

Reisevaner i 2023

Hovedresultat for Trondheimsregionen

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2023 med tilleggssutvalg



**TAKK FOR
DU GÅR**



Miljøpakken

Forord

(En del av) de data som er benyttet her er hentet fra den "Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2023". 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.

Denne rapporten viser noen hovedresultater for bosatte i Trondheimsregionen i 2023, og sammenligner med resultater fra de tidligere reisevaneundersøkelsene i 2009/10, 2013/14, 2018, 2019, 2020, 2021 og 2022. 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 5160 personer som har deltatt i 2023. Bosatte i Trondheim står for 3710 av disse.

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 vekting og presentasjon er gjort av Bente Gravaas, sekretariatet til Miljøpakken.

Trondheim 07. mars 2025.



1 Innledning

1.1. Del av den nasjonale reisevaneundersøkelsen

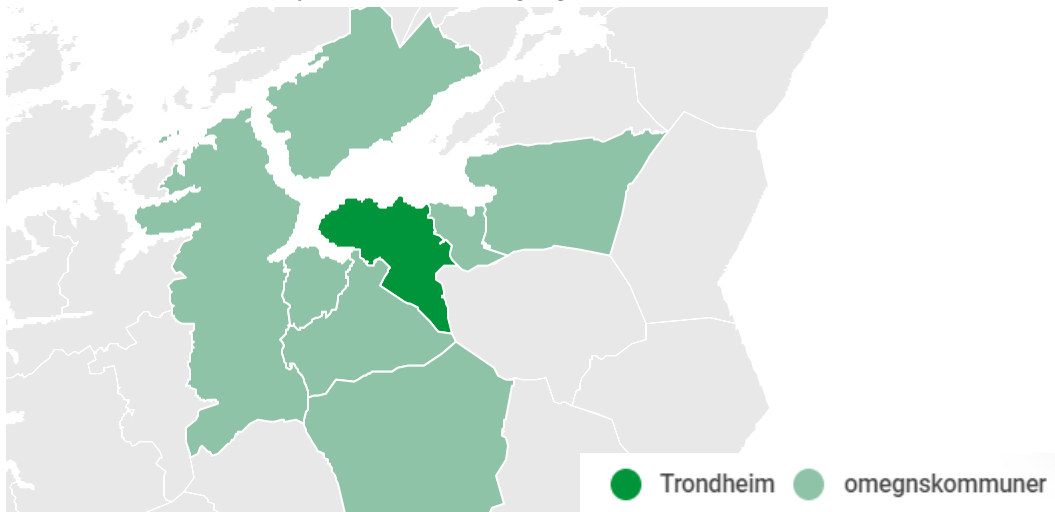
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er den viktigste kilden til kunnskap om befolkningens reisevaner. Tidligere ble undersøkelsen gjennomført hvert fjerde år. RVU 2013/14 var den siste undersøkelsen og den sjuende i rekken. Fra 2016 har de nasjonale reisevaneundersøkelsene blitt lagt om til kontinuerlige 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 følgereise og en arbeidsreise. Også på tilbaketuren fra arbeidet er det vist tre reiser. Først på café, deretter til butikk og så hjem. Deretter tar personen en besøksreise som fører til ytterligere to reiser.

Så godt som alle turkjeder ender til slutt i hjemmet. Disse hjemreisene bør også knyttes til et formål og de blir derfor definert spesielt: hjemreiser blir registrert med formålet man reiste fra. Dette blir oftest korrekt, for eksempel at en reise fra arbeidsplassen og hjem blir definert som en arbeidsreise, men det kan gi et mangelfullt bilde, for eksempel når det gjøres et innkjøp på veg hjem fra arbeid. Da registreres det i denne reisekjeden to innkjøpsreiser, en fra arbeid til butikk og en fra butikk til hjem, men bare en arbeidsreise. Å registrere reisene slik 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. I 2023 har 89 prosent vært selvutfylling på web.

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 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. For omegnskommunene er usikkerheten større.

2.3. Stedfesting

Andelen reiser der start- og endepunkt er stedfestet på grunnkrets og kommune har vært bedre de siste årene sammenlignet med undersøkelser før omlegging av metodikk i 2018. 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 2023.

Stedfestingsnivå	Antall reiser	Andel (%)
Kommune	12819	96 %
Grunnkrets	12819	96 %
Totalt	13335	100 %

 Download data



2.4. Sammenligning med tidligere undersøkelser

RVU 2023 har samme metodikk som årene 2018 - 2022, og tilnærmet samme metodikk og innhold i spørreskjema som RVU 2009/10 og RVU 2013/14. Dette gir mulighet for sammenligning over tid.

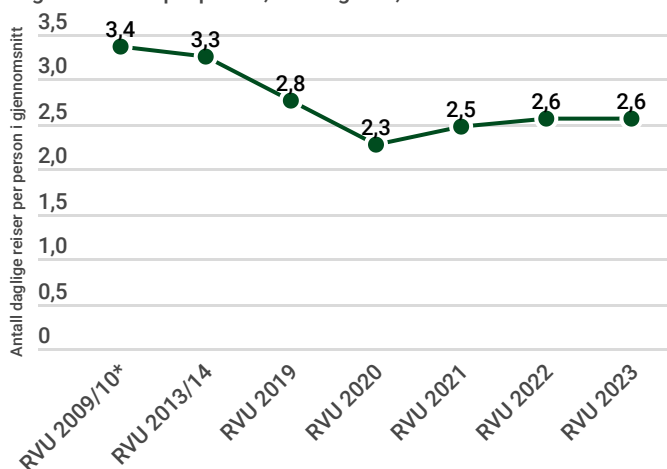
Indre Fosen (tidligere Rissa kommune og Leksvik kommune) var ikke inkludert i spørreundersøkelsen for 2009/10. For omegnskommunene og Trondheimsregionen er derfor tallene for 2009/10 ikke direkte sammenlignbare med senere reisevaneundersøkelser. Fra 2020 ble Orkdal utvidet til Orkland. De områdene som 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 har 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 Trondheims-

regionen i ulike reisevaneundersøkelser. RVU 2023 viser at reiseaktiviteten i 2023 ikke har økt fra 2022, selv om 2022 var et år som fortsett hadde noen restriksjoner. Det er bosatte i omegnskommunene til Trondheim som har rapportert færre reiser i 2023 enn i 2022, mens bosatte i Trondheim har rapportert noen flere reiser i 2023.



3 Tilgang til transportressurser

3.1. Førerkort

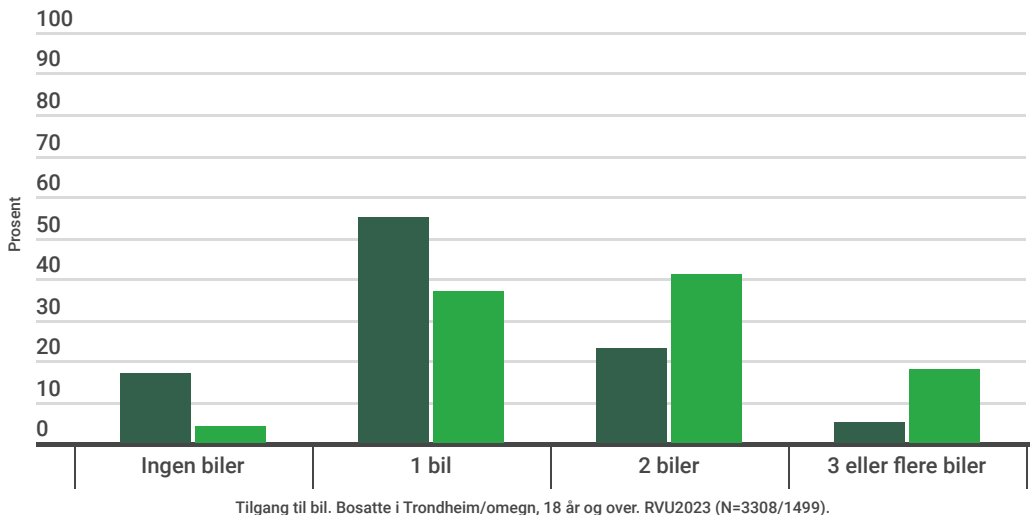
Av den voksne befolkningen (18 år og over) i Trondheim og omegnskommuner har henholdsvis 89 og 95 prosent av den voksne befolkninga førerkort. Dette er på samme nivå som tidligere.

Historisk har det vært en større andel menn enn kvinner som har førerkort, men denne forskjellen har blitt mindre over tid. I Trondheim har 89 prosent av menn og 88 prosent av kvinner har førerkort. I omegnskommunene har 96 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 to av ti oppgir å ikke ha tilgang på bil. 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. Dette er på samme nivå som tidligere år.

Det er en større andel av de bosatte i omegnskommunene som eier to eller flere biler sammenlignet med bosatte i Trondheim. I Trondheim eier 55 prosent av de voksne én bil. Dette er en økning i andel som eier én bil og en nedgang i andel som eier to eller flere biler.

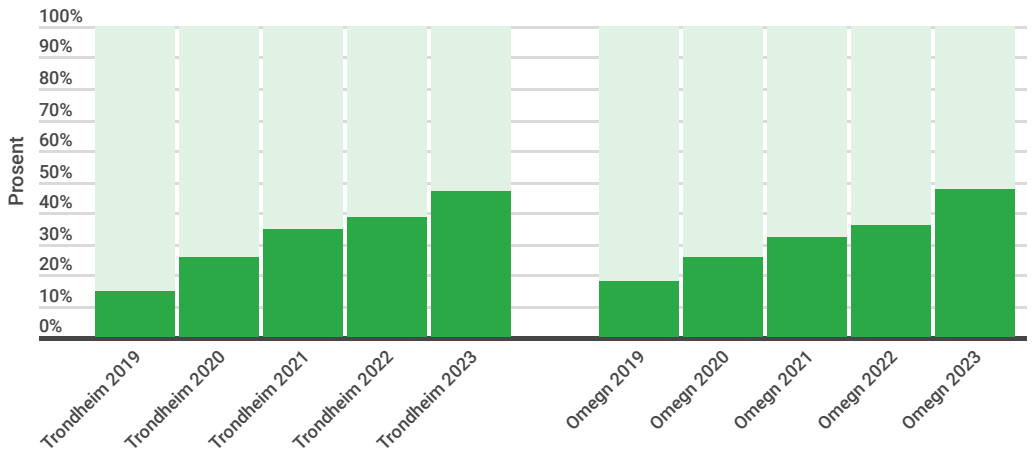


● Trondheim ● Omegnskommuner

 Download data



Av bosatte i Trondheim, 18 år og over med tilgang på bil, oppgir 47 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 48 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 2023 (N=2675/1474).

● El-bil ● Annen bil

 Download data



3.3. Tilgang til kollektivtransport

I Trondheim og omegnskommunene oppgir henholdsvis 14 og 25 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 -2022.

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. Av de bosatte i omegnskommunene som kjenner sitt kollektivtilbud oppgir åtte 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	RVU 2023
4 eller flere	53 %	65 %	66 %	69 %	72 %	73 %	72 %
2-3 avganger	37 %	27 %	26 %	23 %	20 %	20 %	21 %
1 avgang	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %	4 %	5 %
Hver annen time	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %
Sjeldnere	3 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %	1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	4682	2742	3138	2412	2697	2945	2904

 Download data

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

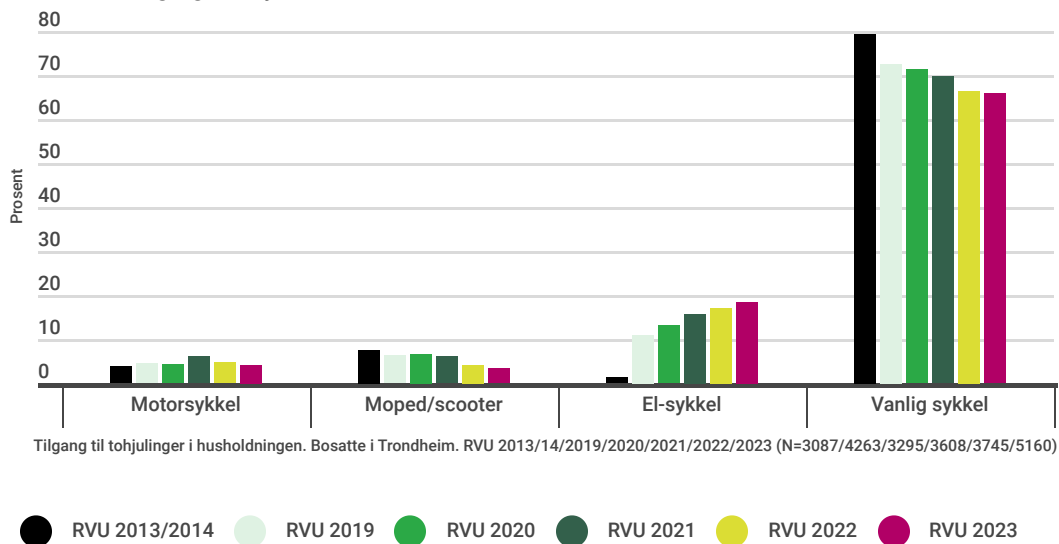
Antall avganger per time	RVU 2009/10*	RVU 2013/14	RVU 2019	RVU 2020	RVU 2021	RVU 2022	RVU 2023
4 eller flere	7 %	13 %	10 %	9 %	10 %	9 %	8 %
2-3 avganger	30 %	34 %	27 %	30 %	28 %	26 %	29 %
1 avgang	39 %	36 %	35 %	34 %	35 %	33 %	32 %
Hver annen time	6 %	2 %	6 %	7 %	4 %	7 %	7 %
Sjeldnere	19 %	14 %	21 %	20 %	24 %	26 %	24 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	1741	1079	1122	934	1007	1026	1014

 Download data



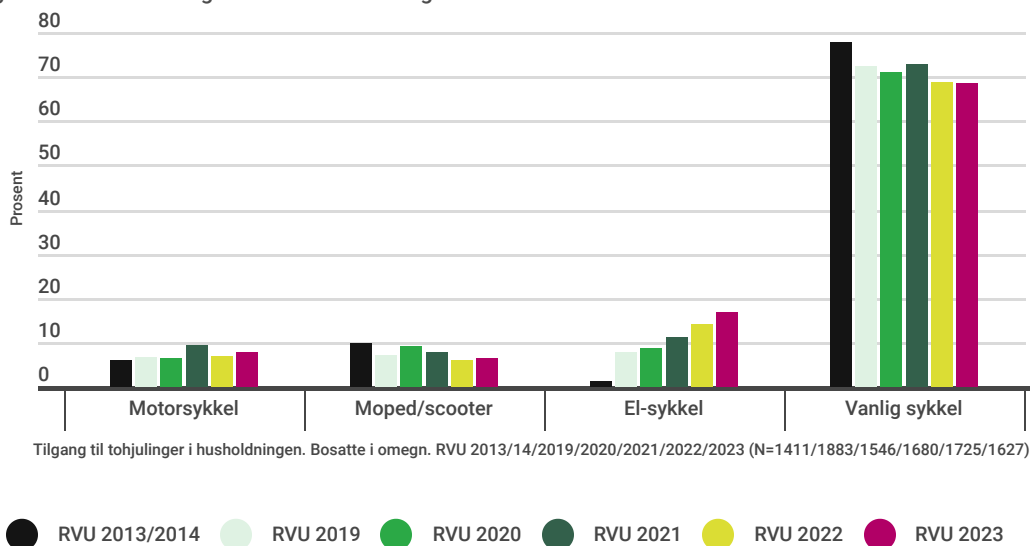
3.4. Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel

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 drøyt 18 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 nærmere 18 prosent. Andelen med tilgang til vanlig sykkel har gått noe ned over tid også blant bosatte i omegnskommunene.



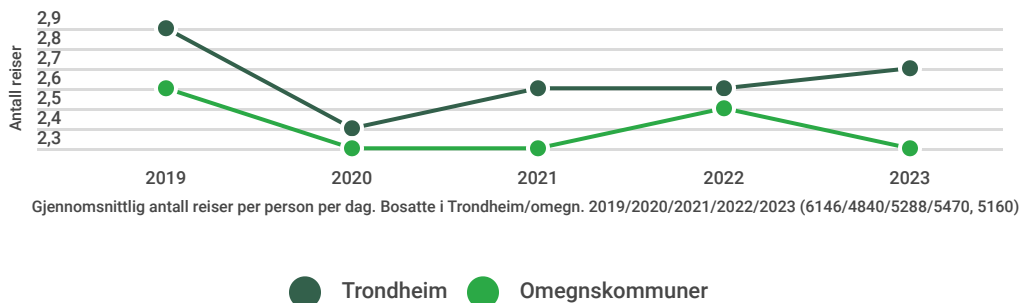
[Download data](#)



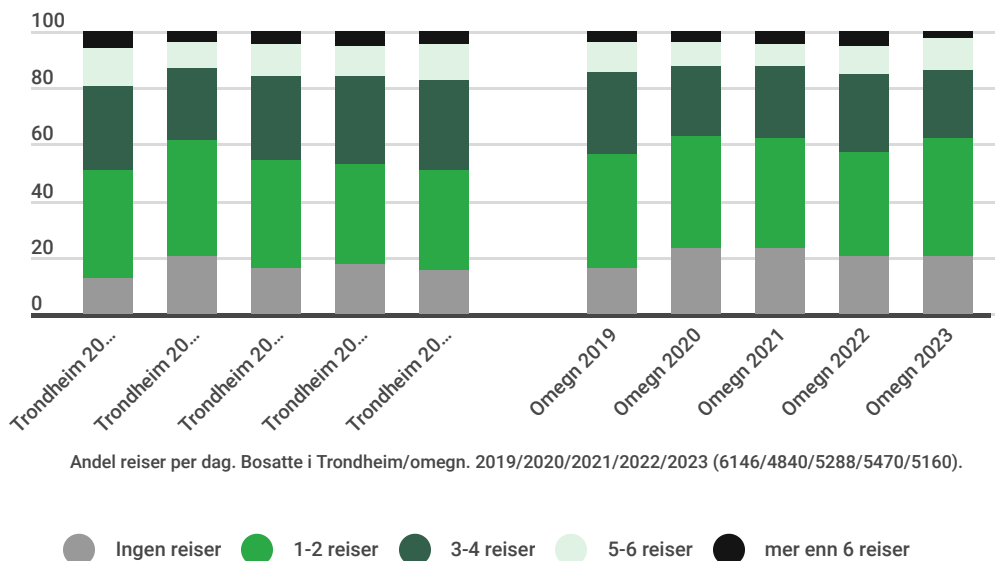
4 Omfang av reiser

4.1. Antall daglige reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2023 viser at hver person i Trondheim, 13 år og eldre, tok i gjennomsnitt 2,7 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. Reiseaktiviteten var ikke helt tilbake på 2019-nivå i 2023, og bosatte i omegnskommunene har rapportert inn færre reiser i 2023 enn 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 reiser var også høyere i 2023 enn før pandemien. En gjennomsnittsdag i 2023 var 16 prosent av befolkningen i Trondheim og 21 prosent av bosatte i omegnskommunene hjemme hele dagen.

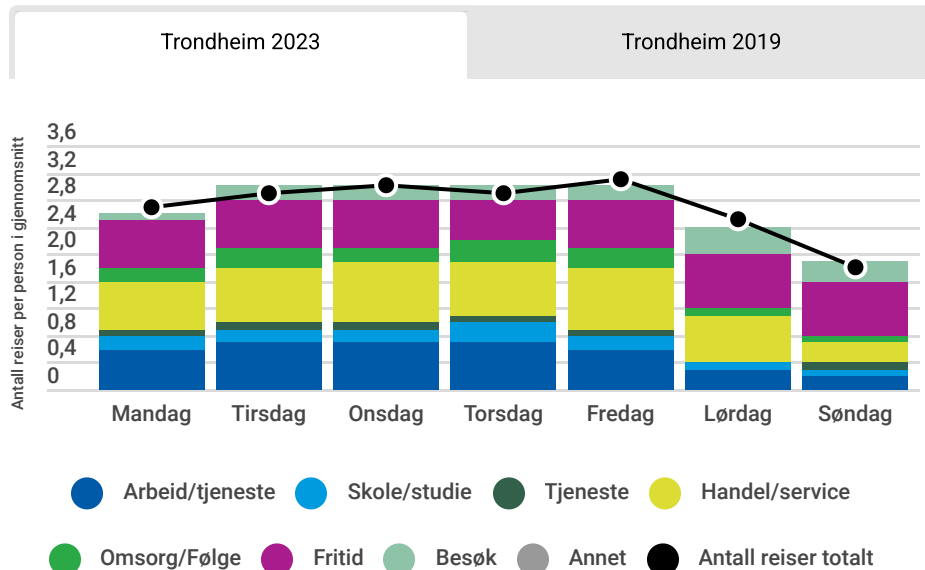


Download data

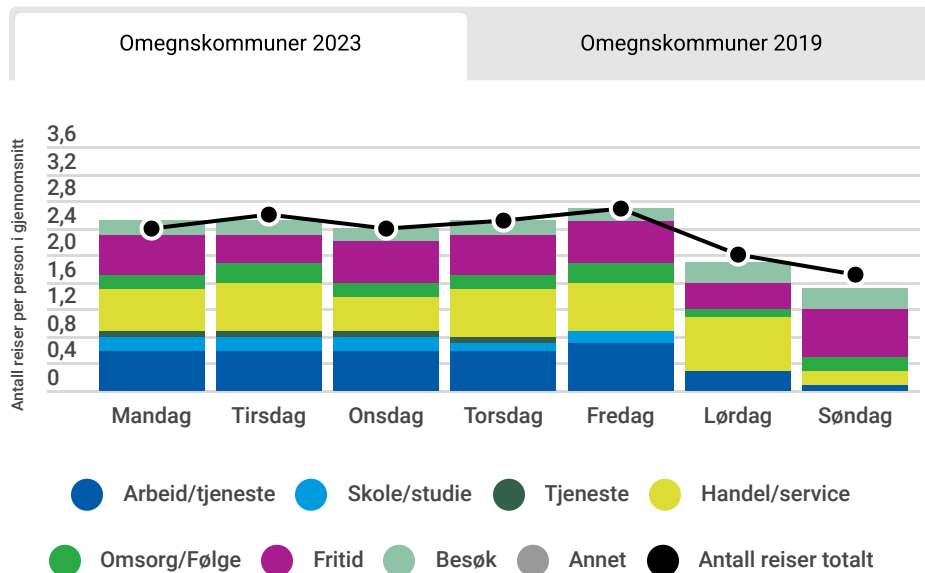


4.2. Reisesenes variasjon over uke og måned

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, men nedgangen i arbeidsreiser var størst. I 2023 har antall rapporterte reiser for bosatte i Trondheim økt igjen, mens rapporterte reiser for bosatte i omegnskommunene har gått litt ned sammenlignet med 2022. Figurene nedenfor viser fordeling av reiseformål per ukedag for bosatte i Trondheim og omegnskommuner.



[Download data](#)



[Download data](#)



5 Transportmiddelbruk

Dette kapittelet beskriver hvordan bosatte i Trondheimsregionen reiste i 2023, 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



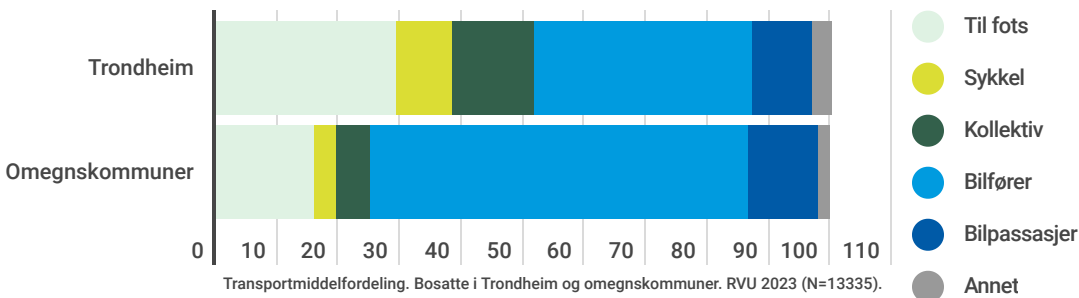
Annet*

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

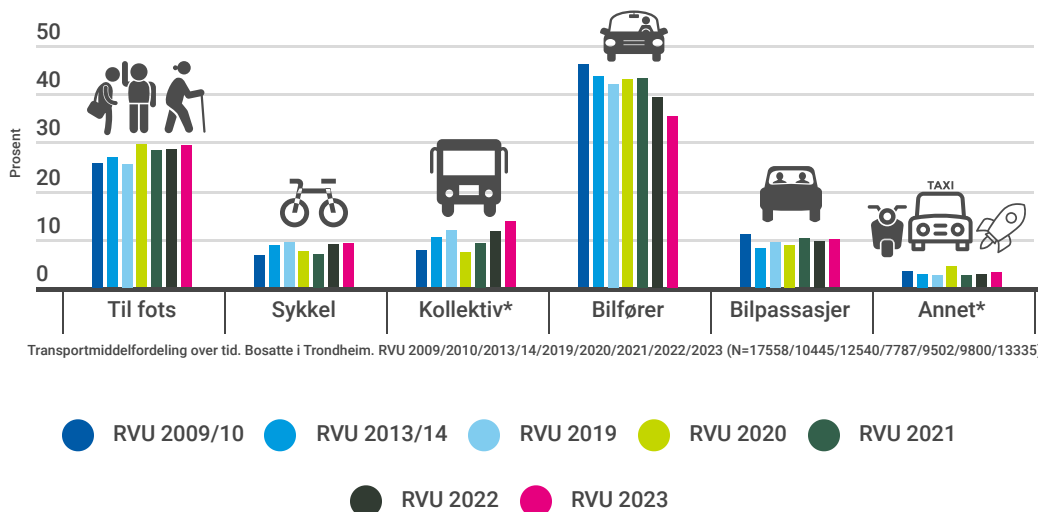
Bosatte i Trondheim (13 år og over) tok 29 prosent av reisene i 2023 til fots. Omlag ni prosent av reisene var med sykkel og 14 prosent med kollektivt. Nærmere halvparten av reisene foregikk med bil, enten som bilfører (35 prosent) eller som bilpassasjer (ti prosent). De bosatte i omegnskommunene tok rundt 73 prosent av reisene med bil og 19 prosent med gange eller sykkel. Kollektivreisene utgjorde seks prosent.



Download data

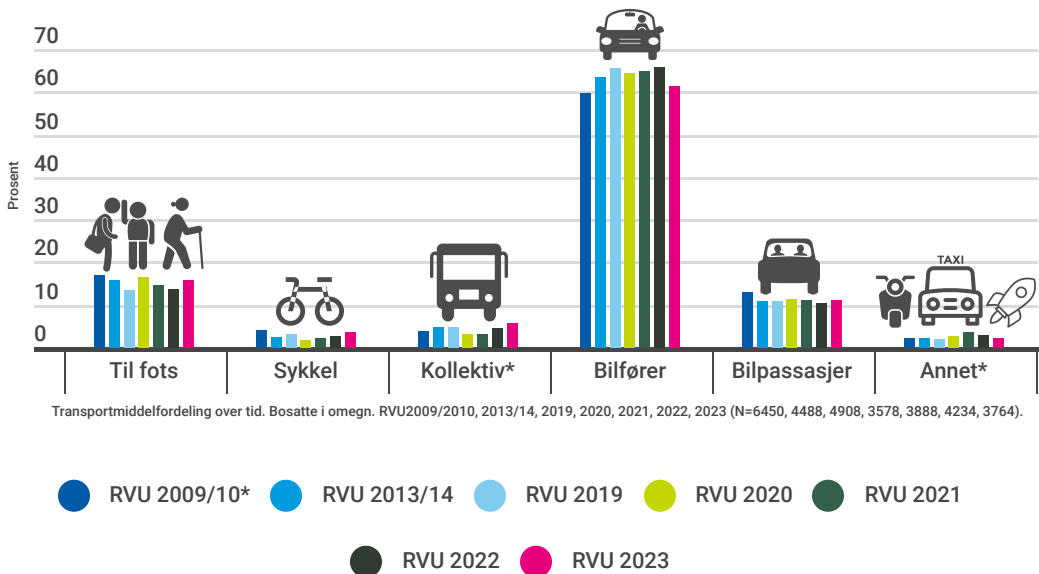


Siden 2009/2010 har bosatte i Trondheim hatt en utvikling mot å reise mer miljøvennlig. I pandemiårene (2020 - 2021) økte derimot bilandelen igjen, og sykkelandelen og kollektivandelen gikk ned.



Download data

I 2023 var 73 prosent av reisene til bosatte i omegnskommunene med bil, enten som bilfører eller som bilpassasjer. Dette er lavere enn tidligere år. Kollektivandelen var på seks prosent som er høyeste kollektivandel rapportert inn blant bosatte i omegnskommunene i RVU. Den relativt lave reiseaktiviteten for bosatte i omegnskommunene i 2023 ser ut til å ha gått på bekostning av færre bilreiser.

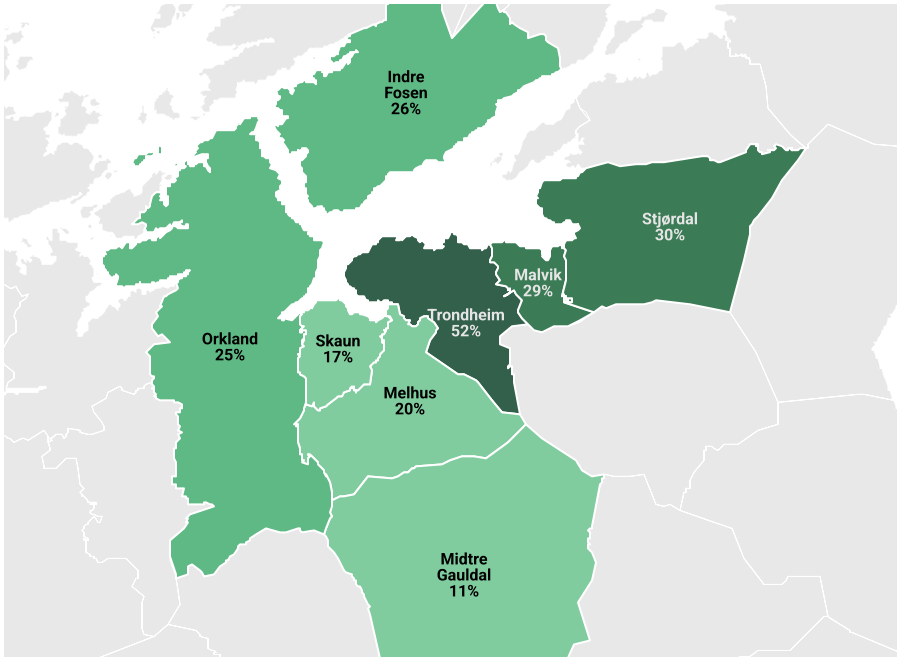


Download data



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 2023 tok 52 prosent av reisene sine med gange, sykkel eller kollektiv så varierte denne andelen for omegnskommunene mellom 11 og 30 prosent (se kart nedenfor). Se tabell 4 nedenfor for detaljert transportmiddelfordeling per kommune.



Tabell 4: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. RVU 2023 (N=13335).

Bosted	Kommune	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Trondheim		29,3%	9,0%	13,6%	35,4%	9,8%	3,0%	100,0%	9571
Omegnskommuner		15,8%	3,6%	5,8%	61,3%	11,2%	2,2%	100,0 %	3764
	Midtre Gauldal	8,8%	1,3%	1,3%	78,6%	9,4%	0,6%	100,0 %	159
	Melhus	9,6%	0,9%	9,0%	66,8%	12,4%	1,2%	100,0 %	645
	Skaun	6,6%	0,7%	9,6%	68,4%	9,6%	5,1%	100,0 %	272
	Malvik	20,6%	1,9%	6,6%	58,9%	9,5%	2,5%	100,0 %	591
	Stjørdal	18,4%	6,7%	5,1%	57,0%	10,2%	2,6%	100,0 %	1166
	Indre Fosen	22,2%	2,3%	1,1%	56,5%	15,3%	2,6%	100,0 %	352
	Orkland	15,2%	5,0%	5,2%	61,3%	12,3%	1,0%	100,0 %	579
Total Trondheimsregionen		25,5%	7,5%	11,4%	42,7%	10,2%	2,8%	100,0%	13335
Total Miljøpakken		25,8%	7,7%	11,8%	41,9%	10,0%	2,8%	100,0%	12824

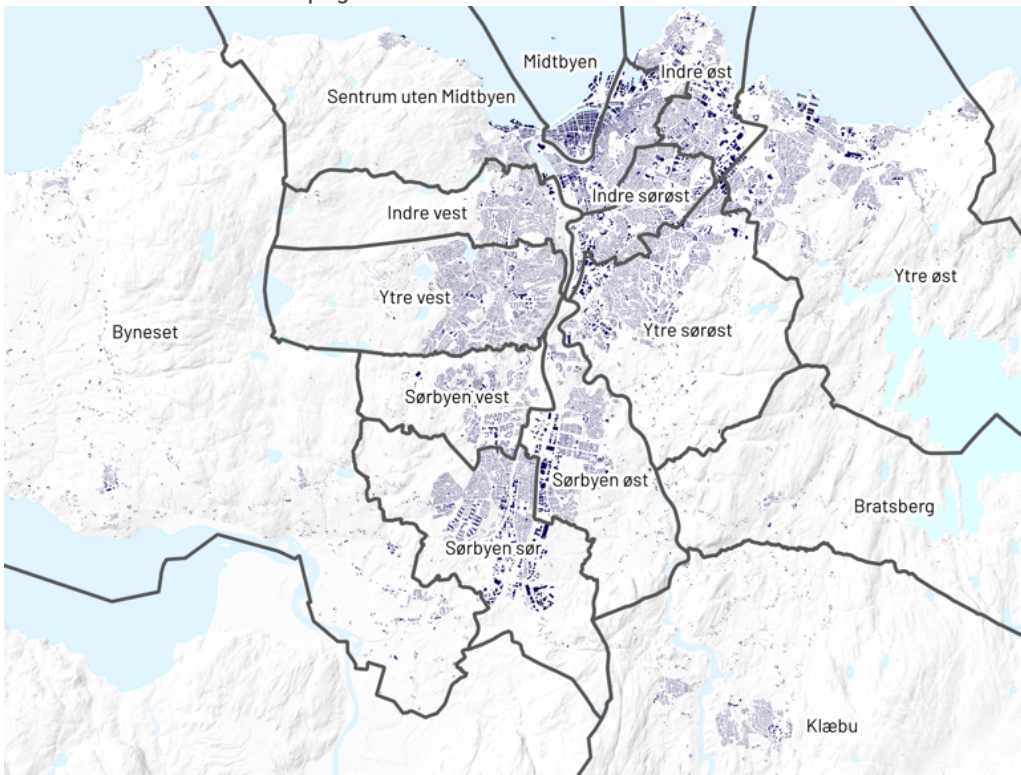
 Download data



5.2.1 Transportmiddelbruk i Trondheim

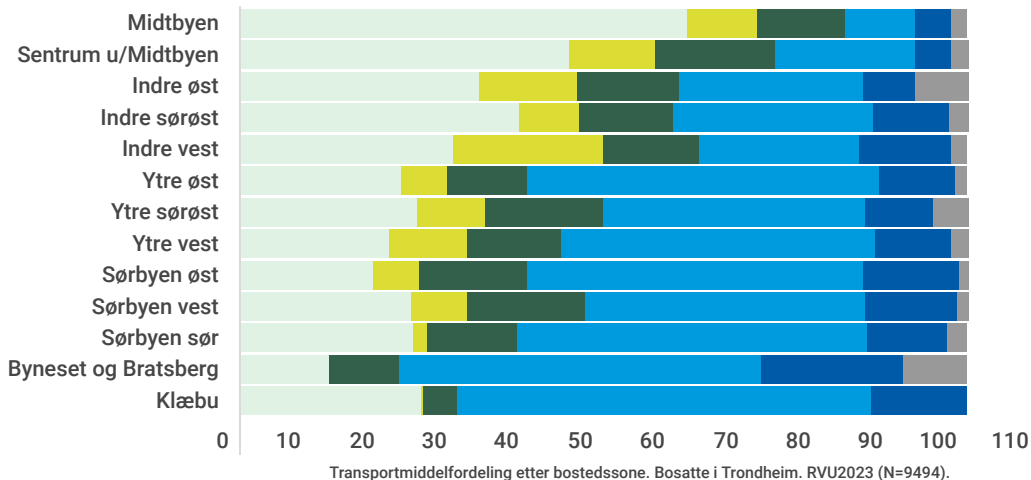
Hva vi skal, hvor vi bor og hvor vi skal påvirker hvilket transportmiddel vi bruker. Kapittel 5.2. viste at bilandelen i Trondheim er langt lavere enn i omegnskommunene. I dette kapittelet skal vi se at transportmiddelvalg også varierer mye mellom områder innad i Trondheim.

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 svart og bebyggelse i blått. 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 71 prosent og 57 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 46-50 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. Klæbu og Byneset og Bratsberg har samlet den høyeste bilandel med omlag 70 prosent.





Tabell 5: Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2023 (N=9494).

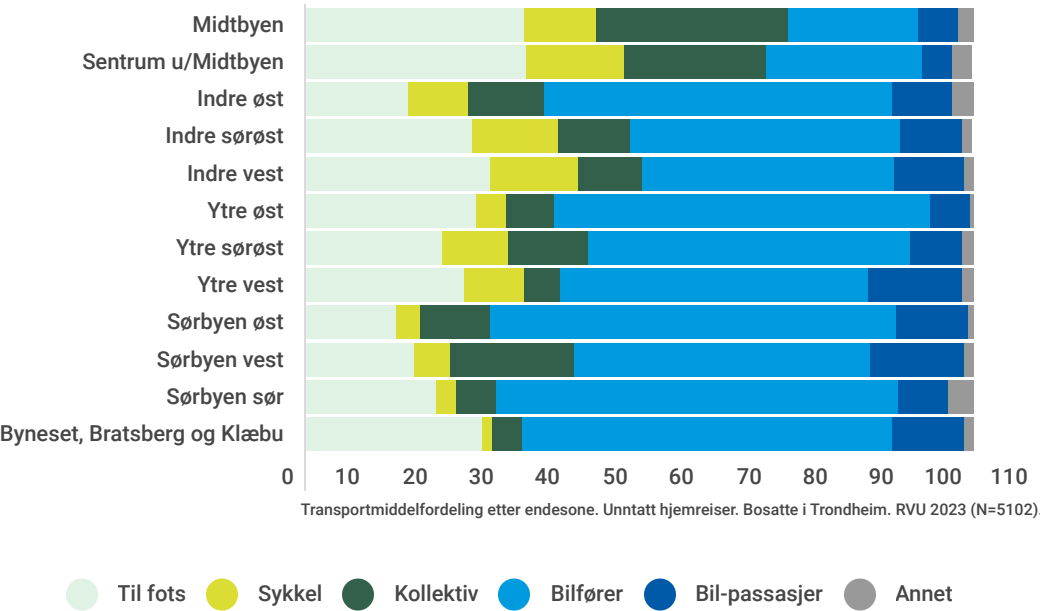
Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtbyen	61,2%	9,8%	12,0%	9,8%	4,9%	2,2%	100%	183
Sentrum u/Midtbyen	45,2%	11,7%	16,4%	19,3%	5,0%	2,5%	100%	1504
Indre øst	32,7%	13,4%	14,1%	25,2%	7,4%	7,2%	100%	774
Indre sørøst	38,1%	8,4%	12,8%	27,5%	10,6%	2,6%	100%	947
Indre vest	29,1%	20,8%	13,1%	22,0%	12,5%	2,4%	100%	495
Ytre øst	22,1%	6,3%	11,0%	48,4%	10,3%	1,8%	100%	1150
Ytre sørøst	24,1%	9,4%	16,3%	36,1%	9,3%	4,8%	100%	1031
Ytre vest	20,3%	10,8%	12,9%	43,1%	10,6%	2,3%	100%	992
Sørbyen øst	18,1%	6,4%	14,7%	46,2%	13,3%	1,4%	100%	641
Sørbyen vest	23,3%	7,8%	16,3%	38,5%	12,5%	1,6%	100%	553
Sørbyen sør	23,7%	1,9%	12,3%	48,2%	11,0%	2,8%	100%	772
Byneset og Bratsberg	12,0%	0,0%	9,6%	50,0%	19,3%	9,0%	100,0%	166
Klæbu	24,8%	0,3%	4,5%	57,0%	13,3%	0,0%	100%	286

[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 drøyt 40 prosent av reisene til fots eller med sykkel og 29 prosent med kollektivtransport. Til sammenligning med Midtbyen og Sentrum u/Midtbyen hvor i underkant av 30 prosent av reisene er med bil så har de øvrige sonene en bilandel fra 50 til 72 prosent. Blant de indre og ytre sonene skiller sonene i øst seg ut med høyere bilandel (drøyt 60 prosent).



Tabell 6: Transportmiddelfordeling etter endesone. Unntatt hjemreiser. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2023 (N=5102).

Reisens ende	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Annet	Totalt	N
Midtbyen	32,8%	10,7%	28,7%	19,5%	6,0%	2,4%	100,0%	805
Sentrum u/Midtbyen	32,9%	14,9%	21,2%	23,2%	4,7%	3,0%	100,0%	867
Indre øst	15,4%	9,0%	11,3%	52,2%	9,0%	3,1%	100,0%	450
Indre sørøst	25,0%	12,8%	10,7%	40,4%	9,3%	1,7%	100,0%	388
Indre vest	27,7%	13,2%	9,4%	37,7%	10,7%	1,3%	100,0%	108
Ytre øst	25,4%	4,7%	7,0%	56,3%	6,1%	0,6%	100,0%	259
Ytre sørøst	20,4%	9,8%	12,2%	48,0%	7,8%	1,8%	100,0%	378
Ytre vest	23,7%	9,0%	5,3%	46,1%	14,3%	1,6%	100,0%	197
Sørbyen øst	13,6%	3,6%	10,3%	61,0%	10,8%	0,7%	100,0%	319
Sørbyen vest	16,1%	5,4%	18,8%	44,3%	14,1%	1,3%	100,0%	144
Sørbyen sør	19,6%	3,0%	6,0%	60,1%	7,6%	3,7%	100,0%	262
Byneset, Bratsberg og Klæbu	26,4%	1,4%	4,7%	55,4%	10,8%	1,4%	100,0%	138

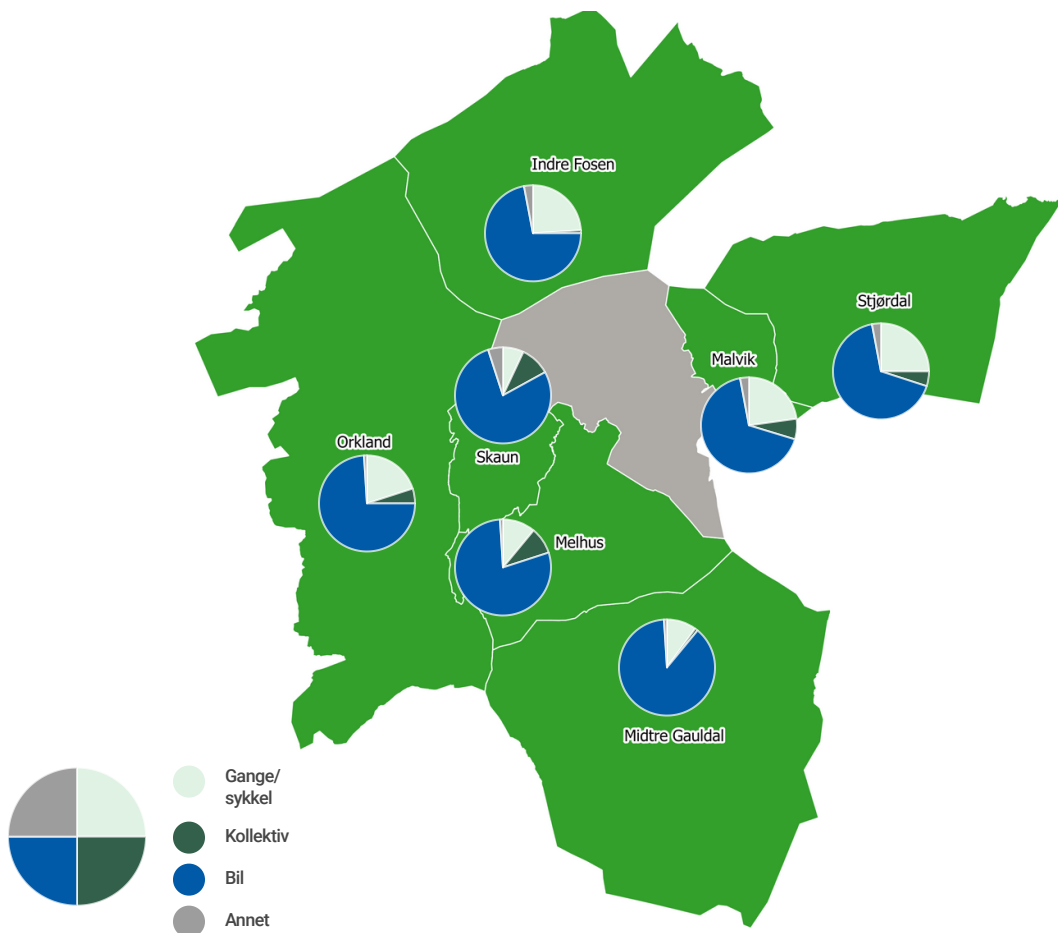
 Download data



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.

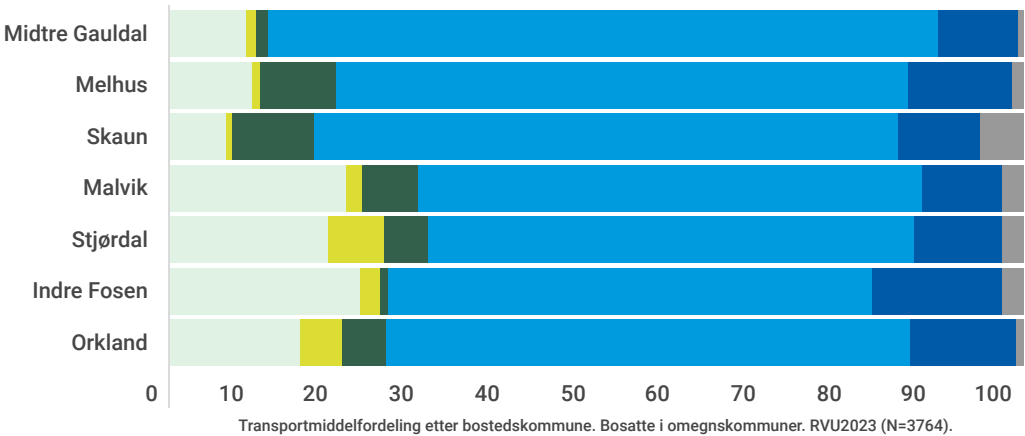
Kartet nedenfor viser transportmiddelvalg etter bostedskommune i omegnskommunene til Trondheim. Som det ble vist tidligere i kapitlet så har bosatte i disse kommunene en stor andel bilreiser, enten som bilfører eller bilpassasjer.



Figur: Transportmiddelvalg etter bostedskommune i omegnskommuner.RVU 2023. Prosent. N=3752.



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 og en høyere bilførerandel sammenlignet med øvrige kommuner nært Trondheim. Stjørdal har relativt høy andel reiser til fots (18 prosent) og sykkelandel på sju prosent. Bosatte i Melhus utfører omlag ti prosent av reisene sine til fots og ni prosent av reisene med kollektivt, men har en beskjeden andel sykkelreiser. Malvik har en større andel av reisene til fots (20 prosent) sammenlignet med de øvrige kommunene.



Til fots Sykkel Kollektiv Bilfører Bilpassasjer Annet

Download data

Tabell 7: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. RVU 2023 (N=3764).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtre Gauldal	8,8%	1,3%	1,3%	78,6%	9,4%	0,6%	100,0 %	159
Melhus	9,6%	0,9%	9,0%	66,8%	12,4%	1,2%	100,0%	645
Skaun	6,6%	0,7%	9,6%	68,4%	9,6%	5,1%	100,0%	272
Malvik	20,6%	1,9%	6,6%	58,9%	9,5%	2,5%	100,0%	591
Stjørdal	18,4%	6,7%	5,1%	57,0%	10,2%	2,6%	100,0%	1166
Indre Fosen	22,2%	2,3%	1,1%	56,5%	15,3%	2,6%	100,0%	352
Orkland	15,2%	5,0%	5,2%	61,3%	12,3%	1,0%	100,0%	579
Omegnskommuner	15,8%	3,6%	5,8%	61,3%	11,2%	2,2%	100,0%	3764

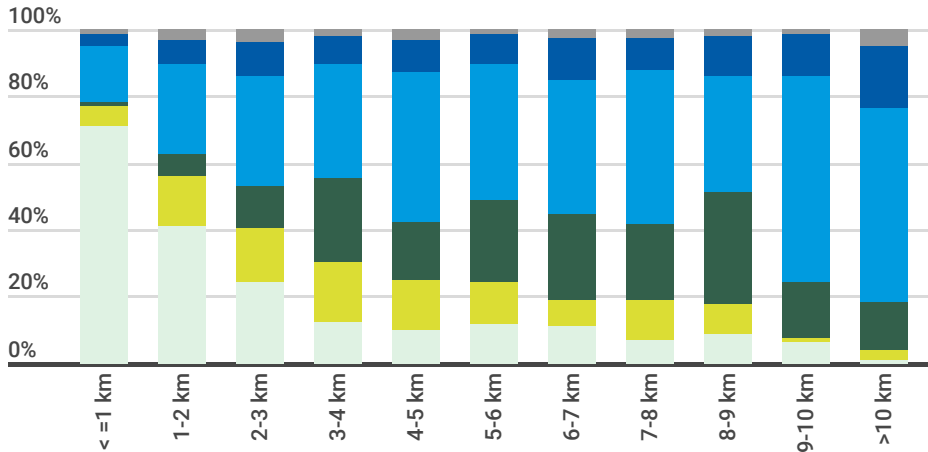
Download data



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 drøyt 70 prosent av reisene til fots. Størst andel kollektivreiser er det ved 8-9 kilometer (34 prosent). Det generelle bildet er at bilandelen øker med reiselengde.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2023 (N=8767).

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 1,7 og 4,2 kilometer for gange og sykkel, 9,2 kilometer for bilfører og 7,4 kilometer for kollektivtransport.

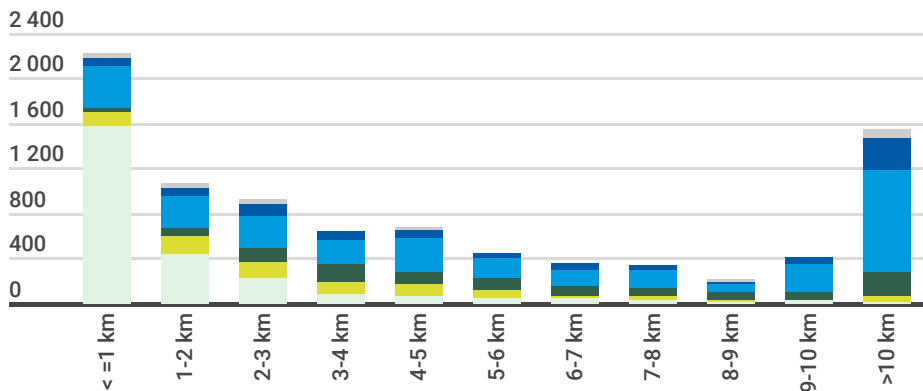
Tabell 9: Gjennomsnittlig reiselengde, median og korteste/lengste reise (km) per transportmiddel. RVU 2023 (N=8770).

	Alle reiser				Reiser < 100 km	
Transportmiddel	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	1,7	1,0	0,0	32	1,7	1,0
Sykkel	4,6	3,0	0,1	407	4,2	3,0
Kollektiv	14,0	5,9	0,2	3025	7,4	5,8
Bilfører	16,6	6,0	0,1	1080	9,2	6,0
Bilpassasjer	28,0	7,0	0,0	600	10,7	6,0
Annet	135,5	5,0	0,4	8406	7,1	4,0
Total	15,0	4,0	0,0	8406	6,3	3,5

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 og transportmiddel. Mange av reisene er korte reiser. Det er færre reiser med økt reiselengde, men i tillegg mange reiser over ti kilometer.



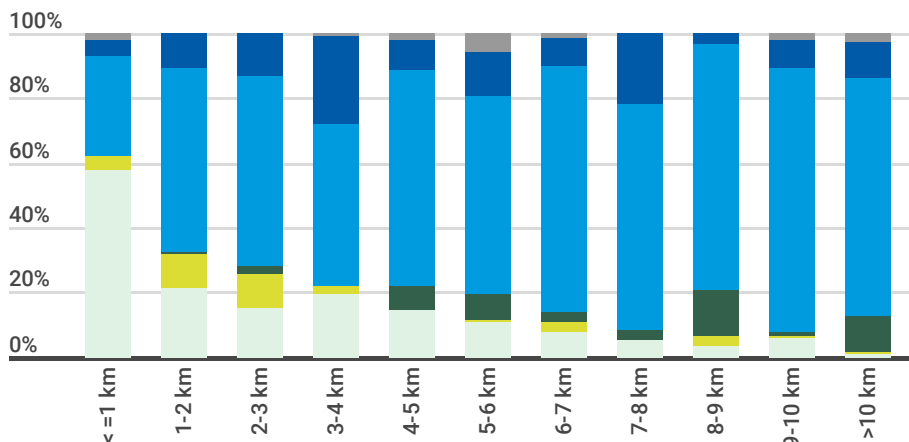
Reiser og transportmiddelbruk etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. RVU 2023 (N=8768).

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 58 prosent av reisene til fots, og reiser med bil utgjør 36 prosent av reisene. På reiser mellom 1-2 kilometer er det flest reiser med bil. Her er andel reiser som bilfører 57 prosent og andelen reiser til fots 21 prosent. Kollektivandelen er generelt liten, men er størst på reiser som er 8-9 kilometer.



Transportmiddelfordeling etter reiselengde. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2023 (N=3462).

Til fots Sykkel Kollektiv Bilfører Bilpassasjer Annet

[Download data](#)



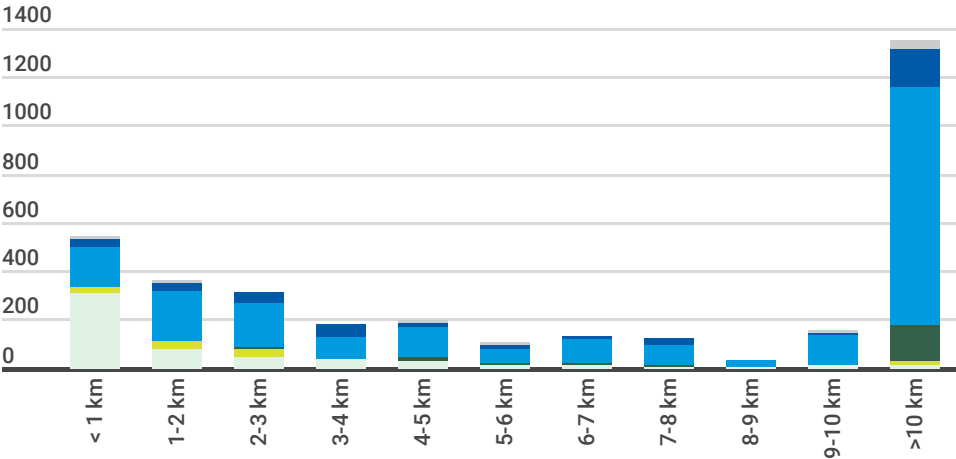
Det er noen reiser som drar opp gjennomsnittlig reiselengde. Derfor viser tabellen nedenfor informasjon om reiser som er under 100 kilometer i tillegg til alle reiser. For reiser på under 100 kilometer er gjennomsnittreisen for bosatte i omegnskommunene til fots 2,2 kilometer, for sykkel 4,6 kilometer, bilfører 14,9 kilometer og kollektivreisen nærmere 24 kilometer.

Tabell 12: Gjennomsnittreiselengde, median og korteste/langste reise (km) per transportmiddel. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2023 (N=3461).

Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	2,2	1,0	0,0	51	2,2	1,0
Sykkel	4,6	2,0	0,1	60	4,6	2,0
Kollektiv	31,9	25,3	1,0	2509	23,6	25,1
Bilfører	19,3	10,0	0,1	930	14,9	9,8
Bilpassasjer	28,6	7,0	0,4	1200	15,0	6,1
Annet	214,5	15,0	0,3	3157	13,2	10,0
Total	21,2	7,0	0,0	3157	13,0	6,4

 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 3 kilometer og kortere. Bilreisene er dominerende på alle reiselengder.



Reiser og transportmiddelbruk etter reiselengde. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2023 (N=3462).

 Til fots  Sykkel  Kollektiv  Bilfører  Bilpassasjer  Annet

 Download data



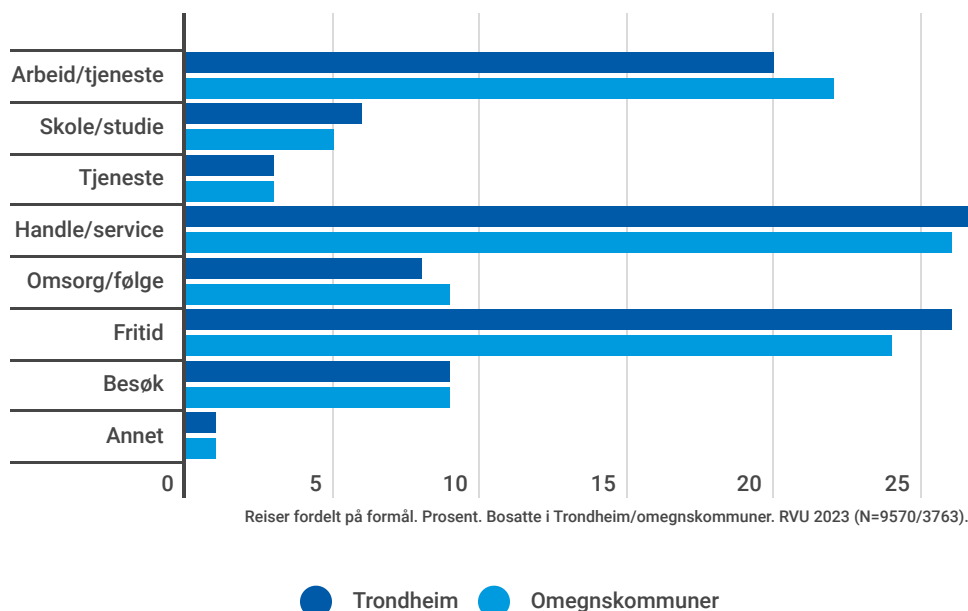
6 Reisesenes formål

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

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

Den største andelen reisene skjer med formål om handel og service, omlag 27 prosent. Fritidsreiser står for henholdsvis 26 og 24 prosent i Trondheim og omegnskommuner og arbeidsreiser står for henholdsvis 20 prosent i Trondheim og 22 prosent blant bosatte i omegnskommunene. 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.

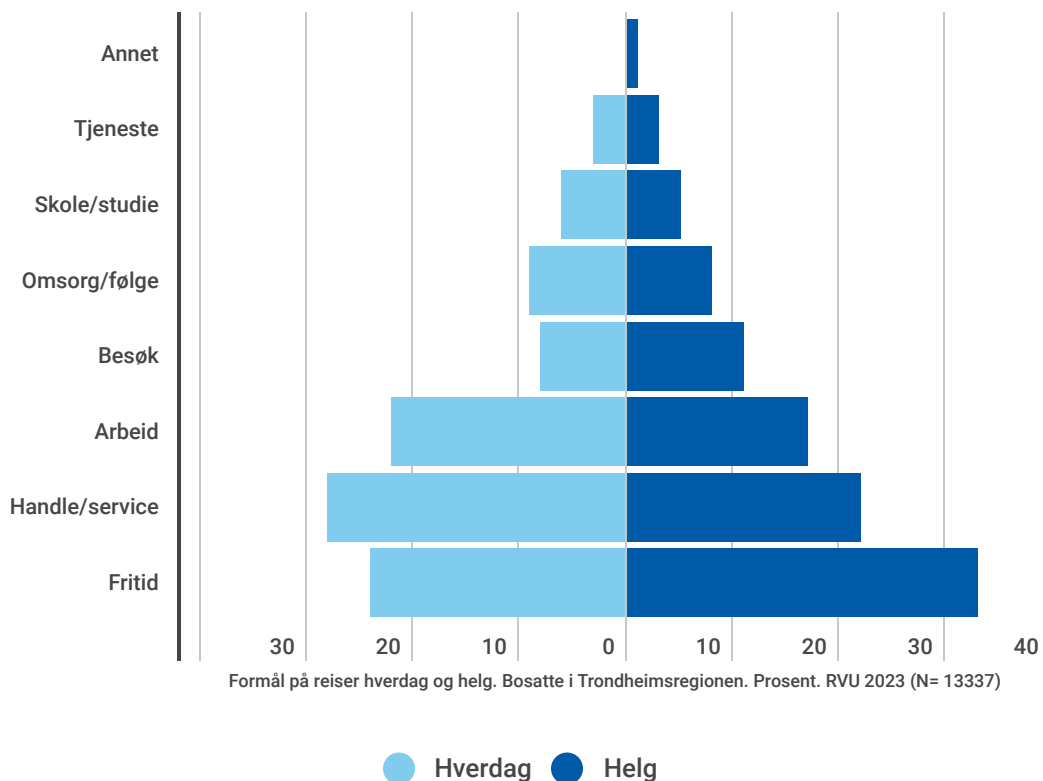


 Download data



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 22 og 24 prosent av reisene på hverdager. I helga var nærmere halvparten av reisene fritids- eller besøksreiser og 22 prosent var handel- og servicereiser. I kapittel 4.2. kan du se hvordan antall reiser per person per dag varierer mellom ukedager og formål.

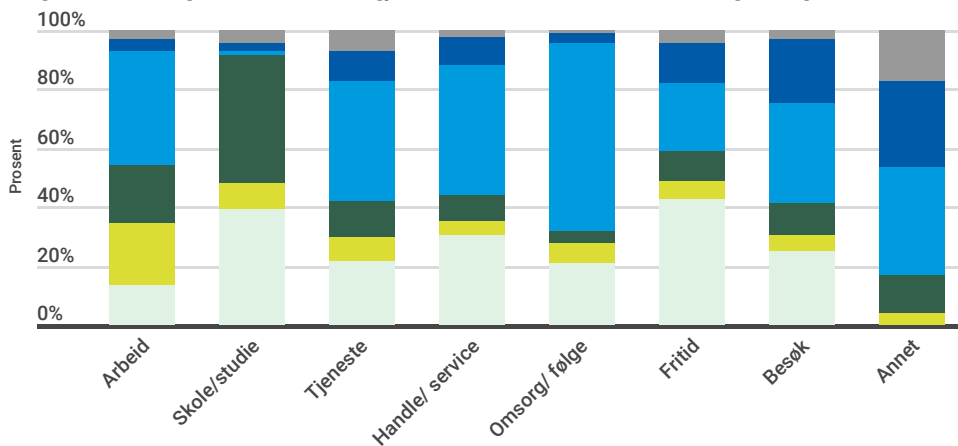


 Download data



6.3. Transportmiddelvalg etter reisens formål

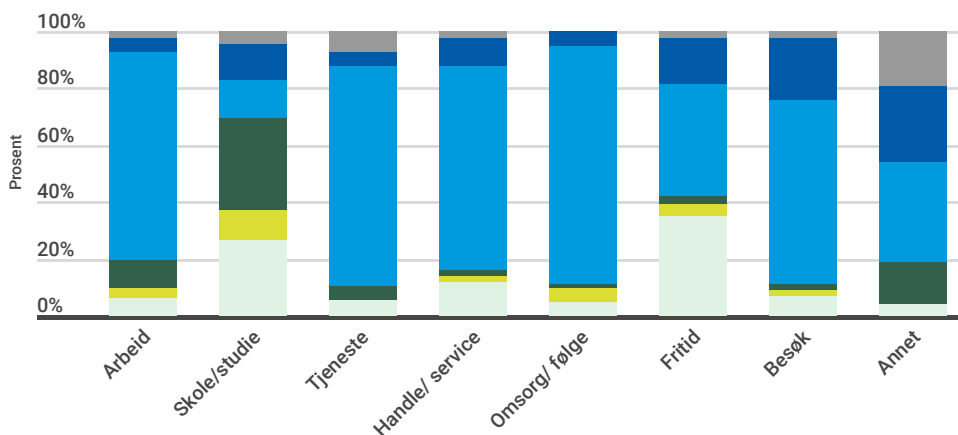
Hvilke transportmiddelvalg vi tar avhenger blant annet av hva vi skal. På omsorg- og følgereiser var det størst bilandel (67 prosent) for bosatte i Trondheim i 2023. På handel- og servicereisene var bilandelen 54 prosent, 56 prosent på besøksreisene. På arbeidsreisene var bilandelen 42 prosent. For bosatte i omegnskommunene var bilandelen på arbeidsreisene og handel- og servicereisene henholdsvis 78 prosent og 81 prosent. På omsorg- og følgereisene var bilandelen 90 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 Trondheim. RVU 2023 (N=9569).

Til fots Sykkel Kollektiv Bilfører Bilpassasjer Annet

Download data



Transportmiddelbruk etter formål. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2023 (N=3762).

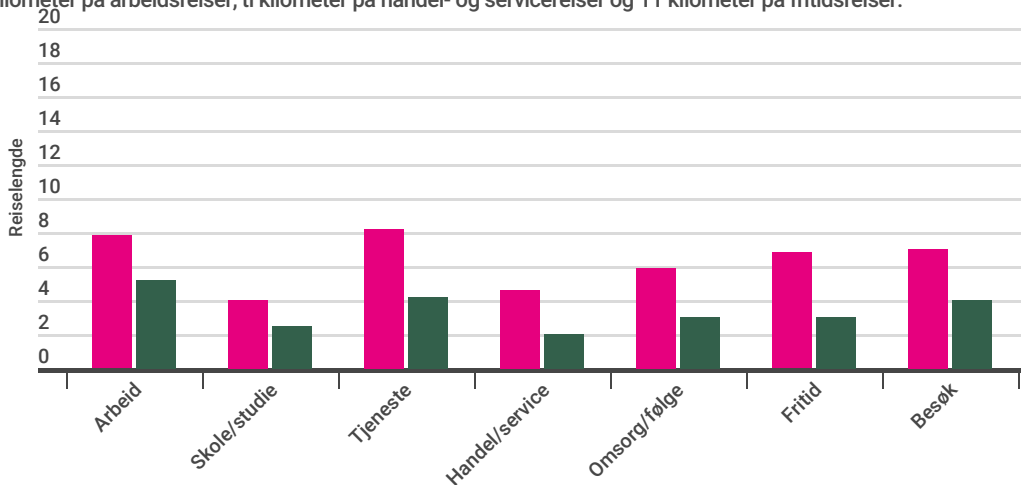
Til fots Sykkel Kollektiv Bilfører Bilpassasjer Annet

Download data



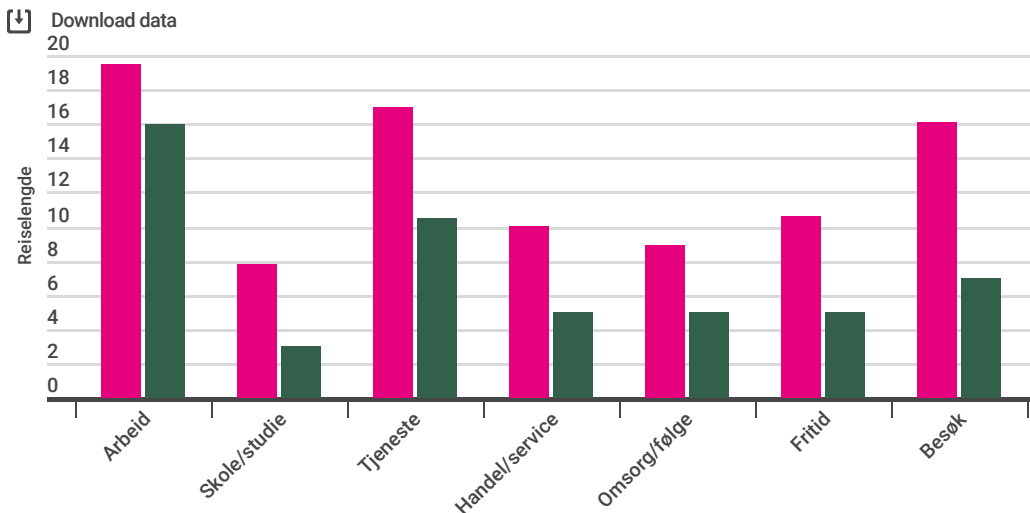
6.4. Formål og reiselengde

For bosatte i Trondheim var gjennomsnittlig reiselengde (reiser < 100 km) i 2023 på de reisene som det gjøres flest av: åtte kilometer på arbeidsreisene, fem kilometer på handel- og servicereiser og omlag sju kilometer på fritidsreisene. For bosatte i omegnskommunene var gjennomsnittlig reiselengde (reiser < 100 km) i 2023 19 kilometer på arbeidsreiser, ti kilometer på handel- og servicereiser og 11 kilometer på fritidsreiser.



Gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i Trondheim. RVU 2023 (N = 8551).

● Gjennomsnitt 2023 ● Median 2023



Gjennomsnitt og median. Reiser < 100 km. Bosatte i omegnskom. RVU 2023 (N = 3383).

● Gjennomsnitt 2023 ● Median 2023

 Download data



12 Vedlegg

12.1. Kategorisering av transportmiddel

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

Til fots – til fots hele veien

Sykkel

Bilfører

Bilpassasjer

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

Annet – Moped, motorsykkel, *drosje/taxi, turbuss/chartret buss, t-bane, rutenfly, charterfly, ferge, rutebåt,*

annen båt/fritidsbåt/småbåt, traktor, snøscooter, annet transportmiddel.

12.2. Vedleggstabeller

Vedleggstabell 1: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2023(N=9577).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	9,0%	3,9%	9,9%	9,9%	8,2%	5,6%	8,8%
Februar	7,5%	2,6%	9,9%	9,1%	11,3%	7,7%	8,3%
Mars	9,2%	6,9%	9,5%	7,9%	8,8%	7,3%	8,5%
April	8,4%	9,6%	5,9%	7,8%	7,2%	4,5%	7,7%
Mai	8,9%	8,4%	6,8%	5,6%	8,7%	6,6%	7,3%
Juni	6,6%	8,6%	6,2%	9,2%	6,1%	19,6%	8,0%
Juli	7,5%	7,5%	5,7%	6,9%	9,9%	9,8%	7,4%
August	9,4%	11,8%	6,5%	8,1%	11,1%	16,4%	9,1%
September	9,3%	16,6%	10,4%	9,4%	5,9%	14,0%	9,9%
Oktober	8,7%	7,8%	10,2%	8,5%	7,0%	4,9%	8,5%
November	8,8%	9,4%	9,9%	9,7%	7,0%	1,7%	8,9%
Desember	6,7%	6,9%	9,2%	7,9%	8,9%	1,7%	7,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	2807	861	1298	3390	935	286	9577

 Download data



Vedleggstabell 2: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2023 (N=3765).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	10,1%		5,4%	8,2%	4,8%	2,4%	7,5%
Februar	9,8%		10,9%	6,5%	11,9%	10,6%	7,7%
Mars	9,4%	2,3%	7,2%	9,0%	12,8%	3,5%	9,0%
April	11,4%	4,5%	5,4%	8,7%	5,5%	3,5%	8,3%
Mai	9,8%	17,3%	13,6%	8,1%	12,6%	9,4%	9,5%
Juni	2,9%	18,0%	11,8%	7,8%	6,2%	20,0%	7,7%
Juli	7,1%	10,5%	4,5%	5,7%	11,2%	22,4%	7,0%
August	9,9%	24,1%	8,6%	8,3%	4,3%	4,7%	8,6%
September	5,2%	10,5%	9,5%	10,4%	5,7%	7,1%	9,0%
Oktober	5,7%	10,5%	6,8%	9,9%	8,1%	3,5%	8,7%
November	5,6%	0,8%	7,7%	6,8%	7,1%	5,9%	6,5%
Desember	13,1%	1,5%	8,6%	10,6%	10,0%	7,1%	10,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
N basisvekt	594	133	221	2311	421	85	3765

 Download data

Vedleggstabell 3: Transportmiddel fordelt på reisemåned. Bosatte i Trondheim. RVU 2023 (N=9577).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	30,1%	4,0%	15,2%	39,6%	9,1%	1,9%	100,0%
Februar	26,3%	2,8%	16,0%	38,8%	13,3%	2,8%	100,0%
Mars	31,7%	7,3%	15,2%	33,1%	10,1%	2,6%	100,0%
April	31,8%	11,2%	10,4%	35,8%	9,0%	1,8%	100,0%
Mai	35,6%	10,3%	12,6%	27,2%	11,6%	2,7%	100,0%
Juni	24,2%	9,7%	10,6%	40,7%	7,5%	7,3%	100,0%
Juli	29,8%	9,2%	10,5%	33,3%	13,2%	4,0%	100,0%
August	30,2%	11,7%	9,6%	31,3%	11,9%	5,4%	100,0%
September	27,3%	15,0%	14,2%	33,4%	5,8%	4,2%	100,0%
Oktober	30,2%	8,3%	16,3%	35,4%	8,0%	1,7%	100,0%
November	29,0%	9,5%	15,0%	38,4%	7,6%	0,6%	100,0%
Desember	26,1%	8,1%	16,6%	37,0%	11,5%	0,7%	100,0%
Total	29,3%	9,0%	13,6%	35,4%	9,8%	3,0%	100,0%
N basisvekt	2807	861	1298	3390	935	286	9577

 Download data



Vedleggstabell 4: Transportmiddel etter reisemåned. Bosatte i omegnskommuner. RVU 2023 (N=3765).

Måned	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total
Januar	21,1%		4,2%	66,9%	7,0%	0,7%	100,0%
Februar	19,9%		8,2%	51,5%	17,2%	3,1%	100,0%
Mars	16,5%	0,9%	4,7%	61,1%	15,9%	0,9%	100,0%
April	21,7%	1,9%	3,8%	64,2%	7,3%	1,0%	100,0%
Mai	16,2%	6,4%	8,4%	52,1%	14,8%	2,2%	100,0%
Juni	5,8%	8,2%	8,9%	62,2%	8,9%	5,8%	100,0%
Juli	16,0%	5,3%	3,8%	49,8%	17,9%	7,2%	100,0%
August	18,2%	9,9%	5,9%	59,3%	5,6%	1,2%	100,0%
September	9,2%	4,2%	6,2%	71,5%	7,1%	1,8%	100,0%
Oktober	10,3%	4,3%	4,6%	69,6%	10,3%	0,9%	100,0%
November	13,5%	0,4%	7,0%	64,8%	12,3%	2,0%	100,0%
Desember	19,9%	0,5%	4,9%	62,4%	10,7%	1,5%	100,0%
Total	15,8%	3,5%	5,9%	61,4%	11,2%	2,3%	100,0%
N basisvekt	594	133	221	2311	421	85	3765

 Download data

