



TRONDHEIM KOMMUNE

Hovedresultat

# Reisevaner i Trondheimsregionen 2009-2010

Tilleggsutvalg til den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009



# FORORD

Nasjonale reisevaneundersøkelser gjennomføres hvert 4. år i Norge. Siste nasjonale reisevaneundersøkelse var i 2009. Statens vegvesen Region midt, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har samarbeidet om en tilleggsundersøkelse til den nasjonale undersøkelsen fra 2009.

Undersøkelsen ble gjennomført i tidsrommet 13. januar 2009 til 6. oktober 2010 og består av 7043 respondenter i alderen 13 år og eldre. Undersøkelsesområdet består av kommuner som samarbeider i organet Trondheimsregionen. I 2009 omfattet dette kommunene Trondheim, Melhus, Klæbu, Malvik, Skaun, Orkdal, Stjørdal og Midtre Gauldal.

Også i 1990 og 2001 ble det gjennomført undersøkelser i Trondheim og Trondheimsregionen. I motsetning til 2009-undersøkelsen ble disse gjennomført i en kort tidsperiode, henholdsvis på vår og høst.

Arbeidet er ledet av en referansegruppe bestående av Henning Lervåg (Trondheim kommune), Steinar Simonsen (Statens vegvesen) og Torbjørn Finnstad (Sør-Trøndelag fylkeskommune). Kathrine Strømmen i Trondheim kommune har vært prosjektleder.

Trondheim 13.mai 2013

# INNHOOLD

Forord .....	2
Innhold .....	3
1 Innledning.....	5
1.1 Del av den nasjonale reisevaneundersøkelsen .....	5
1.2 Undersøkelsesområde.....	5
1.3 En reise .....	6
1.4 Rapportens oppbygging .....	6
2 Metode og utvalg .....	7
2.1 Intervjuopplegg .....	7
2.2 Spørreskjema og datasett .....	7
2.3 Utvalg og vekting .....	8
2.4 Stedfesting.....	9
2.5 Reisesnes start og endepunkt .....	9
2.6 Sammenligning med tidligere undersøkelser.....	10
3 Tilgang til transportressurser .....	12
3.1 Førerkort.....	12
3.2 Tilgang til bil .....	12
3.3 Tilgang til kollektivtransport.....	13
3.4 Eie og tilgang til sykkel, moped og motorsykkel .....	14
4 Omfang av reiser .....	15
4.1 Antall daglige reiser .....	15
4.2 Daglige reiser – lengde og tidsbruk .....	16
5 Transportmiddelbruk.....	20
5.1 Transportmiddelbruk på daglige reiser .....	20
5.2 Mål i Miljøpakken .....	21
5.3 Geografisk fordeling .....	22
5.4 Reiselengde har betydning for valg av transportmiddel .....	25
5.5 Endring fra 1990 og 2001 .....	29
5.6 Før og etter bomring .....	31
5.7 Parkering .....	33

6	Reisens formål .....	36
6.1	Formål.....	36
6.2	Reisens formål i ulike bydeler .....	38
7	Arbeidsreiser .....	39
7.1	Omfang, tidsbruk og lengde .....	39
7.2	Transportmiddelbruk på arbeidsreisen.....	40
7.3	Gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen .....	43
8	Skole- og studiereiser .....	44
8.1	Omfang, lengde og tidsbruk .....	44
8.2	Transportmiddelbruk på skolereisene .....	46
9	Omsorgsreiser .....	49
9.1	Ulike typer omsorgsreiser .....	49
9.2	Antall, lengde og tidsbruk.....	49
9.3	Transportmiddelbruk på omsorgsreisene .....	51
10	Handel- og servicereiser .....	54
10.1	Ulike typer handel- og servicereiser.....	54
10.2	Antall, lengde og tidsbruk.....	54
10.3	Transportmiddelbruk på handel- og servicereiser .....	57
11	Fritids- og besøksreiser.....	60
11.1	Ulike typer Fritids- og besøksreiser .....	60
11.2	Antall, lengde og tidsbruk.....	60
11.3	Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser .....	62
12	Hovedresultat med studentvekt .....	65
12.1	Tilgang til transportressurser .....	65
12.2	Omfang av reiser .....	67
12.3	Transportmiddelbruk.....	70
12.4	Reisens formål .....	71
Vedlegg 1	Spørreskjema.....	73
Vedlegg 2	Utfyllende tabeller – Tilgang til transportressurser .....	81
Vedlegg 3	Utfyllende tabeller – Omfang av reiser .....	82
Vedlegg 4	Utfyllende tabeller - Transportmiddelbruk .....	86
Vedlegg 5	Utfyllende tabeller - Formål .....	92

# 1 INNLEDNING

## 1.1 DEL AV DEN NASJONALE REISEVANEUNDERSØKELSEN

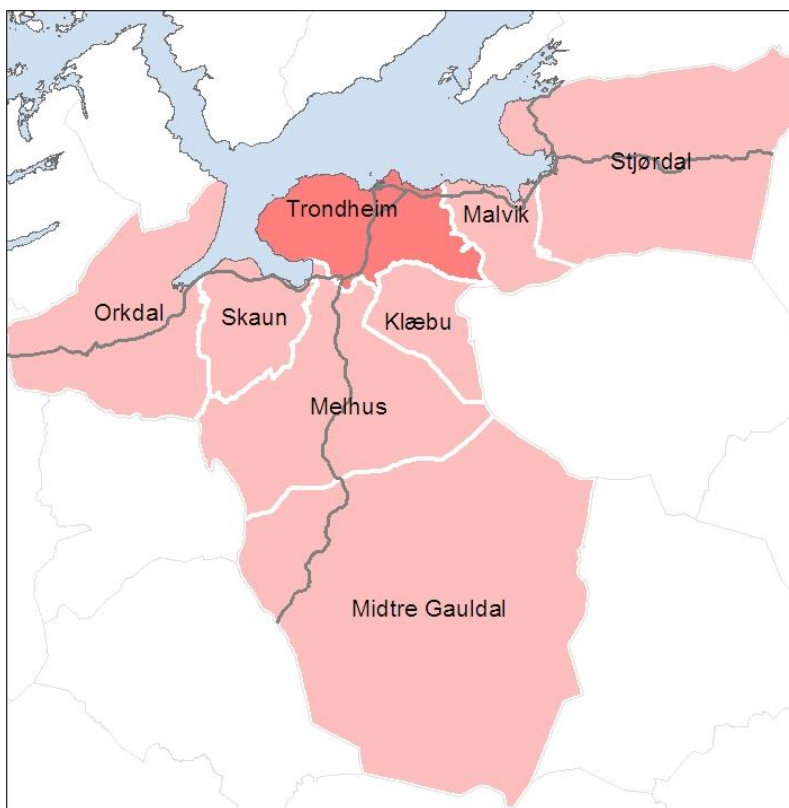
Nasjonale reisevaneundersøkelser gjennomføres hvert 4. år i Norge. Ansvarlig er Samferdselsdepartementet, transportetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket, samt Avinor. Denne reisevaneundersøkelsen i Trondheimsregionen er et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen i 2009. Statens vegvesen region midt, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har samarbeidet om opplegget.

I den nasjonale undersøkelsen brukes det et standardisert spørreskjema som omfatter alle reiser foretatt dagen før undersøkelsesdagen og lange reiser foretatt den siste måneden. Lange reiser er definert som 100 km eller mer en vei og reiser til/fra Norge. I den regionale undersøkelsen er det brukt en forkorta utgave av skjemaet, der de lange reisene foretatt siste måned er utelatt. I tillegg er det to regionalt tilpassa spørsmål. Spørreskjemaet er vist i Vedlegg 1 side 73.

Undersøkelsen er gjort gjennom hele året, i tidsrommet 13.1.2009 – 6.10.2010. Dette er nytt i forhold til tidligere undersøkelser i regionen som er gjennomført i korte perioder, høsten 1990 og mai/juni 2001.

## 1.2 UNDERSØKELSESOMRÅDE

Undersøkelsesområdet består av kommuner som samarbeider i organet Trondheimsregionen, bestående av kommunene Trondheim, Malvik, Klæbu, Skaun, Melhus, Stjørdal, Orkdal og Midtre



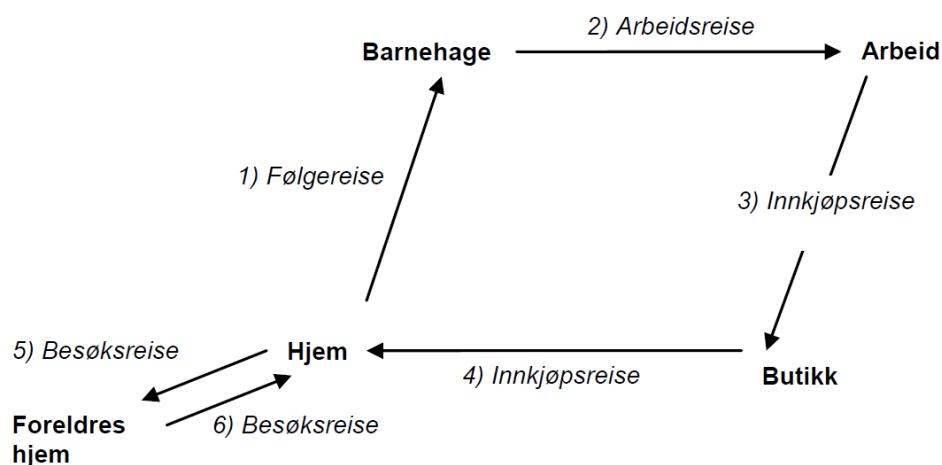
Gauldal (Figur 1-1). I ettertid har også Leksvik og Rissa blitt med i regionsamarbeidet.

Undersøkelsesområdet er utvida i forhold til tidligere undersøkelser. I 1990 ble undersøkelsen gjort i Trondheim. I 2001 ble den gjort i daværende Trondheimsregionen, med kommunene Trondheim, Malvik, Klæbu, Skaun og Melhus.

Figur 1-1 Undersøkelsesområde.

### 1.3 EN REISE

Begrepet reise er definert på samme måte som i TØI's nøkkelrapport for den nasjonale undersøkelsen ([TØI-rapport 1130/2011](#)): "En reise er enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes". Bestemmelsesstedets formål definerer reisen, og reisen regnes som avslutta når man har kommet fram. Figur 1-2 nedenfor illustrerer dette. Her leverer man barn i barnehagen på reisen til arbeid. Da har man i følge definisjonen gjort to reiser: en følgereise og en arbeidsreise. Reiser som ender i hjemmet blir registrert med formålet man reiste fra, det kan gi et feilaktig bilde av reisens formål. Et typisk eksempel er ved innkjøp på veg hjem fra arbeid. Da registreres to innkjøpsreiser, en fra arbeid til butikk og en fra butikk til hjem. Se Figur 1-2. Å registrere reisene slik gir en underrepresentasjon av hovedreisemålene som for eksempel arbeid eller bolig. Det kan kompenseres for dette ved å gjøre analyser av hovedreiser ([Engebretsen 2006](#)). En hovedreise bestemmes av det viktigste besøksmålet i en reisekjede som starter og ender i eget hjem. Det viktigste besøksmålet er der man oppholdt seg lengst. Arbeidsreiser utgjør knapt 20 prosent av enkeltreisene og om lag 25 prosent av hovedreisehensiktene. Se [Engebretsen \(2006\)](#) for utdyping.



Figur 1-2 Avgrensning av reiser. Kilde: [TØI-rapport 1130/2011](#).

### 1.4 RAPPORTENS OPPBYGGING

Rapporten er bygd over samme lest som TØI's nøkkelrapport. Kapittel to omhandler metode og utvalg, kapittel tre befolkningens tilgang til transportressurser, kapittel fire omfang av reiser, kapittel fem transportmiddelbruk og kapittel seks reisenes formål. Kapitlene sju til elleve ser på de ulike reiseformålene hver for seg. Kapittel 12 tar for seg hovedresultater med studentvekt.

Det er store forskjeller i reisevaner mellom Trondheim og omegnskommunene. For de fleste tema er det derfor vist resultat både for Trondheim og for omegnskommunene til Trondheim. Rapporten viser resultater basert på daglige reiser. Det vil si at alle reiser, uavhengig om det er ukedag eller helg, er inkludert i utvalget.

Se TØI's nøkkelrapport [TØI-rapport 1130/2011](#) for nasjonale resultater, utdyping av metodiske forhold med mer.

## 2 METODE OG UTVALG

### 2.1 INTERVJUOPPLEGG

Datainnsamlingen har foregått som telefonintervju. Intervjupersonene fikk tilsendt brev og turdagbok før oppringingen. De ble også kontaktet for en motivasjonssamtale etter utsending av turdagbok, før selve intervjuet. Under intervjuet ble de spurt om alle reiser foretatt dagen før.

Populasjonen i undersøkelsen er bosatte i Trondheimsregionen som var 13 år eller eldre i undersøkelsesåret. Institusjonsbeboere er utelatt. En ekstra utfordring i Trondheim er studenter som er bostedsregistrert i andre deler av landet. I tidligere undersøkelser har det vært laget et ekstrautvalg for disse. Erfaringene med slike utvalg har vært blanda, med til dels upålitelige data. I denne undersøkelsen ble det valgt å ikke ha et eget studentutvalg. I stedet er det laget en egen vektning av studentene som er med i undersøkelsen slik at de kan representere hele studentbefolkningen. Det er gjort nærmere rede for dette videre i dette kapitlet.

### 2.2 SPØRRESKJEMA OG DATASET

I den regionale undersøkelsen er det brukt en forkortet utgave av spørreskjemaet i den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Spørsmål om lange reiser siste måned er utelatt. Det samme er detaljerte spørsmål om husholdningen, husholdningens tilgang på transportmidler og spørsmål knyttet til fysiske problemer i forhold til å bevege seg utendørs. Det er tatt med et ekstra spørsmål i den regionale undersøkelsen, om type parkeringsplass ved bestemmelsesstedet for reisen. Spørreskjemaet er vist i Vedlegg 1 Spørreskjema side 73.

Hovedinnhold i undersøkelsen:

1. Introduksjon.  
Hvorfor undersøkelsen gjennomføres  
Noen bakgrunnsopplysninger (bosted, bilhold, arbeid/yrke)
2. Alle reiser på registreringsdagen (daglige reiser)  
Antall reiser, tidspunkt, transportmidler, formål og lengde
3. Arbeidsreisen  
Transportmidler, parkeringsplass, ærend underveis, godtgjørelse
4. Husholdningen og bakgrunn  
Familiens størrelse, alder medlemmer av husholdningen  
Inntekt, utdanning  
Tilgang til transportmidler

Full nasjonal undersøkelse er gjort for et lite utvalg i regionen, med 590 respondenter i Sør-Trøndelag. De fleste av disse er fra Trondheim.

Datasettet består av to filer. En personfil med opplysninger om respondenten og en turfil med opplysninger om hver enkelt reise. Personfila har data fra del 1, 3 og 4 i undersøkelsen, mens turfila har opplysningene fra del 2 i undersøkelsen. Filene kobles ved hjelp av respondentenes unike id.

## 2.3 UTVALG OG VEKTING

Antall personer på 13 år og over i Trondheimsregionen var per 1.1.2010 drøyt 200 000. Av disse har 7043 personer i alderen 13 til 99 år svart på undersøkelsen (Tabell 2-1). Det er 50 prosent menn og 50 prosent kvinner i utvalget. Husholdningenes størrelse varierer fra 1 til 9, med et gjennomsnitt på 2,8 personer.

Utvalget er korrigert for skjevheter i forhold til geografi, alder, kjønn og intervju tidspunkt. Det er to sett med vekter for dataene. Det ene utvikla av TØI for den nasjonale undersøkelsen. Det andre er utvikla av Trondheim kommune for utvalget i den regionale undersøkelsen. I begge settene er det korrigert for tidspunkt (ukedag og måned), geografi og egenskaper ved intervjuobjektet (kjønn og alder). Den største forskjellen mellom settene er vektens geografisk nivå. I TØI's vekt er geografisk nivå fire bydeler i Trondheim og kommuner i Trondheimsregionen for øvrig. I lokalt utvikla vekt er geografisk nivå 10 bydeler i Trondheim og kommuner for øvrig. Lokalt er det også vekt som korrigerer befolkningen for borteboende studenter, og vekt som sikrer sammenlignbare utvalg før og etter innføring av bom.

I denne rapporten brukes kun lokalt utvikla vekter. Der ikke annet er oppgitt brukes basisvekt. Hovedresultater med vekting av studenter presenteres i kapittel 12.

Vekter utviklet av Trondheim kommune for dette utvalget:

- **Basisvekt:** Måned, ukedag, geografi (10 bydeler i Trondheim, kommuner for øvrig), alder, kjønn.
- **Basisvekt, populasjon:** Basisvekt justert til populasjonen.
- **Basis + studentvekt, populasjon:** Basisvekt med korreksjon av borteboende studenter, justert til populasjonen. Det er om lag 21.000 borteboende studenter i Trondheim.

I samarbeid med TØI valgte vi ikke å ha ekstra studentutvalg. Ekstra studentutvalg er krevende å etablere, og erfaringer fra tidligere reisevaneundersøkelser i Trondheim har vist at opplysninger fra et slikt utvalg kan være upålitelige. Samme erfaring har TØI. De folkeregistrerte studentene representerer derfor studentmassen i Trondheim. Folkeregistrerte studenter utgjør ca 32 % av de ordinære studentene i byen. Vi har sett bort fra de som er folkeregistrert i Trondheim og studerer andre steder. I undersøkelsen ble det spurt om hovedbeskjeftigelse, og skoleelev/student var samme kategori. Vi antok at halvparten av 19-åringene som hadde oppgitt student/skoleelev er studenter, og at de som er 20 år og eldre alle er studenter. Disse utgjør til sammen 345 respondenter i utvalget. Disse er vekta til å representere alle studenter. Det er tatt hensyn til studentenes faktiske bosted ved vekting, basert på en kartlegging foretatt i 2006.

- **Basisvekt, bom:** Dette er en tilpassing av utvalget slik at det gir riktig sammenligning før og etter innføring av bomsystemet. Vekta er basert på basisvekt. Kun de månedene som er representert i undersøkelsen både før og etter innføring av bomsystemet er med. Det er vekta slik at det blir like mange respondenter i hver måned før og etter innføring av bom.



Tabell 2-1 Befolkning 13 år og over, antall respondenter og vekta utvalg i geografiske soner.

	Folketall 1.1.2010	Uten vekt	Basis- vekt	Basisvekt, populasjon	Basis+student, populasjon	Basisvekt, bom
Sentrum	27 237	938	923	27 237	37 900	480
Indre vest	7 890	313	267	7 890	8 409	154
Ytre vest	16 562	568	561	16 562	17 081	292
Indre øst	10 093	348	342	10 093	11 211	168
Indre sørøst	13 590	442	460	13 590	19 113	245
Ytre sørøst og Bratsberg	17 139	609	581	17 139	19 331	289
Ytre øst	15 383	574	521	15 383	16 161	242
Sørbyen øst	9 684	384	328	9 684	9 575	161
Sørbyen vest	11 419	390	387	11 419	11 127	200
Sørbyen sør og Byneset	14 635	503	496	14 635	14 652	256
Sum Trondheim	143 632	5 069	4 865	143 632	164 559	2 487
Borteboende studenter	20 927					
Orkdal	9 401	290	318	9 401	9 401	182
Midtre Gauldal	5 122	136	174	5 122	5 122	109
Melhus	12 146	345	411	12 146	12 146	224
Skaun	5 366	147	182	5 366	5 366	97
Klæbu	4 593	149	156	4 593	4 593	77
Malvik	10 162	362	344	10 162	10 162	163
Stjørdal	17 495	545	593	17 495	17 495	286
Sum regionen	207 917	7 043	7 043	207 917	228 844	3 625

## 2.4 STEDFESTING

Antall reiser totalt i undersøkelsen er 24 025. Stedfestingen i undersøkelsen er god: 97-98 prosent er stedfesta på kommune- og fylkesnivå og 90 prosent av reisene er i tillegg stedfestet med x- og y-koordinat og grunnkrets nivå. Se Tabell 2-2 nedenfor.

Tabell 2-2 Nivå for stedfesting.

Stedfestingsnivå	Antall reiser	Andel (%)
Fylke	23 644	98
Kommune	23 272	97
Grunnkrets	21 654	90
x- og y-koordinat	21 559	90
Totalt	24 025	100

## 2.5 REISENES START OG ENDEPUNKT

De fleste reisene starter og ender i Trondheim: 65 prosent av alle reisene i undersøkelsen er foretatt i Trondheim, 21 prosent i omegnskommunene og fire prosent av reisene er foretatt utenfor regionen.

Bosatte i Trondheim gjør de aller fleste av sine daglige reiser i Trondheim: 90 prosent foregår innad i kommunen. Knappt fire prosent av reisene er til eller fra omegnskommuner og om lag seks prosent av reisene er til, fra eller fullstendig utenom regionen (se Tabell 2-3). Nesten alle (98,3 prosent) av reisene er kortere enn 100 km. For reiser kortere enn 100 km foregår 91,3 prosent i Trondheim.

Tabell 2-3 Daglige reiser etter reisenes start- og endepunkt. Bosatte i Trondheim. I prosent. N=16 521.

Start	Ende	Trondheim	Omegns- kommuner	Utenfor regionen	Sum
Trondheim		89,7	1,6	0,9	92,2
Omegnskommuner		1,6	0,5	0,1	2,1
Utenfor regionen		1,4	0,1	4,2	5,7
Sum		92,6	2,2	5,2	100,0

Bosatte i omegnskommunene har naturlig nok flest av sine daglige reiser i omegnskommunene, men en relativt stor andel av reisene går til, fra eller i Trondheim. Mer enn 70 prosent av reisene foregår i omegnskommunene. Nesten ti prosent av reisene starter eller ender i Trondheim og om lag fem prosent går til, fra eller fullstendig utenfor regionen (se Tabell 2-4). Nesten alle (98,8 prosent) av reisene er kortere enn 100 km. For reiser kortere enn 100 km foregår 72,9 prosent i omegnskommunene.

Tabell 2-4 Daglige reiser etter reisens start- og endepunkt. Bosatte i omegnskommuner. I prosent. N=6 753.

Start	Ende	Trondheim	Omegns- kommuner	Utenfor regionen	Sum
Trondheim		4,8	8,2	0,2	13,3
Omegnskommuner		8,4	71,2	1,9	81,6
Utenfor regionen		0,1	2,1	3,0	5,2
Sum		13,3	81,6	5,1	100,0

## 2.6 SAMMENLIGNING MED TIDLIGERE UNDERSØKELSER

Resultatene er sammenlignet med reisevaneundersøkelsen fra 2001 og reisevaneundersøkelsen fra 1990. For å få best mulig sammenligningsgrunnlag er det laget egne utvalg til disse sammenligningene.

### 1990-UNDERSØKELSEN

Undersøkelsen ble gjennomført på høsten. Undersøkelsesområdet var kun Trondheim i motsetning til senere undersøkelser som ble gjort i Trondheim og omegnskommuner. I 1990 var populasjonen 117 308 bosatte på 13 år og over. Utvalget ble gjort ut fra kjønn, alder og bydel. Det ble vektet ut fra 25 bydeler. Totalt antall studenter ble anslått til 15 500, og en antok at kun 25 prosent var bostedsregistrert i Trondheim. Utvalget ble gjort ut fra bosatte i Trondheim med telefon, og det ble antatt at også studenter uten fast adresse i Trondheim til en viss grad hadde telefon og dermed var representert i det ordinære utvalget. I tillegg ble det oppretta et tilleggsutvalg blant studenter bosatt i samskipnadens boliger.

### 2001-UNDERSØKELSEN

2001-undersøkelsen ble gjennomført som telefonintervju i tidsrommet 4.mai til 20.juni 2001. Undersøkelsesområdet var Trondheim, Melhus, Klæbu, Malvik og Skaun. Bruttoutvalget var proporsjonalt med den folkeregistrerte befolkningens kjønn og alder i ti bydeler i Trondheim og i kommuner for øvrig. Det var også meningen å ta med et utvalg som skulle representere studenter

med bostedsadresse utenfor Trondheim. I 2001 var populasjonen 150 503 bosatte 13 år og eldre i Trondheim og nabokommuner og 16 155 utenbys studenter.

Resultatene viste overraskende lavt antall turer. Dette skyldtes i hovedsak tre forhold:

1. Intervju av feil person i husholdningen (den som var hjemme og ikke den som var trukket).
2. Underrapportering av korte reiser (<300 m) pga villedende ordlyd i intervjuguiden.
3. Underrapportering av turer i det ekstraordinære studentutvalget.

For å korrigere for frafall ble det utarbeidet fire vekter.

**Tabell 2-5 Oppsummering av viktige metodiske forhold i de tre siste reisevaneundersøkelsene i Trondheim og omegn.**

	<b>1990</b>	<b>2001</b>	<b>2009</b>
Intervjutidspunkt	Høsten 1990	4.mai til 20.juni 2001	13.januar.2009 – 6.oktober.2010
Antall respondenter			7000
Undersøkelsesområde	Trondheim	Trondheim Melhus, Klæbu, Malvik og Skaun	Trondheim Melhus, Klæbu, Malvik, Skaun, Orkdal, Stjørdal, og Midtre Gauldal
Befolkningens størrelse 13 år og eldre	117 308	150 503	207 917
borteboende studenter	11 625	16 155	20 927
Andel studenter med folkeregistrert adresse i Trondheim	ca 25 %	Ikke oppgitt	ca 32 %
Behandling av borteboende studenter	Lite tilleggsutvalg blant bosatte i samskipnadens boliger, ellers antok en at borteboende studenter hadde telefon og dermed ble med i utvalget.	Ekstrautvalg, med store metodiske utfordringer (ikke forhåndsvarsling og underrapportering av turer)	Ikke ekstrautvalg, pga dårlig erfaring med slike utvalg fra reisevane- og andre undersøkelser. Antatt samme reisemønster blant fastboende og borteboende studenter.
Vektingsvariable	Bydel, kjønn og alder, korreksjon for borteboende studenter ved å blåse opp tilleggsutvalget.	Bydel/kommune, kjønn og alder, med og uten korreksjon for borteboende studenter	Bydel/kommune, kjønn og alder, tidspunkt (ukedag/måned), med og uten korreksjon for borteboende studenter

## 3 TILGANG TIL TRANSPORTRESSURSER

### 3.1 FØRERKORT

I omegnskommunene er andelen av den voksne befolkninga (over 18 år) med førerkort for bil høyere enn i Trondheim (se Tabell 3-1). I Skaun har 95 prosent førerkort, mens 87 prosent av den voksne befolkninga i Trondheim har førerkort for bil. I hele landet har 86 prosent av den voksne befolkninga førerkort.

Tabell 3-1 Andel av den voksne befolkninga (18 år og over) som har førerkort for bil, kommuner. Prosent. N=6 508.

Kommune	Har førerkort
Trondheim	87
Orkdal	92
Midtre Gauldal	91
Melhus	93
Skaun	95
Klæbu	93
Malvik	91
Stjørdal	89
Alle omegnskommuner	92
Trondheimsregionen	88

Det er flere menn enn kvinner som har førerkort. I Trondheim har 91 prosent av menn og 83 prosent av kvinner på 18 år og over førerkort. I omegnskommunene er tilsvarende tall 96 prosent og 87 prosent. Andelen med førerkort har økt siden 1990. I 1990 hadde 85 prosent av voksne menn og 71 prosent av voksne kvinner i Trondheim førerkort. I 2001 var andelen 93 prosent blant menn og 78 prosent blant kvinner.

### 3.2 TILGANG TIL BIL

I Trondheimsregionen bor 87 prosent i en husholdning som eier eller disponerer bil. I likhet med det å ha førerkort varierer bilholdet en del mellom Trondheim og omegnskommunene. I Trondheim bor 84 prosent av befolkninga i en husholdning som eier eller disponerer bil. I omegnskommunene har 94 prosent bil i husholdningen. En større andel av husholdningene i omegnskommuner har flere biler. I hele landet bor 85 prosent i en husholdning med tilgang til bil.

Tabell 3-2 og Tabell 3-3 viser husholdningens bilhold avhengig av om respondenten har førerkort. De fleste med førerkort bor i en husholdning med bil. I Trondheim har 11 prosent førerkort og ikke tilgang på bil. I omegnskommunene er det kun tre prosent som har førerkort og ikke tilgang på bil.

Tabell 3-2 Antall biler som husholdningen eier eller disponerer avhengig av om respondenten har førerkort. Bosatte i Trondheim 18 år og eldre. Prosent. N=4 512.

Førerkort	Ingen biler	1 bil	2 biler	3 og flere biler	Total
Ja	11	55	29	5	100
Nei	54	37	7	2	100
Total	17	53	26	5	100

**Tabell 3-3** Antall biler som husholdningen eier eller disponerer avhengig av om respondenten har førerkort. Bosatte i omegnskommuner 18 år og eldre. Prosent. N=1 984.

Førerkort	Ingen biler	1 bil	2 biler	3 og flere biler	Total
Ja	3	37	46	14	100
Nei	45	38	12	4	100
Total	7	37	43	13	100

### 3.3 TILGANG TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Befolkningen i Trondheimsregionen har god tilgang til kollektivtransport. Det er stor forskjell mellom Trondheim og omegnskommunene. Nesten 90 prosent av bosatte i Trondheim har godt eller svært godt kollektivtilbud ved boligen vurdert ut fra TØI's kriterier. I omegnskommunene har drøyt 20 prosent godt eller svært godt tilbud ved boligen. Med god tilgang menes minst to avganger i timen og mindre enn 1 km til holdeplass eller minst fire avganger i timen og mindre enn 1,5 km til holdeplass. Se Tabell 3-4.

**Tabell 3-4** Befolkningens tilgang til kollektivtransport ved bolig. Prosent. N=6 342.

Tilgang til kollektivtransport	Trondheim	Omegnskommuner	Totalt
Svært god	51	4	38
God	37	19	32
Middels god	5	27	12
Dårlig	3	22	9
Svært dårlig	3	28	10
Total	99	100	101

I hele landet har 52 prosent god eller svært god tilgang til kollektivtransport ved bolig. I Oslo er andelen 95 prosent.

Ikke alle kjenner kollektivtilbudet sitt, og det er stor forskjell mellom bosatte i Trondheim og regionen for øvrig. Sju prosent i Trondheim og 14 prosent i omegnskommunene kjenner ikke tilbudet ved sin holdeplass.

Tilgang til kollektivtransport bestemmes av tilbudets frekvens og avstand til holdeplass. Tabell 3-5 viser frekvens og gjennomsnittlig avstand fra bolig til holdeplass i Trondheim og omegnskommuner. I Trondheim er gjennomsnittlig avstand til holdeplass 325 meter. Bosatte med 2 eller flere avganger i timen har i gjennomsnitt 310 meter til holdeplass. I omegnskommunene er gjennomsnittlig avstand til holdeplass omkring en kilometer. Se *Vedleggstabell 3* for detaljert oversikt over befolkningens avstand til holdeplass i meter.

**Tabell 3-5** Frekvens for kollektivtransport ved bolig, hverdager mellom kl 9 og kl 15, og avstand til holdeplass. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. N=6 343.

Avganger fra bolig	Trondheim		Omegnskommuner	
	Andel med tilbudet (%)	Avstand (meter)	Andel med tilbudet (%)	Avstand (meter)
4 ganger pr time eller flere	54	308	7	1079
2-3 ganger pr time	37	313	30	1109
1 gang pr time	4	422	40	1102
Hver annen time	2	371	6	938
Sjeldnere	3	628	18	1049
Sum	100	325	101	1083

TØI's klassifisering er utvikla for den nasjonale undersøkelsen og gir ikke så god vurdering av tilbudet i Trondheim. Det er derfor også utvikla en egen klassifisering for denne undersøkelsen, vist i Vedleggstabell 2.

### 3.4 EIE OG TILGANG TIL SYKKEL, MOPED OG MOTORSYKKEL

I Trondheim eier eller disponerer 81 prosent sykkel, i omegnskommunene er andelen 82 prosent. I landet som helhet eier eller disponerer 77 prosent av befolkningen sykkel. Se Tabell 3-6.

**Tabell 3-6** Befolkningens tilgang til sykkel. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. Prosent. N=7 029.

Eie/tilgang til sykkel	Trondheim	Omegnskommuner	Total
Eier	78,3	80,1	78,8
Kan disponere	2,3	1,8	2,1
Nei, verken eier eller kan disponere	19,5	18,2	19,1
Sum	100,0	100,0	100,0

I Trondheim eier eller disponerer 15 prosent av befolkningen moped og/eller motorsykkel. I omegnskommunene er andelen 13 prosent. I landet som helhet eier eller disponerer 11 prosent av befolkningen moped og eller motorsykkel. Se Tabell 3-7.

**Tabell 3-7** Befolkningens tilgang til MC og moped. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. Prosent. N=7 042.

Eie/tilgang til moped/MC	Trondheim	Omegnskommuner	Total
Eier/kan disponere motorsykkel	5,0	4,7	4,9
Eier/kan disponere moped	8,7	6,3	8,0
Eier/kan disponere både MC og moped	1,3	2,2	1,6
Nei	85,1	86,8	85,6
Sum	100,0	100,0	100,0

## 4 OMFANG AV REISER

### 4.1 ANTALL DAGLIGE REISER

I Trondheim foretar hver person som er 13 år og eldre i gjennomsnitt 3,5 reiser per dag (Tabell 4-1). I omegnskommunene er det noe mindre reiseaktivitet. Der er gjennomsnittet 3,2 reiser per person per dag. Gjennomsnittlig antall reiser per person i hele landet er 3,3 (TØI-rapport). På en gjennomsnittsdag foretas det nærmere 503 000 reiser av bosatte på 13 år og over i Trondheim og 207 000 reiser av bosatte på 13 år og over i omegnskommunene.

Tabell 4-1 Gjennomsnittlig antall reiser per person og dag. Totalt antall reiser per dag i Trondheim og omegnskommuner. Bosatte på 13 år og over i Trondheim og omegnskommuner. Populasjonsvekt.

Bosted	Antall reiser per person	Totalt antall reiser per dag
Trondheim	3,50	502 677
Orkdal	3,24	30 445
Midtre Gauldal	2,84	14 566
Melhus	3,10	37 603
Skaun	3,05	16 377
Klæbu	3,50	16 063
Malvik	3,13	31 768
Stjørdal	3,41	59 732
Sum omegnskommuner	3,21	206 553
Total	3,41	709 230

Ikke alle har en reise i løpet av en gjennomsnittsdag. En gjennomsnittsdag er 12-14 prosent av befolkningen hjemme hele dagen. En litt større andel i omegnskommunene enn i Trondheim. I underkant av 30 prosent har 1-2 reiser og om lag en tredjedel utfører 3-4 reiser en gjennomsnittsdag.

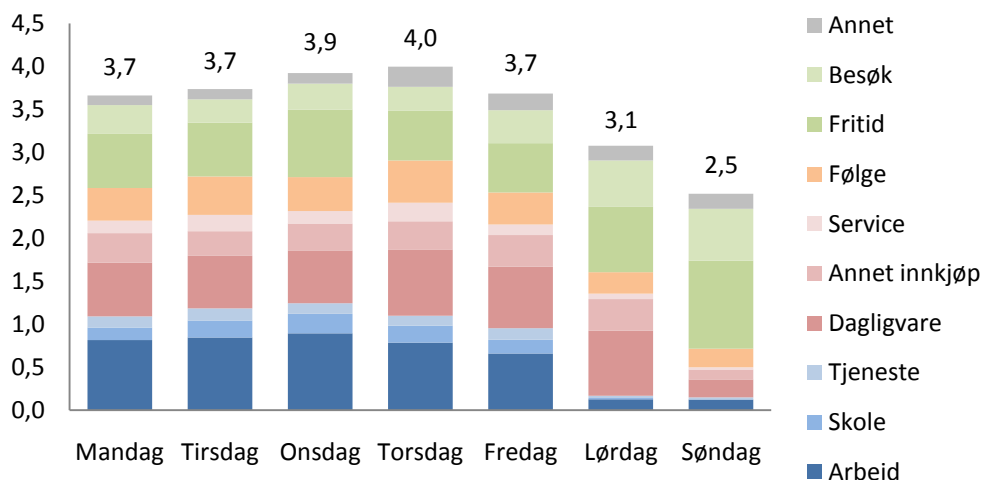
Tabell 4-2 Antall reiser per dag. Bosatte på 13 år og over i Trondheim og omegnskommuner. Prosent. Populasjonsvekt.

Antall reiser	Trondheim	Omegnskommuner	Hele landet <sup>1</sup>
Ingen reiser	11,9	13,9	14
1-2 reiser	27,0	29,6	30
3-4 reiser	31,8	33,1	31
5-6 reiser	18,9	15,5	17
mer enn 6 reiser	10,3	7,8	9
Total	100,0	100,0	101

1) Kilde: TØI-rapport

Reiseomfanget varierer over uka. Vi reiser mest på ukedagene og mindre i helgene. I gjennomsnitt foretar en bosatt i Trondheim fra 3,7 til 4,0 reiser på en hverdag og 3,1 og 2,5 reiser på henholdsvis lørdag og søndag. Reisesenes formål varierer også i løpet av uka. Arbeids- og skolereiser foregår for det meste på hverdager. I helgene er det stor andel fritids- og besøksreiser. Innkjøpsreiser foregår fra mandag til lørdag, med flest reiser på lørdag. Se Figur 4-1. I *Vedleggstabell 4* er det vist verdier for figuren under. *Vedleggstabell 5* viser tilsvarende tall for Trondheim når studenter er inkludert og *Vedleggstabell 6* viser tall for bosatte i omegnskommuner.

**Gjennomsnittlig antall reiser per dag per person etter formål og ukedag.  
Bosatte 13 år og over i Trondheim.**



**Figur 4-1** Gjennomsnittlig antall reiser per dag per person etter formål og ukedag. Bosatte i Trondheim. N=4 407. Verdier er oppgitt i [Vedleggstabell 4](#).

I 2001 utførte bosatte i Trondheimsregionen i gjennomsnitt 3,14 reiser per dag. I 1990 utførte bosatte i Trondheim i gjennomsnitt 3,8 reiser per dag. Tallene i de regionale undersøkelsene er ikke helt i samsvar med tall for hele landet. I 1992 var gjennomsnitt for hele landet 3,12 reiser. Tilsvarende tall for 2001, 2005 og 2009 var henholdsvis 3,09, 3,33 og 3,30 ([TØI-rapport 1130/2011](#)).

## 4.2 DAGLIGE REISER – LENGDE OG TIDSBRUK

I undersøkelsen ble respondentene spurt om reisesenes lengde. Reiselengden kan være vanskelig å anslå, men anslagene gir trolig en pekepinn. Det har blitt spurt om dette i de nasjonale undersøkelsene siden 1992, så opplysningene er sammenlignbare over tid. De oppgitte reiselengdene er korrigert for opplagte feil.

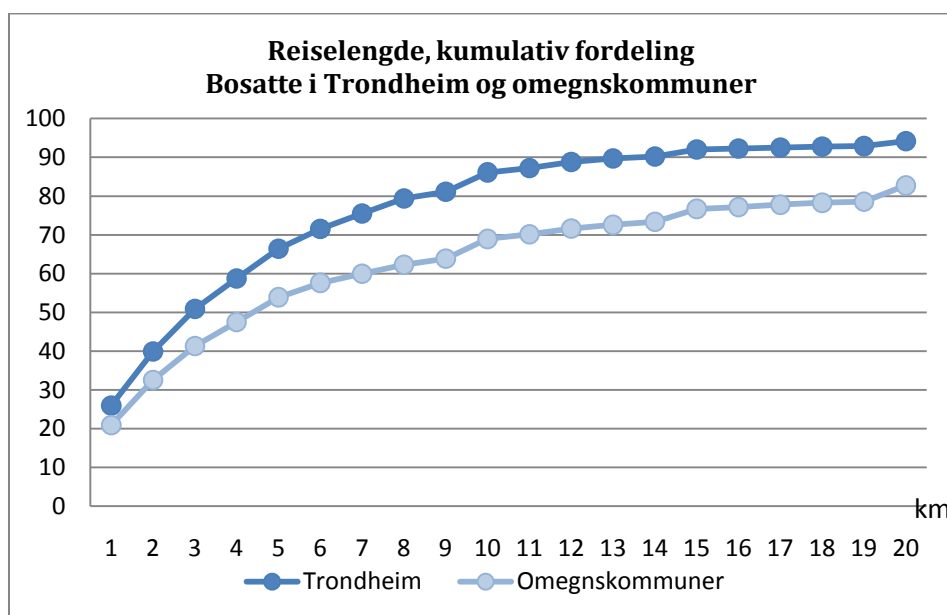
Med disse forutsetningene blir gjennomsnittlig reiselengde for alle reiser foretatt av bosatte i Trondheim 10,3 km. Noen lange reiser drar opp gjennomsnittet. Reiser kortere enn 100 km har et gjennomsnitt på 5,9 km. Bosatte i omegnskommunene har lengre reiser, med 10,7 km i gjennomsnitt for reiser kortere enn 100 km. Gjennomsnittlig reiselengde varierer fra 9 km i Klæbu til 16 km i Midtre Gauldal. Se Tabell 4-3.



Tabell 4-3 Gjennomsnittlig reiselengde i km for alle reiser og reiser kortere enn 100 km. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. N= 22 808 for alle reiser og N=22 424 for reiser < 100 km. Populasjonsvekt.

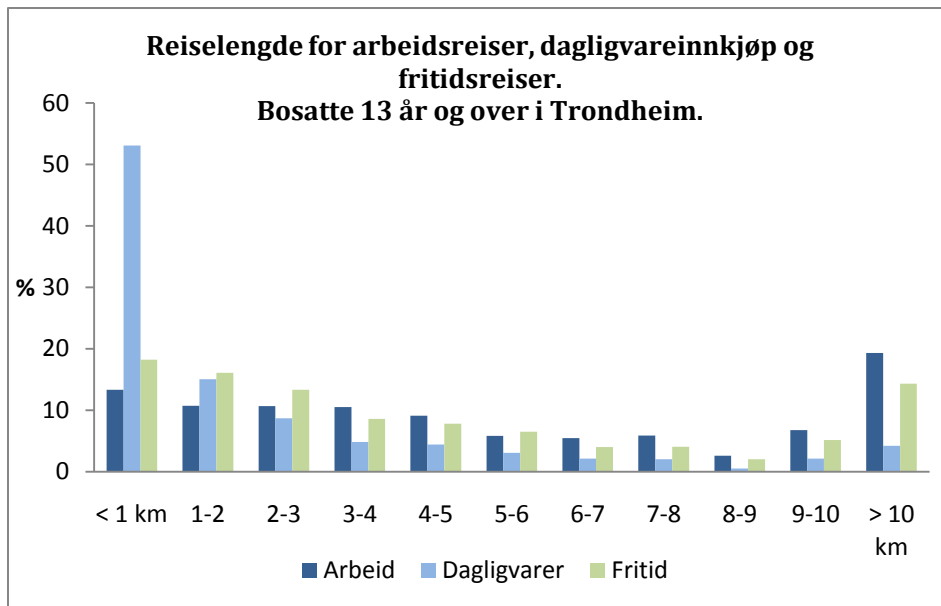
Kommune	Alle reiser	Reiser < 100 km
Trondheim	10,3	5,9
Orkdal	12,1	9,9
Midtre Gauldal	18,5	15,9
Melhus	13,5	11,1
Skaun	17,9	15,5
Klæbu	12,4	9,0
Malvik	14,7	9,5
Stjørdal	13,8	9,4
Alle omegnskommuner	14,2	10,7
Total	11,4	7,3

De fleste reisene er korte. Halvparten av reisene foretatt av bosatte i Trondheim er 3 km eller kortere, i omegnskommunene er 41 prosent 3 km eller kortere. I hele landet er 42 prosent av reisene 3 km eller kortere. Se Figur 4-2. Blant bosatte i Trondheim er omtrent 25 prosent av reisene 1 km eller kortere, omtrent 40 prosent er 2 km eller kortere og to tredjedeler 5 km eller kortere. Nesten 90 prosent er 10 km eller kortere. I omegnskommunene er det lengre reiseavstander. Her er omtrent 20 prosent 1 km eller kortere, en tredjedel 2 km eller kortere og drøyt halvparten 5 km eller kortere. To tredjedeler er 10 km eller kortere. Se *Vedleggstabell 7* for detaljer.



Figur 4-2 Kumulativ fordeling av reiselengder. Reiser foretatt av bosatte på 13 år og over i Trondheim (N=16 037) og omegnskommuner (N=6 771).

Reiselengden varierer med reisens formål. Figur 4-3 viser reiselengde for arbeidsreiser, dagligvareinnkjøp og fritidsreiser. Dagligvareinnkjøp foregår som regel i nærmiljøet og over halvparten av disse reisene er 1 km eller kortere. Arbeidsreisene er lengre. Om lag halvparten av arbeidsreisene er 5 km eller kortere, og 19 prosent er 10 km eller lengre. Fritidsreiser er kortere enn arbeidsreisene, men ikke så korte som dagligvareinnkjøp. Se Tabell 4-4 for detaljer om bosatte i Trondheim og *Vedleggstabell 8* for detaljer om bosatte i omegnskommuner.



Figur 4-3 Reiselengde for arbeidsreiser, dagligvareinnkjøp og fritidsreiser. Lengde i km. Bosatte i Trondheim. N=2 918 for arbeidsreiser, N=2 864 for dagligvareinnkjøp og N=3 176 for fritidsreiser.

Tabell 4-4 Reiselengde med andel i hver lengdekategori og gjennomsnittlig reiselengde og reisetid for ulike reisehensikter. Bosatte i Trondheim på 13 år og over.

Reise- lengde (km)	Skole/ studie			Andre			Omsorg/ følge				Total
	Arbeid	Tjeneste	Dagligvarer	innkjøp	Service	følge	Fritid	Besøk	Annet		
< 1,1	13,3	16,0	53,1	24,0	23,1	25,0	18,2	23,6	23,3	25,9	
1,1 - 2,0	10,7	12,7	15,0	13,8	16,9	15,0	16,1	10,0	16,3	14,0	
2,1 - 3,0	10,7	11,4	8,7	10,4	14,1	10,2	13,3	10,7	11,1	11,0	
3,1 - 4,0	10,5	7,6	4,8	8,8	8,3	7,2	8,6	6,5	6,6	7,8	
4,1 - 5,0	9,1	7,1	4,4	9,3	5,6	9,7	7,8	7,9	8,8	7,7	
5,1 - 6,0	5,8	3,2	3,0	7,2	5,1	4,2	6,5	4,8	3,1	5,1	
6,1 - 7,0	5,4	2,6	2,1	3,6	5,1	4,6	4,0	4,8	4,3	4,0	
7,1 - 8,0	5,9	3,9	2,0	3,7	4,8	4,8	4,0	3,3	2,9	3,9	
8,1 - 9,0	2,6	0,6	0,5	2,0	0,8	2,2	2,0	1,4	1,6	1,7	
9,1 - 10,0	6,8	6,0	2,1	5,7	6,8	5,3	5,2	5,2	2,9	5,0	
> 10 km	19,3	28,7	4,2	11,5	9,1	11,8	14,3	21,9	19,0	13,9	
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Gj.snitt (km)	11,2	4,8	29,6	3,3	16,0	5,8	6,3	12,2	18,2	18,5	10,3
Gj.snitt (min)	21,4	18,0	31,0	9,5	16,0	15,1	12,6	35,4	25,2	28,1	21,4
N	2918	582	463	2864	1292	602	1673	3176	1715	747	16032

En gjennomsnittlig reise for bosatte i Trondheimsregionen tar 22 minutter, i Trondheim 21 minutter og i omegnskommunene 24 minutter.

I 1990 og 2001 ble det kun spurt om reisetid. De gjennomsnittlige reisetidene tyder på at tidsbruken til reiser er noenlunde konstant.

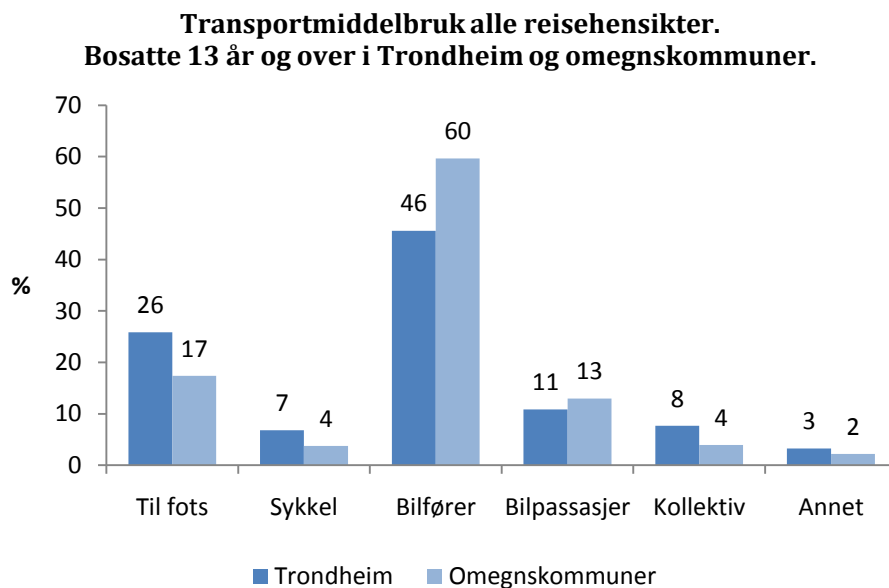
I 1990 tok en gjennomsnittlig arbeidsreise 17,5 minutter, en skolereise 17,8 minutter, en tur til dagligvarebutikken 11 minutter, andre innkjøps- og serviceturer 12 minutter, fritidsreiser til fornøyer, organiserte aktiviteter og besøk tok 16-19 minutter og andre fritidsreiser 41 minutter.

I 2001 tok en gjennomsnittlig arbeidsreise 17,9 minutter, en skolereise 18,3 minutter, en tjenestereise 25 minutter, en omsorg/følgereise 12,3 minutter, en handel/servicereise 14,3 minutter og en fritids-/annet-reise 22 minutter. Dette gjelder reiser i daværende Trondheimsregionen.

## 5 TRANSPORTMIDDELBRUK

### 5.1 TRANSPORTMIDDELBRUK PÅ DAGLIGE REISER

I Trondheim foregår om lag en tredjedel av reisene til fots eller med sykkel, bil brukes på godt over halvparten, og kollektiv på knapt ti prosent. Blant reiser utført med andre transportmidler utgjør om lag halvparten motorsykkel (0,5 prosent) og moped (0,8 prosent). I omegnskommunene er bilen langt viktigere. Tre fjerdedeler av reisene foregår med bil. Kun en fjerdedel sykler eller går og fire prosent bruker kollektivtransport. Se Figur 5-1 under.



Figur 5-1 Transportmiddelbruk<sup>1</sup> for alle reiser etter bosted. Trondheim og omegnskommuner. Prosent. N=24 008. Populasjonsvekt.

Figur 5-2 viser transportmiddelbruk blant bosatte i Trondheim med og uten borteboende studenter. Den viser at bilførerandelen blant bosatte i Trondheim reduseres og andelen reiser til fots øker når borteboende studenter inkluderes. Hovedfokuset for denne rapporten, og anbefalinger for senere, er å benytte data på bosatte i Trondheim uten studentvekt. Kapittel 12 vil presentere hovedresultater for Trondheim der borteboende studenter er inkludert.

<sup>1</sup> Kategoriseringen av transportmiddel avviker noe fra TØI sin kategorisering. Transportmiddel er kategorisert som følger i denne rapporten (*transportmiddel i kursiv er i TØI-rapporten definert som kollektivtransport*):

**Til fots** – til fots hele veien

**Sykkel**

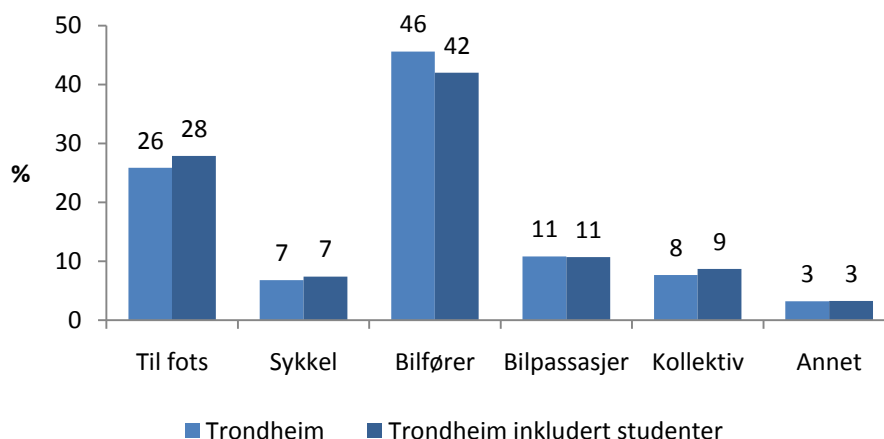
**Bilfører**

**Bilpassasjer**

**Kollektivt** – Buss/rutebil/ekspresbuss i rute, trikk, tog

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

**Transportmiddelbruk alle reisehensikter.  
Bosatte 13 år og over i Trondheim. Med/uten borteboende  
studenter.**



Figur 5-2 Transportmiddelbruk for alle reiser etter bosted. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. Prosent. Populasjonsvekt (N=17 013) og populasjonsvekt inkl studenter (N=573 830).

Vedleggstabell 9 viser detaljert transportmiddelvalg for henholdsvis bosatte i Trondheim, bosatte i Trondheim inkludert studenter og bosatte i omegnskommunene.

Transportmiddelbruk varierer over uka. Tabell 5-1 som viser transportmiddelbruk for hverdag (mandag – fredag) og helg (lørdag – søndag) for bosatte i Trondheim. Det er mer sykling og større andel turer som bilfører på hverdagene enn i helga. Bruk av kollektivtransport er også langt viktigere på hverdag enn helg. Dette skyldes at det er langt flere arbeids- og skolereiser på hverdag enn helg. Vedleggstabell 16 og Vedleggstabell 17 viser transportmiddelbruk etter reisedag for henholdsvis bosatte i Trondheim og omegnskommuner.

Tabell 5-1 Transportmiddelbruk etter reisetidspunkt, hverdag (mandag-fredag) og helg (lørdag-søndag). Bosatte i Trondheim. Prosent. N=15 507. Populasjonsvekt.

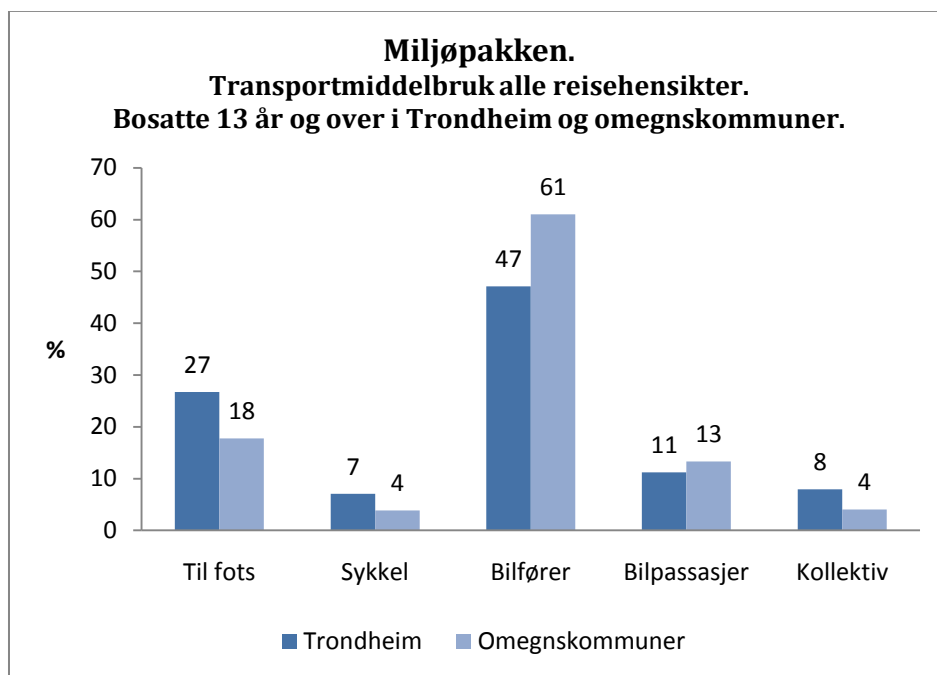
Transportmiddel	Hverdag	Helg	Totalt
Til fots	25,3	27,4	25,8
Sykkel	7,7	4,2	7,0
Bilfører	45,8	43,4	45,3
Bilpassasjer	9,2	17,8	11,1
Kollektiv	9,0	3,7	7,8
Annet	3,0	3,5	3,1
Total	100,0	100,0	100,0

## 5.2 MÅL I MILJØPAKKEN

Miljøpakken Trondheim ble vedtatt i Bystyret 24. april 2008. Målsetting nummer to i Miljøpakken er: "Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel og kollektivtrafikk) skal øke til 50 prosent av alle turer innen 2018. Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 prosent innen 2018." (<http://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/01/Trondheim-kommunes-miljopakke-for->

[transport-24.04.08.pdf](#)). For å kunne måle dette har det vært nødvendig med en egen inndeling av transportmiddelbruk der det er sett bort fra alle reiser som ikke er foretatt med gang, sykkel, kollektiv og bil. Denne inndelingen avviker fra TØI sin kategorisering og kategoriseringen som blir brukt ellers i denne rapporten.

Figur 5-3 viser transportmiddelfordelingen blant bosatte i henholdsvis Trondheim og omegnskommuner. Den viser at miljøvennlig transport utgjør 42 prosent og bilandelen 58 prosent av reisene blant bosatte i Trondheim. Blant bosatte i omegnskommunene skjer 26 prosent av reisene med miljøvennlig transport og 74 prosent av reisene med bil.



Figur 5-3 Transportmiddelbruk for alle reiser etter bosted. Inndeling tilpasset miljøpakkens mål. Bosatte 13 år og over i Trondheim (N=16 463) og omegnskommuner (N=6 840). Prosent. Populasjonsvekt.

### 5.3 GEOGRAFISK FORDELING

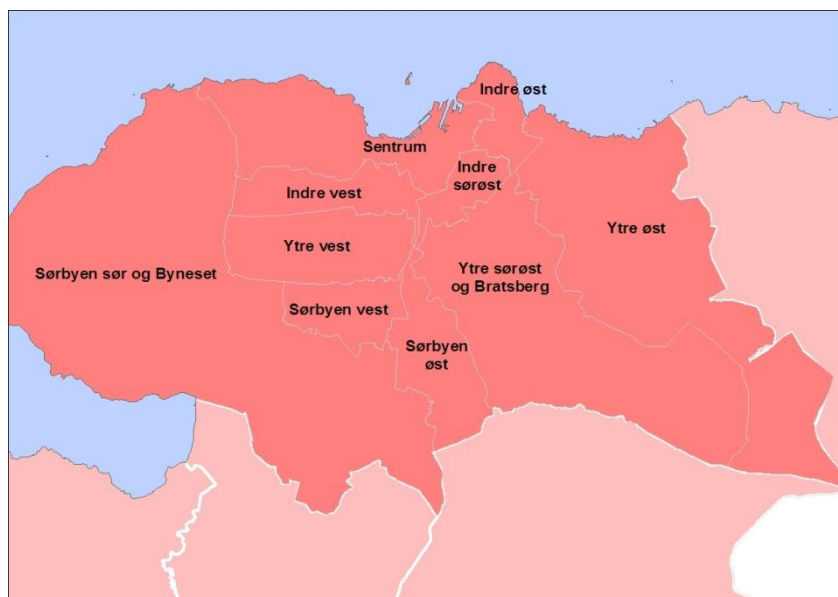
Dette kapitlet tar for seg hvordan transportmiddelbruk varierer med bosted. Tabell 5-2 viser at for bosatte i Trondheimsregionen samlet foregår 60 prosent av reisene med bil, 30 prosent til fots eller med sykkel, sju prosent med kollektivtransport og tre prosent med andre transportmiddel. Tabellen viser også at det er en større andel av reisene som skjer med miljøvennlig transport blant bosatte i Trondheim enn blant bosatte i omegnskommunene. Dette henger blant annet sammen med at tilgangen til godt kollektivtilbud er bedre i Trondheim enn i omegnskommunene (se kapittel 3.3), og at det er flere korte reiser blant bosatte i Trondheim enn blant bosatte i omegnskommunene. Betydningen av reiselengde på transportmiddelbruk er nærmere presentert i kapittel 5.4.

Tabell 5-2: Transportmiddelbruk for alle reiser etter bosted. Kommun nivå. Prosent. Populasjonsvekt. N=708 771.

Bosted	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Trondheim	25,8	6,8	45,6	10,8	7,7	3,2	100,0	17 013	502 278
Omegnskommuner	17,4	3,8	59,7	13,0	4,0	2,2	100,0	6 995	206 493
Trondheimsregionen	23,4	5,9	49,7	11,5	6,6	2,9	100,0	24 008	708 771

### 5.3.1 TRONDHEIM

I denne rapporten er resultatene for Trondheim presentert i form av 10 bydeler. Sonenes plassering og utstrekning er illustrert i kartet nedenfor (Figur 5-4).



Figur 5-4 Trondheim inndelt i 10 bydeler.

Tabell 5-3 viser at bosatte i sentrumssonen skiller seg ut med en større andel fot- og sykkelreiser enn blant bosatte i byen ellers. Bosatte i Sentrum utfører en av to reiser til fots eller med sykkel. Også bosatte i de sentrumsnære sonene Indre øst og Indre sørøst har en relativt høy andel fot- og sykkelreiser, med nærmere 38 prosent fot- og sykkelreiser. Sonene Indre vest og Ytre vest har en lavere andel fot- og sykkelreiser enn de sentrumsnære sonene på østsiden av byen. Her er fot- og sykkelandelen henholdsvis 31 og 29 prosent.

Bosatte i Indre vest skiller seg ut med en noe høyere andel kollektivreiser enn bosatte i andre deler av Trondheim. Bilandelen blant bosatte i Trondheim øker med avstand fra sentrum, og er høyest i ytre øst der 68 prosent av reisene foretas enten som bilfører eller bilpassasjer.

Tabell 5-3: Transportmiddelbruk etter bosted. Bydeler i Trondheim (10 soner) og Trondheim totalt. Prosent. N=17 019. Populasjonsvekt.

Bosted	Til			Bil-			Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	39,7	11,3	27,7	10,4	7,7	3,2	100,0	3 313	97 812
Indre vest	22,7	8,3	44,7	10,5	11,1	2,8	100,0	876	25 844
Ytre vest	23,7	5,0	51,6	8,6	7,7	3,3	100,0	1 978	58 364
Indre øst	29,7	7,5	42,3	10,0	6,2	4,3	100,0	1 225	36 161
Indre sørøst	27,3	10,6	39,5	11,5	7,9	3,1	100,0	1 576	46 512
Ytre sørøst og Bratsberg	18,4	4,4	52,5	12,1	7,8	4,7	100,0	2 131	62 881
Ytre øst	18,7	4,0	57,4	10,3	7,9	1,7	100,0	1 762	52 031
Sørbyen øst	19,5	5,4	52,7	12,2	6,0	4,2	100,0	1 234	36 420
Sørbyen vest	23,7	3,5	50,9	11,0	8,4	2,4	100,0	1 328	39 163
Sørbyen sør og Byneset	21,5	4,9	52,3	12,2	6,9	2,3	100,0	1 596	47 092
Trondheim totalt	25,8	6,8	45,6	10,8	7,7	3,2	100,0	17 019	502 280

Tabell 5-4 viser transportmiddelbruk etter hvor reisen ender. Reiser til sentrum skiller seg ut fra reiser til andre områder med større andel miljøvennlige reiser (58 prosent) og en lavere bilandel (39 prosent). Reiser til alle andre soner har en bilandel på 57 prosent eller mer. Sørbyen øst skiller seg spesielt ut med at en større andel av reisene hit er bilbaserte (72 prosent) sammenlignet med andre soner.

Tabell 5-4: Transportmiddelbruk etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim (10 soner) og Trondheim totalt. Prosent. N=15 923. Populasjonsvekt.

Reisens ende	Til			Bil-			Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	35,8	10,1	30,6	8,6	12,2	2,9	100,0	4 688	138 369
Indre vest	21,6	7,2	48,1	11,0	8,7	3,5	100,0	625	18 429
Ytre vest	28,0	6,1	48,1	8,7	6,2	2,9	100,0	1 285	37 897
Indre øst	17,5	6,4	56,8	12,2	4,6	2,5	100,0	1 419	41 886
Indre sørøst	21,7	8,7	48,7	11,0	6,8	3,1	100,0	1 501	44 272
Ytre sørøst og Bratsberg	19,3	4,9	55,5	9,5	6,9	3,9	100,0	1 668	49 242
Ytre øst	21,0	4,7	55,1	10,9	6,5	1,8	100,0	1 178	34 790
Sørbyen øst	17,1	4,6	59,9	11,9	4,4	2,1	100,0	1 359	40 157
Sørbyen vest	28,8	4,5	47,1	10,2	7,2	2,1	100,0	871	25 702
Sørbyen sør og Byneset	20,3	5,4	56,8	11,5	4,2	1,8	100,0	1 329	39 232
Trondheim totalt	25,5	7,1	46,7	10,1	7,8	2,7	100,0	15 923	469 976

### 5.3.2 OMEGNSKOMMUNER

Omegnskommunene skiller seg fra Trondheim med at de bosatte samlet sett har en høyere andel bilbaserte reiser og en lavere andel miljøvennlige reiser. Det er imidlertid stor variasjon mellom kommunene. Bosatte i Klæbu, Malvik og Stjørdal foretar rundt 20 prosent av sine reiser til fots. For bosatte i Orkdal, Midtre Gauldal og Melhus er andelen rundt 15 prosent og for bosatte i Skaun 12 prosent. Bosatte i Orkdal og Stjørdal skiller seg ut med en noe større sykkelandel enn de øvrige kommunene. Skaun og Melhus skiller seg ut med en høyere bilandel både blant bosatte i



kommunene (81 prosent og 77 prosent) og blant reiser som ender i kommunene (80 prosent og 76 prosent). Se Tabell 5-5 og Tabell 5-6 for en detaljert oversikt.

**Tabell 5-5: Transportmiddelbruk for alle reiser etter bosted. Kommuner. Prosent. N= 6 993. Populasjonsvekt.**

Bosted	Til		Bilfører	Bil-			Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel		passasjer	Kollektiv	Annet			
Orkdal	14,9	7,6	58,9	14,6	2,5	1,5	100,0	1 030	30 446
Midtre Gauldal	14,6	3,1	58,0	13,2	4,2	7,0	100,0	492	14 566
Melhus	15,2	2,4	63,6	13,0	4,1	1,6	100,0	1 274	37 601
Skaun	11,8	1,7	69,2	11,7	4,5	1,1	100,0	553	16 317
Klæbu	21,4	1,0	58,5	11,9	6,0	1,2	100,0	544	16 063
Malvik	20,2	1,5	57,1	13,0	6,0	2,2	100,0	1 076	31 767
Stjørdal	19,6	5,4	57,1	12,7	2,8	2,5	100,0	2 024	59 731
Omegnskommuner totalt	17,4	3,8	59,7	13,0	4,0	2,2	100,0	6 993	206 491

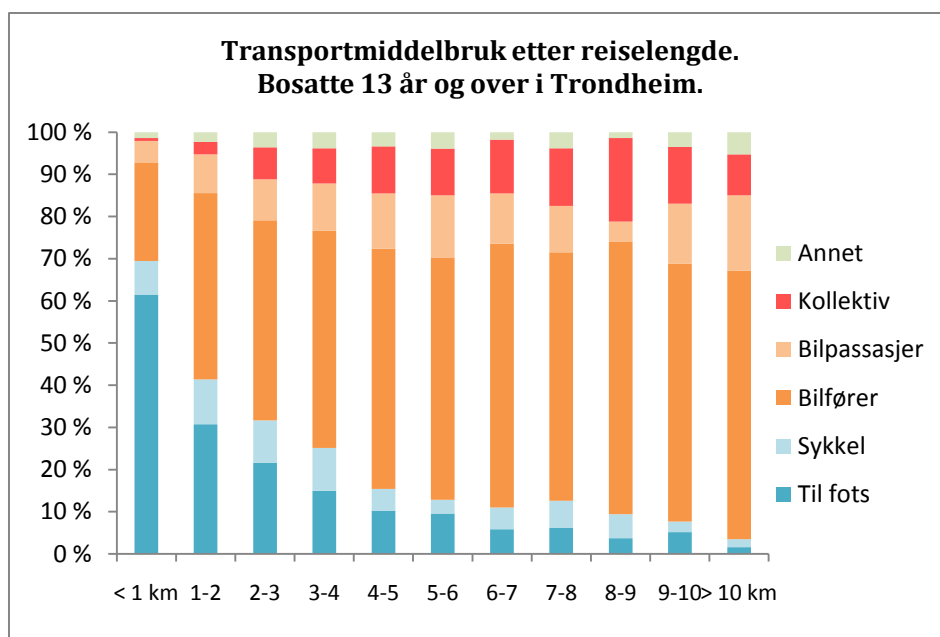
**Tabell 5-6: Transportmiddelbruk etter hvor reisen ender. Kommuner. Prosent. . N= 5 958. Populasjonsvekt.**

Bosted	Til		Bilfører	Bil-			Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel		passasjer	Kollektiv	Annet			
Orkdal	14,7	8,2	58,3	15,1	2,2	1,5	100,0	958	28 261
Midtre Gauldal	14,9	2,6	57,8	12,8	3,8	8,1	100,0	447	13 189
Melhus	15,7	2,7	63,6	12,6	3,9	1,6	100,0	1 055	31 136
Skaun	13,9	2,3	72,5	7,1	2,8	1,4	100,0	361	10 683
Klæbu	24,7	1,2	61,7	7,6	3,7	1,1	100,0	413	12 183
Malvik	21,3	1,8	57,1	13,7	3,9	2,2	100,0	828	24 462
Stjørdal	19,6	5,4	58,0	11,5	2,8	2,8	100,0	1 896	55 994
Omegnskommuner totalt	18,0	4,2	60,0	12,1	3,2	2,5	100,0	5 958	175 908

## 5.4 REISELENGDE HAR BETYDNING FOR VALG AV TRANSPORTMIDDEL

### 5.4.1 TRONDHEIM

Reisens lengde har stor betydning for valg av transportmiddel (Figur 5-5). På de korteste reisene blant bosatte i Trondheim dominerer gange. Fotturer utgjør 60 prosent av reisene når reisen er 1 km eller kortere og 30 prosent når reisen er mellom 1 og 2 km. En gangtur er gjennomsnittlig 1,7 km (Tabell 5-7). Sykkel er også et viktig transportmiddel på de kortere avstandene. På reiser som er 1 km eller kortere sykler åtte prosent. Når reisen er mellom 1 og 2 km sykler 11 prosent og ti prosent sykler på reiser mellom 2 og 4 km. Når reisen blir så lang som 4 til 5 km sykler fem prosent. Gjennomsnittlig reiselengde på sykkel er 3,4 km. Det er lite bruk av kollektivtransport på reiser som er 2 km eller kortere. For reiser lengre enn 2 km øker andelen som reiser kollektivt, og det er størst bruk av kollektivtransport på reiser mellom 8 og 9 km, med 20 prosent bruk av kollektivtransport. Gjennomsnittlig reiselengde med kollektivtransport er 17 kilometer. Bil er viktig for alle reiselengder over 1 km. Gjennomsnittlig reiselengde som bilfører og bilpassasjer er henholdsvis 10 og 17 kilometer.



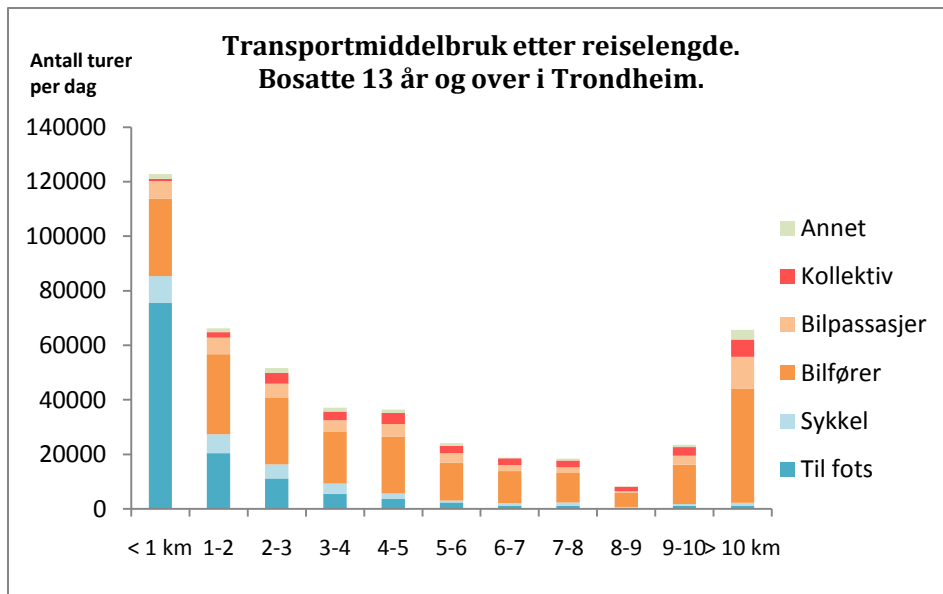
Figur 5-5 Bruk av transportmiddel etter reisens lengde. Alle reisehensikter. Bosatte i Trondheim. I prosent for hver avstandskategori. N =16 026. Populasjonsvekt.

Vedleggstabell 13 viser verdier for figuren over og antall innenfor hver kilometerkategori for bosatte i Trondheim.

Tabell 5-7 Gjennomsnittlig reiselengde, median, korteste og lengste reise. Alle lengder i km. Bosatte i Trondheim.

Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	1,7	1,0	0,1	35	1,7	1,0
Sykkel	3,4	2,0	0,1	60	3,4	2,0
Bilfører	10,3	5,0	0,1	650	7,5	5,0
Bilpassasjer	16,5	5,0	0,1	940	8,9	5,0
Kollektiv	16,9	6,0	0,5	600	8,3	6,0
Annet	60,9	5,0	0,1	950	7,4	4,0
Total	10,2	3,0	0,1	950	5,9	3,0

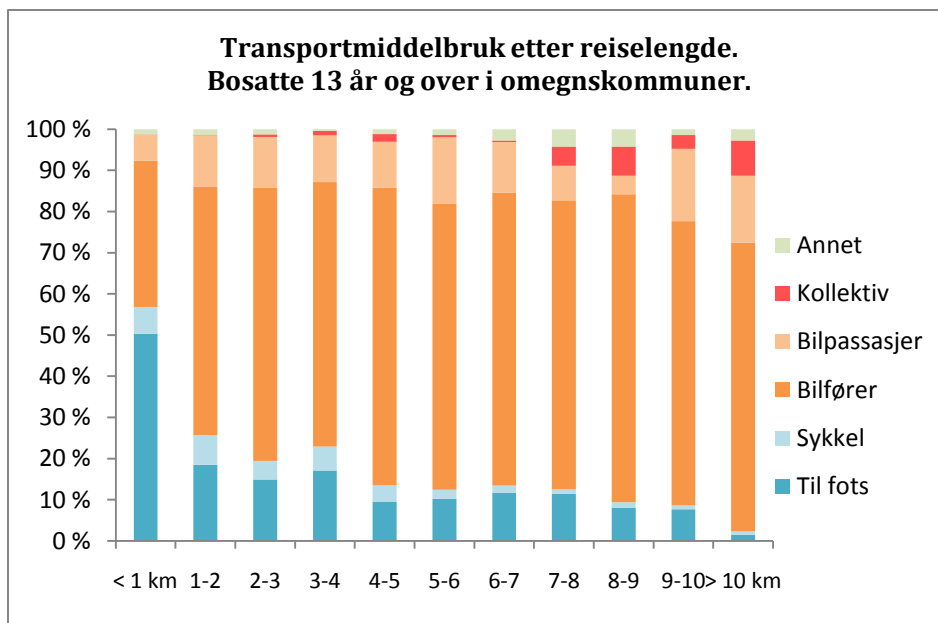
Figur 5-6 viser transportmiddelbruk etter reisens lengde for bosatte i Trondheim 13 år og eldre ved populasjonsvekting.



Figur 5-6 Reiselengder og valg av transportmiddel. Bosatte i Trondheim. Antall reiser pr dag. Populasjonsvekt (N = 473 038).

#### 5.4.2 OMEGNSKOMMUNER

Også i omegnskommunene er gange det vanligste på de korteste reisene (Figur 5-7). Når reisen er 1 km eller mindre går 50 prosent. Dette er ti prosentandeler mindre enn blant bosatte i Trondheim. Når reisen er mellom 1 og 2 km går 19 prosent av befolkningen i omegnskommunene mot 30 prosent i Trondheim. En gangtur er gjennomsnittlig 2,2 km. Sykkel er også et viktig transportmiddel på de kortere avstandene. På reiser under en kilometer sykler sju prosent. Sju prosent sykler også når reisen er mellom en og to kilometer. Andelen som sykler holder seg stabilt til fire kilometer. Når reisen blir lengre enn fire kilometer velger færre å sykle. Gjennomsnittlig reiselengde på sykkel i omegnskommunene er 4,4 km. Bilen dominerer reisene når reiselengden blir over en kilometer. Det er lite bruk av buss på reiser kortere enn sju kilometer. For reiser lengre enn sju kilometer øker andelen som bruker buss, og det er størst bruk av buss på reiser mellom åtte og ni kilometer og på reiser over ti kilometer, men også da er bussandelen beskjeden.

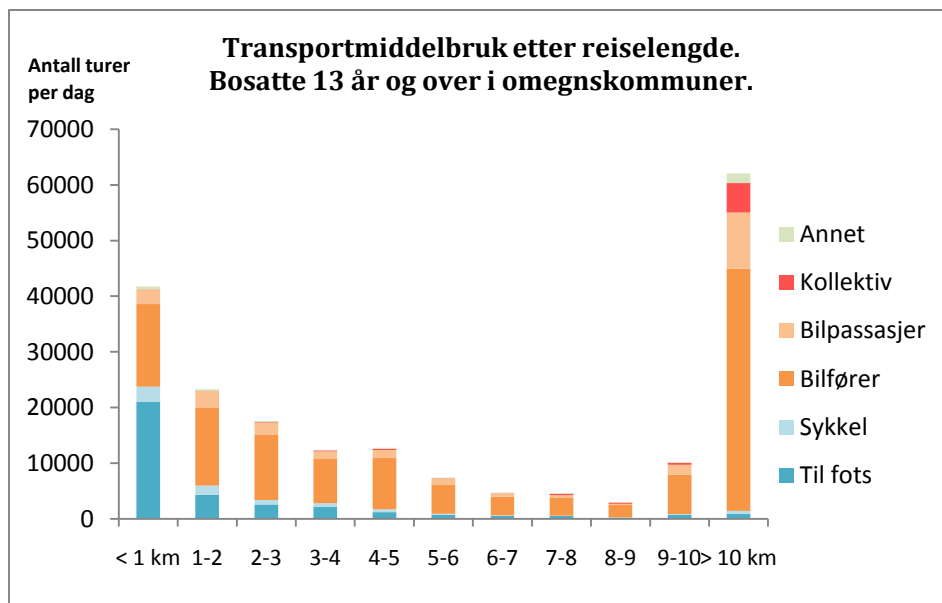


Figur 5-7 Valg av transportmiddel etter reisens lengde. Alle reisehensikter. Bosatte i omegnskommuner. I prosent for hver avstandskategori. N =6 765. Populasjonsvekt.

Vedleggstabell 14 viser verdier for figuren over og antall innenfor hver kilometerkategori for bosatte i omegnskommunene.

Tabell 5-8 Gjennomsnittlig reiselengde, median, korteste og lengste reise. Alle lengder i km. Bosatte i omegnskommunene.

Transportmiddel	Alle reiser				Reiser < 100 km	
	Gjennomsnitt	Median	Korteste	Lengste	Gjennomsnitt	Median
Til fots	2,2	1,0	0,1	30,0	2,2	1,0
Sykkel	4,4	2,0	0,1	70,0	4,4	2,0
Bilfører	14,1	6,0	0,1	690,0	11,9	6,0
Bilpassasjer	21,3	7,5	0,1	700,0	14,6	7,0
Kollektiv	30,5	23,0	1,0	500,0	26,3	23,0
Annet	72,3	9,5	0,3	700,0	14,1	8,0
Total	14,2	5,0	0,1	700,0	10,7	5,0



Figur 5-8 Reiselengder og bruk av transportmiddel. Bosatte i omegnskommuner. Antall reiser per dag. Populasjonsvekt (N = 199 839).

## 5.5 ENDRING FRA 1990 OG 2001

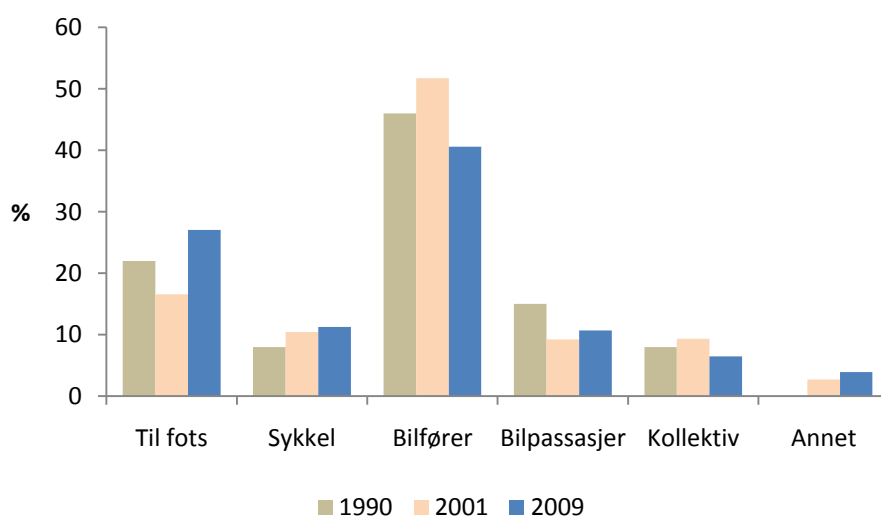
De tre undersøkelsene fra 1990, 2001 og 2009 er gjort med noe ulikt metodisk opplegg og til forskjellige tidspunkt på året. For å få best mulig sammenligningsgrunnlag har vi sett på reiser utført på noenlunde samme tidspunkt i de tre undersøkelsene. Vi har også forsøkt å ha mest mulig like forhold med tanke på behandling av borteboende studenter. Resultatene fra 1990 og 2001 er korrigert for studenter, og det samme er gjort i 2009 for Trondheim.

Undersøkelsene i 1990 og 2001 er gjort i korte perioder på sommerhalvåret, i motsetning til undersøkelsen i 2009 som er gjort over hele året. I 1990 ble undersøkelsen gjort høsten 1990 og i 2001 fra 4.mai til 20.juni. Siden reiseadferden varierer over året, og for å få sammenlignbare resultater, har vi valgt å bruke data fra mai og juni 2009 og 2010 i 2009-undersøkelsen. Transportmiddelbruk påvirkes av når på året reisen er foretatt (Vedleggstabell 15 viser reisemiddelvalg etter resemåned). På vinterhalvåret vil det være flere bilbaserte reiser enn på sommerhalvåret. På grunn av at resultatene som presenteres i dette kapittelet er basert på et tilpasset utvalg fra 2009-undersøkelsen der kun data fra sommerhalvåret er inkludert vil dette gi utslag i en lavere bilandel enn i 2009-utvalget som helhet og som ellers er presentert i rapporten.

Figur 5-9 viser transportmiddelbruk i 1990, 2001 og 2009 for bosatte i Trondheim. Gang og sykkel har økt siden 1990. Dette kan skyldes at 2009-undersøkelsen hadde mer fokus på fotturer enn de tidligere undersøkelsene.<sup>2</sup> Bilbruken har gått noe ned fra 1990 til 2009. Andelen som bruker kollektivt har holdt seg relativt stabilt.

<sup>2</sup> I 2009-undersøkelsen er fottur et eget formål, mens det ikke var et eget formål i 1990-undersøkelsen.

## Transportmiddelbruk Trondheim



Figur 5-9 Endringer i transportmiddelbruk for bosatte i Trondheim, 1990, 2001 og 2009.

1990: Vektet ut fra kjønn og alder på bydelsnivå, 25 bydeler i Trondheim, studentvekt.

2001: Vekt 1: Ordinært og spesialutvalg, Trondheim, alle intervju, til Trondheims befolkning per 01.01.2001, ukedøgn.

2009: Alle reiser foretatt mai og juni i 2009 og 2010, Trondheim basisvekt med studenter.

Trondheim har hatt en noe annen utvikling i bruk av transportmiddel enn landet som helhet. I Trondheim har vi fått en økning i gang og sykkel, i hele Norge har det vært en svak tilbakegang (se Tabell 5-9). I 2009 har andelen som går eller sykler økt til drøyt 30 prosent i Trondheim. I hele landet har andelen blitt redusert til 26. Det har vært nedgang i andel som bruker bil i Trondheim, i motsetning til på landsbasis der bilbruk har holdt seg på samme nivå. I Trondheim har ikke bruk av kollektivtransport økt slik som på landsbasis, men holdt seg noenlunde stabilt.

Tabell 5-9 Transportmiddelbruk på daglige reiser, nasjonale resultater fra 1992 til 2009. Kilde: [TØI-rapport 1130/2011](#).

Transportmiddel	1992	2001	2005	2009
Til fots	21	22	20	22
Sykkel	7	4	5	4
Bilfører	50	52	54	52
Bilpassasjer	13	12	12	11
Kollektivt	8	9	8	10
MC/Annet	1	1	1	1
Total	100	100	100	100

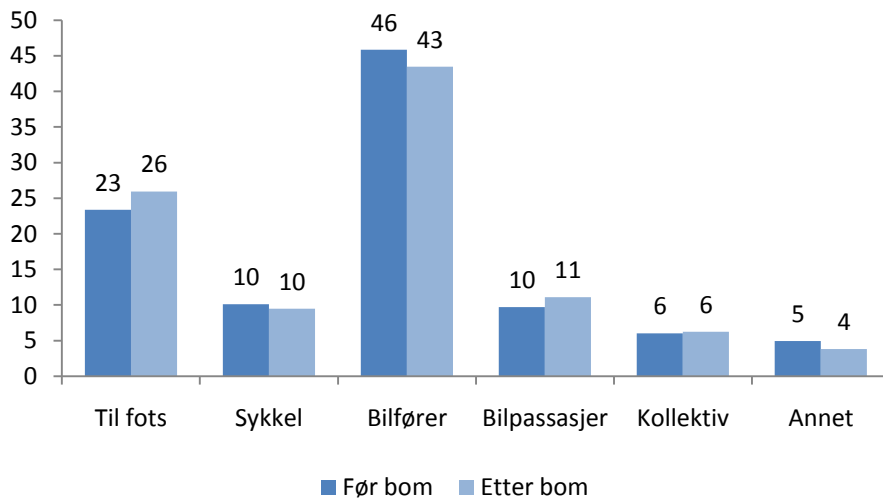
## 5.6 FØR OG ETTER BOMRING

Trafikkreduserende innkrevningssystem ble innført 31. mars 2010. Figur 5-10 og Figur 5-11 viser endring i transportmiddelbruk for bosatte i Trondheim og i omegnskommuner. For å få mest mulig like forhold er sammenligningen gjort for de samme månedene (april-september) i 2009 og 2010.

Det kan se ut som at det har vært en nedgang i bilbruk etter innføring av bomringen og en økning i gange. Det ser ikke ut til at det har vært en endring i sykling eller bruk av kollektivtransport.

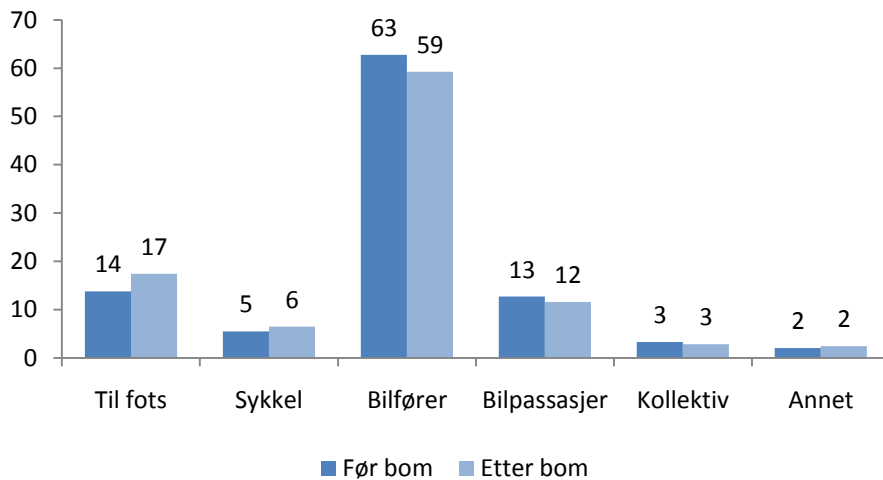
Hovedgrunnen til endringen i transportmiddelfordeling ser ut til å være at andelen fotturer på blant annet fritids- og besøksreiser har gått opp, mens andelen turer som bilfører på disse formålene har gått ned etter innføring av bom. Også antall fritids- og besøksreiser har økt etter innføring av bom. Fritids- og besøksreisene utgjør drøyt 30 prosent av alle reisene (Figur 6-1). Dermed slår endringer i reisemiddelfordelingen på disse formålene relativt sterkt ut på fordelingen av transportmiddelbruk. Dette mønsteret er ikke like tydelig blant bosatte i omegnskommunene som for bosatte i Trondheim, men det kan se ut til at andel reiser som bilfører har gått noe ned på besøks- og fritidsreiser også her etter innføring av bom. I tillegg ser det ut til at andel reiser som bilfører på arbeidsreiser og handels- og servicereiser har gått noe ned blant bosatte i omegnskommunene.

**Transportmiddelbruk før og etter bom.  
Bosatte 13 år og over i Trondheim.**



Figur 5-10 Transportmiddelbruk før og etter innføring av trafikkreduserende innkrevningssystem. Bosatte i Trondheim. Prosent. N=8 854. Basisvekt, bom.

**Transportmiddelbruk før og etter bom.  
Bosatte 13 år og over i omegnskommuner.**



Figur 5-11 Transportmiddelbruk før og etter innføring av trafikkreduserende innkrevningssystem. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. N=3 535. Basisvekt, bom.



## 5.7 PARKERING

Av alle reiser foretatt av bosatte i Trondheim ender 87 prosent på gratis parkeringsplass ved reisemålet mens knappe sju prosent ender på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet (Tabell 5-10). I omegnskommunene ender 92 prosent av reisene på en gratis parkeringsplass og fire prosent på avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet.

Tabell 5-10 Type parkeringsplass ved reisemålet, etter bosted. Prosent. N=6 641.

Type parkeringsplass	Trondheim	Omegnskommuner	Alle
Gratis plass ved reisemålet	87,2	92,3	88,9
Avgiftsbelagt plass ved reisemålet	6,6	4,0	5,7
Gratis plass annet sted	1,2	0,7	1,0
Avgiftsbelagt plass annet sted	0,9	0,3	0,7
Annet	4,1	2,7	3,6
Total	100,0	100,0	100,0
N basisvekt	4 354	2 287	6641
N populasjonsvekt	128 554	67 522	196 076

Av arbeidsreiser som ender i Trondheim parkerer 85 prosent av de reisende på gratis parkeringsplass ved arbeidsstedet (Tabell 5-11). Færrest gratis parkeringsplasser er det på omsorg- og følgereisene med 78 prosent. Hele 91 prosent av handels- og servicereisene ender på gratis parkering ved reisemålet.

Tabell 5-11 Type parkeringsplass ved reisemålet, etter reisens formål. Reiser som ender i Trondheim. Prosent. N=4 307.

Formål	Ved reisemålet		Annet sted		Annet	Total
	gratis plass	avgiftsbelagt plass	gratis plass	avgiftsbelagt plass		
Arbeid	85,1	11,0	1,7	1,4	0,8	100,0
Skole/studie	88,4	7,0	2,3	2,3	0,0	100,0
Tjeneste	86,1	9,5	0,7	2,2	1,5	100,0
Handle/service	91,0	6,0	1,1	0,9	1,1	100,0
Omsorg/følge	78,4	3,7	1,3	0,4	16,3	100,0
Fritid	83,6	13,1	1,2	1,9	0,2	100,0
Besøk	89,3	7,0	0,5	0,3	2,9	100,0
Annet	85,9	8,6	0,6	0,0	4,9	100,0
Totalt	86,0	7,8	1,2	1,0	4,1	100,0

Det er reisene til sentrum som består av færrest gratis parkeringsplasser ved reisemålet (54 prosent). Ved reiser til reisemål i andre soner ender over 90 prosent av reisene ved gratis parkeringsplass.

Tabell 5-12 Type parkeringsplass ved reisemålet etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommune utenfor. Prosent. N=6 307.

Endesone	Ved reisemålet		Annet sted		Annet	Total
	gratis plass	avgiftsbelagt plass	gratis plass	avgiftsbelagt plass		
Sentrum	54,1	30,6	2,3	4,1	8,8	100,0
Indre vest	95,0	0,0	2,1	0,0	2,9	100,0
Ytre vest	95,4	0,0	0,9	0,0	3,7	100,0
Indre øst	97,3	0,0	0,7	0,0	2,0	100,0
Indre sørøst	92,7	2,9	0,9	0,0	3,6	100,0
Ytre sørøst og Bratsberg	96,8	1,1	0,2	0,0	1,9	100,0
Ytre øst	97,1	0,0	0,4	0,0	2,5	100,0
Sørbyen øst	96,3	0,0	1,7	0,0	1,9	100,0
Sørbyen vest	97,0	0,6	0,6	0,0	1,8	100,0
Sørbyen sør og Byneset	96,1	0,5	0,8	0,0	2,6	100,0
Orkdal	96,1	0,0	1,3	0,0	2,6	100,0
Midtre Gauldal	97,7	0,0	0,0	0,0	2,3	100,0
Melhus	97,0	0,0	0,6	0,0	2,4	100,0
Skaun	97,3	0,9	0,0	0,0	1,8	100,0
Klæbu	89,0	0,8	1,7	0,0	8,5	100,0
Malvik	94,8	0,9	0,5	0,0	3,8	100,0
Stjørdal	93,8	3,7	0,5	0,2	1,8	100,0
Utenfor regionen	92,1	2,2	1,0	1,0	3,7	100,0
<b>Totalt</b>	<b>88,9</b>	<b>5,7</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>3,6</b>	<b>100,0</b>

Tabell 5-13 viser reiseformål og type parkeringsplass når reisemålet er sentrumssonen. Nesten 60 prosent av arbeidsreisene til Sentrum har gratis parkeringsplass ved reisemålet, 32 prosent har avgiftsbelagt plass, tre prosent har gratis parkeringsplass annet sted og fem prosent har avgiftsbelagt parkeringsplass annet sted enn ved reisemålet. Blant skole- og studiereisene har 83 prosent gratis parkering ved reisemålet, 44 prosent av handels- og servicereisene, 53 prosent av omsorg- og følgereisene og henholdsvis 50 og 60 prosent av fritids- og besøksreisene til Sentrum har gratis parkering ved reisemålet. *Vedleggstabell 18* viser type parkeringsplass etter reisens formål når reisen ender i Midtbyen. *Vedleggstabell 19* viser type parkeringsplass etter reisens formål når reisen ender i Sentrum uten Midtbyen.

Tabell 5-13 Type parkeringsplass ved reisemålet i Sentrum, etter reisens formål. Prosent. N = 992.

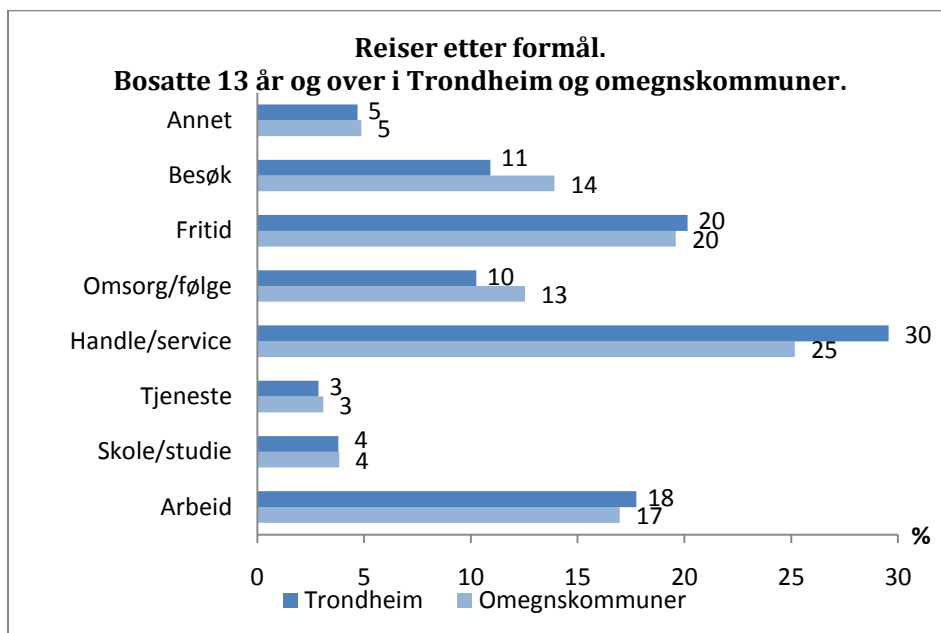
Formål	Ved reisemålet		Annet sted		Annet	Total
	gratis plass	avgiftsbelagt plass	gratis plass	avgiftsbelagt plass		
Arbeid	58,7	32,0	3,2	4,6	1,4	100,0
Skole/studie	83,3	0,0	16,7	0,0	0,0	100,0
Tjeneste	58,4	31,2	0,0	7,8	2,6	100,0
Handle/service	44,0	44,6	2,4	6,0	3,0	100,0
Omsorg/følge	52,9	10,4	3,2	1,4	32,1	100,0
Fritid	50,0	40,8	3,1	6,2	0,0	100,0
Besøk	59,5	32,4	0,0	1,4	6,8	100,0
Annet	62,2	37,8	0,0	0,0	0,0	100,0
<b>Totalt</b>	<b>54,1</b>	<b>30,4</b>	<b>2,5</b>	<b>4,1</b>	<b>8,8</b>	<b>100,0</b>

## 6 REISENS FORMÅL

### 6.1 FORMÅL

Reisenes formål kan deles inn i følgende kategorier: Reiser i forbindelse med arbeid, skole, innkjøp og ærend, henting/bringing av barn/andre og reiser i forbindelse med besøk og fritid. De ulike formålene gjennomgås enkeltvis i kapittel 7 til 11.

Den største andelen reiser blant bosatte i Trondheim skjer med formål om handel og service (30 prosent). Fritidsreiser står for 20 prosent, arbeidsreiser 18 prosent, besøksreiser 11 prosent, omsorg- og følgereiser ti prosent, skole- og studiereiser fire prosent og tjenestereiser tre prosent (Figur 6-1). I omegnskommunene står handels- og servicereisene for 25 prosent av alle reiser, fritidsreiser 20 prosent, arbeidsreisene 17 prosent, besøksreiser 14 prosent, omsorg- og følgereisene 13 prosent, skole- og studiereisene fire prosent og tjenestereisene tre prosent.



Figur 6-1 Reisens formål. Prosent. Bosatte i Trondheim (N=17 026) og omegnskommuner (N=6 997).

Reisenes formål varierer etter ukedag (Tabell 6-1), og da spesielt mellom hverdag (mandag-fredag) og helg (lørdag-søndag). I Trondheim er rundt 30 prosent av reisene på hverdager handels- og servicereiser, mens arbeidsreisene utgjør rundt 20 prosent av reisene på hverdager. Lørdager er handels- og service viktigste reisemål (38 prosent), men også fritidsreiser og besøksreiser er viktig på lørdager med en prosentandel på henholdsvis 26 og 17. På søndager er formålet for 63 prosent av reisene fritid eller besøk.

Tabell 6-1 Reisesens formål. Variasjon i løpet av uka. Prosent. Bosatte i Trondheim.

Formål	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hele uka
Arbeid	22,7	23,0	22,6	20,1	18,8	4,5	5,2	17,7
Skole/studie	4,1	5,2	5,4	4,9	4,2	0,4	0,1	3,8
Tjeneste	3,4	3,7	3,7	3,0	3,5	0,9	0,8	2,9
Handle/service	30,0	29,1	27,7	32,1	31,6	38,2	14,5	29,6
Omsorg/følge	10,2	11,7	9,8	12,5	10,1	7,7	8,5	10,3
Fritid	17,2	16,8	20,1	14,4	15,8	25,6	39,6	20,2
Besøk	9,1	7,3	7,5	7,3	10,4	17,3	23,8	10,9
Annet	3,3	3,2	3,3	5,8	5,6	5,3	7,4	4,7
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
N basisvekt	2 463	2 482	2 825	2 912	2 616	2 056	1 678	17 032
N populasjonsvekt	72 694	73 217	83 367	85 951	77 221	60 659	49 567	502 676

## 6.2 REISENS FORMÅL I ULIKE BYDELER

Av alle reiser til Sentrum er 22 prosent arbeidsreiser. Like stor andel er fritidsreiser og 13 prosent er handel- og servicereiser (Tabell 6-2). Sørbyen øst har en andel handels- og servicereiser på 24 prosent, som er drøye elleve prosentandeler høyere enn i Sentrum. Se *Vedleggstabell 27* for tilsvarende tabell med hjemreise som egen kategori.

**Tabell 6-2** Reisens formål etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. Populasjonsvekt.

Reisens ende	Arbeid	Skole/ studie	Tjen- este	Daglig -varer	Handel / service	Omsorg / følge	Fritid	Besøk	Annet	Totalt	N basis- vekt	N pop- vekt
Sentrum	22,3	4,3	3,7	14,0	12,9	8,4	22,2	7,8	4,4	100,0	4 689	138 449
Indre vest	11,5	4,3	2,6	21,2	10,2	12,3	22,8	10,2	5,1	100,0	626	18 429
Ytre vest	13,9	5,5	1,1	20,1	8,0	13,5	19,5	15,0	3,5	100,0	1 285	37 898
Indre øst	21,6	1,7	2,5	17,9	19,1	9,8	16,2	6,8	4,2	100,0	1 420	41 935
Indre sørøst	20,4	4,9	3,5	19,8	10,8	9,9	14,0	10,9	5,8	100,0	1 498	44 274
Ytre sørøst og Bratsberg	18,1	3,9	2,6	22,4	10,0	11,7	17,3	9,6	4,3	100,0	1 670	49 326
Ytre øst	19,0	5,5	1,1	15,4	8,7	13,1	19,0	14,0	4,3	100,0	1 182	34 848
Sørbyen øst	14,8	3,3	1,5	17,0	23,5	13,1	15,3	8,6	3,0	100,0	1 361	40 158
Sørbyen vest	12,5	4,6	1,9	24,5	9,9	10,0	20,9	11,3	4,3	100,0	872	25 703
Sørbyen sør og Byneset	20,6	2,5	3,8	14,1	11,2	12,9	17,6	12,5	4,8	100,0	1 333	39 320
Orkdal Midtre	16,6	3,9	2,0	16,8	11,3	12,0	20,7	11,3	5,3	100,0	958	28 261
Gauldal	18,3	3,5	3,9	17,2	8,3	4,9	28,3	9,2	6,4	100,0	447	13 188
Melhus	17,3	3,8	2,9	16,0	8,5	12,5	18,2	15,2	5,7	100,0	1 056	31 135
Skaun	12,5	1,8	6,1	9,6	8,4	17,9	23,9	17,2	2,7	100,0	363	10 742
Klæbu	11,1	4,6	1,5	8,0	4,4	20,7	29,5	17,8	2,4	100,0	412	12 179
Malvik	15,8	5,2	1,7	13,5	10,4	14,4	19,3	14,1	5,6	100,0	829	24 463
Stjørdal Utenfor regionen	15,1	4,6	2,1	16,6	11,4	14,1	16,2	15,2	4,6	100,0	1 897	55 995
Total	17,6	3,9	2,9	16,7	11,7	11,1	19,9	11,5	4,7	100,0	23 119	682 343

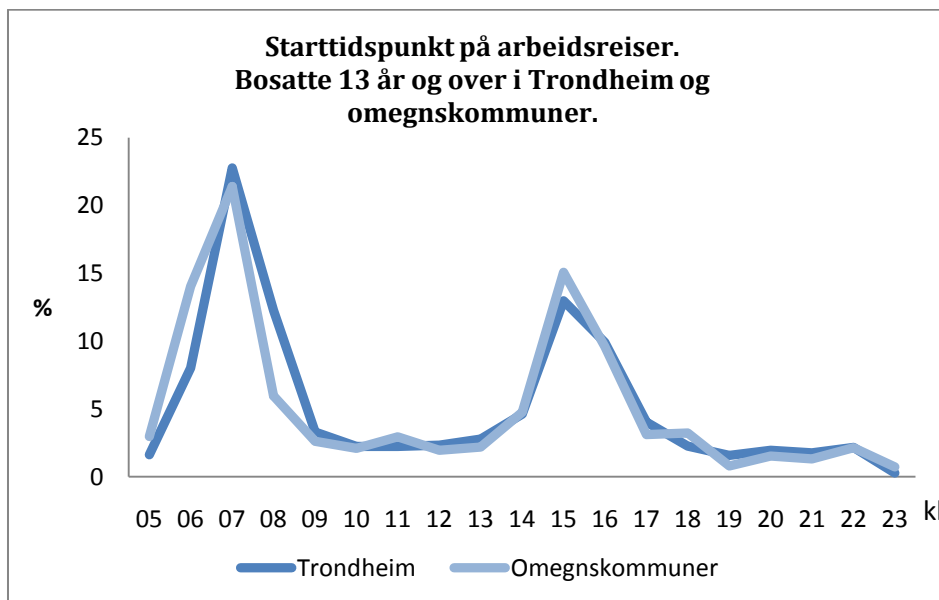
## 7 ARBEIDSREISER

Arbeidsreisene står for 18 prosent av alle reiser i Trondheim og 17 prosent av reisene i omegnskommunene (se kapittel 6, Reisens formål).

### 7.1 OMFANG, TIDSBRUK OG LENGDE

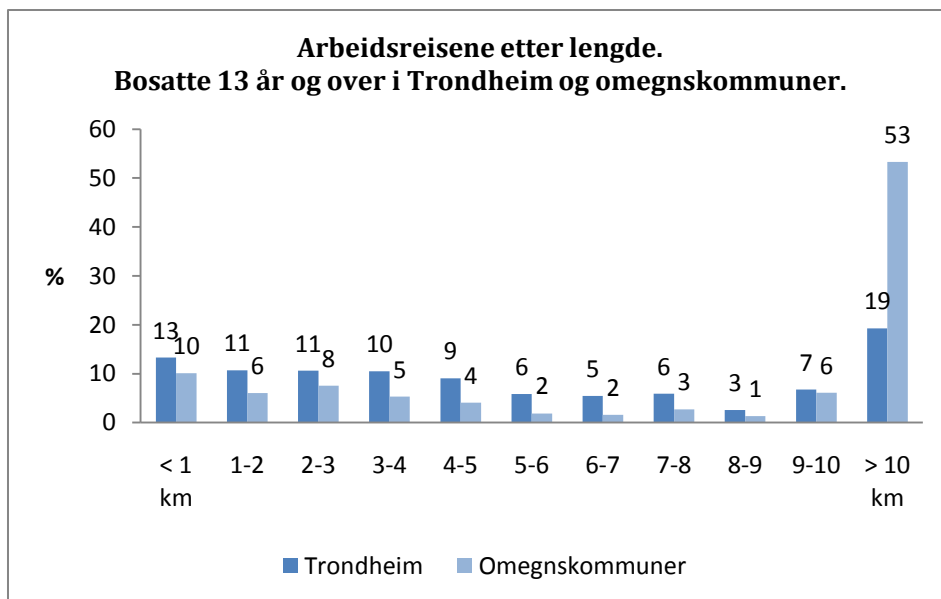
I gjennomsnitt utfører hver person i Trondheimsregionen 0,6 arbeidsreiser per dag og 0,73 arbeidsrelaterte reiser per dag. Bosatte i Trondheim har noen flere slike reiser, med i gjennomsnitt 0,75 per dag. Bosatte i omegnskommunene har 0,69 arbeidsrelaterte reiser per dag.

Arbeidsreisenes starttidspunkt er konsentrert til mellom kl 07 og kl 08 om morgenen, og mellom kl 15 og kl 16 på ettermiddagen (Figur 7-1). I Trondheim skjer hele 23 prosent av reisene mellom kl 07 og 08. 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 1.3 side 6). Det er liten forskjell på starttidspunkt i Trondheim og omegnskommunene.



Figur 7-1: Arbeidsreisene etter starttidspunkt. Bosatte i Trondheim (N=2 994) og omegnskommuner (N=1 167). Prosent.

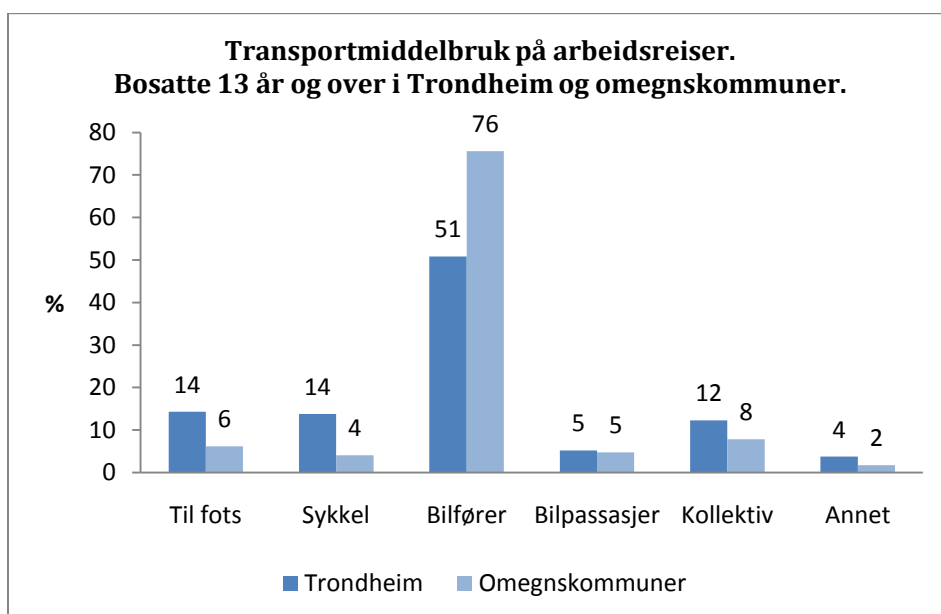
En gjennomsnittlig arbeidsreise for bosatte i Trondheim er 5,8 kilometer lang og tar 21 minutter. Drøyt halvparten av arbeidsreisene på fem kilometer eller mindre (Figur 7-2), og 19 prosent av reisene er på 10 km eller mer. For bosatte i omegnskommunene er 33 prosent av arbeidsreisene fem kilometer eller mindre og drøyt halvparten er 10 km eller lengre.



Figur 7-2: Arbeidsreisene etter lengde. Bosatte i Trondheim (N=2 918) og omegnskommuner (N=1 165). Prosent.

## 7.2 TRANSPORTMIDDELBRUK PÅ ARBEIDSREISEN

I Trondheim er drøyt halvparten av arbeidsreisene bilbasert, 14 prosent av reisene foregår til fots og 14 prosent med sykkel. Drøyt ti prosent foregår med kollektivtransport (Figur 7-3). I omegnskommunene er det flere lengre arbeidsreiser. Dette bidrar til at kun ti prosent av arbeidsreisene foregår til fots eller med sykkel, mens 80 prosent av arbeidsreisene er bilbasert. Knappe åtte prosent av arbeidsreisene for bosatte i omegnskommunene foregår med kollektivtransport.



Figur 7-3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Trondheim (N=3 019) og omegnskommuner (N=1 187). Prosent.

Tabell 7-1 viser hvordan transportmiddelbruk på arbeidsreiser varierer med hvor arbeidsstedet er lokalisert. Siden reiser direkte fra arbeidet til hjemmet er registrert som arbeidsreiser er reiser som ender ved eget bosted her tatt ut av utvalget. Bilførerandelen er lavest på arbeidsreiser til



arbeidssted i sentrumssonen (39 prosent). Kollektivreisene til arbeidssted i sentrum er på 20 prosent, fotreisene 18 prosent og sykkelreisene 15 prosent. I Trondheim er bilandelen størst på arbeidsreiser til Sørbyen sør og Byneset, Sørbyen øst og Ytre sørøst og Bratsberg. I omegnskommunene er andelen arbeidsreiser som foretas med bil størst til Klæbu, Malvik og Midtre Gauldal.

**Tabell 7-1 Transportmiddelbruk på arbeidsreiser<sup>1)</sup> etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N = 2 491. Populasjonsvekt.**

Reisens ende	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	18,0	15,4	38,9	5,6	20,3	1,8	100,0	835	24 672
Indre vest	4,5	21,1	54,9	11,0	6,7	1,7	100,0	24	688
Ytre vest	31,3	12,8	40,7	1,0	9,8	4,5	100,0	45	1 347
Indre øst	8,2	8,9	66,5	3,5	9,2	3,6	100,0	220	6 484
Indre sørøst	11,1	7,5	67,0	4,2	8,1	2,0	100,0	198	5 848
Ytre sørøst og Bratsberg	5,6	9,0	73,7	2,4	8,9	0,3	100,0	164	4 844
Ytre øst	10,8	13,0	63,4	8,7	2,4	1,7	100,0	91	2 657
Sørbyen øst	7,5	6,7	74,5	4,4	5,4	1,6	100,0	118	3 479
Sørbyen vest	16,7	20,8	48,2	9,0	5,3	0,0	100,0	31	888
Sørbyen sør og Byneset	6,3	9,5	75,3	5,4	2,5	0,9	100,0	157	4 611
Orkdal	2,3	10,3	78,4	4,8	2,4	1,9	100,0	104	3 090
Midtre Gauldal	9,5	0,0	87,6	2,9	0,0	0,0	100,0	43	1 267
Melhus	4,0	0,0	75,5	11,1	9,4	0,0	100,0	83	2 470
Skaun	32,4	0,0	67,6	0,0	0,0	0,0	100,0	9	275
Klæbu	6,0	0,0	94,0	0,0	0,0	0,0	100,0	19	564
Malvik	6,4	0,0	77,2	15,4	0,9	0,0	100,0	65	1 912
Stjørdal	11,7	8,3	69,6	2,3	2,6	5,4	100,0	162	4 788
Utenfor regionen	13,6	0,0	39,0	8,4	16,9	22,1	100,0	123	3 624
<b>Total</b>	<b>12,1</b>	<b>10,2</b>	<b>58,3</b>	<b>5,4</b>	<b>11,1</b>	<b>2,9</b>	<b>100,0</b>	<b>2 491</b>	<b>73 508</b>

1) Reiser registrert som arbeidsreiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

Bosatte i Skaun, Melhus og Midtre Gauldal har høyest bilførerandel på arbeidsreisene. Blant bosatte i omegnskommunene er kollektivandelen på arbeidsreiser størst blant bosatte i Klæbu (15 prosent), Skaun (12 prosent) og Malvik (11 prosent). Blant bosatte i Trondheim er det arbeidsreisene til bosatte i Indre øst som skiller seg mest ut på bruk av kollektivtransport. Her er det kun seks prosent av de bosatte som reiser kollektivt til arbeid. Fot- og sykkelandelen på arbeidsreiser er størst for bosatte i sonene sentrum (50 prosent), Indre sørøst (37 prosent), og Indre øst (34 prosent).

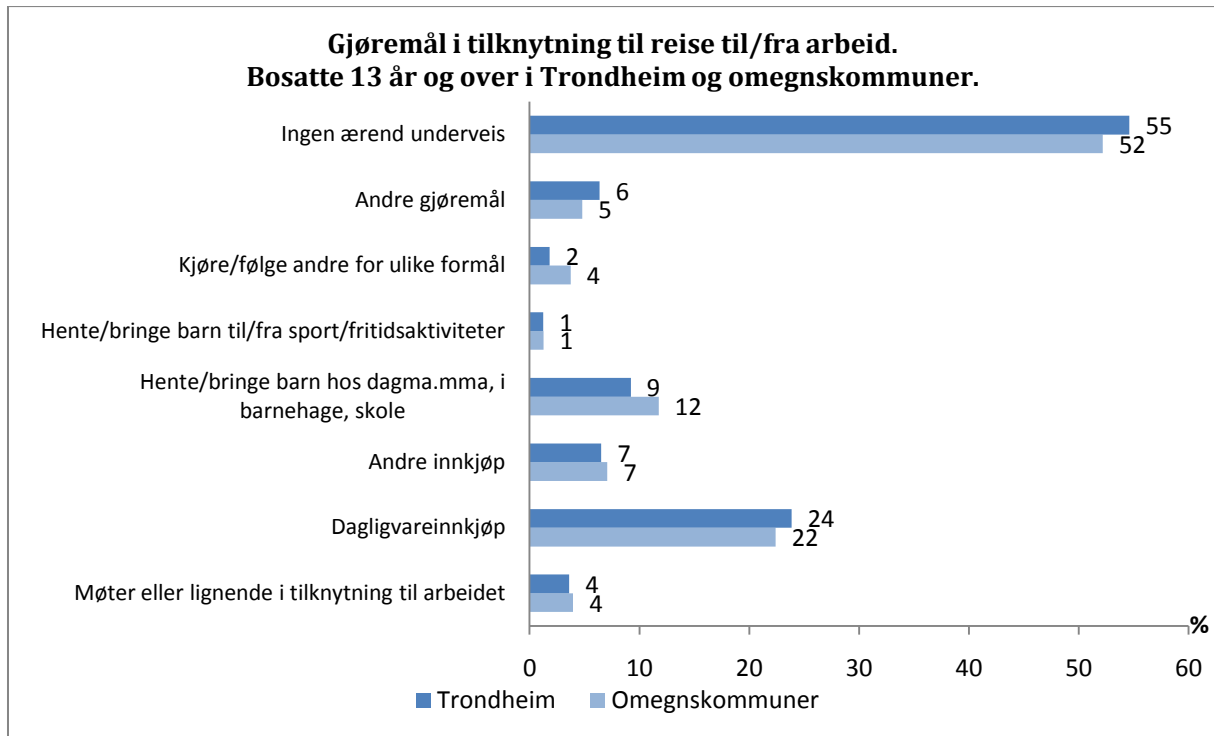
**Tabell 7-2 Transportmiddelbruk på arbeidsreiser<sup>1)</sup> etter bosted. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N=2 590. Populasjonsvekt.**

Bosted	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	30,7	19,7	30,0	3,6	13,0	3,0	100,0	360	10 600
Indre vest	11,5	18,6	49,2	7,0	11,3	2,5	100,0	80	2 355
Ytre vest	10,7	10,3	60,5	3,3	13,8	1,4	100,0	225	6 701
Indre øst	18,7	14,8	48,3	6,9	6,2	5,1	100,0	124	3 652
Indre sørøst	17,2	19,7	39,2	5,1	15,5	3,3	100,0	156	4 632
Ytre sørøst og Bratsberg	7,2	7,4	65,3	5,1	11,1	3,8	100,0	210	6 183
Ytre øst	10,0	8,6	57,2	8,1	13,8	2,3	100,0	198	5 836
Sørbyen øst	9,1	9,4	53,4	8,0	10,8	9,3	100,0	162	4 780
Sørbyen vest	8,9	6,9	61,0	4,2	15,6	3,4	100,0	147	4 374
Sørbyen sør og Byneset	5,8	8,2	64,9	6,1	12,7	2,3	100,0	205	6 077
Orkdal	2,1	9,7	77,9	4,4	3,6	2,2	100,0	110	3 276
Midtre Gauldal	6,7	0,0	79,4	2,1	8,6	3,1	100,0	60	1 782
Melhus	2,2	1,4	80,1	8,4	7,3	0,5	100,0	151	4 472
Skaun	5,4	0,0	81,3	0,8	11,7	0,7	100,0	55	1 635
Klæbu	2,8	0,0	78,4	3,7	15,1	0,0	100,0	41	1 213
Malvik	4,3	1,2	71,1	10,3	11,3	1,8	100,0	108	3 201
Stjørdal	10,4	6,8	71,9	3,2	5,6	2,0	100,0	198	5 854
<b>Total</b>	<b>11,9</b>	<b>10,0</b>	<b>58,5</b>	<b>5,4</b>	<b>11,3</b>	<b>2,9</b>	<b>100,0</b>	<b>2 590</b>	<b>76 623</b>

1) Reiser registrert som arbeidsreiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

### 7.3 GJØREMÅL I TILKNYTNING TIL ARBEIDSREISEN

Over halvparten svarer at de ikke hadde en form for ærend sist de reiste til/fra arbeid (Figur 7-4). Andre har flere forskjellige ærend på vei til/fra arbeid. Av personer i Trondheim som hadde ærend på veien hjem oppgir en av fem at de gjorde dagligvareinnkjøp underveis mens en av ti fulgte barn til/fra barnehage/dagmamma/skole. I omegnskommunene er dagligvareinnkjøp på veien hjem fra jobb mindre vanlig enn i Trondheim, mens å hente/bringe barn til barnehage og skole er mer vanlig.



Figur 7-4: Ærend underveis i tilknytning til siste reise til/fra arbeid. Prosent. Bosatte i Trondheim (N=3 129) og omegnskommuner (N=1 284).

## 8 SKOLE- OG STUDIEREISER

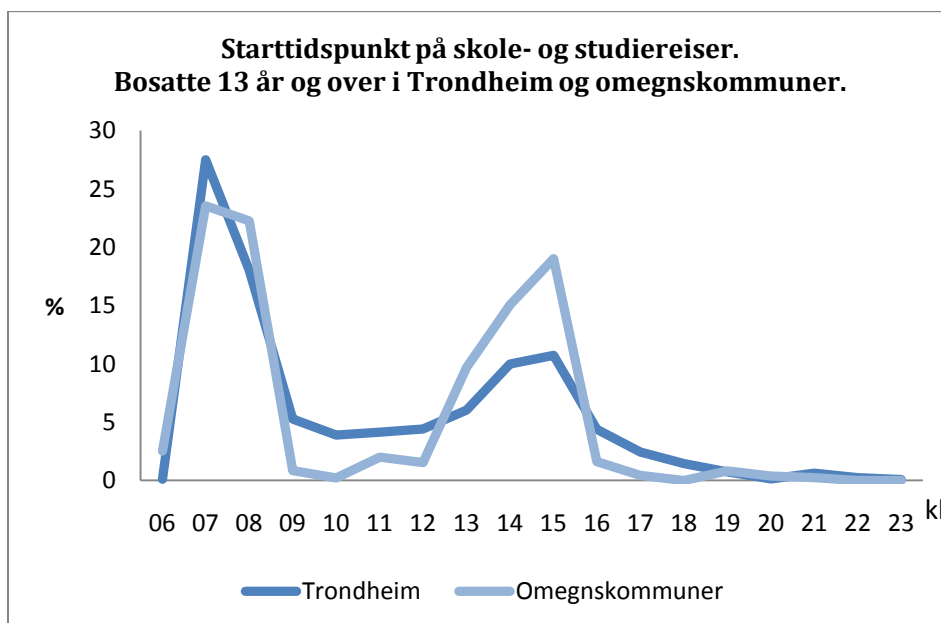
Skole- og studiereisene utgjør fire prosent av alle reiser i både Trondheim og i omegnskommunene (se kapittel 6, Reisens formål). Andelen skole- og studiereiser i Trondheim øker når en korrigerer for borteboende studenter (se Tabell 12-11).

### 8.1 OMFANG, LENGDE OG TIDSBRUK

Skolereiser gjelder her alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang, studier eller annen organisert undervisning. Populasjonen i undersøkelsen er personer som er 13 år og eldre. Dette betyr at vi ikke får informasjon om hvordan de som er under 13 år kommer seg til/fra skolen. Populasjonen inneholder heller ikke studenter som ikke er folkeregistrert i undersøkelsesområdet (se Kapittel 12, som viser hovedresultater med studentvekt). Skolereiser inkluderer ikke reiser som foreldre foretar for å følge barn. De er definert som omsorgsreiser og omtales i neste kapittel.

Personer i Trondheimsregionen på 13 år og over foretar i gjennomsnitt 0,13 skolereiser per dag. Personer i alderen 13-19 år foretar i gjennomsnitt 0,79 skolereiser per dag.

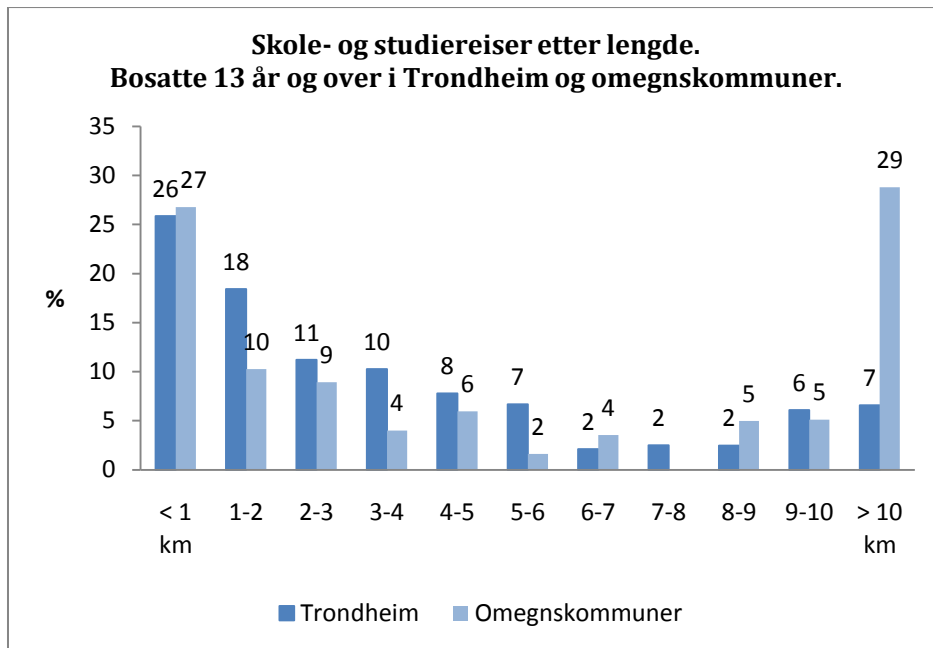
De fleste skolereisene starter mellom kl 07 og kl 09, og mellom kl 14 og kl 16 (Figur 8-1). Det er en større andel av skolereiser i omegnskommunene som starter mellom klokka 14 og 16 enn det er i Trondheim. I Trondheim derimot er skolereisene mer fordelt utover dagen enn i omegnskommunene.



Figur 8-1: Skole- og studiereiser etter starttidspunkt. Bosatte i Trondheim (N=649) og omegnskommuner (N=269). Prosent. Populasjonsvekt.

Den gjennomsnittlige skolereisen i Trondheim er fire kilometer og tar 18 minutter. De fleste skolereisene for bosatte i Trondheim er korte (Figur 8-2). Drøyt 55 prosent er kortere enn tre kilometer og 74 prosent er under fem kilometer. For bosatte i omegnskommunene er den gjennomsnittlige skolereisen seks kilometer og tar 24 minutter. Det er omtrent like stor andel

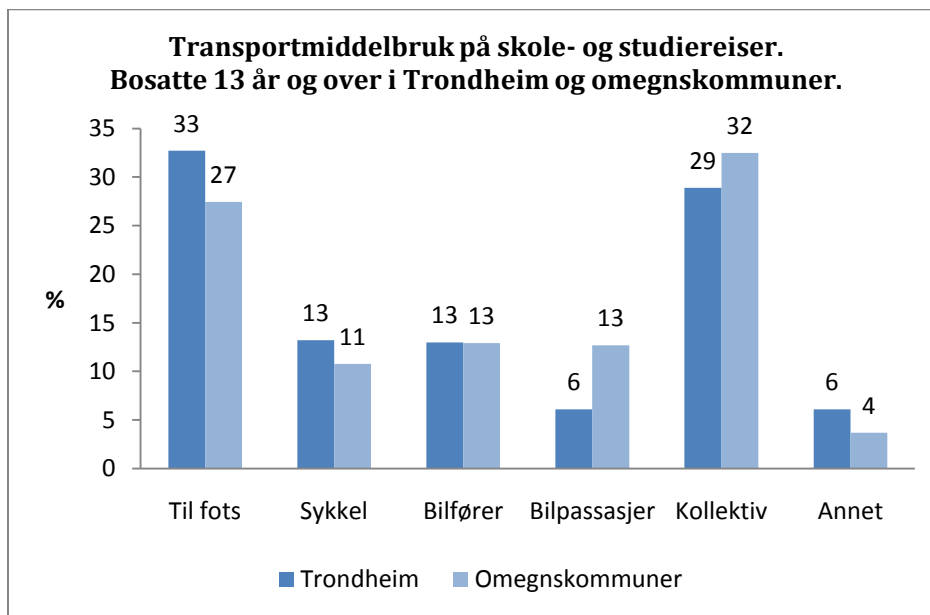
skolereiser på under en kilometer (27 prosent) som lengre skolereiser på ti kilometer eller mer (29 prosent).



Figur 8-2: Skole- og studiereiser etter lengde. Bosatte i Trondheim (N=582) og omegnskommuner (N=227). Prosent. Populasjonsvekt.

## 8.2 TRANSPORTMIDDELBRUK PÅ SKOLEREISENE

De to vanligste måtene å komme seg til og fra skole og studier på er til fots og med kollektivtransport. Dette gjelder både i Trondheim og i omegnskommunene (Figur 8-3). Blant bosatte i Trondheim skjer 33 prosent av skolareisene til fots og 29 prosent med kollektivtransport. Andelen av reisene som foretas som bilfører og med sykkel er 13 prosent. I omegnskommunene foregår 32 prosent av reisene med kollektivtransport, 27 prosent foregår til fots og 11 prosent med sykkel. Både bilførerandelen og bilpassasjerandelen er på 13 prosent.



Figur 8-3: Skole- og studiereiser etter transportmiddelbruk. Bosatte i Trondheim (N=646) og omegnskommuner (N=268). Prosent.

Tabell 8-1 viser transportmiddelbruk på skolereisene (hjemreiser utelatt) etter hvor reisen ender. Det er små tall som ligger til grunn for denne tabellen, men generelt ser det ut til at andelen skolereiser som foretas til fots og med kollektivtrafikk dominerer i de fleste soner.

**Tabell 8-1 Transportmiddelbruk på skolereisene<sup>1)</sup> etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N=547. Populasjonsvekt.**

Reisens ende	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	30,5	15,8	7,6	7,8	34,5	3,8	100,0	148	4 397
Indre vest	33,3	10,2	15,3	0,0	37,2	4,0	100,0	16	471
Ytre vest	35,2	15,1	12,2	7,3	21,8	8,4	100,0	42	1 241
Indre øst	18,8	10,2	31,8	3,6	31,0	4,7	100,0	12	384
Indre sørøst	10,6	13,7	4,2	13,4	46,9	11,1	100,0	49	1 442
Ytre sørøst og Bratsberg	29,0	8,4	22,5	0,0	37,2	2,9	100,0	40	1 220
Ytre øst	14,4	9,0	19,3	18,2	37,8	1,3	100,0	41	1 184
Sørbyen øst	39,2	6,7	11,1	5,9	31,4	5,5	100,0	26	757
Sørbyen vest	39,5	2,1	21,1	14,7	10,5	12,1	100,0	22	660
Sørbyen sør og Byneset	59,8	25,4	0,0	0,0	14,9	0,0	100,0	12	343
Orkdal	16,1	18,2	23,8	13,6	28,4	0,0	100,0	21	627
Midtre Gauldal	0,0	0,0	0,0	36,0	64,0	0,0	100,0	9	278
Melhus	42,5	6,5	10,1	7,7	33,2	0,0	100,0	18	557
Skaun	45,5	0,0	0,0	0,0	54,5	0,0	100,0	2	55
Klæbu	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	7	216
Malvik	38,8	22,2	11,7	8,2	10,5	8,6	100,0	20	582
Stjørdal	24,6	9,8	13,4	19,4	25,0	7,9	100,0	48	1 414
Utenfor regionen	38,7	0,0	28,8	4,0	28,5	0,0	100,0	14	375
<b>Total</b>	<b>29,3</b>	<b>12,0</b>	<b>12,6</b>	<b>9,6</b>	<b>31,6</b>	<b>4,9</b>	<b>100,0</b>	<b>547</b>	<b>16 203</b>

1) Reiser registrert som skolereiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

Blant bosatte i de fleste soner dominerer gange og kollektivt på skolereisen. Indre sørøst skiller seg ut med en lavere kollektivandel og høyere andel reiser til fots sammenlignet med de andre sonene. Her er andelen skolereiser som foretas til fots hele 57 prosent og kollektivandelen er 11 prosent. Det er imidlertid viktig å være klar over at det også her er små tall som ligger til grunn for resultatene i denne tabellen.

**Tabell 8-2 Transportmiddelbruk på skolereiser<sup>1)</sup> etter bosted. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N=550. Populasjonsvekt.**

Bosted	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	28,0	19,4	5,4	1,2	39,1	6,9	100,0	89	2 639
Indre vest	19,6	19,1	16,6	3,6	41,1	0,0	100,0	20	591
Ytre vest	35,2	9,8	12,5	13,7	21,0	7,8	100,0	49	1 462
Indre øst	13,0	26,7	9,4	19,5	26,2	5,2	100,0	19	554
Indre sørøst	56,6	14,2	4,8	4,9	11,3	8,1	100,0	42	1 264
Ytre sørøst og Bratsberg	22,7	7,6	25,0	2,9	38,6	3,2	100,0	63	1 852
Ytre øst	16,9	13,5	21,8	12,0	35,8	0,0	100,0	35	1 026
Sørbyen øst	41,4	3,9	18,0	6,7	20,5	9,4	100,0	28	816
Sørbyen vest	34,2	1,8	16,1	0,0	42,7	5,2	100,0	25	764
Sørbyen sør og Byneset	23,4	10,3	15,6	21,3	26,2	3,2	100,0	34	1 033
Orkdal	17,5	19,8	27,4	14,7	20,6	0,0	100,0	19	577
Midtre Gauldal	0,0	0,0	39,6	0,0	60,4	0,0	100,0	6	182
Melhus	32,1	4,9	5,6	19,5	37,9	0,0	100,0	24	738
Skaun	11,4	0,0	0,0	0,0	88,6	0,0	100,0	8	219
Klæbu	38,3	0,0	5,5	27,5	28,7	0,0	100,0	18	564
Malvik	31,8	18,1	4,5	10,8	27,7	7,0	100,0	25	711
Stjørdal	25,7	10,2	10,7	20,3	24,9	8,2	100,0	46	1 352
Total	29,0	11,9	13,0	9,8	31,3	4,9	100,0	550	16 344

1) Reiser registrert som skolereiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).



## 9 OMSORGSREISER

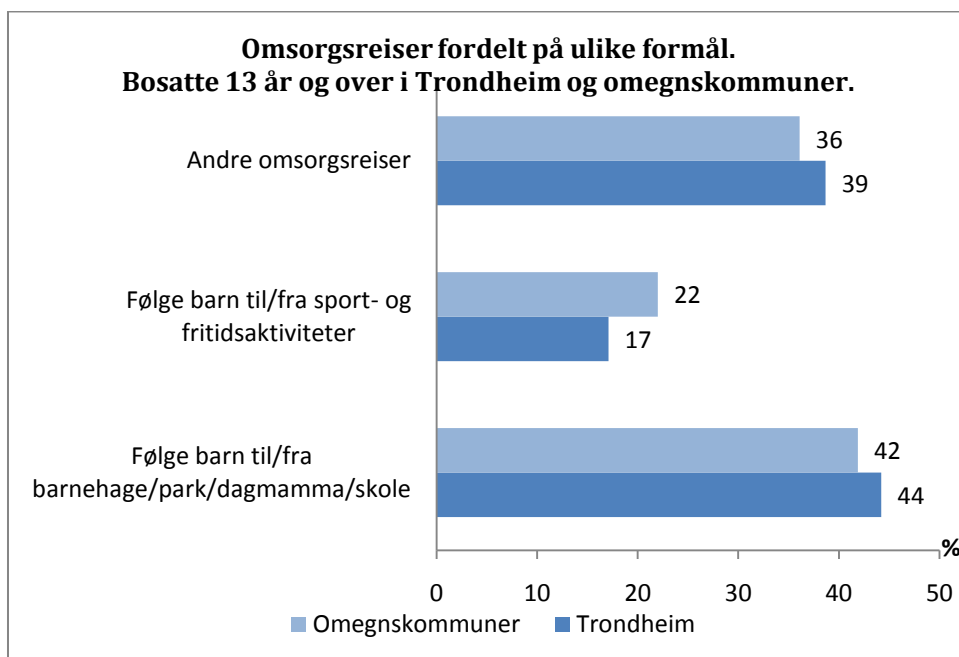
Omsorg- og følgereisene utgjør ti prosent av alle reiser foretatt av bosatte i Trondheim og 13 prosent av alle reiser i trondheimsregionen (se kapittel 6, Reisens formål).

### 9.1 ULIKE TYPER OMSORGSREISER

Omsorgsreiser er reiser der formålet er å følge, bringe eller hente andre, som oftest barn. Reisene deles inn i tre typer:

- Følge/hente/bringe barn til/fra barnehage, park, dagmamma eller skole
- Følge/hente/bringe barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter
- Følge/hente/bringe barn eller andre til/fra ulike aktiviteter (andre omsorgsreiser).

I Trondheim er 44 prosent av omsorgsreisene følge av barn til/fra barnehage eller skole (Figur 9-1), 39 prosent er følge av barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter mens de resterende reisene har som formål å bringe barn eller andre til ulike aktiviteter. I omegnskommunene er andelen av reisene med formål å bringe barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter noen større enn i Trondheim (22 prosent). 42 prosent av reisene har som formål å bringe barn til/fra barnehage og skole og 36 prosent er følge av barn eller andre til/fra ulike aktiviteter.



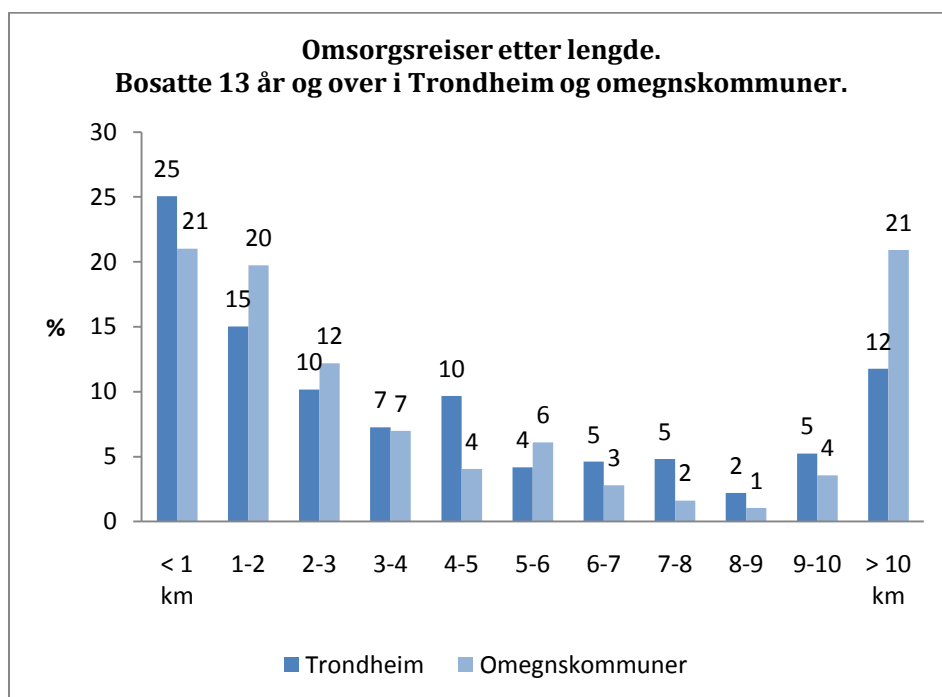
Figur 9-1: Fordeling av omsorgsreiser på ulike formål. Bosatte i Trondheim (N=1 748) og omegnskommuner (N=878). Prosent.

### 9.2 ANTALL, LENGDE OG TIDSBRUK

I Trondheimsregionen foretas det i gjennomsnitt 0,37 omsorgsreiser per person per dag. Både i Trondheim og i omegnskommunene er omtrent halvparten av omsorgsreisene korte reiser på tre kilometer eller mindre (Figur 9-2). I Trondheim er 25 prosent av omsorgsreiser på en kilometer eller

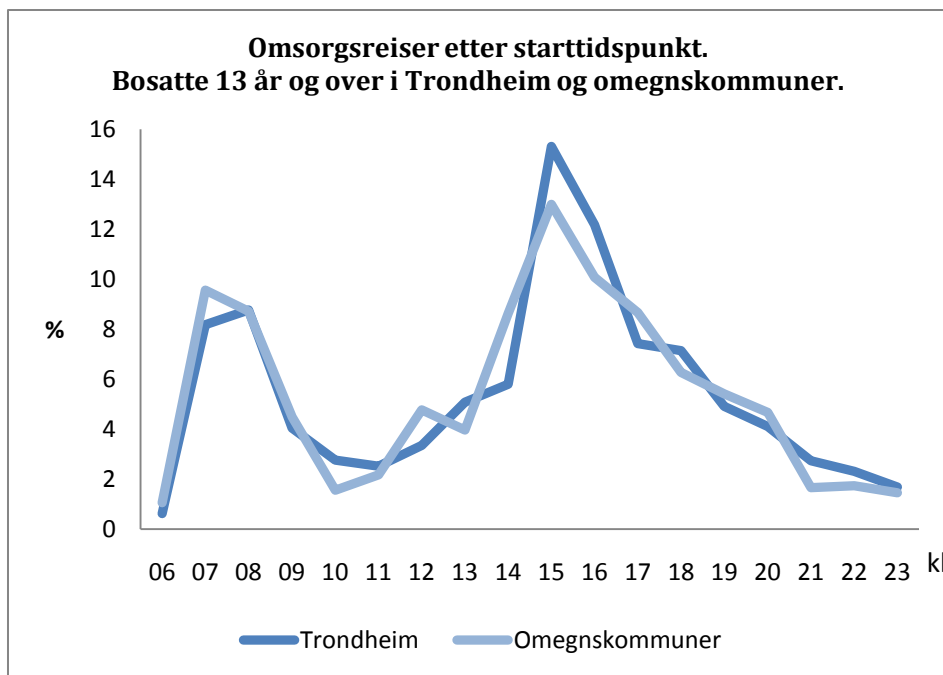
mindre, halvparten av reisene er på tre kilometer eller mindre og 12 prosent er lengre enn 10 kilometer.

Den gjennomsnittlige omsorgsreisen i Trondheim er 4,6 kilometer og tar 13 minutter. En av tre reiser er på fem minutter eller mindre. I omegnskommunene er 53 prosent av reisene på tre kilometer eller kortere og 21 prosent av reisene er på mer enn 10 kilometer. Den gjennomsnittlige omsorgsreisen i omegnskommunene tar 4,9 kilometer og 12 minutter. 44 prosent av reisene er på fem minutter eller mindre.



Figur 9-2: Omsorgsreisene etter lengde. Bosatte i Trondheim (N=1 673) og omegnskommuner (N=861). Prosent.

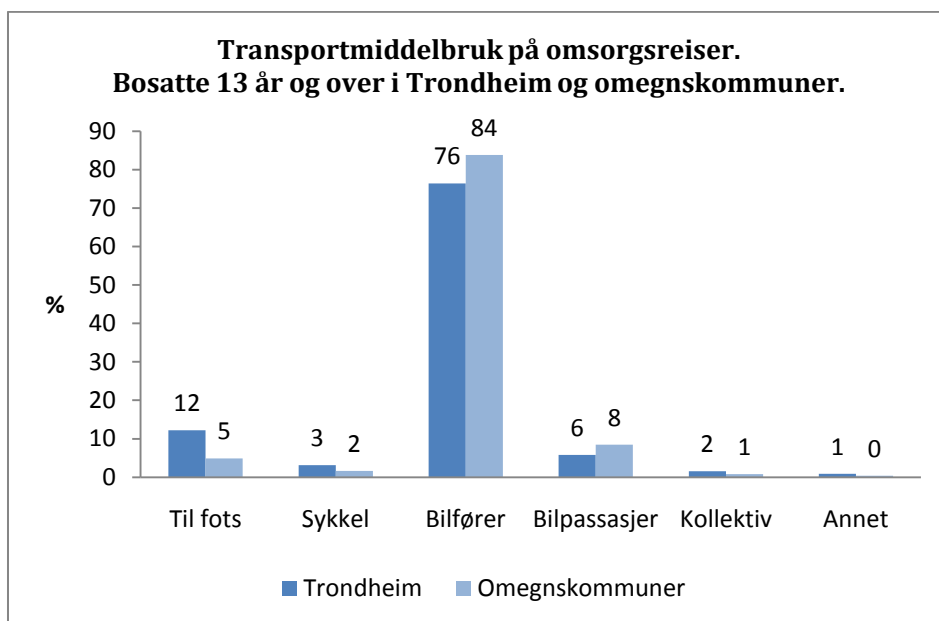
De fleste reisene starter mellom kl 07 og kl 09 eller mellom kl 15 og kl 17 (Figur 9-3). Dette samsvarer med arbeidsreisenes starttidspunkt. Det er også flere omsorgsreiser som starter på kvelden. I Trondheim og i omegnskommunene starter omtrent hver fjerde omsorgsreise mellom kl 17 og 21.



Figur 9-3: Omsorgsreisene etter starttidspunkt. Bosatte i Trondheim (N=1 729) og omegnskommuner (N=858). Prosent.

### 9.3 TRANSPORTMIDDELBRUK PÅ OMSORGSREISENE

Omsorgsreisene foregår for eksempel som følge av at den som følges/hentes/bringes av ulike årsaker ikke kan reise alene eller har tilgang til førerkort eller bil. I tillegg vil omsorgsreisene i all hovedsak være i en reisekjede mellom hjem, barnehage/skole og arbeid. Derfor vil det dominerende transportmiddelet på slike reiser være bil.



Figur 9-4: Transportmiddelbruk på omsorgsreiser. Bosatte i Trondheim (N=1 747) og omegnskommuner (N=877). Prosent.

I Trondheim foregår 76 prosent av omsorgsreisene som bilfører. Hvis bilpassasjerer inkluderes er hele 82 prosent av reisene bilbaserte. 12 prosent skjer til fots, tre prosent med sykkel og to prosent kollektivt. I omegnskommunene utgjør bil transportmiddelet i 92 prosent av omsorgsreisene når

bilpassasjerer inkluderes. Fem prosent av reisene foregår til fots, to prosent foregår med sykkel og kun en prosent foregår med kollektivtransport.

Omsorgsreisene skiller seg ut fra andre reisemål med at de ofte er bilbaserte. Dette er en naturlig konsekvens av at en omsorgsreise foretas nettopp i den hensikt å bringe/hente barn eller andre. For mange vil bilen være den enkleste måten å gjennomføre en slik reise på. Bilandelen dominerer uavhengig av hvor omsorgsreisen ender (Tabell 9-1) eller hvor personen som foretar en omsorgsreise er bosatt (Tabell 9-2).

**Tabell 9-1 Transportmiddelbruk på omsorgsreiser<sup>1)</sup> etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N = 1 639. Populasjonsvekt.**

Reisens ende	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilførere	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	11,2	4,8	76,5	4,4	1,9	1,2	100,0	313	9 234
Indre vest	5,4	0,0	82,4	9,8	2,4	0,0	100,0	48	1 414
Ytre vest	7,9	4,3	76,9	10,3	0,0	0,5	100,0	88	2 602
Indre øst	12,6	4,7	74,9	6,5	1,3	0,0	100,0	100	2 942
Indre sørøst	5,8	2,6	84,6	3,4	2,1	1,4	100,0	96	2 849
Ytre sørøst og Bratsberg	16,3	1,5	74,6	7,2	0,0	0,4	100,0	119	3 523
Ytre øst	20,9	2,5	65,7	5,8	3,6	1,4	100,0	87	2 604
Sørbyen øst	11,4	0,0	80,6	3,4	4,6	0,0	100,0	117	3 470
Sørbyen vest	15,6	0,0	83,2	1,1	0,0	0,0	100,0	42	1 227
Sørbyen sør og Byneset	7,4	2,8	79,3	6,7	1,5	2,3	100,0	105	3 074
Orkdal	4,5	2,9	82,6	8,9	0,0	1,1	100,0	76	2 249
Midtre Gauldal	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0	12	364
Melhus	6,1	0,0	86,1	7,0	0,0	0,8	100,0	78	2 297
Skaun	0,0	4,0	96,0	0,0	0,0	0,0	100,0	39	1 146
Klæbu	0,0	0,0	78,1	11,7	10,2	0,0	100,0	51	1 517
Malvik	9,5	0,0	83,3	5,4	1,8	0,0	100,0	71	2 100
Stjørdal	4,7	2,6	86,1	6,6	0,0	0,0	100,0	163	4 806
Utenfor regionen	12,7	0,0	59,1	23,2	0,0	5,0	100,0	34	994
<b>Total</b>	<b>9,5</b>	<b>2,5</b>	<b>79,3</b>	<b>6,3</b>	<b>1,7</b>	<b>0,8</b>	<b>100,0</b>	<b>1 639</b>	<b>48 412</b>

1) Reiser registrert som omsorgsreiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

Tabell 9-2 Transportmiddelbruk på omsorgsreiser<sup>1)</sup> etter bosted. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N= 1 702. Populasjonsvekt.

Bosted	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	18,3	7,2	62,7	8,0	1,6	2,2	100,0	138	4 082
Indre vest	5,1	3,3	79,1	9,7	2,8	0,0	100,0	63	1 864
Ytre vest	7,3	1,9	85,5	4,2	0,8	0,3	100,0	143	4 246
Indre øst	15,7	3,8	77,6	1,9	0,0	1,0	100,0	75	2 202
Indre sørøst	7,7	9,2	74,2	7,3	0,9	0,7	100,0	87	2 528
Ytre sørøst og Bratsberg	12,3	1,0	80,5	3,2	2,8	0,3	100,0	179	5 287
Ytre øst	15,1	1,6	74,4	5,0	2,3	1,5	100,0	136	4 018
Sørbyen øst	8,2	0,0	83,1	4,2	4,4	0,0	100,0	113	3 322
Sørbyen vest	12,4	0,0	81,2	6,5	0,0	0,0	100,0	94	2 755
Sørbyen sør og Byneset	11,2	2,9	73,6	9,5	0,9	1,8	100,0	117	3 477
Orkdal	4,3	2,8	82,4	10,5	0,0	0,0	100,0	78	2 339
Midtre Gauldal	0,0	0,0	95,2	4,8	0,0	0,0	100,0	14	392
Melhus	4,4	0,0	91,2	4,3	0,0	0,0	100,0	108	3 171
Skaun	0,0	3,4	94,1	2,5	0,0	0,0	100,0	46	1 346
Klæbu	0,0	0,0	78,4	12,2	9,4	0,0	100,0	60	1 782
Malvik	7,9	0,0	84,0	6,6	1,5	0,0	100,0	86	2 530
Stjørdal	5,7	2,5	79,0	10,7	0,0	2,1	100,0	165	4 881
<b>Total</b>	<b>9,3</b>	<b>2,4</b>	<b>79,4</b>	<b>6,5</b>	<b>1,6</b>	<b>0,8</b>	<b>100,0</b>	<b>1 702</b>	<b>50 222</b>

1) Reiser registrert som omsorgsreiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

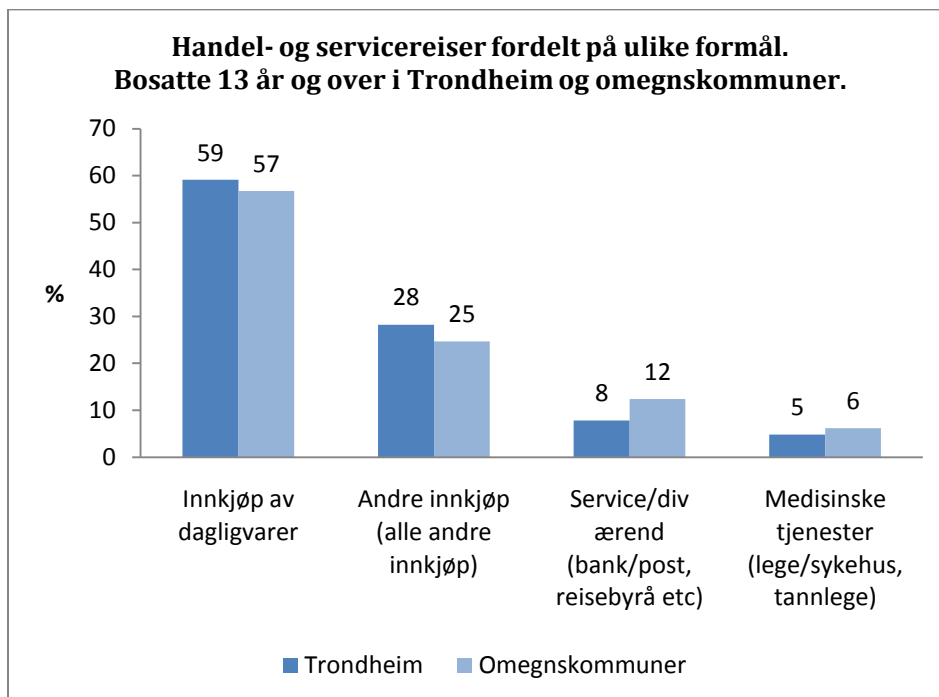
# 10 HANDEL- OG SERVICEREISER

Handel- og servicereisene utgjør den største andelen av reiser i Trondheimsregionen. I Trondheim og omegnskommunene utgjør disse reisene henholdsvis 30 og 25 prosent av alle reiser (se kapittel 6, Reisens formål).

## 10.1 ULIKE TYPER HANDEL- OG SERVICEREISER

Handel- og servicereisene er gruppert i fire kategorier:

- Innkjøp av dagligvarer
- Andre innkjøp
- Service og diverse ærend
- Medisinske tjenester

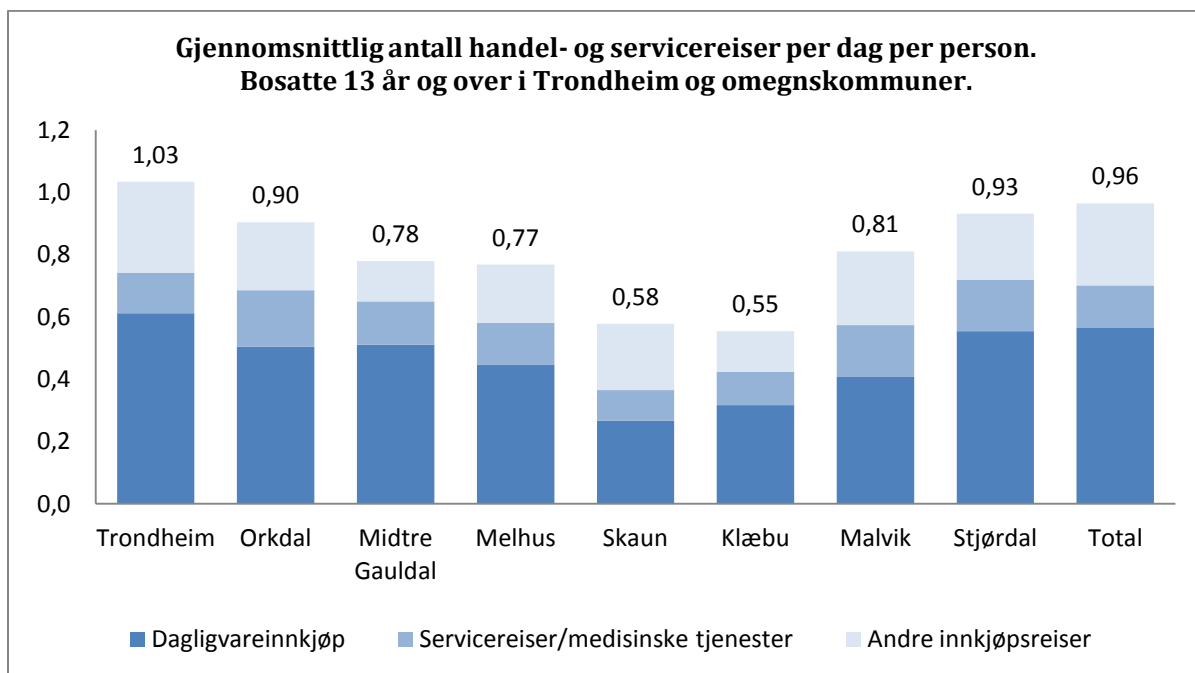


Figur 10-1: Fordeling av handel- og servicereiser på ulike formål. Bosatte i Trondheim (N=5 034) og omegnskommuner (N=1 761). Prosent.

Innkjøp av dagligvarer er den vanligste handel- og servicereisen. Den utgjør 59 prosent av handel- og servicereisene i Trondheim og 57 prosent i omegnskommunene. Sammen med kategorien andre innkjøp utgjør innkjøpsreisen 87 prosent i Trondheim og 81 prosent i omegnskommunene. De resterende reisene er i tilknytning til ulike ærend (Figur 10-1).

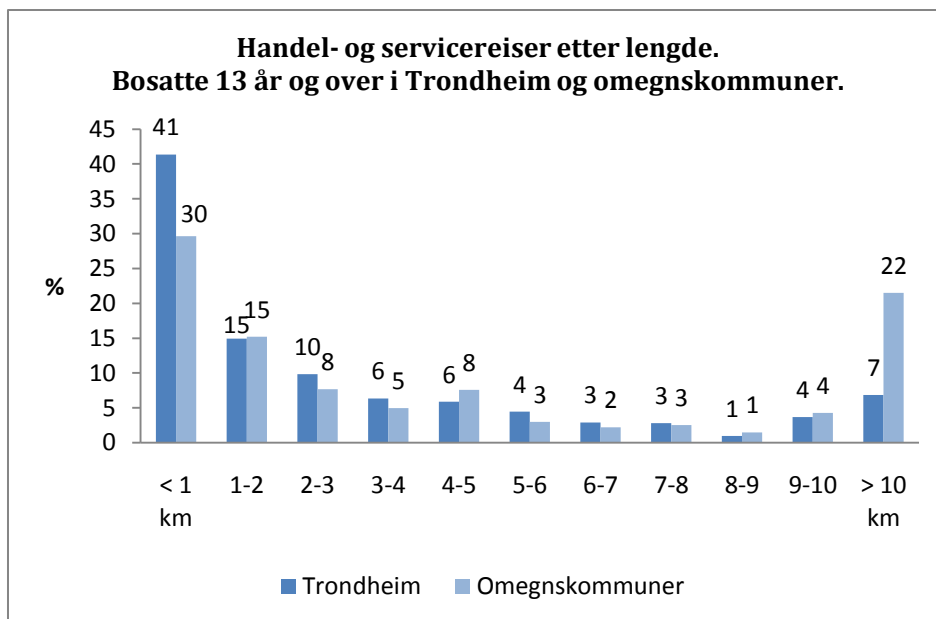
## 10.2 ANTALL, LENGDE OG TIDSBRUK

Antall handel- og servicereiser i Trondheimsregionen er i gjennomsnitt 0,96 per dag per person (Figur 10-2), men det er stor variasjon mellom kommunene. Antall reiser per person per dag i Trondheim er 1,03, mens den er 0,55 i Klæbu.



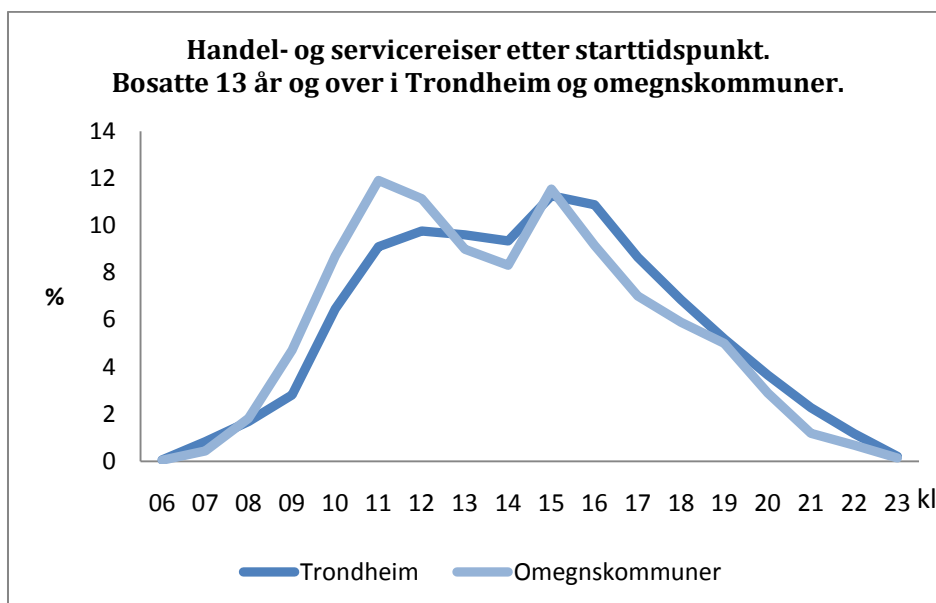
**Figur 10-2: Gjennomsnittlig antall handel- og servicereiser per dag per person etter kategori. Kommune.**

De aller fleste handel- og servicereisene er korte reiser. I Trondheim er to av tre reiser på tre kilometer eller mindre. Nesten halvparten av reisene er på under en kilometer. Den gjennomsnittlige omsorgsreisen i Trondheim er 3,5 kilometer og tar 12 minutter. I omegnskommunene er den gjennomsnittlige omsorgsreisen 4,9 kilometer og tar 13 minutter. Drøyt halvparten av reisene er tre kilometer eller kortere mens nesten hver fjerde reise er på over 10 kilometer.



Figur 10-3: Handel- og servicereiser etter lengde. Bosatte i Trondheim (N=4 760) og omegnskommuner (N=1 731). Prosent.

Både i Trondheim og i omegnskommunene foregår nesten 70 prosent av handel- og servicereisene mellom kl 11 og kl 18, men de har litt ulik fordeling av når reisene foretas (Figur 10-4). Trondheim har en topp med reiser mellom kl 15 og kl 17 (22 prosent). Omegnskommunene har noe større konsentrasjon av reiser tidligere på dagen enn Trondheim, og har en topp mellom 10 og kl 13 (32 prosent) og en ny topp som starter mellom kl 15 og kl 17 (21 prosent).

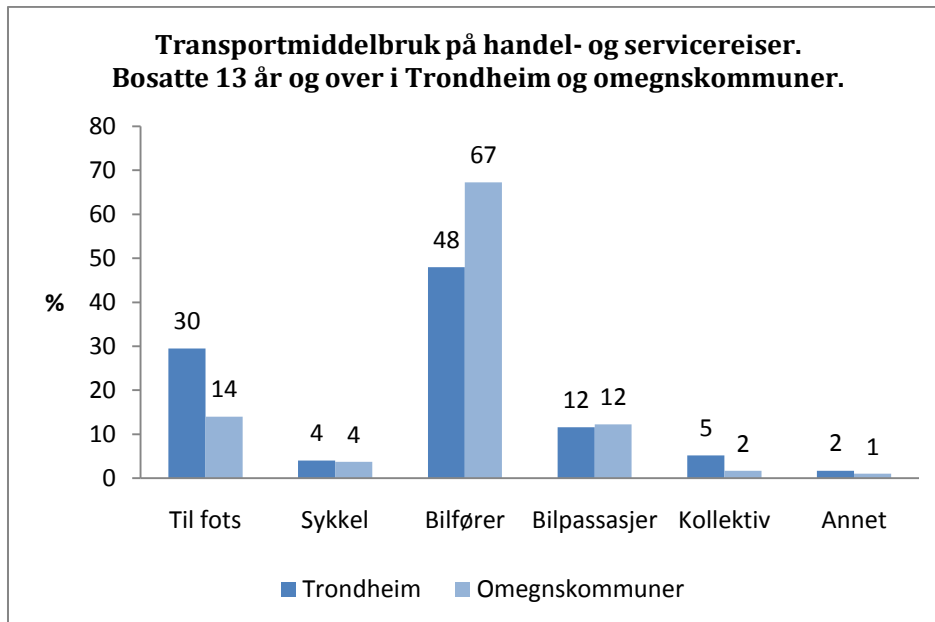


Figur 10-4: Handel- og servicereiser etter starttidspunkt. Bosatte i Trondheim (N=4 965) og omegnskommuner (N=1 742). Prosent.



### 10.3 TRANSPORTMIDDELBRUK PÅ HANDEL- OG SERVICEREISER

I Trondheim foregår knappe 60 prosent av handel- og servicereisene som bilfører eller bilpassasjer, 30 prosent til fots, fem prosent med kollektivtransport og fire prosent med sykkel (Figur 10-5). I omegnskommunene foregår 80 prosent som bilfører eller bilpassasjer, 14 prosent av reisene til fots, fire prosent med sykkel, og to prosent med kollektivtransport.



Figur 10-5: Transportmiddelbruk på handel- og servicereisene. Bosatte i Trondheim (N=5 030) og omegnskommuner (N=1 761). Prosent.

At det er større bruk av bilbasert transport og mindre bruk av kollektivtransport ved reiser i Omegnskommunene enn i Trondheim kan blant annet skyldes større tilgang til førerkort/bil i omegnskommunene, lengre reiser og dårligere tilgang til kollektivtransport (se kapittel 3).

Handel- og servicereiser til alle soner er overveiende bilbaserte (Tabell 10-1). Avhengig av hvor reisen ender er bilførerandelen på rundt 50 prosent eller høyere, med unntak av handel- og servicereiser til sentrum der bilførerandelen kun er 21 prosent. Det samme mønsteret finner en igjen hvis en ser på handel- og servicereiser etter bosted (Tabell 10-2). De som bor i sentrum går mer og kjører mindre enn bosatte i andre soner. Blant bosatte i sentrum er bilførerandelen 24 prosent og andelen reiser som foretas til fots 50 prosent på handel- og servicereiser.

**Tabell 10-1 Transportmiddelbruk på handel- og servicereisene<sup>1)</sup> etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N=4 075. Populasjonsvekt.**

Reisens ende	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	51,6	7,2	21,0	7,1	10,9	2,2	100,0	907	26 783
Indre vest	26,1	2,6	57,7	9,5	2,9	1,2	100,0	88	2 617
Ytre vest	43,4	3,2	45,5	6,7	0,5	0,7	100,0	150	4 387
Indre øst	9,1	3,1	66,0	19,7	1,5	0,7	100,0	386	11 374
Indre sørøst	28,3	1,7	54,7	11,3	2,9	1,0	100,0	256	7 562
Ytre sørøst og Bratsberg	21,2	2,8	55,6	11,1	5,2	4,1	100,0	297	8 749
Ytre øst	19,3	2,6	66,7	9,3	1,7	0,4	100,0	114	3 334
Sørbyen øst	8,1	2,3	70,1	16,1	1,6	1,8	100,0	432	12 734
Sørbyen vest	37,5	2,0	47,0	5,1	7,3	1,1	100,0	150	4 413
Sørbyen sør og Byneset	24,4	1,9	60,5	9,6	3,2	0,4	100,0	176	5 161
Orkdal	6,9	5,6	66,3	19,5	0,7	1,0	100,0	165	4 884
Midtre Gauldal	8,8	1,7	73,7	4,6	7,6	3,5	100,0	61	1 809
Melhus	13,5	2,3	73,9	9,4	0,9	0,0	100,0	140	4 176
Skaun	1,5	5,7	92,8	0,0	0,0	0,0	100,0	30	875
Klæbu	17,3	0,0	82,7	0,0	0,0	0,0	100,0	24	707
Malvik	23,5	0,6	59,3	15,0	0,8	0,7	100,0	101	2 957
Stjørdal	20,9	4,9	64,0	8,3	1,4	0,5	100,0	340	9 997
Utenfor regionen	24,8	1,2	44,9	24,1	2,7	2,3	100,0	258	7 599
<b>Total</b>	<b>26,6</b>	<b>3,7</b>	<b>52,1</b>	<b>11,8</b>	<b>4,3</b>	<b>1,5</b>	<b>100,0</b>	<b>4 075</b>	<b>120 118</b>

1) Reiser registrert som handel- og servicereiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

Tabell 10-2 Transportmiddelbruk på handel- og servicereisene<sup>1)</sup> etter bosted. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N=4 289. Populasjonsvekt.

Bosted	Til						Totalt	N	
	fots	Sykkel	Bilfører	Bil-passasjer	Kollektiv	Annet		basisvekt	pop.vekt
Sentrum	50,0	7,6	23,6	14,7	3,1	1,0	100,0	637	18 797
Indre vest	26,4	3,9	46,9	13,7	7,3	1,9	100,0	175	5 166
Ytre vest	26,3	2,8	53,4	9,0	7,7	0,9	100,0	357	10 556
Indre øst	37,9	3,0	40,8	7,2	9,2	2,0	100,0	235	6 906
Indre sørøst	30,1	5,2	46,9	10,8	5,7	1,3	100,0	316	9 338
Ytre sørøst og Bratsberg	20,4	2,2	52,3	14,9	4,4	5,8	100,0	367	10 819
Ytre øst	15,8	1,2	66,9	9,0	7,0	0,2	100,0	322	9 461
Sørbyen øst	18,5	4,3	62,0	10,6	3,3	1,2	100,0	193	5 709
Sørbyen vest	21,8	1,7	53,0	13,2	8,7	1,6	100,0	289	8 511
Sørbyen sør og Byneset	26,1	2,3	54,4	13,1	2,6	1,6	100,0	267	7 889
Orkdal	9,6	5,0	65,1	18,6	1,0	0,6	100,0	184	5 434
Midtre Gauldal	14,5	4,9	61,6	10,6	5,8	2,6	100,0	82	2 382
Melhus	11,4	1,7	71,8	13,2	1,9	0,0	100,0	198	5 851
Skaun	7,2	2,4	75,6	14,7	0,0	0,0	100,0	69	2 048
Klæbu	18,6	0,9	70,5	2,0	5,8	2,3	100,0	58	1 737
Malvik	22,1	0,4	66,5	8,2	2,5	0,4	100,0	180	5 303
Stjørdal	20,4	5,8	61,0	10,7	1,3	0,8	100,0	360	10 601
Total	26,1	3,7	52,2	11,9	4,6	1,5	100,0	4 289	126 508

1) Reiser registrert som handel- og servicereiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

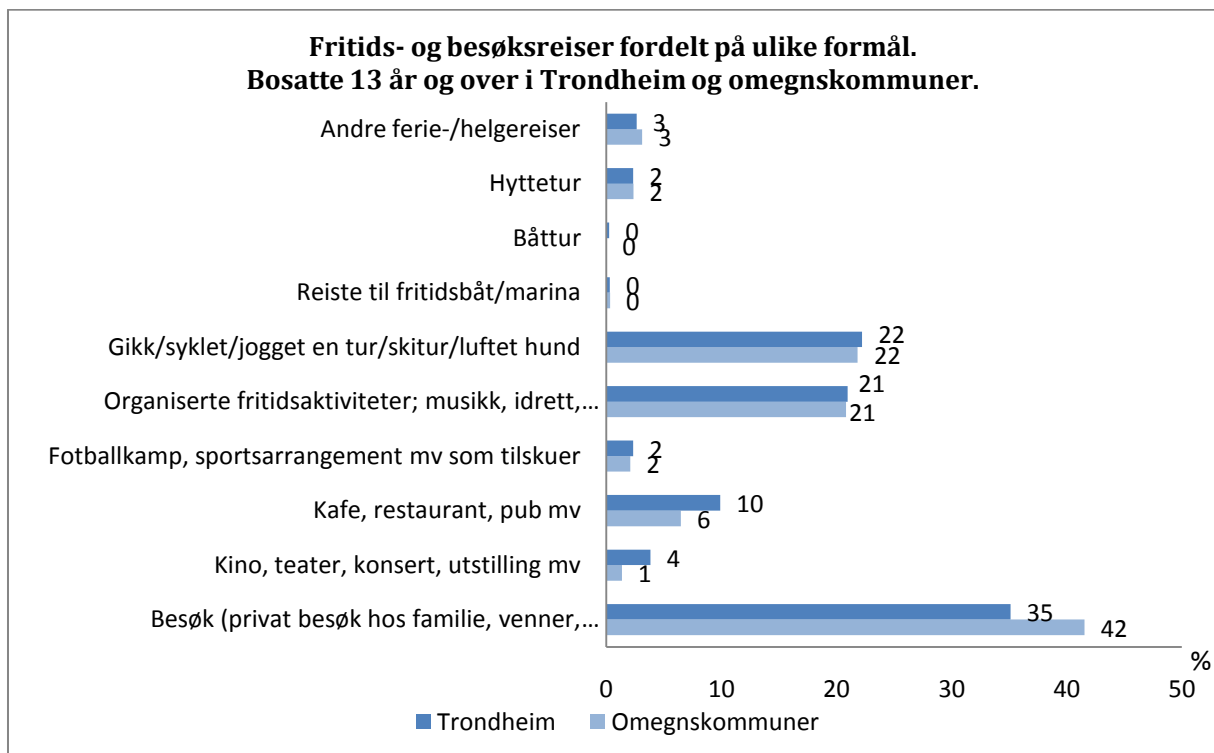
# 11 FRITIDS- OG BESØKSREISER

Fritids- og besøksreiser utgjør 31 prosent av alle reiser i Trondheim og knappe 34 prosent av alle reiser i omegnskommunene (se kapittel 6, Reisens formål).

## 11.1 ULIKE TYPER FRITIDS- OG BESØKSREISER

Besøksreiser er det vanligste formålet for fritids- og besøksreiser (Figur 11-1). Det består av private besøk hos familie, venner og sykebesøk. I Trondheim utgjør de 35 prosent av fritids- og besøksreisene. I omegnskommunene utgjør besøksreisene 42 prosent av reisene.

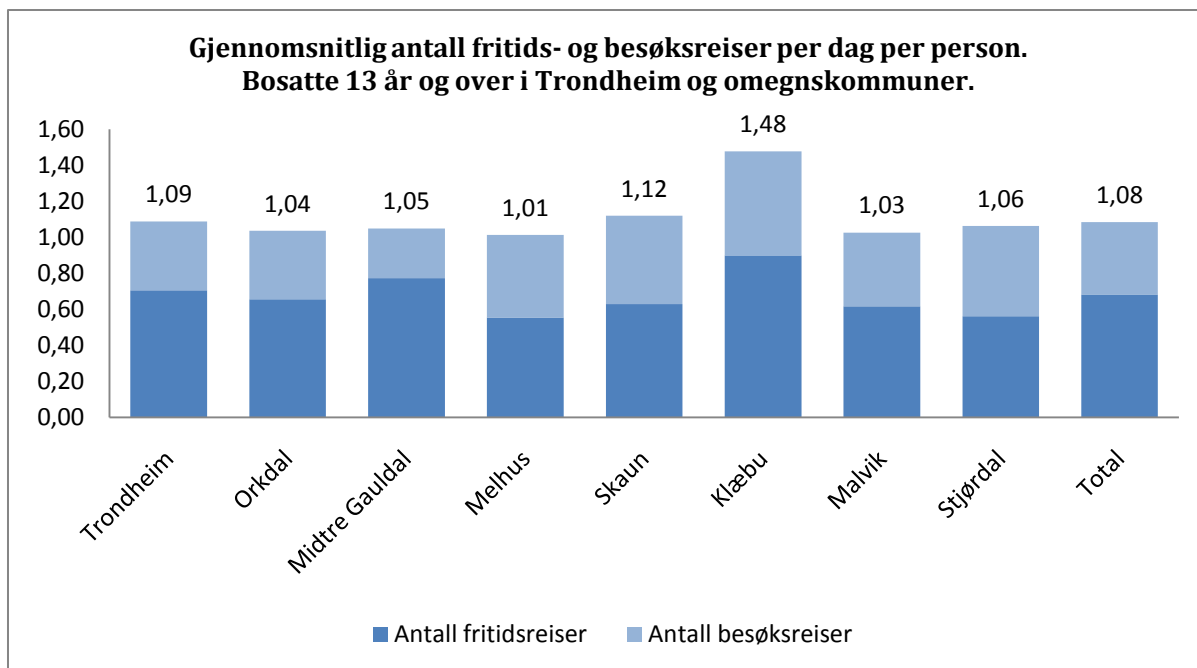
I Trondheim er 22 prosent av reisene knyttet til turgåing, jogging, ski- og sykkelturner og lufting av hund, 21 prosent er organiserte fritidsaktiviteter. Aktiviteter som kino, kafé, restaurant og konsertbesøk utgjør 14 prosent av reisene. Aktiviteter som tilskuer til sportsarrangementer og hytteturer utgjør en liten andel av reisene med to prosent. Omegnskommunene skiller seg fra Trondheim med en større andel besøksreiser og lavere andel kafé, restaurant, kino og teaterreiser (åtte prosent). De andre fritids- og besøksreisene ligger på omtrent samme nivå som i Trondheim.



Figur 11-1: Fordeling av ferie-, fritids- og besøksreiser på ulike formål. Bosatte i Trondheim (N=5 290) og omegnskommuner (N=2 344). Prosent.

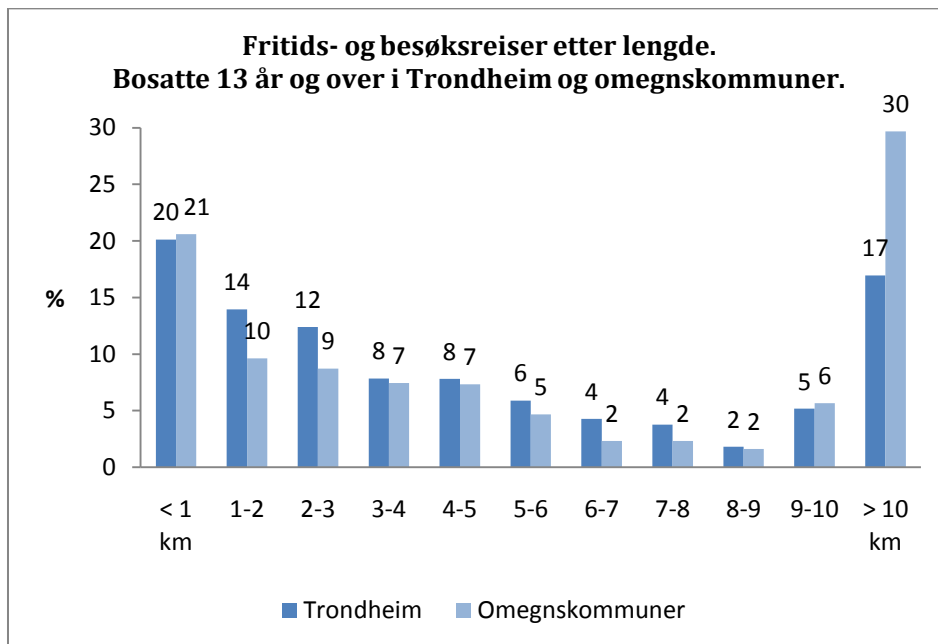
## 11.2 ANTALL, LENGDE OG TIDSBRUK

I Trondheimsregionen foretar personer i alderen 13 år og over i gjennomsnitt 1,08 fritids- og besøksreiser per dag.



Figur 11-2: Gjennomsnittlig antall fritids- og besøksreiser per dag per person. Kommune. Kategori.

I Trondheim er 47 prosent av fritids- og besøksreisene på tre kilometer eller mindre og 17 prosent er på mer enn ti kilometer (Figur 11-3). Omegnskommunene har en mindre andel korte reiser og en større andel lengre reiser. 39 prosent av reisene er på tre kilometer eller mindre og 30 prosent er lengre enn ti kilometer.



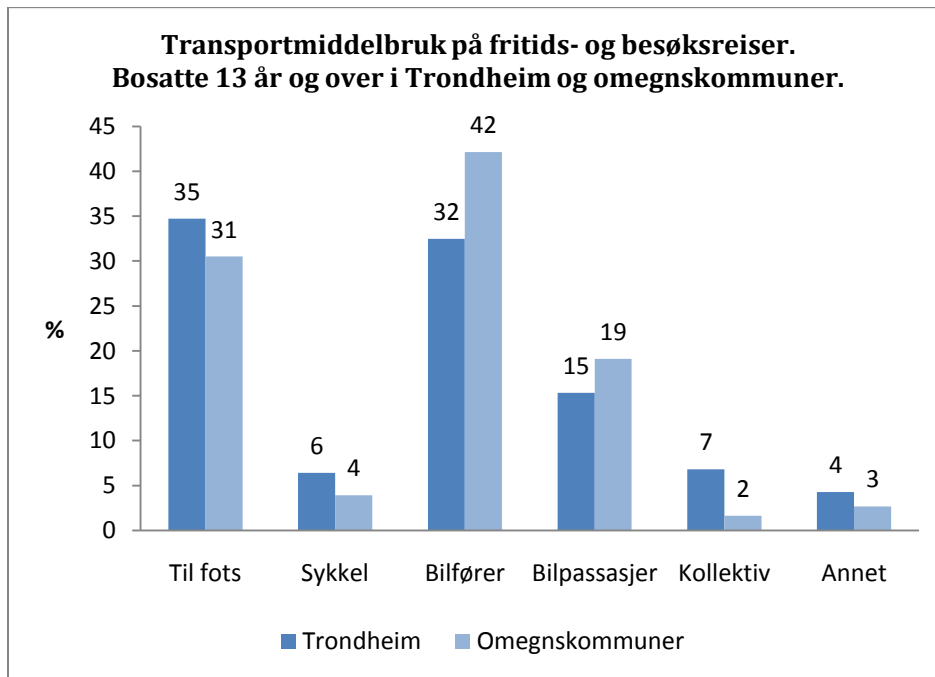
Figur 11-3: Fritids- og besøksreiser etter lengde. Bosatte i Trondheim (N=4 889) og omegnskommuner (N=2 245). Prosent.

En gjennomsnittlig fritids- og besøksreise i Trondheim er fem kilometer og varer i 32 minutter, mens den i omegnskommunene gjennomsnittlig er seks kilometer og varer i 33 minutter. Både i Trondheim og i omegnskommunene tar drøyt halvparten av reisene mindre enn 20 minutter og en av ti reiser er på mer enn en time.

### 11.3 TRANSPORTMIDDELBRUK PÅ FRITIDS- OG BESØKSREISER

Sammenlignet med andre reiser foregår en større andel av fritids- og besøksreiser til fots. En viktig årsak er at å gå tur i seg selv er et av formålene i denne reisekategorien. I Trondheim og omegnskommunene foregår henholdsvis 42 og 40 prosent til fots.

Både i Trondheim og i omegnskommunene er bilen et viktig transportmiddel på fritids- og besøksreiser. I Trondheim er bilførerandelen 32 prosent og bilpassasjerandelen 15 prosent. I Omegnskommunene er andelen reiser som bilfører 42 prosent og andelen som bilpassasjer 19 prosent. Sykkel og kollektivtransport benyttes i liten grad i Trondheimsregionen.



11-4: Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser. Trondheim (N=5 284) og omegnskommuner (N=2 345). Prosent.

På fritids- og besøksreiser benyttes i større grad gange enn ved andre reisemål. Dette henger blant annet sammen med at gange er et eget fritidsformål og består av en betydelig andel av fritids- og besøksreisene. Andelen reiser som foretas til fots og med sykkel varierer etter hvor reisen ender (Tabell 11-1) og etter bosted (Tabell 11-2). Reiser som ender i Sentrum har en reiseandel til fots og med sykkel på 43 prosent, Sørbyen øst 36 prosent og Ytre vest 34 prosent. Kollektivandelen på fritids- og besøksreiser er høyest (14 prosent) blant personer som bor i Indre vest. Blant bosatte i andre soner er kollektivandelen ni prosent eller lavere.

Tabell 11-1 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser<sup>1)</sup> etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N=3 756. Populasjonsvekt.

Reisens ende	Til		Bil-				Totalt	N basisvekt	N pop.vekt
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet			
Sentrum	36,8	6,6	24,6	13,9	14,2	3,9	100,0	945	27 901
Indre vest	22,1	6,8	38,7	19,8	3,9	8,7	100,0	85	2 512
Ytre vest	28,2	5,5	44,5	13,6	5,9	2,2	100,0	172	5 082
Indre øst	19,5	4,7	49,1	19,4	4,8	2,6	100,0	161	4 754
Indre sørøst	16,4	13,5	42,8	15,6	7,8	3,8	100,0	184	5 452
Ytre sørøst og Bratsberg	21,7	6,0	55,0	13,8	1,6	1,8	100,0	156	4 586
Ytre øst	24,1	2,6	45,0	22,5	1,2	4,7	100,0	134	3 955
Sørbyen øst	27,4	8,9	46,3	13,3	2,7	1,5	100,0	140	4 133
Sørbyen vest	23,4	7,5	45,8	17,5	4,0	1,8	100,0	93	2 732
Sørbyen sør og Byneset	21,1	6,4	42,9	24,0	4,3	1,4	100,0	174	5 157
Orkdal	22,7	6,7	46,0	21,5	0,2	2,9	100,0	149	4 448
Midtre Gauldal	24,2	2,6	41,4	23,6	2,2	5,9	100,0	84	2 491
Melhus	15,4	5,2	57,2	19,4	1,5	1,3	100,0	147	4 313
Skaun	13,7	1,3	63,7	13,8	5,1	2,3	100,0	64	1 880
Klæbu	31,5	2,3	57,8	4,3	3,6	0,6	100,0	91	2 687
Malvik	26,7	0,0	52,5	17,3	1,9	1,7	100,0	103	3 025
Stjørdal	26,4	4,7	46,5	18,7	0,7	3,1	100,0	278	8 181
Utenfor regionen	25,2	0,9	32,0	27,9	5,5	8,4	100,0	596	17 593
<b>Total</b>	<b>26,8</b>	<b>5,2</b>	<b>39,5</b>	<b>18,3</b>	<b>6,3</b>	<b>3,9</b>	<b>100,0</b>	<b>3 756</b>	<b>110 882</b>

1) Reiser registrert som fritids- og besøksreiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).

Tabell 11-2 Transportmiddelbruk på fritids- og besøksreiser<sup>1)</sup> etter bosted. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Prosent. N=4 084. Populasjonsvekt.

Bosted	Til		Bil-				Totalt	N	
	fots	Sykkel	Bilfører	passasjer	Kollektiv	Annet		basisvekt	pop.vekt
Sentrum	38,6	9,2	25,2	13,1	9,3	4,6	100,0	658	19 445
Indre vest	23,1	6,7	38,8	13,7	13,7	4,0	100,0	147	4 314
Ytre vest	28,2	3,3	42,4	13,4	5,9	6,8	100,0	342	10 118
Indre øst	30,2	4,7	32,2	18,2	7,7	7,1	100,0	217	6 411
Indre sørøst	33,5	8,8	27,8	16,6	7,9	5,4	100,0	246	7 269
Ytre sørøst og									
Bratsberg	19,6	5,3	38,8	23,9	7,4	5,0	100,0	338	9 981
Ytre øst	21,1	3,2	46,9	18,6	7,4	2,9	100,0	290	8 598
Sørbyen øst	21,6	6,0	39,9	23,2	5,0	4,2	100,0	194	5 725
Sørbyen vest	26,9	2,8	41,9	18,7	6,8	2,9	100,0	197	5 798
Sørbyen sør og									
Byneset	28,9	5,0	38,1	15,9	8,7	3,3	100,0	258	7 609
Orkdal	23,1	5,6	47,2	21,4	0,5	2,1	100,0	174	5 127
Midtre Gauldal	20,5	3,0	47,3	23,2	0,7	5,4	100,0	94	2 742
Melhus	20,1	3,3	51,9	20,4	2,0	2,4	100,0	212	6 263
Skaun	14,8	1,5	48,6	28,9	4,5	1,7	100,0	115	3 378
Klæbu	24,2	1,7	49,5	19,3	4,9	0,4	100,0	120	3 593
Malvik	21,1	0,0	47,5	21,9	7,0	2,5	100,0	176	5 235
Stjørdal	27,7	4,3	44,6	21,6	0,1	1,7	100,0	306	9 081
Total	26,9	5,1	39,3	18,4	6,3	4,0	100,0	4 084	120 687

1) Reiser registrert som fritids- og besøksreiser, men som ender ved eget bosted er utelatt (for definisjon av hjemreise, se kapittel 1.3).



## 12 HOVEDRESULTAT MED STUDENTVEKT

I dette kapittelet vises hovedresultat der populasjonen i Trondheim er vektet for å korrigere for borteboende studenter. Se kapittel 2, Metode og utvalg, side 7 for mer informasjon om vektingen.

### 12.1 TILGANG TIL TRANSPORTRESSURSER

Når borteboende studenter inkluderes har 86 prosent av den voksne befolkninga i Trondheim førerkort. Dette er kun en prosentandel mindre enn når studentene ikke er med i populasjonen.

**Tabell 12-1: Andel av den voksne befolkninga (18 år og eldre) som har førerkort for bil. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. N=213 052.**

Kommune	Har førerkort
Trondheim	86
Alle omegnskommuner	92
Trondheimsregionen	87

Tabell 12-2 viser antall biler som husholdningen eier/disponerer avhengig av om personen har førerkort eller ikke. Den viser at de fleste i Trondheim som har førerkort også har tilgang til bil. Over halvparten har tilgang til én bil mens 31 prosent har tilgang til to biler eller fler. Likevel så er det en større andel av befolkningen i Trondheim med førerkort som ikke har tilgang til bil når studentene inkluderes enn når studentene holdes utenom (se Tabell 3-2).

**Tabell 12-2: Antall biler som husholdningen eier/disponerer avhengig av om respondenten har førerkort. Bosatte i Trondheim 18 år og eldre inkludert studenter. Prosent. N=154 181.**

Førerkort	Ingen biler	1 bil	2 biler	3 og flere biler	Total
Ja	17	53	26	5	100
Nei	55	36	7	2	100
Total	22	50	23	4	100

Når studentene inkluderes har 89 prosent av befolkningen god eller svært god tilgang til kollektivtransport ved boligen (Tabell 12-3). Dette er på det samme nivået som befolkningen uten studentvekt (Tabell 3-4). 54 prosent har svært god tilgang til kollektivtransport ved bolig, som betyr at de har mindre enn 1,5 kilometer til holdeplass eller minst fire avganger i timen. Dette er 3 prosentandeler mer enn om ikke studenter inkluderes. 35 prosent har god tilgang til kollektivtransport ved boligen, som betyr at det er mindre enn en kilometer til holdeplass og minst to avganger i timen.

Tabell 12-3: Tilgang til kollektivtransport ved bolig. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. Prosent. N=154 819.

Tilgang til kollektivtransport	Trondheim
Svært god	54
God	35
Middels god	5
Dårlig	3
Svært dårlig	3
Total	100

Tabell 12-4 viser frekvens på avganger fra bolig og gjennomsnittlig avstand fra bolig til nærmeste holdeplass. For 57 prosent av befolkningen er det fire avganger per time eller mer fra bolig. For disse er gjennomsnittlig avstand til holdeplass 310 meter. For personer som har 2-3 avganger per time fra bolig (35 prosent) er gjennomsnittlig avstand til holdeplass 302 meter.

Tabell 12-4: Frekvens for kollektivtransport ved bolig (hverdager mellom kl 9 og kl 15) og avstand til holdeplass. Avstand i meter. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. N=153 904.

Avganger fra bolig	Andel med tilbudet (%)	Avstand (meter)
4 ganger pr time eller flere	57	310
2-3 ganger pr time	35	302
1 gang pr time	4	400
Hver annen time	1	372
Sjeldnere	2	571
Total	100	318

Av befolkningen på 13 år og over i Trondheim (inkludert studenter) eier 78 prosent en sykkel og drøyt to prosent disponerer sykkel (se Tabell 12-5). 13 prosent eier eller disponerer motorsykkel og/eller moped (Tabell 12-6). Dette er på samme nivå som i befolkningen uten ikkeregistrerte studenter (Tabell 3-5).

Tabell 12-5: Befolkningens tilgang til sykkel. Prosent. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. N= 164 360.

Eie/tilgang til sykkel	Trondheim
Eier	78,0
Kan disponere	2,6
Nei, verken eier eller kan disponere	19,5
Total	100,0

Tabell 12-6: Befolkningens tilgang til mc og moped. Prosent. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. N=164 532.

Eie/tilgang til moped/MC	Trondheim
Eier/kan disponere motorsykkkel	4,6
Eier/kan disponere moped	8,4
Eier/kan disponere både MC og moped	1,4
Nei	85,5
Sum	100,0

## 12.2 OMFANG AV REISER

På en gjennomsnittsdag foretas det drøyt 574 000 reiser av bosatte i Trondheim på 13 år og eldre studenter inkludert. Dette tilsvarer 3,49 reiser per dag per person (Tabell 12-7).

Tabell 12-7: Gjennomsnittlig antall reiser per person og dag, og totalt antall reiser per dag. Bosatte i Trondheim inkludert studenter (N=164 559).

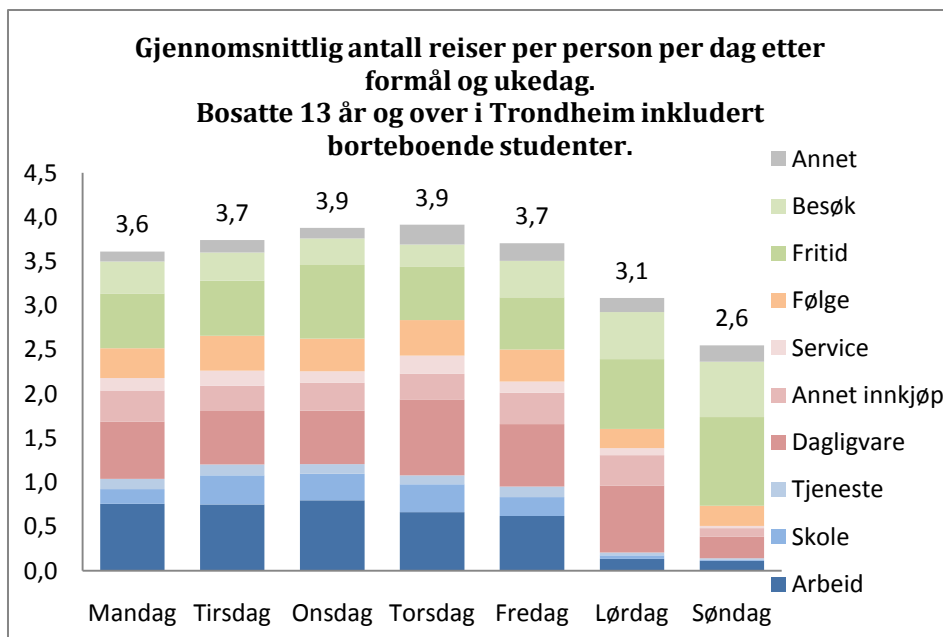
Kommune	Antall reiser pr dag	Totalt antall reiser pr dag
Trondheim	3,49	574 263

I løpet av en gjennomsnittsdag er det 12 prosent av befolkningen i Trondheim som ikke har en reise. Om lag en tredjedel utfører 3-4 reiser og i underkant av 30 prosent utfører enten fem reiser eller mer eller 1-2 reiser en gjennomsnittsdag.

Tabell 12-8: Antall reiser per dag. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. Prosent. N=164559.

Antall reiser per dag	Trondheim
Ingen reiser	11,6
1-2 reiser	26,7
3-4 reiser	33,2
5-6 reiser	18,8
mer enn 6 reiser	9,7
Totalt	100,0

Antall reiser varierer over uka. Det er mindre reiseaktivitet i helgene enn på ukedagene. Det er liten forskjell på antall reiser de forskjellige dagene når studentene inkluderes sammenlignet med befolkningen for øvrig. Arbeids- og skolereiser foregår i ukedagene og dagligvareinnkjøp fra mandag til lørdag. I helgene er det stor andel fritids- og besøksreiser.



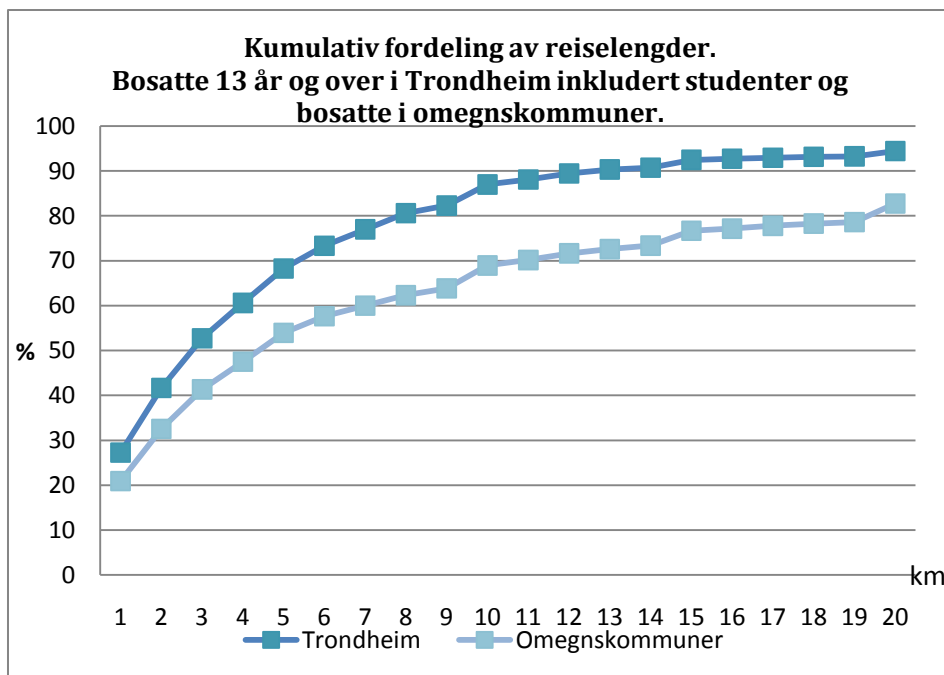
Figur 12-1: Gjennomsnittlig antall reiser per person etter formål og ukedag. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. N=150010.

Tabell 12-9: Gjennomsnittlig reiselengde i km for alle reiser og reiser kortere enn 100 km. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. N=741 492 for alle reiser og N=729 571 for reiser < 100 km.

Kommune	Alle reiser	Reiser < 100 km
Trondheim	10,1	5,6
Alle omegnskommuner	14,2	10,7
Total	11,2	7,0

Halvparten av reisene foretatt av bosatte i Trondheim er på tre kilometer eller kortere. I omegnskommune er 40 prosent på tre kilometer eller kortere. Drøyt 80 prosent av reisene blant bosatte i Trondheim er på ti kilometer eller kortere.

Reiselengden varierer med reisens formål. Tabell 12-10 viser fordeling og gjennomsnittlig reiselengde fordelt på de ulike reisehensiktene. Nærmere 80 prosent av dagligvarehandelen foregår i nærmiljøet, med en reiselengde på tre kilometer eller kortere. Gjennomsnittlig reisetid ved dagligvarereisene er ni minutter. Tjenestereisene for bosatte i Trondheim er i gjennomsnitt omtrent 30 kilometer og tar en halv time. Over halvparten av skole- og studiereisene er på tre kilometer eller kortere. Den gjennomsnittlige reisen er nærmere seks kilometer og tar 18,5 minutter. Arbeidsreisene er lengre, i gjennomsnitt 11 kilometer og tar 21 minutter. Fritidsreisene er i gjennomsnitt like lang som arbeidsreisene, men reisetiden er litt over en halv time.



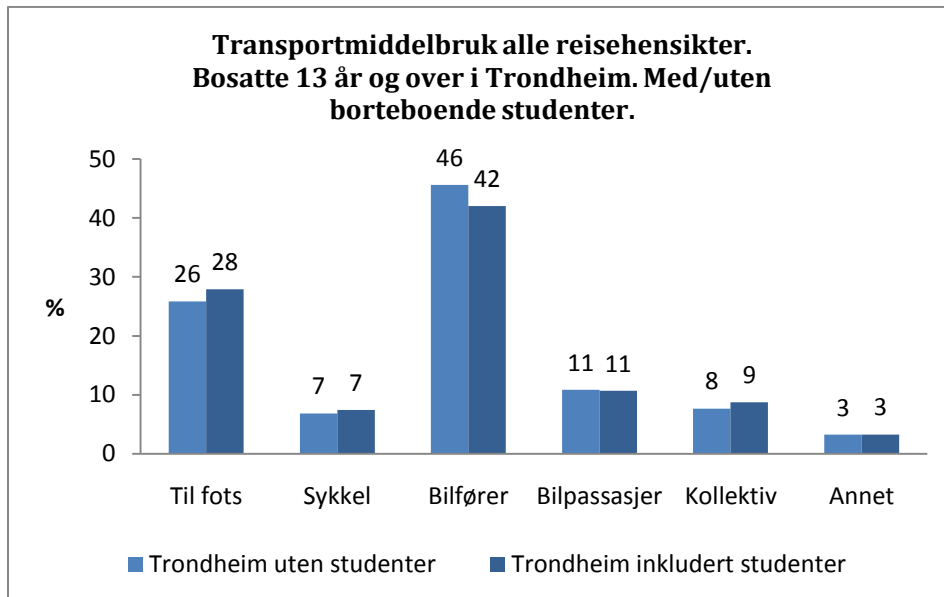
Figur 12-2: Kumulativ fordeling av reiselengder (antall km) for alle reiser. Bosatte i Trondheim inkludert studenter (N=541 600). Bosatte i omegnskommunene (N=199 893).

Tabell 12-10: Reiselengde for alle reiser og andel i hver lengdekategori og gjennomsnitt. Gjennomsnittlig reisetid for ulike reisehensikter. Bosatte i Trondheim med studentvekt. N = 541 598.

Reise- lengde (km)	Omsorg /							Fritid	Besøk	Annet	Total
	Arbeid	Skole/ studie	Tjeneste	Daglig- varer	Andre innkjøp	Service	følge				
< 1,1	13,5	21,3	15,6	56,8	24,9	25,9	24,8	19,3	24,0	23,8	27,3
1,1 - 2,0	11,0	22,4	13,8	13,6	12,7	16,9	15,5	17,1	10,0	17,8	14,4
2,1 - 3,0	11,0	12,5	11,1	7,8	11,1	13,9	10,2	14,0	10,7	10,5	11,1
3,1 - 4,0	10,5	10,9	7,3	4,6	8,6	7,6	7,7	8,2	7,1	7,8	7,9
4,1 - 5,0	9,1	8,3	7,0	4,3	10,3	5,1	9,6	7,7	8,1	8,0	7,7
5,1 - 6,0	5,7	6,6	3,3	3,3	7,9	4,7	4,2	5,9	5,0	3,3	5,1
6,1 - 7,0	5,3	1,9	2,5	1,8	3,3	4,7	4,3	3,5	4,8	3,9	3,6
7,1 - 8,0	5,8	1,8	3,7	1,8	3,4	4,4	4,7	4,2	2,8	2,5	3,6
8,1 - 9,0	2,5	2,8	0,7	0,6	1,8	0,8	2,1	1,9	1,4	1,6	1,7
9,1 - 10,0	6,7	4,6	5,9	1,8	5,6	7,7	5,1	4,8	5,1	2,7	4,7
> 10 km	18,8	7,0	29,3	3,6	10,4	8,3	11,8	13,4	21,0	18,1	13,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gj.snitt (km)	11,0	5,5	29,2	2,9	6,2	5,5	6,3	11,3	21,0	16,7	10,1
Gj.snitt (min)	21,2	18,5	31,5	9,2	15,9	14,8	12,7	34,4	26,6	26,8	21,2
N	89250	28994	14042	100750	42259	19601	51729	109406	60015	25552	541598

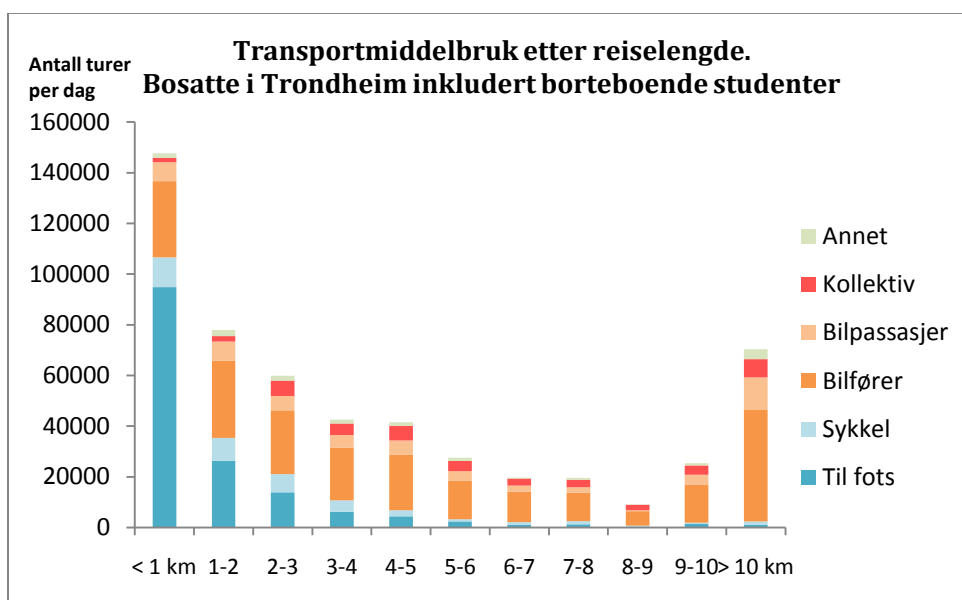
### 12.3 TRANSPORTMIDDELBRUK

Transportmiddelbruk endres noe når studentene inkluderes i Trondheims populasjon. Figur 12-3 viser transportmiddelbruk blant populasjonen i Trondheim uten og med studenter. Når studentene inkluderes øker andelen som går, sykler og bruker kollektivtransport. Bilførerandelen går ned fra 46 til 42 prosent.



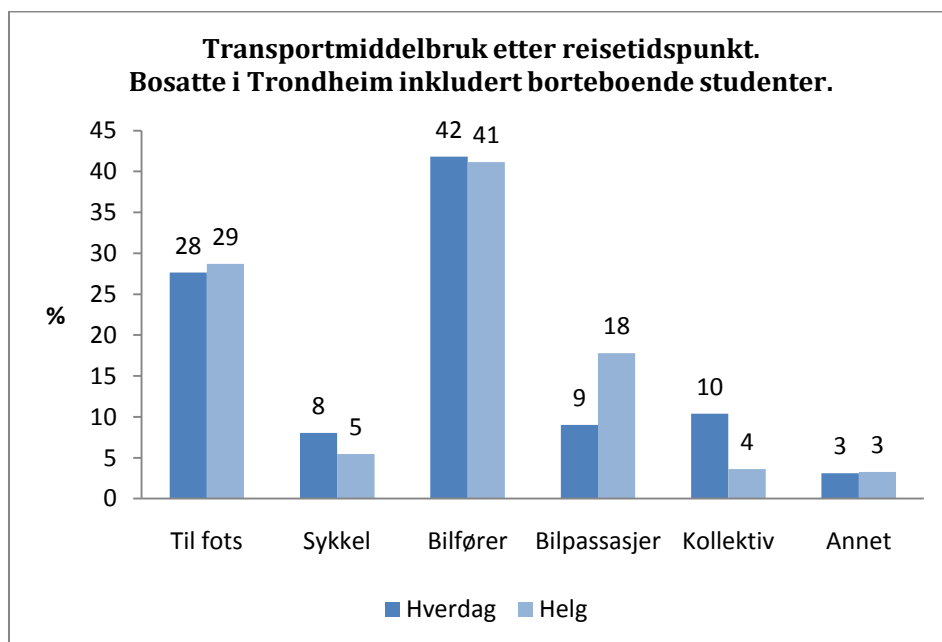
Figur 12-3: Transportmiddelbruk for alle reiser etter bosted. Bosatte i Trondheim med og uten studenter.

Det er flest korte reiser blant bosatte i Trondheim. En gjennomsnittsdag foretas det drøyt 153 000 reiser kortere enn en kilometer, og på disse reisene er det gangturer som dominerer (Figur 12-4). Antall reiser som foretas til fots faller betraktelig når reiselengden blir på mer enn en kilometer.



Figur 12-4 Reiselengder og valg av transportmiddel. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. Antall reiser per dag.

Transportmiddelvalg varierer mye mellom hverdag og helg. Figur 12-5 viser at mens en av ti bosatte tar kollektivtransport på hverdager, går prosentandelen ned til fire prosent på lørdager og søndager. Også sykkelandelen går noe ned når det er helg. Samtidig går bilpassasjerandelen opp fra ni prosent på hverdager til 18 prosent i helga.



Figur 12-5: Transportmiddelbruk etter reisetidspunkt, hverdag (mandag-fredag) og helg (lørdag-søndag). Bosatte i Trondheim inkludert studenter.

## 12.4 REISENS FORMÅL

Flest reiser blant bosatte i Trondheim foretas i forbindelse med handel og service (30 prosent), 20 prosent som fritidsreiser og 16 prosent som arbeidsreiser (se Tabell 12-11). For en detaljert oversikt over reisemål, se *Vedleggstabell 22*.

Tabell 12-11 Reisens formål. I prosent. Bosatte i Trondheim inkludert studenter.

Formål	Trondheim	Omegnskommuner	Total
Arbeid	16,1	17,0	16,4
Skole/studie	5,5	3,9	5,1
Tjeneste	2,6	3,1	2,7
Handle/service	29,8	25,2	28,6
Omsorg/følge	9,4	12,5	10,2
Fritid	20,5	19,6	20,3
Besøk	11,2	13,9	12,0
Annet	4,8	4,9	4,8
Totalt	100,0	100,0	100,0

Halvparten av arbeidsreisene foregår som bilfører. Nærmere 30 prosent foregår enten til fots eller sykkel. Kollektivandelen er på 13 prosent. En av tre skole/studie-reiser skjer til fots, 30 prosent med kollektivtransport 15 prosent med sykkel og 18 prosent med bil. Omsorgsreisene skjer oftere med bil enn de andre reisemålene. Her foregår hele 80 prosent enten som bilfører eller som bilpassasjer. 13 prosent av omsorgsreisene foregår til fots, fire prosent på sykkel og to prosent med

kollektivtransport. Handels- og servicereisene dominerer blant bosatte i Trondheim, og her foregår drøyt halvparten av reisene med bil og nærmere 40 prosent til fots eller med sykkel. For transportmiddelvalg for mer detaljerte formål, se *Vedleggstabell 25*.

**Tabell 12-12**      **Transportmiddelbruk for ulike formål. I prosent. Bosatte i Trondheim inkludert studenter.**

<b>Formål</b>	<b>Til fots</b>	<b>Sykkel</b>	<b>Bilfører</b>	<b>Bilpassasjer</b>	<b>Kollektiv</b>	<b>Annet</b>	<b>Total</b>
Arbeid	14,3	14,6	49,2	5,3	12,6	4,0	100,0
Skole/studie	31,3	15,4	13,8	4,6	30,2	4,7	100,0
Tjeneste	10,5	5,5	63,6	7,6	6,8	5,9	100,0
Handle/service	33,2	4,6	43,4	10,8	6,4	1,6	100,0
Omsorg/følge	12,7	3,5	75,2	5,7	2,0	1,0	100,0
Fritid	43,2	6,6	25,2	13,4	7,5	4,0	100,0
Besøk	22,4	6,7	40,0	18,9	7,3	4,7	100,0
Annet	23,5	5,4	41,1	15,9	8,4	5,7	100,0



# Vedlegg 1 SPØRRESKJEMA



## **Spørreskjema**

### **Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009**

### **Trondheimsutvalget**

#### **Innhold**

<b>Introduksjon.....</b>	<b>2</b>
<b>Husholdningens tilgang til transportmidler 1.....</b>	<b>2</b>
<b>Arbeid/yrke 1.....</b>	<b>2</b>
<b>Reiser på registreringsdagen.....</b>	<b>3</b>
<b>Arbeid/yrke 2.....</b>	<b>6</b>
<b>Arbeidsreisen.....</b>	<b>6</b>
<b>Husholdningen.....</b>	<b>7</b>
<b>Husholdningens tilgang til transportmidler 2.....</b>	<b>8</b>
<b>Bakgrunnsopplysninger om IO.....</b>	<b>8</b>

Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan brukes kun i den saklige sammenheng det er gitt. Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning. Unntak må klareres med TØI.

## Introduksjon

18. Er din nåværende bostedsadresse: xx?

Ja/Nei

*Hvis svart NEI i spm 18:*

21. Hva er din bostedsadresse?

Adresse

19. Bor du på en annen adresse også? F.eks foreldres adresse, hybeladresse, "pendlerbolig" eller fritidsbolig som brukes over lengre tid.

Ja/Nei

*Hvis ja:*

20. Hva er denne adressen?

Adresse

24. Hvor mange personer er det totalt i husholdningen?

Antall personer

## Husholdningens tilgang til transportmidler 1

*Hvis IO er 18 år eller eldre:*

25. Har du førerkort for bil? Klasse B/BE

Ja/Nei

28. Eier du eller andre i husholdningen bil? Vi tenker her på alle typer biler som brukes til privat persontransport

Ja/Nei

*Hvis nei:*

28b Disponerer du eller andre i husholdningen bil på annen måte?

Nei

Låner av slektninger/venner

Er med i en bildeordning (bilkollektiv, bilpool via arbeidsgiver o.l)

Leasingbil

Firmabil

## Arbeid/yrke 1

29. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse? Er det inntektsgivende arbeid, omsorgsarbeid i hjemmet, skolegang, eller er du pensjonist, trygdet eller annet?

Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid

Hjemmeværende/Omsorgsarbeid i hjemmet

Går på skole, studerer

Militærtjeneste, siviltjeneste

Fødselspermisjon

Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger

Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pensjon, rehabilitering, attføring, tiltak)

Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid

Annet

*Stilles ikke til yrkesaktive – de settes automatisk til "Ja"*

30. Har du for tiden inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke? Gjelder også arbeid som familiemedlem uten fast avtalt lønn på gårdsbruk, i forretning og i familiebedrift ellers.

Ja/Nei

*Hvis ja:*

31. Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har du vanligvis pr uke? *Hvis arbeidstiden er sesongpreget, før opp arbeidstiden som er vanlig på denne årstiden. Hvis arbeidstiden pr uke er sterkt varierende, før opp anslag for gjennomsnittlig arbeidstid. Rund oppover til hele timer.*

Antall timer

*Hvis ja på spm 30:*

32. Har du fast oppmøtested, varierer oppmøtestedet, eller arbeider du hjemme?

Fast oppmøtested

Variierende oppmøtested

Arbeider fast i eller ved boligen (permanent bosted)

Arbeider delvis hjemme og delvis på fast oppmøtested

Arbeider delvis hjemme og delvis på varierende oppmøtested

*Hvis "Fast oppmøtested" (også delvis fast):*

32. Hva er adressen på oppmøtestedet?

Adresse

*Hvis "Fast oppmøtested" (også delvis fast):*

33. Hvor langt er det mellom bosted og oppmøtested?

Km

## Reiser på registreringsdagen

34. Var din reisedato .....?

Vi skal se på de reisene du gjennomførte Xdag/Xdato.

Med reiser mener vi alle slags turer du foretok utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Det er viktig at du ikke glemmer å ta med korte gang- eller sykkelturner.

Hver gang du stopper for å utføre et ærend eller gjøremål regner vi en reise for avsluttet.

34. Utførte du noen av følgende gjøremål på ..... (registreringsdagen)?

Var på arbeid/skole utenfor hjemmet/eiendommen Ja/Nei

Var på reise eller møte i tilknytning til arbeidet Ja/Nei

Fulgte barn eller andre til forskjellige aktiviteter Ja/Nei

Gjorde innkjøp eller ærend Ja/Nei

Var på kino, idrettsarrangement eller liknende Ja/Nei

Besøkte slekt eller venner Ja/Nei

Gikk, jogget, kjørte eller syklet en tur Ja/Nei

*Hvis svart NEI på alle i spm 34*

35. Var du ikke utenfor eiendommen på ....(registreringsdagen)?

Jo, var utenfor eiendommen

Nei, var ikke utenfor eiendommen

*Hvis svart JA på noen av kategoriene i spm 34 eller JO i spm 35:*

Vi tar reisene i tur og orden og starter med den første reisen du foretok. Deretter de andre i den rekkefølgen de kommer

*Pass på å få med alle reisene i kronologisk rekkefølge*

*Reiser gjennomført på registreringsdagen fra kl 0400 til 0359:*

37. Hvor startet den første reisen?

*For de som er registrert på to bosteder, spør hvilket bosted det er dersom vedkommende svarer eget bosted:*

Eget bosted 1

Eget bosted 2

Egen arbeidsplass (adresse for de som ikke har fast oppmøtested)

Skole/studiested (adresse)

Annet sted (adresse)

38. Når startet reisen?

*Klokkeslett i 24-timers format*

39. Hvor endte den første reisen?

Eget bosted 1

Eget bosted 2

Egen arbeidsplass

Skole/studiested (adresse)

Annet sted (adresse)

*Hvis reisen startet og endte på samme adresse:*

40. Var dette en tur der du ikke stanset for å gjøre noe ærend underveis?

Ja, hadde ingen stopp underveis

Nei, hadde stopp underveis (korreksjon av endepunkt i spm 39).

41. Hva var formålet med reisen?

*Lista leses ikke opp. Intervjuer bestemmer hvor reisen hører hjemme. Ved tvil stilles følgende spørsmål:*

*«Hva gjorde du da du kom fram?»*

*Prøv å unngå kategorien «Annet formål». Ved flere gjøremål samme sted: Velg det IO synes er viktigst. Husk at reiser som ender i bosted kodes ut fra gjøremål på siste startsted.*

*Formål med reise nr 1?*

Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)

Skole (reise til/fra skole)

Tjenestereise (reise i arbeid)

Innkjøp av dagligvarer

Andre innkjøp (alle andre innkjøp)

Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)

Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)

Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole

Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter

Andre hente-/bringe-/følgereiser

Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)

Kino, teater, konsert, utstilling mv

Kafe, restaurant, pub mv

Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer

Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.

Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund

Reiste til fritidsbåt/marina

Båttur

Hyttetur

Andre ferie-/helgereiser

Annet formål

42. Hvilke transportmidler brukte du på reisen? Dersom du brukte flere transportmidler, nevnt de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

*Transportmiddel 1 i reise 1:*

Til fots hele veien

Sykkel

Moped

Motorsykkel

Bil, fører

Bil, passasjer

Drosje/Taxi

Buss/rutebil/ekspresbuss i rute

Turbuss/chartret buss

Trikk

T-bane

Tog

Rutefly

Charterfly

Ferge

Rutebåt

Annen båt/fritidsbåt/småbåt

Traktor

Snøscooter

Annet

Vil ikke svare/vet ikke

43. Transportmiddel 2 i reise nr 1?

44. Transportmiddel 3 i reise nr 1?

45. Transportmiddel 4 i reise nr 1?

*Hvis flere enn ett transportmiddel:*

46. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med? *Målt i avstand*

*Hvis bilfører som siste transportmiddel*

Hvilken type parkeringsplass parkerte du bilen på da reisen var avsluttet? *Instruks: En parkeringsplass som er ved reisemålet tilhører virksomheten eller stedet man besøkte, f. eks gårdsrommet til den man besøker eller butikkens parkeringsplass*

Gratis parkeringsplass ved reisemålet

Avgiftsbelagt parkeringsplass ved reisemålet

Gratis parkeringsplass annet sted

Avgiftsbelagt parkeringsplass annet sted

Annet

*Hvis andre transportmidler enn Til fots hele veien:*

47. Kan du anslå hvor mange meter av reisen som var til fots?

*Avstand i meter*

49. Hvor lang tid tok hele reisen?

*Antall minutter*

*Hvis flere kollektive transportmidler:*

50. Hvor lang var gangtid og ventetid ved overgangen(e)?

*Antall minutter*

48. Hvor lang var hele reisen?

*Reiselengde inkl gange*

*Avstand i kilometer med én desimal*

*Hvis bilfører eller bilpassasjer som hovedtransportmiddel:*

51. Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?

*Reiste alene = 1.*

*Antall personer*

*Hvis to eller flere i bilen:*

52. Hvor mange av passasjerene var under 13 år?

*Antall*

*Hvis annet hovedtransportmiddel enn bilfører/bilpassasjer:*

53. Hvor mange personer reiste/gikk/syklet du sammen med, medregnet deg selv?

*Reiste alene = 1.*

*Antall personer*

*Alle som har reist:*

54. Hadde du noen flere reiser på ...(registreringsdagen)?

*(NB! Husk å få IO hjem/avslutte reisen)*

Ja/Nei

*Hvis ja:*

*37-54 gjentas for inntil 15 reiser totalt.*

*Hvis IO har foretatt 15 reiser på registreringsdagen:*

56. Foretok du enda flere reiser på ... (registreringsdagen)?

Ja/Nei

*Hvis ja:*

57. Hvor mange flere reiser?

*Antall*

*Hvis IO har førerkort for bil og eier/disponerer bil:*

128. Hvilken mulighet hadde du til å bruke bil til egen kjøring <registreringsdagen>? Kunne du bruke bil hele dagen, bare dagtid (til kl 1700), bare kveldstid (etter kl 1700), eller hadde du ikke tilgang til bil?

Hele dagen

Bare på dagtid (til kl 1700)

Bare på kveldstid (etter kl 1700)

Ikke tilgang til bil

129. Har du klippekort, flerreisekort, månedskort e l for reiser med kollektivtransport?

*NB! Her menes kort som IO evt har på intervjudagen*

Ja/Nei

*Hvis ja:*

130. Hvilken type kort har du?

- Årskort/halvårskort
- Måneds-/halvmånedskort
- Ukeskort
- Dagskort
- Klippekort/flerreisekort
- Ungdomskort
- Skolekort
- TT-kort
- Fribillett/frikort
- Andre korttyper

## **Arbeid/yrke 2**

*Hvis inntektsgivende arbeid (svart JA i spm 30):*

88. Hvor mange dager reiser du vanligvis fram og tilbake til jobben per uke?

*Antall dager*

*Hvis arbeider minst 35 timer og har fast oppmøtested og reiser mindre enn 5 dager i uka: (5%)*

88b Du har svart at du ikke reiser fram og tilbake til jobb hver dag. Skyldes dette at du bor andre steder mens du er på jobb, eller jobber du noen dager hjemme?

- Bor andre steder (i tilknytning til arbeid)
- Arbeider delvis hjemme
- Andre årsaker

89. Hvilken arbeidstidsordning har du?

- Fast arbeidstid mellom kl 0600 og 1800
- Fleksibel arb.tid mellom 0600 og 1800
- Skift, turnus, nattarbeid m m
- Annen ordning

## **Arbeidsreisen**

*Hvis svart JA på spm 30 og IO ikke arbeider fast i hjemmet:*

Vi vil nå spørre deg litt nærmere om din arbeidsreise:

92. Hvilke transportmidler brukte du siste gang du reiste fra bostedet til oppmøtestedet?

*Flere svar kan oppgis. Dersom IO brukte flere transportmidler, avmerk de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.*

*Transportmiddel 1 i arbeidsreisen:*

- Til fots hele veien
- Sykkel
- Moped
- Motorsykkel
- Bil fører
- Bil passasjer
- Drosje/Taxi
- Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
- Turbuss/chartret buss
- Trikk
- T-bane
- Tog
- Rutefly
- Charterfly
- Ferge
- Rutebåt
- Annen båt/småbåt/fritidsbåt
- Traktor
- Snøscooter
- Annet

93. *Transportmiddel 2 i arbeidsreisen*

94. Transportmiddel 3 i arbeidsreisen

95. Transportmiddel 4 i arbeidsreisen

Hvis flere enn ett transportmiddel:

96. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med på arbeidsreisen (målt i km)?

Hvis fast oppmøtested og spm 33 >1,5

97b. Hvis ikke reist med bil: Hvor lang tid vil det ta å kjøre bil direkte fra boligen til oppmøtestedet?

Hvis reist med bil: Hvor lang tid tar det vanligvis å kjøre bil direkte fra boligen til oppmøtestedet?

Antall minutter

Hvis fast oppmøtested og spm 33 >1,5

97c. Hvis ikke reist kollektivt: Hvor lang tid vil det ta å reise kollektivt fra boligen til oppmøtestedet?

Hvis reist kollektivt: Hvor lang tid tar det vanligvis å reise kollektivt fra boligen til oppmøtestedet?

Antall minutter

98. Hadde du noen av følgende ærend underveis sist du reiste til eller fra arbeid? Les opp:

Flere svar mulig

Møter o l i tilknytning til arbeidet

Dagligvareinnkjøp

Andre innkjøp

Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole

Hente/bringe barn til/fra sport/fritidsaktiviteter

Kjøre/følge andre for ulike formål

Andre gjøremål

Ingen ærend underveis

Til alle yrkesaktive.

105. Hvilke parkeringsmuligheter har du ved oppmøtestedet dersom du bruker bil?

Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, godt med plasser

Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, få plasser

Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver (Arbeidsgiver disponerer plassen som arbeidsgiver må betale for å benytte)

Vei, gate eller plass med avgift

Vei, gate eller plass uten avgift

Finnes ikke parkeringsmuligheter

Hvis parkering med avgift:

106. Hvor mye må du betale for parkering per dag?

Antall kr

Mulig med flere svar

107. Får du på noen måte godtgjort utgiftene til arbeidsreisen av arbeidsgiver? For eksempel firmabil, støtte til bilhold eller dekning av utgifter til kollektivtransport

Nei, ingen form for godtgjørelse

Arbeidsgiver/eget firma dekker alle bilutgifter

Bruker firmabil, alle utgifter dekket

Bruker firmabil, betaler driftsutgiftene selv

Bompenger (støtte arbeidsgiver)

Støtte til bilhold med fast beløp pr år

Støtte til bilhold etter antall kjørte km

Utgifter til kollektivtransport delvis dekket

Utgifter til kollektivtransport dekket

Godtgjørelse for kjøp/bruk av sykkel

Annet

## Husholdningen

Dersom to eller flere i husholdningen (jf spm 24):

Du sa at det bodde X personer i husholdningen (jf spm 24):

113. Hvor gammel er person nr 2?

Start med den eldste, og fortsett kronologisk nedover

Antall år

114. Hvilket slektskapsforhold har du til han/henne? Denne personen er IOs

Ektefelle/samboer  
Barn/ektefelles eller samboers barn  
Søster/halvsøster  
Bror/halvbror  
Mor  
Far  
Fars eller mors ektefelle/samboer  
Annen slektning  
Ikke slektning

*Hvis personen er 18 år el eldre:*

115. Har han/hun førerkort for bil?

Ja/Nei

Etc til person nr 15

## **Husholdningens tilgang til transportmidler 2**

117. Eier eller disponerer du sykkel som er i brukbar stand?

Eier

Kan disponere

Nei, verken eier eller kan disponere

119. Eier eller disponerer du motorsykkel og/eller moped?

Eier/kan disponere motorsykkel

Eier/kan disponere moped

Eier/kan disponere både MC og moped

Nei

*Hvis svart JA i spm 28 eller 4/5 i spm 28b:*

123. Du sa tidligere at husholdningen eier eller disponerer bil. Hvor mange biler eier eller disponerer du/dere?

*Antall*

132. Hvor langt er det fra boligen til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke?

*Avstand i meter*

133. Hvor ofte går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15?

4 ganger pr time eller flere

2-3 ganger pr time

1 gang pr time

Hver annen time

Sjeldnere

## **Bakgrunnsopplysninger om IO**

141. Hva var din bruttoinntekt siste år?

*Hele 1000 kr*

*De som ikke kan/vil svare får svare i intervaller*

*Hvis flere enn 1 person i husholdningen:*

142. Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år?

*Hele 1000 kr*

*Stilles kun til de over 17 år*

143. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

Grunnskole/ungdomsskole/framhaldsskole/realskole - inntil 10 år

Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år

Videregående allmennfaglig/gymnas - inntil 12 år

Høyskole/universitet - lavere grad - inntil 15 år

Høyskole/universitet - høyere grad - 16 år og mer



## Vedlegg 2 UTFYLLENDE TABELLER – TILGANG TIL TRANSPORTRESSURSER

Vedleggstabell 1: *Antall biler som husholdningen eier eller disponerer. Alle respondenter. I prosent. N=7 032.*

Antall biler	Trondheim	Omegns- kommuner	Totalt
Ingen bil	15,7	6,3	12,8
1 bil	52,5	35,4	47,2
2 biler	27,1	44,3	32,4
3 eller flere biler	4,7	14,0	7,6
Total	100,0	100,0	100,0

Det er utvikla en egen klassifisering av befolkningens tilgang til kollektivtransport, se Vedleggstabell 2. Også med en strengere klassifisering har befolkningen i Trondheim god tilgang til kollektivtransport. Nesten 40 % har svært god tilgang og 35 % har god tilgang. I omegnskommunene er tilbudet dårligere, og med en klassifisering som vist under er det kun 2 % som har svært god tilgang og 11 % har god tilgang.

Vedleggstabell 2: *Befolkningens tilgang til kollektivtransport ved bolig. I prosent. Egen klassifisering.*<sup>1</sup>

Tilgang til kollektivtransport	Trondheim	Omegns- kommuner	Totalt
Svært god	38,3	2,3	27,9
God	35,0	11,4	28,2
Middels god	7,3	4,9	6,6
Dårlig	3,5	19,1	8,0
Svært dårlig	15,9	62,4	29,3
Total	100,0	100,0	100,0

<sup>1</sup> Kollektivtilbudet er klassifisert etter hvor ofte det går buss på hverdager mellom kl 9 og 15 og avstand til holdeplass:

	< 300 m	300-600 m	600-900 m	> 900 m
Minst 4 pr time	1	2	3	5
2-3 pr time	2	3	4	5
1 pr time	4	4	5	5
Annenhver time/sjeldnere	5	5	5	5

1)	Svært god	Mindre enn 300 m til holdeplass og minst 4 avganger pr time hverdager mellom kl 9 og 15.
2)	God	Mindre enn 300 m fra holdeplass og 2-3 avganger pr time på hverdager mellom kl 9 og 15 eller 300-600 m fra holdeplass og minst 4 avganger pr time
3)	Middels god	Mindre enn 300 m fra holdeplass og 2-3 avganger pr time
4)	Dårlig	Mindre enn 600 m fra holdeplass og 1 avgang pr time eller 600-900 m fra holdeplass og 2-3 avganger pr time.
5)	Svært dårlig	Mer enn 600 m fra holdeplass og 1 avgang pr time eller avgang annenhver time eller sjeldnere.

## Vedlegg 3 UTFYLLENDE TABELLER – OMFANG AV REISER

*Vedleggstabell 3* viser befolkningens avstand til holdeplass. Bosatte i Trondheim har kort avstand til holdeplass, 31 % oppgir at de har kortere enn 100 m til holdeplass og 23 % har 100 – 200 m. I omegnskommunene er avstanden lengre, 17 % har kortere enn 100 m og 11 % har mellom 100 og 200 m til holdeplass.

*Vedleggstabell 3: Avstand til holdeplass. Bosatte i Trondheim og omegnskommuner. I prosent.*

Avstand til holdeplass	Trondheim	Omegnskommuner
< 100 m	30,8	17,0
100-200 m	22,8	11,2
200-300 m	14,6	7,2
300-400 m	6,8	4,6
400-500 m	11,5	11,2
500-600 m	2,4	2,6
600-700 m	1,6	2,4
701-800 m	2,0	3,6
801-900 m	0,5	1,0
901-1000 m	4,3	11,1
1001-1500 m	1,3	6,6
1501-2000 m	0,9	6,6
2001-3000 m	0,4	7,7
> 3000 m	0,2	7,4
Total	100,0	100,0

**Vedleggstabell 4: Gjennomsnittlig antall turer pr person etter ukedag og formål. Bosatte i Trondheim. N=4 407.**

Ukedag	Arbeid	Skole	Tjeneste	Daglig- vare	Annet innkjøp	Service	Følge	Fritid	Besøk	Annet
Mandag	0,81	0,15	0,13	0,63	0,34	0,15	0,38	0,63	0,34	0,11
Tirsdag	0,84	0,20	0,14	0,61	0,29	0,19	0,45	0,63	0,27	0,12
Onsdag	0,89	0,22	0,13	0,61	0,31	0,14	0,40	0,78	0,30	0,12
Torsdag	0,78	0,20	0,11	0,77	0,33	0,22	0,49	0,58	0,28	0,24
Fredag	0,66	0,16	0,13	0,72	0,37	0,12	0,37	0,57	0,39	0,19
Lørdag	0,13	0,01	0,03	0,75	0,37	0,07	0,25	0,76	0,54	0,17
Søndag	0,12	0,00	0,02	0,21	0,11	0,03	0,21	1,03	0,60	0,18
Total	0,61	0,14	0,10	0,62	0,30	0,13	0,37	0,71	0,39	0,16

**Vedleggstabell 5: Gjennomsnittlig antall turer per person etter ukedag og formål. Bosatte i Trondheim inkludert studenter. N=150010.**

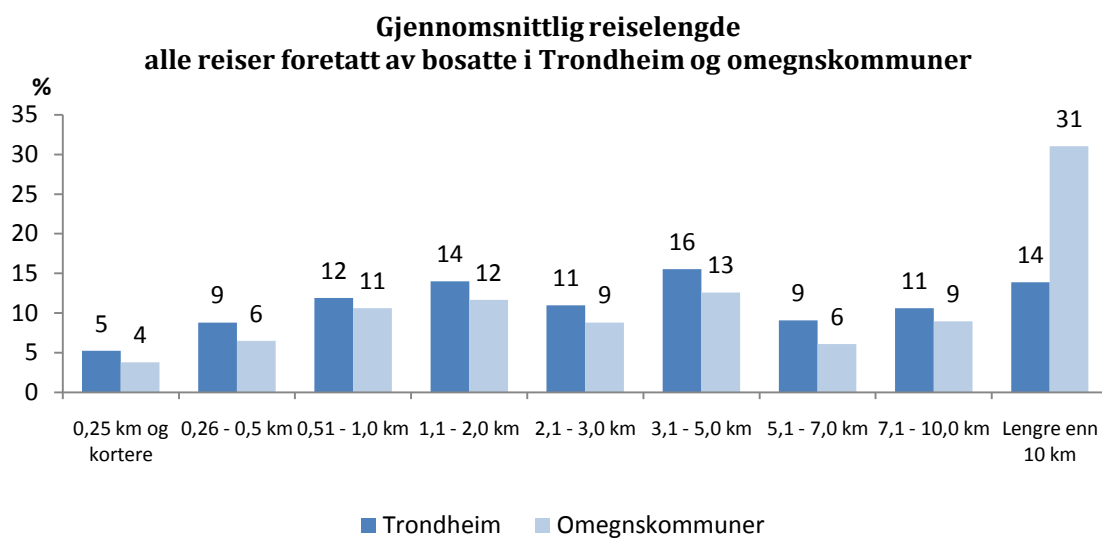
Ukedag	Arbeid	Skole	Tjeneste	Daglig- vare	Annet innkjøp	Service	Følge	Fritid	Besøk	Annet
Mandag	0,76	0,17	0,12	0,65	0,35	0,14	0,34	0,62	0,36	0,11
Tirsdag	0,75	0,33	0,12	0,61	0,29	0,17	0,39	0,62	0,32	0,14
Onsdag	0,80	0,30	0,11	0,61	0,31	0,13	0,37	0,83	0,30	0,12
Torsdag	0,66	0,32	0,10	0,86	0,29	0,21	0,40	0,60	0,25	0,22
Fredag	0,62	0,21	0,12	0,71	0,35	0,13	0,36	0,59	0,41	0,20
Lørdag	0,13	0,04	0,03	0,76	0,35	0,08	0,22	0,79	0,53	0,16
Søndag	0,11	0,01	0,02	0,24	0,10	0,02	0,23	1,00	0,63	0,19
Total	0,55	0,20	0,09	0,64	0,29	0,13	0,33	0,72	0,40	0,16

**Vedleggstabell 6: Gjennomsnittlig antall turer pr person etter ukedag og formål. Bosatte i omegnskommuner. N=1 952.**

Ukedag	Arbeid	Skole	Tjeneste	Daglig- vare	Annet innkjøp	Service	Følge	Fritid	Besøk	Annet
Mandag	0,63	0,16	0,08	0,52	0,18	0,21	0,46	0,51	0,40	0,18
Tirsdag	0,74	0,20	0,09	0,47	0,18	0,17	0,36	0,69	0,39	0,12
Onsdag	0,72	0,19	0,24	0,59	0,27	0,19	0,55	0,72	0,36	0,15
Torsdag	0,74	0,16	0,09	0,54	0,21	0,17	0,55	0,59	0,30	0,19
Fredag	0,60	0,20	0,15	0,46	0,15	0,15	0,32	0,53	0,40	0,07
Lørdag	0,18	0,01	0,03	0,53	0,28	0,09	0,16	0,66	0,61	0,13
Søndag	0,15	0,02	0,01	0,16	0,09	0,04	0,32	0,67	0,69	0,17
Total	0,53	0,13	0,10	0,46	0,19	0,14	0,39	0,63	0,46	0,15

**Vedleggstabell 7: Reisene etter reiselengde, prosentfordeling og kumulativ fordeling. Bosatte i Trondheim (N=16 037) og bosatte i omegnskommuner (N=6 997).**

Reiselengde	Trondheim Prosentfordeling	Kumulativ fordeling	Omegnskommuner Prosentfordeling	Kumulativ fordeling
1,0 km og kortere	25,9	25,9	20,9	20,9
1,1 - 2,0 km	14,0	39,9	11,6	32,5
2,1 - 3,0 km	11,0	50,9	8,8	41,3
3,1 - 4,0 km	7,8	58,7	6,2	47,5
4,1 - 5,0 km	7,7	66,4	6,4	53,9
5,1 - 6,0 km	5,1	71,5	3,7	57,6
6,1 - 7,0 km	4,0	75,5	2,4	60,0
7,1 - 8,0 km	3,9	79,4	2,3	62,3
8,1 - 9,0 km	1,7	81,1	1,5	63,8
9,1 - 10,0 km	5,0	86,1	5,1	68,9
10,1 - 11,0 km	1,1	87,2	1,2	70,2
11,1 - 12,0 km	1,6	88,8	1,5	71,6
12,1 - 13,0 km	0,9	89,7	0,9	72,6
13,1 - 14,0 km	0,5	90,2	0,8	73,4
14,1 - 15,0 km	1,8	92,0	3,3	76,7
15,1 - 16,0 km	0,3	92,3	0,4	77,1
16,1 - 17,0 km	0,3	92,5	0,6	77,8
17,1 - 18,0 km	0,3	92,8	0,5	78,3
18,1 - 19,0 km	0,1	92,9	0,3	78,6
19,1 - 20,0 km	1,3	94,2	4,2	82,7
Lengre enn 20 km	5,8	100,0	17,3	100,0
Total	100,0		100,0	



**Vedleggsfigur 1: Gjennomsnittlig reiselengde. Alle reiser foretatt av bosatte i Trondheim og omegnskommuner.**

**Vedleggstabell 8: Reiselengde med andel i hver lengdekategori og gjennomsnittlig reisetid og reiselengde for ulike reisehensikter. Bosatte i omegnskommuner (N=6 771).**

Reise- lengde (km)	Arbeid	Skole/ studie	Tjeneste	Daglig- varer	Andre innkjøp	Service	Omsorg/ følge	Fritid	Besøk	Annet	Total
< 1,1	10,1	26,9	13,9	35,8	20,6	22,7	21,0	19,4	22,3	15,6	20,9
1,1 - 2,0	6,0	10,1	4,3	19,0	9,9	10,6	19,7	11,0	7,7	10,8	11,6
2,1 - 3,0	7,6	8,8	5,7	8,5	7,3	5,3	12,2	8,8	8,6	12,6	8,8
3,1 - 4,0	5,3	4,0	10,5	5,5	4,5	4,0	7,0	8,6	5,8	3,6	6,2
4,1 - 5,0	4,1	6,2	9,6	5,1	8,3	14,3	4,1	8,4	5,9	6,3	6,4
5,1 - 6,0	1,9	1,8	2,9	3,1	3,1	2,5	6,0	3,8	5,8	3,3	3,7
6,1 - 7,0	1,6	3,5	3,8	2,0	3,1	1,9	2,8	2,6	1,9	3,3	2,4
7,1 - 8,0	2,7	0,0	1,9	2,5	2,6	2,2	1,6	2,6	2,0	3,9	2,3
8,1 - 9,0	1,3	4,8	0,5	1,6	1,4	1,2	1,0	1,3	2,1	1,5	1,5
9,1 - 10,0	6,1	5,3	7,2	3,6	6,6	3,1	3,6	6,4	4,7	4,8	5,1
> 10 km	53,3	28,6	39,7	13,2	32,6	32,3	20,9	27,1	33,3	34,2	31,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gj.snitt (km)	20,1	10,5	25,2	7,1	11,7	10,5	8,1	16,7	15,0	20,3	14,2
Gj.snitt (min)	25,0	24,2	31,7	11,1	15,9	16,7	12,2	42,5	20,7	32,0	23,8
N basisvekt	1165	227	209	985	423	322	861	1307	939	333	6771

## Vedlegg 4 UTFYLLENDE TABELLER - TRANSPORTMIDDELBRUK

*Vedleggstabell 9: Detaljert transportmiddelvalg for alle reiser etter bosted. Trondheim, Trondheim inklusiv alle studenter og omegnskommuner. Alle reiser. Prosent. N=17 028 for Trondheim og N=6 997 for omegnskommuner.*

<b>Transportmiddelvalg</b>	<b>Trondheim</b>	<b>Trondheim inkl alle studenter</b>	<b>Omegns- kommuner</b>
Til fots hele veien	25,8	27,9	17,4
Sykkel	6,8	7,4	3,8
Moped	0,8	0,9	0,1
Motorsykkel	0,5	0,4	0,1
Bil fører	45,6	42,0	59,6
Bil passasjer	10,8	10,7	13,0
Drosje/Taxi	0,7	0,7	0,6
Buss/rutebil/ekspresbuss i rute	7,1	8,2	3,3
Turbuss/chartret buss	0,1	0,1	0,1
Trikk	0,3	0,2	0,0
T-bane	0,0	0,1	0,0
Tog	0,3	0,3	0,7
Rutefly	0,5	0,5	0,5
Charterfly	0,0	0,0	0,0
Ferge	0,0	0,0	0,0
Rutebåt	0,0	0,0	0,0
Annen båt/fritidsbåt/småbåt	0,1	0,1	0,1
Traktor	0,0	0,0	0,2
Snøscooter	0,0	0,0	0,0
Annet	0,3	0,3	0,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

*Vedleggstabell 10: Transportmidlenes fordeling på formål. Bosatte i Trondheim. Prosent. N=17 015. Basisvekt.*

<b>Formål</b>	<b>Til fots</b>	<b>Sykkel</b>	<b>Bilfører</b>	<b>Bilpassasjer</b>	<b>Kollektiv</b>	<b>Annet</b>	<b>Total</b>
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	9,8	35,7	19,8	8,5	28,3	20,5	17,7
Skole (reise til/fra skole)	4,8	7,3	1,1	2,1	14,3	7,1	3,8
Tjenestereise (reise i arbeid)	1,2	2,4	4,0	1,7	2,6	5,5	2,9
Innkjøp av dagligvarer	25,6	11,9	16,7	15,8	6,8	7,5	17,5
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	5,8	3,6	10,0	10,9	10,3	3,3	8,3
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	1,5	1,4	2,9	2,6	2,0	2,4	2,3
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	0,9	0,7	1,6	2,4	1,0	2,9	1,4
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	3,3	2,0	7,2	1,7	1,2	0,5	4,5
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	0,5	0,6	3,2	1,0		0,2	1,8
Andre hente/bringe/følge-reiser	1,1	2,1	6,8	2,8	0,9	2,0	4,0
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	9,1	9,2	10,2	18,1	9,6	16,7	10,9
Kino, teater, konsert, utstilling mv	1,4	1,3	0,8	2,3	1,8	0,9	1,2
Kafe, restaurant, pub mv	4,9	2,3	1,2	4,6	5,3	5,6	3,1
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	0,3	1,2	0,6	1,7	0,8	2,2	0,7
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	4,6	8,6	6,2	9,5	8,9	5,3	6,5
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	20,9	5,9	1,4	2,5	0,6	4,0	6,9
Reiste til fritidsbåt/marina	0,1	0,1	0,1			0,2	0,1
Båttur	0,0	0,1	0,1	0,1		1,1	0,1
Hyttetur	0,1	0,2	0,8	2,8	0,3	0,5	0,7
Andre ferie-/helgereiser	0,2	0,3	0,7	2,3	0,4	4,5	0,8
Annet formål	3,9	3,1	4,7	6,6	5,0	7,1	4,7
Vil ikke svare		0	0				0
Vet ikke		0					0
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

*Vedleggstabell 11: Transportmidlenes fordeling på formål. Prosent. Bosatte i Trondheim inkludert studenter (N=573 832).*

Formål	Til						Total
	fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	8,3	31,9	18,9	8,0	23,3	19,7	16,1
Skole (reise til/fra skole)	6,2	11,5	1,8	2,4	19,2	8,0	5,5
Tjenestereise (reise i arbeid)	1,0	1,9	3,9	1,8	2,0	4,7	2,6
Innkjøp av dagligvarer	27,4	12,2	16,9	14,9	8,3	6,5	18,2
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	5,5	3,7	9,7	10,2	11,2	3,7	8,1
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	1,8	1,9	2,8	2,3	1,6	2,0	2,3
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	0,8	0,5	1,5	2,8	0,8	2,5	1,3
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	2,7	1,9	6,9	1,5	1,0	0,5	4,1
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	0,4	0,5	3,1	0,9	0,0	0,2	1,6
Andre hente/bringe/følge-reiser	1,1	2,1	6,9	2,5	1,1	2,1	3,8
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	9,0	10,1	10,7	19,9	9,3	16,3	11,2
Kino, teater, konsert, utstilling mv	2,3	1,0	0,8	2,1	1,3	0,7	1,4
Kafe, restaurant, pub mv	5,0	2,6	1,3	4,6	5,1	5,7	3,3
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	0,2	1,4	0,5	1,8	1,2	2,0	0,8
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	5,8	7,7	6,6	10,0	8,9	4,9	7,0
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	18,0	4,9	1,5	2,2	0,5	5,5	6,5
Reiste til fritidsbåt/marina	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,6	0,1
Båttur	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,9	0,1
Hyttetur	0,1	0,1	0,7	2,8	0,2	0,5	0,7
Andre ferie-/helgereiser	0,2	0,5	0,7	2,1	0,3	4,6	0,8
Annet formål	4,0	3,4	4,7	7,1	4,6	8,4	4,8
Vil ikke svare	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vet ikke	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>



**Vedleggstabell 12: Transportmidlenes fordeling på formål. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. N=6 992. Basisvekt.**

Formål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Totalt
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	6,0	18,3	21,5	6,2	33,5	12,9	17,0
Skole (reise til/fra skole)	6,0	11,0	0,8	3,7	31,3	6,5	3,8
Tjenestereise (reise i arbeid)	1,6	0,4	3,6	1,7	1,4	18,1	3,1
Innkjøp av dagligvarer	12,0	17,9	16,4	11,8	2,5	5,8	14,3
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	4,4	3,4	6,9	8,4	2,2	1,3	6,2
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	3,2	1,5	3,6	2,1	1,1	0,6	3,1
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	0,7	1,9	1,4	1,7	5,0	4,5	1,6
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	2,1	2,7	7,4	2,1	2,5		5,2
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	1,1	3,0	4,0	0,7			2,8
Andre hente/bringe/følge-reiser	0,2		6,3	5,4		1,9	4,5
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	14,3	6,1	12,8	24,3	4,3	12,3	13,9
Kino, teater, konsert, utstilling mv	0,2		0,4	0,9	2,2		0,5
Kafe, restaurant, pub mv	3,9	1,1	1,0	4,3	3,2	7,7	2,2
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	1,2	0,4	0,6	0,8			0,7
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	7,0	12,5	5,6	12,8	3,6	7,1	7,0
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	32,1	14,8	1,4	2,0		3,2	7,3
Reiste til fritidsbåt/marina		0,0	0,1			0,6	0,1
Hyttetur			0,9	1,7		1,3	0,8
Andre ferie-/helgereiser	0,2		0,8	2,5	0,7	7,7	1,0
Annet formål	3,8	4,6	4,4	7,2	6,5	8,4	4,8
Vil ikke svare		0,4	0,0				0,0
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Vedleggstabell 13: Transportmiddelbruk etter reiselengde. Bosatte i Trondheim. Prosent. N=16 026. Populasjonsvekt.**

Transportmiddelbruk	< 1 km	1-2 km	2-3 km	3-4 km	4-5 km	5-6 km	6-7 km	7-8 km	8-9 km	9-10 km	>10 km
Til fots	61,5	30,8	21,6	14,9	10,2	9,6	5,9	6,3	3,7	5,2	1,6
Sykkel	8,0	10,6	10,1	10,2	5,2	3,2	5,1	6,3	5,7	2,5	1,9
Bilfører	23,2	44,2	47,5	51,5	56,9	57,5	62,6	58,9	64,6	61,2	63,7
Bilpassasjer	5,3	9,2	9,7	11,2	13,1	14,8	11,9	11,0	4,7	14,2	17,8
Kollektiv	0,7	3,0	7,6	8,3	11,2	11,1	12,8	13,7	19,8	13,5	9,7
Annet	1,4	2,3	3,6	3,8	3,3	3,9	1,8	3,8	1,4	3,5	5,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
N basisvekt	4160	2246	1753	1256	1235	815	639	626	277	796	2223
N populasjonsvekt	122782	66269	51719	37096	36467	24077	18855	18456	8179	23504	65634

**Vedleggstabell 14: Transportmiddelbruk etter reiselengde. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. N= 6 765. Populasjonsvekt.**

Transportmiddelbruk	< 1 km	1-2 km	2-3 km	3-4 km	4-5 km	5-6 km	6-7 km	7-8 km	8-9 km	9-10 km	>10 km
Til fots	50,3	18,5	14,9	17,1	9,5	10,3	11,7	11,4	8,1	7,7	1,5
Sykkel	6,6	7,2	4,6	5,8	4,0	2,1	1,8	1,1	1,3	0,9	0,8
Bilfører	35,5	60,3	66,3	64,2	72,2	69,5	71,1	70,2	74,8	69,0	70,1
Bilpassasjer	6,2	12,5	12,3	11,4	11,2	16,0	12,3	8,3	4,5	17,6	16,3
Kollektiv	0,1	0,1	0,7	1,0	1,9	0,6	0,4	4,7	7,1	3,3	8,5
Annet	1,3	1,4	1,3	0,4	1,2	1,4	2,7	4,3	4,3	1,5	2,8
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N basisvekt	1414	789	595	418	431	251	161	158	102	345	2101
N populasjonsvekt	41768	23275	17589	12348	12774	7415	4719	4672	3054	10199	62026

**Vedleggstabell 15: Transportmiddelbruk etter reise måned. Bosatte i Trondheim. Prosent. N=15 504. Populasjonsvekt.**

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Totalt	N pop.vekt
Januar	31,3	4,3	42,6	10,8	9,2	1,8	100,0	35 816
Februar	22,2	2,4	48,0	11,3	13,6	2,4	100,0	37 464
Mars	29,0	1,3	43,2	16,0	7,6	2,9	100,0	39 989
April	26,4	6,1	45,4	10,1	7,6	4,4	100,0	44 799
Mai	26,8	8,2	43,6	12,1	6,0	3,3	100,0	45 126
Juni	23,0	12,6	45,7	9,3	5,2	4,2	100,0	47 524
Juli	26,2	9,4	42,3	11,1	5,7	5,3	100,0	42 275
August	25,1	9,2	44,7	11,0	5,4	4,6	100,0	40 839
September	23,5	11,1	44,6	9,9	6,8	4,1	100,0	48 818
Oktober	26,7	7,1	45,9	8,4	9,5	2,4	100,0	39 234
November	26,0	4,4	51,8	7,1	9,2	1,6	100,0	45 800
Desember	25,0	2,7	49,5	14,4	7,5	0,9	100,0	34 594
Total	25,8	6,8	45,6	10,8	7,7	3,2	100,0	502 278

**Vedleggstabell 16: Transportmiddelbruk etter reisedag. Bosatte i Trondheim. Prosent. N=17 014. Populasjonsvekt.**

Transportmiddel	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Til fots	26,0	27,9	27,1	23,7	21,9	27,8	26,8
Sykkel	8,2	7,9	5,8	7,7	9,2	4,2	4,3
Bilfører	46,0	43,1	45,3	47,2	47,2	41,2	46,1
Bilpassasjer	9,3	8,2	9,1	10,8	8,5	19,0	16,3
Kollektiv	7,3	9,4	10,5	8,6	8,9	4,5	2,8
Annet	3,2	3,5	2,2	2,0	4,2	3,3	3,7
Total	100	100	100	100	100	100	100
N pop.vekt	67861	66916	75572	76239	70482	55370	45332

*Vedleggstabell 17: Transportmiddelbruk etter reisedag. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. N=6 997. Populasjonsvekt.*

Transportmiddel	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Til fots	18,1	18,2	15,1	19,4	15,3	20,7	16,7
Sykkel	4,7	4,0	4,1	3,1	4,1	2,1	3,9
Bilfører	62,0	57,7	67,7	59,8	60,5	52,4	53,3
Bilpassasjer	10,8	13,6	6,7	10,3	10,1	20,3	22,4
Kollektiv	3,3	5,2	5,0	5,1	4,1	2,0	1,2
Annet	1,2	1,3	1,3	2,3	5,9	2,5	2,5
Total	100	100	100	100	100	100	100
N pop.vekt	27850	30003	29753	28424	21827	23340	21220

*Vedleggstabell 18: Type parkeringsplass ved reisemålet i Midtbyen, etter reisens formål. Prosent. N=414.*

Formål	Ved reisemålet		Annet sted		Annet
	gratis plass	avgiftsbelagt plass	gratis plass	avgiftsbelagt plass	
Arbeid/skole/tjeneste	48	36	4	8	4
Handle/service	22	58	4	12	4
Omsorg/følge	34	16	0	2	48
Fritid/besøk	36	50	3	10	1
Annet	50	50	0	0	0
Totalt	38	39	3	7	13

*Vedleggstabell 19: Type parkeringsplass ved reisemålet, i sentrum utenom Midtbyen, etter reisens formål. Prosent. N=580.*

Formål	Ved reisemålet		Annet sted		Annet
	gratis plass	avgiftsbelagt plass	gratis plass	avgiftsbelagt plass	
Arbeid/skole/tjeneste	66	28	2	3	0
Handle/service	63	33	1	1	2
Omsorg/følge	65	8	5	1	21
Fritid/besøk	65	30	2	1	3
Annet	72	28	0	0	0
Totalt	65	24	2	2	6

## Vedlegg 5 UTFYLLENDE TABELLER - FORMÅL

*Vedleggstabell 20: Reisens formål. Bosatte 13 år og over i Trondheim (N=17 026) og omegnskommuner (N=6 997). Prosent.*

Formål	Trondheim	Omegnskommuner	Total
Arbeid	17,8	17,0	17,5
Skole/studie	3,8	3,8	3,8
Tjeneste	2,9	3,1	2,9
Handle/service	29,6	25,2	28,3
Omsorg/følge	10,3	12,5	10,9
Fritid	20,2	19,6	20,0
Besøk	10,9	13,9	11,8
Annet	4,7	4,9	4,7
Total	100,0	100,0	100,0

*Vedleggstabell 21: Reisens formål, detaljert beskrivelse. Bosatte 13 år og over i Trondheim (N=17 030) og omegnskommuner (N=6 997). Prosent.*

Formål	Trondheim	Omegns- kommuner	Totalt
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	17,8	17,0	17,5
Skole (reise til/fra skole)	3,8	3,8	3,8
Tjenestereise (reise i arbeid)	2,9	3,1	2,9
Innkjøp av dagligvarer	17,5	14,3	16,5
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	8,3	6,2	7,7
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	2,3	3,1	2,5
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	1,4	1,6	1,5
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	4,5	5,3	4,7
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	1,8	2,8	2,0
Andre hente/bringe/følge-reiser	4,0	4,5	4,1
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	10,9	13,9	11,8
Kino, teater, konsert, utstilling mv	1,2	0,5	1,0
Kafe, restaurant, pub mv	3,1	2,2	2,8
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	0,7	0,7	0,7
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	6,5	7,0	6,7
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	6,9	7,3	7,0
Reiste til fritidsbåt/marina	0,1	0,1	0,1
Båttur	0,1		0,1
Hyttetur	0,7	0,8	0,7
Andre ferie-/helgereiser	0,8	1,0	0,9
Annet formål	4,7	4,8	4,7
Vil ikke svare	0,0	0,0	0,0
Vet ikke	0,0		0,0
Totalt	100,0	100,0	100,0

*Vedleggstabell 22: Reisens formål, detaljert beskrivelse. Bosatte i Trondheim inkludert studenter (N=574 265). Prosent.*

<b>Formål</b>	<b>Trondheim</b>
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	16,1
Skole (reise til/fra skole)	5,5
Tjenestereise (reise i arbeid)	2,6
Innkjøp av dagligvarer	18,2
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	8,1
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	2,3
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	1,3
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	4,1
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	1,6
Andre hente/bringe/følge-reiser	3,8
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	11,2
Kino, teater, konsert, utstilling mv	1,4
Kafe, restaurant, pub mv	3,3
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	0,8
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	7,0
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	6,5
Reiste til fritidsbåt/marina	0,1
Båttur	0,1
Hyttetur	0,7
Andre ferie-/helgereiser	0,8
Annet formål	4,8
Vil ikke svare	0,0
Vet ikke	0,0
<b>Totalt</b>	<b>100</b>

*Vedleggstabell 23: Reisens formål, variasjon i løpet av året. Bosatte i Trondheim. N=17 029. Prosent.*

<b>Måned</b>	<b>Arbeid</b>	<b>Skole/ studie</b>	<b>Tjeneste</b>	<b>Handle/ service</b>	<b>Omsorg/ følge</b>	<b>Fritid</b>	<b>Besøk</b>	<b>Annet</b>	<b>Totalt</b>
Januar	17,0	5,1	1,0	30,5	11,3	21,0	10,1	4,0	100,0
Februar	21,0	5,3	3,1	27,5	10,2	19,2	9,9	3,8	100,0
Mars	18,7	5,4	4,2	27,2	10,8	20,2	9,8	3,6	100,0
April	17,9	4,5	4,5	27,0	9,7	22,9	11,1	2,3	100,0
Mai	16,9	4,2	2,5	26,5	10,0	21,6	11,4	6,9	100,0
Juni	19,0	1,4	3,4	31,0	10,4	19,2	9,7	5,7	100,0
Juli	16,4	0,1	2,1	32,8	5,2	24,9	12,8	5,8	100,0
August	17,0	1,4	2,5	29,0	9,8	22,1	13,2	5,0	100,0
September	17,6	6,8	2,9	27,0	12,3	17,8	10,9	4,7	100,0
Oktober	17,8	5,3	5,3	26,1	10,4	19,8	10,4	5,0	100,0
November	18,8	4,1	1,6	30,8	12,1	18,3	10,0	4,3	100,0
Desember	14,3	2,0	1,0	41,3	11,0	13,8	11,6	4,9	100,0
<b>Totalt</b>	<b>17,8</b>	<b>3,8</b>	<b>2,9</b>	<b>29,6</b>	<b>10,3</b>	<b>20,1</b>	<b>10,9</b>	<b>4,7</b>	<b>100,0</b>

Vedleggstabell 24: Transportmiddelbruk for ulike formål. Bosatte i Trondheim. N=17 015. Prosent.

Formål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Totalt
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	14,3	13,7	50,8	5,2	12,3	3,7	100,0
Skole (reise til/fra skole)	32,8	13,2	13,0	6,0	28,9	6,0	100,0
Tjenestereise (reise i arbeid)	10,6	5,7	64,1	6,5	6,9	6,1	100,0
Innkjøp av dagligvarer	37,8	4,6	43,4	9,8	3,0	1,4	100,0
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	17,8	3,0	54,4	14,1	9,4	1,3	100,0
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	16,8	4,1	57,4	11,9	6,6	3,3	100,0
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	16,8	3,3	49,6	18,4	5,3	6,6	100,0
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	18,5	3,0	71,9	4,1	2,1	0,4	100,0
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	7,4	2,3	83,6	6,4		0,3	100,0
Andre hente/bringe/følge-reiser	7,2	3,6	78,3	7,5	1,8	1,6	100,0
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	21,7	5,8	42,9	18,0	6,7	5,0	100,0
Kino, teater, konsert, utstilling mv	29,3	7,3	29,3	20,5	11,2	2,4	100,0
Kafe, restaurant, pub mv	41,4	5,2	18,1	16,2	13,2	5,9	100,0
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	8,9	11,4	35,8	26,0	8,1	9,8	100,0
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	18,4	9,0	43,6	15,8	10,5	2,6	100,0
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	78,2	5,8	9,5	3,9	0,7	1,9	100,0
Reiste til fritidsbåt/marina	37,5	6,3	50,0			6,3	100,0
Båttur	7,1	7,1	28,6	14,3		42,9	100,0
Hyttetur	3,2	1,6	48,4	41,1	3,2	2,4	100,0
Andre ferie-/helgereiser	7,1	2,1	39,3	30,0	3,6	17,9	100,0
Annet formål	21,6	4,5	45,5	15,3	8,2	4,9	100,0
Vil ikke svare		50	50				100
Vet ikke		100					100
<b>Totalt</b>	<b>25,9</b>	<b>6,8</b>	<b>45,6</b>	<b>10,8</b>	<b>7,7</b>	<b>3,2</b>	<b>100,0</b>

*Vedleggstabell 25: Transportmiddelbruk for ulike formål. Bosatte i Trondheim. Prosent. Bosatte i Trondheim inkludert studenter (N=573 832).*

<b>Formål</b>	<b>Til fots</b>	<b>Sykkel</b>	<b>Bilfører</b>	<b>Bilpassasjer</b>	<b>Kollektiv</b>	<b>Annet</b>	<b>Total</b>
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	14,3	14,6	49,2	5,3	12,6	4,0	100,0
Skole (reise til/fra skole)	31,3	15,4	13,8	4,6	30,2	4,7	100,0
Tjenestereise (reise i arbeid)	10,5	5,5	63,6	7,6	6,8	5,9	100,0
Innkjøp av dagligvarer	42,1	5,0	39,0	8,8	4,0	1,2	100,0
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	18,9	3,4	50,6	13,6	12,1	1,5	100,0
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	22,2	6,2	51,6	10,8	6,3	2,9	100,0
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	16,2	3,1	47,1	22,4	5,2	6,1	100,0
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	18,8	3,5	71,2	4,0	2,1	0,4	100,0
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	7,9	2,2	83,1	6,3	0,0	0,4	100,0
Andre hente/bringe/følge-reiser	8,2	4,0	76,2	7,1	2,6	1,8	100,0
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	22,4	6,7	40,0	18,9	7,3	4,7	100,0
Kino, teater, konsert, utstilling mv	45,7	5,3	23,1	15,9	8,3	1,7	100,0
Kafe, restaurant, pub mv	42,9	5,8	17,1	14,9	13,6	5,7	100,0
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	7,9	13,9	29,9	25,5	14,1	8,6	100,0
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	23,4	8,2	39,6	15,4	11,2	2,3	100,0
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	77,4	5,6	10,0	3,7	0,6	2,7	100,0
Reiste til fritidsbåt/marina	29,5	6,7	45,8	0,0	0,0	18,0	100,0
Båttur	9,0	4,5	27,1	14,8	0,0	44,5	100,0
Hyttetur	3,3	1,3	46,2	44,0	2,9	2,3	100,0
Andre ferie-/helgereiser	6,8	4,5	36,4	29,2	3,4	19,6	100,0
Annet formål	23,6	5,3	41,1	16,0	8,4	5,7	100,0
Vil ikke svare	0,0	43,2	56,8	0,0	0,0	0,0	100,0
Vet ikke	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
<b>Totalt</b>	<b>27,9</b>	<b>7,4</b>	<b>42,0</b>	<b>10,7</b>	<b>8,7</b>	<b>3,3</b>	<b>100</b>

Vedleggstabell 26: Transportmiddelbruk for ulike formål. Bosatte i omegnskommuner. N=6 992. Prosent.

Formål	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Totalt
Arbeidsreise (reise til/fra arbeid)	6,1	4,0	75,6	4,7	7,8	1,7	100,0
Skole (reise til/fra skole)	27,2	10,8	13,1	12,7	32,5	3,7	100,0
Tjenestereise (reise i arbeid)	8,8	0,5	69,0	6,9	1,9	13,0	100,0
Innkjøp av dagligvarer	14,6	4,7	68,4	10,7	0,7	0,9	100,0
Andre innkjøp (alle andre innkjøp)	12,4	2,1	66,3	17,4	1,4	0,5	100,0
Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc)	17,9	1,8	69,7	8,7	1,4	0,5	100,0
Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)	8,3	4,6	54,1	13,8	12,8	6,4	100,0
Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole	7,1	1,9	83,9	5,2	1,9		100,0
Hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter	6,7	4,1	86,0	3,1			100,0
Andre hente/bringe/følge-reiser	0,9		82,6	15,5		0,9	100,0
Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)	17,9	1,6	54,6	22,7	1,2	2,0	100,0
Kino, teater, konsert, utstilling mv	6,3		50,0	25,0	18,8		100,0
Kafe, restaurant, pub mv	30,7	2,0	28,1	25,5	5,9	7,8	100,0
Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer	28,6	2,0	55,1	14,3			100,0
Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	17,4	6,8	47,7	23,8	2,0	2,3	100,0
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	76,2	7,6	11,7	3,5		1,0	100,0
Reiste til fritidsbåt/marina		0,0	85,7			14,3	100,0
Hyttetur			69,1	27,3		3,6	100,0
Andre ferie-/helgereiser	4		44	32	3	17	100
Annet formål	14	4	54	19	5	4	100
Vil ikke svare		50,0	50,0				100,0
<b>Totalt</b>	<b>17,4</b>	<b>3,8</b>	<b>59,7</b>	<b>13,0</b>	<b>4,0</b>	<b>2,2</b>	<b>100,0</b>



*Vedleggstabell 27: Reisens formål etter hvor reisen ender. Bydeler i Trondheim og kommuner i omegn. Hjemreise egen kategori. Prosent. N=23 120. Populasjonsvekt.*

Reisens ende	Arbeid	Skole/ studie	Tjen- este	Daglig -varer	Handle/ service	Omsorg /					Totalt	N pop.- vekt
						følge	Fritid	Besøk	Annet	Hjem		
Sentrum	17,8	3,2	3,3	8,4	10,9	6,7	15,2	4,9	3,1	26,5	100,0	138 449
Indre vest	3,6	2,6	1,1	10,4	3,8	7,6	8,2	5,5	2,6	54,6	100,0	18 429
Ytre vest	3,6	3,3	0,9	9,0	2,5	6,9	5,5	7,9	1,9	58,5	100,0	37 898
Indre øst	15,4	0,9	2,4	11,1	16,0	7,0	7,5	3,9	2,5	33,3	100,0	41 935
Indre sørøst	13,2	3,2	3,0	10,6	6,4	6,4	5,9	6,5	2,9	41,9	100,0	44 271
Ytre sørøst og Bratsberg	9,8	2,5	2,1	13,1	4,7	7,1	4,5	4,8	1,9	49,5	100,0	49 326
Ytre øst	7,6	3,4	0,9	6,6	2,9	7,5	4,1	7,2	1,5	58,3	100,0	34 848
Sørbyen øst	8,7	1,9	1,4	12,2	19,5	8,6	6,1	4,1	1,4	36,2	100,0	40 157
Sørbyen vest	3,4	2,6	0,9	13,0	4,1	4,8	4,5	6,0	2,0	58,7	100,0	25 702
Sørbyen sør og Byneset	11,5	0,9	3,3	7,2	5,9	7,8	5,9	7,1	2,5	47,9	100,0	39 321
Orkdal	10,4	2,2	1,7	10,3	7,0	8,0	8,5	7,0	2,2	42,7	100,0	28 259
Midtre Gauldal	9,6	2,1	3,1	8,7	5,1	2,8	13,9	5,0	4,3	45,6	100,0	13 190
Melhus	7,8	1,8	2,7	9,3	4,0	7,4	6,1	7,7	3,0	50,1	100,0	31 136
Skaun	2,6	0,5	4,8	4,9	3,2	10,7	8,0	9,5	1,3	54,4	100,0	10 743
Klæbu	4,6	1,8	1,4	3,6	2,2	12,5	12,3	9,6	0,9	51,1	100,0	12 181
Malvik	7,8	2,4	1,4	7,2	4,8	8,6	6,0	5,9	2,1	53,7	100,0	24 463
Stjørdal	8,6	2,5	1,7	10,4	7,5	8,6	6,7	7,9	2,4	43,9	100,0	55 992
Utenfor regionen	9,6	1,0	6,6	13,2	6,6	2,8	29,6	17,0	6,7	7,0	100,0	36 040

*Vedleggstabell 28: Reisens formål fordelt på bydeler i Trondheim. Hjemreise egen kategori. Kun reiser som ender i Trondheim. Prosent. N=15 933. Populasjonsvekt.*

Reisens ende	Arbeid	Skole/ studie	Tjen- este	Daglig -varer	Handle/ service	Omsorg/ /					Totalt
						følge	Fritid	Besøk	Annet	Hjem	
Sentrum	44,5	36,4	42,2	25,2	37,0	28,1	52,6	26,0	38,2	18,9	29,4
Indre vest	1,2	3,9	1,9	4,2	1,7	4,2	3,8	3,9	4,1	5,2	3,9
Ytre vest	2,4	10,3	3,0	7,4	2,3	7,9	5,3	11,4	6,5	11,4	8,1
Indre øst	11,7	3,2	9,3	10,1	16,4	8,9	7,9	6,2	9,1	7,2	8,9
Indre sørøst	10,6	11,7	12,1	10,2	6,9	8,7	6,5	11,0	11,3	9,5	9,4
Ytre sørøst og Bratsberg	8,7	10,1	9,6	14,0	5,6	10,7	5,6	9,1	8,3	12,5	10,5
Ytre øst	4,8	9,8	2,9	5,0	2,5	7,9	3,6	9,7	4,5	10,4	7,4
Sørbyen øst	6,3	6,3	5,0	10,7	19,1	10,5	6,2	6,3	4,8	7,5	8,5
Sørbyen vest	1,6	5,5	2,1	7,2	2,6	3,7	2,9	5,9	4,6	7,8	5,5
Sørbyen sør og Byneset	8,2	2,8	11,9	6,1	5,7	9,3	5,8	10,7	8,5	9,7	8,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N pop.vekt	55 265	12 076	10 943	46 101	40 879	32 918	39 973	26 136	11 339	194 706	470 336

