

# Reisevaner i Trondheim 2018

Hovedresultat

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018 med tilleggsutvalg



Foto: Knut Opeide

# Forord

(En del av) de data som er benyttet her er hentet fra den "Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-19". Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jenbanedirektoratet, Nye veier AS, Miljøpakken, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion og er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor eller Epinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.

Etter 2016 har vi hatt kontinuerlige nasjonale reisevaneundersøkelser. Før 2016 ble nasjonale reisevaneundersøkelser gjennomført hvert 4. år i Norge, og siste gang var i 2013/14.

Denne rapporten viser noen resultater for bosatte i Trondheim i 2018, og sammenligner med tidligere reisevaneundersøkelser fra 2009/10 og 2013/14. Miljøpakken har finansiert et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen, slik at det totalt i Trondheim er omlag 3700 personer som er intervjuet i 2018. Datagrunnlaget ble utlevert til Trondheim slutten av desember 2019.

Bearbeiding, lokal vektning og presentasjon er gjort av Bente Gravaas i Trondheim kommune våren/sommeren 2020.

Trondheim 8. juli 2020.

# 1 Innledning

## 1.1. Del av den nasjonale reisevaneundersøkelsen

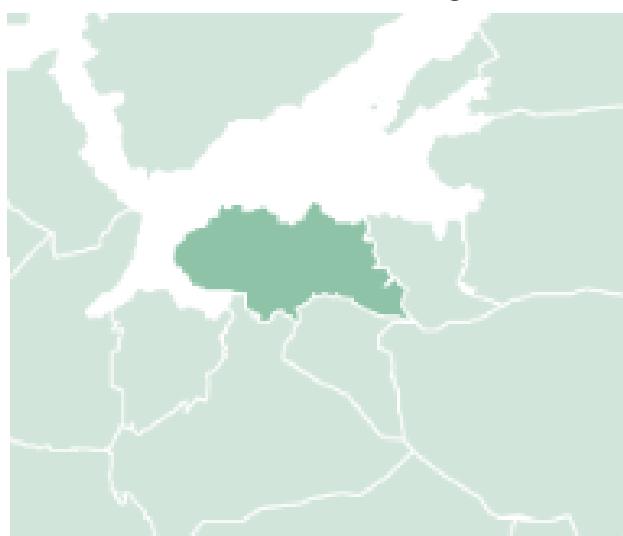
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er den viktigste kilden til kunnskap om befolkningens reisevaner. Tidligere ble undersøkelsen gjennomført hvert fjerde år. RVU 2013/14 var den siste undersøkelsen og den sjuende i rekken. Fra 2016 har de nasjonale reisevaneundersøkelsene blitt lagt om til kontinuerlige undersøkelser for å ha bedre tidsseriedata.

Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jenbanedirektoratet, Nye veier AS, Miljøpakken, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion, og for første gang har det vært mulig å besvare undersøkelsen digitalt.

Reisevaneundersøkelsen 2018 i Trondheimsregionen har et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen som skal gi et utvalg på 5000 intervju totalt i regionen. Tilleggsutvalget er finansiert av Miljøpakken. Ved uttrekk av tilleggsutvalget for 2018 ble det feilaktig kun tatt utvalg i Trondheim. Antall intervju i 2018, inklusive det lokale tilleggsutvalget, ga dermed totalt 5138 i Trondheimsregionen, hvorav 3678 i Trondheim.

## 1.2. Undersøkelsesområde

I denne rapporten presenteres kun resultater for bosatte i Trondheim i 2018. Øvrige kommuner i samarbeidsorganet Trondheimsregionen, som det normalt presenteres tall for, er ikke inkludert på grunn av manglende utvalg for januar-mai 2018 (se mer om utvalg i kapittel 1.1.). Dette betyr at alle tall i denne rapporten viser til bosatte i Trondheim sine reiser. Det er tall for reiser etter reisemål så viser også disse kun bosatte i Trondheim sine reiser til disse reisemålene. Disse tallene er derfor ikke direkte sammenlignbare med tilsvarende tall i tidligere rapporter for reisevaner i Trondheimsregionen, da disse har vist alle bosatte i Trondheimsregionen sine reiser etter reisemål.



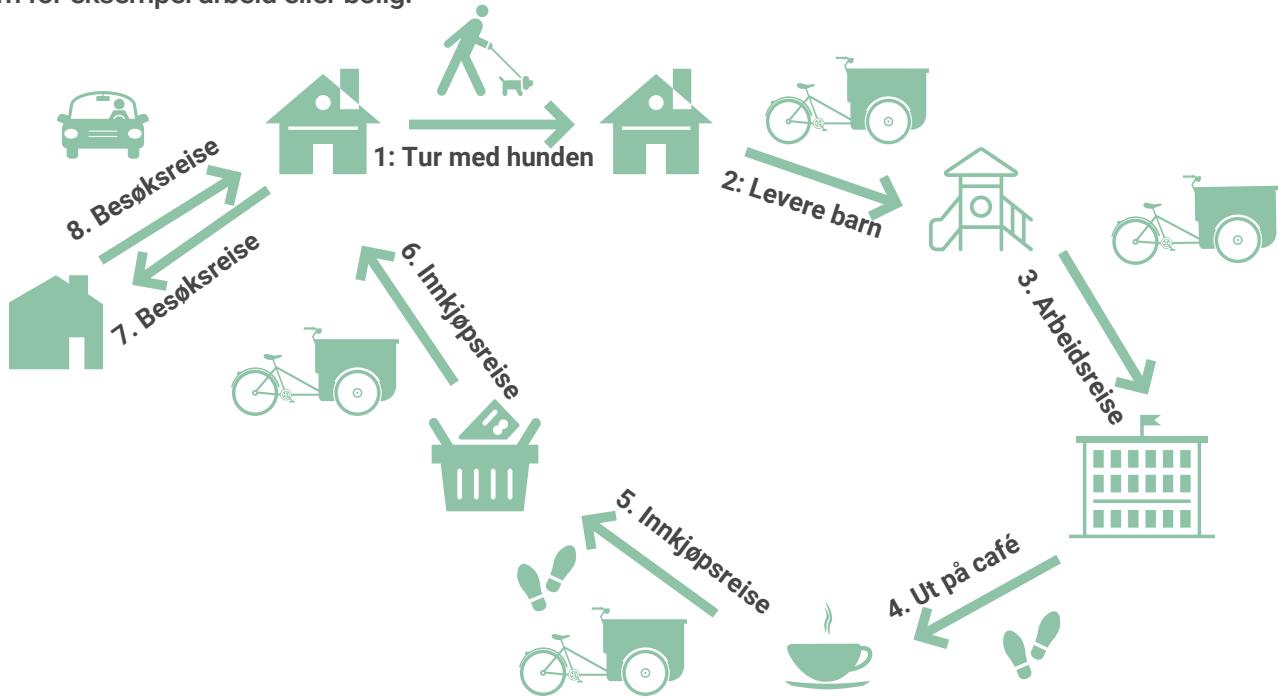
Figur: Denne rapporten presenterer tall for bosatte 13 år og over i Trondheim kommune.

## 1.3. En reise

Bosatte som ble trukket ut til være med i undersøkelsen blir bedt om å registrere alle reiser foretatt dagen før som har gått utenfor gårdsplassen eller tomten til huset der de bor, uavhengig av lengde, varighet, formål eller transportmiddel. En reise regnes som avsluttet hver gang det er en stopp for å utføre et gjøremål eller personen er kommet hjem. Hvis en person bruker flere transportmidler på en reise så er det transportmiddelet som blir brukt lengst (avstand) som blir registrert som hovedtransportmiddelet.

Figuren nedenfor illustrerer et eksempel. Her går først personen en tur med hunden, for så å levere barn i barnehagen på tur til arbeid. Da har personen gjort tre reiser: En fritidsreise, en følgereise og en arbeidsreise. Også på tilbaketurten fra arbeidet er det vist tre reiser. Først på café, deretter til butikk og så hjem. Deretter tar personen en besøksreise som fører til ytterligere to reiser.

Så godt som alle turkjeder ender til slutt i hjemmet. Disse hjemreisene bør også knyttes til et formål og de blir derfor definert spesielt: hjemreiser blir registrert med formålet man reiste fra. Dette blir oftest korrekt, for eksempel at en reise fra arbeidsplassen og hjem blir definert som en arbeidsreise, men det kan gi et mangelfullt bilde, for eksempel når det gjøres et innkjøp på veg hjem fra arbeid. Da registreres det i denne reisekjeden to innkjøpsreiser, en fra arbeid til butikk og en fra butikk til hjem, men bare en arbeidsreise. Å registrere reisene slik gir en underrepresentasjon av hovedreisemålene som for eksempel arbeid eller bolig.



Figur: Eksempel på reise i en reisekjede.

# 2 Metode og utvalg

## 2.1. Innsamlingsmetode

Epinion har hatt oppdraget med å gjennomføre datainnsamlingen. Datainnsamlingen har foregått både som telefonintervju og elektronisk spørreskjema på web (omlag 50/50). TØI har hatt en rådgivende funksjon og bidratt med kontroll og kvalitetssjekk av datasettene.

## 2.2. Utvalg og vektning

De som inngår i undersøkelsen er bosatte i Trondheim som var 13 år eller eldre i undersøkelsesåret. Bare studenter som er folkeregistrert i Trondheim er med i undersøkelsen.

I Trondheim kommune er dataene, og tabeller/figurer som presenteres i denne rapporten vektet (korrigert) for skjevhetsgrad i utvalget i forhold til sesong (måned), ukedag, alder og kjønn innenfor 10 geografiske geografiske soner.

Antall intervju eller antall reiser som ligger til grunn for de respektive tabeller/figurer er i figur- eller tabelltekstene angitt som N. Dette tallet gir en pekepinn på hvor sikker tallene er. Feilmarginen øker når antallet intervju blir lavt.

## 2.3. Stedfesting

Andelen reiser der start- og endepunkt er stedfestet på kommune eller grunnkrets er høyere i RVU 2018 sammenlignet med RVU 2013/14 og RVU 2009/10.

Tabell 1: Nivå for stedfesting av start og ende på reiser. Prosent. RVU 2018, 2013/14 og RVU 2009/10.

Stedfestningsnivå	RVU 2018		RVU 2013/14		RVU 2009/10	
	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)
Kommune	10863	98 %	14338	96 %	14379	95 %
Grunnkrets	10073	90 %	11603	78 %	11621	77 %
Totalt	11132	100 %	14933	100 %	15137	100 %

 Download data

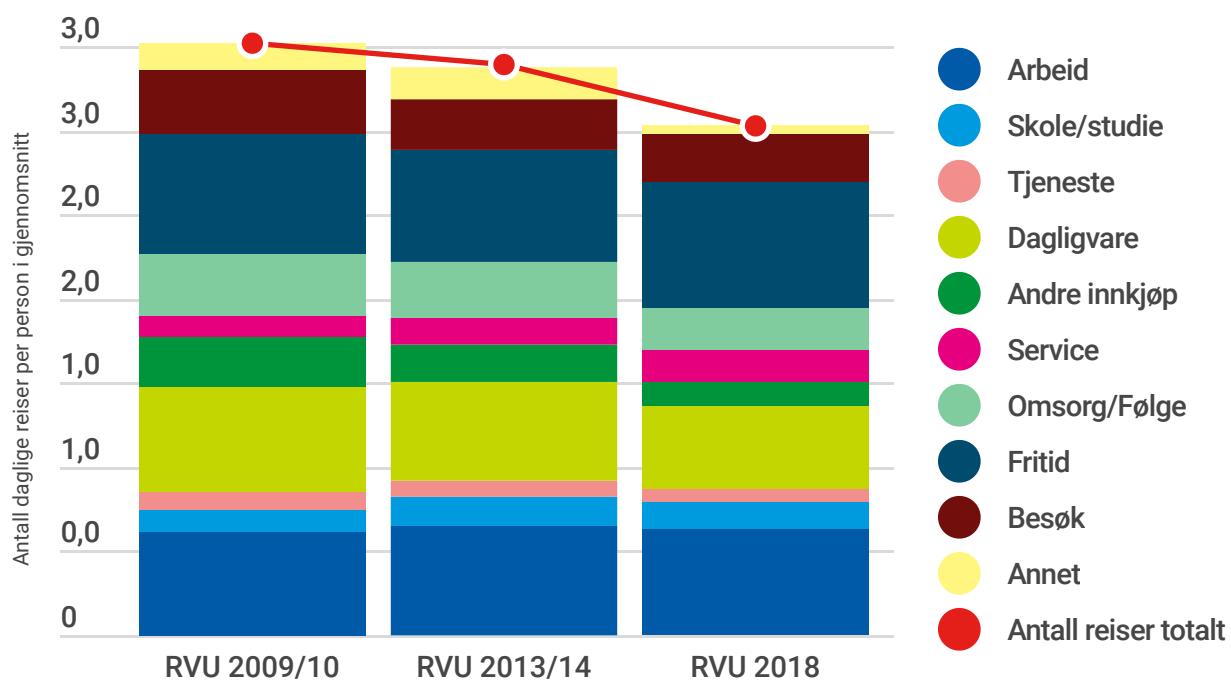
## 2.4. Sammenligning med tidligere undersøkelser

RVU som ble gjennomført i RVU 2018 har tilnærmet samme metodikk og innhold i spørreskjema som RVU 2009/10 og RVU 2013/14. Dette gir mulighet for sammenligning av statistikk over tid.

En utfordring med dataene for 2018 er en underrapportering av reiser. Dette viser seg å være spesielt knyttet til personer som har svart i den nye web-løsningen.

Figuren nedenfor viser gjennomsnittlig antall reiser per person 13 år og over bosatt i Trondheim i RVU 2009/10, RVU 2013/14 og RVU 2018. Totalt har antall rapporterte reiser per person gått ned mellom alle undersøkelser. Nedgangen er spesielt stor i RVU 2018 da det kun er rapportert inn tre reiser per person i gjennomsnitt. Det er spesielt rapportert færre innkjøpsreiser og følge- og omsorgsreiser. Derfor må disse tallene brukes med forsiktighet.

På grunn av underrapportering av reiser viser ikke denne rapporten tall vektet opp mot populasjonen da dette ville gitt for lav total reisefrekvens for de bosatte i Trondheim.



[Download data](#)

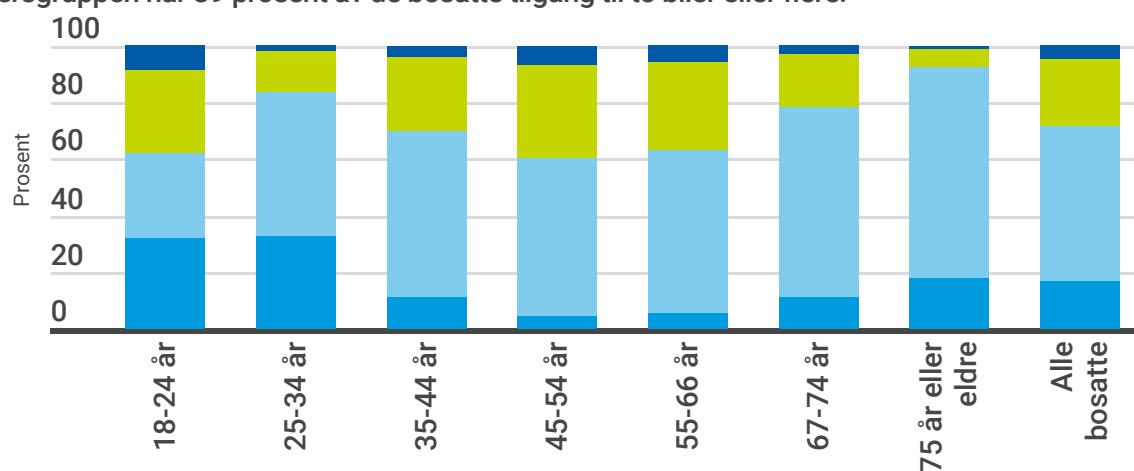
# 3 Tilgang til transportressurser

## 3.1. Førerkort

Av den voksne befolkningen (18 år og over) i Trondheim har 87 prosent førerkort. Det er en større andel menn enn kvinner som har førerkort, 90 prosent av menn og 84 prosent av kvinner.

## 3.2. Tilgang til bil

I Trondheim bor 83 prosent av den voksne befolkninga i en husholdning som eier eller disponerer bil. Av disse oppgir drøyt en av ti å eie/disponere el-bil. Det er vanligst å ikke ha tilgang til bil i de yngste og eldste aldersgruppene. I aldersgruppen 25-34 år er det 33 prosent som ikke har tilgang til bil i husholdningen, mens det i aldersgruppen 45-54 år kun er fem prosent som ikke har tilgang til bil. I denne aldersgruppen har 39 prosent av de bosatte tilgang til to biler eller flere.



Andel i aldersgrupper som har tilgang til bil etter antall biler. Bosatte i Trondheim. RVU2018(N=3298).



[Download data](#)

Sammenlignet med tidligere kan det se ut som at det er en økning i antall voksne personer i Trondheim som bor i husholdning uten tilgang på bil, og færre som bor i husholdning med én eller to biler.

Tabell 2: Antall biler som husholdningen eier eller disponerer. Bosatte 18 år og over i Trondheim. Prosent.

Antall biler	RVU 2009/10	RVU 2013/2014	RVU 2018
Ingen biler	15,7 %	14,8 %	17,1 %
1 bil	52,5 %	55,8 %	54,6 %
2 biler	27,1 %	25,2 %	24,0 %
3 eller flere biler	4,7 %	4,2 %	4,4 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	4512	2649	3300

[Download data](#)

### 3.3. Tilgang til kollektivtransport

Ikke alle kjenner kollektivtilbudet sitt. I Trondheim oppgir 16% oppgir at de ikke kjenner tilbudet ved sin holdeplass. Dette er en økning siden forrige nasjonale reisevaneundersøkelse i 2013/14.

Av de bosatte i Trondheim som kjenner til sitt kollektivtilbud oppgir drøyt 62 prosent at de har avganger fra nærmeste holdeplass (dagtid) fire ganger i timen eller mer.

Tabell 3: Frekvens for kollektivtransport ved bolig, hverdager mellom kl 9 og kl 15. Bosatte i Trondheim. Prosent.

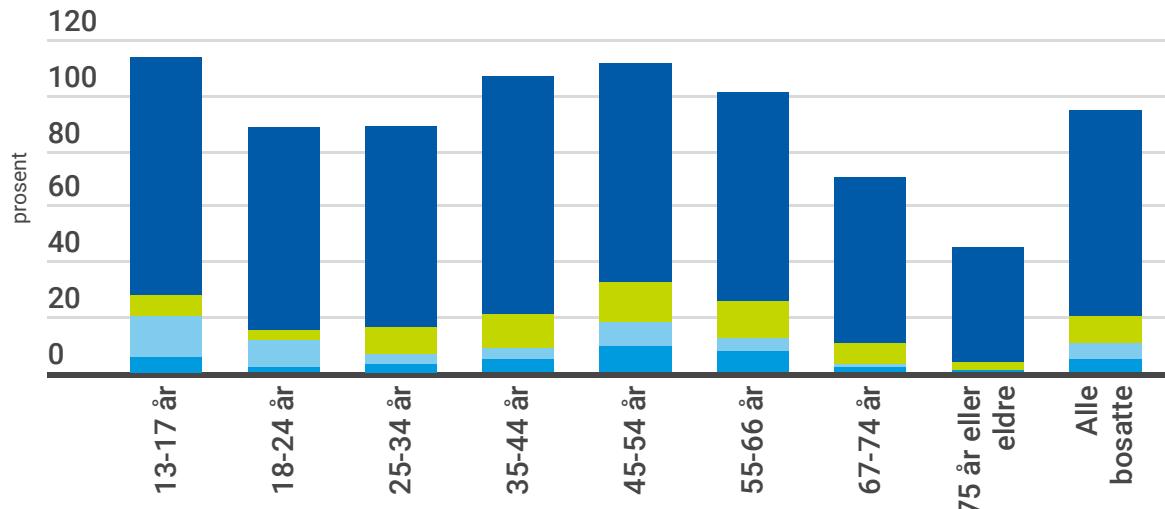
Antall avganger	RVU 2009/10	RVU 2013/14	RVU 2018
4 ganger per time eller flere	54,4%	66,8%	61,6%
2-3 ganger per time	37,1%	27,0%	30,7%
1 gang per time	4,3%	4,4%	4,4%
Hver annen time	1,5%	0,6%	1,7%
Sjeldnere	2,7%	1,3%	1,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%
N	4545	2660	2910

 Download data

I RVU 2018 blir alle spurt om de får dekket utgifter til kollektivtransport på arbeidsreisen av arbeidsgiver. Av bosatte i Trondheim, som har svart, så oppgir omlag tre prosent at de får dekt utgifter til kollektivtransport til/fra jobb av arbeidsgiver.

### 3.4. Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel

Figuren nedenfor viser hvor stor andel av de bosatte i ulike aldersgrupper som har tilgang til sykkel, moped og motorsykkel (tohjulinger). Det er bosatte i aldersgruppen 13-17 år og 45-54 år hvor størst andel har tilgang til tohjulinger. Blant 13-17-åringer har 86 prosent tilgang til vanlig sykkel, 7 prosent har tilgang til el-sykkel, 15 prosent har tilgang til moped/scooter og fem prosent har tilgang til motorsykkelen. Det er størst andel el-sykkeleiere (14 prosent) i aldersgruppen 45-54 år.

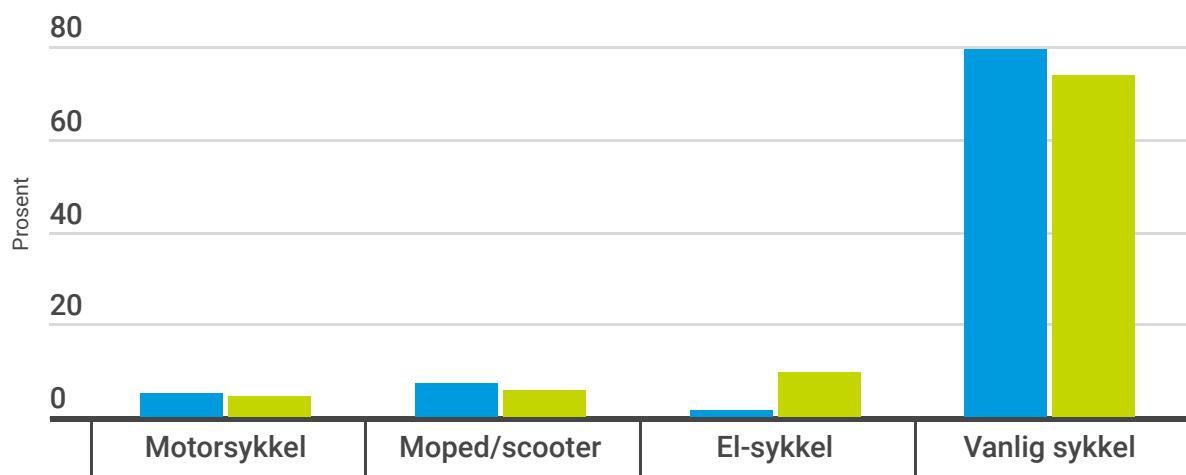


Prosent av befolkningen i aldersgrupper som har tilgang til tohjulinger. Bosatte i Trondheim. RVU2018 (N=3678).

● Motorsykkelen ● Moped/scooter ● El-sykkel ● Vanlig sykkel

[Download data](#)

Siden reisevaneundersøkelsen i 2013/14 har andelen med tilgang til vanlig sykkel gått ned fra 79 prosent til 74 prosent, mens andelen med tilgang til el-sykkel har økt fra en prosent til ti prosent. Andelen med tilgang til motorsykkelen og moped/scooter har også gått noe ned.



Befolkingens tilgang til tohjulinger i husholdningen. Bosatte i Trondheim. RVU 2013/14, RVU 2018 (N=2803, 3678).

● RVU 2013/2014 ● RVU 2018

[Download data](#)

# 4 Omfang av reiser

## 4.1. Antall daglige reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018 viser at hver person som er 13 år og eldre og bosatt i Trondheim foretar i gjennomsnitt 3,0 reiser per dag. Dette er en relativt stor nedgang fra RVU 2013/14 og 2009/10 som viste henholdsvis 3,4 og 3,5 reiser per person per dag. Nasjonale tall, og undersøkelser av svarene, viser en underrapportering av reiser i RVU for 2018. Reiseaktiviteten er derfor i realiteten noe høyere enn hva som presenteres her. Du kan lese mer om dette i kapittel 1.

Ikke alle har en reise i løpet av en gjennomsnittsdag. En gjennomsnittsdag er 11 prosent av befolkningen i Trondheim hjemme hele dagen. Drøyt 35 prosent har 1-2 reiser og om lag en tredjedel utfører 3-4 reiser en gjennomsnittsdag.

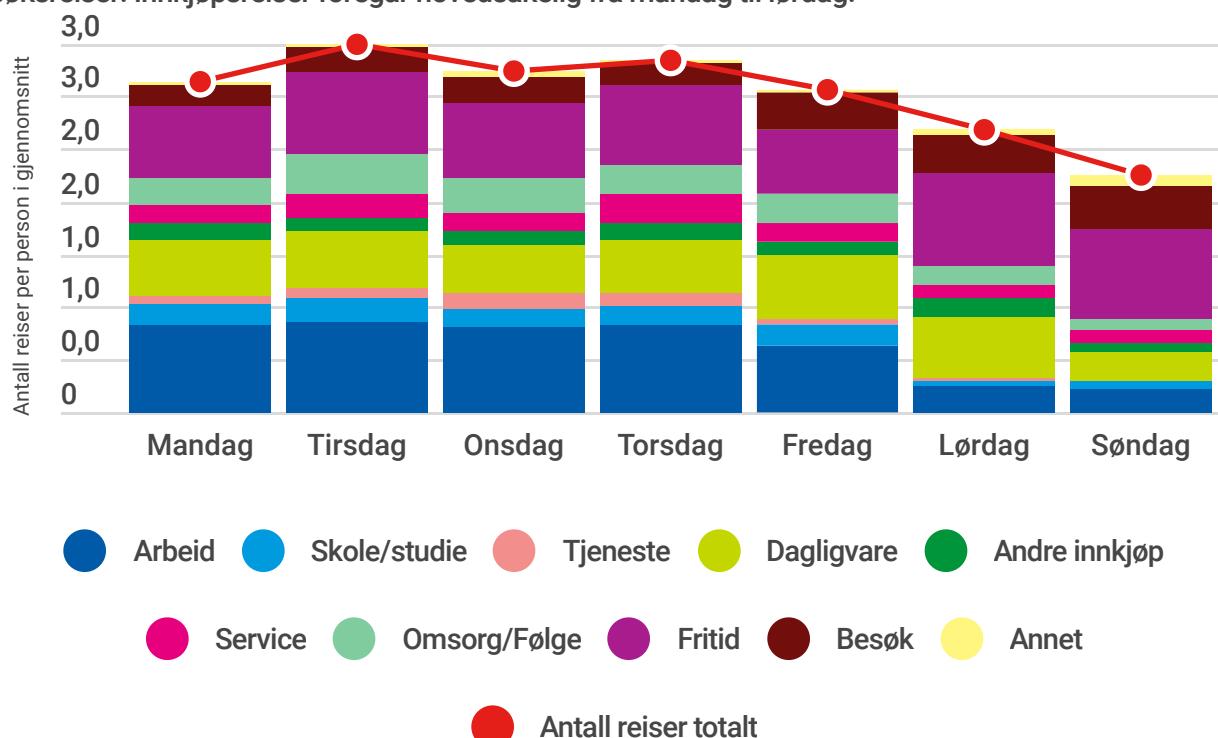
Tabell 4: Antall reiser per dag. Bosatte i Trondheim. Prosent.

Antall reiser	Ingen reiser	1-2 reiser	3-4 reiser	5-6 reiser	mer enn 6 reiser	Totalt	N
Trondheim	11,1%	35,4%	34,2%	14,3%	5,0%	100,0%	3678

[!\[\]\(9479d69b60a82161c6862eaa53eb4db3\_img.jpg\) Download data](#)

## 4.2. Reisenes variasjon over uka

Reiseomfanget varierer over uka. Vi reiser mer i ukedagene enn i helgene. Reisenes formål varierer også i løpet av uka. Arbeids- og skolereiser foregår for det meste på hverdager. I helgene er det stor andel fritids- og besøksreiser. Innkjøpsreiser foregår hovedsakelig fra mandag til lørdag.



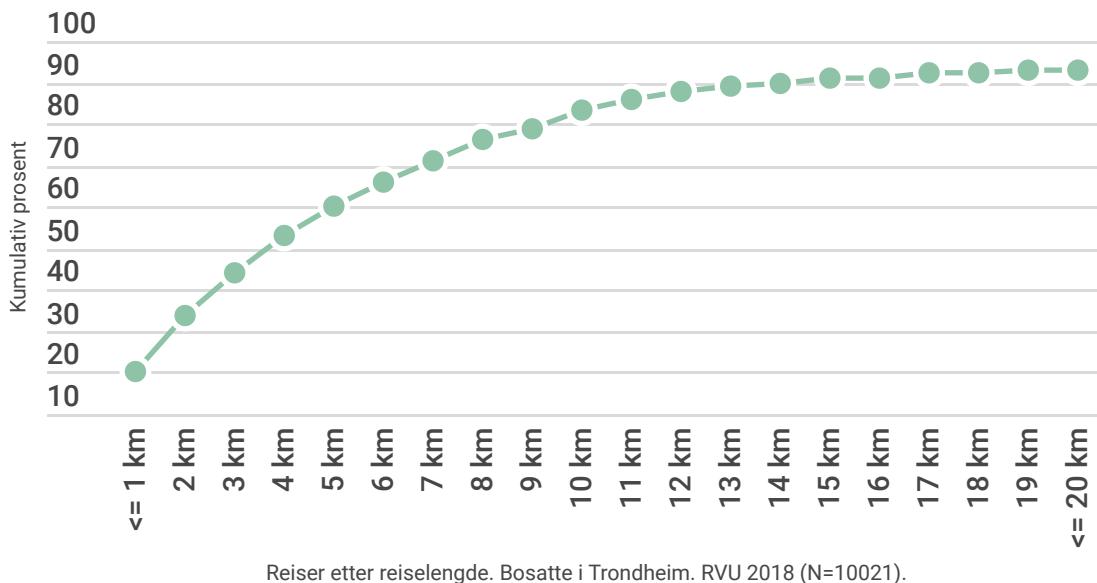
[!\[\]\(f2b341b2842f84b06275b7e52ec9f0ae\_img.jpg\) Download data](#)

## 4.3. Lengde og tidsbruk

Gjennomsnittlig reiselengd for alle reiser foretatt av bosatte (13 år og over) i Trondheim er 14,7 kilometer.

Medianen er 3,7. Noen lange reiser drar opp gjennomsnittet. Reiser kortere enn 100 kilometer har en median på 3,5 og gjennomsnitt på 6,0 kilometer. Dette er på samme nivå som tidligere reisevaneundersøkelser.

De fleste reisene er korte. Omrent 20 prosent av reisene er en kilometer eller kortere, drøyt 30 prosent er to kilometer eller kortere og 60 prosent er fem kilometer eller kortere. Drøyt 80 prosent er 10 kilometer eller kortere. Hvordan reiselengden varierer med reisens formål kan du se mer om i kapittel 7-11 og i vedleggskapittelet. Hvordan transportmiddelbruk varierer med reiselengde kan du se mer om i kapittel 5.4.



[Download data](#)

# 5 Transportmiddelbruk

Dette kapittelet beskriver hvordan bosatte i Trondheim reiser i det daglige. Her kan du se hvordan transportvalg varierer med kjønn og alder, hvor vi bor og hvor vi skal, og hvordan utviklingen har vært over tid.



## Kategorisering av transportmiddel



### Til fots

Til fots hele veien



### Sykkel

Sykkel, el-sykkel



### Bilfører

Bilfører



### Kollektivt

Buss/ekspressbuss i rute, trikk, tog



### Bilpassasjer

Bilpassasjer

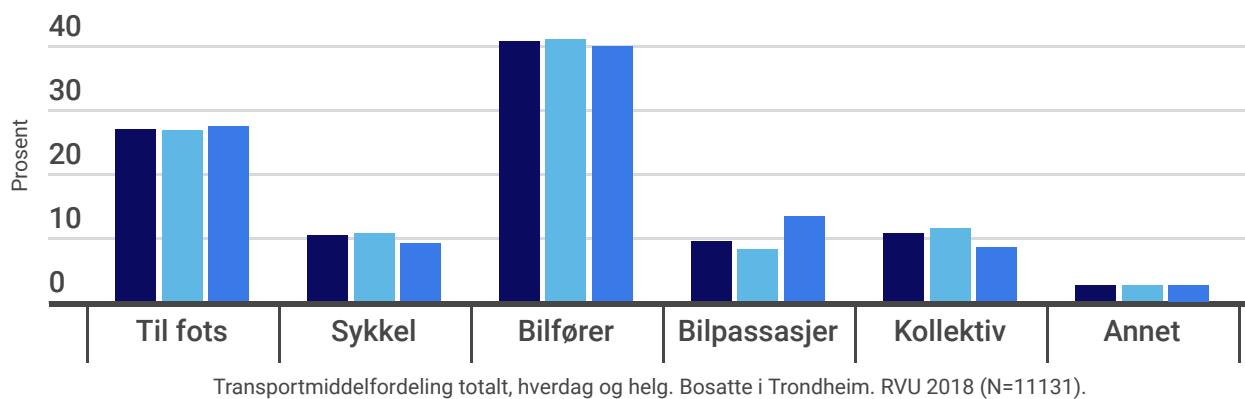


### Annet

Moped, motorsykkel, taxi, turbuss, t-bane, fly, ferge, rutebåt, annen båt/fritidsbåt, traktor, snøscooter, annet.

## 5.1. Transportmiddelbruk

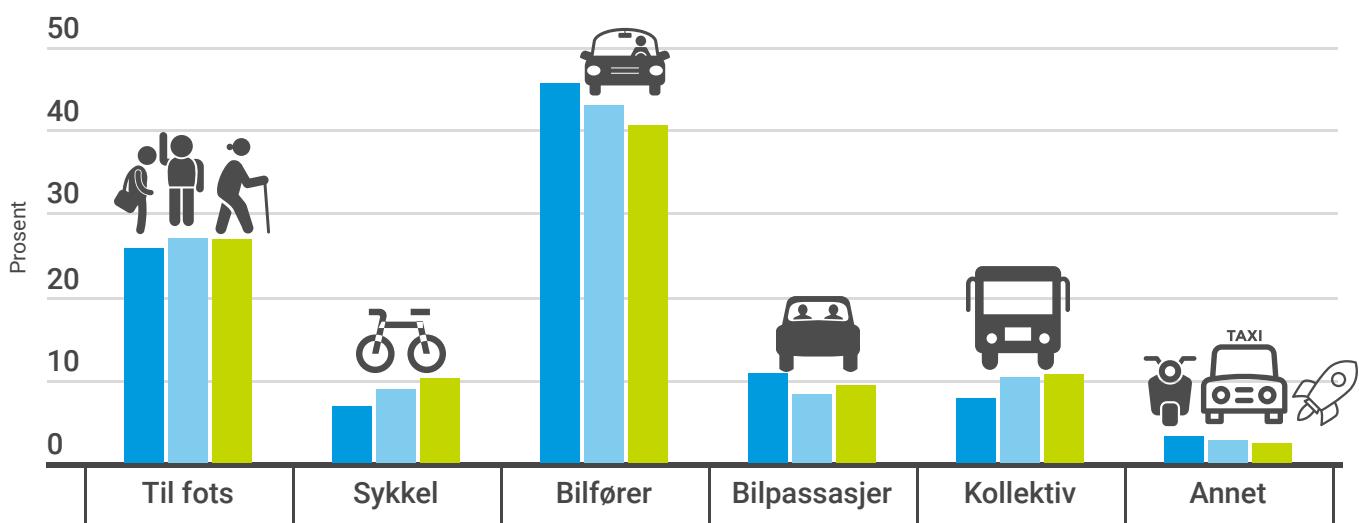
Bosatte i Trondheim (13 år og over) tar omlag hver fjerde reise til fots. En av ti reiser er med sykkel og en av ti med kollektivt. Halvparten av reisene foregår med bil, enten som bilfører (41 %) eller som bilpassasjer (9 %). På hverdager reiser vi mer kollektivt og mindre som bilpassasjer enn i helgene.



● Total   ● Hverdag   ● Helg

Download data

Bosatte i Trondheim reiser mer miljøvennlig i 2018 sammenlignet med tidligere. Andelen gå- og sykkelturer har økt til 37 prosent. Kollektivandelen økte mest fra 2009/2010 til 2013/2014. Mellom 2013/2014 og 2018 har kollektivandelen økt marginalt, og ligger på 10 prosent. I 2018 er bilandelen redusert til 50 prosent.



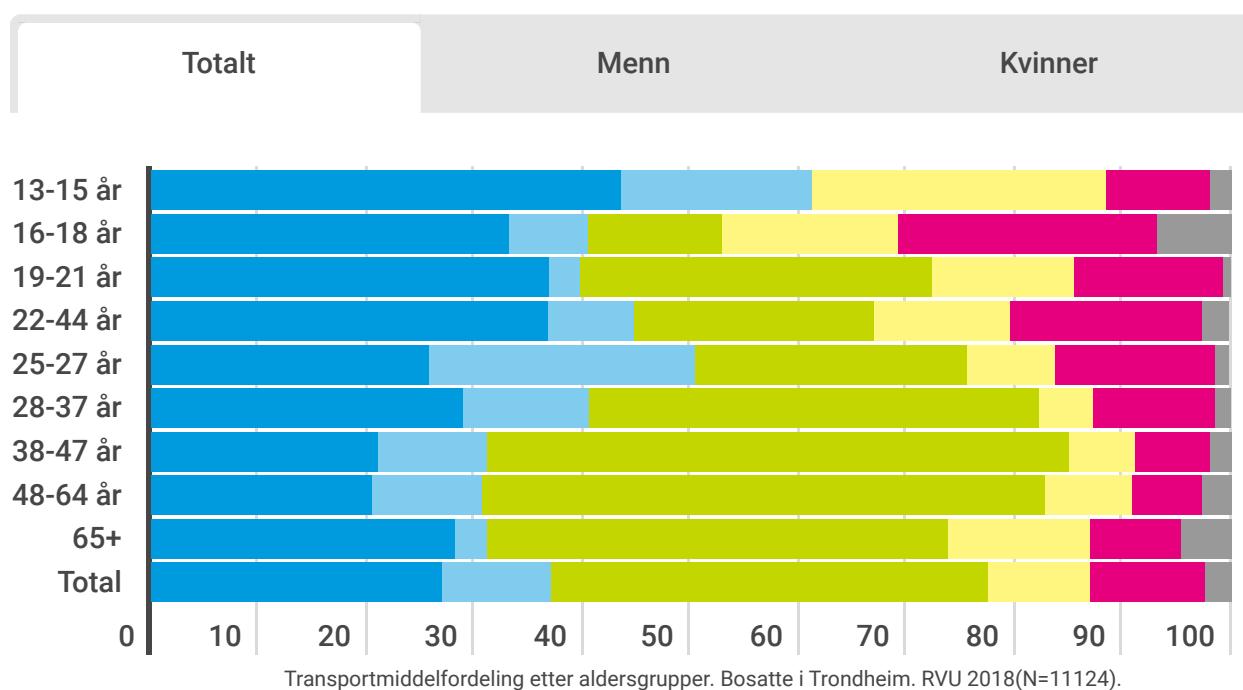
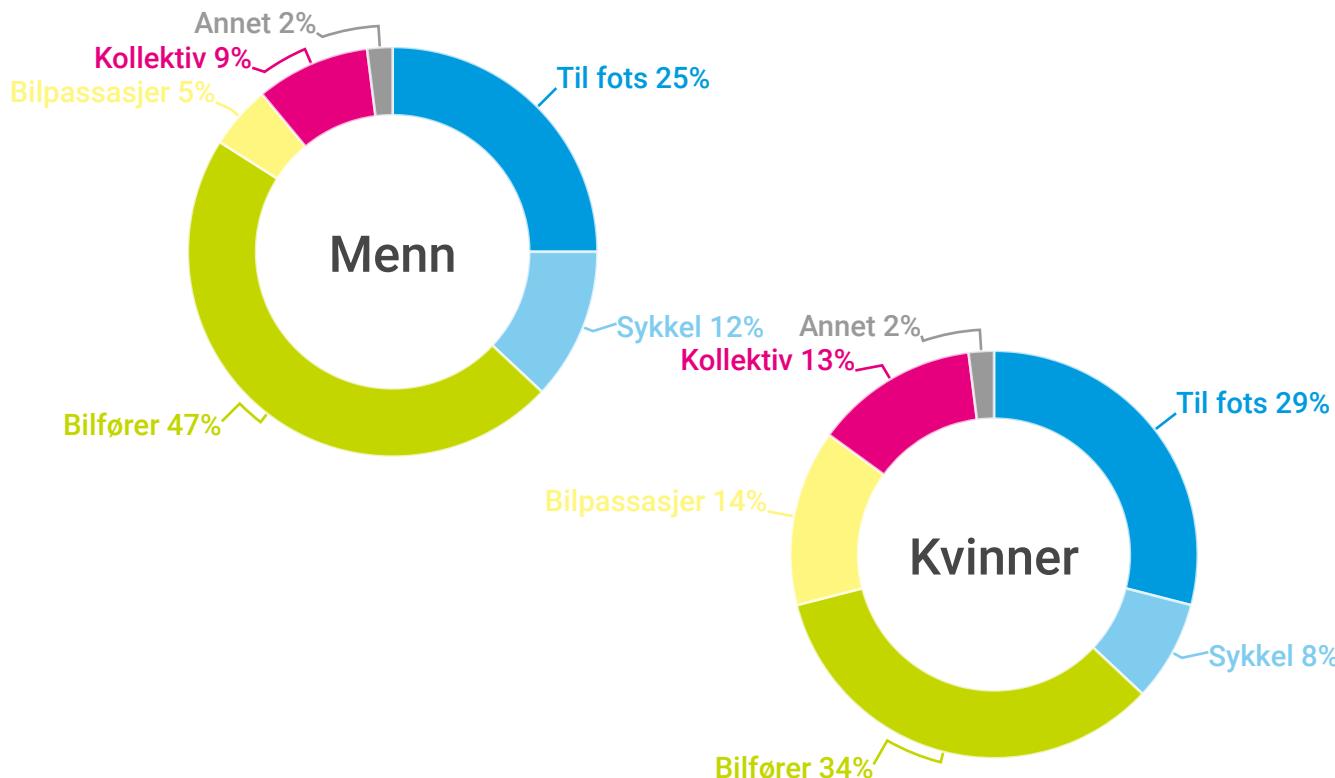
Endring i transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim. RVU2009/2010, RVU 2013/14, RVU 2018 (N=17013, 10158, 11133).

● RVU 2009/10   ● RVU 2013/14   ● RVU 2018

[Download data](#)

## 5.2. Transportmiddelvalg varierer med kjønn og alder

I gjennomsnitt sykler kvinner mindre og går mer enn menn. De bruker mindre bil og reiser mer kollektivt. Det er Trondheims bosatte i aldersgruppene 38-47 år og 48-64 år som i gjennomsnitt reiser mest med bil. De har også i gjennomsnitt færre reiser til fots og med kollektiv enn andre aldersgrupper og er i mindre grad bilpassasjer. Så godt som i alle aldersgrupper reiser kvinner mindre med sykkel og mer til fots enn menn. Kvinner i alle aldersgrupper er i gjennomsnitt mindre bilfører og mer bilpassasjer enn menn.



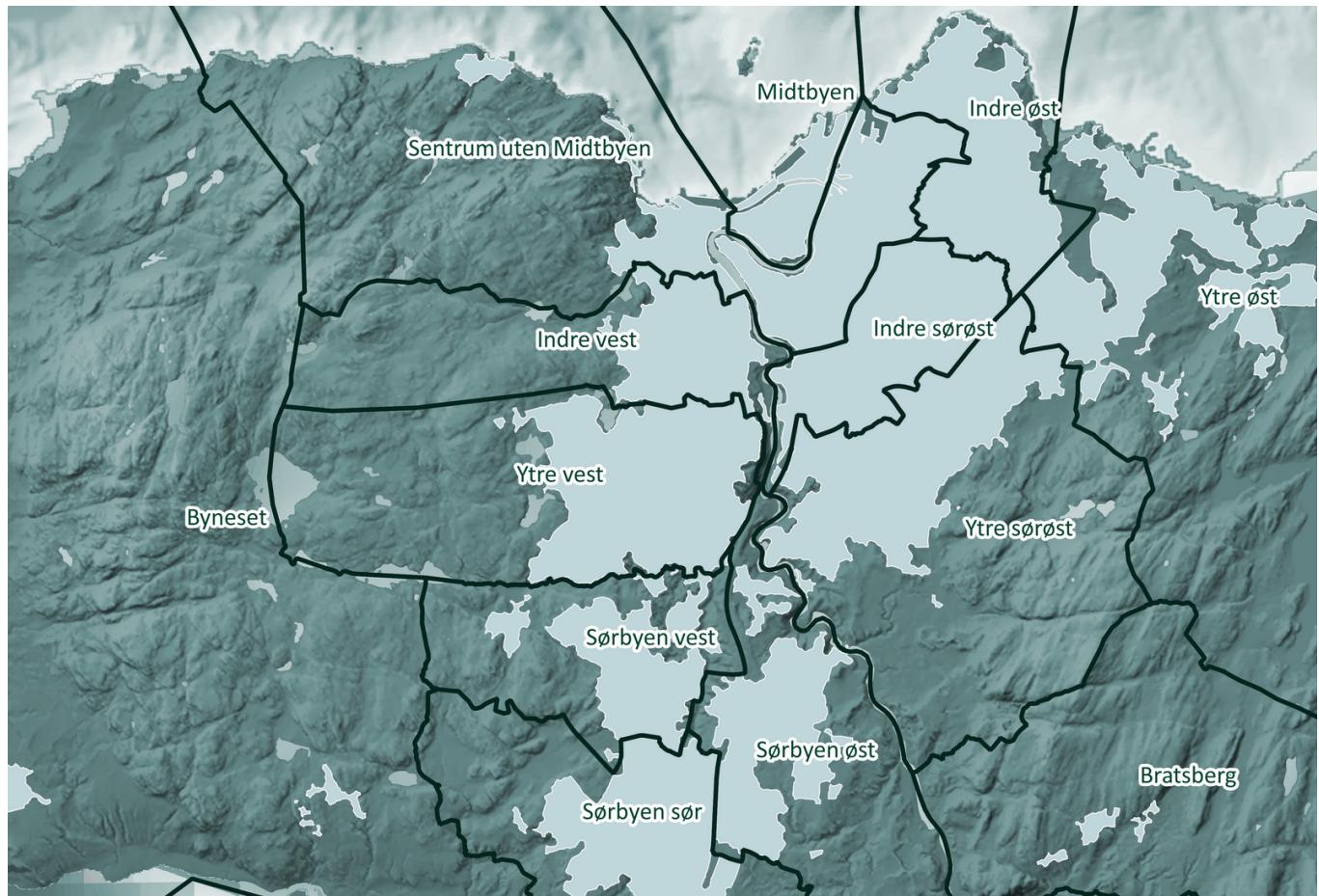
● Til fots ● Sykkel ● Bilfører ● Bilpassasjer ● Kollektiv ● Annet

[Download data](#)

## 5.3. Transportmiddelvalg etter geografi

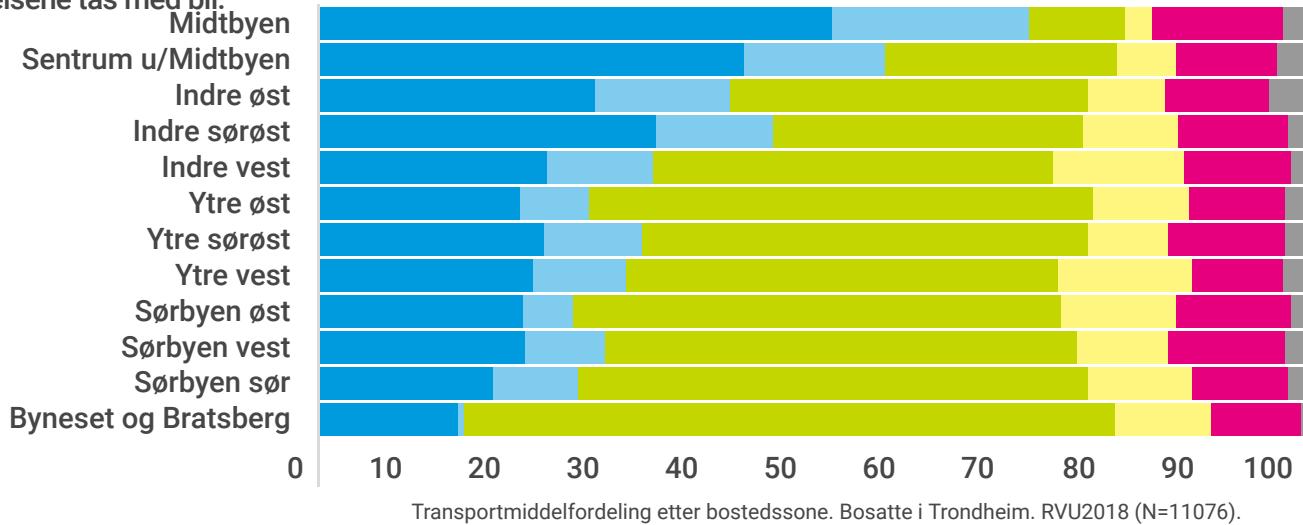
Hva vi skal, hvor vi bor og hvor vi skal påvirker hvilket transportmiddel vi bruker. Dette kapittelet presenterer hvilket transportmiddel som benyttes etter bostedssone og endesone.

I rapporten er resultatene for Trondheim presentert i form av soner. Kartet nedenfor viser sonenes plassering og utstrekning i svart og tettstedsområdet i lys farge. Inndelingen er ordnet fra de mest sentrale områdene til de minst sentrale. I tabellene er Byneset og Bratsberg slått sammen til en sone eller slått sammen med andre soner på grunn av små verdier.



### 5.3.1. Transportmiddelvalg varierer med bosted

Bosatte i sentrumssonene skiller seg ut med en større andel fot- og sykkelreiser. De utfører 57 og 72 prosent av sine reiser til fots eller med sykkel. Også bosatte i de sentrumsnære sonene Indre øst og Indre sørøst har en relativt høy andel fot- og sykkelreiser, med henholdsvis 42 og 46 prosent. Dette er en økning fra RVU 2013/14. Bosatte i sonene Indre vest og Ytre vest har en lavere andel fot- og sykkelreiser enn bosatte i de sentrumsnære sonene på østsiden av byen. Her er fot- og sykkelandelen henholdsvis 34 og 31 prosent. Bilandelen øker med avstand fra sentrum, og er høyest på Byneset/Bratsberg der 75 prosent av reisene tas med bil.



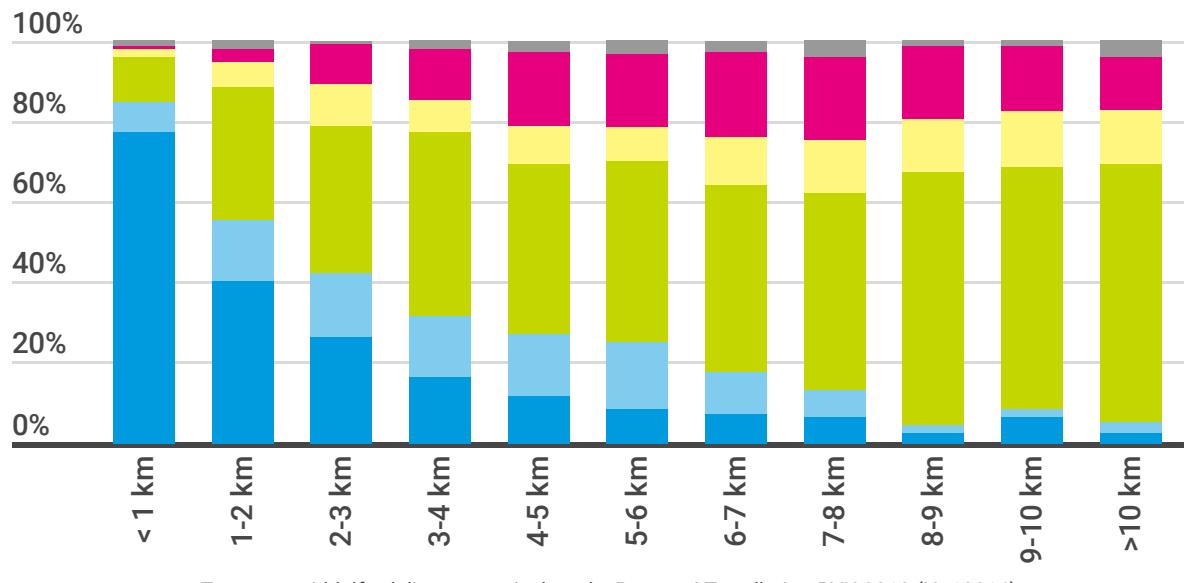
Tabell 5: Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2018 (N=11076).

Bostedssone	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen	51,8%	20,1%	9,7%	2,5%	13,3%	2,5%	100,0%	278
Sentrum u/Midtbyen	43,0%	14,3%	23,4%	5,8%	10,4%	3,1%	100,0%	1831
Indre øst	27,8%	13,7%	36,3%	7,8%	10,4%	3,9%	100,0%	845
Indre sørøst	33,9%	12,0%	31,2%	9,7%	11,2%	2,1%	100,0%	1019
Indre vest	22,8%	10,9%	40,5%	13,1%	10,8%	2,0%	100,0%	558
Ytre øst	20,2%	7,1%	50,9%	9,8%	9,7%	2,3%	100,0%	1376
Ytre sørøst	22,7%	9,9%	45,2%	7,9%	12,0%	2,3%	100,0%	1196
Ytre vest	21,6%	9,3%	43,9%	13,4%	9,3%	2,4%	100,0%	1310
Sørbyen øst	20,4%	5,3%	49,4%	11,6%	11,4%	1,9%	100,0%	739
Sørbyen vest	20,9%	7,9%	47,8%	9,1%	12,0%	2,3%	100,0%	772
Sørbyen sør	17,5%	8,6%	51,7%	10,4%	9,7%	2,1%	100,0%	853
Byneset og Bratsberg	14,0%	0,7%	65,6%	9,7%	9,4%	0,7%	100,0%	299

Download data

### 5.3.2. Reiselengde har betydning for valg av transportmiddel

På de korteste reisene dominerer reisene til fots. På reiser inntil 1 kilometer er 77 prosent av reisene til fots. På reiser mellom 1-2 kilometer er andel reiser til fots 40 prosent og andelen bilførerreiser 33 prosent. Størst andel kollektivreiser er det ved 6-7 kilometer da 21 prosent av reisene er med kollektivtransport.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=10016).

● Til fots   
 ● Sykkel   
 ● Bilfører   
 ● Bilpassasjer   
 ● Kollektiv   
 ● Annet

⬇️ Download data

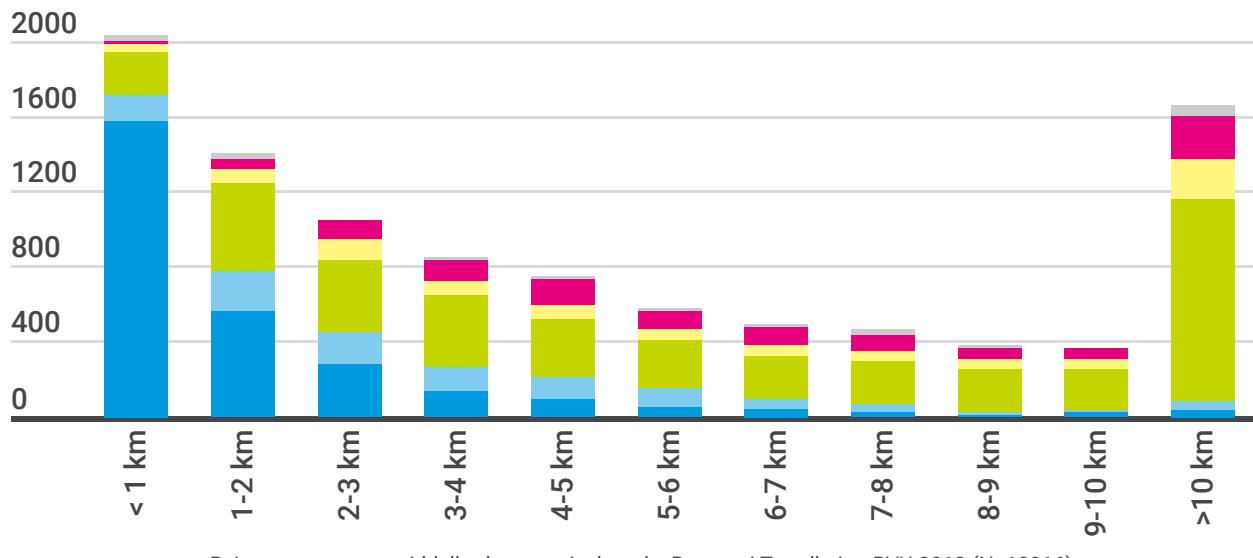
Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Spesielt gjelder dette reiser med bil og kollektivt. Derfor viser tabellen nedenfor informasjon om reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser på under 100 kilometer er gjennomsnittreisen for bosatte i Trondheim til fots 1,8 kilometer, for sykkel 3,6 kilometer, bilfører 8,6 kilometer og kollektivreisen 7,7 kilometer.

Tabell 6: Gjennomsnittlig reiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. Alle reiser og reiser < 100 km. RVU 2018 (N=9798).

Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	1,8	1,0	0,0	40	1,8	1,0
Sykkel	3,8	2,9	0,0	117	3,6	2,9
Bilfører	16,6	6,0	0,0	1047	8,6	5,7
Bilpassasjer	23,0	6,1	0,0	620	8,7	5,5
Kollektiv	15,7	6,2	0,1	663	7,7	6,1
Annet	160,6	5,9	0,0	10037	8,3	5,3
Total	14,7	3,7	0,0	10037	6,0	3,5

⬇️ Download data

Figuren nedenfor viser fordeling av reiser etter reiselengde for bosatte (13 år og over) i Trondheim. Mange av reisene er korte reiser, og det er færre reiser når reiselengden øker. I tillegg er det mange reiser som er over ti kilometer. I RVU 2018 er antall reiser underrapportert. Dette gjelder hovedsakelig innkjøpsreiser og følge- og omsorgsreiser og gjelder derfor trolig i all hovedsak kortere reiser. Se kapittel 2.4. for mer informasjon.



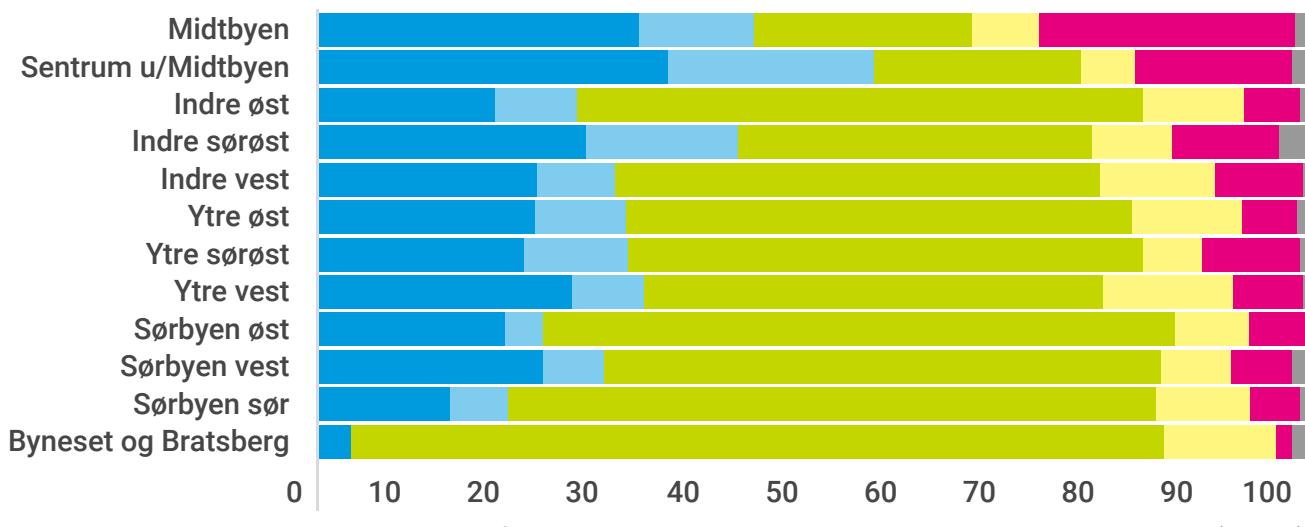
Reiser og transportmiddelbruk etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=10016).

Til fots   Sykkel   Bilfører   Bilpassasjer   Kollektiv   Annet

Download data

### 5.3.3. Transportmiddelvalg varierer med reisemål

Hvor vi skal påvirke også hvordan vi reiser. I figur og tabell nedenfor er hjemreisene tatt ut slik at tallene viser det generelle bildet på hvordan folk reiser til områdene når de har et gjøremål i den sonen. Bosatte i Trondheim reiser oftere til fots, eller med sykkel og kollektivt til sentrum enn til øvrige områder i Trondheim. På reiser som ender i Midtbyen er 32 prosent av reisene til fots, 12 prosent er med sykkel og 26 prosent er med kollektivtransport. Til sammenligning med Midtbyen og Sentrum u/Midtbyen hvor i underkant av 30 prosent av reisene er med bil så har de øvrige sonene en langt høyere andel bilreiser.



Tabell 7: Transportmiddelfordeling etter endesone. Unntatt hjemreiser. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2018 (N=4519).

Reisens ende	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektiv	Annet	Totalt	N
Midtbyen	32,2%	11,7%	22,2%	6,6%	25,8%	1,5%	100,0%	848
Sentrum u/Midtbyen	35,2%	20,8%	21,1%	5,2%	15,9%	1,9%	100,0%	1020
Indre øst	17,7%	8,5%	57,1%	10,3%	5,6%	0,8%	100,0%	497
Indre sørøst	26,9%	15,3%	36,0%	8,0%	10,7%	3,1%	100,0%	450
Indre vest	22,2%	7,6%	49,1%	11,7%	8,8%	0,6%	100,0%	171
Ytre øst	21,9%	9,2%	51,0%	11,1%	5,6%	1,3%	100,0%	306
Ytre sørøst	20,8%	10,5%	51,8%	6,1%	10,0%	0,8%	100,0%	361
Ytre vest	25,5%	7,3%	46,4%	13,3%	7,0%	0,6%	100,0%	330
Sørbyen øst	18,8%	3,8%	63,8%	7,5%	6,3%	0,0%	100,0%	80
Sørbyen vest	22,5%	6,3%	56,3%	6,9%	6,3%	1,9%	100,0%	160
Sørbyen sør	13,2%	6,0%	65,5%	9,4%	5,1%	0,9%	100,0%	235
Byneset og Bratsberg	3,3%	0,0%	82,0%	11,5%	1,6%	1,6%	100,0%	61

Download data

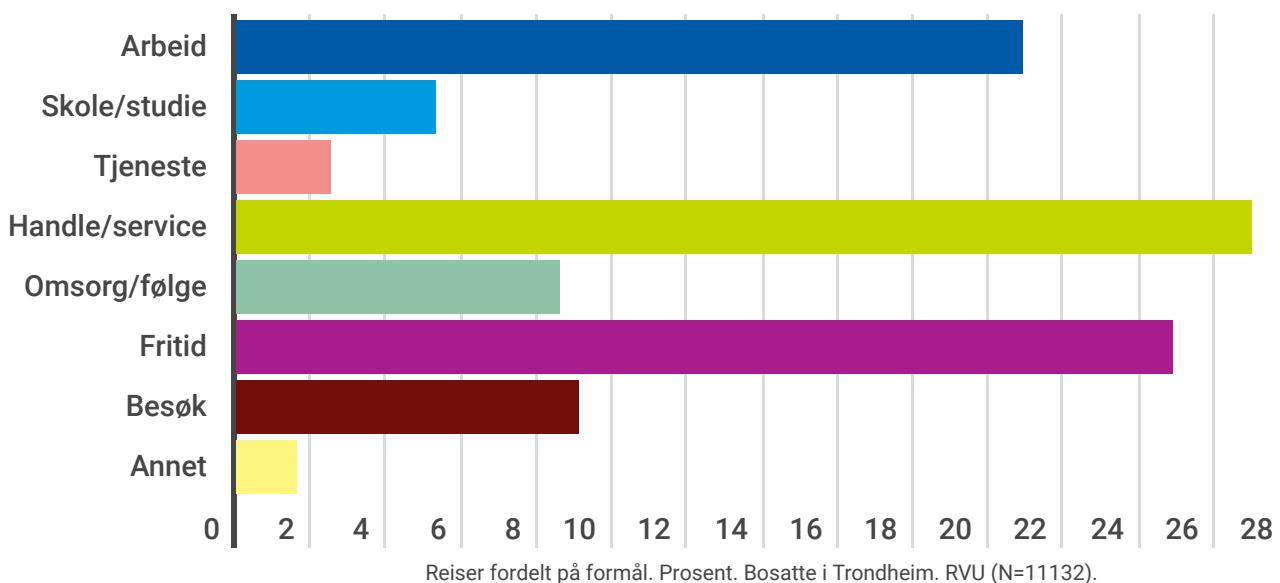
# 6 Reisenes formål

Dette kapittelet beskriver formålet med reisene til bosatte i Trondheim. Her kan du se hvilke reiser vi gjør mest av, når vi tar de ulik reisene, hvor lange de er, hvilke transportmidler vi bruker og til sist hvordan transportmiddelvalg varierer med formål og reisemål.

## 6.1. Formål

Reisenes formål er detaljert registrert i reisevaneundersøkelser, men deles her inn i følgende hovedkategorier: Reiser i forbindelse med arbeid, skole og studier, handels- og servicereiser som inneholder innkjøp og ærend, omsorgsreiser som inkluderer henting/bringing av barn/andre og til sist reiser i forbindelse med besøk og fritid. De ulike formålene gjennomgås enkeltvis i senere kapittel.

Den største andelen reiser blant bosatte i Trondheim skjer med formål om handel og service (27 prosent). Fritidsreiser står for 25 prosent, arbeidsreiser 21 prosent, besøksreiser ni prosent, omsorg- og følgereiser ni prosent, skole- og studiereiser fem prosent og tjenestereiser tre prosent. Metoden for hvordan reiser er definert fører til at arbeidsreiser vil være underestimert mens handel- og servicereiser og omsorgsreiser- og følgereiser vil bli noe overestimert. Se kapittel 1 for mer informasjon om hvordan reiseformål og reiser er definert.



[Download data](#)

## 6.2. Formål varierer med reisedag og reisetidspunkt

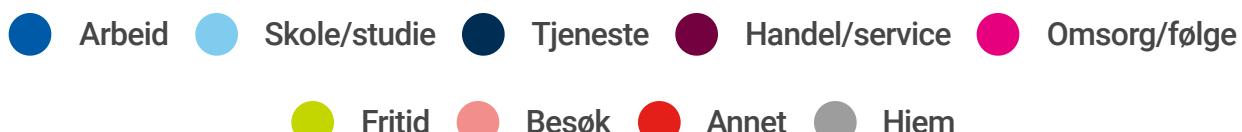
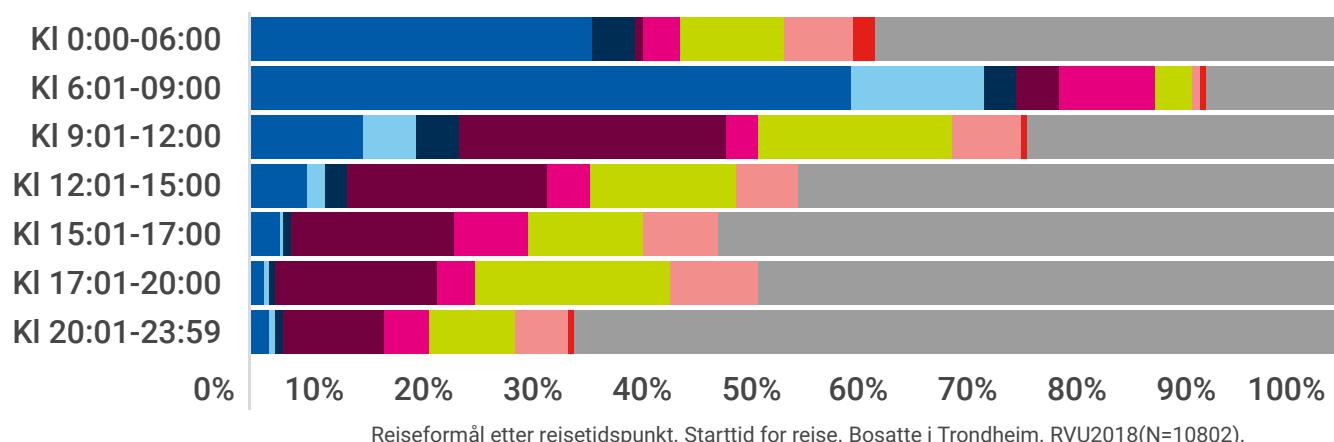
Reisenes formål varierer med ukedag, spesielt mellom hverdag (mandag-fredag) og helg (lørdag-søndag). I Trondheim er nærmere 30 prosent av reisene på hverdager handels- og servicereiser, mens arbeidsreisene utgjør drøyt 20 prosent av reisene på hverdager. Lørdager er handels- og service viktigste reiseformål (34 prosent), men også fritidsreiser og besøksreiser er viktig på lørdager med en prosentandel på henholdsvis 33 og 13. På søndager er drøyt halvparten av reisene fritid eller besøk.

Tabell 8: Reisenes formål etter ukedag. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=11134).

Formål	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hele uka
Arbeid	26,5 %	24,7 %	24,7 %	24,6 %	21,0 %	9,0 %	9,8 %	20,9 %
Skole/studie	6,3 %	6,2 %	6,0 %	5,9 %	6,1 %	2,1 %	3,0 %	5,3 %
Tjeneste	2,5 %	2,9 %	4,6 %	3,2 %	1,8 %	0,6 %	0,9 %	2,5 %
Handle/service	27,5 %	25,8 %	23,7 %	28,2 %	29,2 %	33,9 %	20,6 %	27,0 %
Omsorg/følge	8,4 %	10,5 %	10,2 %	8,8 %	9,4 %	6,7 %	4,8 %	8,6 %
Fritid	21,5 %	22,7 %	21,8 %	22,6 %	20,1 %	33,0 %	37,7 %	24,9 %
Besøk	6,0 %	6,4 %	7,4 %	5,8 %	10,9 %	13,0 %	18,2 %	9,1 %
Annet	1,2 %	0,9 %	1,6 %	0,9 %	1,4 %	1,6 %	4,9 %	1,6 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	1616	1852	1737	1749	1633	1349	1198	11134

[!\[\]\(0a023d01ac3b7c728c29528b0758e35e\_img.jpg\) Download data](#)

Figuren nedenfor viser formål etter når reisen startet. Her er hjemreisene skilt ut fra de enkelte formålene, da hjemreisene utgjør en betydelig andel av reisene. Mellom klokka 6-9 er 55 prosent av reisene arbeidsreiser og 12 prosent skole- og studiereiser og ni prosent omsorgsreiser. Fra klokka 9-12 er det handel- og servicereiser som dominerer sammen med reiser hjem. Fra klokka 12 og utover ettermiddag og kveld avtar handel- og servisereiser og arbeidsreiser mens fritidsreiser og hjemreisene dominerer.



[!\[\]\(5a0dc21eab05840747a6a93fd3061feb\_img.jpg\) Download data](#)

## 6.3. Formål på reiser til ulike deler av Trondheim

Av alle reiser til Midtbyen, foretatt av bosatte i Trondheim, er omlag 29 prosent arbeidsreiser, omlag 30 prosent fritidsreiser og 25 prosent handel- og servicereiser. Til Indre øst er det en spesielt stor andel handel- og servicereiser (39 prosent) sammenlignet med de andre sonene. Se vedleggstabell 6 for tilsvarende tabell med hjemreise som egen kategori.

Tabell 9: Reisenes formål etter endesone. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=9572).

Reisens ende	Arbeid	Skole/studie	Tjeneste	Handle/service	Omsorg/følge	Fritid	Besøk	Annet	Total	N
Midtbyen	28,5 %	5,8 %	3,3 %	24,7 %	3,8 %	30,5 %	3,0 %	0,5 %	100,0 %	983
Sentrums u/Midtbyen	27,1 %	7,8 %	2,4 %	24,7 %	5,7 %	23,1 %	7,9 %	1,2 %	100,0 %	1811
Indre øst	19,0 %	2,6 %	1,1 %	38,8 %	9,2 %	22,0 %	6,2 %	1,0 %	100,0 %	883
Indre sørøst	24,0 %	7,8 %	1,6 %	29,2 %	7,1 %	19,6 %	8,6 %	2,1 %	100,0 %	919
Indre vest	14,2 %	6,3 %	2,6 %	27,2 %	9,5 %	26,5 %	10,9 %	2,8 %	100,0 %	430
Ytre øst	20,0 %	5,9 %	1,8 %	23,0 %	13,1 %	23,6 %	10,1 %	2,4 %	100,0 %	944
Ytre sørøst	18,8 %	4,0 %	2,9 %	29,7 %	11,7 %	20,2 %	9,7 %	3,1 %	100,0 %	911
Ytre vest	16,0 %	5,1 %	2,6 %	27,4 %	10,3 %	25,0 %	12,0 %	1,5 %	100,0 %	916
Sørbyen øst	19,1 %	2,8 %	3,3 %	24,2 %	12,7 %	25,9 %	10,6 %	1,4 %	100,0 %	425
Sørbyen vest	18,1 %	7,2 %	1,5 %	24,6 %	8,6 %	29,7 %	6,7 %	3,6 %	100,0 %	525
Sørbyen sør	19,9 %	3,3 %	2,7 %	27,4 %	13,5 %	20,5 %	9,9 %	2,8 %	100,0 %	638
Byneset og Bratsberg	18,7 %	4,3 %	2,7 %	21,9 %	15,0 %	23,5 %	12,8 %	1,1 %	100,0 %	187
Total	21,6 %	5,6 %	2,3 %	27,2 %	9,0 %	23,9 %	8,5 %	1,8 %	100,0 %	9572

 Download data

En stor andel av de største reiseformålene ender i Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen. Omlag 37 prosent av arbeidsreisene til bosatte i Trondheim går til Midtbyen og Sentrum. I tillegg går 26 prosent av handel- og servicereisene dit og drøyt 30 prosent av fritidsreisene. Se vedleggstabell 4 for flere tall.

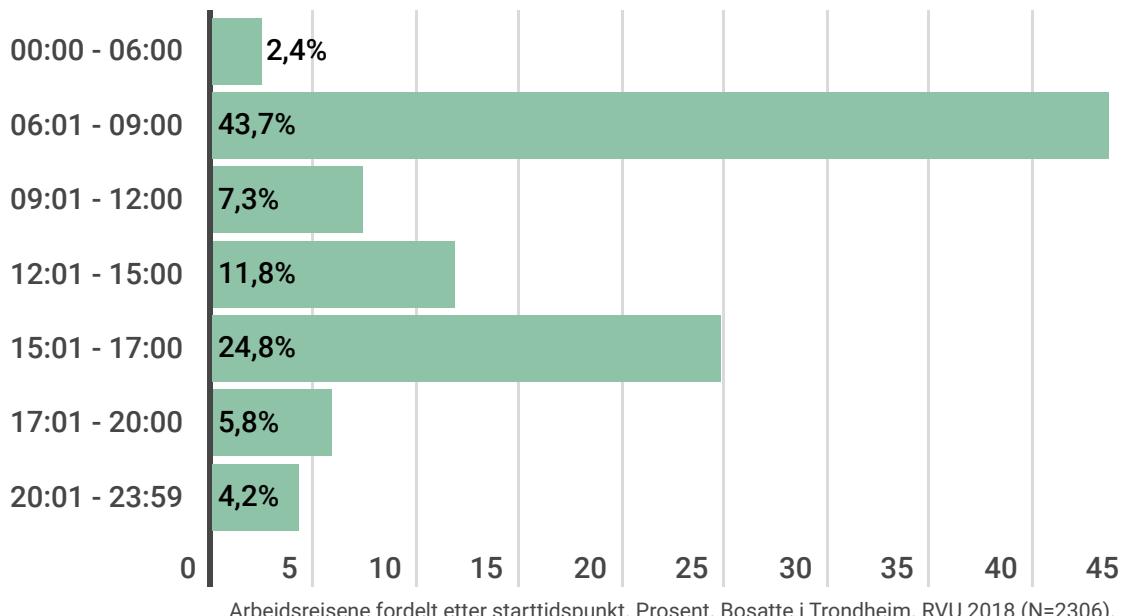
# 7 Arbeidsreiser

Arbeidsreisene står for omtrent 20 prosent av alle reiser til bosatte i Trondheim. Dette kapittelet beskriver nærmere arbeidsreisene omfang og tidsbruk, hvor lange de er, hvor de ender, hvilke transportmidler som benyttes og til sist parkeringsmuligheter i tilknytning til arbeidsplassen.

## 7.1. Omfang, tidsbruk og lengde

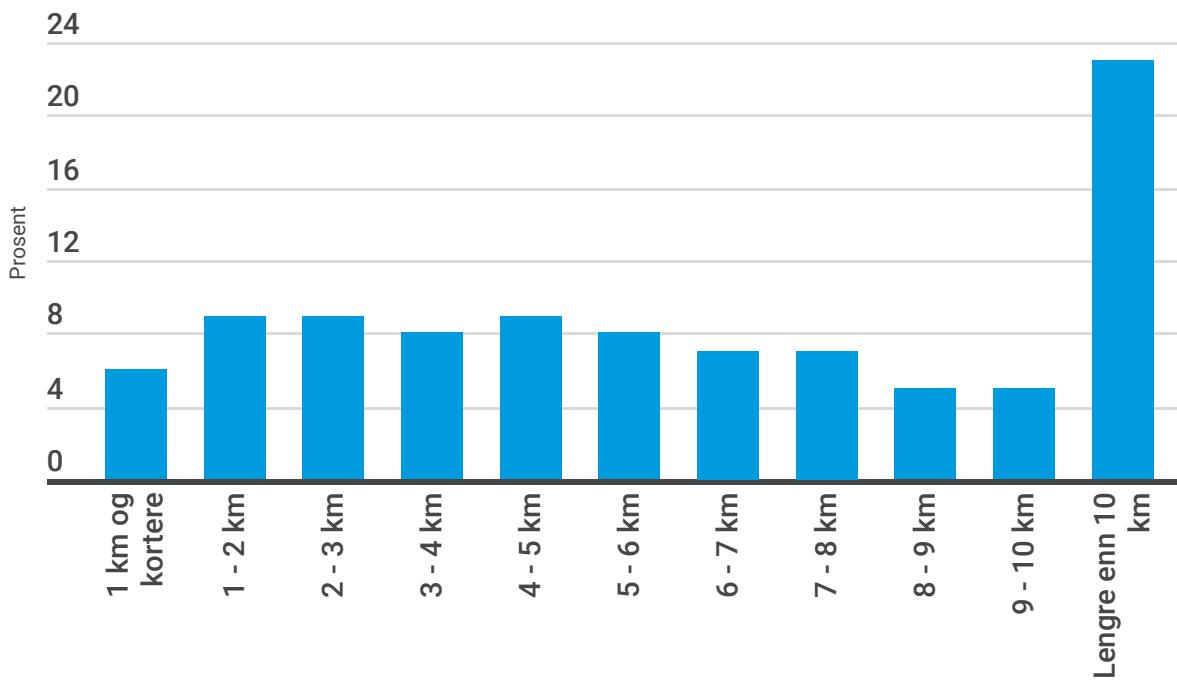
I gjennomsnitt utfører hver person i Trondheim 0,6 arbeidsreiser per dag. Dette er på samme nivå som RVU 2013/14 og RVU 2009/10.

Arbeidsreisenes starttidspunkt er konsentrert til mellom kl 06 og kl 09 om morgenen, og mellom kl 15 og kl 17 på ettermiddagen. I Trondheim skjer hele 44 prosent av reisene mellom kl 06 og 09. At arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn ettermiddagen kan skyldes at mange ikke reiser direkte hjem etter jobb, men har andre reiseformål på veien hjem. Dette fører til en underregistrering av reiser hjem fra arbeid (se definisjonen av reise i kapittel 1).



[Download data](#)

Gjennomsnittet av alle arbeidsreiser for bosatte i Trondheim er 10 kilometer og tar 22 minutter. Noen lange arbeidsreiser trekker opp gjennomsnittlig reiselengde og reisetid. For reiser kortere enn 10 kilometer er gjennomsnittet 4,7 kilometer. 43 prosent av arbeidsreisene er fem kilometer eller kortere, og 23 prosent er på 10 km eller mer. Hele 83% av de bosatte i Trondheim har en arbeidsreise på under en halv time.



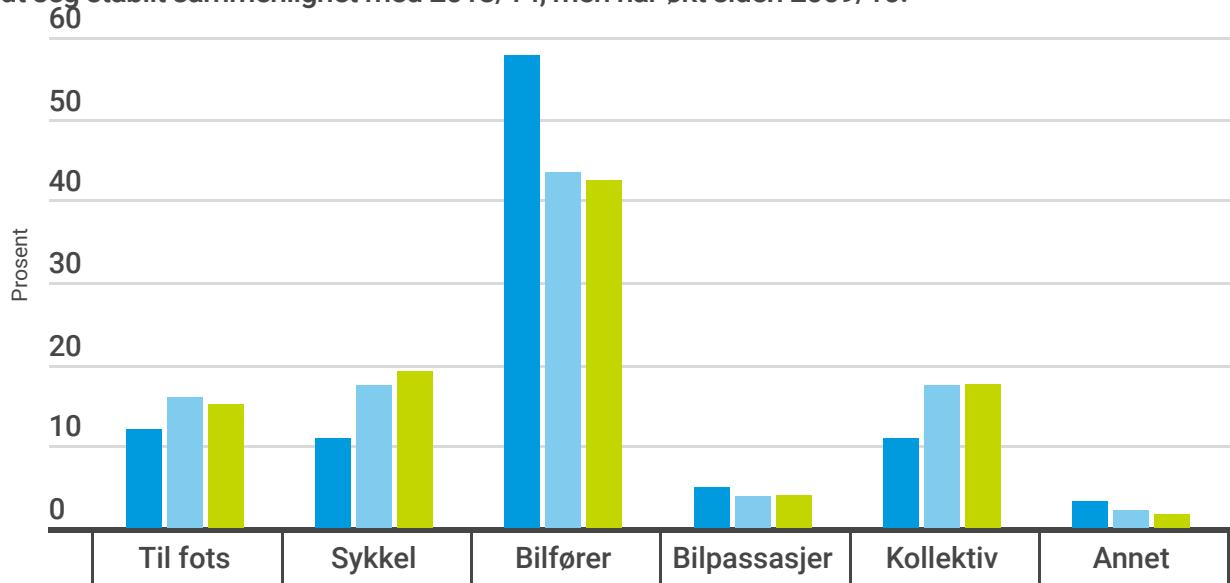
Arbeidsreisene etter lengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=2225).

[Download data](#)

Lange arbeidsreiser som går til omegnskommuner eller utenfor Trondheimsregionen trekker opp gjennomsnittlig reiselengde og reisetid. Kapittel 7.2.1. viser gjennomsnittlig reiselengde og reisetid for arbeidsreiser der oppmøtested er i Trondheim.

## 7.2. Transportmiddelbruk på arbeidsreiser

Arbeidsreisene til bosatte i Trondheim har hatt en utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. Fra 2009/10 til 2018 har bilførerandelen sunket fra 57 prosent til 42 prosent. Sykkelandelen har økt mellom alle reisevaneundersøkelsen, fra 11 til 19 prosent. Kollektivandelen og andelen reiser til fots har holdt seg stabilt sammenlignet med 2013/14, men har økt siden 2009/10.

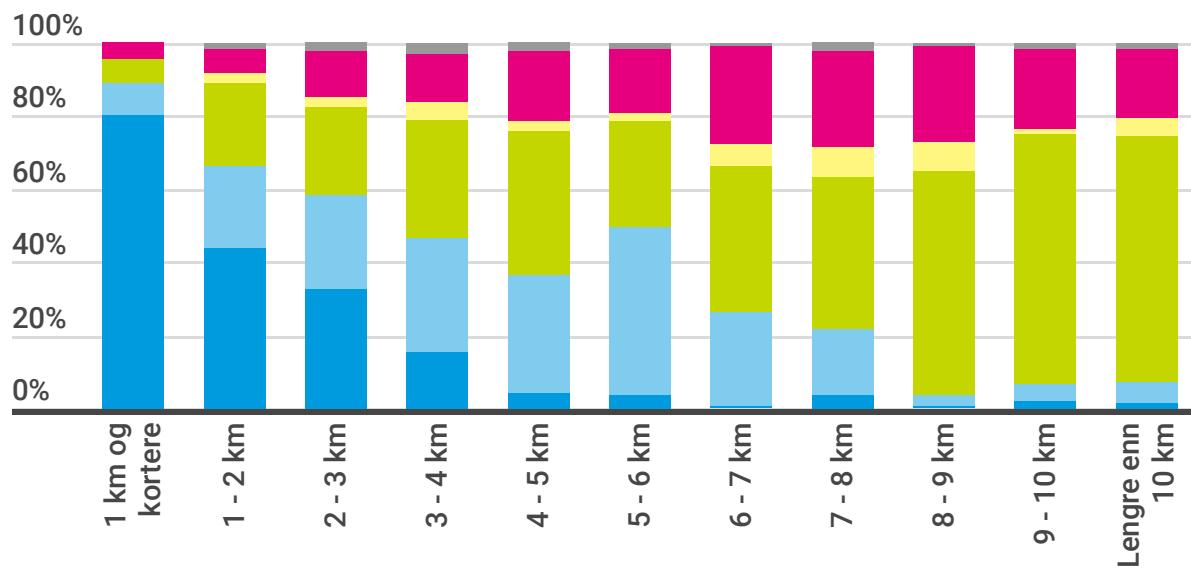


Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, RVU 2013/14, RVU 2018 (N=3023, 1935, 2327).

● RVU 2009/10   ● RVU 2013/14   ● RVU 2018

[Download data](#)

Mange forhold påvirker hvilket transportmiddel som blir valgt på arbeidsreisen, deriblant reiselengde. I all hovedsak øker bilandelen når reiselengden øker, mens andelen reiser til fots og med sykkel går ned.



Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter lengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=2226).

● Til fots   ● Sykkel   ● Bilfører   ● Bilpassasjer   ● Kollektiv   ● Annet

[Download data](#)

Hvor arbeidsstedet er lokalisert påvirker hvordan vi reiser til arbeid. Bilandelen er lavest på arbeidsreiser til sentrale områder. På arbeidsreiser til Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen er bilførerandelen 22 prosent, mens bilførerandelen på arbeidsreiser til andre områder er 49 prosent og høyere. Kollektivtilgjengelige områder som Midtbyen og Sentrum har høyere kollektivandel, men også høyere sykkelandel og reiser til fots på arbeidsreisene enn øvrige områder i Trondheim.

Tabell 10: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter hvor reisen ender. Byområder i Trondheim. Arbeidsreiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	20 %	25 %	22 %	4 %	27 %	1 %	100 %	609
Indre øst Indre sørøst Indre vest	13 %	21 %	49 %	4 %	11 %	1 %	100 %	275
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	11 %	17 %	58 %	3 %	9 %	2 %	100 %	171
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	6 %	6 %	69 %	10 %	8 %	0 %	100 %	96

## Download data

Bosatte sentralt har størst andel miljøvennlige arbeidsreiser. Andelen avtar med avstand fra sentrum. Mens bilførerandelen i sentrum er 23 prosent så er bilførerandelen 50 prosent og høyere i ytre og sørlige deler av Trondheim. I ytre og sørlige deler av Trondheim er det spesielt gange- og sykkelandelene på arbeidsreisene som er lavere mens kollektivandelen er på omtrent samme nivå som sentrum.

Tabell 11: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter bosted. Bosatte i byområder i Trondheim. Arbeidsreiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	27 %	26 %	23 %	2 %	20 %	2 %	100 %	266
Indre øst Indre sørøst Indre vest	23 %	24 %	33 %	3 %	15 %	1 %	100 %	288
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	10 %	18 %	50 %	3 %	17 %	1 %	100 %	496
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	5 %	11 %	55 %	6 %	21 %	1 %	100 %	359

## Download data

## 7.2.1 Arbeidsreiser med oppmøte i Trondheim

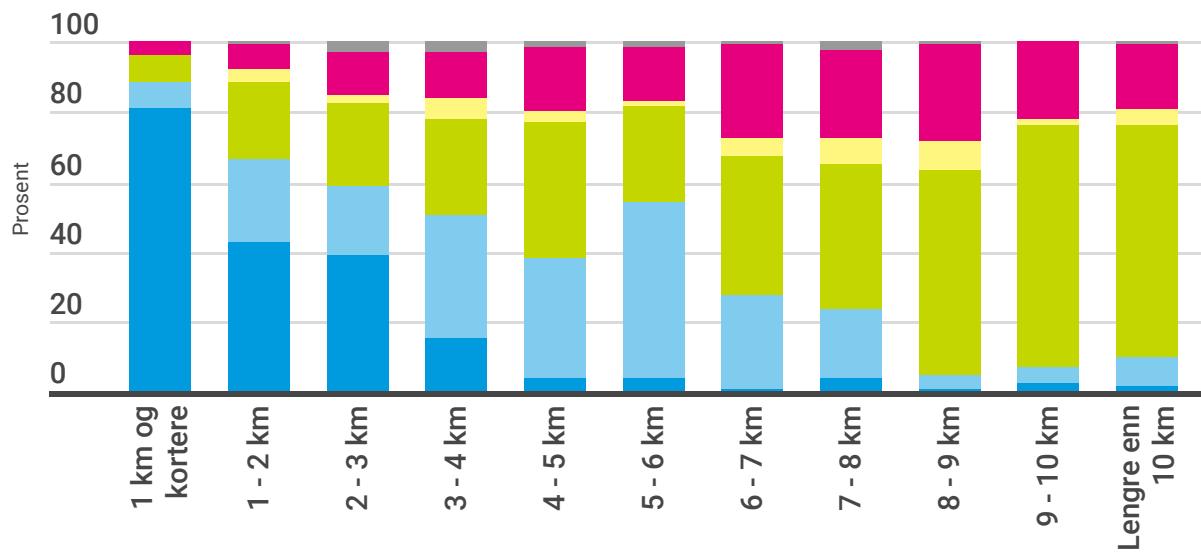
Bosatte i Trondheim som har oppmøtested på arbeid i Trondheim har gjennomsnittlig reiselengde på 6,4 km og gjennomsnittlig reisetid på 19 minutter.

Tabell 12: Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid per transportmiddel. Arbeidsreiser med oppmøtested i Trondheim. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=1866).

Transportmiddel	Gjennomsnittlig reiselengde	Gjennomsnittlig reisetid
Til fots	2,2	27,4
Sykkel	5,0	19,7
- Vanlig sykkel	4,8	18,3
- El-sykkel	5,8	24,5
- Sykkeldeling / by-sykkel / jobbsykkel	1,7	8,9
Bilfører	8,5	13,1
Bilpassasjer	7,3	14,1
Kollektiv	7,3	27,0
Annet	5,4	12,8
Total	6,4	19,3

 Download data

Blant bosatte i Trondheim med oppmøtested på arbeid i Trondheim har 46 prosent en arbeidsreise på fem kilometer eller kortere. På korte reiser dominerer gange og sykkel som transportmiddel. Likevel har også korte arbeidsreiser en betydelig bilandelen. Bil og kollektivt er mer vanlig når lengden på arbeidsreisen øker.



Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter lengde. Bosatte i Trondheim med oppmøte i Trondheim. RVU 2018 (N=1866).

 Download data

## 7.3. Arbeidsplassparkering i Trondheim

I RVU blir respondentene spurta om sine muligheter til bilparkering på arbeidssted. Ut fra dette er arbeidsreisene kategorisert etter parkeringsmulighet ved arbeidssted. Tallene nedenfor sier noe om tilgangen bosatte har for parkering på arbeidsreiser men sier ikke noe om de faktisk benytter seg av tilbuddet. Men sannsynligheten for å velge bil til jobb øker dersom parkeringsplass er lett tilgjengelig.

Av alle reiser foretatt av bosatte i Trondheim og som ender på eget arbeidssted i Trondheim ender 55 prosent på gratis parkeringsplass ved reisemålet mens 42 prosent ender på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet.

I Trondheim er det en klar utvikling i retning av at færre har gratis parkeringsplass i 2018 enn i 2009/10. Andelen med gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver var i 2009/10 70 prosent, men er nå redusert til 52 prosent. I tillegg er det en større andel avgiftsbelagte parkeringsplasser i 2018 sammenlignet med 2009/10 og 2013/14.

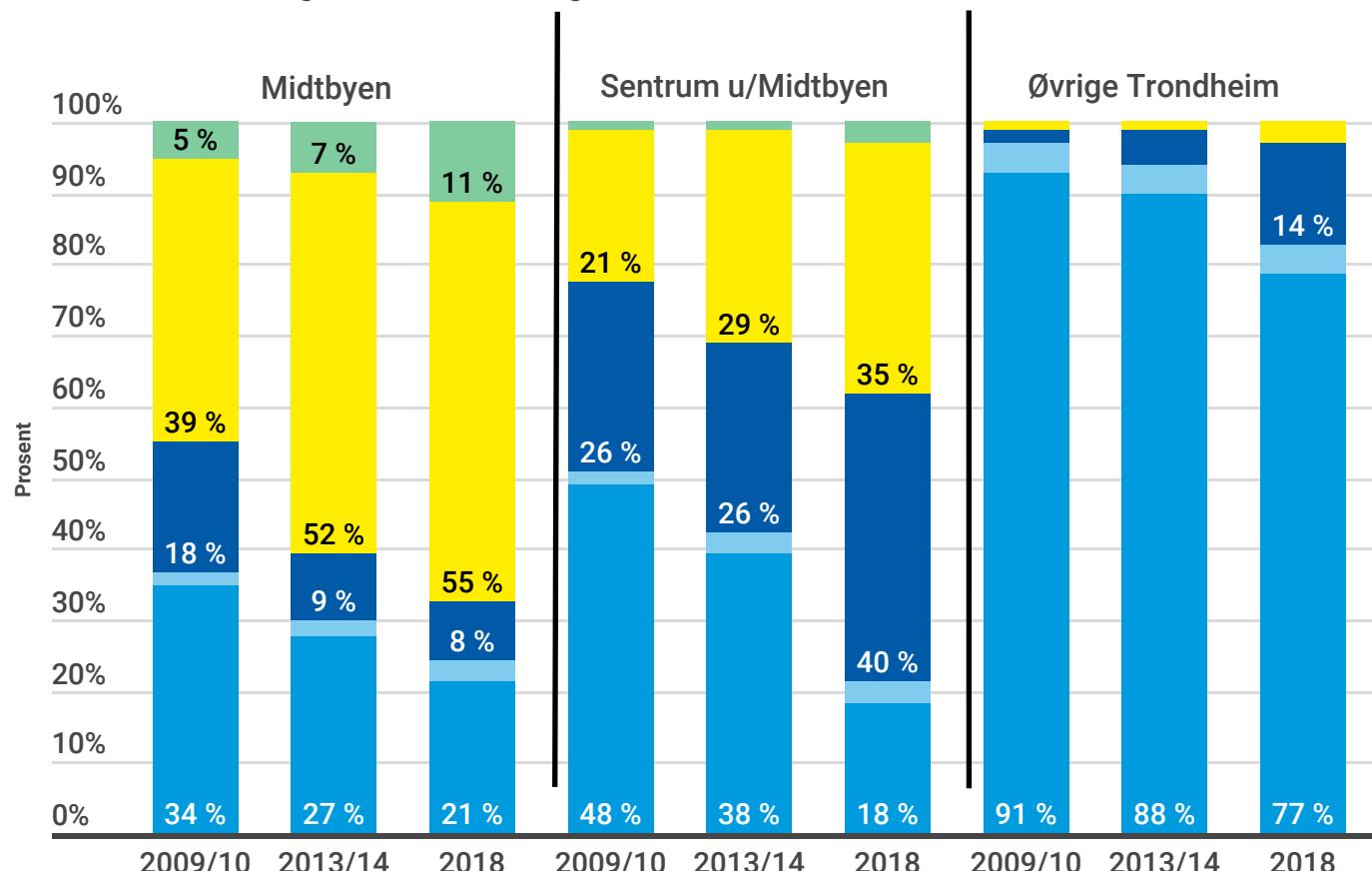
Tabell 13: Type parkeringsplass ved arbeidsplass i Trondheim. Bosatte i Trondheim.

Type parkeringsplass på arbeidsplass	RVU 2009/10	RVU 2013/14	RVU 2018
Gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver	69,9 %	61,9 %	51,5 %
Annен gratis parkeringsplass ved arbeidsplass	11,5 %	3,7 %	3,2 %
Avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver	3,6 %	12,2 %	19,5 %
Annen avgiftsbelagt parkeringsplass ved arbeidsplass	13,3 %	19,5 %	22,5 %
Finnes ingen parkeringsplass	1,7 %	2,7 %	3,4 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	1547	931	925

 Download data

Det er store forskjeller innad i Trondheim for muligheten til arbeidsplassparkering. Andelen med gratis arbeidsplassparkering øker jo mindre sentral beliggenhet arbeidsplassen har. I de sentrale delene av Trondheim utenfor Midtbyen har 22 prosent av arbeidsreisene med bil mulighet for gratis parkering, i ytre deler av byen er andelen 82 prosent. I Midtbyen har 25 prosent mulighet for gratis parkering på sin arbeidsreise. De aller fleste av disse har parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver.

I alle områdene i Trondheim er det færre i 2018 som har mulighet til gratis parkering på sin arbeidsreise sammenlignet med 2013/14 og 2009/10.



Mulighet for parkering på arbeidsreiser etter arbeidsted. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, RVU 2013/14, RVU 2018 (N=1765, 1027, 824).

- Gratis parkeingsplass disponert av arbeidsgiver
- Annen gratis parkeingsplass ved arbeidsplass
- Avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver
- Annen avgiftsbelagt parkeringsplass ved arbeidsplass
- Finnes ingen parkeringsplass

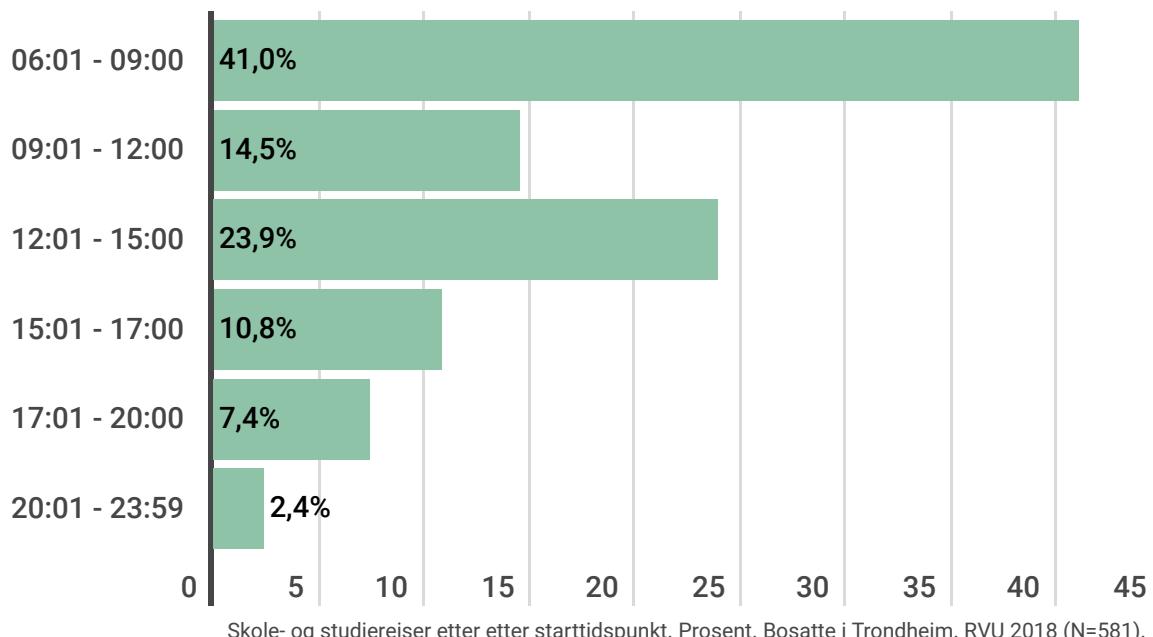
⬇️ Download data

# 8 Skole- og studiereiser

Skolereiser gjelder her alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang, studier eller annen organisert undervisning. Reiser som foreldre foretar for å følge barn inngår ikke. Bare elever 13 år og eldre og studenter folkeregistert i Trondheim inngår i tallene. Skole- og studiereisene til elever 13 år og over står for kun fem prosent av alle reiser til bosatte i Trondheim. Dette kapittelet beskriver nærmere reisenes omfang og tidsbruk, hvor lange de er og hvilke transportmidler som benyttes. Merk at andelen skole- og studiereiser i utvalget er relativt beskjedent (omlag 600 reiser), så resultater må tolkes med forsiktighet.

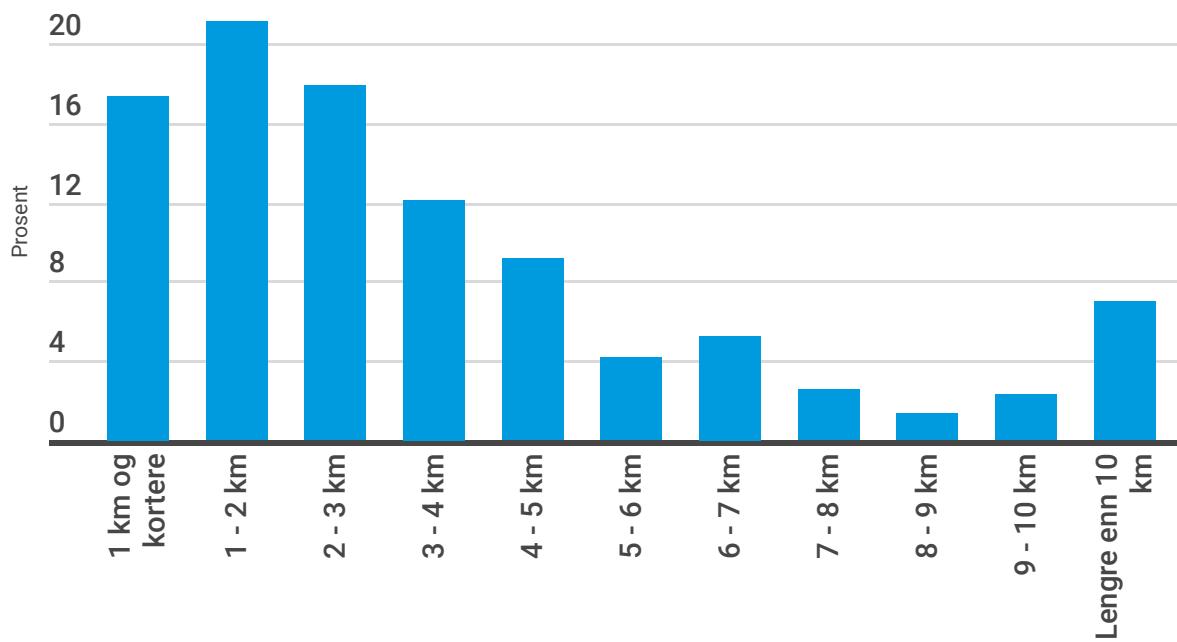
## 8.1. Omfang, tidsbruk og lengde

Skole- og studiereisenes starttidspunkt er spredt utover dagen men med størst andel mellom kl 06 og kl 09 på morgenen og kl 12 og 15 på ettermiddagen. I Trondheim skjer hele 41 prosent av reisene mellom kl 06 og 09. Skolereisene er mer konsentrert om morgenen enn ettermiddagen. Dette kan skyldes at mange ikke reiser direkte hjem etter skole, men har andre reiseformål på veien hjem (se definisjonen av reise i kapittel 1).



[Download data](#)

Gjennomsnittet av alle skole-og studiereiser for bosatte i Trondheim er seks kilometer og tar 20 minutter. 56 prosent av reisene er tre kilometer eller kortere. At Trondheim har en del lengre skole- og studiereiser skyldes at også studenter folkeregistrert i Trondheim er inkludert i utvalget.

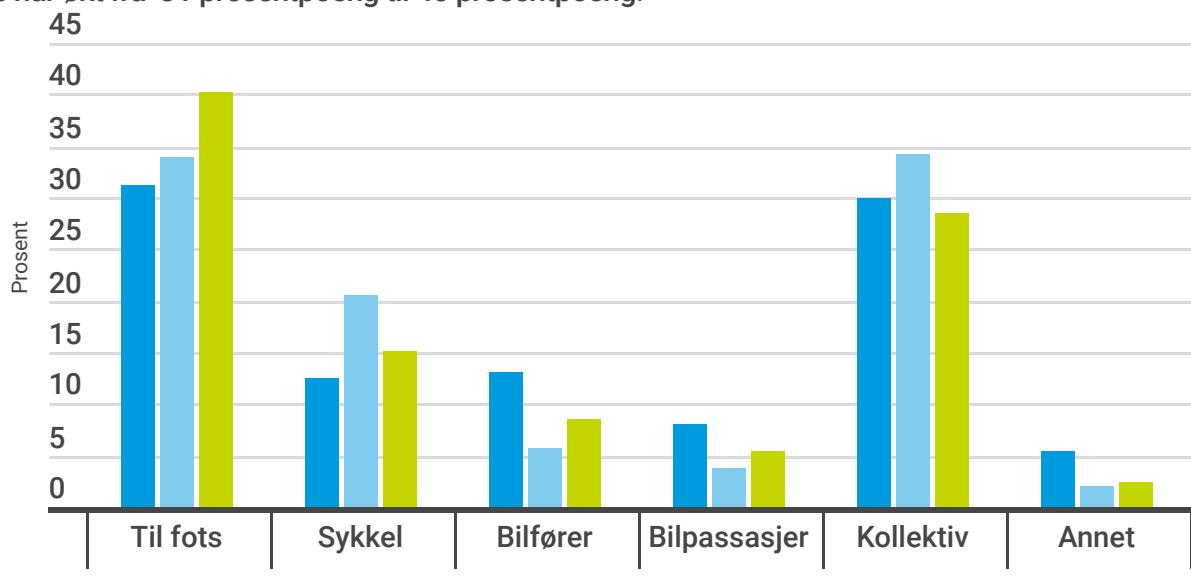


Skole- og studiereiser etter lengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=560).

[Download data](#)

## 8.2. Transportmiddelbruk på skole- og studiereiser

Den vanligste måten å komme til skole/studie på er til fots eller med kollektiv. Skole- og studiereisene til bosatte i Trondheim har siden RVU 2009/10 endret seg i retning av mindre bilbruk og flere reiser til fots. Fra 2009/10 til 2018 har bilførerandelen sunket fra 13 prosentpoeng til ni prosentpoeng, og andelen reiser til fots har økt fra 31 prosentpoeng til 40 prosentpoeng.



Transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, RVU 2013/14, RVU 2018 (N=647, 546, 590).

RVU 2009/10   RVU 2013/14   RVU 2018

[Download data](#)

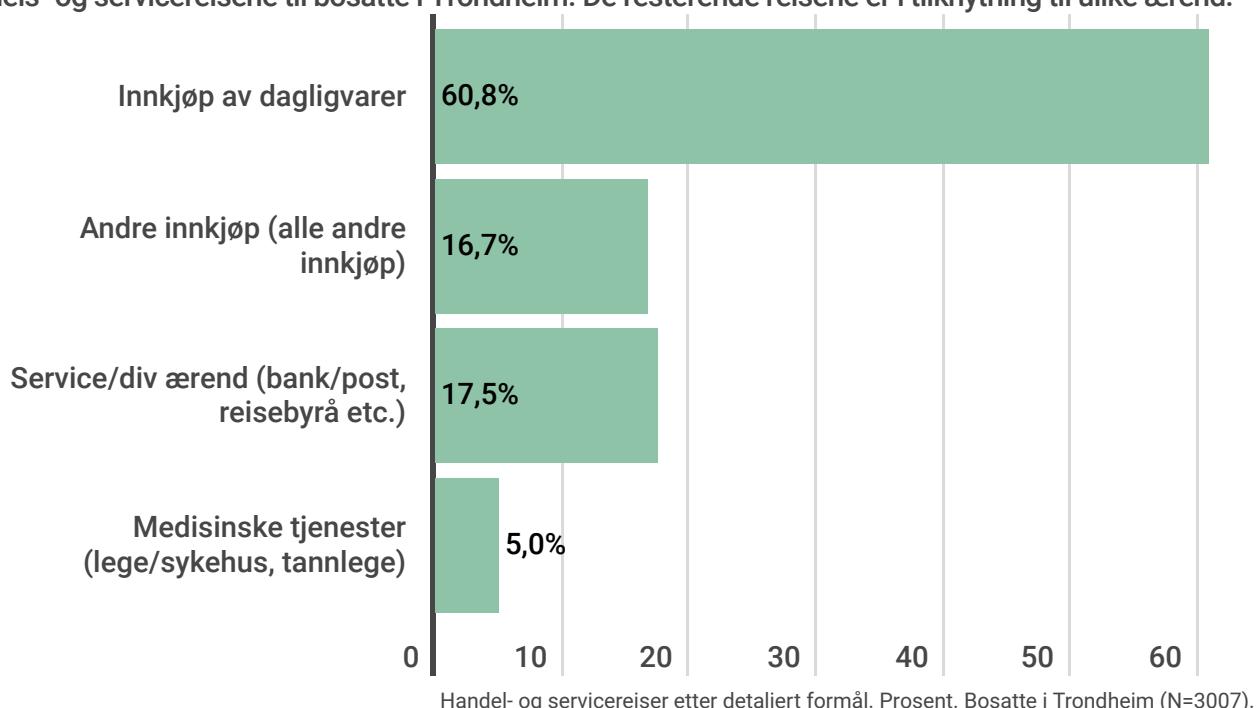
# 9 Handel- og servicereiser

Handel- og servicereisene står for en vesentlig andel av våre reiser (27 prosent). Dette kapittelet beskriver nærmere omfang og tidsbruk, hvor lange de er, hvor de ender og hvilke transportmiddelet benyttes ut fra bosted og endesone.

## 9.1. Ulike typer handel- og servicereiser

Handel- og servicereisene er gruppert i fire kategorier: Innkjøp av dagligvarer, Andre innkjøp, Service og diverse ærend, og Medisinske tjenester.

Innkjøp av dagligvarer er den vanligste handel- og servicereisen. Den utgjør 61 prosent av handel- og servicereisene i Trondheim. Sammen med kategorien andre innkjøp utgjør innkjøpsreisene 78 prosent av handels- og servicereisene til bosatte i Trondheim. De resterende reisene er i tilknytning til ulike ærend.



[Download data](#)

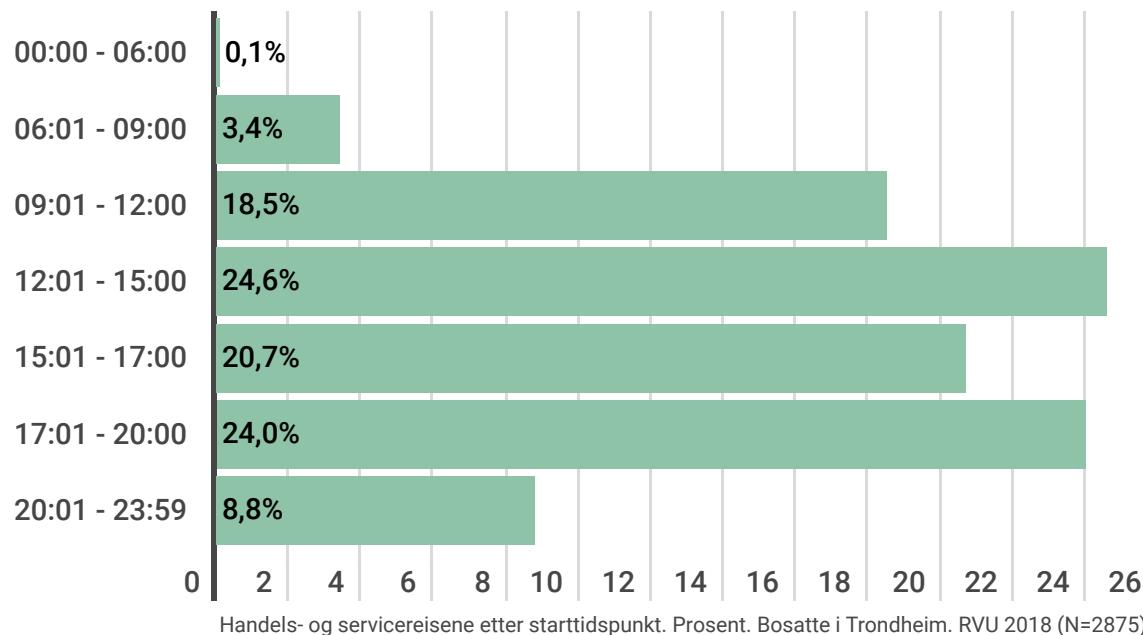
## 9.2. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utfører hver person i Trondheim 0,8 handels- og servicereiser i gjennomsnitt per dag. Dette er en nedgang fra 2013/14 som skyldes underrapportering i RVU 2018 (se kapittel 2.4).



[Download data](#)

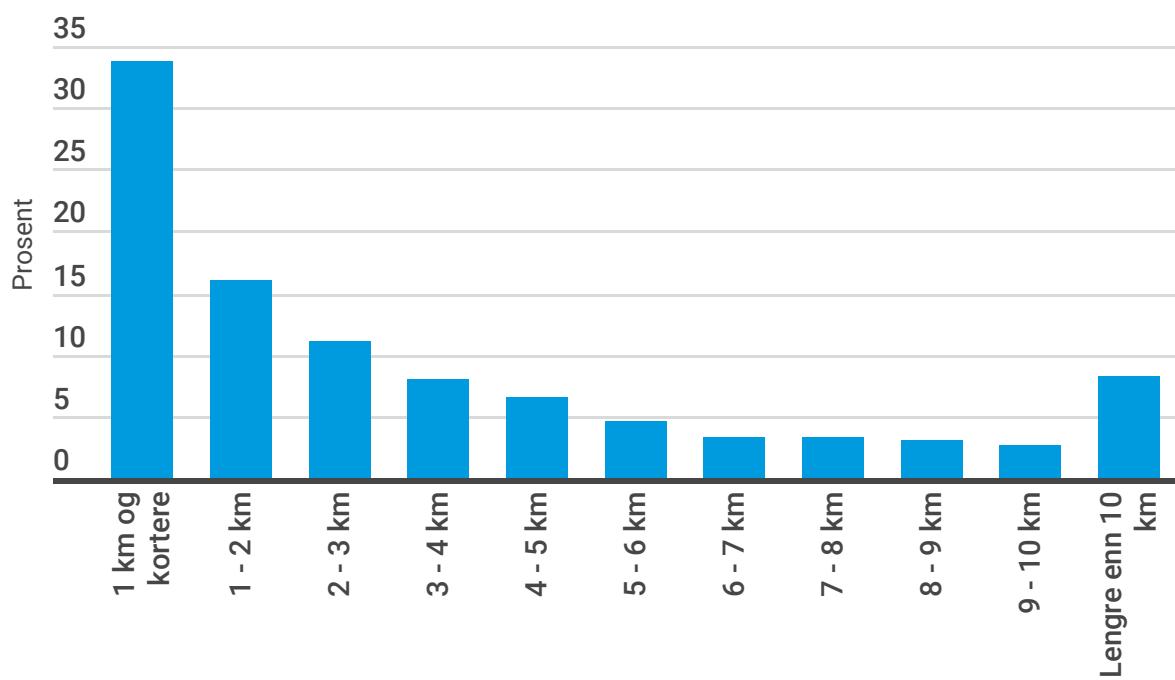
Handels- og servicereisenes starttidspunkt er fordelt utover dagen, men med en hovedvekt av reiser mellom kl 09 og kl 20. I Trondheim skjer hele 70 prosent av reisene mellom kl 12 og 20.



Handels- og servicereisene etter starttidspunkt. Prosent. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=2875).

[Download data](#)

Gjennomsnittet av alle handels- og servicereiser for bosatte i Trondheim er seks kilometer og tar 14 minutter. De aller fleste handel- og servicereisene er korte reiser. I Trondheim er 61 prosent av reisene på tre kilometer eller mindre. Hver tredje reiser er på under en kilometer. Sammenlignet med RVU 2013/14 kan det se ut til at det er en noe lavere andel som har handel- og servicereiser på en kilometer eller kortere.

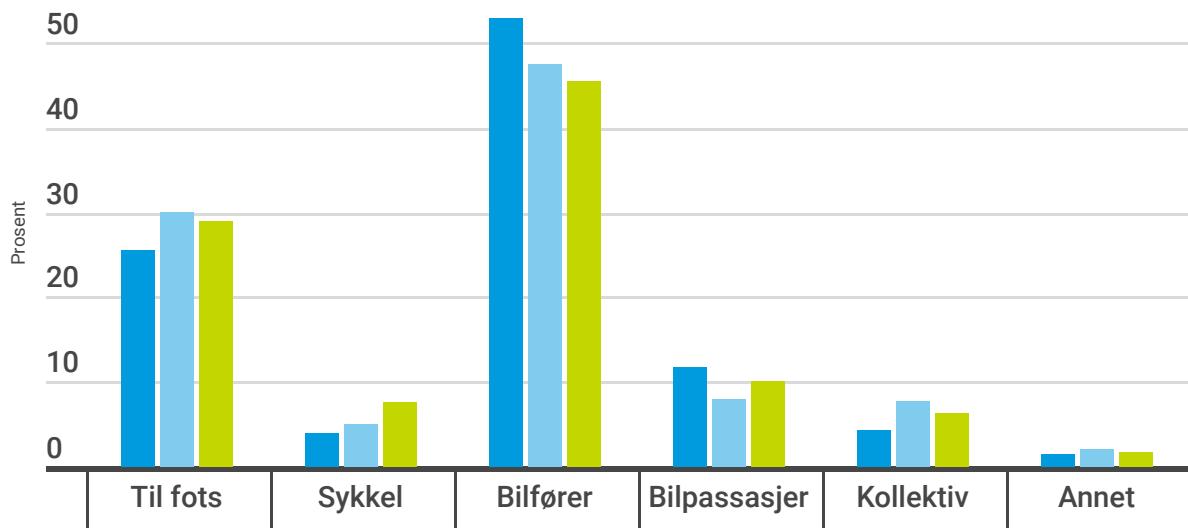


Handel- og servicereiser etter lengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=2669).

[Download data](#)

## 9.3. Transportmiddelbruk på handel- og servicereiser

Drøyt halvparten av handel-og servicereisene til bosatte i Trondheim er som bilfører eller som bilpassasjer. Omlag 30 prosent er til fots, åtte prosent med sykkel og seks prosent med kollektivt. Handel- og servicereisene har hatt en utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. Fra 2009/10 til 2018 har bilførerandelen sunket fra 53 prosent til 45 prosent. Sykkelandelen har økt mellom alle reisevaneundersøkelsene, fra fire prosent til åtte prosent.

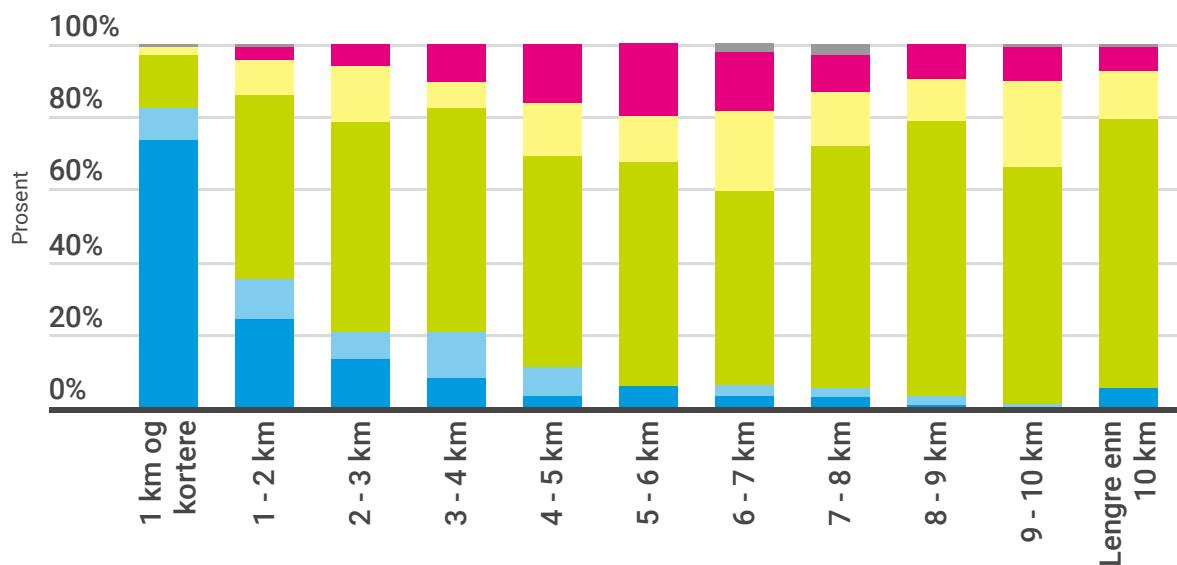


Transportmiddelfordeling handel- og servicereiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, RVU 2013/14, RVU 2018 (N=5028, 2869, 3009).

● RVU 2009/10   ● RVU 2013/14   ● RVU 2018

[Download data](#)

Reiselengde er en av mange forhold som påvirker hvilket transportmiddel som blir valgt på handel- og servicereisen. Andelen bilreiser øker betydelig når reisen blir over en kilometer.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde på handel- og servicereiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=2666).

● Til fots   ● Sykkel   ● Bilfører   ● Bilpassasjer   ● Kollektiv   ● Annet

[Download data](#)

Lokalisering av handel- og service påvirker hvordan vi reiser. Bilandelen er lavest på handel- og servicereiser til sentrale områder. På handel- og servicereiser til Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen er bilførerandelen 18 prosent, mens bilførerandelen på reiser til andre områder er 46 prosent eller høyere. Kollektivtilgjengelige områder som Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen har høyere kollektivandel enn øvrige områder i Trondheim. På handel- og servicereiser i sentrum er nærmere halvparten av reisene til fots, som er betydelig høyere enn i de øvrige områdene.

Tabell 14: Transportmiddelfordeling på handel- og servicereiser etter hvor reisen ender. Byområder i Trondheim. Arbeidsreiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	48,0 %	10,7 %	17,9 %	7,4 %	14,0 %	2,0 %	100,0 %	392
Indre øst Indre sørøst Indre vest	24,0 %	4,6 %	55,3 %	10,0 %	5,1 %	1,0 %	100,0 %	409
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	25,7 %	11,2 %	45,5 %	14,9 %	1,9 %	0,7 %	100,0 %	268
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	20,6 %	5,3 %	60,3 %	7,6 %	3,1 %	3,1 %	100,0 %	131

## Download data

Bosatte sentralt har størst andel miljøvennlige handel- og servicereiser. Mens bilførerandelen i sentrum er 27 prosent så er bilførerandelen 44 prosent eller høyere i øvrige deler av Trondheim. I ytre og sørlige deler av Trondheim er bilpassasjerandelen også høyere enn sentralt. Bosatte i sentrum og i Indre sone har spesielt en større andel handels- og servicereiser til fots.

Tabell 15: Transportmiddelfordeling på handel- og servicereisen etter bosted. Byområder i Trondheim. Handel- og servicereiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	48,9 %	7,6 %	27,4 %	5,8 %	6,1 %	4,3 %	100,0 %	329
Indre øst Indre sørøst Indre vest	30,1 %	9,1 %	44,3 %	8,5 %	7,4 %	0,6 %	100,0 %	352
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	18,2 %	5,7 %	54,8 %	13,9 %	6,6 %	0,9 %	100,0 %	577
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	21,7 %	5,6 %	54,0 %	13,1 %	4,5 %	1,2 %	100,0 %	337

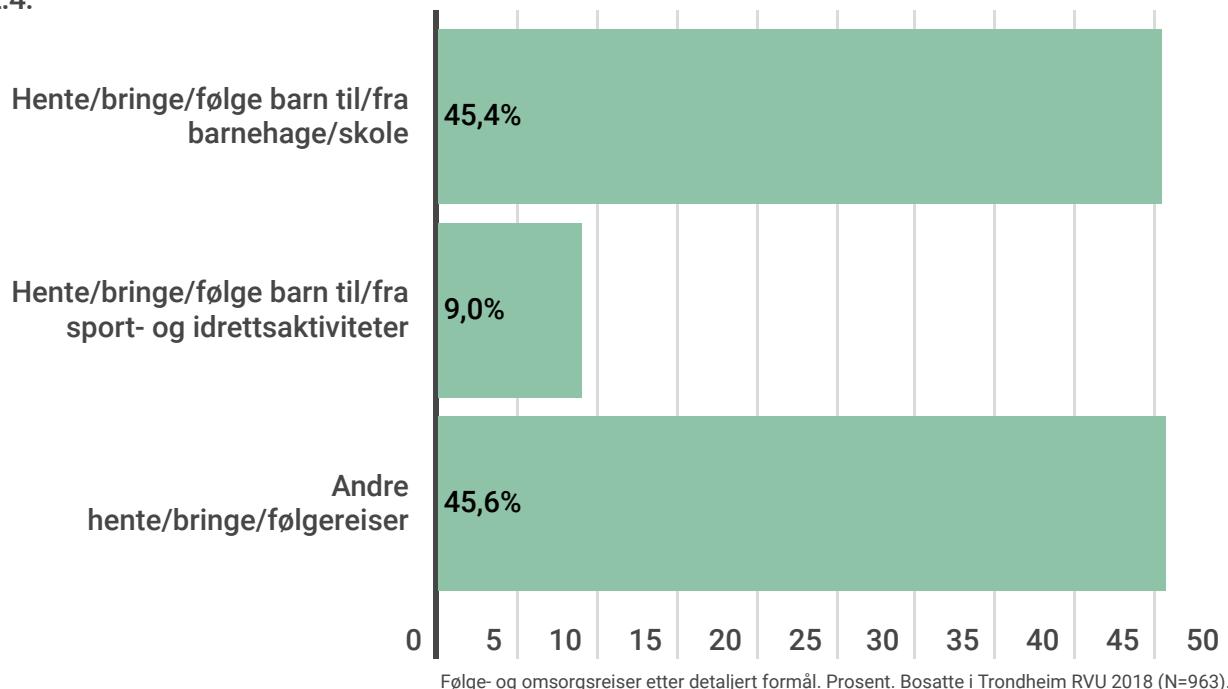
## Download data

# 10 Følge- og omsorgsreiser

Følge- og omsorgsreisene utgjør omlag ni prosent av alle reiser foretatt av bosatte (13 år og over) i Trondheim. Dette kapittelet beskriver nærmere omfang og tidsbruk, hvor lange de er, og transportmiddelfordeling som benyttes etter bosted og hvor reisen ender.

## 10.1. Ulike typer følge- og omsorgsreiser

Følge- og omsorgsreiser er reiser der formålet er å følge, bringe eller hente barn eller andre. Reisene kan deles inn i tre kategorier: "Følge/hente/bringe barn til/fra barnehage, dagmamma eller skole", "Følge/hente/bringe barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter", og "Følge/hente/bringe barn eller andre til/fra ulike aktiviteter (andre hente/bringe/følgereiser)". Andelen hente/bringe/følge-reiser av barn til/fra sport- og idrettsaktiviteter har gått betydelig ned sammenlignet med RVU 2013/14, fra 17 til ni prosent. Dette tyder på en underrapportering av slike reiser i RVU 2018. Lese mer om dette i kapittel 2.4.



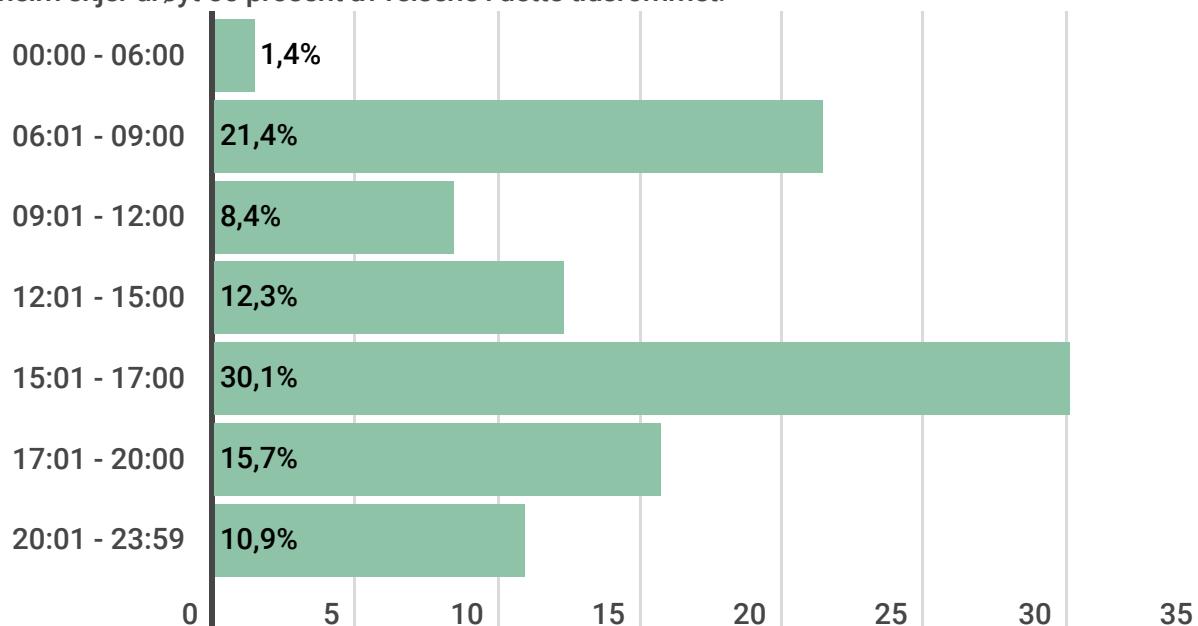
[Download data](#)

## 10.2. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utfører hver person i Trondheim 0,26 følge- og omsorgsreiser per person per dag. Dette er en nedgang fra 2013/14 da tallet var 0,34 og skyldes en underrapportering av følgereiser i RVU 2018.

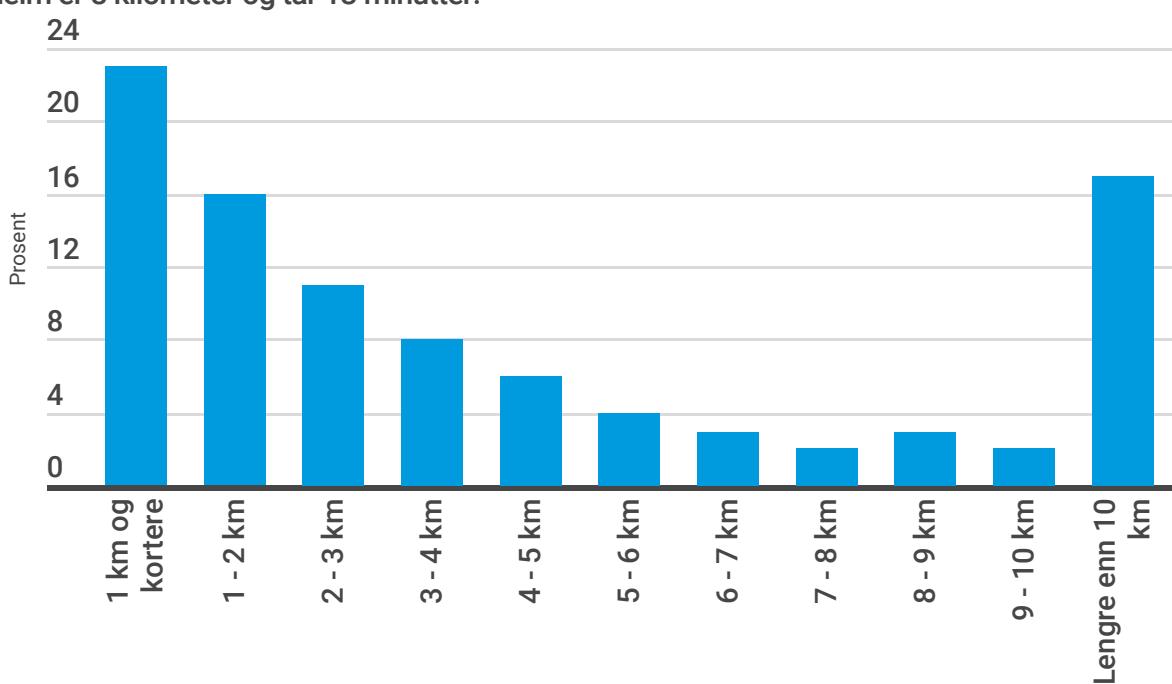
Flest følge- og omsorgsreiser skjer mellom kl 06 og kl 09 på morgenens og kl 15 og 17 på ettermiddagen. I

Trondheim skjer drøyt 50 prosent av reisene i dette tidsrommet.



[Download data](#)

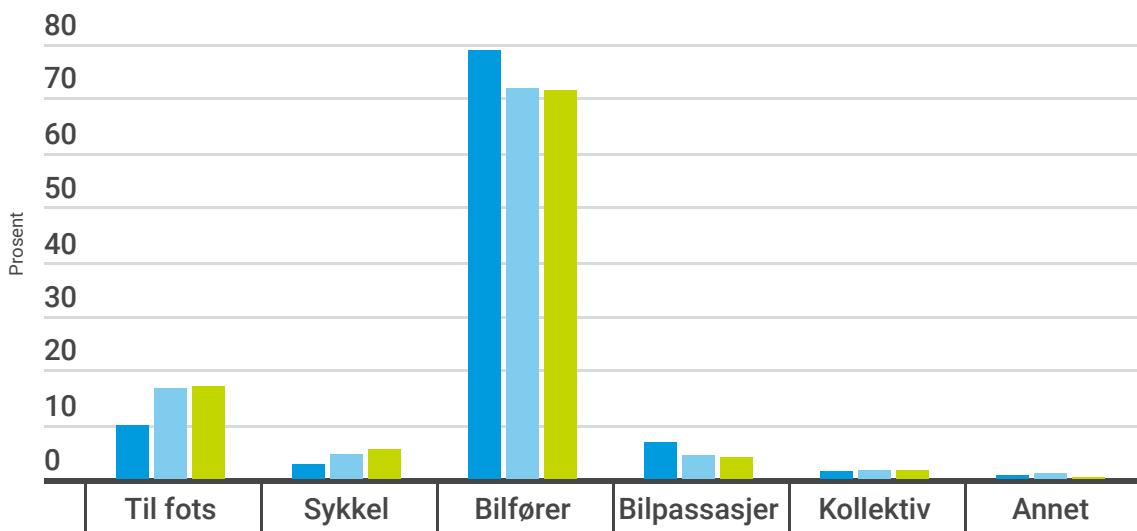
I Trondheim er 51 prosent av reisene tre km eller kortere. Den gjennomsnittlige følge- og omsorgsreisen i Trondheim er 8 kilometer og tar 13 minutter.



[Download data](#)

## 10.3. Transportmiddelbruk på følge- og omsorgsreiser

Følge- og omsorgsreisene foregår for eksempel som følge av at den som følges/hentes/bringes av ulike årsaker ikke kan reise alene eller har tilgang til førerkort eller bil. I tillegg vil omsorgsreisene i all hovedsak være i en reisekjede mellom hjem, barnehage/skole og arbeid. Drøyt 70 prosent av følge- og omsorgsreisene til bosatte i Trondheim 13 år og over er som bilfører. Det er ingen vesentlig endring fra RVU 2013/14, men sammenlignet med RVU 2009/10 er det en endring i retning av mer miljøvennlige reiser.

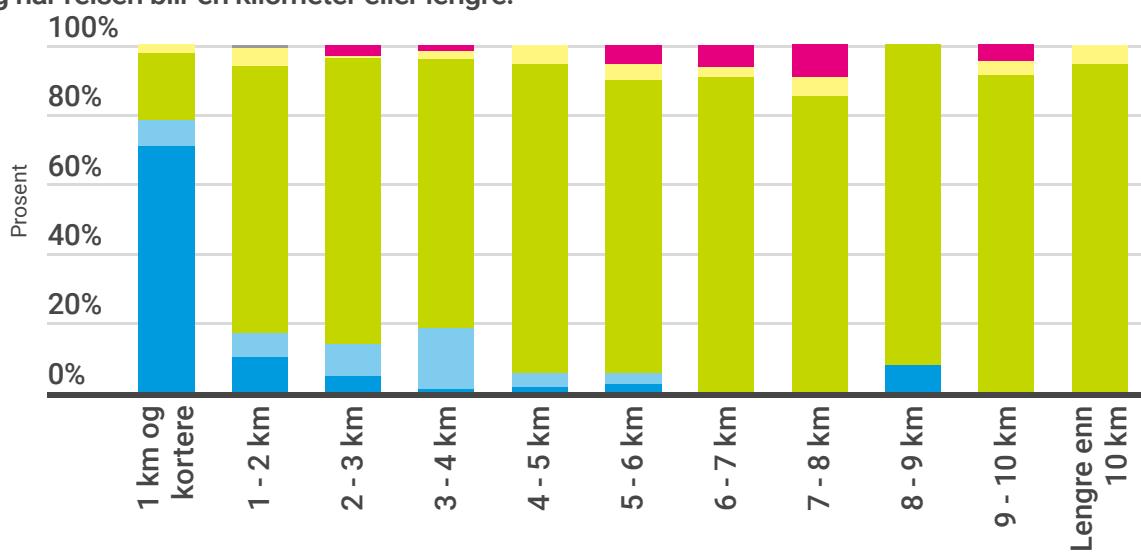


Transportmiddelfordeling på følge- og omsorgsreiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, RVU 2013/14, RVU 2018 (N=1145, 1034, 963)

● RVU 2009/10   ● RVU 2013/14   ● RVU 2018

[Download data](#)

På følge- og omsorgsreiser inntil én kilometer er 71 prosent av reisene til fots og åtte prosent med sykkel. På samme måte som for handel- og servicereisene så øker andelen bilreiser på følge- og omsorgsreiser betraktelig når reisen blir en kilometer eller lengre.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde på følge- og omsorgsreiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=2666).

● Til fots   ● Sykkel   ● Bilfører   ● Bilpassasjer   ● Kollektiv   ● Annet

[Download data](#)

På følge- og omsorgsreiser til Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen er bilførerandelen 60 prosent. Dette er omlag to prosentpoeng lavere enn i indre og ytre områder. Sentrum og indre soner har 16 prosent sykkelandel som er 11 prosentpoeng høyere enn ytre soner, men andelen reiser til fots er lavere enn i ytre soner. Tallene er basert på få antall reiser og har følgelig stor usikkerhet knyttet til seg.

Tabell 16: Transportmiddelfordeling på følge- og omsorgsreiser etter hvor reisen ender. Byområder i Trondheim. Reiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	16,8 %	15,8 %	60,4 %	4,0 %	2,0 %	1,0 %	100,0 %	101
Indre øst Indre sørøst Indre vest	14,1 %	16,2 %	62,6 %	6,1 %	1,0 %	0,0 %	100,0 %	99
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	25,0 %	4,9 %	62,8 %	3,7 %	3,7 %	0,0 %	100,0 %	164
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	13,4 %	0,0 %	83,5 %	2,1 %	1,0 %	0,0 %	100,0 %	97

## Download data

Bosatte sentralt har størst andel miljøvennlige følge- og omsorgsreiser. Mens bilførerandelen i sentrum er 54 prosent så er bilførerandelen 65 prosent og høyere i øvrige deler av Trondheim. De bosatte i Sentrum har imidlertid færre følge- og omsorgsreiser som følge av alder- og befolkningssammensetningen. Tallene er basert på få antall reiser og må tolkes med forsiktighet.

Tabell 17: Transportmiddelfordeling på følge- og omsorgsreiser etter bosted. Byområder i Trondheim. Reiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	20,6 %	17,5 %	54,0 %	3,2 %	3,2 %	1,6 %	100,0 %	63
Indre øst Indre sørøst Indre vest	14,8 %	14,8 %	64,8 %	3,9 %	1,6 %	0,0 %	100,0 %	128
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	19,0 %	4,1 %	68,6 %	5,4 %	2,9 %	0,0 %	100,0 %	242
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	9,4 %	0,0 %	86,7 %	3,1 %	0,8 %	0,0 %	100,0 %	128

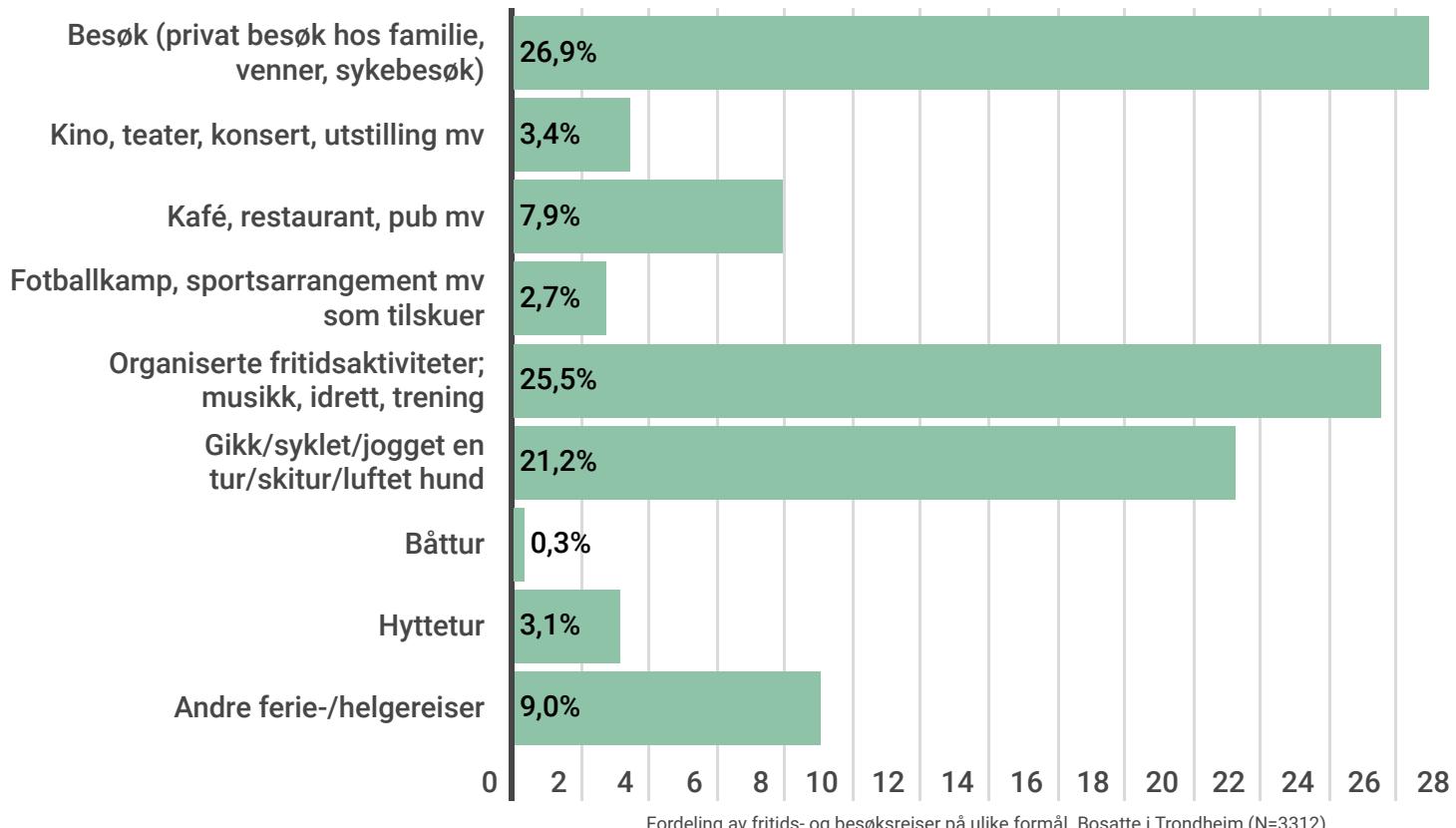
## Download data

# 11 Fritids- og besøksreiser

Tilsammen utgjør fritidsreisene og besøksreisene flest (33 prosent) av reisene til bosatte 13 år og over i Trondheim. Dette kapittelet beskriver nærmere omfang og tidsbruk, hvor lange de er, og transportmiddelfordeling som benyttes etter reiselengde, bosted og hvor de ender.

## 11.1. Ulike typer fritids- og besøksreiser

Besøksreiser er det vanligste formålet for fritids- og besøksreiser (27 prosent). De består av private besøk og sykebesøk. Organiserte fritidsaktiviteter utgjør 26 prosent av fritids- og besøksreisene og 22 prosent av reisene er knyttet til tura, jogging, ski- og sykkelturer og lufting av hund. Ferie- og helgereiser utgjør ni prosent og kafé, restaurant og pub åtte prosent.



[Download data](#)

## 11.2. Omfang, tidsbruk og lengde

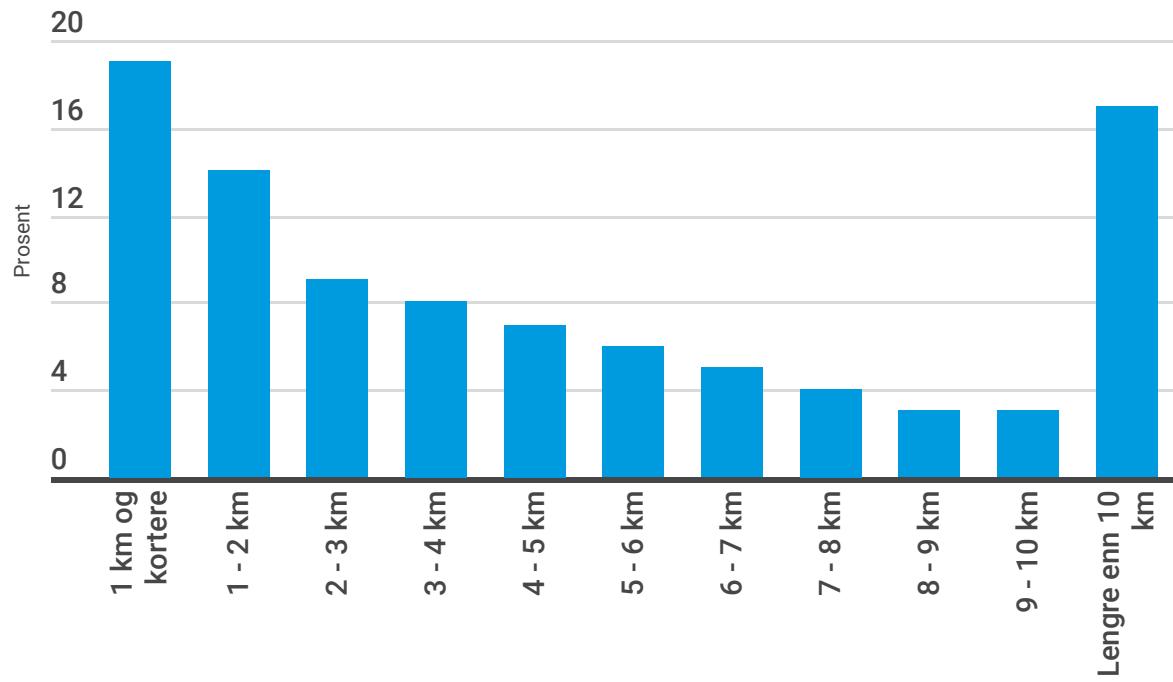
I gjennomsnitt utfører hver person (13 år og over) i Trondheim 1,03 fritid- og besøksreise per dag.



Fritid Besøk

[Download data](#)

I Trondheim er 43 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller mindre og 17 prosent er på mer enn ti kilometer. Den gjennomsnittlige fritids- og besøksreisen i Trondheim er 22 kilometer og tar 31 minutter. Men her er det noen lange reiser som trekker opp gjennomsnittet. Medianen for fritids- og besøksreiser er fire kilometer lang og tar 15 minutter.

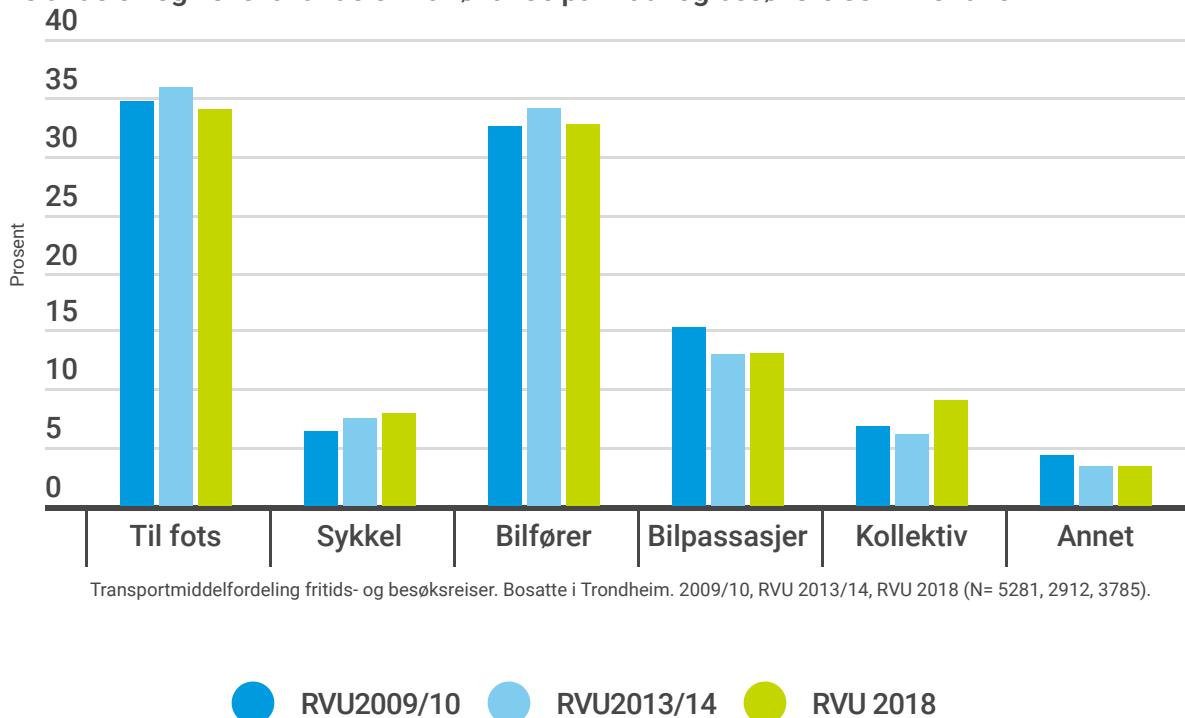


Fritid- og besøksreiser etter lengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=3312).

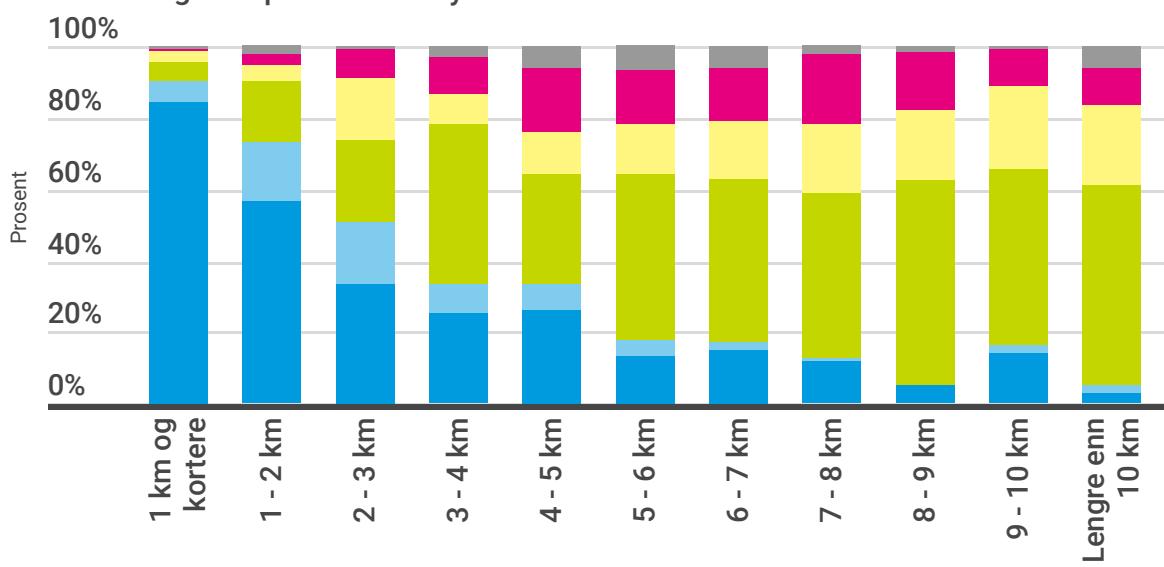
[Download data](#)

## 11.3. Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

I Trondheim foregår 34 prosent av fritids- og besøksreiser til fots. En viktig årsak er at å gå tur er definert som eget formål i denne reisekategorien. Bilen er også et viktig transportmiddel på fritids- og besøksreiser. Bilførerandelen er 33 prosent, og bilpassasjerandelen er 13 prosent. Over tid kan det se ut til at sykkelandelen og kollektivandelen har økt noe på fritid- og besøksreiser i Trondheim.



På fritids- og besøksreiser øker bilandelen med reiselengde. Også kollektivandelen øker med reiselengde, men den avtar igjen på reiser som er åtte kilometer eller lengre. På reisen inntil én kilometer er 84 prosent av reisene til fots og seks prosent med sykkel.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde på fritids- og omsorgsreiser. Bosatt i Trondheim. RVU 2018 (N=3307).



Download data

Andelen fritids- og besøksreiser til føts og med sykkel varierer etter hvor reisen ender og etter bosted. Reiser som ender i Sentrum har en reiseandel til føts eller sykkel på 51 prosent, indre soner 39 prosent og ytre soner og sørbyen på 27 og 24 prosent. Kollektivandelen på fritids- og besøksreiser til sentrum er høyest, som henger sammen med at kollektivtilgjengeligheten der er god.

Tabell 18: Transportmiddelfordeling på fritids- og besøksreiser etter hvor reisen ender. Byområder i Trondheim. RVU 2018. Reiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til føts	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	39,8 %	11,1 %	19,7 %	8,6 %	18,3 %	2,5 %	100,0 %	558
Indre øst Indre sørøst Indre vest	29,2 %	10,2 %	33,3 %	15,9 %	8,7 %	2,7 %	100,0 %	264
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	21,2 %	5,4 %	50,0 %	14,0 %	8,3 %	1,1 %	100,0 %	278
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	20,1 %	3,4 %	60,4 %	9,4 %	5,4 %	1,3 %	100,0 %	149

 Download data

Grønne reisemiddel (gange, sykkel og kollektiv) på fritids- og besøksreiser er høyest (70 prosent) blant personer som bor i Midtbyen eller Sentrum uten Midtbyen. Blant bosatte i ytre soner og i sørbyen er sykkelandelen på fritids- og besøksreiser lavere enn blant bosatte i mer sentrale deler av Trondheim.

Tabell 19: Transportmiddelfordeling på fritids- og besøksreiser etter bosted. Byområder i Trondheim. RVU 2018. Reiser som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1).

	Til føts	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen Sentrum uten Midtbyen	46,6 %	12,3 %	19,0 %	8,9 %	10,8 %	2,5 %	100,0 %	406
Indre øst Indre sørøst Indre vest	28,3 %	9,4 %	29,7 %	15,2 %	13,8 %	3,5 %	100,0 %	434
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	22,9 %	4,1 %	43,9 %	16,2 %	8,6 %	4,4 %	100,0 %	665
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	22,2 %	4,5 %	48,6 %	12,7 %	8,3 %	3,8 %	100,0 %	424

 Download data

# 12 Vedlegg

## 12.1. Kategorisering av transportmiddel

Transportmiddel er kategorisert som følger i denne rapporten (transportmiddel i kursiv er i TØI sine tidligere rapporter definert som kollektivtransport):

Til fots – til fots hele veien

Sykkel

Bilfører

Bilpassasjer

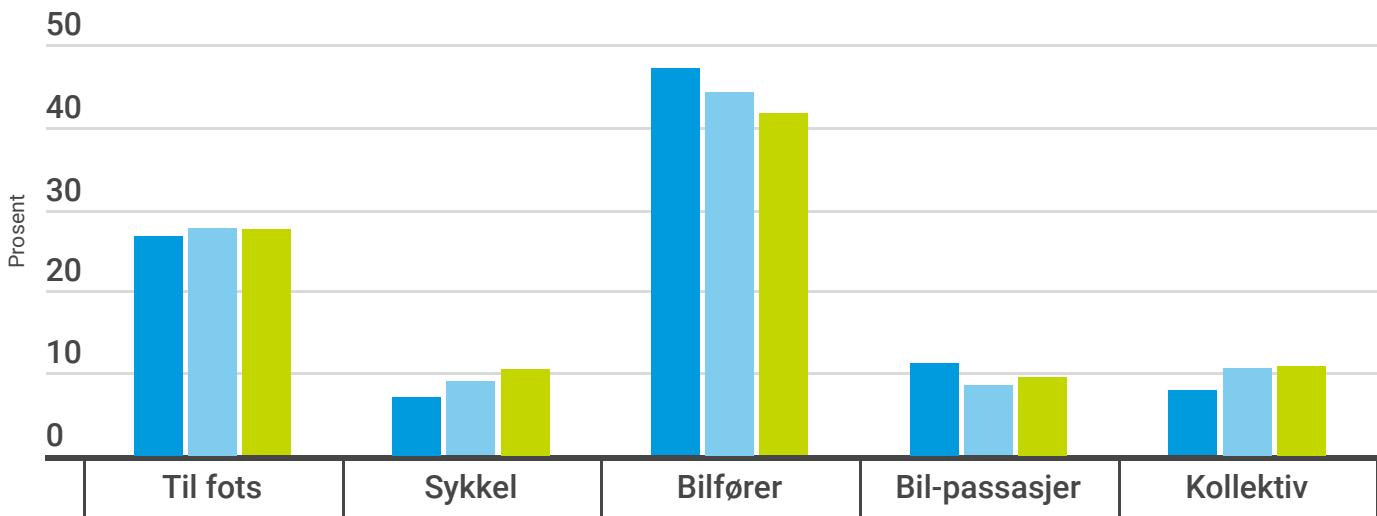
Kollektivt – Buss/rutebil/ekspressbuss i rute, trikk, tog

Annet – Moped, motorsykkel, drosje/taxi, turbuss/chartret buss, t-bane, rutefly, charterfly, ferge, rutebåt, annen båt/fritidsbåt/småbåt, traktor, snøscooter, annet transportmiddel.

## 12.2. Transportmiddelfordeling - Miljøpakken

Mål 2 i Miljøpakken fastsetter at "andelen som reiser med miljøvennlig transport (gange, sykkel og kollektivtrafikk) skal øke til 50 prosent av alle turer innen 2018 (fra 42 prosent i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 prosent innen 2018 (fra dagens 58 prosent)..."

For å kunne evaluere dette er det laget en alternativ transportmiddelfordeling der annet-kategorien er tatt ut. Dette er presentert i figuren nedenfor.



Transportmiddelfordeling definisjon uten "annet". Bosatte i Trondheim. RVU2009/2010, RVU 2013/14, RVU 2018 (N16464, 9884, 10862).

● RVU 2009/10   ● RVU 2013/14   ● RVU 2018

[Download data]

## 12.3. Utfyllende tabeller om transportmiddelbruk

Vedleggstabell 1: Reiser etter detaljert transportmiddel. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=11107).

Detaljert transportmiddel	Prosent
Til fots	26,9 %
Sykkel	8,5 %
Elsykkel	1,7 %
Moped	0,3 %
Motorsykkelf	0,3 %
Bilfører	40,7 %
Bilpassasjer	9,3 %
Drosje/Taxi	0,6 %
Buss/rutebil/ekspressbuss i rute	9,8 %
Turbuss/chartret buss	0,1 %
Trikk/bybane	0,5 %
T-bane	0,0 %
Tog	0,3 %
Rutefly	0,3 %
Ferge	0,1 %
Rutebåt	0,1 %
Annet	0,5 %
Total	100,0 %

 Download data

Vedleggstabell 2: Detaljert transportmiddelfordeling etter formål. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=11135).

Formål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	15,1%	19,1%	42,5%	4,0%	17,6%	1,7%	100,0%
Skole (reise til/fra skole)	40,2%	15,1%	8,5%	5,4%	28,5%	2,4%	100,0%
Tjenestereise (reise i arbeid)	14,4%	6,5%	48,9%	10,8%	11,9%	7,6%	100,0%
Innkjøp av dagligvarer	37,4%	9,1%	40,5%	7,9%	3,4%	1,6%	100,0%
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	14,7%	5,4%	50,9%	17,1%	10,3%	1,6%	100,0%
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.)	16,2%	5,3%	57,9%	11,8%	7,0%	1,7%	100,0%
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	16,6%	4,6%	43,7%	7,9%	25,8%	1,3%	100,0%
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/skole	31,8%	11,7%	51,0%	2,7%	2,5%	0,2%	100,0%
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og idrettsaktiviteter	9,3%		86,0%	4,7%			100,0%
Andre hente/bringe/følgereiser	4,1%	0,5%	89,3%	5,2%	0,7%	0,2%	100,0%
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	19,9%	4,5%	43,3%	18,3%	10,7%	3,3%	100,0%
Kino, teater, konsert, utstilling mv	45,0%	5,4%	20,9%	10,1%	16,3%	2,3%	100,0%
Kafé, restaurant, pub mv	34,7%	3,7%	25,7%	11,0%	22,0%	3,0%	100,0%
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	20,0%	26,7%	34,3%	4,8%	11,4%	2,9%	100,0%
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening	22,1%	14,2%	38,1%	13,2%	8,9%	3,5%	100,0%
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	74,9%	5,6%	12,3%	4,6%	1,5%	1,0%	100,0%
Båttur	30,0%		60,0%			10,0%	100,0%
Hyttetur	13,6%	0,8%	40,7%	41,5%	1,7%	1,7%	100,0%
Andre ferie-/helgtereiser	19,9%	7,0%	39,9%	13,8%	9,1%	10,3%	100,0%
Annet formål	22,5%	3,3%	29,7%	20,3%	14,3%	9,9%	100,0%
Total	26,8%	10,2%	40,6%	9,3%	10,6%	2,4%	100,0%

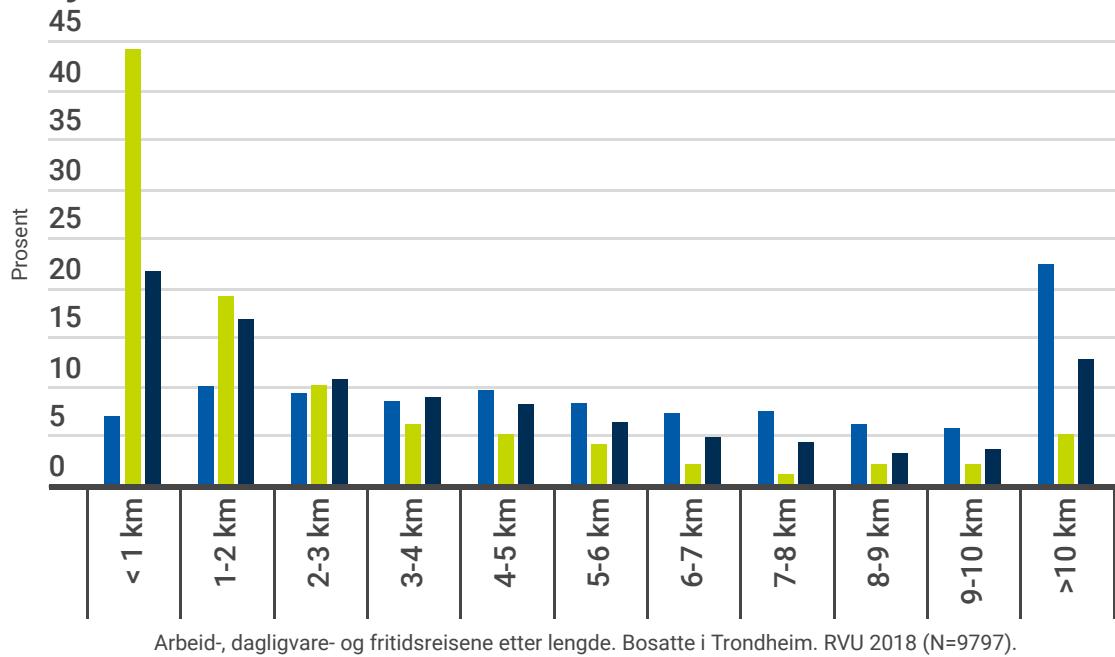
 Download data

Vedleggstabell 3: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=11131).

Måned	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total
Januar	8,4%	4,2%	8,1%	10,7%	8,5%	3,7%	8,0%
Februar	10,4%	3,1%	9,0%	6,8%	12,1%	5,5%	8,8%
Mars	10,1%	4,4%	10,1%	9,9%	8,7%	5,5%	9,2%
April	11,9%	9,3%	8,2%	9,8%	13,5%	10,7%	10,1%
Mai	7,0%	17,6%	4,8%	7,2%	4,1%	9,3%	6,9%
Juni	8,2%	9,6%	8,5%	8,2%	9,3%	13,3%	8,7%
Juli	6,7%	7,6%	7,4%	7,8%	4,4%	8,7%	7,0%
August	7,1%	11,4%	9,1%	9,3%	8,5%	16,9%	8,9%
September	7,0%	12,5%	10,3%	5,8%	5,7%	8,9%	8,7%
Oktober	6,1%	9,1%	8,7%	8,2%	8,3%	8,1%	7,9%
November	8,8%	6,8%	8,6%	7,0%	8,5%	5,9%	8,2%
Desember	8,4%	4,4%	7,1%	9,2%	8,3%	3,4%	7,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	2989	1136	4521	1032	1182	271	11131

 Download data

## 12.4. Utfyllende tabeller om formål



Arbeid      Dagligvarer      Fritid

Vedleggstabell 4: Reiser fordelt på formål og etter reisens ende. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=9572).

Reisens ende	Arbeid	Skole/studie	Tjeneste	Handle/service	Omsorg/følge	Fritid	Besøk	Annet	Total
Midtbyen	13,6 %	11 %	14 %	9 %	4 %	13 %	4 %	3 %	10 %
Sentrum u/Midtbyen	23,8 %	26 %	20 %	17 %	12 %	18 %	18 %	12 %	19 %
Indre øst	8 %	4 %	4 %	13 %	9 %	8 %	7 %	5 %	9 %
Indre sørøst	11 %	13 %	7 %	10 %	8 %	8 %	10 %	11 %	10 %
Indre vest	3 %	5 %	5 %	4 %	5 %	5 %	6 %	7 %	4 %
Ytre øst	9 %	10 %	8 %	8 %	14 %	10 %	12 %	13 %	10 %
Ytre sørøst	8 %	7 %	12 %	10 %	12 %	8 %	11 %	16 %	10 %
Ytre vest	7 %	9 %	11 %	10 %	11 %	10 %	14 %	8 %	10 %
Sørbyen øst	4 %	2 %	6 %	4 %	6 %	5 %	6 %	3 %	4 %
Sørbyen vest	5 %	7 %	4 %	5 %	5 %	7 %	4 %	11 %	5 %
Sørbyen sør	6 %	4 %	8 %	7 %	10 %	6 %	8 %	10 %	7 %
Byneset og Bratsberg	2 %	1 %	2 %	2 %	3 %	2 %	3 %	1 %	2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	2066	539	223	2605	865	2284	813	177	9572

Download data

Vedleggstabell 5: Reiser per måned etter formål. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=11135).

Måned	Arbeid	Skole/ studie	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Total
Januar	23,5 %	6,0 %	1,9 %	24,9 %	8,8 %	25,8 %	8,0 %	1,0 %	100,0 %
Februar	21,1 %	6,3 %	3,7 %	22,5 %	11,2 %	26,9 %	6,7 %	1,6 %	100,0 %
Mars	18,2 %	6,7 %	2,9 %	23,2 %	11,6 %	23,8 %	11,7 %	1,9 %	100,0 %
April	19,9 %	10,2 %	1,5 %	26,3 %	7,4 %	24,4 %	8,7 %	1,5 %	100,0 %
Mai	22,4 %	9,7 %	0,8 %	28,8 %	5,2 %	25,6 %	7,0 %	0,5 %	100,0 %
Juni	21,4 %	3,5 %	3,3 %	27,1 %	6,0 %	27,9 %	8,6 %	2,3 %	100,0 %
Juli	17,4 %		1,0 %	38,8 %	3,2 %	27,6 %	9,4 %	2,6 %	100,0 %
August	17,8 %	3,1 %	1,9 %	28,9 %	8,2 %	26,3 %	11,5 %	2,2 %	100,0 %
September	23,1 %	5,4 %	2,0 %	25,5 %	10,8 %	23,1 %	8,8 %	1,2 %	100,0 %
Oktober	21,8 %	1,9 %	3,6 %	26,5 %	11,2 %	24,4 %	8,4 %	2,1 %	100,0 %
November	21,2 %	5,2 %	4,3 %	24,7 %	10,9 %	24,8 %	8,2 %	0,8 %	100,0 %
Desember	23,8 %	4,2 %	2,8 %	30,3 %	7,8 %	17,0 %	12,3 %	1,8 %	100,0 %

[!\[\]\(c386b6be28f29f50a8089f4302e31f17\_img.jpg\) Download data](#)

Vedleggstabell 6: Reisenes formål etter endesone. Hjemreiser egen kategori. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=11133).

Reisens ende	Arbeid	Skole/studie	Tjeneste	Daglig-vare	Handel/Service	Omsorg/følge	Fritid	Besøk	Annet	Hjem	Total
Midtbyen	26,6 %	4,7 %	3,2 %	5,5 %	13,1 %	3,7 %	27,3 %	2,1 %	0,3 %	13,5 %	100,0 %
Sentrum u/Midtbyen	19,2 %	5,1 %	1,7 %	7,7 %	3,9 %	3,6 %	9,6 %	5,2 %	0,2 %	43,8 %	100,0 %
Indre øst	11,8 %	0,5 %	0,8 %	13,3 %	13,3 %	5,3 %	8,1 %	3,1 %	0,1 %	43,7 %	100,0 %
Indre sørøst	15,9 %	3,0 %	0,9 %	8,7 %	4,1 %	3,8 %	7,7 %	4,5 %	0,3 %	51,0 %	100,0 %
Indre vest	5,8 %	2,6 %	1,9 %	8,6 %	3,5 %	4,2 %	8,6 %	4,2 %	0,5 %	60,1 %	100,0 %
Ytre øst	7,2 %	3,6 %	1,5 %	4,0 %	2,5 %	5,7 %	4,7 %	3,1 %	0,1 %	67,6 %	100,0 %
Ytre sørøst	7,5 %	2,1 %	1,9 %	8,7 %	3,5 %	6,3 %	5,4 %	4,3 %	0,1 %	60,3 %	100,0 %
Ytre vest	3,9 %	2,9 %	1,5 %	8,5 %	1,9 %	5,0 %	6,0 %	6,3 %	0,0 %	63,9 %	100,0 %
Sørbyen øst	3,5 %	0,5 %	0,0 %	2,8 %	1,2 %	4,4 %	1,4 %	5,1 %	0,0 %	81,1 %	100,0 %
Sørbyen vest	3,4 %	3,2 %	1,3 %	6,1 %	1,5 %	5,9 %	4,6 %	3,8 %	0,8 %	69,3 %	100,0 %
Sørbyen sør	9,3 %	0,8 %	1,3 %	4,9 %	5,2 %	6,1 %	4,2 %	5,0 %	0,0 %	63,3 %	100,0 %
Byneset og Bratsberg	2,7 %	1,6 %	0,5 %	2,1 %	4,3 %	8,6 %	9,1 %	3,7 %	0,0 %	67,4 %	100,0 %
Total	3,4 %	2,1 %	0,0 %	2,7 %	4,8 %	5,5 %	10,3 %	3,4 %	0,0 %	67,8 %	100,0 %

 Download data

Vedleggstabell 7: Reisemiddelfordeling etter detaljert formål. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=11135).

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total
Arbeid	15,1%	19,1%	42,5%	4,0%	17,6%	1,7%	100,0%
Skole/studie	40,2%	15,1%	8,5%	5,4%	28,5%	2,4%	100,0%
Tjenestereise	14,4%	6,5%	48,9%	10,8%	11,9%	7,6%	100,0%
Innkjøp av dagligvarer	37,4%	9,1%	40,5%	7,9%	3,4%	1,6%	100,0%
Andre innkjøp	14,7%	5,4%	50,9%	17,1%	10,3%	1,6%	100,0%
Service/div ærend	16,2%	5,3%	57,9%	11,8%	7,0%	1,7%	100,0%
Medisinske tjenester	16,6%	4,6%	43,7%	7,9%	25,8%	1,3%	100,0%
Bringe/følge barn, barnehage og skole	31,8%	11,7%	51,0%	2,7%	2,5%	0,2%	100,0%
Bringe/følge barn, sport- og idrettsaktiviteter	9,3%		86,0%	4,7%			100,0%
Andre bringe/følgereiser	4,1%	0,5%	89,3%	5,2%	0,7%	0,2%	100,0%
Besøk	19,9%	4,5%	43,3%	18,3%	10,7%	3,3%	100,0%
Kino, teater, konsert, utstilling mv	45,0%	5,4%	20,9%	10,1%	16,3%	2,3%	100,0%
Kafé, restaurant, pub mv	34,7%	3,7%	25,7%	11,0%	22,0%	3,0%	100,0%
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	20,0%	26,7%	34,3%	4,8%	11,4%	2,9%	100,0%
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening	22,1%	14,2%	38,1%	13,2%	8,9%	3,5%	100,0%
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	74,9%	5,6%	12,3%	4,6%	1,5%	1,0%	100,0%
Båttur	30,0%		60,0%			10,0%	100,0%
Hyttetur	13,6%	0,8%	40,7%	41,5%	1,7%	1,7%	100,0%
Andre ferie-/helgereiser	19,9%	7,0%	39,9%	13,8%	9,1%	10,3%	100,0%
Annet formål	22,5%	3,3%	29,7%	20,3%	14,3%	9,9%	100,0%

 Download data