

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Transportformer og indkøb

Anja Larsen, ZL9X@tmf.kk.dk

Københavns Kommune

Jonas Herby, jh@i-p.dk

Incentive Partners

Abstrakt

Formålet med undersøgelsen var at opnå større viden i dansk sammenhæng om indkøbsvaner, transportformer og parkeringsforhold, herunder blandt andet bevæggrunde til valg af transportform og beløb forbrugt fordelt på transportformer.

Undersøgelsen viste blandt andet, at:

- I København handles der årligt for ca. 18 mia. kr. på cykel, 12 mia. kr. til fods, 9 mia. kr. med offentlig transport og 22 mia. kr. i bil. Der foretages næsten dobbelt så mange indkøbsture på cykel som i bil. Til gengæld handler bilister for mere på den enkelte indkøbstur (specielt i butikcentre).
- Investeringer i cykelparkering kan potentielt overflytte ca. 900 indkøbsture foretaget af københavnere, i København, fra bil til cykel. Det vil reducere CO2 med knap 200 tons om året.
- Der største potentiale for flere cyklister ligger i forbedret infrastruktur. Som fx vedligeholdelsen og bredden af cykelstier.

Baggrund og formål

Københavns Kommune arbejder på at blive verdens bedste cykelby. De politiske mål går bl.a. på at hæve andelen af cykelture til arbejde og uddannelse fra 35 % i dag til 50 % i 2015. De politiske mål skal blandt andet sikres gennem en forbedring af infrastrukturen for cyklister. Et af de forhold, der fortsat kan forbedres mht. cykling i København, er parkeringsforholdene ved indkøb. Ved mange centrale

indkøbsmuligheder i København er cykelparkeringen således relativt kaotisk og dermed til gene for både cyklister og andre handlende.

Undersøgelser i blandt andet Holland og Sverige har udfordret tesen om, at cyklister ikke bidrager i samme grad til forretningers omsætning som bilister, og at det derfor er vigtigere for forretningsdrivende at fokusere på forholdene for bilister. Disse undersøgelser har vist, at cyklister bruger færre penge pr. besøg, men til gengæld kommer oftere. Og at cyklister samlet set lægger lige så mange penge som kunder, der kommer i bil. Dette peger i retning af, at det er relevant for forretningsdrivende at satse på gode parkeringsforhold for alle målgrupper.

Sammenhænge mellem transportform og indkøb er uafklarede i et dansk perspektiv. Københavns Kommune bad derfor Incentive Partners om at undersøge sammenhænge mellem transportformer og indkøb i København.

Formål

Formålet med undersøgelsen er at opnå større viden i dansk sammenhæng om indkøbsvaner, transportformer og parkeringsforhold, herunder blandt andet bevæggrunde til valg af transportform og beløb forbrugt fordelt på transportformer. Denne viden vil give et bedre grundlag for både Københavns Kommune og butikkerne i København til at arbejde strategisk med vilkår for cyklister og give bedre værktøjer til at udføre dette arbejde.

Dataindsamling, spørgeskema og respondenter

Data er indsamlet på baggrund af spørgeskemaer, hvilket omfatter ca. 5.000 respondenter i Storkøbenhavn¹ fra internetpanelet Userneeds. Heraf havde godt 3.000 personer handlet i København eller på Frederiksberg² indenfor de seneste 7 dage. Kun de som havde handlet i København indenfor de seneste 7 dage indgår i selve undersøgelsen.

Undersøgelsen dækker indkøb foretaget i marts måned 2012. Marts måned 2012 var jf. DMI en meget varm, tør og solrig måned. Middelttemperaturen endte på 5,7 °C, hvilket er 3,6 °C varmere end normalen, og der faldt godt 50% mindre regn end normalen.³

Disse informationer er selvsagt vigtige at holde for øje, når data analyseres. Gode cykelforhold vil, alt andet lige, påvirke folks tilvalg af cykel i forbindelse med indkøb positivt.

1 Storkøbenhavn er i undersøgelsen defineret som følgende kommuner: København, Frederiksberg, Albertslund, Gladsaxe, Ballerup, Rudersdal, Brøndby, Gentofte, Dragør, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Vallensbæk, Tårnby.

2 Der er i undersøgelsen spurgt til København og Frederiksberg samlet set, da mange mennesker ikke præcis ved hvor kommunegrænserne går. I figurer refererer "København" til København og Frederiksberg under et.

3 http://www.dmi.dk/dmi/vejret_i_danmark_-_marts_2012

De som ikke havde handlet i København indenfor de seneste 7 dage, havde i gennemsnit handlet 1,6 gange i København indenfor den seneste måned.

Spørgeskemaet

Respondenterne skulle angive hvor mange indkøb de, i den seneste uge, havde foretaget på cykel, til fods, med kollektiv og i bil.

Herefter blev der spurgt ind til den seneste indkøbstur med hvert transportmiddel, bl.a. omkring:

- Penge brugt på forskellige varer i forskellige slags butikker.
- Bevæggrunde for at vælge det konkrete transportmiddel.
- Etc.

Da spørgsmålene stillede relativt store krav til respondenterne, blev der anvendt mange ressourcer på at gøre spørgeskemaet nemt at udfylde.

For at opnå viden om parkeringsforhold blev der spurgt mere specifikt til det første køb på indkøbsturen. Bl.a. omkring:

- Parkeringsforhold
- Lokalitet

Til sidst i spørgeskemaet blev der stillet mere generelle spørgsmål om at købe ind i København på cykel.

Respondenter

Nedenfor ses fordelingen af de respondenter der havde foretaget indkøb i København indenfor de seneste 7 dage, mht. bopæl.

Tabel 1

Bopæl	Antal interviews	Andel interviews
København K	112	4%
København N	210	7%
København S	315	10%
København V	134	4%
København Ø	290	10%
Øvrige København	539	18%
Frederiksberg	411	14%
Andre	1.016	34%

Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: Summen kan afvige fra 100% pga. afrunding.

Ca. 53% af respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen bor i København og 14% bor på Frederiksberg. De resterende respondenter bor i Storkøbenhavn, men uden for København og Frederiksberg.

Fordelingen af besvarelserne repræsenterer i høj grad befolkningstallet. Selv på de enkelte bydele er andelen af besvarelser meget tæt på andelen af befolkningen i Storkøbenhavn.

Respondenternes alder fordeler sig mellem 18 og 70 år, med flest i alderen 40-50 år.

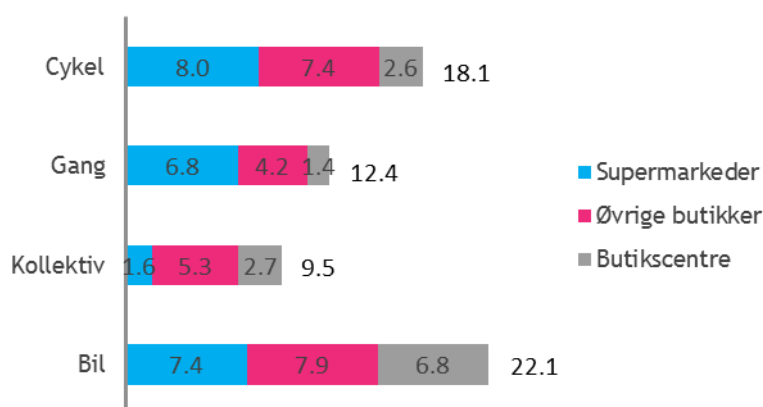
Resultater

Nedenfor præsenteres et par af de resultater undersøgelsen kastede af sig.

I Storkøbenhavn bor der ca. 905.000 personer i alderen 18-70 år. Sammenlagt omsætter de for ca. 62 mia. kr. årligt i København. Figur 1 viser hvordan den samlede omsætning på 62 mia. kr. fordeler sig på transport- og butikformer.

Cyklister handler årligt for mere end 18 mia. kr. i København, og cyklister og gående handler tilsammen for over 30. mia. kr. årligt. Ses der bort fra butikcentre, handler både cyklende og bilister for godt 15 mia. kr.

Figur 1: Årlig omsætning i København (mia. kr.)



Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: Omsætning omfatter alene personer mellem 18 og 70 år.

Tallet ud for bærerne angiver den samlede omsætning.

Resultatet ovenfor er fundet ved at gange den gennemsnitlige respondents ugentlige forbrug, fordelt på transport- og butikformer, med antal uger på et år. Herved er det gennemsnitlige årlige forbrug, fordelt på transport- og butikformer, for en 18-70-årig fra surveyområdet fundet. De tal er så ganget op med antallet af 18-70-årige i surveyområdet⁴, for at få den årlige omsætning i københavnske butikker fra 18-70-årige i surveyområdet.

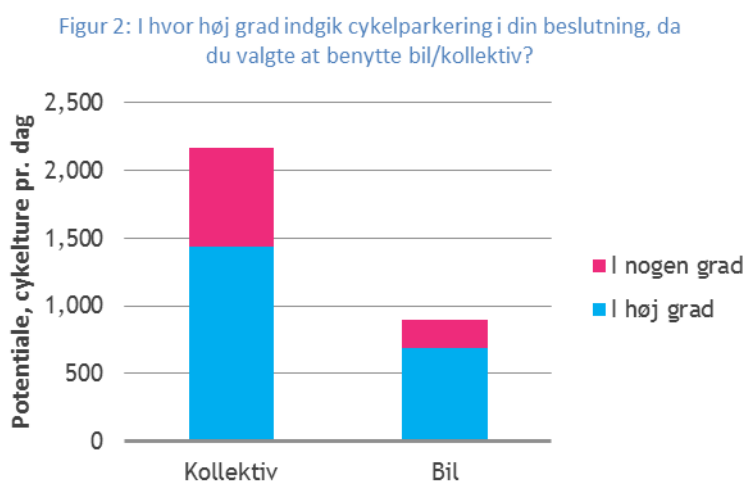
Ved en indkøbstur i bil handles der i gennemsnit for mere end dobbelt så meget som ved en indkøbstur på

⁴ 904.911 indbyggere. Kilde statistikbanken.dk, tabel FOLK1.

cykel. Til gengæld foretages der næsten dobbelt så mange indkøbsture på cykel som i bil, hvilket betyder at forskellen i den samlede omsætning mellem de to transportformer ikke er så stor.

Respondenter der havde foretaget indkøb med bil/kollektiv transport som primært transportmiddel, blev spurt hvorvidt de havde overvejet at tage cyklen i stedet. De som svarede ja, blev så spurgt: "I hvor høj grad indgik cykelparkering i din beslutning, da du valgte at benytte bil/kollektiv transport?"⁵.

En billist/kollektivt rejsende der både overvejede at cykle, og som svarede at cykelparkering i nogen eller høj grad indgik i beslutningen om transportform, kunne potentielt overflyttes til cykel hvis der investeres i cykelparkering. Figur 2 nedenfor viser hvor mange indkøbsture der dagligt kan overflyttes bil/kollektiv transport til cykel, hvis der investeres i cykelparkering. Tallene er kun for folk fra surveyområdet i alderen 18-70år.



Ca. 1,4% af bilisterne kunne både forestille sig at tage cyklen i stedet, og svarede at cykelparkering i høj eller nogen grad indgik i deres beslutning om at tage bilen. Hvis bedre cykelparkering kan få de bilister til at vælge cyklen, vil det flytte ca. 900 indkøbsture fra bil til cykel om dagen, svarende til ca. 199 tons CO₂ om året.⁶

Respondenterne blev bedt om at angive vigtigheden af 8 forskellige cykelrelaterede emner, samt vurdere i hvor høj grad de er opfyldt i København i dag.

Vedligeholdelse af cykelstier, brede cykelstier, cykelparkering og vedligeholdelse af veje uden cykelstier er de punkter, respondenterne fandt vigtige, men som de kun i mindre grad fandt opfyldt.

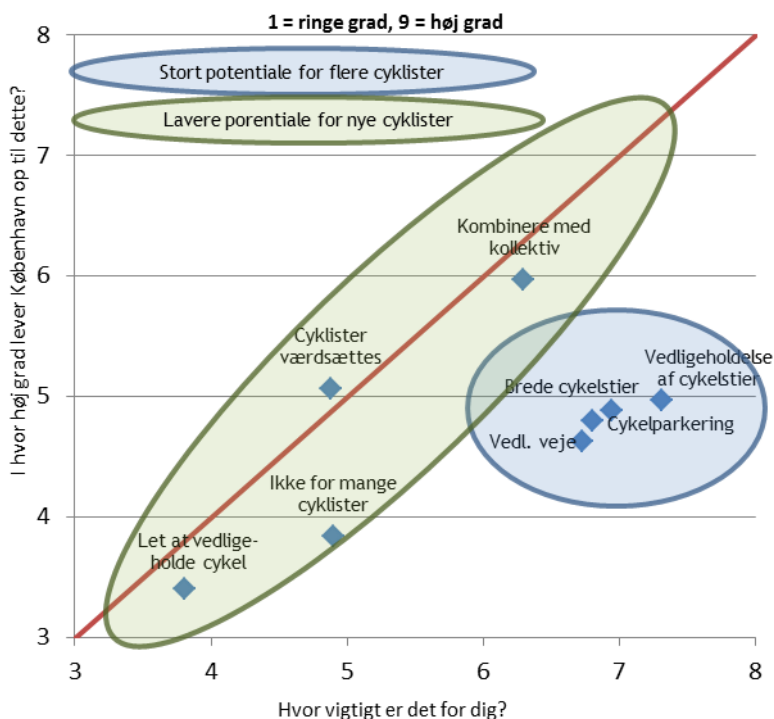
Det antyder, at det specielt er investeringer i cykelinfrastrukturen, der kan skabe mere vækst i cykeltrafikken i København. I og med at infrastrukturforbedringer er mere omkostningsfulde end fx at vise

⁵ Svarmulighederne var: I høj grad, i nogen grad, slet ikke og ved ikke.

⁶ Det antages at en gennemsnitlig overflyttet indkøbstur er på 3,17 km t/r, og bil kører 12,6 km/l. 1 liter benzin giver ca. 2,4 kg CO₂.

cyklister at de er værdsatte, viser resultatet ikke nødvendigvis, at en krone brugt på infrastruktur er bedre end en krone brugt på at vise cyklister at de er værdsat.

Figur 2: Hvor er potentialet?



Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: Figuren viser hvor vigtige cyklisterne synes de enkelte emner er, og i hvor høj de er opfyldt i København i dag. 1. akse viser hvor vigtigt folk finder de forskellige emner, og 2. akse viser i hvor høj grad folk finder dem opfyldt.

Afrapportering til Københavns Kommune omfatter normale frekvenstabeller for alle spørgsmål. Hertil kommer en præsentation med bl.a. figurerne i dette dokument samt mange flere.

En del af spørgsmålene ang. cyklejerskab, transportadfærd m.m. er kopieret direkte fra det spørgeskema, der ligger bag Københavns Kommunes cykelregnskab. Dette gør det muligt at sammenkæde de to spørgeskemaer på et senere tidspunkt.