



Reisevaner under pandemi i 2021

Hovedresultat for Trondheimsregionen

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2021 med tilleggsutvalg



Forord

(En del av) de data som er benyttet her er hentet fra den "Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2021". 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. Verken 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 hovedresultater for bosatte i Trondheimsregionen i 2021, og sammenligner med resultater fra de tidligere reisevaneundersøkelsene i 2009/10, 2013/14, 2018, 2019 og 2020. Miljøpakken har finansiert et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen, slik at det totalt i Trondheimsregionen er omlag 5300 personer som har deltatt i 2021. Bosatte i Trondheim står for omlag 3600 av disse. Datagrunnlaget ble utlevert til Trondheim 27. november 2022.

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 blant annet 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, sekretariatet til Miljøpakken.

Trondheim 30. august 2022.



1 Innledning

1.1. Del av den nasjonale reisevaneundersøkelsen

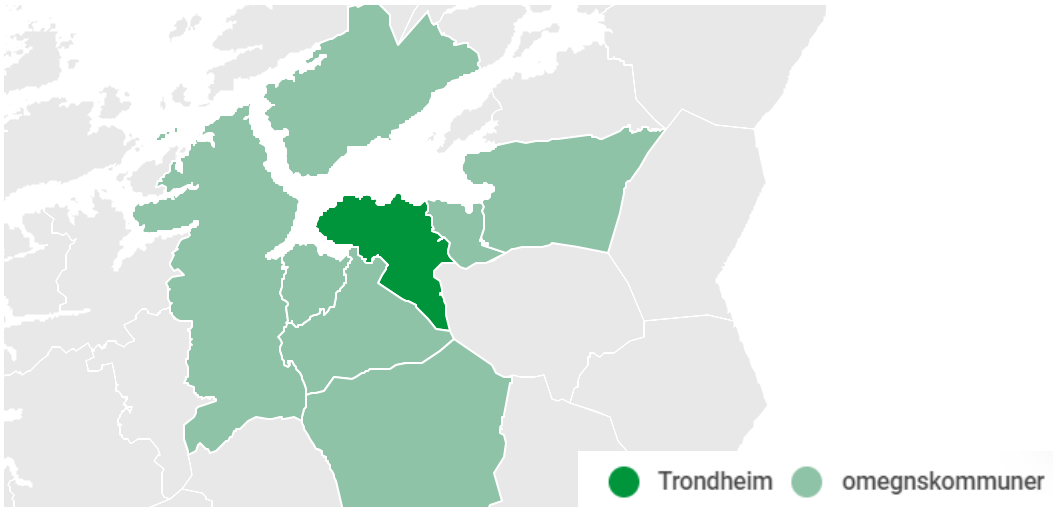
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er den viktigste kilden til kunnskap om befolkningens reisevaner. Tidligere ble undersøkelsen gjennomført hvert fjerde år. RVU 2013/14 var den siste undersøkelsen og den sjuende i rekken. Fra 2016 har de nasjonale reisevaneundersøkelsene blitt lagt om til kontinuerlige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

Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jenbanedirektoratet, Nye veier AS, Miljøpakken, Kystverket og Avinor. Reisevaneundersøkelsen 2021 i Trondheimsregionen har et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen. Tilleggset utvalget er finansiert av Miljøpakken. Opinion har stått for datainnsamlingen.

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 omegnskommuner.

I 2009/10 var Indre Fosen (den gang bestående av Rissa og Leksvik) ikke med i Trondheimsregionsamarbeidet, og i 2020 ble Orkdal utvidet til Orkland, og Trondheim kommune og Klæbu kommune slått sammen. Se kapittel 2.4. for sammenligning 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 følgereise og en arbeidsreise. Også på tilbakturen 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

Opinion har hatt oppdraget med å gjennomføre datainnsamlingen. Datainnsamlingen har foregått av ren telefonintervju ca første halvår og som brev, elektronisk spørreskjema på web og telefonintervju ca. annet halvår.

2.2. Utvalg og vekting

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 (korrigeret) 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 er feilmarginen +/- 2 prosent ved 95 prosent konfidensintervall.

2.3. Stedfesting

Andelen reiser der start- og endepunkt er stedfestet på grunnkrets og kommune er veldig bra i RVU 2021 sammenlignet med tidligere undersøkelser. I reisevaneundersøkelsene 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 2021, 2019, 2013/14 og RVU 2009/10.

Stedfestingsnivå	RVU 2021		RVU 2019		RVU 2013/14		RVU 2009/10	
	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)
Kommune	13389	100 %	16776	96 %	14338	96 %	14379	95 %
Grunnkrets	13389	100 %	16181	93 %	11603	78 %	11621	77 %
Totalt	13389	100 %	17447	100 %	14933	100 %	15137	100 %

 Download data



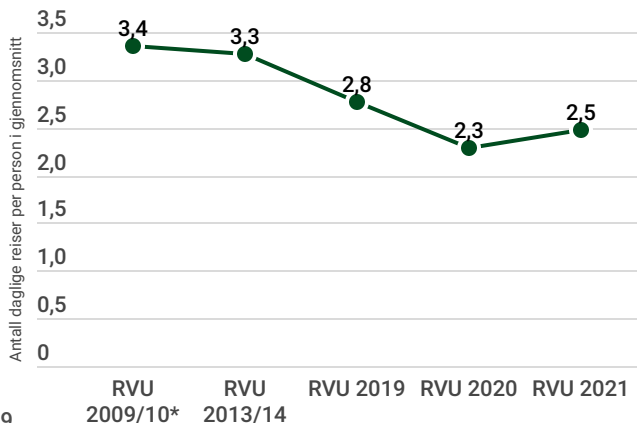
2.4. Sammenligning med tidligere undersøkelser

RVU 2021 har samme metodikk som i 2018, 2019 og 2020, og tilnærmet samme metodikk og innhold i spørreskjema som RVU 2009/10 og RVU 2013/14. Dette gir mulighet for sammenligning 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 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 har sannsynligvis ikke 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 over tid for ny Trondheim kommune. Kategorier som ikke er direkte sammenlignbare over tid er merket med *.

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.

Antall rapporterte reiser per person gått ned mellom alle undersøkelser fram mot 2019. Nedgangen er spesielt stor mellom RVU 2013/14 og RVU 2019 da innsamlingsmetodikken for undersøkelsen ble lagt om. En underrapportering av reiser i 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 vise en noe for lav total reise-frekvens. Negang i antall reiser i 2020 og 2021 er knyttet til redusert reiseaktivitet på grunn av pandemi-restriksjoner. Figuren viser gjennomsnittlig antall reiser per person, 13 år og over, bosatt i Trondheims-regionen 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. I 2020 og 2021 er det kun rapportert inn 2,3 og 2,5 reiser per person per dag i gjennomsnitt. Nedgangen skyldes reiserestriksjoner som følge av pandemien. Det er ikke grunn til å tro at det er underrapporteringen av reiser skal være vesentlig endret fra 2019.



3 Tilgang til transportressurser

3.1. Førerkort

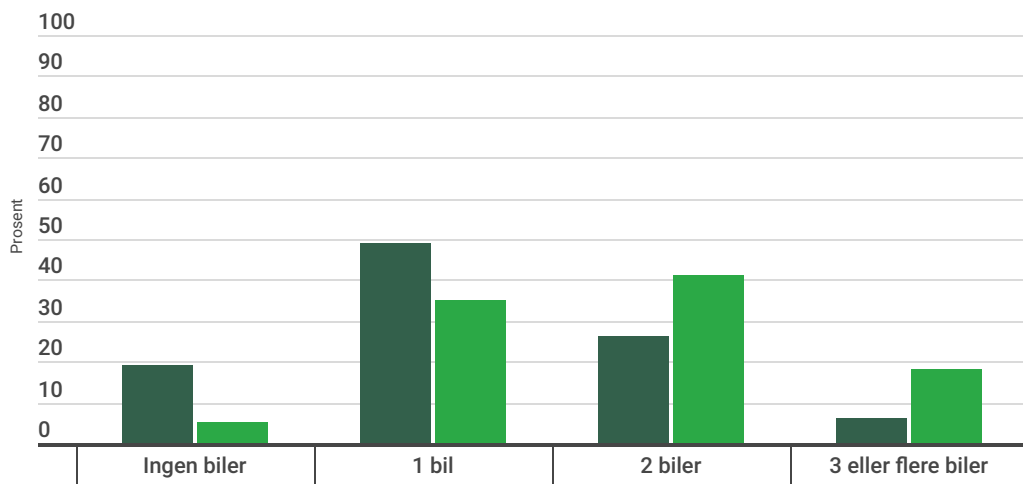
Av den voksne befolkningen (18 år og over) i Trondheim og omegnskommuner har henholdsvis 89 og 93 prosent av den voksne befolkninga førerkort. Dette er på samme nivå som tidligere.

Det er en større andel menn enn kvinner som har førerkort med henholdsvis 91 prosent av menn og 88 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 95 prosent av den voksne befolkninga at de bor i en husholdning som eier eller disponerer bil. Øvrige fem 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 eier 49 prosent av de som eier/disponerer bil én bil mens 35 prosent i omegnskommunene eier én bil og nærmere 60 prosent eier/disponerer to biler eller mer.



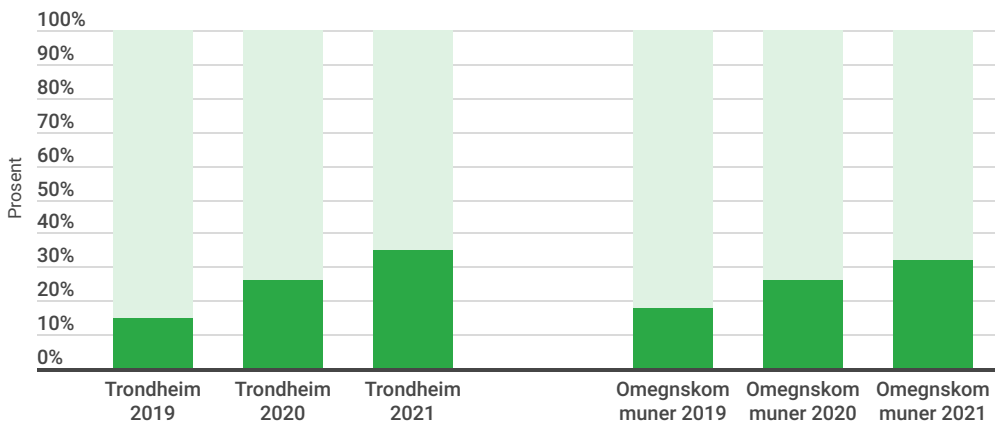
Tilgang til bil. Bosatte i Trondheim/omegn, 18 år og over. RVU2021 (N=3383/1551).

● Trondheim ● Omegnskommuner

 Download data



Av bosatte i Trondheim, 18 år og over med tilgang på bil, oppgir 35 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 32 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 30 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 og 2020, men en økning sammenligner 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 72 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 ti 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 2: 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	RVU 2021
4 ganger per time eller flere	53 %	65 %	66 %	69 %	72 %
2-3 ganger per time	37 %	27 %	26 %	23 %	20 %
1 gang per time	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %
Hver annen time	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Sjeldnere	3 %	1 %	2 %	2 %	2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	4682	2742	3138	2412	2697

 Download data

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

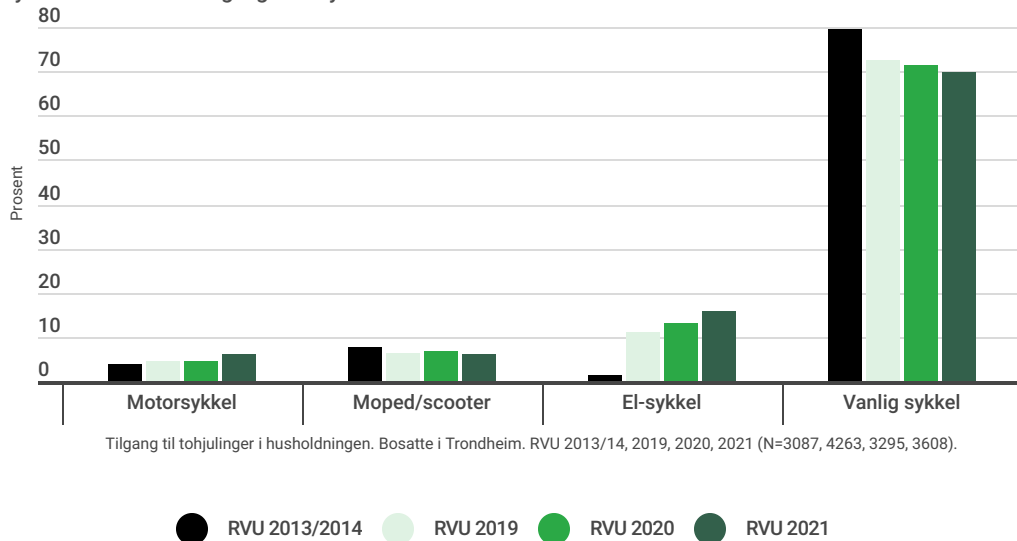
Antall avganger	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2020	RVU 2021
4 ganger per time eller flere	7 %	13 %	10 %	9 %	10 %
2-3 ganger per time	30 %	34 %	27 %	30 %	28 %
1 gang per time	39 %	36 %	35 %	34 %	35 %
Hver annen time	6 %	2 %	6 %	7 %	4 %
Sjeldnere	19 %	14 %	21 %	20 %	24 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	1741	1079	1122	934	1007

 Download data



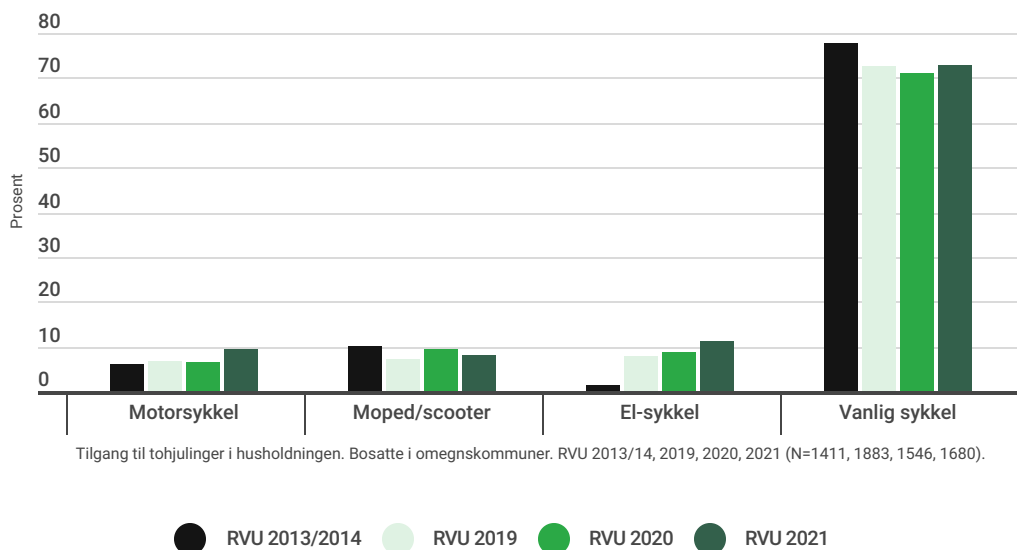
3.4. Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel

Siden reisevaneundersøkelsen i 2013/14 har andelen bosatte i Trondheim med tilgang til vanlig sykkel gått ned fra 79 prosent til 70 prosent, mens andelen med tilgang til el-sykkel har økt fra én prosent til nærmere 16 prosent. Her har det vært mulig å svare at en har tilgang til flere transportmiddel, så tilgang til vanlig sykkel utelukker ikke tilgang til el-sykkel.



[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 11 prosent. Andelen med tilgang til vanlig sykkel er på samme nivå som i 2019 blant bosatte i omegnskommunene.



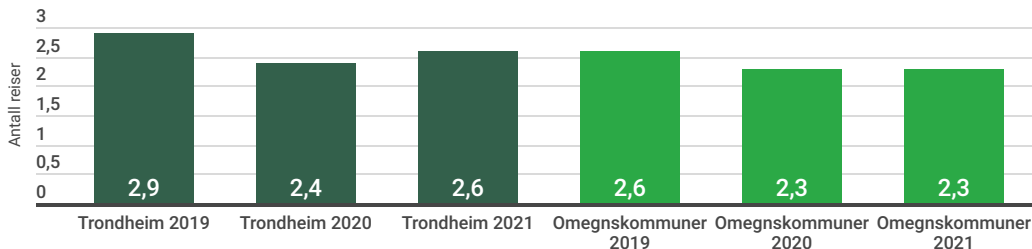
[Download data](#)



4 Omfang av reiser

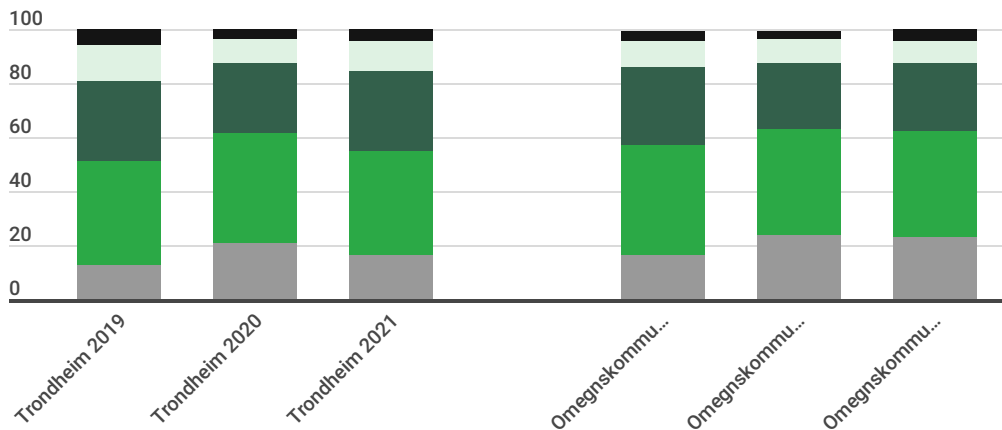
4.1. Antall daglige reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2021 viser at hver person i Trondheimsregionen, 13 år og eldre, tok i gjennomsnitt 2,5 reiser per dag. I 2019 var reisefrekvensen 2,9. Innføring av pandemirestriksjoner i 2020 ser ut til å ha påvirket reisefrekvenser per bosatt i Trondheim noe mer enn i omegnskommunene. I 2021 gikk reiseaktiviteten opp igjen i Trondheim, mens den i omegnskommunene holdt seg på 2,3 i 2020 og 2021.



Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. Bosatte i Trondheim/omegn. RVU 2019, 2020, 2021 (4263/1883, 3295/1545, 3608/1680).

Ikke alle har en reise i løpet av en gjennomsnittsdag. En gjennomsnittsdag i 2021 var 16 prosent av befolkningen i Trondheim og 23 prosent av bosatte i omegnskommunene hjemme hele dagen. Dette skjedde som en direkte konsekvens av pandemirestriksjonene. Fra 2020 til 2021 var det en nedgang i andel bosatte i Trondheim som var hjemme hele dagen og en høyere andel som hadde flere reiser. I omegnskommunene er det ingen endring mellom 2020 og 2021.



Andel bosatte fordelt på reiser per dag. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019, 2020, 2021 (N=6146, 4840, 5288)

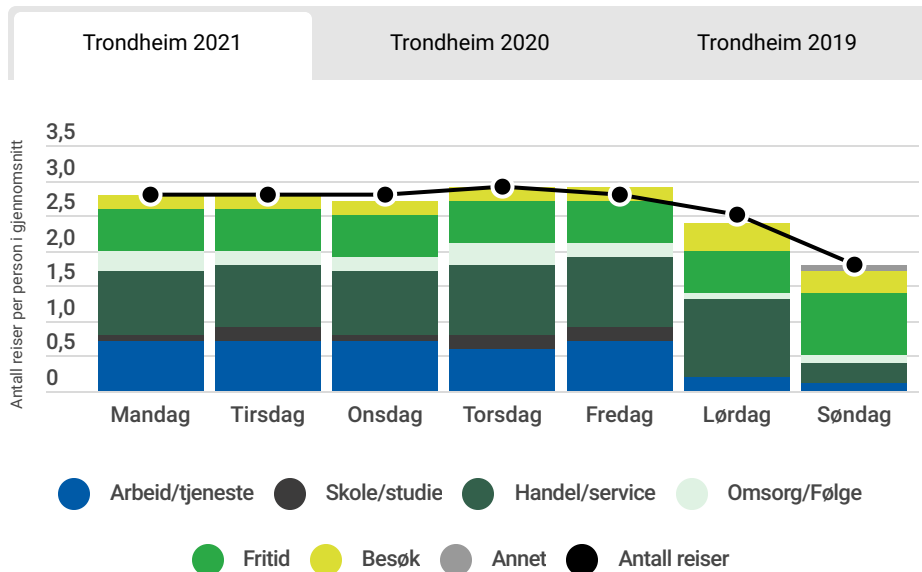
● Ingen reiser ● 1-2 reiser ● 3-4 reiser ● 5-6 reiser ● mer enn 6 reiser

Download data

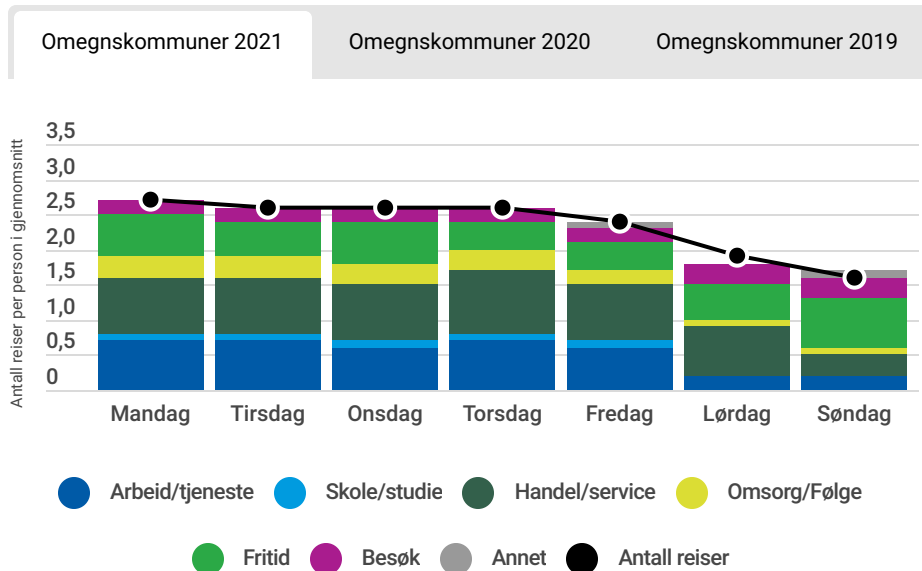


4.2. Reisesnes variasjon over uke og måned

Reiseomfang og formål varierer over uka. Vi reiser mer i ukedagene enn i helgene. I 2020 og 2021 reiste vi, som følge av pandemien, i gjennomsnitt mindre sammenlignet med 2019. Det ble en nedgang i alle typer reiser i 2020, men nedgangen i arbeidsreiser var størst. I 2021 har antall reiser økt igjen for alle reiseformål i Trondheim. I omegnskommunene er det ikke en like tydelig økning i antall reiser mellom 2020 og 2021. Det er spesielt færre handel- og servicereiser blant bosatte i omegnskommunene sammenlignet med Trondheim.



Download data



Download data



5 Transportmiddelbruk

Dette kapitlet beskriver hvordan bosatte i Trondheimsregionen reiste i 2021, og 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/ekspresbuss i rute, trikk, tog



Bilpassasjer

Bilpassasjer



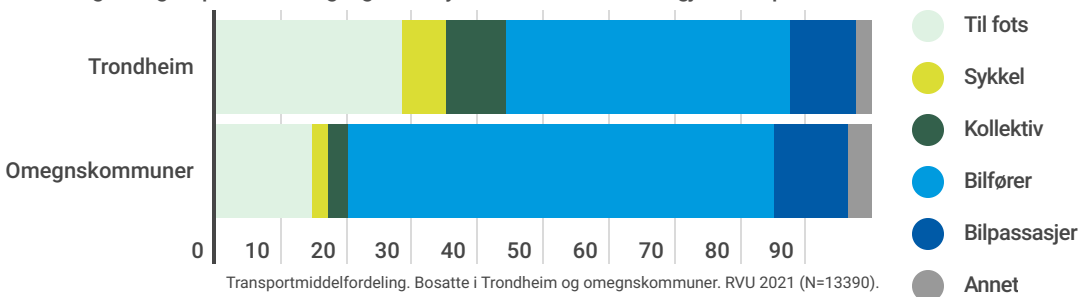
Annet*

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.

5.1. Transportmiddelbruk i Trondheimsregionen

Bosatte i Trondheim (13 år og over) tok nærmere hver tredje reise til fots i 2021. Omlag sju prosent er med sykkel og ni prosent med kollektivt. Drøyt halvparten av reisene foregikk med bil, enten som bilfører (43 prosent) eller som bilpassasjer (ti prosent). De bosatte i omegnskommunene tar rundt 76 prosent av reisene med bil og omlag 17 prosent med gange eller sykkel. Kollektivreisene utgjorde tre prosent.

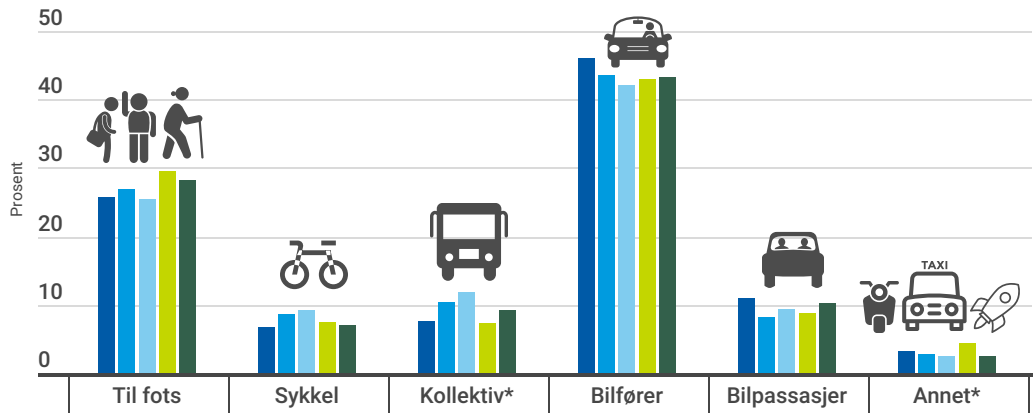


Transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. RVU 2021 (N=13390).

Download data



Siden 2009/2010 har bosatte i Trondheim hatt en utvikling mot å reiser mer miljøvennlig. I pandemiårene 2020 og 2021 derimot økte bilandelen igjen, og sykkelandelen og kollektivandelen gikk ned. Andelen turer til fots økte.

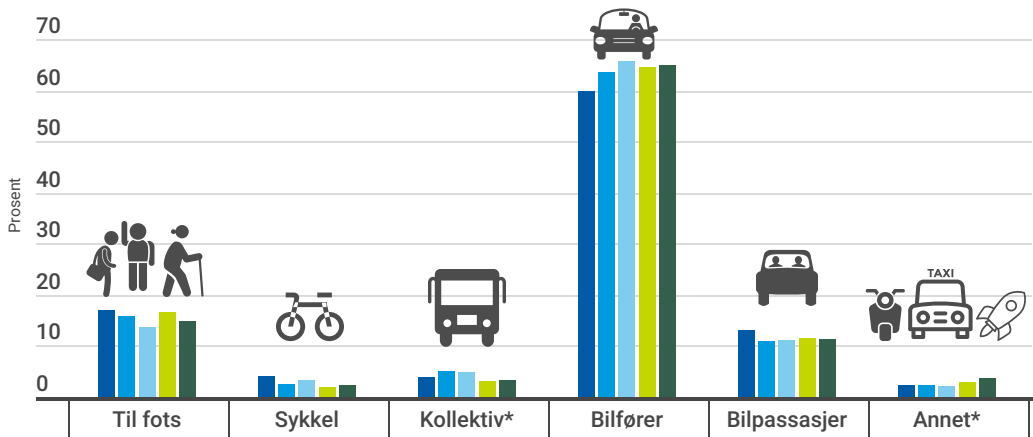


Endring i transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim. RVU 2009/2010, 2013/14, 2019, 2020, 2021 (N=17558, 10445, 12540, 7787, 9502)

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020 ● RVU 2021

Download data

I 2021 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 og 2020, men en økning sammenlignet med tidligere år. Kollektivandelen var på tre prosent som 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 pandemiårene 2020 og 2021 sammenlignet med 2019.



Endring i transportmiddelfordeling. Bosatte i omegnskommuner. RVU2009/2010, 2013/14, 2019, 2020, 2021 (N=6450, 4488, 4908, 3578, 3888)

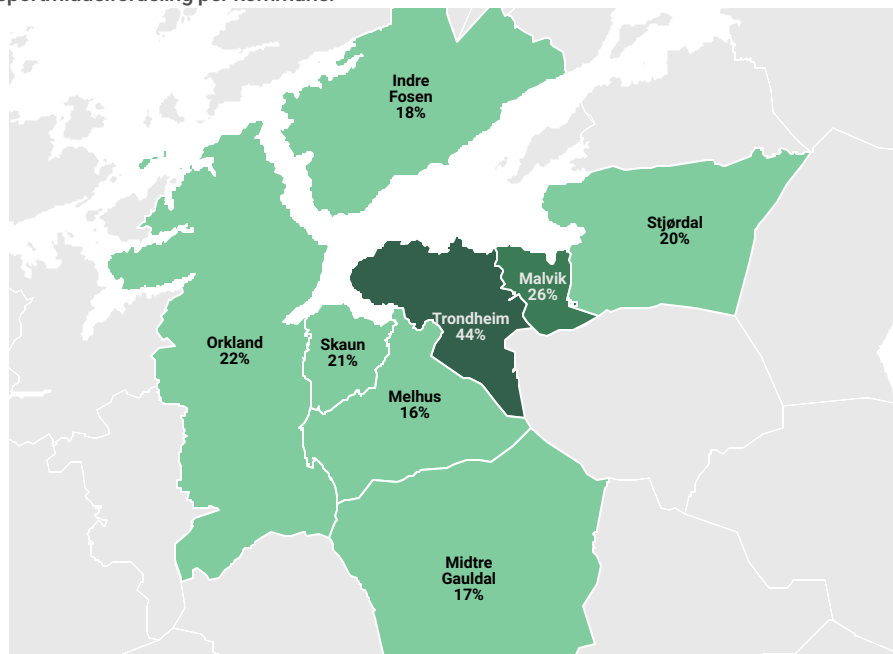
● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020 ● RVU 2021

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 2021 tok 44 prosent av reisene sine med gange, sykkel eller kollektiv så varierte denne andelen for omegnskommunene mellom 16 og 26 prosent (se kart nedenfor). Se tabell 6 nedenfor for detaljert transportmiddelfordeling per kommune.



Tabell 4: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. RVU 2021 (N=13391).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv*	Bilfører	Bilpassasjer	Annet*	Total	N
Trondheim	28,2%	6,9%	9,1%	43,2%	10,1%	2,4%	100,0%	9502
Omegnskommuner	14,7%	2,3%	3,2%	64,9%	11,2%	3,6%	100,0%	3888
Midtre Gauldal	14,6%	0,8%	1,3%	67,4%	10,0%	5,9%	100,0%	239
Melhus	11,0%	2,5%	2,7%	72,8%	8,9%	2,1%	100,0%	629
Skaun	11,8%	1,8%	7,1%	63,9%	13,6%	1,8%	100,0%	338
Malvik	17,5%	2,6%	5,5%	61,6%	10,9%	1,9%	100,0%	578
Stjørdal	15,3%	2,4%	2,5%	64,8%	11,5%	3,4%	100,0%	1026
Indre Fosen	15,2%	1,1%	2,0%	66,0%	9,6%	6,2%	100,0%	356
Orkland	16,2%	2,9%	2,5%	60,0%	13,0%	5,4%	100,0%	723
Total Trondheimsregionen	24,3%	5,6%	7,4%	49,5%	10,4%	2,7%	100,0%	13391



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 ulike reisene, hvor lange de er, hvilke transportmiddel vi bruker og til sist hvordan transportmiddelvalg varierer med formål og reisemål.

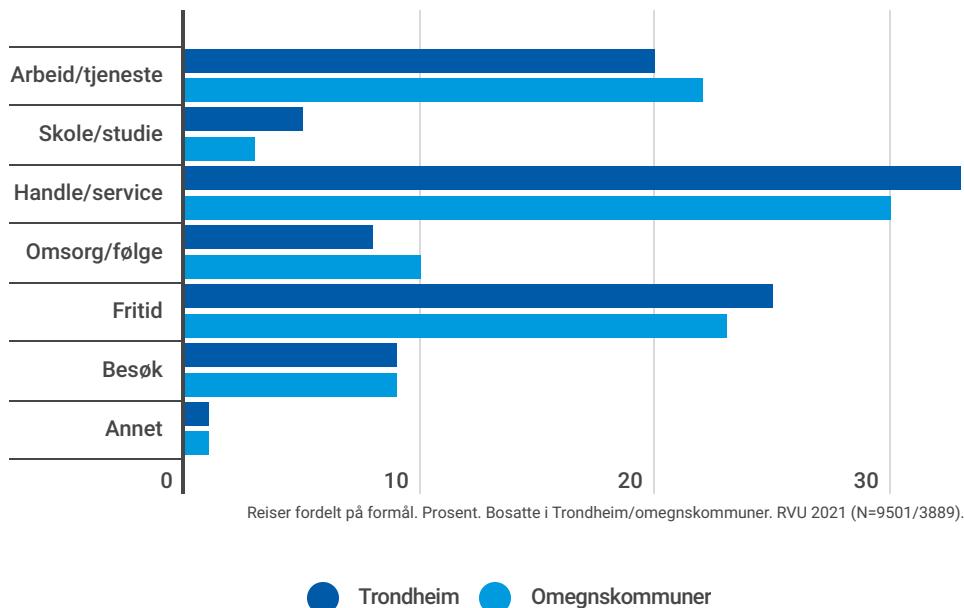
6.1. Formål

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/bringing av barn/andre og til sist reiser i forbindelse med besøk og fritid.

2021 var fortsatt preget av pandemi, og fordelingen av reiseformål er dermed påvirket av dette.

Sammenlignet med 2019 er det dermed en lavere andel arbeidsreiser i 2021. Den største andelen reisene skjer med formål om handel og service, 33 prosent i Trondheim og 30 prosent i omegnskommunene.

Fritidsreiser står for henholdsvis 25 og 23 prosent i Trondheim og omegnskommuner og arbeidsreiser omlag 20 prosent. De øvrige reisene er besøksreiser, omsorg- og følgereiser, skole- og studiereiser. Se kapittel 1 for mer informasjon om hvordan reiseformål og reiser er definert.

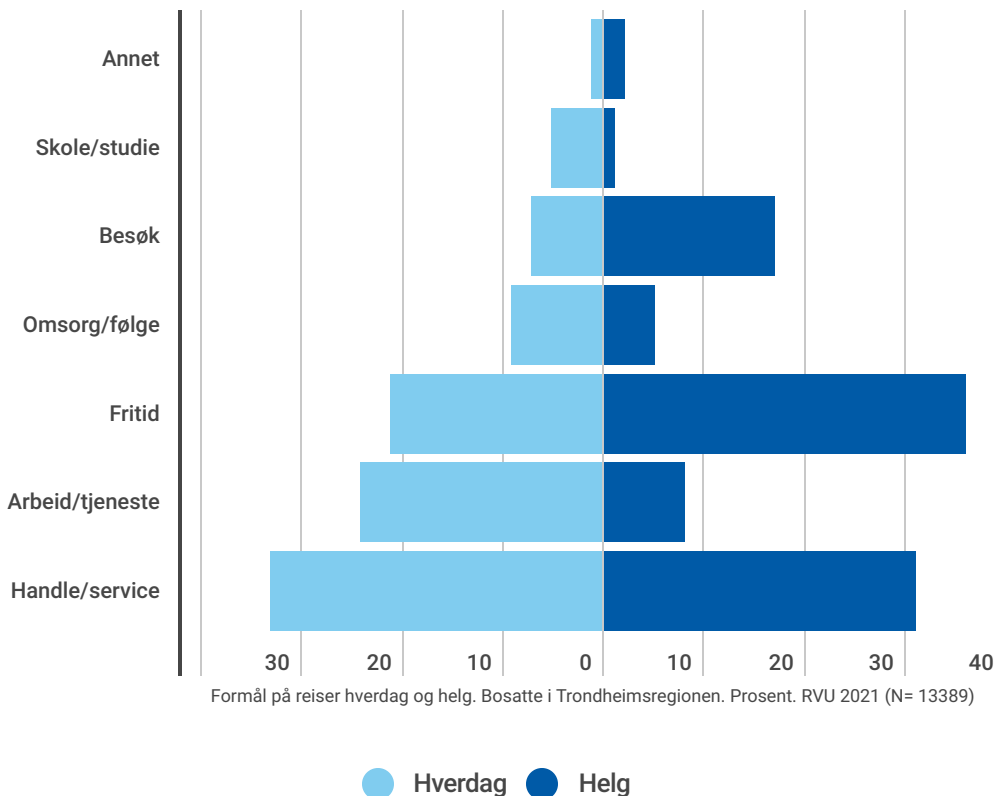


 Download data



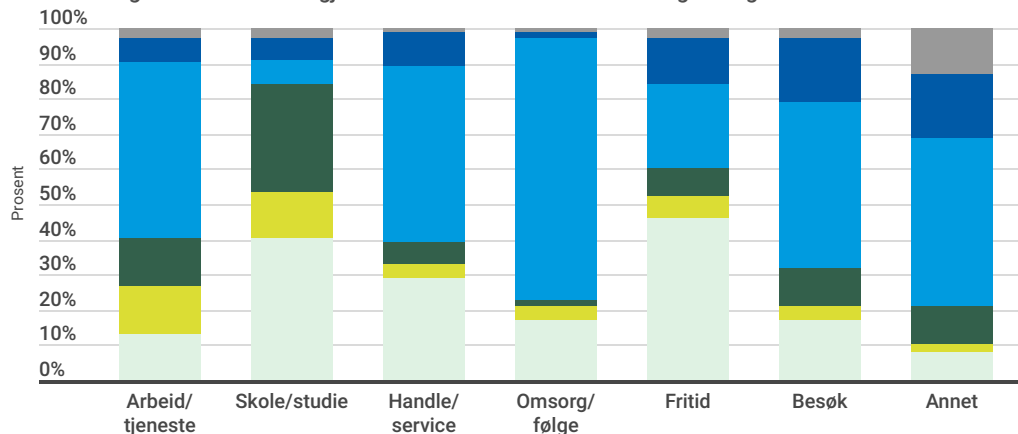
6.2. Formål varierer mellom hverdag og helg

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 21 prosent av reisene på hverdager. I helga var drøyt halvparten av reisene fritidsreiser eller besøksreiser og nærmere en av tre reiser var handel- og servicereiser. I kapittel 4.2. kan du se hvordan antall reiser per person per dag varierer mellom ukedager og formål.



6.3. Transportmiddelvalg etter reisens formål

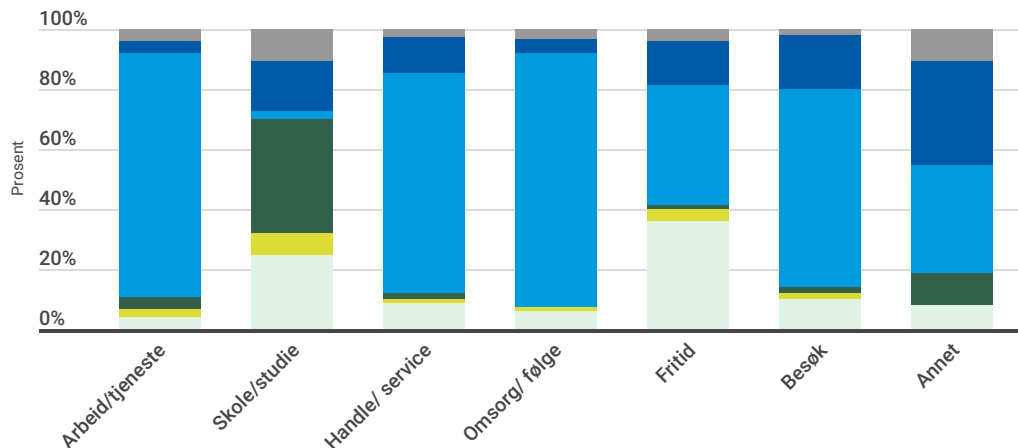
Hvilke transportmiddelvalg vi tar avhenger blant annet av hva vi skal. Det var på omsorg- og følgereiser størst bilandel for bosatte i Trondheim (76 prosent) i 2021. På besøksreisene var bilandelen 66 prosent, handel- og servicereisene 60 prosent og på arbeidsreisene var bilandelen 57 prosent. For bosatte i omegnskommunene var bilandelen på arbeidsreisene og handel- og servicereisene omlag 85 prosent og 89 prosent på omsorg- og følgereisene. 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 2021 (N=9499).

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

Download data



Transportmiddelbruk etter formål. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2021 (N=3890).

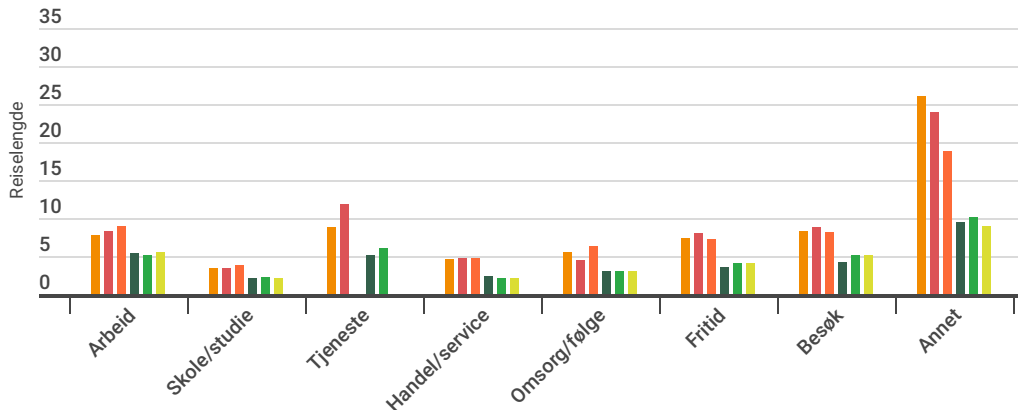
● Til fots
 ● Sykkel
 ● Kollektiv
 ● Bilfører
 ● Bilpassasjer
 ● Annet

Download data



6.4. Formål og reiselengde

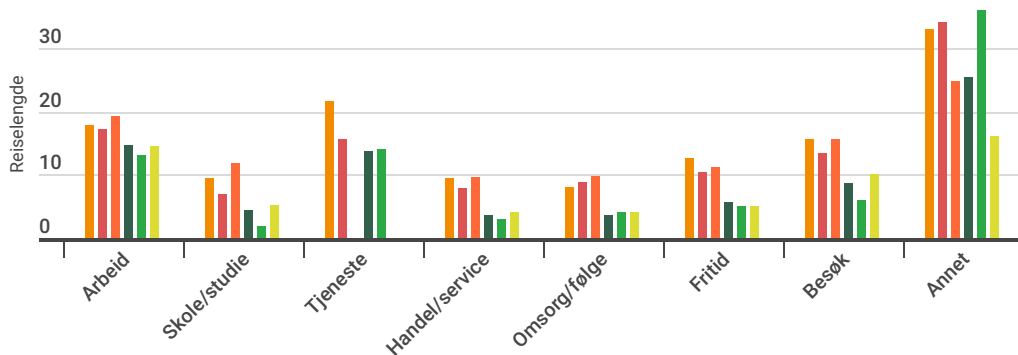
For bosatte i Trondheim var gjennomsnittlig reiselengde i 2021 på de reisene som det gjøres flest av: ni kilometer på arbeidsreisene (tjenestereiser inkludert), nærmere fem kilometer på handel- og servicereiser og omlag sju kilometer i gjennomsnitt på fritidsreisene. For bosatte i omegnskommunene var gjennomsnittlig reiselengde i 2021 19 kilometer på arbeidsreiser (tjenestereiser inkludert), omlag ni kilometer på handel- og servicereiser og 11 kilometer på fritidsreiser.



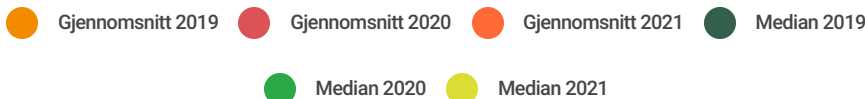
Gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i Trondheim. RVU 2019, 2020, 2021 (N = 11037, 6947, 8638).



Download data



Gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019, 2020, 2021 (N = 4244, 3240, 3628).



Download data



7 Arbeidsreiser

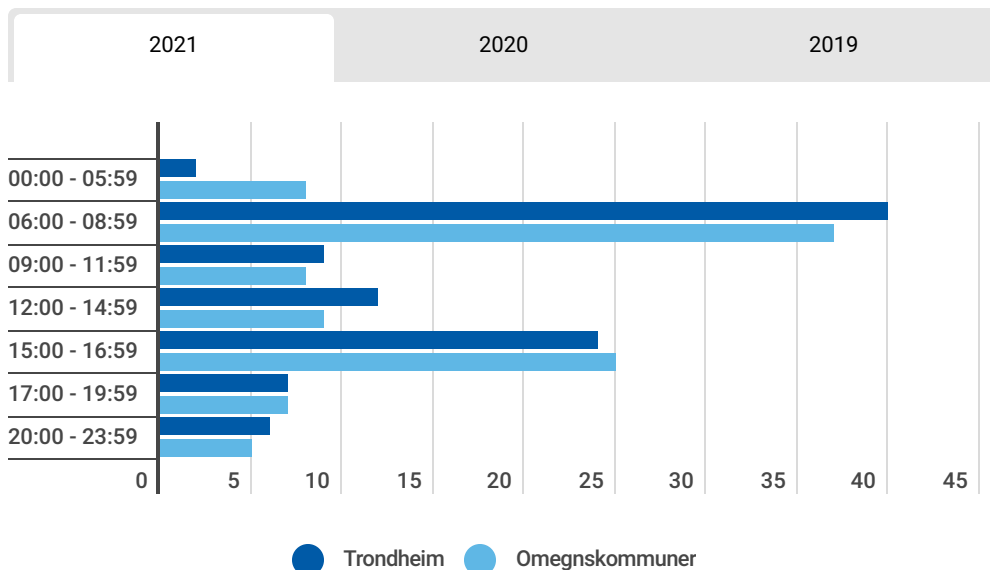
Arbeidsreisene står for omlag 20 prosent av alle reiser til bosatte i Trondheimsregionen. Dette kapittelet beskriver nærmere arbeidsreisene omfang og tidsbruk, hvor lange de er og hvilke transportmiddel som benyttes.

7.1. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utførte hver person i Trondheimsregionen 0,5 arbeidsreiser per dag i 2021. 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 kl 06 og kl 09 om morgenen, og mellom kl 15 og kl 17 på ettermiddagen. Rundt 40 prosent av arbeidsreisene skjer mellom kl 06 og 09. At arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn ettermiddagen kan skyldes at mange ikke reiser direkte hjem etter jobb, men har andre reiseformål på veien hjem. Dette fører til en underregistrering av reiser hjem fra arbeid (se definisjonen av reise i kapittel 1).

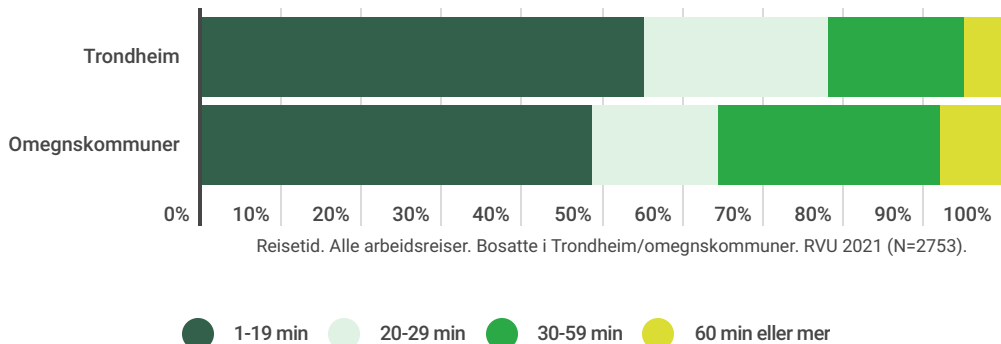
Sammenlignet med 2019 har reisestart på arbeidsreisene i 2021 vært mer spredt utover dagen med en mindre andel reiser med start fram til klokka 09, og en større andel reiser som starter mellom klokka 09 og 12.



[Download data](#)

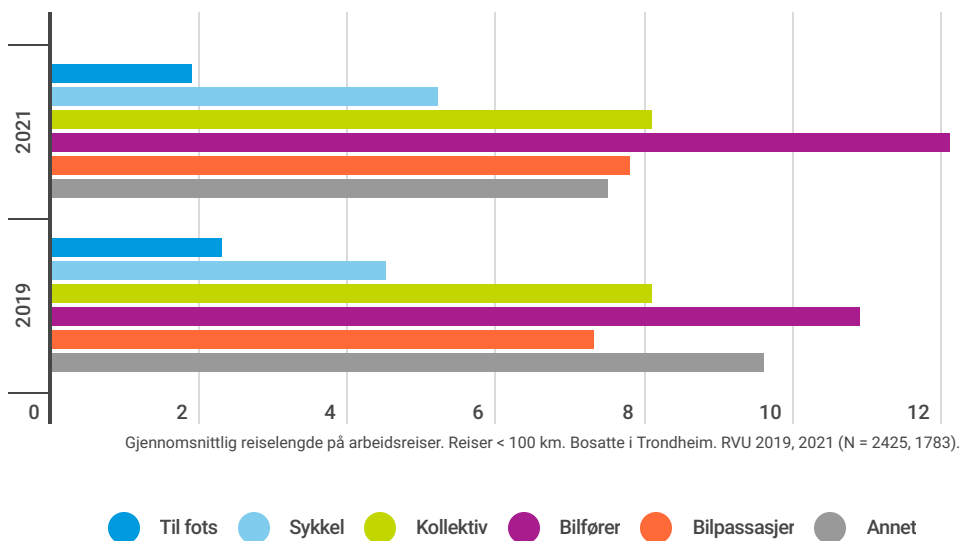


Gjennomsnittet av alle arbeidsreiser for bosatte i Trondheim er 13,5 kilometer og tar 23 minutter. Noen lange arbeidsreiser trekker opp gjennomsnittlig reiselengde og reisetid. For reiser kortere enn 100 kilometer er gjennomsnittet ni kilometer. Gjennomsnittlig arbeidsreiser for bosatte i omegnskommuner er 22 kilometer og tar 27 minutter. For reiser kortere enn 100 kilometer er gjennomsnittlig reiselengde 19 kilometer.



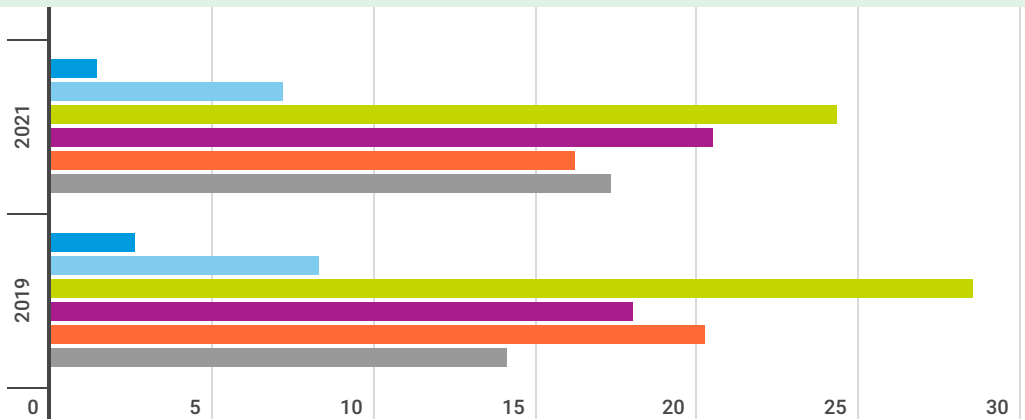
[Download data](#)

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 2021 ni kilometer (reiser < 100 km). Gjennomsnittlig bilførerreise var 12 kilometer og gjennomsnittlig reiselengde med kollektiv var åtte kilometer. Gjennomsnittlig reiselengde med gange og sykkel var på henholdsvis to og fem kilometer. I gjennomsnitt er de lengste arbeidsreiser med kollektivt for bosatte i omegnskommunene (24 kilometer). Arbeidsreiser til fots eller med sykkel er de korteste. Sammenlignet med 2019 har gange-, sykkel-, og kollektivreisene i gjennomsnitt blitt kortere.



[Download data](#)



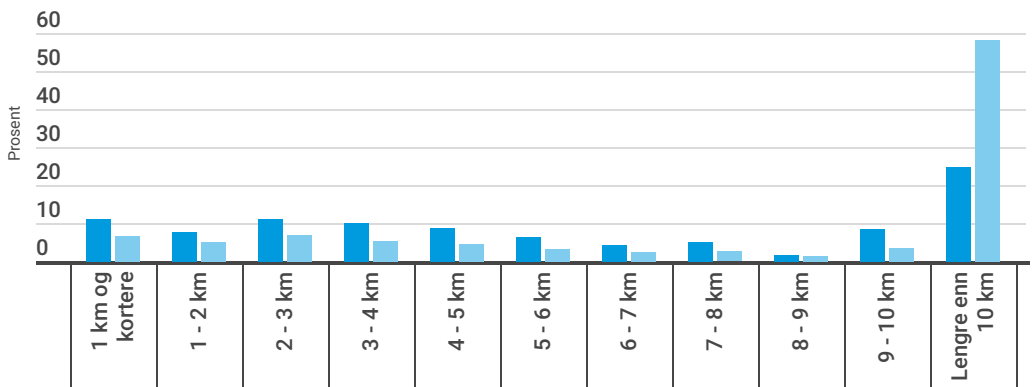


Gjennomsnittlig reiselengde på arbeidsreiser. Reiser < 100 km. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2019, 2021 (N = 1014, 826).



Download data

Nærmere halvparten av arbeidsreisene i 2021 for bosatte i Trondheim var fem kilometer eller kortere, og 25 prosent var 10 kilometer eller mer. Omlag 80 prosent av de bosatte i Trondheim hadde en arbeidsreise på under en halv time. Gjennomsnittlig reisetid på arbeidsreisene var 23 minutter. Blant bosatte i omegnskommunene var omlag 30 prosent av reisene fem kilometer eller kortere, og 58 prosent av arbeidsreise var 10 kilometer eller lengre. 64 prosent har en arbeidsreise på under 30 minutter. Gjennomsnittlig reisetid på arbeidsreisene var 27 minutter.



Arbeidsreisene etter lengde. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2019, RVU 2020, 2021 (N=562/665, 1498/658, 1813/834).

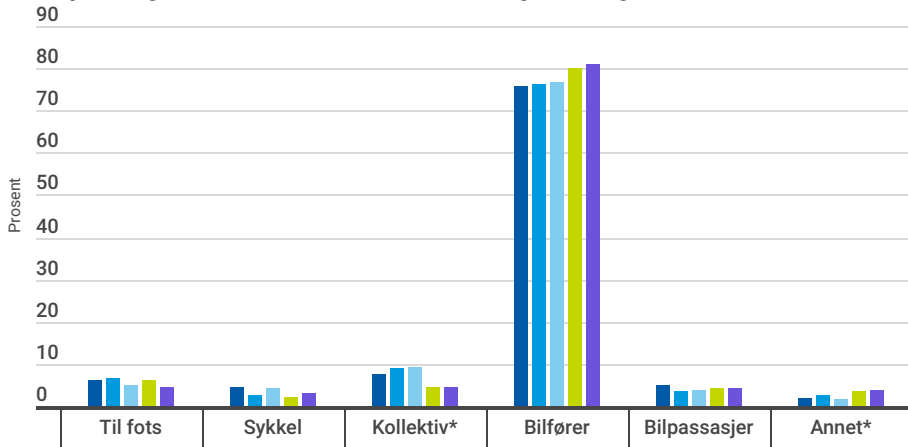


Download data



7.2. Transportmiddelbruk på arbeidsreiser

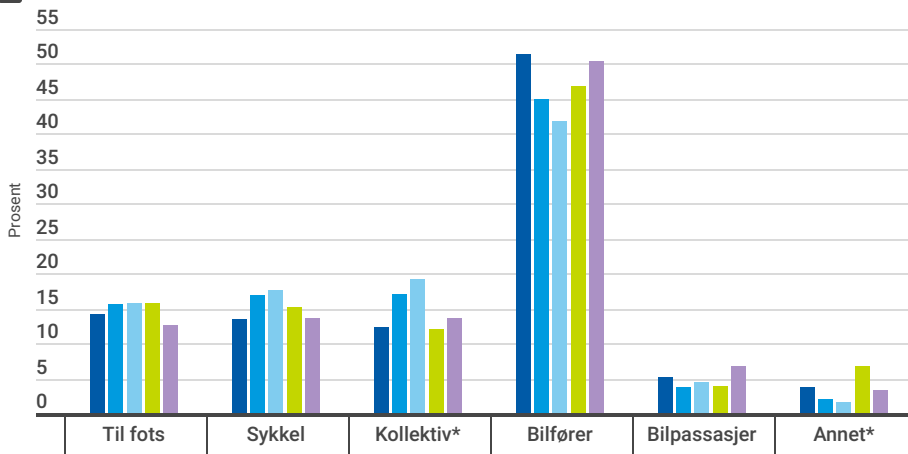
Arbeidsreisene til bosatte i omegnskommunene har tidligere år vært i relativt liten endring. Under pandemien i 2020 og 2021 derimot har kollektivandelen gått ned og bilførerreisene økt til 81 prosent fra 77 prosent i 2019. Arbeidsreisene til bosatte i Trondheim har hatt en utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. I 2021 økte bilførerandelen og andelen grønne arbeidsreiser var lavere.



Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2009/10-2021 (N=1115, 789, 1093,700, 868).

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020 ● RVU 2021

Download data



Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. Bosatte i Trondheim. RVU 2009, 2013, 2019, 2020 (N=3091, 1991, 2693, 1595).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020 ● RVU 2021

Download data

*I 2020 er kollektivandelen i realiteten høyere enn det som kommer fram her. 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.

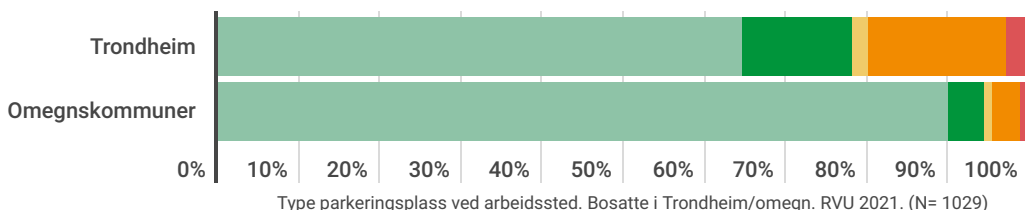


7.3. Arbeidsplassparkering

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.

I 2021 hadde de bosatte i Trondheim mulighet til å parkere på gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver på 65 prosent av reisene, omlag 13 prosent av arbeidsreisene på avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver og omlag 17 prosent på annen avgiftsbelagt parkeringsplass på arbeidsreiser til eget arbeidssted. Omlag 90 prosent av arbeidsreisene til de bosatte i omegnskommunene har gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver, fem prosent har avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver og fire 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



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/ekspresbuss i rute, trikk, tog

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

Vedleggstabell 1: Transportmiddel etter reise måned. Bosatte i Trondheim. RVU 2021 (N=9502).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	10,1%	1,2%	10,7%	9,8%	5,2%	2,2%	8,2%
Februar	10,3%	2,1%	10,9%	9,2%	9,1%	2,7%	8,9%
Mars	8,5%	5,9%	5,0%	12,5%	7,0%	5,8%	9,9%
April	8,0%	8,8%	3,0%	9,9%	8,9%	6,2%	8,9%
Mai	7,4%	9,4%	3,4%	8,1%	5,7%	7,1%	7,5%
Juni	8,2%	10,6%	3,9%	9,0%	10,9%	11,1%	9,1%
Juli	6,4%	11,7%	6,3%	7,3%	10,5%	11,6%	7,5%
August	10,1%	16,7%	6,1%	6,8%	12,0%	9,3%	9,0%
September	6,9%	16,5%	13,6%	6,9%	7,0%	10,7%	7,8%
Oktober	7,7%	6,2%	14,1%	5,6%	6,9%	22,7%	7,3%
November	7,7%	6,7%	9,6%	7,9%	8,8%	5,8%	8,1%
Desember	8,7%	4,2%	13,4%	6,9%	8,0%	4,9%	7,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	2686	660	560	4108	955	225	9502

 Download data



Vedleggstabell 2: Transportmiddel etter reise måned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2021 (N=3885).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	12,0%		1,6%	7,7%	6,2%	8,6%	7,8%
Februar	11,2%	3,4%	19,2%	9,1%	7,8%	5,8%	9,3%
Mars	9,4%	1,1%	14,4%	7,4%	8,7%	9,4%	8,0%
April	10,1%	14,6%	8,0%	7,6%	7,1%	5,8%	8,0%
Mai	10,8%	20,2%		12,0%	6,9%	12,9%	11,1%
Juni	10,3%	21,3%	8,8%	8,8%	12,0%	23,0%	10,1%
Juli	7,3%	9,0%	3,2%	7,3%	12,9%	5,8%	7,8%
August	4,7%	5,6%	12,8%	6,5%	8,3%	5,0%	6,6%
September	5,1%	7,9%	10,4%	7,1%	9,2%	7,9%	7,2%
Oktober	5,8%	7,9%	4,0%	8,6%	4,6%	9,4%	7,6%
November	6,6%	5,6%	7,2%	7,6%	8,3%	1,4%	7,2%
Desember	6,6%	3,4%	10,4%	10,5%	8,0%	5,0%	9,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	573	89	125	2524	435	139	3885

 Download data

