



TRANSPORT, FORBRUG OG ADFÆRD

EN UNDERSØGELSE AF DANSKERNES HANDELSLIV

OKTOBER 2015

Analysen af transport, forbrug og adfærd – En undersøgelse af danskernes handelsliv er udarbejdet af COWI A/S i samarbejde med Horsens, Ikast-Brande, Kolding, Odense, Randers, Aalborg og Aarhus Kommuner.

Projektleder: Pablo Celis, Aarhus Kommune

Følgegruppe: Brian Høj, Aalborg Kommune

Gorm Baagøe Andersen, Kolding Kommune

Malene Kofod Nielsen, COWI A/S

Undersøgelsen er finansieret af Statens pulje for mere cykeltrafik.

Cykelandel på side 4 er baseret på DTU's turvaneundersøgelse.

Indbyggertal og forbrug på side 4 og 5 er baseret på Danmarks Statistik.



DER ER PENGE I CYKLISTER

Cyklister bidrager væsentligt til omsætningen i handelslivet.

Hvordan hænger handelsliv og vores valg af transportmiddel sammen? Det er omdrejningspunktet for denne pjece, der beskriver de vigtigste resultater af en analyse, som Aarhus Kommune har modtaget støtte fra cykelpuljen til at gennemføre. Ud over Aarhus har også Aalborg, Randers, Ikast-Brande, Horsens, Kolding og Odense kommuner bidraget med data til undersøgelsen.

Analysens centrale resultater:

- › 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.

Cyklister genererer byliv og omsætning

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 en 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.

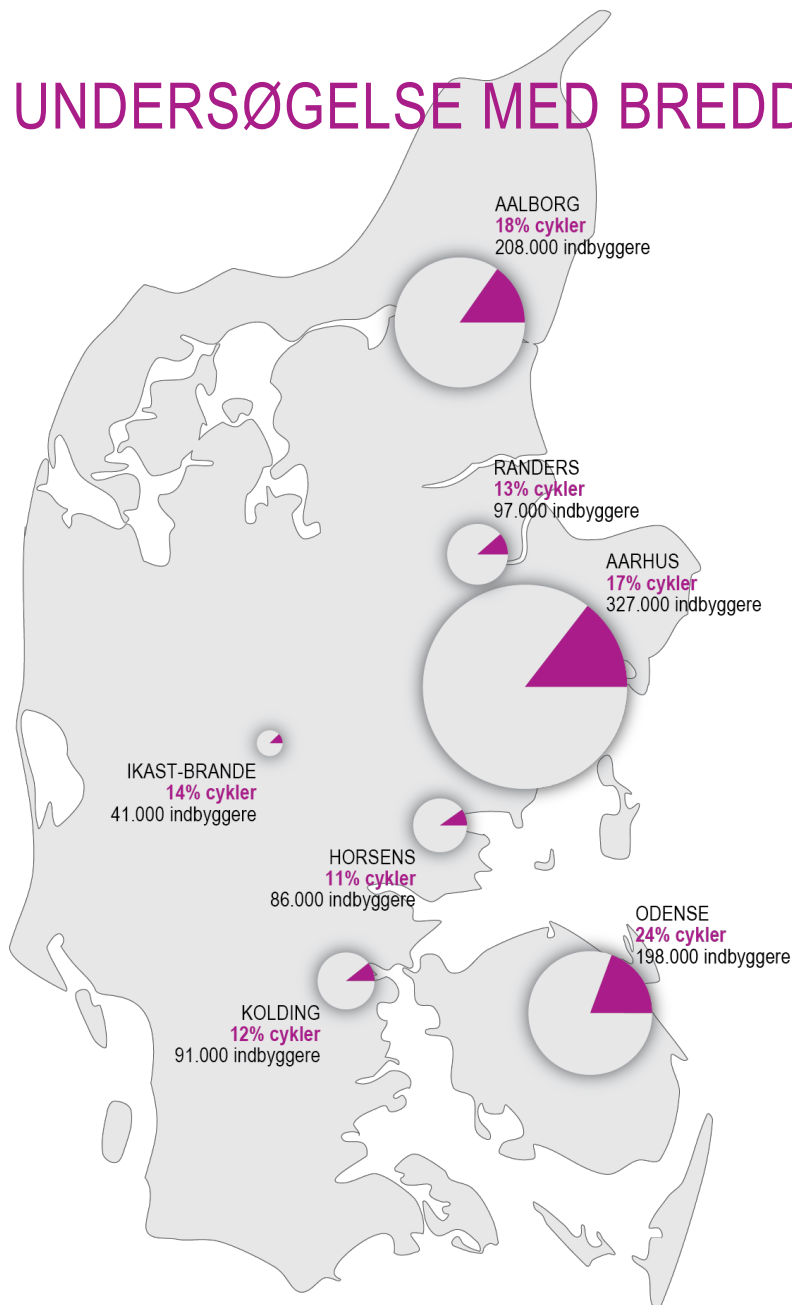
Stort uforløst potentiale

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.

*Pablo Celis, projektleder,
Aarhus Kommune*

UNDERSØGELSE MED BREDDE



Undersøgelsen omfatter syv kommuner, der dækker et bredt spektrum af by- og områdetyper i Jylland og på Fyn. 20 lokaliteter dækker de centrale bymidter i seks af de ti største byer i Danmark. Herudover omfatter by- og områdetyperne tre storcentre med regional betydning, fire hovedbyer samt en række bydelscentre og forstadsbyer.

Indbyggertallet og oplandet til de forskellige områder er meget varieret. Handelsområderne har forskellige typer af bilparkering, en meget forskellig trafikstruktur samt forskellige forhold af bilejerskab og trafikmængder. Byområderne tilbyder forskellige former for handelsliv og byfunktioner, der er afhængig af placering og størrelse.

Undersøgelsen er designet med en bredde og et omfang, så resultaterne kan benyttes i byer med samme størrelse og funktion. Til pjecen knytter sig faktaark, der præsenterer de vigtigste resultater for 5 forskellige typer af byer.

Resultaterne understøtter en tilsvarende undersøgelse i Københavnsområdet. Derved er det nu muligt at få oplysninger om forskellige typer af transportbrugere angående brug af byens funktioner i form af handel, oplevelser, service mm. i hele landet.

Sådan har vi spurgt

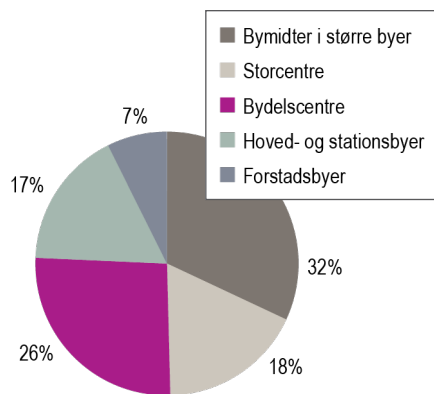
2.200 personer har gennemført et stopinterview ved brug af Ipad. Interviewene er gennemført i handelsområder 20 forskellige steder på hverdage og lørdage i sammenlagt 275 timer.

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.

FAKTA OM UNDERSØGELSEN

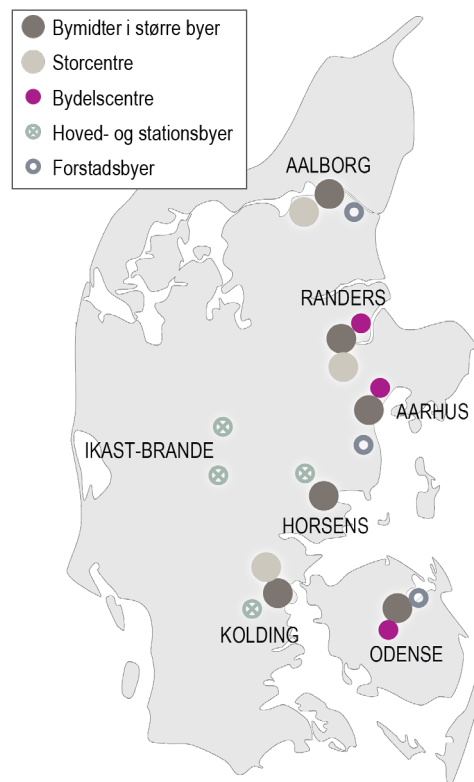
- › 7 deltagende kommuner
- › 20 forskellige byer/ byområder
- › 4.000 besvarelser
- › Gennemført i april 2015



Svarfordelingen af indsamlet data ved brug af stopinterview og internetbaseret spørgeskemaer.

| | Dagligvarer | Udvalgsvarer | Oplevelser og service | I alt |
|-------------|-------------|--------------|-----------------------|--------|
| Hovedstaden | 28.600 | 26.000 | 22.900 | 77.500 |
| Sjælland | 26.600 | 21.900 | 14.900 | 63.400 |
| Syddanmark | 25.000 | 21.600 | 15.100 | 61.700 |
| Midtjylland | 26.200 | 24.800 | 13.900 | 64.900 |
| Nordjylland | 24.100 | 24.900 | 15.800 | 64.800 |

Årligt forbrug pr. person til dagligvarer, udvalgsvarer (fx tøj, sko, isenkram, elektronik), samt oplevelser og service (fx restaurant, museum, tandlæge, frisør) Forbruget er ca. 20 % lavere i provinsen end i hovedstaden. Størst er forskellen på forbrug til oplevelser og service.



Typer af områder.

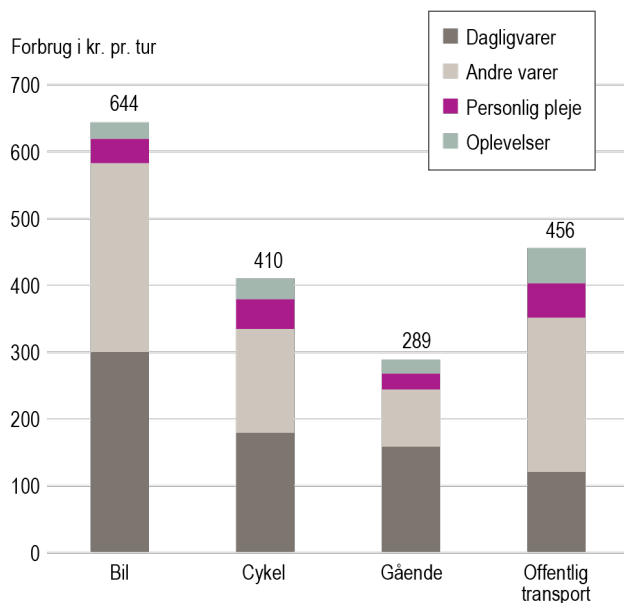
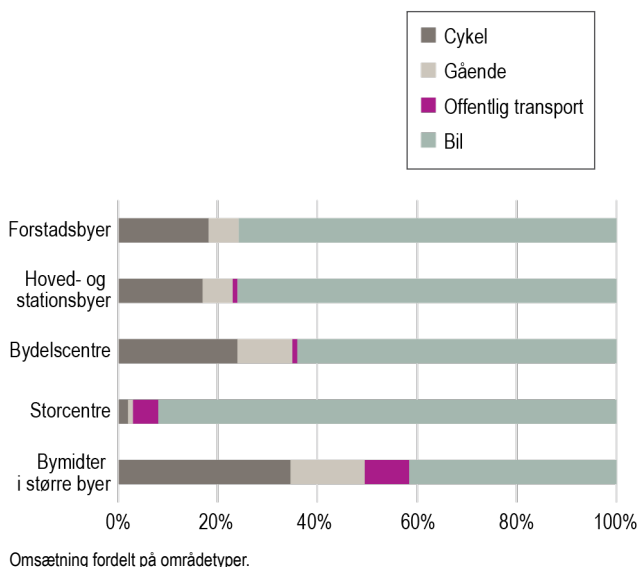


FORBRUG

Cyklister og gående står for 50 % af omsætningen i de store byers centrum og ca. 25 % i de små og mellemstore byer.

Måles forbruget på den enkelte tur, er bilisternes forbrug størst. Ses forbruget i forhold til de forskellige måder at transportere sig på samt de forskellige typer af handelsområder, er der imidlertid markante forskelle. I centrum af de store byer er cyklister og bilister næsten lige store forbrugere, mens bilisterne til gengæld stort set står for hele omsætningen i storcentrene.

Bilisters brug af byen er koncentreret omkring detailhandel, mens køb af oplevelser og personlig pleje i højere grad sker på cykel eller med den offentlige transport. Undersøgelsen viser, at cyklisterne bruger byen mere bredt.



Gennemsnitlig forbrug pr. indkøbstur fordelt på transporttype og forbrugstype.

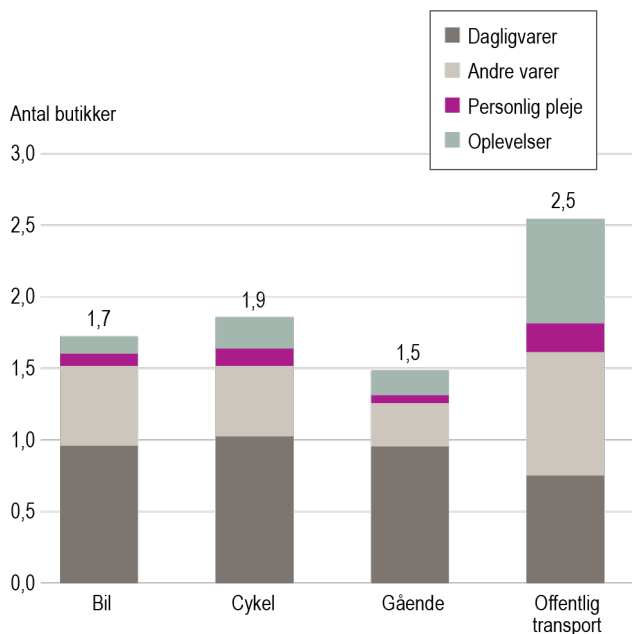
CYKLISTER BESØGER FLERE STEDER PR. TUR

Cyklister er på grund af lavere tempo og større nærhed til byens oplevelser, særligt i de centrale områder, i høj grad med til at skabe byliv.

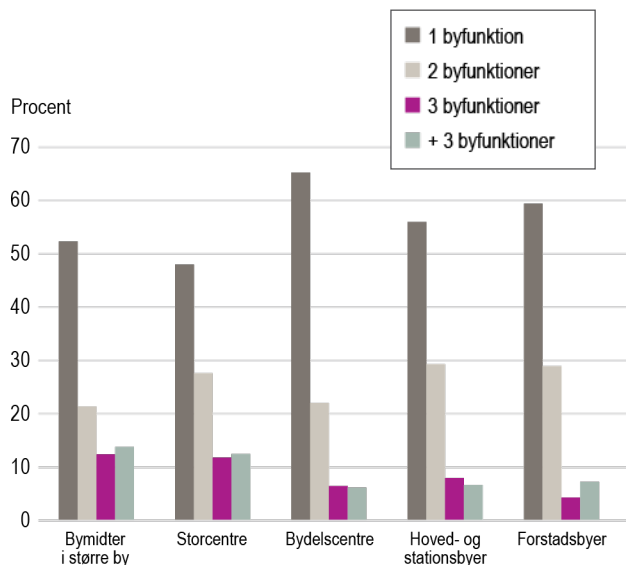
Mange besøger kun ét sted på turen. Cyklister besøger dog i gennemsnit lidt flere butikker eller andre byfunktioner pr. tur end bilister og gående og bruger dermed byen mere varieret.

I bymidterne besøger mere end hver femte cyklist tre steder eller mere på én tur og bevæger sig derfor meget rundt (med steder forstås både butikker i traditionel forstand samt cafébesøg, biograf, frisør o.l.).

Cyklisten har en større frihed ved at have valget mellem at have transportmidlet med sig rundt ved flere stop i byen eller at sætte cyklen og fortsætte byturen til fods.



Antal butikker og andre byfunktioner, hvor der er brugt penge på én tur.



Antal butikker og andre byfunktioner, hvor cyklister har brugt penge i forskellige områder på én tur.

CYKLEN ER DET FORETRUKNE VALG I CENTRUM AF DE STORE BYER

I centrum af de store byer er cyklen det foretrukne valg til indkøb og anden brug af byens service- og kulturtilbud. Også i bydele i tilknytning til en større by har cyklen godt fat i borgerne med 30 % af forbrugerne på cykel.

Til storcentre udgør bilisterne 87 % af forbrugerne, mens de cyklende nærmest ikke kan ses i statistikken. I de selvstændigt beliggende byer – forstadsbyer, hovedbyer og stationsbyer – cykler knap en fjerdedel. Her er afstandene til handelsområderne ellers i cykelafstand, men det er samtidig i områder med god mulighed for parkering af bilen og meget lidt trængsel på vejnettet.

| Andel | Cykel | Bil | Gående | Offentlig transport |
|--------------------------|------------|------------|------------|---------------------|
| Centrum i de større byer | 37% | 30% | 24% | 10% |
| Storcentre | 2% | 87% | 2% | 8% |
| Bydel i en større by | 30% | 51% | 17% | 1% |
| Hoved- og stationsbyer | 23% | 63% | 13% | 1% |
| Forstadsbyer | 22% | 64% | 13% | 1% |
| I alt | 24% | 56% | 15% | 6% |

Transport til steder med handel, service og oplevelser ift. bytyper.



HANDELSOMRÅDERNE ER I CYKELAFSTAND

Forbrugerne transporterer sig generelt over kort afstand til centrum i de større byer. Kun 21 % af bilisterne havde over 2 km til det nærmeste handelsområde.

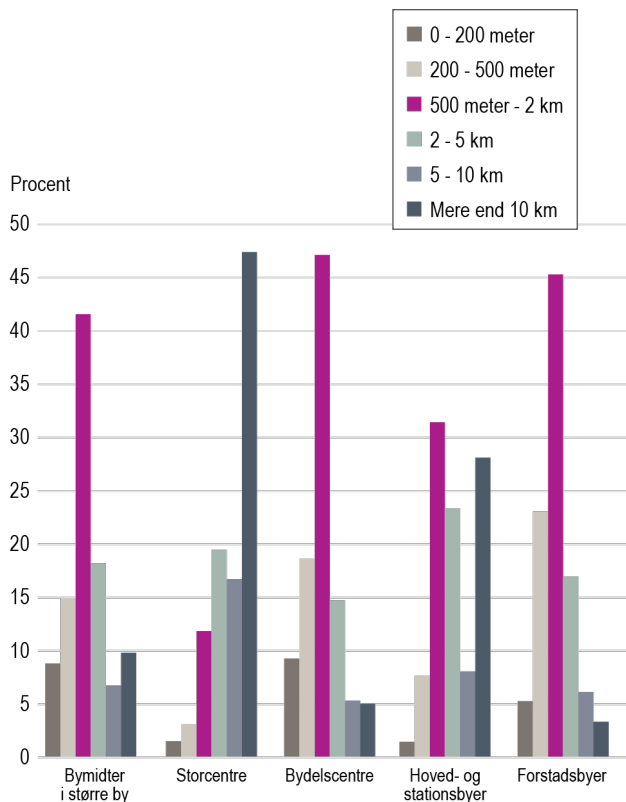
Selvom en stor andel af de, der handler har under 2 km til den nærmeste butik, er der en stor del, der vælger at tage bilen. 33 % valgte bilen på den seneste tur selvom den var under 2 km. Andre valgte at handle mv. et andet sted end i det nærmeste handelsområde. Fx kører nogle længere efter en bestemt butikskæde eller kører længere for at kunne kombinere flere forskellige ærinder.

På afstande under 500 m til nærmeste butik fra bopælen vælges cykel eller gang primært, mens bilen bruges i mere udpræget grad på afstande over 500 m og udgør langt den største del på afstande over 2 km til nærmeste handelsområde.

| Andel | Bil | Cykel | Gående | Offentlig transport |
|------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| 0 - 200 meter | 7% | 15% | 22% | 12% |
| 200 - 500 meter | 16% | 30% | 32% | 22% |
| 500 meter - 2 km | 56% | 51% | 43% | 51% |
| 2 - 5 km | 14% | 4% | 3% | 10% |
| mere end 5 km | 7% | 0% | 0% | 5% |
| I alt | 100% | 100% | 100% | 100% |

Afstand til nærmeste handelsområde fra bopælen fordelt på transportmidler.

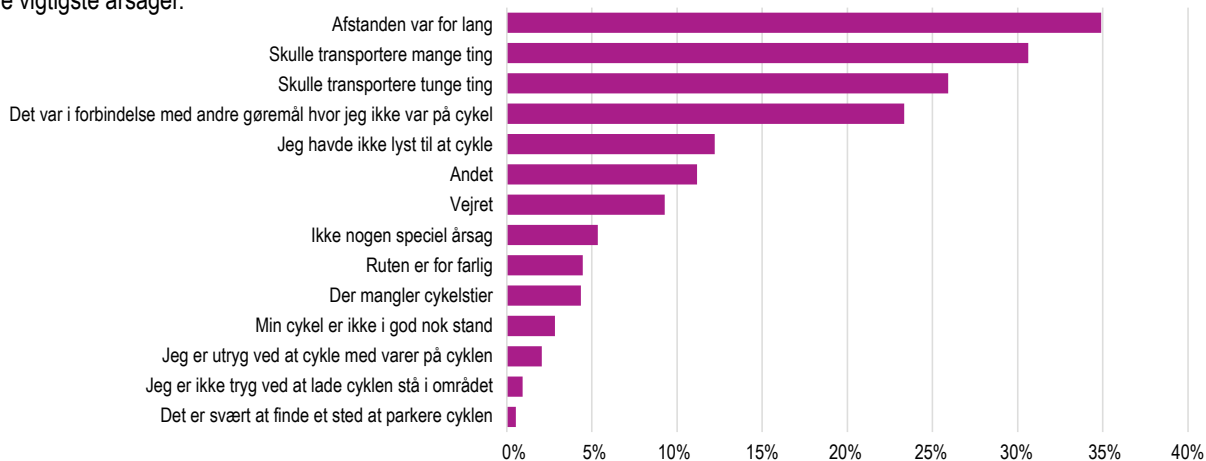
75 % af forbrugerne i bydelscentre og forstadsbyer havde under 2 km til det første sted de brugte penge. Storcentre og hoved- og stationsbyer har derimod et større opland og dermed færre muligheder for at påvirke transportadfærden.



Afstand til første butik, hvor der er brugt penge.

HVORFOR IKKE CYKLE?

Årsagen til at fravælge cyklen i.f.m. indkøb og anden brug af byens funktioner er vigtig i forhold til en eventuel indsats for at få flere til at vælge cyklen. Forbrugerne er derfor spurgt om at angive de vigtigste årsager.



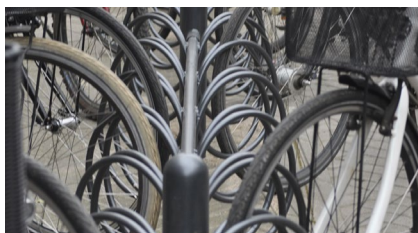
Årsager til ikke at vælge cyklen for personer, som har cykel til rådighed, men benytter sig af bil til pågældende tur.



Er 2 km for langt at cykle ifm. indkøb og anden brug af byen? Kun 14 % af bilisterne har mere end 2 km til nærmeste butik, men alligevel er afstand den væsentligste årsag til at fravælge cyklen.



Behovet for at transportere varer er også en vigtig grund til at fravælge cyklen – kan nye typer af cykeltasker eller muligheder for at låne cykeltrailer ændre på det?



Forbrugerne finder det væsentligt at det er nemmere at parkere sin cykel end sin bil i byerne. Det er dog ikke en afgørende parameter, at der nødvendigvis er frie pladser i cykelstativerne. De mener derfor det er vigtigere at de trykt kan lade cyklen stå, der hvor cyklen skal parkeres end at der er et frit stativ.



Selvom kun få angiver usikre trafikforhold som afgørende for at fravælge cyklen er det dog et af de forhold de angiver som det vigtigste når de bliver bedt om at prioritere forskellige indsatser.



**ODENSE
KOMMUNE**



Kolding
Kommune



HØRSENS KOMMUNE

Randers Kommune



**AALBORG
KOMMUNE**



**AARHUS
KOMMUNE**