



---

**NOTAT 15.03.2016**

# **Reisevaneundersøkelser: Mini-RVU – Trondheim Samlet rapport for 2014-2015 Sammenligning med nasjonal RVU 2009/10 og RVU 2013/14**

---

## **Innhold:**

1	Hva er Mini-RVU-undersøkelsene? .....	3
2	Omfang av reiser .....	4
3	Transportmiddelbruk .....	5
3.1	Reisemiddelfordeling .....	5
3.2	Bostedes betydning for hvordan vi reiser .....	6
4	Reisenes formål .....	8
5	Reiser som ender i Midtbyen .....	10
5.1	Antall reiser til Midtbyen.....	10
5.2	Midtbyreisenes formål og reisemiddel .....	10

---

*Dette notatet gir en sammenfatning av åtte spørreundersøkelser om reisevaner i løpet av 2014 og 2015, utført av Sentio Research Norge AS på oppdrag fra Miljøpakken.  
Analyser, tolkninger og sammenligninger med RVU 2009/10 er utført av Miljøpakken ved Jon Hoem, med bistand fra Byplankontoret v/ Bente Christine Gravaas.*

**Rapport 1/2016 Miljøpakkens sekretariat**



<i>Reisevaneundersøkelse: RVU</i>	RVU er en forkortelse for reisevaneundersøkelse. Denne rapporten omhandler åtte "Mini-RVU"-undersøkelser over to år (2014 og 2015) utført på oppdrag av Miljøpakken. Hensikten har vært å få innsikt i reisevaner i Trondheim i perioden mellom de 4-årige nasjonale RVU-undersøkelsene.
<i>fire fastsatte uker hvert år</i>	Det er valgt ut fire representative uker hvert år, i februar, mai, august og november. Alle intervjuene er valgt slik at en unngår ekstra helligdager etc. Dermed representerer undersøkelsene hvordan Trondheims befolkning reiser i en normalsituasjon.
<i>årgjennomsnitt</i>	De fire ukene er valgt for å dekke årstidene. Uketellingene i Mini-RVU-ene er sammenlignet data for med tilsvarende måned i nasjonal RVU 2009/10. Gjennomsnittet av disse fire uttrekkene fra nasjonal RVU 2009/10 er svært nært årgjennomsnittet for denne nasjonale RVU-en. Følgelig kan vi også betrakte gjennomsnittet av fire Mini-RVU-ene over ett år som et årgjennomsnitt.
<i>1.000 personer intervjuet jevnt fordelt på ukedagene</i>	I hver av de valgte ukene er 1.000 personer 15 år og eldre bosatt i Trondheim kommune intervjuet om reiser de har gjennomført i løpet av dagen i forveien. Bare reiser til Trondheim eller til nabo-kommunene er registrert. Intervjuene er gjennomført på telefon. 300 på fasttelefon og 700 på mobil, fordelt jevnt utover ukedagene mandag-søndag. Sentio Research Norge AS har utført spørreundersøkelsene.
<i>et "gjennomsnitt" av befolkningen</i>	Eventuelle skjevheter i utvalget i forhold til gjennomsnittet for byen angående bosted, alder og kjønn er korrigert (veking), slik at vi får et resultat som er representativt for befolkningen.
<i>sum 8.000 intervju</i>	Fire uker i året med 1.000 personer betyr at hvert år har 4.000 intervju, slås de to årene sammen er det 8.000. Dette er vesentlig flere intervju enn i de nasjonale RVU-ene, i RVU 2013/14 er det totalt 3.250 intervju fra Trondheim (3.190 personer 15 år og eldre). Med et så mye større utvalg i Mini-RVU-ene, anses resultatene herfra som mer sikre enn de nasjonale RVU-ene.
<i>metodisk avvik fra nasjonal RVU</i>	Når en sammenligner med nasjonal RVU 2009/10 og RVU 2013/14 må det tas hensyn til at de nasjonale undersøkelsene også har med 13- og 14-åringer, en annen forskjell er at nasjonal RVU har med også reiser som ender utenfor Trondheimsregionen. Det er i hovedsak korrigert for dette i de sammenligningene som presenteres i denne rapporten, men dersom en bruker nasjonale RVU-tall fra andre kilder, vil disse forskjellen innebære at bilførerreiser blir litt mer dominerende i Mini-RVU enn i nasjonal RVU (Blant annet fordi ingen 13- og 14-åringer kjører bil). Et annet avvik er at de nasjonale undersøkelsene har intervjuer over hele året, inklusive ferietid og bevegelige helligdager, mens Mini-RVU-ene bare har med normaldager.
<i>feilmarginer</i>	I alle utvalgsundersøkelser vil det være usikkerhet knyttet til resultatene. I denne undersøkelsen benyttes 95 % konfidensnivå. Det vil si at det er sannsynlig at 95 prosent av befolkningen ligger innenfor feilmarginene. Feilmarginen avhenger både av utvalgtes størrelse og av resultatet. Jo mer prosenten for en bestemt egenskap nærmer seg 50, desto større feilmargin. Når 1.000 personer har svart, vil feilmarginene variere fra ca 2 prosentpoeng ved en 10/90-fordeling mellom svarene til ca 3 prosentpoeng ved en 50/50-fordeling. Når vi summerer undersøkelsene (Ett år: 4.000

personer, to år 8.000 personer) vil disse feilmarginene synke, for 4.000 i underkant av henholdsvis 1 og 1,5 prosentpoeng for 8.000 ned mot 0,5 og 1 prosentpoeng.

*hva er en reise*

Hvert reisemål avslutter en reise, og formålet på reisemålet fastsetter reiseformålet. Hvis en for eksempel kjører og leverer barn i barnehagen på vei til jobb om morgenen, så regnes reisen til barnehagen som en avsluttet reise med formål å levere barn, reisen fra barnehagen til jobben regnes som neste reise og er en arbeidsreise.

*hjemreiser er omkodet*

Siste reise i en reisekjede ender som regel hjemme. I samsvar med praksis i de nasjonale RVU-undersøkelsene er hjemreiser omkodet til det formålet som er angitt for starten av reisen. For eksempel at en reise fra arbeid til hjem blir definert som arbeidsreise.

*hva det er spurt om*

De samme spørsmålene er stilt for hver reise:

- Reise nr. X i går: Til hvilket formål (arbeid, handel, besøk etc.) reiste du?
- Hvilket transportmiddel brukte du på denne reisen?
- Ekstra spørsmål i undersøkelsene fra og med august 2014: Endte denne reisen i Midtbyen (innenfor elveslyngen)?

## 2

## Omfang av reiser

*hver person har 3,2 reiser per dag, sum for Mini-RVU 2014-15: 25.600 reiser*

Gjennomsnittlig har hver person i utvalget 3,2 reiser per dag. Dette innbefatter 9 prosent som ikke har noen reiser på intervju dagen. De fleste har 2-4 reiser, vi har registrert maksimalt 10 reiser på en dag. Det er litt flere reiser per dag i sommerhalvåret enn vinterhalvåret. Disse tallene er litt lavere enn nasjonal RVU 2013/13, som har 3,4 reiser per person, årsaken kan være at nasjonal RVU også har med reiser utenfor Trondheimsregionen.

	Arbeid	Skole/ Studier	Handel/ service	Omsorg/ fritid <sup>1)</sup>	<b>Alle reiser</b>
Bil	0,3	0,0	0,5	0,6	<b>1,7</b>
Til fots	0,1	0,1	0,2	0,4	<b>0,8</b>
Sykkel	0,1	0,0	0,0	0,1	<b>0,3</b>
Kollektivt	0,1	0,1	0,1	0,1	<b>0,4</b>
Annet	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,1</b>
<b>Alle reiser</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>3,2</b>

*Tabell 2-1: Reiser per person fordelt på reiseformål og reisemiddel. Gjennomsnitt av alle reiser 2014 og 2015. NB: Ikke alle reiseformål er inntatt. <sup>1)</sup>: Innbefatter besøk og følgereiser inklusive barnehage.*

*variasjon over uka*

Tallene i Tabell 2-1 er gjennomsnittstall for alle ukedager. Det reises mest på virkedager mandag-fredag. Lørdag reduseres reiseaktiviteten med  $\frac{1}{4}$ , søndagene med ned imot halvparten. Spesielt for arbeids- og skole-/ studiereiser er antall reiser per person på virkedagene et mer nyttige tall: Registrerte arbeidsreiser og skolestudiereiser per person på virkedager er hhv 0,8, og 0,3. Disse tallene er sannsynligvis fortsatt litt lave fordi metoden med hjemreisene gjør at en del returreiser fra arbeid/skole ikke registreres med dette formålet.

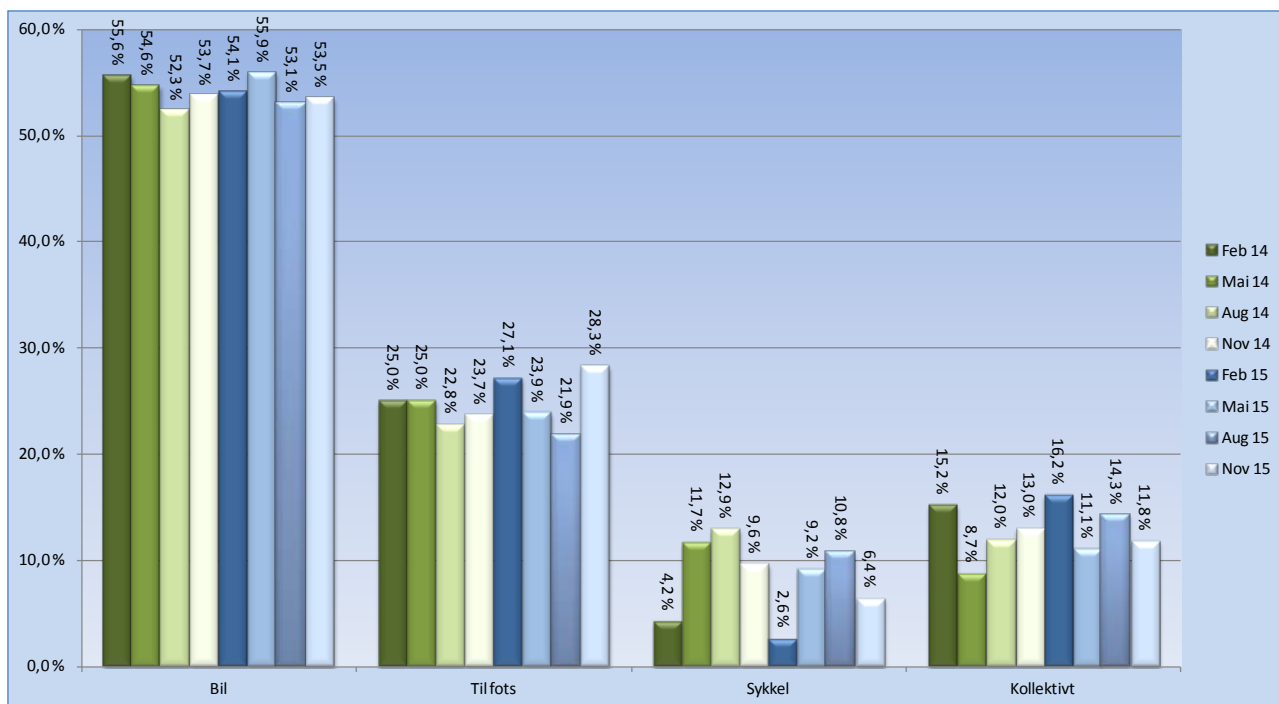
*fritid og arbeid dominerer*

De fleste reisene har formål besøk, følge/omsorg og fritid, vi har hver dag gjennomsnittlig 1,2 slik reise.

## 3.1 Reisemiddelfordeling

3.200 reiser registrert i hver Mini-RVU-uke

Figur 3-1 angir reisemiddelfordelingen for de 8 ukestellingene i Mini-RVU. Hver undersøkelse har 1.000 intervju som innebærer at det i hver av de 8 undersøkelsene er registrert ca 3.200 reiser.



Figur 3-1: Reisemiddelfordeling for hver av de 8 Mini-RVU-undersøkelsene i 2014 og 2015. Bare reiser med de utvalgte reisemidlene: Bil (bilfører og passasjer), til fots, sykkel og kollektivt er tatt med.

variasjon over året

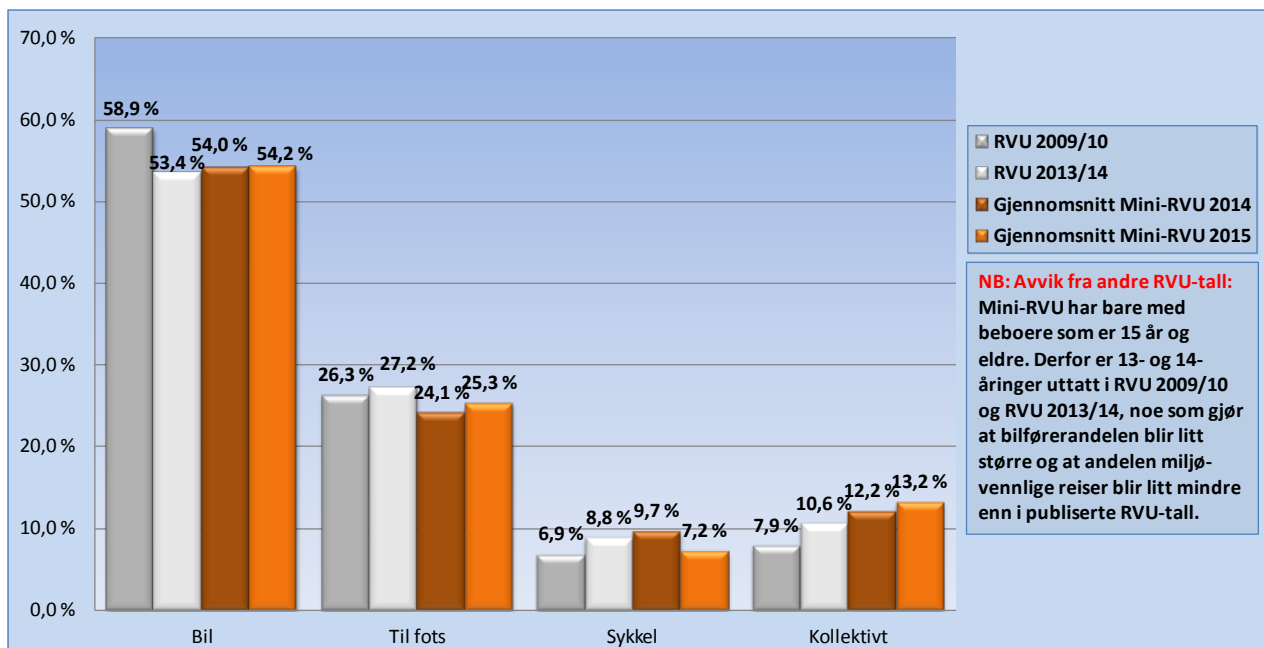
Det framgår at det er variasjon over året for alle reisemidler, mest tydelig for sykkel, hvor spesielt februar-tallene er lave mens mai og august har høyest andel. Noen av tellingene har noe overraskende resultater, blant annet høy bilandel i mai 2015. Det er ikke kjente metodiske avvik, men været kan ha spilt inn, intervjuuken i mai 2015 var en kald uke med under 10 grader dagtemperatur. Sykkelandelen i november 2015 avviker også tydelig fra november 2014, her er også været en sannsynlig årsak, uka hadde en del regn, som kan ha spilt inn. Se Figur 3-2 ( neste side) for årsgjennomsnitt for Mini-RVUene.

ganske like/stabile tall

Figur 3-2 angir gjennomsnitt for Mini-RVU i 2014 og 2015 sammenlignet med nasjonal RVU i 2009/10 og 2013/14. Det framgår at det er ganske like/stabile tall i nasjonal RVU 2013/14 og de to Mini-RVU-ene.

kollektivreiser øker jevnt

Kollektivreisene vokser jevnt. I RVU 2009/10 var 7,9 prosent av alle reiser kollektive, i RVU 2014/15 var andelen økt til 10,6 prosent. Dette gir en vekst i perioden på 35 prosent. Veksten har fortsatt i 2015, ifølge Mini-RVU 2015 er veksten fra 2014 til 2015 9 prosent. I sum viser tallene at det har vært 68 prosent vekst fra 2010 til 2015. Ingen andre storbyer har tilsvarende vekst i kollektivtransporten.



Figur 3-2: Gjennomsnittlig reisemiddelfordeling i Mini-RVU 2014 og 2015 sammenlignet med RVU 2009/10 og RVU 2013/14. Bare reiser med de utvalgte reisemidlene: Bil (bilfører og passasjer), til fots, sykkel og kollektivt er tatt med.

*nedgang bilbruk stagnert, nye bommer har neppe gitt reduksjon på total bilbruk for hele byen*

Gjennomsnittsandelene for bil i Mini-RVU 2014 og 2015 indikerer at den positive nedgangen i andel bilbruk som vi har registrert fra RVU 2009/10 til RVU 2013/14 kan se ut til å ha stagnert. Innkrevningssystemet for Miljøpakken ble i mars 2014 utvidet. Tellingene i bomsnittene kort tid før og etter at de nye bommene ble etablert angir ca 9 prosent nedgang. Mini-RVU, som angir alle bilturer i hele byen, viser ca tre prosent nedgang i andel bilførerturer fra februar 2014 til mai 2014. Dette indikerer at det er sannsynlig at noen av de kjørende har valgt andre ruter for å unngå bommene. Trafikktall i bomsnittene viser en vekst fra 2014 til 2015 på vel to prosent (sammenligning av april-desember, dvs etter nye bomsnitt i 2014). Tilsvarende viser Mini-RVU for samme deler av årene en vekst i andel bilførerturer fra 2014 til 2015 på nært en prosent. Mini-RVU har ca en halv prosent vekst i andel bilførerturer om vi tar med hele årene. Dette bekrefter at reduksjonen i bilbruken registrert fra RVU 2009/10 til RVU 2013/14 sannsynligvis ikke er videreført i 2015, og tallene indikerer også at noen fortsatt velger andre ruter for å unngå bomplasseringer.

*sykkel*

Sykkel er det mest væravhengige reisemiddelet. Som nevnt er 2015-tallene preget av dårlig vær, når dette hensyntas bør vi kunne anta at sykkelandelen nå er over 9 prosent. (Basert på tallet i Mini-RVU 2004 og RVU 2013/14). Trondheim har som mål å være landets beste sykkelby. Dette tilsier at vi er på høyde med Kristiansand, noe bedre enn Stavanger og vesentlig bedre enn Oslo og Bergen når det gjelder andel sykkelreiser.

*gange*

Antall fotturene er stabilt. Omtrent en fjerdedel av alle reiser er til fots. Nasjonalt er det bare Oslo som har noe høyere andel.

## 3.2 Bostedes betydning for hvordan vi reiser

*postnummerområder slått sammen til 11 bysoner*

I intervjuene er det spurt om postnummer på bostedet. Ut fra dette kan vi fordele svarene geografisk etter bosted. Kart i Figur 3-3 viser inndelingen som er brukt i de nasjonale RVU-undersøkelsene.

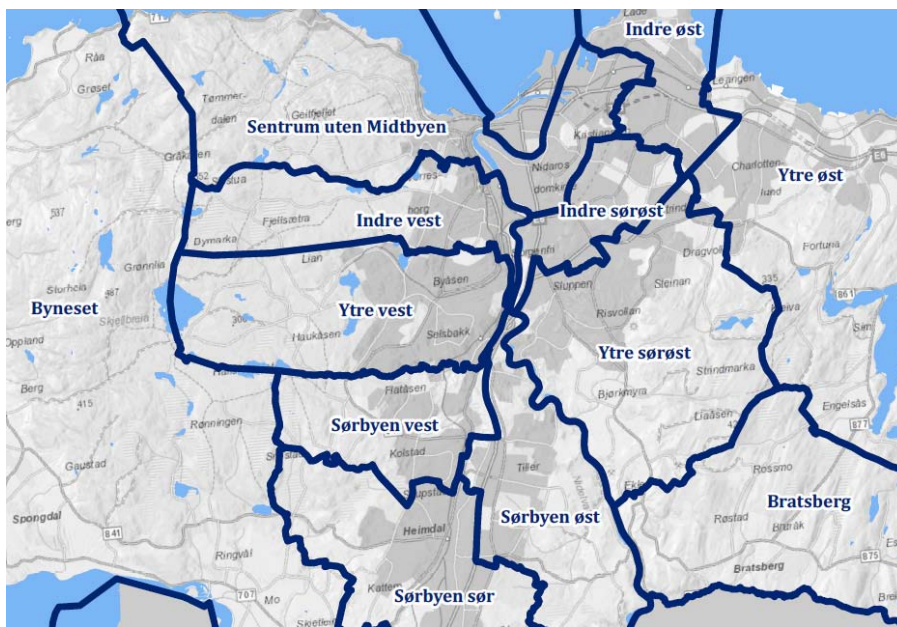
svært stor forskjell i bilbruk

Postnummerområdene lar seg ikke fordele eksakt med samme grenser, men i Tabell 3-1 (under) vil dette ha liten innvirkning.

Tabell 3-1 angir reisemiddelfordeling for de ulike bysonene, basert på 8.000 intervju i løpet av 2014-15. Det framgår at bosatte sentralt bruker bil betydelig mindre enn de som bor perifert. Bosatte i Midtbyen (Inklusive Bakklandet) har bare 23 prosent bilturer, men tallet er basert på få intervju/reiser og prosenten er følgelig noe usikkert. I sentrumssonen utenfor (Ila, Møllenberg, Nedre Elvehavn, Singsaker, Øya/Elgeseter) er bilandelen 32 prosent. Slås disse to sentrumsområdene sammen er bilandelen 29 prosent. Dette er et tall med feilmargin på +/- 2 prosentpoeng. Høyest bilbruk, med 67 prosent av alle turer med bil har vi i Ytre øst, (Fra Rotvoll og østover). Også Sørbyen (Sør for Tonstad og inklusive Byneset) ligger høyt med 65 prosent.

70/30 miljøvennlig sentralt  
30/70 miljøvennlig perifert

Med andre ord: Mens de sentrale områdene har 70/30-fordeling mellom miljøvennlig og bil, er situasjonen motsatt for de dårligste områdene, der andelen bil/miljøvennlig er nært 70/30.



Figur 3-3: Kart med inndeling av byen i 13 soner, brukt i nasjonal RVU.

		Bil	Kollektivt	Går/løper	Sykkel	Sum	N
<b>Sentralt</b>	Midtbyen	23 %	12 %	49 %	16 %	100 %	753
	Sentrum u/Midtbyen	32 %	14 %	42 %	13 %	100 %	3614
<b>Indre ring: Indre ikke-sentrale bydeler</b>	Indre vest	54 %	17 %	22 %	8 %	100 %	1795
	Indre sørøst	49 %	10 %	27 %	14 %	100 %	2122
	Indre øst	56 %	12 %	22 %	10 %	100 %	2376
<b>Ytre ring: Ytre bydeler uten Heimdalen/ Tiller</b>	Ytre vest	58 %	14 %	22 %	6 %	100 %	2930
	Ytre sørøst og Bratsberg	58 %	12 %	21 %	10 %	100 %	3537
	Ytre øst	67 %	9 %	17 %	6 %	100 %	2811
<b>Heimdalen/ Tiller</b>	Sørbyen vest	60 %	14 %	21 %	5 %	100 %	1777
	Sørbyen øst	61 %	13 %	21 %	5 %	100 %	1626
	Sørbyen sør og Byneset	65 %	13 %	19 %	3 %	100 %	2590

Tabell 3-1: Reisemiddelfordeling for bosatte i ulike bysoner. Sum Mini-RVU 2014 og 2015. NB: Postnummer er kilde er for bosted, postnummerområdene samsvarer ikke eksakt med kart i Figur 3-3, men dette virker lite inn på resultatet. Tall angitt i høyre kolonne angir hvor mange reiser vi har registrert i hver av bysonene, jo lavere tall jo større usikkerhet.

*kollektivbruk mer jevnt fordelt*

Det framgår at bruk av kollektivtransport fordeler seg ganske likt på alle deler av byen. Det kunne vært forventet at områdene med størst avstand til sentrum og godt tilbud hadde mest kollektivtrafikk, men det er ikke entydig. Ytre øst (som har høyest bilbruk) er dårligst med under 10 prosent kollektivreiser. Byåsen har høyeste andel kollektivreiser (Indre og Ytre vest), det er grunn til å tro at høydeforskjellen opp til Byåsen spiller inn, sykkeltallene er tilsvarende lave.

*gange og sykkel*

Bosatte i Midtbyen har halvparten av sine reiser til fots, også sentrum utenfor Midtbyen har høy fotgjengerandel, forøvrig i byen ligger andelen på ca 20 prosent. Igjen har Ytre øst lavest andel. Hovedbildet for sykkel er at sentrum og de indre bysonene i øst og ytre sørøst (Risvollan mm.) har sykkelandeler over gjennomsnittet for byen. Heimdal/Tiller har de desidert laveste sykkeltallene.

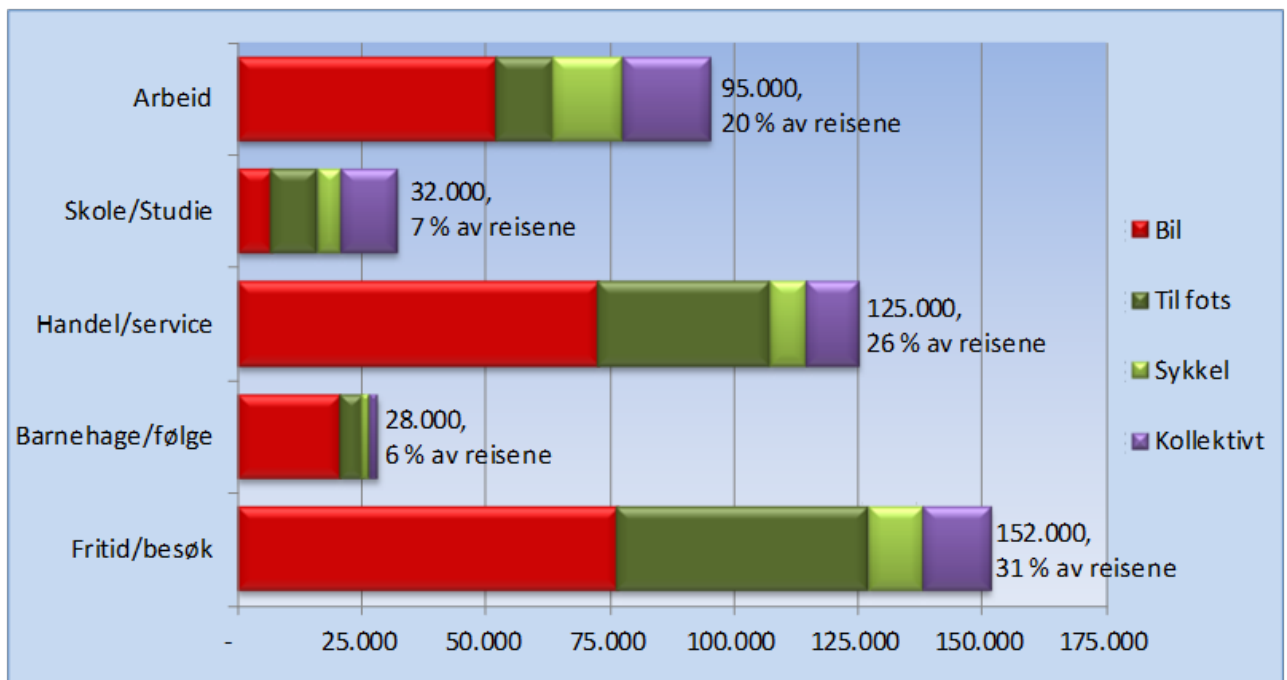
## 4

## Reisenes formål

*nærmere om formålene*

I Figur 4-1 er reiser fordelt på reiseformål.

- Arbeidsreiser og skole/studiereiser er som angitt i kap 2 sannsynligvis noe underregistrert i forhold til andre formål.
- Barnehage/følge er alle reiser hvor en følger andre (barn, eldre etc.) inklusive egne omsorgsreiser.
- Fritid/besøk innbefatter også idrett- og kulturreiser etc. Ca 10 prosent av alle registrerte reiser har angitt særskilte formål som ikke passer inn i kategorier eller har uspesifisert reiseformål, de er sammen med yrkesreiser utelatt i figuren under.
- Restaurant- og kafébesøk etc inngår som hovedregel i formålet handel/service.



Figur 4-1: Antall reiser per dag fordelt på reiseformål og reisemiddel. Gjennomsnitt for 2014-2015.

NB: Figuren omfatter ikke alle reiseformål. Reiser som ikke har identifisert reiseformål eller reisemiddel er utelatt (ca 10 % av alle reisene).



*totalt antall reiser per dag* Totalt viser Mini-RVU-ene at bosatte i Trondheim over 14 år foretar ca 500.000 reiser per dag, inklusive ca 10 prosent med uspesifiserte reisemål eller reisemiddel.

*halvparten av reiser er til arbeid, skole eller handel* Det framgår av figuren at registrerte arbeidsreiser og skole/studiereiser til sammen utgjør noe over 1/4 av alle reiser, handelsreisene har nært samme omfang.

*flest reiser er for fritid/besøk/omsorg* Over 1/3 av alle reiser er knyttet til fritid/besøk/omsorg. Dette er reiser som ofte har start- og endepunkter som ikke samsvarer med de vanligste reisekorridorene for arbeids- og skolereiser. Derfor er de vanskeligst å dekke opp med kollektivtrafikk.

Den siste tredjedelen reiser er ikke tatt inn i figur og tabell, det dreier seg om tjenestereiser i yrkessammenheng og uspesifiserte/andre reiser.

*stor forskjell på reisemåte* Antall reiser med de ulike reisemidlene framgår med farger i Figur 4-1. Tabell 4-1 angir relativ reisemiddelfordeling. Det er naturlig nok store variasjoner for de ulike reisemåtene.

	Bil	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Alle reiser	N
Arbeid	54 %	12 %	15 %	18 %	100 %	4992
Skole/Studie	22 %	29 %	15 %	34 %	100 %	1676
Handel/service	58 %	28 %	6 %	8 %	100 %	6549
Barnehage/følge	73 %	16 %	6 %	5 %	100 %	1484
Fritid/besøk	70 %	13 %	7 %	10 %	100 %	7945
Alle reiser	54 %	25 %	9 %	13 %	100 %	25209

Tabell 4-1: Reisemiddelfordeling for de ulike reisemåtene, hele byen. Gjennomsnitt for 2014 og 2015. Andre/uspesifiserte reiser er tatt ut.

- *arbeidsreiser* Over 50 prosent av arbeidsreisene skjer med bil. Bare 12 prosent oppgir at de går, det er laveste andel av alle reisemål.
- *skole/studier* Tallene må ses i lys av at bare personer som er 15 år og eldre er spurt, dvs bare ungdomsskoleelever og eldre. 22 prosent reiser med bil. Selv om dette er desidert laveste bilandel, er tallet høyt. De aller fleste har oppgitt at de kommer som bilfører, ikke som passasjer, med andre ord er det en god del over 18 år som kjører selv til skole eller studier. 1/3 reiser kollektivt – dette er høyeste andel.
- *handel/service* 58 prosent oppgir at de kommer med bil til handel, 28 prosent kommer gående. Lavest andel har kollektivtrafikk og sykkel.
- *fritid/besøk/barnehage* Det er fritidsreiser, besøksreiser og barnehagereiser som har høyest bilandel: 70 prosent. Få sykler og reiser kollektivt, og det er også overraskende lav andel til fots, særlig fordi tur/idrettsaktivitet inngår i disse turene. Høy bilandel og lav kollektivandel kan forklares både med at mange av reisene følger andre reiseakser enn arbeidsreiser etc. og at parkeringstilbudet i endepunktene ofte er uproblematisk.

## 5.1 Antall reiser til Midtbyen

*ender denne reisen i Midtbyen?*

Fra og med undersøkelsen i august 2014 har vi spurt om reisen ender i Midtbyen (avgrenset til elveslyngen). Dermed har vi 6.000 intervju med dette spørsmålet. Av nært 20.000 registrerte reiser i de seks undersøkelsene er det 3.000 reiser (ca 15 prosent) som endte i Midtbyen. Intervju-ukenes fordeling over året gjør at vi tilnærmet kan betrakte summen for de 6 ukene som et gjennomsnitt over året.

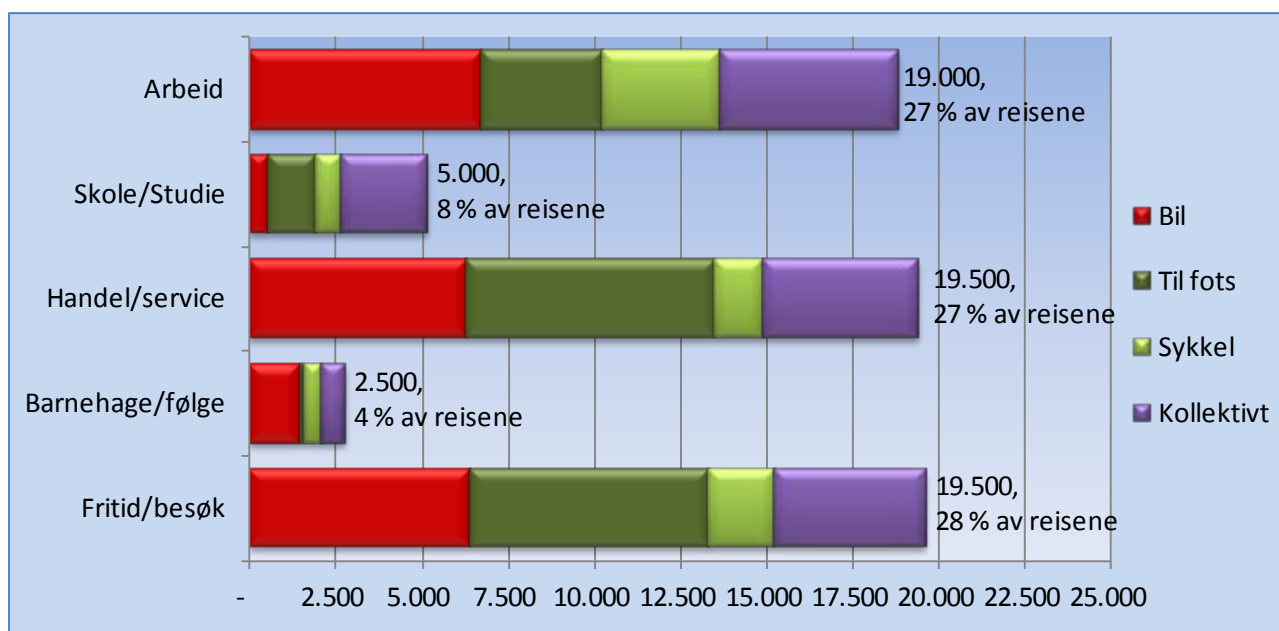
*76.000 reiser per dag ender i Midtbyen*

Totalt viser de seks Mini-RVU-ene at de bosatte i Trondheim over 14 år foretar ca 76.000 reiser per dag som ender i Midtbyen, inklusive ca 10 prosent med uspesifiserte reisemål eller reisemiddel. Dette framkommer ved å dele reiser registrert i Mini-RVU-ene med antall intervjuede og så multiplisere med antall bosatte over 14 år. Denne beregningsmåten er brukt for de respektive reisemålene i Figur 5-1, men her er uspesifiserte reiser og yrkesreiser holdt utenfor.

*reiser til Midtbyen over broene: ca 65.000*

For å anslå hvor mange som reiser fra andre deler av byen inn til Midtbyen, må vi trekke ifra de reisene som også starter i Midtbyen. Antar vi at ca halvparten av gåturene og ca 10 prosent av alle sykkelturen også har start i Midtbyen (usikre anslag), får vi følgende tall for reiser til Midtbyen over broene: Med bil ca 26.000, kollektivt ca 20.000, sykkel ca 8.000 og til fots ca 10.000. Tallene for gående og syklende stemmer godt overens med tellinger som er gjort på broene.

## 5.2 Midtbyreisenes formål og reisemiddel



Figur 5-1: Antall reiser som ender i Midtbyen per dag fordelt på reisemål og reisemiddel. Gjennomsnitt for 2014-2015.

NB: Figuren omfatter ikke alle reisemål og reiser som ikke har identifisert reisemål eller reisemiddel er ikke tatt med (ca 10 % av alle reisene).

flere arbeids- og handelsreiser

Figuren viser at det er omtrent like mange reiser både til arbeid, handel og besøk/fritid til Midtbyen, alle tre med ca 20.000 daglige reiser. Dermed er formålsfordelingen vesentlig forskjellig fra hele byen.

reisemiddelfordeling for ulike reiseformål

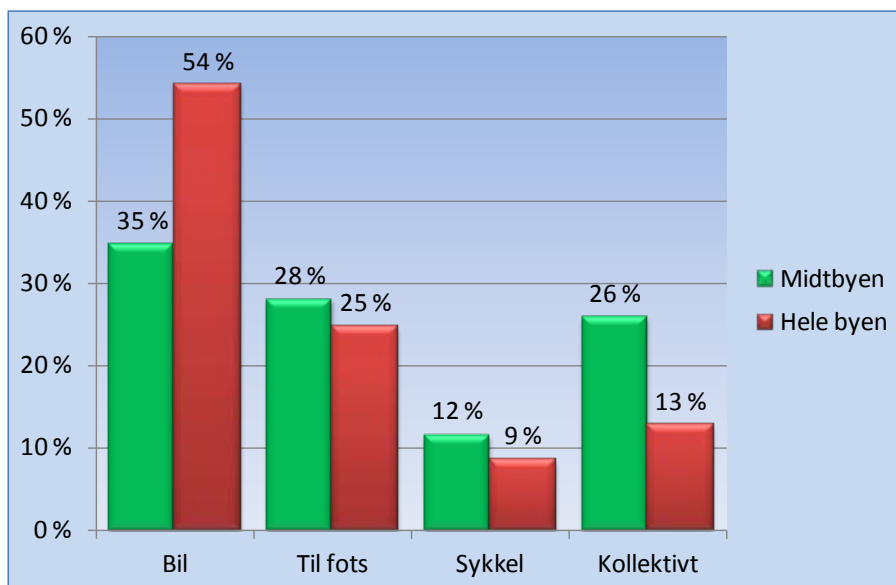
Reisemiddelfordelingen for de ulike reiseformålene framgår med ulik farge i Figur 5-1, relativ reisemiddelfordeling er angitt i Tabell 5-1. Fordelingene baseres på et relativt lite antall reiser (angitt i kolonne N) og har følgelig tilsvarende usikkerhet.

	Bil	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Alle reiser	N
Arbeid	36 %	19 %	18 %	27 %	100 %	740
Skole/Studie	11 %	27 %	14 %	48 %	100 %	203
Handel/service	32 %	37 %	7 %	23 %	100 %	763
Barnehage/følge	56 %	3 %	18 %	23 %	100 %	115
Fritid/besøk	33 %	35 %	10 %	22 %	100 %	787
Alle reiser	35 %	28 %	12 %	26 %	100 %	2917

Tabell 5-1: Reisemiddelfordeling for reiser som ender i Midtbyen fordelt på reisens formål (Andre/uspesifiserte reiser er utelatt)

lav bilbruk

Bilbruken er minst for skole/studie, for de andre formålene er den over 30 prosent, gjennomsnittet er 35 prosent. Det er ellers verdt å merke seg høye andeler gående til handel og at halvparten av skole/studiereisene skjer kollektivt.



Figur 5-2: Reisemiddelfordelingen for reiser som ender i Midtbyen sammenlignet med alle reiser for bosatt i Trondheim. NB: Mini-RVU har bare med personer over 14 år, det gir litt høyere andel bilreiser enn i nasjonal RVU.

65 % miljøvennlige reiser

Reisemiddelfordelingen for alle reiser som ender i Midtbyen er sammenlignet med hele byen i Figur 5-2. Samlet er de miljøvennlige reisene til Midtbyen 65 prosent. Bilreisene er 20 prosentpoeng lavere enn for hele byen. Kollektivandelen til Midtbyen er dobbelt så stor som for hele byen. I kap 3.2 framgår det at de bosatte i Midtbyen har 23 prosent bilturer. Det er altså noen flere av de som reiser til Midtbyen som bruker bil enn de som bor der.