



Transportvaneundersøgelsen

Faktaark om transport i byer 2016-19

Malmgren, Asta Charlotte Aas; Christiansen, Hjalmar

Publication date:
2022

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):

Malmgren, A. C. A., & Christiansen, H. (2022). Transportvaneundersøgelsen: Faktaark om transport i byer 2016-19. Technical University of Denmark.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

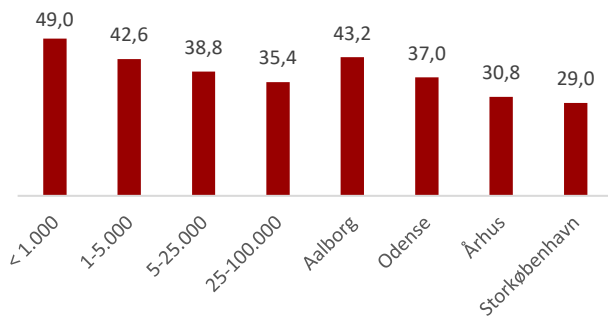


Faktaark om transport fordelt på bystørrelse

I dette faktaark undersøges befolkningens transportvaner fordelt på bystørrelser efter indbyggerantal. Der opdeles efter bopæl i forhold til bygrænsen og dermed ikke kommunegrænsen. Faktaarket dækker årene 2016-2019, og beregningerne er ekskl. erhvervstransport.

Samlet transportarbejde

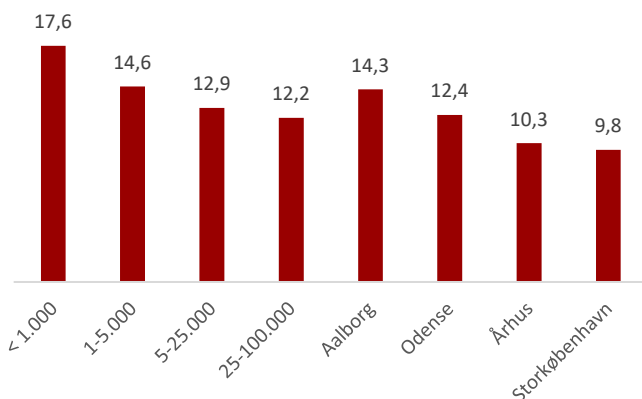
Det gennemsnitlige transportarbejde er generelt faldende jo større en by, man bor i. Dette skyldes bl.a., at afstanden til f.eks. indkøb, arbejdsplads og uddannelse er større i mindre byer. Byerne med det laveste samlede transportarbejde er Århus og Storkøbenhavn, mens byer med under 1.000 indbyggere (som er inkl. landområder) klart har det største gennemsnitlige transportarbejde per indbygger.



Gennemsnitligt transportarbejde (km/person/dag)

Turlængde

For turenes længde tegner samme billede sig som for det samlede transportarbejde. Turene er gennemsnitligt længere i de mindre byer, end de er i de store byer.

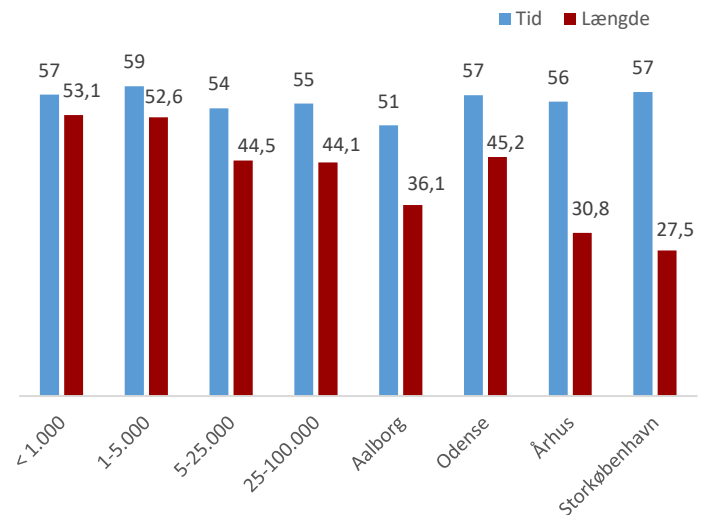


Gennemsnitlig turlængde (km/tur)

Transportarbejdet for pendlerrejserne viser samme tendens som ovenfor. Der pendles næsten dobbelt så mange km i de mindste byer sammenlignet med København. Det er bemærkelsesværdigt, at selvom pendlere i Storkøbenhavn kun transporterer sig 27,5 km pr. pendlerrejse i gennemsnit, så bruger de lige så lang tid på denne pendling, som i de mindre byer, hvor der pendles mellem 44 og 54 km pr. rejse.

06-2022-TU0621v1

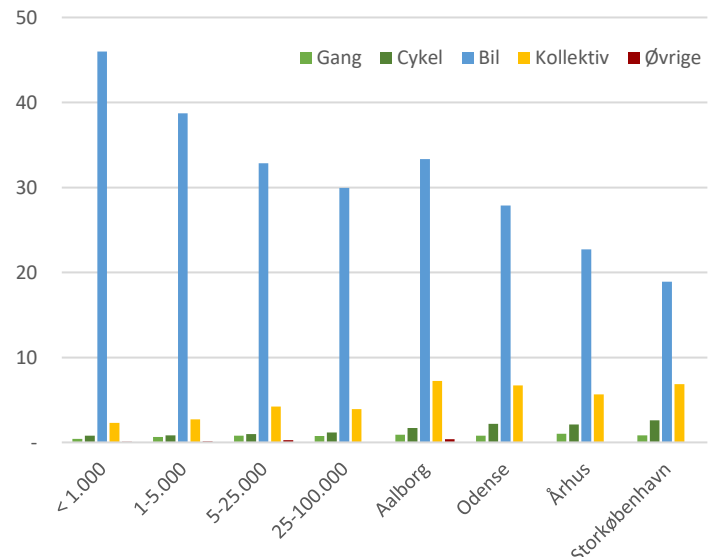
Asta Charlotte Aas Malmgren & Hjalmar Christiansen (Projektleder), Danmarks Tekniske Universitet



Gennemsnitlig længde (km) og tidsforbrug (min) for pendlerrejser (ud og hjem)

Transportmidler

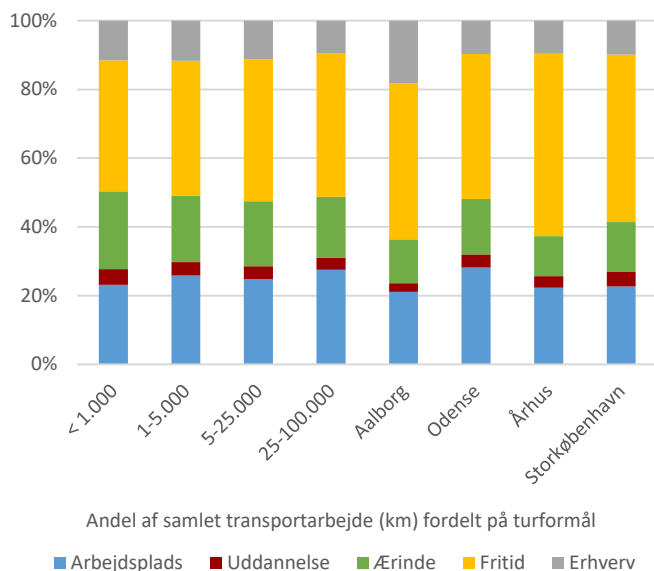
For alle bystørrelser foregår størstedelen af transportarbejdet i bil. Der ses dog en tydelig tendens til, at transportarbejdet i bil er større i mindre byer, mens det modsatte billede tegner sig for cykling og kollektiv transport. I Storkøbenhavn tilbagelægges 2,6 km pr. person pr. dag på cykel, men kun 0,8 km i byer med under 1.000 indbyggere. For kollektive transportmidler er det gennemsnitlige transportarbejde pr. person 6,9 km i Storkøbenhavn, men kun 2,3 km i byer med under 1.000 indbyggere.



Transportarbejde (km/person/dag) fordelt på transportmiddel

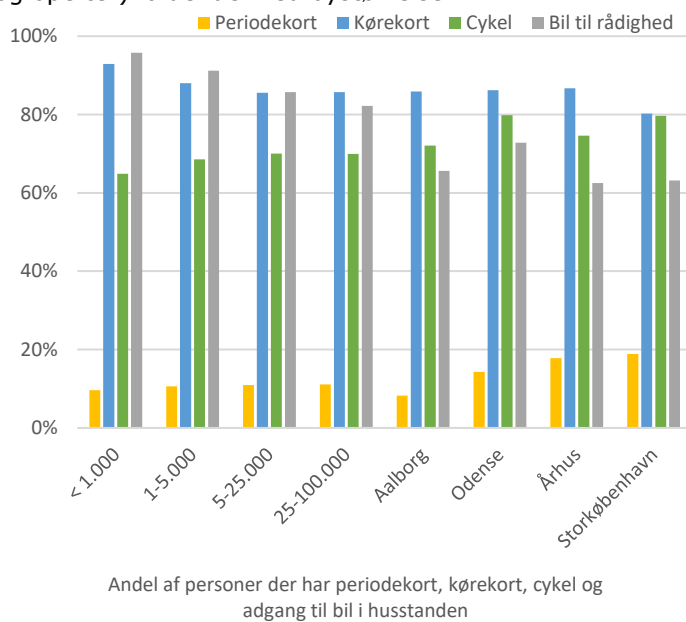
Turformål

Når man ser på turformål, er det primært andelen af kilometer relateret til fritid og ærinde, som varierer med bystørrelsen. For indbyggerne i Storkøbenhavn udgør kategorien fritid 49 % af transportarbejdet, hvor den for byer med under 1.000 indbyggere udgør 38 %. Der er derfor tendens til, at fritidskilometerne udgør en større del af det samlede transportarbejde i storbyerne. Den omvendte tendens ses for kategorien ærinde, som udgør 23 % i byer med under 1.000 indbyggere, men kun 15 % i Storkøbenhavn.



Adgang til transportmidler

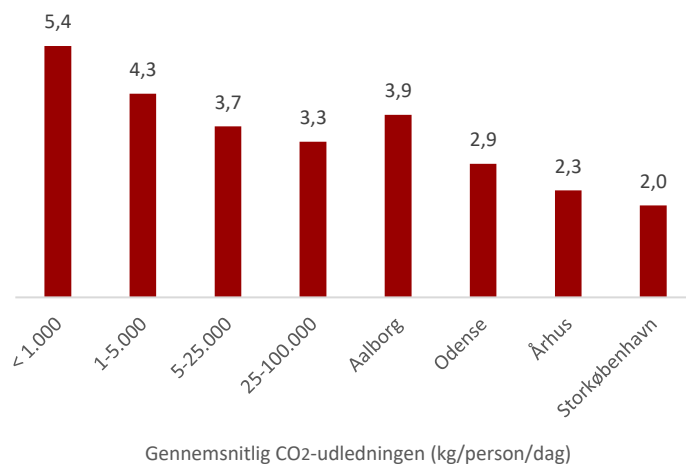
Generelt har størstedelen kørekort, adgang til en cykel og mindst en bil i husstanden. Der ses en klar tendens til, at andelen, som ejer cykel og periodekort, stiger i takt med bystørrelsen. Omvendt er fordelingen af kørekort og adgang til bil (for 18 årige og opefter) faldende med bystørrelsen.



CO₂-udledning

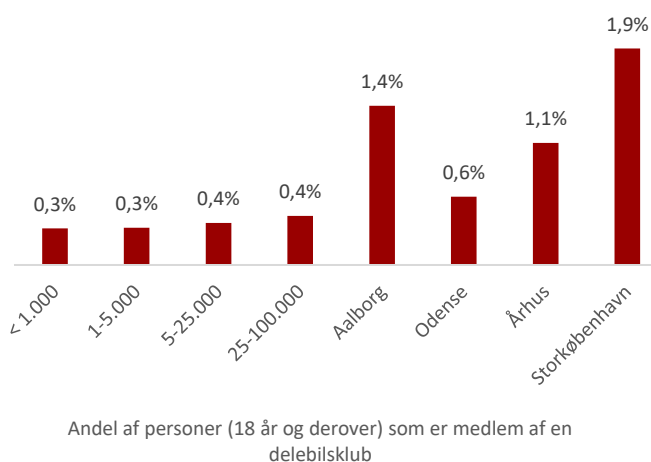
Når man beregner den gennemsnitlige CO₂-udledningen pr. person pr. dag i de forskellige byer, tages der udgangspunkt i en beregning, hvor hele køretøjets udledning henregnes til føreren (og kun vejtrafikkens klimabelastning betragtes).

Personer, der bor i mindre byer, udleder generelt mere CO₂ end dem, der kommer fra større byer. Udledningen pr. person pr. dag er næsten tre gange så stor for personer, der bor i byer med under 1.000 indbyggere sammenlignet med personer, der bor i Storkøbenhavn og Århus.



Delebilsklubber

Selvom der er mest biltransportarbejde og flest med kørekort i små byer, er der en overordnet tendens til, at der er flere medlemmer af delebilsklubber i større byer. I Storkøbenhavn er 1,9 % medlem af en delebilsklub, og Aalborg har den næststørste andel af delebilsklubmedlemmer med 1,4 %, hvorimod andelen er meget lav i de mindre byer med omkring 0,3 %.



Fakta om Transportvaneundersøgelsen:

Transportvaneundersøgelsen kortlægger den danske befolknings transportmønstre. Undersøgelsen blev gennemført første gang i 1975 og er gennemført kontinuerligt siden 2006, fra 2016 med personer over 6 år.

Transportvaneundersøgelsen er med sine cirka 10.000 interview pr. år den vigtigste, samlede kilde til analyser af transport-adfærd og -vaner i Danmark.

Læs mere om Transportvaneundersøgelsen

på www.tudata.dk.