



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

AALBORG

Aalborg

T30.1. – Commuter Travel Plans in Aalborg

Aalborg Kommune
September 2009



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Project no.	TREN/FP7TR/218940 ARCHIMEDES
Project Name	ARCHIMEDES (Achieving Real Change with Innovative Transport Measure Demonstrating Energy Savings)
Start date of the Project	15/09/2008
Duration:	48 months
Measure:	No. 30: Commuter Travel Plans in Aalborg
Task:	4.2: Commuter Travel Plans
Deliverable:	T30.1: Commuter travel plans in Aalborg
Due date of Deliverable:	15 th September 2009
Actual submission date:	15 th September 2009
Dissemination Level	Public
Organisation Responsible	Aalborg Kommune
Author	Anne Marie Lautrup Nielsen
Quality Control	Alan Lewis
Version	1.0
Date last updated	14 th September 2009

Contents

- 1. Introduction 4
 - 1.1 Background CIVITAS 4
 - 1.2 Background ARCHIMEDES..... 5
 - 1.3 Participant Cities 5
 - 1.3.1 Leading City Innovation Areas 5
- 2. Aalborg 5
- 3. Background to the Deliverable 6
 - 3.1 Summary Description of Task..... 7
- 4. Commuter Travel Plans in Aalborg 7
 - 4.1 Description of Work Done..... 7
 - 4.2 Specification of the Commuter Travel Plans 7
 - 4.3 Communication 8
 - 4.4 Problems Identified..... 10
 - 4.5 Future plans 10
- Annex 1. Commuter Travel Plan for University of Aalborg. 11

1. Introduction

1.1 Background CIVITAS

CIVITAS - cleaner and better transport in cities - stands for City-VITALity-Sustainability. With the CIVITAS Initiative, the EC aims to generate a decisive breakthrough by supporting and evaluating the implementation of ambitious integrated sustainable urban transport strategies that should make a real difference for the welfare of the European citizen.

CIVITAS I started in early 2002 (within the 5th Framework Research Programme); CIVITAS II started in early 2005 (within the 6th Framework Research Programme) and CIVITAS PLUS started in late 2008 (within the 7th Framework Research Programme).

The objective of CIVITAS-Plus is to test and increase the understanding of the frameworks, processes and packaging required to successfully introduce bold, integrated and innovative strategies for clean and sustainable urban transport that address concerns related to energy-efficiency, transport policy and road safety, alternative fuels and the environment.

Within CIVITAS I (2002-2006) there were 19 cities clustered in 4 demonstration projects, within CIVITAS II (2005-2009) 17 cities in 4 demonstration projects, whilst within CIVITAS PLUS (2008-2012) 25 cities in 5 demonstration projects are taking part. These demonstration cities all over Europe are funded by the European Commission.

Objectives:

- to promote and implement sustainable, clean and (energy) efficient urban transport measures
- to implement integrated packages of technology and policy measures in the field of energy and transport in 8 categories of measures
- to build up critical mass and markets for innovation

Horizontal projects support the CIVITAS demonstration projects & cities by :

- Cross-site evaluation and Europe wide dissemination in co-operation with the demonstration projects
- The organisation of the annual meeting of CIVITAS Forum members
- Providing the Secretariat for the Political Advisory Committee (PAC)
- Development of policy recommendations for a long-term multiplier effect of CIVITAS

Key elements of CIVITAS

- CIVITAS is co-ordinated by cities: it is a programme “of cities for cities”
- Cities are in the heart of local public private partnerships
- Political commitment is a basic requirement
- Cities are living ‘Laboratories’ for learning and evaluating

1.2 Background ARCHIMEDES

ARCHIMEDES is an integrating project, bringing together 6 European cities to address problems and opportunities for creating environmentally sustainable, safe and energy efficient transport systems in medium sized urban areas.

The objective of ARCHIMEDES is to introduce innovative, integrated and ambitious strategies for clean, energy-efficient, sustainable urban transport to achieve significant impacts in the policy fields of energy, transport, and environmental sustainability. An ambitious blend of policy tools and measures will increase energy-efficiency in transport, provide safer and more convenient travel for all, using a higher share of clean engine technology and fuels, resulting in an enhanced urban environment (including reduced noise and air pollution). Visible and measurable impacts will result from significantly sized measures in specific innovation areas. Demonstrations of innovative transport technologies, policy measures and partnership working, combined with targeted research, will verify the best frameworks, processes and packaging required to successfully transfer the strategies to other cities.

1.3 Participant Cities

The ARCHIMEDES project focuses on activities in specific innovation areas of each city, known as the ARCHIMEDES corridor or zone (depending on shape and geography). These innovation areas extend to the peri-urban fringe and the administrative boundaries of regional authorities and neighbouring administrations.

The two Learning cities, to which experience and best-practice will be transferred, are Monza (Italy) and Ústí nad Labem (Czech Republic). The strategy for the project is to ensure that the tools and measures developed have the widest application throughout Europe, tested via the Learning Cities' activities and interaction with the Lead City partners.

1.3.1 Leading City Innovation Areas

- The four Leading cities in the ARCHIMEDES project are:
- Aalborg (Denmark);
- Brighton & Hove (UK);
- Donostia-San Sebastián (Spain); and
- Iasi (Romania).

Together the Lead Cities in ARCHIMEDES cover different geographic parts of Europe. They have the full support of the relevant political representatives for the project, and are well able to implement the innovative range of demonstration activities.

The Lead Cities are joined in their local projects by a small number of key partners that show a high level of commitment to the project objectives of energy-efficient urban transportation. In all cases the public transport company features as a partner in the proposed project.

2. Aalborg

The City of Aalborg, with extensive experience of European cooperation and having previously participated in CIVITAS I (VIVALDI) as a 'follower' city, is coordinating the consortium and ensures high quality management of the project. The City has the regional

public transport authority (NT) as a local partner, and framework agreements with various stakeholder organisations.

Aalborg operates in a corridor implementing eight different categories of measures ranging from changing fuels in vehicles to promoting and marketing the use of soft measures. The city of Aalborg has successfully developed similar tools and measures through various initiatives, like the CIVITAS-VIVALDI and MIDAS projects. In ARCHIMEDES, Aalborg aims to build on this work, tackling innovative subjects and combining with what has been learned from other cities in Europe. The result is an increased understanding and experience, in order to then share with other Leading cities and Learning cities.

Aalborg has recently expanded its size by the inclusion of neighbouring municipalities outside the peri-urban fringe. The Municipality of Aalborg has a population of some 194,149, and the urban area a population of some 121,540. The ARCHIMEDES corridor runs from the city centre to the eastern urban areas of the municipality and forms an ideal trial area for demonstrating how to deal with traffic and mobility issues in inner urban areas and outskirts of the municipality. University faculties are situated at 3 sites in the corridor (including the main university site). The area covers about 53 square kilometres, which is approximately 5 % of the total area of the municipality of Aalborg. The innovation corridor includes different aspects of transport in the urban environment, including schools, public transport, commuting, goods distribution and traffic safety. The implementation of measures and tools fit into the framework of the urban transport Plan adopted by the Municipality.



Figure 1: The Archimedes Corridor in Aalborg

3. Background to the Deliverable

Daily journeys between home and workplace constitute a significant part of urban transport. These journeys, although short, have a significant impact on congestion so affecting it will lead to lower pollution levels and increased safety.

This measure will develop commuter travel plans to encourage the employees to use more sustain-able means of transport e.g. car-pooling, cycling or public transport.

This deliverable provides information about the implementation of task 4.2.

3.1 Summary Description of Task

The City of Aalborg has produced Commuter Travel Plans for Aalborg University and NT (Public Transport Authority). A rolling implementation of the commuter travel plans is at present proposed in the revision of the Description of Work by the City of Aalborg. Thereby, lessons learned in preparation of the first plans can be used to improve the concept when implementing the next plans. This deliverable reports on the process of developing the first two plans. The remaining plans will be developed regularly with the last one produced by M32.

4. Commuter Travel Plans in Aalborg

4.1 Description of Work Done

Commuter Travel Plans are a way of working to deliver behavioural changes in a positive and informative way. No company in Aalborg had previously developed a commuter travel. Therefore, the commuter travel plan concept is unfamiliar to companies in Aalborg.

The initial planning phase focused on setting up the framework for the work with the plans. The phase included:

- Preparation of an information-brochure to provide companies with information about the content of a commuter travel plan. The brochure provided the companies with good arguments to go into the work with commuter travel planning.
- Development of a toolbox with different initiatives as the starting point for suggesting relevant initiatives in the final commuter travel plans.
- Development of a content structure for the final plans. Both the toolbox and the content structure were based on national as well as international experiences with commuter travel plans.

The next step was to make the agreements with the companies interested in participating. In close dialog with the companies working groups with representatives from the company was established in order to secure a dialogue throughout the work.

As the first visible step for the employees, an internet-based survey of travel behaviour was conducted. The survey was developed in co-operation with Aalborg University for their travel plan and has been generalised so it can be used as a tool in the other commuter travel plans.

Based on the results of the survey the City of Aalborg produced the commuter travel plans. Through the process the initiatives were discussed with the working group at the company.

4.2 Specification of the Commuter Travel Plans

The commuter travel plans consist of three parts:

- First part consists of a mapping of the current travel behavior. The mapping is based on the results from the survey conducted at the company.

- The second part consists of a mapping of individual drivers and barrier against a more sustainable travel behavior. The description is made with the current travel behavior in mind in order to secure the most viable focus areas are chosen.
- The third part includes the City of Aalborg's recommendations on viable initiatives for the company. Implementation is the responsibility upon the company, while the City of Aalborg will support the company and provide information material to the different campaigns and initiatives.

4.3 Communication

The commuter travel plans are built on support and dedication from the employees. Therefore, an important part of the project has been to inform the employees of the preparation of the commuter travel plans. The set up of a working group at each company has been an important part of securing involvement. As a specific initiative the travel plans also include guidelines on how the communication of the project in general is advised to proceed.

For most the employees, the first visible step of the commuter travel plan is the internet-based survey. In order to create understanding and support among the employees, a mail describing the purpose of the survey was send with the survey.



Figure 2: Screen Dump From the Internet-Based Survey Conducted at the Companies.



Figure 3: Front Page of the Commuter Travel Plan for Aalborg University.

As a first campaign in the commuter plan for the University of Aalborg, leaflets were handed out to the new student. The leaflets informed of the university's visions on sustainable transport and provided guidance on where to find more information. The leaflets were handed out to approximately 1000 new students at the university. The leaflet can be seen below.



Figure 4: Front and Back of the Information Leaflet Handed out to the New Students at Aalborg University.

4.4 Problems Identified

No problems have been detected in the preparation of the first two commuter travel plans.

4.5 Future plans

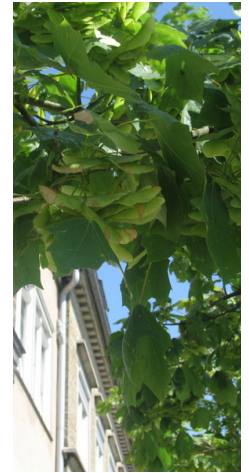
As a consequence of the rolling implementation the remaining eight commuter travel plans will be developed regularly until M32.

During autumn 2009, a commuter travel plan for The Department of Health and Sustainability, The City of Aalborg, will be produced. In parallel contracts will be signed with companies for the next travel plans

Evaluation will be carried out for each plan.

Annex 1. Commuter Travel Plan for University of Aalborg.

The commuter travel plan for the university is attached as an example. The travel plan is in Danish language as agreed in the ARCHIMEDES Description of Work.



G røn Køreplan – Aalborg Universitet



AALBORG
KOMMUNE



AALBORG UNIVERSITET



CIVITAS
Cleaner and better transport in cities
ARCHIMEDES

Indholdsfortegnelse (V. 1):

- Hvorfor er det en god idé at have en grøn køreplan:	S. 1
- Grønne fakta – Hvad kan en grøn køreplan?	S. 1
- Aalborg universitet	S. 2
- Kortlægning af transportadfærden:	S. 3
- Transportvane	S. 3
- Grønne Fakta – om transportvanerne på Aalborg Universitet	S. 5
- Transportmiddel og transportafstand	S. 5
- Grønne fakta – kørselsafstande og transportmidler på Aalborg Universitet	S. 6
- Transportdage	S. 6
- Grønne fakta - Transportdage på Aalborg Universitet	S. 7
- Transportadfærd og holdninger:	S. 8
- Bilisterne	S. 8
- Brugere af kollektiv trafik	S. 10
- Cyklisterne / Gående	S. 11
- Grønne fakta - Holdninger til transport på Aalborg Universitet	S. 12
- Hvad gør vi?:	S. 13
- Kommunikationsstrategien	S. 13
- Aalborg Universitets egen trafikportal	S. 14
- Informering af de nye studerende/ansatte - de skal være cyklister fra dag 1	S. 14
- Samkørsel - udvid din vennekreds og find dig en kørselsven	S. 15
- Tilfredse cyklister - Cykelambassadører	S. 15
- Hjemmearbejde	S. 16
- Forbedre cykelfaciliteterne	S. 16
- Kollektiv transport	S. 17
- Årsplan	S. 18

Hvorfor er det en god idé at have en grøn køreplan?

Den grønne køreplan er Aalborg Kommunes bud på en pendlerplan for Aalborg Universitet. Den grønne vinkel og fokus på miljørigtig transport er forankret i EU-projektet ARCHIMEDES, der muliggør Aalborg Kommunes deltagelse. Samtidig ligger det grønne aspekt på alle områder Aalborg Universitet nært, særligt synligt gennem Miljøudvalget på Aalborg Universitet.

Denne køreplan er den første i en række af grønne køreplaner, udarbejdet til og med virksomheder i Aalborg frem til 2011. Det er vigtigt for Aalborg Kommune, at pendlerplanerne får en vis ensartethed, så der er mulighed for at de på sigt kan arbejde sammen, og at de tiltag der overvejes på én virksomhed, også vil kunne bruges på andre virksomheder. Tiltagene skal alle være med til at sikre en mere miljørigtig pendling på de involverede virksomheder.

Baggrunden for Aalborg Kommunes engagement i projektet er at gå aktivt ind i arbejdet med at gøre transporten mere grøn. Herudover er der en række gode argumenter for at arbejde med at gøre transporten mere bæredygtig og miljørigtig, som både er til fordel for den enkelte medarbejder, virksomheden og byens borgere generelt. I boksen ses en række af de gode argumenter for at gå ind i arbejdet med en grøn pendlerplan.

Grønne fakta – Hvad kan en grøn køreplan?

En god personalepolitik:

- Mindre stressede medarbejdere
- Sundere medarbejdere
- Tilfredse og motiverede medarbejdere
- Planen kan være med til at gøre flytning lettere for medarbejderne

Økonomi:

- Færre sygedage pga. bedre sundhed
- Reduceret behov for parkeringspladser

Et bedre image:

- Planen kan være med til at styrke virksomhedens grønne profil
- God personalepolitik gør det lettere at fastholde og tiltrække medarbejdere

Bedre miljø:

- Planen kan bidrage til at afhjælpe trængselsproblemer og derved være med til at gøre nær miljøet mere sikkert og mindre forurenet.

Aalborg Universitet

Aalborg Universitet har i det grønne køreplansprojekt haft høj prioritet blandt virksomhederne i Aalborg. Dels på grund af sin størrelse, men også på grund af campussens placering i den korridor, der er blevet sat fokus på gennem ARCHIMEDES-projektet. Du kan læse mere om de enkelte tiltag i projektet på www.aalborgkommune.dk/archimedes.

Universitetsområdet, hvor hovedparten af de studerende og ansatte er tilknyttet, er beliggende ca. 7 km fra Aalborg Centrum. Universitetet har ca. 14.000 studerende og omkring 3.000 personaleårsværk hvoraf 1.400 er videnskabeligt personale og de resterende 1.600 er teknisk-administrativt personale.

Universitetsområdet er forsynet med gode kollektive transportforbindelser med bl.a. metrobus nr. 2, 5 og 6, der i dagtimerne kører med 7 minutters interval. Samtidig er universitet forsynet med et net af cykelstier, der forbinder området med midtbyen. Universitetets placering i tilknytning til motorvejsafkørsel 26 gør det nemt for bilisterne at komme til/fra universitetet. På selve universitetsområdet er der xxx parkeringspladser til rådighed for bilisterne med hovedparten placeret ved Fibigerstræde.

I maj måned blev der, i et samarbejde mellem Aalborg Universitet og Aalborg Kommune nedsat en arbejdsgruppe omkring pendlerplanprojektet. Der blev, med Aalborg Universitet som drivende kraft, udsendt et spørgeskema til samtlige medarbejdere og indregistrerede studerende. I alt knap 3.000 besvarede spørgeskemaer. Dermed havde spørgeskemaundersøgelsen en svarprocent på ca. knap 30 %.

Af de 3.000 besvarede spørgeskemaer var 14 % fra akademisk personale, 12,9 % fra det teknisk-administrative personale, mens 72,5 % var studerende. Dermed havde spørgeskemaundersøgelsen en lille overrepræsentation af akademisk og teknisk-administrativt personale. Deltagelsen vurderes dog at være acceptabel og giver et godt datagrundlag til kortlægning af transportadfærden i virksomheden.

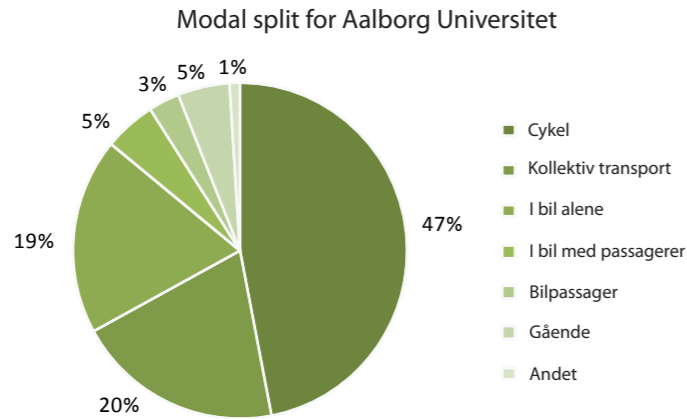
1 Kortlægning af transportadfærden

Kortlægningen af transportvanerne i virksomheden tager udgangspunkt i en generel kortlægning af, hvordan medarbejderne og de studerende transporterer sig. Herefter vil der ses nærmere på ønskerne ift. at gøre transportadfærden mere bæredygtig.

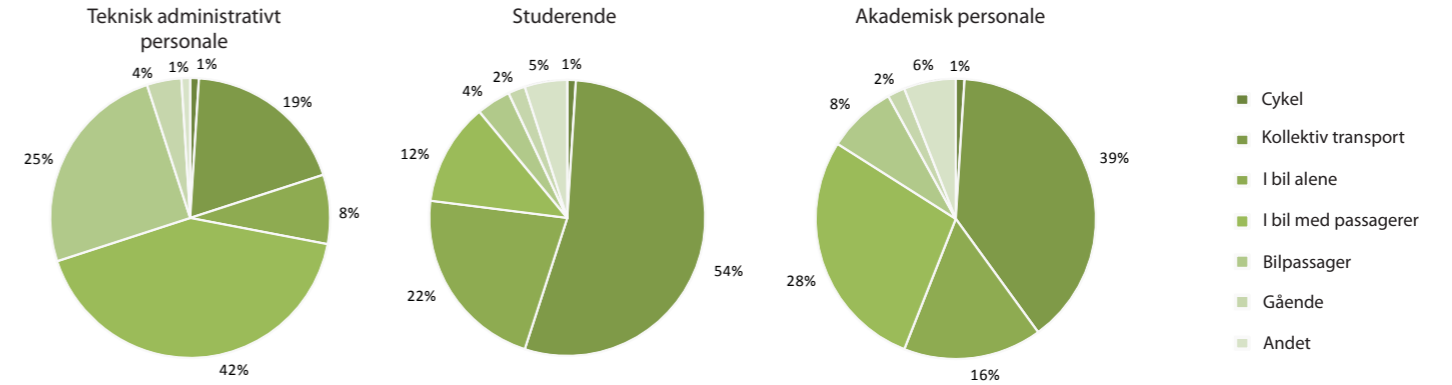
Samlet set vil disse to dele danne udgangspunktet for planens tredje del – udpegningen af liste med initiativer til at gøre transporten mere bæredygtig.

Transportvaner

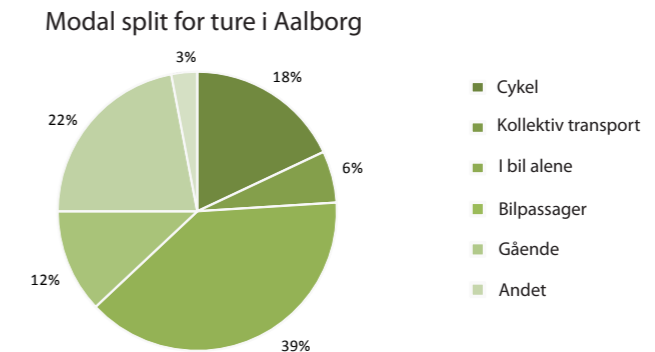
Knap halvdelen af de adspurgte har cyklen som det foretrukne transportmiddel til/fra arbejde. 20% bruger kollektiv transport, mens 27% transporterer sig i bil enten som fører eller passager. Ud af de 27% som transporterer sig i bil kører de 19% alene i bilen.



Det er primært ift. disse 19% at pendlerplanen skal forsøge at påvirke deres adfærd i en mere bæredygtig retning. På trods af, at andelen af personer, der kører til/fra arbejde i bil kun er 19% viser universitetets egne beregninger, at der, hvis alle bilisterne lod bilen stå, ville være mulighed for at mindske CO2-udslippet fra bil pendlingen til universitetet med 6000 tons CO2 årligt. På de tre forskellige beskæftigelsesgrupper fordeler modal split sig således:



Blandt de tre forskellige beskæftigelsesgrupper er der stor forskel på transportmønsteret. Blandt de studerende anvender 54% cyklen som deres foretrukne transportmiddel, mens denne andel for det teknisk-administrative personale og for det akademiske personale udgør henholdsvis 19 og 39%. Brugen af kollektiv transport står især stærkt hos de studerende med 22% og også hos det akademiske personale med 16%. Brugen af bil enten alene eller sammen med andre står for 71% af det teknisk administratives personale som det foretrukne transportmiddel, mens denne andel er 38% for det akademiske personale og 18% hos de studerende. Bilbrugen hos de teknisk administrative personale er altså relativ høj, set i forhold til de to andre grupper. Sammenlignes grupperne med modalsplit i Aalborg generelt ligger alle tre gruppers brug af cyklen dog højere. Modal split for Aalborg inkluderer dog ikke kun pendlingsrejser, men alle ture foretaget i Aalborg. Dermed må modal split andelen af bilture forventes at være højere på bekostning af gåturene.



Grønne Fakta – om transportvanerne på Aalborg Universitet

- Generelt ligger brugen af cyklen, gang og kollektiv transport ved AAU over gennemsnittet i Aalborg.
- Brugen af bil er især udbredt blandt det teknisk-administrative og det akademiske personale.
- De studerende er for en stor dels vedkommende cyklister og skal fastholdes i dette valg.

Transportmiddel og transportafstand

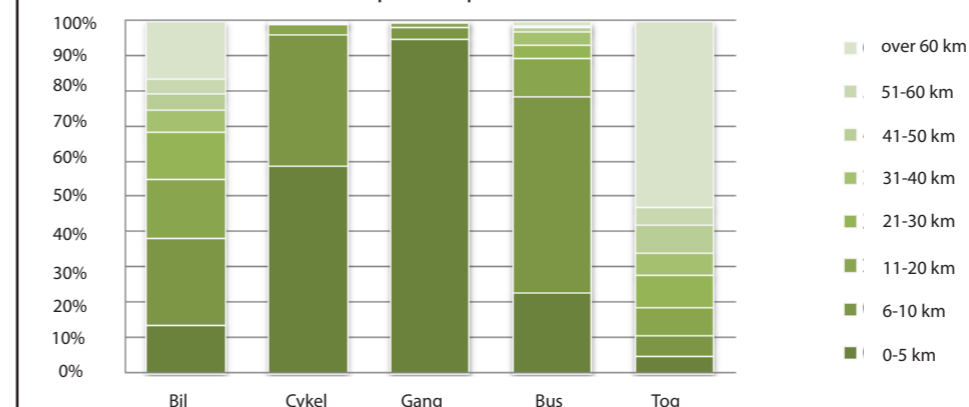
Afstanden mellem hjemmet og universitet er afgørende for valget af transportmiddel. Ved længere afstande mellem hjemmet og universitetet bliver bilen det foretrukne transportmiddel, mens cykel og gang dominerer på de kortere afstande. I boksen ses det gennemsnitlige antal kilometer respondenterne pendler til/fra universitetet.

	Gennemsnitlige afstand til/fra universitet	Gennemsnitlig transporttid til/fra universitet
Bil	22,4 km	38 minutter
Cykel	3,4 km	19 minutter
Gang	3,1 km	11 minutter
Kollektiv Transport	17,4 km	57 minutter
Andet	362,9 km	51 minutter

Som det ses i tabellen tilbagelægger ikke overraskende personer i bil, tog og andet de længste afstande. Samtidig ses det, at den gennemsnitlige pendlingsafstand til/fra universitetet for cyklisterne er 3,4 km. Cyklisterne er sammen med de gående den gruppe, der tilbagelægger den korteste distance og samtidig bruger den korteste tid på transport.

På grafen nedenfor ses kørselsafstandene fordelt på transportmidler. På grafen ses det, at cyklen hovedsageligt anvendes ved ture på max. 10 km, med hovedparten af turene under 5 km. Bussen anvendes også på de kortere ture, men står særligt stærkt på turene mellem 5-10 km. Som det ses af grafen er knap 15 % af bilturene til/fra universitetet under 5 km og sammen med turene under 10 km udgør disse ture næsten 40 % af bilturene. Særligt de korte ture under 5 km er interessante i forhold til at overflytning til cyklen, mens en kombination mellem bussen og cyklen kunne være et godt alternativ til bilturene mellem 6-10 km.

Kørselsafstande fordelt på transportmidler



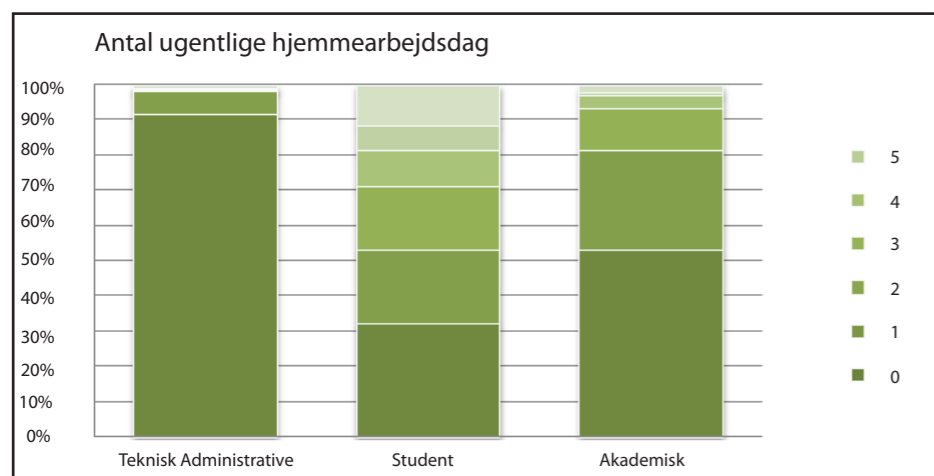
Grønne fakta – kørselsafstande og transportmidler på Aalborg Universitet

- Af bilturene til/fra universitetet er 13,5 % af turene under 5 km. Gruppen af bilbrugere, der anvender bilen på de korteste ture under 5 km til/fra universitetet er særligt interessante ift. overflytning til cyklen.
- Af bilturene til/fra universitetet er 24,7 % af turene mellem 6-10 km. For denne gruppe af bilister udgør bussen evt. i kombination med cyklen et bæredygtigt alternativ.
- For de bilister der har længere transportafstande er det især samkørsel og kollektiv transport, der skal promoveres. Den gennemsnitlige pendlingsafstand i bil indikerer, at der må være en høj koncentration af personer, der pendler til universitetet i bil indenfor en 20 km radius fra universitetet. Dermed skulle der være pga. universitetets store størrelse være gode muligheder for samkørsel.

Transportdage

Helt at undgå transporten til universitet er den mest effektive måde, at få mindsket de ansattes og studerendes transport. Derfor er en væsentlig del af kortlægningen af transportadfærden også at undersøge antallet af dage, som de ansatte er til stede på arbejdspladsen. Brugen af hjemmearbejdsplads afhænger af en række faktorer – både praktiske, organisatoriske og sociale. På det praktiske niveau kræver hjemmearbejdsplads mulighed for på tilfredsstillende måde at løse sine arbejdsopgaver – herunder ligger eksempelvis adgang til computer, de nødvendige programmer og mulighed for at koble sig op på sin e-mail. Rent organisatorisk kræver hjemmearbejde godkendelse fra ledelsens side, samtidig med, at rammerne for hjemmearbejde også skal være fastlagt – eksempelvis hvordan kollegaer, der arbejder hjemmefra kan kontaktes. Endvidere har det sociale miljø også betydning for mulighederne og lysten til at arbejde hjemmefra.

Generelt er hjemmearbejde en udbredt arbejdsform på universitetet. Således har 56,8 % af de ansatte arbejdet hjemme mindst en dag i løbet af arbejdsugen. Dette indikerer, at det både rent praktisk og organisatorisk kan lade sig gøre at arbejde hjemmefra. Hjemmearbejde er mest udbredt blandt de studerende og de akademiske medarbejdere, hvor henholdsvis 47 % og 68 % har arbejdet hjemmefra mindst en dag i ugens løb. For de teknisk-administratives vedkommende har blot 8 % en ugentlig hjemmearbejdsdag. Dette tal hænger sammen med, at fysisk tilstedeværelse for en stor del af det teknisk-administrative personales vedkommende er nødvendigt for at kunne udføre arbejdsopgaverne. Derimod må de studerende og de akademiske medarbejdere forventes at have en større fleksibilitet i forhold til at udføre en del af deres arbejde hjemmefra.



På grafen ses udbredelsen af hjemmearbejdsdage for de tre grupper. Som beskrevet er det ikke overraskende især det teknisk administrative personale, der ikke arbejder hjemmefra. Udbredelsen af hjemmearbejde viser, at mulighederne for at anvende hjemmearbejdsplads er til stede på universitetet. De studerende er den gruppe, der i højeste grad arbejder hjemmefra. Dette skal naturligvis ses i sammenhæng med, at de studerende i højere grad må forventes at have en større fleksibilitet i planlægningen af deres arbejdsdag. Universitetets undervisningsmodel, hvor undervisningen er projektorienteret, lægger vægt på at studierne tilrettelægges gennem gruppearbejde. Derved kunne det tænkes, at de studerende har brug for fysisk at være til stede på universitetet.

Grønne fakta – Transportdage på Aalborg Universitet

- Hjemmearbejdsplader er udbredt på universitetet idet 56,8 % i løbet af en typisk uge har mindst en hjemmearbejds dag. Dermed tyder det på, at hjemmearbejde for især de studerende og det akademiske personale er både organisatorisk og praktisk mulig.
- Særligt blandt det akademiske personale, der vurderes at have gode organisatoriske og praktiske muligheder for hjemmearbejde, skal mulighederne for hjemmearbejdsplads udbredes.

2 Transportadfærd og holdninger

Et af de væsentlige formål med den grønne køreplan er, at arbejde med holdningsændringer på transportområdet. Holdningsændringerne kan være første skridt i retning af at ændre transportadfærden i en mere bæredygtig retning. Derfor ses der i dette afsnit nærmere på respondenternes holdning til og begrundelse for at anvende de forskellige transportformer, samt deres ønsker til hvad der kan være med til at gøre deres transportadfærd mere bæredygtig.

Respondenterne havde i spørgeskemaundersøgelsen mulighed for at vælge mellem en række foruddefinerede grunde til, at de valgte deres foretrukne transportmiddel. Respondenterne havde mulighed for at vælge flere valgmuligheder. I det følgende ses nærmere på henholdsvis bilisterne, brugerne af kollektiv transport og cyklisternes holdninger til transport.

Bilisterne

Bilisternes argumenter for at køre i bil er, som det ses i tabellen nedenfor, primært forbundet med, at bilen bruges i forbindelse med ærinder. Samtidig angiver knap halvdelen, at de bruger bilen, fordi den giver den korteste rejsetid. Den tredje mest udbredte argument for at anvende bilen som lidt over halvdelen angiver som en af grundene til at bruge bilen er, at bilen giver fleksibilitet og frihed. Blandt bilbrugerne er der også en opfattelse af, at offentlig transport er bøvlet at anvende – knap 40 % angiver det som en af grundene til, at de ikke bruger kollektiv transport.

Hvorfor anvender du bilen?	Antal respondenter	Procent af bilbrugerne
Kortest rejsetid	385	47,6 %
Bruger bil til ærinder	622	77,0 %
Komfort	134	16,6 %
Offentlig transport er for dyrt, når jeg har en bil	101	12,5 %
Offentlig transport er for besværligt, f.eks. skiftene	304	37,6 %
Bilen giver fleksibilitet og frihed	353	43,7 %
Andet	102	12,6 %

For bilbrugerne er bilen dermed i høj grad et praktisk redskab, der gennem korte rejsetider og fleksibilitet er med til at få hverdagens ærinder til at hænge sammen.

Årsager angivet under "Andet"BIL....
<i>Elendig service i busser, for lidt benplads, irriterende medpassagerer</i>
<i>Der er 7 km fra hvor jeg bor til nærmeste offentlige transport + jeg ville skulle med bus fra banegården i Aalborg ud til universitetet = besværligt og en ret stor omvej for mig</i>
<i>Usikkerhed om hvordan man kommer fra stationen til AAU for langt fra bopæl til stoppested</i>
<i>Barn passes i anden by end hvor jeg bor</i>

Under "Andet" havde respondenterne mulighed for at skrive deres egne grunde til deres transportmiddelvalg. I boksen ses nogle udvalgte grunde, som er karakteristiske for mange af de angivne grunde. Som det ses forholder respondenterne sig meget til alle de ulemper, som de ser ift. at anvende den kollektive transport. Ulemperne er både i form af dårlig service, praktiske problemer og manglende viden om brugen af kollektiv transport.

Bilbrugerne blev også spurgt til, hvad der kunne få dem til at overveje at bruge andre transportmidler. Også her havde de mulighed for at vælge blandt en række foruddefinerede valgmuligheder, der er givet i tabellen nedenfor.

Ville følgende kunne få dig til at skifte transportmiddel?	Antal respondenter	Procent af bilbrugerne
Hurtigere transporttider	358	44,3 %
Billigere offentlig transport	156	19,3 %
Højere benzinpriser	52	6,4 %
Forbedrede cykelvilkår	42	5,2 %
Parkeringsafgifter ved universitetet	59	7,3 %
Andet	86	10,6 %

Som det ses går hurtigere transporttider igen, som et væsentligt argument for at anvende bilen. Samtidig ville knap 20 % overveje at lade bilen stå derhjemme, når de skal på arbejde, hvis den offentlige transport blev billigere. Endvidere er bilbrugerne også blevet spurgt til deres brug af samkørsel og deres holdning til, om de kunne tænke sig at køre sammen med en kollega til/fra universitetet. Til dette svarede knap 1/3, at de allerede kører sammen med en kollega, mens yderligere 1/3 angav, at de er interesserede i at køre med en kollega til/fra universitetet.

Brugere af kollektiv transport

For brugerne af kollektiv transport, der også havde mulighed for at vælge mellem syv forskellige foruddefinerede grunde til at anvende kollektiv transport, angiver næsten halvdelen af brugerne, at de anvender kollektiv transport, fordi de ikke har andre muligheder. Næsten 1/3 af brugerne fremhæver dog også, at de bruger kollektiv transport, fordi de har mulighed for at udnytte transporttiden til andre gøremål. Samtidig angiver 22,6 % af brugerne, at de miljømæssige fordele ved kollektiv transport spiller en rolle for deres transportvalg.

Hvorfor anvender du kollektiv transport?	Antal respondenter	Procent af kollektivbrugerne
Jeg har ingen andre muligheder	233	45,4 %
Det er for dyrt med benzin og parkering hvis jeg benytter en bil	90	17,5 %
Transporttiden er kortest	65	12,7 %
Der er for mange biler på vejen	22	4,3 %
Parkeringsforholdene på universitetet er dårlige	17	3,3 %
Jeg kan benytte transporttiden til andre gøremål, f.eks. læsning, arbejde eller at sove	161	31,4 %
Der er miljømæssige fordele ved det	116	22,6 %
Andet	120	23,4 %

Under "Andet" er det primært årsager forbundet med økonomiske forhold og manglende lyst til at bruge cyklen. I boksen ses et udsnit af nogle af de mest gennemgående årsager.

Årsager angiver under "Andet"BUS....
<i>Der er for langt at cykle, og jeg har ikke råd til bil.</i>
<i>For doven til at tage cyklen</i>
<i>Har ikke råd til bil</i>
<i>Gider ikke at cykle og være svedig, når jeg ankommer</i>

Cyklister/Gående

Cyklisterne og de gåendes er også blevet spurgt om baggrunden for deres valg af primære transportmiddel. I tabellen ses udbredelsen af de otte foruddefinerede valgmuligheder. Den mest udbredte grund til at cykle/gå er, at man får motion. Samtidig ses det, at over 80 % af cyklisterne/gående angiver, at de cykler/går, fordi det er den billigste transportform og fordi der er for mange biler på vejene. Over halvdelen af cyklisterne/gående angiver også, at det for dem er afgørende, at transporttiden er kortest.

Hvorfor cykler/går du primært til/fra universitetet?	Antal respondenter	Procent af cyklisterne
Det er den billigste transportform	1061	83,5 %
Det er sundt med motion	1107	87,2 %
Transporttiden er kortest	721	56,8 %
Der er for mange biler på vejene	1061	83,5 %
Jeg bor meget tæt på	105	8,3 %
Afgangstiderne for den offentlige transport er ikke optimale for mig	509	40,1 %
Der er for mange skift involveret i at tage offentlig transport	179	14,1 %
Der er miljømæssige fordele ved det	113	8,9 %
Andet	518	40,8 %

Sammenlignet med bilisternes argumenter for valg af transportmiddel er cyklisterne argumenter i højere grad forbundet med nogle livsstilsmæssige argumenter.

Cykling som en livsstil går også igen blandt de årsager som angives under "Andet". I boksen ses en række af argumenterne som cyklisterne/gående har angivet. Løjnefaldende ved argumenterne er, at de fremhæver cyklens gode egenskaber og fordelene ved at cykle og ikke på samme måde, som bilisterne angiver grunde til, hvorfor de ikke anvender et andet transportmiddel. Det kan selvfølgelig ses som en indikator på, at bilisterne og busbrugerne

Årsager angivet under "Andet"CYKEL/ GANG....
<i>Jeg kan lide at cykle</i>
<i>Mit energiniveau er højere og jeg arbejder bedre gennem dagen</i>
<i>Det er det letteste</i>
<i>Det er fleksibelt</i>
<i>Man kan følges med sine venner</i>
<i>Dejligt med frisk luft</i>

føler sig "angrebet" og derfor forsvare sig, ift. hvorfor de ikke bruger en mere bæredygtig transportform, men samtidig viser det også, at gruppen af cyklister er glade for at cykle og føler, at deres daglige cykeltur har nogle kvaliteter (fleksibilitet, sundhed), som de ikke finder ved de andre transportformer. Dette underbygges af, at der blandt cyklisterne er en høj procentdel, som har udfyldt grunde i kategorien "Andet" - cyklisterne vil altså gerne fortælle de positive ting, de oplever ved cyklen som transportform.

Grønne fakta – Holdninger til transport på Aalborg Universitet
- Bilisterne lægger vægt på transporttid og det, at det er let/fleksibelt at anvende bilen. Sammenholdes dette med cyklisterne argumenter, der også fremhæver cyklen er som hurtig og fleksibel, vil der være en gruppe af de bilister, der har kortest til arbejde, som potentielt ville kunne blive "tilfredse cyklister".
- Der er en udpræget opfattelse blandt bilbrugerne, at det er besværligt at bruge offentlig transport. Universitetets beliggenhed med gode busforbindelser giver gode muligheder for at vise, at det er let at bruge kollektiv transport til/fra Aalborg Banegård.
- Over 20 % af bilisterne angiver, at billigere kollektiv transport ville kunne få dem til at skifte til kollektiv transport.
- 31 % af bilisterne angiver, at de gerne ville køre sammen med en kollega. Derved er der potentielt knap 800 bilister som dagligt pendler til universitetet, som ville være interesserede i at finde en kørselsmakker. Sammenholdt med den gennemsnitlige pendlingsafstand for bilisterne på 22,4 km indikerer det, at potentialet for samkørsel er stort.
- Brugerne af kollektiv transport lægger vægt på, at de kan udnytte transporttiden konstruktivt samtidig med, at de ser kollektiv transport som en miljørigtig transportform.
-
- Brugerne af kollektiv transport angiver desuden manglende lyst til at cykle som en årsag. Sammenholdt med cyklisterne store tilfredshed kunne denne gruppe måske gøres til cyklister.
- Cyklisterne fremhæver, at de ser cyklen som en hurtig og billig transportform.
- Generelt fremhæver cyklisterne de positive ting ved at cykle og er glade for at køre på cykel. Derved fremstår cyklen som transportmiddel, der har nogle positive egenskaber, som skal promoveres - cyklen skal ikke nødvendigvis sammenlignes med bilen – den har nogle kvaliteter i sig selv.

3 Hvad gør vi?

I det følgende vil den pakke af tiltag, som er udarbejdet på baggrund af transportadfærden og transportønskerne blive beskrevet. Pakkens forskellige tiltag skal ses som en samlet pakke, hvor de forskellige dele er målrettet forskellige gruppers ønsker og behov. Samtidig skal pakkens forskellige tiltag også ses som en mulighed for at åbne de forskellige gruppers øjne for mere bæredygtig transport – ud fra logikken, at du er nødt til at prøve noget nyt, før du kan have en holdning til det.

Tiltagene er udarbejdet som en værktøjskasse, som skal ses som en samlet pakke af anbefalinger, der skal være med til at gøre pendlingen grønnere. For at understrege vigtigheden af en samlet indsats, er der udarbejdet en samlet årsplan, der summerer op på de aktiviteter. Pakken forudsættes igangsat i løbet af det næste år. Aalborg Universitet er selv ansvarlige og står selv for gennemførelse af de foreslåede tiltag, mens Aalborg Kommune vil være behjælpelige med udarbejdelse af informationsmateriale mv. Ved at arbejde med en målrettet indsats det første år efter udarbejdelse af planen er forventningen, at der kan skabes opmærksomhed omkring processen og målbare resultater. Derved er ønsket, at den grønne køreplan får et solidt fundament, idet det er vigtigt, at planen og tiltagene løbende revideres også efter det første år.

Kommunikationsstrategien

Indhold/Baggrund: En central del af arbejdet med den grønne køreplan har været at sørge for, at der skabes opmærksomhed omkring arbejdet med transportadfærd.

Ved projektets start er der således sammensat en arbejdsgruppe, der består af repræsentanter fra: ledelsessekretariatet, miljøudvalget (ansatte akademikere) og studerende for at sikre et bredt fundament for projektet. Ønsket er at få input fra flere forskellige grupper og sørge for, at budskabet om den grønne køreplan blev kommunikeret bredere ud på universitetet.

Siden igangsættelsen af arbejdet har der været fokus på at fortælle om projektet gennem flere forskellige kommunikationskanaler. Projektet er blevet promoveret gennem udsendelse af fællespressemeldelse og er præsenteret på både universitetets hjemmeside og på www.trafikken.dk/Nordjylland/aau.asp, hvor der er en særlig Aalborg Universitets hjemmeside med mulighed for at orientere sig om transportmulighederne til/fra universitetet. Udtrækningen af konkurrencevinderen af spørgeskemaundersøgelsen er også blevet markeret som en event.

Handling: For at sikre en fortsat opmærksomhed på arbejdet er planen, at der som minimum skal arbejdes med information om projektet gennem følgende kanaler:

- Mulighed for at få kampagner på skærmene i kantinen
- Opdatering løbende information på universitetets hjemmeside(r) og på trafikken.dk.
- Præsentation af projektet i Aalborg Universitets Blad "Uglen" i løbet af efteråret 2009.
- Udarbejdelse af en hardcopy udgave af den grønne køreplan – evt. i en light udgave med fokus på de "grønne fakta", som kan gives til interesserede.

Aalborg Universitets egen trafikportal

Indhold/Baggrund: En central del af den grønne køreplan er universitetets hjemmeside på trafikken.dk. Universitet har fået sin egen indgang på trafikken.dk, hvor ansatte og studerende har mulighed for at finde information om transport til og fra universitetet. Hjemmesiden er blevet promoveret blandt de ansatte og de studerende og skal fortsat promoveres.

Handling:

- Hjemmesiden vil løbende blive opdateret med informationer om, hvordan arbejdet med planen skrider frem.
- Mulighed for personificeret login på Universitets hjemmeside på trafikken.dk

Informering af de nye studerende/ansatte – de skal være cyklister fra dag 1

Indhold/Baggrund: Transportadfærd handler om vaner, der kan være svære at ændre, når de først er fastlagt. Derfor, som første tiltag, kan der arrangeres en event i umiddelbar forlængelse af studiestart. Særligt for de nye studerende, der for manges vedkommende er tilflyttere, er det vigtigt, at de finder ud af, hvor de kan finde informationer om transporten i byen. Samtidig skal nye ansatte ved universitetet informeres om transportmuligheder.

Handling:

- I forbindelse med studiestart 2009 skal de nye studerende have information om det grønne køreplansprojekt, og hvor de finder mere information om transportmuligheder. Der udarbejdes derfor en flyer, som kan uddeles af tutorerne til de nye studerende. Flyeren skal med Aalborg Universitet og Aalborg Kommune som afsendere opfordre de studerende til en grøn transportadfærd og informere om, hvor de kan finde trafikinformationer.
- Informationskampagne målrettet nye ansatte ved universitetet. Inkludere information om, hvor nye ansatte kan finde information om transport – dvs. link til Aalborg Universitets side på trafikken.dk. Kampagnen foreslås opstartet efteråret 2010.

Samkørsel – udvid din vennekreds og find dig en kørselsven

Indhold/Baggrund: Som nævnt er der potentielt 800 mennesker på universitetet, som er interesserede i at finde en kørselsmakker. Dette potentiale skaber gode muligheder for, at der på universitetet er mulighed for at finde en kørselsmakker. Tiltaget skal målrettes det teknisk-administrative personale og det akademiske personale, som er de grupper, der kører mest i bil. Når samkørsel skal udbredes skal der både tænkes i hvilke forskellige fora folk har mulighed for at møde hinanden og samtidig kan retningslinjer for, hvordan kørslen praktisk arrangeres gøre, at folk vælger at bruge en samkørselsordning.

Handling:

- Der arbejdes i vinteren 2009 med kontakt til nogle af de store kendte samkørselsordninger på nettet for at undersøge potentiale for, at de vil gå ind i et samarbejde med universitet om at etablere en ordning for universitetet.
- Det skal undersøges, om der er interesse for at der arrangeres en "samkørselscafe", hvor interesserede kan møde op og finde en kørselsmakker. Aalborg Kommune vil være behjælpelig med organiseringen. Samkørselscafeen foreslås afholdt i foråret 2010.

Tilfredse cyklister – Cykelambassadører

Indhold/Baggrund: På baggrund af cyklisternes tilfredshed med at cykle er det interessant, at bruge alle de tilfredse cyklister til at fortælle den gode historie om cykling. Derfor foreslås der i samarbejde med eksempelvis studentsamfundet, et projekt hvor der findes "cykelambassadører". Cykelambassadørerne udstyres med en argumentationspakke, med alle de gode elementer cykling indeholder samt evt. "bæredygtige cykelpakker", som skal promoveres blandt de ansatte og studerende. Pakkerne skal give de ansatte og studerende mulighed for at skrive under på en kontrakt omkring brug af cyklen i en given periode. Tiltagene kunne med fordel kobles med en form for socialt arrangement – evt. en form for mobility bar.

Handling:

- Der udpeges et korps af cykelambassadører (mobility managers), som kan være med til sprede information om cyklisme. Blandt cykelambassadørerne må det for at få spredt budskabet ud gerne være en VIP-del som gerne må bestå af nogle af universitetets "kendte ansigter" – eksempler kunne være rektor, formanden for studentsamfundet mv.
- Cykelambassadørerne skal udstyres med en bæredygtig cykelpakke som de skal promovere blandt de ansatte og studerende. Når de skriver under på kontrakten skal pakken indeholde information om bæredygtig transport målrettet universitetet. Samtidig kunne pakken indeholde en cykelting og til de dage, hvor der regner, kunne der inkluderes et antal busbilletter.
- Tiltagene foreslås afholdt i foråret 2009 – under sloganet "Op på cyklen - forår 2010".

Hjemmearbejde

Indhold/Baggrund: Hjemmearbejde anvendes allerede på universitetet. Udbredelsen kunne dog i højere grad ske især til det akademiske personale. Hjemmearbejdspladser afhænger dog som beskrevet af en række forskellige faktorer – herunder kræver hjemmearbejdspladser, at det organisatorisk og økonomisk kan lade sig gøre.

Det vurderes, at der er potentiale for at udbrede brugen af hjemmearbejdspladser. Særligt skal det undersøges om der er mulighed for ved simple virkemidler at udbrede brugen af hjemme arbejdspladser.

Handling:

- Der skal udarbejdes en folder målrettet det akademiske personale på universitetet med gode råd omkring hjemmearbejde. Rådene skal fokusere på både hvordan hjemmearbejde udnyttes mest effektivt, og hvordan det praktisk og organisatorisk kan lade sig gøre.

Forbedre cykelfaciliteterne

Indhold/Baggrund: Cyklisterne er generelt tilfredse med cykelfaciliteterne, men samtidig er det vigtigt, at denne gruppe fastholdes som cyklister. For at tiltrække nye cyklister (og naturligvis fastholde cyklisterne i deres valg af transportmiddel) skal der sættes fokus på ekstra servicetiltag for cyklisterne. De ekstra servicetiltag kan også være det, som er med til at gøre, at folk anvender cyklen i en periode – eller måske lige netop er det, der er med til at bane vejen for ændring af vanerne.

Servicetiltagene spænder over en række fysiske tiltag/ændringer, som skal være med til at sikre, at cyklisternes ønsker bliver håndteret.

Handling

- Omklædningsfaciliteter på universitetet skal indtænkes ved kommende ombygninger eller udbygninger af universitetet.
- Der skal arbejdes på at undersøge mulighederne for at tilbyde cyklisterne servicering/reparation og eftersyn af deres cykler. Hvis der er interesse for det kunne en mulighed være, at AAU stille lokaler til rådighed og samarbejder med en cykelhandler.
- Som en service til cyklisterne anbefales det, at der udarbejdes en lappekitsordning, hvor studerende og ansatte kan låne lappekit hos sekretærerne. Ordningen foreslås sat i værk fra foråret 2010.
- I efteråret/vinteren 2009 går Aalborg Kommune i gang med at planlægge en højklasset cykelrute fra midtbyen til universitet. Repræsentanter fra Aalborg Universitet tilbydes at deltage i planlægningen af projektet.
- For at mindske afhængigheden af bilen kan der arbejdes med en cykeltransportløsning indenfor universitet sområdet. Mulighederne for at universitetet stiller cykler til rådighed inden for området skal undersøges.

Kollektiv transport

Indhold/Baggrund: Særligt på turene mellem 5-10 km ser kollektiv transport ud til at have en stærk position. Dermed er det især denne del af bilturene, der potentielt kan overflyttes til kollektiv transport. I promoveringen skal der særligt fokuseres på tiltag målrettet det teknik-administrative og det akademiske personale, der er de grupper, hvor brugen af kollektiv transport er lavest.

Handling:

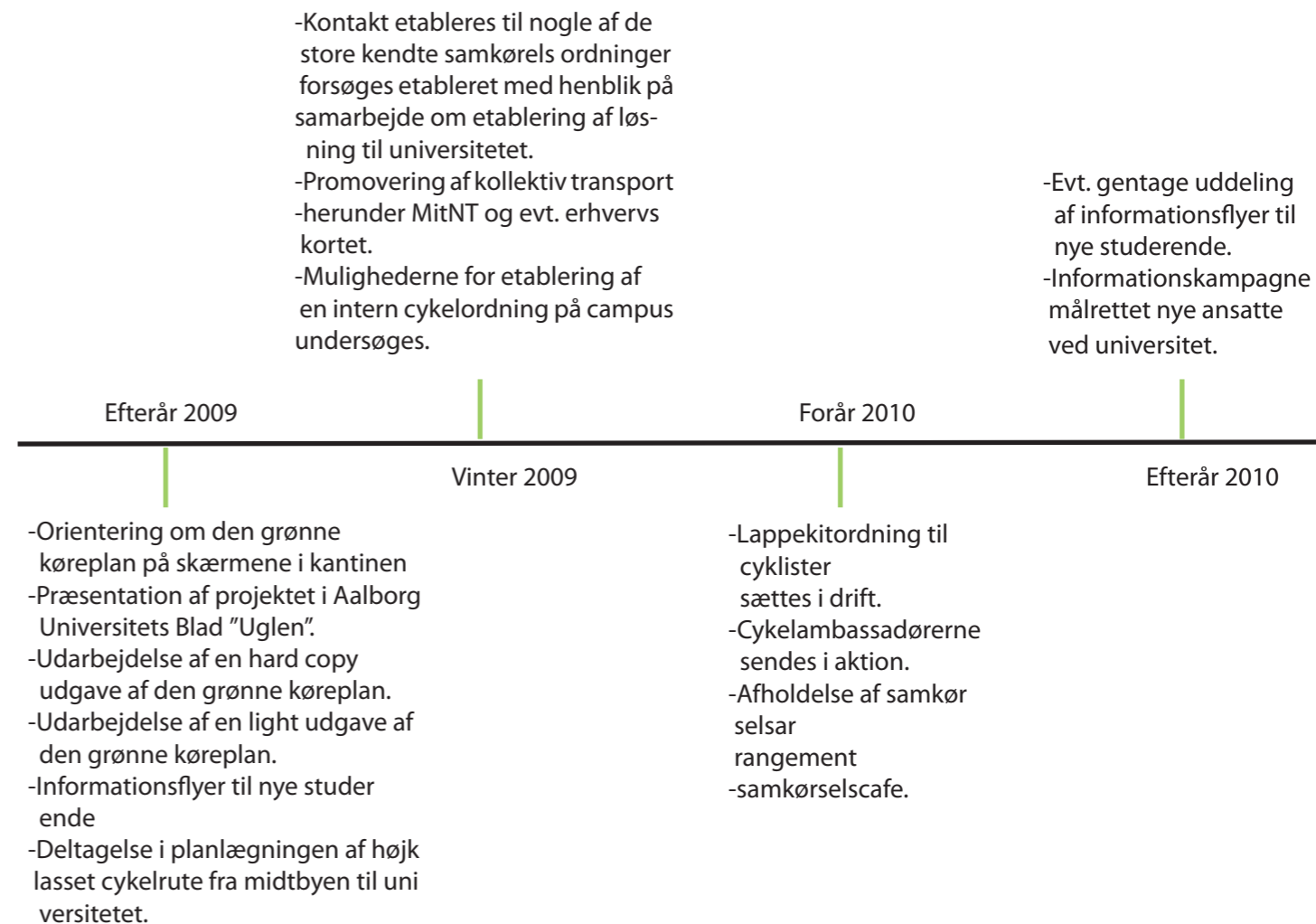
- Fra midtbyen er universitetet begunstiget af den mest benyttede metrobus direkte ud til universitetet. Dette kunne promoveres blandt de ansatte – oplysninger om, at koblingen fra banegården til universitetet er meget let og tilmed gratis, hvis man kommer til stationen med bus eller tog. Hjemmesiderne (trafikken.dk/Nordjylland/aau.asp og MitNT) skal promoveres – og mulighederne for at holde et arrangement, hvor NT kan infor mere skal diskuteres.
- Over 20 % nævner, at billigere kollektiv transport kunne få dem til at skifte transportmiddel. Med henblik på at ramme de ansatte ved universitetet anbefales det, at universitetet tilbyder NT erhvervskort. Erhvervskortet er et pendlerkort til de ansatte, som derved får ekstra billig transport, fordi udgifterne trækkes af medarbejdernes løn før skat.
- Begge tiltag anbefales implementeret i vinteren 2009-2010.

Årsplan

I det følgende samles op på de foreslåede aktiviteter det kommende år.

Løbende:

- Opdatering af universitetets hjemmeside(r) og AAU's side på trafikken.dk med information om projektet og nye tiltag.



Teknik- og Miljøforvaltningen

Tlf. 9931 2000 www.aalborgkommune.dk
Fax 9931 2009 teknik.miljoe@aalborg.dk

2009