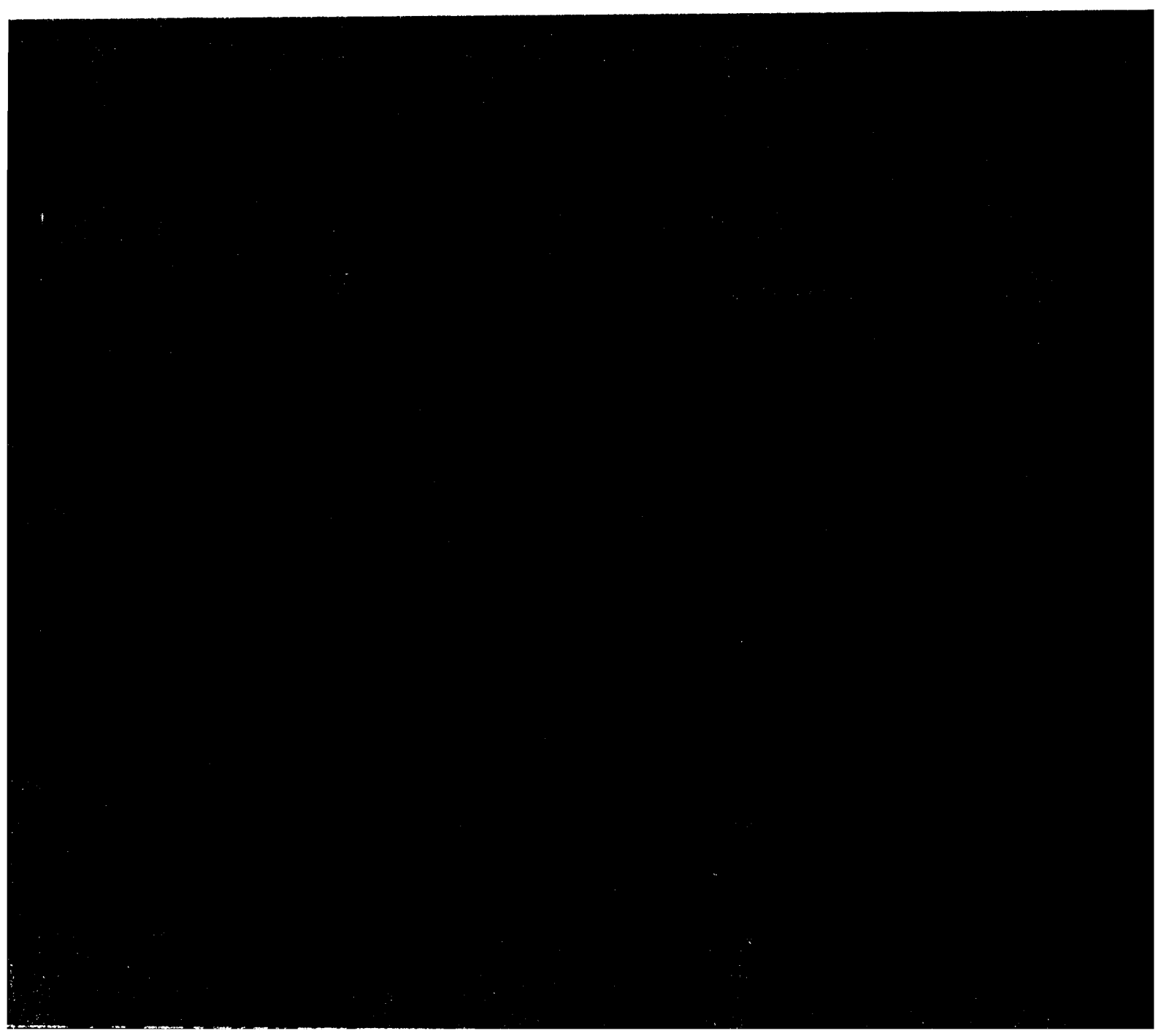


TU-75 TRAFIKUNDERSØGELSE 1975



2. ANTAL REJSER PÅ EN HVERDAG OG I EN WEEKEND

TU-75 indeholder en lang række oplysninger om antallet af befolkningens rejser.

Der er i forbindelse hermed indsamlet oplysninger om rejsernes formål (arbejde, indkøb etc.), samt om, hvor lange turene er og hvor lang tid, de tager. Disse oplysninger er fordelt efter, hvorvidt personerne har bilrådighed, hvilken bystørrelse personerne bor i, etc.

Gennemsnitsdanskeren foretager 2,8 enkeltrejser på en hverdag.

"Gennemsnitsdanskeren" (over 18 år) foretager 2,8 enkeltrejser på en hverdag. Heri er medregnet ture, der foretages til fods eller på cykel. Enkeltrejser vil sige, at fx. rejser frem og tilbage mellem bolig og arbejdsplads tæller for to rejser. Den "typiske" dansker når således kun hver anden hverdag at besøge mere end et rejsemål.

Mænd foretager på hverdage i gennemsnit ca. 10 pct. flere rejser end kvinder.

Personer i familier med bil foretager gennemgående 20-30 pct. flere rejser end personer i familier uden bil.

Den samlede befolkning over 18 år foretager således på en hverdag ca. 11 millioner enkeltrejser. Heraf er ca. fire millioner rejser til og fra arbejde, tre en halv millioner til og fra serviceformål (indkøb, bank mv.) og to en halv millioner ture med et rekreativt formål (familiebesøg, idræt etc.). Den resterende ene million ture foretages overvejende i forbindelse med erhvervet. Det skal dog bemærkes, at erhvervsrejser udført af beskæftigede i transportsektoren (fx lastbilchauffører) ikke er medregnet.

Tabel 8. Enkeltrejser pr. person over 18 år på en hverdag (landsgennemsnit)

rejseformål	mænd			kvinder			alle
	husstande med:			husstande med:			
	0 bil	1 bil	2 eller flere biler	0 bil	1 bil	2 eller flere biler	
til og fra arbejde	0,9	1,5	1,6	0,5	0,8	1,0	1,0
til og fra serviceformål	0,7	0,6	0,5	1,0	1,1	1,0	0,9
til og fra rekreative formål	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6
rejser mellem to erhvervslokaler, fx fra service til service	0,1	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,2
andre ikke bopælsbase-rede rejser	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
hverdagsrejser ialt	2,4	3,1	3,2	2,3	2,7	3,0	2,8

Gennemsnitsdanskeren foretager 1,2 enkeltrejser over 5 km på en efterårsweekend.

På en efterårsweekend foretages i gennemsnit 1,2 enkeltrejser over fem km pr. person over 15 år, hvilket indebærer, at der i alt foretages ca. fem millioner enkeltrejser på en sådan weekend. Langt den overvejende del - nemlig fire millioner - har et rekreativt formål.

Personer i husstande med bil foretager næsten dobbelt så mange weekendture over fem km som personer i husstande uden bil. Også i weekends rejser mænd mere end kvinder.

Tabel 9. Enkeltrejser over fem km pr. person over 15 år
på en efterårsweekend

	personer i husstande med			alle
	0 bil	1 bil	2 eller flere biler	
mænd	0,8	1,5	1,5	1,2
kvinder	0,7	1,3	1,3	

3. BEFOLKNINGENS REJSEADFÆRD

I TU-75 har man ud over ture på en enkelt dag eller en enkelt weekend bl.a. søgt at kortlægge, hvor hyppigt forskellige befolkningsgrupper besøger forskellige rejsemål, hvilket hovedtransportmiddel, der anvendes, hvor lang transporttiden er med dette, samt hvor lang den ville blive, hvis man skulle anvende et andet transportmiddel.

Hvor hyppigt besøges forskellige rejsemål.

Nedenfor er til illustration vist den procentvise fordeling af rejsehyppighed fra bopæl til bestemte formål. Tallene omfatter kun befolkningen over 15 år.

Det fremgår af tabellen, at kun 1/3 af befolkningen over 15 år besøger biograf, bibliotek eller idrætsanlæg én eller flere gange i løbet af et år.

Tabel 10. Befolkningen over 15 år fordelt efter, hvor hyppigt man besøger forskellige rejseformål

rejseformål	flere end 4 gange om ugen	1-4 gange om ugen	1-4 gange måned- ligt	1-12 gange årligt	sjæl- dent/ aldrig	i alt
	%	%	%	%	%	%
arbejdsplads	47	5	1	1	46	100
uddannelses- institution	10	5	2	5	78	100
normalt ind- købscenter	17	44	13	10	16	100
kommune- kontor	0	1	2	24	73	100
apotek/hånd- købsudsalg	0	1	9	43	47	100
sygehus/ speciallæge	0	1	2	27	69	100
bibliotek	1	4	12	19	64	100
biograf	0	2	9	26	63	100
familie/ venner	7	36	33	15	10	100
idrætsanlæg	2	13	5	11	69	100
praktiserende læge	0	0	4	49	46	100
bank/spare- kasse	2	13	33	27	25	100
børneinsti- tution	4	2	1	4	90	100

Gang, cykel og bil er hovedtransportmidlerne for langt den overvejende del af befolkningen.

Nedenfor er befolkningen fordelt efter, hvilket hovedtransportmiddel, der anvendes i forbindelse med forskellige rejseformål. Det fremgår af tabellen, at langt den overvejende del af befolkningen foretager disse ærinder til fods, med cykel eller med bil.

Tabel 11. Befolkningen fordelt efter, hvilket hovedtransportmiddel, der anvendes til udvalgte rejsemål.

rejseformål	hovedtransportmiddel				
	gang/ cykel	bil	bus/ tog	knallert motorcyk. taxi mv.	i alt
	%	%	%	%	%
arbejdsplads	41	42	10	7	100
uddannelses- institution	43	27	18	12	100
normalt indkøbscenter	61	33	3	3	100
kommune- kontor	42	42	10	6	100
apotek/ håndkøb	64	25	7	5	100
sygehus/spe- ciallæge	30	43	14	13	100
bibliotek	63	27	4	6	100
familie/ venner	25	59	11	5	100
idræts- anlæg	46	41	5	9	100
praktiserende læge	51	33	12	4	100
bank/spare- kasse	62	31	3	4	100
børneinsti- tution	52	42	2	3	100

Personer i familier med bil benytter sjældent kollektiv transport.

Nedenfor er vist, hvilke hovedtransportmidler personer i familier med og uden bil anvender i forbindelse med forskellige rejsemål. Det fremgår bl.a., at selv for personer i familier uden bil, er det kun 25 pct., der anvender de kollektive transportmidler til at komme på arbejde. Endvidere fremgår, at selv i familier med to eller flere biler er det 23 pct. af personerne, der går eller cykler til arbejde.

Tabel 12. Hovedtransportmiddel ved forskellige rejseformål for personer i husstande med eller uden bil

Rejseformål	hovedtransportmiddel					
	gang/ cykel	bil	motor- cykel/ knallert	bus/ tog	for- skel- ligt	i alt
	%	%	%	%	%	%
<u>Arbejde:</u>						
Husstande med:						
0 bil	58	6	7	25	4	100
1 bil	38	45	5	8	4	100
2+ biler	23	64	6	5	2	100
<u>Indkøb:</u>						
0 bil	86	3	2	6	3	100
1 bil	49	45	2	1	3	100
2+ biler	32	63	1	0	4	100
<u>Service:</u>						
0 bil	79	3	3	11	4	100
1 bil	50	43	2	2	3	100
2+ biler	34	61	2	1	3	100
<u>Fritid:</u>						
0 bil	68	5	6	15	6	100
1 bil	45	42	5	3	5	100
2+ biler	27	58	8	2	5	100
<u>Besøg:</u>						
0 bil	40	17	3	33	7	100
1 bil	20	73	2	2	3	100
2+ biler	14	77	4	2	3	100
<u>Alle:</u>						
0 bil	67	7	4	17	5	100
1 bil	40	51	3	3	3	100
2+ biler	26	65	4	2	3	100

10 km til arbejdet - og det tager 17 minutter.

De erhvervsaktive har i gennemsnit 10 km til arbejde og bruger i gennemsnit 17 minutter til at komme til arbejde.

Mænd har i gennemsnit $11\frac{1}{2}$ km til arbejde, mens kvinder har 7 km.

Der er endvidere betydelige forskelle på de gennemsnitlige rejseafstande til arbejde i forskellige geografiske områder. De korteste rejseafstande findes i de mellemstore provinsbyer.

Tabel 13. Rejseafstande og rejsetid fra bolig til arbejde

	gennemsnitl. afstand	gennemsnitl. rejsetid
<u>Bopæl:</u>	km	min.
København, Frederiksberg, Gentofte	.8	21
Hovedstadens forstæder	11	22
provinsbyer over 20.000 indbyggere	8	14
provinsbyer 5000-20.000 indbyggere	6	11
provinsbyer under 5000 indbyggere	13	17
landdistrikter	12	15
hele landet	10	17

55 pct. har mindre end 13 minutter til arbejde.

Godt halvdelen af de erhvervsaktive har mindre end 13 minutter til arbejde, og kun 10 pct. har mere end 33 minutter.

Tabel 14. Fordeling af rejsetiden fra bopæl til arbejde

hovedtransportmiddel	rejsetid			
	0-12 min.	13-33 min.	over 33 min.	i alt
	%	%	%	%
gang/cykel	73	25	2	100
bil	49	41	10	100
bus	15	50	35	100
tog	5	47	48	100
alle	55	35	10	100

Det tager dobbelt så lang tid med de kollektive transportmidler som med bil.

I TU-75 har man spurgt bilisterne om, hvor meget de tror, at rejsetiden vil blive forøget, hvis de skulle benytte kollektive transportmidler i stedet for bil.

Gennemsnits rejsetiden for samtlige bilture ville efter bilisternes opfattelse blive forlænget med omkring 16 minutter. De personer, der bruger bil til og fra arbejde, skulle i gennemsnit anvende en halv time mere om dagen til transport, såfremt de gik over til kollektive transportmidler. Dette svarer til en fordobling af den aktuelle transporttid. For bilister bosat i København, Frederiksberg og Gentofte, hvor man finder det mest udbredte kollektive transportsystem, gælder næsten de samme rejsetidsforskelle.

Tabel 15. Forøgelse af bilisternes normale rejsetid, hvis der i stedet for bil anvendes kollektive transportmidler

turformål	gennemsnitlige rejsetider hele landet	
	med bil	med kollektive transportmidler i stedet for bil
	min.	min.
bolig-arbejde	16	32
normalt ind- købscenter	9	18
familie/venner	25	49
børneinstitution	7	19

Personer uden bil har rejsemål tæt ved bopælen.

Personer i husstande med bil har i langt større omfang end personer i husstande uden bil rejsemål langt fra bopælen. Og det gælder især for indkøbs- og besøgsrejser.

At der er flere biler i husstanden forstærker dette forhold, men kun i ringe grad.

TRAFIKUNDERSØGELSE 1975 (TU-75)

Vejdirektoratet, DSB og Trafikforskningsgruppen-ATV har i samarbejde med AIM Markedsanalyse A/S gennemført en landsdækkende trafikundersøgelse i efteråret 1975. Undersøgelsen omfatter ca. 4000 husstande med ca. 10.000 personer.

Det har været undersøgelsens primære formål at fremskaffe et datagrundlag til brug for analyser af følgende forhold:

- a) personbilparkens fremtidige udvikling og anvendelse
- b) rejsernes antal, rejselængder og rejsetid
- c) energikrisen og den generelle konjunkturedgangs virkninger på trafikken
- d) betydningen af tilgængeligheden til kollektiv trafik for bilanskaffelse og rejseadfærd.

Resultaterne af disse analyser vil foreligge på et senere tidspunkt. På de følgende sider er vist nogle af de data fra TU-75, der vil indgå i analyserne.

Resumeet er opdelt i tre hovedafsnit:

Afsnit 1 (side 3 - 8) indeholder data om befolkningens bil ejerskab og bilrådighed.

Afsnit 2 (side 9 - 11) indeholder data om antallet af befolkningens rejser på en hverdag og i en week-end.

Afsnit 3 (side 12 - 19) indeholder data om befolkningens rejseadfærd (hvor hyppigt besøges forskellige rejsemål, hvilket hovedtransportmiddel anvendes etc.).

YDERLIGERE OPLYSNINGER OM TU-75

Der er i forbindelse med undersøgelsen offentliggjort en teknisk dokumentation for undersøgelsens tilrettelæggelse og gennemførelse. Denne dokumentation indeholder endvidere en række standardtabeludskrifter samt en oversigt over samtlige de pr. 1.5.1976 foretagne tabeludkørsler fra TU-75.

Tabel 16. Afstand fra bopæl til forskellige rejsemål

rejse- formål	afstand i km	husstande med			alle
		0 bil	1 bil	2 eller flere biler	
arbejde		%	%	%	%
	0 - 1	18	19	19	19
	1 - 3	31	27	20	27
	3 - 10	34	28	30	30
	over 10	17	26	31	24
		100	100	100	100
indkøb	0 - 1	65	45	40	51
	1 - 3	25	32	30	30
	over 3	10	23	30	19
		100	100	100	100
besøg hos familie, venner	0 - 10	73	53	52	58
	over 10	27	47	48	42
		100	100	100	100

Publikationen vil kunne rekvireres ved henvendelse til
Trafikforskningsgruppen-ATV.

Nærmere oplysninger om undersøgelsen kan fås ved henvendelse
til Anders Serup Rasmussen eller Leif Tibæk, Trafikforsk-
ningsgruppen-ATV, Akademivej, Bygning 358, 2800 Lyngby,
telf. (02) 88 74 11.

København, den 17.6.1976

1. BEFOLKNINGENS BILEJERSKAB OG BILRÅDIGHED

TU-75 indeholder en række oplysninger om befolkningens bilrådighed og bilanvendelse. Bilrådigheden omfatter dels biler i husstandene selv ejer, dels biler, der fx er stillet til rådighed til privatkørsel af en virksomhed, hvori brugeren er ansat, samt biler, der på interviewtidspunktet var lejede eller leasede for mindst en uge.

Beslutninger vedrørende køb og anvendelse af personbil træffes typisk af en gruppe mennesker, der lever i et økonomisk fællesskab. Som analyseenhed er derfor valgt husstanden ("familien").

To tredjedele af alle husstande har bil.

Undersøgelsen viser, at 65 pct. af samtlige landets husstande disponerer over bil. 56 pct. disponerer over én bil og ni pct. over to eller flere biler til privat brug.

Mens 90 pct. af de husstande, hvor "overhovedet" er selvstændig erhvervsdrivende og 72 pct. af lønmodtagerhusstandene disponerer over bil, er det tilsvarende tal for pensionisthusstandene kun 28 pct.

Tabel 1. Bilrådighed i forskellige erhvervskategorier

Husstands- overhovedets er- hvervsstatus	Husstande med:				gns. antal biler pr. husstand	gns. antal biler pr. person i husstanden
	0 bil	1 bil	2 eller flere biler	i alt		
	%	%	%	%		
selvstændig	10	64	26	100	1,2	0,37
lønmodtager	28	64	8	100	0,8	0,27
pensionist	72	26	2	100	0,3	0,17
alle husstande	35	56	9	100	0,7	0,27

Lønmodtagerhusstandene råder over 70 pct. af personbilparken.

Lønmodtagerhusstandene råder over ca. 70 pct. af den samlede personbilpark, de selvstændige erhvervsdrivende over godt 20 pct. og pensionisthusstandene over de resterende ca. 10 pct.

Tabel 2. Personbilparken fordelt efter husstandenes erhvervsstatus.

husstandsoverhovedets erhvervsstatus	antal husstande	antal personer i husstandene	person- og varebiler til privat brug i alt
	mio.	mio.	
selvstændig	0,3	0,9	335.000
lønmodtager	1,2	3,4	910.000
pensionist	0,5	0,8	135.000
alle husstande	2,0	5,1	1.380.000

Relativt få lønmodtagere får bil stillet til rådighed af arbejdsgiveren.

Undersøgelsen viser, at kun ca. 3 pct. af lønmodtagerhusstandenes biler svarende til ca. 2 pct. af den samlede personbilpark (ca. 27.000 biler) er stillet til rådighed til privatkørsel af en virksomhed, hvori brugeren er ansat. For funktionærer med familieindkomster på over 175.000 kr. er det dog ca. 10 pct. af de biler denne gruppe har til rådighed, der er stillet til disposition via sådanne ordninger. Det skal dog bemærkes, at tallene kun omfatter ejendomsforholdet til biler og således ikke inkluderer de kørselsordninger, hvor bilen er privatejet, men hvor der ydes forskellige former for kørselstilskud.

Langtidslejeordninger (leasing) har en forholdsvis begrænset udbredelse og omfatter mindre end $\frac{1}{2}$ pct. af de biler, der er til rådighed for privatkørsel.

Halvdelen af familierne med indkomster over 200.000 kr. om året har 2 biler.

Undersøgelsen bekræfter resultater fra tidligere trafikanalyser, der viser en tydelig sammenhæng mellem husstandsindkomsten og husstandens bilejerskab.

Tabel 3. Bilrådighed i forskellige indkomstgrupper

husstandens samlede bruttoindkomst før skat i 1974	husstande med:			i alt
	0 bil	1 bil	2 eller flere biler	
1000 kr	%	%	%	%
1 - 19	89	11	1	100
20 - 39	70	29	1	100
40 - 59	42	55	3	100
60 - 79	31	64	5	100
80 - 99	22	70	8	100
100 - 119	13	74	13	100
120 - 149	9	73	18	100
150 - 174	3	76	21	100
175 - 199	5	72	24	100
200 - 250	6	49	45	100
over 250	10	41	49	100
ved ikke, uoplyst	26	55	19	100
alle	35	56	9	100

Som det fremgår af tabellen, skal familieindkomsten være over 40.000 kr., før bilrådighed bliver fremherskende, og det er først ved familieindkomster på over 200.000 kr, at nr. 2 bilen bliver almindelig. Næsten halvdelen af familierne med de meget høje indkomster har to eller flere biler.

80 pct. af familierne i de små byer og i landdistrikterne har bil.

Der er betydelige geografiske forskelle i husstandenes bilrådighed. Mens omkring 80 pct. af husstandene i landdistrikterne og de små provinsbyer råder over en eller flere biler, er det tilsvarende tal for København, Frederiksberg og Gentofte kun 40 pct.

Tabel 4. Bilrådighed i forskellige bystørrelser

	husstande med			i alt
	0 bil	1 bil	2 eller flere biler	
	%	%	%	%
København, Frederiksberg, Gentofte	60	36	4	100
Hovedstadens forstæder	37	52	11	100
provinsbyer over 20.000 indb.	34	56	10	100
provinsbyer 5-20.000 indb.	24	63	9	100
provinsbyer under 5.000 indb.	16	69	15	100
landdistrikter	22	66	12	100
hele landet	35	56	9	100

Gennemsnitsbilen kører 17.000 km om året - og de nye biler kører mest.

Halvdelen af landets personbiler kører mellem 10.000 og 20.000 km om året. 17 pct. kører mindre end 10.000 km om året, 20 pct. mellem 20. og 30.000 og 12 pct. mere end 30.000 km. om året. Det er endvidere typisk, at de nye biler kører mere end de gamle biler.

Tabel 5.

bilernes årlige kørsel	
km (1000)	pct.
0- 5	3
5-10	14
10-15	30
15-20	20
20-25	15
25-30	6
over 30	12
i alt	100

Tabel 6.

bilernes årlige kørsel som funktion af bilernes alder	
bilens alder (år)	gns. kørte km (1000)
0-1	20
2	19
3	19
4	18
5	17
6-10	15
over 10	17
alle	17

Familier med 2 biler kører dobbelt så mange km som familier med 1 bil.

TU 75 indeholder en række oplysninger om "flerbilhusstandenes" anvendelse af de enkelte biler i husstanden. Bil A er defineret som den senest anskaffede bil (den "nyeste"), bil B, som bilen anskaffet før bil A men efter bil C, og den eventuelle bil C defineres som den først anskaffede. Disse definitioner vil ikke altid være i overensstemmelse med, hvad der i daglig tale benævnes som nr. 1 og nr. 2 bilen.

Nedenfor er vist den gennemsnitlige årskørsel for biler i 1-, 2- og 3-bil husstande.

Tabel 7: Gennemsnitlig årskørsel pr. bil i 1-, 2- og 3-bil husstande.

	husstande med			alle husstande med bil
	1 bil	2 biler	3 biler	
	km	km	km	km
bil A (den senest anskaffede)	16.500	18.300	22.300	16.800
bil B (den næstseneste anskaffede)	-	15.500	20.300	16.100
bil C (den først anskaffede)	-	-	18.300	18.300
alle biler i husstanden	16.500	16.900	20.500	16.700

Bilejerne mener, at det i gennemsnit koster 95 øre/km
at holde bil

Man har spurgt husstandene om deres egen vurdering af, hvad det koster pr. kørt km at holde bil. De gennemsnitlige omkostninger for alle biler er på basis heraf 95 øre/km, hvilket svarer til ca. 16.000 kr. om året for en gennemsnitsbil, der kører 17.000 km om året.

Tabel 8. Husstandenes egen vurdering af bilomkostninger pr. kørt km.

øre/km	pct. af personbilerne
0- 39	6
40- 79	46
80-119	27
120-149	3
over 150	12
ved ikke	6
i alt	100

Parkering er stort set gratis - selv i Hovedstadsområdet

For bilture på hverdage har man spurgt, om der er betalt for parkering.

For personer bosat i Hovedstadsområdet, opgav 94,5 pct., at parkering var gratis. 4,9 pct. kunne ikke huske det, og kun for 0,6 pct. af bilturene kunne interviewpersonen huske, at turen endte på en parkeringsplads, der ikke var gratis.