



Reisevaner i 2022

Hovedresultat for Trondheimsregionen

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2022 med tilleggssutvalg



Forord

(En del av) de data som er benyttet her er hentet fra den "Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022". Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Miljøpakken, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av 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 2022, og sammenligner med resultater fra de tidligere reisevaneundersøkelsene i 2009/10, 2013/14, 2018, 2019, 2020 og 2021. Reiserestriksjoner som følge av koronapandemien førte til lavere reiseaktivitet og påvirker tallene for 2020, 2021 og delvis 2022.

Miljøpakken har finansiert et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen, slik at det totalt i Trondheimsregionen er omlag 5470 personer som har deltatt i 2022. Bosatte i Trondheim står for omlag 3900 av disse. Datagrunnlaget ble utlevert til Trondheim 3. juni 2023.

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. 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 2023.



1 Innledning

1.1. Del av den nasjonale reisevaneundersøkelsen

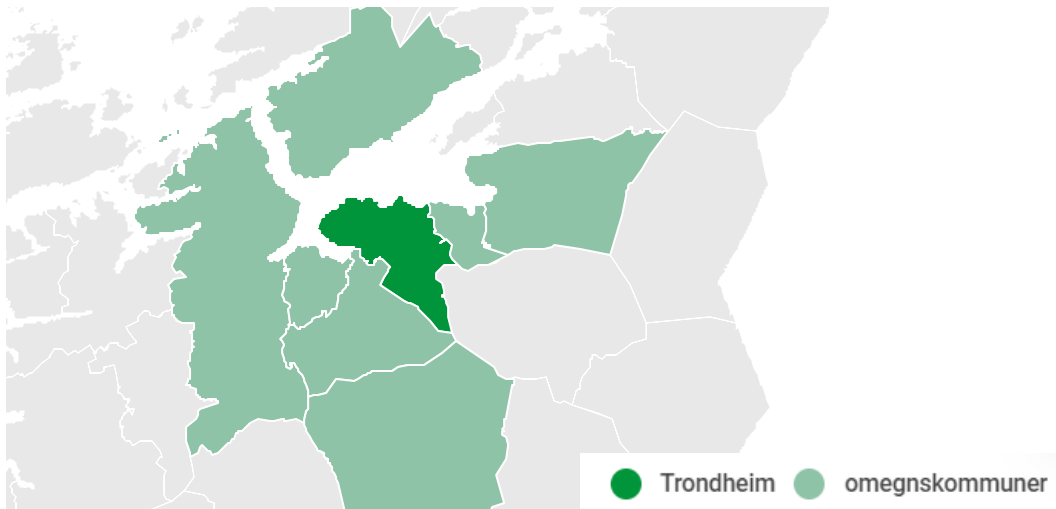
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er den viktigste kilden til kunnskap om befolkningens reisevaner. Tidligere ble undersøkelsen gjennomført hvert fjerde år. RVU 2013/14 var den siste undersøkelsen og den sjuende i rekken. Fra 2016 har de nasjonale reisevaneundersøkelsene blitt lagt om til kontinuerlige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

Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jenbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Trondheimsregionen har et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen. Tilleggsutvalget 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, Orkland, Skaun, Melhus, Midtre Gauldal, 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. 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 følgerreise 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 via elektronisk spørreskjema på web. De som ikke fullførte besvarelsen på web eller ikke ønsket å besvare selv fikk mulighet til å gjennomføre intervjuet over telefon.

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 er vektet (korrigert) for skjevhet i utvalget i forhold til sesong (måned), ukedag, alder og kjønn innenfor 10 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 +/- 1,6 prosent ved 95 prosent konfidensintervall. For omegnskommunene er usikkerheten større.

2.3. Stedfesting

Andelen reiser der start- og endepunkt er stedfestet på grunnkrets og kommune har vært bedre de to siste årene sammenlignet med tidligere undersøkelser. I reisevaneundersøkelsene før 2018 ble det lagt vekt på mer detaljert registrering (koordinat).

Tabell 1: Nivå for stedfesting av start og ende på reiser. Prosent. RVU 2022, 2021, 2019, 2013/14 og RVU 2009/10.

Stedfestingsnivå	RVU 2022		RVU 2021		RVU 2019		RVU 2013/14		RVU 2009/10	
	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)	Antall reiser	Andel (%)
Kommune	13712	98 %	13389	100 %	16776	96 %	14338	96 %	14379	95 %
Grunnkrets	13712	98 %	13389	100 %	16181	93 %	11603	78 %	11621	77 %
Totalt	14034	100 %	13389	100 %	17447	100 %	14933	100 %	15137	100 %

 Download data



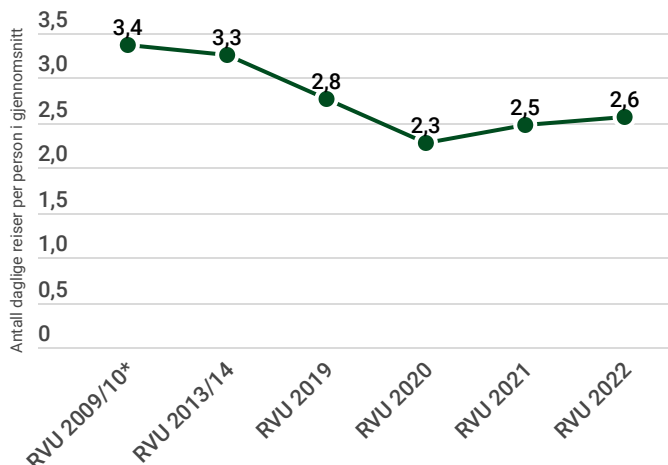
2.4. Sammenligning med tidligere undersøkelser

RVU 2022 har samme metodikk som i 2018, 2019, 2020 og 2021, 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 er derfor tallene for 2009/10 ikke direkte sammenlignbare med senere reisevaneundersøkelser. 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 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 kollektivreiser 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.

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 til populasjonen vise en noe for lav total reisefrekvens. Negang i antall reiser i 2020, 2021 og delvis 2022 er knyttet til redusert reiseaktivitet på grunn av pandemi-restriksjoner. Figuren viser gjennomsnittlig antall reiser per person, 13 år og over, bosatt i Trondheimsregionen i ulike reisevaneundersøkelser. I 2019 er det kun rapportert inn i underkant av tre reiser per person i gjennomsnitt for bosatte i Trondheimsregionen. Nedgangen i antall reiser i 2021 og 2022 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

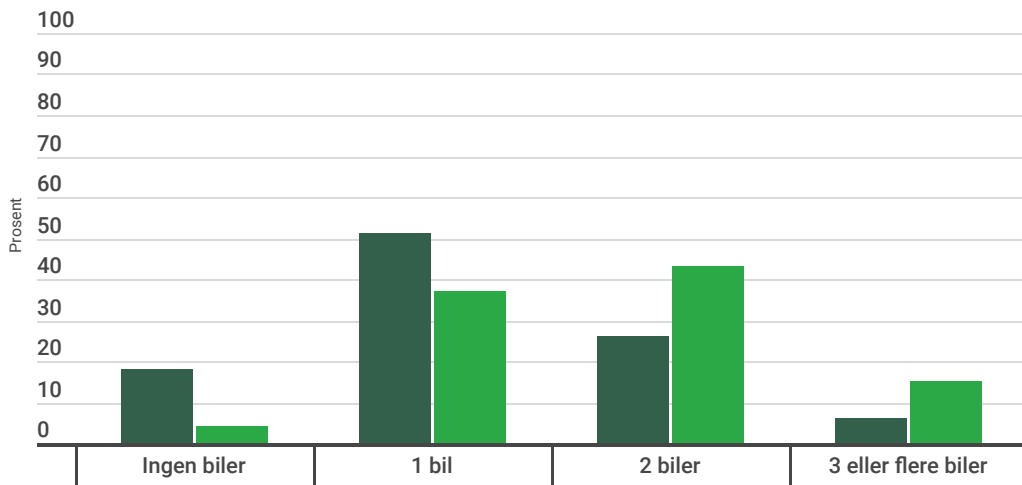
Av den voksne befolkningen (18 år og over) i Trondheim og omegnskommuner har henholdsvis 89 og 94 prosent av den voksne befolkninga førerkort. Dette er på samme nivå som tidligere.

Det er en større andel menn enn kvinner som har førerkort. Forskjellen mellom menn og kvinner er større i Trondheim hvor henholdsvis 90 prosent av menn og 88 prosent av kvinner har førerkort. I omegnskommunene har 95 prosent av mennene og 94 prosent av kvinnene førerkort.

3.2. Tilgang til bil

I Trondheim bor omlag åtte av ti av den voksne befolkninga i en husholdning som eier eller disponerer bil. Øvrige 2 av ti oppgir å ikke ha tilgang på bil. Dette er på samme nivå som tidligere år. I omegnskommunene oppgir 96 prosent av den voksne befolkninga at de bor i en husholdning som eier eller disponerer bil. Øvrige fire 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 51 prosent av de voksne én bil mens 37 prosent i omegnskommunene eier én bil og nærmere 60 prosent eier/disponerer to biler eller mer.



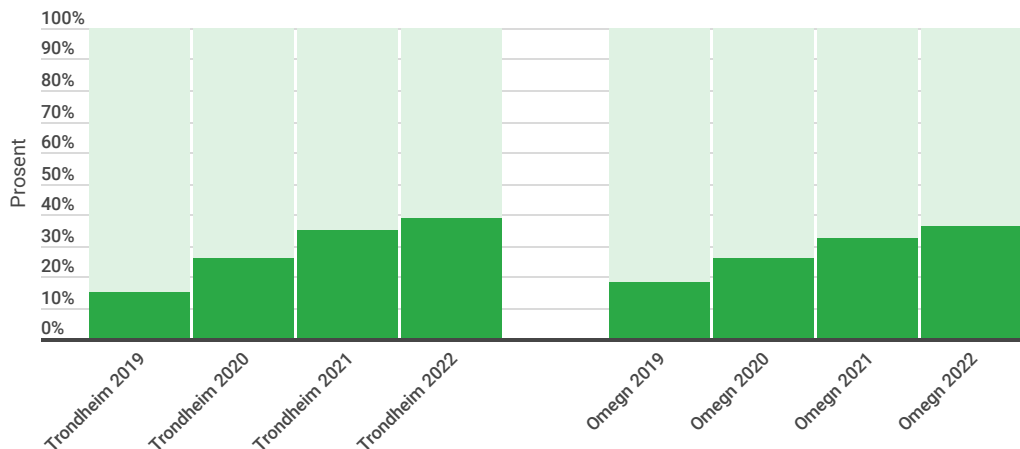
Tilgang til bil. Bosatte i Trondheim/omegn, 18 år og over. RVU2022 (N=3509/1590).

● Trondheim ● Omegnskommuner

 Download data



Av bosatte i Trondheim, 18 år og over med tilgang på bil, oppgir 39 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 36 prosent av de som har tilgang på bil at de eier/disponerer el-bil. I 2019 var denne andelen 18 prosent.



Andel som eier/disponerer el-bil/annen bil. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2022 (N=2675/1474).

● El-bil ● Annen bil

 Download data



3.3. Tilgang til kollektivtransport

I Trondheim og omegnskommunene oppgir henholdsvis 17 og 27 prosent av de spurte at de ikke kjenner tilbudet ved sin holdeplass på dagtid mellom klokka 09-15. Dette er en liten forbedring sammenlignet med perioden 2019 -2021.

Av de bosatte i Trondheim som kjenner til sitt kollektivtilbud oppgir 73 prosent at de har avganger fra nærmeste holdeplass (dagtid) fire ganger i timen eller oftere. 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. I august 2019 ble det innført ny rutestruktur i Trondheim og regionen. Dette kan ha bidratt til endringer over tid.

Tabell 2: Frekvens for kollektivtransport ved bolig, hverdager mellom kl 9 og kl 15. Bosatte i Trondheim. Prosent.

Antall avganger per time	RVU 2009/10	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2020	RVU 2021	RVU 2022
4 eller flere	53 %	65 %	66 %	69 %	72 %	73 %
2-3 avganger	37 %	27 %	26 %	23 %	20 %	20 %
1 avgang	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %	4 %
Hver annen time	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Sjeldnere	3 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	4682	2742	3138	2412	2697	2945

 Download data

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

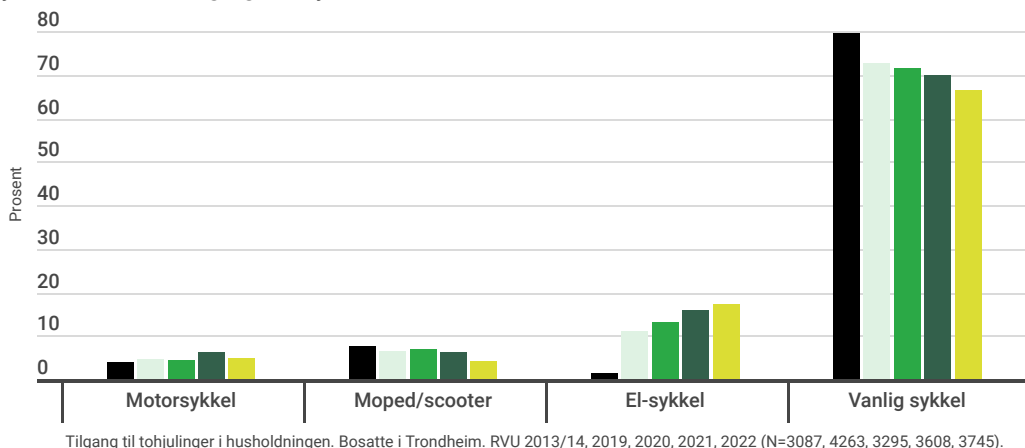
Antall avganger per time	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2020	RVU 2021	RVU 2022
4 eller flere	7 %	13 %	10 %	9 %	10 %	9 %
2-3 avganger	30 %	34 %	27 %	30 %	28 %	26 %
1 avgang	39 %	36 %	35 %	34 %	35 %	33 %
Hver annen time	6 %	2 %	6 %	7 %	4 %	7 %
Sjeldnere	19 %	14 %	21 %	20 %	24 %	26 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	1741	1079	1122	934	1007	1026

 Download data



3.4. Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel

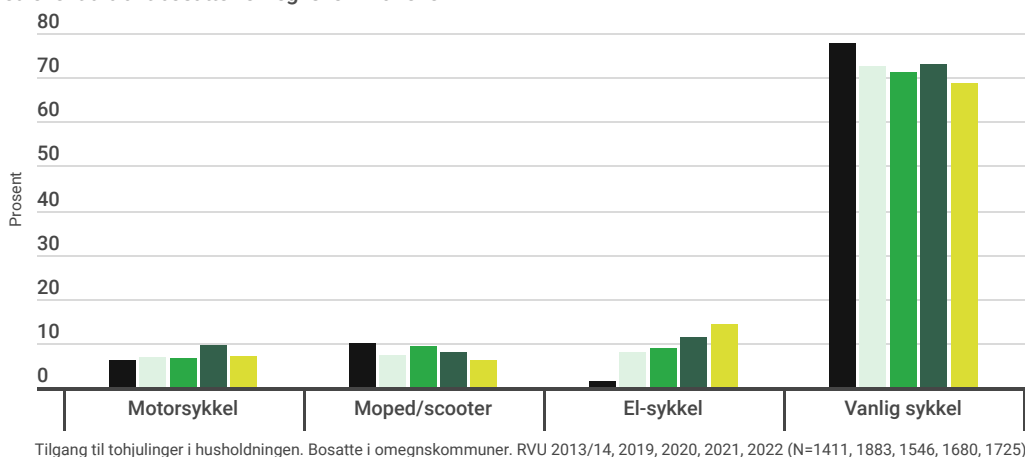
Siden reisevaneundersøkelsen i 2013/14 har andelen bosatte i Trondheim med tilgang til vanlig sykkel gått ned fra 79 prosent til 66 prosent, mens andelen med tilgang til el-sykkel har økt fra én prosent til nærmere 17 prosent. Her har det vært mulig å svare at en har tilgang til flere transportmiddel, så tilgang til vanlig sykkel utelukker ikke tilgang til el-sykkel.



RVU 2013/2014 RVU 2019 RVU 2020 RVU 2021 RVU 2022

[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 14 prosent. Andelen med tilgang til vanlig sykkel har gått noe ned over tid blant bosatte i omegnskommunene.



RVU 2013/2014 RVU 2019 RVU 2020 RVU 2021 RVU 2022

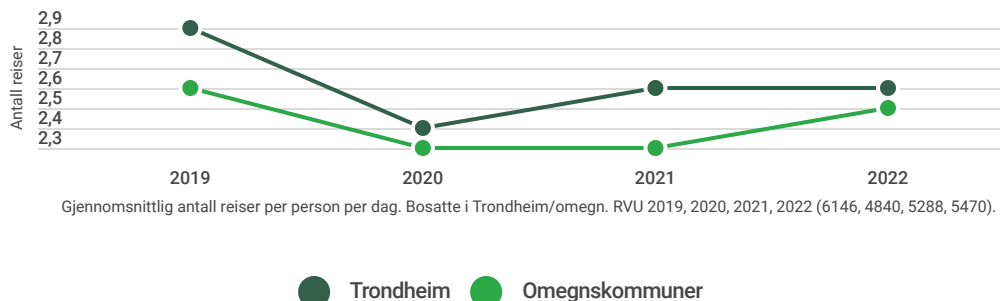
[Download data](#)



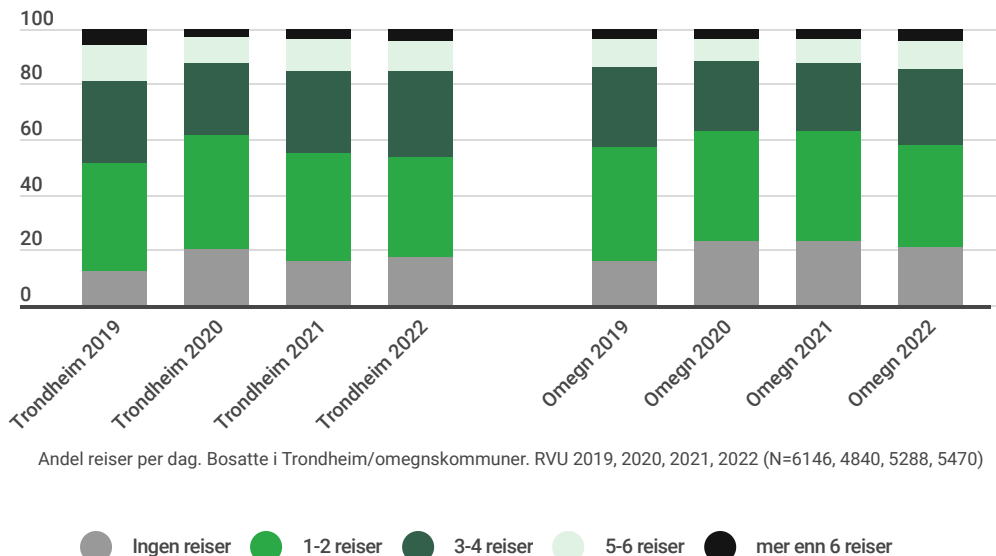
4 Omfang av reiser

4.1. Antall daglige reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2022 viser at hver person i Trondheim, 13 år og eldre, tok i gjennomsnitt 2,6 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, men bosatte i Trondheim hadde i utgangspunktet høyere reisefrekvens før pandemien. Starten av 2022 var også preget av pandemirestriksjoner. Reiseaktiviteten var ikke helt tilbake på 2019-nivå i 2022.



Ikke alle har en reise i løpet av en gjennomsnittsdag. Som en direkte konsekvens av pandemirestriksjonene økte andelen uten reise under pandemien og andelen uten en reise var også høyere i 2022 enn før pandemien. En gjennomsnittsdag i 2022 var 17 prosent av befolkningen i Trondheim og 21 prosent av bosatte i omegnskommunene hjemme hele dagen.

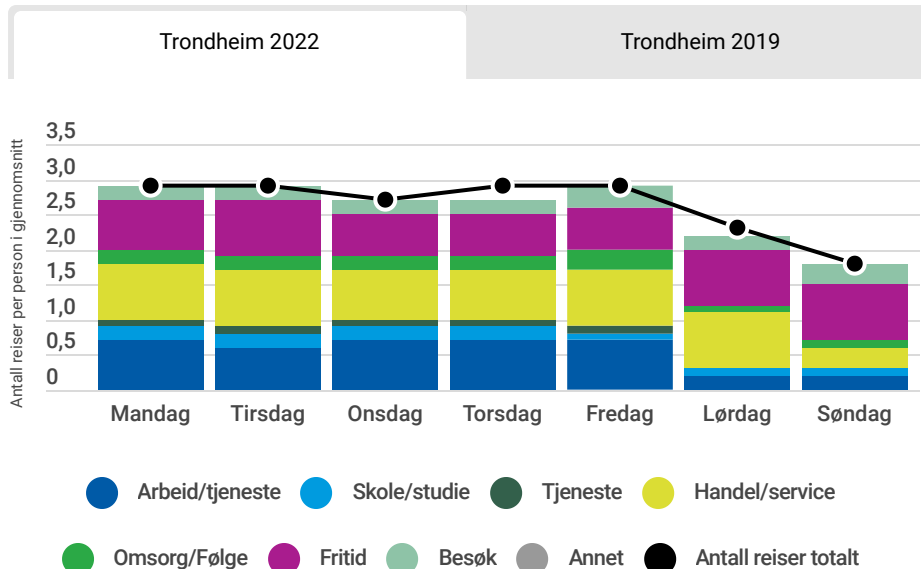


[Download data](#)

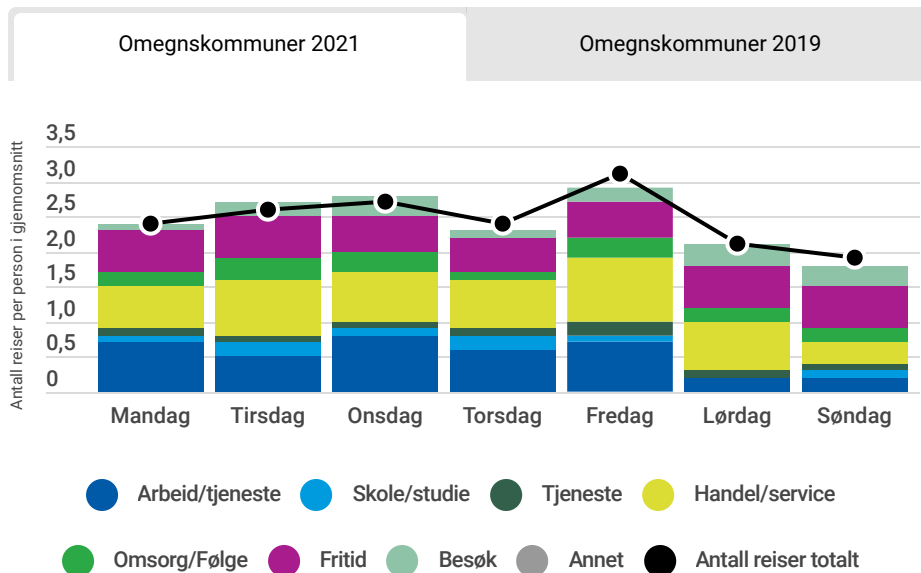


4.2. Reisesenes variasjon over uke og måned

Reiseomfang og formål varierer over uka. Vi reiser mer i ukedagene enn i helgene. I 2020 - 2022 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 2022 har antall reiser økt igjen, men reiseaktiviteten er fortsatt ikke tilbake til 2019-nivå. Figurene nedenfor viser fordeling av reiseformål per ukedag for bosatte i Trondheim og omegnskommuner.



Download data



Download data



5 Transportmiddelbruk

Dette kapitlet beskriver hvordan bosatte i Trondheimsregionen reiste i 2022, og hvordan transportvalg varierer med hvor vi bor og hvordan utviklingen har vært over tid.



Kategorisering av transportmiddel



Til fots

Til fots hele veien



Sykkel

Sykkel, el-sykkel



Bilfører

Bilfører



Kollektivt*

Buss/ekspressbuss i rute, trikk, tog



Bilpassasjer

Bilpassasjer



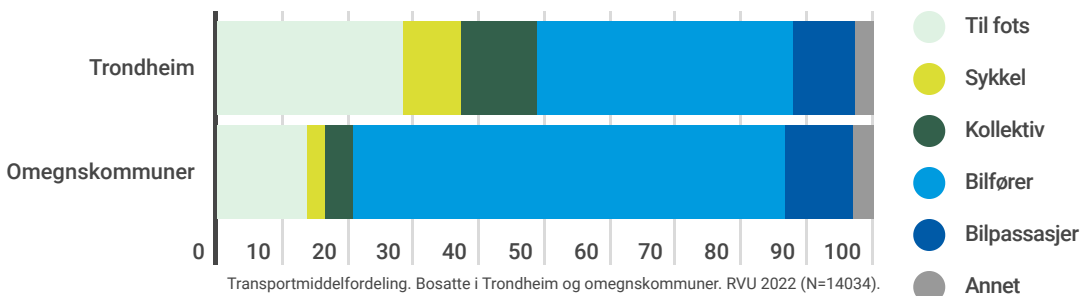
Annet*

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

* 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 28 prosent av reisene i 2022 til fots. Omlag ni prosent er med sykkel og tolv prosent med kollektivt. Nærmere halvparten av reisene foregikk med bil, enten som bilfører (39 prosent) eller som bilpassasjer (ti prosent). De bosatte i omegnskommunene tok rundt 76 prosent av reisene med bil og 16 prosent med gange eller sykkel. Kollektivreisene utgjorde fem prosent.

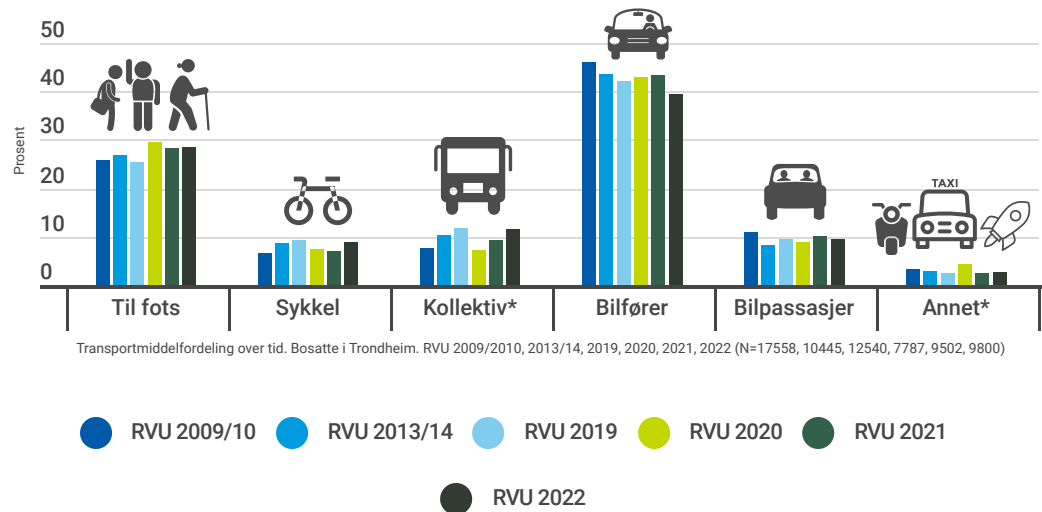


Transportmiddelfordeling. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. RVU 2022 (N=14034).

Download data

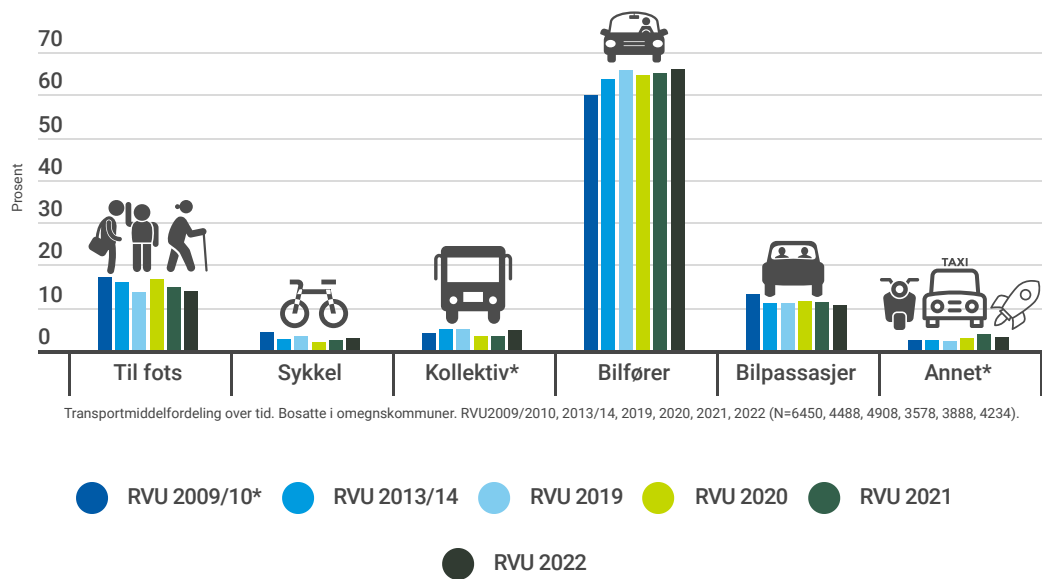


Siden 2009/2010 har bosatte i Trondheim hatt en utvikling mot å reiser mer miljøvennlig. I pandemiårene (2020 - 2021) økte derimot bilandelen igjen, og sykkelandelen og kollektivandelen gikk ned. Det var fortsatt pandemirestriksjoner på starten av 2022, men transportmiddelfordelingen er mer lik årene før pandemien.



Download data

I 2022 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, 2020 og 2021, men en økning sammenlignet med tidligere år. Kollektivandelen var på fire prosent som er på samme nivå som i 2019. Andelen reiser til fots og med sykkel er nå på samme nivå som i 2019 og er på et lavere nivå enn i pandemiårene 2020 og 2021 da reiseaktiviteten var lavere.

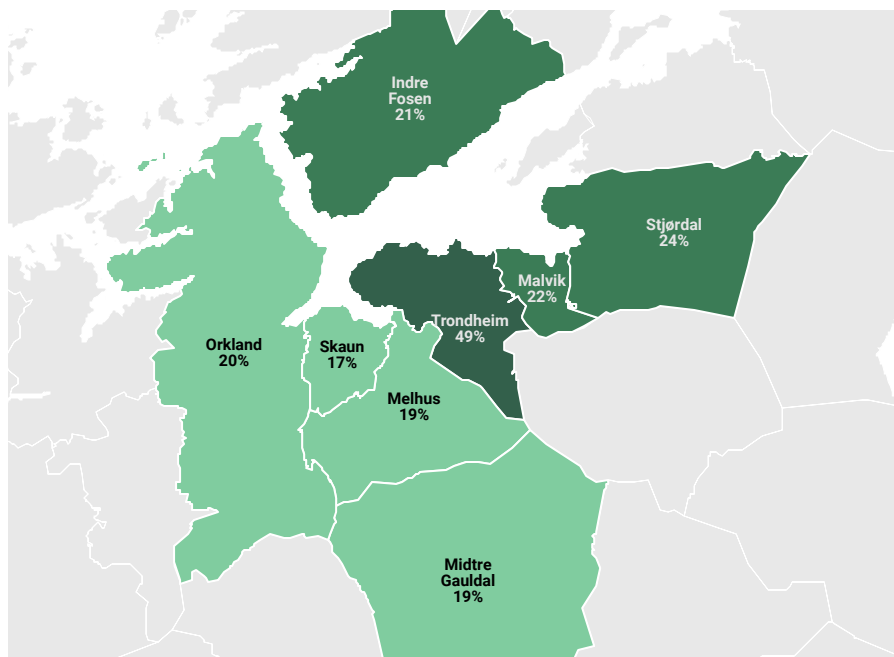


Download data



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 2022 tok 49 prosent av reisene sine med gange, sykkel eller kollektiv så varierte denne andelen for omegnskommunene mellom 17 og 24 prosent (se kart nedenfor). Se tabell 6 nedenfor for detaljert transportmiddelfordeling per kommune.



Tabell 4: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. RVU 2022 (N=14033).

Bosted	Kommune	Til fots	Sykel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Trondheim		28,4 %	8,8 %	11,5 %	39,3 %	9,5 %	2,6 %	100,0 %	9800
	Omegnskommuner	13,8 %	2,6 %	4,5 %	65,9 %	10,4 %	2,8 %	100,0 %	4233
	Midtre Gauldal	13,3 %	0,2 %	5,6 %	66,4 %	12,0 %	2,5 %	100,0 %	217
	Melhus	12,5 %	0,9 %	5,8 %	68,2 %	10,5 %	2,2 %	100,0 %	763
	Skaun	9,8 %	2,2 %	4,8 %	71,4 %	11,5 %	0,3 %	100,0 %	357
	Malvik	13,3 %	1,6 %	7,4 %	64,2 %	13,0 %	0,6 %	100,0 %	639
	Stjørdal	15,0 %	4,8 %	4,1 %	62,6 %	10,5 %	3,1 %	100,0 %	1135
	Indre Fosen	14,6 %	3,1 %	3,3 %	65,2 %	9,0 %	4,9 %	100,0 %	391
	Orkland	15,5 %	2,6 %	1,5 %	67,4 %	7,7 %	5,3 %	100,0 %	731
Total Trondheimsregionen		24,0 %	6,9 %	9,4 %	47,3 %	9,8 %	2,7 %	100,0 %	14033

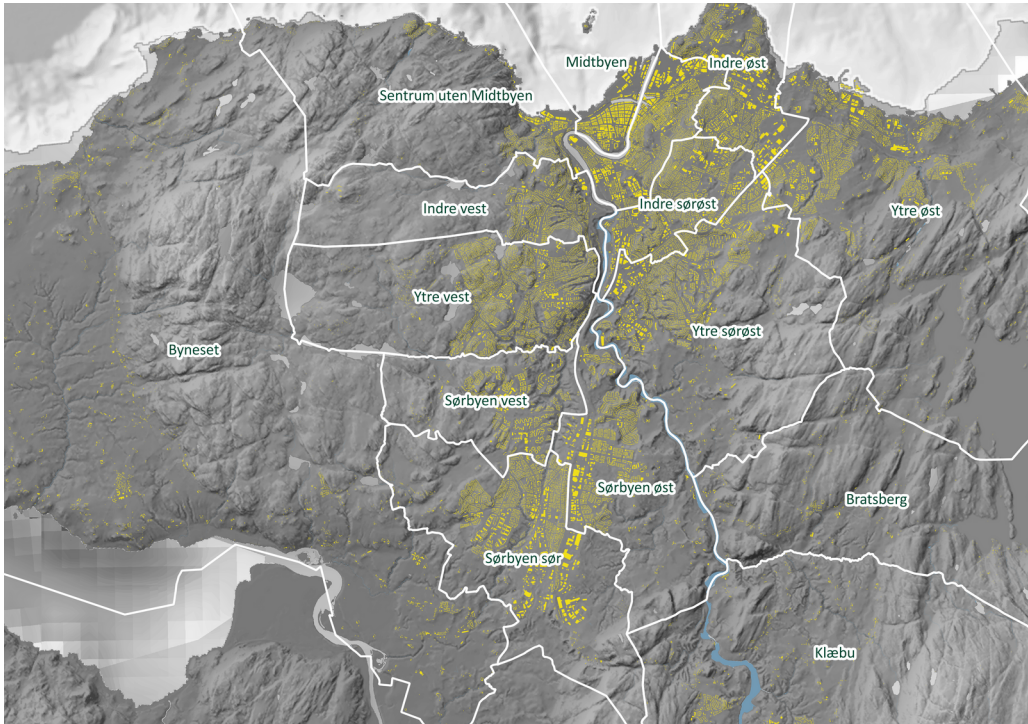
 Download data



5.2.1 Transportmiddelbruk i Trondheim

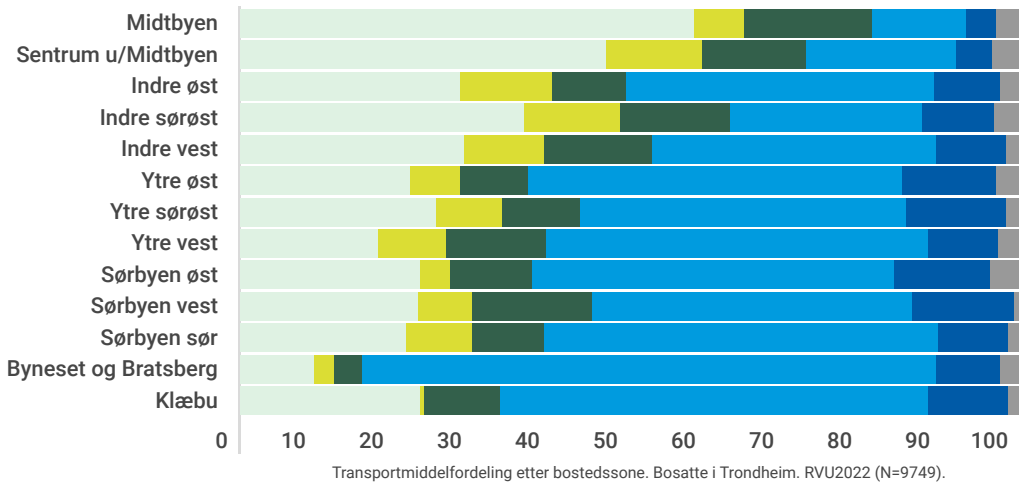
Hva vi skal, hvor vi bor og hvor vi skal påvirker hvilket transportmiddel vi bruker. Kapittel 5.2. viste at bilandelen i Trondheim er langt lavere enn i omegnskommunene. I dette kapittelet skal vi se at transportmiddelvalg også varierer mye mellom områder innad i Trondheim.

Dette kapittelet presenterer hvilket transportmiddel som benyttes etter bostedssone og endesone i Trondheim. I rapporten er resultatene for Trondheim presentert i form av soner. Kartet nedenfor viser sonenes plassering og utstrekning i hvitt og bebyggelse i gult. Inndelingen er ordnet fra de mest sentrale områdene til de minst sentrale. I tabeller og figurer er Byneset og Bratsberg slått sammen til en sone eller slått sammen med andre soner på grunn av små verdier.



Det grove bildet er at bilandelen øker med avstand fra sentrum. Bosatte i sentrumssonene Midtbyen og Sentrum uten Midtbyen skiller seg ut med en stor andel reiser til fots og med sykkel. De utfører henholdsvis 65 prosent og 60 prosent av sine reiser til fots eller med sykkel. Også bosatte i de sentrumsnære sonene Indre øst, Indre sørøst og Indre vest har en relativt høy andel fot- og sykkelreiser, med henholdsvis 40, 49 og 39 prosent. Blant sonene i ytre ring er det bosatte i ytre øst og ytre vest som har størst andel bilreiser. Bosatte i ytre sørøst har en høyere andel reiser til fots enn de øvrige sonene i ytre ring. Blant bosatte i sørbyen skiller sørbyen vest seg ut med en høyere kollektivandel. Byneset og Bratsberg har samlet den høyeste bilandel med 74 prosent og laveste andel gang- og sykkelreiser (12 prosent).





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

Tabell 5: Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2022 (N=9749).

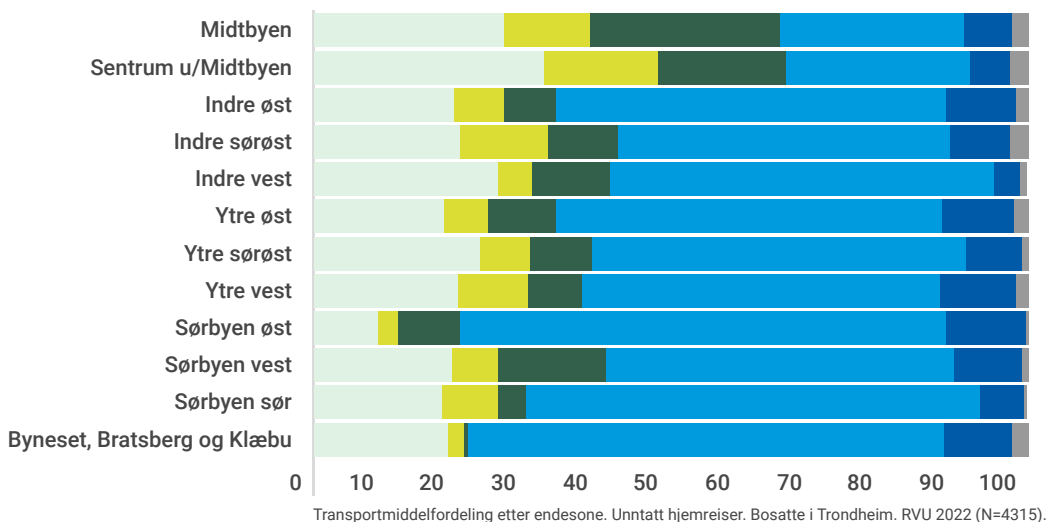
Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtbyen	58,2%	6,5%	16,4%	11,9%	4,0%	3,0%	100%	201
Sentrum u/Midtbyen	47,0%	12,3%	13,2%	19,3%	4,7%	3,5%	100%	1539
Indre øst	28,2%	11,8%	9,5%	39,6%	8,4%	2,4%	100%	819
Indre sørøst	36,4%	12,2%	14,1%	24,7%	9,3%	3,3%	100%	891
Indre vest	28,7%	10,2%	13,9%	36,5%	8,9%	1,7%	100%	460
Ytre øst	21,8%	6,3%	8,9%	47,8%	12,1%	3,1%	100%	1192
Ytre sørøst	25,2%	8,5%	10,0%	41,7%	12,8%	1,7%	100%	1138
Ytre vest	17,6%	8,8%	12,9%	48,9%	9,1%	2,7%	100%	1033
Sørbyen øst	23,1%	3,7%	10,7%	46,4%	12,2%	3,7%	100%	588
Sørbyen vest	22,7%	7,0%	15,5%	41,0%	13,1%	0,7%	100%	586
Sørbyen sør	21,2%	8,6%	9,1%	50,7%	8,8%	1,6%	100%	793
Byneset og Bratsberg	9,5%	2,6%	3,5%	73,6%	8,2%	2,6%	100%	231
Klæbu	23,0%	0,7%	9,7%	54,7%	10,4%	1,4%	100%	278

 Download data



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

Bosatte i Trondheimsregionen har større reiseandel til fots, med sykkel og kollektivt til sentrumssonene av Trondheim enn til øvrige områder i Trondheim. På reiser som ender i Midtbyen er nærmere 40 prosent av reisene til fots eller med sykkel og 27 prosent med kollektivtransport. Til sammenligning med Midtbyen og Sentrum u/Midtbyen hvor omlag 30 prosent av reisene er med bil så har de øvrige sonene en bilandel fra 55 til 80 prosent. Blant de indre og ytre sonene skiller sonene i øst seg ut med høyere bilandel (64 prosent).



● Til fots
 ● Sykkel
 ● Kollektiv
 ● Bilfører
 ● Bil-passasjer
 ● Annet



Tabell 6: Transportmiddelfordeling etter endesone. Unntatt hjemreiser. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2022 (N=4315).

Reisens ende	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Annet	Totalt	N
Midtbyen	26,5%	12,2%	26,7%	25,8%	6,7%	2,1%	100,0%	805
Sentrum u/Midtbyen	32,3%	15,8%	18,2%	25,6%	5,7%	2,4%	100,0%	867
Indre øst	19,6%	7,1%	7,1%	54,9%	9,6%	1,8%	100,0%	450
Indre sørøst	20,4%	12,4%	9,8%	46,6%	8,5%	2,3%	100,0%	388
Indre vest	25,9%	4,6%	11,1%	53,7%	3,7%	0,9%	100,0%	108
Ytre øst	18,1%	6,2%	9,7%	54,1%	10,0%	1,9%	100,0%	259
Ytre sørøst	23,3%	7,1%	8,7%	52,4%	7,7%	0,8%	100,0%	378
Ytre vest	20,3%	9,6%	7,6%	50,3%	10,7%	1,5%	100,0%	197
Sørbyen øst	9,1%	2,8%	8,5%	68,3%	11,0%	0,3%	100,0%	319
Sørbyen vest	19,4%	6,3%	15,3%	48,6%	9,7%	0,7%	100,0%	144
Sørbyen sør	17,9%	8,0%	3,8%	63,7%	6,1%	0,4%	100,0%	262
Byneset, Bratsberg og Klæbu	18,8%	2,2%	0,7%	66,7%	9,4%	2,2%	100,0%	138

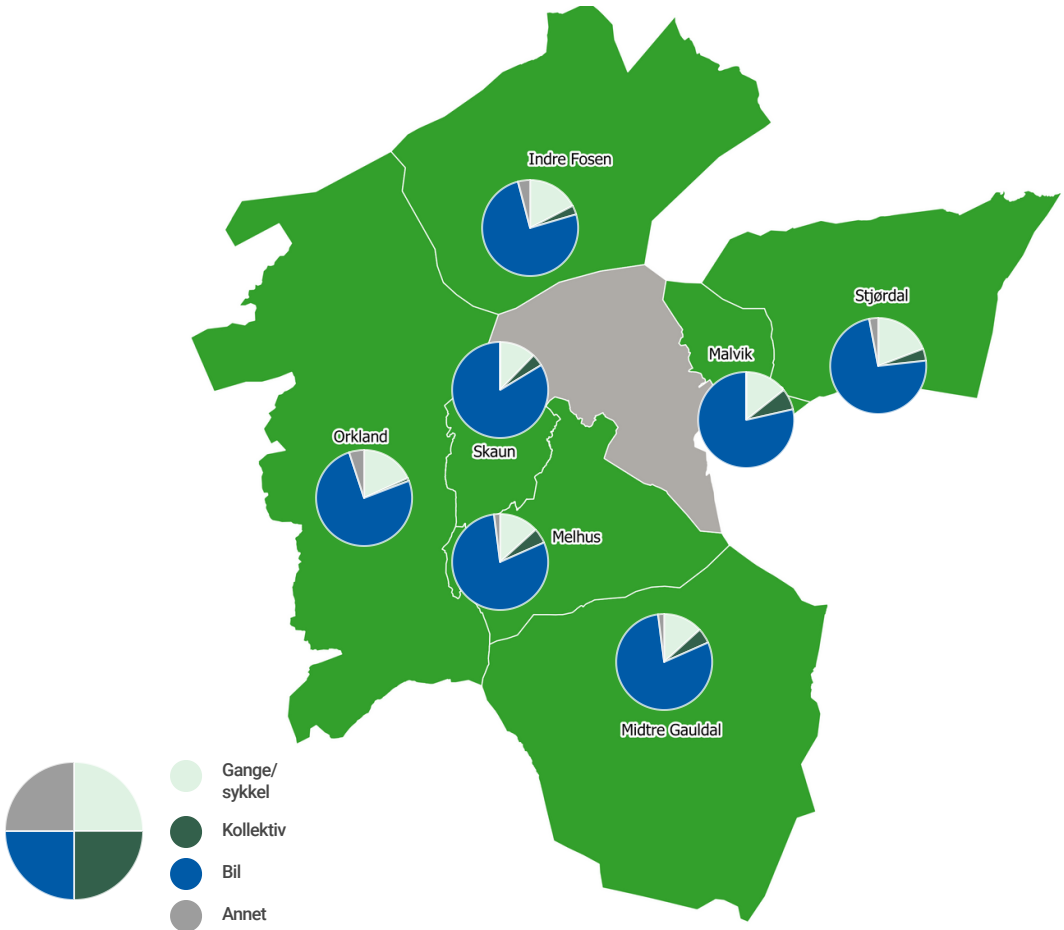
 Download data



5.2.2 Transportmiddelbruk i omegnskommuner

Dette kapitlet presenterer hvilket transportmiddel som benyttes i omegnskommunene. Først etter bostedskommune, deretter ut fra hvilken kommune reisene ender i.

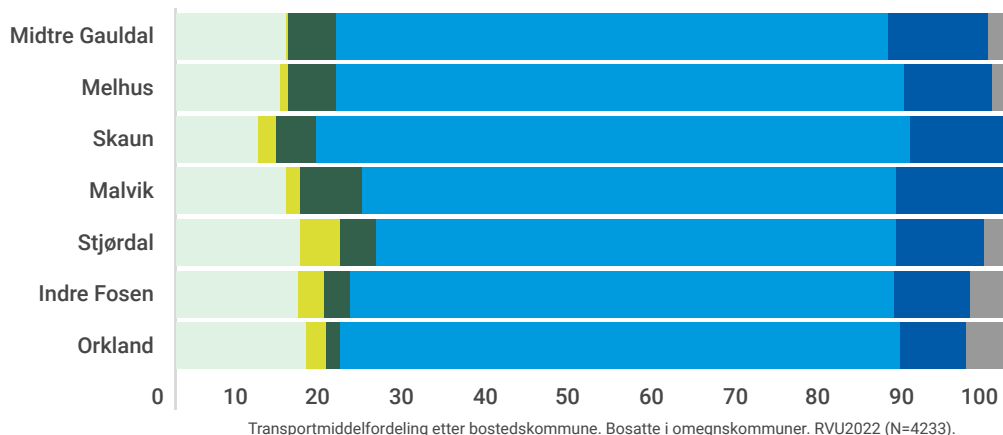
Kartet nedenfor viser transportmiddelvalg etter bostedskommune i omegnskommunene til Trondheim. Som det ble vist tidligere i kapitlet så har bosatte i disse kommunene en stor andel bilreiser, enten som bilfører eller bilpassasjer.



Figur: Transportmiddelvalg etter bostedskommune i omegnskommuner. Prosent. N=4233.



Figur og tabell nedenfor viser en mer detaljert framstilling av transportmiddelvalg etter bostedskommune i omegnskommunene til Trondheim. Skaun skiller seg ut med en lavere andel reiser til fots (10 prosent) og en høyere bilførerandel (71 prosent) sammenlignet med øvrige kommuner. Stjørdal har relativt høy andel reiser til fots (15 prosent) og sykkelandel på fem 5 prosent. Bosatte i Melhus utfører omlag 13 prosent av reisene sine til fots men har en beskjeden andel sykkelreiser. Malvik har en større andel av reisene som bilpassasjer sammenlignet med de øvrige kommunene.



[Download data](#)

Tabell 7: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. RVU 2022 (N=4233).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtre Gauldal	13,3 %	0,2 %	5,6 %	66,4 %	12,0 %	2,5 %	100,0 %	217
Melhus	12,5 %	0,9 %	5,8 %	68,2 %	10,5 %	2,2 %	100,0 %	763
Skaun	9,8 %	2,2 %	4,8 %	71,4 %	11,5 %	0,3 %	100,0 %	357
Malvik	13,3 %	1,6 %	7,4 %	64,2 %	13,0 %	0,6 %	100,0 %	639
Stjørdal	15,0 %	4,8 %	4,1 %	62,6 %	10,5 %	3,1 %	100,0 %	1135
Indre Fosen	14,6 %	3,1 %	3,3 %	65,2 %	9,0 %	4,9 %	100,0 %	391
Orkland	15,5 %	2,6 %	1,5 %	67,4 %	7,7 %	5,3 %	100,0 %	731
Omegnskommuner	24,0 %	6,9 %	9,4 %	47,3 %	9,8 %	2,7 %	100,0 %	4233

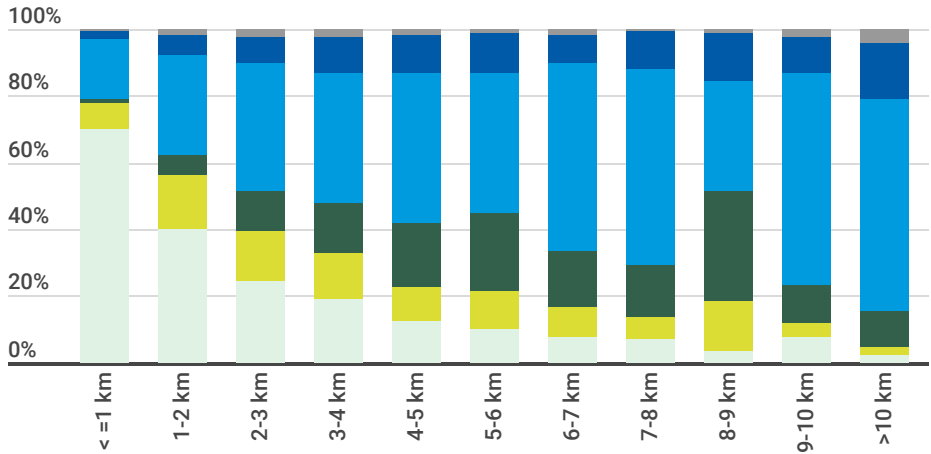
[Download data](#)



5.3. Reiselengde har betydning for valg av transportmiddel

5.3.1. Reiselengder for bosatte i Trondheim

På de korteste reisene dominerer reiser til fots og med sykkel. På reiser inntil 1 kilometer er 70 prosent av reisene til fots. Størst andel kollektivreiser er det ved 5-6 kilometer (24 prosent) og 8-9 kilometer (33 prosent). Det generelle bildet er at bilandelen øker med reiselengde.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2022 (N=8958).

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

 Download data

Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Derfor viser tabellen nedenfor tall for reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser på under 100 kilometer er gjennomsnittslengde for bosatte i Trondheim henholdsvis 1,9 og 4,3 kilometer for gange og sykkel, 10,1 kilometer for bilfører og 7,1 kilometer for kollektivtransport.

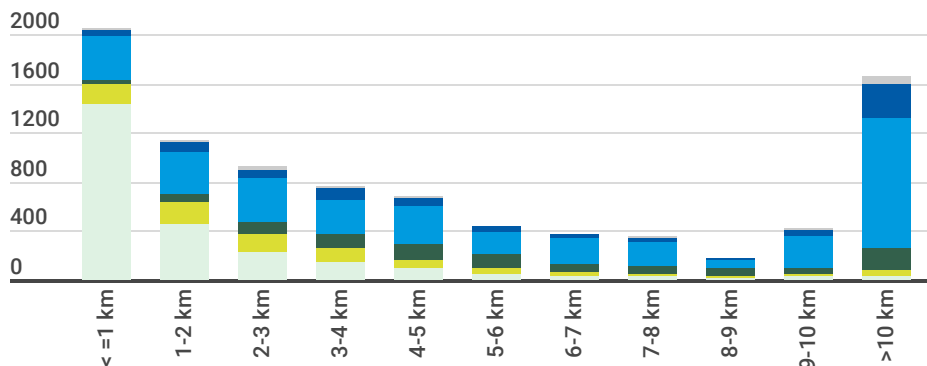
Tabell 9: Gjennomsnittlig reiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. RVU 2022 (N=8959).

	Alle reiser				Reiser < 100 km	
Transportmiddel	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	1,9	1,0	0,0	36	1,9	1,0
Sykkel	4,4	3,0	0,1	131	4,3	3,0
Kollektiv	16,3	5,3	0,4	1653	7,1	5,3
Bilfører	16,1	6,0	0,0	700	10,1	6,0
Bilpassasjer	32,4	7,0	0,0	1640	12,7	6,0
Annet	318,1	6,0	0,3	9099	9,7	4,0
Total	18,7	4,0	0,0	9099	7,1	4,0

 Download data



Figuren nedenfor viser fordeling av reiser etter reiselengde for bosatte (13 år og over) i Trondheim. Figuren nedenfor viser ikke populasjonsjusterte reiser, men kan brukes til å se på hvordan reisene fordeler seg på reiselengde. Mange av reisene er korte reiser. Det er færre reiser med økt reiselengde, men i tillegg mange reiser over ti kilometer.



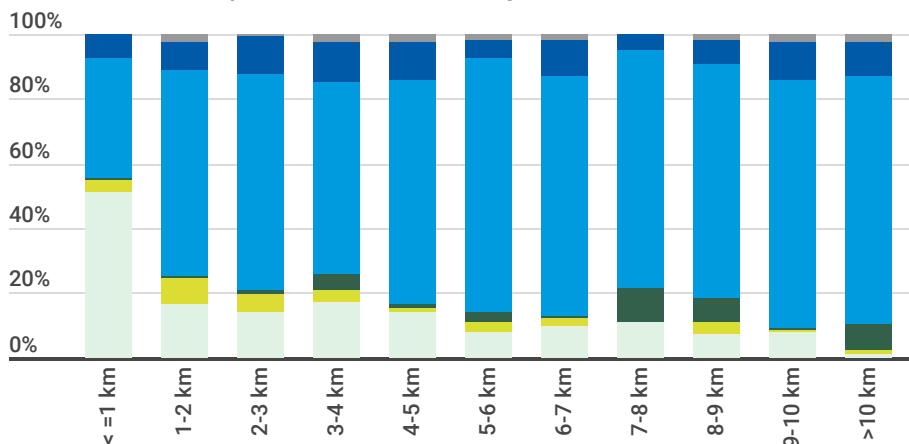
Reiser og transportmiddelbruk etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2022 (N=8958).

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

[Download data](#)

5.3.2. Reiselengder for bosatte i omegnskommuner

Også for de bosatte i omegnskommunene er andelen reiser til fots størst på de korteste reisene. På reiser inntil én kilometer er 51 prosent av reisene til fots, men reiser med bil utgjør nesten like stor andel. På reiser mellom 1-2 kilometer er andel reiser til fots og som bilfører henholdsvis 17 prosent og 72 prosent. Kollektivandelen er generelt liten, men er størst på reiser 7 kilometer eller lengre.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2022 (N=3962).

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

[Download data](#)



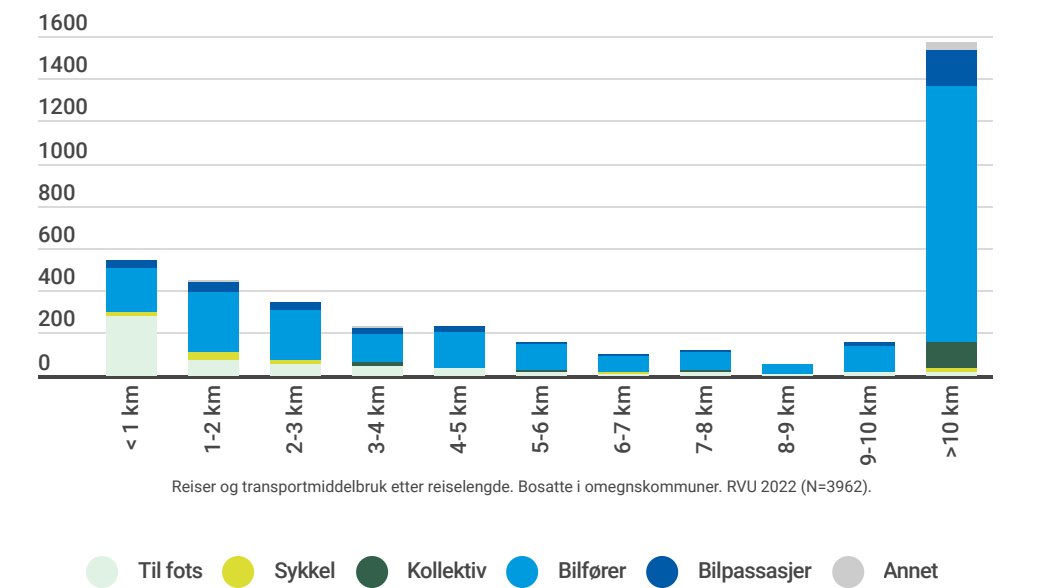
Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Derfor viser tabellen nedenfor informasjon om reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser på under 100 kilometer er gjennomsnittreisen for bosatte i omegnskommunene til fots 2,7 kilometer, for sykkel 5,3 kilometer, bilfører 14,5 kilometer og kollektivreisen omlag 22 kilometer.

Tabell 12: Gjennomsnittreiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2022 (N=3964).

Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	2,7	1,0	0,0	36	2,7	1,0
Sykkel	5,3	2,0	0,2	45	5,3	2,0
Kollektiv	42,5	20,2	0,1	875	21,9	18,1
Bilfører	21,1	9,0	0,1	750	14,5	8,0
Bilpassasjer	25,7	8,0	0,0	300	18,1	7,0
Annet	276,0	15,2	1,0	3137	10,2	5,0
Total	24,4	7,0	0,0	3137	13,2	6,0

 Download data

Figuren nedenfor viser fordeling av reiser etter reiselengde for bosatte (13 år og over) i omegnskommuner. Bosatte i omegnskommunene har flere reiser som er over ti kilometer enn reiser som er 4 kilometer og kortere. Bilreisene er dominerende på alle reiselengder fortsett fra på reiser på én kilometer eller kortere.



Reiser og transportmiddelbruk etter reiselengde. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2022 (N=3962).

 Til fots  Sykkel  Kollektiv  Bilfører  Bilpassasjer  Annet

 Download data



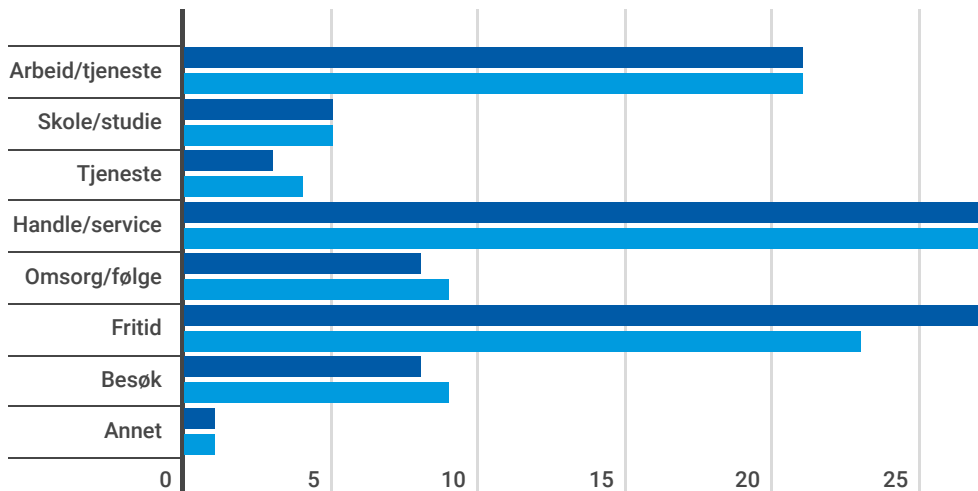
6 Reisenes formål

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

6.1. Formål

Reisenes formål deles her inn i følgende hovedkategorier: Reiser i forbindelse med arbeid, skole og studier, tjenestereise, 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.

Den største andelen reisene skjer med formål om handel og service, 27 prosent. Fritidsreiser står for henholdsvis 27 og 23 prosent i Trondheim og omegnskommuner og arbeidsreiser 21 prosent. De øvrige reisene er besøksreiser, omsorg- og følgereiser, skole- og studiereiser og tjenestereiser i forbindelse med arbeid. Se kapittel 1 for mer informasjon om hvordan reiseformål og reiser er definert.



Reiser fordelt på formål. Prosent. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2022 (N=9800/4236).

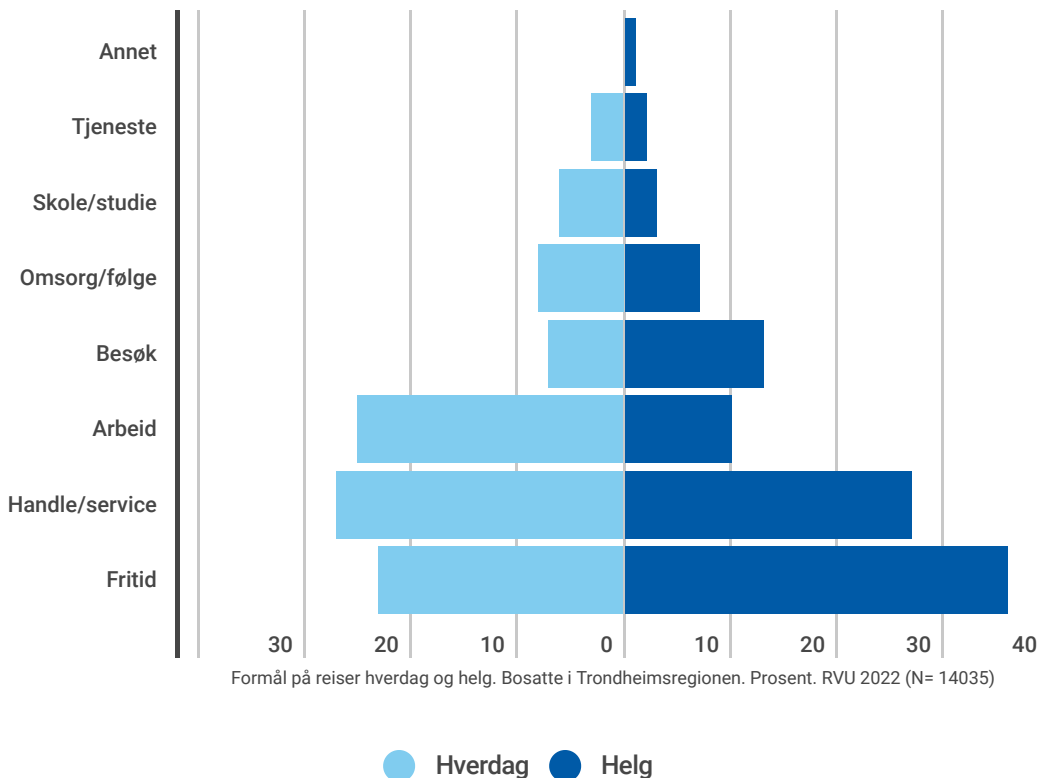
● Trondheim ● Omegnskommuner

 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 nærmere 30 prosent av reisene på hverdager handels- og servicereiser, mens arbeidsreisene og fritidsreisene utgjorde henholdsvis 25 og 24 prosent av reisene på hverdager. I helga var omlag halvparten av reisene fritids- eller besøksreiser og 27 prosent var handel- og servicereiser. I kapittel 4.2. kan du se hvordan antall reiser per person per dag varierer mellom ukedager og formål.

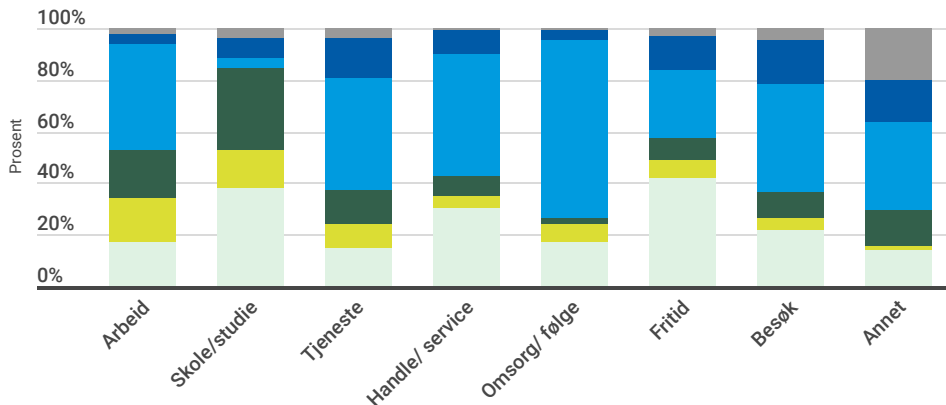


 Download data



6.3. Transportmiddelvalg etter reisens formål

Hvilke transportmiddelvalg vi tar avhenger blant annet av hva vi skal. På omsorg- og følgereiser var det størst bilandel (73 prosent) for bosatte i Trondheim i 2022. På handel- og servicereisene var bilandelen 56 prosent, 59 prosent på besøksreisene. På arbeidsreisene var bilandelen 46 prosent.

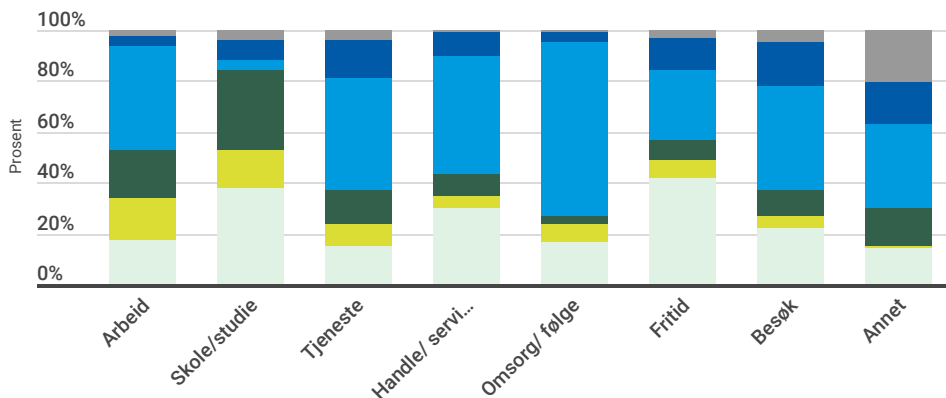


Transportmiddelbruk etter formål. Bosatte i Trondheim. RVU 2022 (N=9797).

Til fots Sykkel Kollektiv Bilfører Bilpassasjer Annet

Download data

For bosatte i omegnskommunene var bilandelen på arbeidsreisene og handel- og servicereisene henholdsvis 83 prosent og 88 prosent. På omsorg- og følgereisene var bilandelen 93 prosent. Størst andel reiser med miljøvennlig transport er det på skole- og studiereiser og fritidsreiser. Dette gjelder både for bosatte i Trondheim og i omegnskommunene.



Transportmiddelbruk etter formål. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2022 (N=3006).

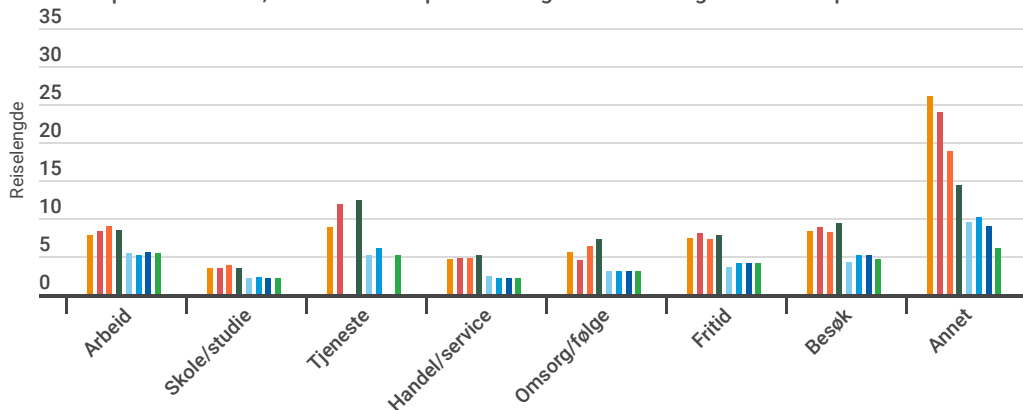
Til fots Sykkel Kollektiv Bilfører Bilpassasjer Annet

Download data



6.4. Formål og reiselengde

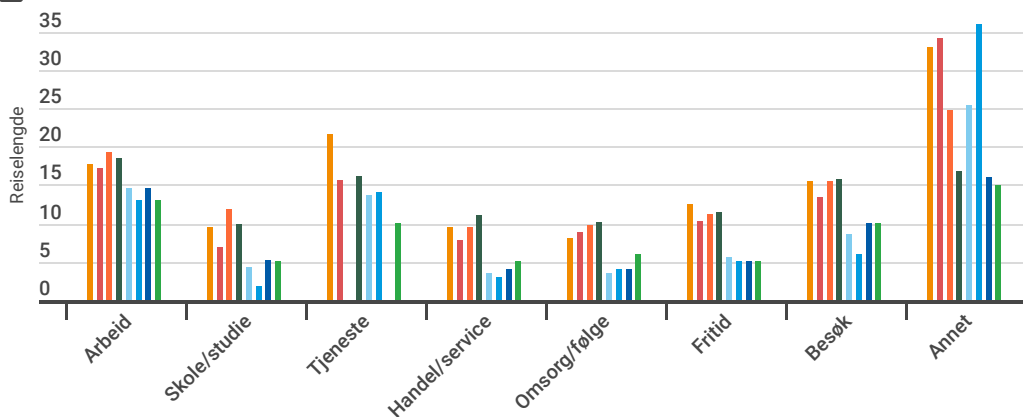
For bosatte i Trondheim var gjennomsnittlig reiselengde (reiser < 100 km) i 2022 på de reisene som det gjøres flest av: åtte kilometer på arbeidsreisene, fem kilometer på handel- og servicereiser og omlag åtte kilometer på fritidsreisene. For bosatte i omegnskommunene var gjennomsnittlig reiselengde (reiser < 100 km) i 2022 18 kilometer på arbeidsreiser, elleve kilometer på handel- og servicereiser og 11 kilometer på fritidsreiser.



Gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i Trondheim. RVU 2019, 2020, 2021, 2022 (N = 11037, 6947, 8638, 8733).



Download data



Gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i omegnskom. RVU 2019, 2020, 2021, 2022 (N = 4244, 3240, 3628, 3817).



Download data



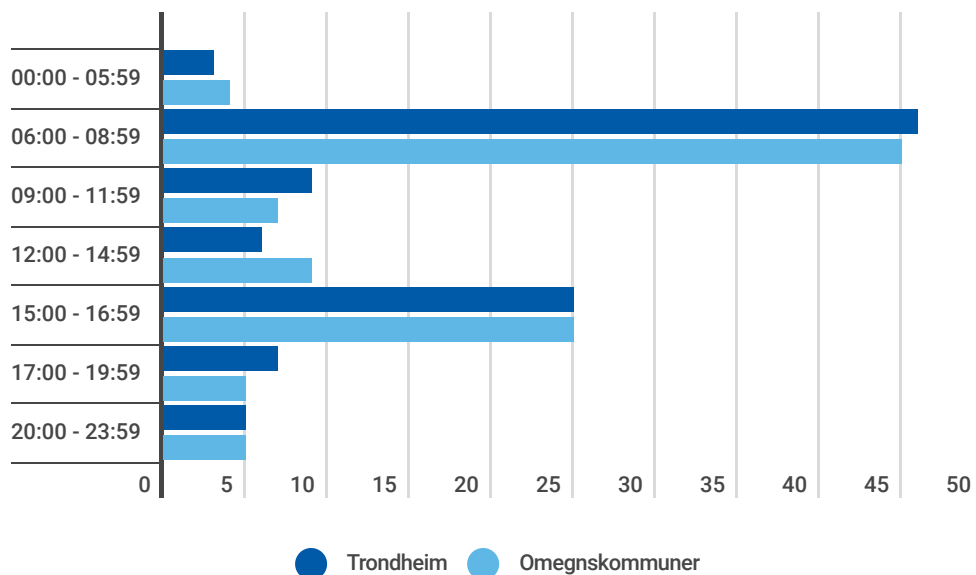
7 Arbeidsreiser

Arbeidsreisene står for omlag 20 prosent av alle reiser til bosatte i Trondheimsregionen. Dette kapittelet beskriver nærmere arbeidsreisenes 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 2022. 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. Det er imidlertid en liten økning fra 2020 og 2021 da det var mange reiserestriksjoner på grunn av pandemien.

Arbeidsreisenes starttidspunkt er konsentrert til mellom kl 06 og kl 09 om morgenen, og mellom kl 15 og kl 17 på ettermiddagen. Rundt 45 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).

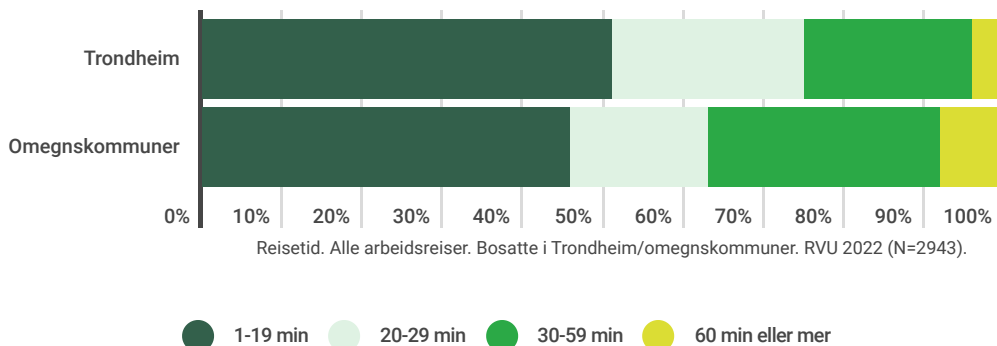


[Download data](#)

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.

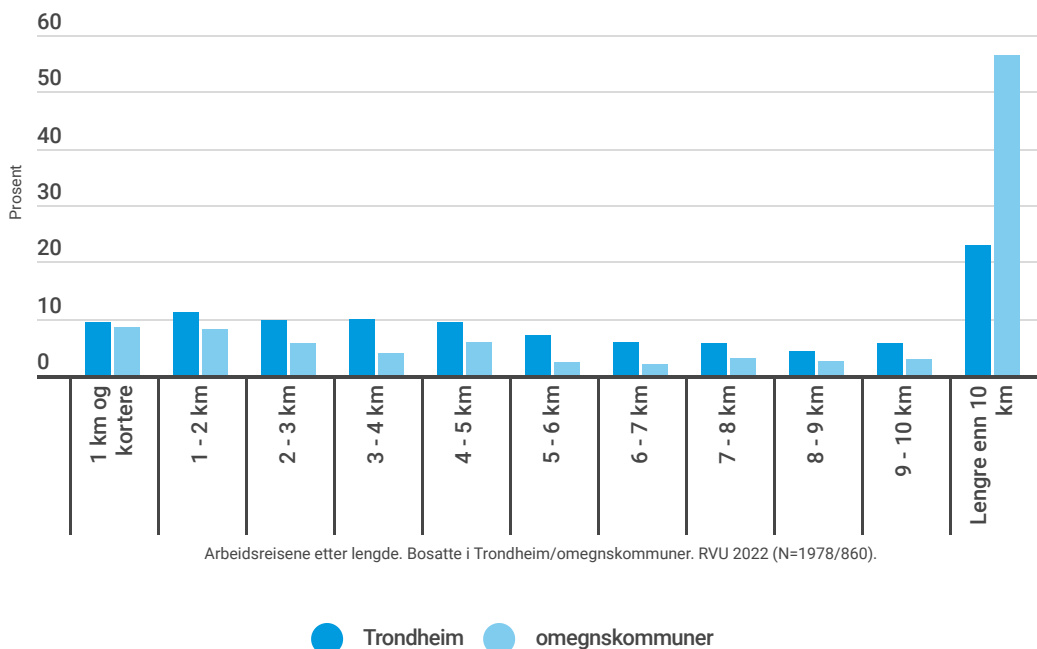


For bosatte i Trondheim var rundt halvparten av arbeidsreisene på under 20 minutter. Blant de bosatte i omegnskommunene er det en større andel som har lengre reisetid på sin arbeidsreise.



Download data

Reisens lengde påvirker valg av transportmiddel. Også andre forhold, som fysiske forhold og dersom arbeidsreisen gjøres som et ledd i en reisekjede, er med på å påvirke transportmiddelvalg. Nærmere halvparten av arbeidsreisene i 2022 for bosatte i Trondheim var fem kilometer eller kortere, og 23 prosent var 10 kilometer eller lengre. Blant bosatte i omegnskommunene var omlag 30 prosent av reisene fem kilometer eller kortere, og 56 prosent av arbeidsreise var 10 kilometer eller lengre.



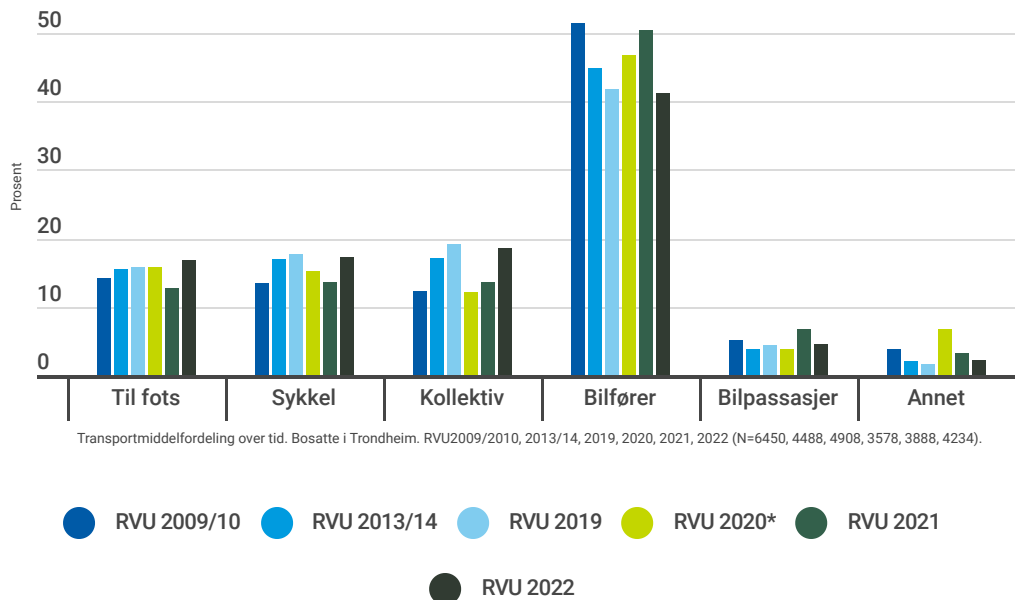
Download data



7.2. Transportmiddelbruk på arbeidsreiser

Under pandemien i 2020 og 2021 var det færre arbeidsreiser på grunn av reiserestriksjoner, og kollektivandelen på arbeidsreisene ble sterkt påvirket på grunn av at det tidvis ble frarådet å reise kollektivt.

Arbeidsreisene til bosatte i Trondheim har hatt en utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. Under pandemien økte bilførerandelen og andelen grønne arbeidsreiser var lavere. I 2022 ser transportmiddelfordelingen på arbeidsreisene ut til å være tilbake på samme nivå som i 2019, før pandemien.

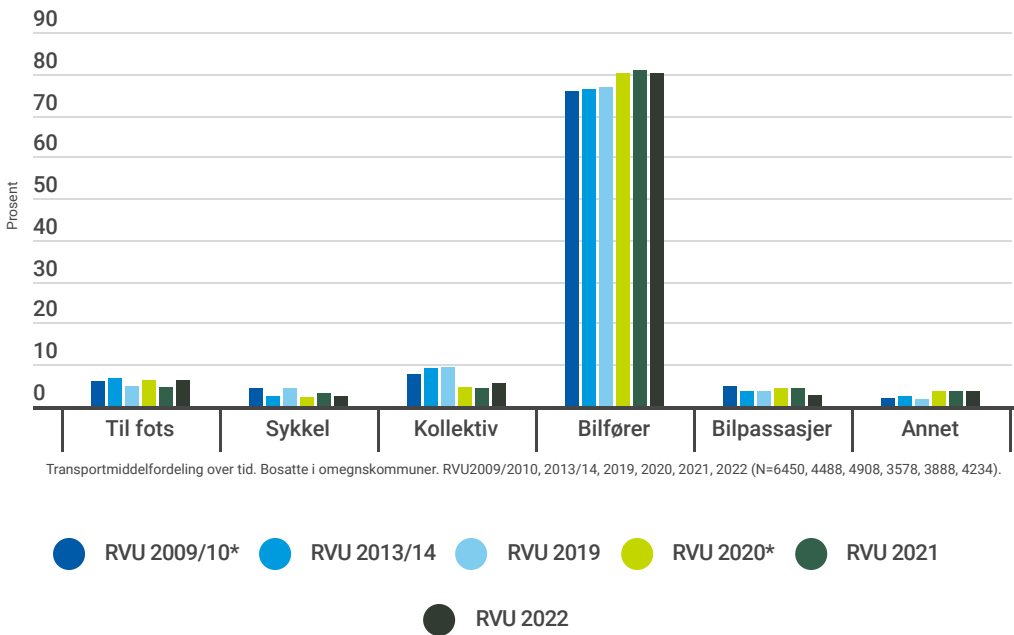


[Download data](#)

*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.



Arbeidsreisene til bosatte i omegnskommunene består av en stor andel bilreiser. Bilførerandelen har også økt noe over tid. Kollektivandelen økte før pandemien, men den ser fortsatt ikke ut til å være på samme nivå i 2022 som før pandemien.



 Download data

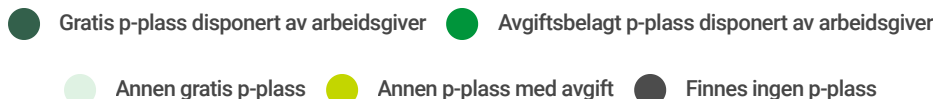
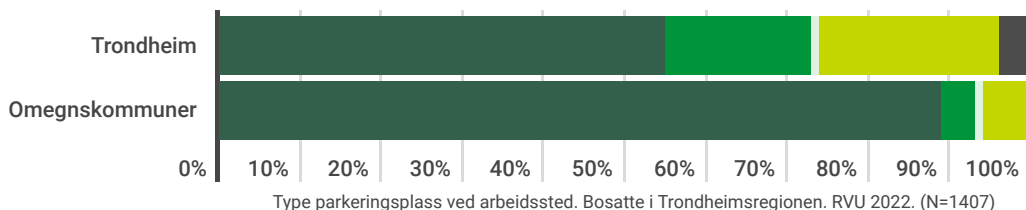


7.3. Arbeidsplassparkering

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.

I 2021 hadde de bosatte i Trondheim mulighet til å parkere på gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver på 55 prosent av reisene, omlag 18 prosent av arbeidsreisene på avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver og 22 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, fire prosent har avgiftsbelagt parkeringsplass disponert av arbeidsgiver og seks prosent har annen avgiftsbelagt parkeringsplass ved eget arbeidssted.



7.3.1 Arbeidsplassparkering i Trondheim

I Trondheimsregionen er det flest sysselsatte i Trondheim. De fleste som arbeider i Trondheim er også bosatt i Trondheim. I tillegg er det innpendling 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. For omegnskommunene er det for små tall for å vise tilsvarende tall.

Av alle reiser foretatt av bosatte i Trondheim og som ender på eget arbeidssted i Trondheim ender 53 prosent på gratis parkeringsplass ved reisemålet mens 43 prosent ender på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet.



I Trondheim er det en utvikling i retning av at en mindre andel av arbeidsreisene har mulighet for gratis parkeringsplass. Andelen med gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver var i 2009/10 på 70 prosent av arbeidsreisene, men er nå redusert til 52 prosent. I tillegg er det en større andel arbeidsreiser med mulighet for avgiftsbelagte parkeringsplasser i 2022 sammenlignet med tidligere.

Tabell 10: Type parkeringsplass ved arbeidsplass i Trondheim. Bosatte i Trondheim.

Type parkering	Bosatte i Trondheim			
	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2022
Gratis p-plass disponert av arbeidsgiver	69,7 %	62,1 %	60,5 %	52,0 %
Annen gratis p-plass ved arbeidsplass	3,1 %	3,9 %	1,8 %	0,7 %
Avgiftsbelagt p-plass disponert av arbeidsgiver	12,0 %	11,5 %	16,0 %	19,4 %
Annen avgiftsbelagt p-plass ved arbeidsplass	13,4 %	19,9 %	17,9 %	23,5 %
Finnes ingen p-plass	1,8 %	2,6 %	3,7 %	4,3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %
N	1471	875	2846	829

 Download data



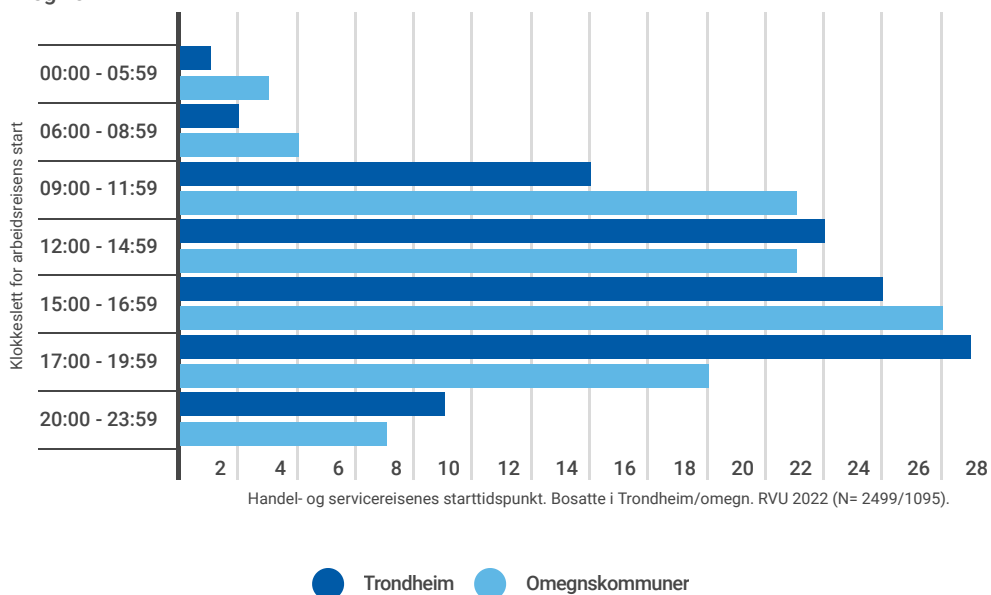
8 Handel- og servicereiser

Handel- og servicereisene står for 27 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 befarings, medisinske tjenester eller annet). Dette kapitlet beskriver nærmere handel- og servicereisenes omfang og tidsbruk, hvor lange de er og hvilke transportmiddel som benyttes.

8.1. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utførte hver person i Trondheimsregionen 0,7 handel- og servicesreiser per dag i 2022.

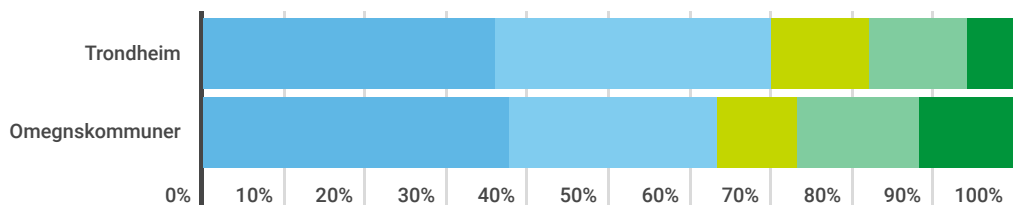
Handels- og servicereisenes starttidspunkt er fordelt utover dagen, men med en hovedvekt av reiser mellom klokka 09 og klokka 20. I Trondheimsregionen skjer hele 71 prosent av reisene mellom klokka 12 og 20.



[Download data](#)

Gjennomsnittet av handel- og servicereiser for bosatte i Trondheim i 2022 var seks kilometer og tok 19 minutter. 36 prosent av reisene var på under ti minutter. Gjennomsnittlig handel- og servicereise for bosatte i omegnskommuner var femten kilometer og tok 26 minutter. 63 prosent av reisene var på under 20 minutter.



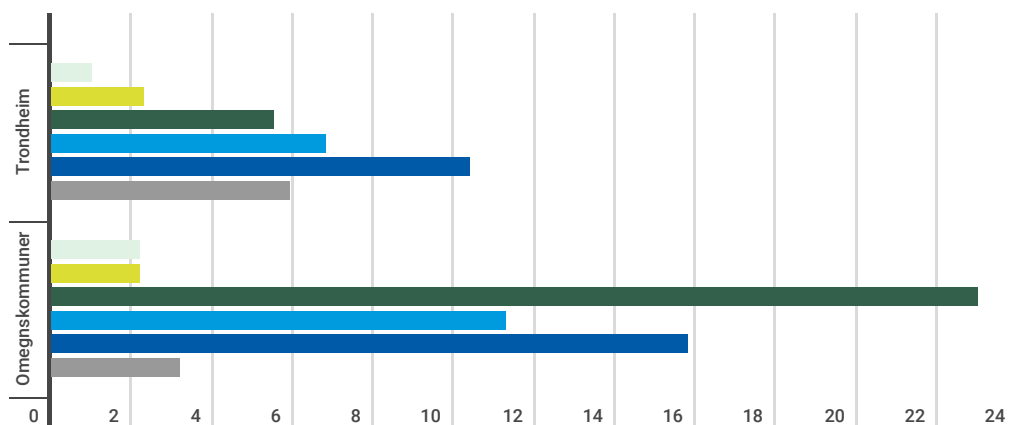


Reisetid. Alle handel- og servicereiser. Bosatte i Trondheim/omegn. RVU 2022 (N=2544/1105).

1-9 min 10-19 min 20-29 min 30-59 min 60 min eller mer

[Download data](#)

Gjennomsnittlig reiselengde på handel- og servicereiser for bosatte i Trondheim var i 2022 fem kilometer (reiser < 100 km). Gjennomsnittlig bilførerreise var omlag sju kilometer. I gjennomsnitt var handel- og servicereisene med gange og sykkel de korteste reisene, med henholdsvis én og knappe to kilometer. For bosatte i omegnskommunene var reiselengden til fots og med sykkel på drøyt to kilometer. Bilførerreisene var i gjennomsnitt på 11 kilometer. Det er relativt få reiser i kategorien kollektivt og annet så disse reiselengdene kan være usikre og må brukes med forsiktighet.



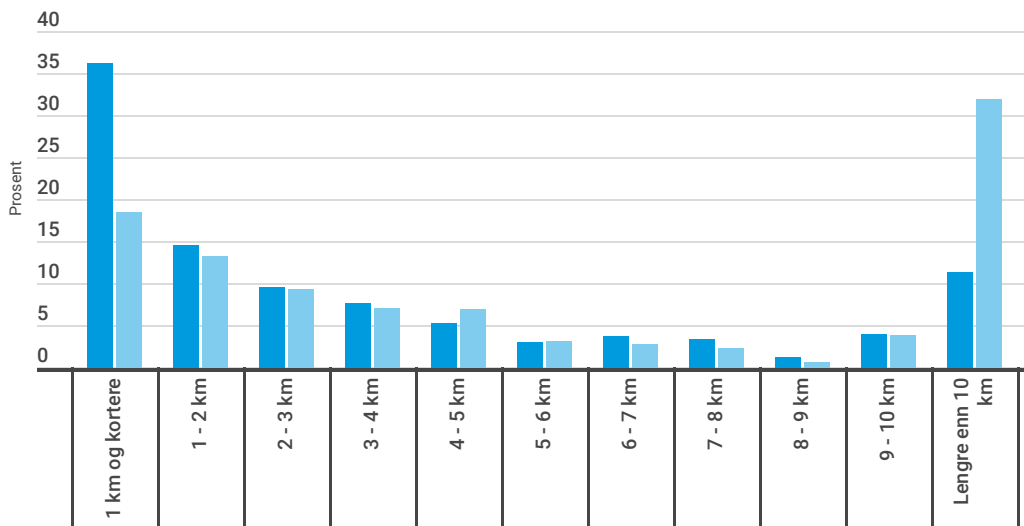
Gjennomsnittlig reiselengde på handel- og servicereiser. Reiser < 100 km. Bosatte i Trondheim/omegn. RVU 2022 (N = 2390/1058).

Til fots Sykkel Kollektiv Bilfører Bilpassasjer Annet

[Download data](#)



Drøyt 70 prosent av handel- og servicereisene for bosatte i Trondheim i 2022 var fem kilometer eller kortere, og elleve prosent var 10 kilometer eller mer. Størst andel handels- og servicereiser var korte reiser på én kilometer eller kortere (36 prosent). Blant bosatte i omegnskommunene var drøyt halvparten av reisene fem kilometer eller kortere, og drøyt 30 prosent var 10 kilometer eller lengre.



Handel- og servicereiser etter lengde. Bosatte i Trondheim/omegnskommuner. RVU 2022 (N=2404/1081).

● Trondheim ● omegnskommuner

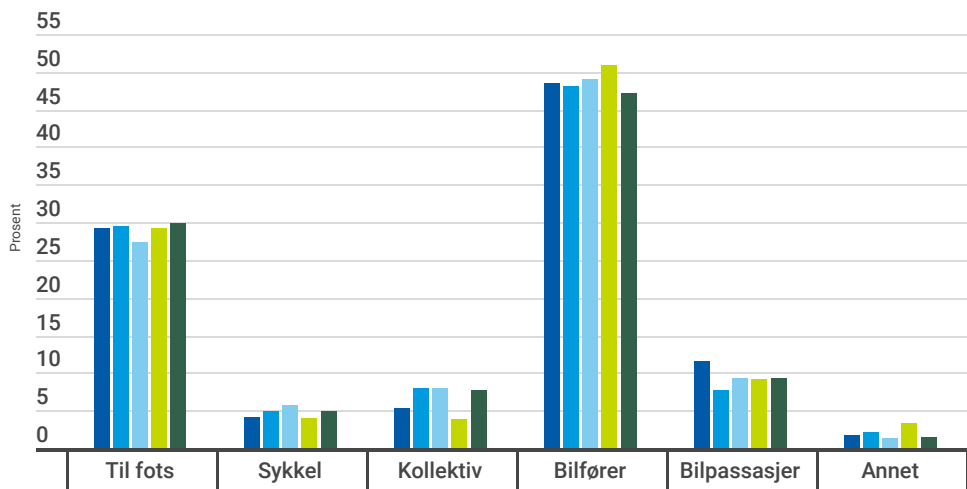
Download data

8.2. Transportmiddelbruk på handel- og servicereiser

Handel- og servicereisene til bosatte i Trondheim har hatt en svak utvikling over tid i retning av en større andel miljøvennlige reiser. I 2022 var bilførerandelen på handel- og servicereiser 47 prosent. Andelen reiser til fots var 30 prosent, sykkelandelen fem prosent og kollektivandelen åtte prosent. Dette er på samme nivå som årene før pandemien.

Nærmere 90 av handel- og servicereisene til bosatte i omegnskommunene er med bil, enten som bilfører eller som bilpassasjer. Omlag ni prosent er til fots og én prosent med sykkel. Med unntak av pandemiåret 2020 har bilførerandelen økt noe over tid og gange- og sykkelandelen har gått ned.

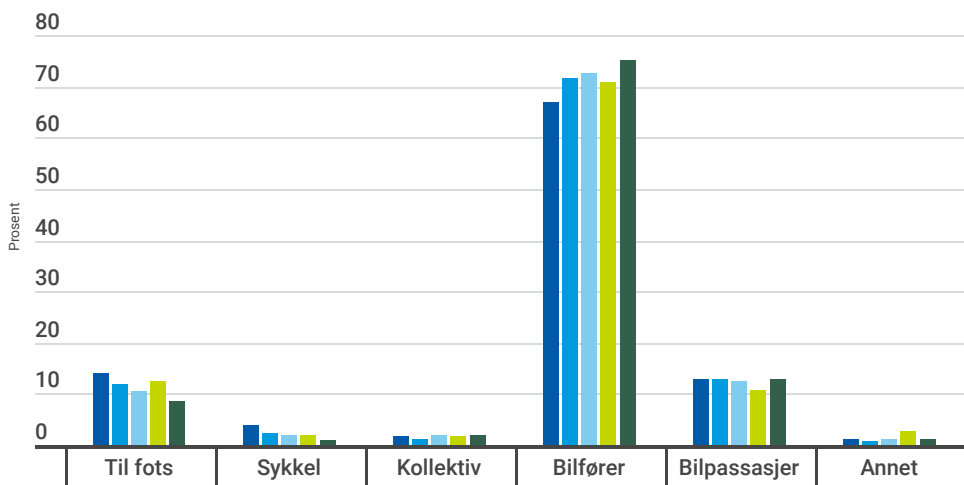




Transportmiddelfordeling over tid. Bosatte i omegnskommuner. RVU2009/2010, 2013/14, 2019, 2020, 2021, 2022 (N=6450, 4488, 4908, 3578, 3888, 4234)

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020* ● RVU 2022

Download data



Transportmiddelfordeling over tid. Bosatte i omegnskommuner. RVU2009/2010, 2013/14, 2019, 2020, 2021, 2022 (N=6450, 4488, 4908, 3578, 3888, 4234)

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020* ● RVU 2022

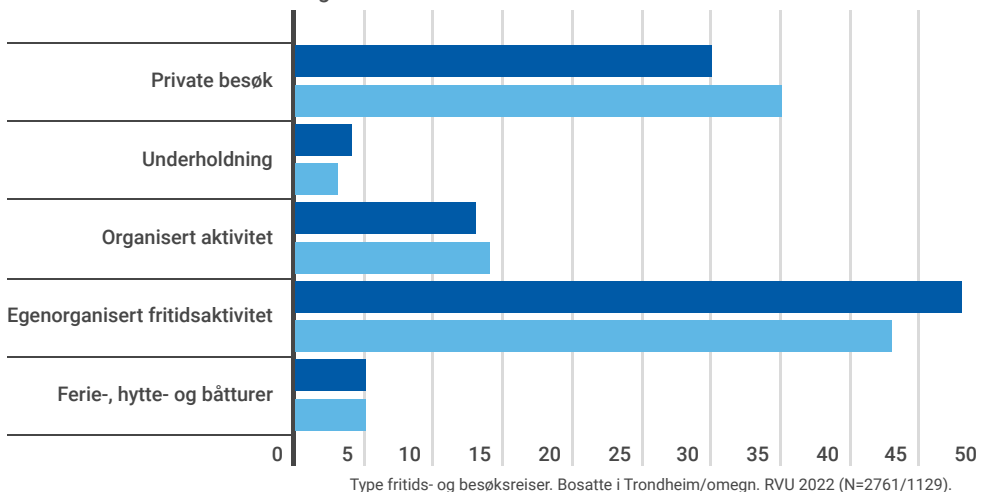
Download data



9 Fritids- og besøksreiser

Tilsammen utgjorde fritidsreisene og besøksreisene størst andel av reisene (34 prosent) til bosatte (13 år og over) i Trondheimsregionen i 2022. Dette kapitlet beskriver nærmere omfang og tidsbruk, reiselengde og transportmiddelfordeling på reisene.

Egenorganiserte fritidsaktiviteter var den største kategorien fritids- og besøksreiser i 2022. Dette er reiser knyttet til turgåing, jogging, ski- og sykkelturner og café- og restaurantbesøk. 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 seks prosent av reisene til bosatte i Trondheimsregionen samlet.

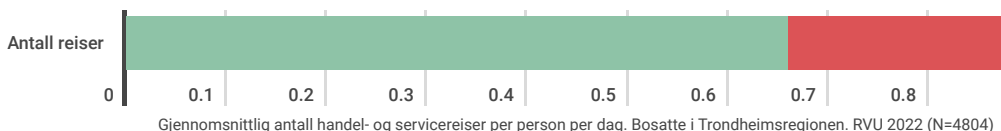


● Trondheim ● Omegnskommuner

[Download data](#)

9.1. Omfang, tidsbruk og lengde

I gjennomsnitt utførte hver person i Trondheimsregionen 0,7 fritidsreiser og 0,2 besøksreiser per dag i 2022.

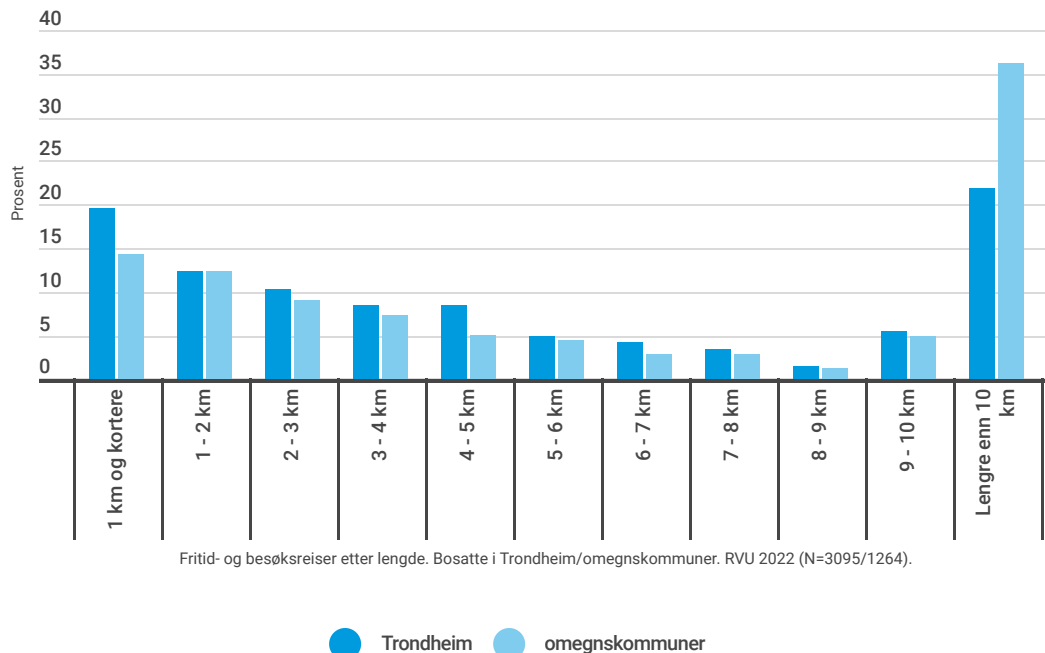


● Fritid ● Besøk

[Download data](#)



I Trondheim var 42 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller mindre og 22 prosent er på mer enn ti kilometer. Den gjennomsnittlige fritids- og besøksreisen i Trondheim var 30 kilometer og tok 39 minutter. Bosatte i omegnskommuner hadde 67 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller kortere. 36 prosent var på ti kilometer eller lengre. Den gjennomsnittlige fritids- og besøksreisen var 25 kilometer og tok 48 minutter.



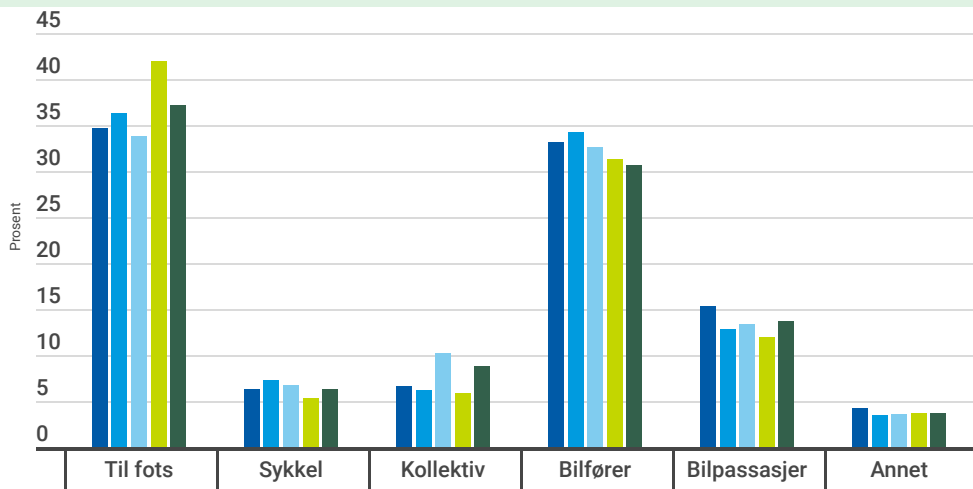
[Download data](#)

9.2. Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser

Bosatte i Trondheim tok 37 prosent av fritids- og besøksreisene sine til fots i 2022. Dette er en økning fra tidligere år, men en nedgang fra korona-året 2020. Bilførerandelen, på 31 prosent, er lavere sammenlignet med tidligere år. Kollektivandelen var fortsatt ikke helt tilbake på 2019-nivå. Merk at kollektivandelen i 2020 ikke var så lav som tallene nedenfor gir uttrykk for (se kapittel 2.4).

I omegnskommunene foregikk 26 prosent av fritids- og besøksreiser til fots. Bilførerandel var på 48 prosent og bilpassasjerandel på 16 prosent. Sammenlignet med tidligere år ser transportmiddelfordelingen på fritids- og besøksreiser ut til å være på omtrent samme nivå som årene før pandemien.

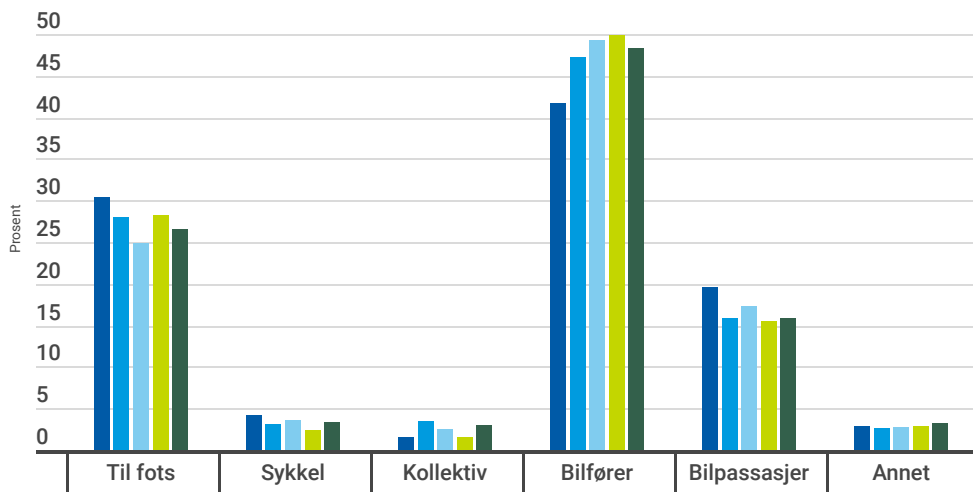




Transportmiddelfordeling over tid. Bosatte i Trondheim. RVU2009/2010, 2013/14, 2019, 2020, 2022 (N=6450, 4488, 4908, 3578, 3888, 3448).

● RVU 2009/10 ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020* ● RVU 2022

[Download data](#)



Transportmiddelfordeling over tid. Bosatte i omegnskommuner. RVU2009/2010, 2013/14, 2019, 2020, 2022 (N=2113, 1377, 1517, 1196, 1356).

● RVU 2009/10* ● RVU 2013/14 ● RVU 2019 ● RVU 2020* ● RVU 2022

[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/ekspresbuss i rute, trikk, tog

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

12.2. Vedleggstabeller

Vedleggstabell 1: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2022(N=9801).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	9,5%	2,6%	6,0%	9,3%	9,4%	8,2%	8,4%
Februar	7,2%	9,1%	8,9%	8,3%	6,9%	5,5%	7,9%
Mars	7,6%	6,8%	10,7%	7,5%	6,9%	4,3%	7,7%
April	8,6%	10,5%	10,1%	8,0%	10,0%	8,6%	8,8%
Mai	8,9%	9,9%	8,5%	7,6%	6,6%	9,0%	8,2%
Juni	7,9%	14,2%	6,3%	7,6%	9,4%	10,2%	8,4%
Juli	6,4%	6,5%	4,4%	8,4%	8,9%	9,8%	7,3%
August	6,7%	13,3%	7,4%	8,7%	8,6%	12,9%	8,5%
September	11,1%	10,6%	9,4%	7,8%	8,5%	14,9%	9,4%
Oktober	8,2%	8,3%	10,7%	8,6%	6,6%	5,9%	8,4%
November	9,0%	6,9%	9,8%	9,6%	8,7%	8,2%	9,1%
Desember	8,9%	1,5%	7,8%	8,3%	9,7%	2,4%	7,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	2787	859	1124	3846	930	255	9801

 Download data



Vedleggstabell 2: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2022 (N=4231).

Måned	Til fots	Sykkkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	7,4%	1,8%	9,5%	7,9%	7,7%	13,9%	7,9%
Februar	10,3%		1,6%	5,5%	7,7%	13,1%	6,3%
Mars	8,7%	2,7%	16,4%	9,5%	11,4%	6,6%	9,7%
April	8,1%	12,7%	1,6%	6,3%	8,2%	3,3%	6,6%
Mai	7,9%	15,5%	7,4%	9,4%	6,4%	1,6%	8,7%
Juni	8,6%	20,0%	5,3%	9,8%	8,0%	7,4%	9,5%
Juli	7,4%	5,5%	2,6%	9,1%	9,5%	8,2%	8,5%
August	8,1%	15,5%	9,0%	9,2%	11,1%	5,7%	9,3%
September	5,1%	10,0%	11,1%	8,3%	6,1%	19,7%	8,1%
Oktober	7,4%	11,8%	10,1%	6,3%	9,1%	7,4%	7,1%
November	9,8%	4,5%	10,6%	10,4%	9,1%	9,8%	10,0%
Desember	11,3%		14,8%	8,1%	5,7%	3,3%	8,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	583	110	189	2787	440	122	4231

 Download data

Vedleggstabell 3: Transportmiddel fordelt på reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2022 (N=9801).

Måned	Til fots	Sykkkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	32,2 %	2,7 %	8,2 %	43,8 %	10,6 %	2,6 %	100,0 %
Februar	25,8 %	10,1 %	12,9 %	41,2 %	8,2 %	1,8 %	100,0 %
Mars	28,2 %	7,7 %	15,9 %	38,2 %	8,5 %	1,5 %	100,0 %
April	27,6 %	10,4 %	13,1 %	35,6 %	10,7 %	2,5 %	100,0 %
Mai	30,9 %	10,5 %	11,8 %	36,4 %	7,6 %	2,9 %	100,0 %
Juni	26,8 %	14,9 %	8,7 %	35,9 %	10,6 %	3,2 %	100,0 %
Juli	24,9 %	7,8 %	7,0 %	45,3 %	11,6 %	3,5 %	100,0 %
August	22,5 %	13,7 %	10,0 %	40,3 %	9,6 %	4,0 %	100,0 %
September	33,5 %	9,8 %	11,5 %	32,5 %	8,5 %	4,1 %	100,0 %
Oktober	27,6 %	8,6 %	14,5 %	40,1 %	7,4 %	1,8 %	100,0 %
November	28,2 %	6,6 %	12,3 %	41,5 %	9,1 %	2,3 %	100,0 %
Desember	32,4 %	1,7 %	11,5 %	41,8 %	11,8 %	0,8 %	100,0 %
Total	28,4 %	8,8 %	11,5 %	39,2 %	9,5 %	2,6 %	100,0 %
N basisvekt	2787	859	1124	3846	930	255	9801

 Download data


Vedleggstabell 4: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2022 (N=4231).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	12,9 %	0,6 %	5,4 %	65,9 %	10,2 %	5,1 %	100,0 %
Februar	22,5 %	0,0 %	1,1 %	57,7 %	12,7 %	6,0 %	100,0 %
Mars	12,5 %	0,7 %	7,6 %	65,0 %	12,2 %	2,0 %	100,0 %
April	16,8 %	5,0 %	1,1 %	62,9 %	12,9 %	1,4 %	100,0 %
Mai	12,5 %	4,6 %	3,8 %	71,0 %	7,6 %	0,5 %	100,0 %
Juni	12,5 %	5,5 %	2,5 %	68,5 %	8,8 %	2,3 %	100,0 %
Juli	11,9 %	1,7 %	1,4 %	70,6 %	11,6 %	2,8 %	100,0 %
August	12,0 %	4,3 %	4,3 %	65,1 %	12,5 %	1,8 %	100,0 %
September	8,7 %	3,2 %	6,1 %	67,2 %	7,8 %	7,0 %	100,0 %
Oktober	14,3 %	4,3 %	6,3 %	58,7 %	13,3 %	3,0 %	100,0 %
November	13,4 %	1,2 %	4,7 %	68,4 %	9,4 %	2,8 %	100,0 %
Desember	18,9 %	0,0 %	8,0 %	64,9 %	7,1 %	1,1 %	100,0 %
Total	13,8 %	2,6 %	4,5 %	65,9 %	10,4 %	2,9 %	100,0 %
N basisvekt	583	110	189	2787	440	122	4231

 Download data

Vedleggstabell 5: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2022 (N=4231).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	12,9 %	0,6 %	5,4 %	65,9 %	10,2 %	5,1 %	100,0 %
Februar	22,5 %	0,0 %	1,1 %	57,7 %	12,7 %	6,0 %	100,0 %
Mars	12,5 %	0,7 %	7,6 %	65,0 %	12,2 %	2,0 %	100,0 %
April	16,8 %	5,0 %	1,1 %	62,9 %	12,9 %	1,4 %	100,0 %
Mai	12,5 %	4,6 %	3,8 %	71,0 %	7,6 %	0,5 %	100,0 %
Juni	12,5 %	5,5 %	2,5 %	68,5 %	8,8 %	2,3 %	100,0 %
Juli	11,9 %	1,7 %	1,4 %	70,6 %	11,6 %	2,8 %	100,0 %
August	12,0 %	4,3 %	4,3 %	65,1 %	12,5 %	1,8 %	100,0 %
September	8,7 %	3,2 %	6,1 %	67,2 %	7,8 %	7,0 %	100,0 %
Oktober	14,3 %	4,3 %	6,3 %	58,7 %	13,3 %	3,0 %	100,0 %
November	13,4 %	1,2 %	4,7 %	68,4 %	9,4 %	2,8 %	100,0 %
Desember	18,9 %	0,0 %	8,0 %	64,9 %	7,1 %	1,1 %	100,0 %
Total	13,8 %	2,6 %	4,5 %	65,9 %	10,4 %	2,9 %	100,0 %
N basisvekt	583	110	189	2787	440	122	4231

 Download data
