

Persontransport 1999-2001

Persontransportundersøgelsen for 2001 viser bl.a., at danskerne på en hverdag i 2001 tilbagelagde 164,6 mio. km, hvoraf 17 pct. var i erhvervsmæssigt øjemed. De foretog i gennemsnit 2,5 ture på hverdage og 1,8 ture på weekenddage og transporterede sig i alt 30 km om dagen. Det primære formål med transport på hverdage er mellem hjem og arbejde og på weekenddage mellem hjem og fritidsaktiviteter. Bilen anvendes, enten som fører eller passager, til 77 pct. af al transportarbejde. Mænd transporterer sig 29 pct. længere end kvinder og kører dagligt dobbelt så langt i bil. Personer med bilrådighed transporterer sig dagligt næsten dobbelt så langt som dem uden. Disse og mange andre resultater af transportvaneundersøgelsen kan findes i denne publikation.

Undersøgelsen som ligger til grund for denne publikation, er gennemført ved telefoninterviews af et repræsentativt udsnit af den danske befolkning i alderen 10-84 år. I alt er 2.100 nye personer blevet ringet op hver måned og spurgt angående deres transportvaner inden for det sidste døgn.

1. Indledning

Persontransportundersøgelsen er en månedlig interviewundersøgelse blandt Danmarks befolkning. Undersøgelsen kortlægger befolkningens transportvaner inden for landets grænser. Denne artikel omhandler resultaterne for perioden 1999-2001. For en detaljeret gennemgang af selve undersøgelsen, se *Samfærdsel og turisme 1997:47* (Statistiske Efterretninger).

Formål Formålet med undersøgelsen er at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd. Undersøgelsen kan anvendes som grundlag for udformning og styring af trafikpolitikken, herunder beregning af trafikrisici, trafikkenes miljøpåvirkning m.m.

Indhold Transportvaneundersøgelsen omfatter fra og med 1999 et repræsentativt udsnit af befolkningen i alderen 10-84 år, hvor populationen tidligere var begrænset til personer i alderen 16-74 år. Derfor skal man af hensyn til sammenligneligheden med tidligere offentliggørelser være opmærksom på, at tal som ikke er aldersopdelt nu baserer sig på et bredere befolkningsudsnit aldersmæssigt end tidligere.

I kapitel 2 beskrives undersøgelsen, herunder stikprøvepopulationen, statistisk usikkerhed, opregningsmetode m.m. I kapitel 3 fremhæves de vigtigste resultater. Da der ikke sker de store forskydninger i den trafikale adfærd i løbet af perioden, omhandler kapitlet hovedsageligt persontransporten i 2001. Artiklen afsluttes med resultaterne af transportundersøgelsen, i form af udvalgte tabeller over turene og transportarbejdet blandt befolkningen i alderen 10-84 år for perioden 1999-2001.

2. Datagrundlag og metode

Population Undersøgelsen er gennemført ved telefoninterviews, hvor undersøgelsens population er befolkningen i alderen 10-84 år i Danmark (ekskl. Grønland og Færøerne), således som den er opgjort i Det Centrale Personregister (CPR). Personer uden en registreret bopæl i CPR indgår ikke i undersøgelsen.



<i>Stikprøven</i>	Stikprøvens størrelse er på 2.100 personer hver måned. Stikprøven er dannet ved simpel tilfældig udvælgelse fra CPR. Der udvælges således en ny repræsentativ stikprøve hver måned. Der indsamles brugbare data fra ca. to tredjedele af de udvalgte personer.
<i>Spørgsmål</i>	Spørgsmålene i interviewet omhandler hovedsageligt respondentens trafikale adfærd i døgnet før interviewet. Referencedøgnet starter kl. 3 den foregående dag og slutter kl. 3 på interviewdagen. Derudover indhentes baggrundsoplysninger om respondenteren.
<i>Trafikal adfærd</i>	Respondentens trafikale adfærd i referencedøgnet beskrives ved hhv. ture og transportarbejde.
<i>Turene</i>	<p>En tur er defineret som en rejse, der har ét bestemt formål og er tilbagelagt ad offentlig gade eller vej.</p> <p>Det er kun den indenlandske del af en tur, der er beskrevet. Er turen sket i forbindelse med en rejse til udlandet, er turen kun beskrevet fra udgangspunktet i Danmark til den danske grænse, eller fra den danske grænse til bestemmelsesstedet i Danmark.</p> <p>Hvis der på den enkelte tur foretages et skift i transportmåde, består turen af flere delture. Opgørelsen omfatter alle respondentens ture og delture i referencedøgnet.</p>
<i>Transportarbejde</i>	Antallet af km, en person tilbagelægger inden for et givent tidsrum, betegnes transportarbejdet. En persons daglige transportarbejde er således summen af de enkelte tures længde. I undersøgelsen er turenes længde afrundet til heltal. Ture mellem 0 og 499 m er registreret til 0 km, ture mellem 500 og 1.499 m er registreret til 1 km, osv.
<i>Turens formål</i>	<p>Der er jf. definitionen knyttet ét formål til hver tur. Formålene er inddelt i fem kategorier: Bolig, Arbejde, Erhverv, Indkøb mv. og Fritid.</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Bolig</i>: Respondentens bopæl. – <i>Arbejde</i>: Respondentens arbejds- eller uddannelsessted. – <i>Erhverv</i>: Ture i forbindelse med respondentens erhverv er opgjort særskilt i undersøgelsen. Det kan være repræsentanters kørsel ved kundebesøg, rejser i forbindelse med møder, samt ture som lastbil-, bus- eller taxachauffør. – <i>Indkøb mv.</i>: Omfatter ud over indkøb også hente/bringe børn i daginstitution, bank, læge, bibliotek m.m. – <i>Fritid</i>: Fx idrætsaktiviteter, familiebesøg, forlystelser osv.
<i>Opregning</i>	<p>Stikprøven er efter dataindsamlingen grupperet efter køn, alder, urbanisering, civilstand og boligform. Inden for hver gruppe er der opregnet ved at gange med en personvægt. Personvægten er lig med forholdet mellem det samlede antal personer i CPR, der tilhører den betragtede gruppe, og antallet af respondenter i gruppen. Anvendelse af denne metode korrigerer delvis for skævt bortfald i stikprøven (se nedenfor).</p> <p>Oplysningerne fra hver respondent er indsamlet på en tilfældig ugedag. Ved opregning til det samlede antal ture og transportarbejde på hverdag hhv. weekenddag er det derfor nødvendigt at korrigere personvægtene. Der er korrigeret med forholdet mellem det samlede antal interview og antallet af hhv. hverdags- og weekendinterviews.</p>
<i>Bortfald</i>	Der er indsamlet brugbare data fra ca. to tredjedele af de udvalgte personer i stikprøven. Hvis bortfaldet ikke er jævnt fordelt, er det opregnede niveau ikke nødvendigvis repræsentativt for den samlede befolkning (skævt bortfald). Ved at opdele stikprøven på ovennævnte grupper og opregne inden for hver gruppe, korrigeres til en vis grad for dette.

Statistisk usikkerhed

Undersøgelsen er baseret på månedlige, tilfældigt udvalgte stikprøver og resultaterne er derfor behæftet med statistisk usikkerhed. Denne usikkerhed afspejler variationen i de indsamlede data i forhold til stikprøvens størrelse. Hvis alle personer i befolkningen er identiske med hensyn til transportvaner, vil en stikprøve af størrelsen 1 i princippet være tilstrækkelig. Jo mere de individuelle transportvaner varierer, jo større en stikprøve er nødvendig for at opnå en lav statistisk usikkerhed på skønnene. Når der udtrækkes en ny tilfældig stikprøve hver måned, kan stikprøverne for hver måned lægges sammen, hvorved den statistiske usikkerhed mindskes.

I oversigtstabel 1 er den statistiske usikkerhed på skønnet over transportarbejdet pr. person pr. dag i 2001 angivet ved et konfidensinterval på 95 pct.

Det gennemsnitlige transportarbejdet på en gennemsnitsdag er beregnet til 30,0 km pr. person pr. dag i 2001, for de 10-84-årige (se oversigtstabel 4). Jf. oversigtstabel 1 er usikkerheden på dette skøn $\pm 3,2$ pct. Det betyder, at med 95 pct. sikkerhed ligger det faktiske transportarbejde pr. person på en gennemsnitsdag mellem 29,0 km og 31,0 km.

Stor usikkerhed på visse resultater

Betragter man usikkerheden på størrelsen af transportarbejdet inden for de enkelte transportformer, vokser usikkerheden betydeligt. Usikkerheden skal tages i betragtning, når resultaterne i det følgende skal tolkes. Tilsvarende stiger usikkerheden, når transportarbejdet opgøres regionalt og for forskellige befolkningsgrupper.

Ud over statistisk usikkerhed, kan data være behæftet med målefejl. Ved fx ture med kollektive transportmidler, kan det være vanskeligt for respondenterne at angive den tilbagelagte afstand nøjagtigt.

Oversigtstabel 1.**Den statistiske usikkerhed på skønnene over det gennemsnitlige transportarbejde pr. person pr. gennemsnitsdag**

	Hverdag
	pct.
I alt	3,2
Til fods	6,6
Cykel	5,8
Bil som fører	4,2
Bil som passager	8,9
Tog eller bus	9,0
Andet	27,8

3. Persontransporten i hovedtræk**Privat transport udgør 83 pct. af persontransport**

På en gennemsnitlig hverdag i 2001, tilbagelagde danskerne i alderen 10-84 år tilsammen 164,6 mio. km. Heraf var de 27,8 mio. km, eller ca. 17 pct., relateret til personernes erhverv, fx håndværkeres og repræsentanters kørsel mellem forskellige kunder. I de følgende afsnit er denne erhvervsrelaterede del af persontransporten ikke medtaget, da der i interviewundersøgelsen ikke er indhentet detaljerede oplysninger om den del af personernes transport, som er et led i udførelsen af deres arbejde.

I nedenstående afsnit beskrives sammensætningen af transportarbejdet. Afsnit 3.1 omhandler de enkelte ture. Disse er opgjort efter længde, varighed, formål m.m. I afsnit 3.2 opgøres transportarbejdet efter transportmiddel og formål. I afsnit 3.3 karakteriseres den trafikale adfærd for forskellige befolkningsgrupper. Såvel turene som transportarbejdet er opgjort pr. person pr. dag.

3.1 Turene

Færre, men længere og hurtigere ture på weekenddage

I 2001 foretog hver dansker i alderen 10 til 84 år i gennemsnit 2,5 ture på en hverdag og 1,8 ture på en weekenddag, jf. oversigtstabel 2. Længden af en gennemsnitstur var på weekenddage 17,3 km mod 12,0 km på hverdage. Tidsforbruget pr. tur var højere på weekenddage end på hverdage, men ikke mere end, at gennemsnitshastigheden på hverdagsture var 43 km/t og på weekenddage 50 km/t.

Færre, men længere ture i 2001

Det gennemsnitlige antal ture pr. person var færre i 2001 sammenlignet med 2000 og 1999 på såvel hverdage som weekenddage. Idet gennemsnitslængden og tidsforbruget for hver tur i 2001 var stort set uændrede sammenlignet med årene før, medførte det, at det samlede daglige tidsforbrug med privat persontransport i 2001 var 41 minutter, eller ca. 5 minutter mindre end i 1999-2000 (se tabel 2 og 3).

Oversigtstabel 2.

Ture pr. person pr. dag. 2001

	Antal	Km pr. tur	Minutter pr. tur
Hverdag	2,5	12,0	16,8
Weekenddag	1,8	17,3	20,8

45 pct. af turene foregik som fører af bil

I 2001 foregik ca. 45 pct. af alle ture som fører af bil, uanset ugedag. Transport i bil, som enten fører eller passager, dækkede samlet omkring 55 pct. af turene på hverdage og 67 pct. af turene i weekenden. Den kollektive trafik med bus og togs andel af alle ture var i sammenligning 11 pct. på hverdage og 6 pct. i weekenden.

Flest korte ture

Turenes fordeling efter turens længde er vist i oversigtstabel 3 og tabel 4. Størstedelen af de tilbagelagte ture er under 5-6 km, uafhængigt af ugedag. De øvrige ture er nogenlunde jævnt fordelt over intervallerne op til 50 km.

Oversigtstabel 3.

Antal ture pr. person pr. dag efter turenes samlede længde i 2001

	Hverdag	Weekenddag	Gennemsnitsdag
	ture		
I alt	2,5	1,8	2,3
0-2 km	0,9	0,5	0,8
3-4 km	0,4	0,2	0,3
5-6 km	0,3	0,2	0,2
7-10 km	0,3	0,2	0,3
11-20 km	0,3	0,3	0,3
21-50 km	0,3	0,2	0,3
51-100 km	0,1	0,1	0,1
Over 100 km	0,0	0,1	0,0

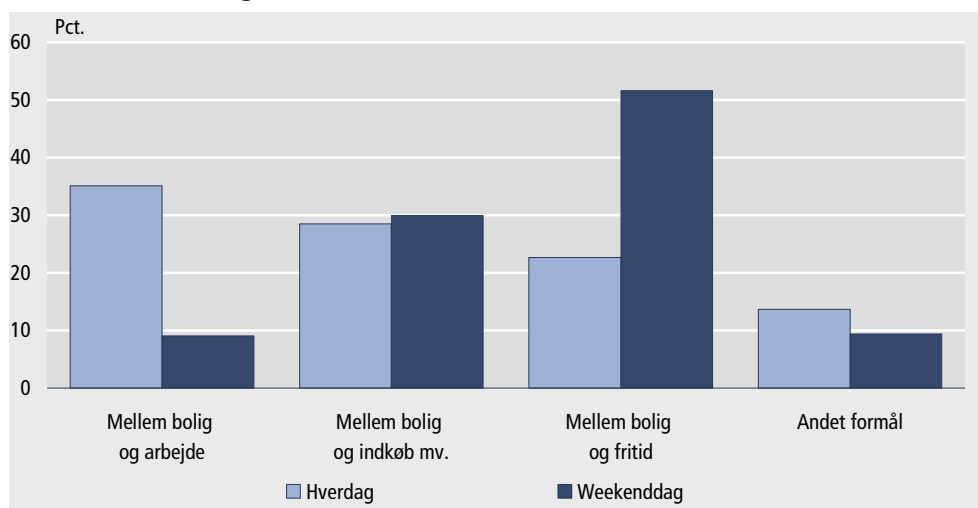
Bilen anvendes til 75 pct. af turene mellem 7-10 km.

Opgørelsen af antal ture pr. person pr. gennemsnitsdag efter turens længde og transportmåde viser, at på ture op til 2 km's længde, er Andet transportmiddel det foretrukne transportmiddel med 29 pct. af turene, efterfulgt af cykel med 25 pct. (se tabel 4). Allerede ved ture på 3-4 km er bilen det foretrukne transportmiddel, og ved ture på 7-10 km., vælges bilen i tre ud af fire tilfælde. På ture mellem 51 og 100 km står bilen for 85 pct. af turene og tog og bus 14 pct., mens andelen af tog og busture på fjernturene (>100 km) stiger til 22 pct. mod bilens 75 pct. Transportmønsteret på hhv. hverdage og weekenddage adskiller sig ikke markant fra hinanden, dog er cyklen relativt mere anvendt på hverdage end i weekenden, mens det forholder sig omvendt for gang.

Hver tredje tur på hverdage er mellem bolig og arbejde

De hyppigste turformål på hverdage i 2001 er mellem bolig og arbejde og mellem bolig og indkøb mv. med hhv. 35 og 28 pct. af alle ture, jf. figur 1. I weekenden derimod, er det hyppigste formål mellem bolig og fritid med 52 pct. af alle weekendture efterfulgt af ture mellem bolig og indkøb med 30 pct.

Figur 1. Den relative fordeling af turene efter formål. 2001



De længste ture er i forbindelse med fritidsaktiviteter

På hverdage foretages de længste ture, i gennemsnit 15 km, mellem bolig og arbejde, efterfulgt af transport mellem bolig og fritid med 14 km. I weekenden er de længste ture mellem bolig og fritidsaktiviteter, med 23 km i gennemsnit, efterfulgt af transport mellem bolig og arbejde med 15 km.

3.2 Transportarbejdet

Turene på weekenddage lige så lange som på hverdage

I afsnit 3.1 blev transportvanerne analyseret mht. antallet af ture. I det følgende afsnit bliver der taget udgangspunkt i transportarbejdet, svarende til kilometer tilbagelagt med de forskellige transportmidler. Weekendturene var i 2001 i gennemsnit ca. 30 km – stort set det samme som hverdagsturene, jf. oversigtstabel 4.

Oversigtstabel 4.

Transportarbejdet pr. person pr. dag efter turens formål. 2001

	Hverdag	Weekenddag	Gennemsnitsdag
	Km		
I alt	30,0	30,4	30,1
Mellem bolig og arbejde	13,1	2,4	10,1
Mellem bolig og indkøb mv.	4,8	4,4	4,7
Mellem bolig og fritid	8,1	21,2	11,8
Andet formål	4,0	2,4	3,5
	Pct.		
I alt	100	100	100
Mellem bolig og arbejde	44	8	33
Mellem bolig og indkøb mv.	16	14	16
Mellem bolig og fritid	27	70	39
Andet formål	13	8	12

På hverdage er størstedelen af transportarbejdet, svarende til 44 pct. eller 13 km, udført i forbindelse med transport mellem bolig og arbejde. I weekenden udgør dette formål kun 8 pct. af transportarbejdet.

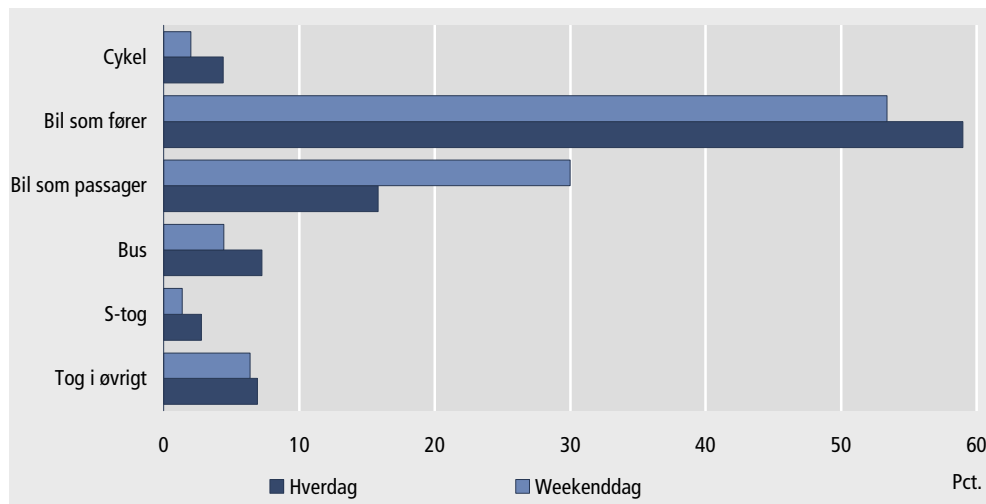
På hverdage udgør transport mellem bolig og fritid 27 pct. af transportarbejdet, men det på weekenddage udgør 70 pct., svarende til 21 km. De øvrige kategorier af transportmidler er stort set uændrede mellem hverdage og weekenddage.

Bilernes dækning af transportarbejdet stiger i weekenden

Sammenlignes fordelingen af transportarbejdet efter transportmåde og ugedag jf. tabel 6, fremgår det, at biler dækker 75 pct. af det samlede transportarbejde på hverdage, stigende til 83 pct. i weekenden. Især sker der fra hverdage til weekenddage et skift i dækningen af transportarbejdet fra bilfører, cykel, bus og tog, til bil som passager.

Figur 2.

Den relative fordeling af transportarbejdet efter transportmåde. Udvalgte kategorier 2001



Transport i forbindelse med fritidsformål, klares langt overvejende af bil.

Ud af befolkningens daglige gennemsnitlige transportarbejde på 30 km, er de 33 pct. anvendt på transport mellem hjem og arbejde. Heraf er 69 pct. sket med bil, enten som fører eller passager, mens tog eller bus dækker 22 pct. (se tabel 5 og 7).

Transporten mellem bolig og fritidsaktiviteter udgør 39 pct. af den daglige transport. Heraf er de 80 pct. dækket af bil, enten som fører eller passager.

Tog eller bus anvendes på hverdage langt overvejende til transport mellem bolig og arbejde, mens tog eller bus i weekenden i høj grad også anvendes til transport mellem bolig og fritid. Cykel anvendes på hverdage overvejende til transport mellem bolig og arbejde og i weekenden mellem bolig og fritid. Generelt gælder, at transport mellem bolig og fritid er det vigtigste formål for alle transportmidler i weekenden, mens transporten mellem bolig og arbejde er det vigtigste formål på hverdage, gående og bil som passager undtaget.

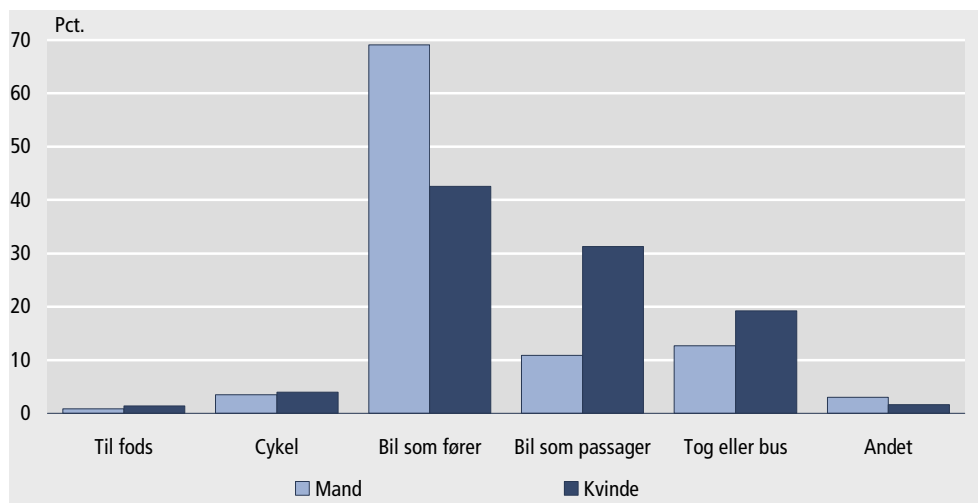
3.3 Den enkelte rejsende

I afsnit 3.1 og 3.2 er det primært forskelle i transportmønstret på hverdage, respektive weekenddag, der er beskrevet. I det følgende ses der nærmere på sammenhængen mellem transportarbejdet og transportmåden, set i forhold til forskellige baggrundsvariable, der karakteriserer den enkelte rejsende. Beskrivelsen baseres, hvor intet andet er nævnt, på en gennemsnitsdag.

Mænd kører dobbelt så langt i bil som kvinder

I figur 3 nedenfor ses det, at mændene på en gennemsnitsdag tilbagelægger 69 pct. af transportarbejdet som førere af bil, mens kvinderne dækker 43 pct. af deres transportarbejde som bilister. Således kører en mand i gennemsnit 23 km i bil på en gennemsnitsdag, mens en kvinde i gennemsnit kører 11 km (se tabel 9). Der skulle således være over dobbelt så stor sandsynlighed for at møde en mandlig bilist på vejene, som en kvindelig.

Figur 3. Den relative fordeling af transportarbejdet efter transportmåde og køn. Gennemsnitsdag i 2001



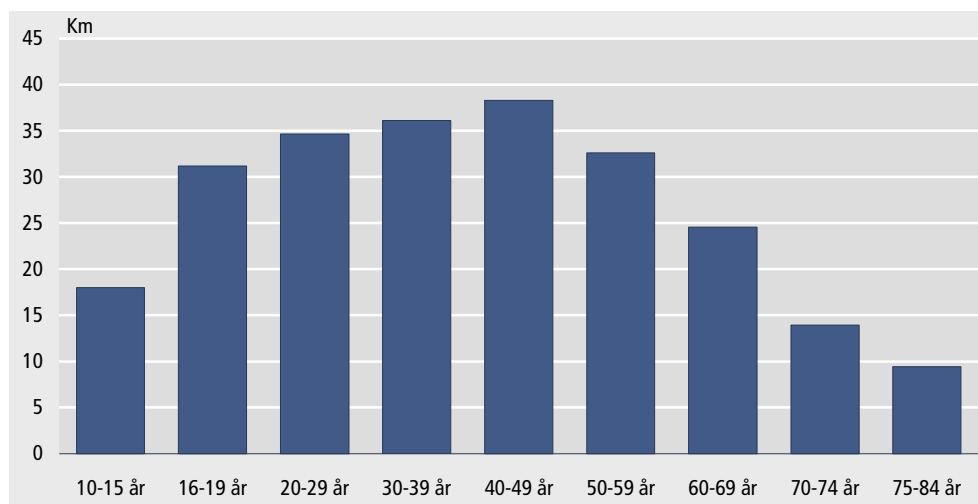
Mænds transportarbejde er 41 pct. større end kvinders på hverdage

Transportarbejdet i alt pr. person pr. dag, er på en hverdag for mænd 34 km og for kvinder 26 km, jf. tabel 8. Det svarer til, at mænd kører 41 pct. længere end kvinder. Der er ingen stor forskel på hverdage og weekenddage.

De 40 til 49-årige har mest transportarbejde

En opdeling af befolkningen i alderen 10-84 år i aldersgrupper (se figur 4), viser, at transportarbejdet er størst for personer mellem 40 og 49 år, idet de dagligt tilbage-lægger lidt over 38 km i gennemsnit. Transportarbejdet for aldersgruppen 20-59 år ligger over gennemsnittet for befolkningen som helhed, mens de 10-15-årige med 18 km pr. dag, og de 70-84-årige med 9-14 km dagligt, ligger klart under gennemsnittet (se tabel 8 og 10).

Figur 4. Transportarbejdets fordeling på aldersgrupper. Gennemsnitsdag i 2001

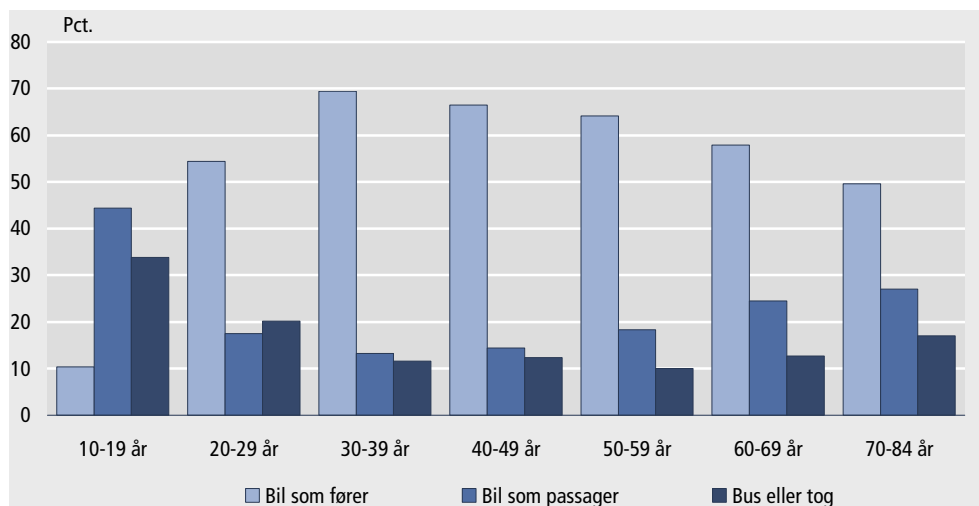


Aldersgruppen 20-84 år er fortrinsvis bilister

Fordelingen af de enkelte aldersgruppers transportarbejde på de største kategorier af transportmåder er vist i figur 5. Alle aldersgrupper over 20 år dækker langt hovedparten af deres transportarbejde med bil. De 30-39-årige og de 40-49-årige kører som fører eller passager længst i bil, nemlig omkring 30 km dagligt.

De 10-19-årige dækker 34 pct. af deres transportarbejde med tog eller bus, mens det samme tal er 17 pct. for 74-80-årige. På den anden side er det de 10-19 og de 20-29-årige, som med 7-8 km dagligt kører længst i tog eller bus.

Figur 5. Fordeling af aldersgruppernes transportarbejde på udvalgte kategorier af transportmåde. Gennemsnitsdag i 2001



Funktionærer transporterer sig længst

Det daglige transportarbejde er størst for funktionærer, som på en gennemsnitsdag tilbagelægger 39 km (se tabel 8). Pensionister og efterlønsmodtagere har det mindste transportarbejde med 17 km om dagen.

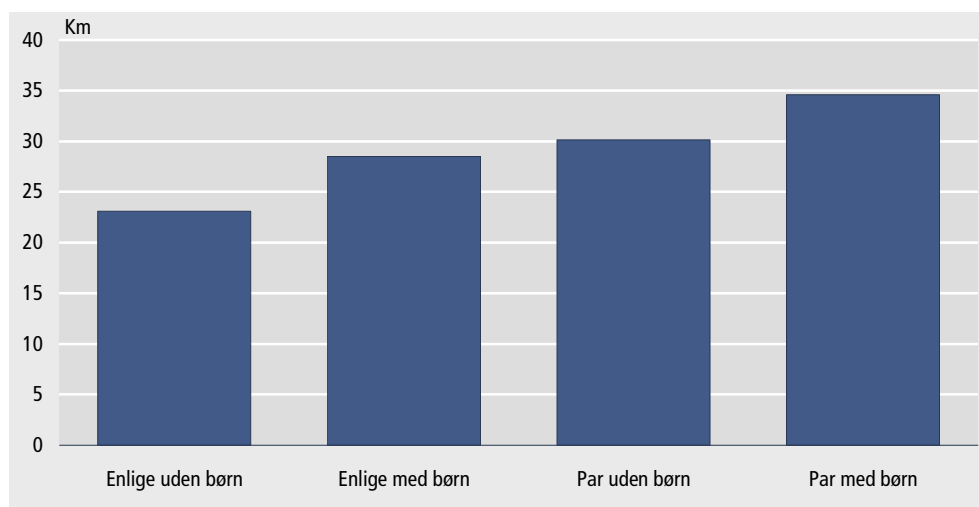
Der er stor forskel i transportarbejdet på hverdage og weekenddage for selvstændige, idet deres transportarbejde stiger med 49 pct. fra hverdage til weekenddage.

Alle erhvervsgrupper dækker hovedparten af deres transportarbejde med bil, enten som passager eller fører, jf. tabel 11. Selvstændige, funktionærer og arbejdere dækker mellem 80-92 pct. af deres respektive daglige transportarbejde med bil, enten som fører eller passager. Ud af et nogenlunde ens transportmønster for de tre grupper, kører selvstændige dog mindre på cykel og funktionærer mere i tog eller bus end de to øvrige grupper.

Uddannelsessøgende og funktionærer kører længst af alle i tog og bus

Funktionærer og uddannelsessøgende kører længst med tog eller bus, med hhv. 5 og 9 km pr. gennemsnitsdag. Den sidste gruppe dækker herved 34 pct. af sit samlede transportarbejde, ligesom den dækker 7 pct. med cykel. Herved adskiller uddannelsessøgende sig dermed markant fra de andre erhvervsgrupper.

Figur 6. Fordelingen af transportarbejdet pr. person pr. dag efter familietype. Gennemsnitsdag i 2001



Større transportarbejde blandt par

Sammenhængen mellem en persons daglige transportarbejde og typen af familie, personen tilhører, er illustreret i figur 6. Personer der lever i parforhold har et større gennemsnitligt transportarbejde pr. dag end personer, der er enlige, uanset om der er

børn i familien. Generelt gælder der, at transportarbejdet er højere, når der er børn i familien.

Personer der tilhører familietyperne par med børn og par uden børn, tilbagelægger på en gennemsnitsdag omkring 81 pct. af den daglige transport, som enten fører af eller passager i bil (se tabel 12). For familietyperne enlige med børn og enlige uden børn anvendes bilen kun til 62-64 pct. af transportarbejdet. Personer som er enlige, med eller uden børn, anvender i langt højere grad cykel og tog eller bus, sammenlignet med personer i parforhold, til at dække deres daglige transportbehov.

Transportarbejdet falder med graden af urbanisering

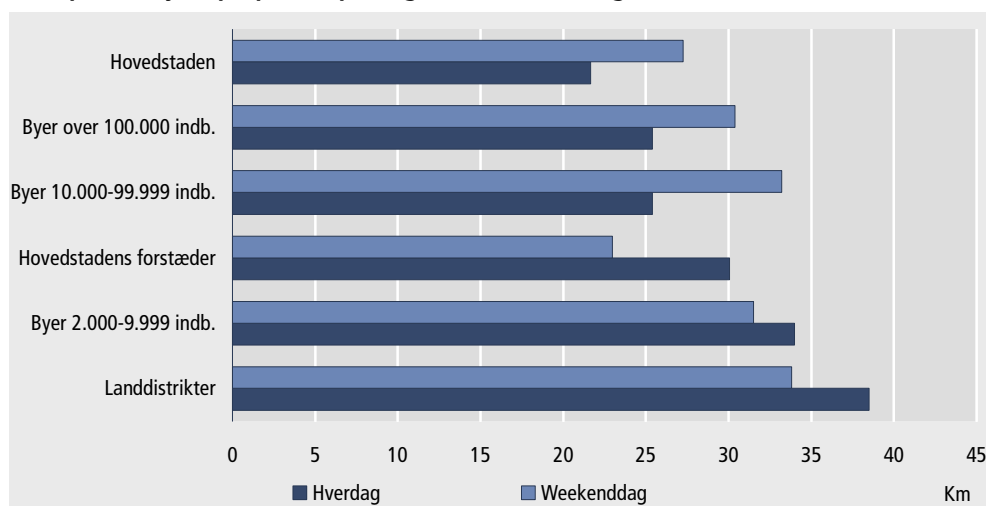
Opgjort efter urbaniseringsgrad, har personer bosat i landdistrikter og i byer med under 10.000 indbyggere det største daglige transportarbejde, med hhv. 37 og 33 km pr. dag (se tabel 13). Hovedstadens indbyggere har det mindste daglige transportarbejde på hverdage med 23 km.

Stor forskel i valg af transportmiddel mellem land og by

Personer bosiddende i et landdistrikt tilbagelægger på en gennemsnitsdag 32 km i bil, enten som fører eller passager, svarende til 87 pct. af deres samlede transportarbejde. Tilsvarende tal for en person bosiddende i hovedstaden er 12 km og 53 pct.

Generelt gælder, at andelen af transportarbejdet som fører af bil er faldende med graden af urbanisering, mens forbruget af tog og bus stiger med urbaniseringsgraden. Cykel, gang og andre transportmidler dækker i hovedstaden og byer større end 100.000 tilsammen hhv. 16 og 10 pct. af transportbehovet, hvor gennemsnittet for hele landet er 8 pct.

Figur 7. **Transportarbejdet pr. person pr. dag efter urbanisering i 2001**



Familiens transportarbejde stiger med bilrådigheden

Oversigtstabel 5 nedenfor og tabel 14 viser sammenhængen mellem transportarbejdet og bilrådigheden, i den familie, personen tilhører. Det daglige transportarbejde vokser med antallet af biler, familien har rådighed over. For personer i familier uden bil, er det daglige transportarbejde næsten det halve af transportarbejdet i familier med rådighed over én bil og 62 pct. mindre end familier med mere end én bil. Det er dog kun 17 pct. af populationen, der tilhører en familie med rådighed over mere end 1 bil.

Fordelingen på transportmåder viser, at mens tog og bus dækker 48 pct. af transportarbejdet for familier uden bilrådighed, er det tilsvarende tal for familier med én respektive mere end én bil, 12 pct. og 7 pct. Personer fra familier uden bilrådighed, cykler og går mere end dobbelt langt som dem med bilrådighed, og dækker samtidig over fire gange så meget af deres samlede transportbehov.

Oversigtstabel 5. **Fordelingen af transportarbejdet efter transportmåde og bilrådighed. Gennemsnitsdag i 2001**

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet
	km						
Ingen bil	17,1	0,6	2,1	1,6	3,8	8,3	0,8
1 bil	30,8	0,3	0,9	18,9	6,3	3,8	0,7
Mere end 1 bil	44,7	0,2	0,6	32,4	7,8	3,1	0,7
	pct.						
Ingen bil	100	3	12	9	22	48	5
1 bil	100	1	3	61	20	12	2
Mere end 1 bil	100	0	1	72	17	7	2

Transportarbejdet stiger med personlig indkomst

Opdeles befolkningen efter indkomst, findes en positiv sammenhæng mellem det daglige transportarbejde og den personlige bruttoindkomst (se tabel 15). Personer med en årlig indkomst på under 100.000 kr. tilbagelægger på en gennemsnitsdag 21 km, mens gruppen af personer med indkomster over 400.000 kr. tilbagelægger over 50 km dagligt.

Transporten som fører af bil stiger med indkomsten

Andelen af transportarbejdet i bil som fører, er stigende med indkomsten. For personer i den laveste indkomstgruppe udgør transporten som fører af bil 23 pct. af det samlede transportarbejde på en gennemsnitsdag, mens andelen er 83 pct. for personer med indkomster over 500.000 kr. De højestlønnede transporterer sig dagligt over 43 km som fører af bil, eller 2,5 gange mere end gennemsnittet over alle indkomstgrupper.

Bil som fører er dog den foretrukne transportform til dækning af transportarbejdet allerede ved årsindkomster over 100.000 kr., mens bil som passager, er det foretrukne transportmiddel for personer med en årsindkomst på under 100.000 kr. Gruppen under 100.000 kr. i indkomst indeholder primært unge og studerende i øvrigt.

Andelen af transportarbejdet der udføres i de øvrige opgjorte transportmåder, er med enkelte undtagelser faldende med stigende indkomst. Fx anvendes tog eller bus til 30 pct. af transportarbejdet på en gennemsnitsdag af personer med indkomster under 100.000 kr., mens personer med de højeste indkomster kun anvender tog eller bus til 7 pct. af transportarbejdet.

Personer i indkomstgruppen 300.000–399.000 kr. har det største forbrug af tog eller bus, med lidt over 5 km dagligt. For kategorien andre transportmidler har indkomstgruppen over 500.000 kr. et dagligt transportarbejde på knap 4 km eller 5,5 gange gennemsnittet for alle indkomstgrupper.

Specialkørsler

Datamaterialet fra persontransportundersøgelsen giver mulighed for mere detaljerede opgørelser af transportvanerne, end tabellerne i denne publikation. Der er således muligheder for langt mere detaljerede undersøgelser af bestemte grupperes transportvaner, med forbehold for en større usikkerhed. Et liste over de anvendte interviewspørgsmål og variable, som ligger til grund for undersøgelsen, kan leveres, ligesom specialkørsler med inddragelse af længere tidsserier og andre variable, kan leveres på servicebasis.

Henvendelse

Søren Dalbro, tlf. 39 17 34 16 (vedr. metode og analyse), sda@dst.dk
Karina Moric, tlf. 39 17 31 16 (vedr. oplysninger om tal), kam@dst.dk

En tilsvarende opgørelse for 1998-2000 er offentliggjort i indeværende serie 2001:32.

Tabel 1. Transportarbejdet pr. dag efter transportmåde

	Hverdag			Weekenddag			Gennemsnitsdag		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	1999	2000	2001
— mio. km —									
Privat transport									
I alt	149,7	144,9	136,8	153,2	157,9	138,5	150,6	148,6	137,2
Til fods	1,9	1,7	1,4	2,0	1,8	1,5	1,9	1,7	1,5
Cykel	6,4	6,4	6,0	3,4	3,2	2,8	5,6	5,4	5,1
Bil som fører	86,6	86,8	80,7	77,4	80,9	74,0	83,9	85,0	78,8
Bil som passager	25,9	23,4	21,6	49,6	50,7	41,5	32,7	31,4	27,3
Bus	10,8	8,9	9,9	7,6	8,4	6,1	9,9	8,7	8,8
S-tog	3,5	3,4	3,8	1,1	2,1	1,9	2,8	3,0	3,3
Tog i øvrigt	10,2	10,0	9,5	8,0	8,3	8,8	9,6	9,5	9,3
Andet ¹	4,4	4,2	3,8	4,0	2,7	1,9	4,3	3,8	3,3
Erhvervsrelateret transport									
I alt	30,5	29,5	27,8	5,7	5,4	6,3	23,4	22,4	21,7
Til fods	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cykel	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Bil som fører	17,8	18,6	17,6	1,1	2,0	2,4	13,0	13,7	13,2
Bil som passager	1,3	1,6	0,7	0,1	0,0	0,0	1,0	1,2	0,5
Lastbil	7,4	6,3	7,4	2,0	2,1	2,0	5,9	5,1	5,9
Bus	1,0	1,3	1,2	0,7	0,2	0,1	1,0	0,9	0,9
S-tog	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tog i øvrigt	0,2	0,3	0,3	0,2	0,5	0,7	0,2	0,4	0,4
Andet ¹	2,7	1,3	0,7	1,4	0,5	1,1	2,3	1,1	0,8
— pct. —									
Privat transport									
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cykel	4	4	4	2	2	2	4	4	4
Bil som fører	58	60	59	50	51	53	56	57	57
Bil som passager	17	16	16	32	32	30	22	21	20
Bus	7	6	7	5	5	4	7	6	6
S-tog	2	2	3	1	1	1	2	2	2
Tog i øvrigt	7	7	7	5	5	6	6	6	7
Andet ¹	3	3	3	3	2	1	3	3	2
Erhvervsrelateret transport									
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cykel	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Bil som fører	58	63	63	20	37	38	55	61	61
Bil som passager	4	6	2	2	1	0	4	5	2
Lastbil	24	21	27	36	39	32	25	23	27
Bus	3	4	4	13	3	2	4	4	4
S-tog	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tog i øvrigt	1	1	1	4	10	10	1	2	2
Andet ¹	9	5	2	25	9	17	10	5	4

¹ "Andet" dækker over knallert, motorcykel, taxa, færge og fly. Skønnet for disse transportmåder er behæftet med en betydelig usikkerhed.

Tabel 2. Antal ture pr. person pr. dag

	1999	2000	2001	1999	2000	2001
	antal			pct.		
Efter hovedtransportmåde						
Hverdag	2,9	2,7	2,5	100	100	100
Til fods	0,2	0,2	0,2	7	7	6
Cykel	0,5	0,4	0,4	16	16	16
Bil som fører	1,3	1,2	1,1	44	45	45
Bil som passager	0,3	0,3	0,3	11	10	10
Tog eller bus	0,3	0,2	0,3	9	9	11
Andet ¹	0,4	0,3	0,3	13	12	12
Weekenddag	2,2	2,0	1,8	100	100	100
Til fods	0,2	0,2	0,1	11	10	8
Cykel	0,2	0,2	0,2	9	10	9
Bil som fører	0,9	0,9	0,8	42	44	47
Bil som passager	0,4	0,4	0,4	20	19	21
Tog eller bus	0,1	0,1	0,1	5	7	6
Andet ¹	0,3	0,2	0,2	13	10	9
Gennemsnitsdag	2,7	2,5	2,3	100	100	100
Til fods	0,2	0,2	0,2	8	8	7
Cykel	0,4	0,4	0,3	14	15	15
Bil som fører	1,2	1,1	1,0	43	45	45
Bil som passager	0,3	0,3	0,3	13	12	12
Tog eller bus	0,2	0,2	0,2	8	8	10
Andet ¹	0,3	0,3	0,3	13	12	11
Efter turens formål						
Hverdag	2,9	2,7	2,5	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	0,9	0,9	0,9	32	34	35
Mellem bolig og indkøb mv.	0,8	0,8	0,7	28	28	28
Mellem bolig og fritid	0,7	0,6	0,6	25	24	23
Andet formål	0,5	0,4	0,3	16	14	14
Weekenddag	2,2	2,0	1,8	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	0,2	0,2	0,2	9	9	9
Mellem bolig og indkøb mv.	0,6	0,6	0,5	29	31	30
Mellem bolig og fritid	1,1	1,0	0,9	50	51	52
Andet formål	0,3	0,2	0,2	12	10	9
Gennemsnitsdag	2,7	2,5	2,3	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	0,7	0,7	0,7	26	28	29
Mellem bolig og indkøb mv.	0,8	0,7	0,7	28	29	29
Mellem bolig og fritid	0,8	0,7	0,7	30	30	29
Andet formål	0,4	0,3	0,3	15	13	13

Anm. Omfatter kun privattransport – ikke erhvervsmæssige ture.

¹ "Andet" dækker over knallert, motorcykel, taxa, færge og fly. Skønnet for disse transportmidler er behæftet med en betydelig usikkerhed. Endvidere er "Andet" inkl. ture under 300 meter med ukendt transportmåde.

² Inkl. ture mellem bolig og uddannelse.

Tabel 3. Turenes længde og varighed

	Gennemsniturlængde			Gennemsnitstid		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
	km			min.		
Efter hovedtransportmåde						
Hverdag	11,4	11,9	12,0	16,5	16,7	16,8
Til fods	1,6	1,6	1,5	16,3	16,2	15,3
Cykel	3,0	3,1	3,1	11,7	12,2	12,1
Bil som fører	15,0	15,8	15,7	17,0	17,4	17,2
Bil som passager	18,2	18,9	18,7	20,1	20,4	20,3
Tog eller bus	21,1	21,2	20,1	36,7	36,0	35,6
Andet ¹	2,5	2,9	2,7	3,4	3,0	3,2
Weekenddag	15,6	17,6	17,3	19,7	21,4	20,8
Til fods	1,8	1,8	2,0	21,2	20,6	22,1
Cykel	3,7	3,6	3,8	14,0	13,9	14,3
Bil som fører	18,7	20,4	19,8	19,1	20,4	20,2
Bil som passager	25,6	29,3	25,2	25,9	28,6	24,9
Tog eller bus	34,1	33,5	37,0	48,6	46,8	47,6
Andet ¹	2,3	2,2	2,3	3,1	3,7	3,3
Gennemsnitsdag	12,4	13,2	13,1	17,2	17,8	17,7
Til fods	1,7	1,6	1,7	17,8	17,5	17,1
Cykel	3,1	3,2	3,2	12,1	12,4	12,4
Bil som fører	15,9	16,8	16,6	17,4	18,1	17,9
Bil som passager	20,8	22,7	21,0	22,1	23,4	21,9
Tog eller bus	23,0	23,4	22,3	38,4	37,9	37,2
Andet ¹	2,5	2,8	2,6	3,4	3,1	3,2
Efter turens formål						
Hverdag	11,4	11,9	12,0	16,5	16,7	16,8
Mellem bolig og arbejde ²	14,5	15,0	14,9	20,0	20,2	20,7
Mellem bolig og indkøb mv.	6,6	6,7	6,8	10,8	10,7	10,8
Mellem bolig og fritid	13,4	14,2	14,3	19,1	19,7	19,3
Andet formål	10,6	10,8	11,7	15,4	15,0	16,0
Weekenddag	15,6	17,6	17,3	19,7	21,4	20,8
Mellem bolig og arbejde ²	13,0	16,9	15,4	16,7	20,2	19,0
Mellem bolig og indkøb mv.	8,0	9,3	8,4	11,3	12,3	11,9
Mellem bolig og fritid	21,0	22,9	23,4	25,8	27,1	26,6
Andet formål	13,5	17,4	14,5	16,9	20,8	19,4
Gennemsnitsdag	12,4	13,2	13,1	17,2	17,8	17,7
Mellem bolig og arbejde ²	14,4	15,2	15,0	19,7	20,2	20,6
Mellem bolig og indkøb mv.	7,0	7,3	7,1	10,9	11,1	11,0
Mellem bolig og fritid	16,3	17,6	17,8	21,6	22,6	22,2
Andet formål	11,1	12,0	12,1	15,7	16,0	16,5

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.² Se note 2 til tabel 2.

Tabel 4. Den relative fordeling af turene efter turens samlede længde i 2001

	Turens længde i km							pct.
	0-2	3-4	5-6	7-10	11-20	21-50	51-100	
Efter hovedtransportmåde								
Hverdag	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	15	4	1	0	0	0	0	0
Cykel	26	27	16	9	3	0	0	0
Bil som fører	22	46	55	59	64	65	64	51
Bil som passager	5	10	11	13	14	16	16	22
Tog eller bus	2	11	13	15	17	18	18	24
Andet ¹	29	2	3	4	2	2	1	3
Weekenddag	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	23	9	4	1	0	0	0	0
Cykel	16	15	10	6	2	1	0	0
Bil som fører	24	51	54	57	59	60	58	49
Bil som passager	7	19	22	26	29	30	36	31
Tog eller bus	1	5	7	8	8	9	5	19
Andet ¹	28	1	3	2	2	1	1	1
Gennemsnitsdag	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	17	5	2	0	0	0	0	0
Cykel	25	24	15	8	2	1	0	0
Bil som fører	22	47	55	59	63	64	63	50
Bil som passager	5	12	14	16	17	19	22	25
Tog eller bus	2	10	12	13	15	15	14	22
Andet ¹	29	2	3	3	2	1	1	2
Efter turens formål								
Hverdag	100	100	100	100	100	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	26	31	36	38	43	52	48	40
Mellem bolig og indkøb mv.	37	33	28	25	22	13	8	9
Mellem bolig og fritid	23	22	22	23	22	21	30	39
Andet formål	14	13	14	13	14	13	13	12
Weekenddag	100	100	100	100	100	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	8	10	10	8	11	10	5	7
Mellem bolig og indkøb mv.	41	35	28	32	24	16	12	5
Mellem bolig og fritid	42	45	51	50	55	66	74	82
Andet formål	9	11	11	10	10	8	9	6
Gennemsnitsdag	100	100	100	100	100	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	22	27	30	32	36	42	36	27
Mellem bolig og indkøb mv.	38	33	28	27	22	14	9	7
Mellem bolig og fritid	26	27	29	29	29	32	43	56
Andet formål	13	13	13	13	13	12	12	10

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.² Se note 2 til tabel 2.

Tabel 5. Transportarbejdet pr. person pr. dag efter turens formål

	Hverdag			Weekenddag			Gennemsnitsdag		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	1999	2000	2001
	km								
I alt	33,1	31,9	30,0	33,9	34,8	30,4	33,3	32,7	30,1
Mellem bolig og arbejde ¹	13,2	13,5	13,1	2,4	2,9	2,4	10,1	10,4	10,1
Mellem bolig og indkøb mv.	5,3	5,1	4,8	5,1	5,6	4,4	5,2	5,2	4,7
Mellem bolig og fritid	9,6	9,2	8,1	22,8	22,8	21,2	13,4	13,2	11,8
Andet formål	4,9	4,1	4,0	3,6	3,4	2,4	4,5	3,9	3,5
	pct.								
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ¹	40	42	44	7	8	8	30	32	33
Mellem bolig og indkøb mv.	16	16	16	15	16	14	16	16	16
Mellem bolig og fritid	29	29	27	67	66	70	40	40	39
Andet formål	15	13	13	11	10	8	14	12	12

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 2 til tabel 2.

Tabel 6. Transportarbejdet pr. person pr. dag efter transportmåde

	Hverdag			Weekenddag			Gennemsnitsdag		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	1999	2000	2001
	km								
I alt	33,1	31,9	30,0	33,9	34,8	30,4	33,3	32,7	30,1
Til fods	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3
Cykel	1,4	1,4	1,3	0,8	0,7	0,6	1,2	1,2	1,1
Bil som fører	19,1	19,1	17,7	17,1	17,8	16,2	18,5	18,7	17,3
Bil som passager	5,7	5,2	4,7	11,0	11,2	9,1	7,2	6,9	6,0
Bus	2,4	2,0	2,2	1,7	1,8	1,3	2,2	1,9	1,9
S-tog	0,8	0,8	0,8	0,3	0,5	0,4	0,6	0,7	0,7
Tog i øvrigt	2,3	2,2	2,1	1,8	1,8	1,9	2,1	2,1	2,0
Andet ¹	1,0	0,9	0,8	0,9	0,6	0,4	0,9	0,8	0,7
	pct.								
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cykel	4	4	4	2	2	2	4	4	4
Bil som fører	58	60	59	50	51	53	56	57	57
Bil som passager	17	16	16	32	32	30	22	21	20
Bus	7	6	7	5	5	4	7	6	6
S-tog	2	2	3	1	1	1	2	2	2
Tog i øvrigt	7	7	7	5	5	6	6	6	7
Andet ¹	3	3	3	3	2	1	3	3	2

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.

Tabel 7. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og turens formål i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
km							
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
Mellem bolig og arbejde ²	13,1	0,1	0,7	7,9	1,0	2,9	0,5
Mellem bolig og indkøb mv.	4,8	0,1	0,2	3,2	0,9	0,5	0,1
Mellem bolig og fritid	8,1	0,1	0,3	4,0	2,3	1,1	0,2
Andet formål	4,0	0,0	0,1	2,6	0,6	0,6	0,1
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
Mellem bolig og arbejde ²	2,4	0,0	0,1	1,8	0,2	0,3	0,0
Mellem bolig og indkøb mv.	4,4	0,1	0,1	3,0	1,0	0,2	0,0
Mellem bolig og fritid	21,2	0,2	0,4	9,8	7,4	3,1	0,3
Andet formål	2,4	0,0	0,0	1,6	0,5	0,1	0,0
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
Mellem bolig og arbejde ²	10,1	0,1	0,6	6,2	0,7	2,2	0,3
Mellem bolig og indkøb mv.	4,7	0,1	0,1	3,1	0,9	0,4	0,1
Mellem bolig og fritid	11,8	0,1	0,3	5,7	3,8	1,7	0,2
Andet formål	3,5	0,0	0,1	2,3	0,6	0,5	0,1
pct.							
Hverdag	100	100	100	100	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	44	28	57	45	20	57	54
Mellem bolig og indkøb mv.	16	26	13	18	18	9	9
Mellem bolig og fritid	27	35	22	23	49	22	25
Andet formål	13	11	9	14	12	12	13
Weekenddag	100	100	100	100	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	8	6	13	11	2	8	10
Mellem bolig og indkøb mv.	14	17	15	19	11	5	11
Mellem bolig og fritid	70	66	67	60	81	84	72
Andet formål	8	11	5	10	6	3	8
Gennemsnitsdag	100	100	100	100	100	100	100
Mellem bolig og arbejde ²	33	22	50	36	12	46	47
Mellem bolig og indkøb mv.	16	23	13	18	15	8	9
Mellem bolig og fritid	39	44	29	33	63	36	32
Andet formål	12	11	8	13	10	10	12
pct.							
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
Mellem bolig og arbejde ²	100	1	6	60	7	22	3
Mellem bolig og indkøb mv.	100	2	4	66	18	9	2
Mellem bolig og fritid	100	1	4	50	29	14	3
Andet formål	100	1	3	64	15	15	3
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
Mellem bolig og arbejde ²	100	1	3	74	8	13	2
Mellem bolig og indkøb mv.	100	1	2	68	23	4	1
Mellem bolig og fritid	100	1	2	46	35	15	1
Andet formål	100	2	1	69	22	5	1
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
Mellem bolig og arbejde ²	100	1	6	61	7	22	3
Mellem bolig og indkøb mv.	100	2	3	67	19	8	1
Mellem bolig og fritid	100	1	3	48	32	14	2
Andet formål	100	1	3	65	16	13	2

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.² Se note 2 til tabel 2.

Tabel 8. Transportarbejdet pr. person pr. dag

	Hverdag			Weekenddag			Gennemsnitsdag		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	1999	2000	2001
	km								
I alt	33,1	31,9	30,0	33,9	34,8	30,4	33,3	32,7	30,1
Efter køn									
Mand	37,7	37,4	33,8	36,4	37,4	34,3	37,3	37,4	33,9
Kvinde	28,5	26,5	26,3	31,3	32,2	26,5	29,3	28,1	26,4
Efter alder									
10-15 år	20,0	15,4	17,3	32,6	26,3	19,7	23,7	18,6	18,0
16-19 år	33,9	27,5	33,2	32,9	31,6	26,1	33,6	28,7	31,2
20-29 år	38,8	34,7	34,8	41,5	44,2	34,5	39,6	37,4	34,7
30-39 år	41,7	39,6	36,3	38,4	47,1	35,8	40,7	41,8	36,1
40-49 år	37,8	42,2	38,2	40,0	35,8	38,5	38,4	40,3	38,3
50-59 år	36,3	36,0	31,2	36,4	36,3	36,3	36,3	36,1	32,6
60-69 år	24,4	25,1	25,2	25,7	23,4	23,0	24,7	24,6	24,6
70-74 år	18,5	21,0	13,2	15,7	20,7	16,0	17,7	20,9	13,9
75-84 år	13,2	9,8	9,6	8,1	13,8	9,0	11,7	11,0	9,4
Efter arbejdsstilling									
Selvstændig	34,6	37,7	32,3	48,4	40,2	48,1	38,6	38,4	36,8
Funktionær	43,1	43,6	39,1	42,7	44,1	39,8	43,0	43,7	39,2
Arbejder	35,8	35,4	33,7	33,1	39,1	33,9	35,0	36,5	33,7
Uddannelsessøgende	29,5	24,1	27,1	34,0	33,8	23,1	30,8	26,9	25,9
Arbejdsløs	25,8	27,0	23,6	28,3	24,0	23,2	26,5	26,1	23,4
Pensionist ¹	19,6	18,2	17,0	18,2	18,8	16,8	19,2	18,4	16,9
Øvrige	27,7	21,0	23,1	30,0	28,3	26,1	28,3	23,1	24,0
Efter familietype									
Enlig uden børn	25,0	24,3	22,3	25,5	24,9	25,0	25,1	24,4	23,1
Par uden børn	33,8	33,1	29,9	32,8	34,3	30,7	33,5	33,5	30,1
Enlig med børn	27,2	27,9	29,0	33,0	31,6	27,3	28,9	29,0	28,5
Par med børn	37,2	35,3	33,7	39,3	41,4	33,3	37,8	37,0	33,6
Efter personlig bruttoindkomst									
0-99.999 kr.	24,3	19,6	21,2	26,2	26,9	21,8	24,8	21,7	21,3
100.000-199.999 kr.	29,4	25,3	25,6	31,0	32,6	24,5	29,8	27,5	25,2
200.000-299.999 kr.	37,1	38,0	33,3	37,7	35,1	33,9	37,3	37,1	33,5
300.000-399.999 kr.	52,2	52,3	40,5	42,7	47,3	47,5	49,4	50,8	42,4
400.000-499.999 kr.	56,4	57,6	53,3	50,5	58,7	47,9	54,7	57,9	51,8
Over 500.000 kr.	62,6	61,9	55,1	60,1	56,1	46,1	61,9	60,2	52,5
Uoplyst	25,4	24,7	26,7	30,9	31,1	27,4	27,0	26,6	26,8
Efter urbanisering									
Hovedstaden	24,7	22,7	21,7	31,3	30,4	27,3	26,6	25,0	23,2
Hovedstadens forstæder	31,4	30,5	30,1	30,3	29,5	23,0	31,0	30,2	28,0
Byer over 100.000 indbyggere	26,6	26,0	25,4	34,7	36,4	30,4	28,9	29,0	26,8
Byer 10.000-99.999 indbyggere	29,9	31,1	25,4	32,2	34,6	33,2	30,5	32,1	27,6
Byer 2.000-9.999 indbyggere	35,1	33,7	34,0	33,8	37,0	31,5	34,7	34,6	33,3
Landdistrikter	40,5	38,0	38,5	37,4	37,6	33,8	39,6	37,8	37,1
Efter bilrådighed									
Ingen bil	18,3	16,4	16,8	19,8	21,4	10,8	18,7	17,8	17,1
1 bil	34,4	33,5	30,9	36,5	36,4	7,3	35,0	34,4	30,8
Mere end 1 bil	47,1	47,1	44,3	42,8	47,0	122,8	45,8	47,1	44,7

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Inkl. efterlønsmodtagere.

Tabel 9. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og køn i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	km						
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
Mand	33,8	0,3	1,4	23,3	3,0	4,6	1,2
Kvinde	26,3	0,4	1,3	12,2	6,5	5,5	0,5
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
Mand	34,3	0,3	0,7	23,9	5,4	3,4	0,6
Kvinde	26,5	0,4	0,5	8,7	12,7	3,9	0,3
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
Mand	33,9	0,3	1,2	23,4	3,7	4,3	1,0
Kvinde	26,4	0,4	1,0	11,2	8,2	5,1	0,4
	pct.						
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
Mand	100	1	4	69	9	14	4
Kvinde	100	1	5	46	25	21	2
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
Mand	100	1	2	70	16	10	2
Kvinde	100	1	2	33	48	15	1
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
Mand	100	1	3	69	11	13	3
Kvinde	100	1	4	43	31	19	2

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.

Tabel 10. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og alder i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	km						
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
10-19 år	23,7	0,4	1,9	2,6	8,8	9,1	0,8
20-29 år	34,8	0,4	2,1	19,2	4,6	7,8	0,7
30-39 år	36,3	0,2	1,3	26,0	3,5	4,4	0,9
40-49 år	38,2	0,3	1,4	26,2	4,1	5,1	1,1
50-59 år	31,2	0,3	1,2	20,7	4,2	3,4	1,5
60-69 år	25,2	0,3	0,7	15,1	5,5	3,4	0,2
70-84 år	11,1	0,3	0,3	5,8	2,9	1,7	0,2
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
10-19 år	22,2	0,4	0,6	2,0	14,1	4,9	0,3
20-29 år	34,5	0,4	0,9	18,0	9,7	5,1	0,3
30-39 år	35,8	0,3	0,4	22,8	8,1	3,7	0,5
40-49 år	38,5	0,4	0,6	23,5	9,0	3,9	0,9
50-59 år	36,3	0,3	0,8	21,5	10,6	2,8	0,3
60-69 år	23,0	0,3	0,5	12,2	7,2	2,4	0,3
70-84 år	11,8	0,2	0,3	5,2	3,5	2,6	0,0
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
10-19 år	23,3	0,4	1,6	2,4	10,3	7,9	0,7
20-29 år	34,7	0,4	1,8	18,8	6,1	7,0	0,6
30-39 år	36,1	0,2	1,0	25,1	4,8	4,2	0,8
40-49 år	38,3	0,3	1,2	25,4	5,5	4,7	1,1
50-59 år	32,6	0,3	1,0	20,9	6,0	3,3	1,1
60-69 år	24,6	0,3	0,6	14,2	6,0	3,1	0,2
70-84 år	11,3	0,3	0,3	5,6	3,0	1,9	0,1
	pct.						
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
10-19 år	100	2	8	11	37	38	4
20-29 år	100	1	6	55	13	22	2
30-39 år	100	1	4	72	10	12	2
40-49 år	100	1	4	69	11	13	3
50-59 år	100	1	4	66	13	11	5
60-69 år	100	1	3	60	22	14	1
70-84 år	100	3	3	52	26	15	2
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
10-19 år	100	2	3	9	63	22	1
20-29 år	100	1	3	52	28	15	1
30-39 år	100	1	1	64	22	10	1
40-49 år	100	1	2	61	24	10	2
50-59 år	100	1	2	59	29	8	1
60-69 år	100	1	2	53	31	10	1
70-84 år	100	2	3	44	30	22	0
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
10-19 år	100	2	7	10	44	34	3
20-29 år	100	1	5	54	18	20	2
30-39 år	100	1	3	69	13	12	2
40-49 år	100	1	3	66	14	12	3
50-59 år	100	1	3	64	18	10	3
60-69 år	100	1	3	58	25	13	1
70-84 år	100	2	3	50	27	17	1

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.

Tabel 11. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og arbejdsstilling i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	km						
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
Selvstændig	32,3	0,2	0,6	26,4	2,7	2,2	0,3
Funktionær	39,1	0,3	1,6	26,5	3,9	5,4	1,5
Arbejder	33,7	0,2	1,3	24,0	4,1	3,1	1,0
Uddannelsessøgende	27,1	0,5	2,3	5,7	7,5	10,4	0,6
Arbejdsløs	23,6	0,4	1,0	12,4	4,2	5,3	0,2
Pensionist ²	17,0	0,3	0,4	9,3	4,6	2,2	0,2
Øvrige	23,1	0,5	0,8	9,9	6,4	4,9	0,7
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
Selvstændig	48,1	0,3	0,3	38,8	7,4	0,6	0,8
Funktionær	39,8	0,3	0,7	22,5	10,6	5,0	0,7
Arbejder	33,9	0,3	0,5	23,8	6,0	3,1	0,2
Uddannelsessøgende	23,1	0,4	1,0	4,0	12,9	4,6	0,2
Arbejdsløs	23,2	0,3	0,3	12,0	8,6	1,6	0,4
Pensionist ²	16,8	0,3	0,4	7,6	5,7	2,6	0,2
Øvrige	26,1	0,6	0,5	7,1	14,5	2,9	0,5
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
Selvstændig	36,8	0,2	0,5	30,0	4,0	1,7	0,4
Funktionær	39,2	0,3	1,3	25,3	5,8	5,3	1,2
Arbejder	33,7	0,2	1,0	23,9	4,6	3,1	0,8
Uddannelsessøgende	25,9	0,5	1,9	5,2	9,1	8,8	0,5
Arbejdsløs	23,4	0,4	0,8	12,3	5,4	4,3	0,2
Pensionist ²	16,9	0,3	0,4	8,8	5,0	2,3	0,2
Øvrige	24,0	0,5	0,7	9,1	8,7	4,3	0,7
	pct.						
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
Selvstændig	100	1	2	82	8	7	1
Funktionær	100	1	4	68	10	14	4
Arbejder	100	1	4	71	12	9	3
Uddannelsessøgende	100	2	9	21	28	39	2
Arbejdsløs	100	2	4	53	18	23	1
Pensionist ²	100	2	3	54	27	13	1
Øvrige	100	2	3	43	27	21	3
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
Selvstændig	100	1	1	81	15	1	2
Funktionær	100	1	2	57	27	13	2
Arbejder	100	1	1	70	18	9	1
Uddannelsessøgende	100	2	4	17	56	20	1
Arbejdsløs	100	1	1	52	37	7	2
Pensionist ²	100	2	2	45	34	16	1
Øvrige	100	2	2	27	56	11	2
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
Selvstændig	100	1	1	81	11	5	1
Funktionær	100	1	3	65	15	13	3
Arbejder	100	1	3	71	14	9	2
Uddannelsessøgende	100	2	7	20	35	34	2
Arbejdsløs	100	2	3	52	23	18	1
Pensionist ²	100	2	2	52	29	14	1
Øvrige	100	2	3	38	36	18	3

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.² Se note 1 til tabel 8.

Tabel 12. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og familietype i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	km						
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
Enlig uden børn	22,3	0,4	1,5	11,0	2,5	5,8	1,1
Par uden børn	29,9	0,3	1,0	18,6	5,3	4,0	0,6
Enlig med børn	29,0	0,4	1,9	13,8	3,9	8,3	0,7
Par med børn	34,7	0,3	1,4	21,7	5,4	5,0	0,9
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
Enlig uden børn	25,0	0,4	1,0	11,8	5,2	5,9	0,7
Par uden børn	30,7	0,3	0,6	16,8	10,2	2,6	0,2
Enlig med børn	27,3	0,4	0,4	13,5	6,4	6,6	0,1
Par med børn	34,2	0,4	0,5	19,3	10,4	3,3	0,5
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
Enlig uden børn	23,1	0,4	1,4	11,2	3,3	5,8	1,0
Par uden børn	30,1	0,3	0,9	18,1	6,7	3,6	0,5
Enlig med børn	28,5	0,4	1,5	13,7	4,6	7,8	0,5
Par med børn	34,6	0,3	1,2	21,0	6,8	4,5	0,8
	pct.						
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
Enlig uden børn	100	2	7	49	11	26	5
Par uden børn	100	1	3	62	18	14	2
Enlig med børn	100	2	7	47	14	29	2
Par med børn	100	1	4	62	15	14	3
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
Enlig uden børn	100	2	4	47	21	24	3
Par uden børn	100	1	2	55	33	9	1
Enlig med børn	100	1	2	49	23	24	0
Par med børn	100	1	1	56	30	10	1
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
Enlig uden børn	100	2	6	48	14	25	4
Par uden børn	100	1	3	60	22	12	2
Enlig med børn	100	2	5	48	16	27	2
Par med børn	100	1	3	61	20	13	2

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.

Tabel 13. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og urbanisering i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	km						
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
Hovedstaden	21,7	0,5	2,6	8,2	2,5	6,8	1,1
Hovedstadens forstæder	30,1	0,4	1,4	16,3	4,2	7,1	0,6
Byer over 100.000 indbyggere	25,4	0,4	2,1	13,5	3,5	5,1	0,8
Byer 10.000-99.999 indbyggere	25,4	0,4	1,4	14,6	4,0	4,5	0,5
Byer 2.000-9.999 indbyggere	34,0	0,2	0,8	21,2	6,0	4,6	1,1
Landdistrikter	38,5	0,1	0,6	27,0	6,4	3,4	1,0
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
Hovedstaden	27,3	0,5	1,3	9,3	7,2	8,2	0,8
Hovedstadens forstæder	23,0	0,3	0,5	11,6	5,8	4,4	0,3
Byer over 100.000 indbyggere	30,4	0,4	0,6	15,6	8,9	4,6	0,4
Byer 10.000-99.999 indbyggere	33,2	0,4	0,7	18,3	10,2	3,1	0,5
Byer 2.000-9.999 indbyggere	31,5	0,2	0,5	18,0	10,5	2,1	0,2
Landdistrikter	33,8	0,2	0,2	20,4	9,8	2,7	0,4
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
Hovedstaden	23,2	0,5	2,2	8,5	3,8	7,2	1,0
Hovedstadens forstæder	28,0	0,4	1,2	15,0	4,7	6,3	0,5
Byer over 100.000 indbyggere	26,8	0,4	1,7	14,1	5,0	4,9	0,7
Byer 10.000-99.999 indbyggere	27,6	0,4	1,2	15,6	5,8	4,1	0,5
Byer 2.000-9.999 indbyggere	33,3	0,2	0,7	20,3	7,3	3,9	0,8
Landdistrikter	37,1	0,1	0,5	25,1	7,4	3,2	0,8
	pct.						
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
Hovedstaden	100	2	12	38	11	32	5
Hovedstadens forstæder	100	1	5	54	14	24	2
Byer over 100.000 indbyggere	100	2	8	53	14	20	3
Byer 10.000-99.999 indbyggere	100	1	5	57	16	18	2
Byer 2.000-9.999 indbyggere	100	1	2	62	18	14	3
Landdistrikter	100	0	2	70	17	9	3
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
Hovedstaden	100	2	5	34	26	30	3
Hovedstadens forstæder	100	1	2	51	25	19	1
Byer over 100.000 indbyggere	100	1	2	51	29	15	1
Byer 10.000-99.999 indbyggere	100	1	2	55	31	9	2
Byer 2.000-9.999 indbyggere	100	1	2	57	33	7	1
Landdistrikter	100	1	1	60	29	8	1
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
Hovedstaden	100	2	10	36	16	31	4
Hovedstadens forstæder	100	1	4	53	17	23	2
Byer over 100.000 indbyggere	100	2	6	53	19	18	3
Byer 10.000-99.999 indbyggere	100	1	4	57	21	15	2
Byer 2.000-9.999 indbyggere	100	1	2	61	22	12	2
Landdistrikter	100	0	1	68	20	9	2

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.

Tabel 14. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og bilrådighed i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	km						
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
Ingen bil	16,8	0,6	2,4	1,5	3,0	8,4	1,0
1 bil	30,9	0,3	1,1	19,2	5,1	4,4	0,8
Mere end 1 bil	44,3	0,2	0,7	33,7	5,9	3,1	0,8
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
Ingen bil	17,9	0,5	1,2	1,8	5,9	8,1	0,3
1 bil	30,7	0,3	0,4	18,0	9,4	2,2	0,4
Mere end 1 bil	45,8	0,2	0,4	29,0	12,4	3,0	0,6
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
Ingen bil	17,1	0,6	2,1	1,6	3,8	8,3	0,8
1 bil	30,8	0,3	0,9	18,9	6,3	3,8	0,7
Mere end 1 bil	44,7	0,2	0,6	32,4	7,8	3,1	0,7
	pct.						
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
Ingen bil	100	3	14	9	18	50	6
1 bil	100	1	4	62	16	14	3
Mere end 1 bil	100	0	1	76	13	7	2
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
Ingen bil	100	3	7	10	33	45	2
1 bil	100	1	1	59	31	7	1
Mere end 1 bil	100	0	1	63	27	7	1
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
Ingen bil	100	3	12	9	22	48	5
1 bil	100	1	3	61	20	12	2
Mere end 1 bil	100	0	1	72	17	7	2

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.

Tabel 15. Transportarbejde pr. person pr. dag efter transportmåde og personlig bruttoindkomst i 2001

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	km						
Hverdag	30,0	0,3	1,3	17,7	4,7	5,1	0,8
0-99.999 kr.	21,2	0,4	1,6	5,2	6,5	7,0	0,5
100.000-199.999 kr.	25,6	0,3	1,2	13,8	5,5	4,4	0,3
200.000-299.999 kr.	33,3	0,3	1,3	22,6	4,4	4,0	0,8
300.000-399.999 kr.	40,5	0,2	1,5	29,9	2,5	4,9	1,4
400.000-499.999 kr.	53,3	0,3	1,1	39,6	2,0	5,1	5,3
Over 500.000 kr.	55,1	0,2	0,8	45,0	1,6	5,2	2,3
Uoplyst	26,7	0,3	1,1	15,1	4,7	4,9	0,5
Weekenddag	30,4	0,3	0,6	16,2	9,1	3,7	0,4
0-99.999 kr.	21,8	0,4	0,8	4,1	11,7	4,4	0,3
100.000-199.999 kr.	24,5	0,3	0,6	11,8	9,0	2,5	0,2
200.000-299.999 kr.	33,9	0,3	0,6	19,9	9,2	3,4	0,5
300.000-399.999 kr.	47,5	0,2	0,6	29,6	10,3	6,6	0,1
400.000-499.999 kr.	47,9	0,4	0,2	33,7	8,6	4,6	0,3
Over 500.000 kr.	46,1	0,5	0,4	39,6	3,5	0,5	1,5
Uoplyst	27,4	0,4	0,4	15,9	6,7	3,3	0,6
Gennemsnitsdag	30,1	0,3	1,1	17,3	6,0	4,7	0,7
0-99.999 kr.	21,3	0,4	1,3	4,9	8,0	6,3	0,4
100.000-199.999 kr.	25,2	0,3	1,1	13,2	6,5	3,9	0,3
200.000-299.999 kr.	33,5	0,3	1,1	21,8	5,7	3,8	0,7
300.000-399.999 kr.	42,4	0,2	1,3	29,8	4,7	5,4	1,0
400.000-499.999 kr.	51,8	0,3	0,9	37,9	3,9	5,0	3,9
Over 500.000 kr.	52,5	0,3	0,7	43,5	2,2	3,9	2,1
Uoplyst	26,8	0,3	0,9	15,3	5,3	4,4	0,6
	pct.						
Hverdag	100	1	4	59	16	17	3
0-99.999 kr.	100	2	7	25	31	33	2
100.000-199.999 kr.	100	1	5	54	21	17	1
200.000-299.999 kr.	100	1	4	68	13	12	2
300.000-399.999 kr.	100	1	4	74	6	12	4
400.000-499.999 kr.	100	1	2	74	4	10	10
Over 500.000 kr.	100	0	1	82	3	10	4
Uoplyst	100	1	4	57	18	18	2
Weekenddag	100	1	2	53	30	12	1
0-99.999 kr.	100	2	4	19	54	20	1
100.000-199.999 kr.	100	1	3	48	37	10	1
200.000-299.999 kr.	100	1	2	59	27	10	1
300.000-399.999 kr.	100	0	1	62	22	14	0
400.000-499.999 kr.	100	1	0	70	18	10	1
Over 500.000 kr.	100	1	1	86	8	1	3
Uoplyst	100	1	2	58	24	12	2
Gennemsnitsdag	100	1	4	57	20	16	2
0-99.999 kr.	100	2	6	23	37	30	2
100.000-199.999 kr.	100	1	4	52	26	15	1
200.000-299.999 kr.	100	1	3	65	17	11	2
300.000-399.999 kr.	100	1	3	70	11	13	2
400.000-499.999 kr.	100	1	2	73	8	10	7
Over 500.000 kr.	100	1	1	83	4	7	4
Uoplyst	100	1	3	57	20	16	2

Anm. Se anm. til tabel 2.

¹ Se note 1 til tabel 2.

50-års oversigten

50-års oversigten indeholder hovedlinierne i Danmarks samfundsøkonomiske udvikling siden den anden verdenskrig. Efterkrigstidens økonomiske vækst og velstandsstigning er et af de vigtigste temaer i bogen.

De enkelte afsnit beskriver i tekst udviklingen i bl.a. befolkningens sundhedstilstand, beskæftigelse, uddannelse, det danske erhvervsliv, privat og offentlig økonomi, danskernes forbrug og levevilkår og meget mere.

Bogen indeholder desuden mange lettilgængelige figurer og tabeller. Mange af statistikkerne i bogen er for første gang udviklet i det lange tidsperspektiv.

Pris for bogen er 128 kr. inkl. 25 pct. moms og den kan købes i Danmarks Statistik eller hos boghandlere.

Danmarks Statistik

Sejrøgade 11
2100 København Ø
Tlf. 39 17 39 17

Publikationssalg:
Tlf. 39 17 30 20

fax 39 17 39 99
dst@dst.dk
www.dst.dk



----- INDSEND ELLER FAX KUPONEN TIL DANMARKS STATISTIK -----

Undertegnede bestiller:

50-års oversigten 2001

Pris: 128 kr. + ekspeditionsgebyr 35 kr.
Der følger faktura og giroindbetalingskort med forsendelsen.

Navn _____

Institution/virksomhed _____

Adresse _____

Postnummer _____

Tlf.-nr. _____



Sendes ufrankeret
Modtageren
betaler porto

Danmarks Statistik
Publikationssalg
Sejrøgade 11
+++ 1210 +++
2100 København Ø

Kriminalitet i tekst og tal

Kriminalitet 2001 – den årlige statistik om kriminaliteten i Danmark.

Nyt afsnit om ofre for straffelovsforbrydelser.

Kriminalitet 2001 viser tal for kriminaliteten i 2001 og kriminalitetsudviklingen fra 1991 til 2001. De forskellige afsnit har detaljerede tabeller om:

- anmeldte straffe- eller særlovsforbrydelser
- ofre for anmeldte straffelovsforbrydelser
- strafferetlige afgørelser efter forbrydelse og sanktion
- kriminalitet og personer, og deres sociale baggrund
- tidligere kriminalitet
- anholdelse, varetægt og fængsling
- domstolens pådømmelse af straffe- og civilsager
- retternes øvrige virksomhed

Prisen for bogen er 243,- kr. inkl. 25 pct. moms (160 sider), og den kan købes i Danmarks Statistik eller hos boghandlere.

Danmarks Statistik

Sejrøgade 11
2100 København Ø
Tlf. 39 17 39 17

Publikationssalg:
Tlf. 39 17 30 20

fax 39 17 39 99
dst@dst.dk
www.dst.dk

Dødelighed og erhverv 1981-1995

Temaundersøgelse fra Danmarks Statistik 2001

Temaundersøgelsen beskriver for de ca. 2,5 mio. erhvervsaktive danskere sammenhængen mellem dødelighed og erhverv i tre 5-års perioder fra 1981 til 1995.

I publikationen finder man oplysninger om hvilke erhvervsgrupper (fx læger og buschauffører), der har en dødelighed over eller under gennemsnittet for alle i erhverv. Endvidere belyses sammenhængen mellem dødelighed og uddannelse samt dødelighed og ledighed. Endelig kan man finde information om sammenhængen mellem erhverv og de mest betydende dødsårsager, fx hvilke erhvervsgrupper, der har en høj dødelighed af hjertesygdomme.

Pris: 166 kr. inkl. 25 pct. moms (153 sider).

Bogen kan købes i Danmarks Statistik eller hos boghandlere.

Danmarks Statistik

Sejrøgade 11
2100 København Ø
Tlf. 39 17 39 17

Publikationssalg:
Tlf. 39 17 30 20

fax 39 17 39 99
dst@dst.dk
www.dst.dk



----- INDSEND ELLER FAX KUPONEN TIL DANMARKS STATISTIK -----

Undertegnede bestiller:

Dødelighed og erhverv 1981-1995

Pris: 166 kr. + ekspeditionsgebyr 35 kr.
Der følger faktura og giroindbetalingskort med forsendelsen.

Navn _____

Institution/virksomhed _____

Adresse _____

Postnummer _____

Tlf.-nr. _____



POST

Sendes ufrankeret
Modtageren
betaler porto

Danmarks Statistik
Publikationssalg
Sejrøgade 11
+++ 1210 +++
2100 København Ø

TRANSPORT 2002:61
Statistiske Efterretninger
ISSN (trykt udgave) 1399-0683
ISSN (elektronisk udgave) 1601-0981
www.dst.dk/efterretninger

Abonnement (internet) for 2002: 845,00 kr.
Abonnement (papir) for 2002: 1.125,00 kr.
Løssalg: 58,00 kr.
Ekspeditionsgebyr: 30 kr.
Salg hele døgnet: publsalg@dst.dk, tlf. 39 17 30 20 eller www.dst.dk
© Danmarks Statistik, Sejrøgade 11, 2100 København Ø.
Tryk: Danmarks Statistiks Trykkeri

Miljø 2002

Miljø 2002 giver et samlet statistisk billede af situationen på miljøområdet. Det er femte år, bogen udkommer og den er omskrevet i forhold til tidligere år. I bogen præsenteres en række overordnede miljøtemaer: Miljø og luft, Miljø og trafik, Miljø og vand, Miljø og familier samt Miljøøkonomiske regnskaber. Det gør bogen meget overskuelig og derfor velegnet til bl.a. undervisning, hvilket understøttes af en række faglige illustrationer og figurer.

Miljø 2002 indeholder også en miljøordbog med beskrivelser og forklaringer til miljøbegreber, der er brugt i bogen.

Pris: 243 kr. inkl. 25 pct. moms + ekspeditionsgebyr 30 kr.

Bogen kan købes i Danmarks Statistik eller hos boghandlerne.

Danmarks Statistik

Sejrøgade 11
2100 København Ø
Tlf. 39 17 39 17

Publikationssalg:
Tlf. 39 17 30 20

fax 39 17 39 99
dst@dst.dk
www.dst.dk