

SEPTEMBER 2017

EVALUERING AF NY MOBILITET

EXECUTIVE SUMMARY



NY MOBILITET

FLEKSIBEL TRANSPORT OG BEDRE BYRUM

Ny Mobilitet er et pilotprojekt udviklet til at teste alternative transportformer på 100 beboere i to områder omkring hhv. Henrik Ibsens Vej på Frederiksberg og Krusågade i København. Til det formål blev der sammensat en mobilitetspakke med tilbud til delebiler, bybiler, lejebiler og bycykler, som alle beboere kunne afprøve fra 1. april til 30. juni 2017. Mobilitetspakkens formål var at give beboere et alternativ til privatbilen.

Projektets mål var, at 20 beboere skulle opmagasinere deres bil. De bilejere, der opmagasinere deres bil blev tilbudt et Rejsekort med 2520 kr. og 2 x 500 kr. gavekort på biludlejning gennem GoMore. I de to gader blev der etableret en mobilitetshub med delebiler og bycykler, og etableret nye byrumsløsninger i form af miniparker i dialog med beboerne.

162 personer har testet en mobilitetspakke med delebiler, lejebiler og bycykler i 3 måneder og syv bilejere har opmagasineret deres bil.

BAG OM PROJEKTET

Mange gader i København og Frederiksberg har en belægningsgrad for offentlige parkeringspladser på over 100 %. En droneundersøgelse foretaget af COWI i januar 2017 viser, at hver fjerde bil på Vesterbro og Østerbro er en weekendbil, altså en bil som holder stille fra mandag til fredag.

Hver fjerde bil på Vesterbro og Østerbro holder stille i hverdagene.

Med inspiration fra et lignende projekt i Berlin har et partnerskab bestående af Region Hovedstaden, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og BMW Group derfor udviklet en ny indsats, som giver beboere mulighed for at prøve delebiler og andre alternativer. Hvis weekendbilernes ejere kan klare deres transportbehov med delebiler eller lejebiler, kan det reducere parkeringsproblemerne, fremme grøn transport og frigive parkeringspladser til andre formål, hvilket kan gøre byen til et bedre sted at bo. For eksempel ved at etablere flere grønne arealer, opholdssteder for børn og ældre, cykelparkering, cafeterrasser, m.m.

Projektet har indsamlet en stor mængde feedback fra deltagerne gennem interviews, spørgeskemaundersøgelser og borgerinddragelse, der viser de barrierer, som beboerne har mødt, og hvilke incitamenter der kunne hjælpe dem med at anvende alternative transportformer.



Krusågade før.



Krusågade efter. Miniparken er til højre og mobilitetshubben er på den modsatte side.

RESULTATER OG ANBEFALINGER

Ny Mobilitets forundersøgelse på Krusågade og Henrik Ibsens Vej viste, at ud af 192 respondenter, var 122 interesseret i at teste mobilitetspakken (heraf 45 bilejere), og 18 bilejere var villige til at opmagasinere deres bil.

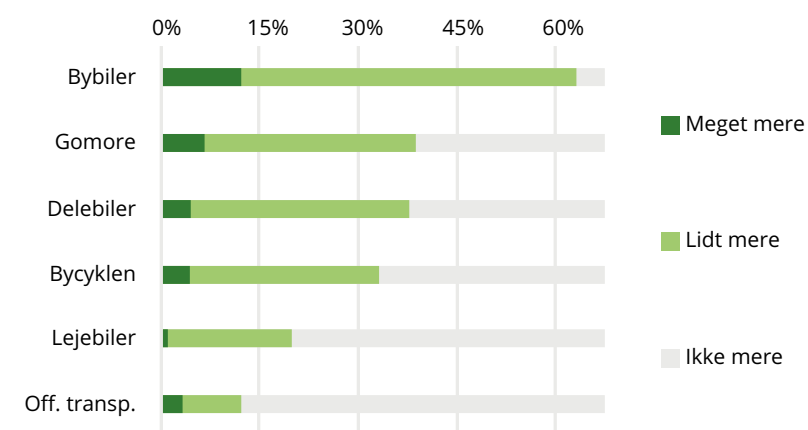
I alt tilmeldte 162 beboere sig og 7 opmagasinerede deres bil. Deltagerne er yngre, har flere børn og en højere indkomst end gennemsnittet. De fleste bilejere er fritidsbilister, der ikke bruger bilen til pendling. En fjerdedel af deltagerne har i projektperioden prøvet minimum et tilbud i mobilitetspakken.

Deltagerne giver projektet en samlet karakter på 6,54 på en skala fra 1 til 10. Heraf er 21,6 % direkte " fortalere for projektet " med en karakter på 9 eller 10.

UDVIDET KENDSKAB

Projektet har vist sig at være et effektivt værktøj til at udbrede kendskabet til alternative transportformer, som er et vigtigt første skridt for at få flere borgere til at bruge dem. Efter forsøget mener 36,8 % af deltagerne at mobilitetspakken kan dække deres transportbehov (20 % af bilejerne) og 55,2 %, at den kan dække det med nogle forbedringer. Projektet har reduceret interessen for at købe en privatbil hos 51,6 % af ikke-bilejerne og 12,5 % erklærer at projektet har reduceret deres interesse "meget".

Synes du at du ved mere om transportformerne nu i forhold til før projektet?

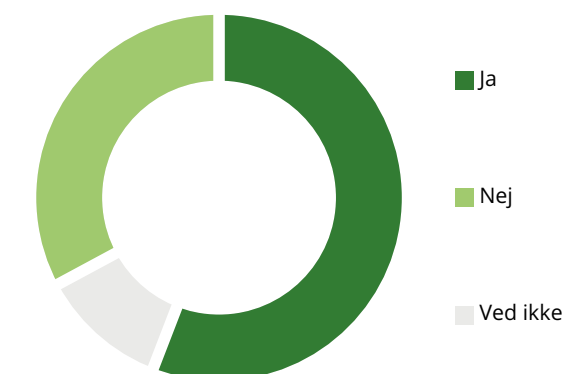


Projektet har reduceret interessen for at købe en privatbil hos 51,6 % af ikke-bilejerne.

KOMPLEKSITET

Det var for mange deltagere svært at gennemskue de muligheder, mobilitetspakken indeholdt, hvordan man kunne bruge dem og hvor meget det ville koste. Deltagerne syntes, det var for komplekst at tilmelde sig og bruge de ni transporttjenester. Hvis mobilitetspakken var samlet i én konto med én app, svarer 55,7 % af deltagerne at det kunne erstatte behovet for at eje en privatbil og 67 % at de ville bruge den.

Hvis mobilitetspakken var samlet i én konto og en app kunne den så erstatte behovet for at eje en bil?



Anbefaling

Mobilitetspakken skal samles i en konto for at gøre oprettelsen nemmere og tilbyde en samlet app for at hjælpe brugerne med at finde det alternativ, der bedst matcher deres behov i forhold til tid og pris.

VARIGHED OG STØRRELSE

At ændre på folks transportvaner tager tid, og tre måneder er ikke nok til at introducere alternativerne i deltagernes hverdag. Det kan dog observeres, at Ny Mobilitet har påvirket deltagernes holdninger og kendskab til alternative transportformer. Holdninger og kendskab er det første skridt på vejen mod vaneændring. Projektets mobilitetshubs og miniparker viste sig at kunne servicere flere beboere end kun beboerne fra de to gader de blev etableret i.

Anbefaling

Forsøgsperioden bør være længere end 3 måneder for at give beboerne tid til at prøve alternativerne og ændre deres vaner.

Indsatsen egner sig bedst til et område på størrelse med et kvarter (5-6 gader), da mobilitetshubben og miniparken kan servicere mange beboere.

OPMAGASINERING

7 bilejere har opmagasineret deres bil under forsøgsperioden, hvilket viser, at det er svært at få folk til at droppe privatbilen. Når de andre bilejere blev spurgt til det sagde 20 % af dem, at et større økonomisk incitament, som modsvarer deres faktiske udgifter, ville have fået dem til at opmagasinere. 20 % af dem svarede også, at det økonomiske incitament skulle kunne bruges på alle tjenester, så de selv kunne vælge, hvor de ville bruge pengene (2/3 af kompensationen var på et Rejsekort). Derudover svarede flere bilejere, at de ville have nemmere ved at fjernparkere deres bil i et parkeringshus end ved at opmagasinere bilen helt.



Henrik Ibsens Vej før.

Anbefaling

Der kan skabes incitament til fjernparkering i udvalgte parkeringshuse med lav belægningsgrad, frem for opmagasinerung, for at få flere bilejere med.

Incitamenterne til opmagasinerungen skal kunne bruges på flere transporttjenester.

PRIS

Flere deltagere har nævnt, at delebiler og lejebiler var for dyre til at de ville bruge dem. Det afspejles ved, at ti gange så mange deltagere brugte bybiler sammenlignet med delebiler. Derudover tilbød bybilerne gratis minutter til at tiltrække nysgerrige brugere, mens delebilerne tilbød rabatter på abonnementer og ingen gratis minutter/km til at teste bilerne. I den sammenhæng er det dog vigtigt at forstå, at hvor bybilerne primært bruges til kortere byture, så bruges delebilerne til længere fritids-/weekendture. Delebiler kan potentielt erstatte weekendbiler helt, men fordi fritids-/weekendture er forbundet med en større udgift, så kræver valget også flere overvejelser.

Hvis projektpartnerne ønsker at fremme delebiler yderligere kan flere nysgerrige tiltrækkes ved at tilbyde gratis abonnement og nogle fri kilometer i perioden. Denne prisbarriere kan fx også afhjælpes med et system som viser "on-demand", hvor meget en bestemt tur koster med hhv. privatbil og delebil, så brugerne kan se prisen når de overvejer turen.

Anbefaling

Mobilitetspakken skal indeholde gratis minutter eller kilometer til alle tjenesterne så flere prøver dem.



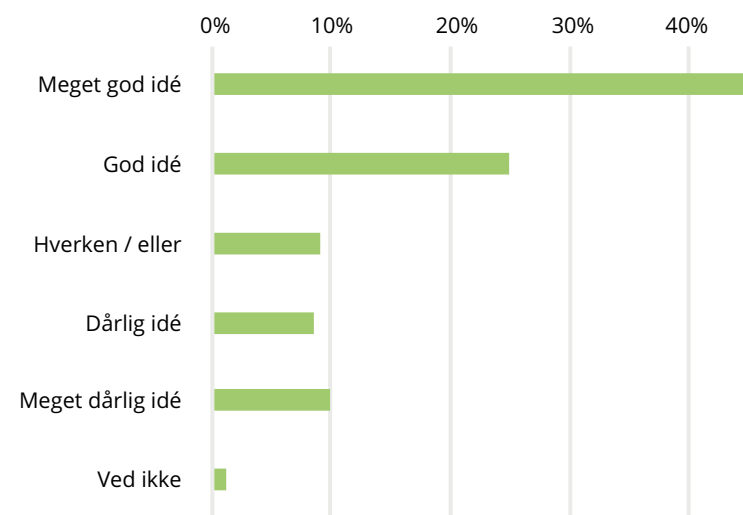
Henrik Ibsens Vej efter. Miniparken i forgrunden, bycykler og delebiler i baggrunden.

BYRUMMET

72,4 % af respondenterne i forundersøgelsen (19,2 % af gadernes beboere) syntes, det er en "god" eller "meget god" idé at kommunen arbejder på at omdanne parkeringspladser til andre formål som grønne arealer med bænke, legepladser, cykelparkering, m.m. Den største motivation for at deltage i projektet var "udsigt til bedre byrum" (24,6 %), efterfulgt af rabatterne (20,3 %). I den forbindelse var grønne arealer den mest efterspurgte type omdannelse med 36,3 %. Efter projektet er 74 % af deltagerne stadig enige i, at kommunen skal fortsætte med at omdanne parkeringspladser til andre formål og de bedømmer miniparken med 5,3 ud af 7 stjerner med hensyn til dens positive effekt på gaden.

Miniparkerne blev hovedsageligt brugt som kortvarige opholdssteder for børnefamilier og ældre på vej til og fra deres hjem. I København kom cykelparkering ind som det næst vigtigste efter grønne arealer. På Frederiksberg var det opholdssteder for børn og ældre.

Hvad synes du om at kommunen omdanner parkeringspladser til rekreative områder?



Anbefaling

Parkeringspladser kan med fordel omdannes til små rekreative områder, som børnefamilier og ældre kan bruge til korte ophold. Tilpas omdannelsen til de lokale behov ved at spørge beboerne.

OFFENTLIG-PRIVAT SAMARBEJDE

Ny Mobilitet er et offentlig-privat projekt, som har formået at skabe et succesfuldt samarbejde mellem tre offentlige myndigheder, én bilproducent og ti transportleverandører. Dette kan bane vejen for et frugtbart samarbejde i fremtidige projekter. Det giver også de offentlige myndigheder en bedre forståelse for, hvordan de kan bruge deleøkonomien og nye teknologier til at løse transportproblemerne. Derudover kan det hjælpe transportsektoren med at udvikle nye tjenester indenfor grøn transport og servicere byboerne mere effektivt.

KONKLUSION

Projektet har vist sig at være et effektivt værktøj til at udbrede kendskabet til alternative transportformer og har fået stor opbakning fra beboerne, hvad angår omdannelse af parkeringspladser til alternative byrumsløsninger. 7,4 % af beboerne fra begge gader har tilmeldt sig projektet, hvilket viser en betydelig interesse fra borgerne og et stort potentiale for indsatsen. På baggrund af beboernes læring, deres feedback og samarbejdet mellem transportleverandører og offentlige myndigheder har pilotprojektet gjort mange vigtige erfaringer, der kan bane vejen for en opskalering i andre kvarterer og byer. Projektet er også et eksempel på et godt samarbejde mellem private virksomheder og offentlige myndigheder, der giver mange muligheder for at skabe vækst, reducere trængsel samt fremme grøn delemobilitet.

Anbefalinger

- *Ny Mobilitet har potentiale til at fremme grøn transport og bedre byliv i København og på Frederiksberg.*
- *Indsatsen egner sig bedst til et område på størrelse med et kvarter (5-6 gader), da mobilitetshubben og miniparken kan servicere mange beboere.*
- *Forsøgsperioden skal være længere end 3 måneder for at give beboerne tid til at prøve alternativerne og ændre deres vaner.*
- *Mobilitetspakken skal samles i en konto for at gøre oprettelsen nemmere og tilbyde en enkel app for at hjælpe brugerne med at finde det alternativ der bedst matcher deres behov i forhold til tid og pris.*
- *Mobilitetspakken skal indeholde gratis minutter eller kilometer til alle tjenesterne så flere prøver dem og incitamenterne til opmagasineringen skal kunne bruges på flere transporttjenester.*
- *Tilbyd incitament for fjernparkering i udvalgte parkeringshuse frem for opmagasinering for at få flere bilejere med.*
- *Parkeringspladser kan med fordel omdannes til små rekreative områder, som børnefamilier og ældre kan bruge til korte ophold. Tilpas omdannelsen til de lokale behov ved at spørge beboerne.*

TRANSPORTLEVERANDØRERNE ER



PROJEKTET ER OGSÅ UDFØRT I SAMARBEJDE MED



Evalueringsrapporten er udarbejdet af Carless Consult

Efterbilleder og forsidebillede er fotograferet af Sara Galbiati

Førbilleder er fotograferet af Kristine Killerich

Executive summary er layoutet af Christina Hansen

Projektet har modtaget tilskud fra Energistyrelsen

