

Reisevaner under pandemien, 2020

Hovedresultat for Trondheimsregionen

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2020 med tilleggsutvalg



Foto: Knut Opeide

Forord

(En del av) de data som er benyttet her er hentet fra den "Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2020". Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Miljøpakken, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion og Opinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor, Epinion eller Opinion er ikke 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 2020, og sammenligner med resultater fra de tidligere reisevaneundersøkelsene i 2009/10, 2013/14, 2018 og 2019. Miljøpakken har finansiert et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen, slik at det totalt i Trondheimsregionen er omlag 4800 personer som har deltatt i 2020. Bosatte i Trondheim står for omlag 3400 av disse. Datagrunnlaget ble utlevert til Trondheim 29. oktober 2021.

Rapporten er tilgjengeliggjort både i interaktiv versjon og i pdf. I den interaktive versjonen er det mulig å slå av og på elementer i figurene og i enkelte figurer og tabeller er det mulig å skifte arkfane for å se 2019-data. Nedlasting av data fra tabeller og figurer kan kun gjøres fra den interaktive versjonen. Bearbeiding, lokal vektning og presentasjon er gjort av Bente Gravaas, Trondheim kommune.

Trondheim 20. mai 2022.

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.

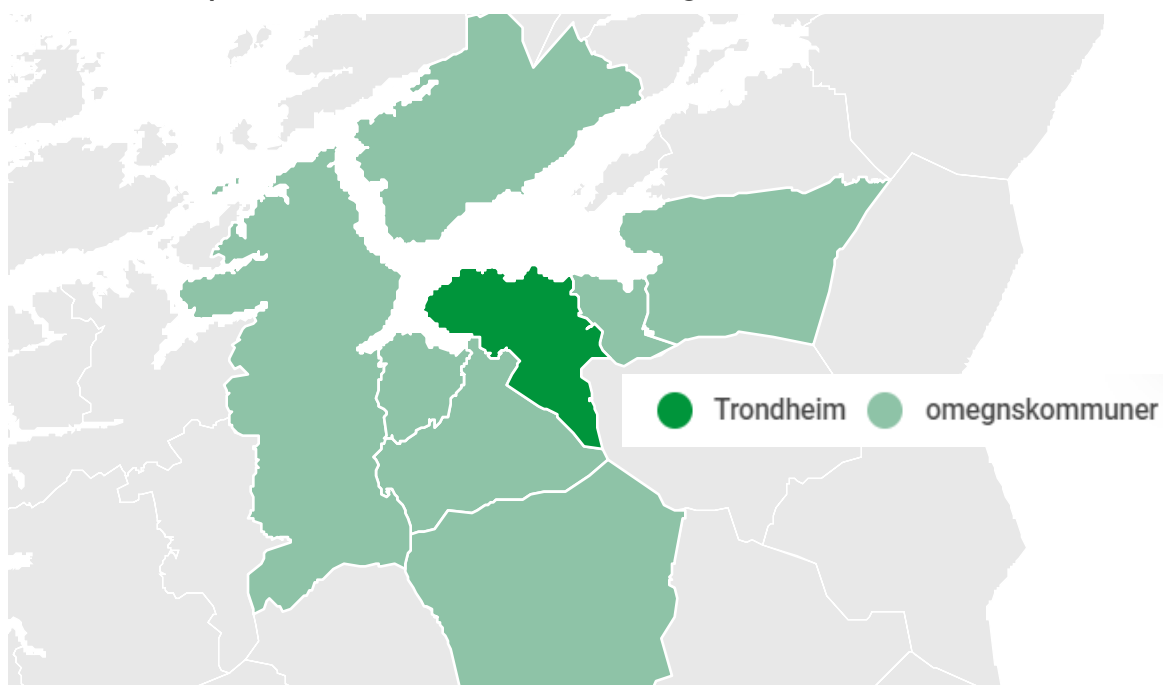
Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jenbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Reisevaneundersøkelsen 2020 i Trondheimsregionen har et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen. Tilleggsutvalget er finansiert av Miljøpakken.

Epinion Norge sto for datainnsamlingen ut mars 2020, men gikk konkurs. Fra 1. april 2020 er det derfor Opinion som har stått for datainnsamlingen. Datasettene ble i etterkant harmonisert og slått sammen så godt det lot seg gjøre.

1.2. Undersøkelsesområde

Denne rapporten presenterer resultater for bosatte i kommunene som samarbeider i Trondheimsregionen. Disse kommunene består av: Trondheim, Orkland, Skaun, Melhus, Midtre Gauldal, Malvik, Stjørdal og Indre Fosen. Oftest presenteres resultater for Trondheim kommune alene og de øvrige kommunene (omtalt som omegnskommuner) samlet.

I 2009/10 var Indre Fosen (den gang bestående av Rissa og Leksvik) ikke med i Trondheimsregionsamarbeidet. I 2020 ble Orkdal utvidet til Orkland og Trondheim kommune og Klæbu kommune slått sammen. Se kapittel 2.4. for å lese mer om sammenlignbarhet over tid for disse kommunene.



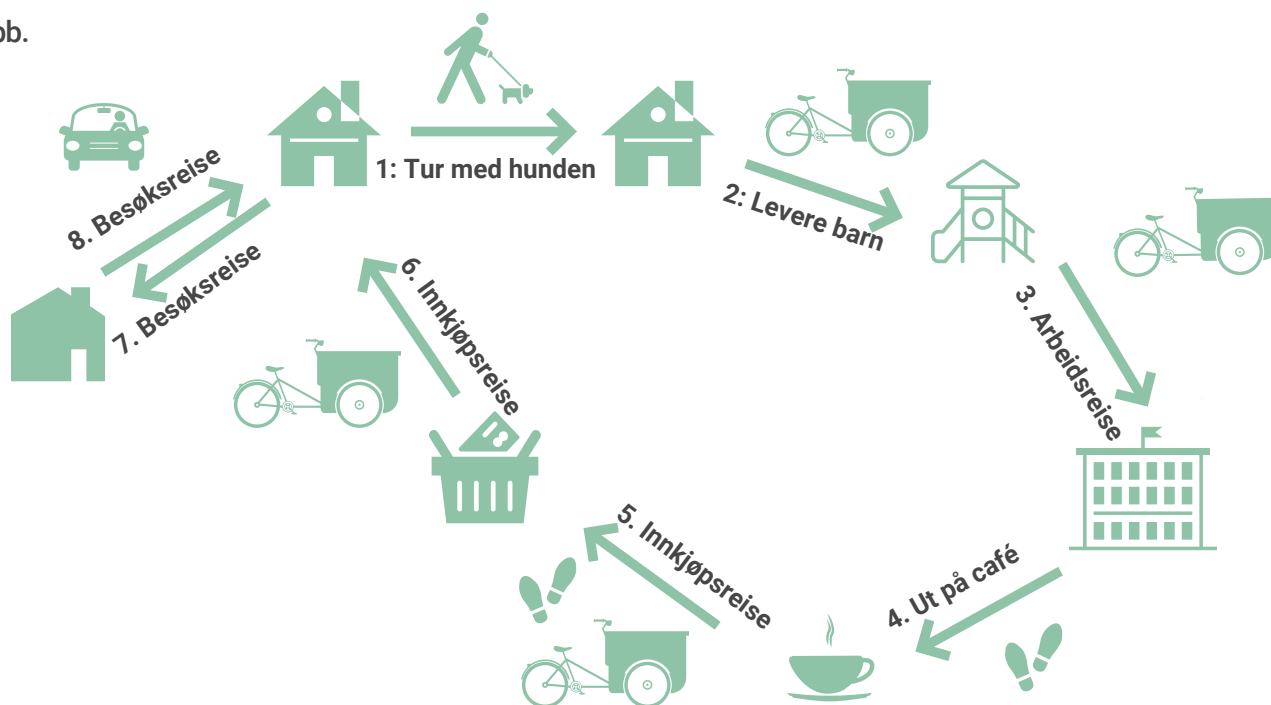
Figur: Denne rapporten presenterer tall for bosatte 13 år og over i Trondheimsregionen.

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 transportmiddel 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 følgerreise og en arbeidsreise. Også på tilbaketuren 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 kan gi en underrepresentasjon av hovedreiseformålene, som for eksempel arbeid, dersom innkjøpsreiser er vanlig å ta på vei hjem fra jobb.



Figur: Eksempel på reise i en reisekjede.

2 Metode og utvalg

2.1. Innsamlingsmetode

Epinion og Opinion har hatt oppdraget med å gjennomføre datainnsamlingen. Les mer om dette i kapittel 1.1. 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 vekting

De som inngår i undersøkelsen er bosatte i Trondheimsregionen (og folkeregistrerte studenter) som var 13 år eller eldre i undersøkelsesåret og deres reiser. Gjennomgangstrafikk eller reiser til og fra kommunene i Trondheimsregionen for personer bosatt andre steder er ikke inkludert i denne rapporten.

Dataene, og tabeller/figurer som presenteres i denne rapporten er 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 omegnskommunene.

Antall reiser, eventuelt antall intervju, 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. For resultater som omfatter bosatte i Trondheim samlet er feilmarginen +/- 2 prosent og for omegnskommunene samlet er feilmarginen +/- 2,5 prosent ved 95 prosent konfidensintervall.

2.3. Stedfesting

Andelen reiser der start- og endepunkt er stedfestet på grunnkrets er lavere i RVU 2020 enn de to foregående undersøkelsene. Stedfestingen er på samme nivå som i 2009/10 og 2013/14, men i disse reisevaneundersøkelsene ble det også lagt vekt på mer detaljert registrering (koordinat).

Tabell 1: Nivå for stedfesting av start og ende på reiser. Prosent. RVU 2020, 2019, 2013/14 og RVU 2009/10.

Stedfesting, Start og ende	RVU 2020		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 (%)	Antall reiser	Andel (%)
Kommune, start og ende	8970	79 %	16776	96 %	10863	98 %	14338	96 %	14379	95 %
Grunnkrets, start og ende	9050	80 %	16181	93 %	10073	90 %	11603	78 %	11621	77 %
Antall reiser totalt i utvalget	11365	100 %	17447	100 %	11132	100 %	14933	100 %	15137	100 %

 Download data

2.4. Sammenligning med tidligere undersøkelser

RVU 2020 har samme innsamlingsmetodikk som i 2018 og 2019, 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.

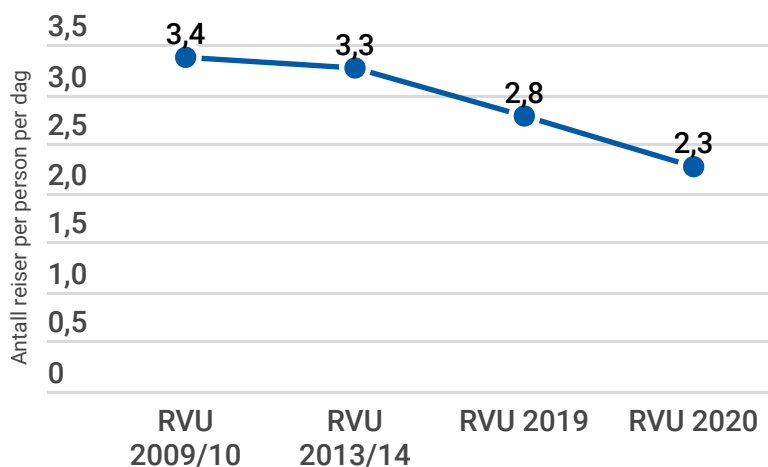
Indre Fosen (tidligere Rissa kommune og Leksvik kommune) var ikke inkludert i spørreundersøkelsen for 2009/10. For omegnskommunene og Trondheimsregionen i sum er derfor tallene for 2009/10 ikke direkte sammenlignbare med senere reisevaneundersøkelser og dermed merket med "*" der det er relevant. Fra 2020 ble Orkdal utvidet til Orkland. De områdene som ble innlemmet i Orkland kommune er ikke med i resultatene før 2020. Det antas at dette ikke har særlig betydning for tallene som presenteres for omegnskommunene samlet eller for Trondheimsregionen i sum. I 2020 ble også Trondheim og Klæbu kommune slått sammen. Tilbakegående RVU-tall er i denne rapporten oppdatert slik at de skal være sammenlignbare med 2020-tall for ny Trondheim kommune.

I RVU 2020 er opplysninger om kollektivbruk mangelfulle. Omlag 750 kollektivreiser (de fleste i Trondheim) mangler registrering om detaljert kollektivtype. I RVU-tall utarbeidet for Trondheimsregionen har noen typer reiser, definert som kollektivreise av blant annet TØI, blitt omdefinert til kategorien "annet" (se kategorisering i vedlegg 12.1). I 2020 har det derimot ikke vært mulig å plassere reisene i riktig kategori. De er derfor plassert i "annet"-kategorien, med det utfallet at kollektivandelen vil være under-estimert og annet-andelen vil være overestimert. Det betyr også at nedgangen i kollektivandel fra 2019 til 2020 ikke er fullt så stor som tallene i rapporten viser. Kollektivreiser for 2020 er derfor merket * i denne rapporten.

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. En underrapportering av reiser i 2018 (kun gamle Trondheim kommune) og 2019 viser seg å være delvis knyttet til personer som har svart i den nye web-løsningen. På grunn av dette vil tall vektet opp mot populasjonen fra disse undersøkelsene vise et noe for lavt antall reiser. I denne rapporten er det likevel presentert populasjonsvektede tall for 2019 og 2020 men da under forutsetning om at underrapporteringen er tilsvarende i 2020. Figuren nedenfor viser gjennomsnittlig antall daglige reiser per person, 13 år og over, bosatt i Trondheimsregionen i RVU 2009/10, RVU 2013/14, RVU 2019 og RVU 2020. I 2019 er det kun rapportert inn i underkant

av tre reiser per person i gjennomsnitt for bosatte i Trondheimsregionen. Det er spesielt en mindre andel innkjøpsreiser, følge- og omsorgsreiser og besøksreiser. I 2020 er det kun rapportert inn 2,3 reiser per person per dag i gjennomsnitt.

Nedgangen skyldes mindre reiseaktivitet som følge av pandemien.



3 Tilgang til transportressurser

3.1. Førerkort

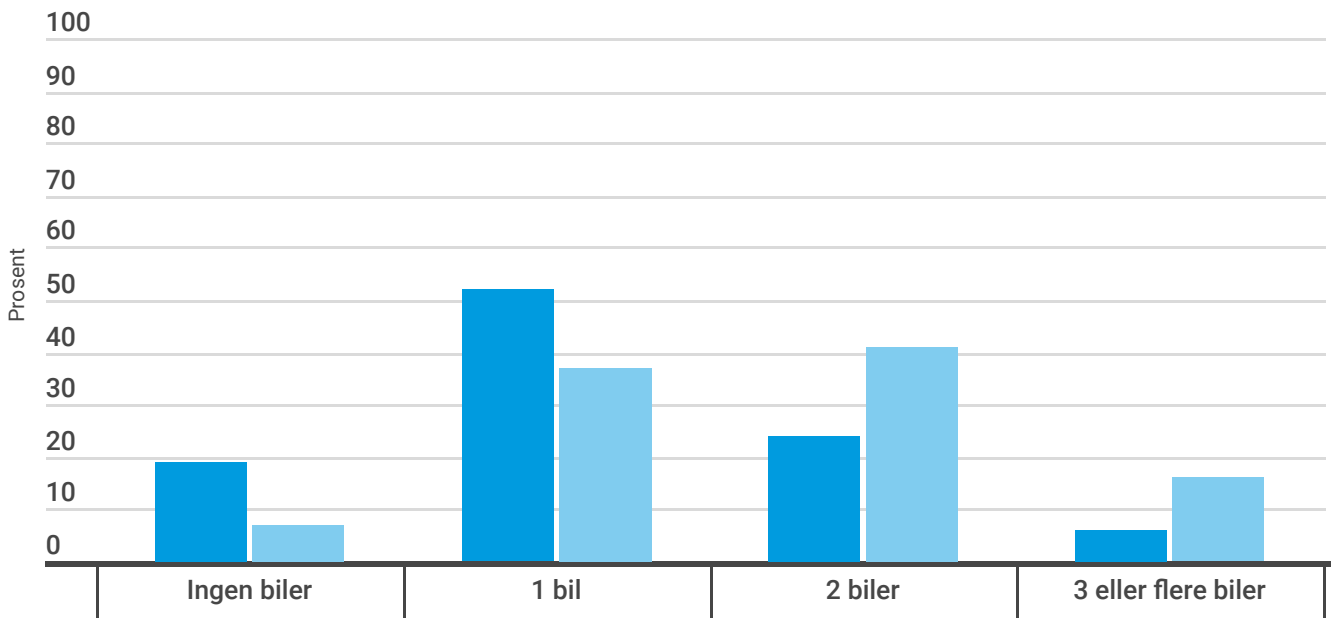
Av den voksne befolkningen (18 år og over) i Trondheim og omegnskommuner har henholdsvis 88 og 94 prosent av den voksne befolkninga førerkort. For Trondheim er det på samme nivå som tidligere. For omegnskommunene er det en liten økning sammenlignet med RVU 2019 (92 prosent).

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. Dette er på samme nivå som i 2019.

3.2. Tilgang til bil

I Trondheim bor 81 prosent av den voksne befolkninga i en husholdning som eier eller disponerer bil. Øvrige 19 prosent oppgir å ikke ha tilgang på bil. I omegnskommunene oppgir 93 prosent av den voksne befolkninga at de bor i en husholdning som eier eller disponerer bil. Øvrige sju prosent har ikke tilgang på bil.

Det er en større andel av de bosatte i omegnskommunene som eier to eller flere biler sammenlignet med bosatte i Trondheim. I Trondheim oppgir 52 prosent av de som eier/disponerer bil å ha tilgang på én bil mens 37 prosent i omegnskommunene eier én bil og nærmere 60 prosent eier/disponerer to biler eller mer.

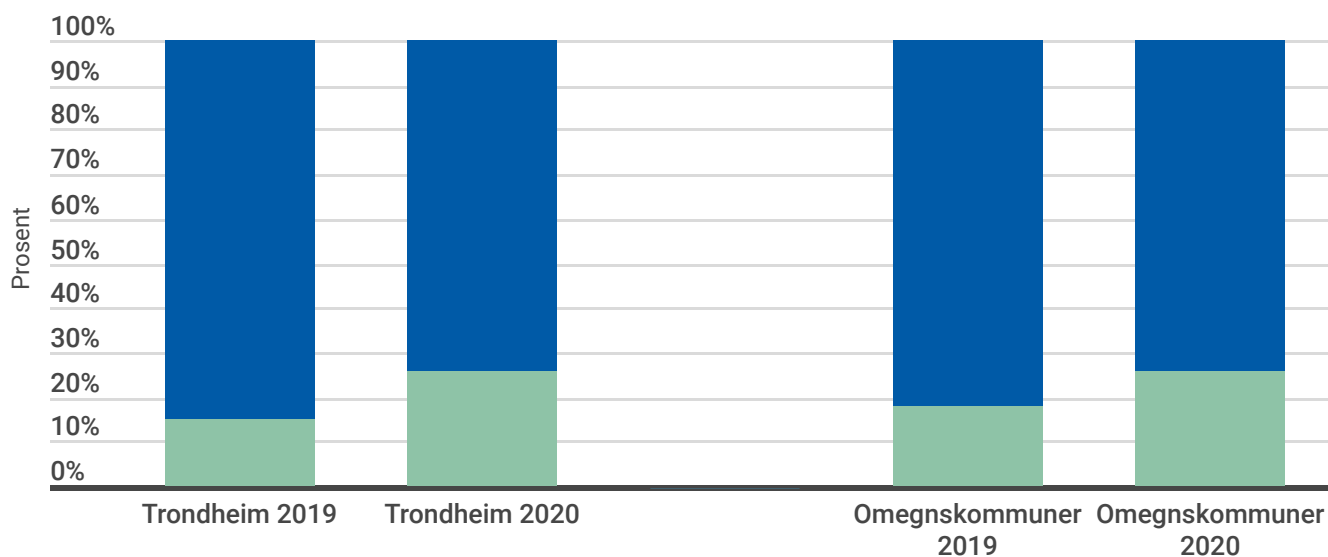


Tilgang til bil. Bosatte i Trondheim/omegn, 18 år og over.. RVU2020 (N=3089/1427).

● Trondheim ● Omegnskommuner

 Download data

Av bosatte i Trondheim, 18 år og over med tilgang på bil, oppgir 26 prosent å eie/disponere el-bil. Dette er en økning fra 2019 da andelen i Trondheim som oppga å eie/disponere el-bil var 15 prosent. Blant bosatte, 18 år og over, i omegnskommunene oppgir 26 prosent av de som har tilgang på bil at de eier/disponerer el-bil.



Andel som eier/disponerer el-bil/annen bil. Bosatte i Trondheim/omegn. RVU 2019, 2020 (N=3200/1772, 2429/1317).

● El-bil ● Annen bil

 Download data

3.3. Tilgang til kollektivtransport

I Trondheim og omegnskommunene oppgir henholdsvis 21 og 29 prosent av de spurte at de ikke kjenner tilbudet ved sin holdeplass på dagtid mellom klokka 09-15. Dette er på samme nivå som i 2019, men 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 69 prosent at de har avganger fra nærmeste holdeplass (dagtid) 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 på samme nivå som i 2019, men 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 2019	RVU 2020
4 ganger per time eller flere	53 %	65 %	66 %	69 %
2-3 ganger per time	37 %	27 %	26 %	23 %
1 gang per time	6 %	6 %	6 %	6 %
Hver annen time	2 %	1 %	1 %	1 %
Sjeldnere	3 %	1 %	2 %	2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
N	4682	2742	3138	2412

 Download data

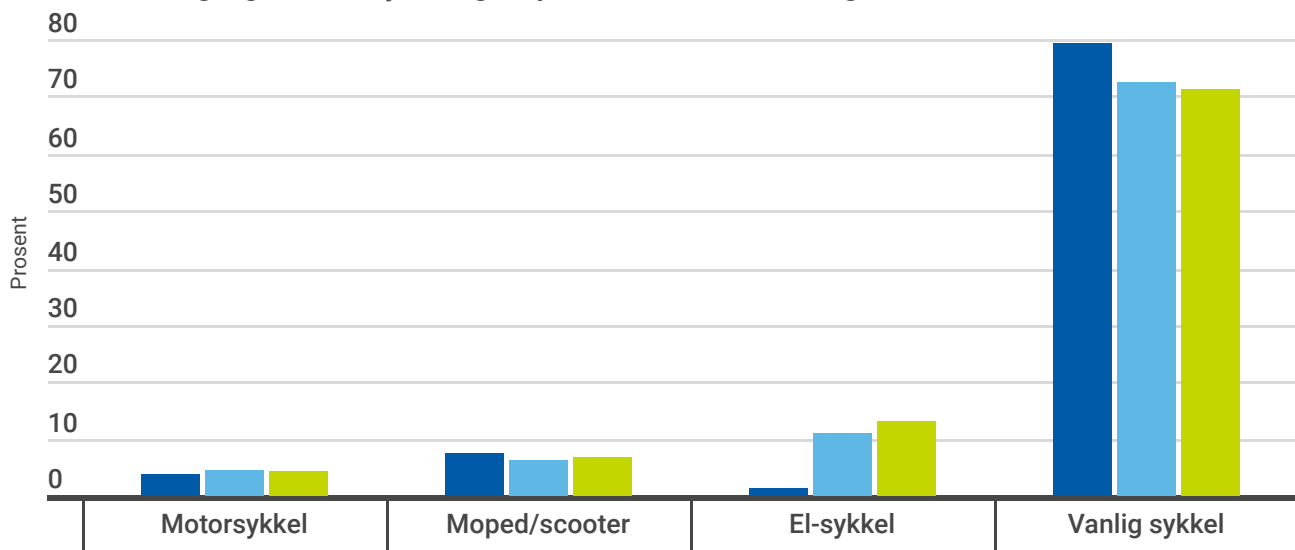
Tabell 3: Frekvens for kollektivtransport ved bolig, hverdager mellom kl 9 og kl 15. Bosatte i omegnskommuner. Prosent.

Antall avganger	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2020
4 ganger per time eller flere	7 %	13 %	10 %	9 %
2-3 ganger per time	30 %	34 %	27 %	30 %
1 gang per time	39 %	36 %	35 %	34 %
Hver annen time	6 %	2 %	6 %	7 %
Sjeldnere	19 %	14 %	21 %	20 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
N	1741	1079	1122	934

 Download data

3.4. Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel

Siden reisevaneundersøkelsen i 2013/14 har andelen bosatte i Trondheim med tilgang til vanlig sykkel gått ned fra 79 prosent til 71 prosent, mens andelen med tilgang til el-sykkel har økt fra én prosent til 13 prosent. Andelen med tilgang til motorsykkel og moped/scooter har holdt seg relativt stabilt.

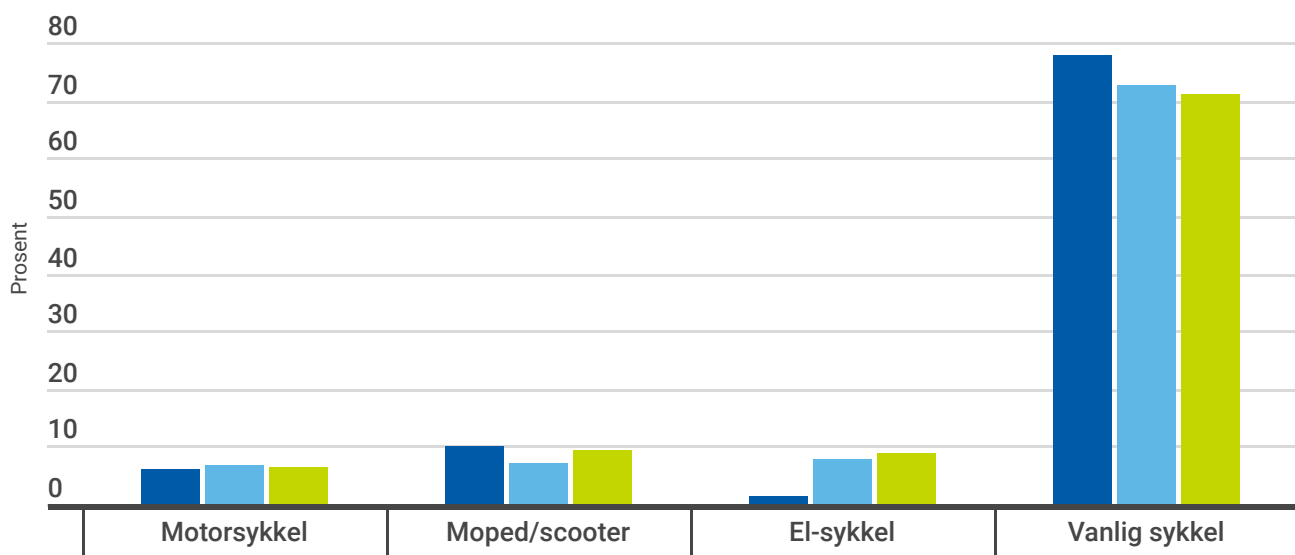


Befolkningens tilgang til tohjulinger i husholdningen. Bosatte i Trondheim. RVU 2013/14, 2019, 2020 (N=3087, 4263, 3295).

● RVU 2013/2014 ● RVU 2019 ● RVU 2020

 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 ni prosent. Andelen med tilgang til vanlig sykkel har også gått noe ned blant bosatte i omegnskommunene, til 71 prosent.



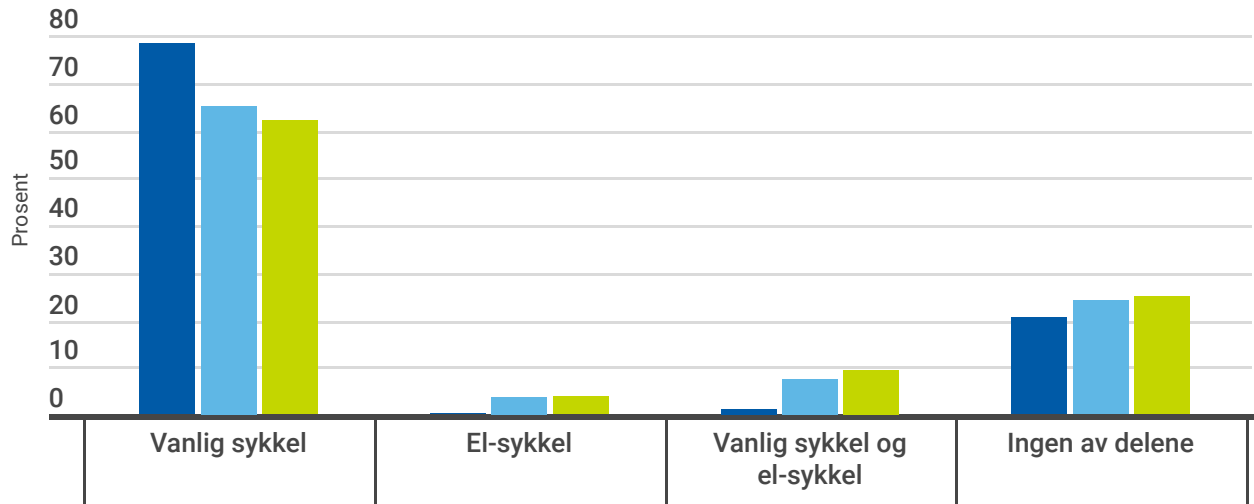
Befolkningens tilgang til tohjulinger i husholdningen. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2013/14, 2019, 2020 (N=1411, 1883, 1546).

● RVU 2013/2014 ● RVU 2019 ● RVU 2020

 Download data

3.4.1. Tilgang til vanlig sykkel, el-sykkel eller ingen tilgang til sykkel

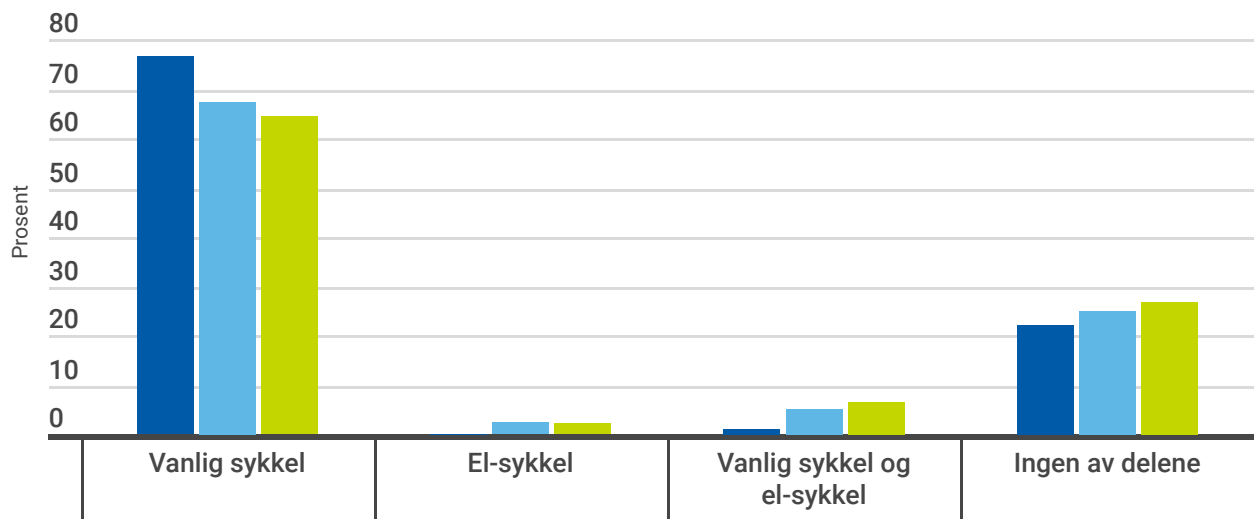
Figurene ovenfor viste hvilken tilgang bosatte i Trondheim og omegnskommunene har til tohjulinger. Siden bosatte kan ha tilgang til flere tohjulinger, for eksempel både sykkel og el-sykkel, er det interessant å se nærmere på hvordan det samla sykkelholdet i befolkningen har utvikla seg over tid. Figurene nedenfor viser hvor stor andel av de bosatte som har tilgang til enten vanlig sykkel, el-sykkel, både vanlig sykkel og el-sykkel eller ikke har tilgang til sykkel i det hele tatt. Tallene viser at andelen som kun har tilgang til vanlig sykkel fortsatt er høy, men har gått ned over tid. Andelen med tilgang kun til el-sykkel har gått opp og andelen med tilgang til både vanlig sykkel og el-sykkel har gått opp. Andelen som verken har vanlig sykkel eller el-sykkel har økt over tid. Det er den samme utviklingen både for bosatte i Trondheim og bosatte i omegnskommunene. Omlag en av fire bosatte i Trondheimsregionen har ikke tilgang til sykkel.



Befolkningens tilgang til sykkel i husholdningen. Bosatte i Trondheim. RVU 2013/14, 2019, 2020 (N=3087, 4263, 3295).

● RVU 2013/2014 ● RVU 2019 ● RVU 2020

Download data



Befolkningens tilgang til sykkel i husholdningen. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2013/14, 2019, 2020 (N=1411, 1883, 1546).

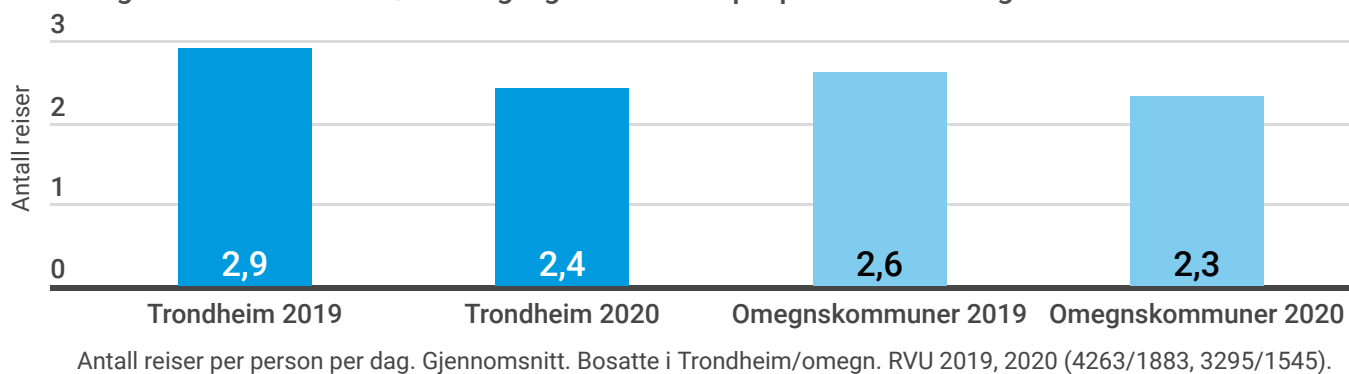
● RVU 2013/2014 ● RVU 2019 ● RVU 2020

Download data

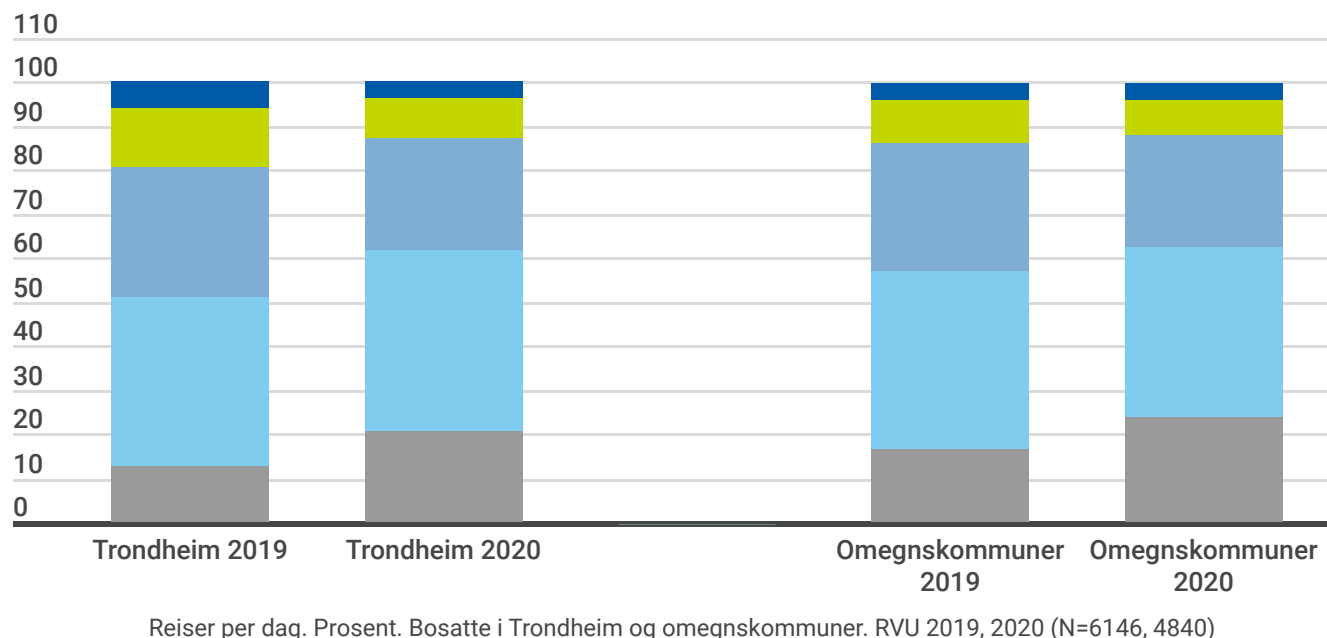
4 Omfang av reiser

4.1. Antall daglige reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2020 viser at hver person i Trondheimsregionen, 13 år og eldre, tok i gjennomsnitt 2,4 reiser per dag. I 2019 var reisefrekvensen 2,9. Reisefrekvenser ser ut til å ha gått noe mer ned per bosatt i Trondheim enn i omegnskommunene, men bosatte i Trondheim hadde også i utgangspunktet en høyere reisefrekvens enn bosatte i omegnskommunene. Blant omegnskommunene til Trondheim var det Melhus og Skaun som hadde størst nedgang i antall reiser per person sammenlignet med 2019.



Ikke alle har en reise i løpet av en gjennomsnittsdag. En gjennomsnittsdag i 2020 var 20 prosent av befolkningen i Trondheim og 23 prosent av bosatte i omegnskommunene hjemme hele dagen. Dette skjedde som en direkte konsekvens av pandemirestriksjonene. Til sammenligning var det i 2019 henholdsvis 12 og 16 prosent av de bosatte i Trondheim og omegnskommunene som var hjemme hele dagen. Andelen med 1-2 reiser en gjennomsnittsdag økte både i Trondheim og omegnskommunene, mens andelen med tre reiser eller mer gikk ned.

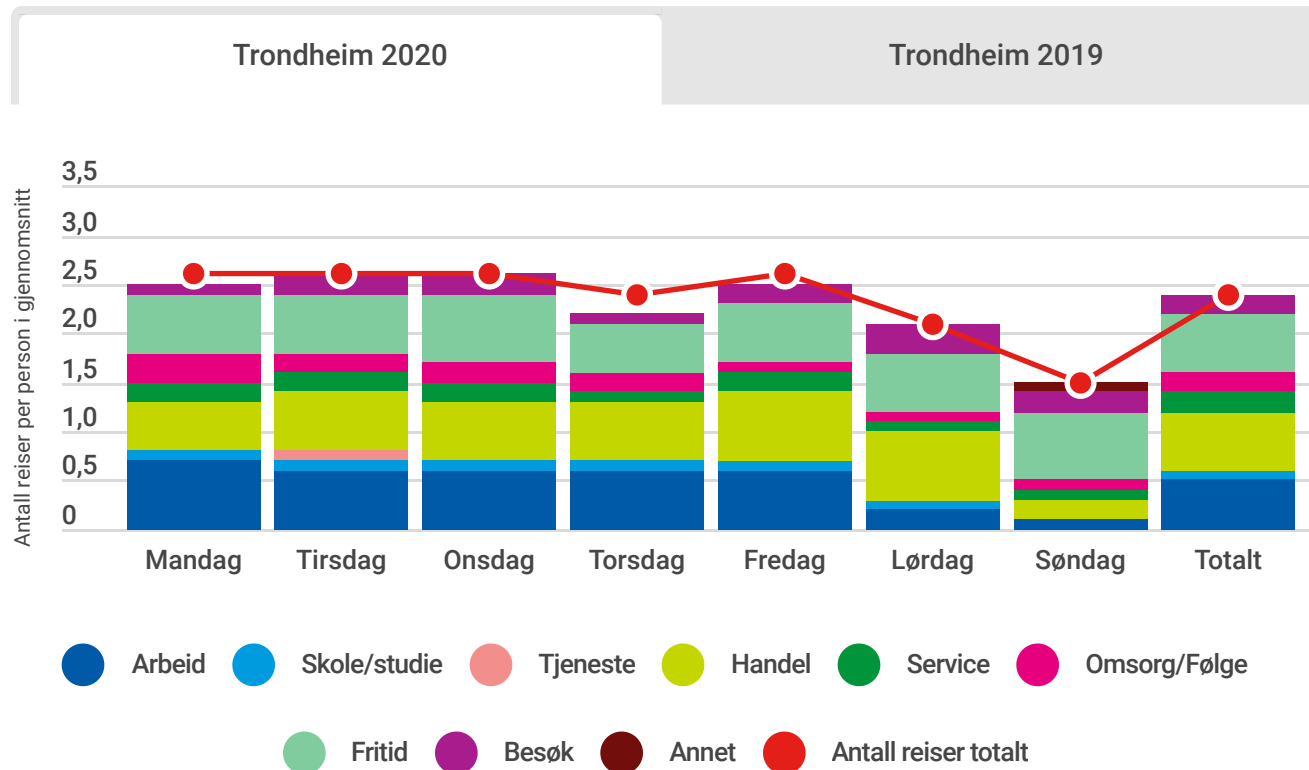


● Ingen reiser ● 1-2 reiser ● 3-4 reiser ● 5-6 reiser ● mer enn 6 reiser

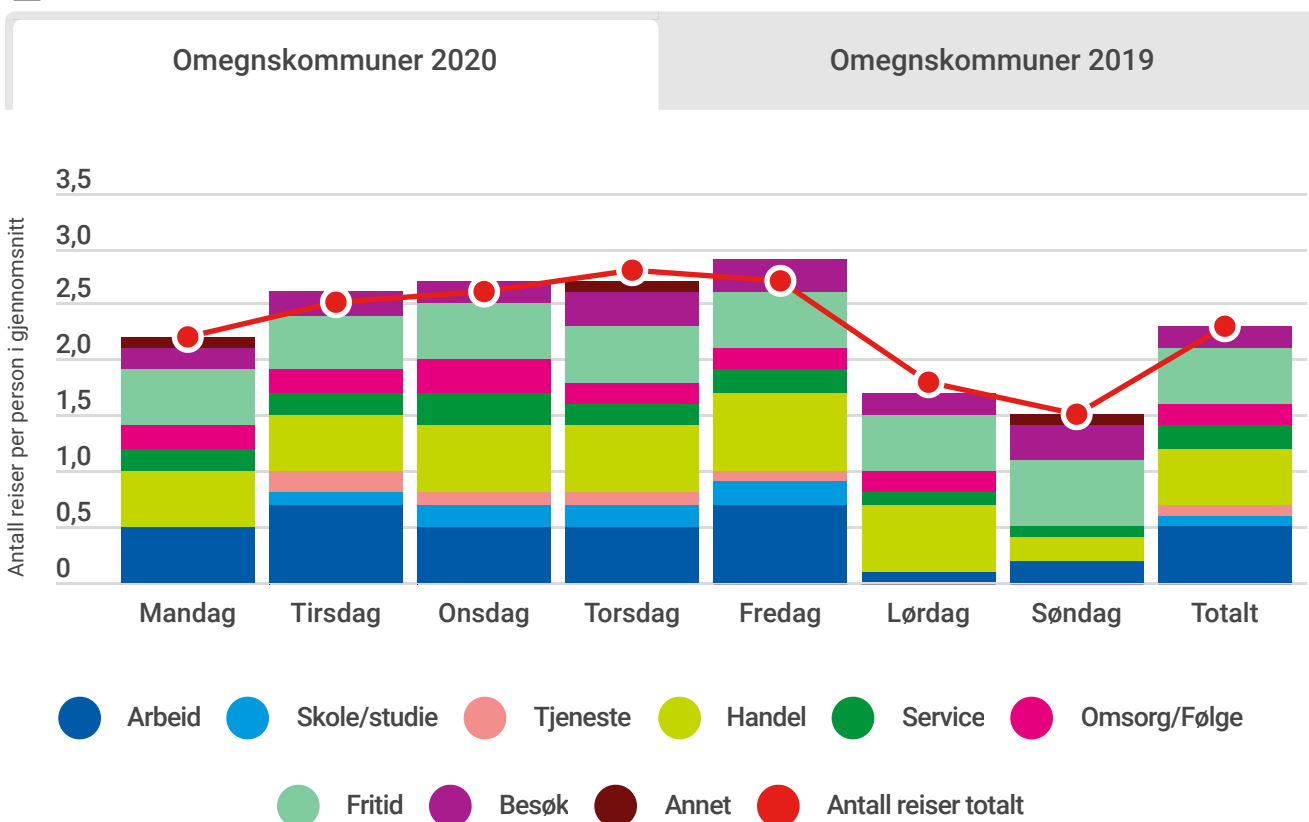
[Download data](#)

4.2. Reisesenes variasjon over uke og måned

Reiseomfang og formål varierer over uka. Vi reiser mer i ukedagene enn i helgene. I 2020 reiste vi i gjennomsnitt mindre per person sammenlignet med 2019. Det ble færre av alle reiser uavhengig av formål, men nedgangen i arbeidsreiser var størst. Figurene nedenfor viser fordeling av reiseformål per ukedag for bosatte i Trondheim og omegnskommuner.



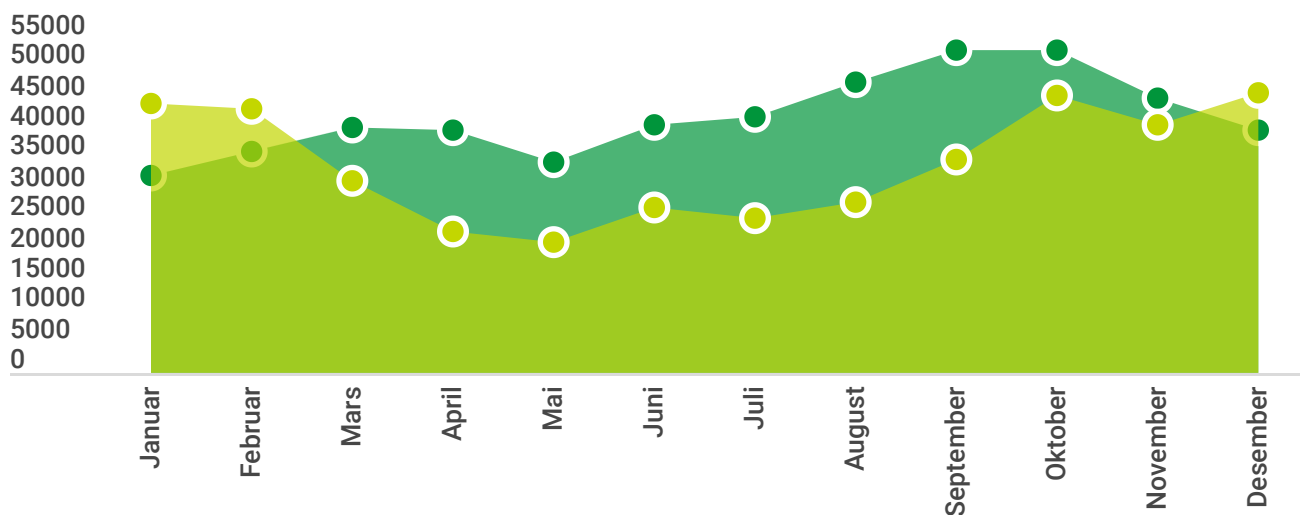
[Download data](#)



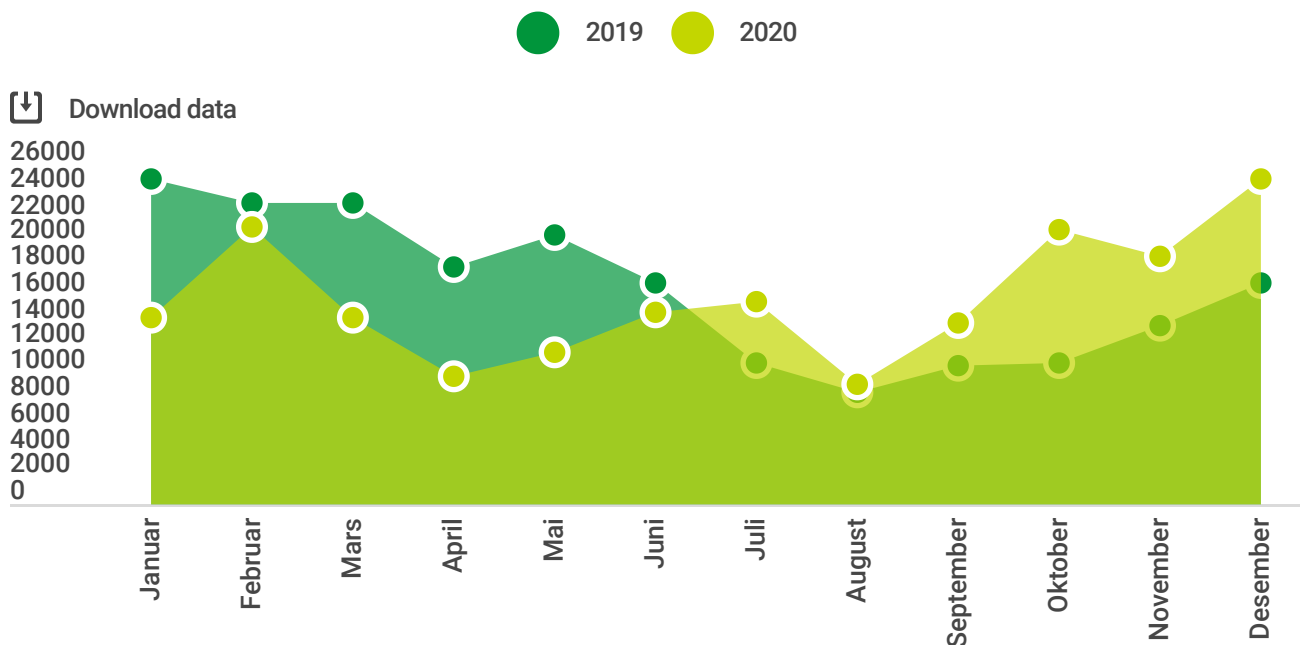
[Download data](#)

Tallene ovenfor viste at antall reiser per person per dag gikk ned og at en større andel av befolkningen hadde få eller ingen reiser i 2020 sammenlignet med 2019. Figuren nedenfor viser antall reiser i 2019 og 2020 etter reisemåned. Tallene er vekta opp slik at de gjelder samlet for alle bosatte 13 år og over. Det er viktig å huske på at befolkningsvekst/nedgang fra et år til det neste i seg selv vil føre til endret reiseaktivitet i sum.

For bosatte i Trondheim var antall reiser i mars til november 2020 lavere enn i 2019. Lavest innrapportert reiseaktivitet i 2020 var i april og mai. Bosatte i omegnskommunene reiste i gjennomsnitt like mye per person per dag som bosatte i Trondheim i 2020, men siden det er flere bosatte i Trondheim enn i omegnskommunene er reiseaktiviteten i sum for bosatte i omegnskommunene langt lavere enn for bosatte i Trondheim. De innrapporterte tallene til reisevaneundersøkelsen tyder på at bosatte i omegnskommunene allerede fra juni reiste like mange reiser som før pandemien og at reiseaktiviteten holdt seg på sammen nivå eller høyere siste halvdel av 2020.



Endring i antall reiser etter reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2019, 2020 (N=12539, 7786)



Endring i antall reiser etter reisemåned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019, 2020 (N=4910, 3578)

Download data

4.3. Lengde og tidsbruk

Gjennomsnittsreisen ble kortere i 2020 sammenlignet med året før. Dette skyldes færre lengre reiser.

Gjennomsnittlig reiselengde for alle reiser foretatt av bosatte (13 år og over) i Trondheim var 12 kilometer og medianen nærmere fire kilometer. Noen lange reiser drar opp gjennomsnittet. Reiser kortere enn 100 kilometer hadde et gjennomsnitt på omlag sju kilometer og en median på 3,5 kilometer.

For bosatte i omegnskommunene var gjennomsnittlig reiselengde nærmere 16 kilometer og medianen omlag fem kilometer. For reiser kortere enn 100 kilometer var gjennomsnittlig reiselengde drøyt 11 kilometer og medianen fem kilometer.

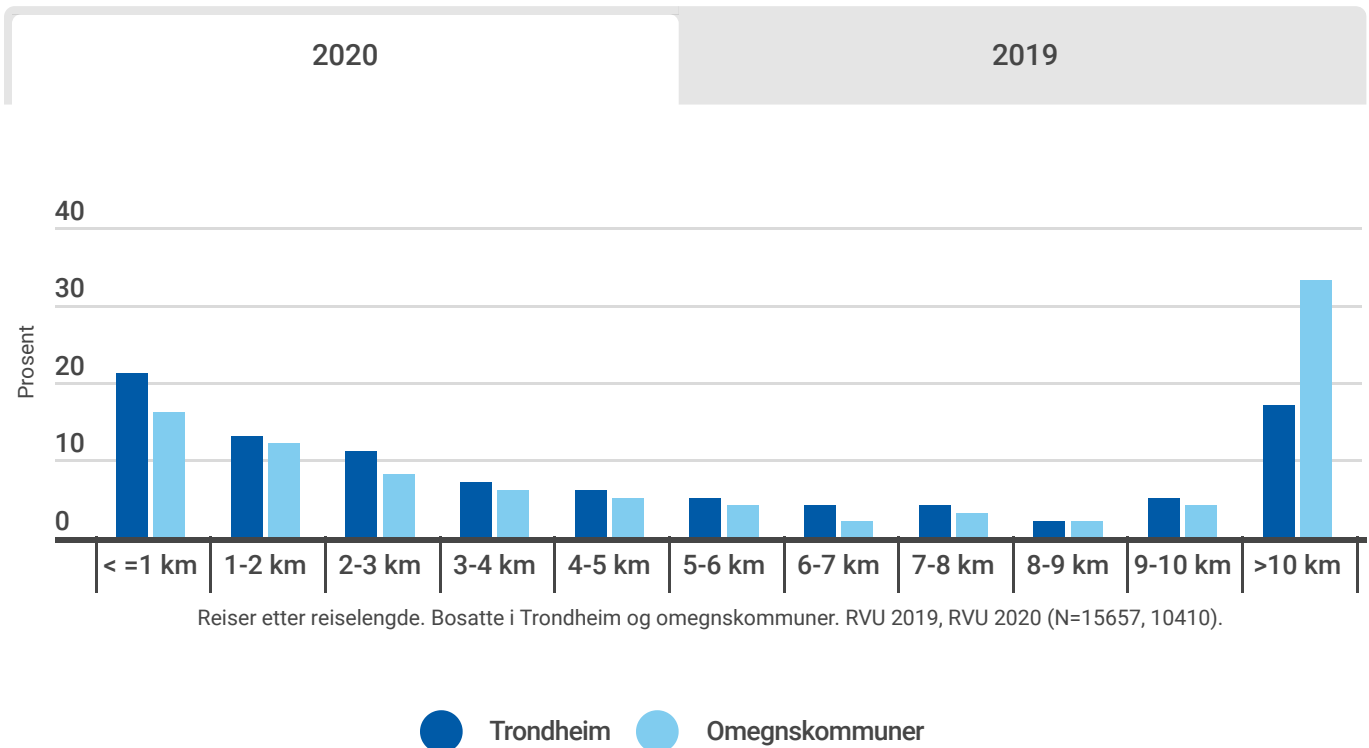
Tabell 5: Gjennomsnitt, median og korteste/lengste reise (km) etter bosted. All reiser/reiser <100 km. RVU 2020.

Bosted	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Trondheim	12,2	3,7	0,0	2826	6,7	3,5
Omegnskommuner	15,7	5,3	0,0	930	11,4	5,0
Midtre Gauldal	17,5	5,0	0,0	460	13,0	5,0
Melhus	16,8	9,0	0,0	500	12,9	8,3
Skaun	17,0	8,7	0,1	200	12,2	8,0
Malvik	15,1	7,0	0,0	500	10,1	6,5
Stjørdal	15,3	4,0	0,0	698	10,2	4,0
Indre Fosen	16,5	8,0	0,1	275	13,9	7,0
Orkland	14,3	4,0	0,0	930	10,7	4,0
Total	13,3	4,0	0,0	2826	8,2	4,0

 Download data

Omlag 60 prosent av reisene til bosatte i Trondheim i 2020 var fem kilometer eller kortere. Av reisene til bosatte i omegnskommunene var 50 prosent av reisene fem kilometer eller kortere. De har også en større andel lengre reiser på over ti kilometer (33 prosent).

Sammenlignet med 2019 var det i 2020 en større andel reiser på en kilometer eller kortere og en mindre andel reiser på over ti kilometer, både for bosatte i Trondheim og bosatte i omegnskommunene.



[Download data](#)

5 Transportmiddelbruk

Dette kapittelet beskriver hvordan bosatte i Trondheimsregionen reiste i 2020, og hvordan transportvalg varierer med hvor vi bor, hvor langt vi reiser og hvordan utviklingen har vært over tid. Se kapittel 2.4. for å lese om sammenlignbarhet 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



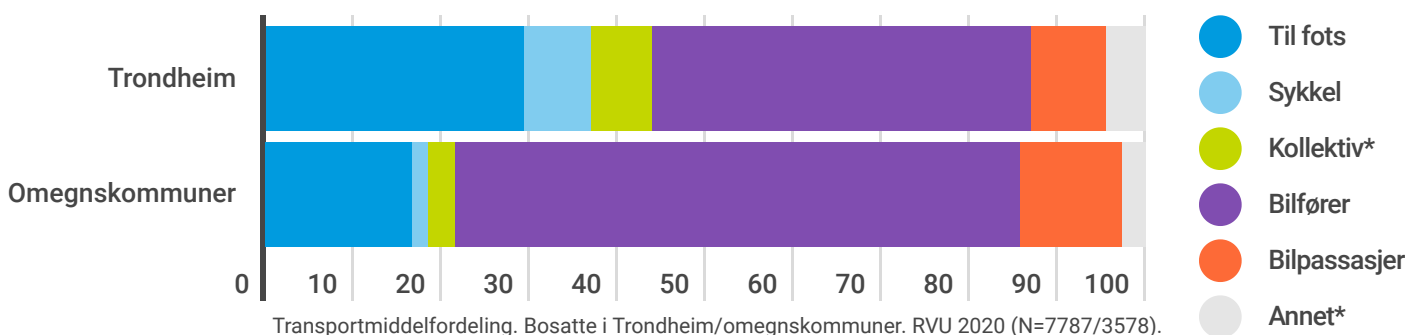
Annet*

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

* I 2020 mangler det registreringer om detaljert kollektivbruk. Disse reisene er dermed lagt til kategorien "Annet". Dette medfører at "Kollektivt"-reisene i realiteten er noe flere enn i presentasjonene i denne rapporten mens "Annet"-reisene er noe lavere. Du kan lese mer om dette i kapittel 2.4.

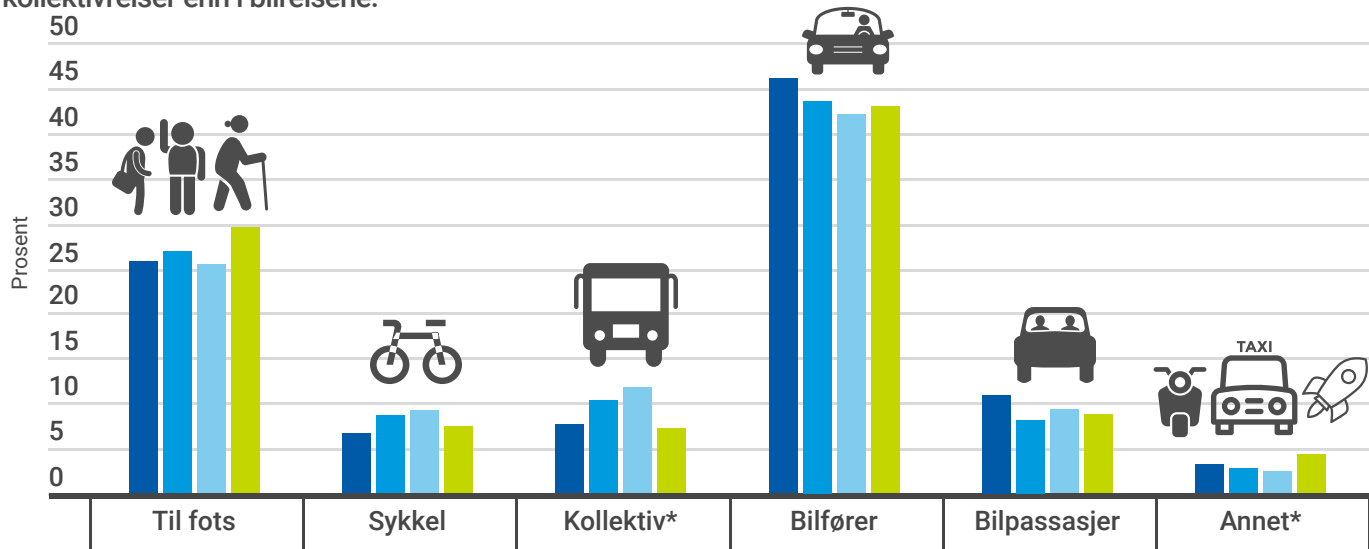
5.1. Transportmiddelbruk i Trondheimsregionen

Bosatte i Trondheim (13 år og over) tok nærmere hver tredje reise til fots i 2020. Omlag sju prosent er med sykkel og drøyt sju prosent med kollektivt. Drøyt halvparten av reisene foregikk med bil, enten som bilfører (43 %) eller som bilpassasjer (9 %). De bosatte i omegnskommunene tok rundt 76 prosent av reisene med bil og omlag 18 prosent med gange eller sykkel. Kollektivreisene utgjorde drøyt tre prosent av reisene.



Download data

Siden 2009/2010 har bosatte i Trondheim hatt en utvikling mot å reiser mer miljøvennlig. I 2020 derimot økte bilførerandelen igjen, og sykkelandelen og kollektivandelen gikk ned. Andelen turer til fots økte. Økningen i bilførerandelen skyldes reduksjon i antall reiser totalt i 2020, og en større reduksjon i sykkel- og kollektivreiser enn i bilreisene.

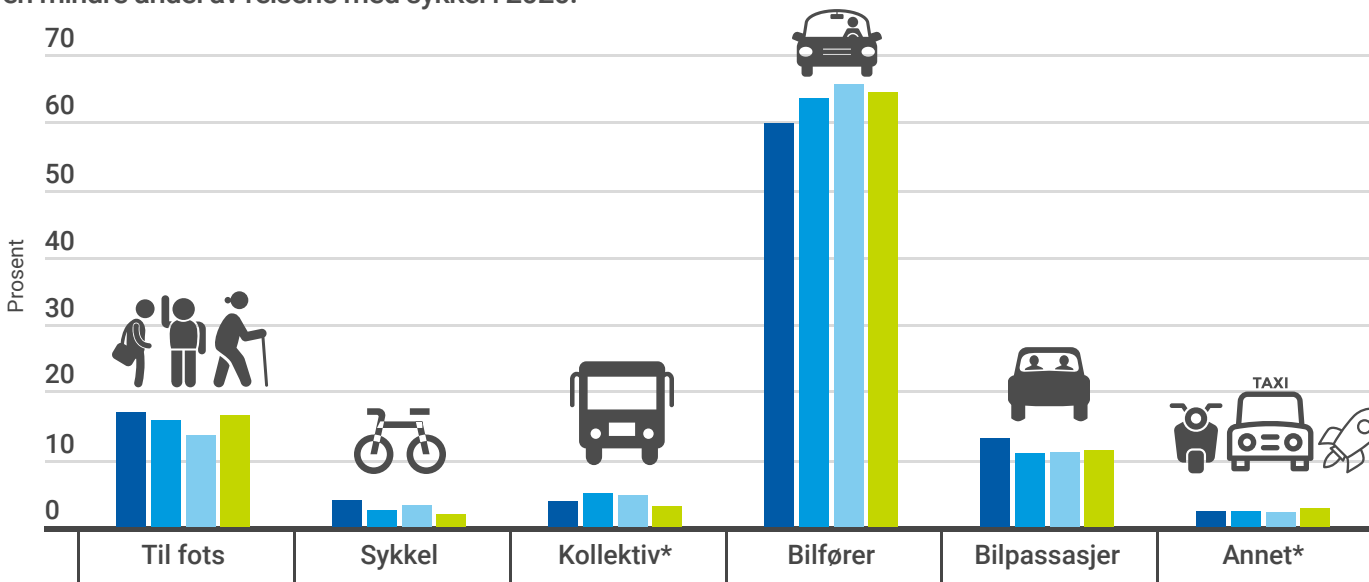


Endring i transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/2010, 2013/14, 2019, 2020 (N=17558, 10445, 12540, 7787)

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020

Download data

I 2020 var 76 prosent av reisene til bosatte i omegnskommunene med bil, enten som bilfører eller som bilpassasjer. Dette er på samme nivå som i 2019, men en økning sammenlignet med tidligere år. Kollektivandelen var på drøyt tre prosent. Dette er en liten nedgang sammenlignet med tidligere år. På lik linje med bosatte i Trondheim så foretok bosatte i omegnskommunene en større andel av reisene sine til fots og en mindre andel av reisene med sykkel i 2020.



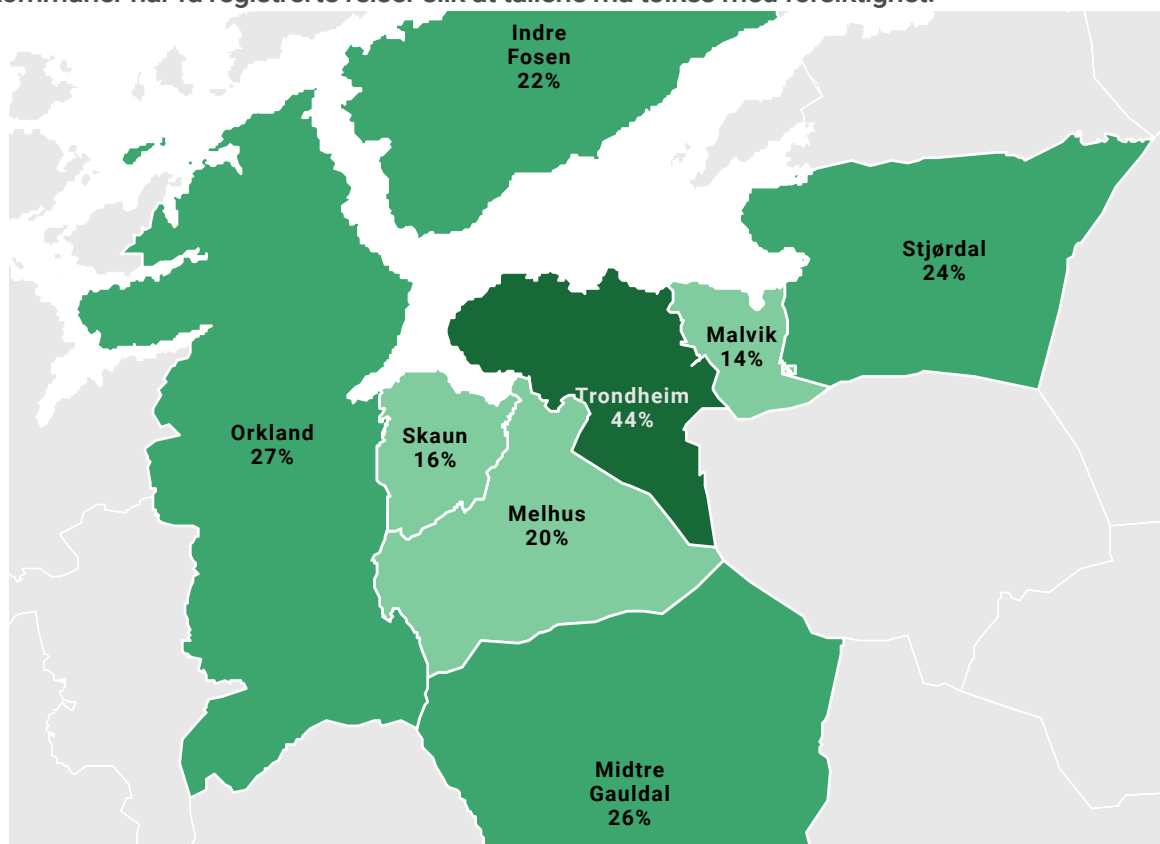
Endring i transportmiddelfordeling. Bosatte i omegnskommuner. RVU2009/2010, 2013/14, 2019, 2020 (N=6450, 4488, 4908, 3578).

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020

Download data

5.2. Transportmiddelbruk i kommuner og soner

Bosatte i omegnskommunene har en klart lavere andel grønne reiser enn bosatte i Trondheim. Mens bosatte i Trondheim i 2020 tok 44 prosent av reisene sine med gange, sykkel eller kollektiv så varierte denne andelen for omegnskommunene mellom 14 og 27 prosent. Lavest andel grønne reiser i 2020 hadde bosatte i Malvik, Skaun og Melhus (se kart nedenfor). Se tabell 6 nedenfor for detaljert transportmiddelfordeling per kommune. Noen kommuner har få registrerte reiser slik at tallene må tolkes med forsiktighet.



Tabell 6: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. RVU 2020 (N=11365).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv*	Bilfører	Bilpassasjer	Annet*	Total	N
Trondheim	29,5%	7,4%	7,2%	42,9%	8,7%	4,3%	100,0%	7787
Omegnskommuner	25,4%	5,6%	5,9%	49,7%	9,6%	3,8%	100,0%	3578
Midtre Gauldal	25,6%			59,4%	12,1%	2,9%	100,0%	207
Melhus	14,7%	0,7%	4,2%	68,6%	8,4%	3,3%	100,0%	570
Skaun	11,2%		5,0%	71,4%	9,3%	3,1%	100,0%	259
Malvik	9,2%	1,9%	2,7%	71,3%	12,6%	2,4%	100,0%	588
Stjørdal	18,6%	2,2%	3,3%	61,0%	12,6%	2,4%	100,0%	921
Indre Fosen	15,9%	1,1%	4,7%	66,5%	7,1%	4,7%	100,0%	364
Orkland	21,7%	3,6%	1,6%	57,1%	14,1%	1,9%	100,0%	669
Total Trondheimsregionen	25,4%	5,6%	5,9%	49,7%	9,6%	3,8%	100,0%	11365

 Download data

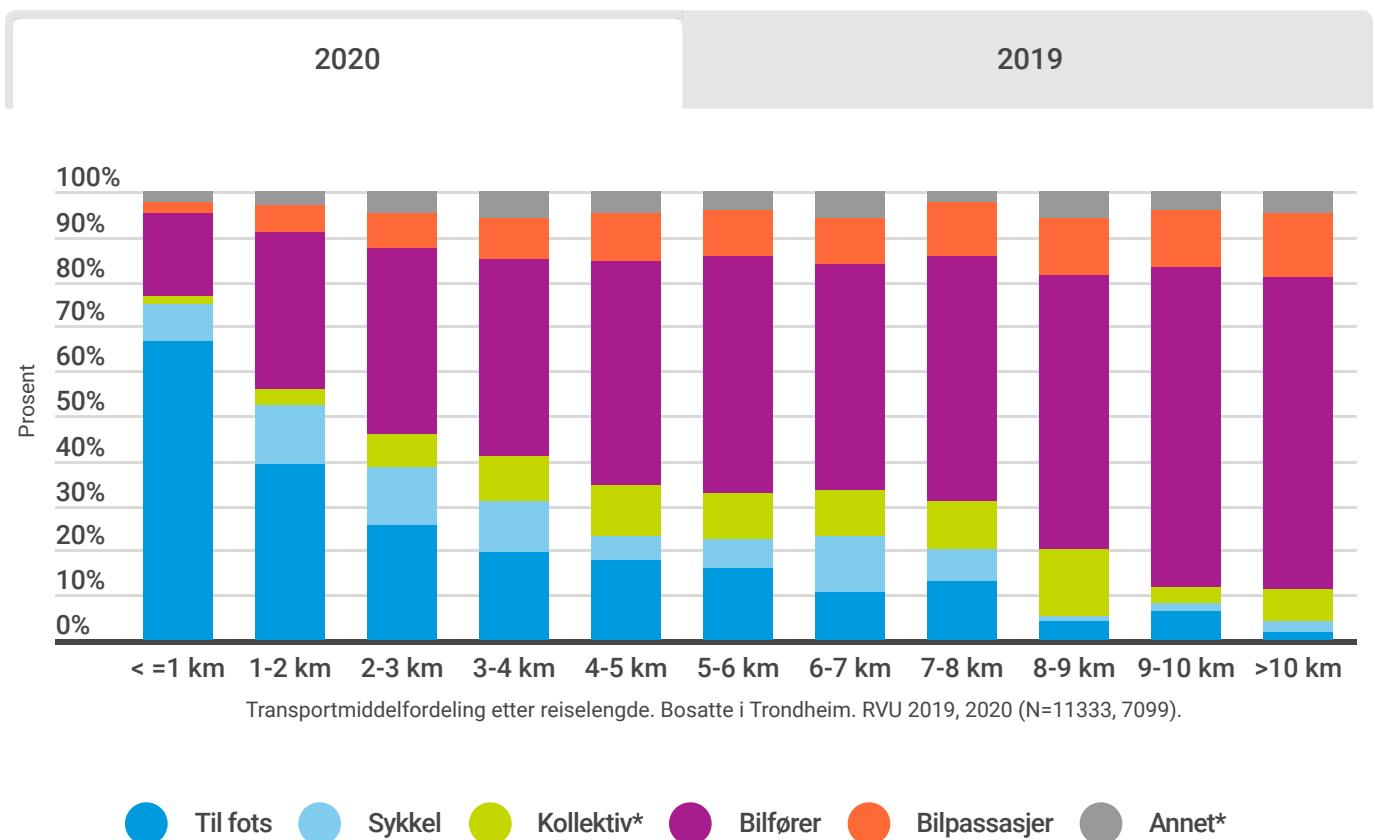
5.3. Reiselengde har betydning for valg av transportmiddel

Normalt har reiselengde stor betydning for hvilket transportmiddel vi velger. Under pandemien førte reiserestriksjoner ikke bare til at vi reiste mindre men det endret også hvordan vi reiste. Anbefalinger eller påbud om blant annet munnbindbruk på kollektivtransport og om å ikke oppsøke steder med mye folk, førte til endret reiseadferd.

5.3.1. Reiselengder for bosatte i Trondheim

På de korteste reisene dominerte reisene til fots. På reiser inntil én kilometer var 70 prosent av reisene til fots i 2020. Størst andel kollektivreiser var det ved 8-9 kilometer da 15 prosent av reisene var med kollektivtransport. Dette er en endring fra tidligere undersøkelser der kortere reiser har høyest kollektivandel.

Sammenlignet med året før har andelen gåturer økt på alle reiselengdekategorier over én kilometer. Andelen sykkelturet og kollektivreiser gikk ned i flere reiselengdekategorier. Dette henger sammen med at antall reiser gikk ned i 2020 og at type reiser ble endret. Hvordan transportmiddel varierer med formål er nærmere beskrevet i kapittel 6.3.



 Download data

Sammenlignet med 2019 er det først og fremst reiser med "annet" transportmiddel hvor gjennomsnittlig reiselengde er sterkt redusert (se tabell 11). Denne kategorien inneholder blant annet fly og charterbuss, som var reiser som var tilnærmet fraværende under pandemien.

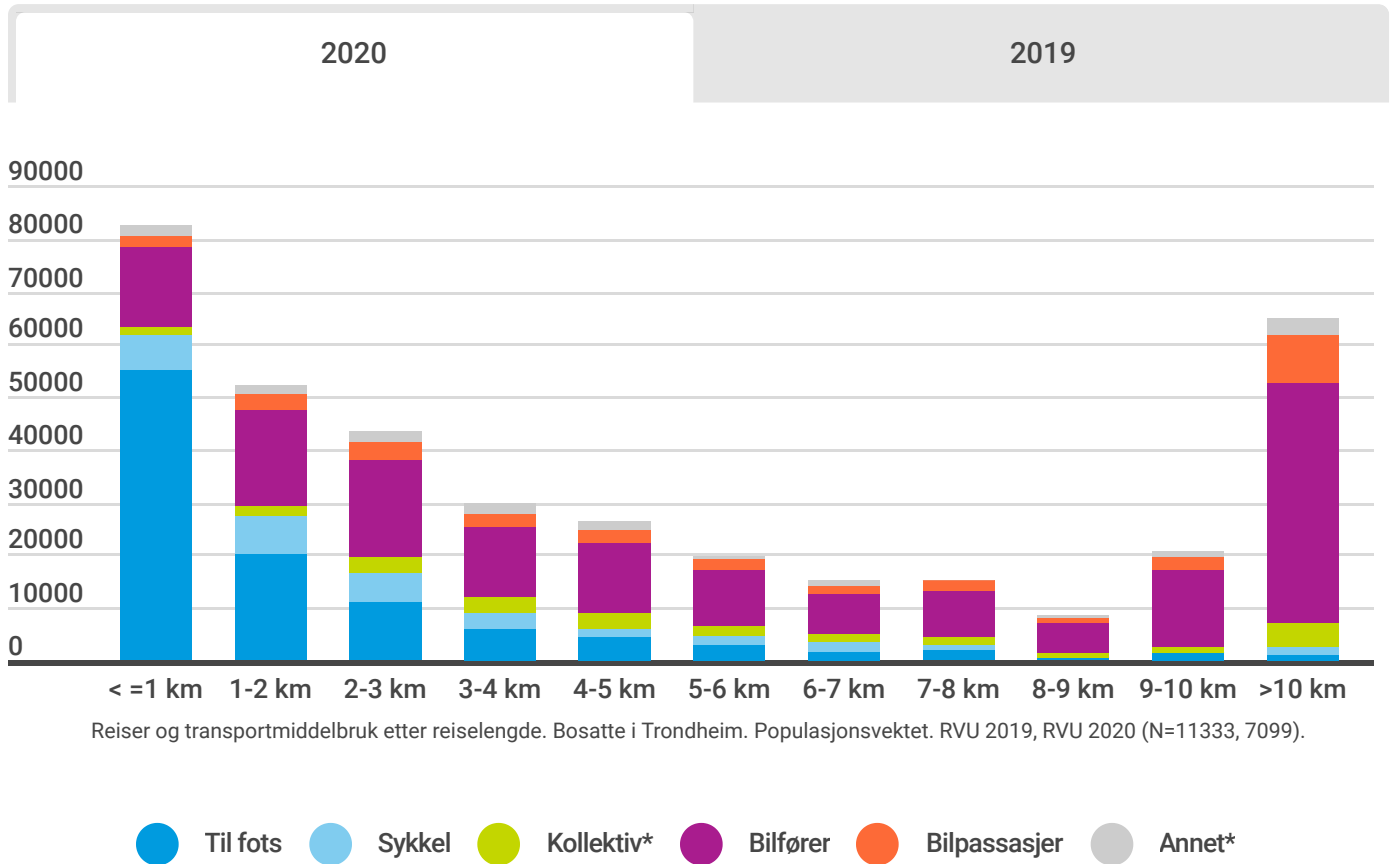
Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Derfor viser tabellen nedenfor informasjon om reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser i 2020 på under 100 kilometer var gjennomsnittreisen for bosatte i Trondheim til fots to kilometer, for sykkel i underkant av fire kilometer, bilfører omlag ni kilometer og kollektivreisen 7,5 kilometer.

Tabell 11: Gjennomsnittlig reiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. Bosatte i Trondheim, 13 år og over. RVU 2019, RVU 2020 (N=11332, 7098).

	2020				2019	
	Alle reiser				Reiser < 100 km	
Transportmiddel	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	2,0	1,0	0,0	21	2,0	1,0
Sykkel	3,8	2,5	0,1	70	3,8	2,5
Kollektiv*	11,9	5,0	0,1	652	7,5	5,0
Bilfører	16,6	6,0	0,0	1150	9,4	5,9
Bilpassasjer	20,5	6,4	0,1	750	10,4	6,0
Annet*	35,0	4,2	0,2	2826	8,1	4,1
Total	12,2	3,7	0,0	2826	6,7	3,5

 [Download data](#)

Figuren nedenfor viser fordeling av reiser i 2019 og 2020 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. Antall reiser ble redusert for så godt som alle reiselengdekategorier fra 2019 til 2020, men antall reiser gikk mest ned for reiser som er over ti kilometer. Antall reiser gikk også mye ned på reiser mellom én og fire kilometer hvor det er ganske vanlig å sykle. Dette kan være med på å forklare hvorfor sykkelandelen har gått relativt mye ned mellom 2019 og 2020.

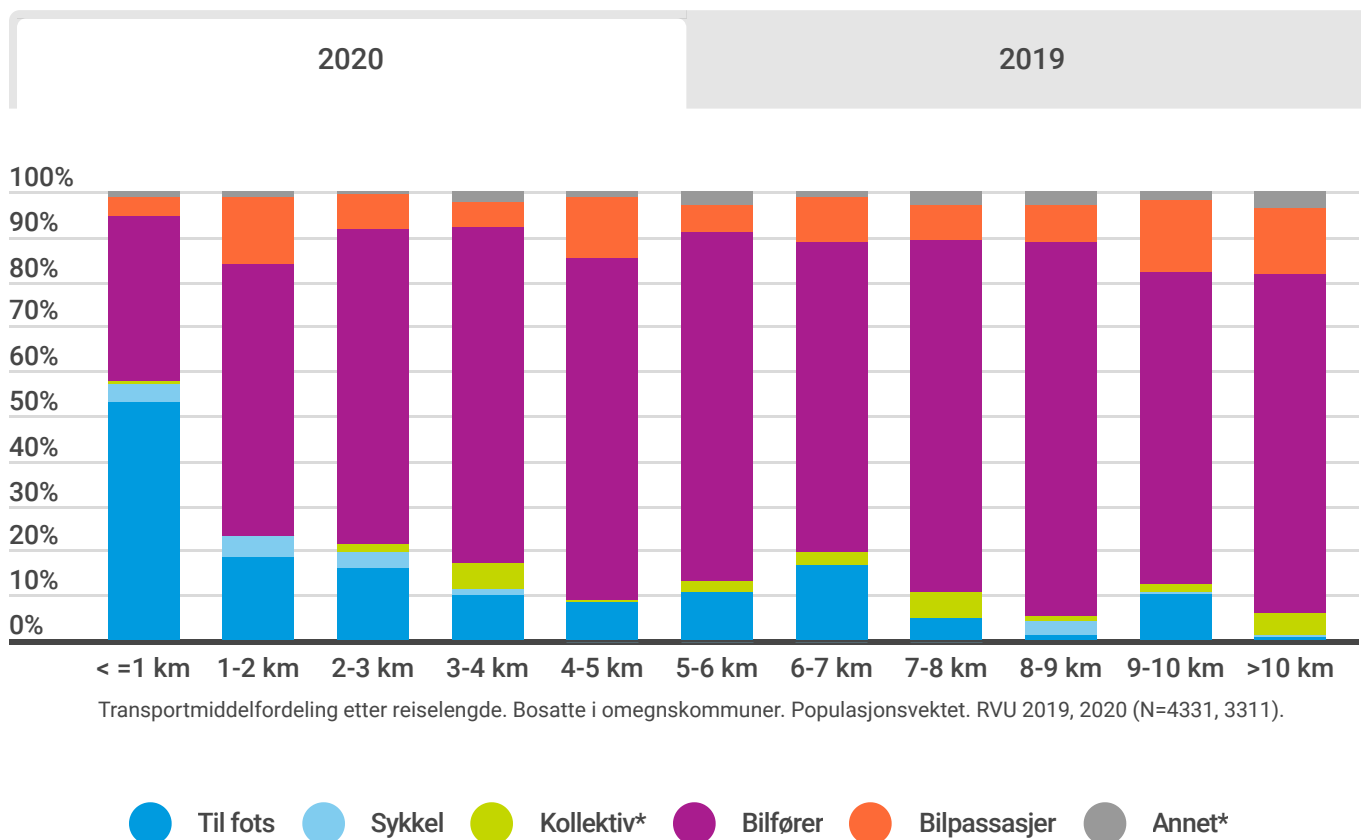


[Download data](#)

5.3.2. Reiselengder for bosatte i omegnskommuner

Også for de bosatte i omegnskommunene var andelen reiser til fots størst på de korteste reisene. På reiser inntil én kilometer var drøyt 50 prosent av reisene til fots. På reiser mellom 1-2 kilometer var andel reiser til fots 18 prosent og andelen bilførerreiser omlag 60 prosent. Sykkelandelen og kollektivandelen var generelt liten.

Sammenlignet med 2019 ble andelen bilførerreiser mindre på reiser fire kilometer eller kortere, og andelen reiser til fots ble på flere av reiselengdekategoriene større. Dette henger sammen med at antall reiser gikk ned i 2020 og at nedgangen i visse typer reiser, som blant annet arbeidsreiser, ble større. Hvordan transportmiddel varierer med formål er nærmere beskrevet i kapittel 6.3.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i omegnskommuner. Populasjonsvektet. RVU 2019, 2020 (N=4331, 3311).

[Download data](#)

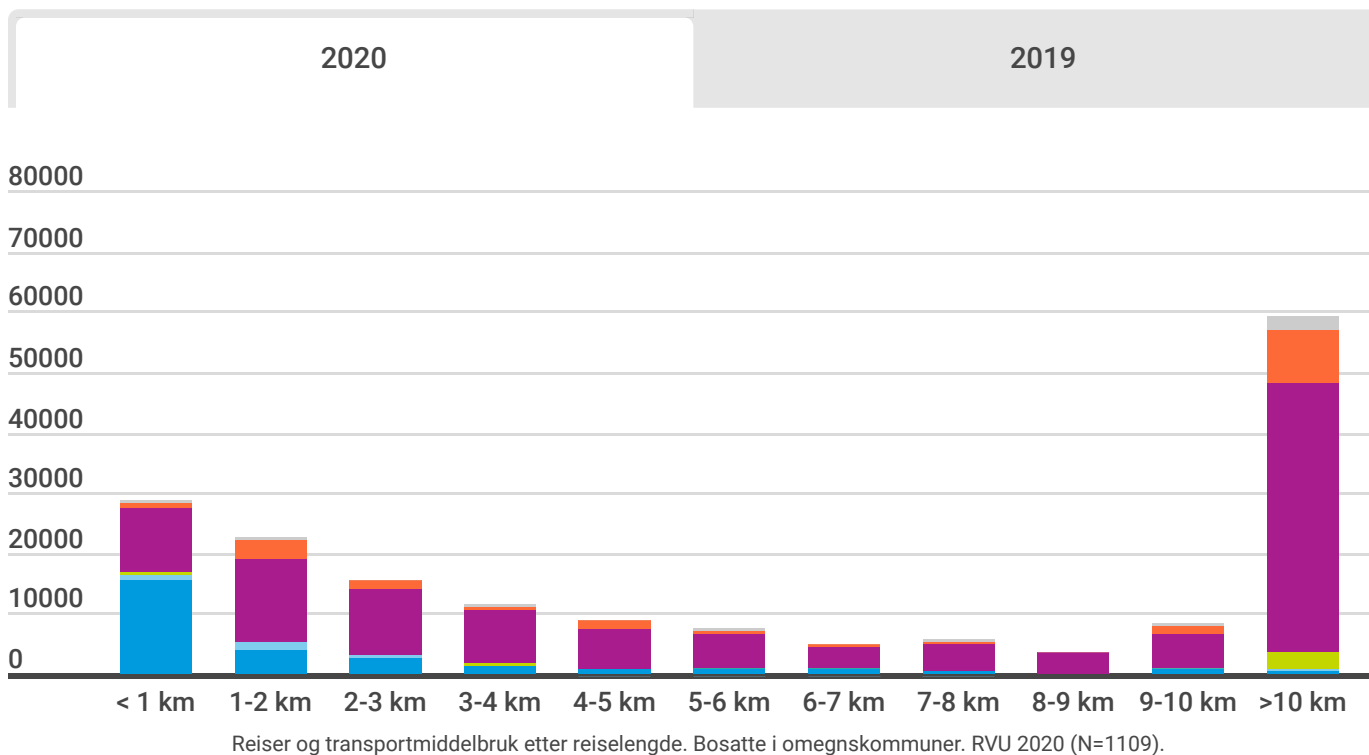
Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Derfor viser tabellen nedenfor informasjon om reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser i 2020 på under 100 kilometer var gjennomsnittreisen for bosatte i omegnskommunene to kilometer til fots, for sykkel i underkant av fire kilometer, bilfører omlag 13 kilometer og omlag 18 kilometer for kollektivreisene.

Tabell 11: Gjennomsnittlig reiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. Bosatte i omegnskommunene, 13 år og over. RVU 2019, RVU 2020 (N=4326, 3309).

	2020				2019	
Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	2,1	1,0	0,0	18,0	2,1	1,0
Sykkel	4,5	2,0	0,2	100,0	3,8	2,0
Kollektiv*	25,3	18,0	0,5	697,7	17,8	16,5
Bilfører	17,3	7,0	0,0	930,0	12,9	7,0
Bilpassasjer	19,7	10,0	0,1	267,7	14,6	10,0
Annet*	39,3	12,0	0,5	612,0	14,8	10,3
Total	15,7	5,3	0,0	930,0	11,4	5,0

Download data

Figuren nedenfor viser fordeling av reiser etter reiselengde for bosatte (13 år og over) i omegnskommuner. Tallene er vektet opp for å representere befolkningen (populasjonsvektet). Bosatte i omegnskommunene har mange lange reiser, og til sammen flere reiser som er over ti kilometer enn reiser som er to kilometer og kortere.



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

Download data

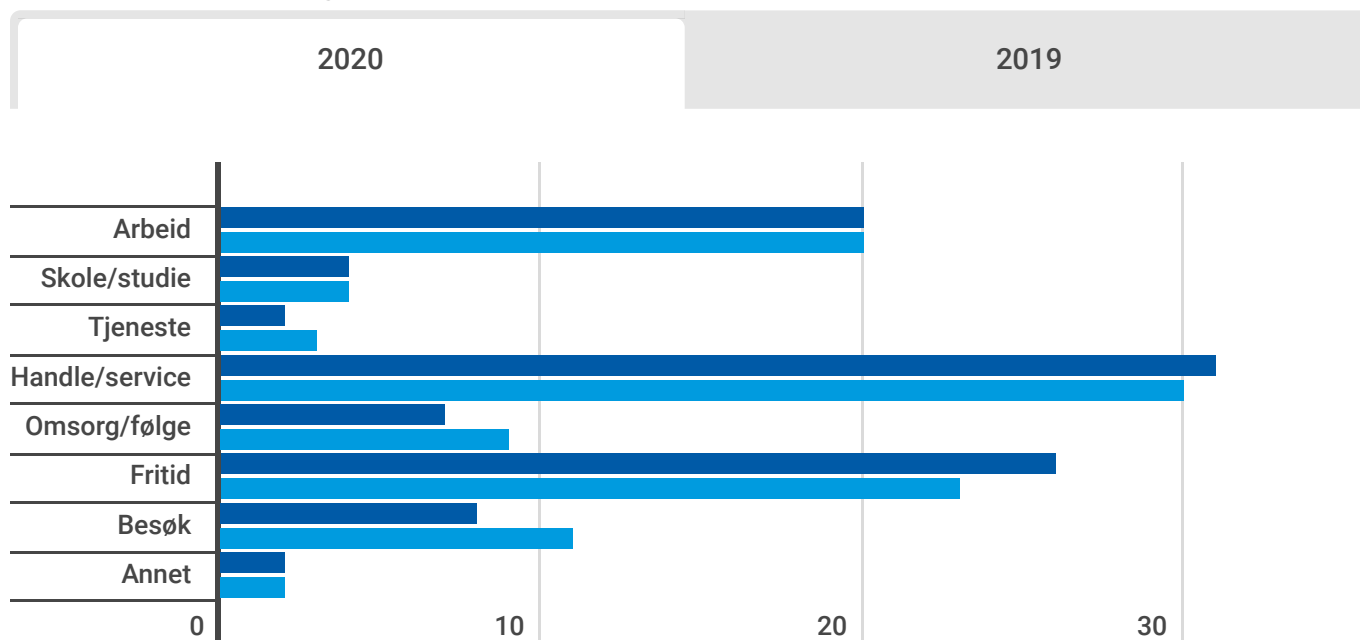
6 Reisenes formål

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

6.1. Formål

Reisenes formål 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/bringning av barn/andre og til sist reiser i forbindelse med besøk og fritid (eksempelvis kino, restaurant og gåturer).

Den største andelen reiser skjer med formål om handel og service (30 prosent). Fritidsreiser står for henholdsvis 26 og 23 prosent i Trondheim og omegnskommuner, arbeidsreiser 20 prosent, besøksreiser og omsorg- og følgereiser 15 og 19 prosent, skole- og studiereiser fire prosent og tjenestereiser henholdsvis to og tre prosent. Sammenlignet med 2019 økte andelen handel- og servicereiser og fritidsreiser, mens andelen arbeidsreiser gikk ned. Grunnen til at andelen reiser etter formål er endret sammenlignet med 2019 er at antall reiser per person per formål også er endret (Se kapittel 4.2.). Se kapittel 1 for mer informasjon om hvordan reiseformål og reiser er definert.



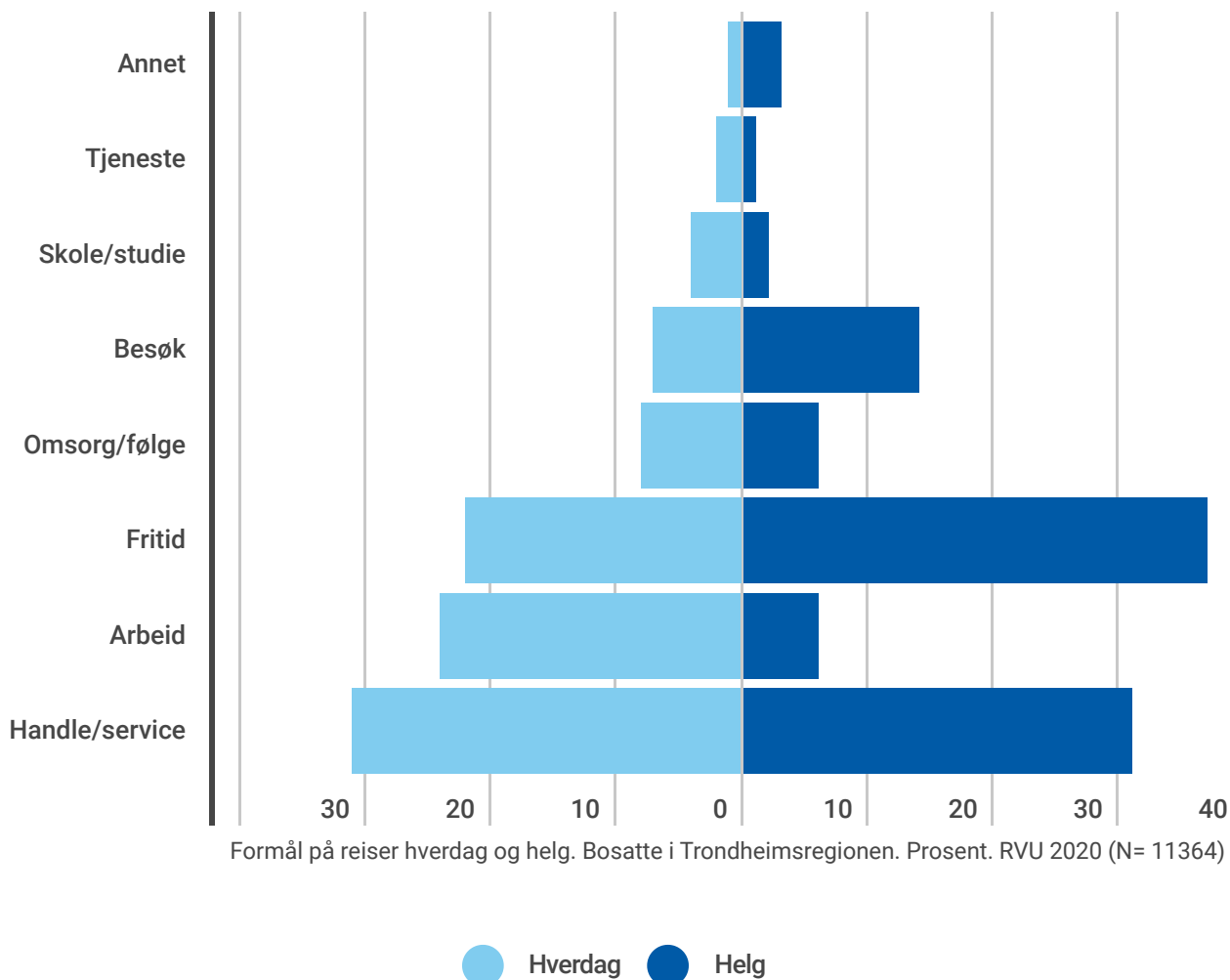
Reiser fordelt på formål. Prosent. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019, 2020 (N=12539/4908, 7788/3577).

● Trondheim ● Omegnskommuner

 Download data

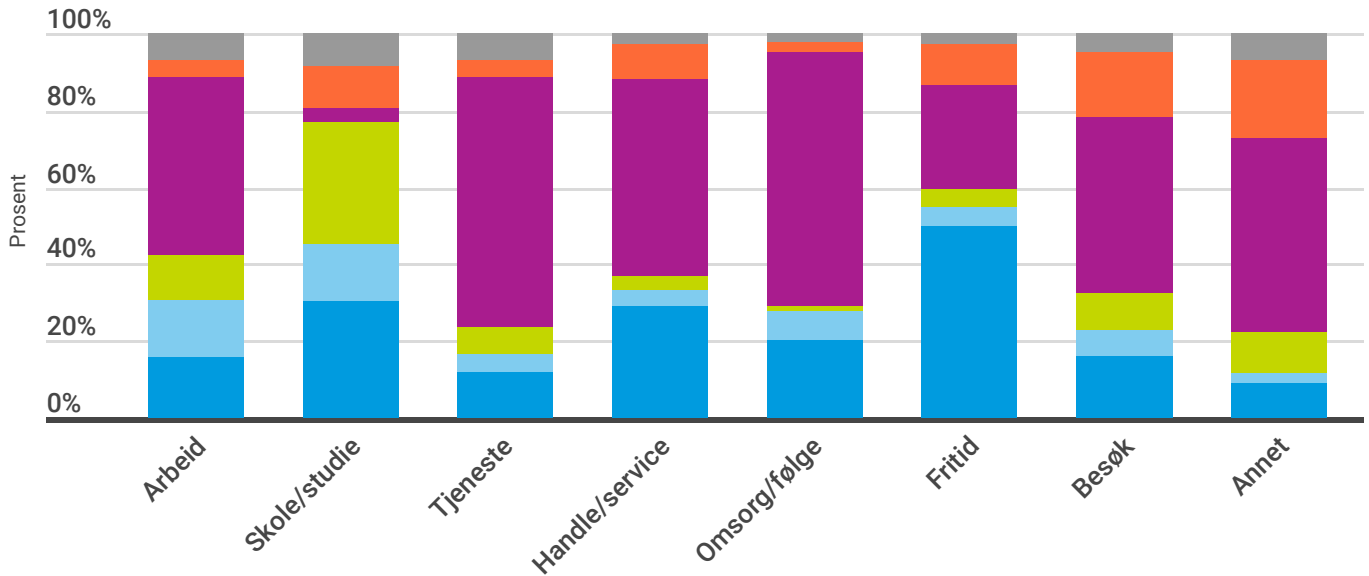
6.2. Formål varierer mellom hverdag og helg

Reisenes formål varierer med ukedag, spesielt mellom hverdag (mandag-fredag) og helg (lørdag-søndag). I Trondheimsregionen var omlag 30 prosent av reisene på hverdager handels- og servicereiser, mens arbeidsreisene og fritidsreisene utgjorde henholdsvis 24 og 22 prosent av reisene på hverdager. I helga var halvparten av reisene fritidsreiser eller besøksreiser og nærmere en av tre reiser var handel- og servicereiser. I kapittel 4.2. kan du se hvordan gjennomsnittlig antall reiser per person per dag varierer mellom ukedager og formål.

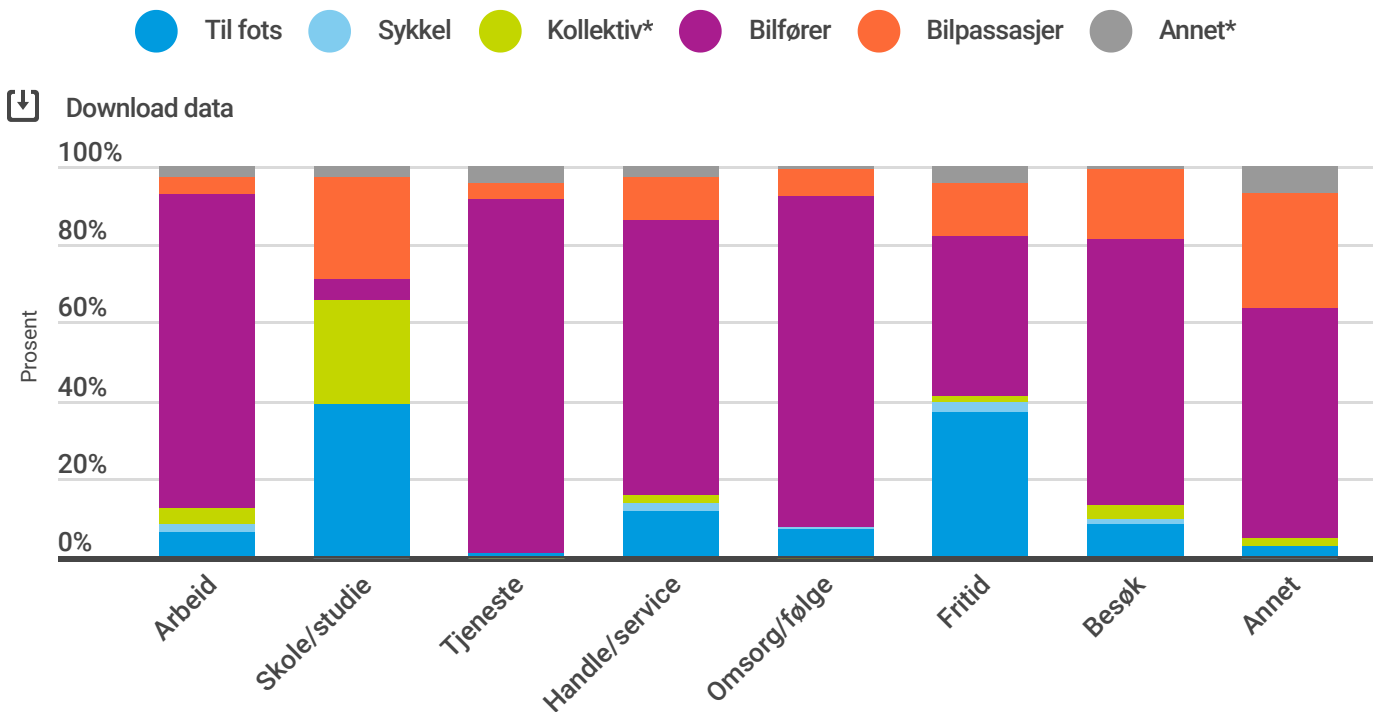


6.3. Transportmiddelvalg etter reisens formål

Hvilke transportmiddelvalg vi tar avhenger blant annet av hva vi skal. De bosatte i Trondheim hadde størst bilandel på tjenestereiser og omsorg- og følgereiser (69 prosent) i 2020. På handel- og servicereisene var bilandelen 60 prosent og på arbeidsreisene omlag 50 prosent. For bosatte i omegnskommunene var bilandelen på arbeidsreisene og handel- og servicereisene drøyt 80 prosent. Størst andel reiser med miljøvennlig transport (gange, sykkel og kollektiv) er det på skole- og studiereiser og fritidsreiser. Dette gjelder både for bosatte i Trondheim og i omegnskommunene.



Transportmiddelbruk etter formål. Bosatte i Trondheim. RVU 2020 (N=7788).

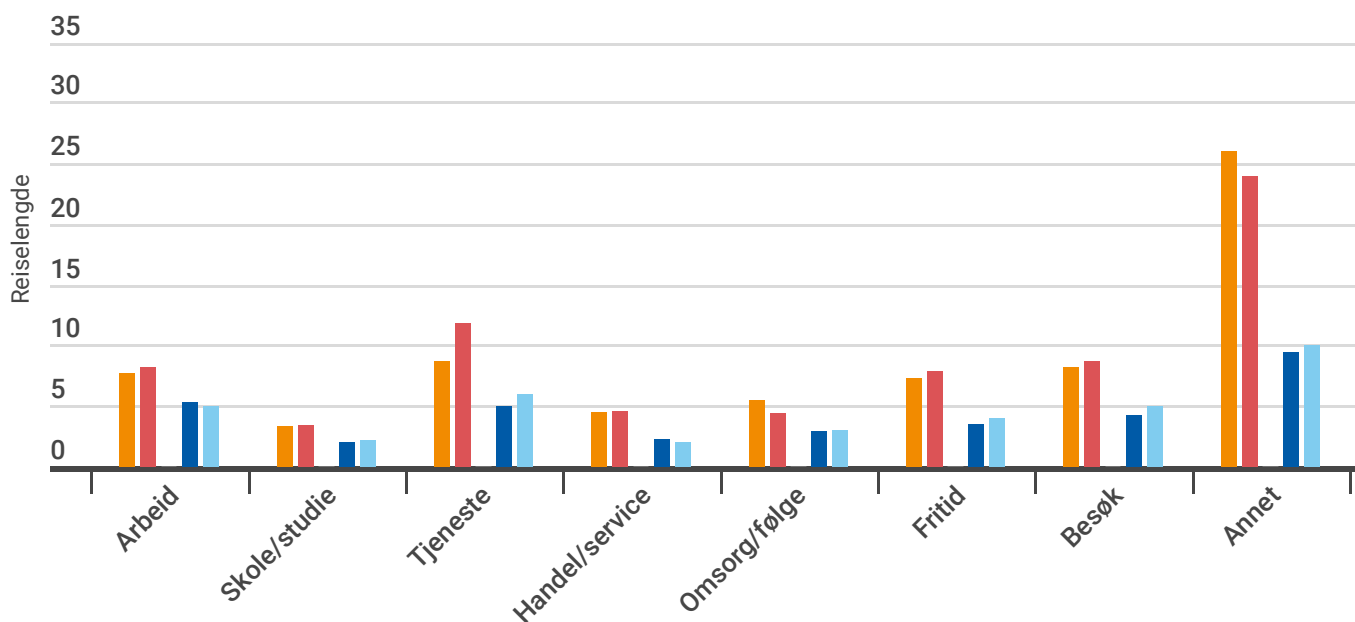


Transportmiddelbruk etter formål. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2020 (N=3578).

Download data

6.4. Formål og reiselengde

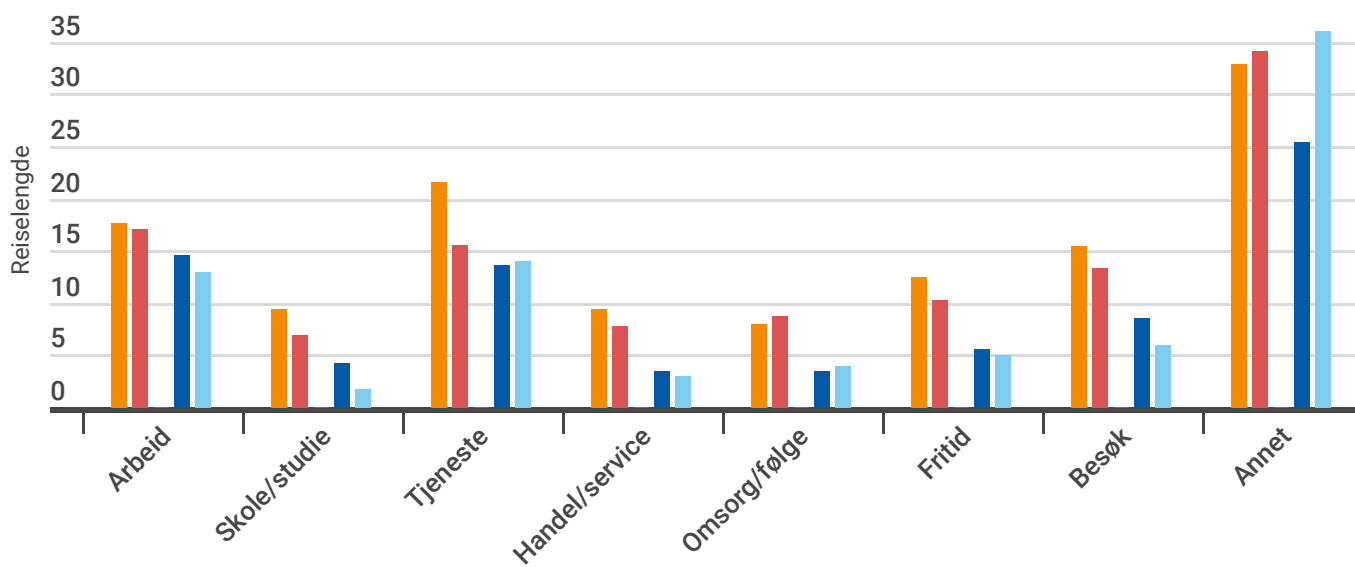
For bosatte i Trondheim var gjennomsnittlig reiselengde på de reisene som det gjøres flest av: åtte kilometer på arbeidsreisene, nærmere fem kilometer på handel- og servicereiser og omlag åtte kilometer i gjennomsnitt på fritidsreisene. For bosatte i omegnskommunene var gjennomsnittlig reiselengde i 2020 17 kilometer på arbeidsreiser, omlag åtte kilometer på handel- og servicereiser og ti kilometer på fritidsreiser.



Reiselengde, gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i Trondheim. RVU 2019, 2020 (N = 11037, 6947).

● Gjennomsnitt 2019
 ● Gjennomsnitt 2020
 ● Median 2019
 ● Median 2020

[Download data](#)



Reiselengde, gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019, 2020 (N = 4244/3240).

● Gjennomsnitt 2019
 ● Gjennomsnitt 2020
 ● Median 2019
 ● Median 2020

[Download data](#)

6.5. Formål på reiser til ulike deler av Trondheim

Av reisene til Midtbyen var 30 prosent arbeidsreiser, omlag 30 prosent handel- og servicereiser og 25 prosent fritidsreiser. Sammenlignet med 2019 utgjorde arbeidsreiser og handel- og servicereiser til Midtbyen en større andel i 2020. Dette som følge av at nedgangen i antall tjenestereiser, omsorg- og følgereiser, og spesielt nedgangen i antall fritidsreiser til Midtbyen, var større. Til Indre øst og sørbyen øst var det en spesielt stor andel handel- og servicereiser (drøyt 40 prosent) sammenlignet med de andre sonene.

Tabell 13: Reisesenes formål etter endesone i Trondheim. Bosatte i Trondheimsregionen. RVU 2019, 2020 (N=11222, 6846).

	2020					2019					N
	Arbeid	Skole/ studie	Tjeneste	Handel/ service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Total		
Midtbyen	30,1 %	3,9 %	2,8 %	28,8 %	4,5 %	25,2 %	4,2 %	0,4 %	100 %	667	
Sentrum u/Midtbyen	25,8 %	8,9 %	2,3 %	26,9 %	5,2 %	21,0 %	8,2 %	1,8 %	100 %	1140	
Indre øst	20,2 %	1,7 %	1,7 %	40,9 %	5,8 %	19,4 %	7,2 %	3,0 %	100 %	640	
Indre sørøst	20,8 %	6,0 %	2,8 %	29,1 %	10,4 %	20,6 %	9,1 %	1,1 %	100 %	635	
Indre vest	17,6 %	1,1 %	1,5 %	30,5 %	14,5 %	26,0 %	6,1 %	2,7 %	100 %	262	
Ytre øst	18,1 %	3,3 %	1,1 %	26,3 %	9,3 %	31,6 %	8,0 %	2,3 %	100 %	646	
Ytre sørøst	23,2 %	4,2 %	2,2 %	28,3 %	8,5 %	23,8 %	7,6 %	2,2 %	100 %	715	
Ytre vest	17,6 %	4,4 %	1,1 %	31,5 %	6,9 %	28,7 %	8,0 %	1,8 %	100 %	550	
Sørbyen øst	21,5 %	1,3 %	0,9 %	41,8 %	7,0 %	16,8 %	9,8 %	0,9 %	100 %	469	
Sørbyen vest	14,4 %	5,5 %	0,8 %	34,8 %	5,8 %	27,1 %	9,4 %	2,2 %	100 %	362	
Sørbyen sør	24,7 %	0,5 %	4,6 %	31,4 %	4,4 %	26,2 %	5,4 %	2,8 %	100 %	389	
Byneset, Bratsberg og Klæbu	15,6 %	3,2 %	1,1 %	29,9 %	13,5 %	27,8 %	6,7 %	2,2 %	100 %	371	
Total	21,7 %	4,3 %	2,0 %	31,1 %	7,4 %	24,0 %	7,6 %	1,9 %	100 %	6846	

 Download data

7 Arbeidsreiser

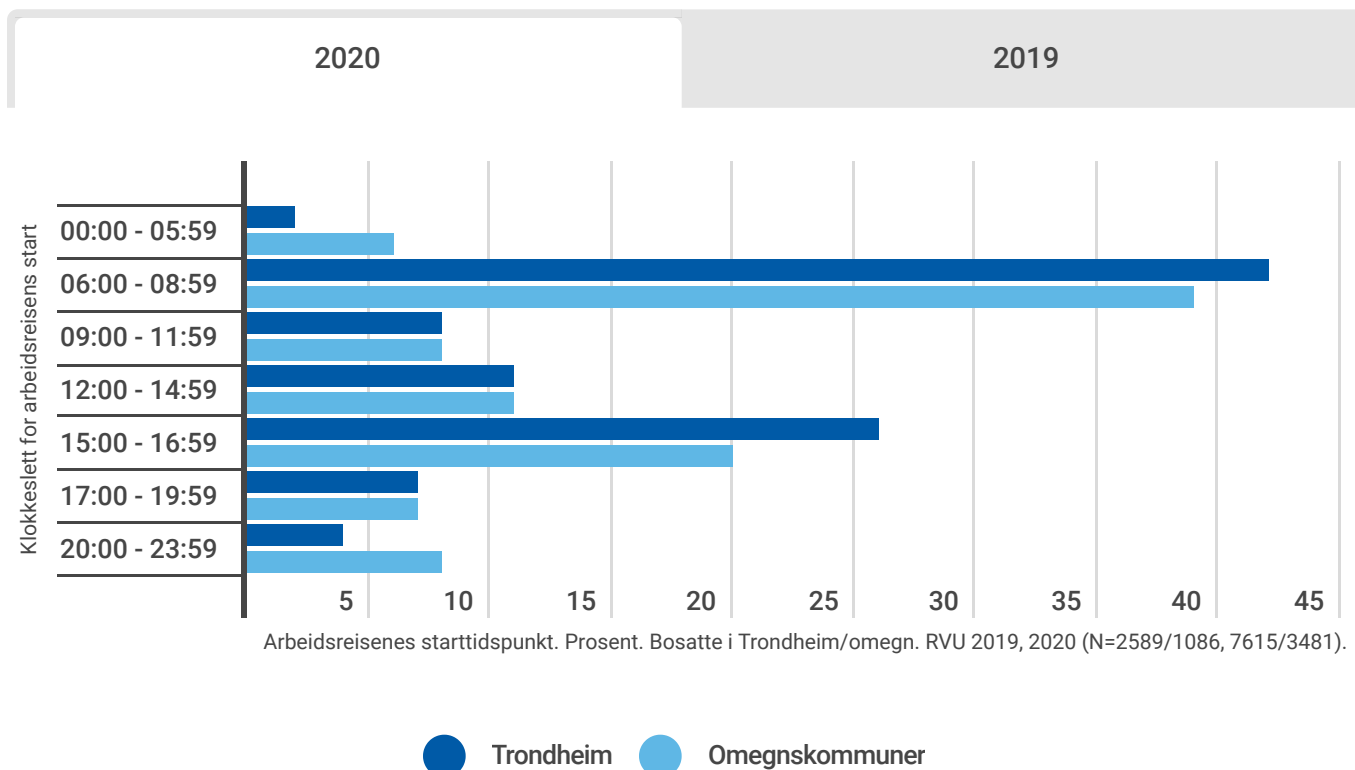
Arbeidsreisene står for drøyt 20 prosent av alle reiser til bosatte i Trondheimsregionen. Dette kapitlet beskriver nærmere arbeidsreisene omfang og tidsbruk, hvor lange de er og hvilke transportmiddel som benyttes.

7.1. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utførte hver person i Trondheimsregionen 0,5 arbeidsreiser per dag i 2020. Dette er en nedgang fra RVU 2019, RVU 2013/14 og RVU 2009/10 da det ble rapportert inn 0,6 arbeidsreiser per person per dag.

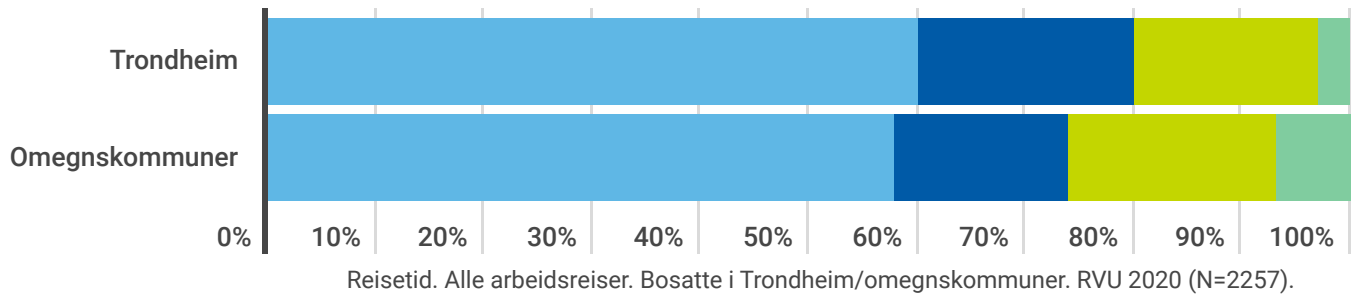
Arbeidsreisenes starttidspunkt er konsentrert til mellom klokka 06 og klokka 09 om morgenen, og mellom klokka 15 og klokka 17 på ettermiddagen. Rundt 40 prosent av arbeidsreisene skjer mellom klokka 06 og klokka 09. At arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn ettermiddagen kan skyldes at mange ikke reiser direkte hjem etter jobb, men har andre reisemål på veien hjem. Se definisjonen av reise i kapittel 1.

Sammenlignet med 2019 ser det ut til at reisestart på arbeidsreisene i 2020 er mer spredt utover dagen med en mindre andel reiser med start fram til klokka 09, og en større andel reiser som starter mellom klokka 09 og 12.



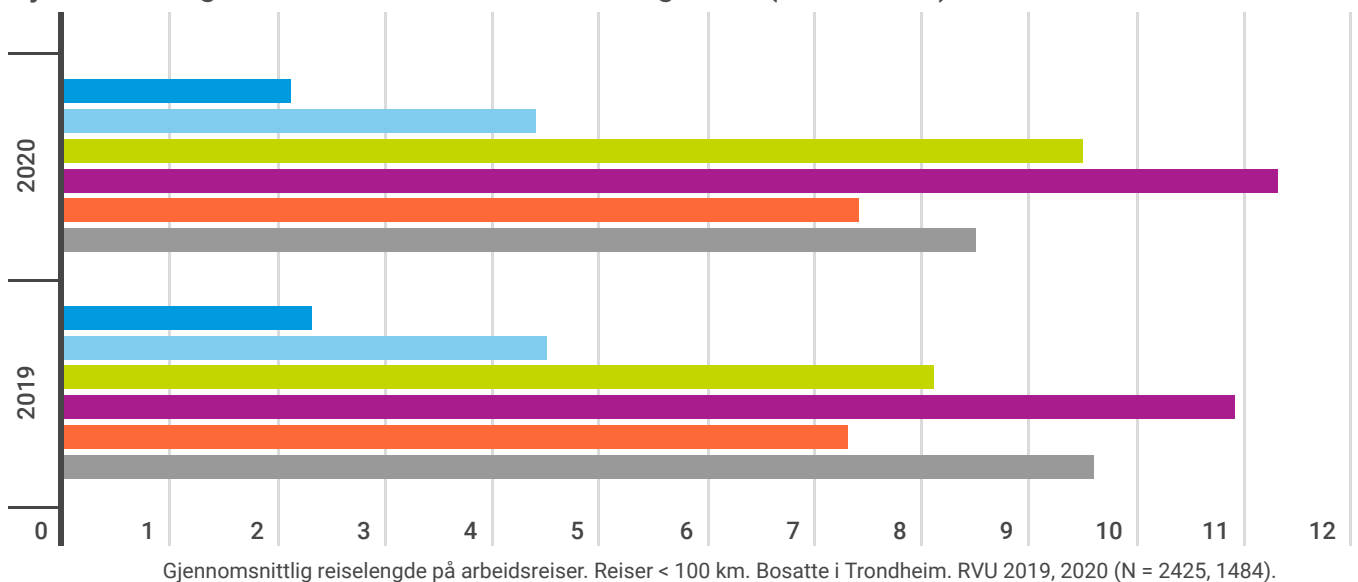
[Download data](#)

Gjennomsnittet av alle arbeidsreiser for bosatte i Trondheim er 10,5 kilometer og tar 22 minutter. 80 prosent av de bosatte har en arbeidsreise på under 30 minutter. Noen lange arbeidsreiser trekker opp gjennomsnittlig reiselengde og reisetid. For reiser kortere enn 100 kilometer er gjennomsnittlig arbeidsreise åtte kilometer. Gjennomsnittlig arbeidsreiser for bosatte i omegnskommuner er 22 kilometer og tar 24 minutter. 74 prosent har en arbeidsreise på under 30 minutter. For arbeidsreiser kortere enn 100 kilometer er gjennomsnittlig reiselengde 17 kilometer.

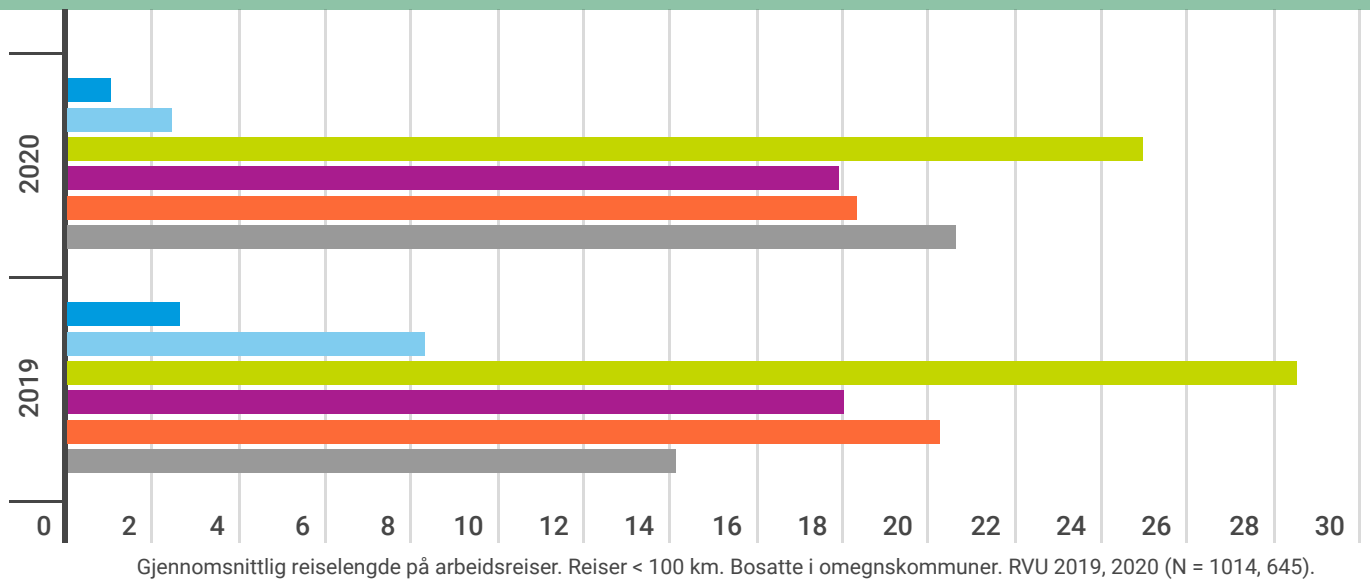


[Download data](#)

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. Gjennomsnittlig reiselengde på arbeidsreiser for bosatte i Trondheim var i 2020 åtte kilometer (reiser < 100 km). Gjennomsnittlig bilførerreise var 11 kilometer. Gjennomsnittlig reiselengde med kollektiv økte fra åtte til omlag ti kilometer. Gjennomsnittlig reiselengde med gange og sykkel var på henholdsvis to og fire kilometer. Dette var på samme nivå som i 2019. I gjennomsnitt var de lengste arbeidsreiser for bosatte i omegnskommunene med kollektivtransport (25 kilometer). Arbeidsreiser til fots eller med sykkel var de korteste. Sammenlignet med 2019 har gange-, sykkel-, og kollektivreisene i gjennomsnitt blitt kortere. Gjennomsnittlig bilførerreise ser ut til å ha holdt seg stabilt (18 kilometer).



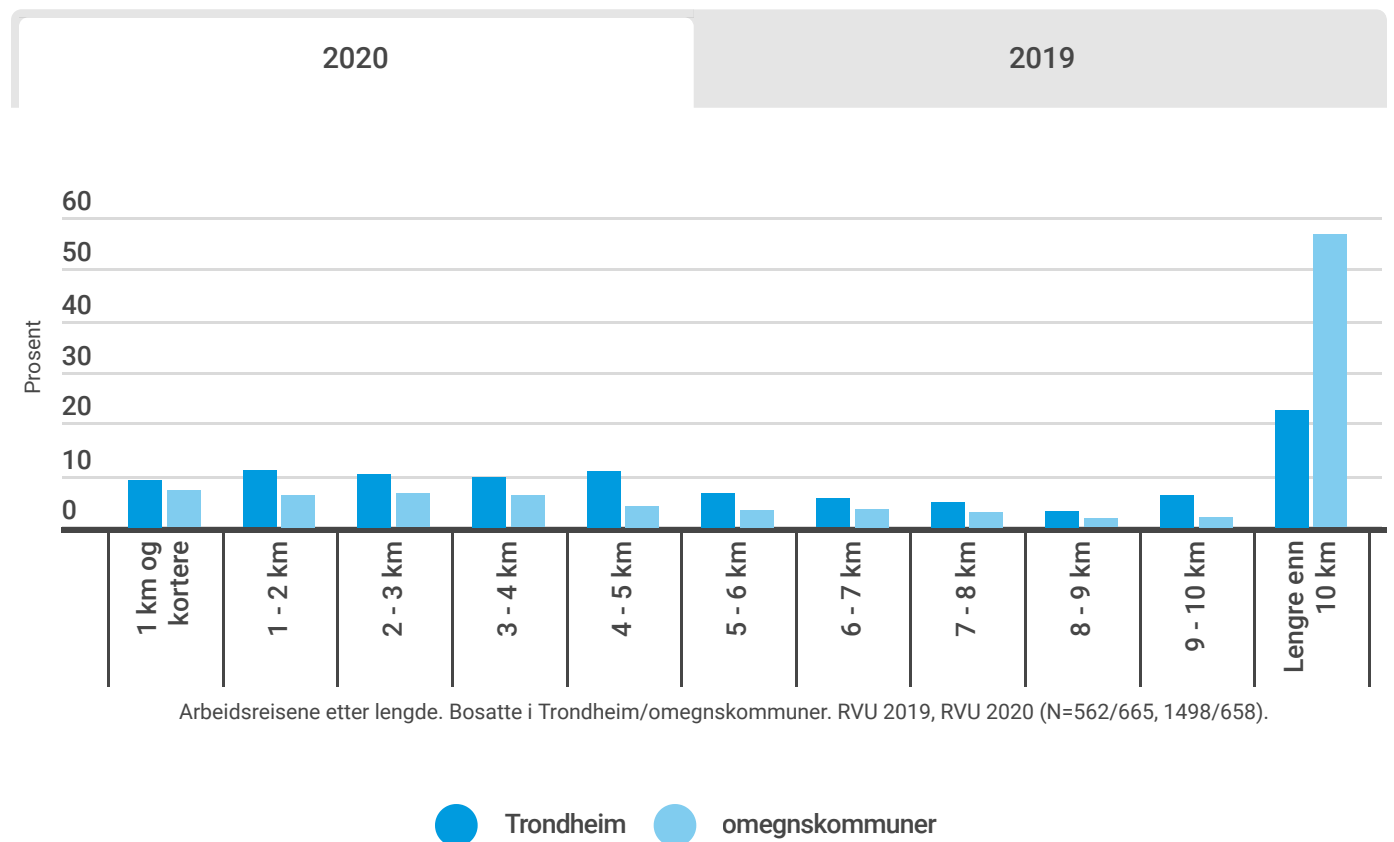
[Download data](#)



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

[Download data](#)

Drøyt halvparten av arbeidsreisene i 2020 for bosatte i Trondheim var fem kilometer eller kortere, og 23 prosent var 10 kilometer eller mer. Blant bosatte i omegnskommunene var 30 prosent av reisene fem kilometer eller kortere, og 57 prosent av arbeidsreise var 10 kilometer eller lengre.

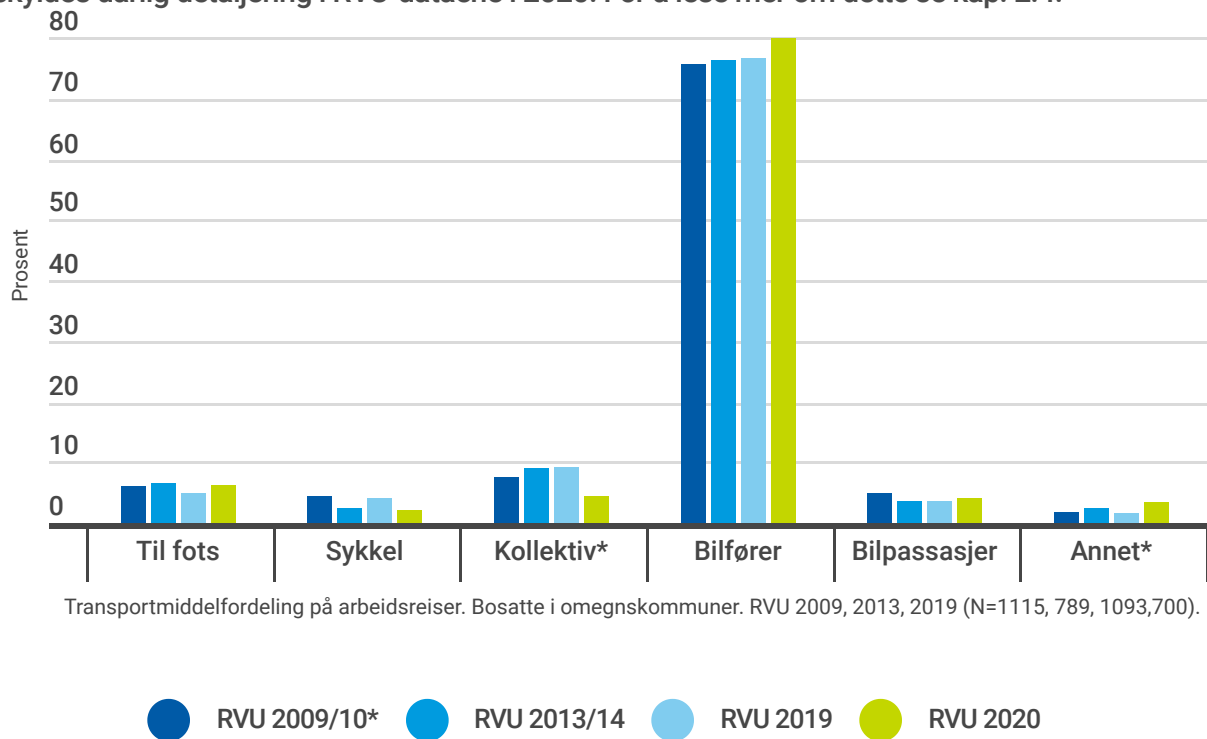


● Trondheim
 ● omegnskommuner

[Download data](#)

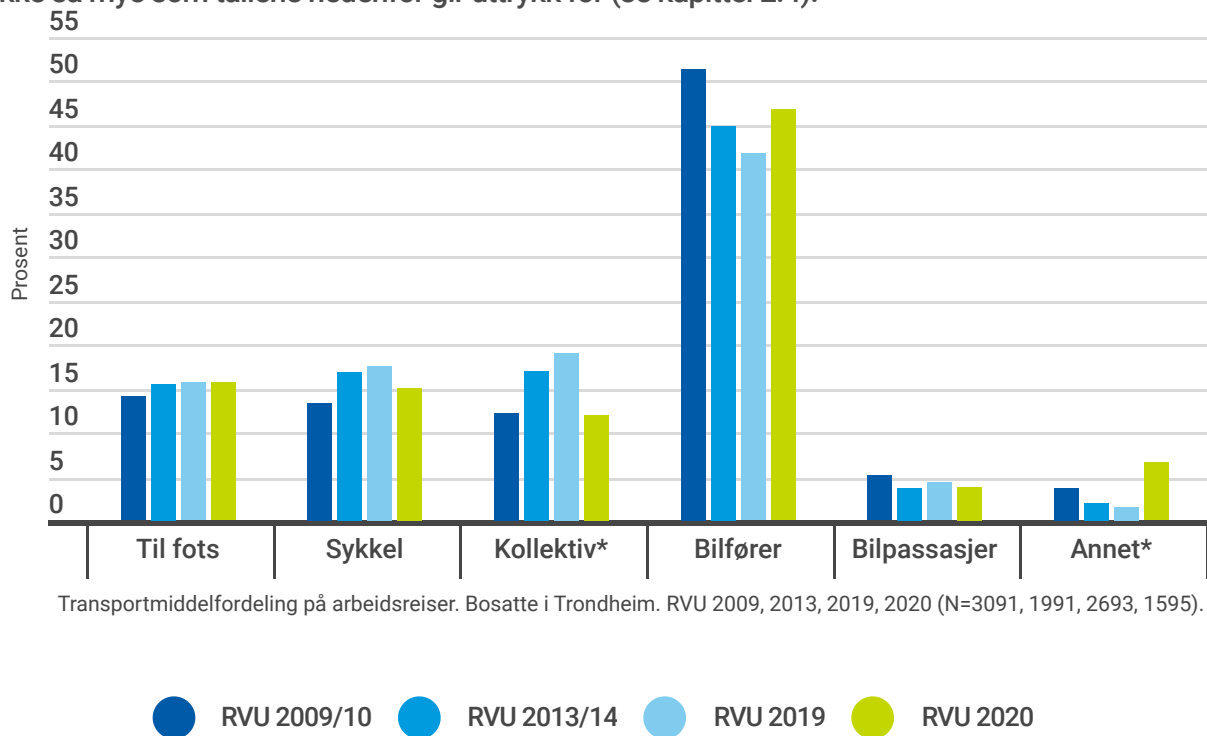
7.2. Transportmiddelbruk på arbeidsreiser

Arbeidsreisene til bosatte i omegnskommunene har tidligere år vært i relativt liten endring. Under pandemien i 2020 derimot har bilførerreisene gått opp til 80 prosent. Kollektivandelen har gått ned, men ikke så mye som tallene nedenfor gir uttrykk for. At kollektivandelen er lav og "annet"-kategorien er så høy skyldes dårlig detaljering i RVU-dataene i 2020. For å lese mer om dette se kap. 2.4.



[Download data](#)

Arbeidsreisene til bosatte i Trondheim har hatt en utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. I 2020 derimot økte bilførerandelen og sykkelandelen gikk ned. Kollektivandelen har gått ned, men ikke så mye som tallene nedenfor gir uttrykk for (se kapittel 2.4).



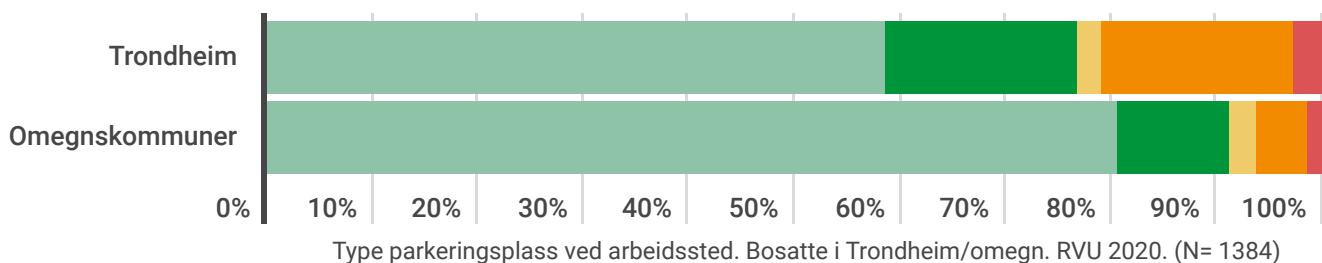
[Download data](#)

7.3. Arbeidsplassparkering

I RVU blir respondentene spurt om sine muligheter til bilparkering på sitt arbeidssted. Ut fra dette er alle arbeidsreiser 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 tilbudet. Men sannsynligheten for å velge bil til jobb øker dersom parkeringsplass er lett tilgjengelig.

Figuren nedenfor viser mulighet for type parkeringsplass ved eget arbeidssted. Andelene er fordelt etter bosted (Trondheim/omegnskommuner) og er uavhengig av hvor de bosatte arbeider.

De bosatte i Trondheim har mulighet til å parkere på gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver på 59 prosent av reisene, omlag 18 prosent av arbeidsreisene på avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver og omlag 18 prosent på annen avgiftsbelagt parkeringsplass på arbeidsreiser til eget arbeidssted. Omlag 81 prosent av de bosatte i omegnskommunene har på sine arbeidsreiser gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver, elleve prosent har avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver og fem prosent har annen avgiftsbelagt parkeringsplass ved eget arbeidssted.



- Gratis p-plass disponert av arbeidsgiver
- Avgiftsbelagt p-plass disponert av arbeidsgiver
- Annen gratis p-plass
- Annen p-plass med avgift
- Finnes ingen p-plass

7.2.1 Arbeidsplassparkering i Trondheim

De fleste sysselsatte i Trondheim er også bosatt i Trondheim, og mange pendler inn til Trondheim fra omegnskommunene. Tilgangen på parkeringsplass vil påvirke transportmiddelvalg på arbeidsreisene. Det er dermed relevant å se på parkeringsmulighetene i Trondheim spesielt og hvordan utviklingen har vært over tid.

Av alle reiser foretatt av bosatte i Trondheim og som ender på eget arbeidssted i Trondheim ender 57 prosent på gratis parkeringsplass ved reisemålet mens 40 prosent ender på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet. Av alle reiser foretatt av bosatte i omegnskommunene og med arbeidssted i Trondheim så ender 62 prosent på gratis parkeringsplass ved reisemålet og 35 prosent på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet.

I Trondheim er det en utvikling i retning av at færre har gratis parkeringsplass i 2020 enn tidligere år. Andelen med gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver var i 2009/10 omlag 70 prosent, men er nå redusert til henholdsvis 55 og 61 prosent for bosatte i Trondheim og omegnskommuner. I tillegg er det en større andel avgiftsbelagte parkeringsplasser i 2020 sammenlignet med tidligere.

Tabell 16: Type parkeringsplass ved arbeidsplass i Trondheim. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner.

Type parkering	Bosatte i Trondheim				Bosatte i omegnskommuner			
	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2020	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2020
Gratis p-plass disponert av arbeidsgiver	69,7 %	62,1 %	60,5 %	54,6 %	72,4 %	67,0 %	66,0 %	61,0 %
Annen gratis p-plass ved arbeidsplass	3,1 %	3,9 %	1,8 %	2,6 %	3,1 %	3,8 %	3,4 %	1,2 %
Avgiftsbelagt p-plass disponert av arbeidsgiver	12,0 %	11,5 %	16,0 %	19,7 %	7,8 %	7,5 %	13,8 %	23,8 %
Annen avgiftsbelagt p-plass ved arbeidsplass	13,4 %	19,9 %	17,9 %	20,0 %	16,7 %	19,8 %	15,7 %	11,6 %
Finnes ingen p-plass	1,8 %	2,6 %	3,7 %	3,0 %	0,0 %	1,9 %	1,0 %	2,4 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	1471	875	2846	853	192	106	280	164

 Download data

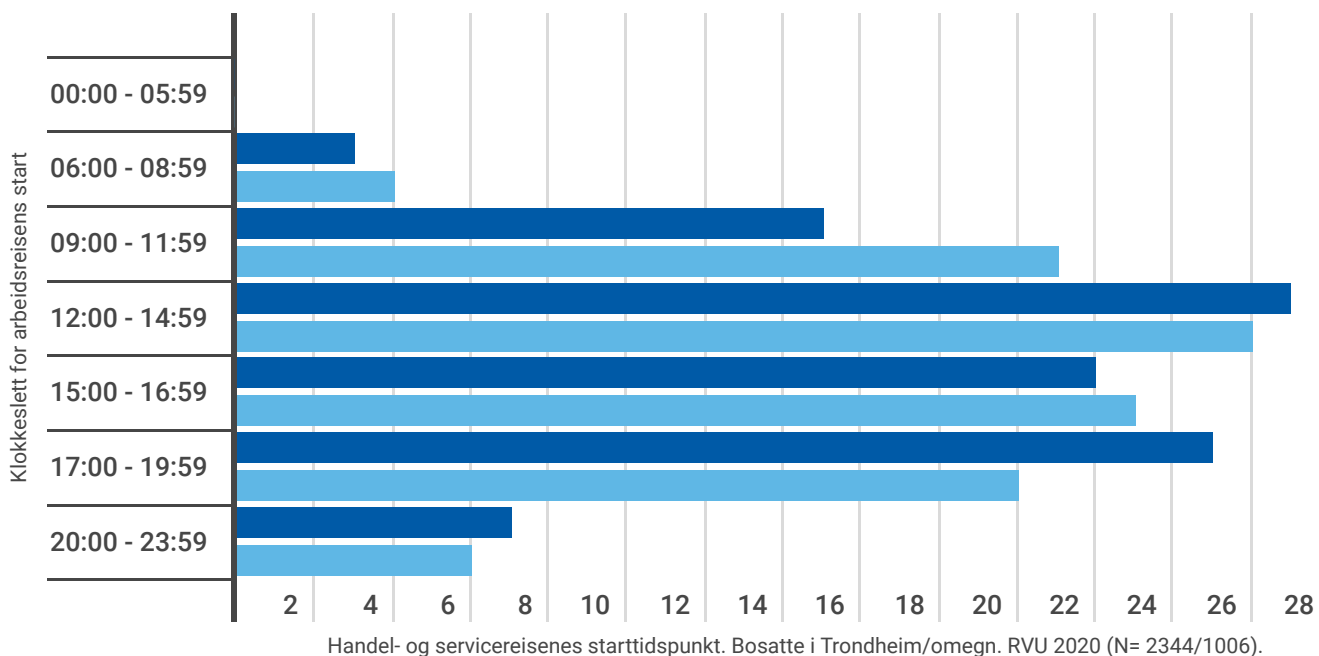
8 Handel- og servicereiser

Handel- og servicereisene står for 30 prosent av alle reiser til bosatte i Trondheimsregionen. Omlag 77 prosent av disse består av innkjøp av dagligvarer eller andre innkjøp og omlag 23 prosent er ærend (bilverksted, bank, helsetjeneste, hente utstyr, privat befaring eller annet). Dette kapittelet beskriver nærmere handel- og servicereisenes omfang og tidsbruk, hvor lange de er og hvilke transportmiddel som benyttes.

7.1. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utførte hver person i Trondheimsregionen 0,6 handelsreiser og 0,2 servicereiser per dag i 2020.

Handels- og servicereisenes starttidspunkt er fordelt utover dagen, men med en hovedvekt av reiser mellom klokka 09 og klokka 20. I Trondheimsregionen skjer hele 76 prosent av reisene mellom klokka 12 og 20. Sammenlignet med 2019 er det ikke noen vesentlig endring på starttidspunkt på handel- og servicereisene.

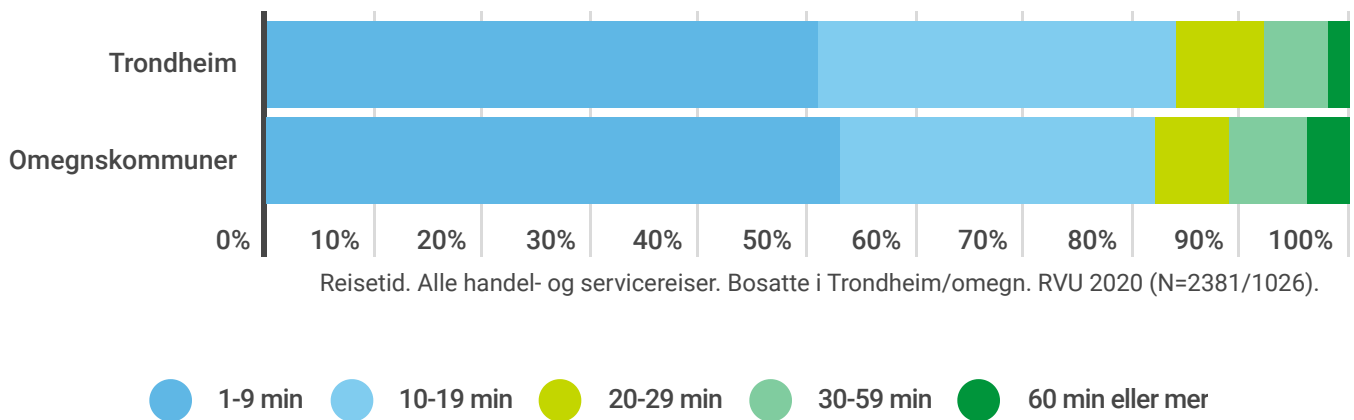


● Trondheim ● Omegnskommuner

[Download data](#)

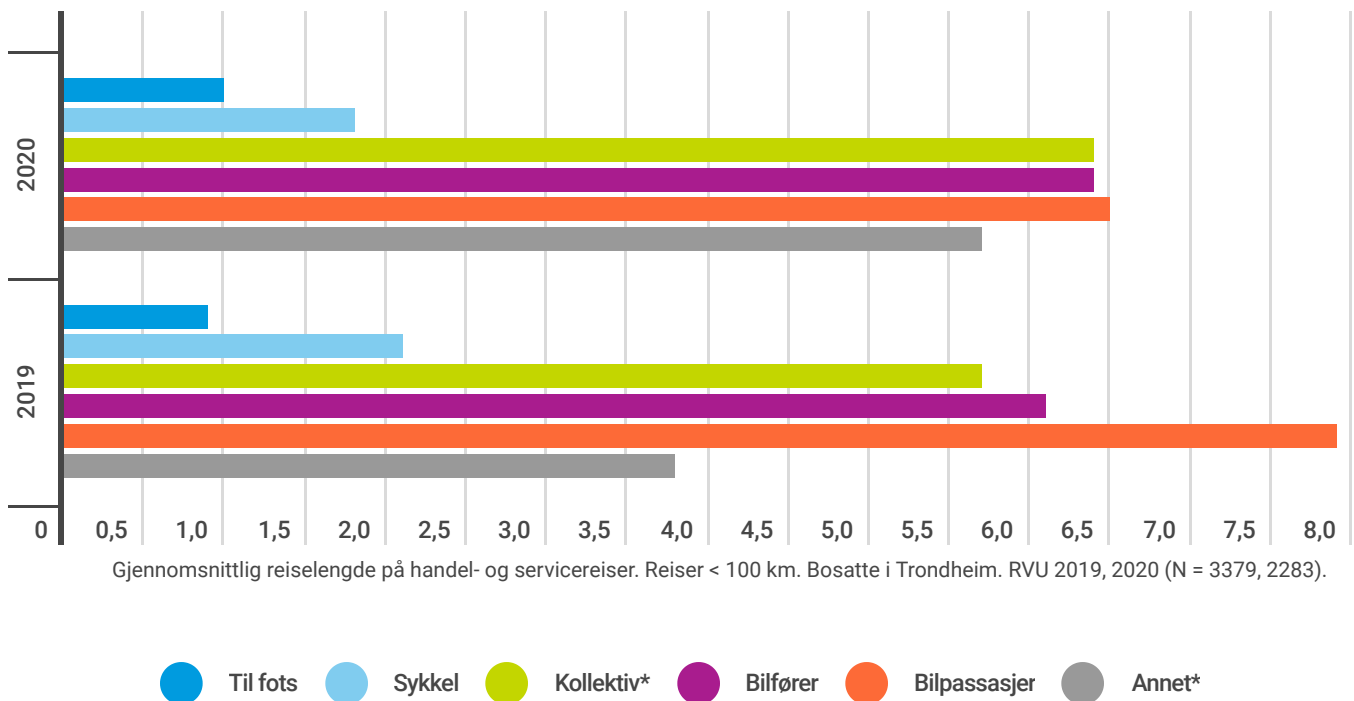
Gjennomsnittet av handel- og servicereiser for bosatte i Trondheim i 2020 var seks kilometer og tok 12 minutter. Halvparten av reisene var på under ti minutter. Gjennomsnittlig handel- og servicereise for bosatte i omegnskommuner var ni kilometer og tok 14 minutter. Drøyt halvparten av reisene var på under 30 minutter.

Sammenlignet med 2019 ble handel- og servicereisene for bosatte i Trondheimsregionen kortere med mindre reisetid. For bosatte i Trondheim/omegnskommuner ble reisene omlag tre minutt kortere og tre/fire kilometer kortere i gjennomsnitt.

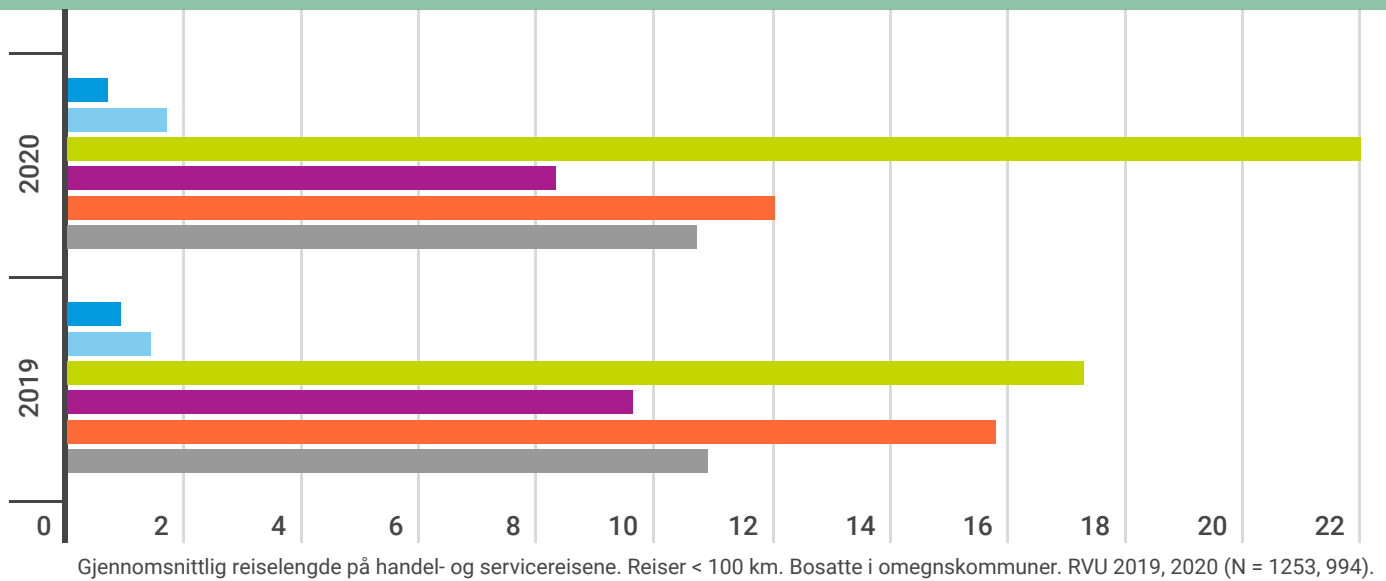


[Download data](#)

Gjennomsnittlig reiselengde på handel- og servicereiser for bosatte i Trondheim var i 2020 i underkant av fem kilometer (reiser < 100 km). Gjennomsnittlig bilførerreise var drøyt seks kilometer. Gjennomsnittlig reiselengde med gange og sykkel var på henholdsvis én og knappe to kilometer. Dette var på samme nivå som i 2019. I gjennomsnitt var handel- og servicereisene med gange og sykkel de korteste reisene. For bosatte i omegnskommunene var reiselengden til fots og med sykkel på samme nivå som i Trondheim. Bilreisene var lengre. Det er relativt få reiser i kategorien kollektivt og annet så disse reiselengdene kan være usikre og må brukes med forsiktighet. Sammenlignet med 2019 har bilførerreisene for bosatte i omegnskommunene blitt noe kortere, mens den ser ut til å holde seg stabilt i Trondheim.



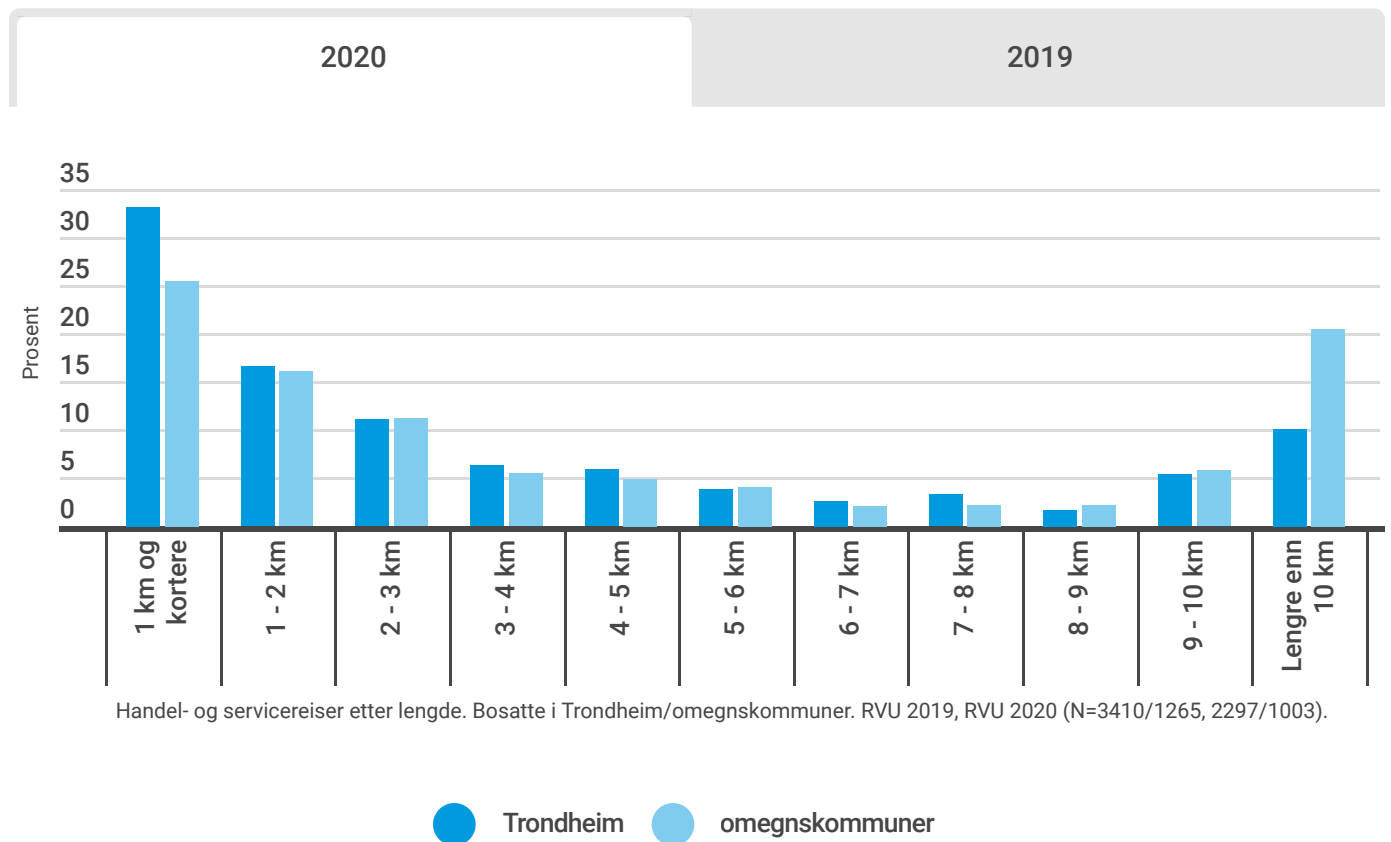
[Download data](#)



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

[Download data](#)

Drøyt 70 prosent av handel- og servicereisene for bosatte i Trondheim i 2020 var fem kilometer eller kortere, og ti prosent var 10 kilometer eller mer. Sammenlignet med 2019 ble det en større andel handel- og servicereiser på inntil tre kilometer. Blant bosatte i omegnskommunene var drøyt 60 prosent av reisene fem kilometer eller kortere, og 20 prosent av arbeidsreise var 10 kilometer eller lengre. Sammenlignet med 2019 ble det spesielt en mindre andel handel- og servicereiser på over ti kilometer og en større andel reiser på inntil en kilometer.

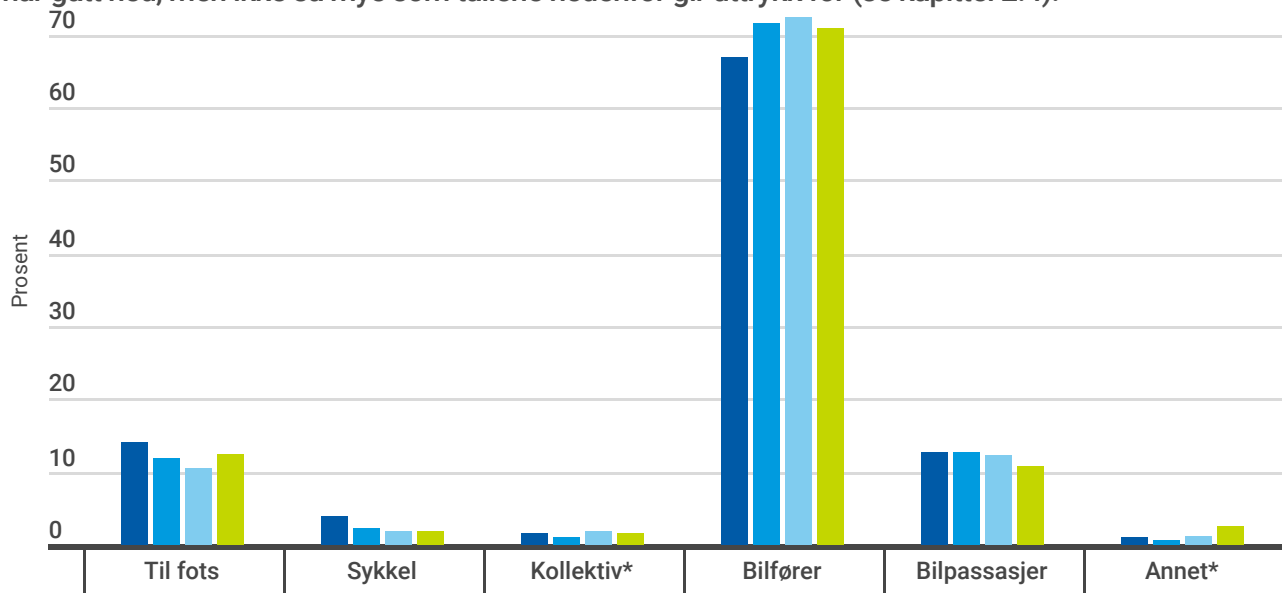


● Trondheim
 ● omegnskommuner

[Download data](#)

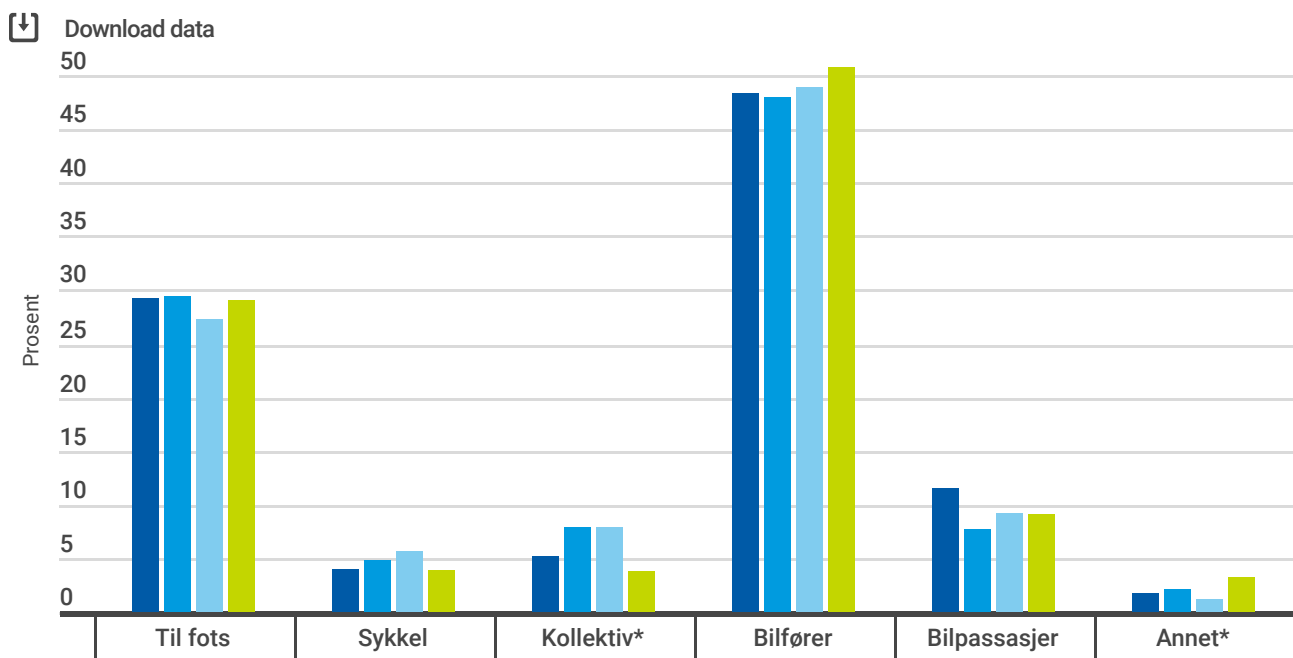
7.2. Transportmiddelbruk på handel- og servicereiser

Drøyt 80 av handel- og servicereisene til bosatte i omegnskommunene er med bil, enten som bilfører eller som bilpassasjer. Omlag tolv prosent er til fots og to prosent med sykkel. Over tid har bilførerandelen økt noe og gange- og sykkelandelen har gått ned. I 2020 derimot økte andelen reiser til fots og bilandelen gikk ned. Handel- og servicereisene til bosatte i Trondheim har hatt en utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. I 2020 derimot økte bilførerandelen og sykkelandelen gikk ned. Kollektivandelen har gått ned, men ikke så mye som tallene nedenfor gir uttrykk for (se kapittel 2.4).



Transportmiddelfordeling på handel- og servicereiser. Bosatte i omegn. RVU 2009, 2013, 2019, 2020 (N=1675, 1235, 1362, 1057).

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020



Transportmiddelfordeling på handel- og servicereiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009, 2013, 2019, 2020 (N=5116, 2935, 3550, 2425).

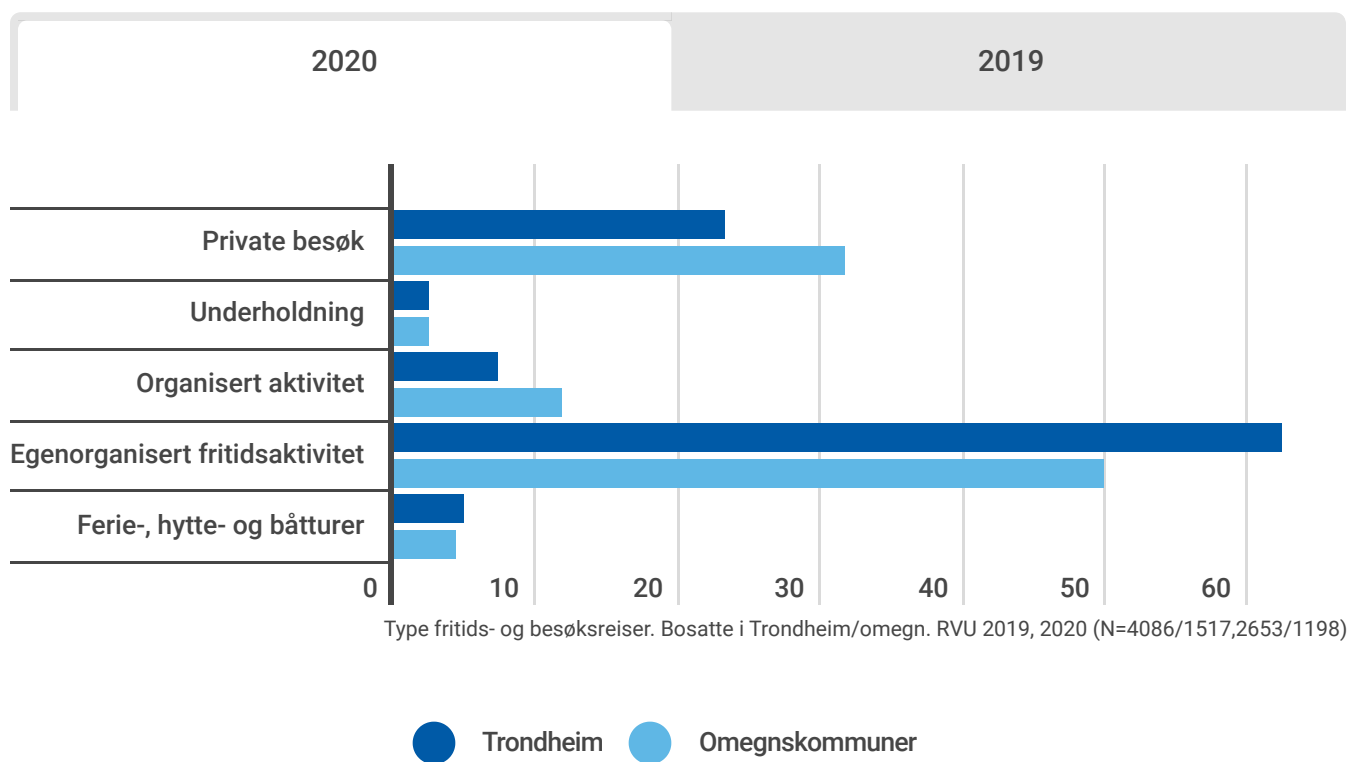
● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020

Download data

9 Fritids- og besøksreiser

Tilsammen utgjorde fritidsreisene og besøksreisene størst andel av reisene (34 prosent) til bosatte (13 år og over) i Trondheimsregionen i 2020. Dette kapittelet beskriver nærmere omfang og tidsbruk, reiselengde og transportmiddelfordeling på reisene.

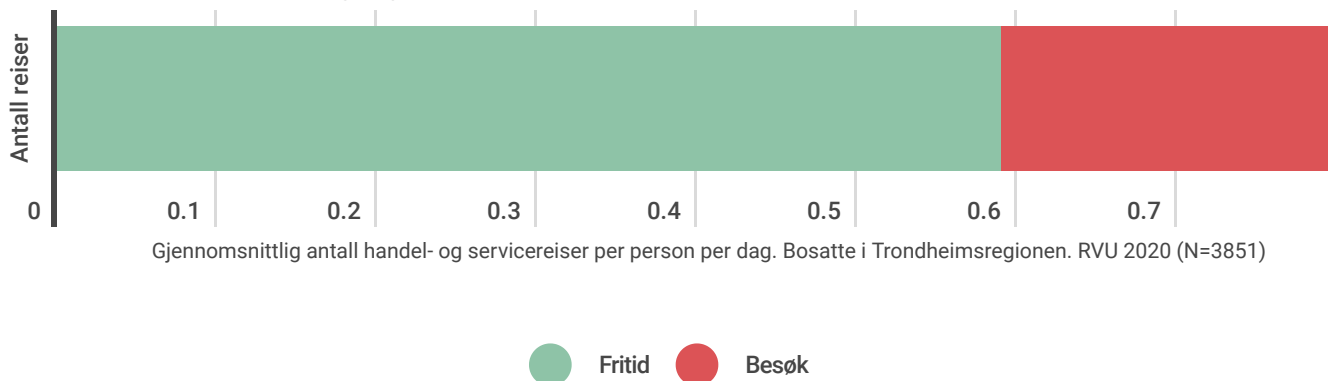
Egenorganiserte fritidsaktiviteter var den største kategorien fritids- og besøksreiser i 2020. Dette er reiser knyttet til turgåing, jogging, ski- og sykkelturner og café-besøk. Private besøk (familie, venner eller andre, også sykebesøk) utgjorde nest største kategori. Underholdning (kino, teater, idrettsarrangement eller publikum på andre arrangementer), organisert aktivitet (deltaker, tilskuer eller arrangør på idrettsarrangement, kulturaktivitet eller lignende) og ferie-, hytte- og båtturer utgjorde omlag 16 prosent av reisene til bosatte i Trondheimsregionen samlet. For bosatte i Trondheim var den største forskjellen fra 2019 at andelen reiser i kategorien egenorganiserte fritidsaktiviteter økte og andelen ferieturer og private besøk ble mindre. For bosatte i omegnskommunene var det spesielt andelen ferieturer som ble mindre og andelen reiser til organiserte aktiviteter som økte.



 Download data

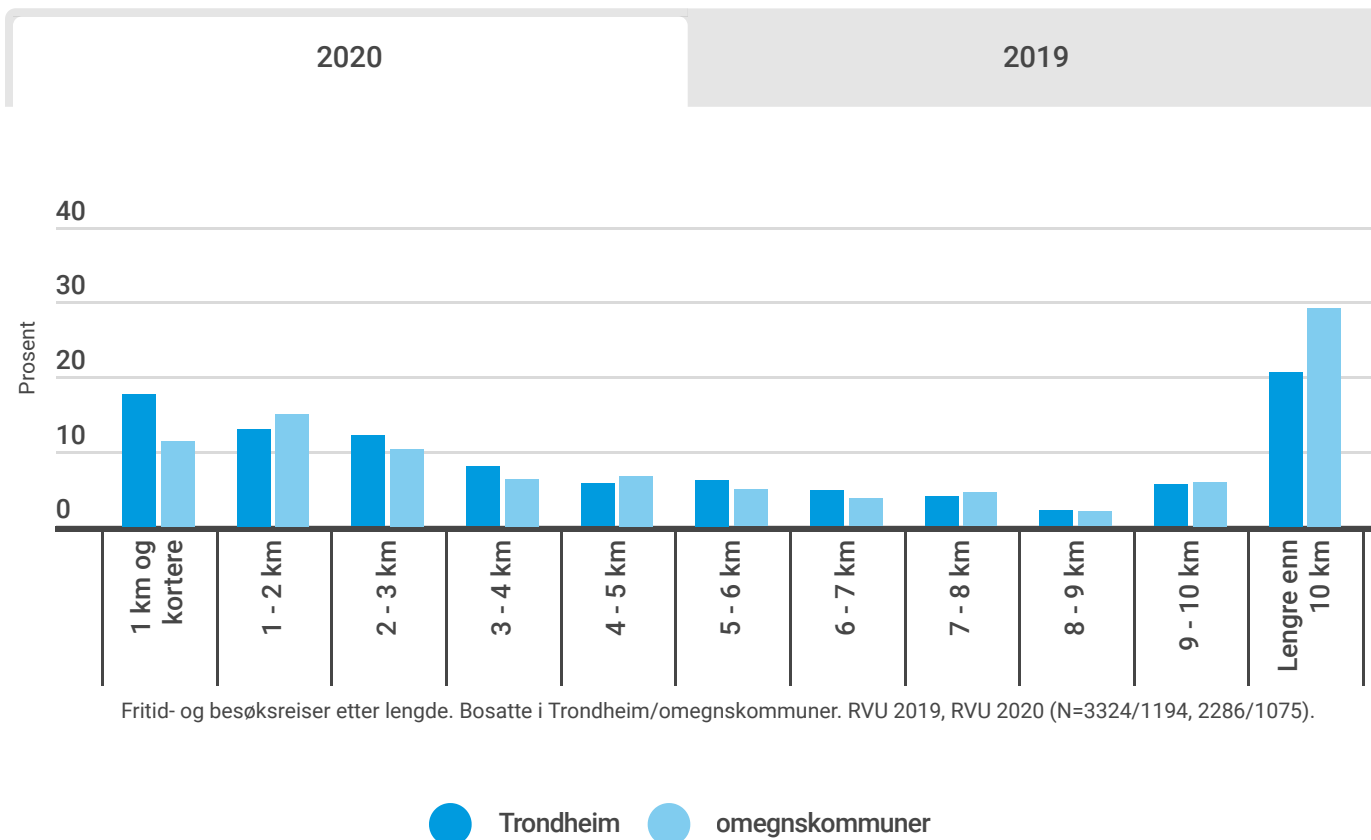
7.1. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utførte hver person i Trondheimsregionen 0,6 fritidsreiser og 0,2 besøksreiser per dag i 2020. Dette er en liten nedgang fra 2019.



I Trondheim var 43 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller mindre og 21 prosent er på mer enn ti kilometer. Den gjennomsnittlige fritids- og besøksreisen i Trondheim var 13,5 kilometer og tok 34 minutter. Bosatte i omegnskommuner hadde 37 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller kortere. Nærmere 30 prosent var på ti kilometer eller lengre. Den gjennomsnittlige fritids- og besøksreisen var nærmere 15 kilometer og tok 31 minutter.

Sammenlignet med 2019 var det spesielt en mindre andel reiser på over ti kilometer. Dette førte til at gjennomsnittlig reiselengde på fritids- og besøksreiser for bosatte i Trondheimsregionen ble redusert fra 21 kilometer i 2019 til 14 kilometer i 2020.

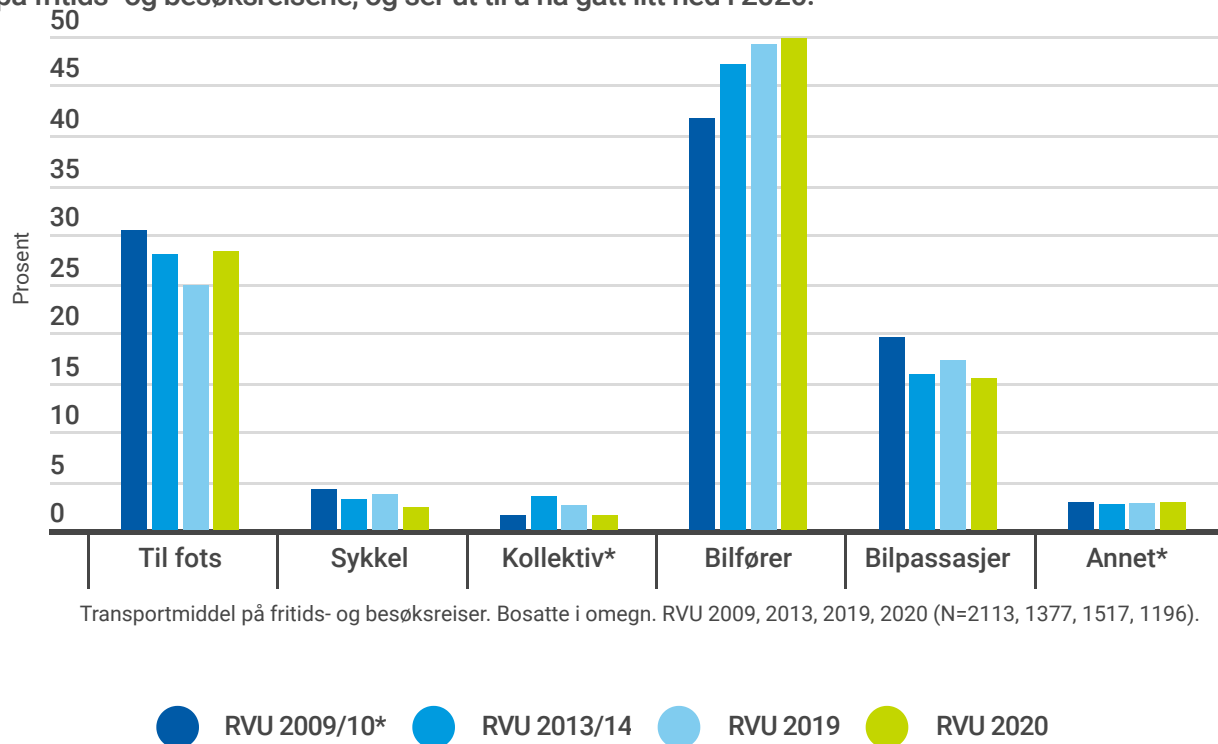


Fritid- og besøksreiser etter lengde. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019, RVU 2020 (N=3324/1194, 2286/1075).

 Download data

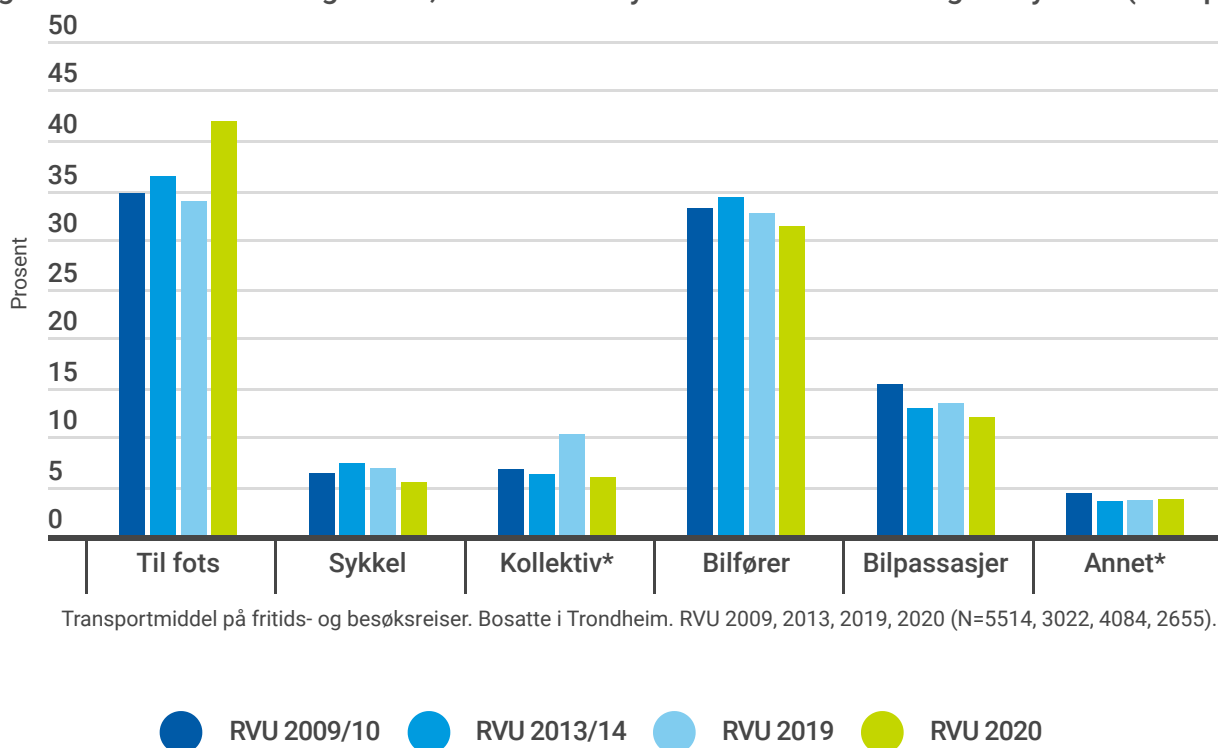
7.2. Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

I omegnskommunene foregikk 28 prosent av fritids- og besøksreiser til fots. Bilen var også et viktig transportmiddel, med bilførerandel på 50 prosent og bilpassasjerandel på 15 prosent. Sammenlignet med tidligere år gikk andelen fritids- og besøksreiser til fots og som bilfører opp. Sykkel- og kollektivandelen var lav på fritids- og besøksreisene, og ser ut til å ha gått litt ned i 2020.



[Download data](#)

Bosatte i Trondheim tok hele 42 prosent av fritids- og besøksreisene sine til fots i 2020. Dette er økning fra tidligere år. Bilførerandelen (31 prosent) og sykkelandelen (fem prosent) er lavere sammenlignet med tidligere år. Kollektivandelen gikk ned, men ikke så mye som tallene nedenfor gir uttrykk for (se kapittel 2.4).



[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

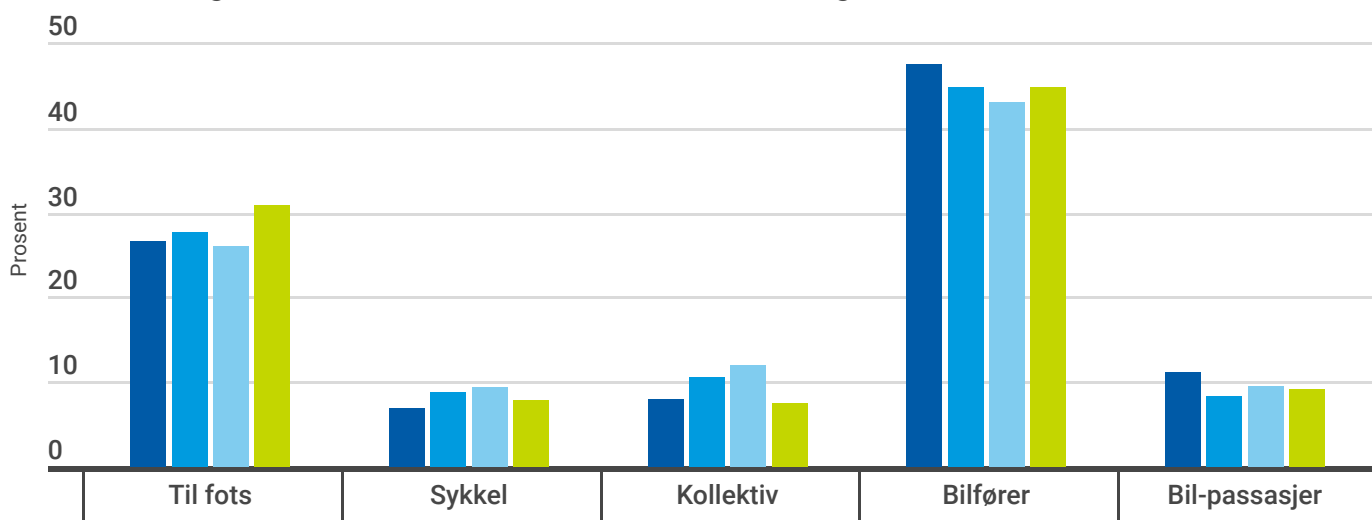
Bilpassasjer

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

Figuren nedenfor har en alternativ transportmiddelfordeling der annet-kategorien er tatt ut. Alle tallene viser reiser for bosatte i nye Trondheim kommune (inkluderer bosatte i Klæbu). På grunn av noe manglende data på detaljert kollektivtransport i RVU 2020 så er kollektivandelen i 2020 litt lavere enn reelt (les mer om dette i kapittel 2.4). Når "annet"-kategorien er utelatt får dette også innvirkning på andelen i alle de andre kategoriene. Det gir utslag i at de andre kategoriene blir litt for store. Det gir størst utslag på andelen til kategoriene med flest reiser, sånn som reiser til fots og som bilfører.



Transportmiddel, definisjon uten "annet". Bosatte i Trondheim. RVU 2009, 2013, 2019, 2020 (N= 17558, 10164, 12238, 7456).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020*

Download data

Vedleggstabell 3: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2020 (N=7788).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N basisvekt
Januar	8,8%	9,9%	10,7%	11,7%	11,3%	14,2%	10,7%	836
Februar	8,9%	7,3%	10,9%	10,6%	11,0%	25,6%	10,6%	822
Mars	7,8%	4,0%	5,0%	9,0%	6,0%	8,7%	7,7%	599
April	7,5%	2,9%	3,0%	5,4%	5,9%	1,8%	5,6%	435
Mai	4,8%	3,8%	3,4%	6,0%	6,0%	3,3%	5,2%	404
Juni	5,9%	14,2%	3,9%	7,0%	5,4%	2,7%	6,7%	518
Juli	5,0%	4,9%	6,3%	6,5%	8,4%	8,4%	6,2%	480
August	8,3%	10,9%	6,1%	5,0%	6,6%	8,4%	6,8%	526
September	6,8%	16,6%	13,6%	8,2%	5,4%	7,5%	8,6%	666
Oktober	11,4%	8,5%	14,1%	10,4%	12,8%	11,4%	11,1%	864
November	11,2%	10,4%	9,6%	9,3%	11,3%	2,7%	9,9%	769
Desember	13,5%	6,6%	13,4%	10,9%	9,7%	5,1%	11,2%	869
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	7788
N basisvekt	2296	577	560	3343	680	332	7788	

Download data

Vedleggstabell 4: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2020 (N=3579).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N basisvekt
Januar	8,2%	6,3%	5,5%	7,3%	8,6%	9,1%	7,6%	271
Februar	11,3%	1,6%	10,1%	9,7%	18,4%	23,2%	11,2%	401
Mars	5,9%	3,1%	0,9%	8,5%	7,1%	7,1%	7,6%	271
April	6,1%	15,6%	0,9%	5,1%	3,2%	6,1%	5,1%	184
Mai	6,6%	21,9%	0,9%	6,5%	3,9%	1,0%	6,1%	220
Juni	7,4%	21,9%	2,8%	8,1%	5,6%	8,1%	7,8%	278
Juli	8,8%	7,8%	5,5%	7,9%	9,6%	10,1%	8,2%	293
August	3,7%	4,7%	3,7%	4,8%	6,6%	8,1%	4,9%	174
September	5,4%	7,8%	3,7%	8,5%	5,1%	7,1%	7,4%	264
Oktober	9,4%	6,3%	21,1%	12,3%	4,4%	12,1%	11,1%	397
November	10,8%	3,1%	11,9%	10,5%	8,1%	4,0%	10,0%	357
Desember	16,5%		33,0%	10,9%	19,4%	4,0%	13,1%	469
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	3579
N basisvekt	594	64	109	2305	408	99	3579	

Download data