



Opinion:

# TROMSØ NØKKELTALLSRAPPORT 2023

## Reisevaner i Tromsø

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 7. juni 2024

# FORORD

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er å kartlegge og analysere befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene er grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, og er blant annet blitt brukt i arbeidet med:

- ❖ Stortingsmeldinger og Nasjonal Transportplan (NTP)
- ❖ Lokal og regional areal- og transportplanlegging
- ❖ Analyser av konkurranseflater og markedsandeler
- ❖ Persontransportmodeller
- ❖ Statistikk og eksponeringstall
- ❖ Prognoser
- ❖ Ulike mobilitetsanalyser knyttet til velferd, tidsbruk, livsstil etc.

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU av Tromsø tilleggsutvalg.

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltallsrapporter fra tidligere år.

Tromsø Nøkkeltallsrapport 2023 er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For 2023-datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven ([oskar.kleven@vegvesen.no](mailto:oskar.kleven@vegvesen.no))

Opinions RVU-team består av:

Julie Opedal, prosjektkoordinator / analytiker ([julie@opinion.no](mailto:julie@opinion.no))

Ida Marie Veland, analytiker

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

Roar Teige, senior prosjektleder

Reidar Dischler, seniorrådgiver/partner, fagsjef kvantitativ analyse og statistikk

Ole Brauteset, seniorrådgiver/partner, kundeansvarlig ([ob@opinion.no](mailto:ob@opinion.no))



# OPPSUMMERING

## Tilgang til transportressurser

- På nasjonalt nivå har 90 prosent av befolkningen som er 18 år eller eldre førerkort. I Tromsø er andelen 89 prosent. Befolkningsandelen med førerkort er relativt jevn over tid de siste fem årene.
- 81 prosent av Tromsøs befolkning disponerer minst én bil. I år som i fjor er andelen som disponerer bil i Tromsø noe lavere enn på nasjonalt nivå der andelen er 84 prosent. Til sammen disponerer 28 prosent mer enn én bil, mot 43 prosent på landsbasis.
- Blant de som eier minst én bil har andelen elbileiere økt fem prosentpoeng fra i fjor til 25 prosent i år. Andelen i Tromsø er lavere enn ellers i landet, der 36 prosent av bileiere har minst én elbil. El-bileie varierer stort mellom bydeler. Andelene er minst med 13 prosent i både Borgtun og Stakkevollan. Største andeler finner vi i Tromsdalen med 33 prosent, Kvaløysletta/Kaldfjord med 31 prosent, og øvrig i Tromsø med 30 prosent.
- Majoriteten på 48 prosent har tilgang på dieseldrevet bil, en nedgang fra fjorårets 51 prosent. 24 prosent har bensindrevet bil. Andelen elbiler har økt med seks prosentpoeng fra i fjor, til 18 prosent. Til sammen har ti prosent tilgang på hybridbil av ulike typer.
- 63 prosent både nasjonalt og i Tromsø disponerer vanlig sykkel. 22 prosent disponerer el-sykkel, en økning på fire prosentpoeng fra fjoråret.
- Tilgang til kollektivtransport i Tromsø er god, og på omtrentlig samme nivå som for området Oslo/Akershus. I Tromsø har til sammen 88 prosent god eller svært god tilgang på kollektivtransport, mot 57 prosent på landsnivå.
- Best kollektivtransporttilgang finner vi i områdene Stakkevollan, der 93 prosent har svært god tilgang, i Borgtun med 92 prosent, samt i Bjerkaker med 90 prosent med svært god tilgang. I Øvrig Tromsø ser vi av alle områdene dårligst tilgang. Her har til sammen 44 prosent dårlig eller svært dårlig tilgang på kollektivtransport.



## Omfang av reiser

- Tromsø-befolkningen foretar i snitt 2,7 reiser hver dag i 2023, en oppgang fra 2,57 i 2022. Dette er noe høyere enn landssnittet på 2,52 reiser. I Mortensnes og Workinnmarka er snittet høyest på 2,98 daglige reiser per person. I Stakkevollan er snittet lavest med 2,43 daglige reiser per person.
- Reiseaktiviteten er jevn ukas første tre dager, med en liten nedgang torsdag. Fredag er den mest aktive reisedagen, med 3,2 reiser i snitt per person. Reiseaktiviteten avtar i helga og er lavest søndag. På søndager foretar vi i Tromsø 1,68 reiser i snitt, og 32 prosent reiser ikke i det hele tatt søndager.
- Reiseaktiviteten er lav i døgnetts første timer, og tar seg opp i morgenerushet kl. 6-9. Siden avtar aktiviteten kl. 9-12, tar seg opp igjen utover dagen, og når en topp kl. 15-20. Kveldstimene ser igjen avtakende aktivitet kl. 20-00.
- Gjennomsnittlig reiseavstand i Tromsø er 10,7 kilometer, mot 16,1 kilometer nasjonalt. Gjennomsnittlig reisevarighet er 27,8 minutter.
- I Tromsø er 36 prosent av alle reiser under tre kilometer lange. Områdene Borgtun og Sentrum har korteste reiser, her er andelen reiser under tre kilometer henholdsvis 55 og 51 prosent.
- 23 prosent av reisene i Tromsø varer under ti minutter. Utenom Øvrig Tromsø med 51 prosent, ser vi i Kvaløysletta/Kaldfjord høyest andel reiser av varighet over 20 minutter, 42 prosent.



## Transportmiddelbruk

- For all reiseaktivitet ser vi to topper i løpet av døgnet: Morgen- og kveldsrush. Aktiviteten avtar jevnt i kveldstimene etter 17.
- Sykkel og kollektivtransport er mest benyttet i morgenrushtid. I ettermiddagsrushet er toppen i større grad fordelt mellom transportmidlene, men sykkel er fremdeles på topp. Utover kvelden dominerer bil som passasjer. Sen kveld ser størst topp i andre fremkomstmidler, kategorien som inkluderer fly og taxi.
- Til sammen foretas 48 prosent av reisene med bil. 38 prosent ved bil som fører, og 10 prosent som passasjer. Bil som transportmiddel har noe nedgang i år, mens øvrige transportmidler øker noe. Kollektivtransportandelen er i år på 18 prosent.
- De lengste reisene foretas med bil. Som passasjer er snittlengde på bilreiser 24,5 kilometer. Som fører er reisene i snitt 15,1 kilometer lange. De korteste reisene er til fots, med et snitt på to kilometer.
- I varighet er de lengste reisene ved andre transportmidler (ekskludert fly), med en snittvarighet på 35 minutter. Bilreiser som passasjer har nesten like høyt snitt, på 34,8 minutter. De korteste reisene i varighet er sykkelreiser, med et snitt på 20 minutter.
- For de lengste reisene over 20 kilometer foretas størst andel reiser med bil, til sammen 85 prosent av reisene. 65 prosent foretas ved bil som fører. Kollektivtransport utgjør 23 prosent av reisene mellom 3 og 10 kilometer.
- I morgentimene frem til kl 6 er størst andel reiser fritidsreiser (29 prosent), dernest arbeidsreiser (26 prosent). Kl 6-9 er majoriteten reiser av typen til og fra arbeid, med 63 prosent. Kl 9-17 er størst andel reiser handle- og servicereiser. Fra 17 og ut døgnet er det størst andel fritidsreiser.



## Reisenes formål

- De daglige reisene er knyttet til tre hovedområder av aktiviteter: Reiser i forbindelse med arbeid og skole, reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og reiser i forbindelse med fritid.
- Til sammen utgjør 31 prosent av reiser arbeids-, skole- og tjenestereiser. 27 prosent er handlereiser, og 25 prosent er fritidsreiser.
- Bil er det mest brukte hovedtransportmiddelet for reiser av typen til/fra arbeid, tjeneste, handel og omsorgs-, følge- og besøksreiser. 57 prosent tar kollektivtransport til/fra skole, og 24 prosent tar kollektivtransport til/fra arbeid. Sykkelandelen er størst for arbeidsreiser, her er det 15 prosent som sykler til/fra jobb. Andelen som reiser til fots er størst blant fritidsreiser, der de utgjør 43 prosent av reisene.
- Arbeidsreiser foretas i størst grad ved morgen- og ettermiddagsrush. Vi ser samme mønster for skolereiser. Ettermiddagsrushet er for disse reisene jevnere fordelt i ettermiddagstimene. Omsorgs-, følge- og besøksreiser har sine topper på kveldstid, og det samme gjelder fritidsreiser. Handlereiser er godt fordelt i tidsrommet kl. 12-20.

## Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk

- Bruken av bil som hovedtransportmiddel til og fra jobb ser en markant nedgang fra 2022, og utgjør i 2023 34 prosent av arbeidsreisene. Nedgangen er på ti prosentpoeng. Vi ser samtidig en økning i andelen arbeidsreiser som foretas til fots, kollektivt, og med sykkel. Merk at kollektivandelen kan ha endret seg grunnet ny definisjon som ikke inkluderer fly og taxireiser i kategorien. Disse er nå omfattet av kategorien «Annet».
- Majoriteten av skolereiser foretas med kollektivtransport. Dette gjelder 57 prosent av alle skolereiser i Tromsø, mot 41 prosent i 2022. Skolereiser til fots utgjør 24 prosent, og med sykkel åtte prosent.
- Majoriteten av omsorgs-, følge- og besøksreiser foretas ved bil som fører, 54 prosent. Dette er en nedgang på fire prosentpoeng fra i fjor. Sykkel er hovedtransportmiddel ved syv prosent av reisene i år, mot fire prosent i fjor.



- Halvparten av innkjøpsreiser foretas ved bil som fører. 23 prosent skjer til fots, og 13 prosent via kollektivtransport.
- 43 prosent av fritidsreisene foregår til fots. Til sammen bruker man for 38 prosent av fritidsreiser bil som transportmiddel, enten som fører eller passasjer.



# INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD .....	1
OPPSUMMERING .....	2
INNHALDSFORTEGNELSE .....	7
FIGURREGISTER .....	8
KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER.....	10
KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE .....	12
<b>Intervjuopplegg</b> .....	12
<b>Spørreskjema</b> .....	13
<b>Stedfesting, reisetid og -avstand</b> .....	14
<b>Datagrunnlag og utvalg</b> .....	15
<b>Respons og vektning</b> .....	17
3 Tilgang til transportressurser.....	19
3.1 Førerkort .....	19
3.2 Tilgang til bil .....	21
3.2.1 Andel el-bileiere .....	22
3.3 Type drivstoff/energibærer .....	23
3.4 Tilgang til andre transportmidler .....	24
3.5 Parkering i nærheten av bolig .....	26
3.6 Parkeringsforhold ved arbeid .....	28
3.7 Tilgang til kollektivtransport .....	29
3.8 Helsemessige bevegelsesutfordringer .....	32
4 Omfang av reiser .....	34
4.1 Antall daglige reiser .....	34
4.2 Daglige reiser – reisemønster, lengde og tidsbruk .....	36
5 Transportmiddelbruk .....	42
5.1 Transportmiddelbruk gjennom døgnet .....	42
5.2 Transportmiddelbruk på daglige reiser .....	44
5.3 Reiselengde og tidsbruk for ulike transportmidler .....	46
6 Reisesenes formål .....	51
6.1 Daglige reiser etter reiseformål .....	51
7 Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk .....	54
7.1 Arbeidsreiser .....	54





7.2 Skolereiser	57
7.3. Omsorgs/følge- og besøksreiser	60
7.4 Innkjøpsreiser	63
7.5 Fritidsreiser	66
Vedlegg: Tabeller .....	69

## FIGURREGISTER

<i>Figur 1: Eksempel reiseregistrering.....</i>	<i>11</i>
<i>Figur 2: Førerkort for bil etter bydeler (befolkning over 18 år) .....</i>	<i>20</i>
<i>Figur 3 Antall biler som disponeres i husholdningen.....</i>	<i>21</i>
<i>Figur 4 Andel husholdninger som eier minst 1 el-bil .....</i>	<i>22</i>
<i>Figur 5 Type drivstoff/energibærer .....</i>	<i>23</i>
<i>Figur 6 Tilgang til andre transportmidler .....</i>	<i>24</i>
<i>Figur 7 Tilgang sykkel/el-sykkel etter bydel .....</i>	<i>25</i>
<i>Figur 8 Egen parkeringsplass i nærheten av bolig .....</i>	<i>26</i>
<i>Figur 9 Avstand fra bolig til egen parkeringsplass .....</i>	<i>27</i>
<i>Figur 10 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted.....</i>	<i>28</i>
<i>Figur 11 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted etter bydeler .....</i>	<i>28</i>
<i>Figur 12 Tilgang til kollektivtransport – sammenlikning mot andre byområder.....</i>	<i>29</i>
<i>Figur 13 Tilgang kollektivtransport etter bydeler .....</i>	<i>30</i>
<i>Figur 14 Avgangshyppighet kollektivtransport .....</i>	<i>31</i>
<i>Figur 15 Helsemessige bevegelsesutfordringer.....</i>	<i>32</i>
<i>Figur 16 Andel med helsemessige bevegelsesutfordringer etter bydel .....</i>	<i>32</i>
<i>Figur 17 Type helsemessige bevegelsesutfordringer .....</i>	<i>33</i>
<i>Figur 18 Antall daglige reiser per person – gjennomsnitt.....</i>	<i>34</i>
<i>Figur 19 Antall daglige reiser.....</i>	<i>35</i>
<i>Figur 20 Antall daglige reiser / Andel med 0-reiser per ukedag.....</i>	<i>35</i>
<i>Figur 21 Starttidspunkt for reisen – intervaller .....</i>	<i>36</i>
<i>Figur 22 Gjennomsnittlig reiseavstand (Km) og lengde (Min) per reise (flyreiser ekskludert) ....</i>	<i>37</i>
<i>Figur 23 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km etter reisehensikt .....</i>	<i>38</i>
<i>Figur 24 Gjennomsnittlig reisetid i Min etter reisehensikt .....</i>	<i>39</i>
<i>Figur 25 Daglige reiser - reiselengde etter bydeler.....</i>	<i>40</i>
<i>Figur 26 Daglige reiser – reisetid i minutter etter bydeler .....</i>	<i>41</i>
<i>Figur 27 Fordeling av reiser gjennom døgnet .....</i>	<i>42</i>
<i>Figur 28 Bruk av ulike transportmiddel gjennom døgnet .....</i>	<i>43</i>
<i>Figur 29 Daglige reiser etter transportmiddel.....</i>	<i>44</i>
<i>Figur 30 Transportmiddelfordeling med ny og gammel kollektivdefinisjon .....</i>	<i>44</i>



<i>Figur 31 Daglige kollektivreiser etter transportmiddel</i> .....	45
<i>Figur 32 Reiseavstand i Km per transportmiddel</i> .....	46
<i>Figur 33 Reisetid i minutter per transportmiddel</i> .....	47
<i>Figur 34 Transportmiddelbruk på ulike reiselengder i KM</i> .....	48
<i>Figur 35 Reisetidspunkt etter reiseformål</i> .....	49
<i>Figur 36 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km per reise / Yrkesstatus</i> .....	50
<i>Figur 37 Gjennomsnittlig reisetid i minutter / Yrkesstatus</i> .....	50
<i>Figur 38 Hovedformålet for reisen</i> .....	51
<i>Figur 39 Transportmiddelbruk etter reiseformål</i> .....	52
<i>Figur 40 Starttidspunkt for reisen etter reiseformål</i> .....	53
<i>Figur 41 Arbeidsreiser etter starttidspunkt</i> .....	54
<i>Figur 42 Arbeidsreise etter lengde</i> .....	55
<i>Figur 43 Arbeidsreise etter reisetid</i> .....	55
<i>Figur 44 Arbeidsreiser etter transportmiddelbruk</i> .....	56
<i>Figur 45 Arbeidsreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning</i> .....	56
<i>Figur 46 Skolereiser etter starttidspunkt</i> .....	57
<i>Figur 47 Skolereiser etter lengde</i> .....	58
<i>Figur 48 Skolereiser etter reisetid</i> .....	58
<i>Figur 49 Skolereiser etter transportmiddelbruk</i> .....	59
<i>Figur 50 Skolereiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning</i> 59	
<i>Figur 51 Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter starttidspunkt</i> .....	60
<i>Figur 52 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter lengde</i> .....	61
<i>Figur 53 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter reisetid</i> .....	61
<i>Figur 54 Omsorgs-/følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk</i> .....	62
<i>Figur 55 Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning</i> .....	62
<i>Figur 56 Innkjøpsreiser etter starttidspunkt</i> .....	63
<i>Figur 57 Innkjøpsreiser etter lengde</i> .....	64
<i>Figur 58 Innkjøpsreiser etter reisetid</i> .....	64
<i>Figur 59 Transportmiddelbruk etter innkjøpsreiser</i> .....	65
<i>Figur 60 Innkjøpsreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning</i> .....	65
<i>Figur 61 Fritidsreiser etter starttidspunkt</i> .....	66
<i>Figur 62 Fritidsreiser etter lengde</i> .....	67
<i>Figur 63 Fritidsreiser etter reisetid</i> .....	67
<i>Figur 64 Fritidsreiser etter transportmiddelbruk</i> .....	68
<i>Figur 65 Fritidsreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning</i> 68	



# KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

## Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985, og siden den gang er den gjennomført i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/2014 og årlig fra og med 2016.

Fra 2016 gikk man over til å gjennomføre kontinuerlige reisevaneundersøkelser med datainnsamling jevnt fordelt gjennom året. Dette ble gjort for blant annet å kunne følge utviklingen i reisevanene tettere, samt være mer fleksibel når det gjelder eventuelle kjøp av tilleggsutvalg.

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2023, og omfatter for Tromsø totalt xxxx intervjuer. Intervjuene ble gjennomført i perioden januar til desember i 2023. Utvalget for Tromsø er nærmere beskrevet i delkapittelet «Datagrunnlag og utvalg».

Reisevaneundersøkelsen omfatter alle reiser som foretas på daglig basis, og lengre reiser som gjøres sjeldnere, samt alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om omfanget av folks reiser, hvordan og hvorfor folk reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer på tvers av ulike grupper i befolkningen.

Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor vei- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafikk sikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske regioner.

## Hva defineres som en reise?

En reise defineres her som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. Denne definisjonen av reise er noe annerledes enn den allmenne oppfatningen om hva en reise er, spesielt de daglige reisene.



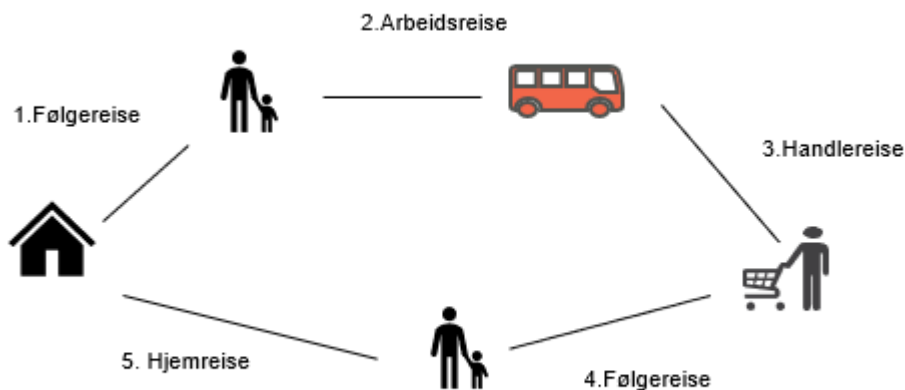
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

## Daglige reiser

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet på foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På én reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler. Reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren nedenfor illustrerer hvordan reisene kan registreres i løpet av en dag.

Figur 1: Eksempel reiseregistrering



Når man går hjemmefra om morgenen for å levere i barnehagen, og så drar videre derfra til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter den definisjonen som brukes i RVU: En følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen). Den vanlige oppfatningen er at man har gjort en arbeidsreise med stopp innom barnehagen, og tenker på dette som én reise.



## KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For detaljer henvises det til dokumentasjonsnotat, levert fra Opinion sammen med datasett for 2023.

### Intervjuopplegg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre.

I 2023 har datainnsamlingen foregått via brev/web/CATI gjennom hele året. 89 % av intervjuene vært gjennomført som selvutfylling på web og 11 % av intervjuene gjennomført som CATI intervjuer. Web er den dominerende metoden og den metoden Opinion er tryggest på gir det mest korrekte resultatbilde (en unngår intervjuerpåvirkning). Det etterstrebes kontinuerlig i datainnsamlingen å få flest mulig av respondentene til å besvare på web (etter ønske fra oppdragsgiver).



## Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, og hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser). Til det nasjonale basisutvalget stilles ekstraspørsmål om lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) foretatt siste måned. Spørreskjemaet starter med introduksjon om undersøkelsens formål.

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

1. Bosted
  - Bekrefte stedfesting for bosted, også evt. sekundært bosted
2. Transportmidler
  - Førerkort og tilgang til bil
  - Eieforhold bil med årsmodell, biltype og energibærer
  - Antall biler i husholdningen
  - Lademuligheter for elbil
  - Tilgang til sykkel, moped, MC
3. Arbeid/yrke
  - Yrkesstatus, arbeidsforhold
  - Stedfesting av arbeidsplass for arbeidstakere med fast oppmøtested
  - Stedfesting av evt. skole-/studiested
4. Reisedagen.
  - Gjøremål, og registrering av inntil 8 reiser («daglige reiser»)
  - Tilgang til bil på reisedagen
  - For hver reise:
    - Starttidspunkt, formål, startsted og endested for reisen
    - Alle transportmidler brukt på reisen
    - Betalingsmåte kollektivreiser
5. Reisefrekvens
  - Hyppighet ulike reisemåter på den tiden av året da intervjuet ble foretatt
6. Lange reiser siste måned (ekstraspørsmål, bare til nasjonalt basisutvalg)
  - Antall reiser siste 30 dager (i Norge over 100 km og/eller til/fra utland)
  - For hver reise: Ukedag, formål, start- og endested og transportmiddel
  - Evt. overnattinger
7. Reisemuligheter til jobb (arbeidsreisen)
  - Anslag på reiselengde (korteste veg) og tidsbruk for ulike transportmåter
  - Muligheter for parkering ved arbeidsplass, og for dekning av reisekostnader
8. Husholdningen
  - Antall personer i husstanden og deres slektskap til intervjupersonen
  - Alder, førerkort og yrkesaktivitet for husstandsmedlemmer
  - Parkeringstilgang ved bostedet
  - Kollektivtilbud ved bostedet
9. Bakgrunnsinformasjon
  - Utdanning, yrke og bransje (yrkesaktive)
  - Egen inntekt og husholdningens inntekt
  - Fysiske problemer som begrenser bruk av transportmidler
  - Respondentens fødeland



## Stedfesting, reisetid og -avstand

Fra og med RVU 2001 har start- og endepunkter for reisene, bosteder og arbeidsplasser vært stedfestet til grunnkrets. Erfaringsmessig er stedfestingen mest presis for de stedene respondentene kjenner best – eget bosted og jobb med fast oppmøtested. Slike «faste» reisepunkt registreres og verifiseres i begynnelsen av intervjuet. Dermed er stedfestingen av de vanligste reisepunktene klar til bruk under reiserapporteringen. Fra og med RVU 2016-2019 er listen utvidet med sekundære bosteder og skoler/studiesteder.

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps inkludert, som også er benyttet siden. De fleste av de daglige reisesenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkretsnivå.

Tabell 1 viser oversikt over variabler stedfestet på grunnkretsnivå. I det endelige datamaterialet er grunnkretspreisjonen vesentlig redusert av personvern hensyn, ved at grunnkretsnummer for kretser med færre enn 100 bosatte er trunkert fra opprinnelig åtte siffer til syv-sifret delområdenummer.

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkretsnivå

Type sted	Registrert for	(2018/2019/2020/2021/2022/2023)
Bosted	Alle respondenter	(98,5 / 98,5 / 95,2 / 99,97 / 99,97 / 99,5)
Bosted2	Respondenter som oppgir å ha et sekundært bosted	(83,8 / 98,2 / 83,1 / 98,10 / 96,54 / 94,95)
Arbeidssted	Yrkesaktive med fast oppmøtested	(92,6 / 95,9 / 83,5 / 98,59 / 96,62 / 95,50)
Skole/studiested	Skoleelever/studenter med fast oppmøtested	(66,9 / 95,8 / 79,8 / 98,59 / 98,60 / 96,48)
Start- og endested reise	Daglige reiser	(87,0 / 91,4 / 80,0 / 98,21 / 97,97 / 92,41)



## Datagrunnlag og utvalg

RVU 2023 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske regioner som er bevisst oversamlet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene.

I datamaterialet for RVU 2023 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2023 er vist i tabell 2. Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom områdene med tilleggsutvalg og de uten.

Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023

Områder med tilleggsutvalg*	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2023	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Akershus	20	1 202 349	7 258	0,60 %
Bergensregionen	10	382 355	5 693	1,49 %
Trondheimsregionen	8	268 361	5 022	1,87 %
Nord-Jæren	9	295 791	4 959	1,68 %
Buskerudbyen	4	155 212	2 493	1,61 %
Nedre Glomma	2	123 966	1 850	1,49 %
Tromsø	1	67 384	2 550	3,78 %
Ringerike	1	27 471	714	2,60 %
Viken-Østfold	8	71 082	774	1,09 %
Viken-Buskerud	15	61 810	430	0,70 %
Moss	1	44 467	1 987	4,47 %
Halden	1	27 636	406	1,47 %
Kommuner med tilleggsutvalg	80	2 727 884	34 136	1,25 %
Kommuner uten tilleggsutvalg	276	1 980 405	2 936	0,15 %
<b>Hele landet</b>	<b>356</b>	<b>4 708 289</b>	<b>37 072</b>	<b>0,79 %</b>

\* Tabellen inkluderer områder med tilleggsutvalg som har hatt datainnsamling gjennom hele kalenderåret 2023.

Til sammen 80 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2023. Dette utgjør 22 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 58 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2023). Dermed har vi 276 kommuner (78 prosent av kommunene, 42 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 241 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2023.





Denne rapporten viser en grafisk fremstilling av relevante resultater med kommentarer for Tromsø (RVU Tromsø 2023), med sammenlikning mot tall fra det nasjonale utvalget (RVU 2023) samt data for Tromsø fra årene 2019-2022 der det er hensiktsmessig. Det er også brutt ned på bydeler etter inndeling definert av Tromsø kommune, se nedenstående tabell for antall respondenter per bydel og prosentfordeling:

*Tabell 3: Utvalg og utvalgsstørrelser Tromsø RVU 2023*

<b>Tromsø utvalgsfordeling</b>			
	<b>n</b>	<b>Uvektet %</b>	<b>Vektet %</b>
<b>Hamna</b>	145	5.6%	5.5%
<b>Stakkevollan</b>	134	5.2%	4.9%
<b>Borgtun</b>	140	5.4%	6.3%
<b>Mortensnes og Workinnmarka</b>	425	16.3%	16.5%
<b>Sentrum</b>	206	7.9%	8.2%
<b>Fagereng</b>	209	8.0%	7.6%
<b>Bjerkaker</b>	165	6.3%	6.8%
<b>Tromsdalen</b>	341	13.1%	12.9%
<b>Kroken</b>	194	7.5%	7.2%
<b>Kvaløysletta/Kaldfjord</b>	306	11.8%	12.0%
<b>Øvrig</b>	335	12.9%	12.1%
<b>NET</b>	2600	100%	100%

Intervjugrunnlaget bestemmer hvilke geografiske inndelinger som egner seg for lokale analyser. Generelt kan områdene med tilleggsutvalg analyseres separat. Områdene uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. De inkluderes fortrinnsvis i nasjonale tall.

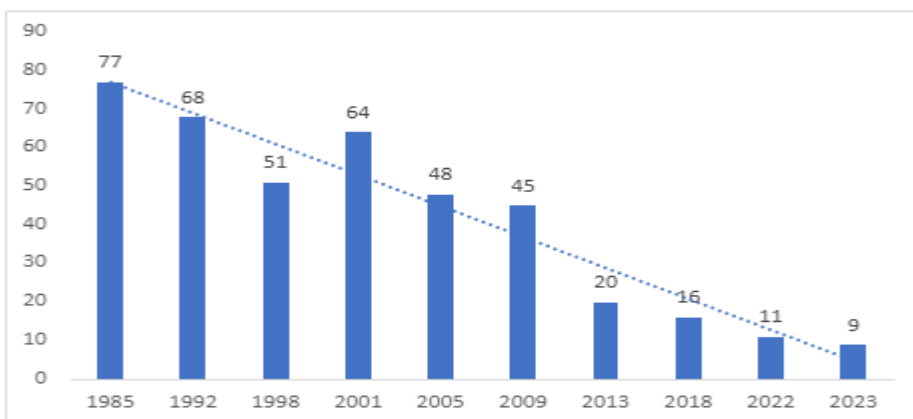
Tilsvarende gjelder også innenfor områder med tilleggsutvalg. Noen større bykommuner kan analyseres separat. Men byområdene inneholder også kommuner hvor befolkningsgrunnlaget, og dermed intervjugrunnlaget, er lavt. Disse inngår i analyser sammen med hele eller større deler av byområdet.



## Respons og vekting

I 2023 er responsraten på 9 prosent. Overordnet er responsrater i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter.

Tabell 4: Respons i RVU 1985 - 2023. Prosent og lineær trend



Data frem til og med 2018 er hentet fra: TØI, RVU 2018/19 – nøkkelrapport

Med de store geografiske utvalgsforskjellene vist i forrige avsnitt, er vekting en forutsetning for representative nasjonale nøkkeltall. Vekting gjør det også mulig å presentere nøkkeltall i tidsserier sammen med resultater fra de tidligere reisevaneundersøkelsene, som alle er vektet.

Datasettet for den nasjonale RVU er meget utfordrende å vekte på en god måte. Årsaken er at tilleggsutvalgene, med mange intervju innenfor begrensede geografiske regioner, skaper store skjevheter, når alle intervju skal inngå i ett samlet nasjonalt RVU datasett. Det er også et krav at det vektevariabelen i datasettet skal kunne benyttes til å sammenligne geografiske enheter definert som tilleggsutvalgsområder.

Samlet medfører dette at vekten i datasettet har verdier som er høyere enn Opinion sine anbefalinger. Vi anbefaler derfor at en må tolke nasjonale resultater med forsiktighet.

Det nasjonale datasettet for RVU 2023 er vektet på kjønn, alder, geografi og reisedag. Det er benyttet RIM-vekting, som har den fordel at den er mer fleksibel og ikke er avhengig av å låse «interlocking relationships» mellom ulike vektevariabler.

Samme prosedyre er også benyttet for å beregne en egen vekt for Tromsø, som er benyttet i denne rapporten.



Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten for å sammenligne mindre geografiske regioner, som eksempelvis byområder eller andre tilleggsutvalgsområder. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av geografiske enheter **innenfor tilleggsutvalgsområder**, som hovedregel vil kreve en tilpasset vektemodell for det område en ønsker å analysere. Detaljer rundt vektingen er beskrevet i eget dokumentasjonsnotat.

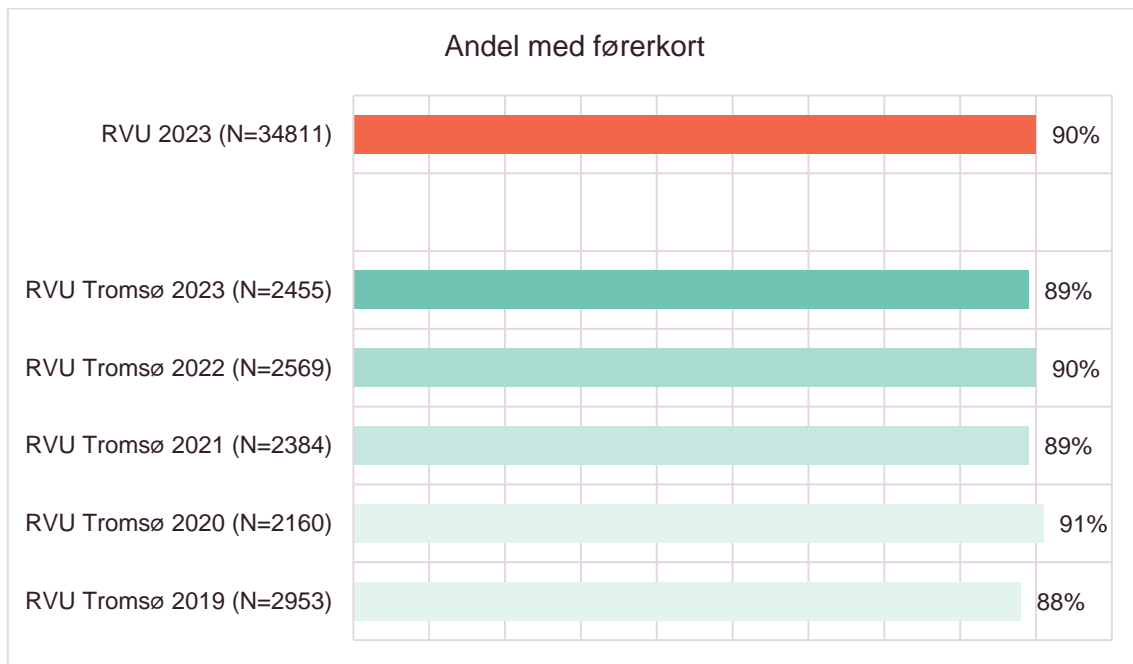


## 3 Tilgang til transportressurser

### 3.1 Førerkort

På nasjonalt nivå har 90 prosent av befolkningen som er 18 år eller eldre førerkort. I Tromsø er andelen 89 prosent. Befolkningsandelen med førerkort er relativt jevn over tid de siste fem årene.

Figur 2: Førerkort for bil blant befolkningen over 18 år



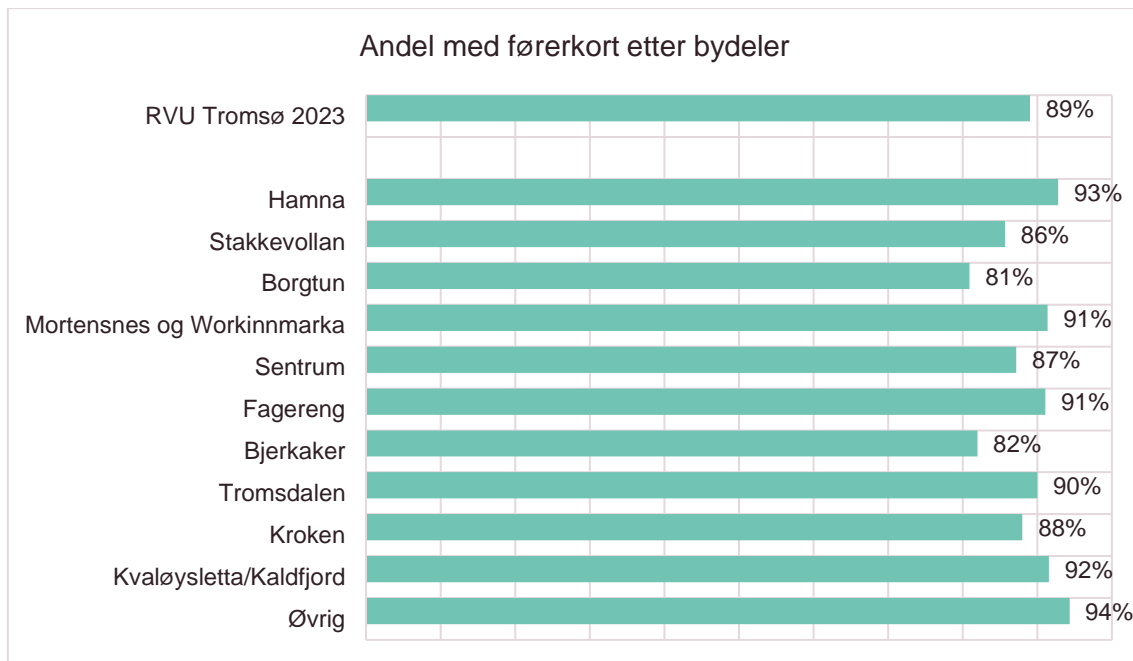
For Tromsø finner vi en høy andel personer med førerkort blant:

- *Menn*
- *Aldersgruppen 45-66 år*
- *Par med og uten barn*
- *Høyskole-/universitetsutdannede*
- *De med samlet husstandsinntekt på 1 000 000 eller mer*
- *Yrkesaktive*

Fordelt på bydeler i Tromsø kommune varierer andelen med førerkort fra 81 prosent til 94 prosent, med en feilmargin på  $\pm 4,9$  for de minste bydelene.



Figur 2: Førerkort for bil etter bydeler (befolkning over 18 år)



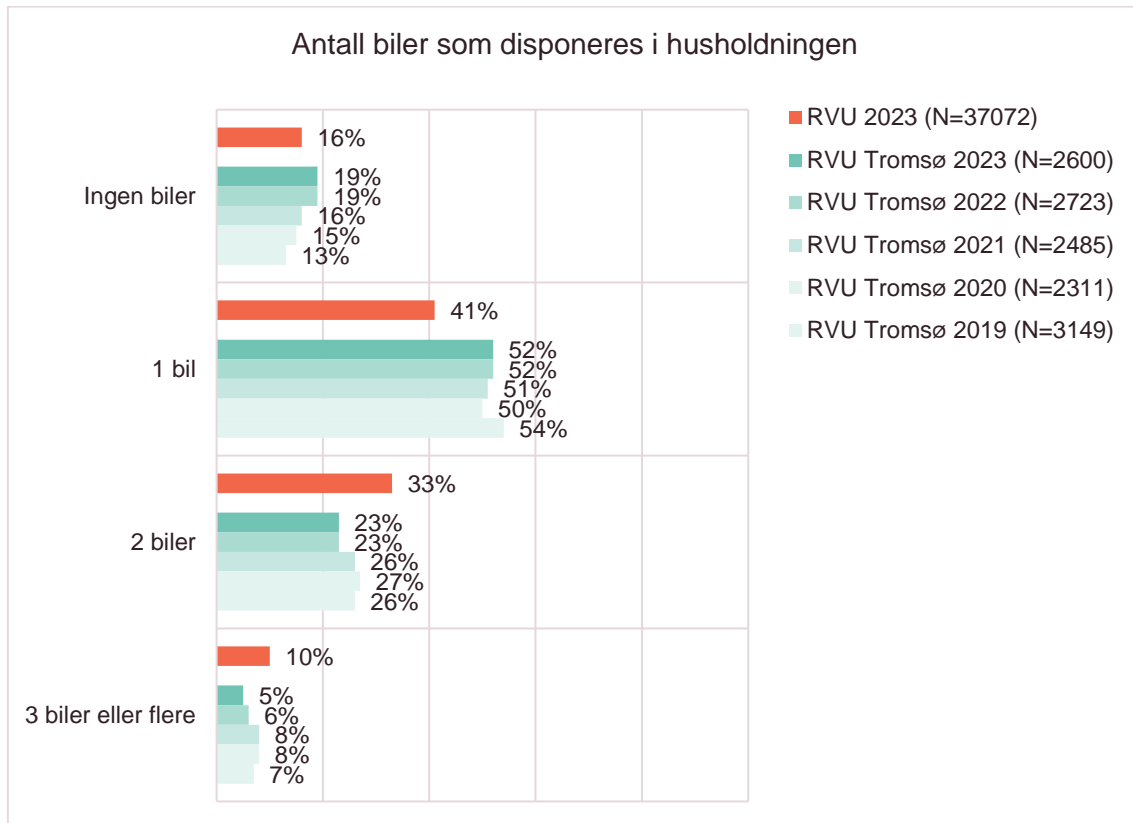
Basestørrelser bydeler, n = 128-403



### 3.2 Tilgang til bil

81 prosent av Tromsøs befolkning disponerer minst én bil. I år som i fjor er andelen som disponerer bil i Tromsø noe lavere enn på nasjonalt nivå der andelen er 84 prosent. Til sammen disponerer 28 prosent mer enn én bil, mot 43 prosent på landsbasis.

Figur 3 Antall biler som disponeres i husholdningen

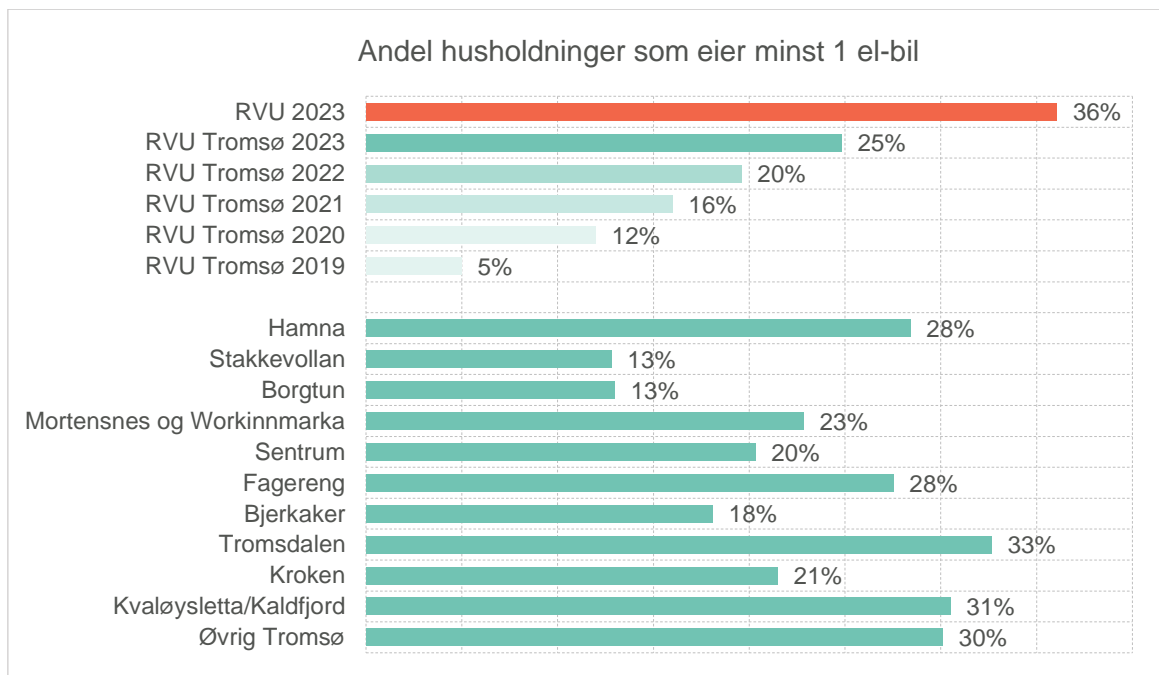




### 3.2.1 Andel el-bileiere

Blant de som eier minst én bil har andelen elbileiere økt fem prosentpoeng fra i fjor til 25 prosent i år. Andelen i Tromsø er lavere enn ellers i landet, der 36 prosent av bileiere har minst én elbil. El-bileie varierer stort mellom bydeler. Andelene er minst med 13 prosent i både Borgtun og Stakkevollan. Største andeler finner vi i Tromsdalen med 33 prosent, Kvaløysletta/Kaldfjord med 31 prosent, og øvrig i Tromsø med 30 prosent.

Figur 4 Andel husholdninger som eier minst 1 el-bil



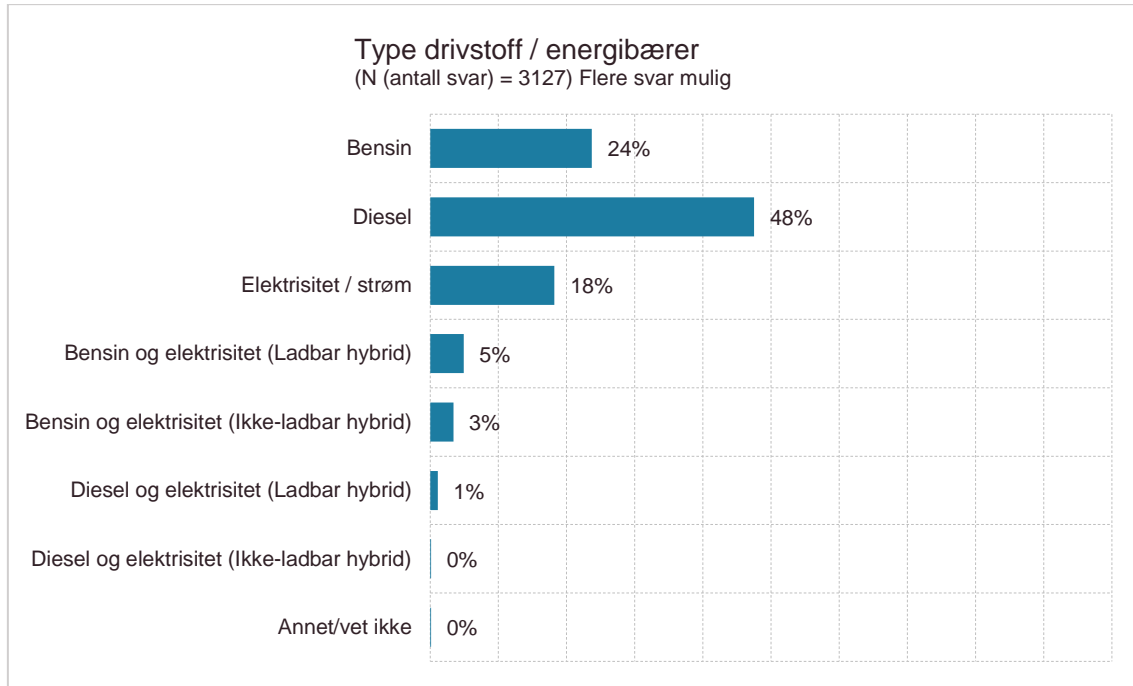
Basestørrelser bydeler, n = 134-425



### 3.3 Type drivstoff/energibærer

Majoriteten på 48 prosent har tilgang på dieseldrevet bil, en nedgang fra fjorårets 51 prosent. 24 prosent har bensindrevet bil. Andelen elbiler har økt med seks prosentpoeng fra i fjor, til 18 prosent. Til sammen har ti prosent tilgang på hybridbil av ulike typer.

Figur 5 Type drivstoff/energibærer



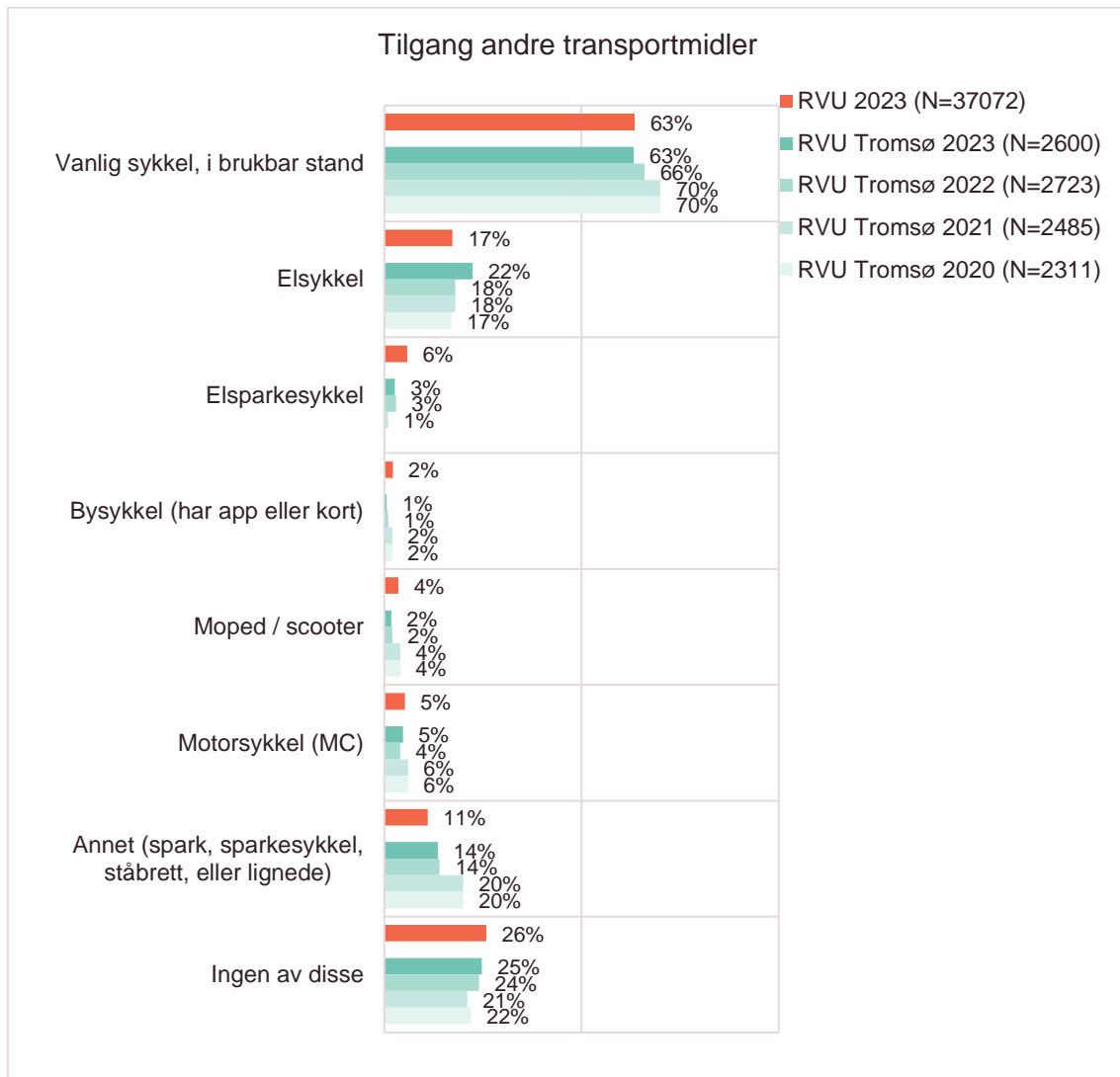




### 3.4 Tilgang til andre transportmidler

63 prosent både nasjonalt og i Tromsø disponerer vanlig sykkel. 22 prosent disponerer el-sykkel, en økning på fire prosentpoeng fra fjoråret.

Figur 6 Tilgang til andre transportmidler

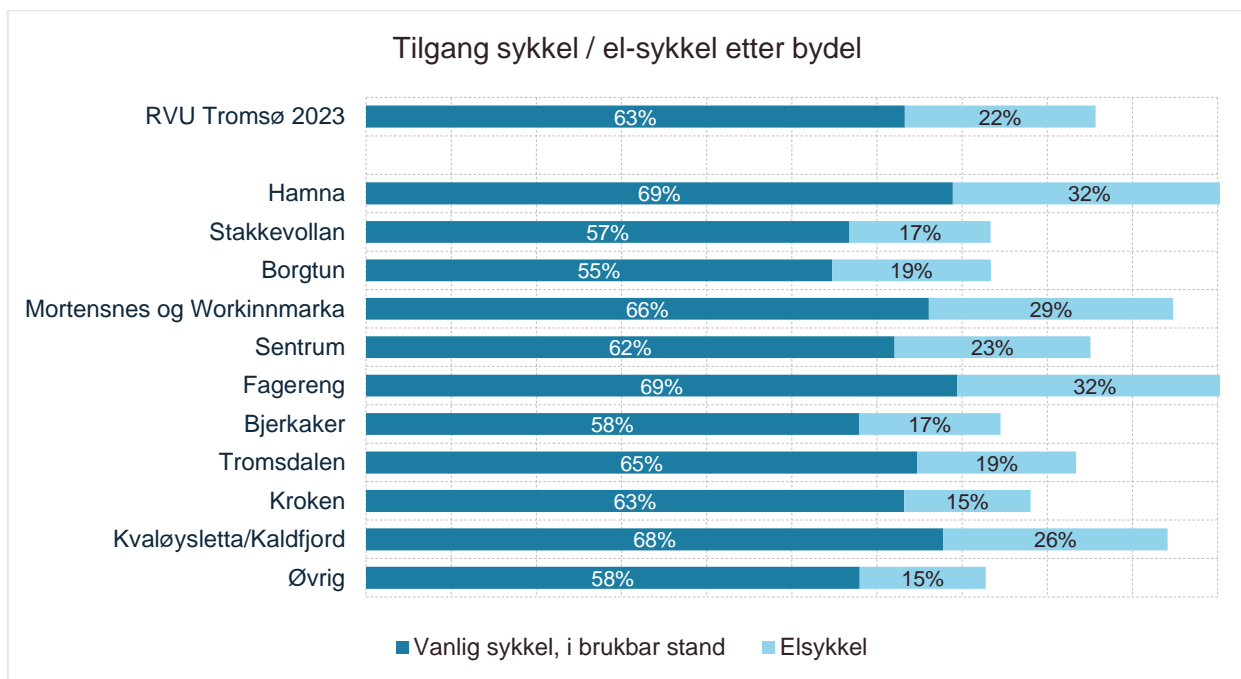


Merk: Grunnet endret spørsmålsformulering er 2019-data ikke sammenlignbar med nyere data, og derfor ekskludert fra visualiseringen.



I Borgtun ser vi lavest andel vanlig sykkelleie, på 55 prosent. I Hamna og Fagereng ser vi størst andel både vanlig sykkelleie og elsykkelleie. 69 prosent disponerer vanlig sykkel i disse to områdene, og 32 prosent disponerer elsykkel. Kroken og Tromsø Øvrig har lavest andeler elsykkelleie, på 15 prosent i begge områder.

Figur 7 Tilgang sykkel/el-sykkel etter bydel



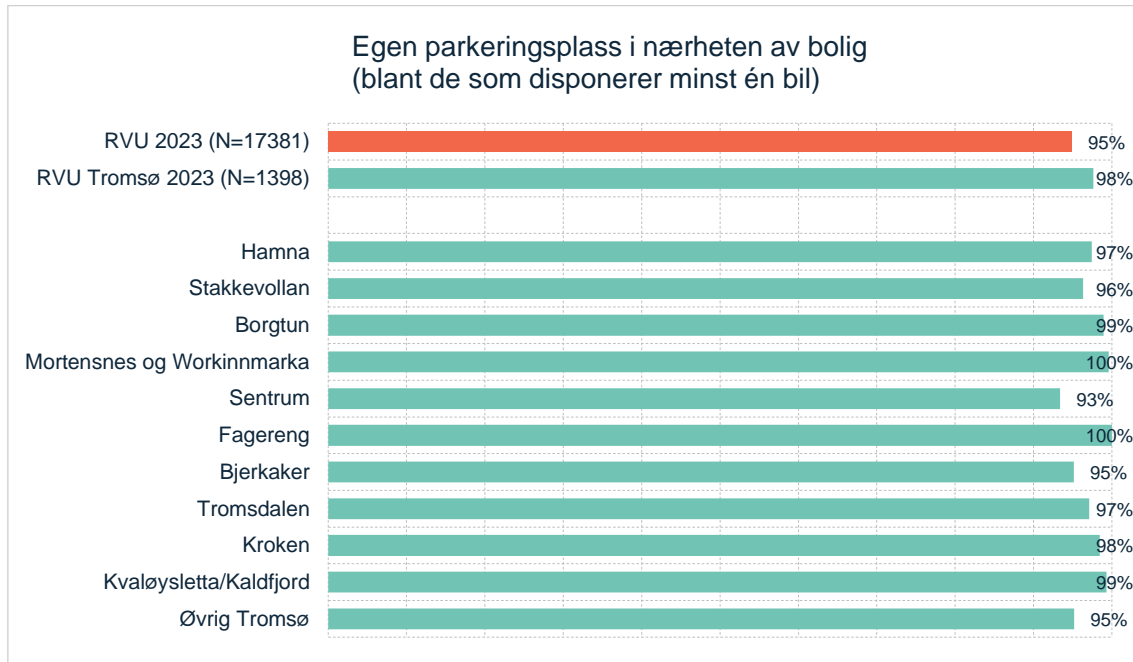
Basestørrelser bydeler, n= 134 - 425



### 3.5 Parkering i nærheten av bolig

98 prosent av Tromsø-befolkningen disponerer parkeringsplass ved egen bolig, mot 95 prosent nasjonalt. I områdene Mortensnes og Workinnmarka samt Fagereng er andelen på 100 prosent.

Figur 8 Egen parkeringsplass i nærheten av bolig

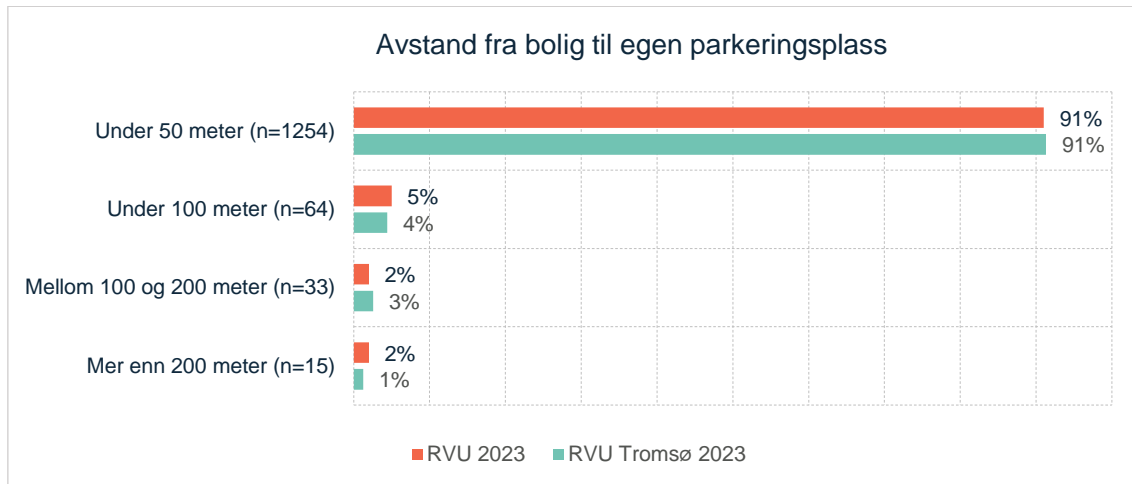


Basestørrelser bydeler, n= 65 - 257



Blant de som disponerer parkeringsplass ved egen bolig, har 91 prosent av disse plassen innenfor 50 meter fra boligen.

Figur 9 Avstand fra bolig til egen parkeringsplass

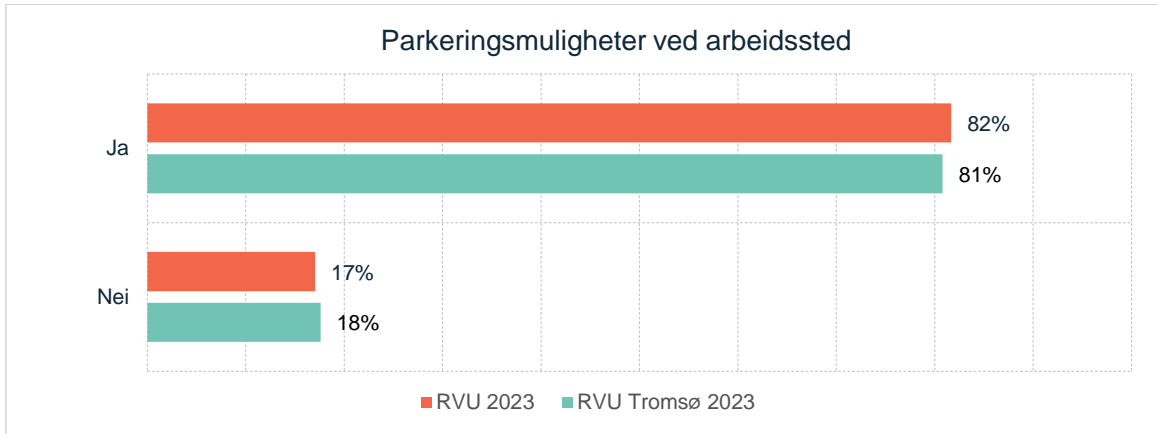




### 3.6 Parkeringsforhold ved arbeid

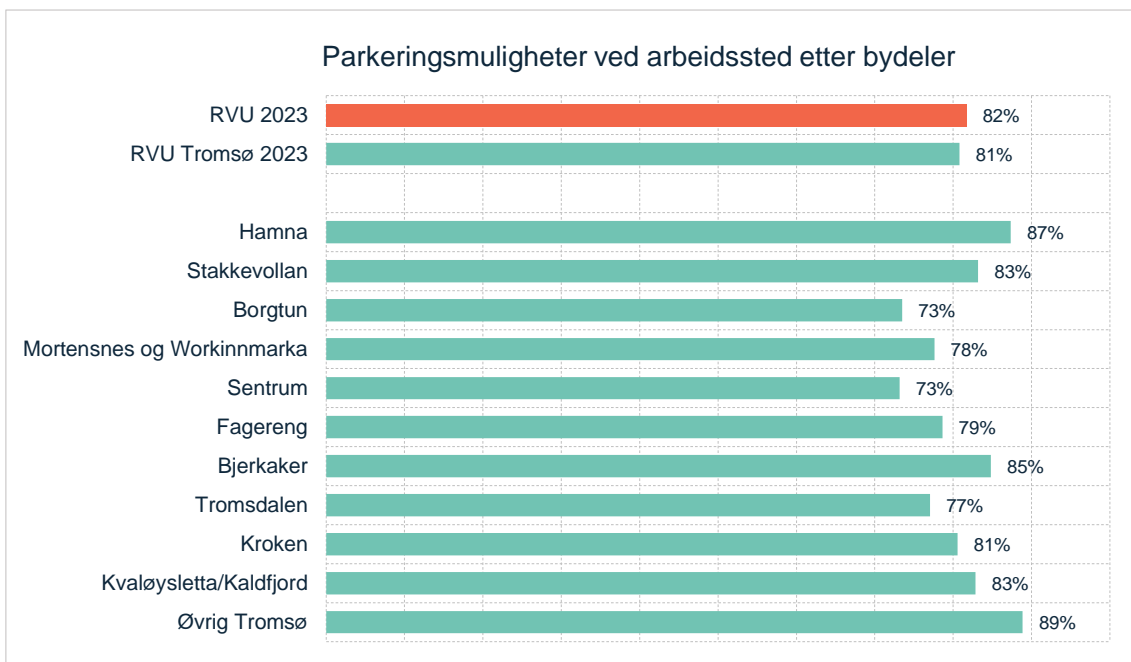
81 prosent har parkeringsmulighet ved arbeidssted.

Figur 10 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted



Blant områdene i Tromsø er parkeringstilgang ved arbeidssted høyest i Tromsø Øvrig med 89 prosent, og i Hamna med 87 prosent. Lavest andel finner vi i Sentrum og Borgtun, begge med tilgangssandel på 73 prosent.

Figur 11 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted etter bydeler



Basestørrelser bydeler, n= 55-218



### 3.7 Tilgang til kollektivtransport

Hvor god tilgang man har til kollektivtilbud er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen man vanligvis bruker.

**Svært god tilgang:** Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen.

**God tilgang:** 2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen.

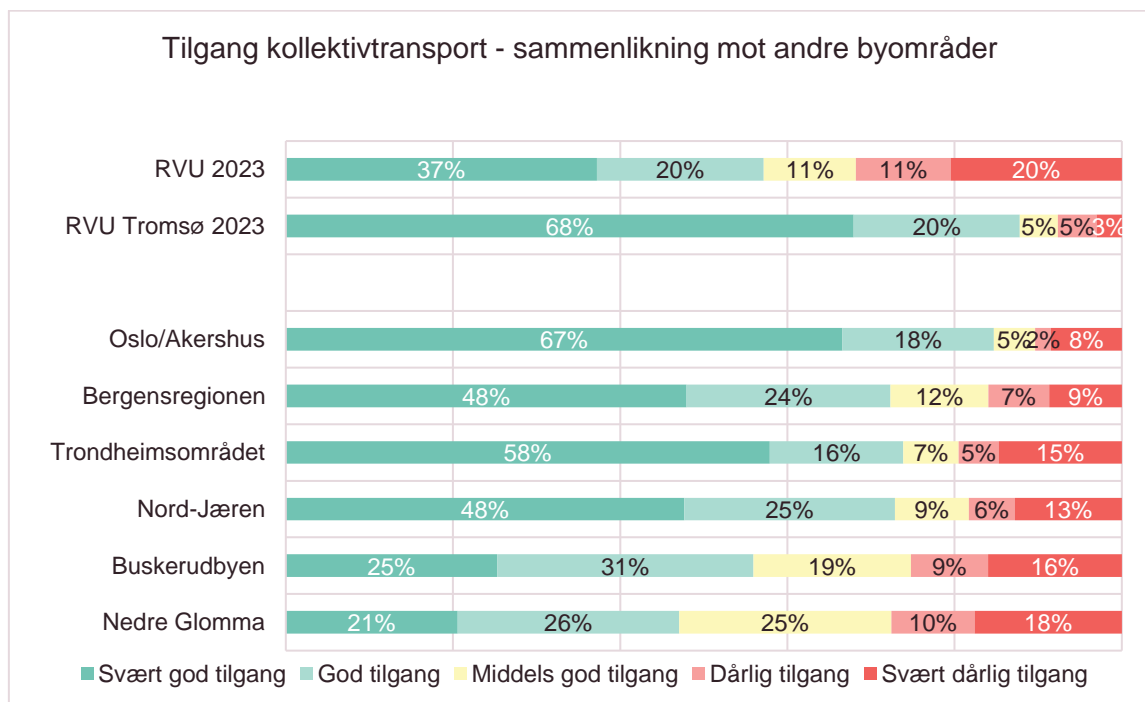
**Middels god tilgang:** 1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen.

**Dårlig tilgang:** Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen.

**Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport:** Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen.

Tilgang til kollektivtransport i Tromsø er god, og på omtrentlig samme nivå som for området Oslo/Akershus. I Tromsø har til sammen 88 prosent god eller svært god tilgang på kollektivtransport, mot 57 prosent på landsnivå.

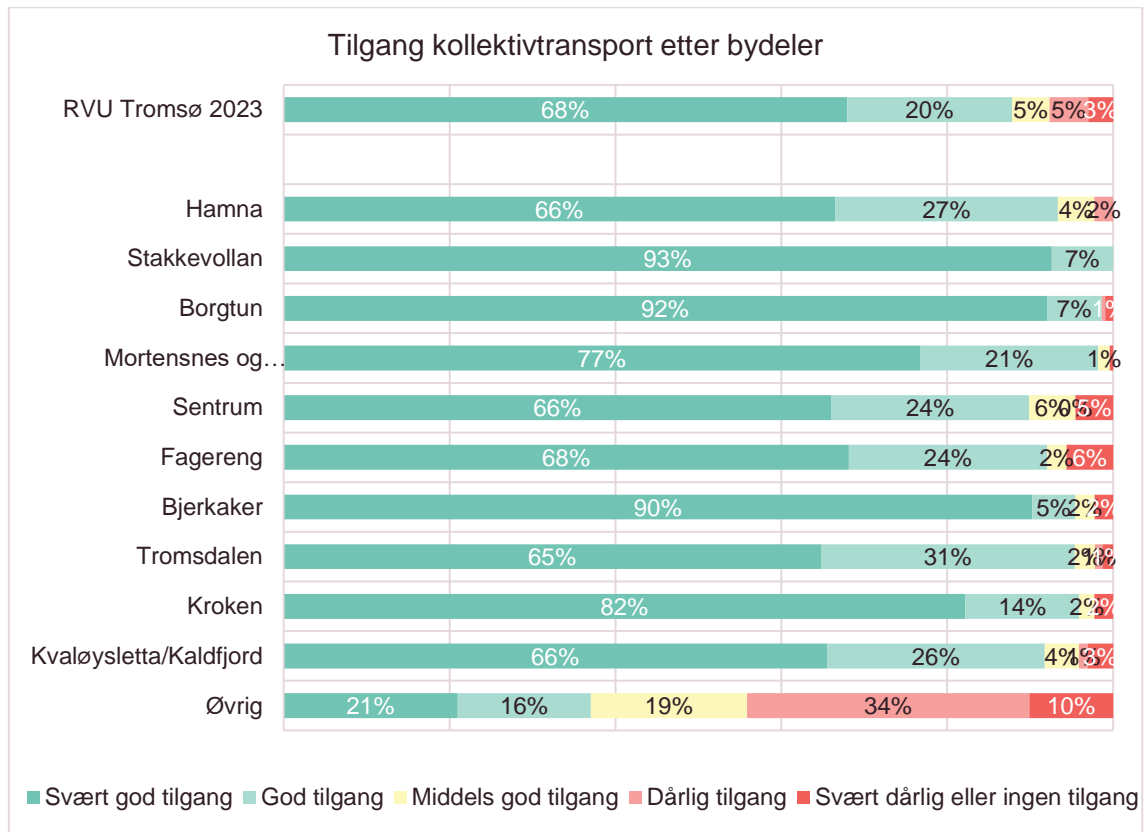
Figur 12 Tilgang til kollektivtransport – sammenlikning mot andre byområder





Best kollektivtransporttilgang finner vi i områdene Stakkevollan, der 93 prosent har svært god tilgang, i Borgtun med 92 prosent, samt i Bjerkaker med 90 prosent med svært god tilgang. I Øvrig Tromsø ser vi av alle områdene dårligst tilgang. Her har til sammen 44 prosent dårlig eller svært dårlig tilgang på kollektivtransport.

Figur 13 Tilgang kollektivtransport etter bydeler

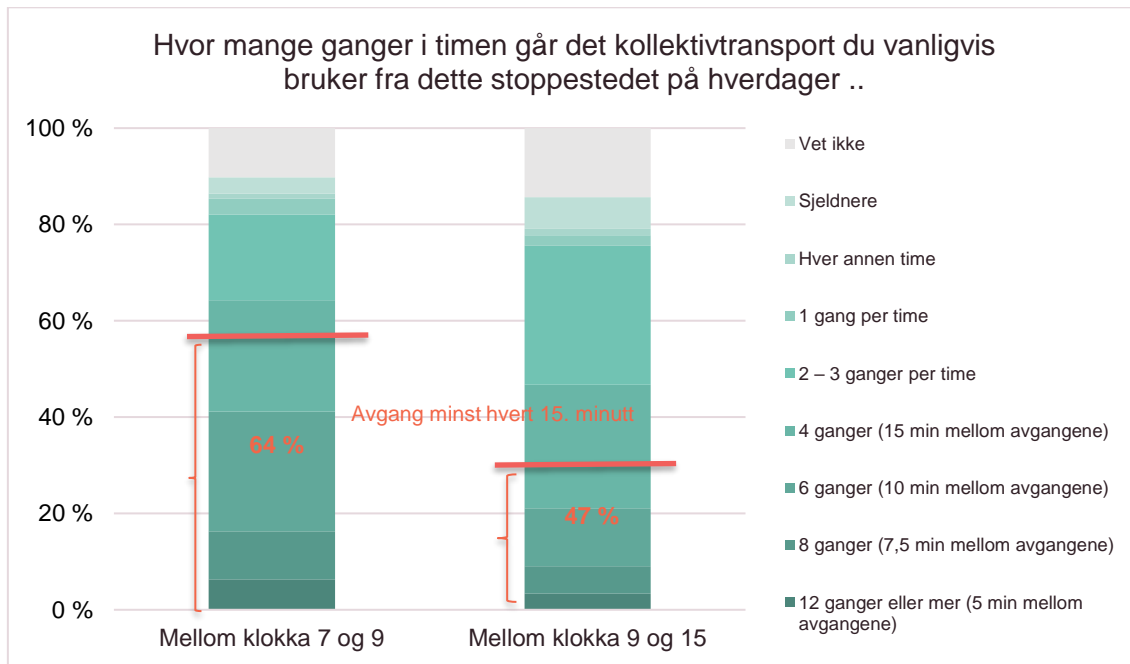


Basestørrelser bydeler, n= 117-356



I hele Tromsø har 64 prosent en kollektivavgang minst hvert kvarter mellom klokka 7 og 9, og mellom klokka 9 og 15 er andelen 47 prosent. Begge tall har økt fra i fjor, henholdsvis syv prosentpoeng for kl. 7-9 og fem prosentpoeng for kl. 9-15.

Figur 14 Avgangshyppighet kollektivtransport



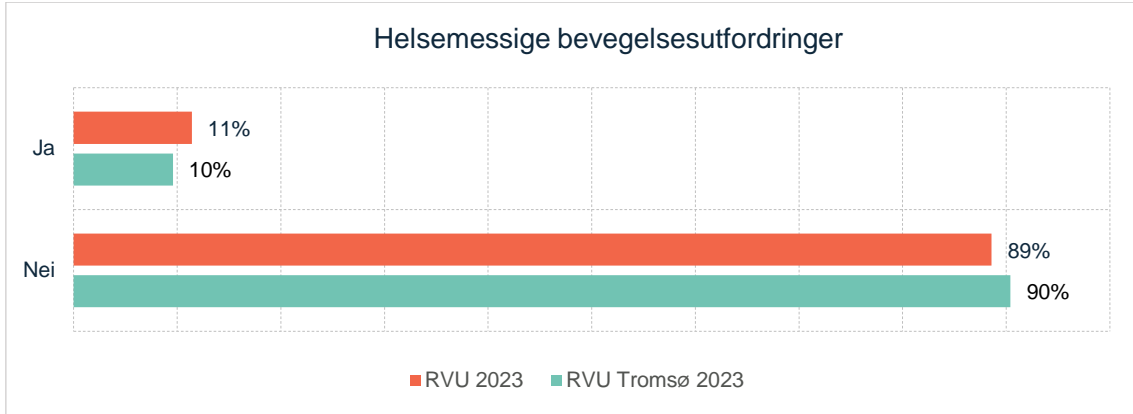




### 3.8 Helsemessige bevegesutfordringer

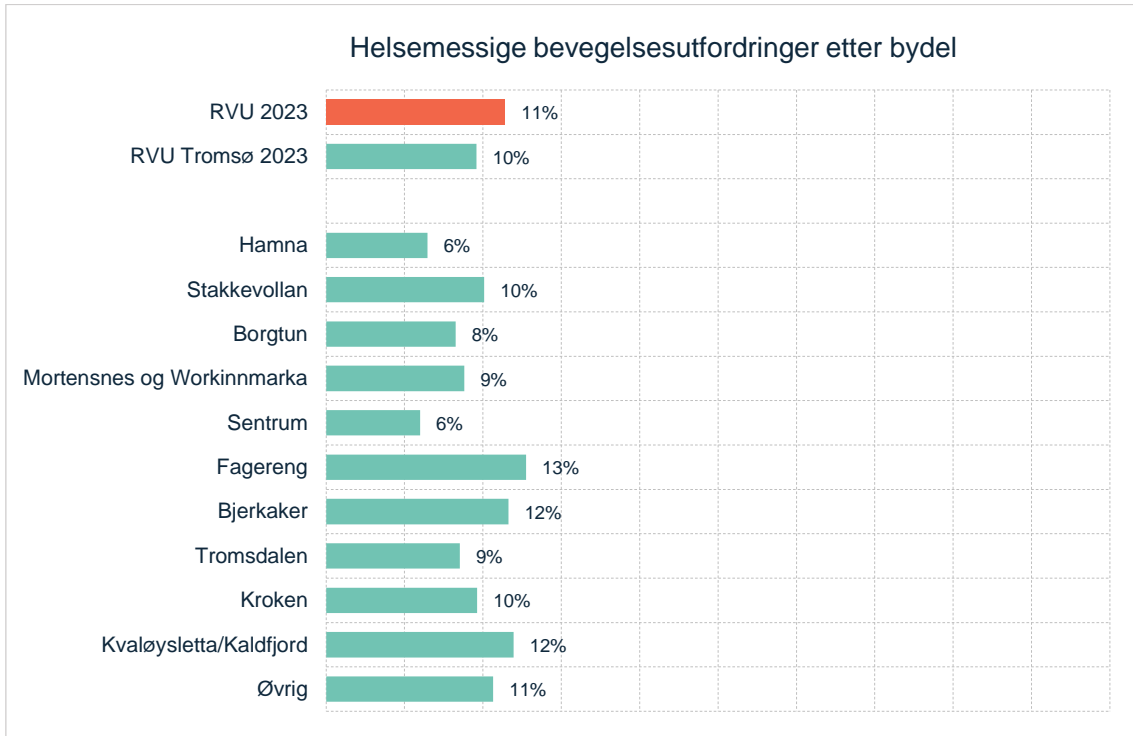
Ti prosent har helsemessige bevegesutfordringer i Tromsø, mot 11 prosent nasjonalt.

Figur 15 Helsemessige bevegesutfordringer



Andelen er høyest i Fagereng med 13 prosent, og lavest i Hamna og Sentrum som begge har en andel på seks prosent.

Figur 16 Andel med helsemessige bevegesutfordringer etter bydel

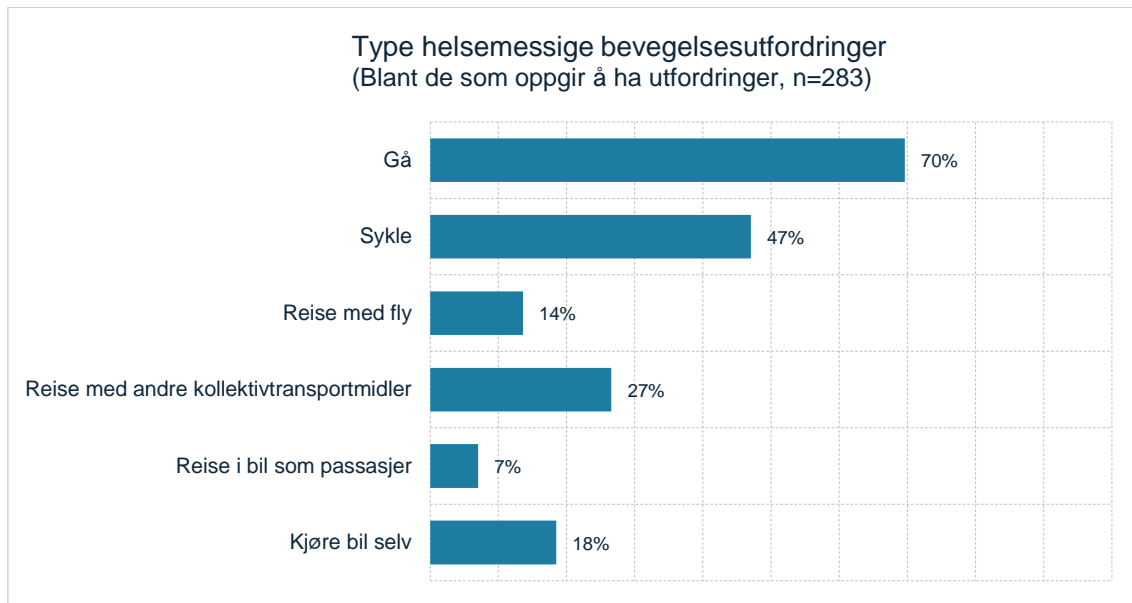


Basestørrelser bydeler, n= 134-425



Blant de som har bevegelsesutfordringer gjelder det for 70 prosent utfordringer med å gå.

Figur 17 Type helsemessige bevegelsesutfordringer



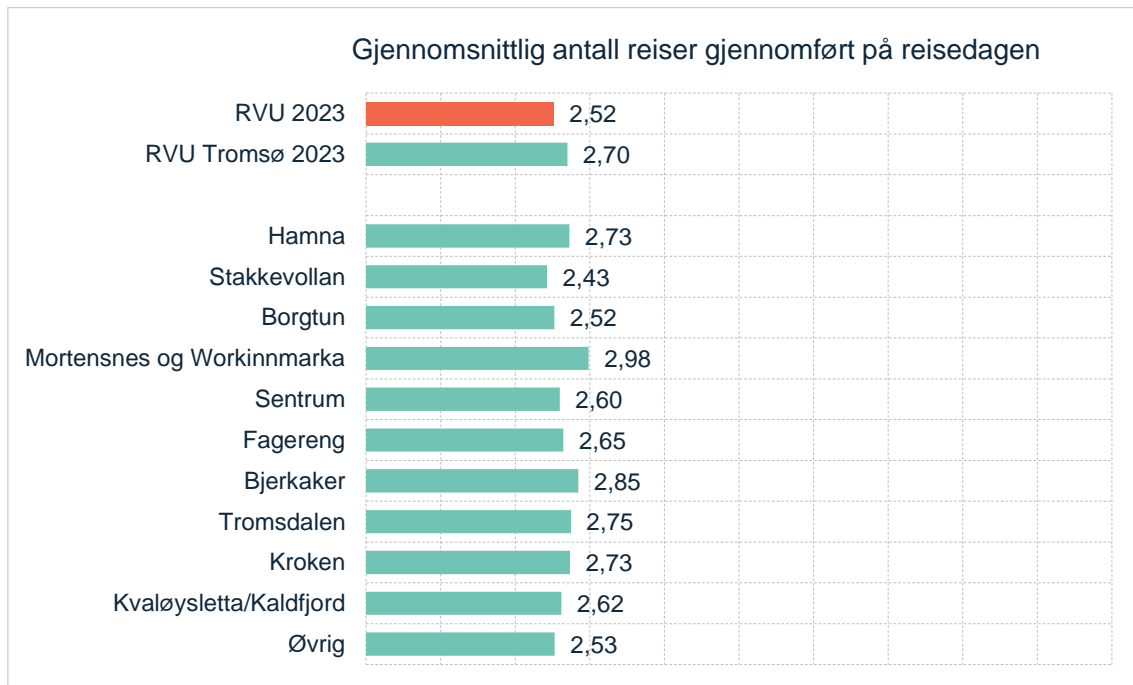


## 4 Omfang av reiser

### 4.1 Antall daglige reiser

Tromsø-befolkningen foretar i snitt 2,7 reiser hver dag i 2023, en oppgang fra 2,57 i 2022. Dette er noe høyere enn landsnittet på 2,52 reiser. I Mortensnes og Workinnmarka er snittet høyest på 2,98 daglige reiser per person. I Stakkevollan er snittet lavest med 2,43 daglige reiser per person.

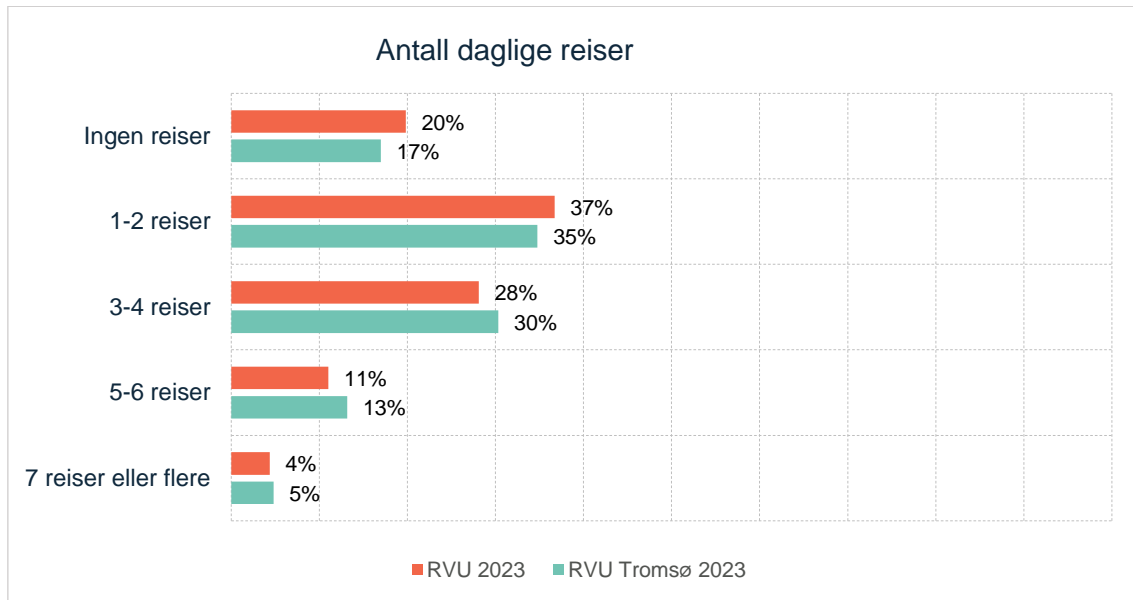
Figur 18 Antall daglige reiser per person – gjennomsnitt





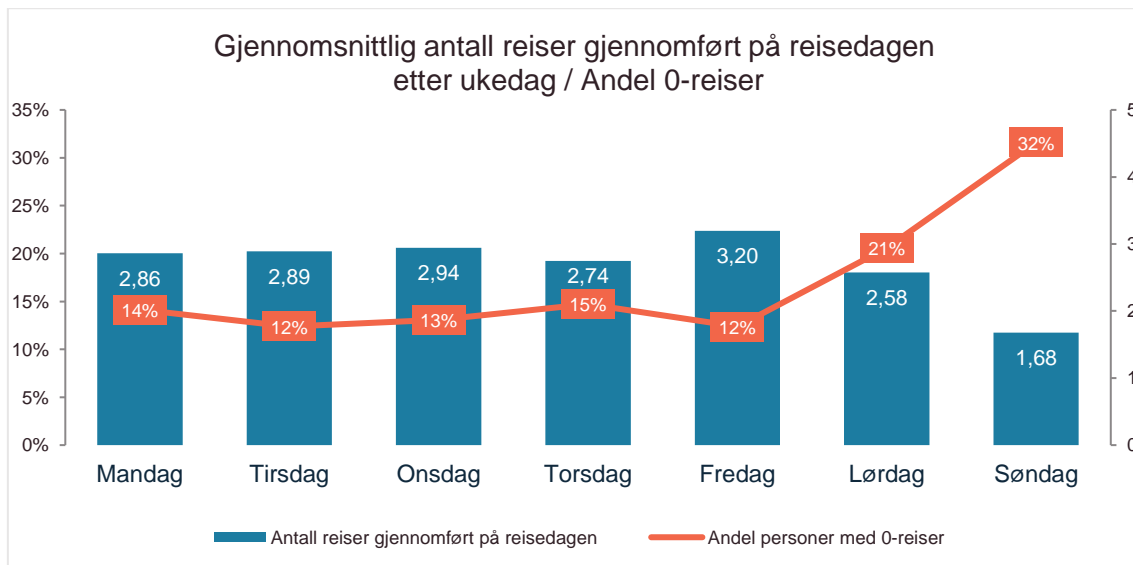
Andelen som ikke foretar noen reiser på en gitt dag har gått noe ned. I år er andelen null-reisende 17 prosent, mot 20 prosent i fjor.

Figur 19 Antall daglige reiser



Reiseaktiviteten er jevn ukas første tre dager, med en liten nedgang torsdag. Fredag er den mest aktive reisedagen, med 3,2 reiser i snitt per person. Reiseaktiviteten avtar i helga og er lavest søndag. På søndager foretar vi i Tromsø 1,68 reiser i snitt, og 32 prosent reiser ikke i det hele tatt søndager.

Figur 20 Antall daglige reiser / Andel med 0-reiser per ukedag



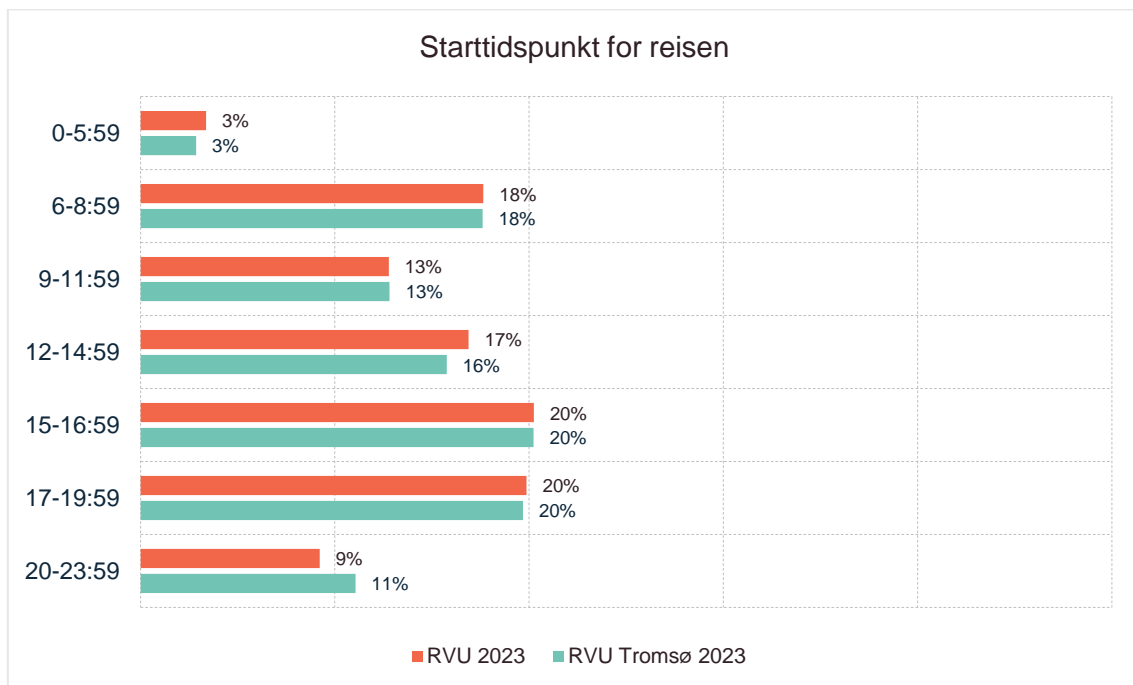


## 4.2 Daglige reiser – reisemønster, lengde og tidsbruk

### 4.2.1. Reisemønster gjennom døgnet

Reiseaktiviteten er lav i døgnetts første timer, og tar seg opp i morgenrushet kl. 6-9. Siden avtar aktiviteten kl. 9-12, tar seg opp igjen utover dagen, og når en topp kl. 15-20. Kveldstimene ser igjen avtakende aktivitet kl. 20-00.

Figur 21 Starttidspunkt for reisen – intervaller

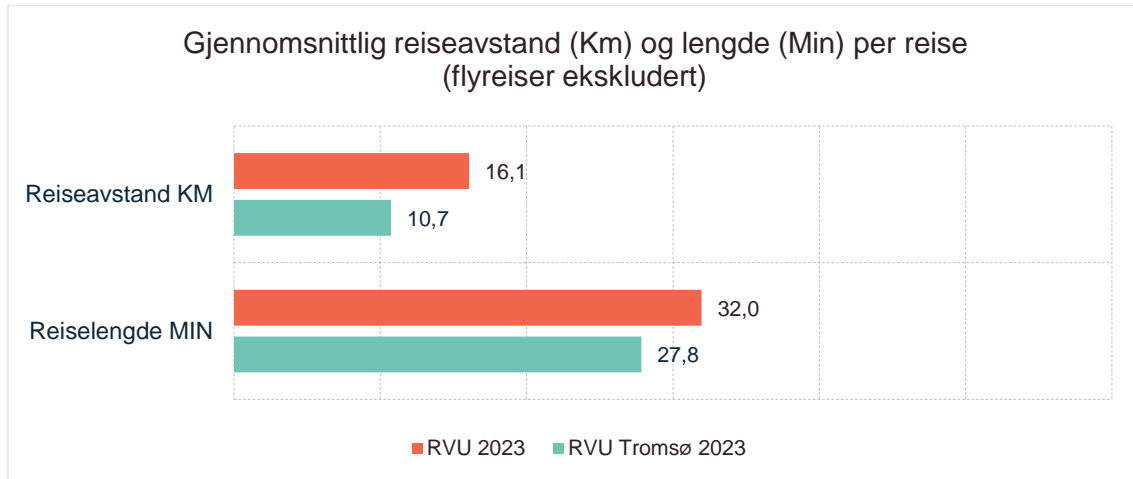




## 4.2.2. Reiselengde og reisetid

Gjennomsnittlig reiseavstand i Tromsø er 10,7 kilometer, mot 16,1 kilometer nasjonalt. Gjennomsnittlig reisevarighet er 27,8 minutter.

Figur 22 Gjennomsnittlig reiseavstand (Km) og lengde (Min) per reise (flyreiser ekskludert)

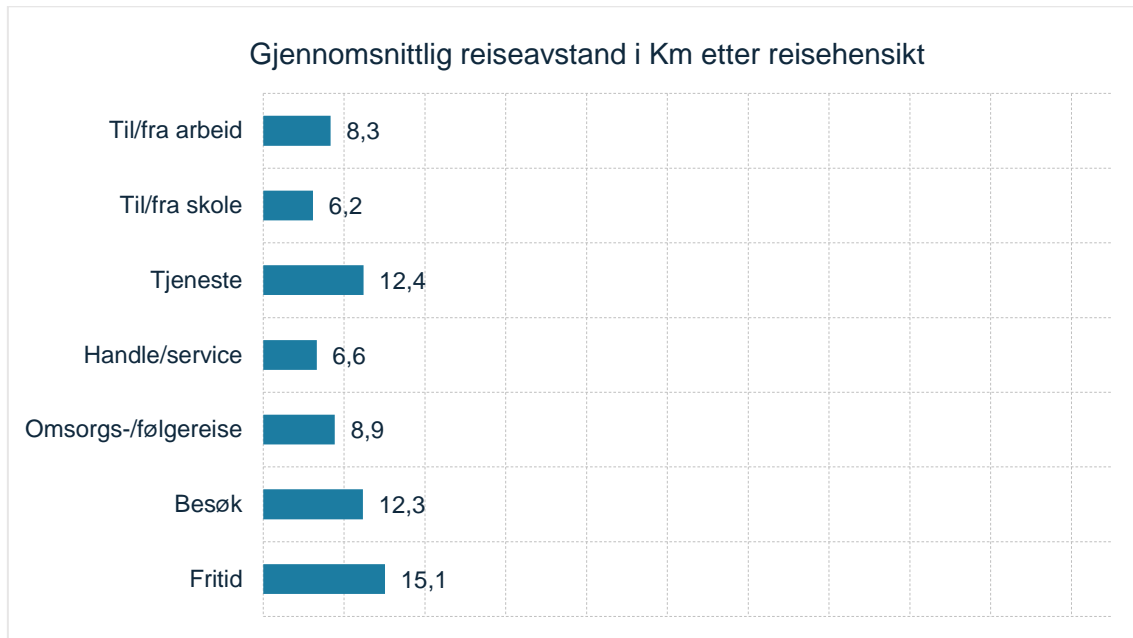


Merk: Flyreiser er ekskludert fra gjennomsnittsberegningene.



Fritidsreiser er de lengste reisene med gjennomsnittlig avstand på 15,1 kilometer. Reiser til og fra skole er de korteste med et gjennomsnitt på 6,2 kilometer.

*Figur 23 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km etter reisehensikt*

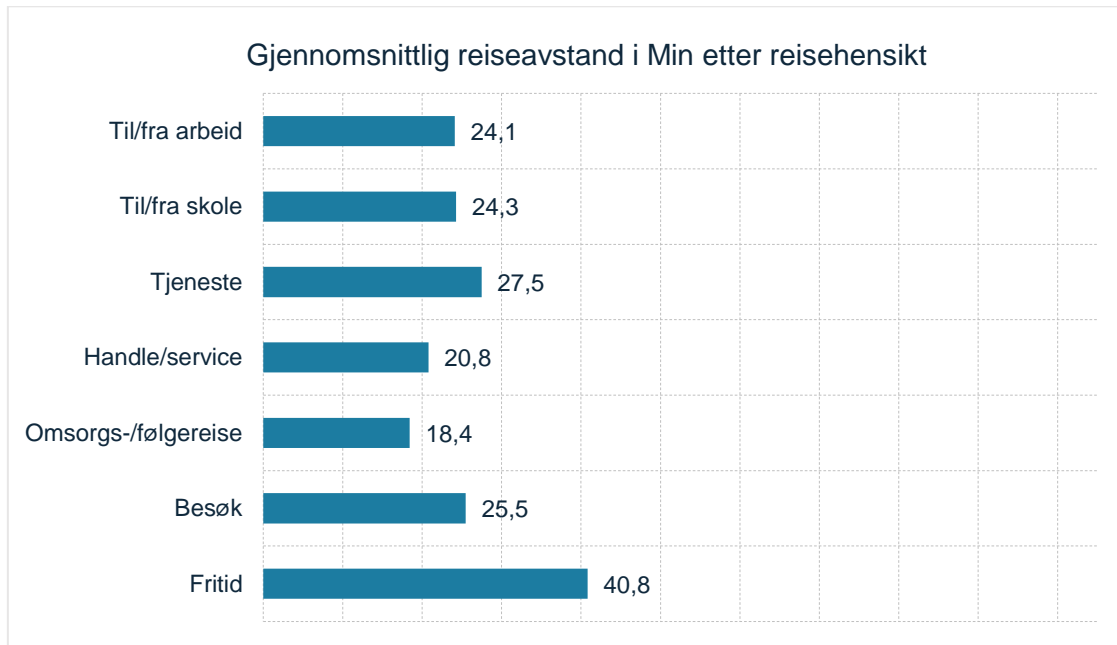


*Merk: Flyreiser er ekskludert fra gjennomsnittsberegningene.*



I antall minutter er fritidsreiser de med lengst gjennomsnittlig varighet på 40,8 minutter. Omsorgs- og følgereiser er de korteste med en snittvarighet å 18,4 minutter.

Figur 24 Gjennomsnittlig reisetid i Min etter reisehensikt



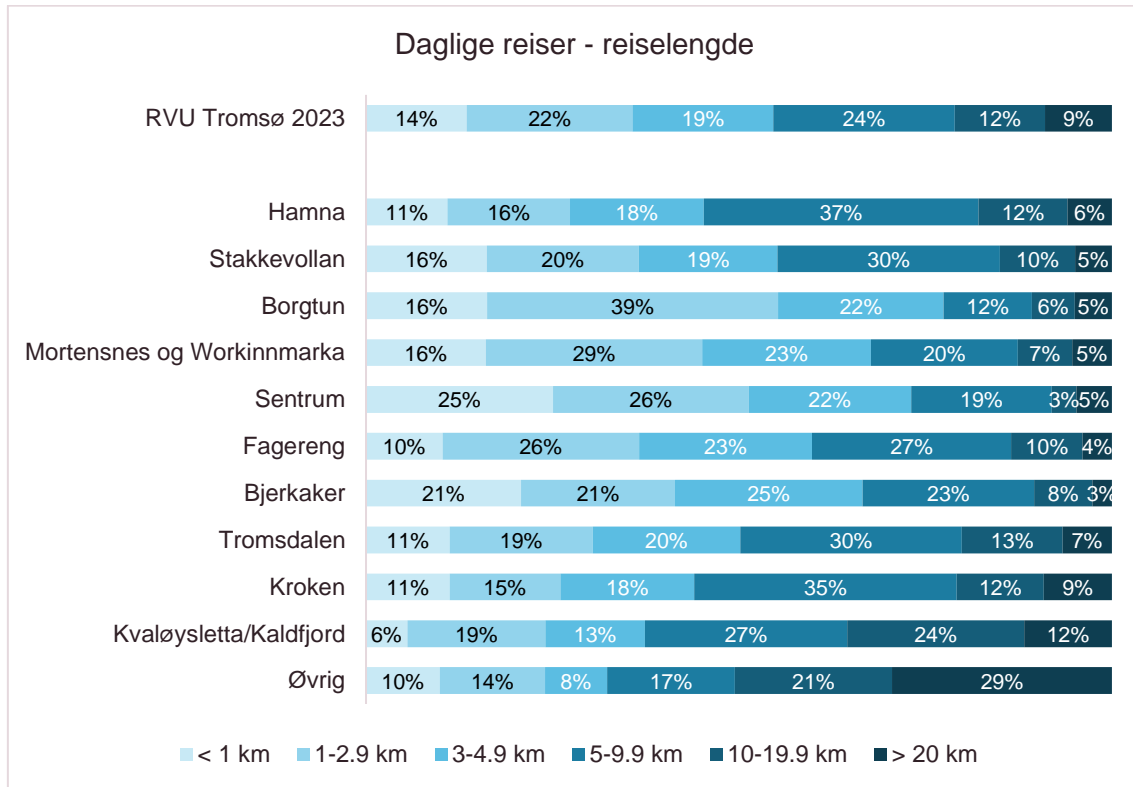
Merk: Flyreiser er ekskludert fra gjennomsnittsberegningene.





I Tromsø er 36 prosent av alle reiser under tre kilometer lange. Områdene Borgtun og Sentrum har korteste reiser, her er andelen reiser under tre kilometer henholdsvis 55 og 51 prosent.

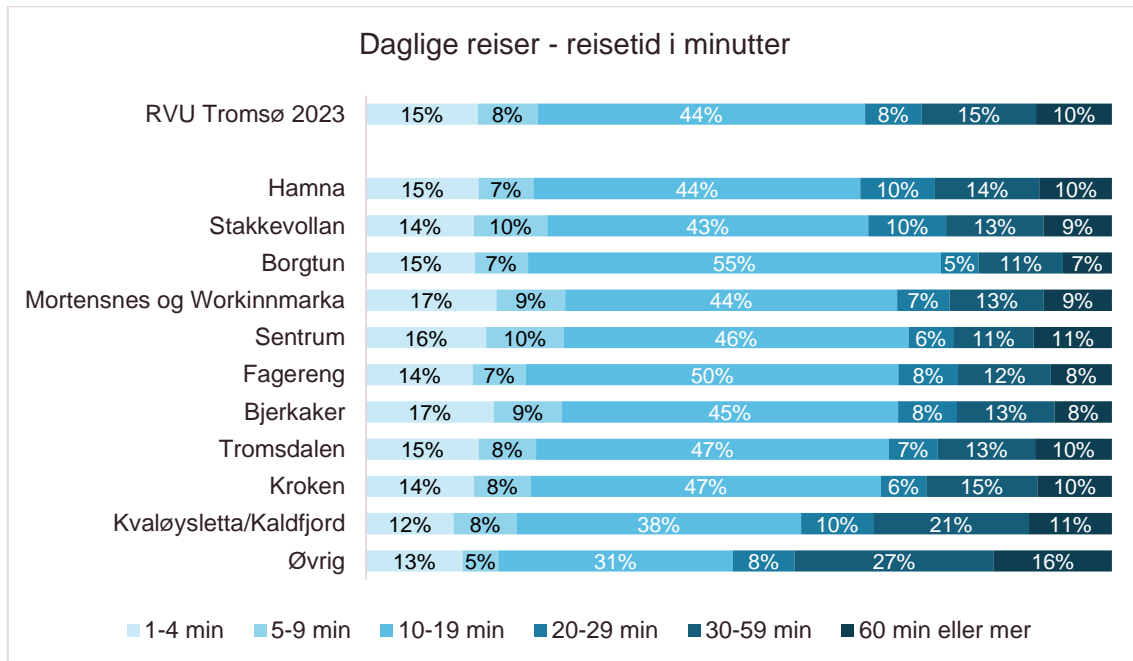
Figur 25 Daglige reiser - reiselengde etter bydeler





23 prosent av reisene i Tromsø varer under ti minutter. Utenom Øvrig Tromsø med 51 prosent, ser vi i Kvaløysletta/Kaldfjord høyest andel reiser av varighet over 20 minutter, 42 prosent.

Figur 26 Daglige reiser – reisetid i minutter etter bydeler



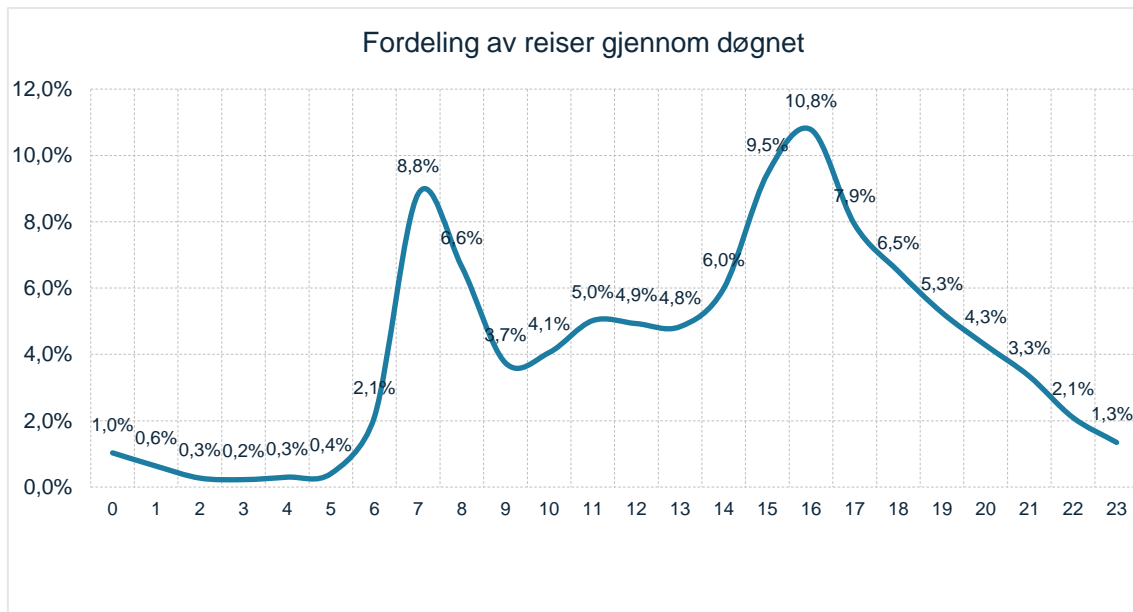


## 5 Transportmiddelbruk

### 5.1 Transportmiddelbruk gjennom døgnet

For all reiseaktivitet ser vi to topper i løpet av døgnet: Morgen- og kveldsrush. Aktiviteten avtar jevnt i kveldstimene etter 17.

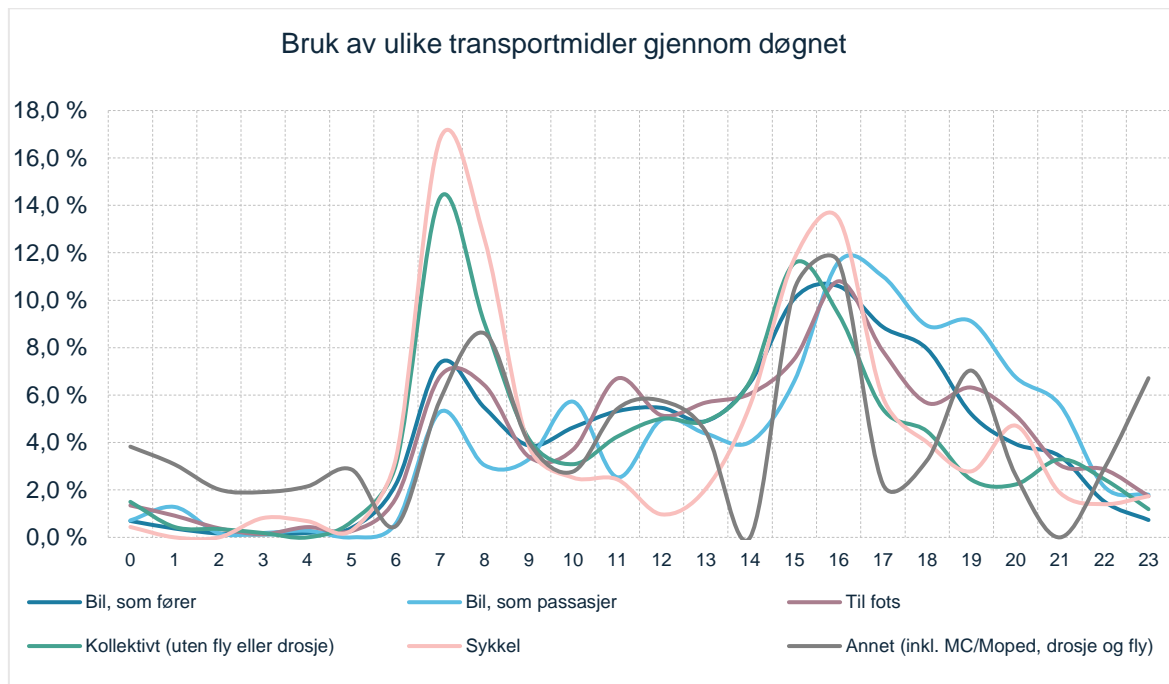
Figur 27 Fordeling av reiser gjennom døgnet





Sykkel og kollektivtransport mest benyttet i morgenrushtid. I ettermiddagsrusket er toppen i større grad fordelt mellom transportmidlene, men sykkel er fremdeles på topp. Utover kvelden dominerer bil som passasjer. Sen kveld ser størst topp i andre fremkomstmidler, kategorien som inkluderer fly og taxi.

Figur 28 Bruk av ulike transportmiddel gjennom døgnet



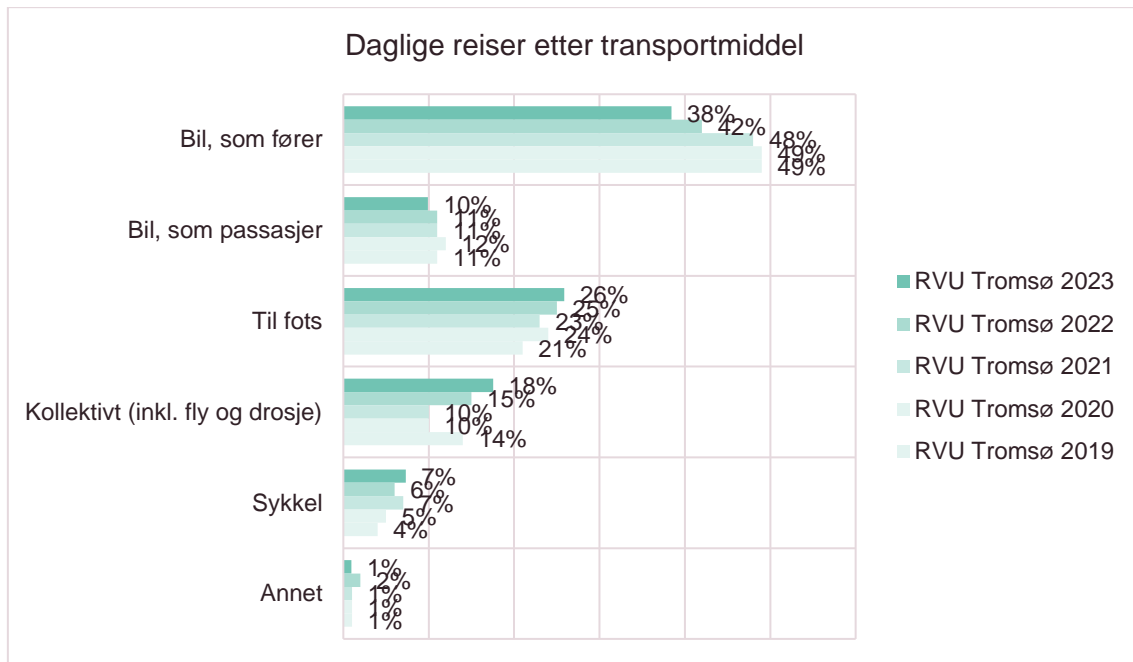
Merk: I 2023-data omfatter kategorien «Kollektivt» ikke lengre fly og taxi i denne fremstillingen. Disse inkluderes nå i kategorien «Annet», sammen med blant annet MC og moped.



## 5.2 Transportmiddelbruk på daglige reiser

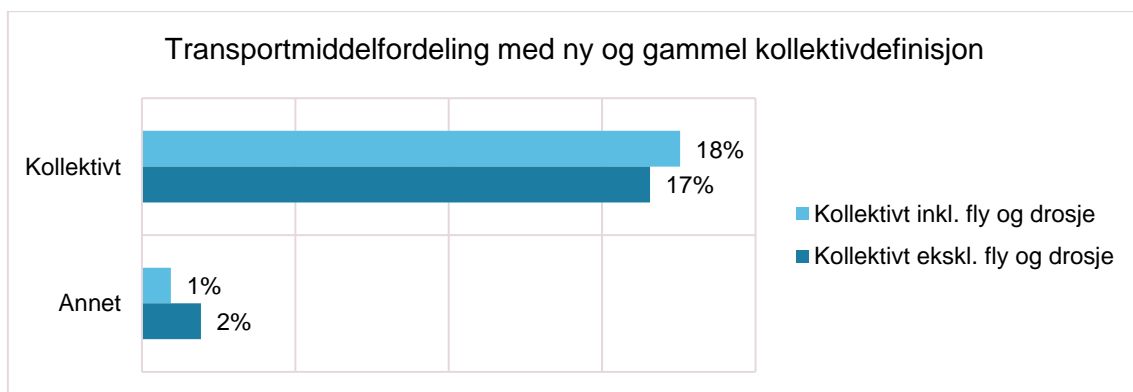
Til sammen foretas 48 prosent av reisene med bil. 38 prosent ved bil som fører, og 10 prosent som passasjer. Bil som transportmiddel ser noe nedgang i år, mens øvrige transportmidler øker noe. Kollektivtransportandelen er i år på 18 prosent.

Figur 29 Daglige reiser etter transportmiddel



I 2023 har vi også en ny kollektivdefinisjon i bruk i rapportering, der fly og taxi ekskluderes og heller omfattes av kategorien «Annet». Dette medfører små forskjeller, som visualisert nedenfor.

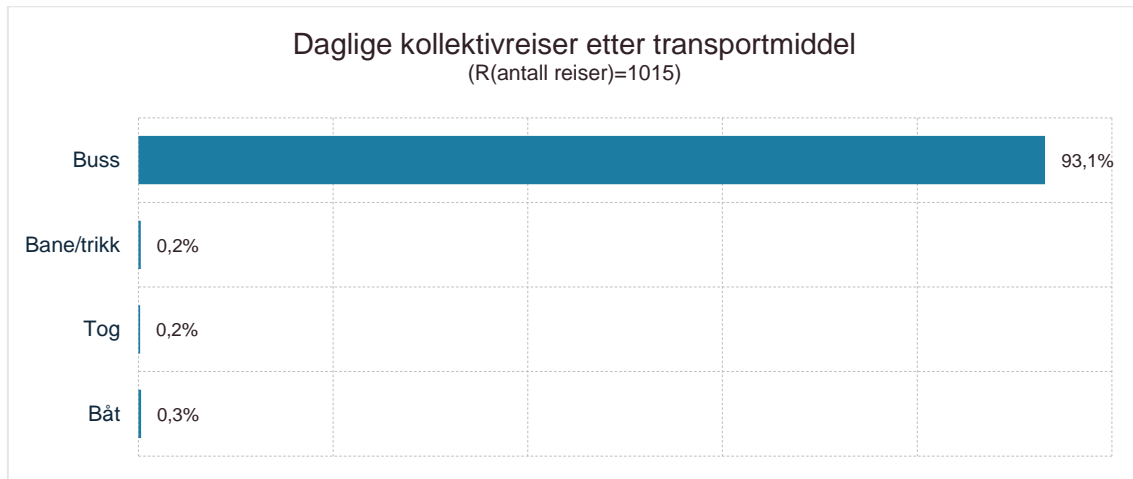
Figur 30 Transportmiddelfordeling med ny og gammel kollektivdefinisjon





93 prosent av kollektivreisene er foretatt med buss. Fordelingen gjenspeiler stort sett det reelle kollektivtilbudet for området.

*Figur 31 Daglige kollektivreiser etter transportmiddel*



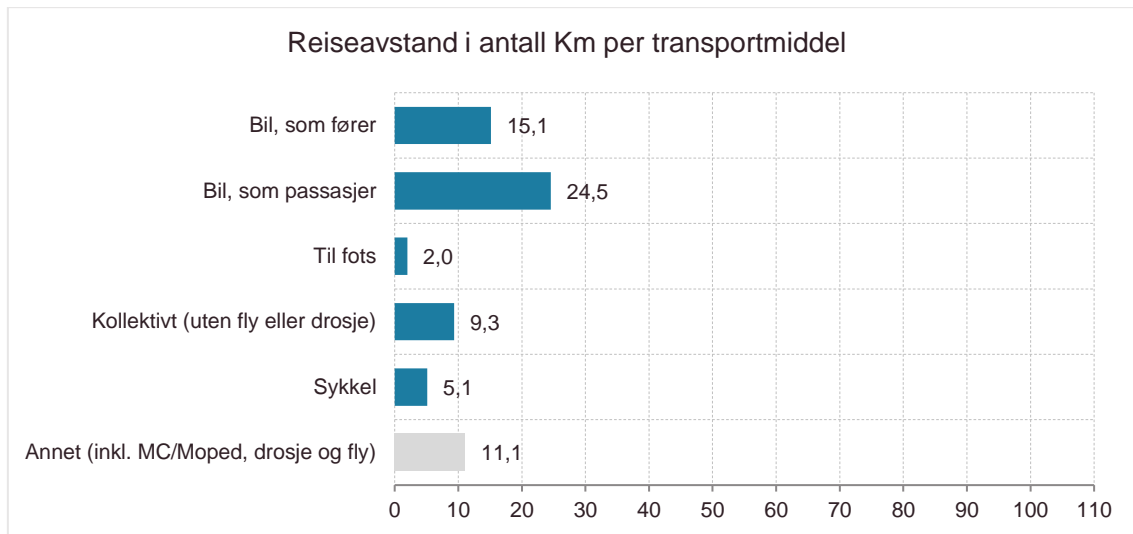
Merk at man svarer for alle reiser man har foretatt uavhengig av hvor man har reist. Derfor ser vi også noen svar for eksempelvis bane/trikk selv om dette ikke eksisterer i området.



### 5.3 Reiselengde og tidsbruk for ulike transportmidler

De lengste reisene foretas med bil. Som passasjer er snittlengde på bilreiser 24,5 kilometer. Som fører er reisene i snitt 15,1 kilometer lange. De korteste reisene er til fots, med et snitt på to kilometer.

Figur 32 Reiseavstand i Km per transportmiddel



*Merk: Flyreiser er ekskludert fra gjennomsnittsberegningene.*

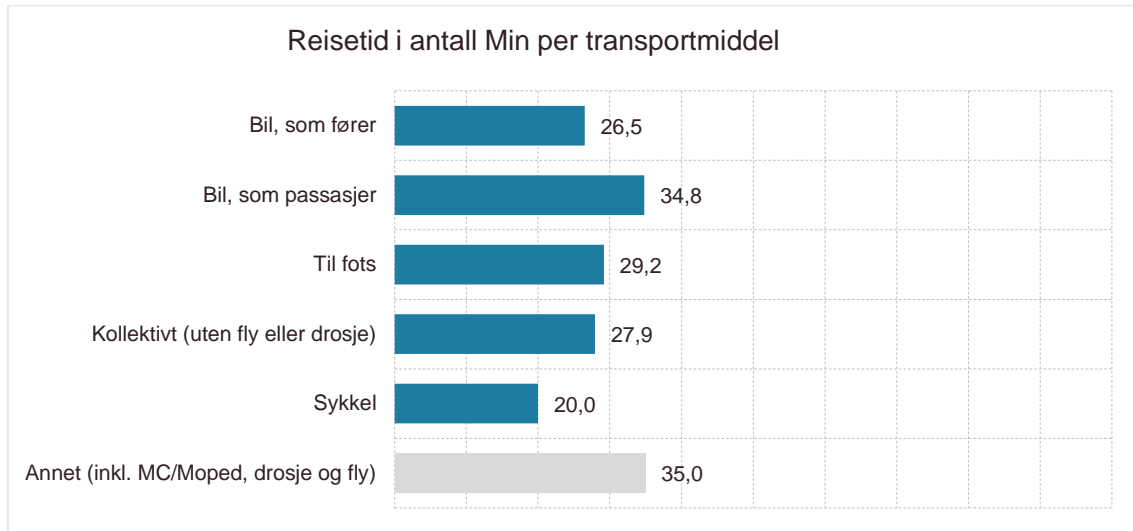
*Merk: I 2023-data omfatter kategorien «Kollektivt» ikke lengre fly og taxi i denne fremstillingen.*

*Disse inkluderes nå i kategorien «Annet», sammen med blant annet MC og moped.*



I varighet er de lengste reisene ved andre transportmidler (ekskludert fly), med en snittvarighet på 35 minutter. Bilreiser som passasjer har nesten like høyt snitt, på 34,8 minutter. De korteste reisene i varighet er sykkelreiser, med et snitt på 20 minutter.

*Figur 33 Reisetid i minutter per transportmiddel*



*Merk: Flyreiser er ekskludert fra gjennomsnittsberegningene.*

*Merk: I 2023-data omfatter kategorien «Kollektivt» ikke lengre fly og taxi i denne fremstillingen.*

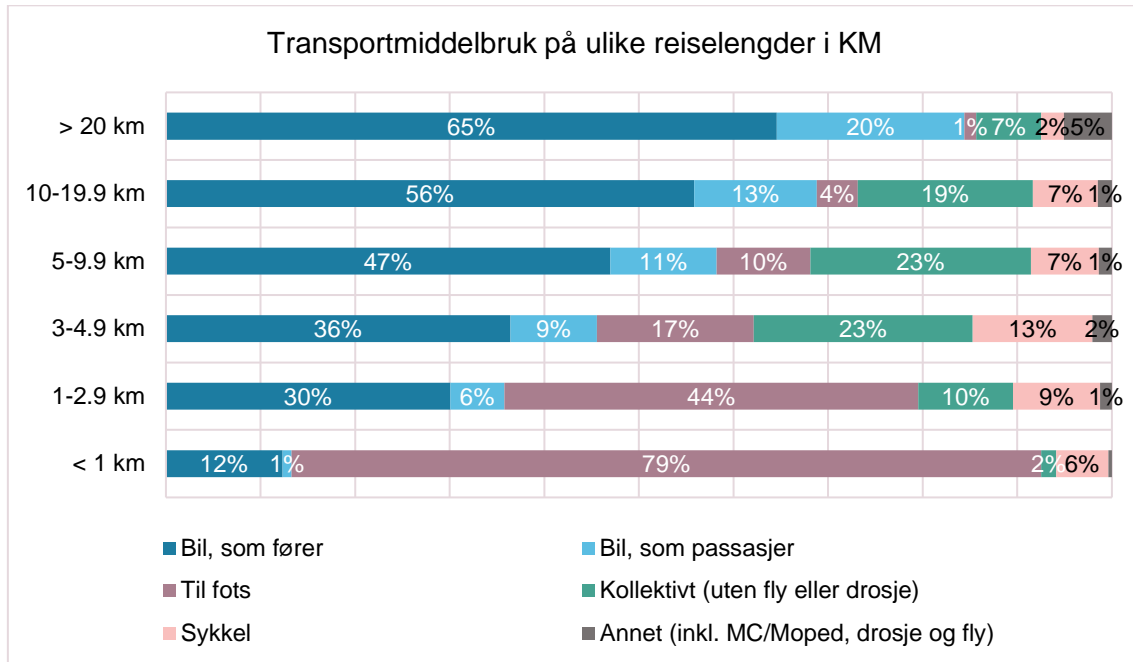
*Disse inkluderes nå i kategorien «Annet», sammen med blant annet MC og moped.*





For de lengste reisene over 20 kilometer foretas størst andel reiser med bil, til sammen 85 prosent av reisene. 65 prosent foretas ved bil som fører. Kollektivtransport utgjør 23 prosent av reisene mellom 3 og 10 kilometer.

Figur 34 Transportmiddelbruk på ulike reiselengder i KM

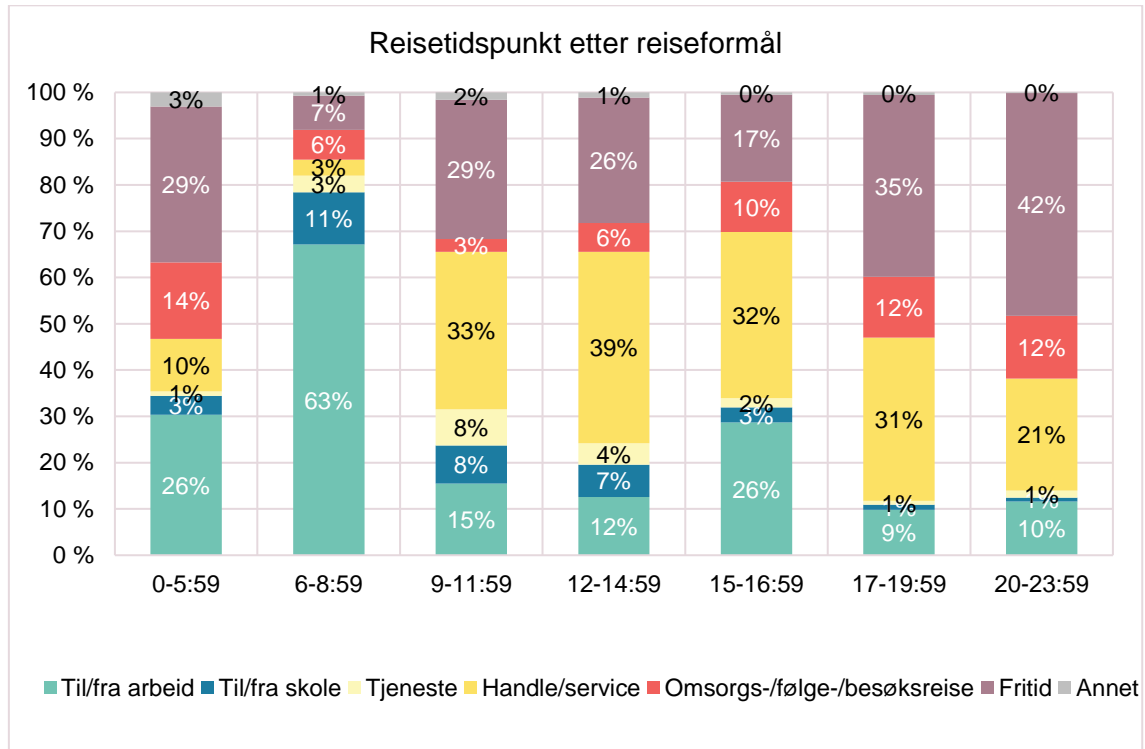


Merk: I 2023-data omfatter kategorien «Kollektivt» ikke lengre fly og taxi i denne fremstillingen. Disse inkluderes nå i kategorien «Annet», sammen med blant annet MC og moped.



I morgentimene frem til kl 6 er størst andel reiser fritidsreiser (29 prosent), dernest arbeidsreiser (26 prosent). Kl 6-9 er majoriteten reiser av typen til og fra arbeid, med 63 prosent. Kl 9-17 er størst andel reiser handle- og servicereiser. Fra 17 og ut døgnet er det størst andel fritidsreiser.

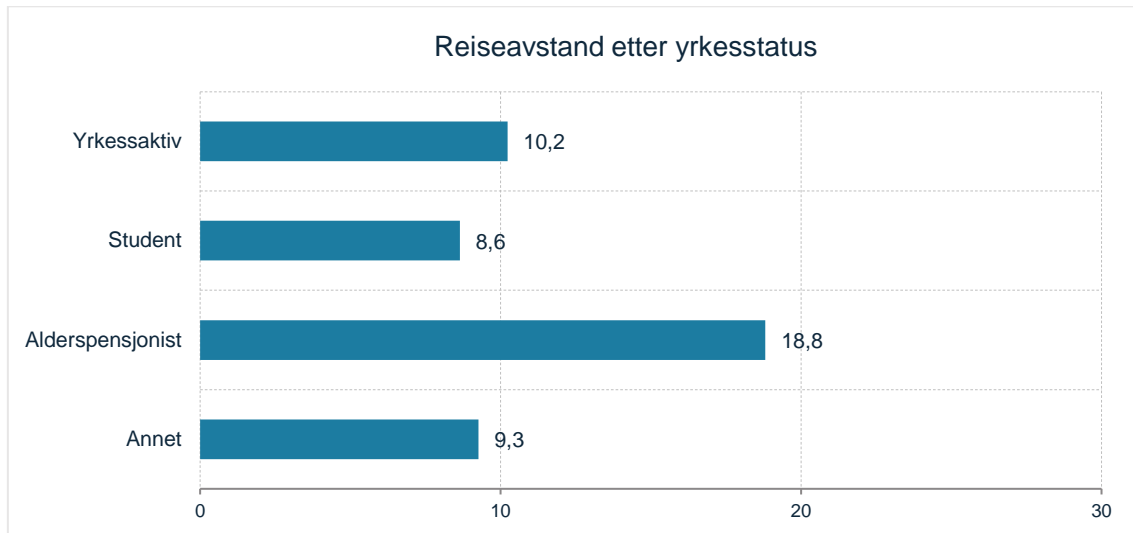
Figur 35 Reisetidspunkt etter reiseformål





Alderspensionister foretar i snitt de lengste reisene, med et kilometersnitt på 19. Studenter har kortest reisesnitt med 9 kilometer.

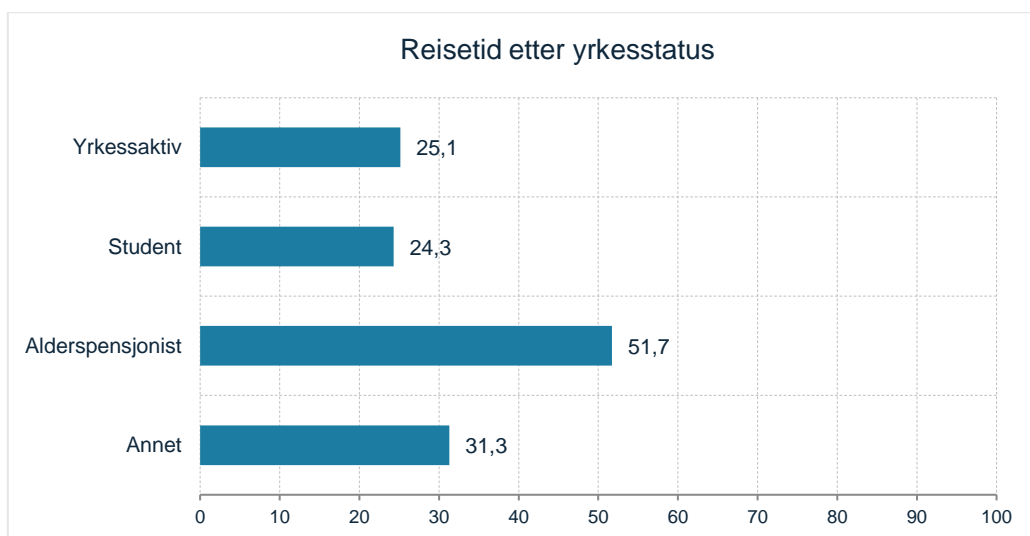
Figur 36 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km per reise / Yrkesstatus



Merk: Flyreiser er ekskludert fra gjennomsnittsberegningene.

Alderspensionister har også de lengste reisene i varighet, med et snitt på 52 minutter. Yrkesaktive og studenter har nokså lik snittvarighet på sine reiser, med henholdsvis 25 og 24 minutter.

Figur 37 Gjennomsnittlig reisetid i minutter / Yrkesstatus



Merk: Flyreiser er ekskludert fra gjennomsnittsberegningene.



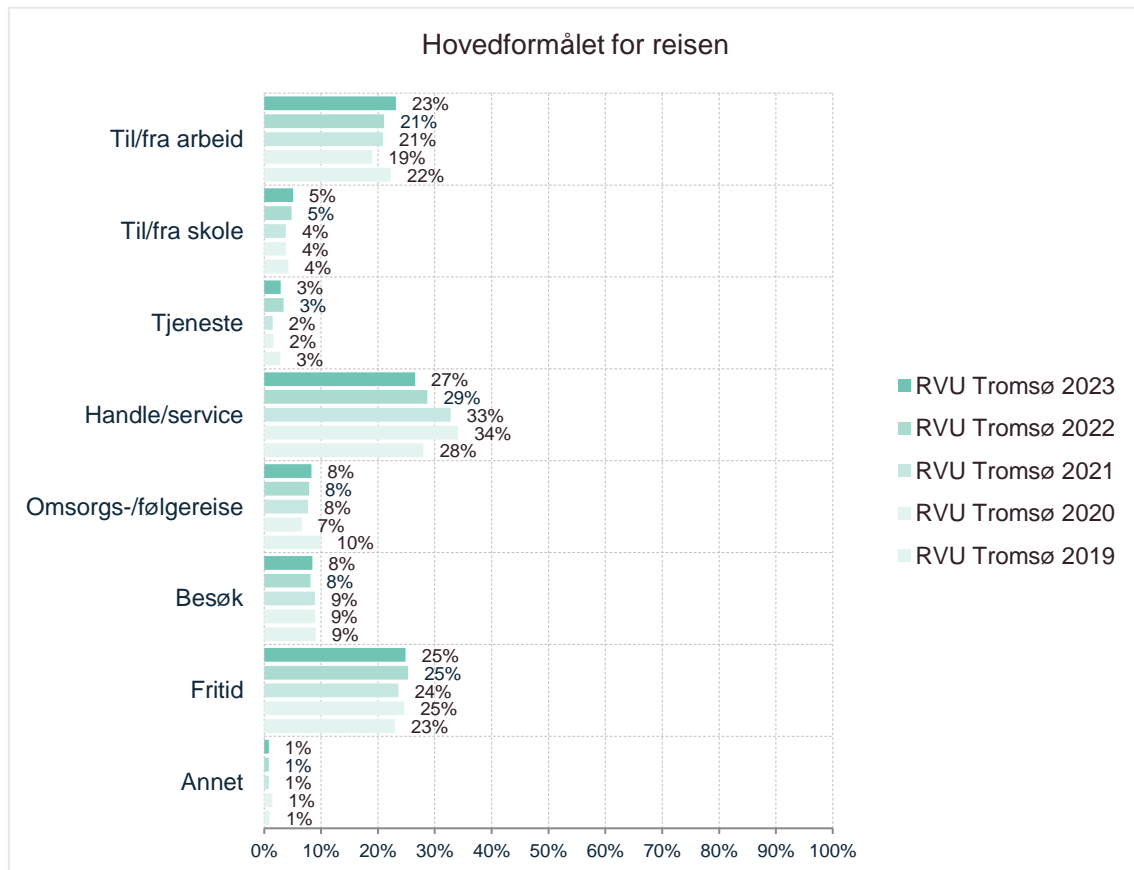
## 6 Reisesenes formål

De daglige reisene er knyttet til tre hovedområder av aktiviteter: Reiser i forbindelse med arbeid og skole, reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og reiser i forbindelse med fritid.

### 6.1 Daglige reiser etter reiseformål

Til sammen utgjør 31 prosent av reiser arbeids-, skole- og tjenestereiser. 27 prosent er handlereiser, og 25 prosent er fritidsreiser.

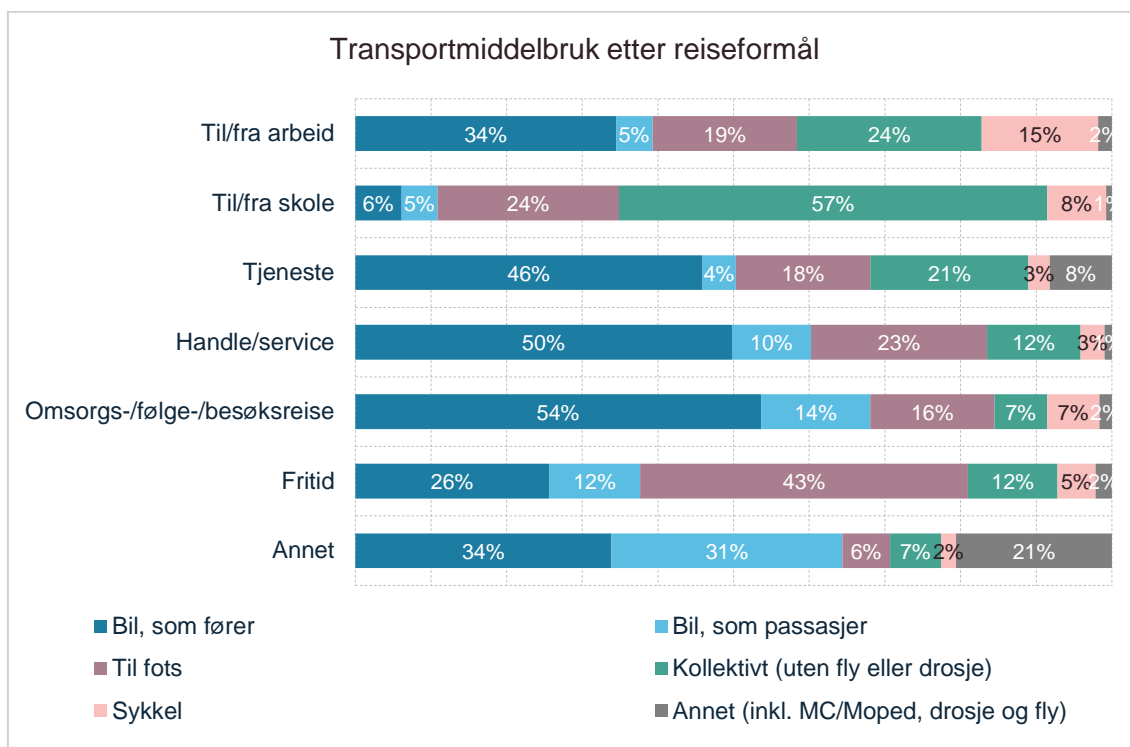
Figur 38 Hovedformålet for reisen





Bil er det mest brukte hovedtransportmiddelet for reiser av typen til/fra arbeid, tjeneste, handel og omsorgs-, følge- og besøksreiser. 57 prosent tar kollektivtransport til/fra skole, og 24 prosent tar kollektivtransport til/fra arbeid. Sykkelandelen er størst for arbeidsreiser, her er det 15 prosent som sykler til/fra jobb. Andelen som reiser til fots er størst blant fritidsreiser, der de utgjør 43 prosent av reisene.

Figur 39 Transportmiddelbruk etter reisemål

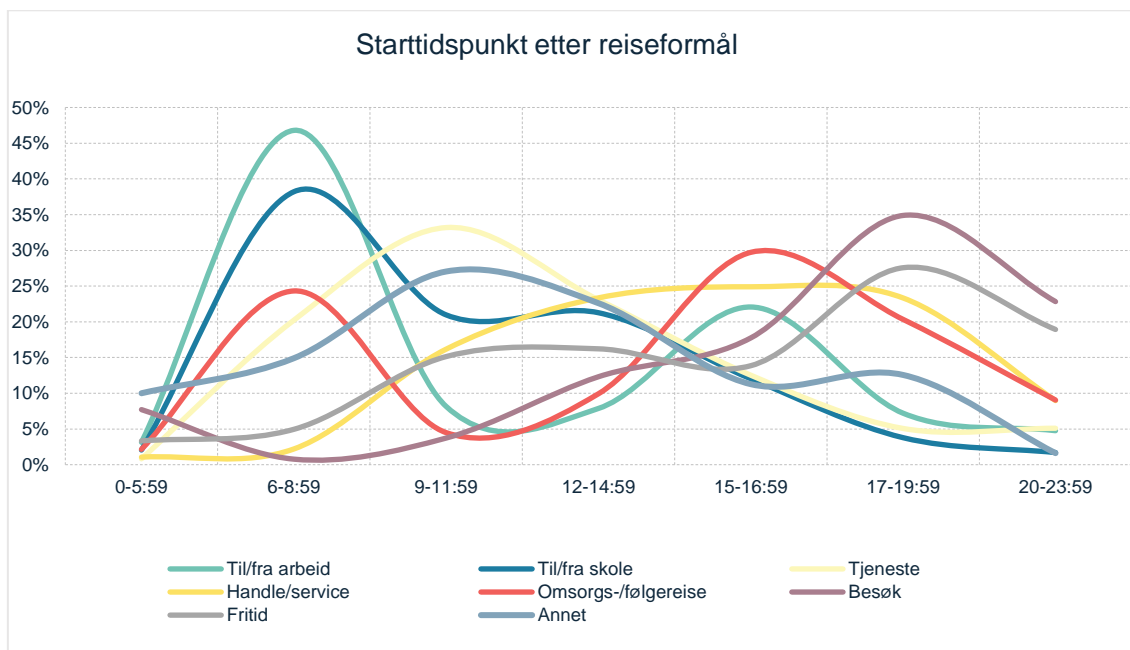


Merk: I 2023-data omfatter kategorien «Kollektivt» ikke lengre fly og taxi i denne fremstillingen. Disse inkluderes nå i kategorien «Annet», sammen med blant annet MC og moped.



Arbeidsreiser foretas i størst grad ved morgen- og ettermiddagsrush. Vi ser samme mønster for skolereiser, dog ettermiddagsrushet er for disse reisene jevnere fordelt i ettermiddagstimen. Omsorgs-, følge- og besøksreiser har sine topper på kveldstid, og det samme gjelder fritidsreiser. Handlereiser er godt fordelt i tidsrommet kl. 12-20.

Figur 40 Starttidspunkt for reisen etter reiseformål





## 7 Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk

### 7.1 Arbeidsreiser

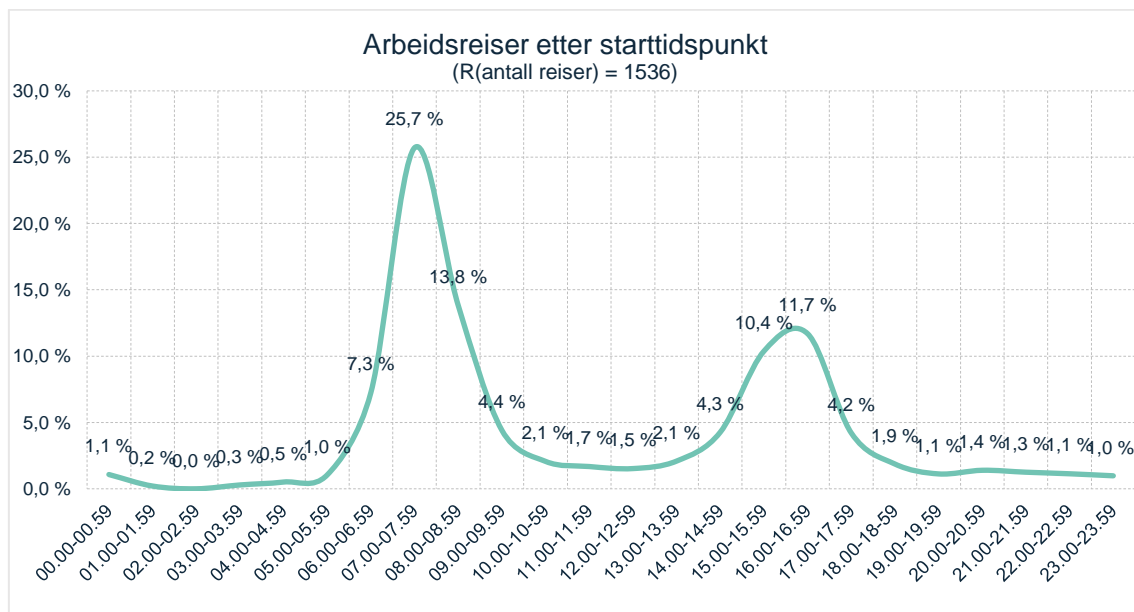
Arbeidsreisene utgjør 23 prosent av alle enkeltreiser i Tromsø i 202r. Merk at denne andelen kan påvirkes av måten reisene deles inn på når det gjelder enkeltreiser (se punkt 1.3). En reise fra arbeidsstedet til et annet sted enn hjemmet blir ikke registrert som en arbeidsreise, men defineres av formålet med destinasjonen reisen går til etter arbeidstidens slutt.

Arbeidsreisene er viktige fordi de for en stor del er konsentrert til noen få timer på døgnet og derfor er dimensjonerende for vei- og kollektivsystemet.

#### 7.1.1. Arbeidsreiser etter starttidspunkt

Arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn på ettermiddagen. En klar topp kl. 7-8 utgjør 26 prosent av alle arbeidsreiser gjennom døgnet.

Figur 41 Arbeidsreiser etter starttidspunkt

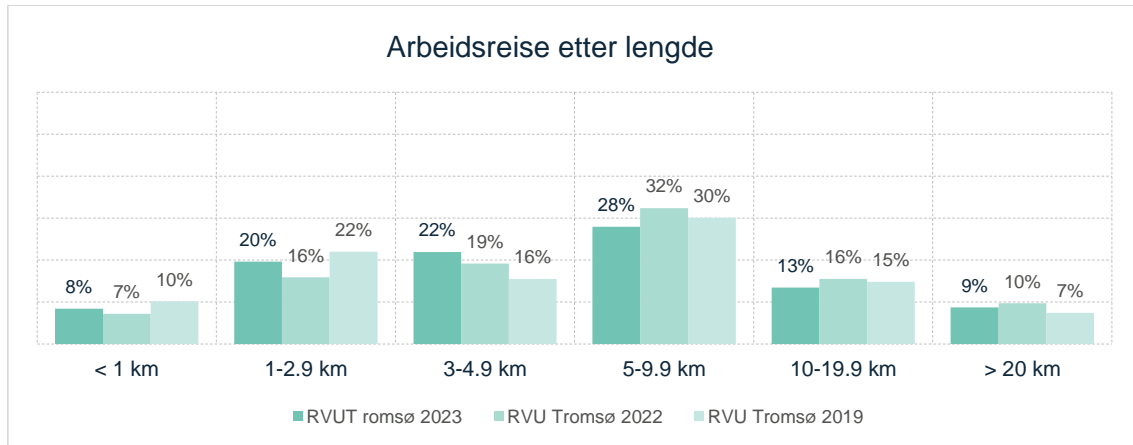




## 7.1.2. Arbeidsreiser etter lengde og varighet

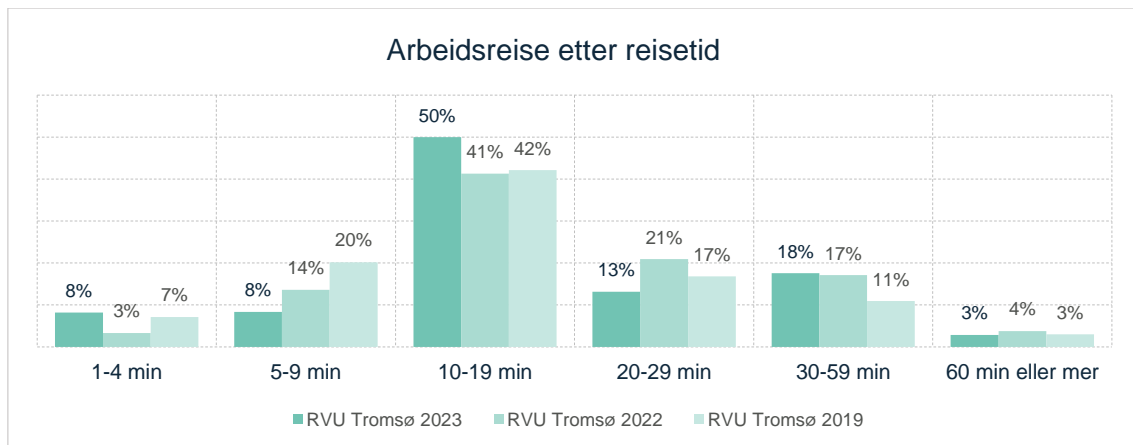
En gjennomsnittlig arbeidsreise er 8,3 km og varer i 24,1 minutter. Med 28 prosent er størst andel arbeidsreiser 5-9,9 km lange. Til sammen er 28 prosent av arbeidsreisene under fem kilometer.

Figur 42 Arbeidsreise etter lengde



8 prosent av arbeidsreiser er 1-4 minutter. Halvparten av reisene er 10-19 minutter lange, og 21 prosent er en halvtime eller lengre.

Figur 43 Arbeidsreise etter reisetid



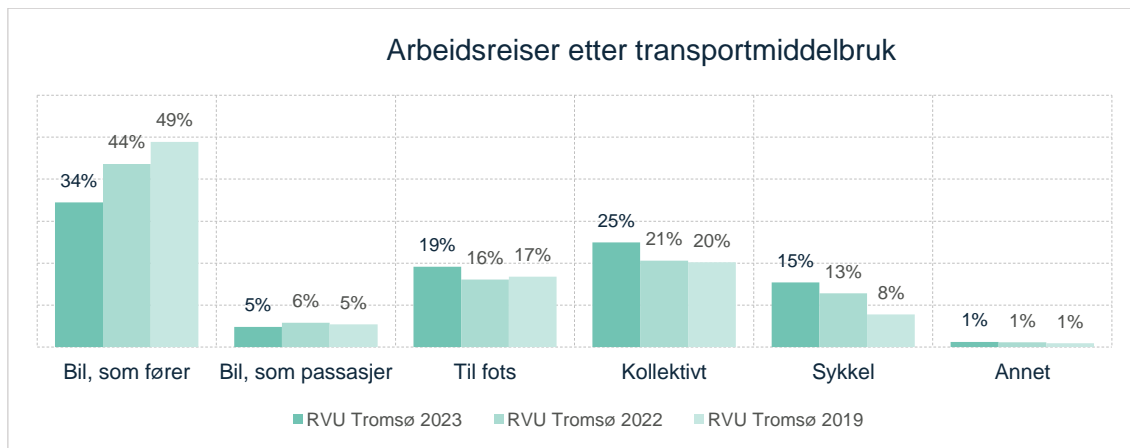




### 7.1.3. Transportmiddelbruk arbeidsreiser

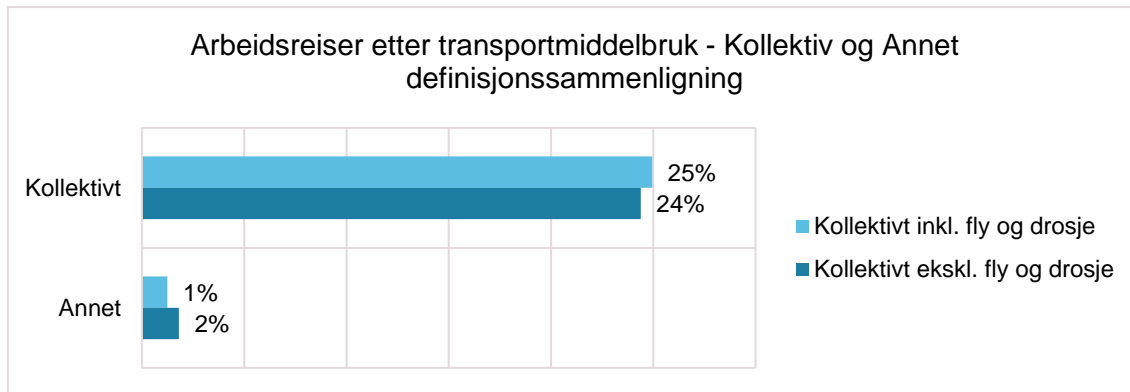
Bruken av bil som hovedtransportmiddel til og fra jobb ser en markant nedgang fra 2022, og utgjør i 2023 34 prosent av arbeidsreisene. Nedgangen er på ti prosentpoeng. Vi ser samtidig en økning i andelen arbeidsreiser som foretas til fots, kollektivt, og med sykkel. Merk at kollektivandelen kan ha endret seg grunnet ny definisjon som ikke inkluderer fly og taxireiser i kategorien. Disse er nå omfattet av kategorien «Annet».

Figur 44 Arbeidsreiser etter transportmiddelbruk



Nedenfor ser vi andelene kollektivreiser og annet-reiser med ny og gammel kollektivdefinisjon.

Figur 45 Arbeidsreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning





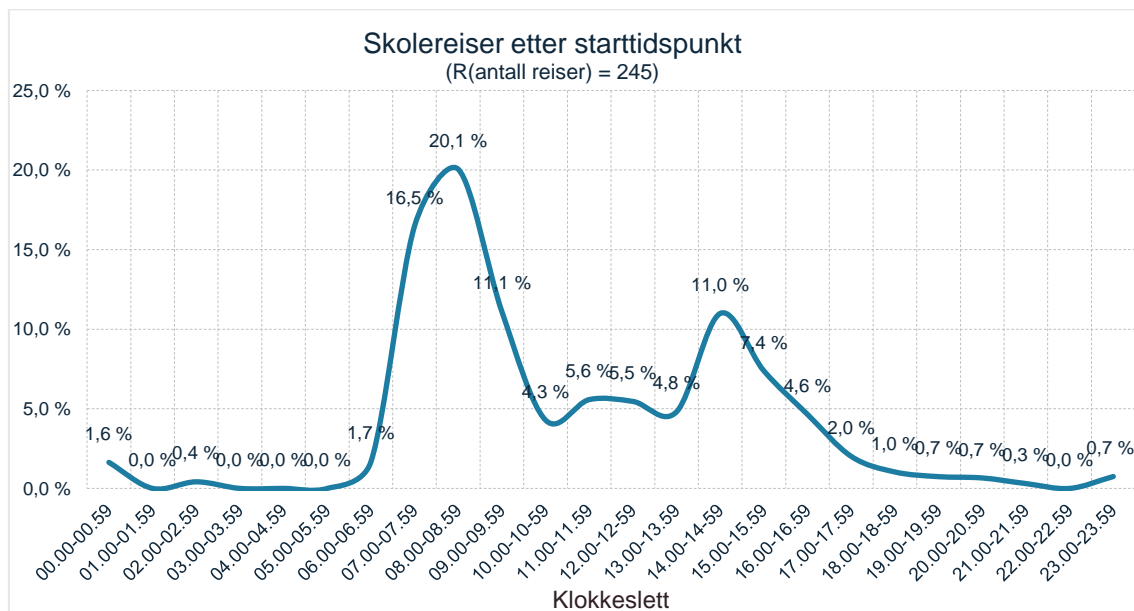
## 7.2 Skolereiser

Skolereiser omfatter alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang eller annen organisert undervisning. Skolereiser inkluderer ikke reiser som foreldre foretar for å følge barn.

### 7.2.1. Skolereiser etter starttidspunkt

Reiseaktiviteten er størst kl. 8-9 ved skoledagens start. En ny, litt lavere, topp i reiseaktivitet finner vi kl. 14-15 ved omtrentlig skoleslutt.

Figur 46 Skolereiser etter starttidspunkt

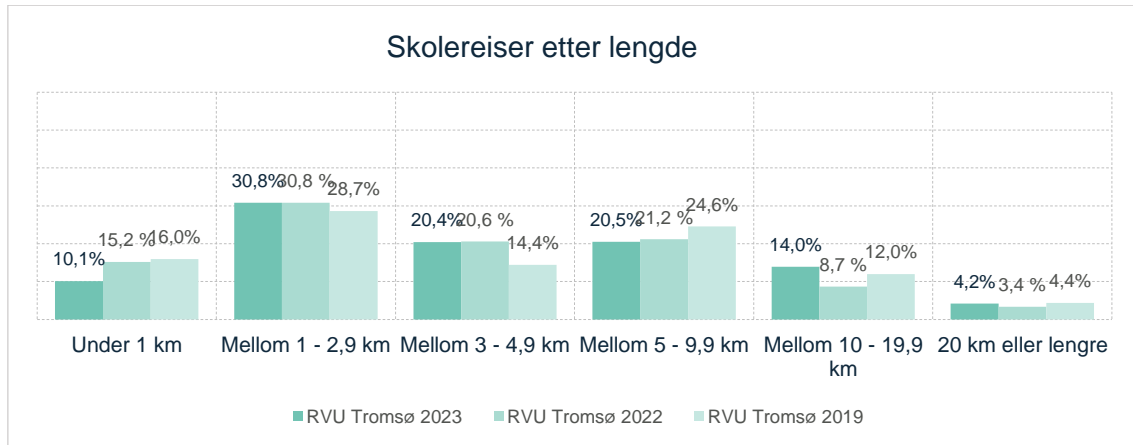




## 7.2.2. Skolereiser etter lengde og varighet

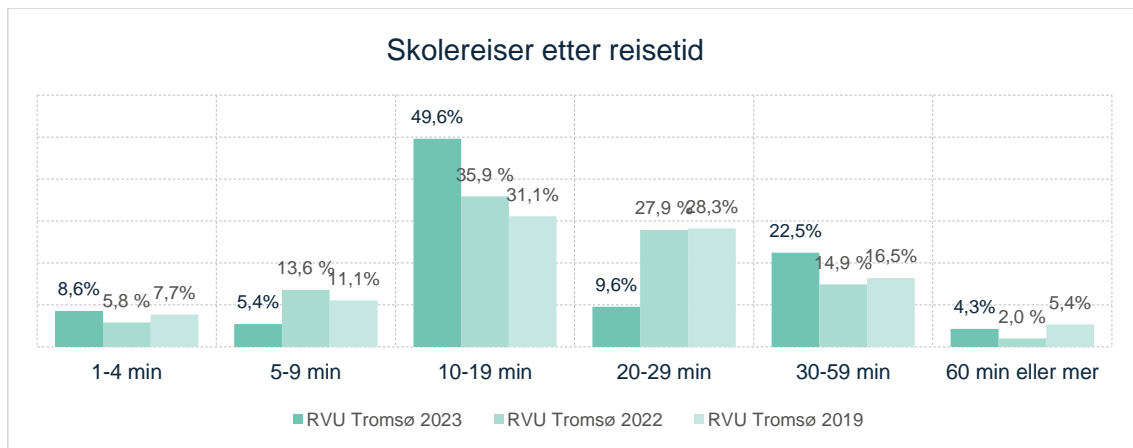
Skolereisene har blitt noe lengre. I 2023 utgjør ti prosent av skolereiser distanser under én kilometer, mot 15 prosent i 2022. 51 prosent av skolereisene er mellom én og fem kilometer lange.

Figur 47 Skolereiser etter lengde



50 prosent av skolereisene er 10-19 minutter lange. Til sammen er 14 prosent av skolereisene under ti minutter.

Figur 48 Skolereiser etter reisetid

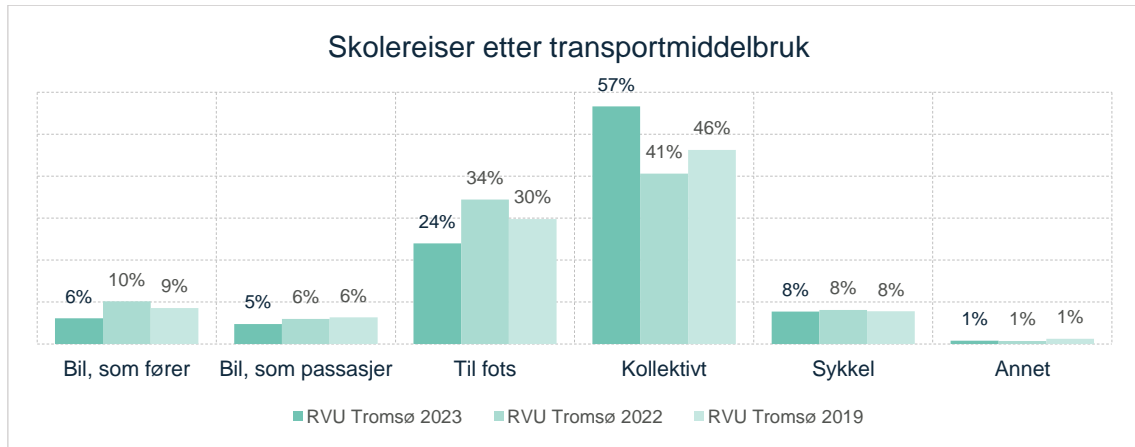




### 7.2.3. Transportmiddelbruk skolereiser

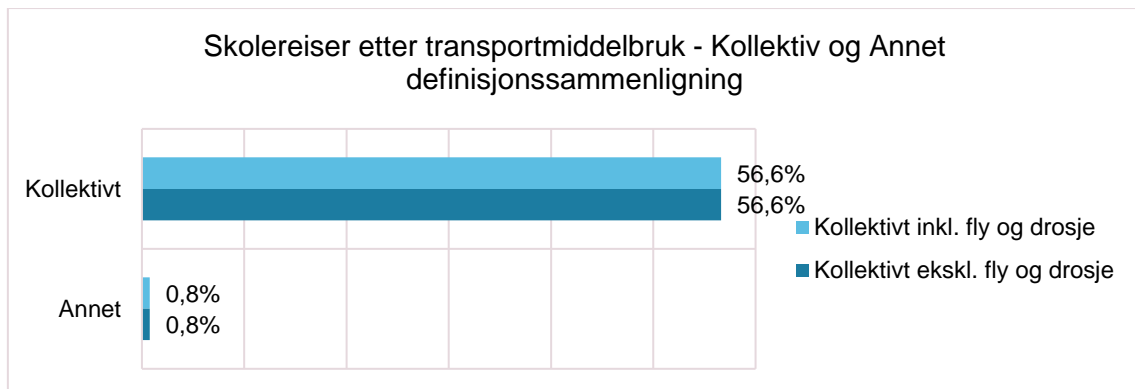
Majoriteten av skolereiser foretas med kollektivtransport. Dette gjelder 57 prosent av alle skolereiser i Tromsø, mot 41 prosent i 2022. Skolereiser til fots utgjør 24 prosent, og med sykkel åtte prosent.

Figur 49 Skolereiser etter transportmiddelbruk



Nedenfor ser vi andelene kollektivreiser og annet-reiser med ny og gammel kollektivdefinisjon. I dette tilfellet blir fordelingen lik fordi ingen skolereiser er foretatt ved fly eller drosje.

Figur 50 Skolereiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning





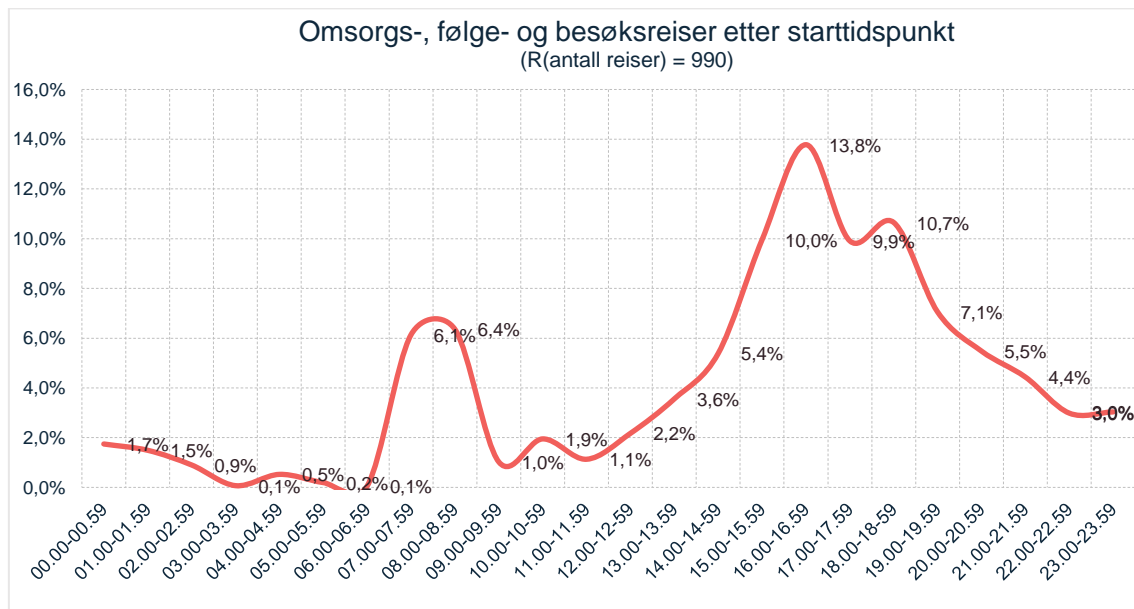
### 7.3. Omsorgs/følge- og besøksreiser

Omsorgs-, følge- og besøksreiser utgjør 17 prosent av alle reiser. Kategorien omfatter blant annet følgende av barn til skole, barnehage eller andre aktiviteter, følgereiser av voksne, og besøk.

#### 7.3.1. Omsorgs/følge- og besøksreiser etter starttidspunkt

Reisetidspunkt følger samme mønster som arbeidsreiser og skolereiser. Vi ser toppler på morgen og ettermiddag, med aller størst topp kl. 16-17 da 14 prosent av reisene foretas.

Figur 51 Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter starttidspunkt

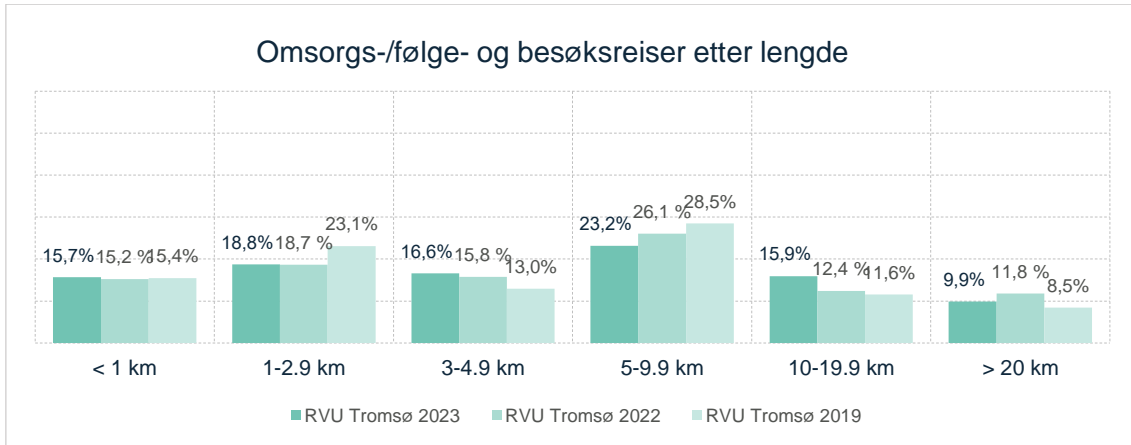




### 7.3.2. Omsorgs-/følge- og besøksreiser etter lengde og varighet

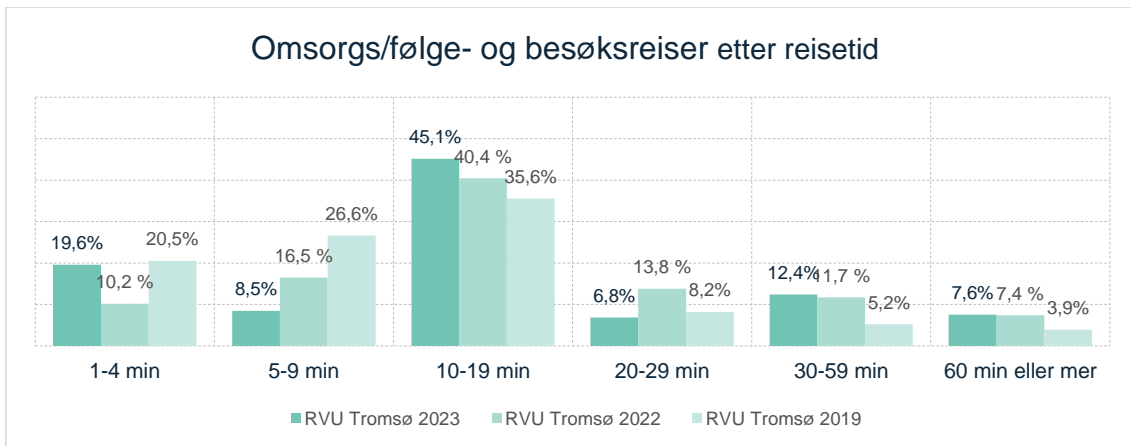
Til sammen er 51 prosent av disse reisene under fem kilometer lange. 26 prosent av reisene er ti kilometer eller lengre.

Figur 52 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter lengde



Klart størst andel reiser er 10-19 minutter lange, dette gjelder 45 prosent av reisene. 20 prosent av reisene er 1-4 minutter lange.

Figur 53 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter reisetid

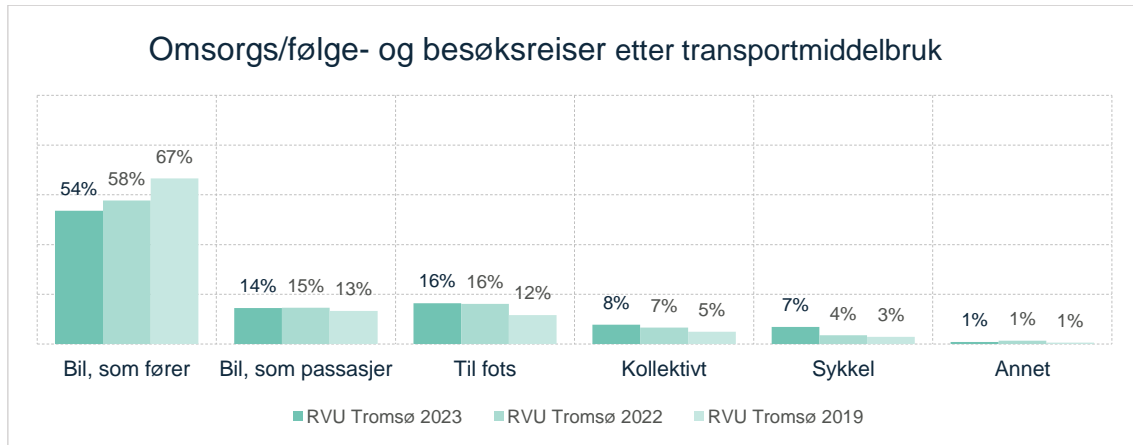




### 7.3.3. Transportmiddelbruk omsorgs-/følge- og besøksreiser

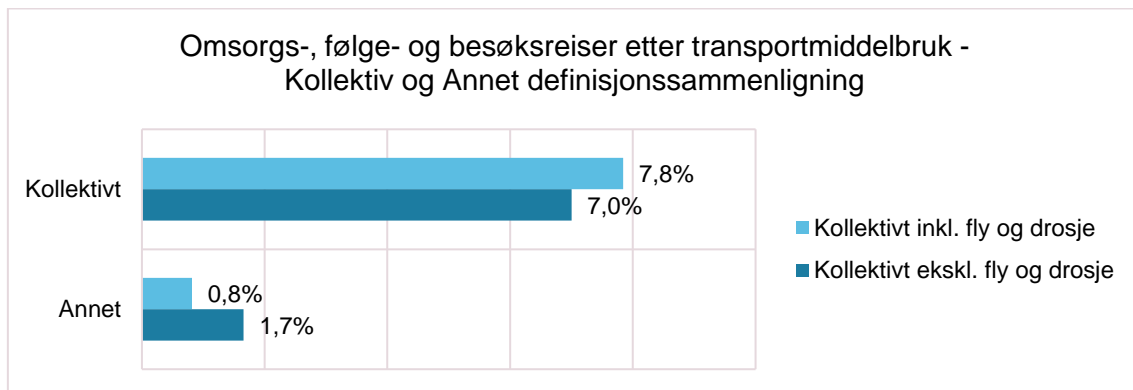
Majoriteten av omsorgs-, følge- og besøksreiser foretas ved bil som fører, 54 prosent. Dette er en nedgang på fire prosentpoeng fra i fjor. Sykkel er hovedtransportmiddel ved syv prosent av reisene i år, mot fire prosent i fjor.

Figur 54 Omsorgs-/følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk



Nedenfor ser vi andelene kollektivreiser og annet-reiser med ny og gammel kollektivdefinisjon.

Figur 55 Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning





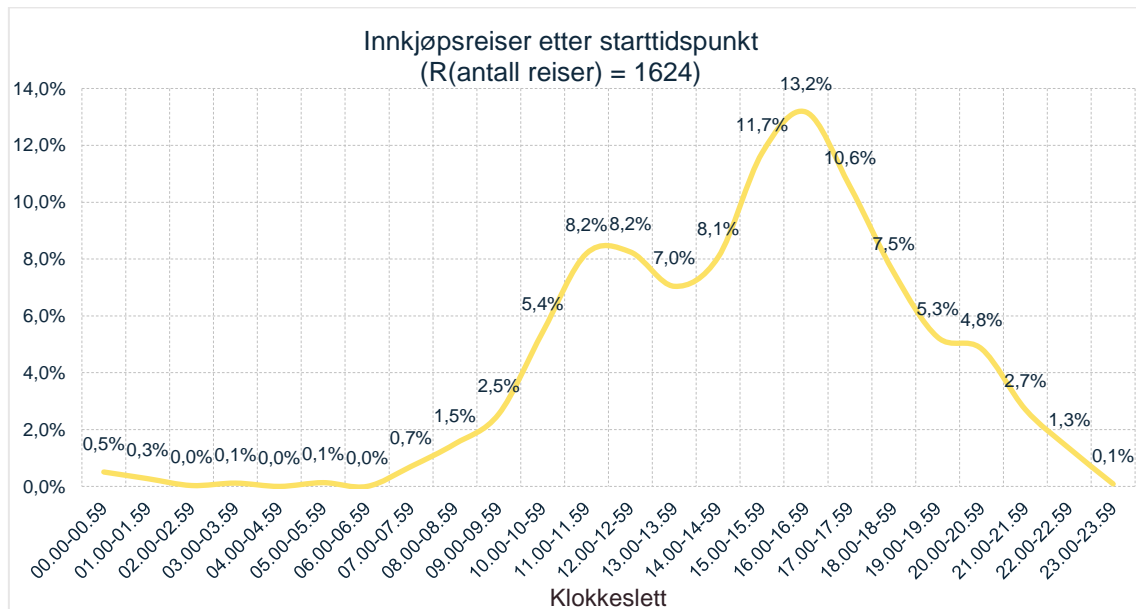
## 7.4 Innkjøpsreiser

Innkjøpsreisene utgjør 27 prosent av de daglige reisene. Kategorien omfatter innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, service og diverse ærend og medisinske tjenester. Service/ærend inkluderer besøk på postkontor, bank, offentlige kontorer m v. Medisinske tjenester er besøk hos lege, tannlege, fysioterapeut, sykehus o l.

### 7.4.1. Innkjøpsreiser etter starttidspunkt

Innkjøpsreiser skjer i størst grad på ettermiddag og kveld. Størst andel av reisene skjer kl. 16-17.

Figur 56 Innkjøpsreiser etter starttidspunkt



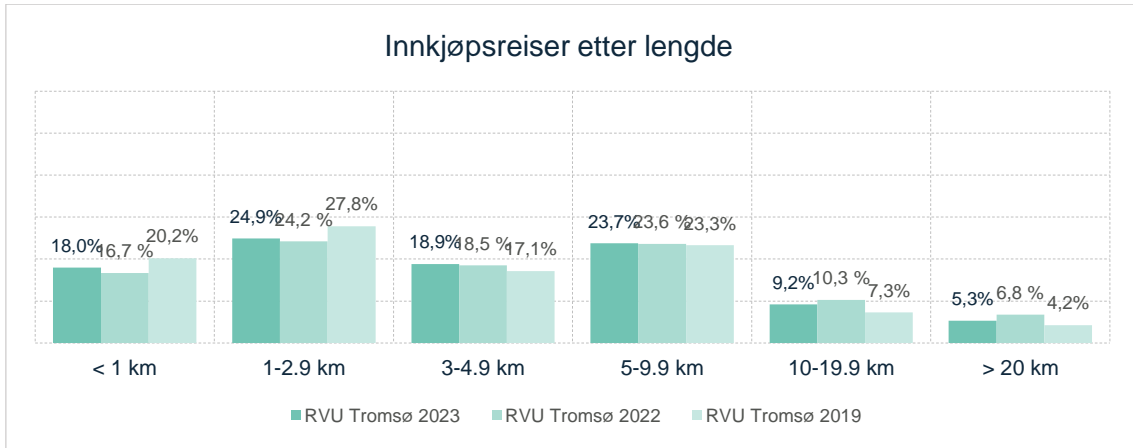




## 7.4.2. Innkjøpsreiser etter lengde og varighet

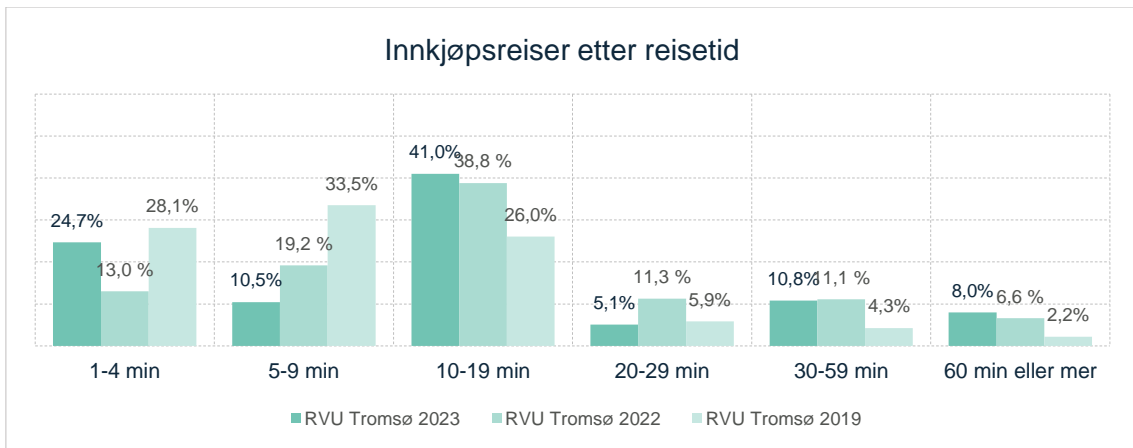
43 prosent av reisene er under tre kilometer lange. Til sammen 38 prosent av reisene er over fem kilometer.

Figur 57 Innkjøpsreiser etter lengde



41 prosent av reisene er 10-19 minutter lange. 25 prosent er 1-4 minutter. Til sammen er 24 prosent 20 minutter eller mer.

Figur 58 Innkjøpsreiser etter reisetid

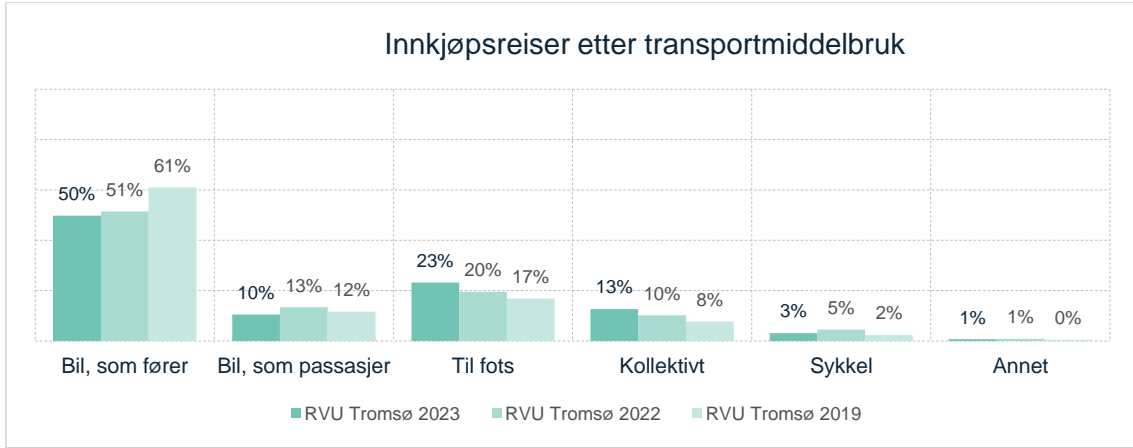




### 7.4.3. Transportmiddelbruk innkjøpsreiser

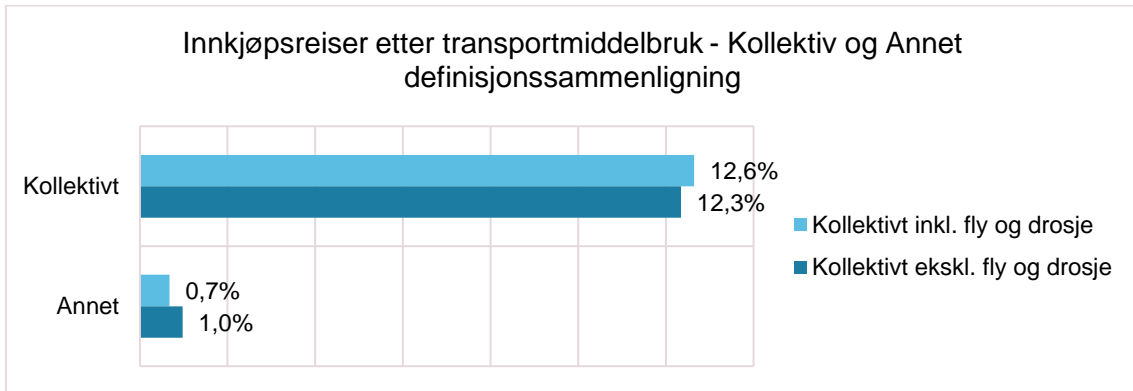
Halvparten av innkjøpsreiser foretas ved bil som fører. 23 prosent skjer til fots, og 13 prosent via kollektivtransport.

Figur 59 Transportmiddelbruk etter innkjøpsreiser



Nedenfor ser vi andelene kollektivreiser og annet-reiser med ny og gammel kollektivdefinisjon.

Figur 60 Innkjøpsreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning





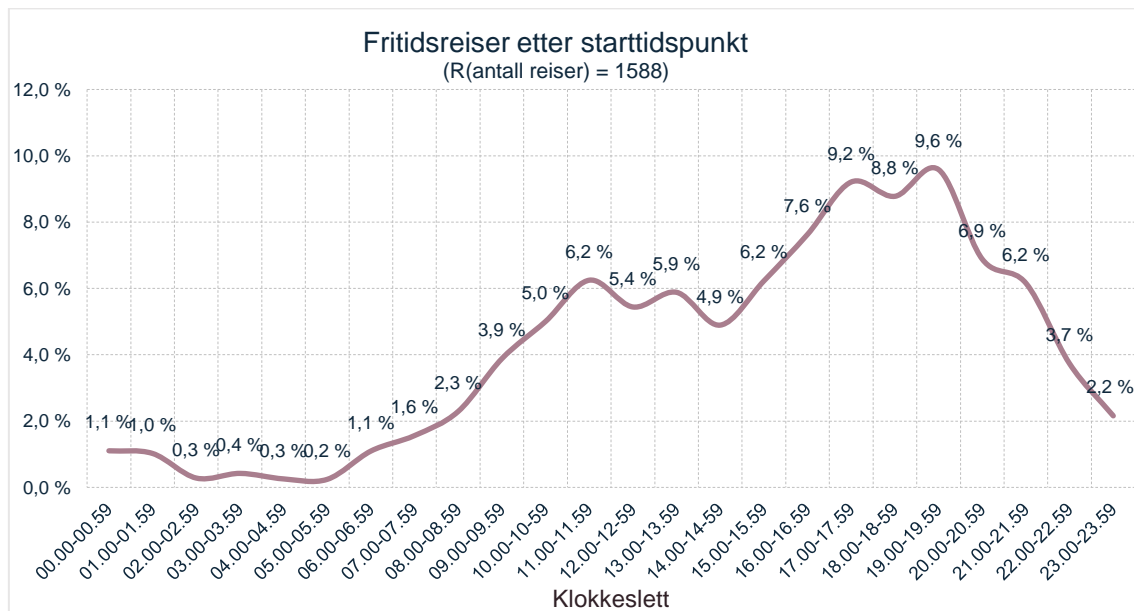
## 7.5 Fritidsreiser

Fritidsreiser består av reiser i forbindelse med egne fritidsaktiviteter som kino- og teaterbesøk, konserter, restaurantbesøk, idrettsaktiviteter som tilskuer eller deltaker, joggetur, luftetur med hunden etc. Båttur, hyttetur, ferie og helgereiser er også inkludert.

### 7.5.1. Fritidsreiser etter starttidspunkt

Fritidsreiser har høyest aktivitet på ettermiddag- og kveldstid, med topper kl. 17-18 og 19-20. Aktiviteten avtar brått fra kl. 21 og utover.

Figur 61 Fritidsreiser etter starttidspunkt

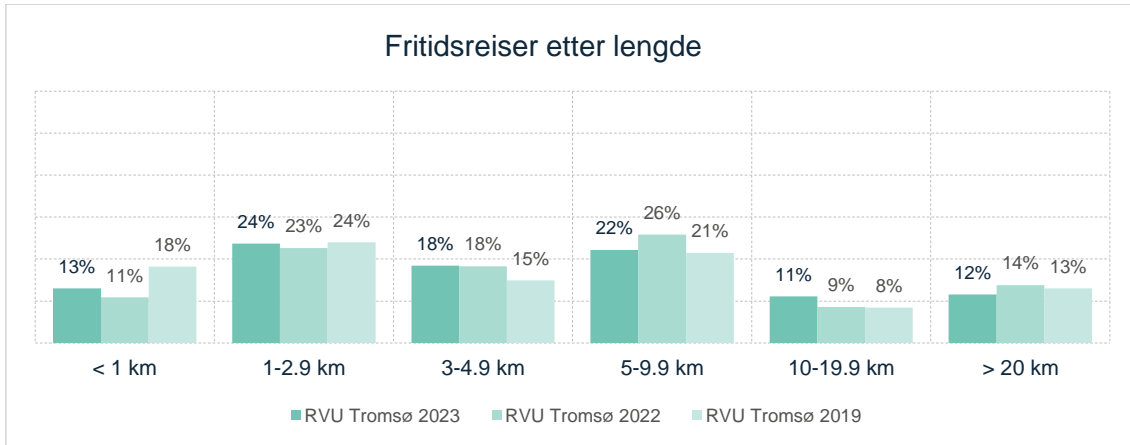




## 7.5.2. Fritidsreiser etter lengde og varighet

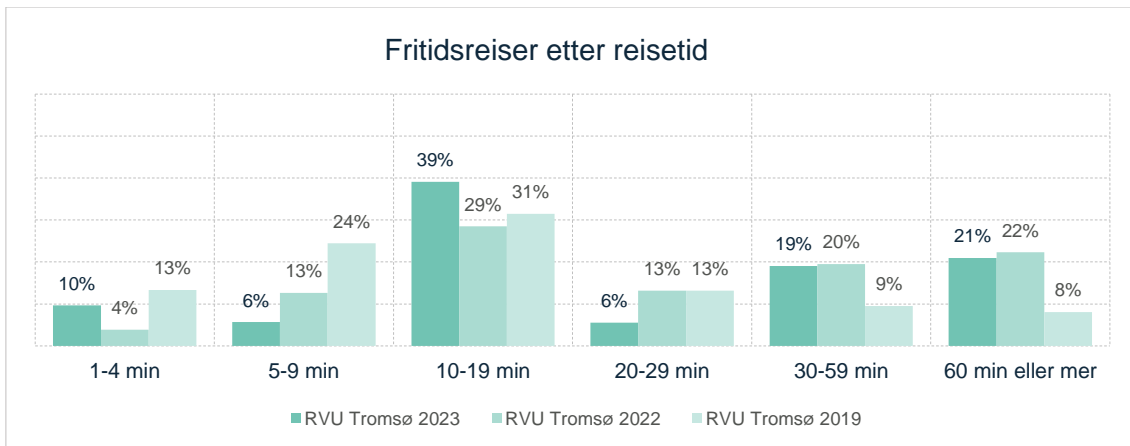
5 prosent av fritidsreisene er under fem kilometer lange. 23 prosent av reisene er over ti kilometer.

Figur 62 Fritidsreiser etter lengde



16 prosent av fritidsreisene varer under ti minutter. 30 prosent varer 30 min eller mer. Størst andel fritidsreiser er av varighet mellom 10-19 minutter, dette gjelder 39 prosent av reisene.

Figur 63 Fritidsreiser etter reisetid

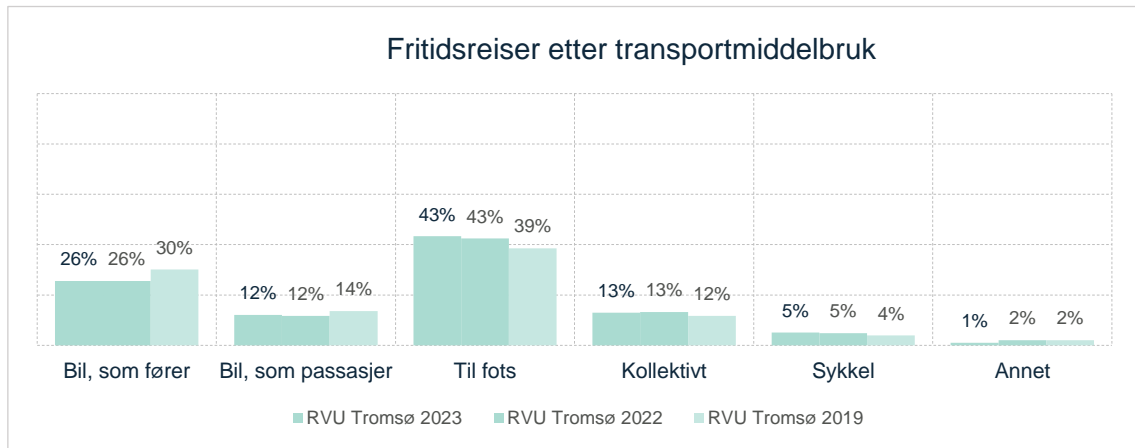




### 7.5.3. Transportmiddelbruk fritidsreiser

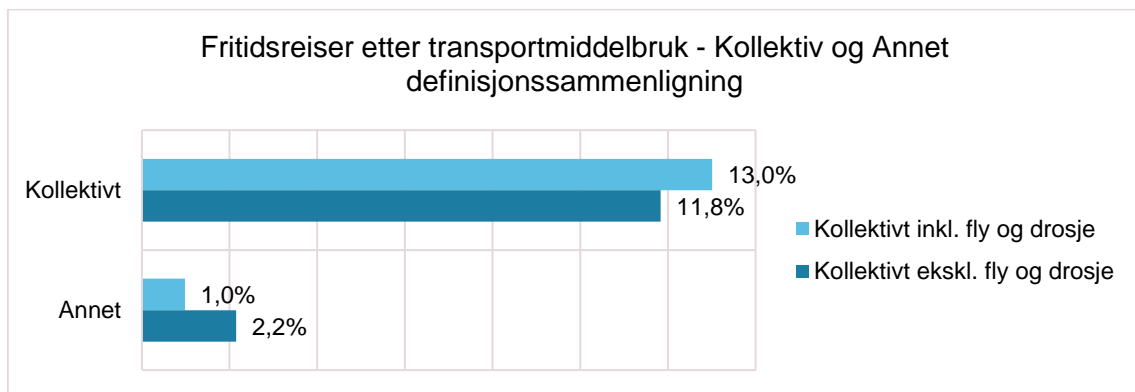
43 prosent av fritidsreisene foregår til fots. Til sammen bruker man for 38 prosent av fritidsreiser bil som transportmiddel, enten som fører eller passasjer.

Figur 64 Fritidsreiser etter transportmiddelbruk



Nedenfor ser vi andelene kollektivreiser og annet-reiser med ny og gammel kollektivdefinisjon.

Figur 65 Fritidsreiser etter transportmiddelbruk - Kollektiv og Annet definisjonssammenligning





## Vedlegg: Tabeller

Tabell 1. Feilmargintabell

Tabell 2. Demografi

Tabell 3. Førerkort etter demografi

Tabell 4. Eier/disponerer bil i husholdningen

Tabell 5. Tilgang til kollektivtransport

Tabell 6. Antall daglige reiser – gjennomsnitt

Tabell 7. Type reise / reiseformål

Tabell 8. Transportmiddelbruk

**Tabell 1. Feilmargintabell**

n	Prosentresultat									
	5,0 %	10,0 %	15,0 %	20,0 %	25,0 %	30,0 %	35,0 %	40,0 %	45,0 %	50,0 %
100	4,3 %	5,9 %	7,0 %	7,8 %	8,5 %	9,0 %	9,3 %	9,6 %	9,8 %	9,8 %
150	3,5 %	4,8 %	5,7 %	6,4 %	6,9 %	7,3 %	7,6 %	7,8 %	8,0 %	8,0 %
200	3,0 %	4,2 %	4,9 %	5,5 %	6,0 %	6,4 %	6,6 %	6,8 %	6,9 %	6,9 %
250	2,7 %	3,7 %	4,4 %	5,0 %	5,4 %	5,7 %	5,9 %	6,1 %	6,2 %	6,2 %
300	2,5 %	3,4 %	4,0 %	4,5 %	4,9 %	5,2 %	5,4 %	5,5 %	5,6 %	5,7 %
400	2,1 %	2,9 %	3,5 %	3,9 %	4,2 %	4,5 %	4,7 %	4,8 %	4,9 %	4,9 %
500	1,9 %	2,6 %	3,1 %	3,5 %	3,8 %	4,0 %	4,2 %	4,3 %	4,4 %	4,4 %
600	1,7 %	2,4 %	2,9 %	3,2 %	3,5 %	3,7 %	3,8 %	3,9 %	4,0 %	4,0 %
700	1,6 %	2,2 %	2,6 %	3,0 %	3,2 %	3,4 %	3,5 %	3,6 %	3,7 %	3,7 %
800	1,5 %	2,1 %	2,5 %	2,8 %	3,0 %	3,2 %	3,3 %	3,4 %	3,4 %	3,5 %
900	1,4 %	2,0 %	2,3 %	2,6 %	2,8 %	3,0 %	3,1 %	3,2 %	3,3 %	3,3 %
1000	1,4 %	1,9 %	2,2 %	2,5 %	2,7 %	2,8 %	3,0 %	3,0 %	3,1 %	3,1 %
1200	1,2 %	1,7 %	2,0 %	2,3 %	2,5 %	2,6 %	2,7 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %



Tabell 2. Demografi

Demografi	Prosent	Antall
<b>Kjønn</b>		
Mann	50%	1339
Kvinne	50%	1254
<b>Alder</b>		
13-17 år	7%	145
18-24 år	11%	184
25-34 år	20%	361
35-44 år	16%	302
45-54 år	16%	434
55-66 år	16%	609
67 år +	15%	565
<b>Tromsø bydeler</b>		
Hamna	6%	145
Stakkevollan	5%	134
Borgtun	6%	140
Mortensnes og Workinnmarka	16%	425
Sentrum	8%	206
Fagereng	8%	209
Bjerkaker	7%	165
Tromsdalen	13%	341
Kroken	7%	194
Kvaløysletta/Kaldfjord	12%	306
Øvrig	12%	335
<b>Utdanning</b>		
Ingen fullført utdanning	3%	71
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	9%	227
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	26%	656
Høgskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	27%	743
Høgskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	27%	686
Forskerutdanning (7 eller flere år)	6%	169
Ønsker ikke å oppgi	2%	48



Tabell 3. Førerkort for bil

Har du førerkort for bil?	Ja	Nei
<b>Kjønn</b>		
Mann	92%	8%
Kvinne	87%	13%
<b>Tromsø bydeler</b>		
Hamna	93%	7%
Stakkevollan	86%	13%
Borgtun	81%	19%
Mortensnes og Workinnmarka	91%	9%
Sentrum	87%	12%
Fagereng	91%	9%
Bjerkaker	82%	18%
Tromsdalen	90%	10%
Kroken	88%	11%
Kvaløysletta/Kaldfjord	92%	8%
Øvrig	94%	6%
<b>Alder</b>		
13-17 år		
18-24 år	75%	24%
25-34 år	85%	15%
35-44 år	92%	8%
45-54 år	96%	4%
55-66 år	96%	4%
67 år +	90%	10%
<b>Utdanning</b>		
Ingen fullført utdanning	61%	39%
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	80%	20%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	85%	15%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	92%	8%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	93%	7%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	95%	5%
Ønsker ikke å oppgi	88%	12%





Tabell 4. Eier/disponerer bil i husholdningen

Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?	Ja	Nei
<b>Kjønn</b>		
Mann	83%	17%
Kvinne	78%	22%
<b>Alder</b>		
13-17 år	85%	15%
18-24 år	59%	41%
25-34 år	64%	36%
35-44 år	85%	15%
45-54 år	93%	7%
55-66 år	92%	8%
67 år +	87%	13%
<b>Tromsø bydeler</b>		
Hamna	91%	9%
Stakkevollan	79%	21%
Borgtun	62%	38%
Mortensnes og Workinnmarka	80%	20%
Sentrum	65%	35%
Fagereng	86%	14%
Bjerkaker	64%	36%
Tromsdalen	86%	14%
Kroken	82%	18%
Kvaløysletta/Kaldfjord	87%	13%
Øvrig	90%	10%
<b>Utdanning</b>		
Ingen fullført utdanning	84%	16%
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	81%	19%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	78%	22%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	80%	20%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	82%	18%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	86%	14%
Ønsker ikke å oppgi	78%	22%



**Tabell 5. Tilgang kollektivtransport**

Tilgang kollektivtransport	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig eller ingen
<b>Kjønn</b>					
Mann	68%	20%	5%	5%	3%
Kvinne	68%	20%	4%	4%	3%
<b>Alder</b>					
13-17 år	69%	18%	5%	4%	4%
18-24 år	68%	22%	5%	2%	3%
25-34 år	71%	21%	3%	4%	1%
35-44 år	65%	21%	6%	4%	4%
45-54 år	69%	17%	5%	7%	2%
55-66 år	67%	20%	5%	5%	4%
67 år +	66%	20%	4%	6%	4%
<b>Tromsø bydeler</b>					
Hamna	66%	27%	4%	2%	0%
Stakkevollan	93%	7%	0%	0%	0%
Borgtun	92%	7%	0%	0%	1%
Mortensnes og Workinnmarka	77%	21%	1%	0%	0%
Sentrum	66%	24%	6%	0%	5%
Fagereng	68%	24%	2%	0%	6%
Bjerkaker	90%	5%	2%	0%	2%
Tromsdalen	65%	31%	2%	1%	1%
Kroken	82%	14%	2%	0%	2%
Kvaløystetta/Kaldfjord	66%	26%	4%	1%	3%
Øvrig	21%	16%	19%	34%	10%
<b>Utdanning</b>					
Ingen fullført utdanning	69%	21%	5%	3%	1%
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	59%	20%	4%	10%	7%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	62%	22%	6%	6%	3%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	68%	21%	4%	4%	3%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	75%	17%	3%	3%	2%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	73%	19%	3%	3%	3%
Ønsker ikke å oppgi	53%	18%	10%	19%	0%



Tabell 6. Antall daglige reiser – gjennomsnitt

Antall reiser gjennomført på reisedagen	Gjennomsnittlig antall reiser
<b>Kjønn</b>	
Menn	2.74
Kvinner	2.66
<b>Alder</b>	
13-17 år	2.8
18-24 år	3.2
25-34 år	3.1
35-44 år	3.2
45-54 år	2.8
55-66 år	2.3
67 år eller eldre	1.6
<b>Tromsø bydeler</b>	
Hamna	2.73
Stakkevollan	2.43
Borgtun	2.52
Mortensnes og Workinnmarka	2.98
Sentrum	2.60
Fagereng	2.65
Bjerkaker	2.85
Tromsdalen	2.75
Kroken	2.73
Kvaløysletta/Kaldfjord	2.62
Øvrig	2.53
<b>Utdanning</b>	
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	2.85
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	2.58
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	2.60
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	2.72
Forskerutdanning (7 eller flere år)	2.84
Ønsker ikke å oppgi	2.60



Tabell 7. Type reise / reiseformål

Reiseformål	Til/fra arbeid	Til/fra skole	Tjeneste	Handle/service	Omsorgs- /følgereise	Besøk	Fritid	Annet
<b>Kjønn</b>								
Mann	25%	4%	3%	27%	9%	7%	23%	1%
Kvinne	21%	6%	2%	26%	7%	10%	27%	1%
<b>Alder</b>								
13-17 år	3%	35%	1%	13%	1%	10%	37%	2%
18-24 år	15%	14%	4%	31%	2%	12%	21%	1%
25-34 år	27%	3%	2%	27%	8%	9%	23%	1%
35-44 år	28%	0%	4%	22%	18%	6%	21%	1%
45-54 år	30%	0%	2%	26%	10%	7%	25%	0%
55-66 år	32%	0%	4%	28%	5%	7%	23%	1%
67 år +	6%	0%	2%	38%	6%	12%	36%	1%
<b>Tromsø bydeler</b>								
Hamna	25%	4%	3%	27%	11%	7%	22%	1%
Stakkevollan	18%	6%	1%	36%	5%	5%	28%	0%
Borgtun	26%	6%	3%	20%	10%	10%	25%	1%
Mortensnes og Workinnmarka	22%	4%	3%	26%	9%	10%	26%	1%
Sentrum	25%	7%	3%	22%	6%	8%	29%	1%
Fagereng	22%	5%	2%	33%	8%	6%	24%	1%
Bjerkaker	21%	6%	2%	28%	7%	8%	28%	0%
Tromsdalen	22%	6%	3%	27%	8%	9%	23%	1%
Kroken	25%	5%	4%	25%	8%	9%	23%	1%
Kvaløysletta/Kaldfjord	24%	7%	3%	27%	8%	6%	24%	1%
Øvrig	25%	2%	4%	24%	10%	11%	23%	1%
<b>Utdanning</b>								
Ingen fullført utdanning	2%	32%	0%	16%	2%	12%	35%	2%
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	6%	21%	2%	24%	3%	13%	30%	1%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	22%	6%	4%	29%	6%	10%	21%	1%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	25%	2%	3%	26%	10%	9%	24%	1%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	27%	0%	2%	27%	10%	6%	27%	0%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	35%	0%	3%	24%	12%	3%	22%	1%
Ønsker ikke å oppgi	31%	1%	1%	36%	3%	12%	13%	2%





**Tabell 8. Transportmiddelbruk daglige reiser**

Transportmiddel	Bil, som fører	Bil, som passasjer	Til fots	Kollektivt (uten fly eller drosje)	Sykkel	Annet (inkl. MC/Moped, drosje og fly)
<b>Kjønn</b>						
Mann	47%	5%	25%	13%	8%	2%
Kvinne	30%	15%	27%	20%	6%	2%
<b>Alder</b>						
13-17 år	2%	23%	33%	35%	6%	2%
18-24 år	27%	14%	26%	28%	5%	1%
25-34 år	31%	9%	30%	20%	7%	3%
35-44 år	42%	8%	25%	13%	11%	1%
45-54 år	54%	7%	21%	8%	9%	2%
55-66 år	51%	8%	23%	10%	7%	2%
67 år +	49%	10%	27%	8%	3%	2%
<b>Tromsø bydeler</b>						
Hamna	42%	9%	24%	12%	9%	3%
Stakkevollan	35%	11%	26%	19%	8%	1%
Borgtun	28%	6%	31%	22%	11%	2%
Mortensnes og Workinnmarka	33%	9%	29%	16%	12%	2%
Sentrum	23%	5%	47%	16%	8%	1%
Fagereng	43%	9%	25%	14%	8%	1%
Bjerkaker	24%	6%	37%	22%	8%	3%
Tromsdalen	41%	15%	21%	16%	4%	3%
Kroken	37%	15%	18%	25%	4%	2%
Kvaløysletta/Kaldfjord	47%	12%	17%	18%	6%	1%
Øvrig	58%	9%	18%	9%	4%	1%
<b>Utdanning</b>						
Ingen fullført utdanning	4%	29%	33%	27%	7%	0%
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	26%	18%	25%	27%	3%	1%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	43%	11%	24%	18%	3%	2%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	45%	9%	22%	15%	7%	3%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	38%	6%	31%	13%	11%	2%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	28%	6%	29%	18%	17%	2%
Ønsker ikke å oppgi	52%	13%	13%	11%	3%	8%