

Reisevaner i 2019

Trondheimsregionen

Hovedresultat

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2019 med tilleggsutvalg



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 Trondheimsregionen i 2019, og sammenligner med resultater fra de tidligere reisevaneundersøkelsene i 2009/10, 2013/14 og 2018. Miljøpakken har finansiert et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen, slik at det totalt i Trondheimsregionen er omlag 6100 personer som har deltatt i 2019. Bosatte i Trondheim står for omlag 3800 av disse. Datagrunnlaget ble utlevert til Trondheim slutten av september 2020.

Bearbeiding, lokal vekting og presentasjon er gjort av Bente Gravaas, Trondheim kommune.

Trondheim 29. januar 2021.

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 sjette i rekken. Fra 2016 har de nasjonale reisevaneundersøkelsene blitt lagt om til kontinuerlige undersøkelser for å ha bedre tidsseriedata.

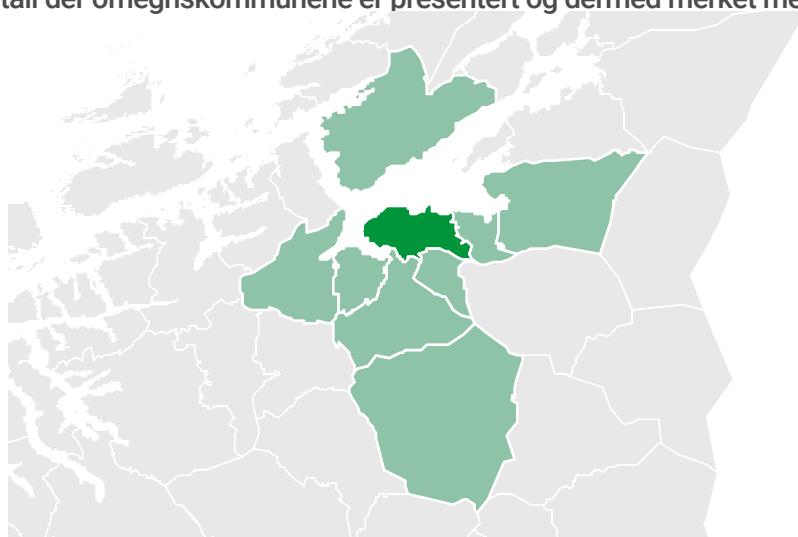
Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jenbanedirektoratet, Nye veier AS, Miljøpakken, Kystverket og Avinor. Data er, som i 2018, samlet inn av Epinion og det har vært mulig å besvare undersøkelsen digitalt.

Reisevaneundersøkelsen 2019 i Trondheimsregionen har et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen. Tilleggsutvalget er finansiert av Miljøpakken.

1.2. Undersøkelsesområde

Denne rapporten presenterer resultater for bosatte i kommunene som samarbeider i Trondheimsregionen. Disse kommunene består av: Trondheim, Orkdal, Skaun, Melhus, Midtre Gauldal, Klæbu, Malvik, Stjørdal og Indre Fosen. Oftest presenteres resultater for Trondheim kommune alene og de øvrige kommunene samlet. De øvrige kommunene er omtalt som omegnksommuner.

I 2009/10 var Indre Fosen (den gang bestående av Rissa og Leksvik) ikke med i Trondheimsregionsamarbeidet. Tallene fra 2009/10 er derfor ikke direkte sammenlignbare med øvrige tall der omegnksommunerne er presentert og dermed merket med * der det er relevant.



● Trondheim ● omegnksommuner

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

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 Trondheimsregionen som var 13 år eller eldre i undersøkelsesåret. Bare studenter som er folkeregistrert i kommunene er med i undersøkelsen.

Dataene, og tabeller/figurer som presenteres i denne rapporten vektet (korrigert) for skjevhet i utvalget i forhold til sesong (måned), ukedag, alder og kjønn innenfor 10 geografiske geografiske soner i Trondheim og kommuner i omegnksommunene.

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 grunnkrets er høyere i RVU 2019 sammenlignet med tidligere undersøkelser. En av grunnene til dette kan være at undersøkelsene fra 2018 har hatt grunnkrets som ambisjonsnivå for stedfesting. Før 2018 ble det også lagt vekt på mer detaljert registrering (koordinat).

Tabell 1: Nivå for stedfesting av start og ende på reiser. Prosent. RVU 2019, 2013/14 og RVU 2009/10.

Stedfestningsnivå	RVU 2019		RVU 2018 (kun bosatte Trondheim)		RVU 2013/14		RVU 2009/10	
	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)
Kommune	16776	96 %	10863	98 %	14338	96 %	14379	95 %
Grunnkrets	16181	93 %	10073	90 %	11603	78 %	11621	77 %
Totalt	17447	100 %	11132	100 %	14933	100 %	15137	100 %

 Download data

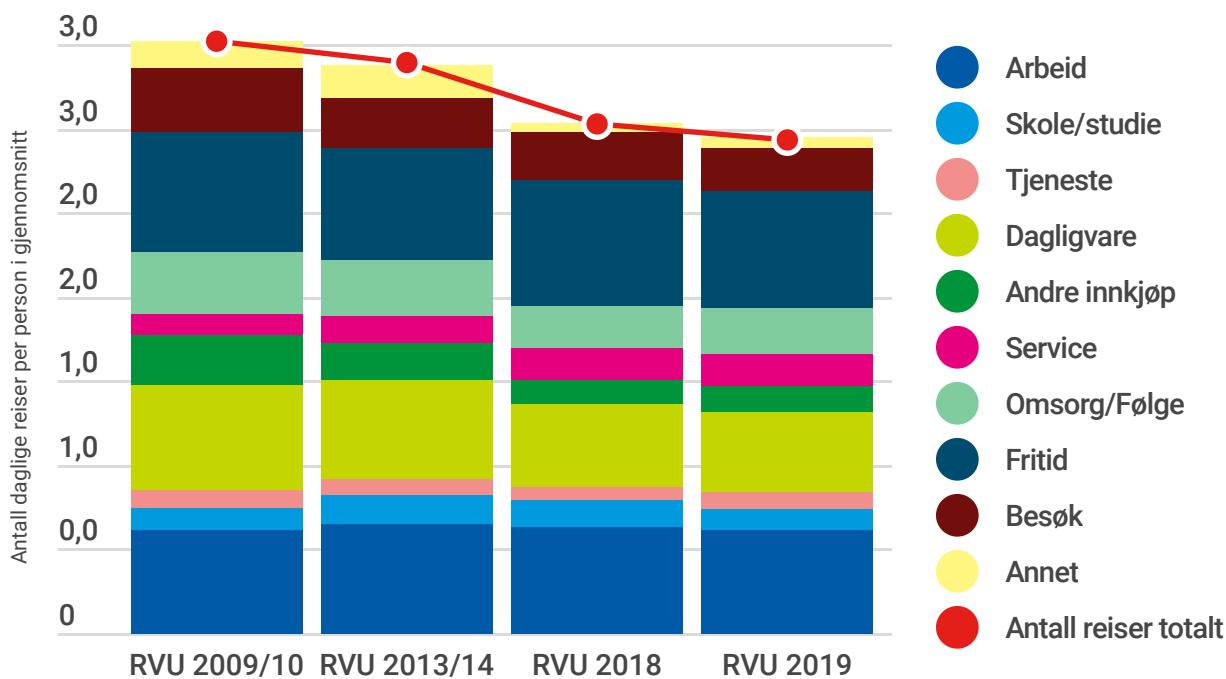
2.4. Sammenligning med tidligere undersøkelser

RVU 2019 har samme metodikk som i 2018 og tilnærmet samme metodikk og innhold i spørreskjema som RVU 2009/10 og RVU 2013/14. Dette gir mulighet for sammenligning av statistikk over tid. Indre Fosen (den gang bestående av Rissa og Leksvik) var ikke inkludert i spørreundersøkelsen for 2009/10. For omegnskommunene er derfor tallene for 2009/10 ikke direkte sammenlignbare med senere reisevaneundersøkelser og dermed merket med * der det er relevant.

En utfordring med dataene for 2018 og 2019 er en underrapportering av reiser. Dette viser seg delvis å være knyttet til personer som har svart i den nye web-løsningen. På grunn av dette viser ikke denne rapporten tall vektet opp mot populasjonen da dette ville gitt for lav total reisefrekvens.

Totalt har antall rapporterte reiser per person gått ned mellom alle undersøkelser. Nedgangen er spesielt stor mellom RVU 2013/14 og RVU 2018 da innsamlingsmetodikken for undersøkelsen ble lagt om.

Figuren nedenfor viser gjennomsnittlig antall reiser per person 13 år og over bosatt i Trondheim i RVU 2009/10, RVU 2013/14, RVU 2018 og RVU 2019. I 2019 er det kun rapportert inn i underkant av tre reiser per person i gjennomsnitt for bosatte i Trondheim kommune. Det er spesielt en mindre andel innkjøpsreiser, følge- og omsorgsreiser og besøksreiser.



[Download data](#)

3 Tilgang til transportressurser

3.1. Førerkort

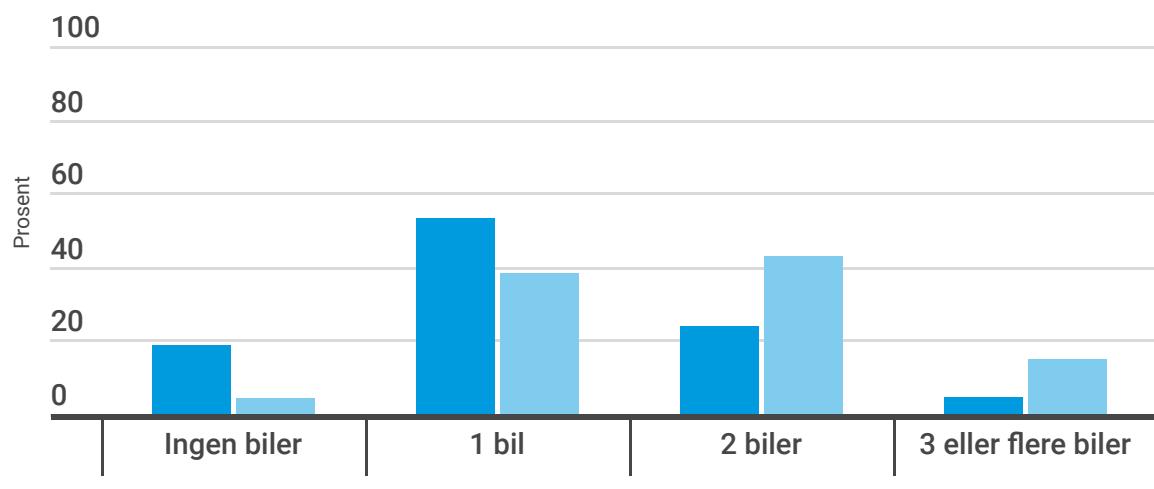
Av den voksne befolkningen (18 år og over) i Trondheim og omegnskommuner har henholdsvis 88 og 92 prosent av den voksne befolkninga førerkort. Dette er en liten nedgang sammenlignet med RVU 2013/14.

Det er en større andel menn enn kvinner som har førerkort med henholdsvis 92 prosent av menn og 87 prosent av kvinner i Trondheimsregionen samlet.

3.2. Tilgang til bil

I Trondheim bor 82 prosent av den voksne befolkninga i en husholdning som eier eller disponerer bil. Av disse oppgir 15 prosent å eie/disponere el-bil. Dette er en økning fra 2018 da andelen i Trondheim som oppga å eie/disponere el-bil var 11 prosent. I omegnskommunene oppgir 96 prosent av den voksne befolkninga at de bor i en husholdning som eier eller disponerer bil. Av disse oppgir 18 prosent å eie/disponere el-bil.

Det er en større andel av de bosatte i omegnskommunene som eier to eller flere biler sammenlignet med bosatte i Trondheim. I Trondheim eier omlag 50 prosent av de som eier/disponerer bil én bil mens 38 prosent i omegnskommunene eier én bil og nærmere 60 prosent eier/disponerer to biler eller mer.



Andel i aldersgrupper som har tilgang til bil etter antall biler. Bosatte i Trondheim/omogn. RVU2019(N=3702/1830).

Trondheim Omegnskommuner

Download data

Sammenlignet med tidligere kan det se ut som at det er en liten økning i andel voksne personer i Trondheim som bor i husholdning uten tilgang på bil, og færre som bor i husholdning med én eller to biler. For omegnskommunene viser tallene for 2019 små eller ingen endring sammenlignet med RVU 2013/14., men det kan se ut som at det er en liten nedgang i andel som bor i en husholdning med tilgang på én bil og en liten økning i andel som bor i en husholdning med tilgang på to eller flere 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	RVU 2019
Ingen biler	15,7 %	14,8 %	17,1 %	18,5 %
1 bil	52,5 %	55,8 %	54,6 %	53,1 %
2 biler	27,1 %	25,2 %	24,0 %	23,9 %
3 eller flere biler	4,7 %	4,2 %	4,4 %	4,5 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	4512	2649	3300	3702

 [Download data](#)

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

Antall biler	RVU 2009/10*	RVU 2013/2014	RVU 2018	RVU 2019
Ingen biler	6,3 %	4,0 %	:	4,2 %
1 bil	35,4 %	42,0 %	:	38,3 %
2 biler	44,3 %	41,3 %	:	42,8 %
3 eller flere biler	14,0 %	12,7 %	:	14,8 %
Total	100,0 %	100,0 %	:	100,0 %
N	2093	1343	:	1830

 [Download data](#)

3.3. Tilgang til kollektivtransport

I Trondheim og omegnskommunene oppgir henholdsvis 21 og 27 prosent av de spurte at de ikke kjenner tilbudet ved sin holdeplass på dagsid mellom klokka 09-15. Dette er en økning sammenlignet med 2013/14 da henholdsvis 11 og 23 prosent oppga at de ikke kjente tilbudet ved sin holdeplass.

Av de bosatte i Trondheim som kjenner til sitt kollektivtilbud oppgir nærmere 68 prosent at de har avganger fra nærmeste holdeplass (dagsid) fire ganger i timen eller oftere. Dette er en økning sammenlignet med tidligere undersøkelser. Av de bosatte i omegnskommunene som kjenner sitt kollektivtilbud oppgir ni prosent at de har avganger fra nærmeste holdeplass fire ganger i timen eller oftere. Dette er en nedgang sammenlignet med 2013/14.

I august 2019 ble det innført ny rutestruktur i Trondheim og regionen. Dette kan ha bidratt til endringene.

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	RVU 2019
4 ganger per time eller flere	54,4%	66,8%	61,6%	67,5 %
2-3 ganger per time	37,1%	27,0%	30,7%	25,6 %
1 gang per time	4,3%	4,4%	4,4%	4,4 %
Hver annen time	1,5%	0,6%	1,7%	0,9 %
Sjeldnere	2,7%	1,3%	1,6%	1,6 %
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0 %
N	4545	2660	2910	3057

 Download data

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

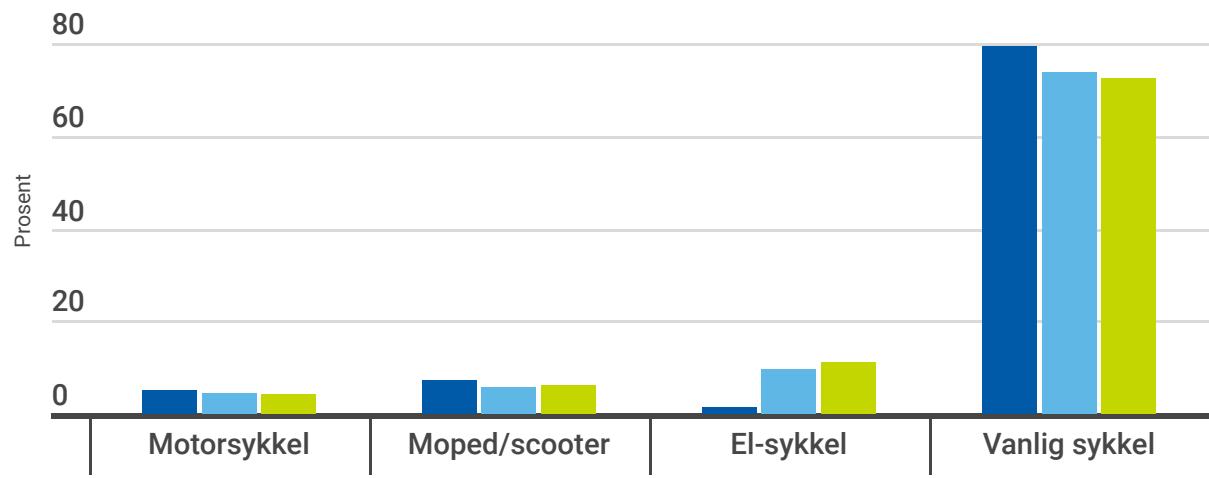
Antall avganger	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2018	RVU 2019
4 ganger per time eller flere	6,5%	13,4%	:	9,3 %
2-3 ganger per time	29,5%	33,4%	:	27,1 %
1 gang per time	39,9%	37,7%	:	37,1 %
Hver annen time	5,8%	2,2%	:	6,2 %
Sjeldnere	18,3%	13,3%	:	20,3 %
Total	100,0%	100,0%	:	100,0 %
N	1879	1162	:	1205

 Download data

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).

Siden reisevaneundersøkelsen i 2013/14 har andelen bosatte i Trondheim med tilgang til vanlig sykkel gått ned fra 79 prosent til 72 prosent, mens andelen med tilgang til el-sykkel har økt fra en prosent til 11 prosent. Andelen med tilgang til motorsykkel og moped/scooter har også gått noe ned over tid.

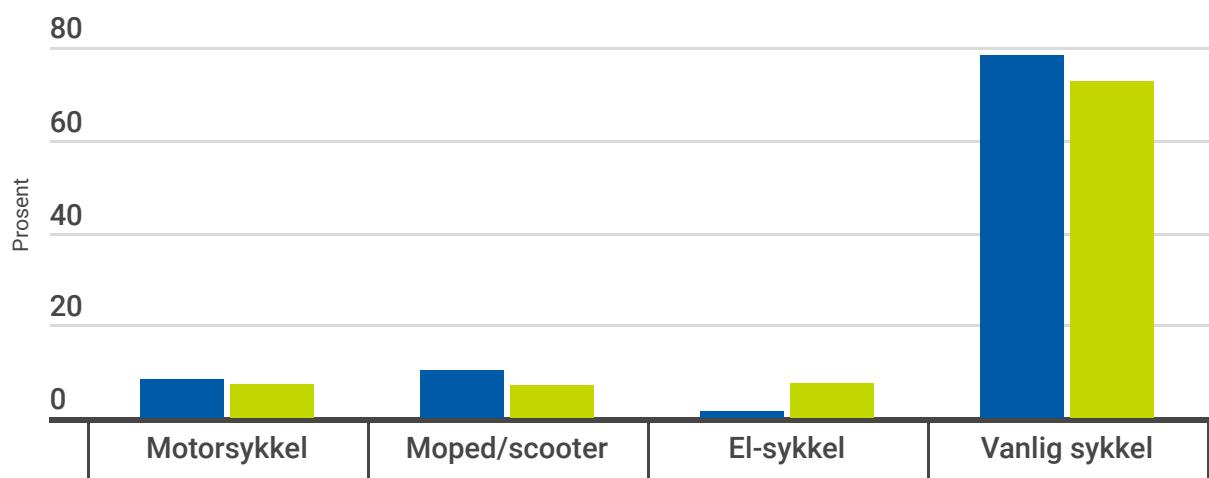


Befolknings tilgang til tohjulinger i husholdningen. Bosatte i Trondheim. RVU 2013/14, 2018, 2019 (N=2803, 3678, 4140).

● RVU 2013/2014 ● RVU 2018 ● RVU 2019

[Download data](#)

Også i omegnskommunene til Trondheim har andelen som bor i en husholdning med tilgang til el-sykkel økt. I 2013/14 var den én prosent og har nå økt til omlag åtte prosent. Andelen med tilgang til vanlig sykkel, motorsykkel og moped/scooter har også gått noe ned blant bosatte i omegnskommunene.



Befolknings tilgang til tohjulinger i husholdningen. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2013/14, 2019 (N=1505, 2006).

● RVU 2013/2014 ● RVU 2019

[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 Trondheimsregionen foretar i gjennomsnitt i underkant av 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 og 2019. 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 12 prosent av befolkningen i Trondheim og 16 prosent av bosatte i omegnskommunene hjemme hele dagen. I Trondheim har 35 prosent 1-2 reiser og 30 prosent utfører 3-4 reiser en gjennomsnittsdag.

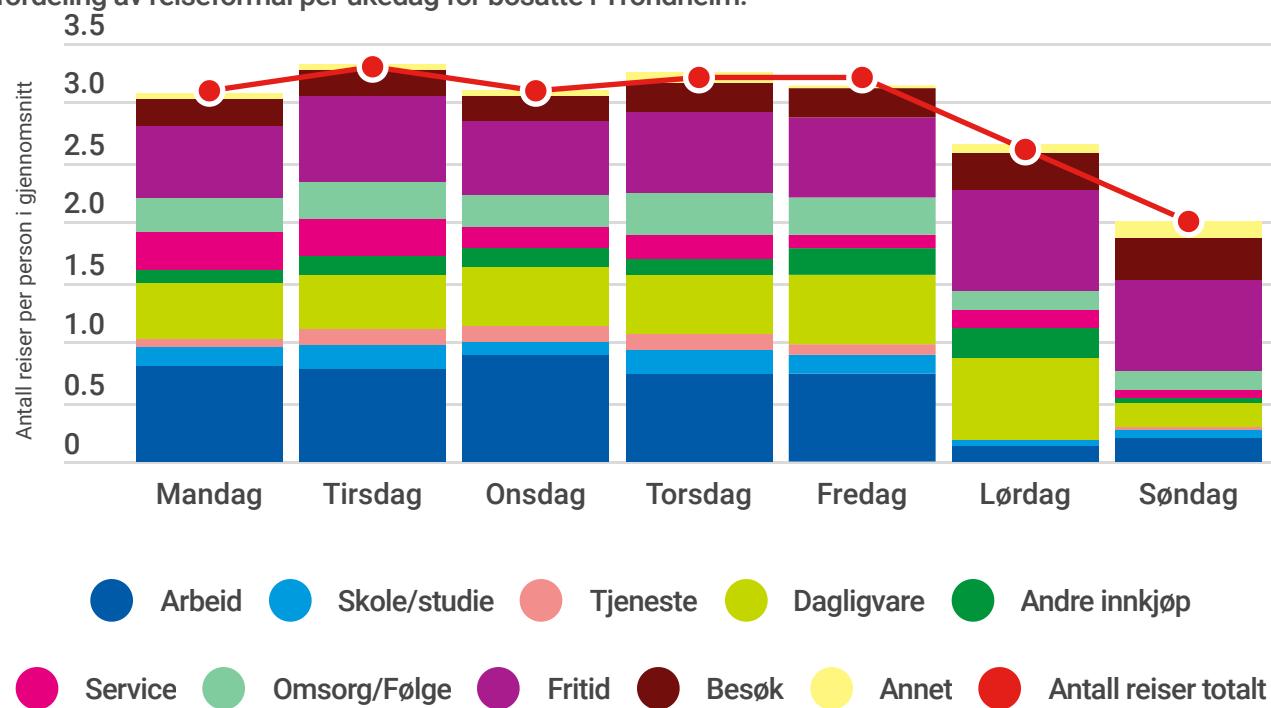
Tabell 4: Andel bosatte 13 år og over fordelt på reiser per dag. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. Prosent. RVU 2019

Antall reiser	Ingen reiser	1-2 reiser	3-4 reiser	5-6 reiser	mer enn 6 reiser	Totalt	N
Trondheim	12,3%	39,0%	29,7%	13,1%	5,9%	100,0%	4140
Omegnskommuner	16,3%	40,1%	29,4%	10,3%	3,9%	100,0%	2006

[!\[\]\(30072721fe92392a2d7c953be68f714a_img.jpg\) Download data](#)

4.2. Reisenes variasjon over uka

Reiseomfang og formål varierer over uka. Vi reiser mer i ukedagene enn i helgene. Arbeids- og skolereiser foregår for det meste på hverdager. I helgene er det stor andel besøk- og fritidsreiser. Figuren nedenfor viser fordeling av reiseformål per ukedag for bosatte i Trondheim.



[!\[\]\(67b99c4d964e257c5482ff1b2462b204_img.jpg\) Download data](#)

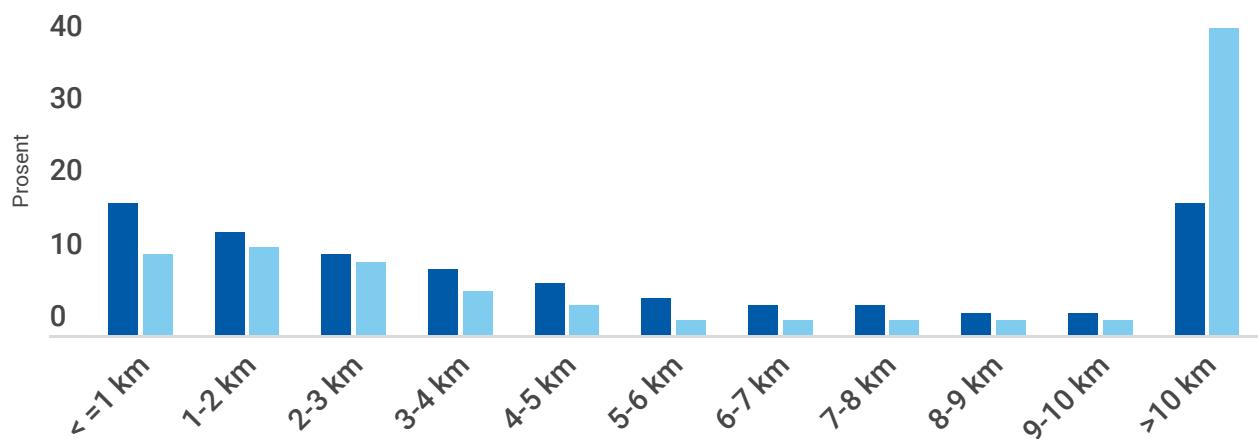
4.3. Lengde og tidsbruk

Gjennomsnittlig reiselengde for alle reiser foretatt av bosatte (13 år og over) i Trondheim er nærmere 17 kilometer og medianen er 3,7 kilometer. Noen lange reiser drar opp gjennomsnittet. Reiser kortere enn 100 kilometer har et gjennomsnitt på 6,0 kilometer og en median på 3,5 kilometer. Dette er på samme nivå som tidligere reisevaneundersøkelser.

Bosted	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Trondheim	16,8	3,7	0,0	8560	6,3	3,5
Omegnksommuner	18,1	7,0	0,0	2147	12,9	6,7
Orkdal	16,9	4,8	0,02	646	12,2	4,6
Midtre Gauldal	19,3	3,9	0,02	750	14,8	3,6
Melhus	17,0	8,8	0,00	629	13,8	8,3
Skaun	15,6	10,5	0,01	131	14,2	10,0
Klæbu	15,6	9,9	0,09	514	11,7	9,6
Malvik	15,3	10,6	0,05	626	12,0	10,5
Stjørdal	19,4	4,8	0,02	2147	12,5	4,6
Indre Fosen	25,5	4,6	0,01	790	13,7	4,4
Total	17,2	4,1	0,00	8560	8,3	4,0

[!\[\]\(5ecd0a8be72909e00a43c3de93c00f44_img.jpg\) Download data](#)

Omlag 60 prosent av reisene til bosatte i Trondheim er fem kilometer eller kortere. Av reisene til bosatte i omegnksommunene er 45 prosent av reisene fem kilometer eller kortere. De har også en større andel lengre reiser (42 prosent).



Reiser etter reiselengde. Bosatte i Trondheim og omegnksommuner. RVU 2019 (N=11023, 4638).

 Trondheim  Omegnksommuner

[!\[\]\(eaac180de418db4eae4b4cefebda75e8_img.jpg\) 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

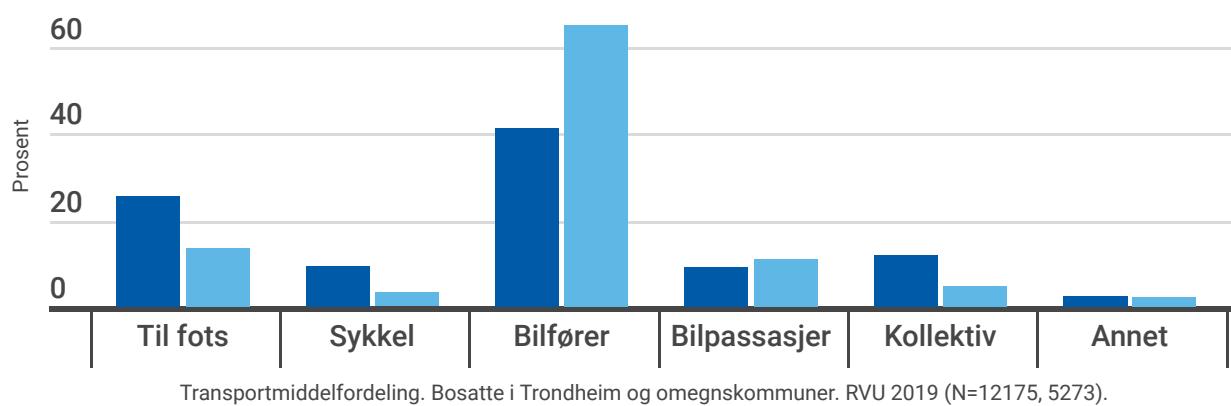


Annet

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

5.1. Transportmiddelbruk i Trondheim og omegnskommuner

Bosatte i Trondheim (13 år og over) tar omtrent hver fjerde reise til fots. Omlag en av ti reiser er med sykkel og drøyt en av ti med kollektivt. Halvparten av reisene foregår med bil, enten som bilfører (41 %) eller som bilpassasjer (9 %). De bosatte i omegnskommunene tar rundt 76 prosent av reisene med bil og omlag 22 prosent med gange, sykkel og kollektivt.



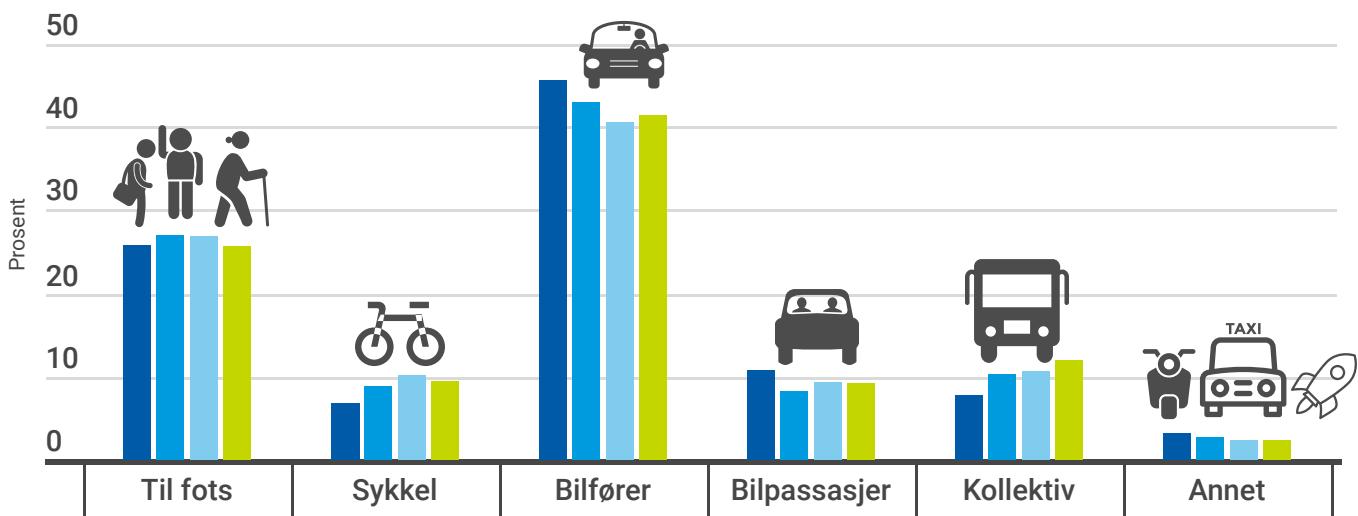
Trondheim



Omegnskommuner

Download data

Siden 2009/2010 har bosatte i Trondheim hatt en utvikling mot å reiser mer miljøvennlig. I 2019 derimot kan det se ut som at denne utviklingen har stoppet opp. Kollektivandelen økte mest fra 2009/2010 til 2013/2014 men kan også se ut til å ha økt noe i 2019 og utgjør nå 12 prosent av reisene.

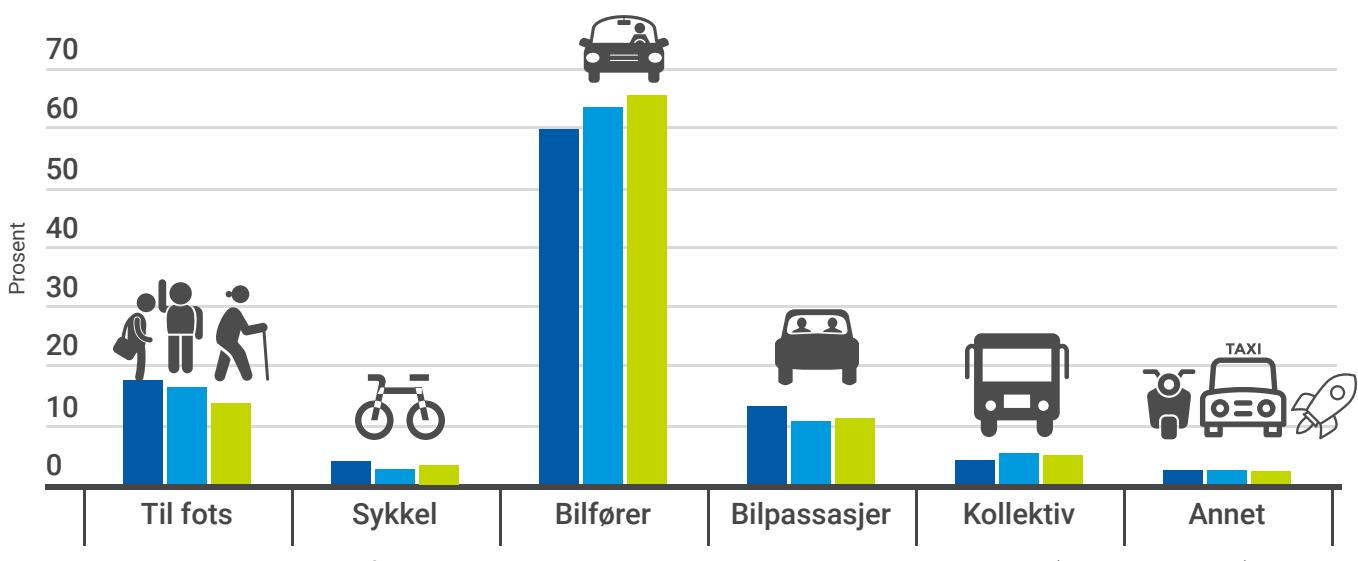


Endring i transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/2010, 2013/14, 2018, 2019 (N=17013, 10158, 11133, 12175).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2018 ● RVU 2019

[Download data](#)

I 2019 var 76 prosent av reisene til bosatte i omegnskommunene med bil, enten som bilfører eller som bilpassasjer. Dette er en økning sammenlignet med tidligere år. Kollektivandelen er fem prosent som er på samme nivå som tidligere. Reiseandelen til fots har gått noe ned, men dette kan skyldes underrapportering av reiser i RVU 2019.



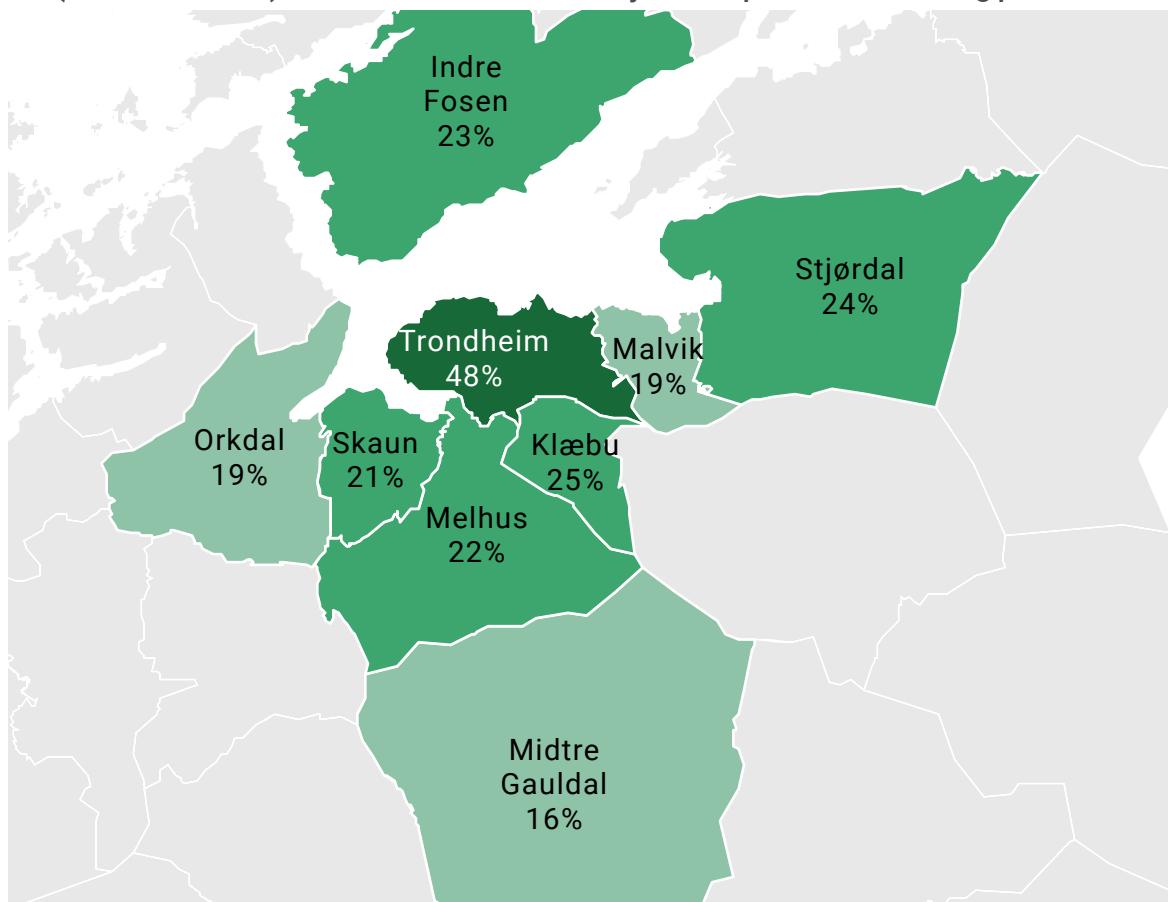
Endring i transportmiddelfordeling. Bosatte i omegnskommuner. RVU2009/2010, 2013/14, R2019 (N=6995, 4776, 5273).

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019

[Download data](#)

5.2. Transportmiddelbruk i kommuner

Bosatte i omegnksommunene har en klart lavere andel grønne reiser enn bosatte i Trondheim. Mens bosatte i Trondheim tar 48 prosent av reisene sine med gange, sykkel eller kollektiv så varierer denne andelen for omegnksommunene mellom 16 og 25 prosent. Lavest andel grønne reiser har Midtre Gauldal, Orkdal og Malvik (se kart nedenfor). Se tabell nedenfor for detaljert transportmiddelfordeling per kommune.



Tabell 5: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. RVU 2019 (N=17448).

Bosted	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Trondheim	25,7%	9,4%	41,4%	9,2%	11,9%	2,4%	100,0%	12175
Orkdal	9,5 %	6,1 %	68,3 %	9,7 %	2,9 %	3,4 %	100,0 %	619
Midtre Gauldal	13,3 %	0,6 %	74,1 %	8,1 %	2,3 %	1,6 %	100,0 %	309
Melhus	15,1 %	1,0 %	66,8 %	9,9 %	6,0 %	1,3 %	100,0 %	903
Skaun	12,9 %	0,5 %	67,8 %	9,8 %	7,3 %	1,7 %	100,0 %	410
Klæbu	15,9 %	3,8 %	61,1 %	11,5 %	5,5 %	2,2 %	100,0 %	365
Malvik	11,8 %	1,9 %	64,7 %	14,4 %	5,6 %	1,6 %	100,0 %	804
Stjørdal	15,0 %	5,1 %	61,5 %	12,4 %	4,0 %	2,1 %	100,0 %	1310
Indre Fosen	14,7 %	4,0 %	65,6 %	8,5 %	4,3 %	2,9 %	100,0 %	552
Total	22,0%	7,5%	48,6%	9,8%	9,7%	2,3%	100,0%	17448

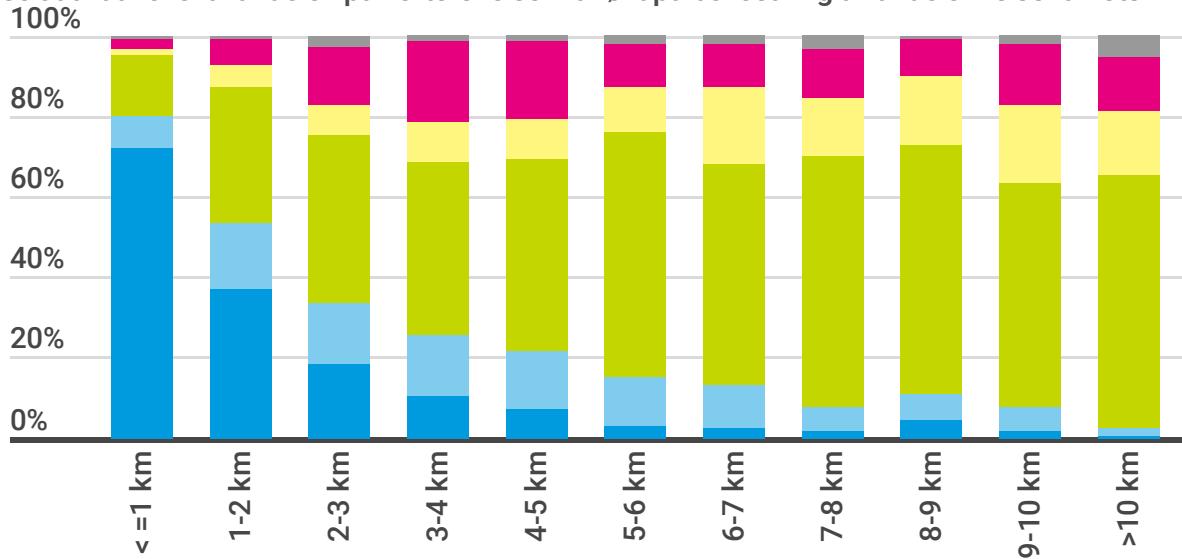
[Download data](#)

5.3. Reiselengde har betydning for valg av transportmiddel

5.3.1. Reiselengder for bosatte i Trondheim

På de korteste reisene dominerer reisene til fots. På reiser inntil 1 kilometer er 72 prosent av reisene til fots.

Størst andel kollektivreiser er det ved 3-4 kilometer da 20 prosent av reisene er med kollektivtransport. Dette er en endring fra tidligere undersøkelser der det er lengre reiser (rundt 5-8 km) som har høyest kollektivandel. Det kan se ut til at kollektivandelen på kortere reiser har økt på bekostning av andelen reiser til fots.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2019 (N=11022).

Til fots Sykkel Bilfører Bilpassasjer Kollektiv Annet

Download data

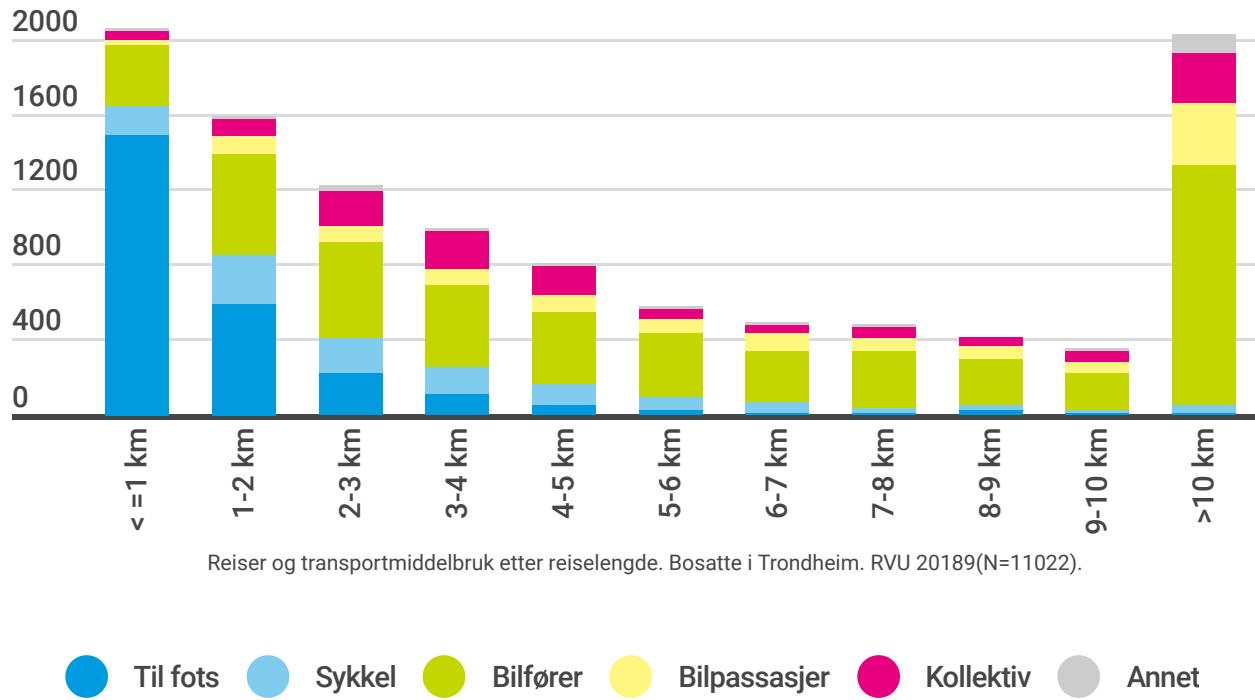
Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Derfor viser tabellen nedenfor informasjon om reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser på under 100 kilometer er gjennomsnititreisen for bosatte i Trondheim til fots 1,3 kilometer, for sykkel 3,6 kilometer, bilfører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

Tabell 6: Gjennomsnittlig reiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. RVU 2019 (N=11023).

Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	1,3	0,8	0,0	36	1,3	0,8
Sykkel	4,4	2,6	0,0	509	3,6	2,6
Bilfører	15,6	5,7	0,1	1158	8,7	5,5
Bilpassasjer	20,6	6,9	0,1	1039	9,7	6,4
Kollektiv	12,1	4,5	0,0	553	7,1	4,5
Annet	272,0	8,0	0,0	8560	9,1	4,9
Total	16,8	3,7	0,0	8560	6,3	3,5

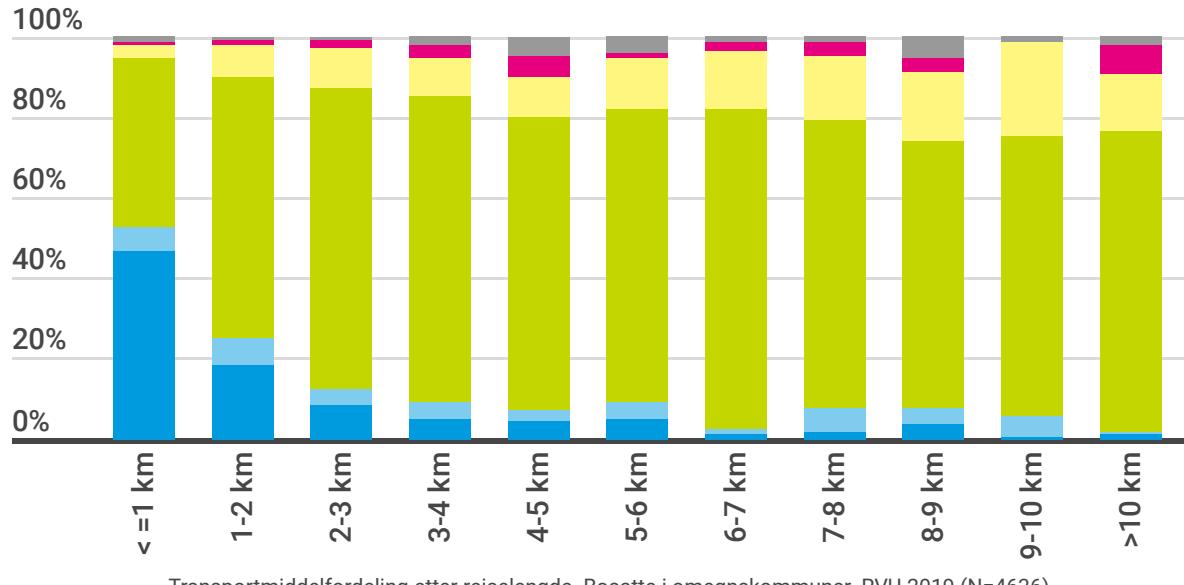
Download data

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 og 2019 er antall reiser underrapportert. Dette gjelder hovedsakelig innkjøpsreiser, følge- og omsorgsreiser og besøksreiser som består av en stor del kortere reiser. Se kapittel 2.4. for mer informasjon.



5.3.2. Reiselengder for bosatte i omegnskommuner

Også for de bosatte i omegnskommunene er andelen reiser til fots størst på de korteste reisene. På reiser inntil 1 kilometer er 47 prosent av reisene til fots, men reiser med bil utgjør nesten like stor andel (45 prosent). På reiser mellom 1-2 kilometer er andel reiser til fots 19 prosent og andelen bilførerreiser 65 prosent. Kollektivandelen er generelt liten, men er størst på reiser lengre enn 10 kilometer (åtte prosent).



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019 (N=4636).

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

[⬇️](#) Download data

Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Derfor viser tabellen nedenfor informasjon om reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser på under 100 kilometer er gjennomsnititreisen for bosatte i omegnskommunene til fots 2,0 kilometer, for sykkel 6,3 kilometer, bilfører 13,5 kilometer og kollektivreisen 22 kilometer.

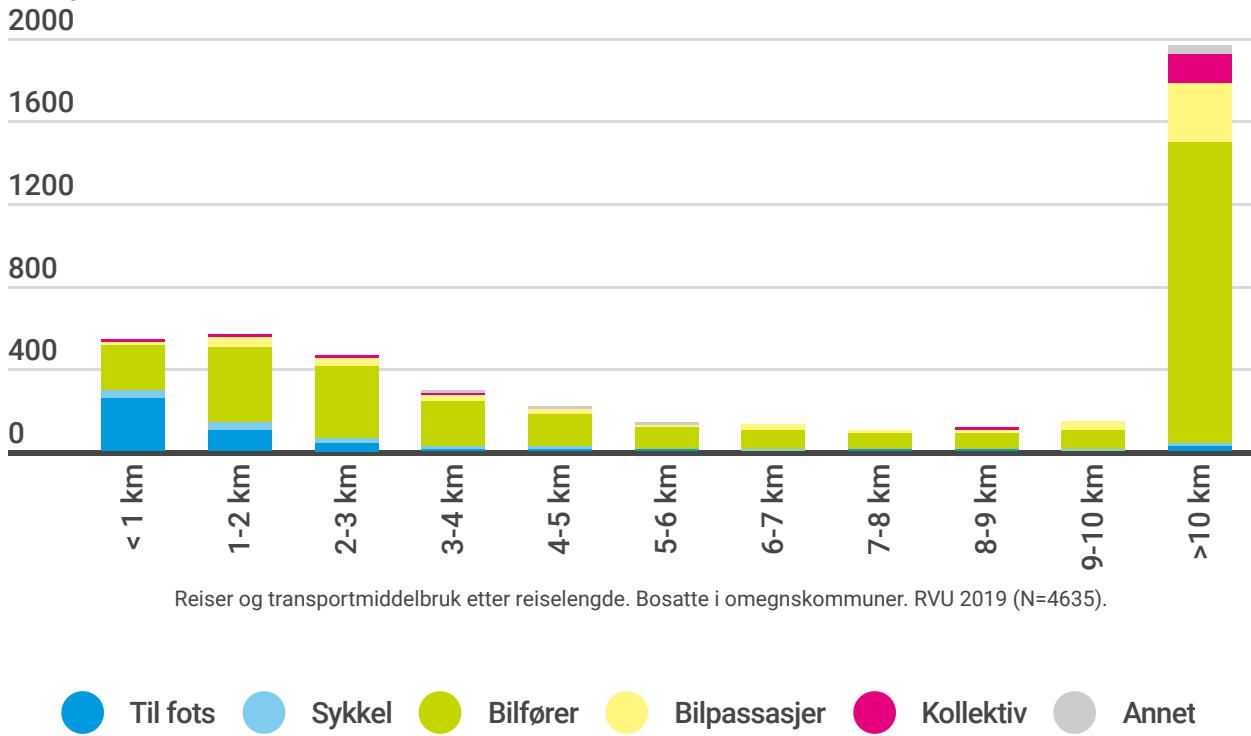
Tabell 6: Gjennomsnittlig reiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019 (N=4636).

Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	2,0	0,9	0,01	41	2,0	0,9
Sykkel	6,3	2,3	0,02	61	6,3	2,3
Bilfører	18,4	8,3	0,01	906	13,5	8,0
Bilpassasjer	19,4	10,5	0,31	190	17,4	10,3
Kollektiv	28,5	21,4	0,00	514	22,0	20,5
Annet	85,1	8,1	0,10	2147	14,6	6,6
Total	18,1	7,0	0,00	2147	12,9	6,7

[⬇️](#) Download data

Figuren nedenfor viser fordeling av reiser etter reiselengde for bosatte (13 år og over) i omegnskommuner.

Bosatte i omegnskommunene har flere reiser som er over ti kilometer enn reiser som er 4 kilometer og kortere. I RVU 2018 og 2019 er antall reiser underrapportert. Dette gjelder hovedsakelig innkjøpsreiser, følge- og omsorgsreiser og besøksreiser som består av en stor del kortere reiser. Se kapittel 2.4. for mer informasjon.



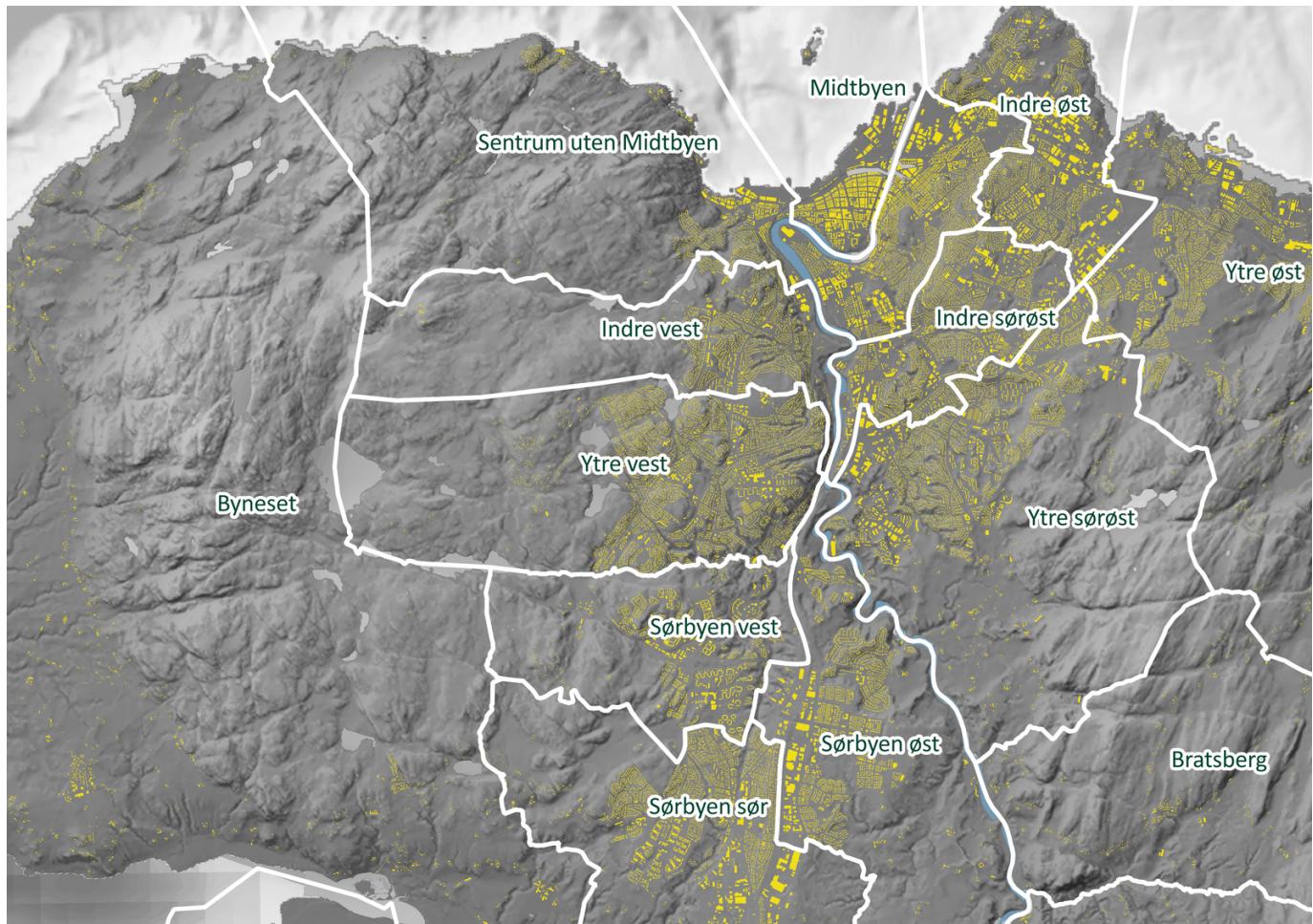
● Til fots ● Sykkel ● Bilfører ● Bilpassasjer ● Kollektiv ● Annet

[Download data](#)

5.4. Transportmiddelvalg i Trondheim 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 Trondheim.

I rapporten er resultatene for Trondheim presentert i form av soner. Kartet nedenfor viser sonenes plassering og utstrekning i hvitt og bebyggelse i gult. Inndelingen er ordnet fra de mest sentrale områdene til de minst sentrale. I tabeller, kart og figurer er Byneset og Bratsberg slått sammen til en sone eller slått sammen med andre soner på grunn av små verdier.

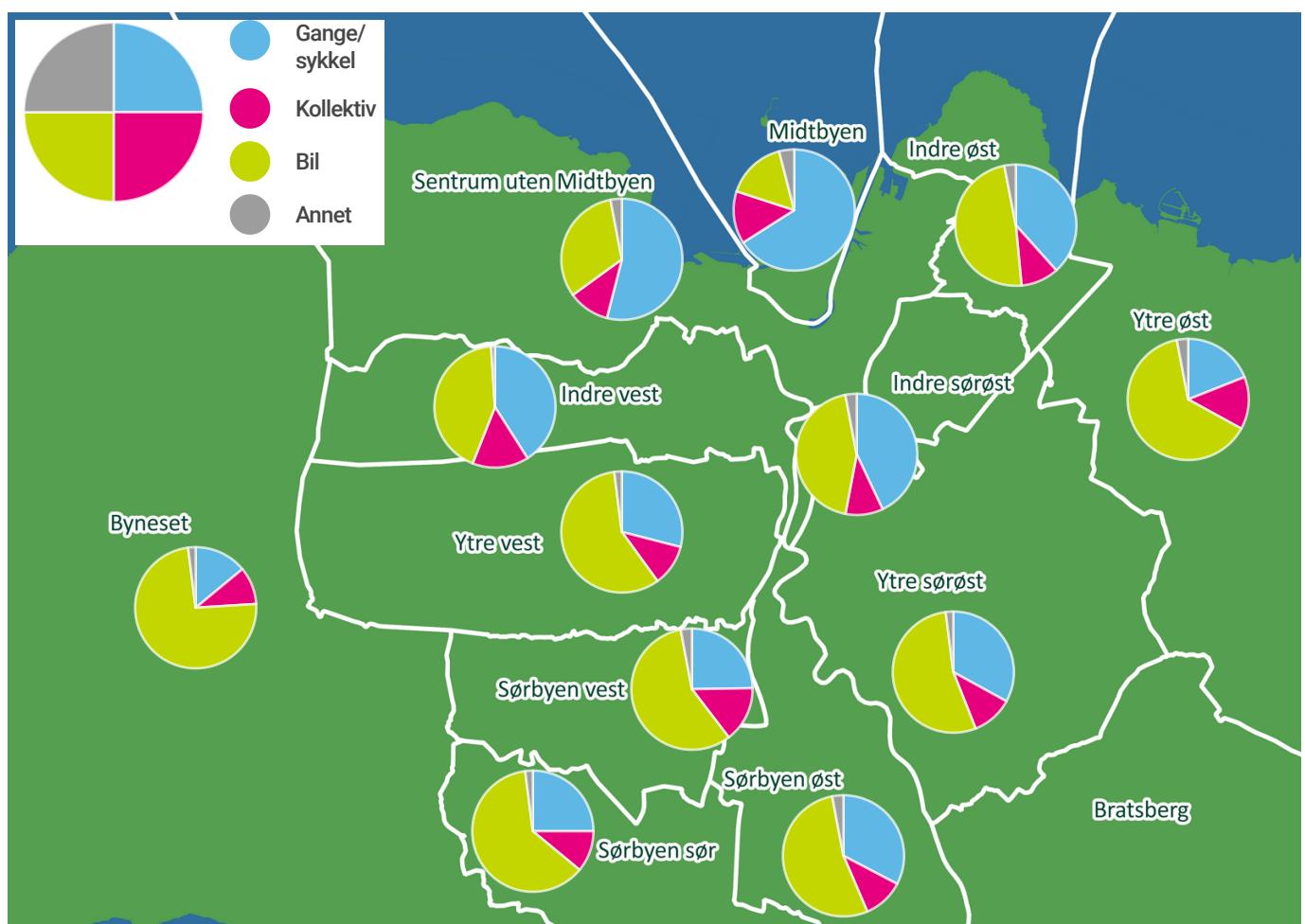


5.4.1. Transportmiddelvalg varierer med bosted

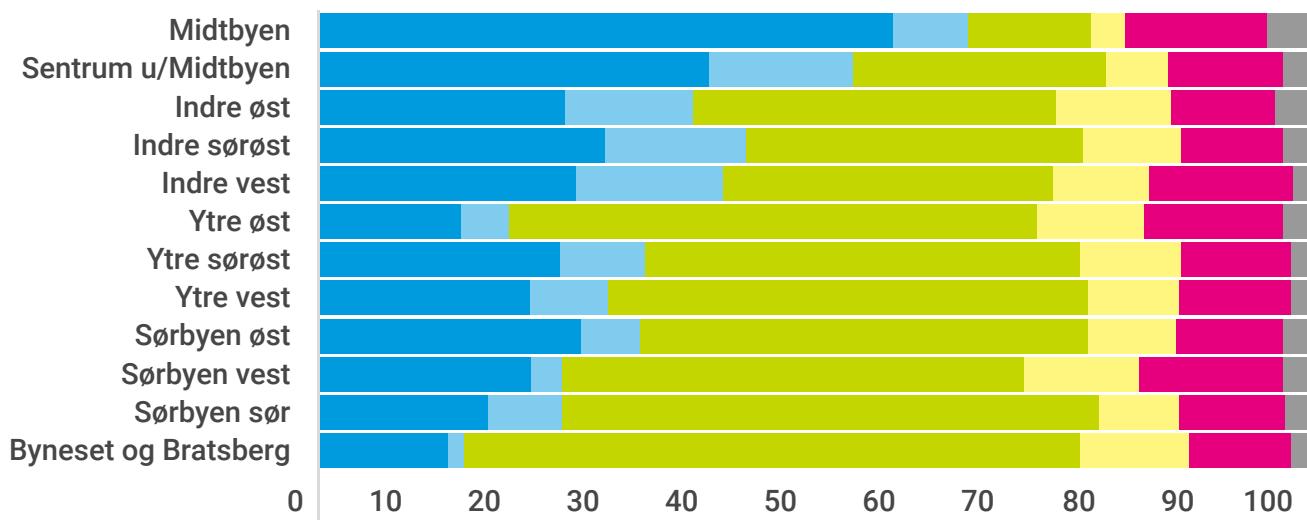
Kapittel 5.2. viste at bilandelen i Trondheim er langt lavere enn i omegnskommunene. Dette kapittelet viser at transportmiddelvalg også varierer mye mellom områder i Trondheim.

Bilandelen øker med avstand fra sentrum. Bosatte i sentrumssonene Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen skiller seg ut med en større andel reiser til fots eller med sykkel. De utfører 66 prosent og 54 prosent av sine reiser til fots eller med sykkel. Også bosatte i de sentrumsnære sonene Indre øst, Indre sørøst og indre vest har en relativt høy andel fot- og sykk爾reiser, med henholdsvis 38, 43 og 41 prosent. Bosatte i indre sørøst og indre vest har over tid fått en større andel grønne reiser. Blant sonene i ytre ring er det bosatte i ytre øst som har størst andel bilreiser, men det ser ut til at bosatte i denne sonen over tid har hatt en utvikling mot flere kollektivreiser. Blant bosatte i de ytre sonene skiller sørbyen øst seg med en større andel gang- og sykk爾reiser, lavere andel kollektivreiser og lavere bilandel. Byneset og Bratsberg har samlet den høyeste bilandel med 74 prosent og laveste andel gang- og sykk爾reiser (14 prosent).

På neste siden kan du se figur og tabell med mer detaljert transportmiddelfordeling enn det kartet viser.



Figur: Transportmiddelvalg etter bosted i Trondheim. Prosent. Bosatte i Trondheim.



Til fots Sykkel Bilfører Bilpassasjer Kollektiv Annet

Tabell 5: Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2019 (N=12088).

Bostedssone	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total	N
Midtbyen	58,0%	7,5%	12,5%	3,6%	14,1%	4,3%	100,0%	305
Sentrum u/Midtbyen	39,3%	14,7%	25,7%	6,2%	11,4%	2,8%	100,0%	2066
Indre øst	24,7%	13,2%	36,7%	11,6%	10,4%	3,4%	100,0%	945
Indre sørøst	28,9%	14,3%	34,0%	9,9%	10,4%	2,5%	100,0%	1147
Indre vest	25,9%	14,9%	33,3%	9,9%	14,6%	1,4%	100,0%	583
Ytre øst	14,4%	4,7%	53,6%	10,6%	14,2%	2,5%	100,0%	1556
Ytre sørøst	24,3%	8,5%	44,1%	10,3%	11,1%	1,7%	100,0%	1319
Ytre vest	21,4%	7,8%	48,6%	9,1%	11,2%	2,0%	100,0%	1325
Sørbyen øst	26,4%	6,1%	45,1%	9,1%	10,7%	2,6%	100,0%	814
Sørbyen vest	21,4%	3,1%	46,8%	11,4%	14,6%	2,6%	100,0%	795
Sørbyen sør	16,9%	7,6%	54,3%	8,0%	10,9%	2,3%	100,0%	798
Byneset og Bratsberg	12,9%	1,6%	62,5%	11,0%	10,1%	1,8%	100,0%	435

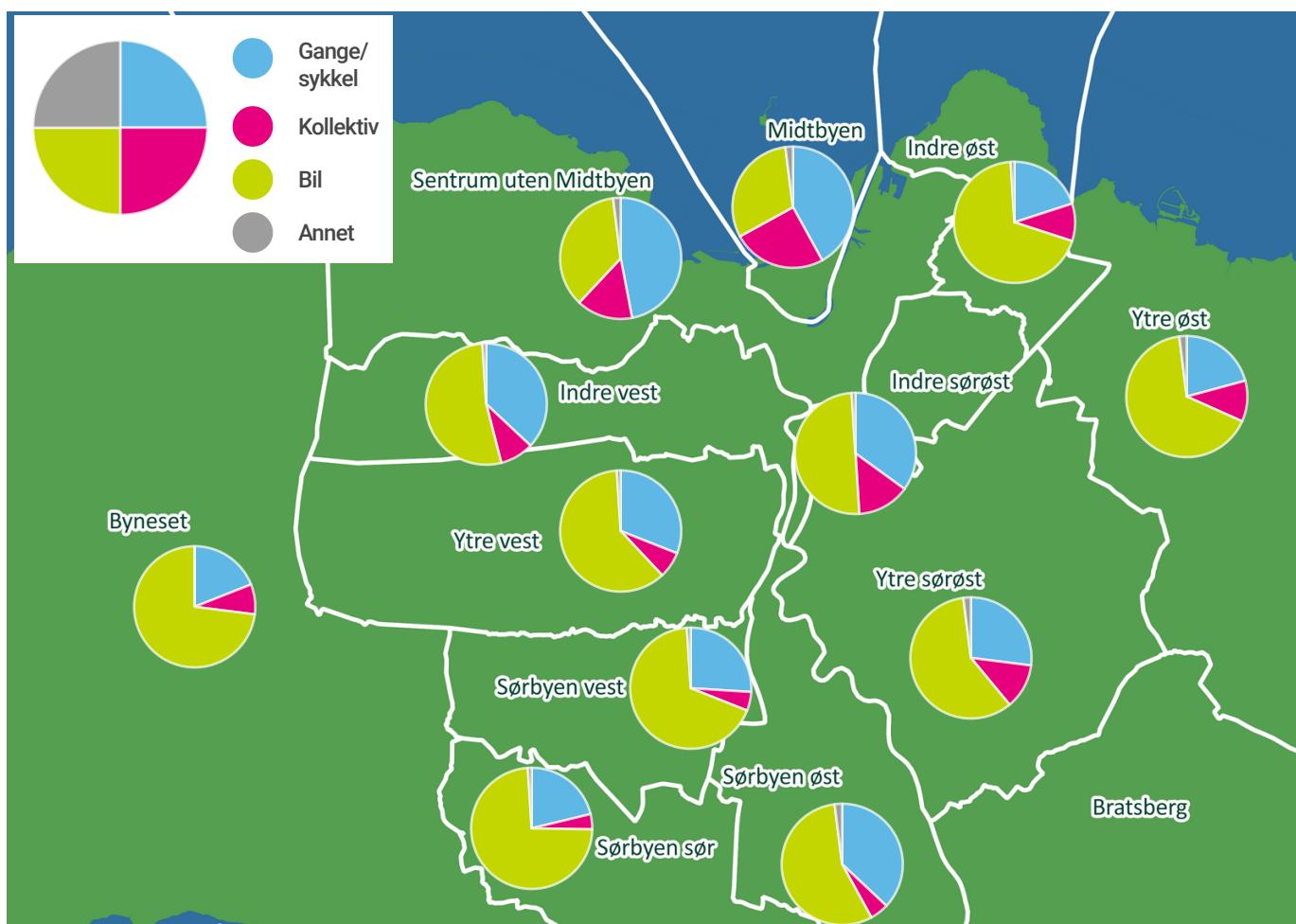
Download data

5.4.2. Transportmiddelvalg varierer med reisemål

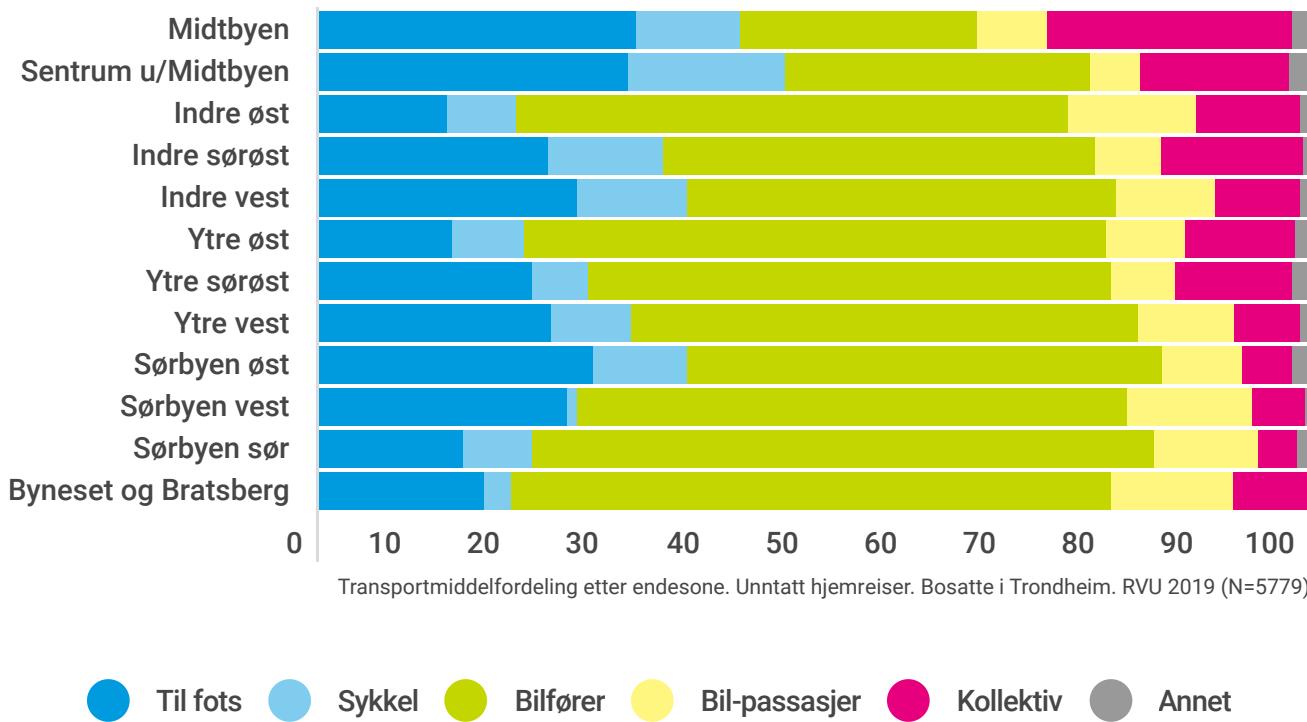
Hvor vi skal påvirker også hvordan vi reiser. Kollektivtilgjengelighet, tilrettelegging for myke trafikantgrupper, bilrestriktive tiltak og formål med reisen er blant noe som påvirker hvilke transportmiddelvalg vi tar. I kartet nedenfor nedenfor er hjemreisene tatt ut slik at tallene viser det generelle bildet på hvordan folk reiser til områdene når de har et gjøremål i den sonen (uavhengig av bosettingsmøster).

Bosatte i Trondheim har større reiseandel til fots, med sykkel og kollektivt til sentrum enn til øvrige områder i Trondheim. På reiser som ender i Midtbyen er 42 prosent av reisene til fots eller med sykkel og 25 prosent med kollektivtransport. Til sammenligning med Midtbyen og Sentrum u/Midtbyen hvor 31 og 36 prosent av reisene er med bil så har de øvrige sonene en bilandel fra 50 til 73 prosent. Blant de indre og ytre sonene skiller sonene i øst seg ut med høyere bilandel. På reiser til Indre øst er 69 prosent av reisene med bil og til ytre øst er 67 prosent av reisene med bil.

På neste siden kan du se figur og tabell med mer detaljert transportmiddelfordeling enn det kartet viser.



Figur: Transportmiddelvalg etter endesone. Uten hjemreiser. Prosent. Bosatte i Trondheim.



Tabell 7: Transportmiddelfordeling etter endesone. Unntatt hjemreiser. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2018 (N=5779).

Reisens ende	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektiv	Annet	Totalt	N
Midtbyen	32,1%	10,4%	23,9%	7,1%	24,8%	1,8%	100,0%	1140
Sentrum u/Midtbyen	31,2%	15,9%	30,8%	5,1%	15,0%	2,0%	100,0%	1214
Indre øst	12,8%	7,2%	55,7%	12,8%	10,4%	1,0%	100,0%	671
Indre sørøst	23,1%	11,6%	43,7%	6,7%	14,2%	0,7%	100,0%	536
Indre vest	26,1%	10,9%	43,5%	9,8%	8,7%	1,1%	100,0%	184
Ytre øst	13,4%	7,2%	58,9%	7,9%	11,0%	1,7%	100,0%	418
Ytre sørøst	21,6%	5,6%	52,8%	6,5%	11,7%	1,7%	100,0%	462
Ytre vest	23,3%	8,1%	51,2%	9,6%	6,7%	1,2%	100,0%	344
Sørbyen øst	27,7%	9,4%	47,8%	8,2%	5,0%	1,9%	100,0%	159
Sørbyen vest	24,9%	1,2%	55,5%	12,7%	5,2%	0,6%	100,0%	173
Sørbyen sør	14,5%	7,0%	62,7%	10,6%	3,9%	1,4%	100,0%	359
Byneset og Bratsberg	16,8%	2,5%	60,5%	12,6%	7,6%	0,0%	100,0%	119

Download data

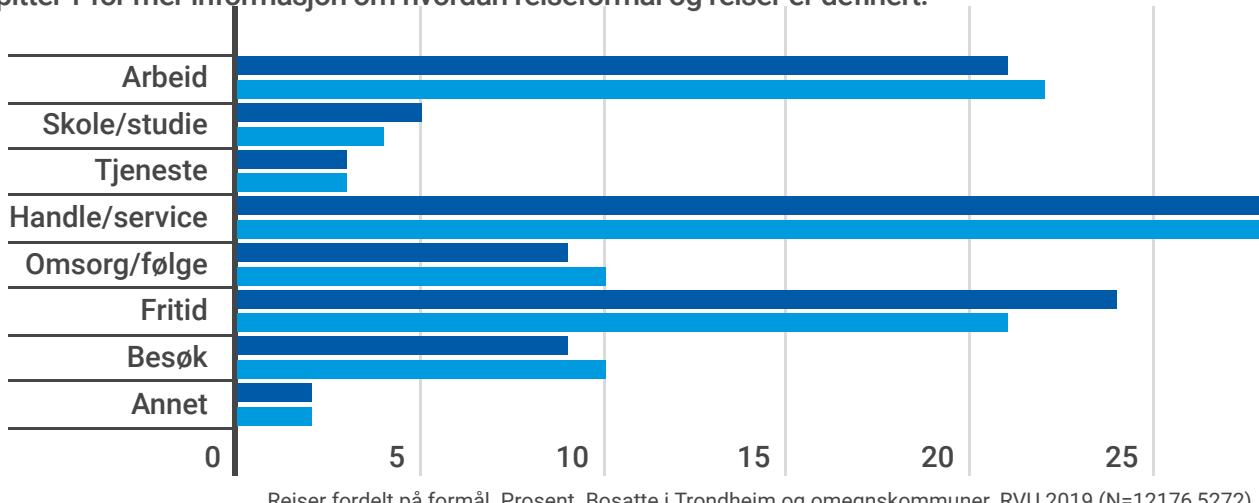
6 Reisenes formål

Dette kapittelet beskriver formålet med reisene til bosatte i Trondheimsregionen. 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 transportmiddelevalg 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 reisene skjer med formål om handel og service (28 prosent). Fritidsreiser står for henholdsvis 24 og 21 prosent i Trondheim og omegnskommuner, arbeidsreiser 21 og 22 prosent, besøksreiser og omsorg- og følgereiser ni og ti prosent, skole- og studiereiser fem og fire 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.



Reiser fordelt på formål. Prosent. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. RVU 2019 (N=12176,5272).

● Trondheim ● Omegnskommuner

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 (42 prosent), men også fritidsreiser og besøksreiser er viktig på lørdager med en prosentandel på henholdsvis 32 og 13. På søndager er drøyt halvparten av reisene fritid eller besøk. Du kan se tall om dette i vedleggskapittel 12.4.

6.3. Formål på reiser til ulike deler av Trondheim

Av reisene til Midtbyen er omlag 28 prosent arbeidsreiser, omlag 30 prosent fritidsreiser og 22 prosent handel- og servicereiser. Til Indre øst er det en spesielt stor andel handel- og servicereiser (42 prosent) sammenlignet med de andre sonene. Se vedleggstabell for tilsvarende tabell med hjemreise som egen kategori.

Tabell 9: Reisenes formål etter endesone. Bosatte i Trondheimsregionen. RVU 2019 (N=10968).

Reisens ende	Arbeid	Skole/ studie	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Total	N
Midtbyen	28,4 %	4,8 %	4,3 %	22,2 %	5,6 %	29,7 %	3,8 %	1,3 %	100,0 %	1346
Sentrums u/Midtbyen	25,6 %	7,6 %	3,2 %	25,0 %	7,9 %	21,6 %	7,6 %	1,7 %	100,0 %	2115
Indre øst	18,3 %	1,9 %	3,4 %	42,1 %	7,7 %	18,3 %	6,4 %	1,9 %	100,0 %	1094
Indre sørøst	26,0 %	5,4 %	3,7 %	28,4 %	6,2 %	21,5 %	6,7 %	2,0 %	100,0 %	1010
Indre vest	19,9 %	3,7 %	0,7 %	32,3 %	10,2 %	21,5 %	10,2 %	1,6 %	100,0 %	433
Ytre øst	21,9 %	4,8 %	2,0 %	26,1 %	11,0 %	21,3 %	10,5 %	2,3 %	100,0 %	1054
Ytre sørøst	20,7 %	5,7 %	2,2 %	29,8 %	10,2 %	17,9 %	10,5 %	3,0 %	100,0 %	994
Ytre vest	17,7 %	5,0 %	1,4 %	25,5 %	13,4 %	21,5 %	12,3 %	3,2 %	100,0 %	917
Sørbyen øst	15,1 %	5,2 %	1,8 %	27,4 %	11,9 %	22,9 %	13,1 %	2,6 %	100,0 %	503
Sørbyen vest	17,1 %	5,0 %	2,1 %	29,7 %	13,0 %	27,1 %	4,1 %	1,9 %	100,0 %	516
Sørbyen sør	24,0 %	1,9 %	1,3 %	32,7 %	11,1 %	16,3 %	10,5 %	2,2 %	100,0 %	692
Byneset og Bratsberg	17,7 %	7,8 %	1,4 %	25,2 %	8,8 %	25,9 %	9,9 %	3,4 %	100,0 %	294
Total	22,4 %	5,1 %	2,7 %	28,4 %	9,1 %	22,0 %	8,3 %	2,1 %	100,0 %	10968

 Download data

En stor andel av de største reiseformålene ender i Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen. Omlag 38 prosent av arbeidsreisene til bosatte i Trondheimsregionen går til Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen. I tillegg går 27 prosent av handel- og servicereisene dit og drøyt 36 prosent av fritidsreisene. Se vedleggstabell for flere tall.

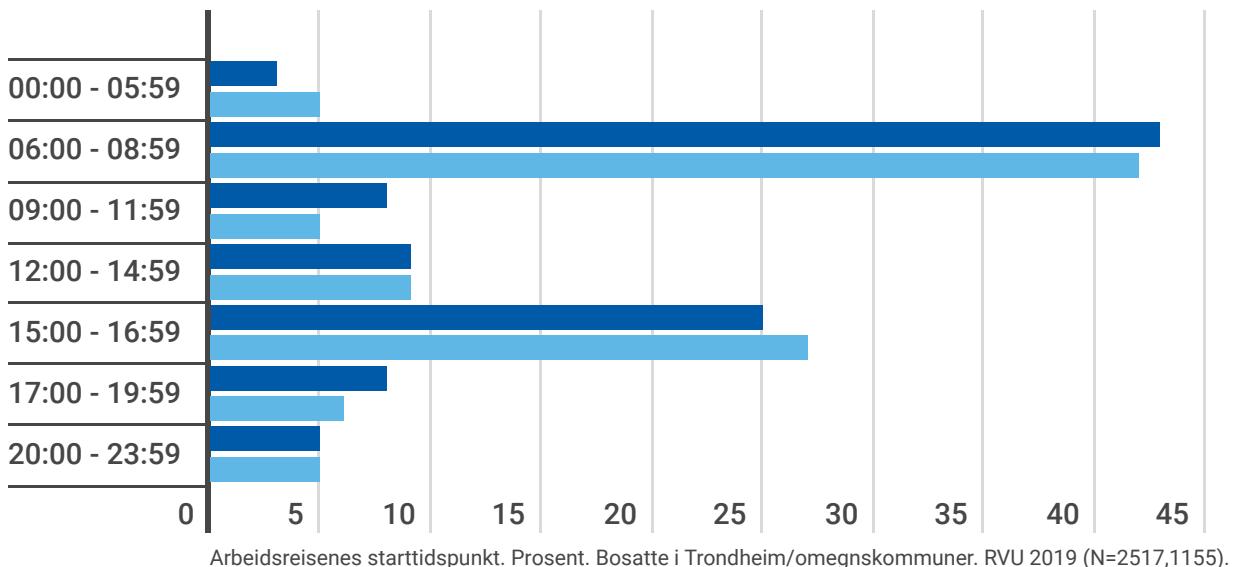
7 Arbeidsreiser

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

7.1. Omfang, tidsbruk og lengde

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

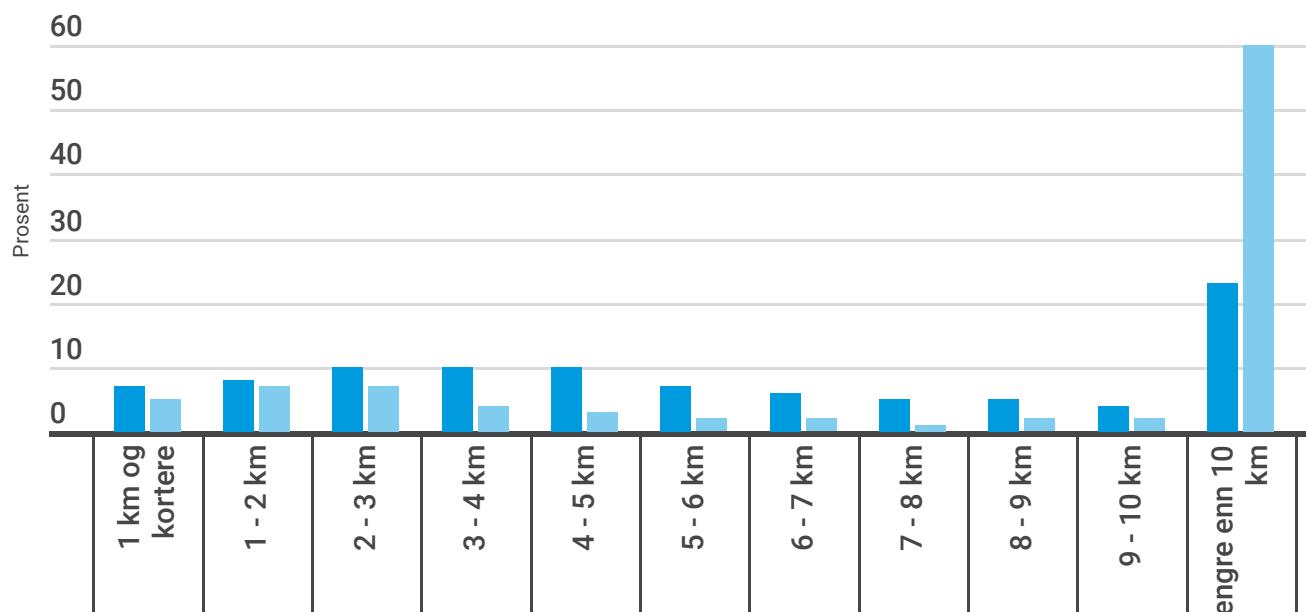
Arbeidsreisenes starttidspunkt er konsentrert til mellom kl 06 og kl 09 om morgen, og mellom kl 15 og kl 17 på ettermiddagen. Drøyt 40 prosent av arbeidsreisene skjer mellom kl 06 og 09. At arbeidsreisene er mer konsentrert om morgen enn ettermiddagen kan skyldes at mange ikke reiser direkte hjem etter 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).



● Trondheim ● Omegnskommuner

⬇ Download data

Gjennomsnittet av alle arbeidsreiser for bosatte i Trondheim er 12 kilometer og tar 26 minutter. Noen lange arbeidsreiser trekker opp gjennomsnittlig reiselengde og reisetid. For reiser kortere enn 100 kilometer er gjennomsnittet 7,5 kilometer. Gjennomsnittlig arbeidsreiser for bosatte i omegnskommuner er 21 kilometer og tar 28 minutter. For reiser kortere enn 100 kilometer er gjennomsnittlig reiselengde 18 kilometer.



Arbeidsreisene etter lengde. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019 (N=2389/1092).

● Trondheim ● omegnskommuner

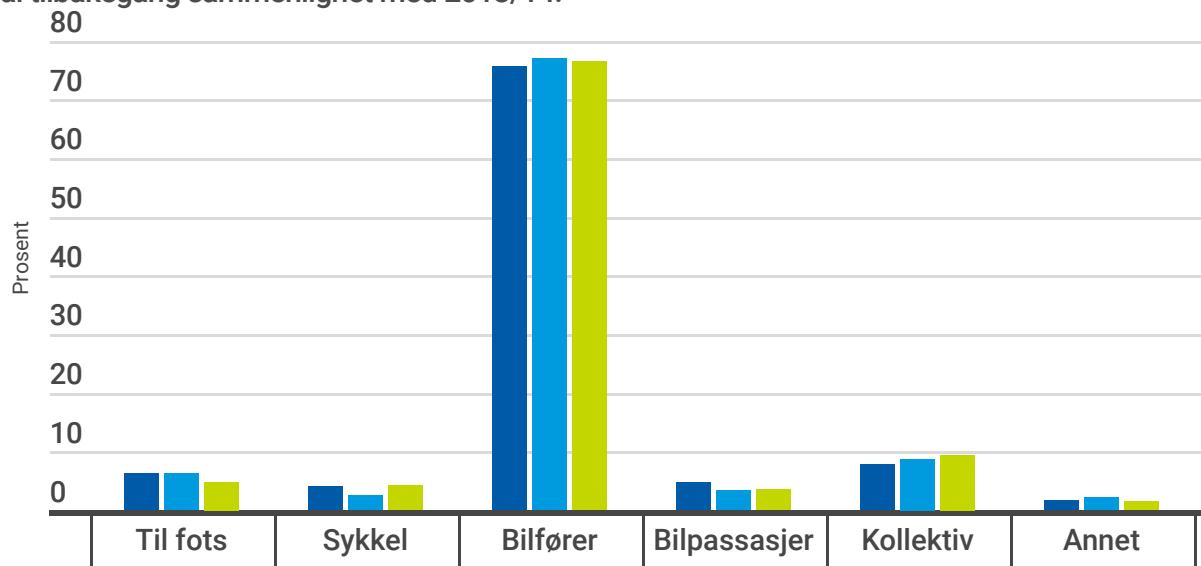
⬇️ Download data

48 prosent av arbeidsreisene for bosatte i Trondheim er fem kilometer eller kortere, og 24 prosent er på 10 km eller mer. Hele 75% av de bosatte i Trondheim har en arbeidsreise på under en halv time. Blant bosatte ii omegnskommunene har omlag 60 prosent en arbeidsreise på mer enn 10 kilometer og 72 prosent har en arbeidsreise på under 30 minutter.

7.2. Transportmiddelbruk på arbeidsreiser

7.2.1 Bosatte i omegnskommuner

Arbeidsreisene til bosatte i omegnskommunene har vært i liten endring. Bilførerandelen har holdt seg stabilt på rundt 77 prosent. Kollektivandelen på arbeidsreiser kan se ut til å ha hatt en positiv utvikling og er i 2019 på drøyt ni prosent. Dette på tross av at kollektivandelen totalt for bosatte i omegnskommunen hadde en marginal tilbakegang sammenlignet med 2013/14.

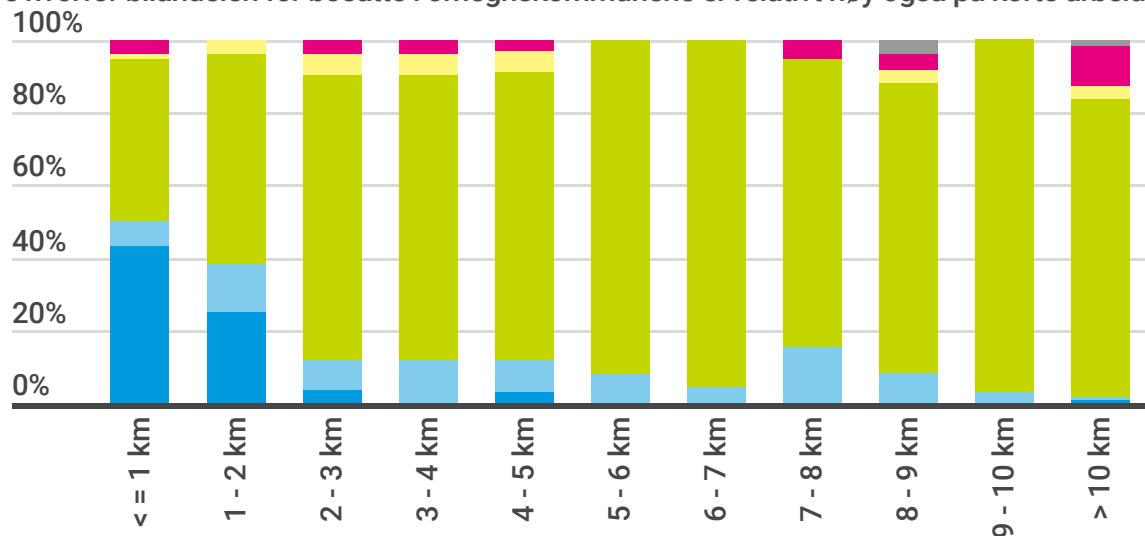


Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2009/10, 2013/14, 2019 (N=1187, 847, 1165).

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019

[Download data]

Reisens lengde påvirker valg av transportmiddel. Også andre forhold, som fysiske forhold og dersom reisen gjøres som et ledd i en reisekjede, er med på å påvirke transportmiddelvalg. Dette kan være med på å forklare hvorfor bilandelen for bosatte i omegnskommunene er relativt høy også på korte arbeidsreiser.



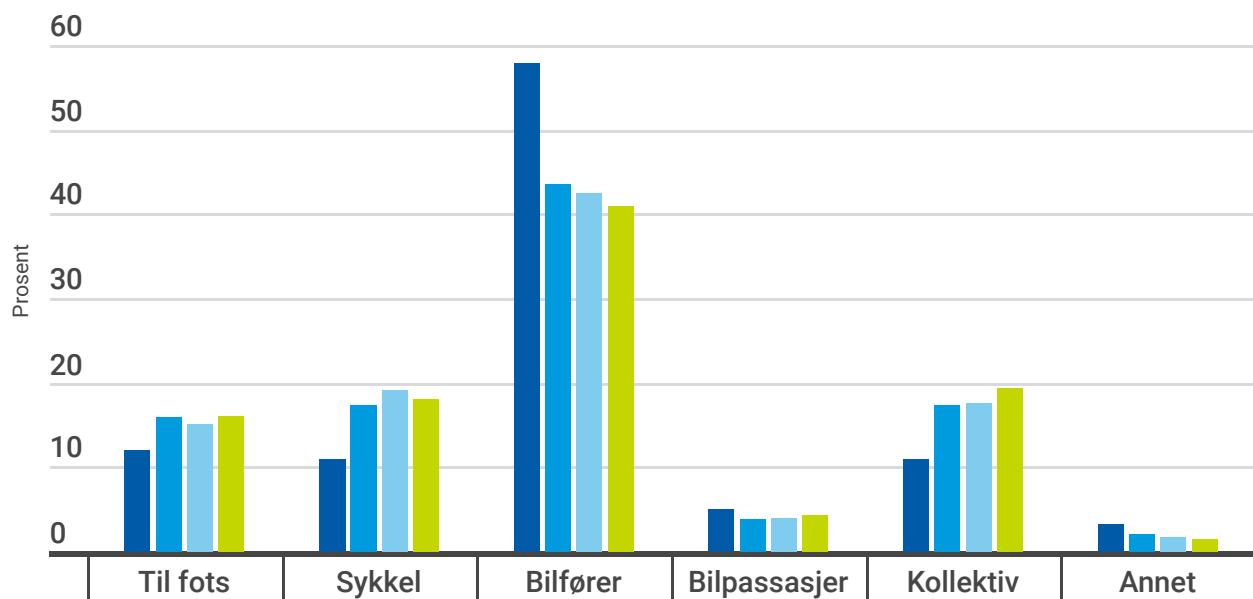
Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter lengde. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019 (N=1091).

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

[Download data]

7.2.2 Bosatte i Trondheim

Arbeidsreisene til bosatte i Trondheim har hatt en utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. Fra 2009/10 til 2019 har bilførerandelen sunket fra 58 prosent til 41 prosent. Kollektivandelen på arbeidsreisene økte fra 2009/10 til 2013/14, og kan det se ut til at kollektivandelen har økt igjen i 2019.

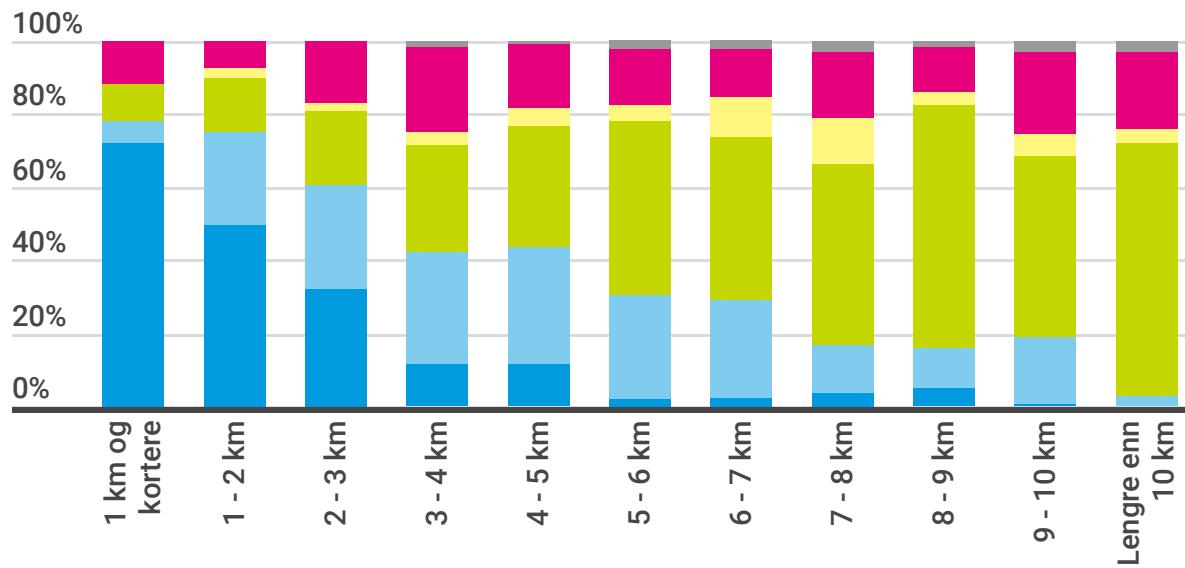


Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, 2013/14, 2018, 2019 (N=3023, 1935, 2327, 2533).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2018 ● RVU 2019

[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 2019 (N=2389).

● 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. Kollektivtilgjengelige områder som Midtbyen og Sentrum har høyere kollektivandel, men også høyere sykkelandel og reiser til fots på arbeidsreisene enn øvrige områder i Trondheim. På arbeidsreiser til Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen er bilførerandelen 25 prosent, mens bilførerandelen på arbeidsreiser til andre områder er 44 prosent og høyere.

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	23 %	21 %	25 %	4 %	26 %	1 %	100 %	713
Indre øst Indre sørøst Indre vest	12 %	13 %	48 %	6 %	19 %	2 %	100 %	322
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	9 %	14 %	61 %	3 %	13 %	0 %	100 %	258
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	11 %	11 %	67 %	2 %	8 %	2 %	100 %	133

Download data

Bosatte sentralt har størst andel miljøvennlige arbeidsreiser. Andelen avtar med avstand fra sentrum. Mens bilførerandelen i sentrum er 20 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	33 %	23 %	20 %	3 %	21 %	1 %	100 %	306
Indre øst Indre sørøst Indre vest	21 %	26 %	34 %	4 %	13 %	1 %	100 %	324
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	9 %	14 %	50 %	6 %	19 %	2 %	100 %	550
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	10 %	10 %	52 %	4 %	22 %	2 %	100 %	324

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 62 prosent på gratis parkeringsplass ved reisemålet mens 35 prosent ender på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet. Av alle reiser foretatt av bosatte i omegnskommunene og med arbeidssted i Trondheim så ender 69 prosent på gratis parkeringsplass ved reisemålet og 30 prosent på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet.

I Trondheim er det en utvikling i retning av at færre har gratis parkeringsplass i 2019 enn i 2009/10. Andelen med gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver var i 2009/10 omlag 70 prosent, men er nå redusert til henholdsvis 60 og 66 prosent for bosatte i Trondheim og omegnskommuner. I tillegg er det en større andel avgiftsbelagte parkeringsplasser i 2019 sammenlignet med 2009/10 og 2013/14.

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

Type parkeringsplass på arbeidsplass	Bosatte i Trondheim			Bosatte i omegnskommuner		
	RVU 2009/10	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019
Gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver	69,9 %	61,9 %	59,9 %	73,7 %	67,3 %	66,2 %
Annен gratis parkeringsplass ved arbeidsplass	3,6 %	3,7 %	1,8 %	5,0 %	4,1 %	2,9 %
Avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver	11,5 %	12,2 %	16,1 %	8,5 %	6,8 %	14,9 %
Annen avgiftsbelagt parkeringsplass ved arbeidsplass	13,3 %	19,5 %	18,4 %	12,7 %	20,4 %	14,9 %
Finnes ingen parkeringsplass	1,7 %	2,7 %	3,8 %	0,0 %	1,4 %	1,1 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	1547	931	2815	259	147	551

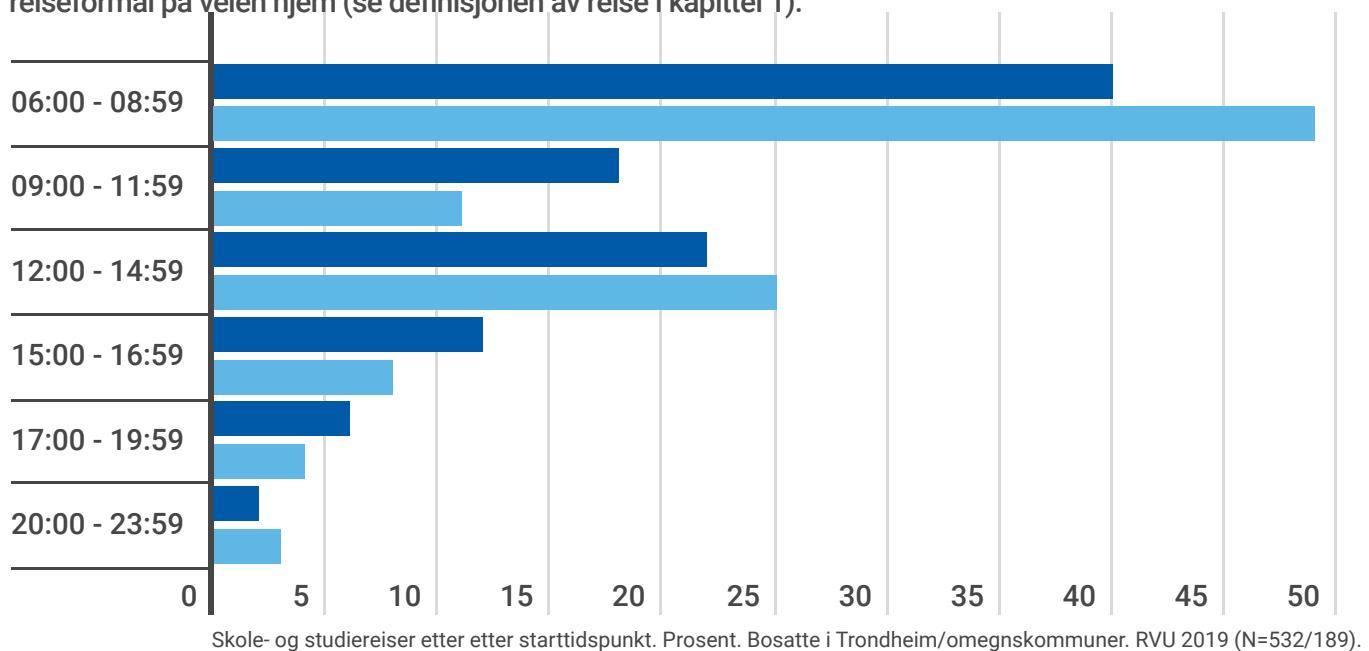
 Download data

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 folkeregistrert i Trondheimsregionen inngår i tallene. Skole- og studiereisene til elever 13 år og over står for kun fem prosent av alle reiser til bosatte i Trondheimsregionen. 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 700 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 morgenens og kl 12 og 15 på ettermiddagen. I Trondheim og omegnskommuner skjer hele 41 og 49 prosent av reisene mellom kl 06 og 09. Skolereisene er mer konsentrert om morgenens 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).



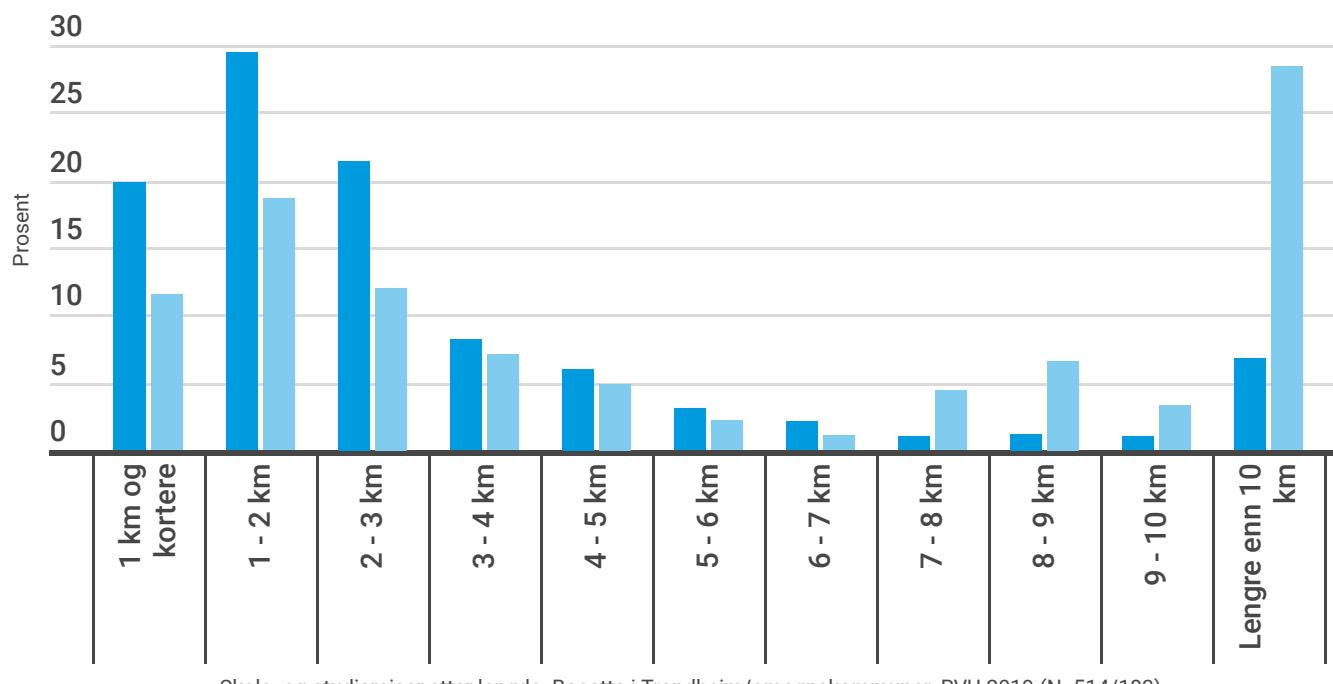
Skole- og studiereiser etter etter starttidspunkt. Prosent. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019 (N=532/189).

● Trondheim ● omegnskommuner

[Download data](#)

En gjennomsnittlig skole- og studiereiser for bosatte i Trondheim er fire kilometer og tar 23 minutter. 71 prosent av reisene er tre kilometer eller kortere. At det er en del lengre skole- og studiereiser skyldes at barneskolebarn ikke er inkludert i utvalget og at studenter folkeregistrert i Trondheim er inkludert.

Blant bosatte i omegnskommunene er en gjennomsnittlig skole- og studiereise 10 kilometer og tar 34 minutter. En stor andel har reisevei på 10 kilometer eller mer, men 42 prosent av reisene er tre kilometer eller kortere.



Skole- og studiereiser etter lengde. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019 (N=514/183).

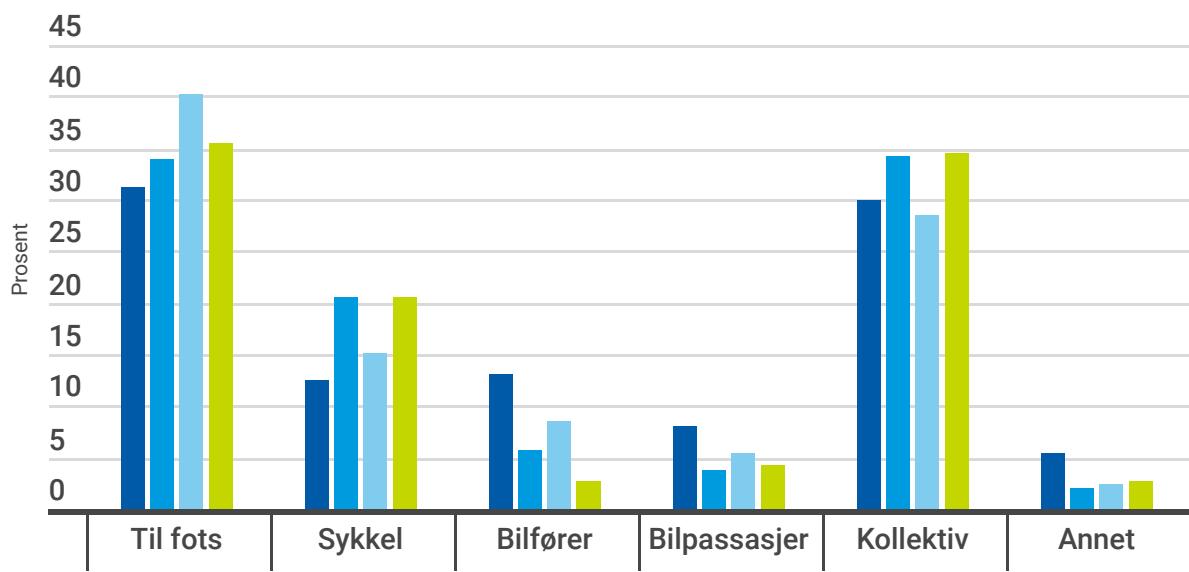
● Trondheim ● omegnskommuner

[Download data](#)

8.2. Transportmiddelbruk på skole- og studiereiser

8.2.1 Bosatte i Trondheim

Størst andel av skole- og studiereisene for bosatte i Trondheim er til fots eller med kollektiv. Fra 2009/10 til 2019 har bilførerandelen sunket fra 13 prosentpoeng til tre prosentpoeng, og andelen reiser til fots har økt fra 31 til 35 prosentpoeng. Merk at tallene spriker noe som følge av lite utvalg i undersøkelsen.



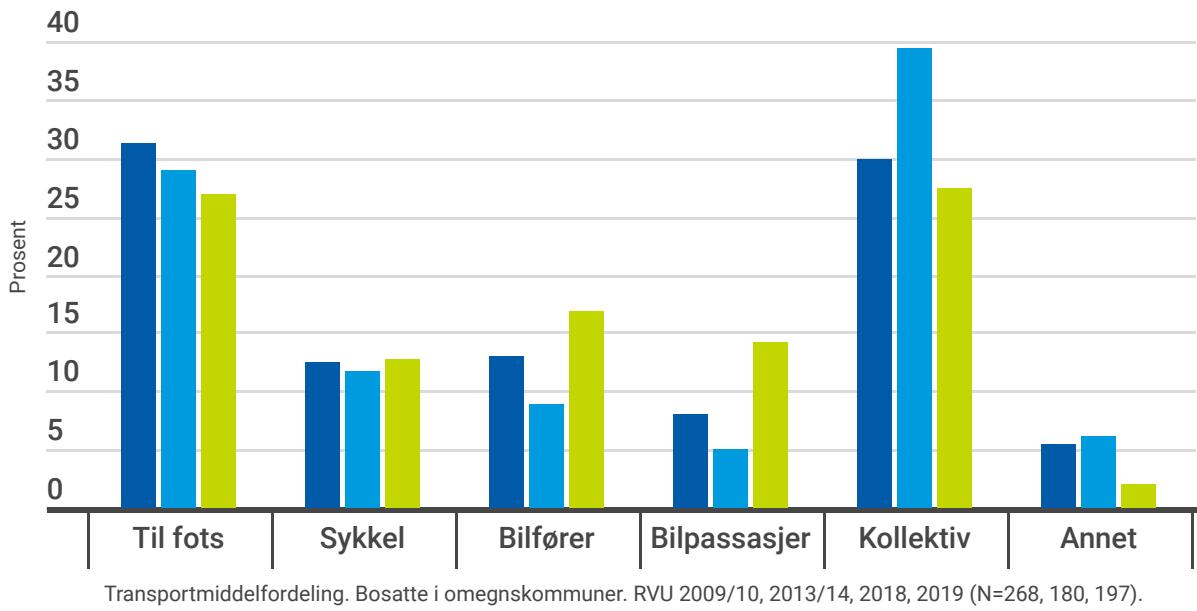
Transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, 2013/14, 2018, 2019 (N=647, 546, 590, 565).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2018 ● RVU 2019

[Download data](#)

8.2.2 Bosatte i omegnskommuner

Størst andel av skole- og studiereisene for bosatte i omegnskommunene er til fots eller med kollektiv. Fra 2009/10 til 2019 har andelen til fots sunket fra 31 prosentpoeng til 27 prosentpoeng, og andelen reiser med bil har økt fra 13 til 17 prosentpoeng. Merk at tallene spriker noe som følge av lite utvalg i undersøkelsen.



Transportmiddelfordeling. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2009/10, 2013/14, 2018, 2019 (N=268, 180, 197).

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019

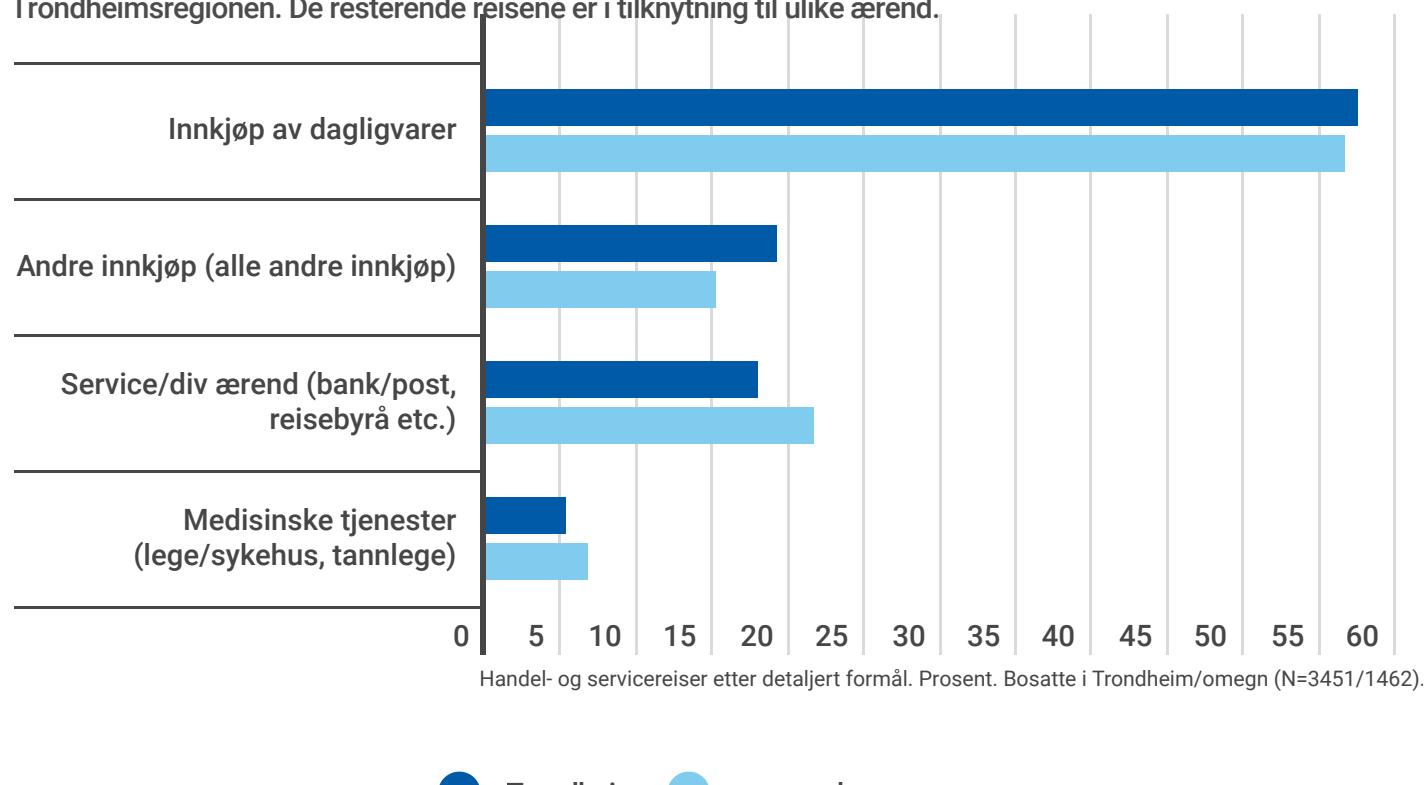
[Download data](#)

9 Handel- og servicereiser

Handel- og servicereisene står for en vesentlig andel av våre reiser (28 prosent). Dette kapittelet beskriver nærmere omfang og tidsbruk, hvor lange de er, hvor de ender og hvilke transportmiddel som 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 øренд, og Medisinske tjenester. Innkjøp av dagligvarer er den vanligste handel- og servicereisen for bosatte i Trondheimsregionen og utgjør 57 prosent av handel- og servicereisene. Sammen med kategorien andre innkjøp utgjør innkjøpsreisene 75 prosent av handels- og servicereisene til bosatte i Trondheimsregionen. De resterende reisene er i tilknytning til ulike øренд.



[Download data](#)

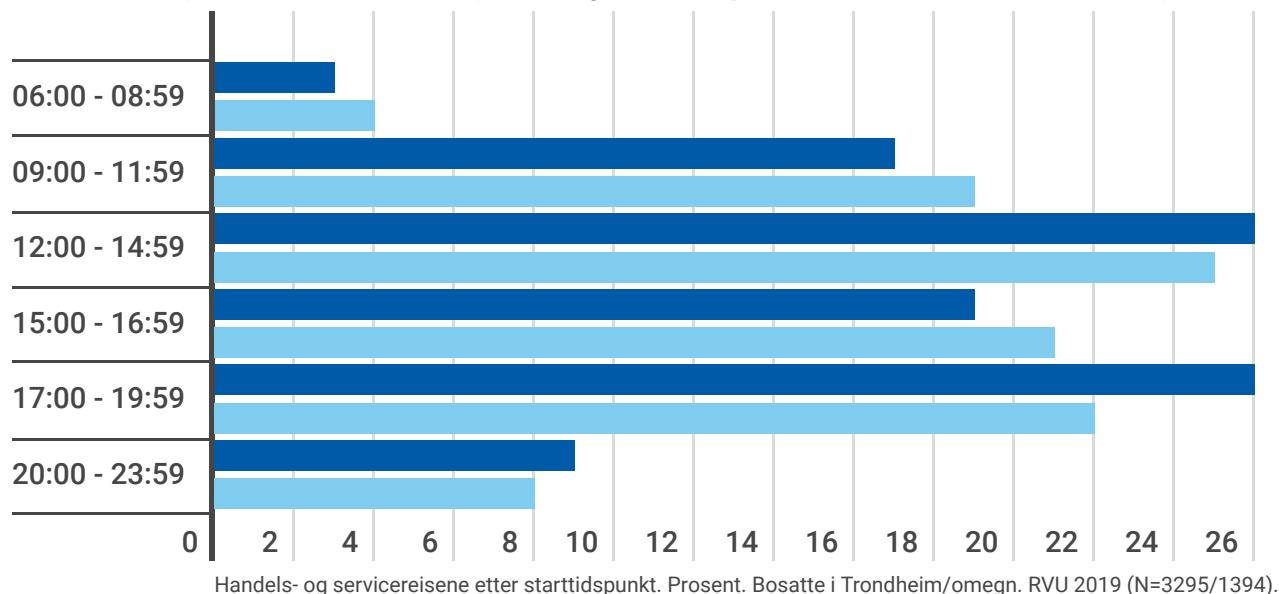
9.2. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utfører hver person i Trondheimsregionen 0,8 handels- og servicereiser i gjennomsnitt per dag. Dette er en nedgang fra 2013/14 som skyldes underrapportering i RVU 2019 (se kapittel 2.4).



[Download data](#)

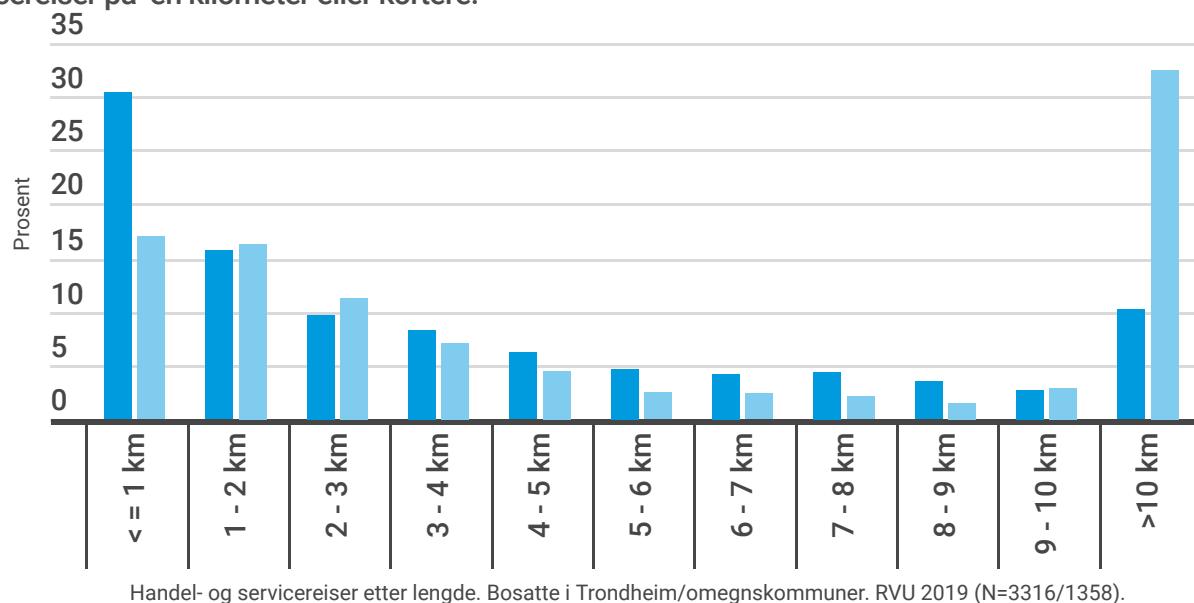
Handels- og servicereisenes starttidspunkt er fordelt utover dagen, men med en hovedvekt av reiser mellom kl 09 og kl 20. I Trondheimsregionen skjer hele 70 prosent av reisene mellom kl 12 og 20.



● Trondheim ● omegnskommuner

⬇️ [Download data](#)

Gjennomsnittet av alle handels- og servicereiser for bosatte i Trondheim er åtte kilometer og tar 15 minutter. For bosatte i omegnskommunene er gjennomsnittlig handels- og servicereise 13 kilometer og tar 17 minutter. I Trondheim er 56 prosent av reisene på tre kilometer eller mindre og 30 prosent er på under en kilometer. I omegnskommunene er det 45 prosent av reisene som er tre kilometer eller kortere. 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.



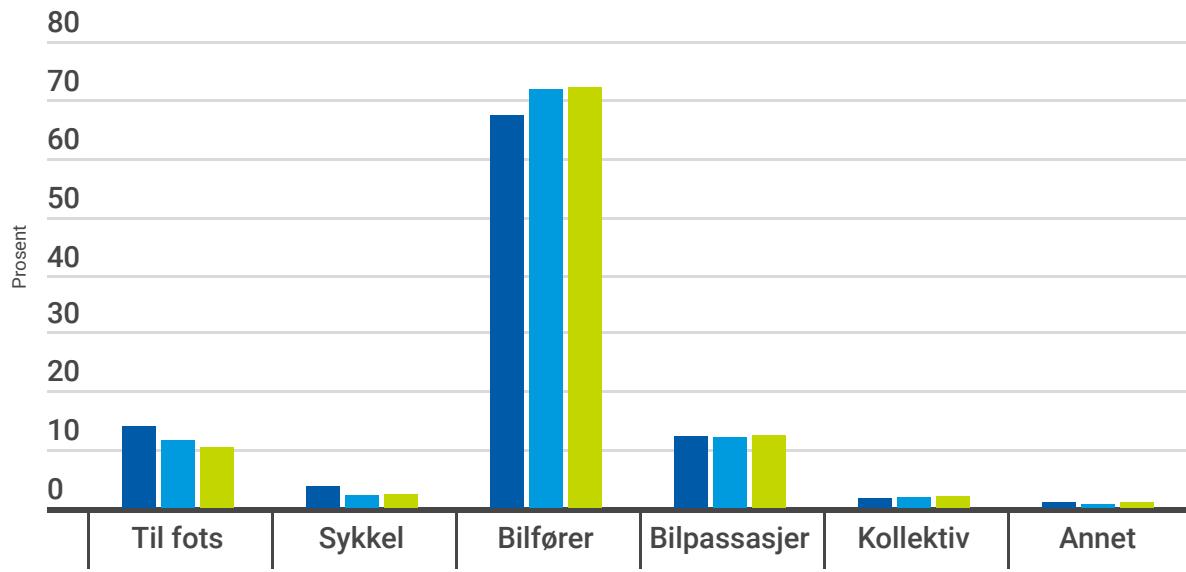
● Trondheim ● omegnskommuner

⬇️ [Download data](#)

9.3. Transportmiddelbruk på handel- og servicereiser

9.3.1 Bosatte i omegnskommuner

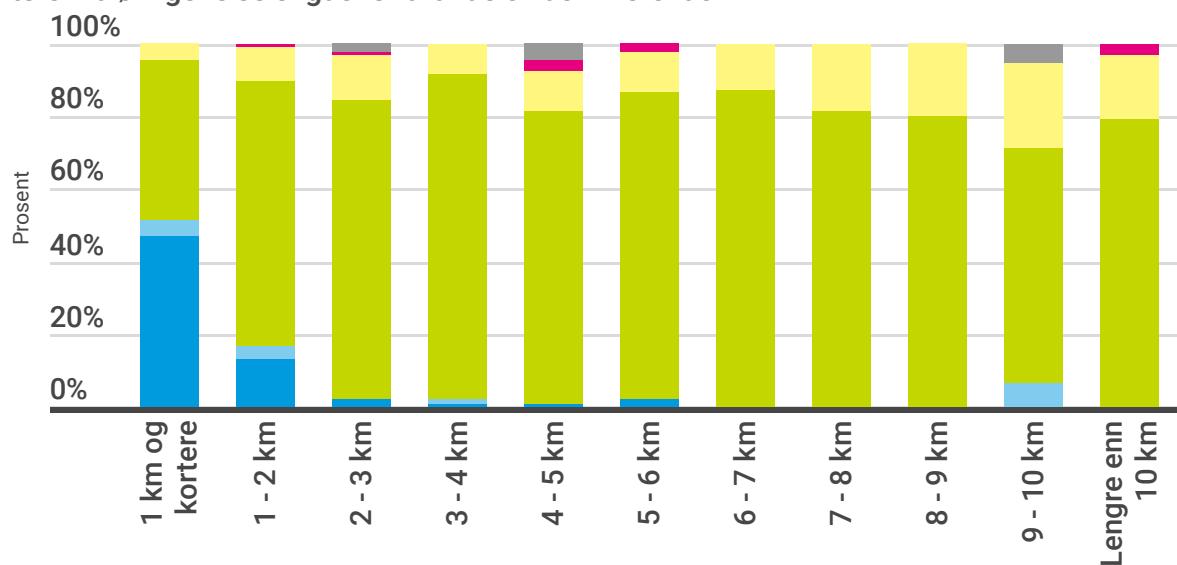
Drøyt 80 av handel- og servicereisene til bosatte i omegnskommunene er som bilfører eller som bilpassasjer. Omlag 10 prosent er til fots, to prosent med sykkel og to prosent med kollektivt. Handel- og servicereisene har holdt seg relativt stabil over tid. Men sammenlignet med 2009/10 har bilførerandelen økt noe, men i tallene fra 2009/10 er bosatte i Indre Fosen ikke inkludert.



● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019

[Download data](#)

Bosatte i omegnskommunene går på 46 prosent av handel- og servicereisene som er en kilometer eller kortere. På øvrige reiselengder er bilandelen dominerende.



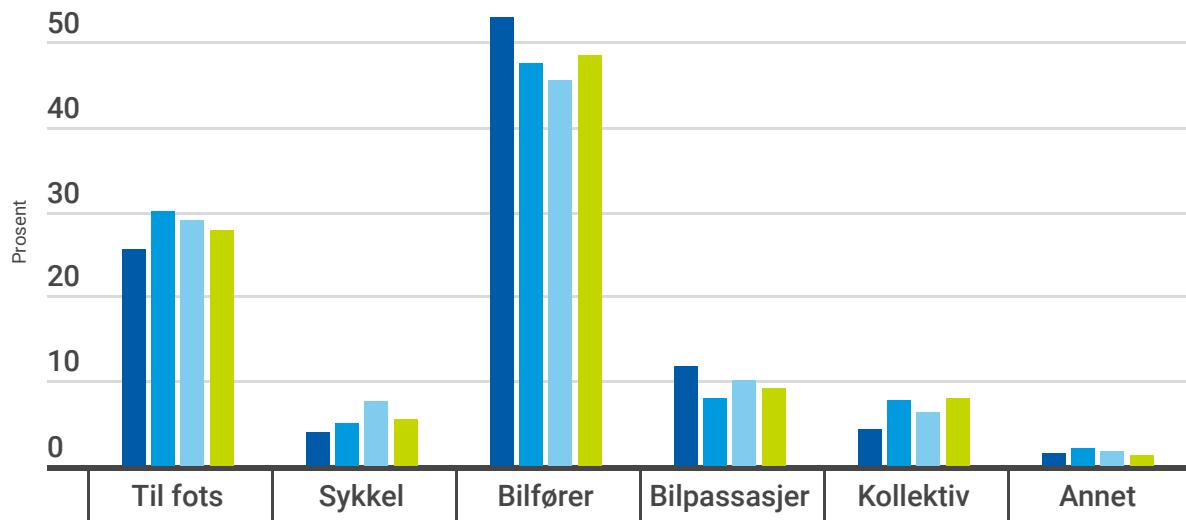
Transportmiddelfordeling etter reiselengde på handel- og servicereiser. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019 (N=1358).

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

[Download data](#)

9.3.2 Bosatte i Trondheim

Over halvparten av handel- og servicereisene til bosatte i Trondheim er som bilfører eller som bilpassasjer. Omlag 30 prosent er til fots, seks prosent med sykkel og åtte 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 i 2018. I 2019 kan det imidlertid se ut til at bilførerandelen har økt noe igjen, til 48 prosent.

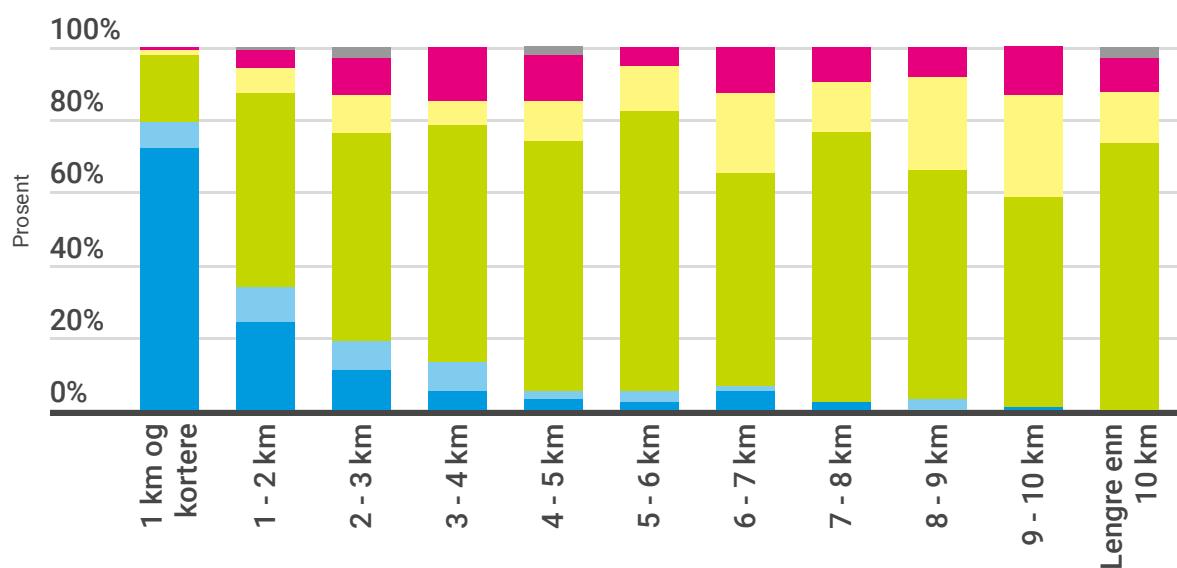


Transportmiddelfordeling handel- og servicereiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, 2013/14, 2018, 2019 (N=5028, 2869, 3009, 3450).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2018 ● RVU 2019

[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 2019 (N=3318).

● 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 26 prosent, mens bilførerandelen på reiser til andre områder er 57 prosent eller høyere. Kollektivtilgjengelige områder som Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen har høyere kollektivandel enn øvrige områder i Trondheim. På handel- og servicereiser til sentrum er nærmere halvparten av reisene til fots eller med sykkel, 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	41,2 %	7,9 %	26,1 %	5,5 %	17,4 %	1,9 %	100,0 %	529
Indre øst Indre sørøst Indre vest	19,0 %	5,6 %	56,7 %	11,5 %	6,9 %	0,4 %	100,0 %	538
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	24,9 %	5,2 %	59,5 %	6,1 %	4,0 %	0,3 %	100,0 %	346
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	21,2 %	1,5 %	66,4 %	7,7 %	1,9 %	1,2 %	100,0 %	259

Download data

Bosatte sentralt har størst andel miljøvennlige handel- og servicereiser. Bosatte i sentrum og i Indre sone har spesielt en større andel handels- og servicereiser til fots og med sykkel. Mens bilførerandelen i sentrum er 31 prosent så er bilførerandelen 46 prosent eller høyere i øvrige deler av Trondheim.

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	46,6 %	8,4 %	30,8 %	5,3 %	7,1 %	1,8 %	100,0 %	393
Indre øst Indre sørøst Indre vest	26,9 %	8,5 %	46,4 %	10,1 %	6,7 %	1,3 %	100,0 %	446
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	19,8 %	3,2 %	53,1 %	12,6 %	10,8 %	0,4 %	100,0 %	683
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	18,2 %	1,5 %	64,7 %	7,7 %	6,9 %	1,0 %	100,0 %	479

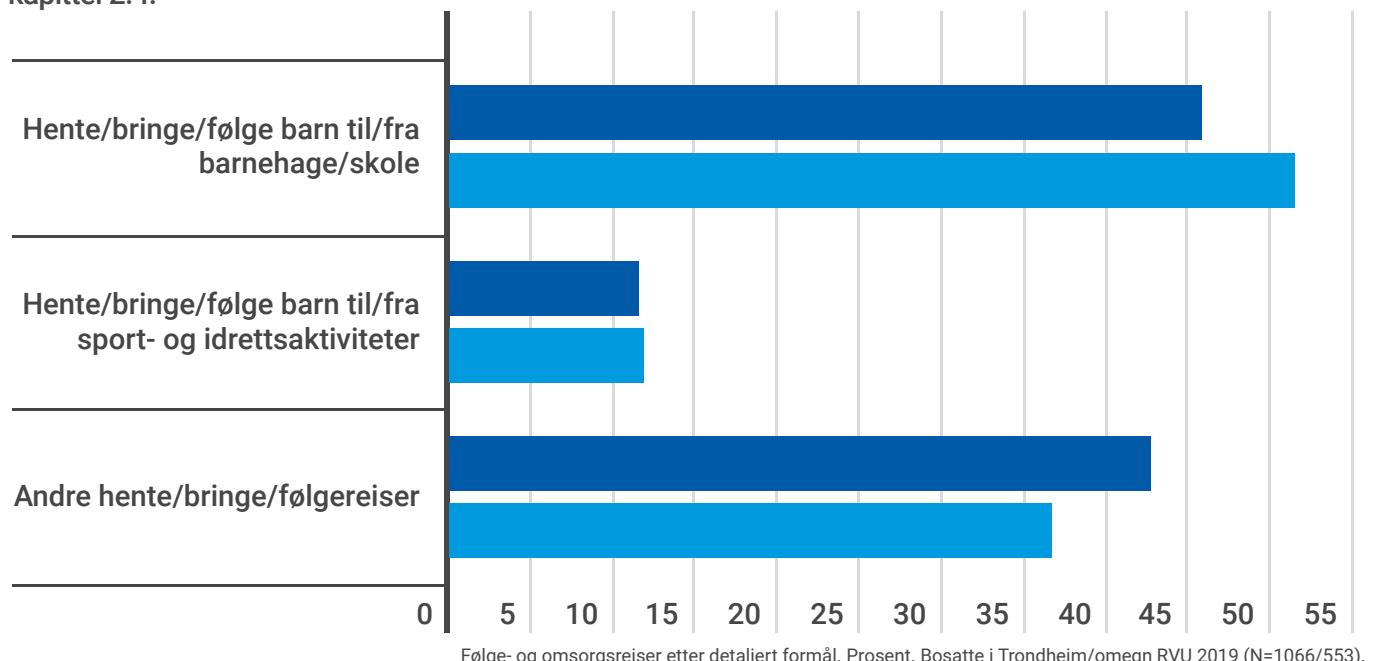
Download data

10 Følge- og omsorgsreiser

Følge- og omsorgsreisene utgjør omlag ni prosent av alle reiser foretatt av bosatte (13 år og over) i Trondheimsregionen. 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 12 prosentpoeng. Dette kan tyde på en underrapportering av slike reiser i RVU 2019. Lese mer om dette i kapittel 2.4.



● Trondheim ● omegnsmommuner

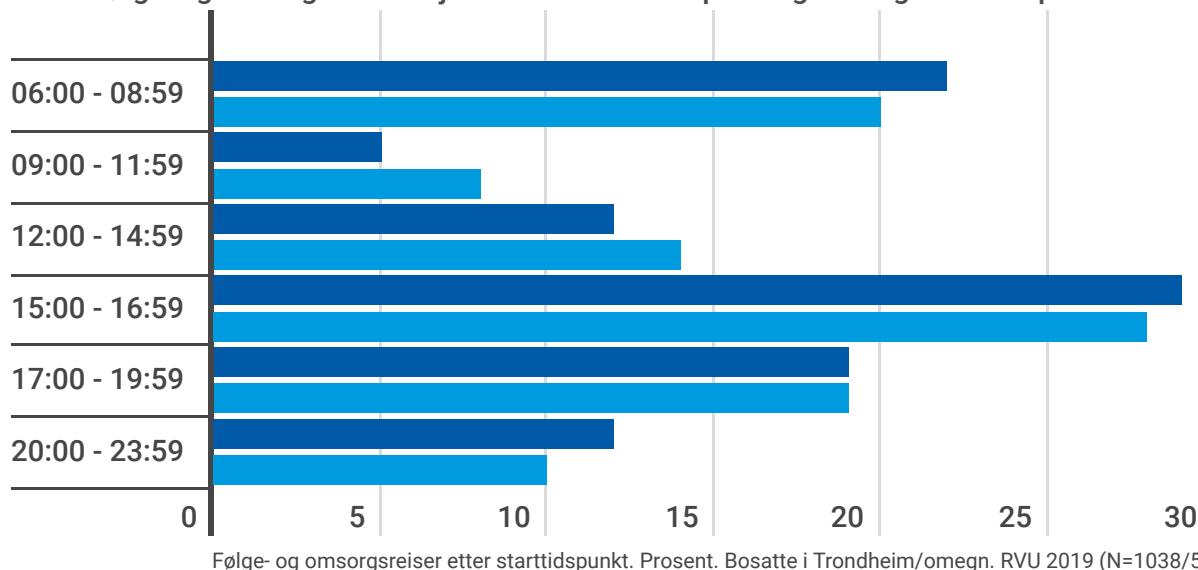
Download data

10.2. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utfører hver person i Trondheimsregionen 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 2019.

Størst andel følge- og omsorgsreiser skjer mellom kl 06 - 09 på morgenens og kl 15 - 17 på ettermiddagen.

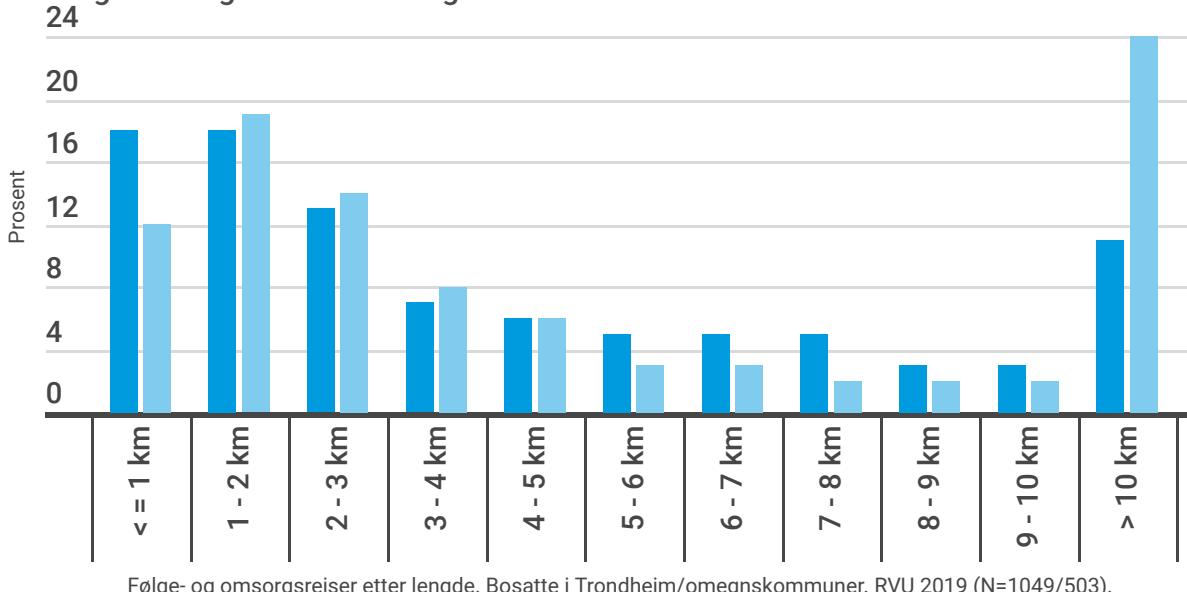


Følge- og omsorgsreiser etter starttidspunkt. Prosent. Bosatte i Trondheim/omg. RVU 2019 (N=1038/545).

● Trondheim ● omegn/kommuner

[Download data](#)

I Trondheim og omegn/kommuner er omlag halvparten av reisene tre km eller kortere. Den gjennomsnittlige følge- og omsorgsreisen i Trondheim er 8 kilometer og tar 12 minutter. I omegn/kommunene er gjennomsnittlig reiselengde 8 kilometer og tar 11 minutter.



Følge- og omsorgsreiser etter lengde. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019 (N=1049/503).

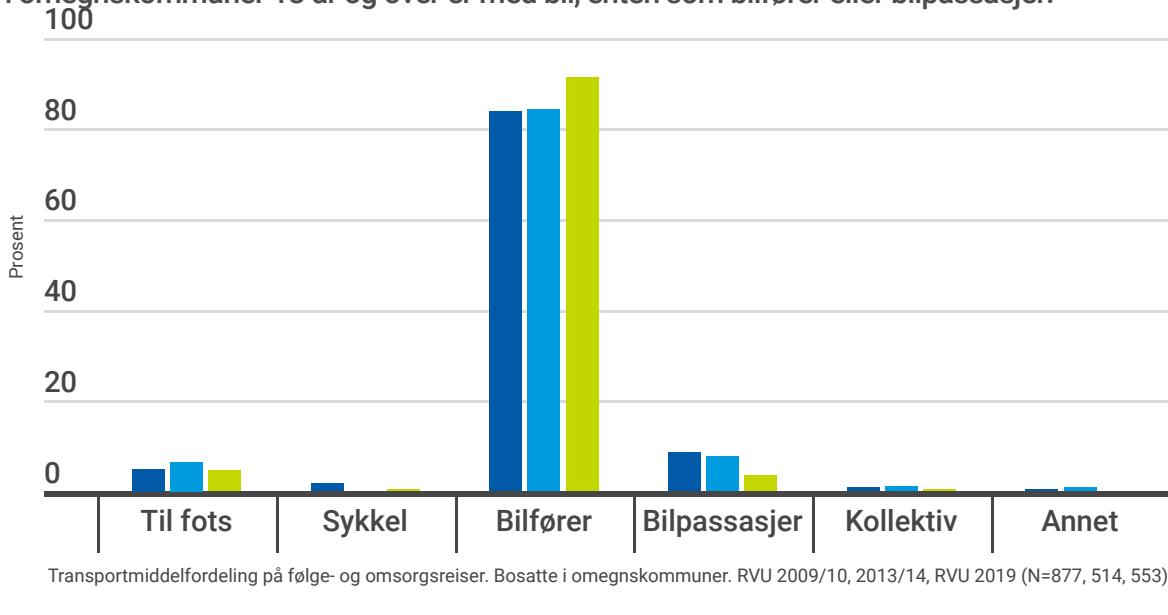
● Trondheim ● omegn/kommuner

[Download data](#)

10.3. Transportmiddelbruk på følge- og omsorgsreiser

10.3.1 Bosatte i omegncommuner

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. 95 prosent av følge- og omsorgsreisene til bosatte i omegncommuner 13 år og over er med bil, enten som bilfører eller bilpassasjer.

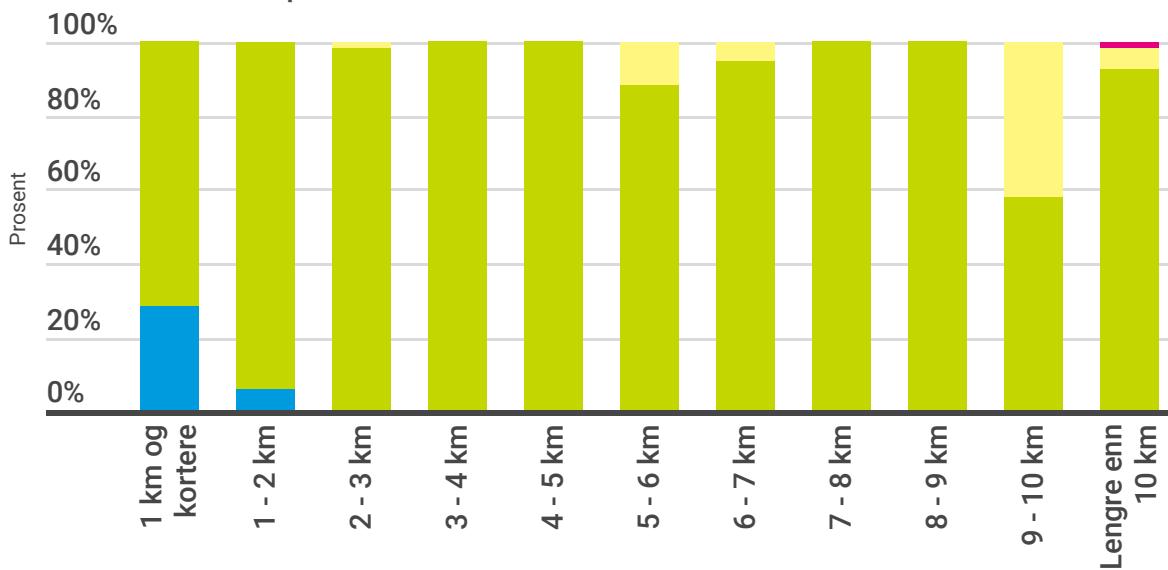


Transportmiddelfordeling på følge- og omsorgsreiser. Bosatte i omegncommuner. RVU 2009/10, 2013/14, RVU 2019 (N=877, 514, 553).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019

[Download data](#)

På følge- og omsorgsreisene har bosatte i omegncommunene en stor bilandel på alle reiselengder. På reiser inntil én kilometer er 28 prosent av reisene til fots.



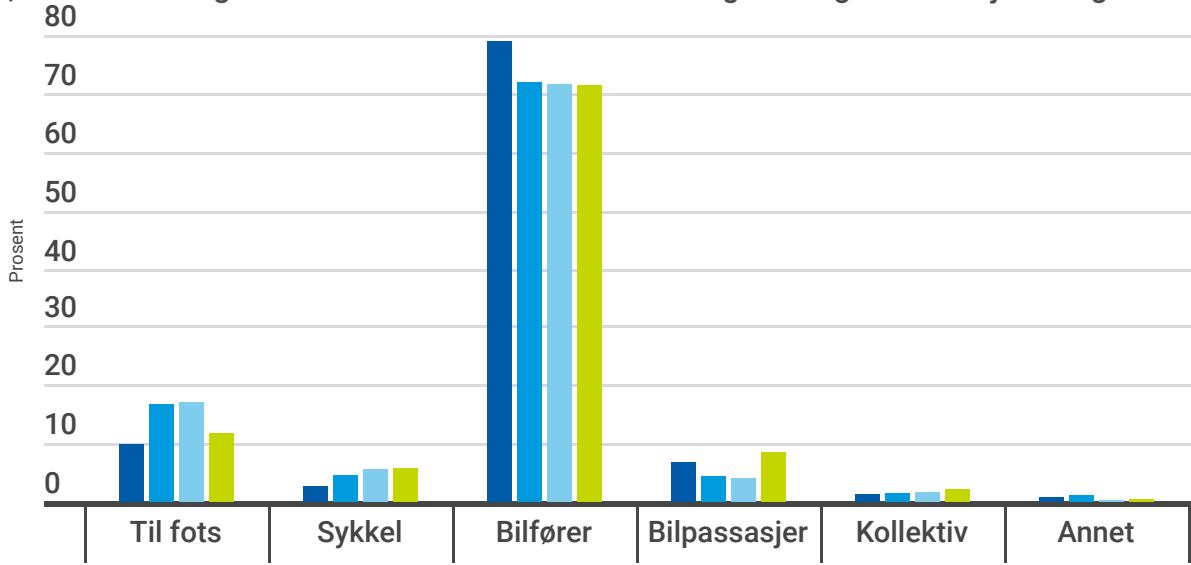
Transportmiddelfordeling etter reiselengde på følge- og omsorgsreiser. Bosatte i omegncommuner. RVU 2019 (N=503).

● Til fots ● Bilfører ● Bilpassasjer ● Kollektiv

[Download data](#)

10.3.2 Bosatte i Trondheim

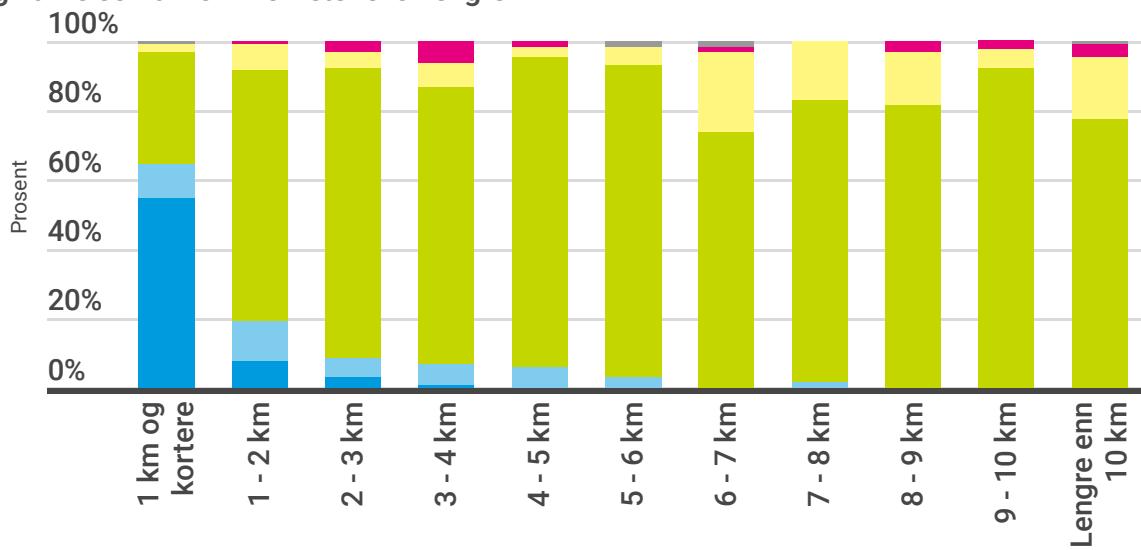
Følge- og omsorgsreisene foregår for eksempel som følge av at den som følges/hentes/bringes av ulike årsaker ikke kan reise alene eller har tilgang til førerkort eller bil. I tillegg vil omsorgsreisene i all hovedsak være i en reisekjede mellom hjem, barnehage/skole og arbeid. Drøyt 70 prosent av følge- 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.



RVU 2009/10 RVU 2013/14 RVU 2018 RVU 2019

[Download data](#)

På følge- og omsorgsreiser inntil én kilometer er 55 prosent av reisene til fots og ni 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.



Til fots Sykkel Bilfører Bilpassasjer Kollektiv Annet

[Download data](#)

På følge- og omsorgsreiser til Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen er bilførerandelen 79 prosent. Dette er en liten økning sammenlignet med 213/14. Sentrum og indre soner har 16 prosent sykkelandel som er høyest av alle 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	9,4 %	6,4 %	78,9 %	2,9 %	1,8 %	0,6 %	100,0 %	171	
Indre øst Indre sørøst Indre vest	14,8 %	15,6 %	60,7 %	5,7 %	3,3 %	0,0 %	100,0 %	122	
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	12,6 %	2,2 %	71,4 %	11,0 %	2,7 %	0,0 %	100,0 %	182	
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	13,2 %	4,7 %	66,7 %	12,4 %	1,6 %	1,6 %	100,0 %	129	

Download data

Bosatte sentralt har størst andel miljøvennlige følge- og omsorgsreiser. 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	16,5 %	7,1 %	71,8 %	4,7 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %	85	
Indre øst Indre sørøst Indre vest	12,8 %	16,5 %	54,9 %	13,5 %	1,5 %	0,8 %	100,0 %	133	
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	8,8 %	2,6 %	79,0 %	6,3 %	3,3 %	0,0 %	100,0 %	272	
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	10,5 %	3,5 %	68,4 %	14,6 %	1,8 %	1,2 %	100,0 %	171	

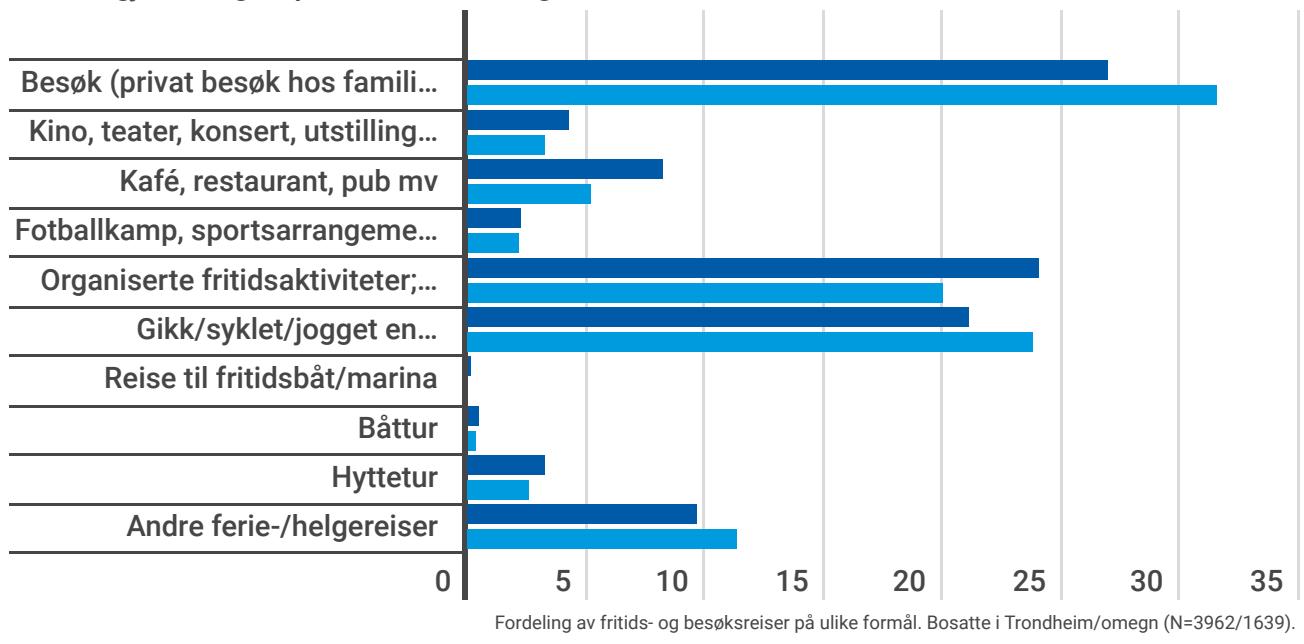
Download data

11 Fritids- og besøksreiser

Tilsammen utgjør fritidsreisene og besøksreisene flest (28 prosent) av reisene til bosatte 13 år og over i Trondheimsregionen. 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. De består av private besøk og sykebesøk. Organiserte fritidsaktiviteter og reiser knyttet til turgåing, jogging, ski- og sykkelturer og lufting av hund utgjør omlag 45 prosent av fritids- og besøksreisene.

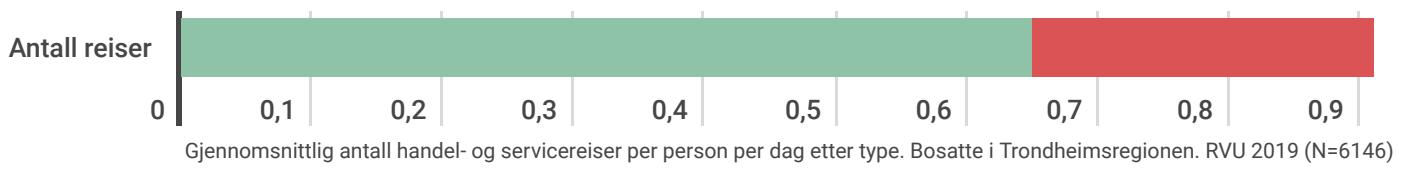


● Trondheim ● omegnskommuner

[Download data](#)

11.2. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utfører hver person (13 år og over) i Trondheimsregionen 0,9 fritid- og besøksreise per dag.

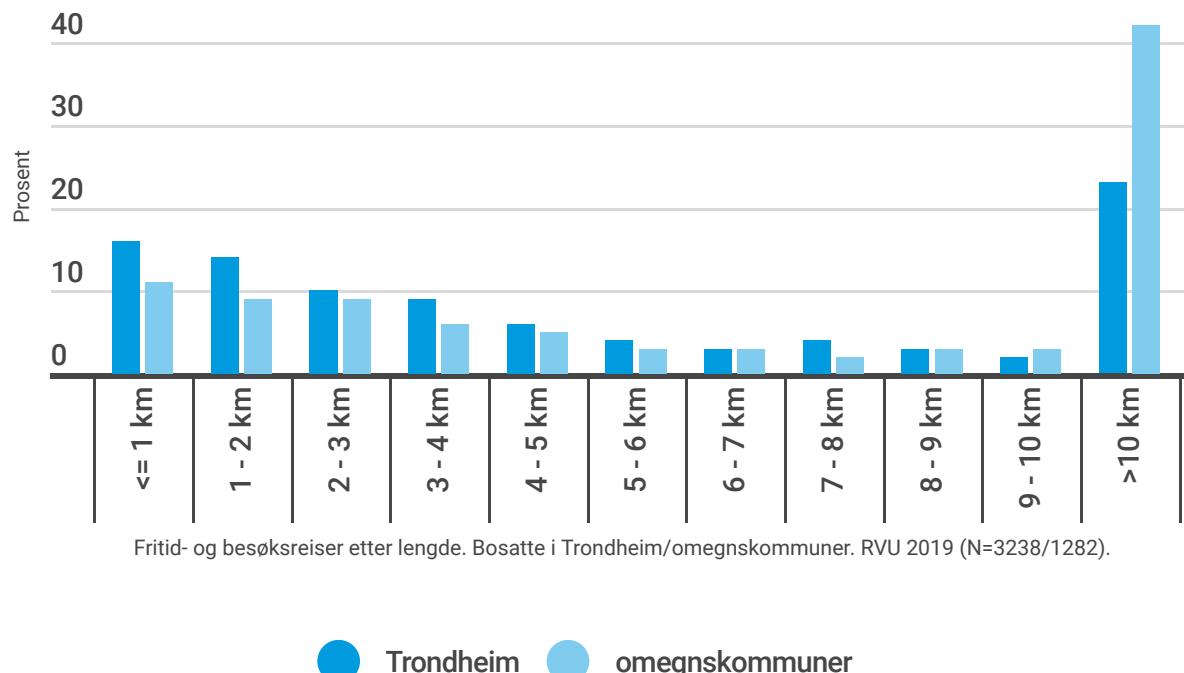


● Fritid ● Besøk

[Download data](#)

I Trondheim er 42 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller mindre og 23 prosent er på mer enn ti kilometer. Den gjennomsnittlige fritids- og besøksreisen i Trondheim er 21 kilometer og tar 28 minutter. Men her er det noen lange reiser som trekker opp gjennomsnittet. Medianen for fritids- og besøksreiser er fire kilometer lang og tar 14 minutter.

Bosatte i omegnskommuner har 30 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller kortere. Hele 42 prosent er på ti kilometer eller lengre. Den gjennomsnittlige fritids- og besøksreisen er 21 kilometer og tar 27 minutter. Noen lange reiser trekker opp gjennomsnittet. Medianen for fritids- og besøksreiser er åtte kilometer lang og tar 14 minutter.



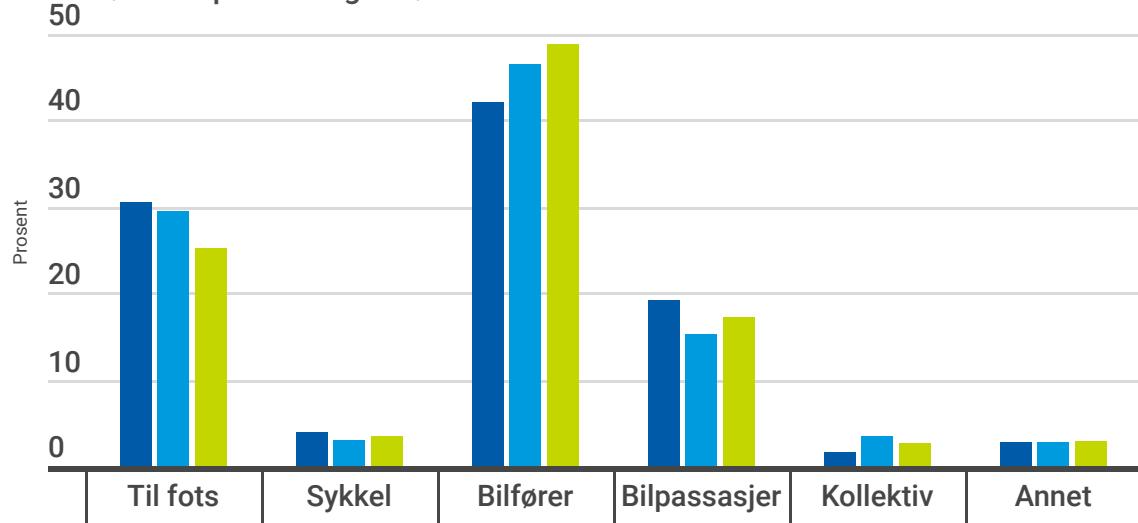
● Trondheim ● omegnskommuner

[Download data](#)

11.3. Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

11.3.1 Bosatte i omegncommuner

I omegncommunene foregår hele 25 prosent av fritids- og besøksreiser til føts. En viktig årsak er at å gå tur er definert som eget formål i denne reisekategorien. At andelen her har gått ned kan delvis skyldes en underrapportering av disse reisene i 2019. Bilen er også et viktig transportmiddel på fritids- og besøksreiser. Bilførerandelen er 49 prosent, og bilpassasjerandelen er 17 prosent. Over tid kan det se ut til at bilandelen har økt noe på fritid- og besøksreiser.

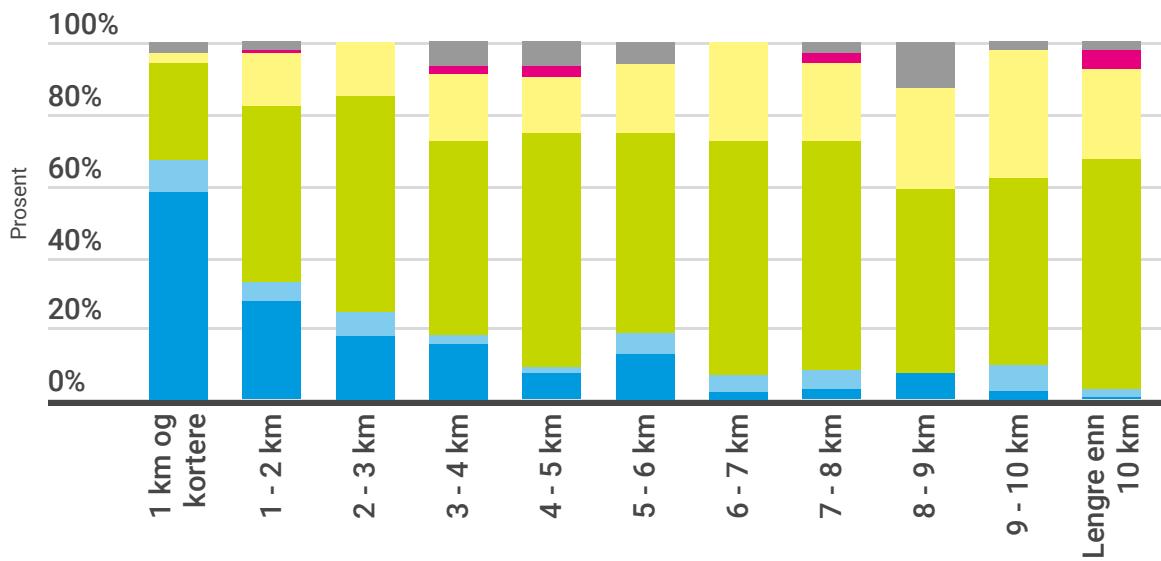


Transportmiddelfordeling fritids- og besøksreiser. Bosatte i omegncommuner. 2009/10, 2013/14, 2019 (N=2345, 1445, 1639).

● RVU2009/10 ● RVU2013/14 ● RVU 2019

[Download data](#)

På fritids- og besøksreiser øker bilandelen med reiselengde. På reisen inntil én kilometer er 58 prosent av reisene til føts og ti prosent med sykkel.



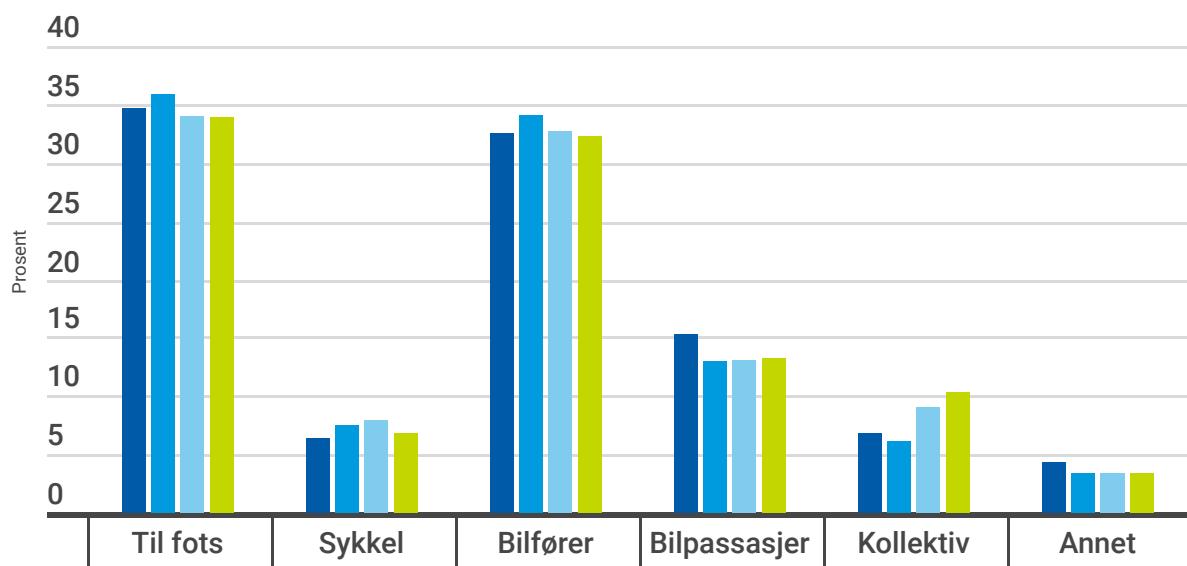
Transportmiddelfordeling etter reiselengde på fritids- og besøksreiser. Bosatte i omegncommuner RVU 2019 (N=1283).

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

[Download data](#)

11.3.2 Bosatte i Trondheim

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 32 prosent, og bilpassasjerandelen er 13 prosent. Over tid kan det se ut til at kollektivandelen har økt noe på fritid- og besøksreiser i Trondheim.

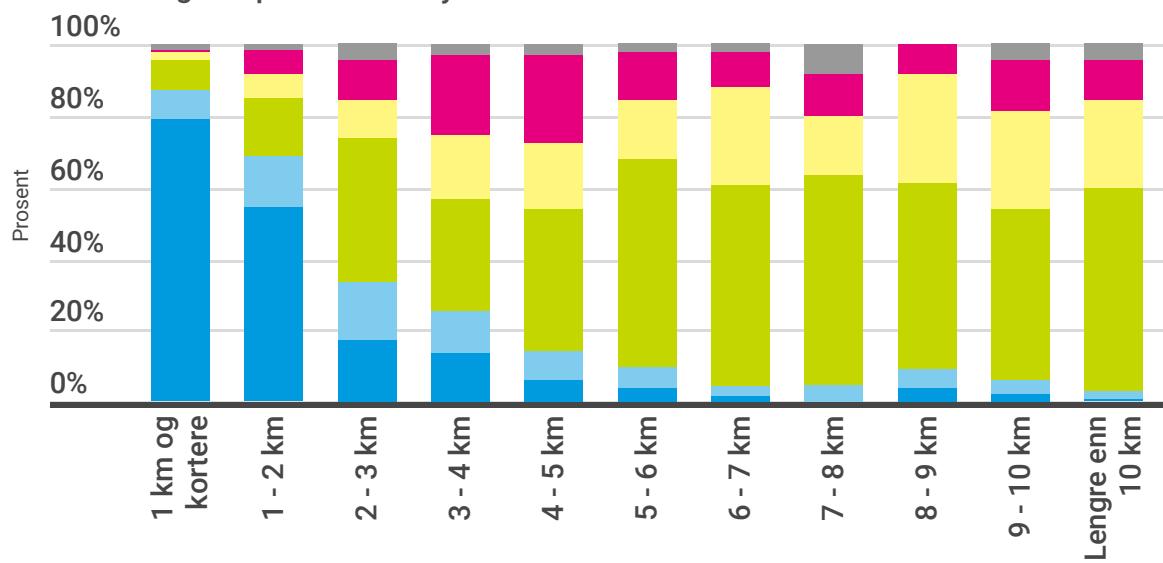


Transportmiddelfordeling fritids- og besøksreiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/10, 2013/14, 2018, 2019 (N= 5281, 2912, 3785, 3963).

● RVU2009/10 ● RVU2013/14 ● RVU 2018 ● RVU 2019

⬇ Download data

På fritids- og besøksreiser øker bilandelen med reiselengde. Også kollektivandelen øker med reiselengde, men den avtar igjen på reiser som er fem kilometer eller lengre. På reisen inntil én kilometer er 80 prosent av reisene til fots og åtte prosent med sykkel.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde på fritids- og besøksreiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2019 (N=3240).

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

⬇ 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 48 prosent, indre soner 34 prosent og ytre soner og sørbyen på 29 og 26 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 2019. 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	38,5 %	9,7 %	21,0 %	9,4 %	18,5 %	2,8 %	100,0 %	680
Indre øst Indre sørøst Indre vest	26,9 %	7,1 %	38,2 %	15,9 %	11,0 %	1,0 %	100,0 %	309
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	24,9 %	4,4 %	47,4 %	13,4 %	6,9 %	3,1 %	100,0 %	321
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	22,6 %	3,8 %	50,0 %	17,9 %	5,2 %	0,5 %	100,0 %	212

 Download data

Grønne reisemiddel (gange, sykkel og kollektiv) på fritids- og besøksreiser er høyest (66 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 2019. 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	40,9 %	12,8 %	19,9 %	9,5 %	12,1 %	4,8 %	100,0 %	462
Indre øst Indre sørøst Indre vest	27,6 %	8,4 %	30,5 %	19,2 %	10,5 %	3,8 %	100,0 %	475
Ytre øst Ytre sørøst og Bratsberg Ytre vest	22,9 %	3,9 %	43,1 %	15,5 %	10,9 %	3,7 %	100,0 %	722
Sørbyen øst Sørbyen vest Sørbyen sør Byneset	24,3 %	4,1 %	41,2 %	14,8 %	11,1 %	4,5 %	100,0 %	486

 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

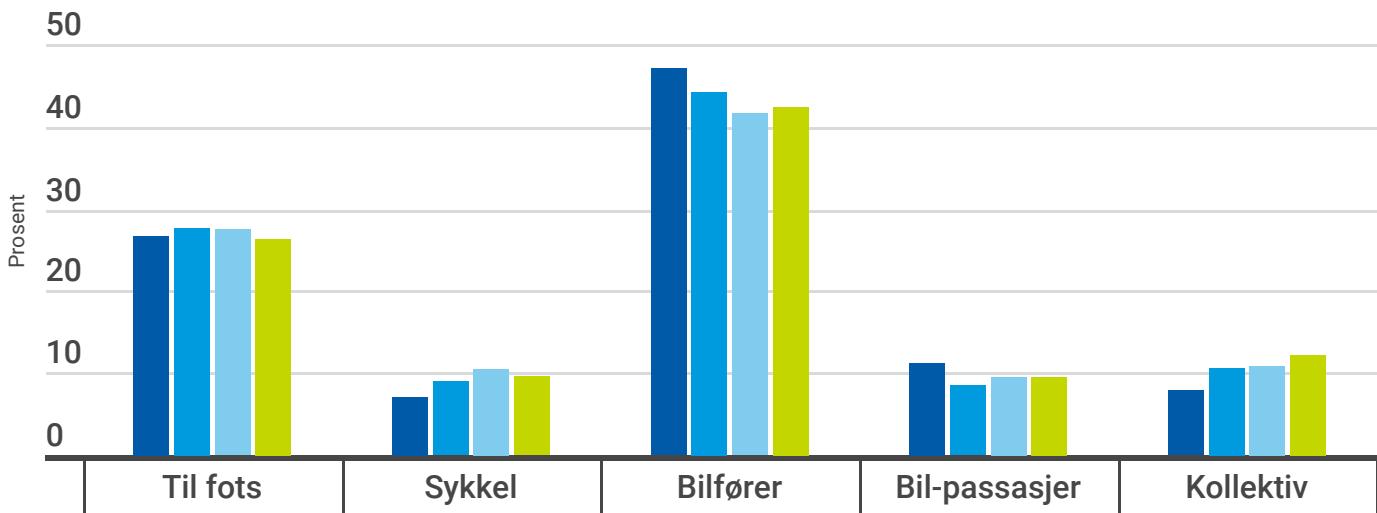
Kollektivt – Buss/rutebil/ekspressbuss i rute, trikk, tog

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 ● RVU 2019

[Download data](#)

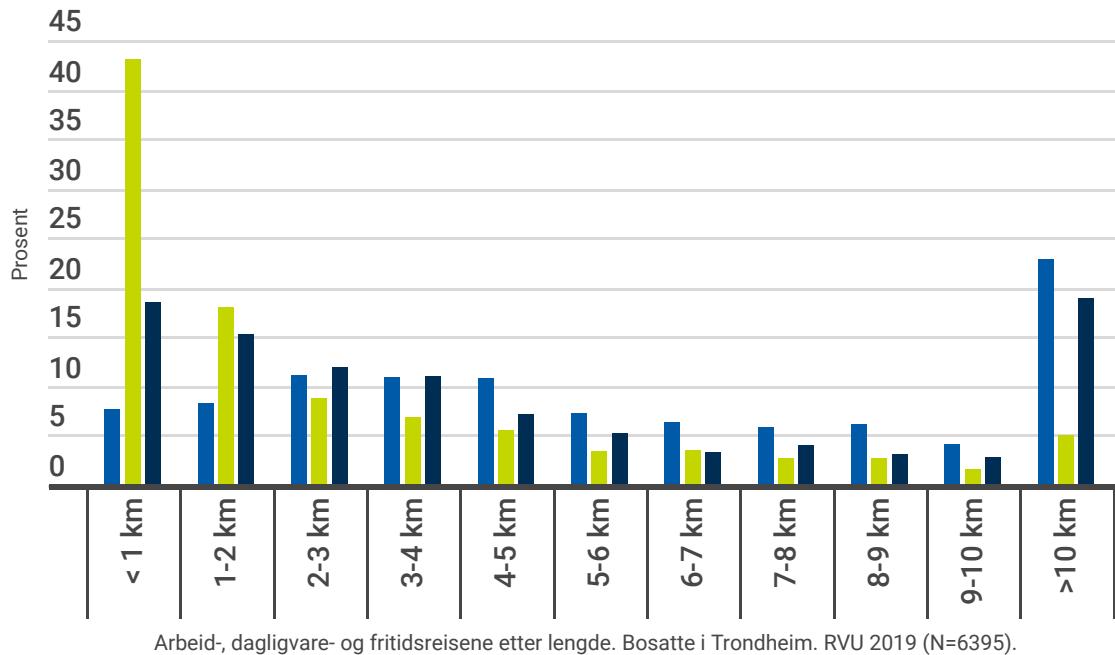
12.3. Utfyllende tabeller om transportmiddelbruk

Vedleggstabell 1: Reiser etter detaljert transportmiddel. Prosent. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. RVU 2019 .

Detaljert transportmiddel	Trondheim	omegnskommuner
Til fots	25,7 %	13,7 %
Sykkel	7,4 %	2,7 %
Elsykkel	2,0 %	0,5 %
Moped	0,2 %	0,3 %
Motorsykkelf	0,3 %	0,3 %
Bilfører	41,4 %	65,4 %
Bilpassasjer	9,2 %	11,0 %
Drosje/Taxi	0,4 %	0,3 %
Buss/rutebil/ekspressbuss i rute	11,0 %	4,0 %
Turbuss/chartret buss	0,1 %	0,1 %
Trikk/bybane	0,5 %	0,0 %
T-bane	0,1 %	0,0 %
Tog	0,3 %	0,6 %
Rutefly	0,5 %	0,3 %
Charterfly	0,0 %	0,0 %
Ferge	0,0 %	0,2 %
Rutebåt	0,0 %	0,2 %
Annet	0,5 %	0,5 %
Total	100,0 %	100,0 %
N	12162	5266

 Download data

12.4. Utfyllende tabeller om formål



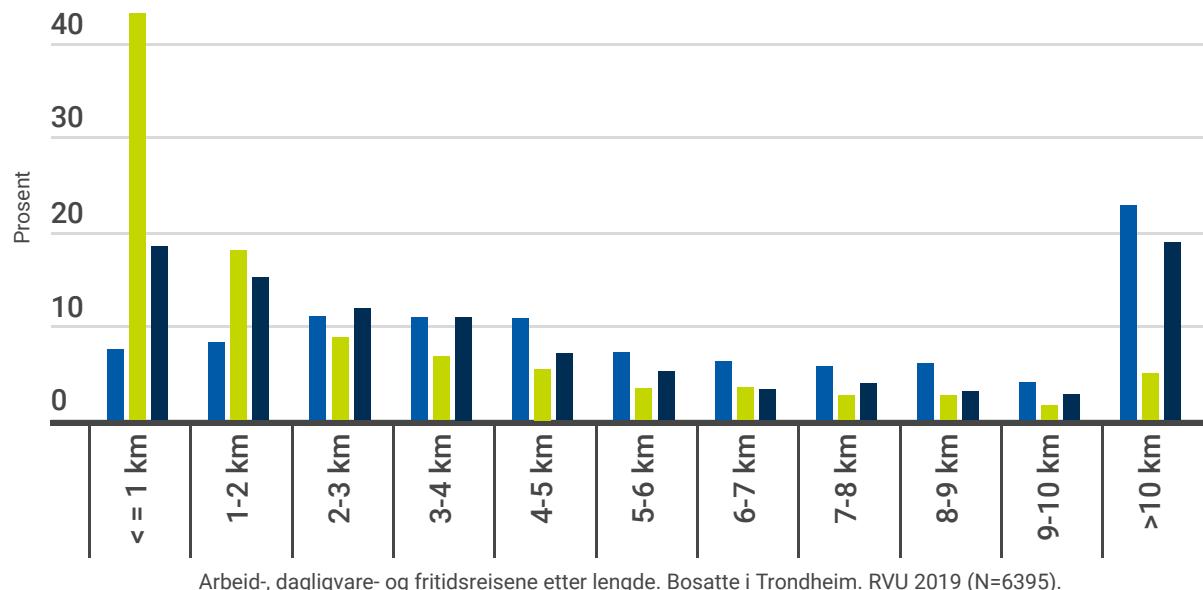
Arbeid Dagligvarer Fritid

Vedleggstabell 2: Reiser fordelt på formål og etter reisens ende. Bosatte i Trondheimsregionen. RVU 2019 (N=10968).

Reisens Ende	Arbeid	Skole/studie	Tjeneste	Handle/service	Omsorg/følge	Fritid	Besøk	Annnet	Total
Midtbyen	15,6 %	11 %	20 %	10 %	7 %	17 %	6 %	7 %	12 %
Sentrumsu/Midtbyen	22,1 %	29 %	23 %	17 %	17 %	19 %	18 %	15 %	19 %
Indre øst	8 %	4 %	13 %	15 %	8 %	8 %	8 %	9 %	10 %
Indre sørøst	11 %	10 %	13 %	9 %	6 %	9 %	7 %	9 %	9 %
Indre vest	4 %	3 %	1 %	4 %	4 %	4 %	5 %	3 %	4 %
Ytre øst	9 %	9 %	7 %	9 %	12 %	9 %	12 %	10 %	10 %
Ytre sørøst	8 %	10 %	8 %	10 %	10 %	7 %	11 %	13 %	9 %
Ytre vest	7 %	8 %	4 %	8 %	12 %	8 %	12 %	13 %	8 %
Sørbyen øst	3 %	5 %	3 %	4 %	6 %	5 %	7 %	6 %	5 %
Sørbyen vest	4 %	5 %	4 %	5 %	7 %	6 %	2 %	4 %	5 %
Sørbyen sør	7 %	2 %	3 %	7 %	8 %	5 %	8 %	6 %	6 %
Byneset og Bratsberg	2 %	4 %	1 %	2 %	3 %	3 %	3 %	4 %	3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	2453	558	291	3112	1003	2410	910	231	10968

Download data

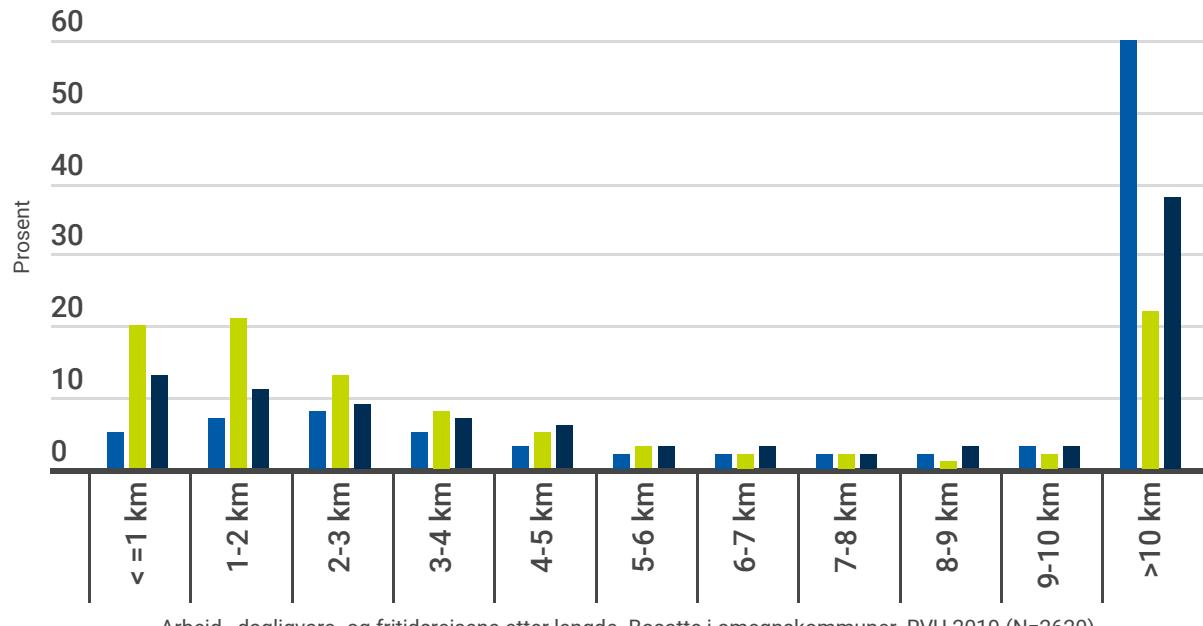
12.4. Utfyllende tabeller om formål



Arbeid-, dagligvare- og fritidsreisene etter lengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2019 (N=6395).

Arbeid Dagligvarer Fritid

Download data



Arbeid-, dagligvare- og fritidsreisene etter lengde. Bosatte i omegnsmommuner. RVU 2019 (N=2620).

Arbeid Dagligvarer Fritid

Download data

Vedleggstabell 3: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2019 (N=12175).

Måned	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total
Januar	7,1%	3,8%	6,6%	6,0%	6,4%	4,1%	6,3%
Februar	7,1%	4,9%	7,4%	7,8%	7,8%	6,1%	7,2%
Mars	8,2%	4,4%	7,7%	9,4%	9,8%	7,5%	7,9%
April	8,9%	7,4%	8,1%	5,6%	7,4%	6,8%	7,9%
Mai	8,3%	9,7%	4,5%	7,9%	7,2%	6,1%	6,7%
Juni	8,3%	11,9%	7,5%	6,5%	7,0%	10,2%	8,0%
Juli	7,1%	7,5%	8,3%	10,2%	5,8%	19,0%	8,0%
August	8,3%	15,2%	9,8%	9,5%	6,6%	13,3%	9,6%
September	10,4%	13,0%	11,2%	10,2%	8,6%	8,2%	10,7%
Oktober	10,3%	10,1%	10,2%	9,5%	13,5%	7,1%	10,5%
November	8,3%	6,1%	9,9%	8,8%	11,7%	6,1%	9,2%
Desember	7,6%	5,9%	8,8%	8,6%	8,1%	5,4%	8,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	3126	1143	5040	1122	1450	294	12175

 Download data

Vedleggstabell 4: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i omegnksommuner. RVU 2019 (N=5272).

Måned	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total
Januar	14,3%	0,6%	13,0%	11,0%	12,4%	4,5%	12,4%
Februar	13,2%	4,1%	11,6%	9,8%	14,0%	11,7%	11,5%
Mars	13,4%	4,1%	11,5%	11,6%	13,6%	7,2%	11,6%
April	9,0%	11,2%	8,8%	10,2%	7,2%	13,5%	9,1%
Mai	10,4%	8,2%	9,9%	13,3%	12,8%	16,2%	10,5%
Juni	8,9%	21,2%	7,5%	8,6%	10,8%	16,2%	8,6%
Juli	6,8%	12,4%	6,2%	5,5%	1,2%	10,8%	6,2%
August	4,3%	17,1%	3,6%	5,9%	3,2%	3,6%	4,4%
September	3,9%	11,8%	5,3%	4,0%	8,0%	5,4%	5,3%
Oktober	4,3%	4,1%	6,0%	7,2%	7,2%	1,8%	5,8%
November	4,6%	3,5%	7,0%	7,4%	5,2%	5,4%	6,5%
Desember	6,8%	1,8%	9,7%	5,5%	4,4%	3,6%	8,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	719	170	3442	580	250	111	5272

 Download data

Vedleggstabell 5: Reiser per måned etter formål. Bosatte i Trondheim. RVU 2018 (N=12169).

Måned	Arbeid	Skole/ studie	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Total
Januar	23,5 %	5,1 %	3,8 %	23,7 %	12,5 %	25,7 %	4,6 %	1,2 %	100,0 %
Februar	22,2 %	2,9 %	3,8 %	27,2 %	11,8 %	23,5 %	6,9 %	1,7 %	100,0 %
Mars	21,9 %	6,9 %	4,2 %	24,9 %	9,3 %	23,9 %	6,9 %	2,1 %	100,0 %
April	20,2 %	5,1 %	4,6 %	25,9 %	11,1 %	24,4 %	6,9 %	1,9 %	100,0 %
Mai	17,0 %	11,6 %	2,1 %	25,1 %	7,2 %	26,4 %	9,0 %	1,6 %	100,0 %
Juni	20,3 %	3,9 %	3,5 %	28,1 %	6,0 %	26,2 %	10,2 %	1,7 %	100,0 %
Juli	16,3 %	0,1 %	2,4 %	38,0 %	4,1 %	28,7 %	8,0 %	2,6 %	100,0 %
August	18,7 %	5,0 %	1,4 %	28,3 %	8,1 %	24,1 %	11,7 %	2,7 %	100,0 %
September	21,5 %	7,8 %	1,5 %	25,5 %	9,2 %	25,9 %	6,7 %	1,8 %	100,0 %
Oktober	22,1 %	3,2 %	2,0 %	32,3 %	7,1 %	22,5 %	8,8 %	1,9 %	100,0 %
November	25,6 %	3,8 %	3,8 %	27,1 %	11,7 %	18,0 %	8,0 %	2,1 %	100,0 %
Desember	19,5 %	1,1 %	3,1 %	32,3 %	7,6 %	17,8 %	16,4 %	2,2 %	100,0 %

 Download data

Vedleggstabell 6: Reiser per måned etter formål. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019 (N=5270).

Måned	Arbeid	Skole/ studie	Tjeneste	Handle/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Total
Januar	27,7 %	3,1 %	2,9 %	22,0 %	9,0 %	22,6 %	10,6 %	2,1 %	100,0 %
Februar	22,9 %	2,8 %	3,6 %	25,2 %	10,7 %	23,1 %	9,2 %	2,5 %	100,0 %
Mars	22,9 %	4,6 %	4,1 %	22,1 %	16,0 %	20,8 %	6,9 %	2,6 %	100,0 %
April	21,3 %	2,9 %	0,8 %	32,8 %	9,6 %	22,2 %	8,6 %	1,7 %	100,0 %
Mai	19,2 %	7,2 %	1,8 %	29,3 %	13,6 %	18,0 %	9,2 %	1,8 %	100,0 %
Juni	19,7 %	6,0 %	2,0 %	26,6 %	6,9 %	24,2 %	12,4 %	2,2 %	100,0 %
Juli	19,4 %		1,5 %	33,0 %	4,2 %	30,9 %	10,0 %	0,9 %	100,0 %
August	23,8 %	1,3 %	6,5 %	27,7 %	6,5 %	24,7 %	8,2 %	1,3 %	100,0 %
September	16,6 %	10,1 %	4,3 %	23,5 %	10,5 %	21,3 %	11,6 %	2,2 %	100,0 %
Oktober	24,4 %	4,0 %	3,3 %	34,0 %	5,3 %	18,8 %	7,6 %	2,6 %	100,0 %
November	22,4 %	1,5 %	4,4 %	30,9 %	13,7 %	15,2 %	10,2 %	1,7 %	100,0 %
Desember	21,1 %	0,7 %	1,6 %	32,9 %	13,4 %	15,0 %	14,1 %	1,2 %	100,0 %

 Download data

Vedleggstabell 7: Transportmiddelfordeling etter detaljert formål. Bosatte i Trondheim. RVU 2019 (N=17178).

Formål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	16,0%	18,0%	40,9%	4,3%	19,3%	1,5%	100,0%
Skole (reise til/fra skole)	35,4%	20,5%	2,7%	4,2%	34,5%	2,7%	100,0%
Tjenestereise (reise i arbeid)	14,9%	9,0%	55,3%	7,0%	8,7%	5,1%	100,0%
Innkjøp av dagligvarer	36,7%	5,2%	45,0%	6,5%	5,5%	1,1%	100,0%
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	14,1%	6,5%	53,2%	15,0%	10,6%	0,5%	100,0%
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.)	18,6%	5,8%	54,9%	9,6%	8,8%	2,2%	100,0%
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	10,4%	4,4%	45,4%	13,7%	23,5%	2,7%	100,0%
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/skole	20,3%	10,0%	57,6%	8,6%	3,1%	0,4%	100,0%
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og idrettsaktiviteter	6,5%	3,2%	77,4%	10,5%	0,8%	1,6%	100,0%
Andre hente/bringe/følgereiser	4,2%	2,0%	84,4%	7,7%	1,3%	0,4%	100,0%
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	19,2%	5,6%	45,4%	16,2%	10,3%	3,2%	100,0%
Kino, teater, konsert, utstilling mv	24,4%	1,7%	22,7%	22,1%	26,7%	2,3%	100,0%
Kafé, restaurant, pub mv	36,4%	3,4%	20,1%	12,3%	23,5%	4,3%	100,0%
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	39,1%	2,3%	26,4%	18,4%	11,5%	2,3%	100,0%
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening	24,5%	11,0%	39,3%	11,8%	11,7%	1,8%	100,0%
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	75,5%	6,1%	10,1%	4,7%	1,6%	2,0%	100,0%
Reiste til fritidsbåt/marina	50,0%		50,0%				100,0%
Båttur	6,7%			13,3%		80,0%	100,0%
Hyttetur	1,6%		63,5%	30,2%	2,4%	2,4%	100,0%
Andre ferie-/helgtereiser	19,7%	10,5%	33,6%	16,8%	10,8%	8,7%	100,0%
Annet formål	15,7%	5,8%	34,7%	16,1%	11,2%	16,5%	100,0%
Total	25,7%	9,4%	41,4%	9,2%	11,9%	2,4%	100,0%

 Download data

Vedleggstabell 8: Transportmiddelfordeling etter detaljert formål. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019 (N=5270).

Formål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Total
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	4,8%	4,2%	76,5%	3,5%	9,4%	1,5%	100,0%
Skole (reise til/fra skole)	26,9%	12,7%	16,8%	14,2%	27,4%	2,0%	100,0%
Tjenestereise (reise i arbeid)	6,5%		76,5%	6,5%	3,3%	7,2%	100,0%
Innkjøp av dagligvarer	12,2%	3,4%	71,0%	11,9%	0,8%	0,7%	100,0%
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	3,6%		72,9%	17,6%	5,9%		100,0%
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.)	12,7%	1,6%	73,4%	9,5%	0,9%	1,9%	100,0%
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	2,1%		75,0%	14,6%	5,2%	3,1%	100,0%
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/skole	7,7%	0,7%	90,5%	0,4%	0,7%		100,0%
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og idrettsaktiviteter	3,0%		97,0%				100,0%
Andre hente/bringe/følgereiser	0,5%		90,6%	8,9%			100,0%
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	8,1%	2,3%	66,5%	17,2%	3,1%	2,7%	100,0%
Kino, teater, konsert, utstilling mv	17,3%	3,8%	36,5%	36,5%	5,8%		100,0%
Kafé, restaurant, pub mv	21,2%		42,4%	28,2%	5,9%	2,4%	100,0%
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuер	2,9%	11,8%	38,2%	35,3%	5,9%	5,9%	100,0%
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening	8,6%	4,0%	64,2%	20,5%	1,8%	0,9%	100,0%
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	74,8%	3,6%	13,9%	5,7%	0,5%	1,5%	100,0%
Reiste til fritidsbåt/marina							
Båttur			20,0%			80,0%	100,0%
Hyttetur	7,1%		64,3%	26,2%	2,4%		100,0%
Andre ferie-/helgtereiser	11,9%	5,9%	51,4%	20,0%	3,2%	7,6%	100,0%
Annet formål	9,5%	5,7%	43,8%	18,1%	8,6%	14,3%	100,0%
Total	13,6%	3,2%	65,4%	11,0%	4,7%	2,0%	100,0%

 Download data

Vedleggstabell 9: Reisenes formål etter endesone. Hjemreiser egen kategori. Bosatte i Trondheim. RVU 2019 (N=10968).

Reisens ende	Arbeid	Skole/studie	Tjeneste	Daglig-vare	Handel/Service	Omsorg/følge	Fritid	Besøk	Annet	Hjem	Total
Midtbyen	24,8 %	4,0 %	3,9 %	5,0 %	13,2 %	4,9 %	25,2 %	3,0 %	0,8 %	15,2 %	100,0 %
Sentrum u/Midtbyen	17,9 %	4,4 %	2,3 %	7,9 %	5,5 %	5,0 %	9,3 %	4,8 %	0,2 %	42,7 %	100,0 %
Indre øst	10,8 %	1,0 %	2,6 %	12,7 %	17,1 %	5,0 %	8,0 %	3,6 %	0,5 %	38,8 %	100,0 %
Indre sørøst	17,8 %	2,5 %	2,3 %	8,8 %	5,7 %	3,8 %	8,6 %	3,4 %	0,3 %	46,9 %	100,0 %
Indre vest	5,6 %	0,9 %	0,5 %	11,6 %	3,5 %	6,7 %	9,0 %	5,3 %	0,0 %	56,9 %	100,0 %
Ytre øst	10,1 %	3,0 %	0,6 %	6,1 %	2,8 %	5,7 %	5,4 %	5,3 %	0,7 %	60,3 %	100,0 %
Ytre sørøst	9,6 %	3,5 %	1,1 %	11,5 %	5,0 %	4,9 %	5,0 %	5,3 %	0,6 %	53,3 %	100,0 %
Ytre vest	5,5 %	2,8 %	0,5 %	7,3 %	2,5 %	7,4 %	5,1 %	6,0 %	0,3 %	62,4 %	100,0 %
Sørbyen øst	2,6 %	1,6 %	0,2 %	7,3 %	1,6 %	7,3 %	3,2 %	7,1 %	0,6 %	68,5 %	100,0 %
Sørbyen vest	3,9 %	3,1 %	0,4 %	7,4 %	3,3 %	6,4 %	7,0 %	1,9 %	0,4 %	66,3 %	100,0 %
Sørbyen sør	12,6 %	1,2 %	0,4 %	9,7 %	8,7 %	7,2 %	6,5 %	4,9 %	0,4 %	48,3 %	100,0 %
Byneset og Bratsberg	6,2 %	4,5 %	0,7 %	5,8 %	4,5 %	4,5 %	10,3 %	3,1 %	1,0 %	59,6 %	100,0 %
Total Trondheim	13,0 %	3,0 %	1,7 %	8,4 %	6,9 %	5,5 %	9,4 %	4,5 %	0,5 %	47,3 %	100,0 %

 Download data

Vedleggstabell 10: Reisenes formål etter ukedag. Bosatte i Trondheim. RVU 2019 (N=12178).

Formål	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hele uka
Arbeid	26,4 %	23,2 %	28,3 %	22,4 %	23,3 %	5,1 %	9,9 %	20,8 %
Skole/studie	4,6 %	6,6 %	4,0 %	6,6 %	5,0 %	1,3 %	3,0 %	4,6 %
Tjeneste	2,4 %	3,7 %	4,3 %	3,7 %	3,2 %	0,5 %	1,7 %	2,9 %
Handle/service	29,2 %	27,3 %	26,3 %	25,9 %	29,1 %	41,7 %	16,2 %	28,3 %
Omsorg/følge	9,3 %	9,6 %	8,6 %	10,6 %	9,5 %	5,2 %	7,1 %	8,8 %
Fritid	19,7 %	21,6 %	20,0 %	21,0 %	21,6 %	31,6 %	38,4 %	23,8 %
Besøk	6,9 %	6,5 %	7,1 %	7,6 %	7,3 %	12,6 %	17,8 %	8,8 %
Annet	1,6 %	1,5 %	1,4 %	2,2 %	1,0 %	2,0 %	5,9 %	2,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	1869	1982	1853	1903	1887	1576	1108	12178

 [Download data](#)

Vedleggstabell 11: Reisenes formål etter ukedag. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019 (N=5274).

Formål	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hele uka
Arbeid	26,5 %	27,1 %	28,6 %	24,9 %	23,9 %	8,1 %	9,4 %	22,1 %
Skole/studie	5,0 %	2,8 %	4,5 %	4,1 %	6,1 %	0,9 %	2,6 %	3,8 %
Tjeneste	3,1 %	4,2 %	2,8 %	4,1 %	3,4 %	0,3 %	1,4 %	2,9 %
Handle/service	27,4 %	25,6 %	27,4 %	28,1 %	29,3 %	37,3 %	18,1 %	27,7 %
Omsorg/følge	11,6 %	13,9 %	9,6 %	11,7 %	11,9 %	4,6 %	8,5 %	10,5 %
Fritid	17,9 %	18,1 %	17,0 %	17,7 %	16,9 %	31,8 %	35,1 %	21,3 %
Besøk	6,8 %	6,8 %	8,7 %	8,1 %	7,6 %	14,9 %	19,3 %	9,8 %
Annet	1,8 %	1,5 %	1,4 %	1,4 %	0,9 %	2,2 %	5,6 %	2,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	800	871	847	832	670	679	575	5274

 [Download data](#)