

Transport, forbrug og adfærd

Syv kommuner fra Jylland og Fyn (Aalborg, Randers, Aarhus, Horsens, Ikast-Brande, Kolding og Odense) har sammen med COWI gennemført en stor analyse, der satte fokus på hvilken betydning valg af transportmiddel har for handelslivet i byerne. Fokus var på at undersøge cyklisternes betydning for handelslivet og dermed få indflydelse på kommuners prioritering af cykeltiltag i byerne. Handelsliv var tænkt bredt og omfattede både traditionelt indkøb af fødevarer og udvalgsvarer, men også køb af serviceydelser som frisør, tandlæge o.l. samt brug af caféer, biograf o.l. i byerne.

Mål

Projektet er finansieret af Cykelpuljen og resultaterne fra undersøgelsen har som mål at kunne benyttes i den overordnede planlægning i kommunerne med eksempelvis lokalisering af detailhandel og trafikbetjening heraf; i forbindelse med helt konkrete projekter, herunder behandling af lokalplaner og byggesager, hvor der kan henvises til undersøgelsen med henblik på at sikre gode forhold for cyklister i den indledende planlægning samt at resultaterne kan danne grundlag for fremtidige tiltag, der skaber en bedre tilgængelighed og større sikkerhed for cyklister i bymidten.

I sidste ende er målet, at undersøgelsen kan være med til at ændre beslutningstagernes indstilling i retning af at lokalisere detailhandel og indrette området omkring butikkerne på en måde, der fremmer indkøb på cykel og dermed samlet set får flere til at cykle.

Analysen er en opfølgning og på nogle områder en uddybning af en tilsvarende analyse lavet for Københavnsområdet. De to analyser tilsammen vil give et landsdækkende billede af transportmiddelvalgets betydning for handelslivet.

Fremgangsmåde

Analysen er gennemført vha. stopinterviews på 20 lokaliteter fordelt på bymidter, storcentre og handelsområder i øvrigt samt en spørgeundersøgelse i de syv kommuner på internettet. Disse resultater er sammenholdt med trafiktal for biltrafik og cykeltrafik samt andre nøgletal for kommunerne. 2.200 personer har gennemført et stopinterview ved brug af Ipad. Interviewene er gennemført i handelsområder 20 forskellige steder på hverdage og lørdage i sammenlagt 275 timer. 1.800 personer i de syv kommuner har gennemført et webbaseret spørgeskema. Undersøgelsen blev annonceret på kommunernes facebooksider og hjemmesider, gennem cityforeninger, uddeling af flyers i byrummet, direct mail m.v. Spørgsmålene omhandlede transportvane generelt og på seneste tur hvor der havde været forbrugt penge til enten indkøb, oplevelser eller serviceydelser. Det konkrete forbrug samt antal af besøgte funktioner på turen samt baggrund for valg af transportmiddel indgik også.

Vigtigste resultater

Resultatet af analysen er offentliggjort i starten af november og analysens centrale resultater er:

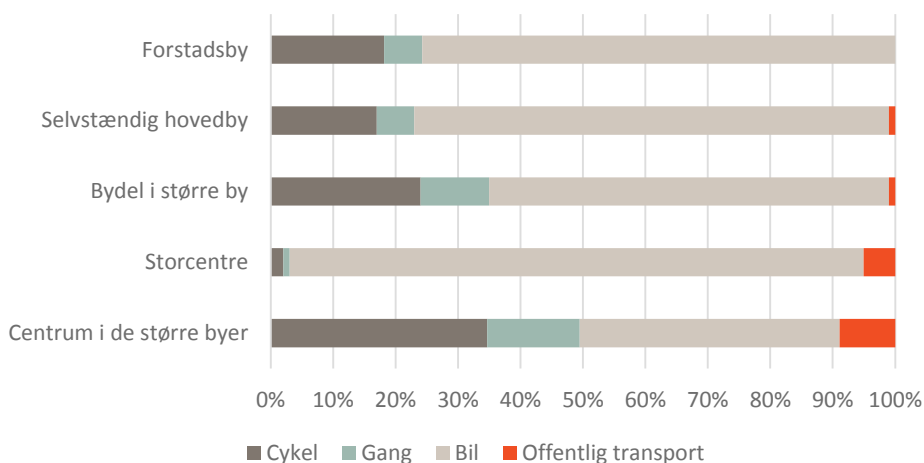
- I de store byer bidrager cyklister og gående med halvdelen af forbruget og i de mindre med en fjerdedel.
- Cyklen er det foretrukne transportvalg i centrum af de store byer.
- En cyklist omsætter i gennemsnit 410 kr. pr. tur mod 644 kr. pr. tur for en bilist. I centrum af de større byer er tallene 500 kr. pr. tur for en cyklist og 734 kr. for en bilist.
- Cyklister besøger flere steder i byen pr. tur end bilister.

Undersøgelsen viser at næsten 25% af indkøbsturene for de 20 byer under ét foretages på cykel, mens bilerne udgør mere end halvdelen af turene. I undersøgelsen fra København sås, at 35% af indkøbsturene var på cykel.

Når resultaterne opdeles på områdetyper ses det, at 37% af indkøbsturene i centrum af de store byer, der deltog i undersøgelsen foretages på cykel, mens 30% sker i bil. Cykeltrafikken har således også afgørende betydning i store byer uden for København.

Bilisterne er de primære forbrugere i storcentrene med 91% af den samlede omsætning. Til gengæld udgør gang- og cykeltrafikken også en væsentlig del af den samlede omsætning med næsten 40% i bydelene i de større byer. I de selvstændige byer udgør gang- og cykeltrafikken ca. 25% af omsætningen. Tendensen er klar: jo tættere by, jo større del udgør cyklisterne af den samlede omsætning.

Forbrug fordelt på områdetyper



Omsætning fordelt på områdetyper i de syv provinskommuner.

Konklusioner

Cyklende og gående bidrager aktivt til et spændende byliv i byerne ved at bevæge sig rundt i byen i et lavere tempo og med en større nærhed til de øvrige brugere af byen. Med denne undersøgelse er det nu påvist, at de også bidrager væsentligt til handelslivet.

Undersøgelsen viser, at cyklister og gående står for halvdelen af omsætningen i centrum af de seks største af de byer, der er med i undersøgelsen. Samme tendens gør sig i øvrigt gældende i den tilsvarende undersøgelse lavet i København. For de øvrige mindre og mellemstore byer udgør omsætningen fra cyklister og gående næsten en fjerdedel. Cyklister besøger generelt flere forskellige af byernes tilbud, når de er ude at handle, end bilister. Cyklister og gående genererer både liv i byens butikker og i de andre byfunktioner som caféer, frisører, biograf mv.

Hovedårsagen til ikke at cykle er afstanden. Samtidig viser undersøgelsen at kun 21 % af bilisterne har over 2 km til de nærmeste butikker. Det kalder både på at fastholde indkøbsmulighederne nær bopælen og på en mere generel indsats, så bilisterne ser det som en god mulighed at cykle på de korte ture. Brugere af byerne lægger stor vægt på, at det er nemmere at parkere centralt på sin cykel end i bil.

Vi håber at vi med denne undersøgelse kan bidrage til mere nuancerede overvejelser om, hvordan byernes indretning kan understøtte brug af forskellige transportformer.