>TRANSPORT</i> | 15,8 | 19,5 |
| Bruk av offentlige transportmidler <i>Public transport services</i> | 2,8 | 3,3 |
| Jernbane <i>Railway</i> | 0,5 | 0,4 |
| Sporvei og forstadsbane <i>Tram and suburban railway</i> | 0,3 | 0,3 |
| Båt <i>Ship</i> | 0,3 | 0,3 |
| Fly <i>Airline</i> | 0,2 | 0,3 |
| Buss <i>Bus</i> | 1,1 | 1,2 |
| Drosjebil <i>Taxi</i> | 0,3 | 0,4 |
| Flytteutgifter og frakt <i>Moving expenses and freight</i> | 0,1 | 0,1 |
| Frise reiser <i>Free travelling</i> | - | 0,3 |
| Porto, telefon og telegrammer <i>Postal telephone and telegraph services</i> | 1,3 | 1,6 |
| Porto <i>Postal</i> | 0,2 | 0,2 |
| Telefon og telegrammer <i>Telephone and telegraph services</i> | 1,1 | 1,4 |
| Kjøp av transportmidler <i>Transport equipment</i> | 6,3 | 6,3 |
| Kjøp av bil og campingtilhenger <i>Motor car and camping wagon</i> | 6,0 | 6,0 |
| Kjøp av motorsykkel og sykkel <i>Motorcycle and bicycle</i> | 0,3 | 0,3 |
| Drift og vedlikehold av transportmidler <i>Operation and maintenance of equipments</i> | 5,4 | 8,3 |
| Bensin og olje <i>Gasoline and oil</i> | 2,5 | 3,6 |
| Reservedeler og vedlikeholdsutgifter <i>Parts and maintenance</i> | 0,8 | 1,5 |
| Verkstedreparasjoner <i>Workshop repairs</i> | 0,9 | 1,2 |
| Forsikring av transportmidler <i>Insurance of transport services</i> | 1,0 | 1,3 |
| Andre utgifter <i>Other expenditure</i> | 0,2 | 0,7 |

K i l d e : NOS Forbruksundersøkelse 1973.
Source: NOS Survey of Consumer Expenditure 1973.

Forbruksundersøkelsen viste at 6,3 prosent av den samlede forbruksutgift gikk til kjøp av transportmidler i 1967 og 1973. Det meste av denne utgiftsandel gikk i begge år til kjøp av bil og campingtilhengere.

I 1967 gikk videre 5,4 prosent av den totale forbruksutgift til drift og vedlikehold av transportmidler. Denne prosentandel økte til hele 8,3 prosent i 1973.

PRINCIPLES AND DEFINITIONS

1. Introduction

The Institute of Research in Transport Economy conducted in the years 1962 and 1967 sample surveys on the use of private cars. The informants were asked about the model year of their car, kilometres done a year, car owner's age, marital status and net income, eventually including the married couple's joint income. As compared with previous surveys the present one on private motoring is substantially expanded. The Central Register of Motor Vehicles was used for drawing the sample. Added to the information from the completed questionnaires were data of income on the records of the assessment of taxes.

For the present survey the car owners were asked about annual mileage (kilometres) done and occupant kilometres in the counting week by purpose of journey and day of the week. The survey doesn't cover such useful information as number of journeys, destination of the journeys or expenditure being involved in using and maintaining a car.

2. Survey design and implementation2.1. Counting periods

The first design covered 52 counting weeks within 15 May 1973 - 13 May 1974. Each counting week started on Tuesday and ended with Monday, this to have a good check on information received about the holiday motoring.

In the middle of the survey period there was a considerable rise in the consumption price on motor spirit. Therefore, to see how rising prices influenced, eventually, the use of cars the survey was extended to cover also the period 4 June - 2 September 1974. In addition, it would thus be possible to compare the motoring during two summer seasons.

2.2. Sampling procedures

Beforehand the size of the sample was set to 25 000 private cars, i.e. nearly 3 per cent of all private cars (including station wagons and small vans) on The Central Register of Motor Vehicles as at 31 December 1972. The sample covered cars owned by private persons as well as cars owned by firms. The random sample was drawn from a tape on which the names of the car owners were alphabetically arranged within each municipality. The population of private cars is given in table i and ii, category 1. The sample rate was a constant for all counting weeks within each municipality. Finally, the primary survey got a sample of 25 139 cars and the supplementary survey a sample of 7 321 cars.

2.3. The questionnaire

The owners of the cars in the samples (the licence-holders) were addressed a questionnaire (appendix 3) asking for information about how their cars day-to-day were used during the counting period. Name and address of the licence-holder, licence number of the car, month/year of the first and last licencing/re-licencing of the car were in advance types on the questionnaire.

The informants were inquired about the mileage (kilometres) done last calendar year and the mileage made up to the beginning of the counting week. Reports covering a week in 1973 were supposed to contain how many kilometres were done in the whole year 1972 and, similarly weekly reports submitted in 1974 should also have an information about kilometres done in the year 1973.

The question Purpose of journey was divided into five categories (see appendix 3):

T o a n d f r o m w o r k. Students' use of a car was classified as Other private motoring.

I n c o u r s e o f w o r k. This category includes travel connected with work. In case the journey extended one day the day-to-day mileage should be reported.

W e e k - e n d m o t o r i n g. This category includes travels with at least one night, but not exceeding three nights, spent away from the car owners' home.

H o l i d a y m o t o r i n g. To this category belong holiday journeys with at least four nights spent away from home. Business travels, students' travels and convalecents' travels or stays were counted under the categories In course of work and Other private motoring, respectively.

O t h e r p r i v a t e m o t o r i n g. This category covers any type of motoring which was not classified under a specified purpose of journey.

2.4. Response and rate of response

Reliable weekly reports on the private motoring, covering the main survey period, were received for 8 490 cars and 621 vans. In addition usable reports for the supplementary survey period covered 2 304 cars and 302 vans. Altogether these results made a response rate of 36 per cent of all the weekly reports on kilometres done by purpose of journey 7 198 reports only (covering cars and vans currently licenced the whole year) were satisfactorily filled in with the mileage done in 1972 or in 1973.

2.5. The use of other source material

Most of the data for the present survey are information as reported by the informants. Other source materials were The Central Register of Motor Vehicles and data of individuals' incomes as entered in official records of the assessment of taxes.

3. Uncertainties in the source material

3.1. Measuring and processing errors

A sample survey will, to some extent, usually contain measuring errors. In the informants' day-to-day records journeys may be omitted, due to forgetfulness or to other reasons. A car is often used by more than one member of the household and, this may cause the informant to have insufficient survey of the use of the car during the counting week. Uncertainties of this kind most possibly affect reports on kilometres done and occupancy for journeys classified as Other private motoring. Further, misinterpretation of the five categories of questions on the use of the car may lead to other measuring errors. Processing errors, like coding errors or errors in the ADP-treatment are assumed to be negligible.

3.2. Sampling errors

As a measure of this type of error the standard deviation is used. In the present survey exact calculations of the standard deviations on the results are not carried out. An estimate, however, of the standard deviation (s) on percentages can be found by the expression

$$s = \sqrt{\frac{p \cdot (100-p)}{n}}$$

where p is the percentage for which the estimate have to be calculated and, n is the number of observations (see table v). From the number of observations given in the tables and table v the standard deviations on the percentages in the different tables can be found. As a rule the number of observations are 200 - 300 and over, and table v then shows that the results are fairly reliable. With a number of observations about 25 only table v indicates very unreliable results.

3.3. Sampling bias

Cars used for special purposes may not have a relative weight in the sample equal to that in the whole population. Thus, a sampling bias in respect of these cars may occur. With a response rate in the present survey of 36 per cent only the results are possibly influenced by a sampling bias. The distributions of cars by county and age in the sample have been compared with the corresponding

distributions within the total population of cars without finding any important sampling bias. No other special reasons for the occurrence of sampling bias have been traced either. For vans, however, the bias is assumed to be high, why they in the tables 6-52 in the present publication are omitted. (See Summary of the results, section 2.8.).

4. Remarks to the tables

4.1. General remarks

The survey results are presented in tables showing as well absolute as relative figures. The number of observations (the number of cars) behind the different groups of tables is not always equal (see the section Survey design and implementation 2.4., tables iii and iv).

4.2. The "Oil crisis"

In the period for this survey a crisis turned up in the supply of crude oil, as the OPEC-countries intentionally reduced their production. They raised at the same time their prices to a level three times higher than before. This critical event heavily influenced the transport sector also in Norway and, the authorities introduced several measures to minimize the effects of the crisis: Voluntary economy drives, limited hours for sale of motor spirit and prohibition of driving five week-ends in December 1973/January 1974. Further, the introduction of ration coupons was prepared, but was not put in force.

Attempts have been made in this survey to evaluate the influence the "Oil crisis" and raising prices on motor spirit might have had on the use of cars (see i.a. section 2.6. under Summary of the results).

4.3. The separate groups of tables

Tables 1-12. Kilometres done, occupancy and purpose of journey. Regional data

The number of cars in table 1 also covers cars used for hire or reward, not included in the present survey.

The tables 2-5 cover cars and small vans owned as well by private persons as by firms, whereas all the other tables in the present publication vans are omitted. In the tables 1-7 data are given by county while nos. 8-12 contain results by type of municipality.

Tables 13-29. Kilometres done, occupancy and purpose of journey. Seasonal data

The tables contain data on motoring by month and quarter and, within each quarter the results are distributed by day of the week. The periods of investigation were started and ended with parts of the months only, why the results for these months are not complete.

Tables 30-36. Kilometres done and purpose of journey by age of the car

In tables with data about annual average of kilometres done, the age of the car is found as the difference between the year for which such information is given (1972 or 1973) and the year of first registration of the car. In tables showing use of the car by purpose of journey the age of the car corresponds to the difference between the year of the week for which a day-to-day use is reported and the year of first registration of the car. Thus, in the first case the cars are one year "younger" than in the latter. Further, the data about annual mileage done are only based on cars which have been currently licenced for the road.

Tables 37-41. Kilometres done, occupancy and purpose of journey by age of the car owner

In tables showing annual mileage done the car owner's age is the difference between the year of report and his year of birth. In tables with data on purpose of journey the age of the car owner is found as the difference between the year of the detailed day-to-day report and his year of birth.

Tables 42-51. Private cars and kilometres done by income of car owner and of other family members

At the assessment of taxes the individual's income data are stored on official records from which information about the 1973 net income of car owners, of married couples and of family members of the car owner were drawn. The results from the survey of Private Motoring 1973-1974 were connected with this supplementary information and the findings are presented in this group of tables. The income data relate to the calendar year 1973, whereas the most of the period of investigation concerns 1974. The income data which are obtained from the official records are, in addition, suffering from different types of deficiencies.

Tables 52-55. Kilometres done by purpose of journey and annual average of mileage (kilometres)

Out of 10 794 usable reports on motoring during one week, only 6 765 gave reliable answers to the question about annual mileage. From the tables nos. 52-55 it can be assumed that the cars for which annual mileage and mileage by purpose of journey were given and the cars for which such information were missed, did not deviate systematically from each other.

Summary of the results

1. Comparison with previous surveys

Table vi shows the response distribution and kilometres made by private cars in 1962, 1967 and in 1972 and 1973, for the late two years as an annual average, all by age of the cars. From 1962 to 1972/73 the total increase in the mileage annually done per car was moderate (9.2 per cent). The distribution of kilometres done by age groups of cars shows that the use of old cars increased more than twice of the average increase. The increase of kilometres done with other cars varied rather moderately around the average.

2. Results from the present survey

2.1. Average of kilometres done, occupancy and purpose of journey. Regional data

The number of inhabitants per car was at the end of 1974 about 4.5. It was somewhat more usual to have a car in counties within eastern parts of the country than it was in counties along western and northern areas (see table 1). Further, the average number of kilometres done correspond for eastern areas with the average mileage for the whole country, while the mileage done by owners of cars in western and northern part proved to be less than the total average (see table 3).

Table 8 shows that kilometres done weekly per car in large urban municipalities and in their suburbs slightly exceeded the mileage done in other types of municipalities. Motoring by purpose of journey, however, differed more from type to type of municipality. Occupant kilometres were higher for week-end, holiday and other motoring than for driving to, from and in course of work. The occupancy varied, however, very little by regional situation.

2.2. Average of kilometres done, occupancy and purpose of journey. Seasonal data

The study reveals rather great variations of the use of private cars in different seasons, with low mileage in the winter and high mileage in the summer months (top mileage done in July). Motoring by purpose also differs substantially by season, whereas occupancy by purpose of journey changed little during the year.

2.3. Average of kilometres done and purpose of journey by age of the car

Cars of an age under five years were annually driven a longer distance than all cars were, as an average. A main feature is that the annual mileage decreases with age of the car. Old cars seem to be used primarily in short journeys (see tables 30-32). Regression calculations presented in appendix 1 indicates that the reason may be that old cars mostly belong to type of owners who, by habit, make a rather limited use of their cars.

2.4. Average of kilometres done and purpose of journey by age of the car owner

The study shows that the kilometres done with a private car tend to decrease by growing age of the owner, especially after 50. The occupancy was highest when the car owner was aged 30 to 45. The reason was probably that we for these ages have the greatest number of car owners with children.

2.5. Average of kilometres done by income of car owner and of other family members

The tables 45 and 46 show that the mileage done increased less by income than we might have expected. Perhaps at choosing type of car, more than when choosing mileage to use it, the income is of importance. Motoring in course of work, week-end and holiday motoring depend more than other categories of motoring on the income.

2.6. Some results from the supplementary survey

To find the possible effects of the "Oil crisis" on private motoring an additional study was carried out for the period 4 June - 2 September 1974. Comparing the use of private cars in June, July and August 1973 and 1974 only for a short time (June) the raised costs of fuel seemed to have had some influence on the kilometres done.

2.7. Results from regression calculations

In the regression analysis coefficients etc. for regression equations were calculated. The kilometres done by different purpose of journey were taken as functions of income, deflated price on motor spirit, deflated price on the use of public transport means, variables for the separate seasons, variables for types of area in which the car owner lives, age of the car and of a variable for the special weeks around 1973/74 when driving was prohibited.

How kilometres done seemed to depend on region, season, age of the car and income, as found in the regression analysis, corresponded fairly well with the conclusions drawn before from the tables, under Summary of the results, 2.1. - 2.5.

The effects on kilometres done of changes in prices on motor spirit and in prices on the use of public transport means were also calculated. The results show that rising prices on motor spirit will probably lead to a decrease in motoring to and from work, in week-end motoring and in other private motoring. By increasing prices on the use of public transport means total kilometres done, week-end and other private motoring will also increase.

In appendix 1 is given a more complete representation of the regression calculations.

2.8. Vans in the present survey

Small vans are to some extent also used for passenger transport. Comparing reports on kilometres done by vans in surveys previously made of road goods transport and by small vans in the present study very biased results are found. Apparently the source material concerning vans was found too unreliable and therefore, the tables 6-55 are only based on cars (including station wagons) owned by private persons or by firms. Excluded are all cars used for hire or reward.

3. The importance of private cars in the total passenger transport

In the tables ix and x the total domestic transport of passengers, and the corresponding transport work performed, by type of transport, are given for 1967 and 1973. (Included is here estimates relating to passenger transport by small vans.) In this period of time the total number of passengers carried within the country increased from 1.5 thousand millions to 2.3 thousand millions, of which about 58 and 73 per cent, respectively, were carried by private cars. These transports made a transport work in the two years of 20.2 and 32.4 thousand millions passenger kilometres. Private cars had an essential part in this work, namely 62 per cent in 1967 which in 1974 was increased to 74 per cent.

4. Expenditure on travel and transport according to the Survey of Consumer Expenditure 1973

The questionnaire used in the investigation of private motoring did not include questions about the individual costs of using and maintaining a car. However, the Survey of Consumer Expenditure 1973 contains data on the consumer expenditure by commodity and service group, including transport (table xi) and, also figures showing a further breakdown of expenditure on transport services (table xii).

The publication Survey of Consumer Expenditure showed that purchase of transport equipment in 1967 and in 1974 as well counted for 6.3 per cent of the total consumer expenditure (mostly cars and camping wagons). Further, while in 1967 about 5.4 per cent of the total expenditure was used for operation and maintenance of transport equipment the proportion reached in 1974 8.3 per cent.

F I G U R E R
FIGURES

•

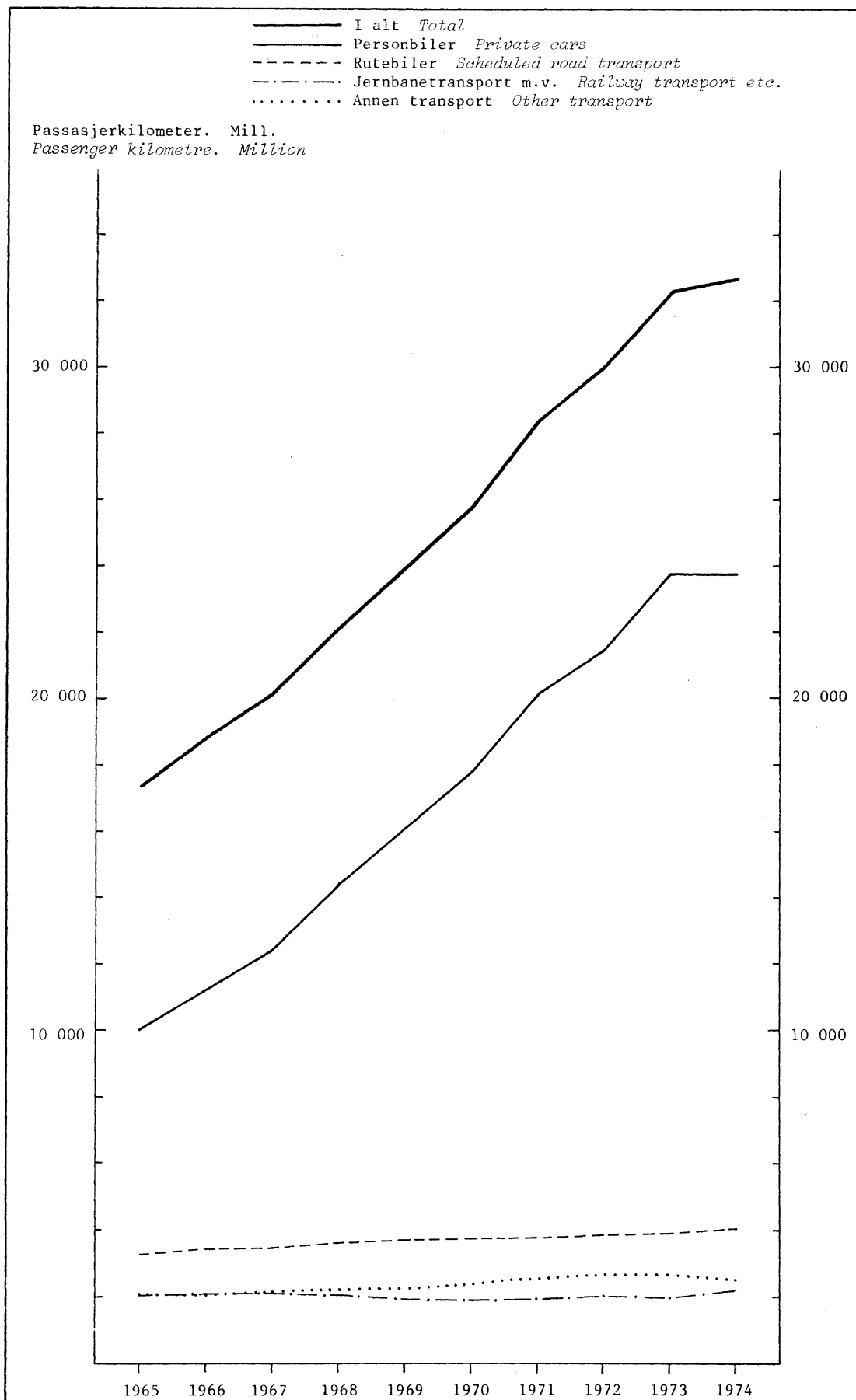
FIGUREREGISTER

| | Side |
|---|------|
| 1. Innenlandsk persontransport etter transportmåte | 32 |
| 2. Personbiler pr. kilometer offentlig vei. 1975. Fylker | 33 |
| 3. Personer pr. personbil. 1975. Fylker | 34 |
| 4. Årsgjennomsnitt for kjørte kilometer pr. personbil. 1972 og 1973. Fylker | 35 |
| 5. Personbiler. Kjøring til og fra arbeid i prosent av all kjøring. 1973/74. Fylker | 36 |

INDEX OF FIGURES

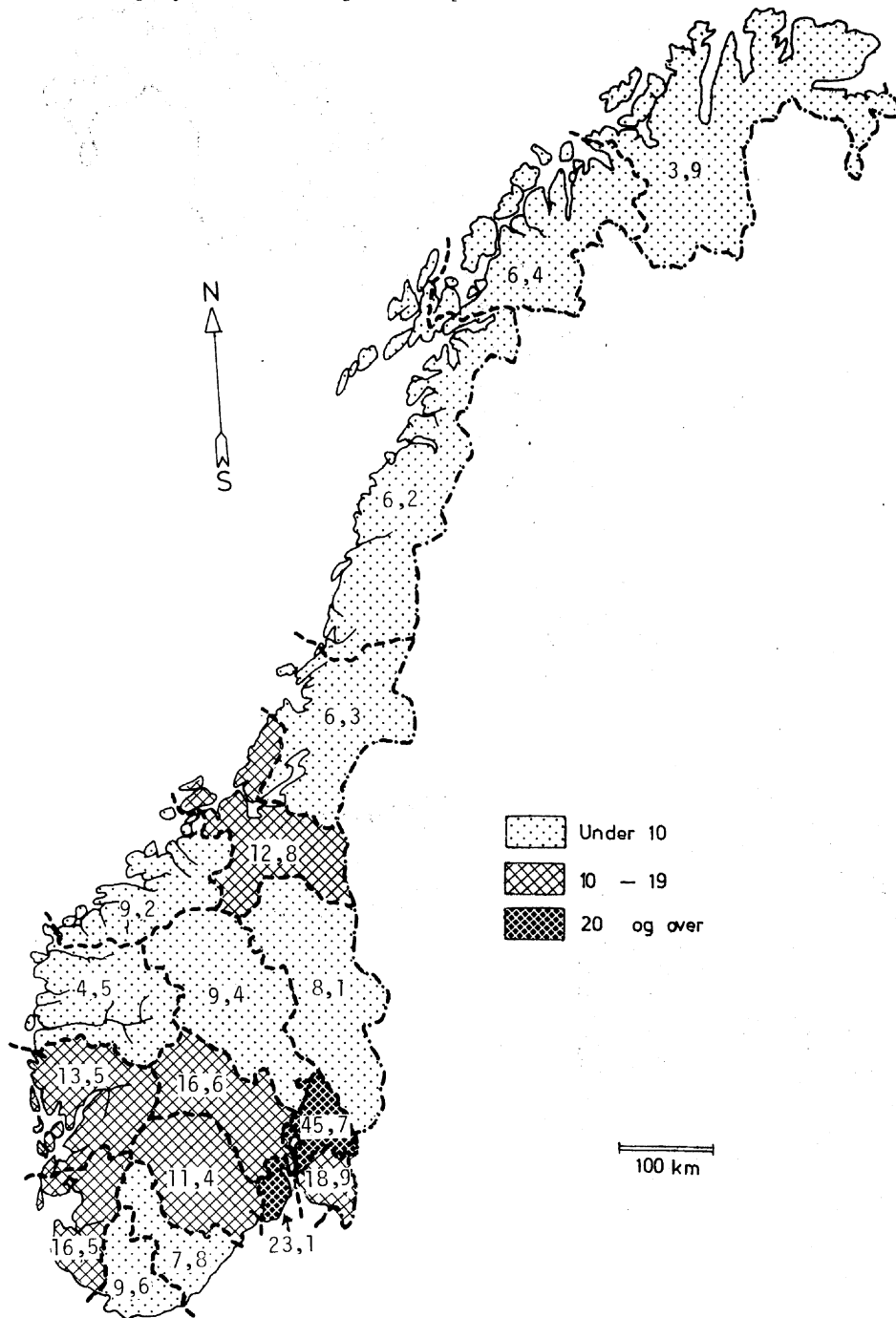
| | Page |
|--|------|
| 1. Domestic passenger transport by type of transport | 32 |
| 2. Private motoring. Number of cars per kilometre of public roads. 1975. Counties | 33 |
| 3. Number of persons per private car. 1975. Counties | 34 |
| 4. Private motoring. Annual average of kilometres done per car. 1972 and 1973. Counties | 35 |
| 5. Private motoring. Driving to and from work in per cent of all driving. 1973/74. Counties | 36 |

Figur 1. Innenlandsk persontransport etter transportmåte *Domestic passenger transport by type of transport*

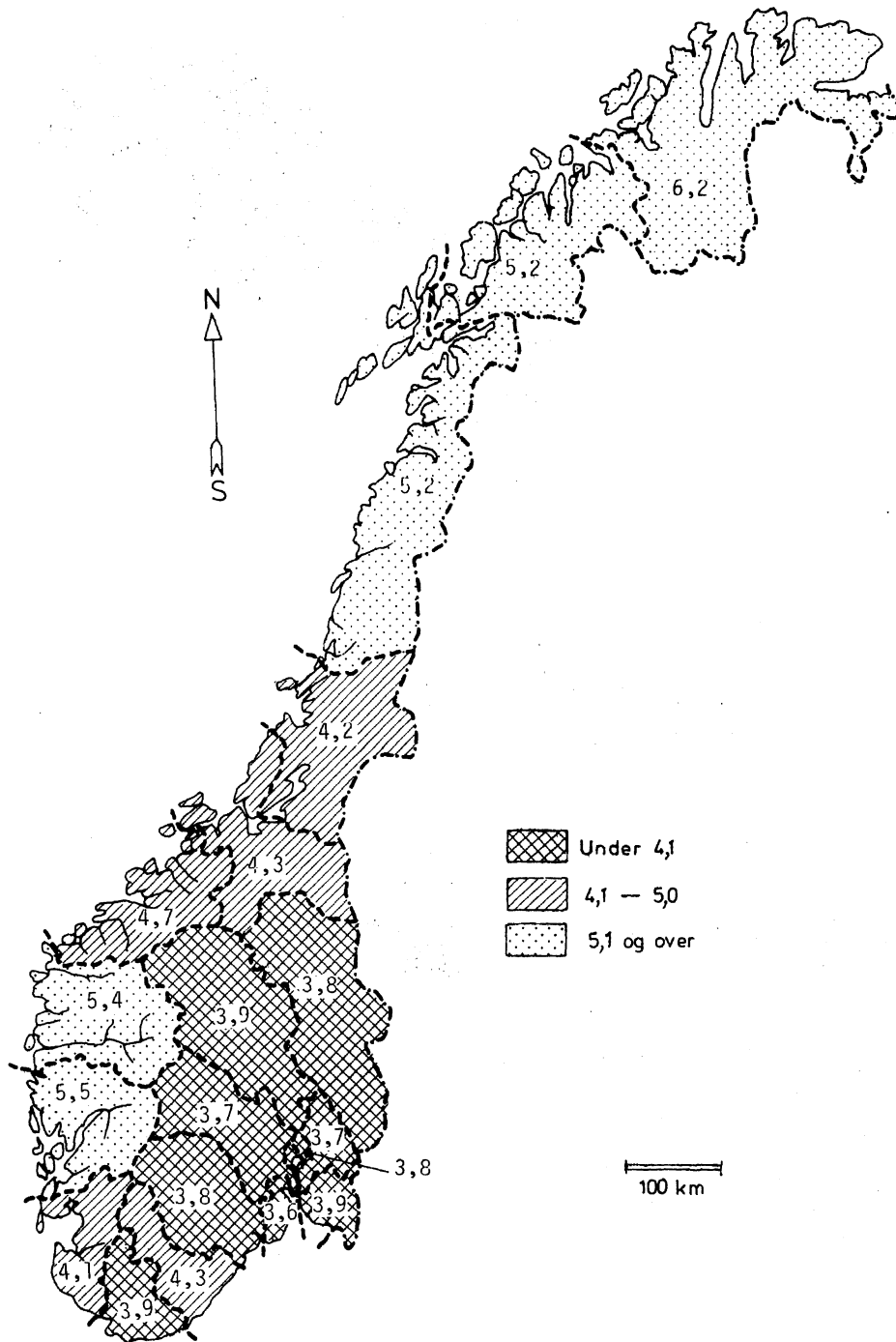


Kilde: NOS Samferdselsstatistikk 1976.
Source: NOS Transport and Communication Statistics 1976.

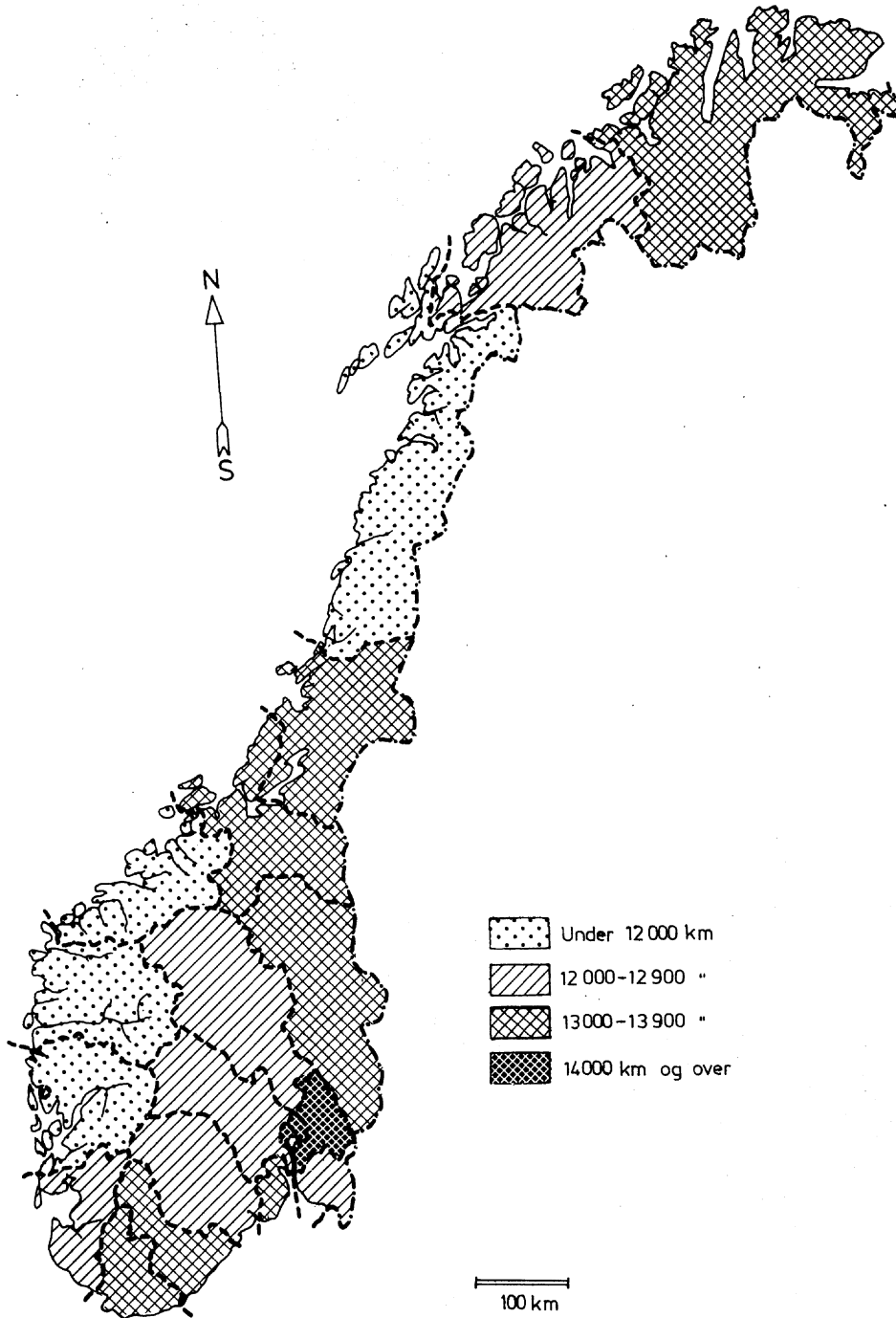
Figur 2. Personbiler pr. kilometer offentlig vei. 1975. Fylker.
 Akershus og Oslo er regnet sammen.
 Landsgjennomsnitt: 12,4 personbiler
 Private motoring. Number of cars per kilometre of public roads. 1975. Counties.
 Akershus and Oslo together.
 Average for the country: 12.4 private cars



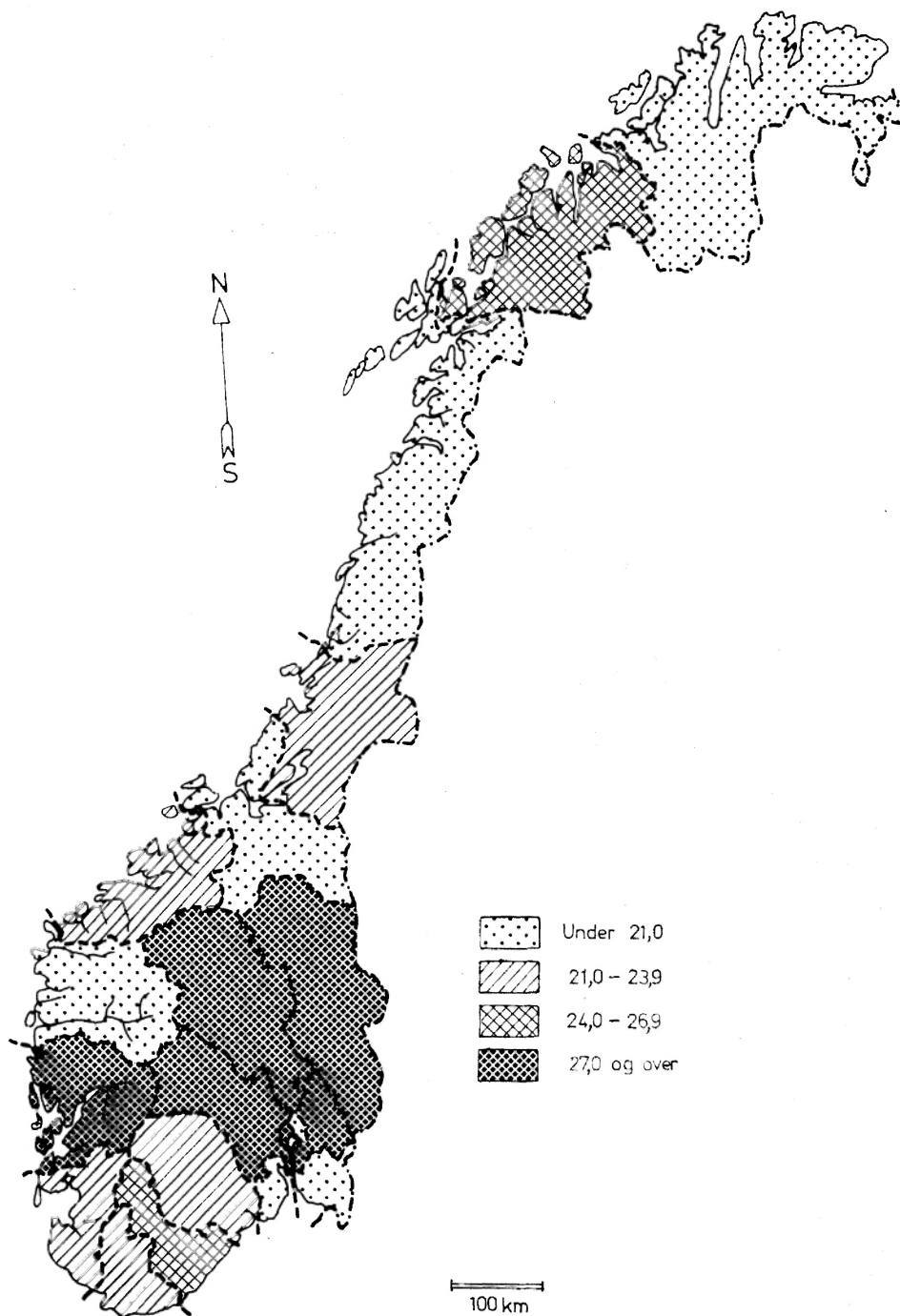
Figur 3. Personer pr. personbil. 1975. Fylker.
 Landsgjennomsnitt: 4,2 prosent
 Number of persons per private car. 1975. Counties.
 Average for the country: 4.2 per cent



Figur 4. Årsgjennomsnitt for kjørte kilometer pr. personbil. 1972 og 1973. Fylker.
Landsgjennomsnitt: 13 000 km
Private motoring. Annual average of kilometres done per car. 1972 and 1973. Counties.
Average for the country: 13 000 km



Figur 5. Personbiler. Kjøring til og fra arbeid i prosent av all kjøring. 1973/74. Fylker.
Landsgjennomsnitt: 23,9 prosent
Private motoring. Driving to and from work in per cent of all driving. 1973/74.
Counties. Average for the country: 23.9 per cent



T A B E L L E R
TABLES

TABELLREGISTER

Side

Kjørelengde, personbelegg og reiseformål.
Regionale tall

| | |
|---|----|
| 1. Registrerte personbiler og personer pr. bil 31. desember 1973-1974. Fylker | 42 |
| 2. Person- og varebiler. Gjennomsnittlig kjørte kilometer i 1972 og 1973. Hele landet | 42 |
| 3. Person- og varebiler. Årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Fylker | 42 |
| 4. Person- og varebiler. Kjørte kilometer etter reiseformål. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Fylker | 43 |
| 5. Person- og varebiler. Personbelegg etter reiseformål. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Fylker | 43 |
| 6. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Fylker | 44 |
| 7. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Prosent. Fylker | 44 |
| 8. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og kommunetype. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 45 |
| 9. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i forskjellige kommunetyper. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent | 46 |
| 10. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og kommunetype. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 47 |
| 11. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i forskjellige kommunetyper. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent | 48 |
| 12. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og kommunetype. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 .. | 49 |

Kjørelengde, personbelegg og reiseformål.
Sesongtall

| | |
|---|----|
| 13. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og måned. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974 | 50 |
| 14. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i de enkelte måneder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974. Prosent | 51 |
| 15. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og måned. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974 | 51 |
| 16. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i de enkelte måneder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974. Prosent | 52 |
| 17. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og måned. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974 | 52 |
| 18. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 15. mai - 30. juni 1973 | 53 |
| 19. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 15. mai - 30. juni 1973. Prosent | 53 |
| 20. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 1. juli - 30. september 1973 .. | 54 |
| 21. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. juli - 30. september 1973. Prosent | 54 |
| 22. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 1. oktober - 31. desember 1973 | 55 |
| 23. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. oktober - 31. desember 1973. Prosent | 55 |
| 24. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 1. januar - 31. mars 1974 | 56 |
| 25. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. januar - 31. mars 1974. Prosent | 56 |
| 26. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 1. april - 13. mai og 4. juni - 30. juni 1974 | 57 |
| 27. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. april - 13. mai og 4. juni - 30. juni 1974. Prosent | 57 |
| 28. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 1. juli - 2. september 1974 .. | 58 |
| 29. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. juli - 2. september 1974. Prosent | 58 |

Kjørelengde og reiseformål etter bilens alder

| | |
|---|----|
| 30. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 og etter bilens alder | 59 |
| 31. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for bilens alder. Prosent ... | 59 |
| 32. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 60 |
| 33. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent | 61 |
| 34. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 61 |
| 35. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i grupper for bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent | 62 |
| 36. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 62 |

Kjørelengde, personbelegg og reiseformål etter
bileierens alder

| | |
|---|----|
| 37. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 63 |
| 38. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent | 64 |
| 39. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 65 |
| 40. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i grupper for bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 66 |
| 41. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 67 |

Personbiler og kjørelengde etter eierens og
andre familiemedlemmers inntekt

| | |
|--|----|
| 42. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 og etter bileierens inntekt i 1973 | 68 |
| 43. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for bileierens inntekt i 1973. Prosent | 68 |
| 44. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 og etter samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer i 1973 | 69 |
| 45. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer i 1973. Prosent | 69 |
| 46. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 70 |
| 47. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent | 70 |
| 48. Personbiler. Skattbar inntekt både hos eier og ektefelle. Årlig kjørelengde i 1972 og 1973 etter samlet inntekt i 1973 | 71 |
| 49. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for samlet inntekt til bileier og ektefelle i 1973. Prosent | 71 |
| 50. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og samlet inntekt til bileier og ektefelle i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 | 72 |
| 51. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for samlet inntekt til bileier og ektefelle i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent | 72 |

Kjørte kilometer etter reiseformål og årlig
kjørelengde

| | |
|--|----|
| 52. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og årlig kjørelengde i 1972 og 1973 | 73 |
| 53. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 i grupper for årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Prosent | 73 |
| 54. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og årlig kjørelengde i 1972 og 1973 | 74 |
| 55. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 i grupper for årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Prosent | 74 |

INDEX OF TABLES

| | Page |
|--|------|
| Kilometres done, occupancy and purpose of journey. Regional data | |
| 1. Population of private cars and number of persons per car as at 31 December 1973 - 1974. Counties | 42 |
| 2. Private cars and vans. Average of kilometres done in 1972 and 1973. The whole country | 42 |
| 3. Private cars and vans. Annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Counties .. | 42 |
| 4. Private cars and vans. Kilometres done by purpose of journey. 15 May 1973 - 13 May 1974. Counties | 43 |
| 5. Private cars and vans. Occupancy rate by purpose of journey. 15 May 1973 - 13 May 1974. Counties | 43 |
| 6. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Counties | 44 |
| 7. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Per cent. Counties | 44 |
| 8. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and type of municipality. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 45 |
| 9. Private cars. Kilometres done by purpose of journey within type of municipality. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 46 |
| 10. Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey and type of municipality. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 47 |
| 11. Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey within type of municipality. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 48 |
| 12. Private cars. Occupancy rate by purpose of journey and type of municipality. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 49 |
| Kilometres done, occupancy and purpose of journey. Seasonal data | |
| 13. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and month. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974 | 50 |
| 14. Private cars. Kilometres done by purpose of journey within each month. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974. Per cent | 51 |
| 15. Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey and month. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974 | 51 |
| 16. Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey within each month. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974. Per cent | 52 |
| 17. Private cars. Occupancy rate by purpose of journey and month. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974 | 52 |
| 18. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 15 May - 30 June 1973 | 53 |
| 19. Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 15 May - 30 June 1973. Per cent | 53 |
| 20. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 July - 30 September 1973 | 54 |
| 21. Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 July - 30 September 1973. Per cent | 54 |
| 22. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 October - 31 December 1973 | 55 |
| 23. Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 October - 31 December 1973. Per cent | 55 |
| 24. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 January - 31 March 1974 | 56 |
| 25. Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 January - 31 March 1974. Per cent | 56 |
| 26. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 April - 13 May and 4 June - 30 June 1974 | 57 |
| 27. Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 April - 13 May and 4 June - 30 June 1974. Per cent | 57 |
| 28. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 July - 2 September 1974 | 58 |
| 29. Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 July - 2 September 1974. Per cent | 58 |
| Kilometres done and purpose of journey by age of the car | |
| 30. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 and by age of the car | 59 |
| 31. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 within age groups of the cars. Per cent | 59 |

| | Page |
|---|------|
| 32. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and age of the car. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 60 |
| 33. Private cars. Kilometres done by purpose of journey within age groups of the cars. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 61 |
| 34. Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey and age of the car. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 61 |
| 35. Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey within age groups of the cars. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 62 |
| 36. Private cars. Occupancy rate by purpose of journey and age of the car. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 62 |
| K i l o m e t r e s d o n e , o c c u p a n c y a n d p u r p o s e o f j o u r n e y b y a g e o f t h e c a r o w n e r | |
| 37. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and age of the owner. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 63 |
| 38. Private cars. Kilometres done by purpose of journey within age groups of the car owners. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 64 |
| 39. Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey and age of the car owner. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 65 |
| 40. Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey within age groups of the car owners. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 66 |
| 41. Private cars. Occupancy rate by purpose of journey av age of the car owner. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 67 |
| P r i v a t e c a r s a n d k i l o m e t r e s d o n e b y i n c o m e o f c a r o w n e r a n d o f o t h e r f a m i l y m e m b e r s | |
| 42. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 and by the 1973 income of the car owner | 68 |
| 43. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 within groups of the 1973 income of the car owners. Per cent | 68 |
| 44. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 and total 1973 income of the car owner and of other family members | 69 |
| 45. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 within groups of the total 1973 income of the car owners and of other family members. Per cent | 69 |
| 46. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and by total 1973 income of the car owner and of other family members. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 70 |
| 47. Private cars. Kilometres done by purpose of journey within groups of the total 1973 income of the car owners and of other family members. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 70 |
| 48. Private cars. Taxable income earned by owner as well as by spouse. Annual average of kilometres done during 1972 and 1973 by joint income in 1973 | 71 |
| 49. Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 within groups of joint 1973 income of married couple with a car. Per cent | 71 |
| 50. Private cars. Kilometres done by purpose of journey and by joint 1973 income of married couple with a car. 15 May 1973 - 13 May 1974 | 72 |
| 51. Private cars. Kilometres done by purpose of journey within groups of joint 1973 income of married couple with a car. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent | 72 |
| K i l o m e t r e s d o n e b y p u r p o s e o f j o u r n e y a n d a n n u a l a v e r a g e o f m i l e a g e | |
| 52. Private cars. Kilometres done by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 and annual average of kilometres done during 1972 and 1973 | 73 |
| 53. Private cars. Kilometres done by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 within groups of annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Per cent | 73 |
| 54. Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 and annual average of kilometres done during 1972 and 1973 | 74 |
| 55. Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 within groups of annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Per cent | 74 |

Tabell 1. Registrerte personbiler¹⁾ og personer pr. bil 31. desember 1973-1974. Fylker *Population of private cars¹⁾ and number of persons per car as at 31 December 1973-1974. Counties*

| Fylke <i>County</i> | Personbiler <i>Private cars</i> | | Personer pr. bil <i>Inhabitants per car</i> | |
|--------------------------|------------------------------------|---------|--|------|
| | 1973 | 1974 | 1973 | 1974 |
| Østfold | 52 210 | 55 083 | 4,3 | 4,1 |
| Akershus | 84 831 | 89 795 | 4,1 | 3,9 |
| Oslo | 114 036 | 118 130 | 4,1 | 3,9 |
| Hedmark | 42 376 | 44 665 | 4,3 | 4,1 |
| Oppland | 40 160 | 42 481 | 4,4 | 4,2 |
| Buskerud | 49 285 | 52 589 | 4,2 | 4,0 |
| Vestfold | 44 653 | 47 436 | 4,0 | 3,8 |
| Telemark | 36 943 | 39 080 | 4,3 | 4,0 |
| Aust-Agder | 17 143 | 18 471 | 4,9 | 4,6 |
| Vest-Agder | 29 728 | 31 497 | 4,3 | 4,1 |
| Rogaland | 58 605 | 63 462 | 4,8 | 4,5 |
| Hordaland | 60 470 | 65 141 | 6,3 | 5,9 |
| Sogn og Fjordane | 16 074 | 17 399 | 6,4 | 5,9 |
| Møre og Romsdal | 42 211 | 45 736 | 5,4 | 5,1 |
| Sør-Trøndelag | 48 520 | 51 472 | 4,9 | 4,7 |
| Nord-Trøndelag | 25 502 | 27 255 | 4,8 | 4,5 |
| Nordland | 40 546 | 43 118 | 6,0 | 5,6 |
| Troms | 23 804 | 25 727 | 6,0 | 5,6 |
| Finmark | 11 001 | 11 778 | 7,2 | 6,7 |
| I alt <i>Total</i> | 838 140 | 890 361 | 4,7 | 4,5 |

1) Tallene omfatter også personbiler nyttet i ervervsmessig transport. Disse biler er ikke med i undersøkelsen og utgjorde i hvert av årene 1973 og 1974 henholdsvis 8 928 og 9 421 biler.

1) *The figures also include cars used for hire and reward. These cars are not covered by the survey. They numbered in each of the years 1973 and 1974 8 928 and 9 421 cars, respectively.*

Tabell 2. Person- og varebiler. Gjennomsnittlig kjørte kilometer¹⁾ i 1972 og 1973. Hele landet
Private cars and vans. Average of kilometres¹⁾ done in 1972 and 1973. The whole country

| År <i>Year</i> | Gjennomsnittlig kjørte km ²⁾ pr. bil <i>Average of kilometres²⁾ done per car</i> |
|----------------|--|
| 1972 | 12 700 |
| 1973 | 13 200 |

1) På grunnlag av oppgaver for person- og varebiler inntil 1,0 tonn nyttelast som har tilhørt oppgaveren hele oppgaveåret. 2) Tilsvarende undersøkelse gjennomført av Transportøkonomisk institutt for årene 1962 og 1967 viste henholdsvis 11 760 og 11 715 (for begge år avrundet til 11 500) kjørte kilometer for personbiler.

1) *Based on driving reports for private cars and for small vans with loading capacity less than 1.0 ton.*
2) *Similar surveys conducted by the Institute of Transport Economy for the years 1962 and 1967 showed a mileage (km) of 11 760 and 11 715 kms, respectively, per car (rounded down to 11 500 kms in both years).*

Tabell 3. Person- og varebiler. Årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Fylker *Private cars and vans. Annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Counties*

| Fylke ¹⁾ <i>County¹⁾</i> | Gjennomsnittlig kjørte km pr. bil ²⁾ <i>Average of kms done per car²⁾</i> | Fylke ¹⁾ <i>County¹⁾</i> | Gjennomsnittlig kjørte km pr. bil ²⁾ <i>Average of kms done per car²⁾</i> |
|---|---|--|---|
| Østfold | 12 500 | Rogaland | 12 100 |
| Akershus | 14 100 | Hordaland | 11 900 |
| Oslo | 14 000 | Sogn og Fjordane .. | 11 600 |
| Hedmark | 13 100 | Møre og Romsdal ... | 11 700 |
| Oppland | 12 900 | Sør-Trøndelag | 13 400 |
| Buskerud | 12 600 | Nord-Trøndelag | 13 100 |
| Vestfold | 13 000 | Nordland | 11 700 |
| Telemark | 12 400 | Troms | 12 800 |
| Aust-Agder | 13 500 | Finmark | 13 300 |
| Vest-Agder | 13 400 | Hele landet <i>The</i> <i>whole country ...</i> | 13 000 |

1) Tallet på oppgaver for det enkelte fylke er relativt lite og resultatene må derfor nyttes med en viss varsomhet. 2) Se note 1, tabell 1.

1) *The number of reports received from the owners of cars is relatively small, and the results by county therefore should be used with some caution.* 2) *See note 1, table 1.*

Tabell 4. Person- og varebiler. Kjørte kilometer¹⁾ etter reiseformål. 15. mai 1973 - 13. mai 1974.
Fylker Private cars and vans. Kilometres done¹⁾ by purpose of journey. 15 May 1973 -
13 May 1974. Counties

| Fylke County | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | |
|-------------------------------------|----------------|--|--|---|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- ²⁾ og ferie- kjøring ³⁾ Week-end ²⁾ and holiday motoring ³⁾ | Annen privat kjøring Other private motoring |
| Prosent Per cent | | | | | |
| Østfold | 100,0 | 20,7 | 23,5 | 13,0 | 42,8 |
| Akershus | 100,0 | 29,3 | 18,4 | 21,3 | 31,0 |
| Oslo | 100,0 | 20,4 | 31,8 | 24,9 | 22,9 |
| Hedmark | 100,0 | 27,2 | 20,4 | 15,3 | 37,1 |
| Oppland | 100,0 | 28,9 | 19,9 | 14,6 | 36,6 |
| Buskerud | 100,0 | 29,5 | 21,9 | 15,9 | 32,7 |
| Vestfold | 100,0 | 20,0 | 21,1 | 17,0 | 41,9 |
| Telemark | 100,0 | 22,4 | 14,1 | 26,3 | 37,2 |
| Aust-Agder | 100,0 | 24,7 | 16,9 | | 58,4 |
| Vest-Agder | 100,0 | 21,3 | 19,8 | 14,3 | 44,6 |
| Rogaland | 100,0 | 22,3 | 19,6 | 17,5 | 40,6 |
| Hordaland | 100,0 | 30,3 | 20,0 | 16,6 | 33,1 |
| Sogn og Fjordane | 100,0 | 18,6 | 15,0 | | 66,4 |
| Møre og Romsdal | 100,0 | 23,0 | 27,5 | 15,8 | 33,7 |
| Sør-Trøndelag | 100,0 | 20,2 | 25,3 | 23,3 | 31,2 |
| Nord-Trøndelag | 100,0 | 22,5 | 15,6 | 14,3 | 47,6 |
| Nordland | 100,0 | 18,8 | 20,8 | 24,7 | 35,7 |
| Troms | 100,0 | 25,8 | 20,5 | 18,6 | 35,1 |
| Finnmark | 100,0 | 20,9 | 18,0 | | 61,1 |
| Hele landet The whole country | 100,0 | 23,9 | 22,3 | 19,3 | 34,5 |

1) Se note 1, tabell 2. 2) Kjøring i forbindelse med helgeturer med en til tre overnattinger utenfor hjemmet. 3) Kjøring i forbindelse med ferietur hvor en overnatter utenfor helårsboligen fire eller flere netter.

1) See note 1, table 2. 2) Week-end travel with one to three nights spent away from home. 3) Holiday travel with four nights or more spent away from home.

Tabell 5. Person- og varebiler. Personbelegg¹⁾ etter reiseformål. 15. mai 1973 - 13. mai 1974.
Fylker Private cars and vans. Occupancy rate¹⁾ by purpose of journey. 15 May 1973 -
13 May 1974. Counties

| Fylke County | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | |
|-----------------------------|----------------|--|--|---|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- ²⁾ og ferie- kjøring ³⁾ Week-end ²⁾ and holiday motoring ³⁾ | Annen privat kjøring Other private motoring |
| Personbelegg Occupancy rate | | | | | |
| Østfold | 2,2 | 1,6 | 1,4 | 3,1 | 2,6 |
| Akershus | 2,1 | 1,5 | 1,3 | 3,2 | 2,5 |
| Oslo | 2,0 | 1,5 | 1,5 | 2,7 | 2,5 |
| Hedmark | 2,2 | 1,8 | 1,3 | 2,7 | 2,7 |
| Oppland | 2,1 | 1,6 | 1,4 | 2,9 | 2,5 |
| Buskerud | 2,0 | 1,5 | 1,4 | 2,8 | 2,5 |
| Vestfold | 2,1 | 1,6 | 1,4 | 3,0 | 2,5 |
| Telemark | 2,2 | 1,5 | 1,4 | 2,9 | 2,5 |
| Aust-Agder | 2,3 | 1,8 | 1,4 | | 2,7 |
| Vest-Agder | 2,3 | 1,7 | 1,7 | 3,1 | 2,6 |
| Rogaland | 2,2 | 1,5 | 1,3 | 3,1 | 2,7 |
| Hordaland | 2,2 | 1,6 | 1,5 | 3,3 | 2,7 |
| Sogn og Fjordane | 2,6 | 1,8 | 1,5 | | 3,1 |
| Møre og Romsdal | 2,1 | 1,8 | 1,4 | 3,0 | 2,5 |
| Sør-Trøndelag | 2,2 | 1,7 | 1,3 | 3,1 | 2,7 |
| Nord-Trøndelag | 2,5 | 1,8 | 1,7 | 3,4 | 2,8 |
| Nordland | 2,4 | 1,6 | 1,6 | 3,6 | 2,6 |
| Troms | 2,3 | 1,7 | 1,4 | 3,8 | 2,6 |
| Finnmark | 2,3 | 2,3 | 1,6 | | 2,6 |
| I alt Total | 2,2 | 1,6 | 1,4 | 3,0 | 2,6 |

1) Se note 1, tabell 2. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 2. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 6. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Fylker *Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Counties*

| Fylke <i>County</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn | | | | | 25 000 km og over <i>25 000 kms and over</i> |
|--|-----------------------|--|----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| | | 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | 5 000- 9 999 <i>km kms</i> | 10 000- 14 999 <i>km kms</i> | 15 000- 19 999 <i>km kms</i> | 20 000- 24 999 <i>km kms</i> | |
| <i>Absolutte tall Absolute figures</i> | | | | | | | |
| Østfold | 404 | 46 | 105 | 132 | 69 | 30 | 22 |
| Akershus | 728 | 61 | 125 | 231 | 162 | 99 | 50 |
| Oslo | 935 | 79 | 194 | 301 | 186 | 99 | 76 |
| Hedmark | 396 | 36 | 84 | 119 | 97 | 37 | 23 |
| Oppland | 373 | 35 | 94 | 131 | 60 | 28 | 25 |
| Buskerud | 401 | 52 | 100 | 129 | 60 | 30 | 30 |
| Vestfold | 351 | 36 | 98 | 111 | 54 | 25 | 27 |
| Telemark | 296 | 21 | 86 | 108 | 46 | 21 | 14 |
| Aust-Agder | 127 | 9 | 24 | 45 | 27 | 15 | 7 |
| Vest-Agder | 232 | 13 | 48 | 83 | 55 | 19 | 14 |
| Rogaland | 451 | 39 | 114 | 178 | 76 | 28 | 16 |
| Hordaland | 448 | 49 | 139 | 148 | 67 | 28 | 17 |
| Sogn og Fjordane | 122 | 7 | 42 | 41 | 21 | 6 | 5 |
| Møre og Romsdal | 320 | 28 | 100 | 127 | 38 | 16 | 11 |
| Sør-Trøndelag | 413 | 41 | 91 | 140 | 77 | 41 | 23 |
| Nord-Trøndelag | 219 | 26 | 49 | 73 | 39 | 20 | 12 |
| Nordland | 296 | 18 | 99 | 107 | 45 | 16 | 11 |
| Troms | 187 | 18 | 35 | 77 | 35 | 12 | 10 |
| Finmark | 66 | 5 | 19 | 20 | 8 | 8 | 6 |
| I alt <i>Total</i> | 6 765 | 619 | 1 646 | 2 301 | 1 222 | 578 | 399 |

Tabell 7. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Prosent. Fylker *Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Per cent. Counties*

| Fylke <i>County</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn | | | | | 25 000 km og over <i>25 000 kms and over</i> |
|--------------------------|-----------------------|--|----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| | | 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | 5 000- 9 999 <i>km kms</i> | 10 000- 14 999 <i>km kms</i> | 15 000- 19 999 <i>km kms</i> | 20 000- 24 999 <i>km kms</i> | |
| <i>Prosent Per cent</i> | | | | | | | |
| Østfold | 100,0 | 11,4 | 26,0 | 32,7 | 17,1 | 7,4 | 5,4 |
| Akershus | 100,0 | 8,4 | 17,2 | 31,6 | 22,3 | 13,6 | 6,9 |
| Oslo | 100,0 | 8,4 | 20,8 | 32,2 | 19,9 | 10,6 | 8,1 |
| Hedmark | 100,0 | 9,1 | 21,2 | 30,1 | 24,5 | 9,3 | 5,8 |
| Oppland | 100,0 | 9,4 | 25,2 | 35,1 | 16,1 | 7,5 | 6,7 |
| Buskerud | 100,0 | 13,0 | 24,9 | 32,2 | 14,9 | 7,5 | 7,5 |
| Vestfold | 100,0 | 10,3 | 27,9 | 31,6 | 15,4 | 7,1 | 7,7 |
| Telemark | 100,0 | 7,1 | 29,1 | 36,5 | 15,5 | 7,1 | 4,7 |
| Aust-Agder | 100,0 | 7,1 | 18,9 | 35,4 | 21,3 | 11,8 | 5,5 |
| Vest-Agder | 100,0 | 5,6 | 20,7 | 35,8 | 23,7 | 8,2 | 6,0 |
| Rogaland | 100,0 | 8,6 | 25,3 | 39,5 | 16,9 | 6,2 | 3,5 |
| Hordaland | 100,0 | 10,9 | 31,0 | 33,0 | 15,0 | 6,3 | 3,8 |
| Sogn og Fjordane | 100,0 | 5,8 | 34,4 | 33,6 | 17,2 | 4,9 | 4,1 |
| Møre og Romsdal | 100,0 | 8,7 | 31,3 | 39,7 | 11,9 | 5,0 | 3,4 |
| Sør-Trøndelag | 100,0 | 9,9 | 22,0 | 33,9 | 18,7 | 9,9 | 5,6 |
| Nord-Trøndelag | 100,0 | 11,9 | 22,4 | 33,3 | 17,8 | 9,1 | 5,5 |
| Nordland | 100,0 | 6,1 | 33,4 | 36,1 | 15,2 | 5,4 | 3,7 |
| Troms | 100,0 | 9,6 | 18,7 | 41,2 | 18,7 | 6,4 | 5,4 |
| Finmark | 100,0 | 7,6 | 28,8 | 30,3 | 12,1 | 12,1 | 9,1 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 9,2 | 24,3 | 34,0 | 18,1 | 8,5 | 5,9 |

Tabell 8. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og kommunetype.¹⁾ 15. mai 1973 - 13. mai 1974. *Private cars. Kilometres done by purpose of journey and type of municipality.*¹⁾
15 May 1973 - 13 May 1974

| Kommunetype <i>Type of municipality</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Kjørelengde Tallet pr. bil på ob- og uke servasjoner <i>Kilometres performed per servations of ob- served vehicles and week</i> | |
|---|---------------------------------------|--|--|--|---|---|---|---|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helge- kjøring ²⁾ <i>Week-end motor-ing²⁾</i> | Ferie- kjøring ³⁾ <i>Holiday motor-ing³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | Tallet pr. bil på ob- og uke servasjoner <i>Number per- served vehicles</i> | Kilometres performed per vehicle and week |
| | | | | | | | | |
| Landbrukskommuner <i>Agricultural municipalities</i> | 94 606 | 26 216 | 13 786 | 9 103 | 7 587 | 37 914 | 435 | 217 |
| Mindre sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner <i>Less central, mixed agricultural and manufacturing municipalities</i> | 152 370 | 41 936 | 30 929 | 11 936 | 8 481 | 59 088 | 691 | 221 |
| Sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner <i>Central, mixed agricultural and manufacturing municipalities</i> | 102 333 | 30 553 | 15 057 | 7 897 | 2 049 | 46 777 | 470 | 218 |
| Fiskerikommuner <i>Fishing municipalities</i> | 16 899 | 4 804 | 3 704 | 1 664 | 470 | 6 257 | 125 | 135 |
| Mindre sentrale industrikommuner <i>Less central manufacturing municipalities</i> ... | 79 069 | 16 595 | 11 260 | 9 215 | 8 118 | 33 881 | 379 | 209 |
| Store bykommuner <i>Large urban municipalities</i> | 413 187 | 92 123 | 104 489 | 56 419 | 51 726 | 108 430 | 1 792 | 231 |
| Mellomstore bykommuner <i>Medium sized urban municipalities</i> | 286 649 | 55 813 | 57 411 | 27 747 | 33 367 | 112 311 | 1 430 | 200 |
| Mindre by- og industrikommuner <i>Small urban and manufacturing municipalities</i> | 190 456 | 44 493 | 34 116 | 21 003 | 16 729 | 74 115 | 936 | 203 |
| Forstadskommuner til store bykommuner <i>Suburban municipalities of large urban municipalities</i> | 219 887 | 64 880 | 36 195 | 22 581 | 25 616 | 70 615 | 927 | 237 |
| Forstadskommuner til mellomstore bykommuner <i>Suburban municipalities of medium sized urban municipalities</i> . | 183 779 | 46 634 | 31 063 | 17 706 | 12 168 | 76 208 | 881 | 209 |
| Andre kommuner <i>Other municipalities</i> | 85 138 | 21 573 | 13 854 | 6 712 | 9 027 | 33 972 | 406 | 210 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 1 682 | 868 | 3 | 104 | - | 707 | 18 | 93 |
| I alt <i>Total</i> | 1 826 055 | 446 488 | 351 867 | 192 087 | 175 338 | 660 275 | 8 490 | 215 |
| Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres performed per vehicle and week</i> | 215 | 52 | 41 | 23 | 21 | 78 | 8 490 | 215 |

1) Bileierens bostedskommune. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) *The car owner's municipality of residence. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.*

Tabell 9. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i forskjellige kommunetyper.¹⁾ 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent Private cars. Kilometres done by purpose of journey within type of municipality.¹⁾ 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent

| Kommunetype Type of municipality | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | |
|--|----------------|--|--|---|--|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end ²⁾ motoring ²⁾ | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday ³⁾ motoring ³⁾ | Annen privat kjøring Other private motoring |
| | | Prosent | Per cent | | | |
| Landbrukskommuner Agricultural municipalities | 100,0 | 27,7 | 14,6 | 9,6 | 8,0 | 40,1 |
| Mindre sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner Less central, mixed agricultural and manufacturing municipalities | 100,0 | 27,5 | 20,3 | 7,8 | 5,6 | 38,8 |
| Sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner Central, mixed agricultural and manufacturing municipalities | 100,0 | 29,9 | 14,7 | 7,7 | 2,0 | 45,7 |
| Fiskerikommuner Fishing municipalities | 100,0 | 28,4 | 21,9 | 9,9 | 2,8 | 37,0 |
| Mindre sentrale industrikommuner Less central manufacturing municipalities | 100,0 | 21,0 | 14,2 | 11,7 | 10,3 | 42,8 |
| Store bykommuner Large urban municipalities | 100,0 | 22,3 | 25,3 | 13,7 | 12,5 | 26,2 |
| Mellomstore bykommuner Medium sized urban municipalities | 100,0 | 19,5 | 20,0 | 9,7 | 11,6 | 39,2 |
| Mindre by- og industrikommuner Small urban and manufacturing municipalities | 100,0 | 23,4 | 17,9 | 11,0 | 8,8 | 38,9 |
| Forstadskommuner til store bykommuner Suburban municipalities of large urban municipalities | 100,0 | 29,5 | 16,5 | 10,3 | 11,6 | 32,1 |
| Forstadskommuner til mellomstore bykommuner Suburban municipalities of medium sized urban municipalities | 100,0 | 25,4 | 16,9 | 9,6 | 6,6 | 41,5 |
| Andre kommuner Other municipalities | 100,0 | 25,3 | 16,3 | 7,9 | 10,6 | 39,9 |
| Uspesifisert Not specified | 100,0 | 51,6 | 0,2 | 6,2 | - | 42,0 |
| I alt Total | 100,0 | 24,4 | 19,3 | 10,5 | 9,6 | 36,2 |

1) Se note 1, tabell 8. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 8. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 10. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og kommunetype.¹⁾ 15. mai 1973 - 13 mai 1974 *Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey and type of municipality.*¹⁾ 15 May 1973 - 13 May 1974

| Kommunetype <i>Type of municipality</i> | I alt <i>Total</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | Personkilo- meter på ob- servasjon <i>meter per car and week</i> | |
|---|-----------------------|--|--|--|---|---|---|---|---------------------------------|
| | | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helge- kjøring ²⁾ <i>Week-end motor- ing²⁾</i> | Ferie- kjøring ³⁾ <i>Holiday motor- ing³⁾</i> | Tallet på sjoner <i>Number of ob- servations</i> | | pr. bil <i>per car</i> | Passen- ger <i>metres</i> |
| | | Personkilometer ⁴⁾ | | | | | Passenger kilometres ⁴⁾ | | |
| Landbrukskommuner <i>Agricultural municipalities</i> | 221 961 | 48 503 | 23 594 | 24 301 | 25 742 | 99 821 | 435 | 510 | |
| Mindre sentrale, blandede landbruks- og industrikom- muner <i>Less central, mixed agricultural and manufac- turing municipalities</i> | 339 937 | 72 172 | 44 083 | 37 378 | 29 054 | 157 250 | 691 | 492 | |
| Sentrale, blandede land- bruks- og industrikommuner <i>Central, mixed agricultural and manufacturing munici- palities</i> | 220 022 | 50 008 | 20 919 | 19 872 | 6 253 | 122 970 | 470 | 468 | |
| Fiskerikommuner <i>Fishing municipalities</i> | 39 973 | 9 672 | 5 947 | 6 355 | 1 704 | 16 295 | 125 | 320 | |
| Mindre sentrale industri- kommuner <i>Less central manufacturing munici- palities</i> | 190 499 | 25 334 | 18 144 | 25 117 | 31 533 | 90 371 | 379 | 503 | |
| Store bykommuner <i>Large urban municipalities</i> | 877 617 | 139 476 | 154 307 | 154 935 | 153 763 | 275 136 | 1 792 | 490 | |
| Mellomstore bykommuner <i>Medium sized urban munici- palities</i> | 649 900 | 86 515 | 85 270 | 88 185 | 97 428 | 292 502 | 1 430 | 454 | |
| Mindre by- og industrikom- muner <i>Small urban and manufacturing munici- palities</i> | 419 201 | 76 525 | 46 707 | 59 376 | 48 790 | 187 803 | 936 | 448 | |
| Forstadskommuner til store bykommuner <i>Suburban muni- cipalities of great urban municipalities</i> | 480 821 | 99 529 | 47 739 | 70 210 | 85 183 | 178 160 | 927 | 519 | |
| Forstadskommuner til mel- lomstore bykommuner <i>Sub- urban municipalities of medium sized urban munici- palities</i> | 414 334 | 73 129 | 45 865 | 53 482 | 40 464 | 201 394 | 881 | 470 | |
| Andre kommuner <i>Other muni- cipalities</i> | 200 414 | 35 659 | 20 679 | 17 054 | 35 971 | 91 051 | 406 | 494 | |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 2 921 | 939 | 3 | 312 | - | 1 667 | 18 | 162 | |
| I alt <i>Total</i> | 4 057 600 | 717 461 | 513 257 | 556 577 | 555 885 | 1 714 420 | 8 490 | 478 | |
| Personkilometer pr. bil og uke <i>Passenger kilometres per vehicle and week</i> | 478 | 85 | 60 | 66 | 65 | 202 | 8 490 | 478 | |

1) Se note 1, tabell 8. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4. 4) Kjørte km · personbelegg (medregnet fører).

1) See note 1, table 8. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4. 4) Kms done · occupancy (incl. driver).

Tabell 11. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i forskjellige kommunetyper.¹⁾ 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey within type of municipality.*¹⁾ 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent

| Kommunetype <i>Type of municipality</i> | I alt <i>Total</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> |
|---|-----------------------|---|---|--|---|------|---|
| | | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of em- ployment</i> | Helge- kjøring ²⁾ <i>Week-end²⁾ motoring</i> | Ferie- kjøring ³⁾ <i>Holiday³⁾ motoring</i> | | |
| Prosent <i>Per cent</i> | | | | | | | |
| Landbrukskommuner <i>Agricultural municipalities</i> | 100,0 | 21,9 | 10,6 | 10,9 | 11,6 | 45,0 | |
| Mindre sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner <i>Less central, mixed agricultural and manufacturing municipalities</i> | 100,0 | 21,2 | 13,0 | 11,0 | 8,5 | 46,3 | |
| Sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner <i>Central, mixed agricultural and manufacturing municipalities</i> | 100,0 | 22,7 | 9,5 | 9,0 | 2,9 | 55,9 | |
| Fiskerikommuner <i>Fishing municipalities</i> | 100,0 | 24,2 | 14,9 | 15,9 | 4,2 | 40,8 | |
| Mindre sentrale industrikommuner <i>Less central manufacturing municipalities</i> | 100,0 | 13,3 | 9,5 | 13,2 | 16,6 | 47,4 | |
| Store bykommuner <i>Large urban municipalities</i> | 100,0 | 15,9 | 17,6 | 17,7 | 17,5 | 31,3 | |
| Mellomstore bykommuner <i>Medium sized urban municipalities</i> | 100,0 | 13,3 | 13,1 | 13,6 | 15,0 | 45,0 | |
| Mindre by- og industrikommuner <i>Small urban and manufacturing municipalities</i> | 100,0 | 18,3 | 11,1 | 14,2 | 11,6 | 44,8 | |
| Forstadskommuner til store bykommuner <i>Suburban municipalities of large urban municipalities</i> | 100,0 | 20,7 | 9,9 | 14,6 | 17,7 | 37,1 | |
| Forstadskommuner til mellomstore bykommuner <i>Suburban municipalities of medium sized urban municipalities</i> | 100,0 | 17,6 | 11,1 | 12,9 | 9,8 | 48,6 | |
| Andre kommuner <i>Other municipalities</i> | 100,0 | 17,8 | 10,3 | 8,5 | 18,0 | 45,4 | |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 32,1 | 0,1 | 10,7 | - | 57,1 | |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 17,7 | 12,6 | 13,7 | 13,7 | 42,3 | |

1) Se note 1, tabell 8. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 8. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 12. Personbiler. Personbelegg etter reisemål og kommunetype.¹⁾ 15. mai 1973 - 13. mai 1974
 Private cars. Occupancy rate by purpose of journey and type of municipality.¹⁾ 15 May 1973 - 13 May 1974

| Kommunetype Type of municipality | I alt Total | Reisemål Purpose of journey | | | | |
|--|----------------|--|--|---|--|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end ²⁾ motoring | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday motoring ³⁾ | Annen privat kjøring Other private motoring |
| | | Personer | Number of persons | | | |
| Landbrukskommuner Agricultural municipalities | 2,3 | 1,9 | 1,7 | 2,7 | 3,4 | 2,6 |
| Mindre sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner Less central, mixed agricultural and manufacturing municipalities | 2,2 | 1,7 | 1,4 | 3,1 | 3,4 | 2,7 |
| Sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner Central, mixed agricultural and manufacturing municipalities | 2,2 | 1,6 | 1,4 | 2,5 | 3,0 | 2,6 |
| Fiskerikommuner Fishing municipalities | 2,4 | 2,0 | 1,6 | 3,8 | 3,7 | 2,6 |
| Mindre sentrale industrikommuner Less central manufacturing municipalities | 2,4 | 1,5 | 1,6 | 2,7 | 3,9 | 2,7 |
| Store bykommuner Large urban municipalities | 2,1 | 1,5 | 1,5 | 2,7 | 3,0 | 2,5 |
| Mellomstore bykommuner Medium sized urban municipalities | 2,3 | 1,6 | 1,5 | 3,1 | 2,9 | 2,6 |
| Mindre by- og industrikommuner Small urban and manufacturing municipalities | 2,2 | 1,7 | 1,4 | 2,8 | 2,9 | 2,5 |
| Forstadskommuner til store bykommuner Suburban municipalities of large urban municipalities | 2,2 | 1,5 | 1,3 | 3,1 | 3,3 | 2,5 |
| Forstadskommuner til mellomstore bykommuner Suburban municipalities of medium sized urban municipalities .. | 2,3 | 1,6 | 1,5 | 3,0 | 3,3 | 2,6 |
| Andre kommuner Other municipalities | 2,4 | 1,7 | 1,5 | 2,5 | 4,0 | 2,7 |
| Uspesifisert Not specified | 1,7 | 1,1 | 1,0 | 3,0 | - | 2,4 |
| I alt Total | 2,2 | 1,6 | 1,5 | 2,9 | 3,2 | 2,6 |

1) Se note 1, tabell 8. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 1, table 8. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 13. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og måned¹⁾. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974 *Private cars. Kilometres done by purpose of journey and month¹⁾. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974*

| Måned Month | I alt Total | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil og uke Kilometres per formed per car and week |
|--|----------------|--|--|---|--|---|---|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helgekjøring ²⁾ <i>Week-end motoring²⁾</i> | Feriekjøring ³⁾ <i>Holiday motoring³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | |
| | | Km | | Kms | | | Km | Kms |
| 1973 | | | | | | | | |
| Mai <i>May</i> | 102 106 | 24 848 | 23 207 | 10 207 | 4 261 | 39 583 | 415 | 246 |
| Juni <i>June</i> | 185 436 | 41 048 | 31 981 | 30 282 | 13 122 | 69 003 | 695 | 267 |
| Juli <i>July</i> | 203 572 | 28 874 | 19 843 | 16 446 | 74 263 | 64 146 | 689 | 295 |
| August <i>August</i> .. | 203 759 | 38 889 | 33 920 | 25 908 | 39 762 | 65 280 | 740 | 275 |
| September <i>September</i> | 178 459 | 44 980 | 35 029 | 25 109 | 7 917 | 65 424 | 698 | 256 |
| Oktober <i>October</i> | 152 586 | 42 337 | 34 919 | 17 226 | 1 692 | 56 412 | 710 | 215 |
| November <i>November</i> | 144 714 | 45 560 | 35 021 | 13 428 | 782 | 40 923 | 811 | 178 |
| Desember <i>December</i> | 112 105 | 33 378 | 21 382 | 7 535 | 3 989 | 45 821 | 756 | 148 |
| 1974 | | | | | | | | |
| Januar <i>January</i> . | 123 098 | 44 659 | 28 849 | 6 343 | 620 | 42 627 | 747 | 165 |
| Februar <i>February</i> | 108 125 | 34 606 | 22 451 | 8 539 | 4 122 | 38 407 | 669 | 162 |
| Mars <i>March</i> | 132 592 | 31 939 | 28 869 | 14 228 | 3 503 | 54 053 | 705 | 188 |
| April <i>April</i> | 124 478 | 24 172 | 23 072 | 11 178 | 20 403 | 45 653 | 599 | 208 |
| Mai <i>May</i> | 55 025 | 11 198 | 13 324 | 5 658 | 902 | 23 943 | 257 | 214 |
| Juni <i>June</i> | 179 084 | 36 259 | 38 083 | 22 572 | 21 261 | 60 909 | 695 | 258 |
| Juli <i>July</i> | 232 222 | 28 880 | 32 150 | 17 714 | 92 057 | 61 421 | 758 | 306 |
| August <i>August</i> .. | 223 088 | 40 041 | 37 613 | 27 446 | 41 758 | 76 230 | 800 | 279 |
| I alt (16 mndr.) <i>Total (16 months)</i> | 2 460 449 | 551 668 | 459 713 | 259 819 | 330 414 | 858 835 | 10 744 | 229 ⁴⁾ |

1) Kjøreforbud to helger i desember 1973 og tre helger i januar 1974 fra lørdag kl 15.00 til mandag kl 02.00. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4. 4) Tellingsperioden omfatter månedene mai - august to ganger.

1) *Driving was not allowed two week-ends in December 1973 and three week-ends in January 1974 from Saturday 3.00 p.m. to Monday 2.00 a.m. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4. 4) The period of survey includes the months May - August twice.*

Tabell 14. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i de enkelte måneder¹⁾. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974. Prosent *Private cars. Kilometres done by purpose of journey within each month¹⁾. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974. Per cent*

| Måned Month | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | |
|---------------------------|----------------|---|---|---|--|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end motoring ²⁾ | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday motoring ³⁾ | Annen privat kjøring Other private motoring |
| Prosent Per cent | | | | | | |
| 1973 | | | | | | |
| Mai May | 100,0 | 24,3 | 22,7 | 10,0 | 4,2 | 38,8 |
| Juni June | 100,0 | 22,1 | 17,3 | 16,3 | 7,1 | 37,2 |
| Juli July | 100,0 | 14,2 | 9,7 | 8,1 | 36,5 | 31,5 |
| August August | 100,0 | 19,1 | 16,7 | 12,7 | 19,5 | 32,0 |
| September September | 100,0 | 25,2 | 19,6 | 14,1 | 4,4 | 36,7 |
| Oktober October | 100,0 | 27,7 | 22,9 | 11,3 | 1,1 | 37,0 |
| November November | 100,0 | 31,5 | 24,2 | 9,3 | 0,5 | 34,5 |
| Desember December | 100,0 | 29,8 | 19,1 | 6,7 | 3,5 | 40,9 |
| 1974 | | | | | | |
| Januar January | 100,0 | 36,3 | 23,4 | 5,2 | 0,5 | 34,6 |
| Februar February | 100,0 | 32,0 | 20,8 | 7,9 | 3,8 | 35,5 |
| Mars March | 100,0 | 24,1 | 21,8 | 10,7 | 2,6 | 40,8 |
| April April | 100,0 | 19,4 | 18,5 | 9,0 | 16,4 | 36,7 |
| Mai May | 100,0 | 20,4 | 24,2 | 10,3 | 1,6 | 43,5 |
| Juni June | 100,0 | 20,2 | 21,3 | 12,6 | 11,9 | 34,0 |
| Juli July | 100,0 | 12,4 | 13,9 | 7,6 | 39,6 | 26,5 |
| August August | 100,0 | 17,9 | 16,9 | 12,3 | 18,7 | 34,2 |

1) Se note 1, tabell 13. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 13. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 15. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og måned¹⁾. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974 *Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey and month¹⁾. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974*

| Måned Month | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Personkilometer pr. bil og uke Passenger kilometres per car and week |
|--|----------------|---|---|---|--|--|---|---|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end motoring ²⁾ | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday motoring ³⁾ | Annen privat kjøring Other private motoring | | |
| Personkm Passenger kms | | | | | | | | |
| 1973 | | | | | | | | |
| Mai May | 216 908 | 37 290 | 33 101 | 29 063 | 12 379 | 105 075 | 415 | 523 |
| Juni June | 430 861 | 61 965 | 46 862 | 96 349 | 38 380 | 187 305 | 695 | 620 |
| Juli July | 543 378 | 43 182 | 27 850 | 45 305 | 245 296 | 181 745 | 689 | 789 |
| August August | 468 994 | 55 958 | 44 018 | 76 233 | 128 913 | 163 872 | 740 | 634 |
| September September | 393 681 | 73 450 | 57 845 | 70 536 | 21 119 | 170 731 | 698 | 564 |
| Oktober October | 316 182 | 70 549 | 51 744 | 45 362 | 4 954 | 143 573 | 710 | 442 |
| November November | 282 267 | 72 990 | 48 137 | 37 549 | 1 203 | 122 388 | 811 | 348 |
| Desember December | 243 041 | 56 066 | 30 740 | 23 575 | 10 009 | 122 651 | 756 | 321 |
| 1974 | | | | | | | | |
| Januar January | 248 925 | 76 956 | 42 753 | 17 955 | 1 975 | 109 286 | 747 | 333 |
| Februar February | 221 924 | 57 290 | 33 719 | 24 019 | 16 178 | 90 718 | 669 | 332 |
| Mars March | 283 717 | 53 999 | 42 814 | 41 555 | 9 657 | 135 692 | 705 | 402 |
| April April | 287 316 | 41 025 | 33 168 | 33 087 | 64 647 | 115 389 | 599 | 480 |
| Mai May | 120 406 | 16 741 | 20 506 | 15 989 | 1 175 | 65 995 | 257 | 469 |
| Juni June | 394 492 | 53 967 | 55 561 | 63 996 | 65 800 | 155 168 | 695 | 568 |
| Juli July | 595 731 | 43 378 | 49 736 | 53 373 | 289 013 | 160 231 | 758 | 786 |
| August August | 516 273 | 61 652 | 50 634 | 77 810 | 119 550 | 206 627 | 800 | 645 |
| I alt (15 mndr.) Total (15 months) .. | 5 564 096 | 376 458 | 669 188 | 751 756 | 1 030 248 | 2 236 446 | 10 744 | 513 ⁴⁾ |

1) Se note 1, tabell 13. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4. 4) Se note 4, tabell 13.
1) See note 1, table 13. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4. 4) See note 4, table 13.

Tabell 16. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i de enkelte måneder¹⁾. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974. Prosent *Private cars. Passenger kilometres performed by purpose of journey within each month¹⁾. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974. Per cent*

| Måned Month | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- 2) kjøring Week-end ₂₎ motoring | Ferie- 3) kjøring Holiday ₃₎ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring |
| Prosent Per cent | | | | | | |
| 1973 | | | | | | |
| Mai May | 100,0 | 17,2 | 15,3 | 13,4 | 5,7 | 48,4 |
| Juni June | 100,0 | 14,4 | 10,9 | 22,3 | 8,9 | 43,5 |
| Juli July | 100,0 | 8,0 | 5,1 | 8,3 | 45,1 | 33,5 |
| August August | 100,0 | 11,9 | 9,4 | 16,3 | 27,5 | 34,9 |
| September September | 100,0 | 18,6 | 14,7 | 17,9 | 5,4 | 43,4 |
| Oktober October | 100,0 | 22,3 | 16,4 | 14,3 | 1,6 | 45,4 |
| November November | 100,0 | 25,9 | 17,0 | 13,3 | 0,4 | 43,4 |
| Desember December | 100,0 | 23,1 | 12,6 | 9,7 | 4,1 | 50,5 |
| 1974 | | | | | | |
| Januar January | 100,0 | 30,9 | 17,2 | 7,2 | 0,8 | 43,9 |
| Februar February | 100,0 | 25,8 | 15,2 | 10,8 | 7,3 | 40,9 |
| Mars March | 100,0 | 19,0 | 15,1 | 14,7 | 3,4 | 47,8 |
| April April | 100,0 | 14,3 | 11,5 | 11,5 | 22,5 | 40,2 |
| Mai May | 100,0 | 13,9 | 17,0 | 13,3 | 1,0 | 54,8 |
| Juni June | 100,0 | 13,7 | 14,1 | 16,2 | 16,7 | 39,3 |
| Juli July | 100,0 | 7,3 | 8,3 | 9,0 | 48,5 | 26,9 |
| August August | 100,0 | 11,9 | 9,8 | 15,1 | 23,2 | 40,0 |

1) Se note 1, tabell 13. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 13. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 17. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og måned¹⁾. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 31. august 1974. *Private cars. Occupancy rate by purpose of journey and month¹⁾. 15 May 1973 - 13 May 1974 and 4 June 1974 - 31 August 1974*

| Måned Month | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | |
|----------------------------|----------------|---|---|--|---|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- 2) kjøring Week-end ₂₎ motoring | Ferie- 3) kjøring Holiday ₃₎ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring |
| Personer Number of persons | | | | | | |
| 1973 | | | | | | |
| Mai May | 2,1 | 1,5 | 1,4 | 2,8 | 2,9 | 2,7 |
| Juni June | 2,3 | 1,5 | 1,5 | 3,2 | 2,9 | 2,7 |
| Juli July | 2,7 | 1,5 | 1,4 | 2,8 | 3,3 | 2,8 |
| August August | 2,3 | 1,4 | 1,3 | 2,9 | 3,2 | 2,5 |
| September September | 2,2 | 1,6 | 1,7 | 2,8 | 2,7 | 2,6 |
| Oktober October | 2,0 | 1,7 | 1,5 | 2,6 | 2,9 | 2,5 |
| November November | 2,0 | 1,6 | 1,4 | 2,8 | 1,5 | 2,5 |
| Desember December | 2,2 | 1,7 | 1,4 | 3,1 | 2,5 | 2,7 |
| 1974 | | | | | | |
| Januar January | 2,0 | 1,7 | 1,5 | 2,8 | 3,2 | 2,6 |
| Februar February | 2,1 | 1,7 | 1,5 | 2,8 | 3,9 | 2,4 |
| Mars March | 2,1 | 1,7 | 1,5 | 2,9 | 2,8 | 2,5 |
| April April | 2,3 | 1,7 | 1,4 | 3,0 | 3,2 | 2,5 |
| Mai May | 2,2 | 1,5 | 1,5 | 2,8 | 1,3 | 2,8 |
| Juni June | 2,2 | 1,5 | 1,5 | 2,8 | 3,0 | 2,5 |
| Juli July | 2,6 | 1,5 | 1,5 | 3,0 | 3,1 | 2,6 |
| August August | 2,3 | 1,5 | 1,3 | 2,8 | 2,9 | 2,7 |

1) Se note 1, tabell 13. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 13. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 18. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 15. mai - 30. juni 1973
 Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 15 May - 30 June 1973

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil, dag og uke Kilometres done per car, day and week |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|--|---|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helgekjøring Week-end ¹⁾ motoring | Feriekjøring Holiday ²⁾ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring | | |
| | | Km Kms | | | | | | Km Kms |
| Tirsdag Tuesday .. | 38 631 | 13 923 | 10 240 | 960 | 2 472 | 11 036 | 1 153 | 34 |
| Onsdag Wednesday . | 37 407 | 12 526 | 11 506 | 483 | 1 758 | 11 134 | 1 153 | 32 |
| Torsdag Thursday . | 37 758 | 9 726 | 8 604 | 1 938 | 1 747 | 15 743 | 1 153 | 33 |
| Fredag Friday | 45 423 | 14 850 | 10 463 | 6 444 | 2 241 | 11 425 | 1 153 | 39 |
| Lørdag Saturday .. | 44 303 | 3 779 | 3 965 | 10 744 | 3 107 | 22 708 | 1 153 | 38 |
| Søndag Sunday | 54 497 | 1 906 | 1 263 | 16 840 | 5 009 | 29 479 | 1 153 | 47 |
| Mandag Monday | 42 300 | 10 873 | 10 730 | 6 109 | 1 970 | 12 618 | 1 153 | 37 |
| I alt Total | 300 319 | 67 583 | 56 771 | 43 518 | 18 304 | 114 143 | 1 153 | 260 |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 19. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 15. mai - 30. juni 1973. Prosent Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 15 May - 30 June 1973. Per cent

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Annen privat kjøring Other private motoring |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|------|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helgekjøring Week-end ¹⁾ motoring | Feriekjøring Holiday ²⁾ motoring | | |
| | | Prosent Per cent | | | | | |
| Tirsdag Tuesday | 100,0 | 36,0 | 26,5 | 2,5 | 6,4 | 28,6 | |
| Onsdag Wednesday | 100,0 | 33,5 | 30,7 | 1,3 | 4,7 | 29,8 | |
| Torsdag Thursday | 100,0 | 25,8 | 22,8 | 5,1 | 4,6 | 41,7 | |
| Fredag Friday | 100,0 | 37,2 | 23,0 | 14,2 | 4,9 | 25,2 | |
| Lørdag Saturday | 100,0 | 8,5 | 8,9 | 24,3 | 7,0 | 51,3 | |
| Søndag Sunday | 100,0 | 3,5 | 2,3 | 30,9 | 9,2 | 54,1 | |
| Mandag Monday | 100,0 | 25,7 | 25,4 | 14,4 | 4,7 | 29,8 | |
| I alt Total | 100,0 | 22,9 | 19,2 | 14,1 | 6,0 | 37,8 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 20. Personbiler. Kjørte kilometer etter reisemål og ukedag. 1. juli - 30. september 1973
 Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 July - 30 September 1973

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reisemål Purpose of journey | | | | | Tallet på observa- sjoner Number of observa- tions | Kjørelengde pr. bil, dag og uke Kilo- metres done per car, day and week | |
|---------------------------|----------------|--|--|--|---|--|---|---|-----|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring 1) Week-end 1) motoring 1) | Ferie- kjøring 2) Holiday 2) motoring 2) | Annen privat kjøring Other private motoring | | Km | Kms |
| Tirsdag Tuesday .. | 72 938 | 20 275 | 15 540 | 278 | 16 585 | 20 260 | 2 106 | 34 | |
| Onsdag Wednesday . | 73 340 | 20 589 | 13 474 | 76 | 16 335 | 22 866 | 2 106 | 35 | |
| Torsdag Thursday . | 73 649 | 20 101 | 15 487 | 716 | 16 060 | 21 285 | 2 106 | 35 | |
| Fredag Friday | 87 000 | 21 137 | 17 452 | 11 010 | 16 783 | 20 618 | 2 106 | 41 | |
| Lørdag Saturday .. | 93 876 | 6 846 | 7 434 | 18 758 | 23 216 | 37 622 | 2 106 | 45 | |
| Søndag Sunday | 106 567 | 2 560 | 3 628 | 32 000 | 17 341 | 51 038 | 2 106 | 51 | |
| Mandag Monday | 70 747 | 21 050 | 15 516 | 2 322 | 14 373 | 17 486 | 2 106 | 34 | |
| I alt Total | 578 117 | 112 558 | 88 531 | 65 160 | 120 693 | 191 175 | 2 106 | 275 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 21. Personbiler. Kjørte kilometer etter reisemål de enkelte ukedager. 1. juli - 30. september 1973. Prosent Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 July - 30 September 1973. Per cent

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reisemål Purpose of journey | | | | | Annen privat kjøring Other private motoring |
|---------------------------|----------------|--|--|--|---|---------------------|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring 1) Week-end 1) motoring 1) | Ferie- kjøring 2) Holiday 2) motoring 2) | Prosent Per cent | |
| Tirsdag Tuesday | 100,0 | 27,8 | 21,3 | 0,4 | 22,7 | 27,8 | |
| Onsdag Wednesday | 100,0 | 28,1 | 18,3 | 0,1 | 22,3 | 31,2 | |
| Torsdag Thursday | 100,0 | 27,3 | 21,0 | 1,0 | 21,8 | 28,9 | |
| Fredag Friday | 100,0 | 24,3 | 20,1 | 12,6 | 19,3 | 23,7 | |
| Lørdag Saturday | 100,0 | 7,3 | 7,9 | 20,0 | 24,7 | 40,1 | |
| Søndag Sunday | 100,0 | 2,4 | 3,4 | 30,0 | 16,3 | 47,9 | |
| Mandag Monday | 100,0 | 29,8 | 21,9 | 3,3 | 20,3 | 24,7 | |
| I alt Total | 100,0 | 19,2 | 15,2 | 11,5 | 20,8 | 33,3 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 22. Personbiler. Kjørte kilometer¹⁾ etter reiseformål og ukedag. 1. oktober - 31. desember 1973 *Private cars. Kilometres¹⁾ done by purpose of journey and day of the week. 1 October - 31 December 1973*

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil, dag og uke Kilometres done per car, day and week |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|--|---|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- kjøring Week-end motoring ²⁾ | Ferie- kjøring Holiday ³⁾ motoring ³⁾ | Annen privat kjøring Other private motoring | | |
| | | | | Km | Kms | | Km | Kms |
| Tirsdag Tuesday | 56 437 | 20 888 | 16 975 | 1 028 | 844 | 16 702 | 2 255 | 25 |
| Onsdag Wednesday | 55 959 | 20 659 | 17 225 | 335 | 331 | 17 409 | 2 255 | 25 |
| Torsdag Thursday | 57 527 | 21 787 | 16 118 | 270 | 1 761 | 17 591 | 2 255 | 25 |
| Fredag Friday | 71 346 | 24 730 | 16 501 | 7 662 | 1 103 | 21 350 | 2 255 | 32 |
| Lørdag Saturday | 54 499 | 6 749 | 5 824 | 9 836 | 1 415 | 30 675 | 2 255 | 24 |
| Søndag Sunday | 55 852 | 3 631 | 3 144 | 16 431 | 529 | 32 117 | 2 255 | 25 |
| Mandag Monday | 54 005 | 21 337 | 14 519 | 2 455 | 449 | 15 245 | 2 255 | 24 |
| I alt Total | 405 625 | 119 781 | 90 306 | 38 017 | 6 432 | 151 089 | 2 255 | 180 |

1) Kjøreforbud to helger i desember, fra lørdag kl 15.00 til mandag kl 02.00. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) Driving was not allowed two week-ends in December, from Saturday 3.00 p.m. to Monday 2.00 a.m.

2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 23. Personbiler. Kjørte kilometer¹⁾ etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. oktober - 31. desember 1973. Prosent *Private cars. Kilometres¹⁾ done by purpose of journey each day of the week. 1 October - 31 December 1973. Per cent*

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Annen privat kjøring Other private motoring |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|------|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- kjøring Week-end ²⁾ motoring ²⁾ | Ferie- kjøring Holiday ³⁾ motoring ³⁾ | | |
| | | | | Prosent | Per cent | | |
| Tirsdag Tuesday | 100,0 | 37,0 | 30,1 | 1,8 | 1,5 | 29,6 | |
| Onsdag Wednesday | 100,0 | 36,9 | 30,8 | 0,6 | 0,6 | 31,1 | |
| Torsdag Thursday | 100,0 | 37,9 | 28,0 | 0,5 | 3,0 | 30,6 | |
| Fredag Friday | 100,0 | 34,7 | 23,1 | 10,7 | 1,6 | 29,9 | |
| Lørdag Saturday | 100,0 | 12,4 | 10,7 | 18,0 | 2,6 | 56,3 | |
| Søndag Sunday | 100,0 | 6,5 | 5,6 | 29,4 | 1,0 | 57,5 | |
| Mandag Monday | 100,0 | 39,5 | 26,9 | 4,6 | 0,8 | 28,2 | |
| I alt Total | 100,0 | 29,6 | 22,3 | 9,3 | 1,6 | 37,2 | |

1) Se note 1, tabell 22. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 22. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 24. Personbiler. Kjørte kilometer¹⁾ etter reiseformål og ukedag. 1. januar - 31. mars 1974
Private cars. Kilometres¹⁾ done by purpose of journey and day of the week. 1 January - 31 March 1974

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil, dag og uke Kilometres done per car, day and week | |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|--|---|--|-----|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- 2) kjøring Week-end ₂₎ motoring | Ferie- 3) kjøring Holiday ₃₎ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring | | | |
| | | | | Km | Kms | | | Km | Kms |
| Tirsdag Tuesday .. | 50 977 | 19 353 | 14 703 | 1 265 | 817 | 14 839 | 2 141 | 24 | |
| Onsdag Wednesday . | 50 915 | 20 552 | 14 098 | 31 | 313 | 15 921 | 2 141 | 24 | |
| Torsdag Thursday . | 52 286 | 20 287 | 15 235 | - | 915 | 15 849 | 2 141 | 24 | |
| Fredag Friday | 59 983 | 22 117 | 13 770 | 3 956 | 1 554 | 18 586 | 2 141 | 28 | |
| Lørdag Saturday .. | 49 434 | 6 208 | 5 576 | 7 849 | 2 094 | 27 707 | 2 141 | 23 | |
| Søndag Sunday | 50 743 | 2 802 | 1 742 | 15 246 | 1 547 | 29 406 | 2 141 | 24 | |
| Mandag Monday | 53 144 | 21 359 | 16 160 | 820 | 1 079 | 13 726 | 2 141 | 25 | |
| I alt Total | 367 482 | 112 678 | 81 284 | 29 167 | 8 319 | 136 034 | 2 141 | 172 | |

1) Kjøreforbud tre helger i januar fra lørdag kl 15.00 til mandag kl 02.00. 2) Se note 2, tabell 4.
 3) Se note 3, tabell 4.
 1) Driving was not allowed three week-ends in January, from Saturday 3.00 p.m. to Monday 2.00 a.m.
 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 25. Personbiler. Kjørte kilometer¹⁾ etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. januar - 31. mars 1974. Prosent
Private cars. Kilometres¹⁾ done by purpose of journey each day of the week. 1 January - 31 March 1974. Per cent

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Annen privat kjøring Other private motoring |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|------|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- 2) kjøring Week-end ₂₎ motoring | Ferie- 3) kjøring Holiday ₃₎ motoring | | |
| | | Prosent Per cent | | | | | |
| Tirsdag Tuesday | 100,0 | 38,0 | 28,8 | 2,5 | 1,6 | 29,1 | |
| Onsdag Wednesday | 100,0 | 40,3 | 27,7 | 0,1 | 0,6 | 31,3 | |
| Torsdag Thursday | 100,0 | 38,8 | 29,1 | - | 1,8 | 30,3 | |
| Fredag Friday | 100,0 | 36,9 | 22,9 | 6,6 | 2,6 | 31,0 | |
| Lørdag Saturday | 100,0 | 12,6 | 11,3 | 15,9 | 4,2 | 56,0 | |
| Søndag Sunday | 100,0 | 5,5 | 3,4 | 30,0 | 3,1 | 58,0 | |
| Mandag Monday | 100,0 | 40,2 | 30,4 | 1,6 | 2,0 | 25,8 | |
| I alt Total | 100,0 | 30,6 | 22,0 | 8,0 | 2,3 | 37,1 | |

1) Se note 1, tabell 24. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 1, table 24. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 26. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 1. april - 13. mai og 4. juni - 30. juni 1974 *Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 April - 13 May and 4 June - 30 June 1974*

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil, dag og uke Kilometres done per car, day and week | |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|--|---|--|-----|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- kjøring 1) Week-end 1) motoring 1) | Ferie- kjøring 2) Holiday 2) motoring 2) | Annen privat kjøring Other private motoring | | | |
| | | Km | Kms | | | | | Km | Kms |
| Tirsdag Tuesday .. | 48 346 | 13 699 | 12 763 | 1 443 | 6 281 | 14 160 | 1 556 | 31 | |
| Onsdag Wednesday . | 44 282 | 11 962 | 12 329 | 538 | 4 026 | 15 427 | 1 556 | 29 | |
| Torsdag Thursday . | 45 521 | 12 539 | 11 759 | 693 | 5 780 | 14 750 | 1 556 | 29 | |
| Fredag Friday | 59 469 | 13 870 | 16 014 | 5 639 | 7 058 | 16 888 | 1 556 | 38 | |
| Lørdag Saturday .. | 53 831 | 3 788 | 4 839 | 11 031 | 8 959 | 25 214 | 1 556 | 35 | |
| Søndag Sunday | 61 391 | 1 891 | 3 171 | 18 769 | 5 648 | 31 912 | 1 556 | 39 | |
| Mandag Monday | 46 729 | 14 178 | 13 896 | 1 323 | 4 917 | 12 415 | 1 556 | 30 | |
| I alt Total | 359 569 | 71 927 | 74 171 | 39 436 | 42 669 | 130 766 | 1 556 | 231 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.

1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 27. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. april - 13. mai og 4. juni - 30. juni 1974. Prosent *Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 April - 13 May and 4 June - 30 June 1974. Per cent*

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Annen privat kjøring Other private motoring |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|------|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- kjøring 1) Week-end 1) motoring 1) | Ferie- kjøring 2) Holiday 2) motoring 2) | | |
| | | Prosent | Per cent | | | | |
| Tirsdag Tuesday | 100,0 | 28,3 | 26,4 | 3,0 | 13,0 | 29,3 | |
| Onsdag Wednesday | 100,0 | 27,0 | 27,9 | 1,2 | 9,1 | 34,8 | |
| Torsdag Thursday | 100,0 | 27,6 | 25,8 | 1,5 | 12,7 | 32,4 | |
| Fredag Friday | 100,0 | 23,3 | 26,9 | 9,5 | 11,9 | 28,4 | |
| Lørdag Saturday | 100,0 | 7,0 | 9,0 | 20,5 | 16,7 | 46,8 | |
| Søndag Sunday | 100,0 | 3,1 | 5,1 | 30,6 | 9,2 | 52,0 | |
| Mandag Monday | 100,0 | 30,4 | 29,7 | 2,8 | 10,5 | 26,6 | |
| I alt Total | 100,0 | 20,0 | 20,8 | 11,0 | 11,8 | 36,4 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.

1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 28. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og ukedag. 1. juli - 2. september 1974
 Private cars. Kilometres done by purpose of journey and day of the week. 1 July - 2 September 1974

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil, dag og uke Kilometres done per car, day and week | |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|--|---|--|-----|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- 1) kjøring Week-end ¹⁾ motoring | Ferie- 2) kjøring Holiday ²⁾ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring | | Km | Kms |
| Tirsdag Tuesday .. | 62 561 | 12 170 | 12 969 | 795 | 20 809 | 15 818 | 1 583 | 40 | |
| Onsdag Wednesday . | 59 271 | 11 987 | 12 714 | 150 | 18 611 | 15 809 | 1 583 | 37 | |
| Torsdag Thursday . | 62 000 | 12 931 | 11 876 | 746 | 18 156 | 18 291 | 1 583 | 39 | |
| Fredag Friday | 73 872 | 13 994 | 12 618 | 9 713 | 19 705 | 17 842 | 1 583 | 47 | |
| Lørdag Saturday .. | 68 259 | 3 989 | 3 835 | 12 392 | 20 220 | 27 823 | 1 583 | 43 | |
| Søndag Sunday | 80 878 | 1 887 | 2 292 | 23 503 | 18 811 | 34 385 | 1 583 | 51 | |
| Mandag Monday | 55 537 | 12 816 | 13 221 | 485 | 16 059 | 12 956 | 1 583 | 35 | |
| I alt Total | 462 378 | 69 774 | 69 525 | 47 784 | 132 371 | 142 924 | 1 583 | 292 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 29. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål de enkelte ukedager. 1. juli - 2. september 1974. Prosent Private cars. Kilometres done by purpose of journey each day of the week. 1 July - 2 September 1974. Per cent

| Ukedag Day of the week | I alt Total | Reiseformål Purpose of journey | | | | | Annen privat kjøring Other private motoring |
|---------------------------|----------------|---|---|--|---|------------------|--|
| | | Kjøring til og fra arbeid To and from work | Kjøring i arbeid In course of employment | Helge- 1) kjøring Week-end ¹⁾ motoring | Ferie- 2) kjøring Holiday ²⁾ motoring | Prosent Per cent | |
| Tirsdag Tuesday | 100,0 | 19,4 | 20,7 | 1,3 | 33,3 | 25,3 | |
| Onsdag Wednesday | 100,0 | 20,2 | 21,4 | 0,3 | 31,4 | 26,7 | |
| Torsdag Thursday | 100,0 | 20,9 | 19,1 | 1,2 | 29,3 | 29,5 | |
| Fredag Friday | 100,0 | 18,9 | 17,1 | 13,1 | 26,7 | 24,2 | |
| Lørdag Saturday | 100,0 | 5,8 | 5,6 | 18,2 | 29,6 | 40,8 | |
| Søndag Sunday | 100,0 | 2,3 | 2,8 | 29,1 | 23,3 | 42,5 | |
| Mandag Monday | 100,0 | 23,1 | 23,8 | 0,9 | 28,9 | 23,3 | |
| I alt Total | 100,0 | 15,2 | 15,2 | 10,2 | 28,6 | 30,8 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
 1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 30. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 og etter bilens alder *Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 and by age of the car*

| Bilens alder ¹⁾ Age of the car ¹⁾ | Årlig kjørelengde Annual average of kilometres done | | | | | | |
|--|--|---|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| | I alt Total | Under 5 000 km Less than 5 000 kms | 5 000- 9 999 km kms | 10 000- 14 999 km kms | 15 000- 19 999 km kms | 20 000- 24 999 km kms | 25 000 km og over 25 000 kms and over |
| Absolutte tall <i>Absolute figures</i> | | | | | | | |
| 0 år <i>year</i> | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| 1 " " | 831 | 32 | 109 | 264 | 187 | 131 | 108 |
| 2 " <i>years</i> | 779 | 40 | 141 | 267 | 181 | 88 | 62 |
| 3 " " | 820 | 45 | 170 | 287 | 199 | 78 | 41 |
| 4 " " | 775 | 44 | 182 | 296 | 151 | 67 | 35 |
| 5 " " | 574 | 37 | 151 | 210 | 104 | 42 | 30 |
| 6 " " | 559 | 39 | 146 | 222 | 96 | 35 | 21 |
| 7 " " | 454 | 44 | 138 | 164 | 62 | 29 | 17 |
| 8 " " | 417 | 64 | 117 | 138 | 53 | 26 | 19 |
| 9 " " | 356 | 50 | 109 | 120 | 48 | 13 | 16 |
| 10 " " | 252 | 38 | 90 | 81 | 19 | 16 | 8 |
| 11 " " | 207 | 38 | 74 | 58 | 24 | 5 | 8 |
| 12 " " | 167 | 35 | 62 | 47 | 15 | 4 | 4 |
| 13-14 " " | 155 | 38 | 55 | 40 | 18 | 2 | 2 |
| 15 år og over <i>15 years and over</i> | 133 | 57 | 50 | 15 | 7 | 3 | 1 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> .. | 286 | 18 | 52 | 92 | 58 | 39 | 27 |
| I alt <i>Total</i> | 6 765 | 619 | 1 446 | 2 301 | 1 222 | 578 | 399 |

1) Bilens alder er her differansen mellom året det er gitt kjørelengde for og bilens første registreringsår.

1) *The age of the car is here the difference between the year for which the annual mileage is reported and the year of first registration of the car.*

Tabell 31. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for bilens alder. Prosent *Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 within age groups of the cars. Per cent*

| Bilens alder ¹⁾ Age of the car ¹⁾ | Prosent <i>Per cent</i> | | | | | | |
|--|-------------------------|---|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| | I alt Total | Under 5 000 km Less than 5 000 kms | 5 000- 9 999 km kms | 10 000- 14 999 km kms | 15 000- 19 999 km kms | 20 000- 24 999 km kms | 25 000 km og over 25 000 kms and over |
| 0 år <i>year</i> | .. | .. | .. | .. | .. | .. | .. |
| 1 " " | 100,0 | 3,8 | 13,1 | 31,8 | 22,5 | 15,8 | 13,0 |
| 2 " <i>years</i> | 100,0 | 5,1 | 18,1 | 34,3 | 23,2 | 11,3 | 8,0 |
| 3 " " | 100,0 | 5,5 | 20,7 | 35,0 | 24,3 | 9,5 | 5,0 |
| 4 " " | 100,0 | 5,7 | 23,5 | 38,2 | 19,5 | 8,6 | 4,5 |
| 5 " " | 100,0 | 6,5 | 26,3 | 36,6 | 18,1 | 7,3 | 5,2 |
| 6 " " | 100,0 | 7,0 | 26,1 | 39,7 | 17,2 | 6,2 | 3,8 |
| 7 " " | 100,0 | 9,7 | 30,4 | 36,1 | 13,7 | 6,4 | 3,7 |
| 8 " " | 100,0 | 15,3 | 28,1 | 33,1 | 12,7 | 6,2 | 4,6 |
| 9 " " | 100,0 | 14,0 | 30,6 | 33,7 | 13,5 | 3,7 | 4,5 |
| 10 " " | 100,0 | 15,1 | 35,7 | 32,2 | 7,5 | 6,3 | 3,2 |
| 11 " " | 100,0 | 18,4 | 35,7 | 28,0 | 11,6 | 2,4 | 3,9 |
| 12 " " | 100,0 | 21,0 | 37,1 | 28,1 | 9,0 | 2,4 | 2,4 |
| 13-14 " " | 100,0 | 24,5 | 35,5 | 25,8 | 11,6 | 1,3 | 1,3 |
| 15 år og over <i>15 years and over</i> | 100,0 | 42,9 | 37,6 | 11,3 | 5,3 | 2,2 | 0,7 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> .. | 100,0 | 6,3 | 18,2 | 32,2 | 20,3 | 13,6 | 9,4 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 9,2 | 24,3 | 34,0 | 18,1 | 8,5 | 5,9 |

1) Se note 1, tabell 30.

1) *See note 1, table 30.*

Tabell 32. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars. Kilometres done by purpose of journey and age of the car. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Bilens alder ¹⁾ Age of the car ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil og uke Kilometres done per car and week | |
|--|---------------------------------------|--|--|---|--|---|---|--|-----|
| | I alt Total | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helge- 2) kjøring <i>Week-end²⁾ motoring</i> | Ferie- 3) kjøring <i>Holiday³⁾ motoring</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | Km | Kms |
| 1 år og under <i>1 year and less</i> | 190 581 | 38 734 | 57 979 | 18 314 | 20 987 | 54 567 | 593 | 321 | |
| 2 år <i>years</i> | 261 788 | 62 163 | 73 788 | 24 242 | 18 780 | 82 815 | 953 | 275 | |
| 3 " " | 201 258 | 46 497 | 53 001 | 19 729 | 19 710 | 62 321 | 828 | 243 | |
| 4 " " | 223 330 | 50 691 | 41 856 | 25 783 | 27 763 | 77 237 | 988 | 226 | |
| 5 " " | 178 538 | 45 085 | 33 229 | 13 153 | 21 015 | 66 056 | 871 | 205 | |
| 6 " " | 145 887 | 38 696 | 19 172 | 14 662 | 14 599 | 58 758 | 702 | 208 | |
| 7 " " | 129 501 | 32 699 | 15 930 | 13 137 | 13 609 | 54 126 | 620 | 209 | |
| 8 " " | 96 059 | 25 274 | 10 067 | 13 025 | 8 216 | 39 477 | 542 | 177 | |
| 9 " " | 84 459 | 22 138 | 9 824 | 10 016 | 5 642 | 36 839 | 500 | 169 | |
| 10 " " | 74 343 | 20 785 | 6 962 | 11 523 | 8 285 | 26 788 | 426 | 175 | |
| 11 " " | 49 150 | 14 058 | 5 777 | 4 642 | 3 848 | 20 825 | 309 | 159 | |
| 12 " " | 37 327 | 10 234 | 1 352 | 6 901 | 945 | 17 895 | 241 | 155 | |
| 13-14 " " | 42 929 | 9 549 | 2 749 | 4 784 | 4 089 | 21 758 | 296 | 145 | |
| 15 år og over <i>15 years and over</i> | 30 169 | 8 929 | 1 827 | 4 167 | 1 611 | 13 635 | 267 | 113 | |
| Uoppgitt <i>Not specified</i> | 80 736 | 20 956 | 18 354 | 8 009 | 6 239 | 27 178 | 354 | 228 | |
| I alt <i>Total</i> ... | 1 826 055 | 446 488 | 351 867 | 192 087 | 175 338 | 660 275 | 8 490 | 215 | |
| Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres performed per vehicle and week</i> | 215 | 52 | 41 | 23 | 21 | 78 | 8 490 | 215 | |

1) Bilens alder er her differansen mellom det år ukerapporten er ført for og bilens første registreringsår. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) *The age of the car is here the difference between the year in which the report on the purpose of journeys is given and the year of the first registration of the car. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.*

Tabell 33. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Private cars. Kilometres done by purpose of journey within age groups of the cars. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent*

| Bilens alder ¹⁾ Age of the car ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|---|--|--|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end ²⁾ motoring | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday ³⁾ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring |
| | | | | | | Km Kms |
| 1 år og under <i>1 year and less</i> | 100,0 | 20,3 | 30,4 | 9,6 | 11,0 | 28,7 |
| 2 " <i>years</i> | 100,0 | 23,7 | 28,2 | 9,3 | 7,2 | 31,6 |
| 3 " " | 100,0 | 23,1 | 26,3 | 9,8 | 9,8 | 31,0 |
| 4 " " | 100,0 | 22,7 | 18,7 | 11,6 | 12,4 | 34,6 |
| 5 " " | 100,0 | 25,2 | 18,6 | 7,4 | 11,8 | 37,0 |
| 6 " " | 100,0 | 26,5 | 13,1 | 10,1 | 10,0 | 40,3 |
| 7 " " | 100,0 | 25,3 | 12,3 | 10,1 | 10,5 | 41,8 |
| 8 " " | 100,0 | 26,3 | 10,5 | 13,6 | 8,5 | 41,1 |
| 9 " " | 100,0 | 26,2 | 11,6 | 11,9 | 6,7 | 43,6 |
| 10 " " | 100,0 | 28,0 | 9,4 | 15,5 | 11,1 | 36,0 |
| 11 " " | 100,0 | 28,6 | 11,8 | 9,4 | 7,8 | 42,4 |
| 12 " " | 100,0 | 27,4 | 3,6 | 18,5 | 2,5 | 48,0 |
| 13-14 " " | 100,0 | 22,2 | 6,4 | 11,2 | 9,5 | 50,7 |
| 15 år og over <i>15 years and over</i> | 100,0 | 29,6 | 6,1 | 13,8 | 5,3 | 45,2 |
| Uoppgitt <i>Not specified</i> | 100,0 | 26,0 | 22,7 | 9,9 | 7,7 | 33,7 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 24,4 | 19,3 | 10,5 | 9,6 | 36,2 |

1) Se note 1, tabell 30. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 30. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 34. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey and age of the car. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Bilens alder ¹⁾ Age of the car ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på observa- sjoner Number of observ- ations | Person- kilometer pr. bil og uke Number of Passenger kilometres per vehicle and week |
|---|---------------------------------------|--|--|---|--|--|---|--|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end ²⁾ motoring | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday ³⁾ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring | | |
| | | | | | | | | Personkm ⁴⁾ Passenger kms ⁴⁾ |
| 1 år og under <i>1 year and less</i> | 400 445 | 59 186 | 80 231 | 45 487 | 71 567 | 143 974 | 593 | 675 |
| 2 år <i>years</i> | 557 456 | 102 917 | 109 552 | 71 046 | 60 244 | 213 697 | 953 | 585 |
| 3 " " | 436 247 | 74 141 | 81 902 | 56 174 | 66 161 | 157 869 | 828 | 527 |
| 4 " " | 495 175 | 82 785 | 60 152 | 76 118 | 84 019 | 192 101 | 988 | 501 |
| 5 " " | 388 763 | 76 991 | 50 186 | 36 460 | 59 586 | 165 540 | 871 | 446 |
| 6 " " | 342 807 | 63 196 | 27 220 | 43 424 | 48 360 | 160 607 | 702 | 488 |
| 7 " " | 300 631 | 51 658 | 21 094 | 41 582 | 46 127 | 140 170 | 620 | 485 |
| 8 " " | 225 989 | 40 170 | 12 835 | 41 809 | 28 655 | 102 520 | 542 | 417 |
| 9 " " | 195 373 | 33 958 | 16 207 | 30 297 | 15 097 | 99 814 | 500 | 391 |
| 10 " " | 174 233 | 34 710 | 10 687 | 31 901 | 27 349 | 69 586 | 426 | 409 |
| 11 " " | 107 600 | 21 974 | 10 956 | 12 130 | 9 170 | 53 370 | 309 | 348 |
| 12 " " | 89 052 | 15 739 | 1 985 | 19 619 | 2 968 | 48 741 | 241 | 370 |
| 13-14 " " | 107 262 | 15 800 | 3 814 | 14 078 | 14 905 | 58 665 | 296 | 362 |
| 15 år og over <i>15 years and over</i> | 64 449 | 13 360 | 2 445 | 11 593 | 4 266 | 32 835 | 267 | 241 |
| Uoppgitt <i>Not specified</i> | 172 068 | 30 876 | 23 991 | 24 859 | 17 411 | 74 931 | 354 | 486 |
| I alt <i>Total</i> ... | 4 057 600 | 717 461 | 513 257 | 556 577 | 555 885 | 1 714 420 | 8 490 | 478 |
| Personkilometer pr. bil og uke <i>Passenger kilo- metres per- formed per vehicle and week</i> | 478 | 85 | 60 | 66 | 65 | 202 | 8 490 | 478 |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4. 4) Se note 4, tabell 10.
1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4. 4) See note 4, table 10.

Tabell 35. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i grupper for bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey within age groups of the cars. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent*

| Bilens alder ¹⁾ Age of the car ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|---|--|--|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end ²⁾ motoring | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday ³⁾ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring |
| | Prosent | | Per cent | | | |
| 1 år og under <i>1 year and less</i> | 100,0 | 14,8 | 20,0 | 11,4 | 17,9 | 35,9 |
| 2 " <i>years</i> | 100,0 | 18,5 | 19,7 | 12,7 | 10,8 | 38,3 |
| 3 " " | 100,0 | 17,0 | 18,8 | 12,9 | 15,1 | 36,2 |
| 4 " " | 100,0 | 16,7 | 12,1 | 15,4 | 17,0 | 38,8 |
| 5 " " | 100,0 | 19,8 | 12,9 | 9,4 | 15,3 | 42,6 |
| 6 " " | 100,0 | 18,4 | 7,9 | 12,7 | 14,1 | 46,9 |
| 7 " " | 100,0 | 17,2 | 7,0 | 13,8 | 15,4 | 46,6 |
| 8 " " | 100,0 | 17,8 | 5,7 | 18,5 | 12,7 | 45,3 |
| 9 " " | 100,0 | 17,4 | 8,3 | 15,5 | 7,7 | 51,1 |
| 10 " " | 100,0 | 19,9 | 6,2 | 18,3 | 15,7 | 39,9 |
| 11 " " | 100,0 | 20,4 | 10,2 | 11,3 | 8,5 | 49,6 |
| 12 " " | 100,0 | 17,7 | 2,2 | 22,0 | 3,3 | 54,8 |
| 13 - 14 år <i>years</i> | 100,0 | 14,7 | 3,6 | 13,1 | 13,9 | 54,7 |
| 15 år og over <i>15 years and over</i> | 100,0 | 20,7 | 3,8 | 18,0 | 6,6 | 50,9 |
| Uoppgitt <i>Not specified</i> | 100,0 | 17,9 | 13,9 | 14,5 | 10,1 | 43,6 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 17,7 | 12,6 | 13,7 | 13,4 | 42,3 |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 36. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og bilens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars. Occupancy rate by purpose of journey and age of the car. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Bilens alder ¹⁾ Age of the car ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|---|--|--|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid In course of em- ployment | Helge- kjøring ²⁾ Week-end ²⁾ motoring | Ferie- kjøring ³⁾ Holiday ³⁾ motoring | Annen privat kjøring Other private motoring |
| | Personer | | Number of persons | | | |
| 1 år og under <i>1 year and less</i> | 2,1 | 1,5 | 1,4 | 2,5 | 3,4 | 2,6 |
| 2 " <i>years</i> | 2,1 | 1,7 | 1,5 | 2,9 | 3,2 | 2,6 |
| 3 " " | 2,2 | 1,6 | 1,5 | 2,8 | 3,4 | 2,5 |
| 4 " " | 2,2 | 1,6 | 1,4 | 3,0 | 3,0 | 2,5 |
| 5 " " | 2,2 | 1,7 | 1,5 | 2,8 | 2,8 | 2,5 |
| 6 " " | 2,1 | 1,6 | 1,4 | 3,0 | 2,8 | 2,7 |
| 7 " " | 2,3 | 1,6 | 1,3 | 3,2 | 3,3 | 2,6 |
| 8 " " | 2,4 | 1,6 | 1,3 | 3,2 | 3,5 | 2,6 |
| 9 " " | 2,3 | 1,5 | 1,6 | 3,0 | 2,7 | 2,7 |
| 10 " " | 2,3 | 1,7 | 1,5 | 2,8 | 3,3 | 2,6 |
| 11 " " | 2,2 | 1,6 | 1,9 | 2,6 | 2,4 | 2,6 |
| 12 " " | 2,4 | 1,5 | 1,5 | 2,8 | 3,1 | 2,7 |
| 13 - 14 år <i>years</i> | 2,5 | 1,7 | 1,4 | 3,4 | 3,6 | 2,7 |
| 15 år og over <i>15 years and over</i> | 2,1 | 1,5 | 1,3 | 2,8 | 2,6 | 2,4 |
| Uoppgitt <i>Not specified</i> | 2,1 | 1,5 | 1,3 | 3,1 | 2,8 | 2,8 |
| I alt <i>Total</i> | 2,2 | 1,6 | 1,5 | 2,9 | 3,2 | 2,6 |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 37. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars. Kilometres done by purpose of journey and age of the car owner. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Bileierens alder ¹⁾ Age of the owner ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres done per car and week</i> | |
|---|---------------------------------------|--|--|---|--|---|---|---|------------|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helgekjøring ²⁾ <i>Week-end motoring²⁾</i> | Feriekjøring ³⁾ <i>Holiday motoring³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | Km | <i>Kms</i> |
| Under 25 år <i>Under 25 years of age</i> | 118 187 | 31 185 | 4 105 | 11 757 | 8 063 | 63 077 | 528 | 224 | |
| 25 - 29 år <i>years</i> | 210 103 | 57 248 | 25 975 | 22 987 | 19 332 | 84 561 | 900 | 233 | |
| 30 - 34 " " | 198 799 | 55 870 | 24 646 | 25 132 | 19 613 | 73 538 | 864 | 230 | |
| 35 - 39 " " | 184 042 | 47 942 | 28 915 | 20 607 | 20 083 | 66 495 | 808 | 228 | |
| 40 - 44 " " | 184 294 | 49 336 | 28 914 | 22 287 | 18 468 | 65 289 | 828 | 223 | |
| 45 - 49 " " | 175 153 | 42 777 | 35 212 | 14 489 | 15 791 | 66 884 | 833 | 210 | |
| 50 - 54 " " | 198 923 | 50 229 | 30 222 | 27 053 | 23 292 | 68 127 | 940 | 212 | |
| 55 - 59 " " | 147 207 | 35 500 | 24 872 | 18 097 | 17 200 | 51 538 | 764 | 193 | |
| 60 - 64 " " | 106 933 | 24 766 | 15 168 | 14 221 | 9 651 | 43 127 | 566 | 189 | |
| 65 - 69 " " | 54 235 | 10 779 | 8 287 | 3 171 | 7 744 | 24 254 | 350 | 155 | |
| 70 - 74 " " | 25 902 | 2 442 | 2 023 | 2 014 | 1 587 | 17 836 | 233 | 111 | |
| 75 år og over <i>75 years and over</i> | 12 116 | 1 614 | 1 618 | 1 336 | 138 | 7 410 | 120 | 101 | |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 27 558 | 5 439 | 7 064 | 2 022 | 4 400 | 8 633 | 173 | 159 | |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> | 182 603 | 31 361 | 114 846 | 6 914 | 9 976 | 19 506 | 583 | 313 | |
| I alt <i>Total</i> | 1 826 055 | 446 488 | 351 867 | 192 087 | 175 338 | 660 275 | 8 490 | 215 | |
| Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres done per car and week</i> | 215 | 52 | 41 | 23 | 21 | 78 | 8 490 | 215 | |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 38. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for bileierens alder.
15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Private cars. Kilometres done by purpose of
journey within age groups of the car owners. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent*

| Bileierens alder ¹⁾ <i>Age of the owner¹⁾</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|--|--|---|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i ar- beid <i>In course of em- ploy- ment</i> | Helge- kjør- ing ²⁾ <i>Week- end motor- ing²⁾</i> | Ferie- kjør- ing ³⁾ <i>Holi- day motor- ing³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> |
| | | | Prosent | <i>Per cent</i> | | |
| Under 25 år <i>Under 25 years of age</i> | 100,0 | 26,4 | 3,5 | 9,9 | 6,8 | 53,4 |
| 25 - 29 år <i>years</i> | 100,0 | 27,2 | 12,4 | 10,9 | 9,2 | 40,3 |
| 30 - 34 " " | 100,0 | 28,1 | 12,4 | 12,6 | 9,9 | 37,0 |
| 35 - 39 " " | 100,0 | 26,1 | 15,7 | 11,2 | 10,9 | 36,1 |
| 40 - 44 " " | 100,0 | 26,8 | 15,7 | 12,1 | 10,0 | 35,4 |
| 45 - 49 " " | 100,0 | 24,4 | 20,1 | 8,3 | 9,0 | 38,2 |
| 50 - 54 " " | 100,0 | 25,3 | 15,2 | 13,6 | 11,7 | 34,2 |
| 55 - 59 " " | 100,0 | 24,1 | 16,9 | 12,3 | 11,7 | 35,0 |
| 60 - 64 " " | 100,0 | 23,2 | 14,2 | 13,3 | 9,0 | 40,3 |
| 65 - 69 " " | 100,0 | 19,9 | 15,3 | 5,8 | 14,3 | 44,7 |
| 70 - 71 " " | 100,0 | 9,4 | 7,8 | 7,8 | 6,1 | 68,9 |
| 75 år og over <i>years and over</i> | 100,0 | 13,3 | 13,4 | 11,0 | 1,1 | 61,2 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 19,7 | 25,6 | 7,4 | 16,0 | 31,3 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> | 100,0 | 17,2 | 62,9 | 3,8 | 5,4 | 10,7 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 24,4 | 19,3 | 10,5 | 9,6 | 36,2 |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 39. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål og bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey and age of the car owner. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Bileierens alder ¹⁾ Age of the owner ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på observasjoner Number of observations | Personkilometer pr. bil og uke <i>Passenger kilometres per car and week</i> |
|--|---------------------------------------|--|--|--|---|---|---|--|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helgekjøring ²⁾ <i>Week-end motor-ing²⁾</i> | Feriekjøring ³⁾ <i>Holiday motor-ing³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | |
| | | Personkm ⁴⁾ | Passenger kms ⁴⁾ | | | | | |
| Under 25 år <i>Under 25 years of age</i> | 254 064 | 48 696 | 6 392 | 30 494 | 21 115 | 147 367 | 528 | 481 |
| 25 - 29 år <i>years</i> | 457 513 | 92 169 | 35 669 | 60 734 | 53 878 | 215 063 | 900 | 508 |
| 30 - 34 " " | 490 249 | 89 718 | 37 930 | 82 611 | 68 619 | 211 371 | 864 | 567 |
| 35 - 39 " " | 458 091 | 75 893 | 38 353 | 69 526 | 79 589 | 194 730 | 808 | 567 |
| 40 - 44 " " | 453 840 | 76 299 | 40 220 | 74 206 | 71 172 | 191 943 | 828 | 548 |
| 45 - 49 " " | 390 654 | 71 956 | 51 124 | 41 743 | 52 009 | 173 822 | 833 | 469 |
| 50 - 54 " " | 431 835 | 79 100 | 47 232 | 69 608 | 65 625 | 170 270 | 940 | 459 |
| 55 - 59 " " | 310 135 | 56 640 | 35 445 | 47 473 | 46 641 | 123 936 | 764 | 406 |
| 60 - 64 " " | 222 831 | 36 307 | 20 751 | 36 137 | 26 108 | 103 528 | 566 | 394 |
| 65 - 69 " " | 110 459 | 18 435 | 10 487 | 7 101 | 20 853 | 53 583 | 350 | 316 |
| 70 - 74 " " | 56 676 | 3 663 | 2 574 | 5 804 | 5 076 | 39 559 | 233 | 243 |
| 75 år og over <i>years and over</i> | 25 852 | 3 461 | 2 405 | 4 044 | 526 | 15 416 | 120 | 215 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 63 605 | 9 130 | 11 558 | 6 684 | 14 947 | 21 286 | 173 | 368 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> | 331 796 | 55 994 | 173 117 | 20 412 | 29 727 | 52 546 | 583 | 569 |
| I alt <i>Total</i> | 4 057 600 | 717 461 | 513 257 | 556 577 | 555 885 | 1 714 420 | 8 490 | 478 |
| Personkilometer pr. bil og uke <i>Passenger kilometres per car and week</i> | 478 | 85 | 60 | 66 | 65 | 202 | 8 490 | 478 |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4. 4) Se note 4, tabell 10.
1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4. 4) See note 4, table 10.

Tabell 40. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål i grupper for bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey within age groups of the car owners. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent*

| Bileierens alder ¹⁾ Age of the owner ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|--|--|---|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i ar- beid <i>In course of em- ploy- ment</i> | Helge- kjør- ing ²⁾ <i>Week- end motor- ing²⁾</i> | Ferie- kjør- ing ³⁾ <i>Holi- day motor- ing³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> |
| | | | Prosent | <i>Per cent</i> | | |
| Under 25 år <i>Under 25 years of age</i> | 100,0 | 19,2 | 2,5 | 12,0 | 8,3 | 58,0 |
| 25 - 29 år <i>years</i> | 100,0 | 20,1 | 7,8 | 13,3 | 11,8 | 47,0 |
| 30 - 34 " " | 100,0 | 18,3 | 7,7 | 16,9 | 14,0 | 43,1 |
| 35 - 39 " " | 100,0 | 16,5 | 8,4 | 15,2 | 17,4 | 42,5 |
| 40 - 44 " " | 100,0 | 16,8 | 8,9 | 16,3 | 15,7 | 42,3 |
| 45 - 49 " " | 100,0 | 18,4 | 13,1 | 10,7 | 13,3 | 44,5 |
| 50 - 54 " " | 100,0 | 18,3 | 11,0 | 16,1 | 15,2 | 39,4 |
| 55 - 59 " " | 100,0 | 18,3 | 11,4 | 15,3 | 15,0 | 40,0 |
| 60 - 64 " " | 100,0 | 16,3 | 9,3 | 16,2 | 11,7 | 46,5 |
| 65 - 69 " " | 100,0 | 16,7 | 9,5 | 6,4 | 18,9 | 48,5 |
| 70 - 74 " " | 100,0 | 6,5 | 4,5 | 10,2 | 9,0 | 69,8 |
| 75 år og over <i>years and over</i> | 100,0 | 13,4 | 9,3 | 15,7 | 2,0 | 59,6 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 14,3 | 18,2 | 10,5 | 23,5 | 33,5 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> | 100,0 | 16,9 | 52,2 | 6,1 | 9,0 | 15,8 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 17,7 | 12,6 | 13,7 | 13,7 | 42,3 |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 41. Personbiler. Personbelegg etter reiseformål og bileierens alder. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars. Occupancy rate by purpose of journey and age of the car owner. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Bileierens alder ¹⁾ Age of the owner ¹⁾ | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | |
|--|---------------------------------------|---|---|--|--|---|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i ar- beid In course of em- ploy- ment | Helge- kjør- ing ²⁾ <i>Week- end motor- ing²⁾</i> | Ferie- kjør- ing ³⁾ <i>Holi- day motor- ing³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> |
| Personer <i>Number of persons</i> | | | | | | |
| Under 25 år <i>Under 25 years of age</i> | 2,1 | 1,6 | 1,6 | 2,6 | 2,6 | 2,3 |
| 25 - 29 år <i>years</i> | 2,2 | 1,6 | 1,4 | 2,6 | 2,8 | 2,5 |
| 30 - 34 " " | 2,5 | 1,6 | 1,5 | 3,3 | 3,5 | 2,9 |
| 35 - 39 " " | 2,5 | 1,6 | 1,3 | 3,4 | 4,0 | 2,9 |
| 40 - 44 " " | 2,5 | 1,5 | 1,4 | 3,3 | 3,9 | 2,9 |
| 45 - 49 " " | 2,2 | 1,7 | 1,5 | 2,9 | 3,3 | 2,6 |
| 50 - 54 " " | 2,2 | 1,6 | 1,6 | 2,6 | 2,8 | 2,5 |
| 55 - 59 " " | 2,1 | 1,6 | 1,4 | 2,6 | 2,7 | 2,4 |
| 60 - 64 " " | 2,1 | 1,5 | 1,4 | 2,5 | 2,7 | 2,4 |
| 65 - 69 " " | 2,0 | 1,7 | 1,3 | 2,2 | 2,7 | 2,2 |
| 70 - 74 " " | 2,2 | 1,5 | 1,3 | 2,9 | 3,2 | 2,2 |
| 75 år og over <i>years and over</i> | 2,1 | 2,1 | 1,5 | 3,0 | 3,8 | 2,1 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 2,3 | 1,7 | 1,6 | 3,3 | 3,4 | 2,5 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> | 1,8 | 1,8 | 1,5 | 3,0 | 3,0 | 2,7 |
| I alt <i>Total</i> | 2,2 | 1,6 | 1,5 | 2,9 | 3,2 | 2,6 |

1) Se note 1, tabell 32. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.

1) See note 1, table 32. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 42. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 og etter bileierens inntekt i 1973
Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 and by the 1973 income of the car owner

| Bileierens inntekt <i>Car owner's income</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | 5 000- 9 999 km <i>kms</i> | 10 000- 14 999 km <i>kms</i> | 15 000- 19 999 km <i>kms</i> | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | 25 000 km og over 25 000 kms and over |
|---|-----------------------|---|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|
| | | Absolutte tall <i>Absolute figures</i> | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 599 | 98 | 160 | 173 | 97 | 38 | 33 |
| 20 000 - 29 999 kr | 782 | 93 | 198 | 246 | 142 | 62 | 41 |
| 30 000 - 39 999 " | 1 516 | 124 | 421 | 520 | 261 | 111 | 79 |
| 40 000 - 49 999 " | 1 344 | 88 | 338 | 520 | 236 | 106 | 56 |
| 50 000 - 59 999 " | 737 | 45 | 159 | 285 | 141 | 69 | 38 |
| 60 000 - 69 999 " | 380 | 31 | 82 | 135 | 90 | 33 | 9 |
| 70 000 - 79 999 " | 191 | 20 | 37 | 66 | 41 | 15 | 12 |
| 80 000 - 99 999 " | 203 | 16 | 35 | 70 | 52 | 21 | 9 |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> . | 88 | 9 | 25 | 32 | 10 | 6 | 6 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 464 | 72 | 133 | 142 | 62 | 32 | 23 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> .. | 461 | 23 | 58 | 112 | 90 | 85 | 93 |
| I alt <i>Total</i> | 6 765 | 619 | 1 646 | 2 301 | 1 222 | 578 | 399 |

Tabell 43. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for bileierens inntekt i 1973. Prosent
Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 within groups of the 1973 income of the car owners. Per cent

| Bileierens inntekt <i>Car owner's income</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | 5 000- 9 999 km <i>kms</i> | 10 000- 14 999 km <i>kms</i> | 15 000- 19 999 km <i>kms</i> | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | 25 000 km og over 25 000 kms and over |
|---|-----------------------|---|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|
| | | Prosent <i>Per cent</i> | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 100,0 | 16,4 | 26,7 | 28,9 | 16,2 | 6,3 | 5,5 |
| 20 000 - 29 999 kr | 100,0 | 11,9 | 25,3 | 31,5 | 18,2 | 7,9 | 5,2 |
| 30 000 - 39 999 " | 100,0 | 8,2 | 27,8 | 34,3 | 17,2 | 7,3 | 5,2 |
| 40 000 - 49 999 " | 100,0 | 6,5 | 25,1 | 38,7 | 17,6 | 7,9 | 4,2 |
| 50 000 - 59 999 " | 100,0 | 6,1 | 21,6 | 38,7 | 19,1 | 9,4 | 5,1 |
| 60 000 - 69 999 " | 100,0 | 8,1 | 21,6 | 35,5 | 23,7 | 8,7 | 2,4 |
| 70 000 - 79 999 " | 100,0 | 10,5 | 19,4 | 34,5 | 21,5 | 7,8 | 6,3 |
| 80 000 - 99 999 " | 100,0 | 7,9 | 17,2 | 34,5 | 25,6 | 10,4 | 4,4 |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> . | 100,0 | 10,2 | 28,4 | 36,4 | 11,4 | 6,8 | 6,8 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 15,5 | 28,7 | 30,6 | 13,4 | 6,9 | 4,9 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> .. | 100,0 | 5,0 | 12,6 | 24,3 | 19,5 | 18,4 | 20,2 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 9,2 | 24,3 | 34,0 | 18,1 | 8,5 | 5,9 |

Tabell 44. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 og etter samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer¹⁾ i 1973 *Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 and total 1973 income of the car owner and of other family members¹⁾*

| Samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer <i>Total income of the car owner and of other family members</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | | | | | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | 25 000 km og over 25 000 kms <i>and over</i> |
|--|-----------------------|---|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-----|---------------------------------------|--|
| | | 5 000- 9 999 km <i>kms</i> | 10 000- 14 999 km <i>kms</i> | 15 000- 19 999 km <i>kms</i> | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | | | |
| <i>Absolutte tall Absolute figures</i> | | | | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 464 | 72 | 121 | 137 | 74 | 32 | 28 | |
| 20 000 - 29 999 kr | 613 | 77 | 164 | 184 | 109 | 49 | 30 | |
| 30 000 - 39 999 " | 1 109 | 104 | 310 | 363 | 187 | 84 | 61 | |
| 40 000 - 49 999 " | 1 143 | 86 | 317 | 425 | 185 | 80 | 50 | |
| 50 000 - 59 999 " | 869 | 65 | 208 | 328 | 166 | 66 | 36 | |
| 60 000 - 69 999 " | 600 | 39 | 131 | 230 | 128 | 51 | 21 | |
| 70 000 - 79 999 " | 399 | 31 | 83 | 150 | 81 | 34 | 20 | |
| 80 000 - 99 999 " | 420 | 25 | 81 | 150 | 96 | 46 | 22 | |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> .. | 223 | 25 | 40 | 80 | 44 | 19 | 15 | |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 464 | 72 | 133 | 142 | 62 | 32 | 23 | |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> .. | 461 | 23 | 58 | 112 | 90 | 85 | 93 | |
| I alt <i>Total</i> | 6 765 | 619 | 1 646 | 2 301 | 1 222 | 578 | 399 | |

1) Det ble registrert meget få inntekter for familiemedlemmer utenom ektefelle. Grunnen til dette antas å være at barn med inntekter som regel blir selvstendig liknet.

1) *Due to the tax system, there was a small number of observations on incomes related to other family members than to the car owner and his spouse.*

Tabell 45. Personbiler etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer¹⁾ i 1973. Prosent *Private cars by annual average of kilometres done during 1972 and 1973 within groups of the total 1973 income of the car owners and of other family members¹⁾. Per cent*

| Samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer <i>Total income of the car owner and of other family members</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | | | | | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | 25 000 km og over 25 000 kms <i>and over</i> |
|--|-----------------------|---|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------|---------------------------------------|--|
| | | 5 000- 9 999 km <i>kms</i> | 10 000- 14 999 km <i>kms</i> | 15 000- 19 999 km <i>kms</i> | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | | | |
| <i>Prosent Per cent</i> | | | | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 100,0 | 15,5 | 26,1 | 29,5 | 16,0 | 6,9 | 6,0 | |
| 20 000 - 29 999 kr | 100,0 | 12,6 | 26,7 | 30,0 | 17,8 | 8,0 | 4,9 | |
| 30 000 - 39 999 " | 100,0 | 9,4 | 27,9 | 32,7 | 16,9 | 7,6 | 5,5 | |
| 40 000 - 49 999 " | 100,0 | 7,5 | 27,7 | 37,2 | 16,2 | 7,0 | 4,4 | |
| 50 000 - 59 999 " | 100,0 | 7,5 | 23,9 | 37,8 | 19,1 | 7,6 | 4,1 | |
| 60 000 - 69 999 " | 100,0 | 6,5 | 21,8 | 38,4 | 21,3 | 8,5 | 3,5 | |
| 70 000 - 79 999 " | 100,0 | 7,8 | 20,8 | 37,6 | 20,3 | 8,5 | 5,0 | |
| 80 000 - 99 999 " | 100,0 | 6,0 | 19,3 | 35,7 | 22,8 | 11,0 | 5,2 | |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> .. | 100,0 | 11,2 | 17,9 | 35,9 | 19,8 | 8,5 | 6,7 | |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 15,5 | 28,7 | 30,6 | 13,4 | 6,9 | 4,9 | |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> .. | 100,0 | 5,0 | 12,6 | 24,3 | 19,5 | 18,4 | 20,2 | |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 9,2 | 24,3 | 34,0 | 18,1 | 8,5 | 5,9 | |

1) Se note 1, tabell 44.

1) *See note 1, table 44.*

Tabell 46. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål og samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer¹⁾ i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars. Kilometres done by purpose of journey and by total 1973 income of the car owner and of other family members¹⁾. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer <i>Total income of the car owner and of other family members</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på observasjoner <i>Number of observations</i> | Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres done per car and week</i> |
|--|---------------------------------------|--|--|---|--|---|--|---|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helgekjøring ²⁾ <i>Week-end motoring²⁾</i> | Feriekjøring ³⁾ <i>Holiday motoring³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | |
| | | | | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner ...</i> | 107 358 | 28 313 | 11 048 | 11 219 | 2 772 | 54 006 | 651 | 165 |
| 20 000 - 29 999 kr | 159 503 | 49 314 | 16 456 | 15 424 | 12 054 | 66 255 | 797 | 200 |
| 30 000 - 39 999 " | 300 451 | 85 270 | 34 529 | 32 292 | 25 922 | 122 438 | 1 404 | 214 |
| 40 000 - 49 999 " | 283 784 | 74 788 | 39 117 | 27 911 | 34 411 | 107 557 | 1 385 | 205 |
| 50 000 - 59 999 " | 222 904 | 51 436 | 37 040 | 28 322 | 22 538 | 83 568 | 1 049 | 212 |
| 60 000 - 69 999 " | 170 467 | 42 109 | 30 745 | 22 783 | 13 564 | 61 266 | 735 | 232 |
| 70 000 - 79 999 " | 103 135 | 22 031 | 17 275 | 14 577 | 12 228 | 37 024 | 462 | 223 |
| 80 000 - 99 999 " | 119 614 | 27 118 | 20 361 | 16 022 | 19 019 | 37 094 | 499 | 240 |
| 100 000 kr og over kroner <i>and over</i> | 62 241 | 12 899 | 11 270 | 6 190 | 9 882 | 22 000 | 301 | 207 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 113 995 | 21 849 | 19 180 | 10 433 | 12 972 | 49 561 | 624 | 183 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> | 182 603 | 31 361 | 114 846 | 6 914 | 9 976 | 19 506 | 583 | 313 |
| I alt <i>Total</i> | 1 826 055 | 446 488 | 351 867 | 192 087 | 175 338 | 660 275 | 8 490 | 215 |
| Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres performed per vehicle and week</i> | 215 | 52 | 41 | 23 | 21 | 78 | 8 490 | 215 |

1) Se note 1, tabell 44. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 44. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 47. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer¹⁾ i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Private cars. Kilometres done by purpose of journey within groups of the total 1973 income of the car owners and of other family members¹⁾. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent*

| Samlet inntekt til bileier og andre familiemedlemmer <i>Total income of car owner and of other family members</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|---|--|---|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helgekjøring ²⁾ <i>Week-end motoring²⁾</i> | Feriekjøring ³⁾ <i>Holiday motoring³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> |
| | | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 100,0 | 26,4 | 10,3 | 10,4 | 2,6 | 50,3 |
| 20 000 - 29 999 kr | 100,0 | 30,9 | 10,3 | 9,7 | 7,6 | 41,5 |
| 30 000 - 39 999 " | 100,0 | 28,4 | 11,4 | 10,8 | 8,6 | 40,8 |
| 40 000 - 49 999 " | 100,0 | 26,3 | 13,8 | 9,8 | 12,1 | 38,0 |
| 50 000 - 59 999 " | 100,0 | 23,1 | 16,6 | 12,7 | 10,1 | 37,5 |
| 60 000 - 69 999 " | 100,0 | 24,7 | 18,0 | 13,4 | 8,0 | 35,9 |
| 70 000 - 79 999 " | 100,0 | 21,4 | 16,7 | 14,1 | 11,9 | 35,9 |
| 80 000 - 99 999 " | 100,0 | 22,7 | 17,0 | 13,4 | 15,9 | 31,0 |
| 100 000 kr og over kroner <i>and over</i> | 100,0 | 20,7 | 18,1 | 9,9 | 15,9 | 35,4 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 19,2 | 16,8 | 9,1 | 11,4 | 43,5 |
| Bedriftsbiler <i>Cars owned by firms</i> . | 100,0 | 17,2 | 62,9 | 3,8 | 5,4 | 10,7 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 24,5 | 19,3 | 10,5 | 9,6 | 36,1 |

1) Se note 1, tabell 44. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 44. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 48. Personbiler¹⁾. Skattbar inntekt både hos eier og ektefelle. Årlig kjørelengde i 1972 og 1973 etter samlet inntekt i 1973 *Private cars¹⁾. Taxable income earned by owner as well as by spouse. Annual average of kilometres done during 1972 and 1973 by joint income in 1973*

| Samlet inntekt for bil- eier og ektefelle <i>Joint income of married couple with a car</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | 5 000- 9 999 km <i>kms</i> | 10 000- 14 999 km <i>kms</i> | 15 000- 19 999 km <i>kms</i> | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | 25 000 km og over 25 000 kms and over |
|--|-----------------------|--|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|
| | | Absolutte tall <i>Absolute figures</i> | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 34 | 4 | 10 | 13 | 4 | 2 | 1 |
| 20 000 - 29 999 kr | 94 | 15 | 29 | 24 | 15 | 5 | 6 |
| 30 000 - 39 999 " | 233 | 19 | 72 | 77 | 35 | 19 | 11 |
| 40 000 - 49 999 " | 370 | 33 | 103 | 132 | 59 | 24 | 19 |
| 50 000 - 59 999 " | 467 | 36 | 113 | 172 | 95 | 34 | 17 |
| 60 000 - 69 999 " | 386 | 18 | 82 | 153 | 84 | 34 | 15 |
| 70 000 - 79 999 " | 276 | 15 | 60 | 110 | 57 | 23 | 11 |
| 80 000 - 99 999 " | 293 | 14 | 54 | 110 | 62 | 36 | 17 |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> . | 142 | 15 | 26 | 47 | 33 | 15 | 6 |
| I alt <i>Total</i> | 2 295 | 169 | 549 | 838 | 444 | 192 | 103 |

1) Omfatter bare personbiler hvor bilens eier har ektefelle med skattbar inntekt.

1) *Include only private cars belonging to owner who have a spouse with taxable income of his own.*

Tabell 49. Personbiler¹⁾ etter årlig kjørelengde i 1972 og 1973 i grupper for samlet inntekt til bil-
eier og ektefelle i 1973. Prosent *Private cars¹⁾ by annual average of kilometres done
during 1972 and 1973 within groups of joint 1973 income of married couple with a car.*
Per cent

| Samlet inntekt til bil- eier og ektefelle <i>Joint income of married couple with a car</i> | I alt <i>Total</i> | Mindre enn 5 000 km <i>Less than 5 000 kms</i> | 5 000- 9 999 km <i>kms</i> | 10 000- 14 999 km <i>kms</i> | 15 000- 19 999 km <i>kms</i> | 20 000- 24 999 km <i>kms</i> | 25 000 km og over 25 000 kms and over |
|--|-----------------------|--|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|
| | | Prosent <i>Per cent</i> | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 100,0 | 11,8 | 29,4 | 38,2 | 11,8 | 5,9 | 2,9 |
| 20 000 - 29 999 kr | 100,0 | 16,0 | 30,8 | 25,5 | 16,0 | 5,3 | 6,4 |
| 30 000 - 39 999 " | 100,0 | 8,2 | 30,9 | 33,0 | 15,0 | 8,2 | 4,7 |
| 40 000 - 49 999 " | 100,0 | 8,9 | 27,8 | 35,7 | 16,0 | 6,5 | 5,1 |
| 50 000 - 59 999 " | 100,0 | 7,7 | 24,2 | 36,8 | 20,4 | 7,3 | 3,6 |
| 60 000 - 69 999 " | 100,0 | 4,7 | 21,2 | 39,6 | 21,8 | 8,8 | 3,9 |
| 70 000 - 79 999 " | 100,0 | 5,4 | 21,7 | 39,9 | 20,7 | 8,3 | 4,0 |
| 80 000 - 99 999 " | 100,0 | 4,8 | 18,4 | 37,5 | 21,2 | 12,3 | 5,8 |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> . | 100,0 | 10,6 | 18,3 | 33,1 | 23,2 | 10,6 | 4,2 |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 7,4 | 23,9 | 36,5 | 19,3 | 8,4 | 4,5 |

1) Se note 1, tabell 48.

1) *See note 1, table 48.*

Tabell 50. Personbiler¹⁾. Kjørte kilometer etter reiseformål og samlet inntekt til bileier og ektefelle i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974 *Private cars¹⁾. Kilometres done by purpose of journey and by joint 1973 income of married couple with a car. 15 May 1973 - 13 May 1974*

| Samlet inntekt til bileier og ektefelle <i>Joint income of married couple with a car</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på observa- sjoner <i>Number of observa- tions</i> | Kjøre- lengde pr. bil og uke <i>Kilometres done per car and week</i> | | |
|--|---------------------------------------|---|---|---|---|---|---|--|----|-----|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i ar- beid In course of em- ploy- ment | Helge- kjøring ²⁾ <i>Week- end motor- ing²⁾</i> | Ferie- kjøring ³⁾ <i>Holi- day motor- ing³⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motor- ing</i> | | | Km | Kms |
| | | | | | | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 5 660 | 1 738 | 969 | 430 | - | 2 523 | 41 | 138 | | |
| 20 000 - 29 999 kr | 16 805 | 3 872 | 2 368 | 1 173 | 280 | 9 112 | 111 | 151 | | |
| 30 000 - 39 999 " | 57 340 | 17 171 | 6 078 | 5 429 | 6 003 | 22 659 | 275 | 209 | | |
| 40 000 - 49 999 " | 91 041 | 24 910 | 12 378 | 8 622 | 10 496 | 34 635 | 455 | 200 | | |
| 50 000 - 59 999 " | 111 688 | 28 520 | 14 200 | 14 732 | 7 574 | 46 662 | 526 | 212 | | |
| 60 000 - 69 999 " | 102 141 | 26 362 | 15 098 | 13 300 | 8 722 | 38 659 | 439 | 233 | | |
| 70 000 - 79 999 " | 68 043 | 15 086 | 8 159 | 10 648 | 8 378 | 25 772 | 305 | 223 | | |
| 80 000 - 99 999 " | 80 803 | 19 314 | 14 004 | 12 819 | 10 628 | 24 038 | 320 | 253 | | |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> | 31 710 | 7 071 | 6 389 | 3 693 | 4 117 | 10 440 | 151 | 210 | | |
| I alt <i>Total</i> | 565 231 | 144 044 | 79 643 | 70 846 | 56 198 | 214 500 | 2 623 | 215 | | |
| Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres done by car and week</i> | 215 | 55 | 30 | 27 | 21 | 82 | 2 623 | 215 | | |

1) Se note 1, tabell 48. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 48. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 51. Personbiler¹⁾. Kjørte kilometer etter reiseformål i grupper for samlet inntekt til bileier og ektefelle i 1973. 15. mai 1973 - 13. mai 1974. Prosent *Private cars¹⁾. Kilometres done by purpose of journey within groups of joint 1973 income of married couple with a car. 15 May 1973 - 13 May 1974. Per cent*

| Samlet inntekt til bileier og ektefelle <i>Joint income of married couple with a car</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | |
|--|---------------------------------------|--|--|--|--|---------|---|----------|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid In course of employ- ment | Helge- kjøring ²⁾ <i>Week-end motoring²⁾</i> | Ferie- kjøring ³⁾ <i>Holiday³⁾ motoring³⁾</i> | Prosent | | Per cent |
| | | | | | | | | |
| Mindre enn 20 000 kr <i>Less than 20 000 kroner</i> | 100,0 | 30,7 | 17,1 | 7,6 | - | 44,6 | | |
| 20 000 - 29 999 kr | 100,0 | 23,0 | 14,1 | 7,0 | 1,7 | 54,2 | | |
| 30 000 - 39 999 " | 100,0 | 29,9 | 10,6 | 9,5 | 10,5 | 39,5 | | |
| 40 000 - 49 999 " | 100,0 | 27,4 | 13,6 | 9,5 | 11,5 | 38,0 | | |
| 50 000 - 59 999 " | 100,0 | 25,5 | 12,7 | 13,2 | 6,8 | 41,8 | | |
| 60 000 - 69 999 " | 100,0 | 25,8 | 14,8 | 13,0 | 8,5 | 37,9 | | |
| 70 000 - 79 999 " | 100,0 | 22,2 | 12,0 | 15,6 | 12,3 | 37,9 | | |
| 80 000 - 99 999 " | 100,0 | 23,9 | 17,3 | 15,9 | 13,2 | 29,7 | | |
| 100 000 kr og over <i>kroner and over</i> | 100,0 | 22,3 | 20,2 | 11,6 | 13,0 | 32,9 | | |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 25,4 | 14,2 | 12,5 | 10,0 | 37,9 | | |

1) Se note 1, tabell 48. 2) Se note 2, tabell 4. 3) Se note 3, tabell 4.
1) See note 1, table 48. 2) See note 2, table 4. 3) See note 3, table 4.

Tabell 52. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og årlig kjørelengde i 1972 og 1973 *Private cars. Kilometres done by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 and annual average of kilometres done during 1972 and 1973*

| Årlig kjørelengde <i>Annual kilometres done</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på ob- serva- sjoner <i>Number of ob- serva- tions</i> | Kjøre- lengde pr. bil og uke <i>Kilo- metres done per car and week</i> |
|---|---------------------------------------|---|--|--|--|---|--|--|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of em- ploy- ment</i> | Helge- kjør- ing ¹⁾ <i>Week- end motor- ing¹⁾</i> | Ferie- kjør- ing ²⁾ <i>Holi- day motor- ing²⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | |
| | | | Km | Kms | | | Km | Kms |
| Under 5 000 km <i>Under 5 000 kms</i> | 35 777 | 7 760 | 4 017 | 3 546 | 1 236 | 19 218 | 414 | 86 |
| 5 000 - 9 999 km <i>kms</i> | 194 336 | 32 939 | 17 060 | 22 896 | 27 730 | 93 711 | 1 449 | 134 |
| 10 000 - 14 999 " " | 379 801 | 85 475 | 47 390 | 47 632 | 42 612 | 156 692 | 1 936 | 196 |
| 15 000 - 19 999 " " | 267 791 | 74 633 | 53 673 | 25 860 | 23 910 | 89 715 | 1 018 | 263 |
| 20 000 - 24 999 " " | 166 496 | 50 335 | 40 300 | 14 520 | 11 258 | 50 083 | 487 | 342 |
| 25 000 km og over <i>kms and over</i> | 155 215 | 44 389 | 65 585 | 9 329 | 5 831 | 30 081 | 334 | 465 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 626 639 | 150 957 | 123 842 | 68 304 | 62 761 | 220 775 | 2 852 | 220 |
| I alt <i>Total</i> | 1 826 055 | 446 488 | 351 867 | 192 087 | 175 338 | 660 275 | 8 490 | 215 |
| Kjørelengde pr. bil og uke <i>Kilometres done per car and week</i> | 215 | 52 | 41 | 23 | 21 | 78 | 8 490 | 215 |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 53. Personbiler. Kjørte kilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 i grupper for årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Prosent *Private cars. Kilometres done by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 within groups of annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Per cent*

| Årlig kjørelengde <i>Annual kilometres done</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Prosent <i>Per cent</i> |
|--|---------------------------------------|---|--|--|--|---|----------------------------|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of em- ploy- ment</i> | Helge- kjør- ing ¹⁾ <i>Week- end motor- ing¹⁾</i> | Ferie- kjør- ing ²⁾ <i>Holi- day motor- ing²⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | |
| Under 5 000 km <i>Under 5 000 kms</i> | 100,0 | 21,7 | 11,2 | 9,9 | 3,5 | 53,7 | |
| 5 000 - 9 999 km <i>kms</i> | 100,0 | 16,9 | 8,8 | 11,8 | 14,3 | 48,2 | |
| 10 000 - 14 999 " " | 100,0 | 22,5 | 12,5 | 12,5 | 11,2 | 41,3 | |
| 15 000 - 19 999 " " | 100,0 | 27,9 | 20,0 | 9,7 | 8,9 | 33,5 | |
| 20 000 - 24 999 " " | 100,0 | 30,2 | 24,2 | 8,7 | 6,8 | 30,1 | |
| 25 000 km og over <i>kms and over</i> | 100,0 | 28,6 | 42,2 | 6,0 | 3,8 | 19,4 | |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 24,1 | 19,8 | 10,9 | 10,0 | 35,2 | |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 24,5 | 19,3 | 10,5 | 9,6 | 36,1 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

Tabell 54. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og årlig kjørelengde i 1972 og 1973 *Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 and annual average of kilometres done during 1972 and 1973*

| Årlig kjørelengde <i>Annual kilometres done</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Tallet på observasjoner <i>Number of observations</i> | Personkilometer pr. bil og uke <i>Passenger kilometres per car and week</i> |
|--|---------------------------------------|--|--|--|---|---|--|--|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helgekjøring ¹⁾ <i>Week-end motor-ing¹⁾</i> | Feriekjøring ²⁾ <i>Holiday motor-ing²⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | | |
| | | | | | | | | |
| | | Personkm ³⁾ | | Passenger kms ³⁾ | | | | |
| Under 5 000 km <i>Under 5 000 kms</i> | 76 050 | 12 500 | 5 071 | 8 959 | 3 718 | 45 802 | 414 | 184 |
| 5 000 - 9 999 km <i>kms</i> ... | 473 308 | 49 699 | 26 278 | 63 911 | 93 138 | 240 282 | 1 449 | 327 |
| 10 000 - 14 999 " " ... | 896 201 | 134 189 | 76 029 | 147 868 | 133 568 | 404 547 | 1 936 | 463 |
| 15 000 - 19 999 " " ... | 585 509 | 116 538 | 85 959 | 75 843 | 73 713 | 233 456 | 1 018 | 575 |
| 20 000 - 24 999 " " ... | 357 634 | 88 384 | 54 266 | 47 805 | 34 930 | 132 249 | 487 | 734 |
| 25 000 km og over <i>kms and over</i> | 292 544 | 75 541 | 92 400 | 28 307 | 18 616 | 77 680 | 334 | 876 |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 1 376 354 | 240 610 | 173 254 | 183 884 | 198 202 | 580 404 | 2 852 | 483 |
| I alt <i>Total</i> | 4 057 600 | 717 461 | 513 257 | 556 577 | 555 885 | 1 714 420 | 8 490 | 478 |
| Personkilometer pr. bil og uke <i>Passenger kilometres per vehicle and week</i> | 478 | 85 | 60 | 66 | 65 | 202 | 8 490 | 478 |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4. 3) Se note 4, tabell 10.
1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4. 3) See note 4, table 10.

Tabell 55. Personbiler. Personkilometer etter reiseformål 15. mai 1973 - 13. mai 1974 i grupper for årlig kjørelengde i 1972 og 1973. Prosent *Private cars. Passenger kilometres by purpose of journey 15 May 1973 - 13 May 1974 within groups of annual average of kilometres done during 1972 and 1973. Per cent*

| Årlig kjørelengde <i>Annual kilometres done</i> | Reiseformål <i>Purpose of journey</i> | | | | | | Prosent <i>Per cent</i> |
|--|---------------------------------------|--|--|--|---|---|----------------------------|
| | I alt <i>Total</i> | Kjøring til og fra arbeid <i>To and from work</i> | Kjøring i arbeid <i>In course of employment</i> | Helgekjøring ¹⁾ <i>Week-end motor-ing¹⁾</i> | Feriekjøring ²⁾ <i>Holiday motor-ing²⁾</i> | Annen privat kjøring <i>Other private motoring</i> | |
| Under 5 000 km <i>Under 5 000 kms</i> | 100,0 | 16,4 | 6,7 | 11,8 | 4,9 | 60,2 | |
| 5 000 - 9 999 km <i>kms</i> | 100,0 | 10,5 | 5,5 | 13,5 | 19,7 | 50,8 | |
| 10 000 - 14 999 " " ... | 100,0 | 15,0 | 8,5 | 16,5 | 14,9 | 45,1 | |
| 15 000 - 19 999 " " ... | 100,0 | 19,9 | 14,7 | 12,9 | 12,6 | 39,9 | |
| 20 000 - 24 999 " " ... | 100,0 | 24,7 | 15,2 | 13,4 | 9,7 | 37,0 | |
| 25 000 km og over <i>kms and over</i> | 100,0 | 25,8 | 31,6 | 9,7 | 6,4 | 26,5 | |
| Uspesifisert <i>Not specified</i> | 100,0 | 17,5 | 12,6 | 13,4 | 14,4 | 42,1 | |
| I alt <i>Total</i> | 100,0 | 17,7 | 12,6 | 13,7 | 13,7 | 42,3 | |

1) Se note 2, tabell 4. 2) Se note 3, tabell 4.
1) See note 2, table 4. 2) See note 3, table 4.

REGRESJONSBEREGNINGER¹⁾
REGRESSION CALCULATIONS¹⁾

For å analysere og beskrive resultatene av undersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974 er det også foretatt regresjonsberegninger på materialet. Formålet med beregningene er dels å kartlegge den totale kjørelengdes avhengighet av forskjellige forklaringsvariable, dels å undersøke om det er systematiske forskjeller i betydningen av de enkelte forklaringsvariable ved kjøring i forbindelse med de forskjellige reiseformålene (kjøring til og fra arbeid m.v.). Regresjonsanalyse har den fordel framfor tabelltolkninger at det er mulig å kartlegge virkningene av flere forklaringsvariable samtidig.

På samme måte som ved valg av tabeller har en søkt å finne fram til de forklaringsvariable som kan påvirke kjørelengde i alt og kjørelengde til forskjellige reiseformål. En har så kommet fram til regresjonslikninger hvor ukentlig kjørelengde i alt og ukentlig kjørelengde til forskjellige kjøreformål for den enkelte bileier er satt som funksjoner av husholdningsinntekten, relativ pris på bensin, en indeks for den relative prisindeks på bruk av offentlige transportmidler, variable for de forskjellige sesonger²⁾, variable for hva slags strøk bileieren bor i²⁾, bilens alder og en variabel for de forskjellige ukene omkring årsskiftet 1973/74 med helgefobud mot kjøring²⁾.

For disse regresjonslikningene har en så beregnet regresjonskoeffisienter, multiple korrelasjonskoeffisienter m.v. Beregningene er gjennomført for alle personbiler hvor det forelå brukbare ukerapporter for periodene 15. mai 1973 - 13. mai 1974 og 4. juni 1974 - 2. september 1974. Alle varebilene og personbiler eid av firmaer er holdt utenom. Beregningene er dermed basert på 9 859 ukerapporter.

Mer matematisk og presist er regresjonslikningene og definisjonene av de variable satt opp nedenfor. En har også gjort rede for de forutsetninger regresjonsberegningene bygger på og har forsøkt å tolke resultatene.

En har valgt følgende regresjonslikninger:

$$x_i = k + b_1 R_i + b_2 R_i^2 + c P_{1i} + d P_{2i} + l_1 Z_{1i} + l_2 Z_{2i} + l_3 Z_{3i} + f_1 K_{1i} + f_2 K_{2i} + g Y_i + h T_i + u_i$$

$$x_{ij} = k_j + b_{1j} R_i + b_{2j} R_i^2 + c_j P_{1i} + d_j P_{2i} + l_{1j} Z_{1i} + l_{2j} Z_{2i} + l_{3j} Z_{3i} + f_{1j} K_{1i} + f_{2j} K_{2i} + g_j Y_i + h_j T_i + u_{ij}$$

der (i = 1, ..., 9 859; j = 1, .., 5)

De variable er definert på følgende måte:

x_{ij} = antall kjørte kilometer med bil nr. i til reiseformål nr. j i tellingsuken
(j = 1, ..., 5)

$x_i = \sum_{j=1}^5 x_{ij}$ = samlet antall kjørte kilometer med bil nr. i i tellingsuken.

R_i = beregnet deflatert månedsinntekt (i 100 kr) for den familie som eieren av bil nr. i tilhører.

P_{1i} = deflatert pris pr. liter normal bensin i den uken da bil nr. i leverte rapport.

1) Dette vedlegg er utarbeidd på grunnlag av en spesialoppgave til sosialøkonomisk embetseksamen av Harald Bøhn. I omarbeidd form er oppgaven trykt i Byråets serie Arbeidsnotater IO 76/24.

2) I disse tilfellene er nyttet såkalte binærvariable, dvs. variable som antar verdien 1 når kjennetegnet inntreffer og 0 ellers.

1) Appendix 1 is prepared from results of regression calculations made by Mr. Harald Bøhn.

2) In these cases so-called binary variables are used.

P_{2i} = deflatert prisindeks for bruk av offentlige transportmidler i den uken da bil nr. i leverte rapport.

Z_{1i} = (1 hvis bil nr. i leverte rapport i perioden 1/9 - 30/11
(0 ellers

Z_{2i} = (1 hvis bil nr. i leverte rapport i perioden 1/12 - 28/2
(0 ellers

Z_{3i} = (1 hvis bil nr. i leverte rapport i perioden 1/3 - 30/5
(0 ellers

K_{1i} = (1 hvis eier av bil nr. i bor i grisgrendt strøk¹⁾
(0 ellers

K_{2i} = (1 hvis eier av bil nr. i bor i tettbygd strøk²⁾
(0 ellers

S_i = registreringsåret for bil nr. i

Y_i = (74 - S_i hvis bil nr. i leverte rapport i 1974
(73 - S_i hvis bil nr. i leverte rapport i 1973

T = (1 hvis bil nr. i leverte rapport i periodene 4/12-17/12-73 og 1/1-21/1-74³⁾
(0 ellers

u_i og u_{ij} = restledd

Deflateringen av prisene er utført slik at både månedsvis pris pr. liter bensin og månedsvis prisindeks for bruk av offentlige transportmidler ifølge konsumprisindeksen er dividert med den totale konsumprisindeks (1968 = 100). Den deflaterte månedsinntekt er framkommet ved at nettoinntekt ved statsskattelikningen 1973 er regnet om til månedsvis inntekt for den måned som rapportuken falt i ved hjelp av Arbeidsgiverforeningens kvartalsvise lønnsindeks deflatert med konsumprisindeksen.

Det forutsettes at restleddene u_i og u_{ij} ($i = 1, \dots, 9859$; $j = 1, \dots, 5$) har følgende egenskaper:

- (i) Forventningen til alle restledd er lik null, dvs. $E(u_i) = 0$ og $E(u_{ij}) = 0$
- (ii) Variansen til restleddene er konstant, dvs. $\text{var } u_i = \sigma_1^2$ og $\text{var } u_{ij} = \sigma_{2j}^2$
- (iii) Restleddene i de enkelte observasjonssettene er stokastisk uavhengige, dvs. $E(u_r u_s) = 0$ og $E(u_{rj} u_{sj}) = 0$ når $r \neq s$

For disse regresjonslikningene og dette observasjonsmaterialet virker det ikke urimelig å gjøre disse forutsetningene. Når de er oppfylt, vil estimering ved minste kvadraters metode gi estimater med gode egenskaper for koeffisientene i regresjonslikningene.

For å kunne tolke resultatene av beregningene ved statistiske tester er det dessuten en fordel at følgende forutsetning er oppfylt:

- (iv) u_i og u_{ij} er uavhengige og normalt fordelte.

1) Kommunetyperne 1, 2 og 4, jfr. vedlegg 2. 2) Kommunetyperne 6 og 7, jfr. vedlegg 2.
3) Helgene med kjøreforbud.

Som en del av beregningene har en testet om normalitetsforutsetningen (iv) er oppfylt (kji-kvadrat føyningstest). Det viser seg at hypotesen om normalt fordelte restledd blir forkastet for regresjonslikningene for kjøring i arbeid ($j = 2$), helgekjøring ($j = 3$) og feriekjøring ($j = 4$). En har likevel valgt å tolke regresjonsresultatene også for disse kjøretypene som om normalitetsforutsetningen var oppfylt.

Tabell 1 gir en oversikt over resultatene av regresjonsberegningene. Regresjonskoeffisienter og tilhørende elastisiteter som ikke er utsagnskraftig forskjellige fra null¹⁾ er satt i hakeparenteser. Som uttrykk for nøyaktigheten av de oppførte koeffisienter har en også tatt med estimatet for standardavviket på regresjonskoeffisientene. En kan grovt si at det er 95 prosents sannsynlighet for at intervallet gitt ved estimatet for regresjonskoeffisienten ± 2 x standardavviket skal inneholde den "sanne" verdi av regresjonskoeffisienten.

En vil se av tabell 1 at de multiple korrelasjonskoeffisienter er svært lave for samtlige likninger. Dette vil si at regresjonslikningene ikke forklarer noen særlig stor del av variasjonene i de ukentlige kjørelengder. Det er vanskelig å tenke seg at dette skyldes at viktige forklaringsvariable er utelatt. Årsaken må være at det er store variasjoner i kjørelengdene fra ukerapport til ukerapport, altså store individuelle forskjeller i bruken av personbil. Dette gir seg blant annet utslag i at en får mange 0-verdier for kjørelengder i alt og kjørelengde til forskjellige formål for en så kort rapporteringsperiode som en uke.

Men selv om likningene som helhet ikke har særlig stor "forklaringskraft" så er en del av regresjonskoeffisientene utsagnskraftig forskjellige fra 0.

Beregningsresultatene for regresjonskoeffisientene viser følgende:

1. Inntekten har betydning både for samlet kjørelengde for bileieren og for kjørelengden ved de forskjellige reiseformålene (med unntak av annen privat kjøring). For kjøring i alt, kjøring til og fra arbeid og helgekjøring er det også negative koeffisienter foran annengradsleddet for inntekten. Dette vil si at virkningen av en økning i inntekten avdempes ettersom inntekten blir større. De gjennomsnittlige inntektselastisiteter for samlet kjøring og for de forskjellige typer kjøring ligger på et lavt nivå. Det kan synes noe uventet. En rimelig forklaring kan være at inntekten er sterkere motiverende ved valg av biltype/bilmerke enn ved valg av kjørelengde.
2. Prisen på bensin har ingen utsagnskraftig betydning for samlet kjørelengde, men prisøkning ser ut til å føre til mindre kjøring til og fra arbeid, mindre helgekjøring og mindre annen privat kjøring. Det er naturlig å tenke seg at kjøring til og fra arbeid (overgang til offentlige kommunikasjonsmidler) og helgekjøring (sløyfing, overgang til offentlige kommunikasjonsmidler) er påvirket av bensinprisen. Den gjennomsnittlige priselastisitet er forholdsvis stor (- 1,22) for helgekjøringen. Det kan virke overraskende at økning i prisen på bensin har positiv virkning på feriekjøringen. En har ikke funnet noen rimelig forklaring på dette.
3. Det er også naturlig, som beregningsresultatene bekrefter, at når prisen på offentlige kommunikasjonsmidler øker, så øker samlet kjørelengde, helgekjøring og annen privat kjøring. De gjennomsnittlige priselastisiteter er her forholdsvis store, men det er stor usikkerhet ved beregningen av størrelsen på regresjonskoeffisientene for prisen på offentlige kommunikasjonsmidler (store standardavvik).
4. Samlet kjøring er, som rimelig kan være, lavere både høst, vinter og vår enn hva den er i sommersesongen. For kjøring til og fra arbeid er det bare høstsesongen som ligger over sommersesongen. Helgekjøringen er i vintersesongen lavere enn i sommersesongen. Sommeren er den viktigste ferieperioden, og dette slår ut i at feriekjøringen er lavere i andre sesonger enn i sommersesongen.
5. Samlet kjøring ser ikke ut til å avhenge av bostedet. Kjøring til og fra arbeid og kjøring i arbeid ligger høyt i grisgrendte strøk. Det er naturlig å tenke seg at dette skyldes mangel på offentlige kommunikasjonsmidler. Helgekjøringen er stor i tettbygde strøk.
6. Bilens alder slår ut i mindre samlet kjøring og i mindre annen privat kjøring.
7. Ukene med forbud mot helgekjøringen slår ut i mindre annen privat kjøring og mindre samlet kjøring.

1) Ved 5 prosents signifikansnivå og Students t-test.

Tabell 1. Regresjonsberegninger for kjørte kilometer med personbil. Regresjonskoeffisienter og standardavvik for regresjonskoeffisienter (i parentes) etter reiseformål og forklaringsvariable. Multiple korrelasjonskoeffisienter, elastisiteter og standardavvik¹⁾ på elastisiteter (i parentes)²⁾

| | Kjøring i alt Total | Kjøring til og fra arbeid MOTORING to and from work | Kjøring i arbeid MOTORING in course of em- ployment |
|--|---------------------------|--|--|
| Inntekt | 1,81 (0,28) | 0,368 (0,112) | 0,605 (0,119) |
| Inntekt ²⁾ | -0,01(0,003) | -0,005 (0,001) | [-0,002 (0,001)] |
| Deflatert pris pr. liter bensin | [-35,4 (23,4)] | -23,9 (9,4) | [0,405 (9,98)] |
| Deflatert prisindeks for bruk av offentlige transportmidler | 717,0(147,3) | [59,1 (59,4)] | [34,3 (63,9)] |
| Perioden 1/9 - 30/11 (høst) ³⁾ | -52,0 (7,99) | 11,0 (3,2) | [6,26 (3,41)] |
| Perioden 1/12 - 28/2 (vinter) ³⁾ | -87,5 (9,93) | [3,56 (4,00)] | [-1,27 (9,25)] |
| Perioden 1/3 - 30/5 (vår) ³⁾ | -58,0 (7,59) | [2,82 (3,06)] | [5,21 (3,24)] |
| Grisgrendt strøk ⁴⁾ | [10,8 (6,9)] | 12,2 (2,8) | 9,70 (2,96) |
| Tettbygd strøk ⁴⁾ | [2,80 (5,06)] | 5,15 (2,04) | [-2,38 (2,16)] |
| Bilens alder | 0,58 (0,18) | [-0,034(0,073)] | [-0,06 (0,07)] |
| Periodene 4/12 - 17/12-73 og 1/1 - 21/1-74 (helgeforbud) ⁵⁾ | -21,1 (10,2) | [6,15 (4,09)] | [2,77 (4,34)] |
| Multipel korrelasjonskoeffisient | 0,232 | 0,083 | 0,088 |
| Gjennomsnittlig inntektselastisitet ⁶⁾ | 0,16 (0,06) | 0,05 (0,09) | 0,46 (0,16) |
| Gjennomsnittlig priselastisitet m.h.p. prisen på bensin ⁷⁾ | [-0,20 (0,13)] | -0,57 (0,22) | [0,02 (0,41)] |
| Gjennomsnittlig priselastisitet m.h.p. prisen på kollektive transportmidler ⁸⁾ | 3,16 (0,64) | [1,12 (1,13)] | [1,11 (2,04)] |

1) Standardavvik på elastisiteter er beregnet ut fra standardavvik på tilsvarende regresjonskoeffisienter. 2) De koeffisientestimer (og tilsvarende elastisiteter) som er satt i hakeparentes, er ikke signifikant forskjellige fra null med et signifikansnivå på 5 prosent. 3) Regresjonskoeffisienten for perioden 1/9-30/11 gir uttrykk for hvor mye høyere antall kjørte kilometer gjennomgående ligger i denne perioden enn i basisperioden, dvs. perioden 1/6-31/8. Tilsvarende for periodene 1/12-28/2 og 1/3-30/5. 4) Regresjonskoeffisienten for grisgrendt, resp. tettbygd strøk gir uttrykk for hvor meget høyere antall kjørte kilometer gjennomgående ligger i henholdsvis grisgrendte og tettbygde strøk enn i strøk som verken er tettbygd eller grisgrendt (dvs. kommunetypene 3, 5, 8 og 9, jfr. vedlegg 2). 5) Regresjonskoeffisienten gir uttrykk for hvor meget høyere antall kjørte kilometer gjennomgående ligger i de perioder da det var helgeforbud enn i de øvrige perioder. 6) Prosentvis økning i kjørelengden ved en prosents økning i inntekten beregnet for gjennomsnittsverdiene av de variable i utvalget. 7) Prosentvis økning i kjørelengden ved en prosents økning i relativ pris på bensin beregnet for gjennomsnittsverdiene av de variable i utvalget. 8) Prosentvis økning i kjørelengden ved en prosents økning i relativ pris på kollektiv transport beregnet for gjennomsnittsverdien av de variable i utvalget.

Regression calculations for kilometres performed by private cars. Regression coefficients and standard deviations on regression coefficients (in brackets) by purpose of driving and independent variables. Multiple correlation coefficients, elasticities and standard error¹⁾ on elasticities (in brackets)²⁾

| Helge- kjøring Week-end motoring | Ferie- kjøring Holiday motoring | Annen privat kjøring Other private motoring | |
|---|--|--|---|
| 0,422(0,107) | 0,516 (0,197) | [-0,102(0,139)] | Income |
| -0,003(0,001) | [-0,002 (0,002)] | [0,0003(0,001)] | Income ²⁾ |
| -24,6 (8,96) | 49,0 (16,5) | -36,3 (11,7) | Deflated price per litre motor spirit |
| 151,1(56,5) | [124,0 (104,2)] | 348,5(73,9) | Deflated index of prices on use of public transport means |
| [3,79(3,06)] | -59,0 (5,65) | [-6,51 (4,01)] | The period 1 September - 30 November (autumn) ³⁾ |
| -12,7 (3,81) | -61,8 (7,03) | -15,4 (4,98) | The period 1 December - 28 February (winter) ³⁾ |
| [-4,74(2,90)] | -60,5 (5,37) | [-0,77 (3,80)] | The period 1 March - 30 May (spring) ³⁾ |
| [0,179(2,66)] | [-10,9 (4,91)] | [-0,29 (3,48)] | Sparsely populated area ⁴⁾ |
| 5,97 (1,94) | [5,88 (3,58)] | 11,8 (2,54) | Densely populated area ⁴⁾ |
| [-0,06 (0,06)] | [-0,218(0,128)] | -0,20 (0,09) | The age of the car |
| [7,69(3,90)] | [-4,80 (7,19)] | -17,6 (5,10) | The periods 4 December - 7 December 1973 and 1 January - 21 January 1974 (driving not allowed in week-ends) ⁵⁾ |
| 0,121 | 0,206 | 0,150 | Multiple correlation coefficient |
| 0,29 (0,18) | 0,36 (0,28) | [-0,03 (0,07)] | Average income elasticity ⁶⁾ |
| -1,22 (0,44) | 1,93 (0,65) | -0,54 (0,17) | Average price elasticity for the price of petrol ⁷⁾ |
| 5,93 (2,22) | [3,87 (3,25)] | 4,08 (0,86) | Average price elasticity for the price of public transport means ⁸⁾ |

1) Standard deviation on elasticities are calculated from the standard deviation on corresponding regression coefficients. 2) The estimates of coefficients (and corresponding elasticities) which are given in brackets, are not significantly different from zero at a 5 per cent level. 3) The regression coefficients for the period 1 September - 30 November express how much higher kilometres performed, as an average, were in this period compared with the base period, that is the period 1 June - 31 August. A similar comparison can be expressed for the periods 1 December - 28 February and 1 March - 30 May. 4) The coefficients for sparsely populated, respectively densely populated areas, express how much higher as an average, kilometres performed were, than in areas which are neither sparsely nor densely built areas (municipality types 3, 5, 8 and 9, see appendix 2). 5) The regression coefficients express how much higher kilometres performed, as an average, were in periods when week-end driving was not allowed than in the other periods. 6) Percentage increase in kilometres performed by one per cent increase in income, calculated for the average values of the variables in the survey. 7) Percentage increase in kilometres performed by one per cent increase in the relative price on motor spirit, calculated for the average values of the variables in the survey. 8) Percentage increase in kilometres performed by one per cent increase in the relative price on use of public transport means, calculated for the average values of the variables in the survey.

KLASSIFISERING AV KOMMUNENE¹⁾
 CLASSIFICATION OF MUNICIPALITIES¹⁾

1. Innledning
Introduction

I hovedtrekkene har en nyttet Statistisk Sentralbyrås klassifisering av kommunene i 9 typer (jfr. "Artikler fra Statistisk Sentralbyrå" nr. 67, 1974). For imidlertid å få en bedre oversikt over personbilbruken i og rundt de større byene, ble tre av gruppene oppløst og kommunene omgruppert i 5 nye grupper. Gruppene Sentrale industrikommuner (6), Særlig sentrale, blandede tjenesteytings- og industrikommuner (7) og Øvrige blandede tjenesteytings- og industrikommuner (8) ble således endret til følgende kommunetyper:

- Store bykommuner *Large urban municipalities*
- Mellomstore bykommuner *Medium sized urban municipalities*
- Mindre by- og industrikommuner *Small urban and manufacturing municipalities*
- Forstadskommuner til store bykommuner *Suburbans of large urban municipalities*
- Forstadskommuner til mellomstore bykommuner *Suburbans of medium sized urban municipalities*

Denne endrede gruppering er tatt i bruk for undersøkelsen Eie og bruk av personbil 1973-1974 etter forslag fra Transportøkonomisk institutt. Nedenfor følger et utdrag av Byråets hovedgruppering av kommuner og deretter en fullstendig opplisting av de kommuner som er omgruppert.

2. Kommunetyper

Type 1: Landbrukskommuner (88 kommuner)
Agricultural municipalities

De vareproduserende næringer sysselsetter flere enn de tjenesteytende næringer. Dessuten må minst ett av disse krav være oppfylt: a) Jord- og skogbruk sysselsetter mer enn 2/3 av de sysselsatte i de vareproduserende næringer. b) Jord- og skogbruk sysselsetter flere enn fiske og fangst, som igjen sysselsetter flere enn industri.

Type 2: Mindre sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner (77 kommuner)
Less central, mixed agricultural and manufacturing municipalities

De vareproduserende næringer sysselsetter flere enn de tjenesteytende næringer. Ingen enkelt vareproduserende næring sysselsetter mer enn 2/3 av de sysselsatte i de vareproduserende næringer, og fiske og fangst er minste vareproduserende næring. Kommunen ligger mindre sentralt.

Type 3: Sentrale, blandede landbruks- og industrikommuner (30 kommuner)
Central, mixed agricultural and manufacturing municipalities

De vareproduserende næringer sysselsetter flere enn de tjenesteytende næringer. Ingen enkelt vareproduserende næring sysselsetter mer enn 2/3 av de sysselsatte i de vareproduserende næringer, og fiske og fangst er minste vareproduserende næring. Kommunen ligger sentralt.

Type 4: Fiskerikommuner (43 kommuner)
Fishing municipalities

De vareproduserende næringer sysselsetter flere enn de tjenesteytende næringer. Dessuten må begge disse krav være oppfylt: a) Fiske og fangst sysselsetter flere enn jord- og skogbruk. b) Fiske og fangst sysselsetter minst halvparten av det antall som er sysselsatt i industri.

1) Se den noe endrede klassifikasjon brukt i tabellene 8-12.
 1) See the slightly revised classification used in tables 8-12.

Type 5: Mindre sentrale industrikommuner (31 kommuner)
Less central manufacturing municipalities

De vareproduserende næringer sysselsetter flere enn de tjenesteytende næringer. Dessuten må minst ett av disse krav være oppfylt: a) Industri sysselsetter mer enn 2/3 av de sysselsatte i de vareproduserende næringer. b) Industri sysselsetter mer enn dobbelt så mange som fiske og fangst, som igjen sysselsetter flere enn jord- og skogbruk. Kommunen ligger mindre sentralt.

Type 6: Sentrale industrikommuner (41 kommuner)
Central manufacturing municipalities

De vareproduserende næringer sysselsetter flere enn de tjenesteytende næringer. Dessuten må minst ett av disse krav være oppfylt: a) Industri sysselsetter mer enn 2/3 av de sysselsatte i de vareproduserende næringer. b) Industri sysselsetter mer enn dobbelt så mange som fiske og fangst, som igjen sysselsetter flere enn jord- og skogbruk. Kommunen ligger sentralt.

Type 7: Særlig sentrale, blandede tjenesteytings- og industrikommuner (34 kommuner)
Marked central, mixed service and manufacturing municipalities

De tjenesteytende næringer sysselsetter flere enn de vareproduserende næringer. Industri er største vareproduserende næring. Kommunen ligger særlig sentralt.

Type 8: Øvrige blandede tjenesteytings- og industrikommuner (55 kommuner)
Other mixed service and manufacturing municipalities

De tjenesteytende næringer sysselsetter flere enn de vareproduserende næringer. Industri er største vareproduserende næring. Kommunen ligger ikke særlig sentralt.

Type 9: Andre kommuner (44 kommuner)
Other municipalities

De tjenesteytende næringer sysselsetter flere enn de vareproduserende næringer. Industri er ikke største vareproduserende næring.

3. Endringer i grupperingen av kommuner, foretatt for Eie og bruk av personbil 1973-1974¹⁾
Changes in the classification of municipalities, made for Private Motoring¹⁾

Store bykommuner *Large urban municipalities*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|-----------|
| 7 | 0301 | Oslo |
| 7 | 1201 | Bergen |
| 7 | 1601 | Trondheim |

Mellomstore bykommuner *Medium sized urban municipalities*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|-------------|
| 6 | 0101 | Halden |
| 6 | 0102 | Sarpsborg |
| 8 | 0103 | Fredrikstad |
| 6 | 0104 | Moss |
| 8 | 0401 | Hamar |
| 7 | 0602 | Drammen |
| 8 | 0705 | Tønsberg |
| 8 | 0706 | Sandefjord |

1) Se tabellene 8-12.

1) See the tables 8-12.

Mellomstore bykommuner (forts.) *Medium sized urban municipalities (cont.)*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|--------------|
| 6 | 0805 | Porsgrunn |
| 8 | 0806 | Skien |
| 8 | 0903 | Arendal |
| 7 | 1001 | Kristiansand |
| 6 | 1102 | Sandnes |
| 7 | 1103 | Stavanger |
| 8 | 1106 | Haugesund |
| 8 | 1501 | Ålesund |
| 8 | 1503 | Kristiansund |
| 8 | 1804 | Bodø |
| 8 | 1902 | Tromsø |

Mindre by- og industrikommuner *Small urban and manufacturing municipalities*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|-------------|
| 8 | 0402 | Kongsvinger |
| 8 | 0427 | Elverum |
| 8 | 0501 | Lillehammer |
| 6 | 0502 | Gjøvik |
| 8 | 0601 | Ringerike |
| 6 | 0604 | Kongsberg |
| 6 | 0702 | Holmestrand |
| 8 | 0703 | Horten |
| 8 | 0707 | Larvik |
| 8 | 0708 | Stavern |
| 6 | 0807 | Notodden |
| 8 | 0904 | Grimstad |
| 8 | 0914 | Tvedestrand |
| 6 | 1002 | Mandal |
| 8 | 1003 | Farsund |
| 8 | 1004 | Flekkefjord |
| 6 | 1101 | Eigersund |
| 8 | 1219 | Bømlo |
| 8 | 1401 | Flora |
| 8 | 1502 | Molde |
| 8 | 1519 | Volda |
| 8 | 1703 | Namsos |
| 8 | 1805 | Narvik |
| 8 | 1820 | Alstahaug |
| 8 | 1824 | Vefsn |
| 8 | 1840 | Saltdal |
| 8 | 1841 | Fauske |
| 8 | 1865 | Vågan |
| 8 | 1866 | Hadsel |
| 8 | 1870 | Sortland |
| 8 | 1901 | Harstad |
| 8 | 1925 | Sørreisa |

Mindre by- og industrikommuner (forts.) *Small urban and manufacturing municipalities (cont.)*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|--------------|
| 8 | 1931 | Lenvik |
| 8 | 2001 | Hammerfest |
| 8 | 2002 | Vardø |
| 8 | 2003 | Vadsø |
| 8 | 2012 | Alta |
| 8 | 2019 | Nordkapp |
| 8 | 2030 | Sør-Varanger |

Forstadskommuner til store bykommuner *Suburban municipalities of large urban municipalities*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|------------|
| 7 | 0211 | Vestby |
| 7 | 0213 | Ski |
| 7 | 0214 | Ås |
| 7 | 0215 | Frogn |
| 7 | 0216 | Nesodden |
| 7 | 0217 | Oppegård |
| 7 | 0219 | Bærum |
| 7 | 0220 | Asker |
| 7 | 0226 | Sørum |
| 6 | 0227 | Fet |
| 7 | 0228 | Rælingen |
| 7 | 0229 | Enebakk |
| 7 | 0230 | Lørenskog |
| 7 | 0231 | Skedsmo |
| 7 | 0233 | Nittedal |
| 7 | 0234 | Gjerdrum |
| 7 | 0235 | Ullensaker |
| 6 | 0237 | Eidsvoll |
| 7 | 0238 | Nannestad |
| 7 | 0533 | Lunner |
| 7 | 1243 | Os |
| 6 | 1246 | Fjell |
| 7 | 1247 | Askøy |
| 6 | 1251 | Vaksdal |
| 6 | 1253 | Osterøy |
| 8 | 1264 | Austrheim |
| 7 | 1662 | Klæbu |
| 7 | 1663 | Malvik |

Forstadskommuner til mellomstore bykommuner *Suburban municipalities of medium sized urban municipalities*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|----------|
| 6 | 0113 | Borge |
| 6 | 0115 | Skjeberg |
| 6 | 0124 | Askim |

Forstadskommuner til mellomstore bykommuner (forts.) *Suburban municipalities of medium sized urban municipalities*

| Standard | Kommune- nummer | Kommune |
|----------|--------------------|--------------|
| 6 | 0130 | Tune |
| 6 | 0131 | Rolvsøy |
| 6 | 0133 | Kråkerøy |
| 6 | 0134 | Onsøy |
| 8 | 0135 | Råde |
| 7 | 0136 | Rygge |
| 6 | 0412 | Ringsaker |
| 8 | 0414 | Vang |
| 6 | 0529 | Vestre Toten |
| 6 | 0532 | Jevnaker |
| 6 | 0623 | Modum |
| 6 | 0624 | Øvre Eiker |
| 6 | 0625 | Nedre Eiker |
| 7 | 0626 | Lier |
| 7 | 0627 | Røyken |
| 6 | 0628 | Hurum |
| 6 | 0711 | Svelvik |
| 6 | 0713 | Sande |
| 8 | 0717 | Borre |
| 6 | 0720 | Stokke |
| 8 | 0721 | Sem |
| 8 | 0722 | Nøtterøy |
| 8 | 0723 | Tjøme |
| 6 | 0725 | Tjølling |
| 6 | 0726 | Brunlanes |
| 6 | 0727 | Hedrum |
| 6 | 0918 | Moland |
| 8 | 0919 | Froland |
| 8 | 0920 | Øyestad |
| 8 | 0921 | Tromøy |
| 8 | 0922 | Hisøy |
| 7, | 0926 | Lillesand |
| 6 | 1014 | Vennesla |
| 6 | 1018 | Søgne |
| 6 | 1122 | Gjesdal |
| 7 | 1124 | Sola |
| 7 | 1127 | Randaberg |
| 6 | 1149 | Karmøy |

Spørreskjema *Questionnaire*

Statistisk Sentralbyrå
Dronningensgt. 16
Oslo-Dep., Oslo 1
Tlf. *4138 20, 4136 60

Kjøring med personbil eller varebil

| |
|-----------------------------------|
| Udergitt taushetsplikt |
|-----------------------------------|

1974

Opggavene er undergitt taushetsplikt og vil bli behandlet strengt fortrolig.

Skjemaet fylles ut for den bil som har det registreringsnr. som er oppført nedenfor og sendes tilbake til Statistisk Sentralbyrå i vedlagte svarikonvolutt når tellingsuken er slutt.

Dersom De ikke lenger eier bilen eller bilen er satt ut av drift (avskiltet, opphogd), ber vi Dem vennligst returnere skjemaet med påskrift om det.

Ved utfyllingen kan De om nødvendig bruke skjønn. Vær vennlig å lese nøye gjennom rettledningen på baksiden av skjemaet. På forhånd takk.

| | |
|--|------------------|
| | Registreringsnr. |
|--|------------------|

| | | |
|--|-----------------------------------|---|
| På hvem er bilen registrert? (Sett kryss) | | Hvis bilen er registrert på person, vennligst før opp dennes fødselsdag.-mnd., og år. |
| 1 <input type="checkbox"/> Firma, institusjon e.l. | 2 <input type="checkbox"/> Person | |

Kjørelengde

| | | |
|-----------------|--|------------------------------------|
| | | fram til første dag i tellingsuken |
| Kilometer kjørt | | |

Kjøring i uken

Før opp for hver dag hvor meget bilen har vært brukt til forskjellige formål og hvor mange personer som gjennomsnittlig har vært med. Hvis bilen har vært brukt til flere formål på samme tur, føres hovedformålet opp.

| | Kjøring til og fra arbeid Se rettledning | | Kjøring i arbeid Se rettledning | | Helgekjøring Se rettledning | | Feriekjøring Se rettledning | | Annen privat kjøring Se rettledning | |
|----------------|---|-------------------------|------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--|-------------------------|
| | Km | Antall personer i bilen | Km | Antall personer i bilen | Km | Antall personer i bilen | Km | Antall personer i bilen | Km | Antall personer i bilen |
| Tirsdag | | | | | | | | | | |
| Onsdag | | | | | | | | | | |
| Torsdag | | | | | | | | | | |
| Fredag | | | | | | | | | | |
| Lørdag | | | | | | | | | | |
| Søndag | | | | | | | | | | |
| Mandag | | | | | | | | | | |
| Skriv ikke her | | | | | | | | | | |

Dato, underskrift

TIL BILEIEREN

To the car owner

Persontransportene med bil har hatt en rivende utvikling i de siste tiår og spiller en stadig større rolle i samferdselen. Gjennom rutebilstatistikken som utarbeides årlig og gjennom en undersøkelse av ervervsmessig persontrafikk utenfor rute har en fått en viss oversikt over transportytelsene for biler i ervervsmessig transport. Derimot kjenner en lite til egentransporten med bil. For å få belyst bruken av personbiler i egentransport har Statistisk Sentralbyrå planlagt denne undersøkelsen. Bilene som skal være med er valgt ut tilfeldig, og undersøkelsen er lagt opp slik at hver uke får et utvalg av bileiere tilsendt et utfyllingsskjema. For å redusere arbeidet mest mulig, både for dem som skal fylle ut de statistiske skjemaer og for dem som skal bearbeide skjemaene, er de fleste spørsmålene begrenset til en enkelt uke.

Deres bil er en av de utvalgte, og en tillater seg å be Dem være så vennlig å gi de opplysninger en spør om. Les nøye gjennom rettledningen som er gitt nedenfor

RETTLEDNING

Explanation

Kjøring til og fra arbeid. Her føres opp lengden på arbeidsreisen begge veier. Studenter og skoleungdom som bruker personbil til skole, utdanningssted o.l., fører slik kjøring under annen privatkjøring.

Kjøring i arbeid. Omfatter tjeneste- og oppdragsreiser i sammenheng med arbeidet. Strekker reisen seg over flere dager, føres den daglige kjørestrækning.

Helgekjøring. Her føres kjøring i forbindelse med helgeturer med overnatting utenfor hjemmet. Er det fire eller flere overnattinger utenfor hjemmet føres kjøringen under feriekjøring. Vanlige søndagsutflukter uten overnatting føres under annen privat kjøring.

Feriekjøring. Omfatter kjøring i forbindelse med ferietur hvor en overnatter utenfor helårsboligen fire eller flere netter. Kjøring i sammenheng med forretnings- og studiereiser og rekonvalesentopphold skal ikke tas med her.

Annen privat kjøring. Her føres kjøring som ikke er spesifisert foran.

Antall personer i bilen. Dersom det på en tur har vært med et varierende antall personer skal en føre opp gjennomsnittlig antall personer. Brukes bilen i løpet av dagen til samme formål flere ganger, fører en også opp gjennomsnittlig antall personer som har vært med. Føreren skal alltid regnes med i dette tallet.

Tidligere utkommet
Previously issued

Transportøkonomisk institutt (TØI): *The Institute of Research in Transport Economy:*

Eie og bruk av personbil 1962 *Private Motoring 1962*

Eie og bruk av personbil 1967 *Private Motoring 1967*

Publikasjoner sendt ut fra Statistisk Sentralbyrå
siden 1. juli 1975

*Publications issued by the Central Bureau of Statistics
since 1 July 1975*

I serien Norges offisielle statistikk (NOS):

Rekke XII

Boktrykk 1975

- Nr. 280 Økonomisk utsyn over året 1974 *Economic Survey* Sidetall 142 Pris kr 15,00
- 281 Statistisk årbok 1975 *Statistical Yearbook of Norway* Sidetall 496 Pris kr 15,00
- 282 Fiskeristatistikk 1971 *Fishery Statistics* Sidetall 115 Pris kr 8,00

Rekke A

Offsettrykk 1975

- Nr. 719 Utenrikshandel 1974 II *External Trade II* Sidetall 275 Pris kr 11,00
- 720 Levekår 1973 *Level of Living* Sidetall 139 Pris kr 9,00
- 721 Sivilrettsstatistikk 1974 *Civil Judicial Statistics* Sidetall 31 Pris kr 7,00
- 722 Skogavvirking til salg og industriell produksjon 1973-74 *Roundwood Cut for Sale and Industrial Production* Sidetall 55 Pris kr 7,00
- 723 Jaktstatistikk 1974 *Hunting Statistics* Sidetall 65 Pris kr 7,00
- 724 Lønnsstatistikk 1974 *Wage Statistics* Sidetall 69 Pris kr 8,00
- 725 Friluftslivundersøkelse 1974 *Outdoor Life Survey* Sidetall 133 Pris kr 9,00
- 726 Utdanningsstatistikk Grunnskoler 1. oktober 1974 *Educational Statistics Primary Schools* Sidetall 69 Pris kr 8,00
- 727 Flyttestatistikk 1974 *Migration Statistics* Sidetall 95 Pris kr 8,00
- 728 Kriminalstatistikk Forbrytelser etterforsket av politiet 1974 *Criminal Statistics Crimes Investigated by the Police* Sidetall 73 Pris kr 8,00
- 729 Folkemengden etter alder og ekteskapeleg status 31. desember 1974 *Population by Age and Marital Status* Sidetall 141 Pris kr 8,00
- 730 Folke- og boligstelling 1970 V Boligstatistikk *Population and Housing Census V Housing Statistics* Sidetall 155 Pris kr 8,00
- 731 Utdanningsstatistikk Universiteter og vitenskapelige høyskoler Høstsemesteret 1973 *Educational Statistics Universities Autumn Term* Sidetall 125 Pris kr 9,00
- 732 Ferieundersøkelsen 1974 *Holiday Survey* Sidetall 131 Pris kr 9,00
- 733 Bøndernes inntekt og formue 1973 *The Holders' Income and Property* Sidetall 53 Pris kr 8,00
- 734 Lønnsstatistikk for ansatte i varehandel 1. mars 1975 *Wage Statistics for Employees in Wholesale and Retail Trade* Sidetall 79 Pris kr 8,00
- 735 Rutebilstatistikk 1974 *Scheduled Road Transport* Sidetall 35 Pris kr 8,00
- 736 Alkohol og andre rusmidler 1974 *Alcohol and Drugs* Sidetall 49 Pris kr 7,00
- 737 Folkemengdens bevegelse 1974 *Vital Statistics and Migration Statistics* Sidetall 67 Pris kr 8,00
- 738 Familiestatistikk 1974 *Family Statistics* Sidetall 71 Pris kr 8,00
- 739 Folke- og boligstelling 1970 IV Familier og husholdninger *Population and Housing Census IV Families and Households* Sidetall 105 Pris kr 8,00
- 740 Veterinærstatistikk 1974 *Veterinary Statistics* Sidetall 79 Pris kr 8,00
- 741 Skattestatistikk Inntektsåret 1973 *Tax Statistics* Sidetall 131 Pris kr 8,00
- 742 Laks- og sjøaurefiske 1974 *Salmon and Sea Trout Fisheries* Sidetall 55 Pris kr 8,00
- 743 Skogstatistikk 1974 *Forestry Statistics* Sidetall 137 Pris kr 9,00
- 744 Jordbruksstatistikk 1974 *Agricultural Statistics* Sidetall 141 Pris kr 9,00
- 745 Sykehusstatistikk 1974 *Hospital Statistics* Sidetall 53 Pris kr 7,00
- 746 Sosial hjemmehjelp 1974 *Social Home-Help Services* Sidetall 29 Pris kr 7,00
- 747 Lønnsstatistikk for sjøfolk på skip i utenriksfart mars 1975 *Wage Statistics for Seamen on Ships in Ocean Transport* Sidetall 35 Pris kr 7,00
- 748 Kredittmarkedstatistikk 1972-1974 *Credit Market Statistics* Sidetall 259 Pris kr 11,00
- 749 Sosialhjelpsstatistikk 1973 *Social Care Statistics* Sidetall 57 Pris kr 8,00
- 750 Lønnsstatistikk for kommunale arbeidstakere pr. 1. januar 1975 *Wage Statistics for Local Government Employees* Sidetall 79 Pris kr 8,00
- 751 Hagebruksteljing 1974 *Census of Horticulture* Sidetall 163 Pris kr 9,00
- 752 Byggearealstatistikk 1974 *Building Statistics* Sidetall 83 Pris kr 8,00
- 753 Psykiatriske sykehus 1974 *Mental Hospitals* Sidetall 55 Pris kr 7,00
- 754 Kriminalstatistikk Fanger 1974 *Criminal Statistics Prisoners* Sidetall 47 Pris kr 8,00
- 755 Finansinstitusjoner 1974 *Financial Institutions* Sidetall 111 Pris kr 9,00

Rekke XII

Boktrykk 1976

- Nr. 283 Økonomisk utsyn over året 1975 *Economic Survey* Sidetall 144 Pris kr 15,00
- 284 Fiskeristatistikk 1972 *Fishery Statistics* Sidetall 116 Pris kr 8,00
- 285 Statistisk årbok 1976 *Statistical Yearbook of Norway* Sidetall 490 Pris kr 15,00

Rekke A

Offsettrykk 1976

- Nr. 756 Lønnsstatistikk for ansatte i skoleverket 1. oktober 1974 *Wage Statistics for Employees in Publicly Maintained Schools* Sidetall 59 Pris kr 8,00
- 757 Barneomsorg 1974 *Child Welfare Statistics* Sidetall 59 Pris kr 7,00
- 758 Dødsårsaker 1974 Hovedtabeller *Causes of Death Main Tables* Sidetall 101 Pris kr 8,00

Rekke A

Offsettrykk 1976 (forts.)

- Nr. 759 Kriminalstatistikk Reaksjoner 1974 *Criminal Statistics Sanctions* Sidetall 51 Pris kr 7,00
 - 760 Lønnsstatistikk for funksjonærer i bankvirksomhet 1. september 1975 *Wage Statistics for Bank Employees* Sidetall 41 Pris kr 7,00
 - 761 De offentlige sektorer finansier 1971-1973 *Public Sector Finances* Sidetall 73 Pris kr 8,00
 - 762 Franskriving av folkemengden 1975-2000 Regionale tall *Population Projections Regional Figures* Sidetall 191 Pris kr 11,00
 - 763 Regnskapsstatistikk 1974 Engroshandel *Statistics of Accounts Wholesale Trade* Sidetall 67 Pris kr 8,00
 - 764 Regnskapsstatistikk 1974 Bergverksdrift og industri *Statistics of Accounts Mining and Manufacturing* Sidetall 99 Pris kr 8,00
 - 765 Bygge- og anleggsstatistikk 1974 Bedriftstelling 1974 *Construction Statistics Census of Establishments* Sidetall 69 Pris kr 7,00
 - 766 Utdanningsstatistikk Videregående skoler 1. oktober 1974 *Educational Statistics Upper Stage Secondary Schools* Sidetall 91 Pris kr 9,00
 - 767 Elektrisitetsstatistikk 1974 *Electricity Statistics* Sidetall 91 Pris kr 8,00
 - 768 Lønnsstatistikk for funksjonærer i forsikringsvirksomhet 1. september 1975 *Wage Statistics for Salaried Employees in Insurance Activity* Sidetall 35 Pris kr 7,00
 - 769 Kommunestyrevalget 1975 *Municipal Council Elections* Sidetall 169 Pris kr 9,00
 - 770 Fylkestingsvalget 1975 *County Council Elections* Sidetall 119 Pris kr 9,00
 - 771 Bedriftstelling 1974 Finnmark Sidetall 65 Pris kr 7,00
 - 772 Bedriftstelling 1974 Troms Sidetall 69 Pris kr 7,00
 - 773 Bedriftstelling 1974 Nordland Sidetall 87 Pris kr 7,00
 - 774 Bedriftstelling 1974 Nord-Trøndelag Sidetall 75 Pris kr 7,00
 - 775 Bedriftstelling 1974 Sør-Trøndelag Sidetall 79 Pris kr 7,00
 - 776 Bedriftstelling 1974 Møre og Romsdal Sidetall 87 Pris kr 7,00
 - 777 Bedriftstelling 1974 Sogn og Fjordane Sidetall 77 Pris kr 7,00
 - 778 Bedriftstelling 1974 Hordaland Sidetall 83 Pris kr 7,00
 - 779 Bedriftstelling 1974 Rogaland Sidetall 77 Pris kr 7,00
 - 780 Bedriftstelling 1974 Vest-Agder Sidetall 71 Pris kr 7,00
 - 781 Bedriftstelling 1974 Aust-Agder Sidetall 73 Pris kr 7,00
 - 782 Bedriftstelling 1974 Telemark Sidetall 75 Pris kr 7,00
 - 783 Bedriftstelling 1974 Buskerud Sidetall 77 Pris kr 7,00
 - 784 Bedriftstelling 1974 Oppland Sidetall 79 Pris kr 7,00
 - 785 Bedriftstelling 1974 Hedmark Sidetall 77 Pris kr 7,00
 - 786 Bedriftstelling 1974 Vestfold Sidetall 77 Pris kr 7,00
 - 789 Lønnsstatistikk for sjøfolk på skip i innenriks rutefart november 1975 *Wage Statistics for Seamen in Ships in Scheduled Coasting Trade* Sidetall 29 Pris kr 7,00
 - 790 Lønnsstatistikk for ansatte i jordbruk, gartnerier og hagebruk september 1975 *Wage Statistics for Workers and Salaried Employees in Agriculture and Horticulture* Sidetall 35 Pris kr 7,00
 - 791 Industristatistikk 1974 Bedriftstelling 1974 *Industrial Statistics Census of Establishments* Sidetall 259 Pris kr 9,00
 - 792 Lønnsstatistikk for arbeidere i bergverksdrift og industri 3. kvartal 1975 *Wage Statistics for Workers in Mining and Manufacturing* Sidetall 29 Pris kr 7,00
 - 793 Folketallet i kommunene 1975-1976 *Population in Municipalities* Sidetall 41 Pris kr 7,00
 - 794 Lønns- og sysselsettingsstatistikk for statens embets- og tjenestemenn 1. oktober 1975 *Wage and Employment Statistics for Central Government Employees* Sidetall 95 Pris kr 8,00
 - 795 Sjøulykkesstatistikk 1975 *Marine Casualties* Sidetall 57 Pris kr 8,00
 - 796 Lastebiltransport Utvalgsundersøkelse 1973 *Road Goods Transport Sample Survey* Sidetall 211 Pris kr 9,00
 - 797 Utdanningsstatistikk Vaksenopplæring og folkeopplysning 1974-75 *Educational Statistics Adult Education and Popular Education* Sidetall 65 Pris kr 8,00
 - 798 Kulturstatistikk 1975 *Cultural Statistics* Sidetall 61 Pris kr 8,00
 - 799 Helsestatistikk 1974 *Health Statistics* Sidetall 103 Pris kr 8,00
 - 800 Lønnsstatistikk for ansatte i hotell- og restaurantdrift april og oktober 1975 *Wage Statistics for Employees in Hotels and Restaurants* Sidetall 49 Pris kr 7,00
 - 801 Samferdselsstatistikk 1975 *Transport and Communication Statistics* Sidetall 221 Pris kr 11,00
 - 802 Lønnsstatistikk for arbeidere i offentlig anleggsvirksomhet 3. kvartal 1975 *Wage Statistics for Workers in Public Construction Activity* Sidetall 35 Pris kr 7,00
 - 803 Lønnsstatistikk 1975 *Wage Statistics* Sidetall 89 Pris kr 8,00
 - 804 Skogavvirking til salg og industriell produksjon 1974-75 *Roundwood Cut for Sale and Industrial Production* Sidetall 55 Pris kr 7,00
 - 805 Fiskerstatistikk 1975 *Survey of Fishermen* Sidetall 41 Pris kr 7,00
 - 806 Utenrikshandel 1975 I *External Trade I* Sidetall 243 Pris kr 11,00
 - 807 Jaktstatistikk 1975 *Hunting Statistics* Sidetall 63 Pris kr 7,00
 - 808 Veitrafikkulykker 1975 *Road Traffic Accidents* Sidetall 73 Pris kr 8,00
 - 809 Sivilrettsstatistikk 1975 *Civil Judicial Statistics* Sidetall 31 Pris kr 7,00
 - 810 Skattestatistikk Inntektsåret 1974 *Tax Statistics* Sidetall 133 Pris kr 9,00
 - 811 Lønns- og sysselsettingsstatistikk for ansatte i skoleverket 1. oktober 1975 *Wage and Employment Statistics for Employees in Publicly Maintained Schools* Sidetall 75 Pris kr 8,00
 - 812 Hotell- og pensjonatstatistikk 1974-1975 *Statistics on Hotels and Boarding Houses* Sidetall 87 Pris kr 7,00
 - 813 Arbeidsmarkedstatistikk 1975 *Labour Market Statistics* Sidetall 97 Pris kr 8,00
 - 814 Utdanningsstatistikk Universiteter og høyskoler 1. oktober 1974 *Educational Statistics Universities and Colleges* Sidetall 135 Pris kr 9,00
 - 815 Utdanningsstatistikk Grunnskoler 1. oktober 1975 *Educational Statistics Primary Schools* Sidetall 71 Pris kr 8,00

Rekke A

Offsettrykk 1976 (forts.)

- Nr. 816 Kriminalstatistikk Forbrytelser etterforsket av politiet 1975 *Criminal Statistics Crimes Investigated by the Police* Sidetall 75 Pris kr 8,00
- 817 Jordbruksstatistikk 1975 *Agricultural Statistics* Sidetall 113 Pris kr 9,00
- 818 Utenrikshandel 1975 II *External Trade II* Sidetall 291 Pris kr 11,00
- 819 Bøndernes inntekt og formue 1974 *The Holders' Income and Property* Sidetall 53 Pris kr 8,00
- 820 Flyttestatistikk 1975 *Migration Statistics* Sidetall 95 Pris kr 8,00
- 821 Folkemengden etter alder og ekteskadelig status 31. desember 1975 *Population by Age and Marital Status* Sidetall 141 Pris kr 8,00
- 822 Lønnsstatistikk for sjøfolk på skip i utenriksfart mars 1976 *Wage Statistics for Seamen on Ships in Ocean Transport* Sidetall 29 Pris kr 7,00
- 823 Folke- og bolig telling 1970 VI Kontrollundersøkelse *Population and Housing Census VI Evaluation Survey* Sidetall 89 Pris kr 8,00
- 824 Folkemengdens bevegelse 1975 *Vital Statistics and Migration Statistics* Sidetall 75 Pris kr 8,00
- 825 Laks- og sjøaurefiske 1975 *Salmon and Sea Trout Fisheries* Sidetall 61 Pris kr 8,00
- 826 Sosial hjemmehjelp 1975 *Social Home-Help Services* Sidetall 29 Pris kr 7,00
- 827 Veterinærstatistikk 1975 *Veterinary Statistics* Sidetall 79 Pris kr 8,00
- 828 Skogstatistikk 1975 *Forestry Statistics* Sidetall 135 Pris kr 9,00
- 829 Alkohol og andre rusmidler 1975 *Alcohol and Drugs* Sidetall 47 Pris kr 7,00
- 830 Lønnsstatistikk for ansatte i varehandel 1. mars 1976 *Wage Statistics for Employees in Wholesale and Retail Trade* Sidetall 27 Pris kr 8,00
- 831 Sykehusstatistikk 1975 *Hospital Statistics* Sidetall 53 Pris kr 7,00
- 832 Legestatistikk 1976 *Statistics on Physicians* Sidetall 85 Pris kr 8,00
- 833 Sosialhjelpstatistikk 1974 *Social Care Statistics* Sidetall 47 Pris kr 8,00
- 834 Psykiatriske sykehus 1975 *Mental Hospitals* Sidetall 55 Pris kr 7,00
- 835 Byggearealstatistikk 1975 *Building Statistics* Sidetall 85 Pris kr 8,00
- 836 Eie og bruk av personbil Utvalgsundersøkelse 1973-1974 *Private Motoring Sample Survey* Sidetall 95 Pris kr 8,00
- 837 Kriminalstatistikk Reaksjoner 1975 *Criminal Statistics Sanctions* Sidetall 49 Pris kr 7,00

I serien Statistiske analyser (SA):

- Nr. 16 Skilsmisser 1971-1973 *Divorces* Sidetall 59 Pris kr 8,00
- 17 Kriminalstatistikk Oversikt 1960-1972 *Criminal Statistics Survey* Sidetall 125 Pris kr 8,00
- 18 Sesongkorrigering av norske konjunkturindikatorer *Seasonal Adjustment of Norwegian Economic Indicators* Sidetall 29 Pris kr 7,00
- 19 Tid nyttet til egenarbeid *Time Spent on Household Work and Family Care* Sidetall 77 Pris kr 8,00
- 20 Fritidshus 1970 *Holiday Houses* Sidetall 91 Pris kr 8,00
- 21 Yrke og dødelighet 1970-1973 *Occupational Mortality* Sidetall 111 Pris kr 9,00
- 22 Miljøstatistikk 1976 Naturressurser og forurensninger *Environmental Statistics Natural Resources and Pollution* Sidetall 233 Pris kr 11,00
- 23 Fiskere 1960-1971 Alder, bosetting, inntekt *Fishermen Age, Residence, Income* Sidetall 77 Pris kr 8,00
- 24 Private husholdningers forbruk i 1973 *Private Households' Consumption* Sidetall 103 Pris kr 9,00
- 25 Forbruk blant skoleungdom og studenter 1973-1974 *Students' Consumer Expenditure* Sidetall 59 Pris kr 8,00
- 26 Voksenopplæring 1969-1974 *Adult Education* Sidetall 137 Pris kr 9,00

I serien Samfunnsøkonomiske studier (SØS):

- Nr. 25 Friluftsliv, idrett og mosjon *Outdoor Recreation, Sport and Exercise* Sidetall 114 Pris kr 8,00
- 26 Nasjonalregnskap, modeller og analyse En artikkelsamling til Odd Aukrusts 60-årsdag *National Accounts, Models and Analysis To Odd Aukrust in Honour of his Sixtieth Birthday* Sidetall 320 Pris kr 13,00
- 27 Den representative undersøgelsesmetode *The Representative Method of Statistical Surveys* Sidetall 64 Pris kr 8,00
- 28 Statistisk Sentralbyrå 100 år 1876-1976 *Central Bureau of Statistics 100 Years* Sidetall 128 Pris kr 9,00

I serien Artikler fra Statistisk Sentralbyrå (ART):

- Nr. 76 Yrkesbefolkningen i Norge *The Economically Active Population in Norway* Sidetall 95
Pris kr 8,00
- 77 The Distributive Effects of Indirect Taxation: An Econometric Model and Empirical Results
Based on Norwegian Data *Fordelingsvirkningene av den indirekte beskatning: En økonomisk
modell og empiriske resultater basert på norske data* Sidetall 17 Pris kr 5,00
- 78 Aktuelle skattetall 1974 *Current Tax Data* Sidetall 45 Pris kr 8,00
- 79 Befolkningens utdanningsbakgrunn En analyse av tall fra Folketelling 1970 *Educational
Background of the Population An Analysis of Data from Population Census 1970*
Sidetall 89 Pris kr 8,00
- 80 Statistisk Sentralbyrås befolkningsprognosemodell ved de regionale framskrivinger 1975
*The Population Projection Model of the Central Bureau of Statistics of Norway in the
Regional Projections* Sidetall 48 Pris kr 8,00
- 81 Two Addresses on Statistical Co-operation *To talar om statistisk samarbeid* Sidetall 20
Pris kr 5,00
- 82 Fødselstall i ekteskapskohorter 1965-1972 En analyse på grunnlag av registerdata *Fertility
of Marriage Cohorts An Analysis Based on Register Data* Sidetall 64 Pris kr 8,00
- 83 MSG-3 En modell for analyse av den langsiktige økonomiske utvikling *MSG-3 A Model for
Analysis of the Long Term Economic Development* Sidetall 46 Pris kr 7,00
- 84 Trends in Norwegian Planning 1945-1975 *Utviklingstendensar i norsk planlegging gjennom
30 år* Sidetall 42 Pris kr 7,00
- 85 Utdanning og yrke til lærerkandidatene fra 1965 *Education and Occupation of Graduates from
Teachers' Training Colleges in 1965* Sidetall 55 Pris kr 8,00
- 86 Four Papers on the Analytic Graduation of Fertility Curves *Fire artikler om analytisk
glatting av fruktbarhetskurver* Sidetall 57 Pris kr 8,00
- 87 On the Estimation of Dynamic Relations from Combined Cross Section Time Series Data *Om
estimering av dynamiske relasjonar frå tverrsnittstidsrekke-data* Sidetall 19
Pris kr 5,00
- 88 Estimering av total sysselsetting innen noen hovednæringer i geografiske regioner: Om
estimatorenes skjevhet, varians og bruttovarians *Estimation of Employment within
Geographical Regions: On the Bias Variance and the Mean Square Error of the Estimates*
Sidetall 57 Pris kr 8,00
- 89 Ekteskap og barnetal - ei granskning av fertilitetsutviklinga i Norge 1920-1970
Marriages and number of children - An Analysis of Fertility Trend in Norway Sidetall 48
Pris kr 8,00
- 90 Utviklingstendensar i 1975 i Norges befolkning *Trends in the Norwegian Population*
Sidetall 27 Pris kr 7,00
- 91 Aktuelle skattetall 1976 *Current Tax Data* Sidetall 51 Pris kr 8,00

Utvalgte publikasjoner i serien Statistisk Sentralbyrås Håndbøker (SSH)
Selected publications in the series Statistisk Sentralbyrås Håndbøker (SSH)

- Nr. 4 Innføring i maskinregning. Hefte 1. Addisjonsmaskiner
- " 5 Innføring i maskinregning. Hefte 2. Kalkulasjonsmaskiner
- " 8 Framlegg til nordisk statistisk terminologi
- " 9 Standard for næringsgruppering
- " 13 Standard for handelsområder
- " 19 Varenomenklatur for industristatistikken
- " 22 Statistisk testing av hypoteser ved regresjonsberegninger
- " 23 Utsnitt om prinsipper og definisjoner i offisiell statistikk
- " 24 Standard for gruppering av sykdommer - skader - dødsårsaker i offentlig norsk statistikk
- " 26 Statistisk varefortegnelse for utenrikshandelen
- " 27 Utsnitt om prinsipper og definisjoner i offisiell statistikk. Fra Forbruksundersøkelsen 1958
- " 28 Standard for utdanningsgruppering i offentlig norsk statistikk
- " 29 Norsk-Engelsk ordliste
- " 30 Lov, forskrifter og overenskomst om folkeregistrering
- " 32 Konsumprisindeksen
- " 35 Standard for kommuneklassifisering
- " 36 Produksjonsindeks for bergverksdrift, industri og kraftforsyning

Pris kr 8,00

**Publikasjonen utgis i kommisjon hos H. Aschehoug & Co., Oslo,
og er til salgs hos alle bokhandlere.**

ISBN 82-537-0661-8