

OKTOBER 2019

BY UTEN BIL – UTOPI, URETTFERDIG ELLER VIDUNDERLIG?

Undersøkelse og analyse av Trondheims innbyggers
transportvaner, holdninger og bruk av bysentrum



COWI



INNHALDSFORTEGNELSE

4 HOVEDFUNN

7 INNLEDNING

8 Om undersøkelsen

10 BAKGRUNN

11 Urbanisering legger press på transportsystemet vårt

11 Nullvekstmål og byvekstvtaler

12 Utslipp og arealbeslag

12 Status Trondheim

14 RESULTATER

15 Den typiske reisende i Trondheim

16 Hvorfor reiser vi til sentrum – og hvordan?

18 Privatøkonomi og reisevaner

18 Pengeforbruk og transportmetode

20 Holdninger, motivasjon og endringsvilje

22 Endringsvilje hos bilister

FORFATTERE OG BIDRAGSYTERE:

Geir Vasseljen Mørkrid, Øystein Berge, Eline Solerød Jahren, Ragnhild Heggem Fagerheim

FOTO I RAPPORT:

Ragnhild Heggem Fagerheim





HOVEDFUNN

Klimaplanen for Trondheim har som mål at klimagassutslippene skal kuttes med 80 prosent innen 2030 sammenlignet med tall fra 1991. Som følge av dette har byen i løpet av de siste årene gjennomgått en rekke endringer innenfor mobilitet og transport. Denne rapporten ser på dagens reiser og reisende til sentrum, samt potensialet for å gjøre mobiliteten enda grønnere. Særlig tre hovedfunn peker seg ut for Trondheim.

1. Over 9 av 10 reiser – eller er villige til å reise – bærekraftig inn til sentrum.

Tre fjerdedeler av de som besøker sentrum i Trondheim benytter kollektiv, sykkel eller gange som reisemåte. Kollektivreisende utgjør den største gruppen med 42 prosent, mens en tredjedel går eller sykler. Kun en fjerdedel benytter privatbil når de skal til Trondheim sentrum.

Bilandelen blant bosatte i Trondheim er altså lav. Vel så interessant er det kanskje at de fleste av disse i tillegg er endringsvillige. To tredjedeler av bilistene i Trondheim svarer at de er villige til å endre transporttype dersom avgangene blir hyppigere, reisetiden kortes ned eller stasjonsnærheten bedres. Det viser altså at 92 prosent av de som besøker Midtbyen i dag enten reiser med kollektiv, sykkel og gange eller er åpne for dette dersom tilbudet blir bedre. Kun 8 prosent av de spurte anser privatbil som det eneste aktuelle reisemiddelet.

Det viser at det eksisterer et betydelig potensial for et grønnere Trondheim. Det er dog mer krevende å redusere bilandelen i de spredtbygde områdene utenfor sentrum – der avstanden til barnehage og butikker er lengre enn i Midtbyen.

2. De med høyest inntekt kjører mest bil. I Trondheim er det en tydelig sammenheng mellom inntekt og transportmiddel for reiser til sentrum. Bilandelen øker i takt med husstandens samlede inntekt, og følgelig synker kollektivandelen desto mer penger husstanden tjener. Det er altså de med høyest inntekt som i størst grad bruker privatbil til sentrum.

For personer fra husholdningene med lavest inntekt, bruker 20 prosent privatbil mens 47 prosent reiser kollektivt. For de fra husholdninger med inntekt over halvannen million er resultatet omvendt. I denne gruppen bruker 46 prosent bil til sentrum mens kun 22 prosent reiser kollektivt.

Økonomi er også hovedårsaken til at kollektivreisende velger nettopp den transportmetoden. For 23 prosent av kollektivreisende er økonomi hovedårsaken til transportvalget. Det kan ha sammenheng med byens høye andel av studenter, som er rundt 18 prosent.

3. Bilister bruker mest penger i byen, men bidrar mindre til byliv.

Undersøkelsen viser at de som kjører privatbil til Trondheim sentrum legger igjen mest penger – i snitt 776 kroner per tur. Deretter kommer kollektivreisende (688 kroner) og gående/syklende (559 kroner).

Når det kommer til antall besøk i bysentrum i løpet av en måned er rekkefølgen motsatt. Tallene for antall reiser til bysentrum den siste måneden er i snitt 8, 11 og 12 for henholdsvis privatbil, kollektivt og gange/sykkel. Det kan også ha sammenheng med at flere gående/syklende er bosatt nært eller i sentrum. Likevel kan totalsummen for penger brukt i sentrum relativt sett bli høyere for syklist, fotgjengere og kollektivreisende ettersom de bruker byen oftere – og i tillegg dermed også bidrar mer til byliv.

*

Ifølge undersøkelsen er det mulig å øke andelen av bærekraftig mobilitet i Trondheim sentrum til inntil 92 prosent. Dermed er heller ikke et tilnærmet bilfritt bysentrum utopisk, ifølge innbyggernes egne holdninger og vurderinger.

Kanskje ikke uventet er storparten av de kollektivreisende i tillegg fornøyd med det lokale kollektivtilbudet (69 prosent), mens andelen hos bilister er noe lavere (48 prosent). Når kommunen setter seg ambisiøse mål for å bidra til et grønnere samfunn, kan derfor tiltak rettet mot de endringsvillige bilistene være et særlig godt startsted.

Enhver ordfører, fylkesordfører og rådmann ønsker å se et godt byliv i sin by. Byliv henger tett sammen med aktivitet i sentrum. Vi vet fra undersøkelsen at 39 prosent – uavhengig av transportmetode – har shopping som hovedformål med reisen til sentrum. At næringsdrivende i bysentrum opplever å bli tatt på alvor når de rapporterer om redusert omsetningsvekst, er derfor viktig. Med det sagt, vet vi også at 61 prosent ikke har shopping som hovedformål i sentrum.

Vi vet ennå for lite om årsakssammenhengene bak utviklingen i handelsnæringen. Det er også vanskelig å finne gode og riktige tall for utviklingen i seg selv. For de som opplever redusert vekst er det ikke sikkert det er knyttet til bilfritt byliv, men vi kan heller ikke se bort ifra det. I tillegg er netthandelen på vei opp, med en omsetningsvekst på 8,3 prosent fra 2017–2018 ifølge SSB. Økning i netthandelen vil gå på bekostning av butikkhandel og kan få negative konsekvenser for sentrumshandelen. Til sist, i et miljøperspektiv, bør byliv handle om mer enn omsetning. For eksempel er det de som drar til sentrum kun for å hygge seg eller gå tur, som legger igjen minst penger. Men de bidrar likefremt til bylivet. Vi vet også at det er de som reiser kollektivt som i størst grad fyller kaféene, restaurantene og barene som ofte er på gateplan, men vi vet også at de legger igjen mindre penger enn shoppende bilister.

Skal byen lykkes i sine mål om mer bærekraftig mobilitet, er en økt tilrettelegging for både kollektivreisende, syklist og fotgjengere viktig. I tillegg vil det være nødvendig med bilbegrensende tiltak for å bedre fremkommeligheten til de bærekraftige alternativene, ettersom reisetid er blant faktorene som i størst grad kan vippe bilistene over til mer bærekraftige reisemetoder. Løsninger for å tilrettelegge bedre for bærekraftig pendling vil også være effektive tiltak.



INNLEDNING

De siste årenes mobilitetsdebatter har vært preget av motpoler: Bilen versus sykkelen, byen mot bygda, bilfritt byliv versus butikkdød og – til sist – bompengeforelskelser versus bompengeforakt. Lokalvalgkampen i 2019 er kanskje det mest billedlige eksemplet. Fra årsskiftet og frem til valgurnene stengte 9. september ble det skrevet 25 500 artikler i norske medier om bompenger.

Men hva er egentlig utfordringene som skjuler seg bak paradoksene og motpolene? Og er motpolene egentlig motsetninger? «Der er ikke noe motsetningsforhold mellom en god personbilpolitikk og en god kollektivtransportpolitikk» kunne vi lese i [*NOU 1984:6 Personbilpolitikk: personbilen i norsk samferdsel*](#). Mye har skjedd siden 80-tallet. Endring er en forutsetning hvis vi skal kunne møte utfordringene som byene og klimaet vårt står overfor på en tilfredsstillende måte. Blant de største utfordringene er økt arealpress, sterk urbanisering, økning i CO₂-utslipp og samfunnets felles ønske om bedre byliv og økt bykvalitet.

Nullvekstmålet er fortsatt vedtatt i Nasjonal Transportplan. Byvekstavtalenes intensjon var – og er – på papiret blant annet at staten skal bidra med belønningsmidler og midler til kollektiv-, sykkel- og gangtiltak. Innen 2030 skal [*Statens vegvesen kutte*](#) klimagassutslipp fra veitrafikken med 40 prosent. For å lykkes med disse målene kreves store grep. Teknologitvikling og politiske føringer spiller en stor rolle, men til sist vil mange av de nødvendige grepene havne hos forbrukerne, innbyggerne og enkeltmenneskene. Derfor må vi også forstå hvordan de tenker, handler og hva som driver dem, og – ikke minst – hva som kan motivere dem til å gjøre endringer i sin hverdag som til sist kan gagne byene våre – og samfunnet som helhet.

OM UNDERSØKELSEN

Innbyggere med postnummer i Oslo, Trondheim, Bergen, Drammen, Stavanger og Tromsø har svart på ni spørsmål knyttet til reisevaner, reisemetoder, aktivitet, forbruk og holdninger i forbindelse med deres reiser til bysentrum i sin by. Svarene knyttet til aktivitet og pengeforbruk er basert på deres siste reise til sentrum utenom jobb.

Da spørreundersøkelsen kun tar utgangspunkt i personer med postnummer i de oppgitte byene, er ikke reisende/besøkende fra nabokommuner medregnet, herunder pendlere.



COWI har analysert svarene og samlet funnene i seks unike rapporter for hver av byene, samt én for byene samlet. Med dette ønsker vi å bidra til en faktabasert diskusjon knyttet til bilens rolle i byene våre i fremtiden, hvilke utfordringer vi står overfor og hvilket potensial det er til å endre dagens situasjon med utgangspunkt i innbyggerne.

3000 respondenter har svart på undersøkelsen, 500 i hver by. Feilmarginen er på 1,9-4,5 prosent. Undersøkelsen i Trondheim er gjennomført av Norstat for COWI i tidsrommet 20.-21. september 2019.

Rapporten tar hovedsakelig for seg trafikantgruppene privatbil, kollektiv (herunder tog, buss, trikk, t-bane, taxi og bildeling) og sykkel (alle typer, inkludert el- og sparkesykkel)/gange/løping/rullestol. Mobilitetstrender som bildeling er ikke løftet frem som hovedkategorier ettersom antallet respondenter som benyttet følgende reisemetode var så lavt.



BAKGRUNN

URBANISERING LEGGER PRESS PÅ TRANSPORTSYSTEMET VÅRT

Urbanisering er blant vår tids største megatrender, og byene våre er i endringer: De blir større, tettere og vil huse flere. Innen 2050 antas det at 68 prosent av verdens befolkning vil bo i byer, [ifølge FN](#), fra dagens 55 prosent.

Norge er i internasjonal målestokk et land med [lav befolkningstetthet](#). Likevel vil urbaniseringen også påvirke byene våre. Frem mot 2040 vil alle de [største byene våre ha stor vekst](#), i snitt rundt 20 prosent, mens de minst tette stedene vil ha nullvekst eller negativ vekst. I Oslo er tallet enda tydeligere – der vil veksten være på 30 prosent. Det vi kan si med dette er at all befolkningsvekst vil komme i og rundt byene våre. Det vil gi muligheter, men det gir også betydelige utfordringer. Blant disse er et sterkt arealpress og behovet for effektive transportløsninger for innbyggerne.

Biler tar plass. Både når de står stille, men også ved å bidra til økt trafikk og lavere fremkommelighet for høykapasitets transport. Derfor er høykapasitets kollektivtransport en viktig del av løsningen på fremtidens mobilitetsutfordringer – og dermed også et av de tydeligste svarene på transportutfordringer mange byer står overfor i dag. Et praktisk eksempel: En gjennomsnittlig privatbil frakter i snitt 1,4 personer per tur. Dersom et helt t-banesett skulle reist med privatbil i stedet, ville det krevd 714 privatbiler. Selv om man gikk over til bildeling med samkjøring, og var fire reisende per bil, ville belastningen på trafikksystemet likevel vært betydelig. En slik hypotetisk endring ville tilsvart en trafikkøkning som dagens transportsystemer ikke er beregnet for å kunne håndtere.

NULLVEKSTMÅL OG BYVEKSTAVTALER

Belastning på trafikksystemet er blant årsakene til at [Nasjonal transportplan 2018–2029](#) holder fast ved nullvekstmålet. Det innebærer at målet er nullvekst i persontransport med bil for å legge til rette for god fremkommelighet og effektiv utnyttelse av transportkapasiteten, samt redusere klimagassutslipp, NOx-utslipp og partikkelforurensning.

I 2017 lanserte også Regjeringen Byvekstavtalene. I tolvårsperioden fra 2019–2028 er det satt av [66,4 mrd.](#) kroner til byvekstavtaler og Belønningsordningen. Belønningsmidlene kan gå til alle typer tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet, inklusive drift av kollektivtransport.

[Byvekstavtalene](#) til Trondheim og [Oslo/Akershus](#) ble reforhandlet i 2019. Bergen og Nord-Jæren inngikk avtaler i 2017 som nå er under reforhandling. Andre byområder som også kan forhandle om byvekstavtaler er Kristiansandsområdet, Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.

UTSLIPP OG AREALBESLAG

Å nå [FNs bærekraftsmål](#) er et av de mest ambisiøse politiske prosjektene i verden. Blant bærekraftsmålene som berører byvekst og mobilitet direkte er Innovasjon og infrastruktur (punkt 8), Bærekraftige byer og samfunn (punkt 11) og Å stoppe klimaendringene (punkt 13).

Samlet utgjør utslipp fra transport [den største kilden](#) til CO₂-utslipp i Norge i dag – og utgjør en tredel av utslippene, ifølge SSB. Over halvparten av dette igjen, 17 prosent av totale klimagassutslipp, kommer fra veitrafikk. Veitrafikk står i dag for 9 mill. tonn CO₂-ekvivalenter av Norges totale CO₂-utslipp på 52,9 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Utviklingen har de siste tiårene vært markant. Fra 1990–2018 har utslippene fra veitrafikk økt med 25,8 prosent. Vi så også økning på 2,8 prosent fra 2017–2018.

Elektrifisering er en viktig del av arbeidet for å redusere utslipp til luft. Norge har i dag en av verdens høyeste elbilandeler, ved årsskiftet 2018–2019 utgjorde elbilene [7,2 prosent](#) av kjøretøyparken. Elbilbestanden vokser raskt: Ifølge [Opplysningsrådet for veitrafikken](#) utgjorde elbiler 54,5 prosent av nybilsalget i september 2019 på landsbasis.

Til tross for lavere lokale utslipp til luft, utgjør likefremt elbiler en stor utfordring når det gjelder arealbeslag og trafikkmengder i byene våre. Ettersom undersøkelsens hovedformål er å skape nye perspektiver og ny innsikt knyttet til byliv, byutvikling og bykvalitet – og innbyggernes transportmetoders rolle i dette, er det derfor ikke gjort forskjell på fossil- og elbiler i undersøkelsen.

STATUS TRONDHEIM

Blant Trondheim kommunes [197 000 innbyggere](#) bor 4 600 mennesker i sentrumsområdet Midtbyen per januar 2019. Rundt 19 500 arbeider der, og 62 000 personer reiste daglig til [Midtbyen i 2018](#).

Byens [klimaplan](#) har som mål å kutte de direkte klimagassutslippene med 80 prosent innen 2030, i forhold til 1991.

Trondheim har landets høyeste andel syklistar med 10 prosent, ifølge [Reisevaneundersøkelsen 2018](#). Dette er allerede godt over Regjeringens nasjonale mål i inneværende [Nasjonale Transportplan \(2014–2023\)](#), som er 8 prosent innen 2023. Dessuten har de også høyeste landssnitt for [syklende til jobb](#) sammen med Stavanger med hele 19 prosent.

De siste årene har Trondheim gjennomgått en rekke større endringer som vil prege utviklingen av mobiliteten i, fra og til byen. Metrobussene startet å gå [3. august](#) og er med det kollektivtransportmetoden med høyest kapasitet til Trondheim sentrum. De vil [ifølge Miljøpakken](#) gi en økning på 30 prosent i kjørte busskilometer.

Trondheim har sett flere byutviklingsprosjekter og nye bydeler utvikle seg sentrumsnært de siste årene, deriblant Lilleby og på Lade. I tillegg er en storslått Campus-utvikling på vei, samt utbygging på Øya, som vil kreve gode forbindelser seg imellom.

I Midtbyen har man også sett forsøk på bilbegrensende tiltak i sentrum i form av bymøblering, fjerning av parkeringsplasser og flere enveiskjørt gater – sistnevnte i hovedsak for å gi mer plass til kollektiv. Noen av tiltakene har blitt møtt av motbør fra handelsnæringen, som har vist til – og som frykter – redusert omsetting. [Midtbyregnskapet](#) for 2018 viste også at næringsvirksomhet og varehandelen i Midtbyen opplevde et utfordrende år med nedgang i antall besøkende i gågatene.

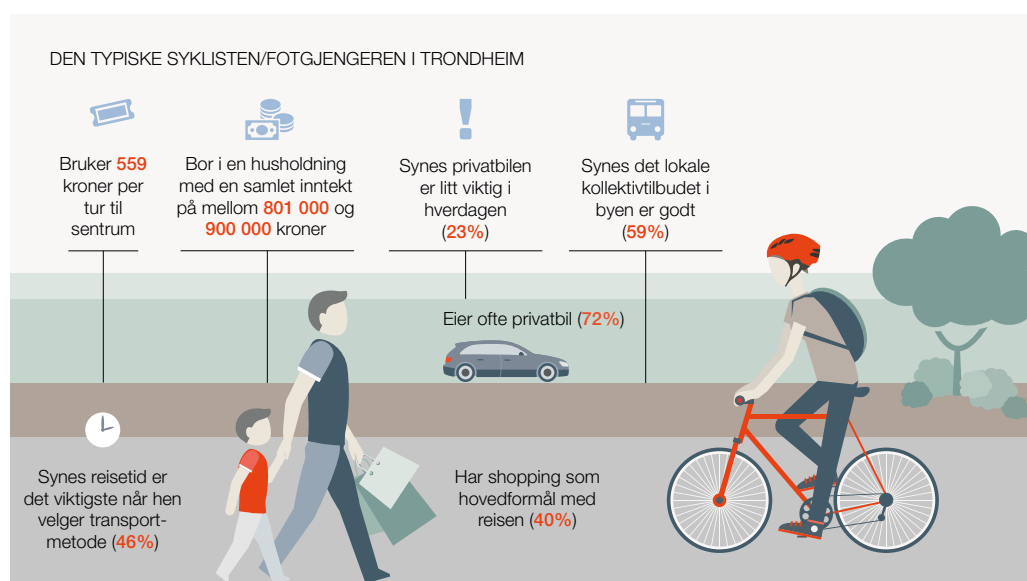
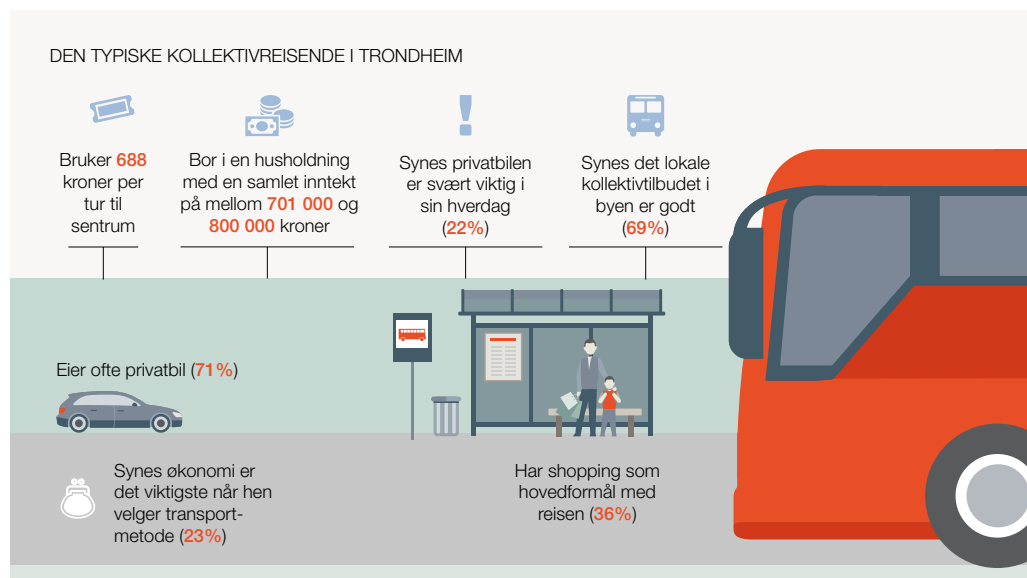
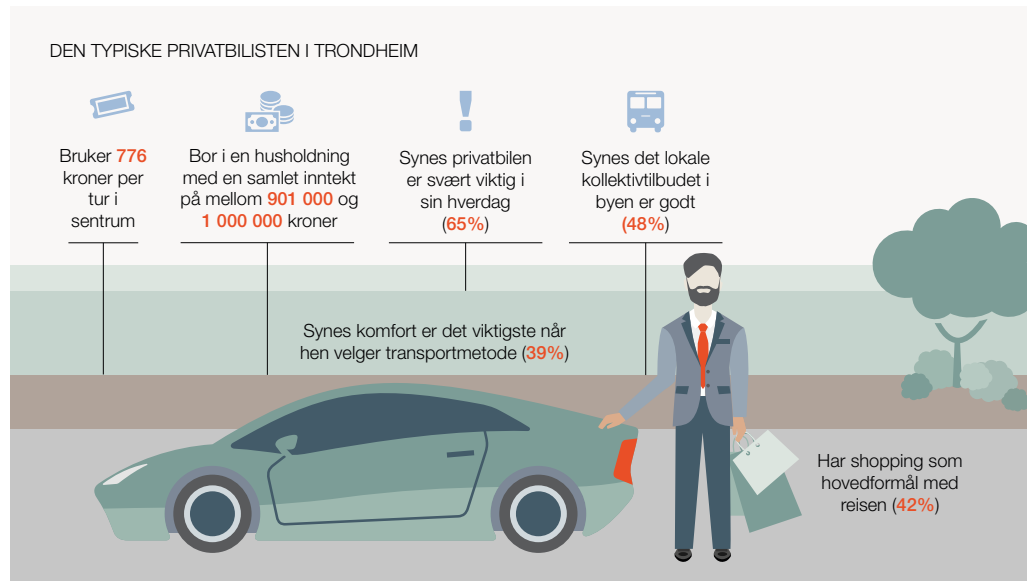
[42 prosent](#) av alle inntektene i Miljøpakken kommer fra bompenger i perioden 2019–2029 og er beregnet å utgjøre ca. 10 mrd. kroner. I bomsnittene ved Klæbu, Klett, Være og Sluppen (inkludert Fossestuvegen) er rushtidsavgiften satt til 30 kroner, mens den er 15 kroner utenfor rushtid (begge priser uten rabatt). Noen snitt har lavere takster. For Tonstad, Byåsen og Omkjøringsvegen er prisene 11 kroner utenfor rushtid og 14 i rushtiden.

[3,7 milliarder](#) kroner skal brukes på fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Disse midlene skal brukes langs riksvei, eller gang- og sykkelstrekninger med en riksveifunksjon.



RESULTATER

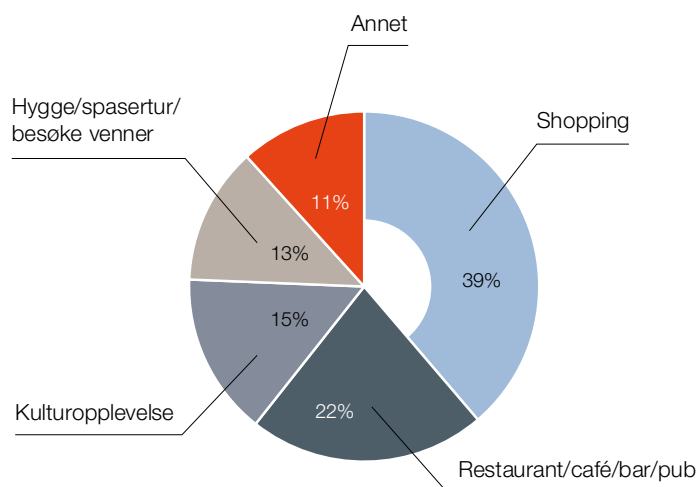
DEN TYPISKE REISENDE I TRONDHEIM





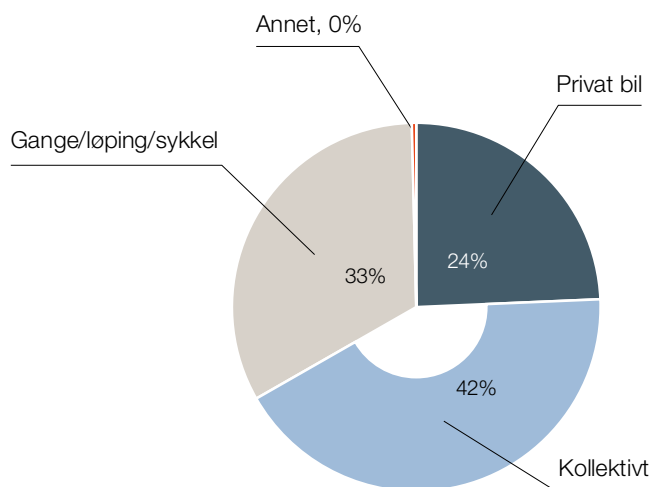
HVORFOR REISER VI TIL SENTRUM – OG HVORDAN?

Shopping er det viktigste formålet for 39 prosent av de som drar til Trondheim sentrum. 22 prosent svarer at de skal på kafé, restaurant eller bar.



FIGUR 1: Reisehensikt for reiser til Trondheim sentrum (Trondheim, 2019).

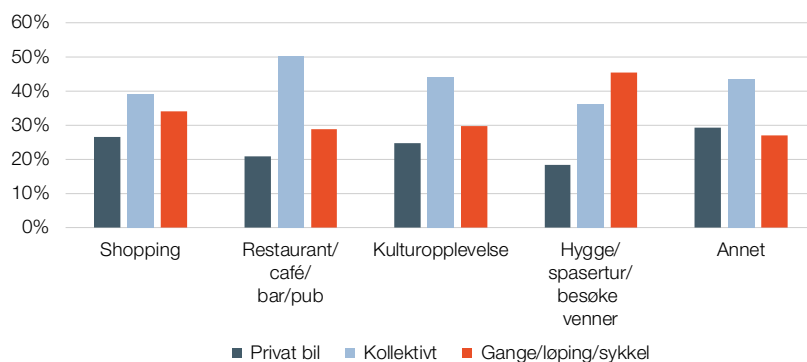
Tre fjerdedeler av de som besøker sentrum i Trondheim benytter kollektiv, sykkel eller gange som reisemåte. Kollektivreisende utgjør den største gruppen med 42 prosent, mens en tredjedel går eller sykler. Kun en fjerdedel benytter privatbil når de skal til sentrum.



FIGUR 2: Reisemiddelfordeling for reiser til Trondheim sentrum (Trondheim, 2019).

Bilandelene er relativt høye for de som skal på shopping, og noe lavere for de som drar til byen for å hygge seg. Shopping har den jevneste transportmiddelfordelingen.

"Annet" inkluderer aktiviteter som trening, besøk på offentlig kontor eller typiske servicenæringer som helse og frisør.

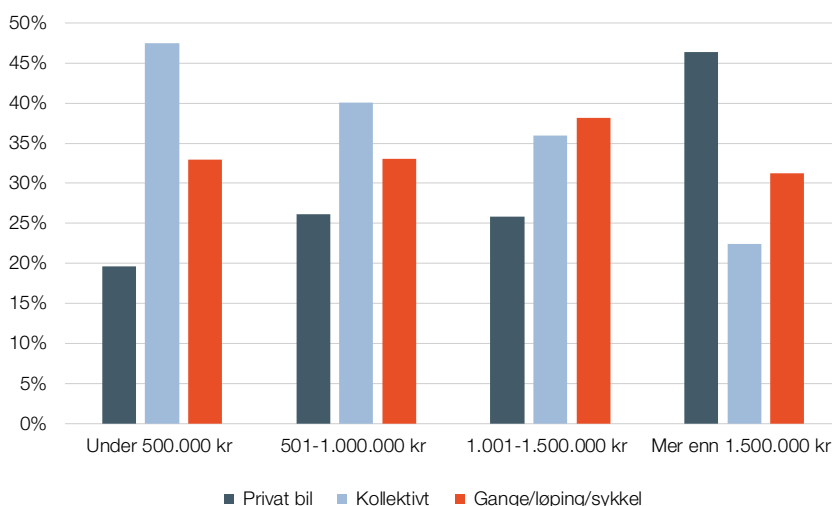


FIGUR 3: Reisemiddelfordeling etter hensikt, andel av reiser til Trondheim sentrum (Trondheim, 2019).

PRIVATØKONOMI OG REISEVANER

Det er en tydelig sammenheng mellom inntekt og reisemiddel for reiser til Trondheim sentrum. Jo høyere husholdningenes inntekt er, desto høyere er bilandelene. For kollektivreiser er det motsatt, jo lavere inntekt desto høyere er kollektivandelene. For personer fra husholdningene med lavest inntekt, benytter 20 prosent privatbil mens 47 prosent reiser kollektivt. For husholdninger med inntekt over halvannen million er det omvendt. I denne gruppen bruker 46 prosent bil til sentrum mens kun 22 prosent reiser kollektivt.

Andelen som går eller sykler er relativt lik for de ulike inntektsgruppene.



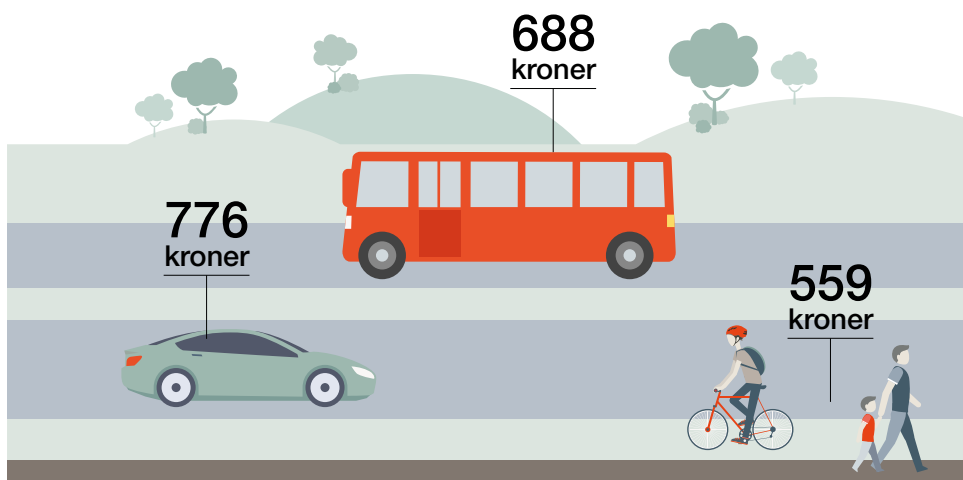
FIGUR 4: Reisemiddelfordeling til Trondheim sentrum etter husholdningens inntekt (Trondheim, 2019).

PENGEFORBRUK OG TRANSPORTMETODE

Vi har sett på hvor mye penger som legges igjen under et besøk i Trondheim sentrum. I snitt legges det igjen 664 kroner per besøk. Men det er betydelige forskjeller både mellom reisemiddel og aktivitet.

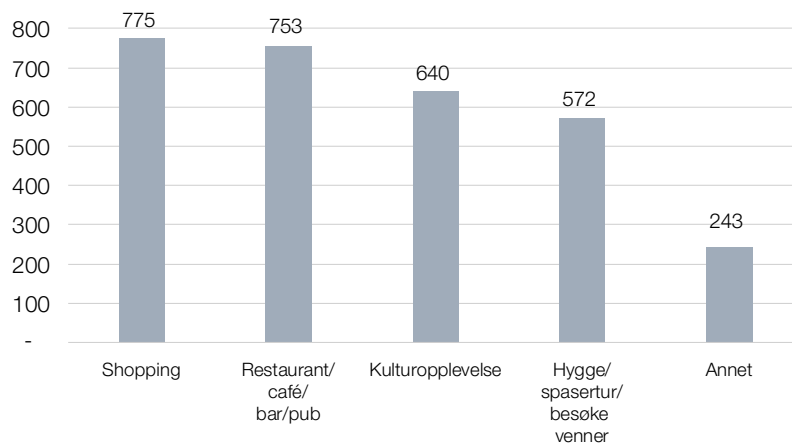
De som benytter bil til sentrum legger igjen mer penger enn andre grupper. I snitt brukte de 776 kroner sist de var i byen. De som reiste kollektivt la igjen noe mindre penger, med 688 kroner i snitt. De som går eller sykler legger igjen 559 kroner i snitt.

Gående og syklende legger altså igjen minst penger per tur i Midtbyen. Samtidig viser undersøkelsen at de som reiser med sykkel eller til fots er oftere i sentrum enn bilister. Tallene for antall reiser til bysentrum den siste måneden i snitt er henholdsvis 8, 11 og 12 for privatbil, kollektivt og gange/løping/sykkel. Ved flere besøk vil totalsummen for penger brukt i sentrum relativt sett bli høyere.



FIGUR 5: Penger lagt igjen i sentrum, etter reisemiddelfordeling (Trondheim, 2019).

De som er i byen for å shoppe og de som er der primært for å gå på kafé, restaurant eller bar legger igjen omtrent like mye penger per bytur. De som reiser for kultur bruker noe mindre. Minst bruker de som oppgir andre aktiviteter som hovedgrunn for bybesøket.



FIGUR 6: Penger lagt igjen i Trondheim sentrum, etter aktivitet (Trondheim, 2019).

Det er altså slik at de som kjører bil til byen er i et relativt lite mindretall. Men de er fra husholdninger med høy inntekt, de drar til byen for å shoppe og de legger igjen godt med penger når de først reiser til byen. De fleste benytter "grønne" reisemetoder som kollektivt, sykkel og gange. Disse har lavere inntekt i husholdningen og legger igjen noe mindre penger for hver tur til sentrum. Men de bruker byen hyppigere enn bilister.

Spesielt for Trondheim er den store andelen studenter, rundt 17,7 prosent. Disse er unge, uten bil og bor sentrumsnært. De er ofte i byen, men har ikke høy inntekt. Denne gruppen bidrar trolig til noen av forskjellene statistikken viser.

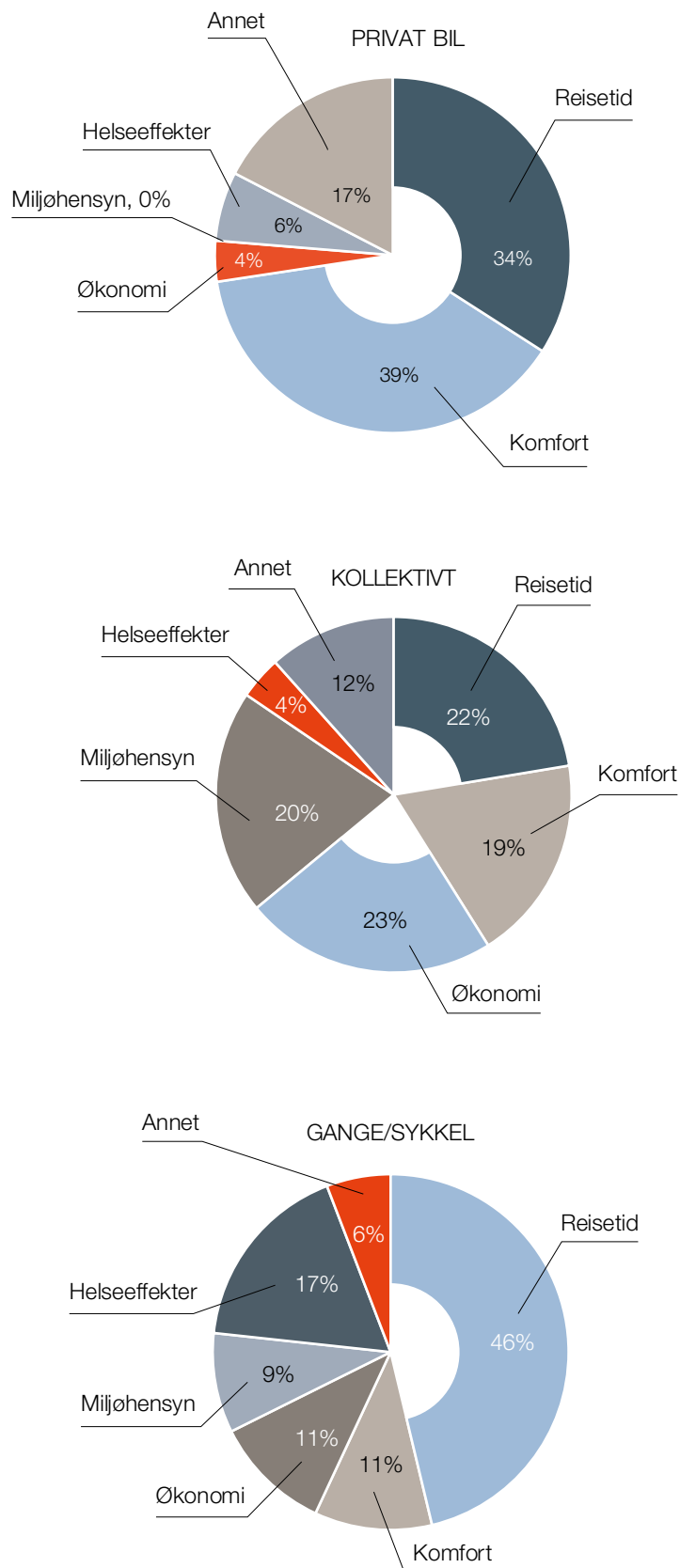
HOLDNINGER, MOTIVASJON OG ENDRINGSVILJE

Trondheim kommune har som mål at flere skal benytte kollektivt, sykkel og gange når de skal rundt i byen. Da må flere velge bort bilen. Vi har sett på hvorfor folk velger de ulike reisemidlene, og deretter hva som skal til for at bilister vil vurdere alternative transportmetoder.

For bilistene er reisetid og komfort de to viktigste grunnene til at de kjører egen bil. Hele tre fjerdedeler av bilistene svarer dette. 17 prosent har svart kategorien "annet", som blant annet inkluderer at det er "praktisk" og har god lastekapasitet.

Det oppgis fire jevnstore grunner blant kollektivreisende for valg av dette transportmiddelet. Reisetid, komfort, økonomi og miljøhensyn er alle oppgitt av omtrent 20 prosent av kollektivreisende, til sammen 84 prosent.

Flere av de som benytter gange og sykkel som transportmiddel bor trolig i eller i nærheten av Trondheim sentrum. Dette kan antas fordi en stor andel av de gående og syklende i Trondheim har svart at de synes reisetid er viktigst. Dette sammenfaller også godt med funnene i [Midtbyregnskapet for 2018](#). De fant at to av tre reiser gjort av de som bor i Midtbyen er til fots, med sykkel eller med kollektivtrafikk. Det motsatte er situasjonen i de ytre delene av byen, der to av tre reiser blir gjort med bil. Blant de gående og syklende kommer helseeffekter ut som den nest viktigste årsaken med 17 prosent.



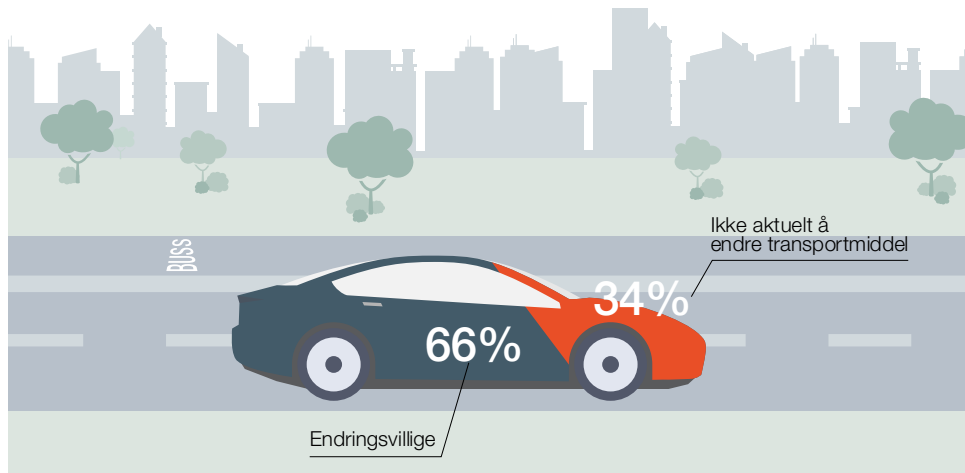
FIGUR 7: Viktigste grunn til valgte transportmiddel til Trondheim sentrum for ulike reisemidler (Trondheim, 2019).



ENDRINGSVILJE HOS BILISTER

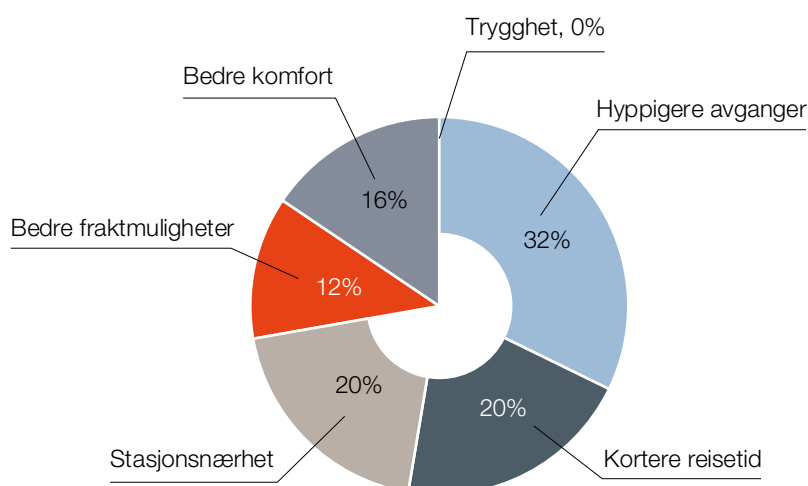
Til sist har vi spurt de som kjører bil om hva som skal til for at de bytter ut bilen med et grønnere alternativ. Av bilistene svarer to tredjedeler at de kan vurdere å bytte transportmiddel. Derimot svarer en tredjedel at det er uaktuelt å slutte å bruke bil på sine sentrumsturer. Ettersom kun 24 prosent av de som besøkte sentrum reiste med egen bil, betyr det at omtrent 8 prosent av de Midtby-reisende anser privatbil som det eneste aktuelle reisemiddelet.

Med andre ord: 92 prosent av dem som besøker Midtbyen reiser enten med kollektiv, sykkel og gange eller er åpne for dette dersom tilbudet blir bedre.



FIGUR 8: Av privatbilister, hvor stor andel kan bytte transportmiddel til sentrum (Trondheim, 2019).

Hyppigere avganger er den viktigste faktoren for å vurdere å endre transportvalg for to tredjedeler av bilistene. Mange svarer også kortere reisetid og nærhet til stasjonen som viktige faktorer. Alle disse tre svarene er knyttet til å enkelt og raskt komme seg dit man skal, uten å måtte være avhengig av en rutetabell.



FIGUR 9: Av privatbilistene som er villige til å endre transportmiddel, hva må til for at de skal bytte (Trondheim, 2019).

ADDRESS COWI OSLO
Karvesvingen 2
0579 Oslo

ADDRESS COWI AS
Postboks 6412 Etterstad
0605 Oslo
TLF +47 21497688
EMAIL firmapost@cowi.no

ADDRESS COWI TRONDHEIM
COWI AS
Otto Nielsens veg 12
Postboks 4220 Torgarden
N-7436 Trondheim
TLF +47 21497688

www.cowi.no