

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

Færre korte bilture i København

Maria Helledi Streuli, marstr@tmf.kk.dk

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Udvikling

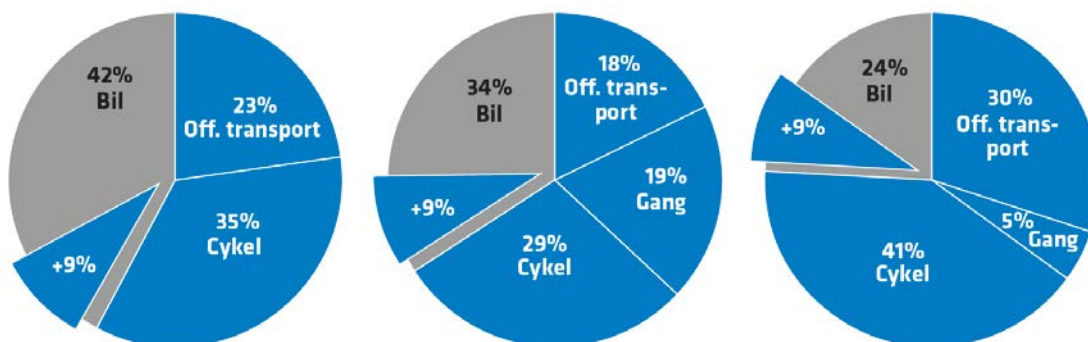
Abstrakt

I 2016 blev der for første gang siden de første optællinger i 1970'erne målt flere cykler end biler, der krydser sø- og havnesnittet. Og andelen af ture til arbejde og uddannelse i København på cykel er 41 %. Men Københavns Kommune har endnu ikke nået de ambitiøse mål sat i Kommuneplan 2015, KBH 2025 Klimaplan og Københavns Cykelstrategi 2011-2025. Dette projekt fokuserer på københavnernes egne ture op til 5 km, da det i 2011 viste sig, at der dagligt var 185.800 korte bilture svarende til 32 % af alle bilture eller 18 % af det samlede antal ture.

Indsats målrettet korte bilture

Baggrund

Københavns Kommunes mål er, at bilens andel af alle ture maksimalt skal udgøre en tredjedel (Kommuneplanen 2015), at 75 % af alle ture skal foregå til fods, på cykel eller med kollektiv trafik (KBH Klimaplan 2015) og at 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i 2025 (Københavns Cykelstrategi 2011-2025). Status er, at vi fortsat er 9 procentpoint fra at nå alle disse tre mål, se figur 1.



Figur 1: Status på målsætningerne for hhv. Kommuneplan, Klimaplan og Cykelstrategi.

Da der i Københavns Kommune er relativt høj standard for cykelvenlig infrastruktur, og cykelandelen allerede er høj, så vurderedes det, at der er behov for alternative indsatser såsom adfærdspåvirkning, kommunikation mv. med henblik på at øge effekten af de fysiske tiltag. Og i dette projekt særligt med fokus på de korte bilture under 5 km, som der ved projektets opstart var knap 186.000 daglige ture af.

Der er gennemført en samlet evaluering af projektet i forbindelse med afrapporteringen til Vejdirektoratet, hvilket lægger til grund for denne artikel.

Forventede effekter

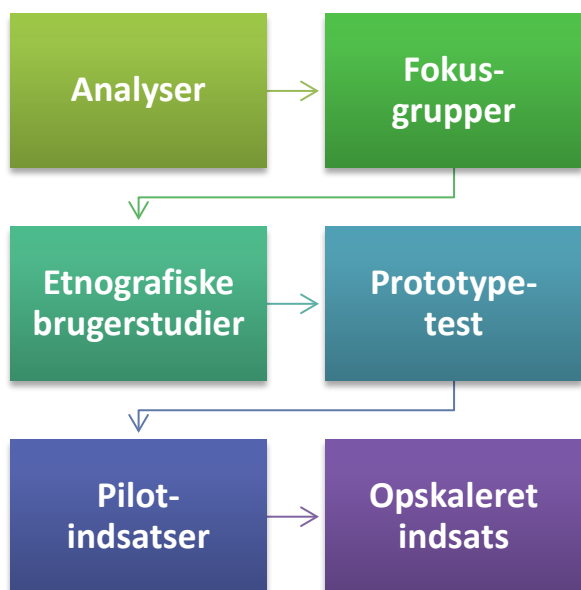
Formålet med projektet var overordnet at øge cyklens andel af hverdagstransport med et primært fokus på at overflytte bilister på korte bilture (< 5 km) til cyklen, og dermed også at forbedre københavnernes sundhed.

De forventede effekter var:

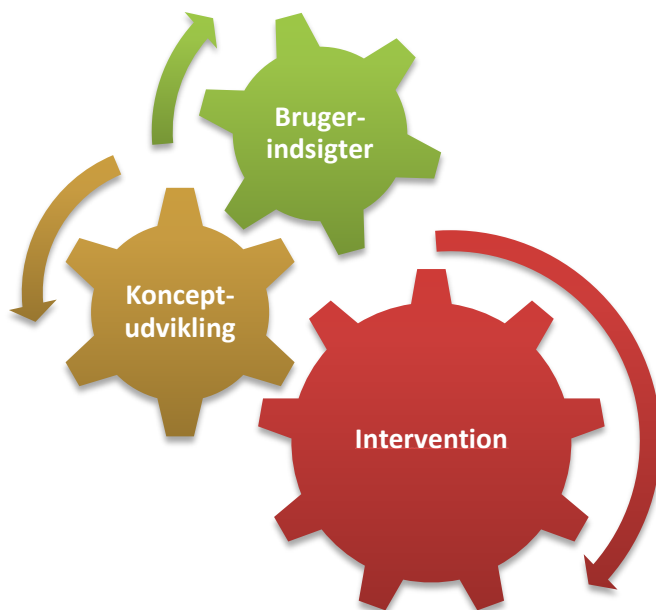
- En reduktion i andelen af korte bilture på 1,5-2 procentpoint.
- En stigning i andelen af cykelture på 1,5-2,5 procentpoint.
- En ændring i holdningen til korte bilture, som øger overflytningspotentialet ift. at vælge cyklen på korte strækninger, herunder ved at nedbryde praktiske barrierer ved at vælge cyklen.
- En høj synlighed og kendskabsgrad til delprojekter.

Omfattende vidensindsamling

Vi har relativt detaljeret viden om pendlerturene, og disse ture foregår allerede i høj grad på cykel i København (62 % af københavnere cykler til arbejde og uddannelse i København i 2016, tilsvarende 41 % af alle pendlerne). Men før projektet vidste vi ikke så meget om, hvad formålet med de korte bilture var, og hvad der skulle til for at få folk til at gøre noget andet. Derfor tilrettelagde vi en større kortlægning af brugerindsigter, således at indsatserne bedre kunne målrettes. Vidensindsamlingen var desuden iterativ, således at vi løbende kunne tilpasse indsatserne i samarbejde med slutbrugerne, se figur 2 og figur 3.

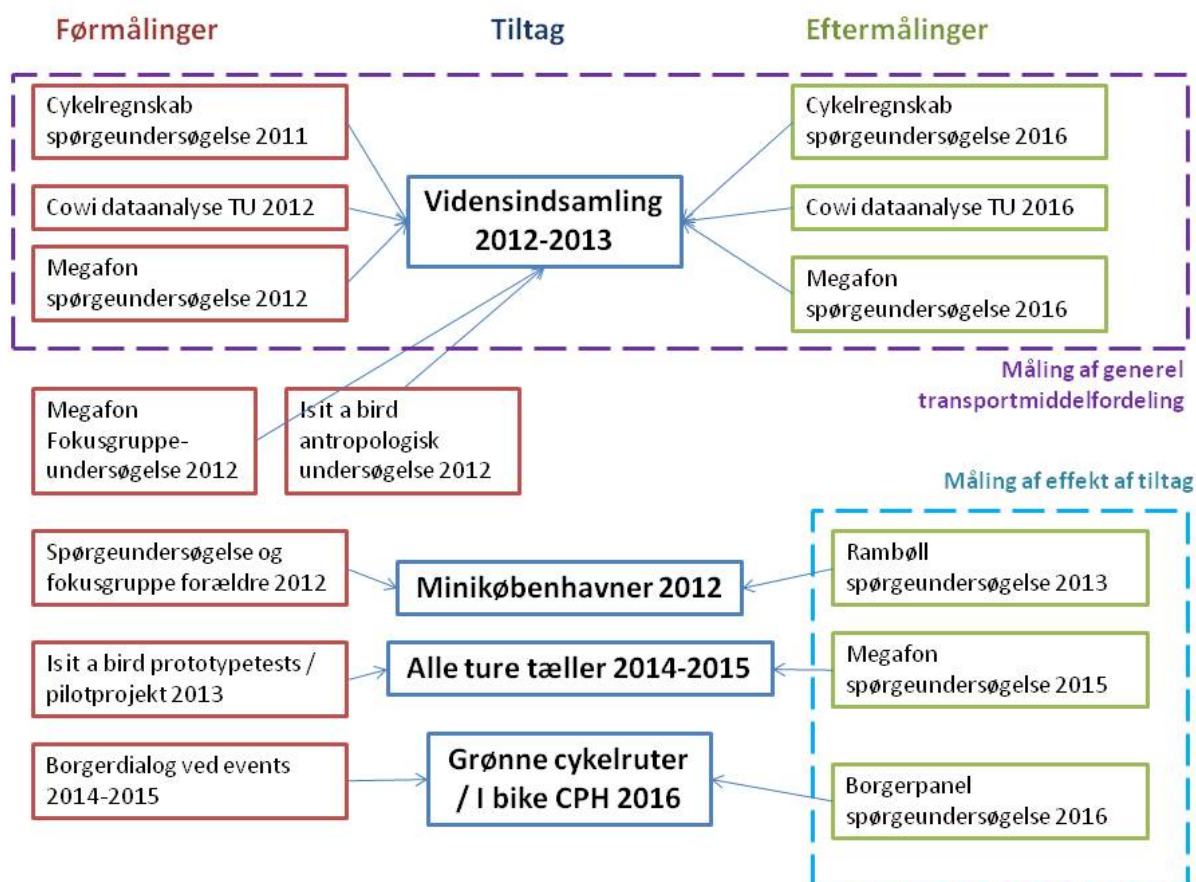


Figur 2: Oversigt over de forskellige typer af vidensindsamling i projektet.



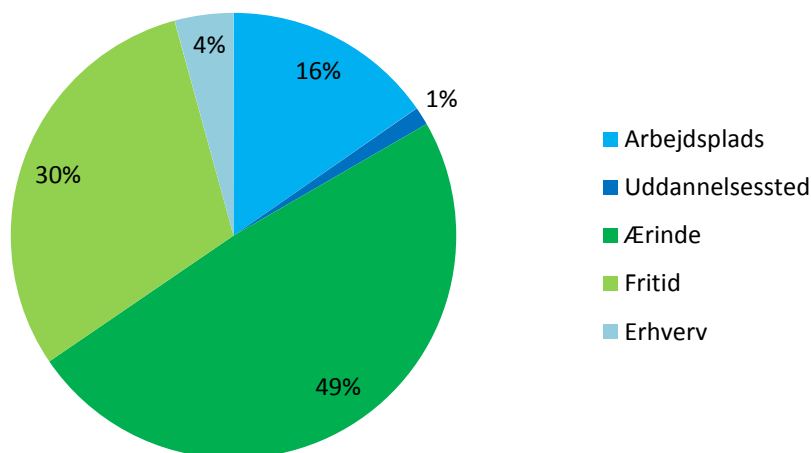
Figur 3: Sammenhæng mellem brugerindsigter, konceptudvikling af adfærdspåvirkning.

Figur 4 viser en mere detaljeret oversigt over de forskellige elementer i vidensindsamlingen og sammenhængen til de forskellige indsatser i projektet.



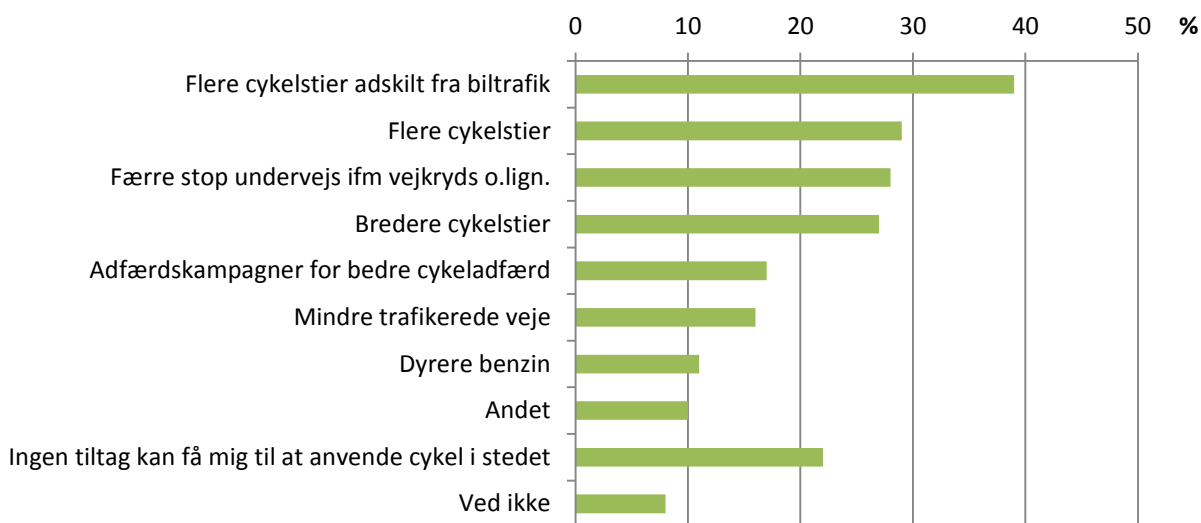
Figur 4: Oversigt over delelementerne i vidensindsamlingen, og hvorledes det giver input til de forskellige tiltag.

De mange analyser og undersøgelser gav os en unik viden ift. at kunne designe og målrette kampagne- og informationsindsatserne. Fx fandt vi ud af, at formålet med de korte bilture i højere grad er ærinde- og fritid, end det er ture til arbejde og uddannelse, se figur 5:



Figur 5: Turformål for bilture (COWI 2012)

Derudover kunne vi se, at cykelstier adskilt fra biltrafik var det som allerflest pegede på kunne få dem til at cykle i stedet for at køre i bil på de korte ture, se figur 6:



Figur 6: Respondenternes svar på, hvilke tiltag, de mener, er vigtigst for at få dem til at cykle i stedet for at køre i bil på de korte ture (Megafon 2012).

På baggrund af vidensindsamlingen og brugerindsigterne udkrystalliserede der sig tre relevante fokusområder:

- **Børn på cykel:** Børn og forældre vil gerne cykle mere til og fra skole, men de fravælger at gøre det af praktiske årsager (fx kombination med indkøb og andre ærinder), og fordi de føler sig utrygge/usikre med børnene på cykel i trafikken.

- Cykelreparation: 30 % af dem, der bruger bilen til korte ture, har en cykel til rådighed, men de kan ikke bruge den, fordi den ikke er køreklar (flad, i stykker mm). Og 18 % siger, at det rent faktisk er årsagen til, at de vælger bilen frem for cyklen.
- Information om de Grønne Cykelruter: 30 % af de korte bilture er fritidsture. Samtidig viser undersøgelse, at adgang til separate grønne ruter kan få flere bilister til at cykle i stedet.

Det gav anledning til tre tiltag:

- Minikøbenhavn
- Alle ture tæller
- Kom grønt fra A til B

”Minikøbenhavn” (2012)

Vidensindsamlingen blev gennemført via spørgeundersøgelse, fokusgruppeinterviews og kvantitative undersøgelser af skolebørn og deres forældre.

Forældre begrundede deres valg af bilen på de korte hente-bringe-ture med logistiske udfordringer i hverdagen. En anden væsentlig begrundelse var, at forældrene var utrygge ved at lade deres børn færdes i trafikken. Undersøgelsen viste dog også, at de adspurgte forældre gerne vil cykle og gå med deres børn til skole, da det primært styrker børnenes følelse af selvstændighed og trafikfærdighed og sekundært børnenes sundhed. Børnene ønsker desuden i stort omfang selv at cykle og gå til skole.

Undervejs blev det klart, at der er et stort potentiale i at inddrage fritidshjem og SFO'er i trafiktræning af børnene, da disse har væsentligt bedre tid og ressourcer til dette end fx skoler.

Som følge af undersøgelsen blev indsatsen ”Minikøbenhavn” udviklet, og der blev produceret og uddelt 25.000 magasiner til skolebørn og deres forældre, der gav praktiske tips til at skifte bilen ud med cykling. Magasinet blev kombineret med cykelevents, hvor 212 fritidshjem og SFO'er modtog information om trafikøvelser. Dette blev suppleret med et tilbud om at låne en cykellegebane (inkl. bemanning, cykler og hjelme gratis), som blev besøgt af omkring 2.200 børn, heraf 500 børn fra ca. 40 fritidshjem.

47 % af de involverede forældre i projektet sagde efterfølgende, at de fremover oftere vil følge deres børn til skole på cykel eller til fods. Og 61 % sagde, at de generelt vil cykle og gå mere med deres børn fremover.

Det lykkedes ydermere ”Minikøbenhavn”-indsatsen at få bred medie-dækning. Aktiviteterne blev omtalt i 4 lokalaviser, i den landsdækkende avis Politiken og på radiokanalen P4.

”Alle ture tæller” (2013-2015)

For at få en bedre forståelse af bilisternes adfærd og holdninger i forbindelse med korte bilture, blev der gennemført hhv. fokusgruppeinterviews (2012, Megafon), spørgeundersøgelser (2012, Megafon) samt dataanalyser (2010-11, COWI). Vidensindsamlingen var fokuseret på dels korte bilture specifikt, men også koblingen mellem de korte bilture og bilisters mere generelle adfærd, holdninger og barrierer for transportvaneskift.

32 % af alle bilture i København er under 5 km, i alt knap 186.000 ture om dagen ved projektets start. Heraf er 30 % fritidsture og 49 % ærinde. Det viser sig ligeledes, at bilister, som kører i bil på længere ture, er mere tilbøjelige til at køre i bil på kortere ture.

På trods af at mange bilister har svært at ændre vaner, er de overvejende positive overfor at cykle og ønsker generelt at cykle mere, ligesom de i vid udstrækning også identificerer sig som cyklister, på trods af at de også kører i bil. Det viste sig, at 30 % af korttursbilisterne ikke havde adgang til en køreklar cykel.

69 % af bilisterne i hovedstadsregionen er positive eller meget positive overfor, at kommunerne gør en aktiv indsats for at mindske bilkørslen fx ved at prøve at få folk til at bruge cykel eller kollektiv trafik.

Pilotforsøg

Ud fra ovenstående resultater blev der udviklet en pilotindsats med formålet at teste borgernes respons på forskellige koncepter, der dels fokuserede på at øge tilgængeligheden til en køreklar cykel blandt korttursbilister, dels informerede om sundhedsgevinsterne ved at skifte fra bil til cykel på baggrund af personlig tracking af den daglige transport. Den brugerdrevne konceptudvikling blev suppleret med en antropologisk undersøgelse af københavnernes transportadfærd (Is it A Bird 2013).

I konceptudviklingen indgik workshops, antropologiske brugerstudier (inkl. prototypetest) samt en større pilotindsats. Undersøgelse understøttede den øvrige vidensindsamling i forhold til, at mange korttursbilister anså sig selv som cyklister og ønsker at cykle mere. Udfordringen er derfor at nedbryde praktiske barrierer for at skifte til cyklen. Adgang til en køreklar cykel er en vigtig parameter, idet 30 % af korttursbilister ikke havde adgang til en køreklar cykel. Registrering af cykelture og fællesskabsfølelse i boligforeningen blev også vurderet som væsentlige elementer.

Pilotindsatsen bestod af 9 indsatser med inddragelse af næsten 3.800 borger med boligforeninger som omdrejningspunkt:

1. Tilbud om cykelreparation ved boligforeningen
2. Registrering af daglige cykelture
3. Konkurrencer med hjælpemidler såsom ladcykler og cykellygter som præmier.

Deltagelsesgraden afhang af boligforeningernes profil og beboersammensætning og særligt i ressourcetsvage boligforeninger var deltagelsen lav. Cykelreparations-events var dog generelt populære. Endvidere viste resultaterne, at byudviklingsområder var særligt interessante ift. tilbuddet om cykelreparation, da de dels havde en høj deltagelsesandel, et højt bilejerskab, og dels havde relativt langt til den nærmeste cykelhandler, ofte op til 2 km, hvilket blev vurderet til at være en væsentlig barriere for at cykle mere.

Opskalering af indsats

Efter test og justering af konceptet blev aktiviteterne opskaleret. I den forbindelse blev det besluttet at gå videre med tilbuddene om cykelreparationer i byudviklingsområder. Disse blev suppleret med information om forvaltningens ruteplaner for cyklister i Bike CPH, ligesom der blev indsamlet brugerinputs i forbindelse med videreudvikling af supplerende funktioner i app'en, herunder tracking og information om grønne cykelmuligheder. I 2014 og 2015 blev der således i alt udført 45 målrettede og målgruppespecifikke events i forbindelse med tilbud om cykelservice til boligforeninger i byudviklingsområder. Her deltog omkring 1.350 borgere og i alt ca. 1.550 cykler blev repareret.

For at undersøge effekten af indsatsen foretog Megafon interviews af beboere i boligforeningerne – både deltagende og ikke-deltagende. Ca. 50 % af beboerne kører en eller flere korte bilture om ugen. 18 % vælger bilen, fordi cyklen ikke er køreklar. Det viste sig også at tid til at reparere cyklen er den største faktor for, at cyklen ikke er køreklar (36 %), dernæst afstand til cykelhandler (30 %). Kun 14 % af de adspurgte nævner pris som en væsentlig faktor.

I forhold til kendskab iblandt alle beboere (deltagende og ikke-deltagende) har 68 % hørt om arrangementerne. 43 % af dem som har hørt om arrangementet fandt det relevant for dem. 91 % af de deltagende var enten tilfredse eller meget tilfredse med arrangementet.

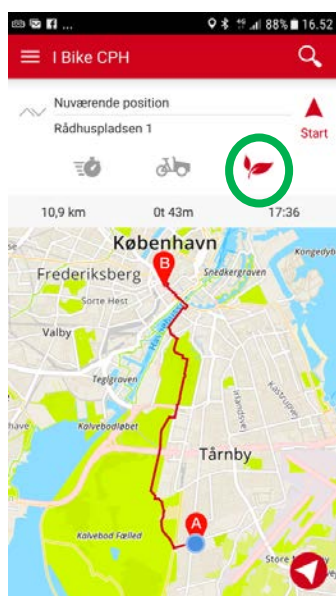
Arrangementerne har angiveligt haft den ønskede effekt, eftersom at mere end en fjerdedel af de deltagende, som normalt ofte kører korte bilture, angiver at være begyndt at benytte cyklen oftere på de korte ture. Mere end en tredjedel af de adspurgte nævner desuden, at barriererne for at cykle i høj grad mindskes, når borgerne kan få repareret cyklen i nærområdet.

Muligheden for at få repareret sin cykel er således en væsentlig faktor for, at cyklen kan udgøre et reelt alternativ til bilen også på de korte ture. Københavns Kommune undersøgte i den sammenhæng mulighederne for mere permanente tilbud om cykelservice i byudviklingsområderne. I løbet af projektperioden har flere mindre iværksættere etableret sig med tilbud om fleksibel og mobil cykelservice, ligesom bl.a. Ørestad i mellemtiden har fået en nyetableret cykelhandler. Dette understøtter en mere permanent løsning på problemet end projektets midlertidige indsats har kunnet sikre, hvilket bidrager til at fastholde de nuværende cyklister i deres transportmiddelvalg, også når cyklen går i stykker.

”Kør grønt fra A til B” (2016)

Med henblik på at øge kendskabet til de grønne cykelruter, således at flere af de korte fritidsture kan foregå på cykel frem for bil, blev der udarbejdet et cykelkort med målrettet information om de rekreative cykelmuligheder i København, samt inspiration til specifikke cykelruter i grønne områder. Kortet blev trykt på dansk og engelsk i 70.000 eksemplarer, og blev bredt distribueret til biblioteker, borgerservicecentre, cykleudlejningssteder, hoteller, turistinformationer samt til lægepraksisser i bydele med et højt niveau af bilejere.

På baggrund af borgerdialogen i ”Alle ture tæller”-indsatsen blev der derudover udviklet en ny funktion til ”I Bike CPH”-app’en, hvor man kan få information om den grønneste rute fra A til B, se figur 7.



Figur 7: Billede af app'ens nye funktion

Endelig blev der gennemført en større informationsindsats om den nye funktion i app'en samt om de grønne cykelruter. Indsatsen henvendte sig bredt til københavnere, men kanalvalget blev udvalgt med henblik på høj eksponering blandt bilister. Således blev indsatsen kommunikeret dels via sociale medier, dels via bussernes bagende, samt via online annoncering på DGS.dk og krak.dk, hvis brugere udgøres af 85 % bilister.

I en borgerpanelsundersøgelse (2016) fremgik det, at 69 % af de adspurgte mente, at det var en god ide, at Københavns Kommune har udviklet en app, som kan hjælpe med at finde den hurtigste og grønneste cykelrute gennem byen. 81 % støttede ligeledes, at Københavns Kommune promoverer Københavns grønne cykelruter.

Konklusion

Korte bilture på 5 km og derunder udgør i 2015 26 % af alle bilture i København, hvilket er et fald på 6 procentpoint i projektperioden fra 2011 til 2015.

Det vurderes samlet set at projektet har opfyldt de beskrevne formål og har bidraget til udviklingen i form af fald i antal korte bilture og stigning i cykelandelen. Det har dog ikke været muligt i forhold til dette projekt at isolere effekten af projektets indsatser og kampagneaktiviteter i forhold til andre faktorer (som fx udbygning af infrastruktur, prisregulering mv.), der har betydning for den overordnede trafikudvikling og ændring i adfærd. Som indikatorer på projektets effekt er der som supplement til de overordnede målinger af transportmiddelfordeling gennemført en række specifikke undersøgelser af de konkrete tiltag. Disse udgøres primært af spørgeundersøgelser med fokus på borgernes kendskab til initiativerne og deres vurdering af initiativernes relevans for deres transportmiddelvalg samt deres generelle holdning til forskellige transportmidler.

Oversigt over gennemførte analyser fremgår af figur 4.

En reduktion i andelen af korte bilture

Forventningen til projektet var, at antallet af korte bilture skulle reduceres med 1,5-2 procentpoint. På trods af, at det samlede antal ture med bil er steget med 5 procentpoint fra 2011-2015, så er de korte bilture faldet med hele 15 %, fra 185.800 til 157.400 korte bilture om dagen. Dvs. at andelen af korte bilture ud af det totale antal korte ture er faldet 3 procentpoint fra 18 % i 2011 til 15 % i 2015. Dette svarer til at de korte bilture nu kun udgør cirka hver fjerde biltur, mod hver tredje ved projektets opstart.

En stigning i andelen af cykelture

Forventningen til projektet var, at andelen af korte cykelture skulle stige med 1,5-2,5 procentpoint. I perioden 2011 til 2015 er andelen af korte cykelture ud af det totale antal korte ture steget med 4 procentpoint fra 38 % i 2011 til 42 % i 2015.

Holdningsændring og nedbrydelse af barrierer ift. at vælge cyklen på korte ture

Det er vanskeligt konkret at dokumentere en holdningsændring af så forskellige indsatser. Knap en femtedel af de adspurgte bilister svarer, at der ikke er noget, som kan få dem til at skifte fra bil til cykel, og der er ikke sket en ændring af dette i projektperioden. Men en række indikatorer peger dog alligevel på, at der for de involverede københavnere er sket i ændring. Og samtidig skal vi huske, at den resterende fire femtedel med nogle forbedringer/indsatser af forskellig art godt kan forestille sig at skifte bilen ud med cyklen. Følgende er eksempler på et par relevante indikatorer:

- Efter cykelservice events i "Alle ture tæller"-indsatsen fortalte ca. en fjerdedel af deltagerne, at de var begyndt at cykle på nogle af de korte ture, hvor de tidligere benyttede bilen.
- "Minikøbenhavn"-indsatsen ledte ligeledes til at nedbryde barrierer i form af utryghed ifm. skoletransport. I Rambølls evaluering af arrangementerne svarede 47 % af forældrene, der havde kendskab til indsatsen, at de i højere grad vil gå eller cykle med deres barn til skole som følge af indsatsen, mens 61 % af forældrene angiver, at de i højere grad vil gå eller cykle med deres barn i fritiden.

Der lader derfor til at være et stort potentiale i at *nudge* bilister til at cykle mere med relativt simple virkemidler. Dog kræver det en målrettet indsats der designes specifikt ud fra den enkelte målgruppes

behov og praktiske forhold i dagligdagen. Det kan klart anbefales at inddrage brugerne direkte i udviklingen af koncepter for adfærdspåvirkning og teste pilotkoncepter inden evt. udrulning, som det blev gjort i projektet.

Synlighed og kendskabsgrad på projektet

En høj synlighed og kendskabsgrad i forbindelse med projektets indsatser var ligeledes en målsætning.

På alle tre delprojekter blev der fokuseret på fokuseret eksponering til den respektive målgruppe. Materialerne til delprojekterne blev ligeledes udarbejdet med fokus på informationerne skulle være håndgribelige og anvendelige.

- I "Minikøbenhavn"-indsatsen blev der udgivet 25.000 magasiner og afholdt events til 212 fritidshjem og SFO'er med omkring 2.200 børn.
- På "Alle ture tæller"-indsatsen blev der gennemført 45 events, hvor 1.350 københavnere fik repareret 1.550 cykler. I forbindelse med indsatsen blev kendskabsgraden målt til 69 % blandt beboerne i de respektive områder.
- I forbindelse med "Kom grønt fra A til B" blev der produceret 70.000 grøn rutekort til en bred vifte af institutioner og interessenter, ligesom den online eksponering nåede over 1 mio. visninger. Det har lykkedes at skabe synlighed om projektets aktiviteter, og 81 % af borgerne bakker om at kommunen fortsat promoverer Grønne Cykelruter.

I forbindelse med evalueringen af cykelservice-arrangementerne svarer 84 % af deltagerne at de er positive overfor at Københavns kommunes aktive indsats for at mindske bilkørsel i København. I en anden undersøgelse, som indbefattede bilister i hele Region Hovedstaden, svarede 69 % ligeledes at de er positive eller meget positive overfor, at kommunerne gør en aktiv indsats for at mindske bilkørsel.