

# Transportvaneundersøgelser

Transportvaneundersøgelser gennemført i Beder-Malling 2014-2016



**UDARBEJDET AF SMART MOBILITET, AARHUS KOMMUNE**

15. marts 2018

Skrevet af: Liv Maria Stender

# Transportvaneundersøgelser

## Transportvaneundersøgelser gennemført i Beder-Malling 2014-2016

### Baggrund

Smart mobilitet ønskede ved opstarten af projektet i april 2014 at tilegne os nuanceret viden om aarhusianernes transportvaner i en af vores største cases nemlig forstaden Beder-Malling, hvor vi primært har haft fokus på pendlere og skolebørn.

Med undersøgelserne ønskede vi en baselinemåling, der indledningsvist kunne pege os i retning af oplagte indsatsområder og relevante målgrupper samt skabe et målbart billede af transportadfærd og transportvalg i området. Undersøgelsen generede viden omkring vaner, værdier, motivation og omstillingsparathed. Den viden har vi brugt aktivt i arbejdet med lokalområdet kontinuerlig i hele projektperioden både til at igangsætte arbejde med specifikke målgrupper og til at pege os i retning af hvilke pilotprojekter, der skulle igangsættes. Undersøgelsen var dermed et helt nødvendigt afsæt for arbejdet med transportvaner i området.

Følgende research problemstillinger blev belyst i undersøgelserne:

#### 1. Trafikvaner

*Hvordan ser vanerne ud, og hvor faste er de? Er der fleksibilitet, og hvis ja i hvilke situationer?*

#### 2. Transport som ret/pligt – drivere og barrierer

*Hvordan opfattes transportvanerne – er der bagvedliggende grunde til, at man gør som man gør. Villighed til forandring med hvilke muligheder/betingelser.*

#### 3. Mennesketyper

*Hvilke arketyper/ segmenter har hvilke vaner, selvopfattelse og profiler.*

Undersøgelsen blev gentaget i 2016 med det formål at afdække, om vi kunne spore nogle ændringer i borgernes transportvaner og holdninger til transport igennem den.

### Tidspunkt for gennemførelse

Undersøgelserne blev gennemført i Uge 35 og 36 i hhv. 2014 og 2016

Undersøgelsesens data blev indsamlet gennem telefoninterviews. Der blev indsamlet 502 interviews i 2014 og 516 interviews i 2016. Et interview varede i gennemsnit 13.5 minutter i 2014 og 14 minutter i 2016.

### Målgruppe og geografi

Der er 10.000 indbyggere i Beder-Malling. Smart mobilitet har arbejdet med 4 overordnede målgrupper i området:

1. **Børnefamilien** kendetegnet ved, at der mindst er et barn i alderen 0-12 år i husstanden.
2. **Unge** kendetegnet ved at være 15-29 og endnu ikke selv have stiftet familie.
3. **Grå guld** kendetegnet ved at være over 50 år og derover og ikke have hjemmeboende børn under 18.
4. **Teen-familien** kendetegnet ved, at der er mindst et hjemmeboende barn i husstanden.

## Undersøgelsen som startskud til arbejdet i et lokalområde

Gallups undersøgelser har som nævnt indledningsvist været værdifulde som et værktøj til at få et overblik over et afgrænset område inden inddragelse og samskabelse med borgerne påbegyndtes. Nedenfor beskrives kort og i grove træk hvilke indsigter, der har været centrale for vores videre arbejde. Ønskes detaljeret læsning af resultater og grafer kan undersøgelserne findes på Smart mobilitets hjemmeside under fanen Rapporter<sup>1</sup>.

### Værdier

Ud fra undersøgelsen har vi identificeret tre centrale værdier aarhusianerne i området motiveres af, når de planlægger deres transport: Tid, fleksibilitet og sundhed er de parametre, som langt de fleste sætter højt, når de skal have hverdagens puslespil til at gå op. Særligt børnefamilierne er drevet af tidsaspektet lige som fleksibilitet, og dermed oplevet frihed, sættes højt.

### Kombinationsrejser

Undersøgelsen fra 2014 viste, at der i Beder-Malling var meget få der kombinerede transportformer. Der var meget lidt kombination af bil og offentlig transport i området. Flere ville gerne cykle som alternativ og kunne motiveres til at gøre det, hvis alternativet var: hurtigere, billigere og sikkert. Mange besvarelser fokuserede på, at folk var villige til at skifte, hvis de kunne skifte hurtigt fra en transportform til en anden. Billedet på en gnidningsfri triatlon-skiftezone har vi derfor i Smart mobilitet arbejdet med, når vi har arbejdet med at fremme kombinationsrejser.

Et borgernært projekt i relation til kombinationsrejser med fokus på cykel i kombination med kollektiv transport var casestudiet ”Superpendlerne”. Superpendlerne blev til i et samarbejde mellem projekt Smart mobilitet, Midttrafik og en gruppe på 16 omstillingsparate borgere fra Beder-Malling. Superpendlerne havde til formål at indsamle viden om konkrete vanebrud, barrierer og drivere i forbindelse med kombinationsrejser fra forstad til midtby. Projektet kørte 9. september til 9. december 2015, hvor deltagere i projektet skiftede bilen ud med foldecykel og periodekort til Midttrafiks busser og tog mellem Beder-Malling og Aarhus. Alle superpendlere bloggede ugentligt om deres erfaringer med at skifte bilen ud med tog/bus og foldecykel. Bloggen kan læses online på [superpendlerne.smartmobilitet.dk](http://superpendlerne.smartmobilitet.dk). Evalueringen af projektet kan findes på Smart mobilitets hjemmeside.

Smart mobilitet har ligeledes arbejdet med kombinationsrejser ved at bidrage ind i arbejdet med at udpege lokaliteter, hvor man med fordel kan arbejde med at understøtte kombinationsrejse her forstået bredt som rejser, hvor pendleren kan skifte fra et transportmiddel til et andet. Læs mere om kombinationsrejser i Smart mobilitets idékatalog på Smart mobilitets hjemmeside.

### Bilejerskab og motivation til forandring igennem sundhed

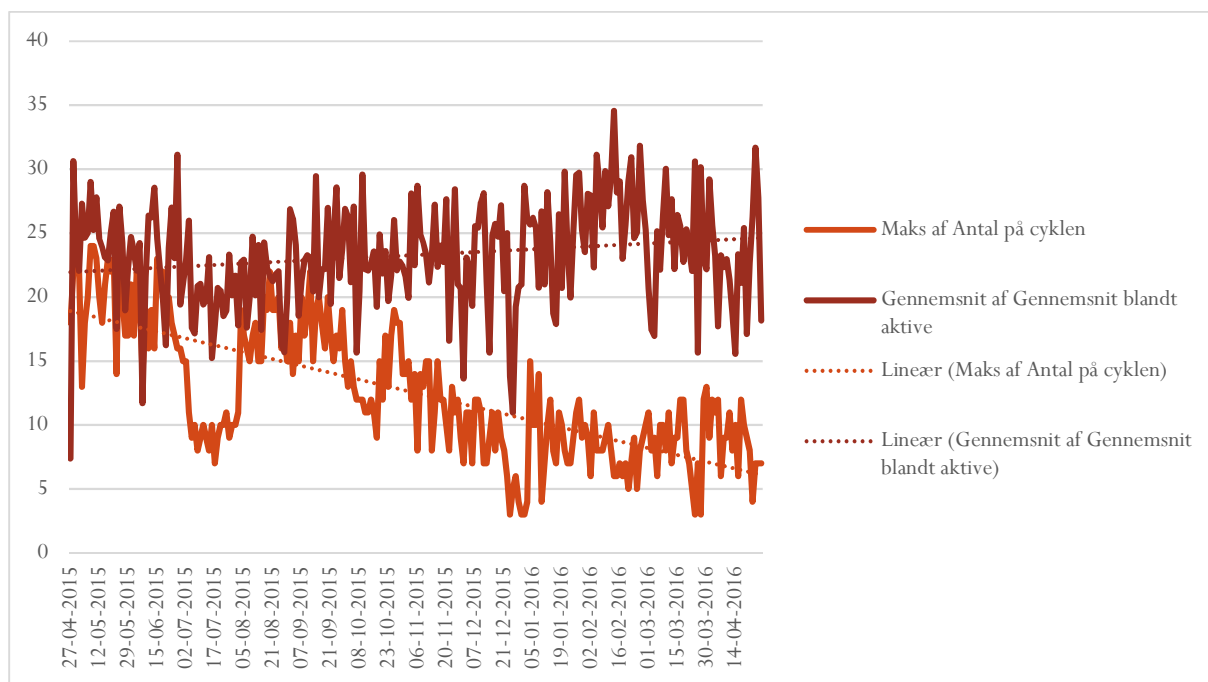
Flertallet af borgerne i Beder-Malling havde både i 2014 og 2016 bilen som foretrukket transport og befordrede sig ofte alene på langt de fleste ture. De fleste havde på undersøgelsestidspunkterne faste mødetider og mødte ind på arbejdspladsen eller studiepladsen fem ud af ugens fem hverdage. Bilen alene var den måde flest kom på arbejde undtagen de unge, der var med offentlig transport. Børnefamilien havde markant flere antal dage pr. år alene i bil. Langt flere i målgruppen ”Det grå guld” kørte alene i

<sup>1</sup> [http://www.smartmobilitet.dk/?page\\_id=531](http://www.smartmobilitet.dk/?page_id=531)

bilen i undersøgelsen fra 2016, på samme måde ses det, at teen-familierne også er begyndt at køre mere alene i bil. Dette kan hænge sammen med at Odderbanen ikke kørte da undersøgelsen i 2016 blev gennemført. Dette skyldtes ombygningen af Odderbanen til Letbane. Det forventes at Letbanen til Beder-Malling åbner i 2018, og der vil være ræson i at undersøge effekterne af Letbanen holdt op imod resultaterne fra 2014 og 2016.

Smart mobilitet valgte at arbejde videre med pendlingsproblematikken ved at understøtte brugen af aktiv transport i området, da vi ønskede at tilbyde et alternativ til bilen, der trykkede på de identificerede motivationsfaktorer fleksibilitet, tid og sundhed.

Derfor satte projektet i 2015 et stort casestudie i gang, som vi kaldte ”365 dage på cykel”. Casestudiet løb fra april 2015 til april 2016. I perioden testede 30 bilister elcykler og 8 deltagere hoppede ud af bilen og brugte deres egen cykel som primært transportmiddel. Ved projektets afslutning valgte 18 at købe deres elcykel og fortsætte på den som deres primære transportmiddel, mens andre investerede i racercykler. Ingen ønskede at hoppe tilbage i bilerne. Grafen nedenfor viser antallet af deltagere, der tracker sig selv hen over året (orange linje) og den gennemsnitlige tilbagelagte distance for de aktive deltagere den på gældende dag. Som det ses, falder motivationen over året. Dels er der et dyk omkring sommerferien 2015, men deltaerne kommer tilbage på cyklen inden efteråret, hvor aktiviteten igen falder. Grafen tegner et billede af motivationen over året, hvilket bliver yderligere belyst ved hjælp af andre typer data i evalueringsrapporten for dette projekt. Evalueringsrapporten kan læses på Smart mobilitets hjemmeside.



### Trængsel i myldretiden

Hver fjerde borger i Beder-Malling oplevede køer i trafikken som den største daglige udfordring både i 2014 og 2016.

I forhold til at imødekomme kø-problematikken har Smart mobilitet arbejdet med at brede myldretiden ud. Det har vi konkrete gjort ved at kommunikere omkring køretider igennem casestudiet ”Early Birds”, der bestod af seks borgere i Beder-Malling der i december 2015 kørte markant tidligere hjemmefra alle

hverdage og bloggede om de effekter, det havde på deres liv. Læs mere om projektet på [www.early-birds.smartmobilitet.dk](http://www.early-birds.smartmobilitet.dk) eller i Smart mobilitets projektkatalog, der findes på [www.smartmobilitet.dk](http://www.smartmobilitet.dk). Herudover har Smart mobilitet igangsat virksomhedssamarbejde, hvor kommunikation af køretider bliver en central del af indsatserne. Virksomhedssamarbejdet er beskrevet i Smart mobilitets projektkatalog.

### Undersøgelsen som evalueringsværktøj

Gallup undersøgelserne har ikke vist sig som et egnet evalueringsværktøj til at afdække konkrete adfærsændringer. Her er de kvalitative analyser som dokumentation af vanebrud langt mere brugbare, da de giver indsigt i motivation og konkrete effekter på hverdagen i forbindelse med vanebrud.

I evalueringsojemed har Smart mobilitet kunnet bruge Gallup-undersøgelsen fra 2016 til at afdække kendskab til projektet i lokalområdet.

I 2016 havde 24 % har hørt om Smart mobilitet. Flest i børnefamilien hvor det var 34% af de adspurgte, der havde hørt om projektet, hvor tallene for teen-familien var 29% og unge var nede på 13%. Smart mobilitet har arbejdet målrettet med tilbud til netop børnefamilierne og teen-familierne, hvorfor det høje kendskab i den målgruppe stemmer godt overens med rekruttering og kommunikationsindsats, der blandt andet er foregået via idrætsforeninger, skoler og lokale medier.

I afsnittet om metode i nærværende rapport, kan man læse mere om kommunikationsstrategien for projektet.

Begge Gallups transportvaneundersøgelser kan læses på Smart mobilitets hjemmeside.