

Udlejning af pendlercykler



Evaluering af et Trafikpuljeprojekt
Nordjyllands Trafikselskab 2002

Indhold

Indledning	3
1 Resumé af hovedresultater	4
2 Mål	5
3 Resultater	6
3.1 Beskrivelse af udlejningsordningen	
3.2 Benyttelse	
3.3 Kundeundersøgelser	
3.3.1 Hvem lejer pendlercykler?	
3.3.2 Til hvilket formål anvendes pendlercyklen?	
3.3.3 Hvor meget og hvordan anvendes pendlercyklerne?	
3.3.4 Kendskab, tilfredshed og ideer til forbedringer	
3.3.5 Cyklen, ønske om ekstraudstyr, behov for afhentning	
3.4 Markedsføring, presse mv.	
3.5 Økonomi	
4 Evaluering	8
4.1 Målopfyldelse	
4.2 Kommentarer til målopfyldelse	
4.2.1 Mål: At afprøve, om 50 cykler kan være udlejet permanent i løbet af forsøgsperioden	
4.2.2 Mål: At afprøve om ordningen kan fastholde/tiltrække passagerer i den kollektive trafik	
4.2.3 Mål: At få kendskab til, hvad det koster at drive udlejningsordningen	
Bilag 1:	
Udlejning af pendlercykler, maj 1999 - august 2002	9
Bilag 2:	
Kundeundersøgelse 2000	10
Kundeundersøgelse 2001	12
Bilag 3:	
Projektrejskab	14

Indledning

En cykeltur kan på flere måder være den ideelle tilslutning til en rejse med bus eller tog fra omegnsbyerne til bycentrene i de større byer: For det første kan man komme hurtigere frem end til fods, og det er også lettere at foretage småærinder (bank, posthus, indkøb m.v.) på vej til busrejsen hjemad. For det andet kan man på cykel på forholdsvis kort tid nå frem til arbejdspladser eller uddannelsessteder i mere end "gå-afstand" fra den bus eller det tog, man ankommer med, og hvortil man ellers normalt er afhængig af et eller flere busskift.

Cyklen kan således give den enkelte tog- eller busrute et større opland og samtidig være et attraktivt alternativ til omstigninger i den kollektive trafik. Stort set alle undersøgelser viser, at passagererne ikke bryder sig om omstigninger.

Imidlertid viser flere undersøgelser, at cykler kun i mindre omfang anvendes på den sidste del af de kollektive rejser - også selvom man har cyklet hjemmefra til bus eller tog. Årsagerne hertil kan f.eks. være, at det er mere besværligt at anskaffe og vedligeholde en cykel, når den ikke er ved bopælen, eller at man er nervøs for tyveri og hærværk. Endelig kan det være, at de fleste end ikke har overvejet muligheden, fordi det ikke er almindeligt at rejse på den måde. Disse praktiske problemer overvindes med en offentlig udlejningsordning for cykler til pendlerne.

Nordjyllands Trafikselskab (NT) iværksatte i maj 1999 et forsøgsprojekt med udlejning af cykler til pendlere, der rejser til/fra Aalborg med bus eller tog. Udlejningsordningen er et samarbejde med Vejdirektoratet, Aalborg Kommune, Dansk Cyklist Forbund og Aalborg Rutebilstation A/S. Projektet er delvist finansieret af Trafikministeriets Trafikpulje med kr. 200.000.

1 Resumé af hovedresultater

I maj 1999 etablerede Nordjyllands Trafikselskab (NT) i samarbejde med Aalborg Kommune, Dansk Cyklist Forbund, Aalborg Rutebilstation A/S og Vejdirektoratet udlejning af pendlercykler. Bus- og togpassagerer kan leje en cykel til 100 kr. om måneden, og cyklen er beregnet til transport mellem bus/tog og arbejdsplads eller uddannelsessted.

Baggrunden for at tilbyde ordningen er en forventning om, at kombinationen cykel/kollektiv trafik vil være et alternativ til privatbilen.

I perioden fra 1999 til 2001 har antallet af udlejede cykler været stødt stigende, mens benyttelsen er aftaget i 2002. I gennemsnit var der udlejet 11 cykler om måneden i 1999, 19 cykler pr. måned i 2000, 22 udlejede cykler pr. måned i 2001 og i perioden januar - september 2002 har der gennemsnitligt været udlejet 16 cykler pr. måned.

Ordningen er blevet særdeles godt modtaget blandt brugerne. I spørgeskemaundersøgelser udtrykker pendlercyklisterne stor begejstring for ordningen. Undersøgelsen viser desuden, at de fleste anvender ordningen hver dag til/fra arbejde eller uddannelse, hvor de gennemsnitligt cykler 3-4 km. hver vej.

For pendlere udgør kombinationen cykel/kollektiv trafik et reelt alternativ til kørsel i privatbil. Således svarer nogle af pendlercyklisterne, at de ville vælge bil, hvis udlejningsordningen ikke fandtes. Dette underbygges af, at nogle af cyklisterne har valgt ordningen, selvom de faktisk har bil til rådighed til den aktuelle rejse.

De økonomiske erfaringer er, at en udlejningsordning kan etableres med en startinvestering på ca. 3.100 kr./cykel samt et løbende driftstilskud på ca. 900 kr./cykel/år incl. administration, markedsføring samt fornyelse af cykelbestanden hvert fjerde år. Fratrækkes udgifter til administration og markedsføring kan driften af en udlejningsordning løbe rundt økonomisk med et driftstilskud på ca. 350 kr. pr. cykel pr. år med en lejeindtægt på kr. 100 pr. cykel pr. måned.

2 Mål

Projektets overordnede mål er at reducere biltrafikkens negative miljøeffekter, herunder nedbringe transportsektorens CO2-udslip.

Konkret er det målsætningen, at

- forbedre mulighederne for kombinationsrejser cykel/kollektiv trafik
- afprøve, om 50 cykler kan være udlejet permanent i løbet af forsøgsperioden
- afprøve om ordningen kan fastholde/tiltrække passagerer i den kollektive trafik
- at få kendskab til, hvad det koster at drive udlejningsordningen
- afprøve om det rent praktisk er muligt at etablere en ordning, der fungerer for kunden

3 Resultater

3.1 Beskrivelse af udlejningsordningen

For at gøre ordningen så attraktiv som muligt, skal cyklen være let at leje, køre og erstatte i tilfælde af problemer. Derfor anvendes almindelige standardcykler med 5-7 gear i herre eller dameudgave. Så længe man lejer cyklen, kan man frit benytte og parkere den, hvor man ønsker.

Cyklerne udlejes fra NT's salgssted på Aalborg Busterminal og koster 100 kr. om måneden eller 1.000 kr. for et helt år (i praksis får man to måneders gratis leje, når man har haft cyklen i ti måneder). Lejen betales på månedsbasis, og der indgås en lejekontrakt med indbetaling af depositum/selvrisko på 300 kr. Herefter opkræves lejen månedsvis på betalingservice eller giro. Man skal vise gyldig legitimation og opgive navn og adresse til lejekontrakten. Da pendlercyklerne bl.a. finansieres af NT og Aalborg Kommune, skal man desuden vise et gyldigt månedskort til bus eller tog, således at det er klart, at man også er kunde i den kollektive trafik.

Cyklerne leveres, vedligeholdes og repareres af en cykelhandler, der fik leverancen efter, at alle interesserede cykelhandlere kunne afgive tilbud. Cykler til udlejning og reservecykler er parkeret i busterminalens cykelkælder. Når man lejer en cykel, får man udleveret en nøgle med nummer, der passer til en af cyklerne i kælderen - Desuden får man et personligt adgangskort til kælderen. Hvis cyklen stjæles eller går i stykker, kan den byttes med en af reservecyklerne i kælderen. Ombytningen sker ved at få nøglen byttet til en anden på salgsstedet, og ombytning kan derfor kun ske i salgsstedets åbningstid.

3.2 Benyttelse

Af bilag 1 fremgår, hvordan udlejningen har udviklet sig måned for måned. Da udlejning af pendlercykler blev introduceret i maj 1999 var det meget uvist, hvor stor interessen for cyklerne ville være. Frem til sommerferien 1999 gik udlejningen træg, men i eftersommeren steg efterspørgslen for at toppe i september 1999, hvor der var 22 cykler på gaden. 7-9 pendlere trodsede vinteren 1999/2000 og cyklede trods vejr og vind. Med foråret i 2000 steg efterspørgslen på ny for at kulminere i september 2000, hvor 34 cykler var på gaden.

I forhold til vinteren 1999/2000 var der betydelig flere pendlere, der valgte at fortsætte med at cykle i vinteren 2000/2001, idet der var 20-24 udlejede cykler vinteren igennem. Som det fremgår, har efterspørgslen i sensommeren 2001 ikke levet op til året før, hvilket der umiddelbart ikke er en forklaring på. Den nedadgående tendens fortsætter i 2002, hvor der kun har været 13-20 udlejede cykler.

3.3 Kundeundersøgelser

Ordningen er blevet særdeles godt modtaget blandt brugerne. I foråret 2000 og 2001 gennemførte NT en spørgeskemaundersøgelse blandt pendlercyklisterne, og de udtrykte alle stor begejstring for ordningen.

Formålet med kundeundersøgelserne er at få et billede af

- hvem der lejer pendlercyklerne
- til hvilket formål cyklerne anvendes

- hvor meget og hvordan cyklerne anvendes
- kundernes tilfredshed, kendskab til ordningen samt ideer til forbedringer
- cyklen, ønske om ekstraudstyr, behov for afhentning ved havari

I marts 2000 blev der udsendt 30 spørgeskemaer, hvoraf 17 blev returneret i udfyldt stand (57%). 9 af spørgeskemaerne blev besvaret af aktuelle lejere, hvilket vil sige alle kunder, der var i besiddelse af en pendlercykel på tidspunktet for undersøgelsen. De resterende besvarelser var fra tidligere lejere. I maj 2001 blev der gennemført en tilsvarende undersøgelse, hvoraf 26 af 56 udsendte skemaer blev returneret, svarende til en besvarelse på 46% - En oversigt over besvarelserne findes i bilag 2.

3.3.1 Hvem lejer pendlercykler?

Pendlercyklisterne fordeler sig med 53% kvinder og 47% mænd. Aldersmæssigt er 2% af de adspurgte 0-19 år, 47% er 20-29 år, 23% er 30-39 år, mens 28% er 40-59 år.

53% har bil i husstanden, mens 47% ikke har bil i husstanden. På spørgsmålet, om den adspurgte har mulighed for at anvende bil i stedet for pendlercyklen, svarer 93% at de ikke har muligheden, mens 7% har muligheden og altså har valgt kombinationen cykel/kollektiv fremfor privatbilen.

3.3.2 Til hvilket formål anvendes pendlercyklen?

70% af brugerne anvender cyklen til/fra arbejde, mens 30% anvender cyklen til/fra skole eller uddannelse. 65% af de adspurgte anvender tog i kombination med pendlercyklen, mens 35% anvender NT's busser.

På spørgsmålet, om hvilket transportmiddel lejerne ville anvende, hvis de ikke kunne leje en pendlercykel, svarer 35% at de ville anvende bus, 23% ville anvende egen cykel, 19% ville gå, mens 16% ville anvende bil - Andet udgør 7% i denne kategori - De 43 cyklister, som indgår i kundeundersøgelserne, har bopæl følgende steder:

Bopæl	Antal	Bopæl	Antal
Århus-området	10	Hinnerup	1
Brønderslev	5	Hobro	1
Aalborg/Nørresundby	5	Kongerslev	1
Randers	3	Løgstør	1
Skørping	3	Nibe	1
Hjørring	2	Ranum	1
Suldrup	2	Sindal	1
Arden	1	Storvorde	1
Biersted	1	Vadum	1
Hellerup	1	Aabybro	1

3.3.3 Hvor meget og hvordan anvendes pendlercyklerne?

70% af de adspurgte anvender cyklen 5-7 dage om ugen, 23% 3-4 dage om ugen, 5% anvender cyklen 1-2 dage om ugen, mens 2% anvender den sjældnere.

30% af brugerne cykler 0-2 km. i gennemsnit pr. tur, 38% cykler 3-4 km. pr. tur, 30% 5-6 km. pr. tur, mens 2% cykler 7 km. eller mere i gennemsnit pr. tur.

Tilfredshed/vigtighed	Tilfreds?	Vigtigt?
Mulighed for at parkere pendlercyklen i kælderen under Aalborg Busterminal?	4,6	4,2
Pendlercyklens kvalitet?	4,6	4,6
Prisen for at leje en pendlercykel?	4,3	4,4
Fremgangsmåden ved ombytning af en defekt cykel til en køreklar cykel?	3,8	4,3
Information og vejledning omkring udlejningsordningen?	3,9	3,8

3.3.4 Kendskab, tilfredshed og ideer til forbedringer

49% af de adspurgte har reageret på plakaten, 26% svarer andet, 19% kender pendlercyklerne fra omtale i pressen, mens 7% kender ordningen gennem folderen.

Alle de adspurgte lejere vil anbefale andre at leje en pendlercykel (spørgsmålet er kun stillet til aktuelle lejere).

Hvad angår lejernes tilfredshed med ordningen er de adspurgte på en skala fra 1 til 5 (hvor 5 er bedst) blevet bedt om at angive tilfredsheden og vigtigheden for nedenstående parametre.

3.3.5 Cyklen, ønske om ekstraudstyr, behov for afhentning

5 af 15 adspurgte efterlyser en cykelkurv på pendlercyklerne (spørgsmålet er kun stillet til aktuelle lejere).

Ingen af de adspurgte har haft behov for at få transporteret en defekt pendlercykel til Aalborg Busterminal (spørgsmålet er kun stillet til aktuelle lejere).

Af de 15 adspurgte vil 5 betale 50 kr. hvis NT transportere en defekt cykel, 1 vil betale 75 kr., mens 9 vil klare transporten selv (spørgsmålet er kun stillet til aktuelle lejere).

3.4 Markedsføring, presse mv.

I projektet er der anvendt følgende markedsføringstiltag:

- direct mail (vedlagt foldere og plakat) til 6 større arbejdspladser via kontaktpersoner
- direct mail (vedlagt folder) til 50 virksomheder og butikker
- opsætning af plakater og adgang til foldere på busterminaler og DSB's stationer
- opsætning af plakater, og adgang til foldere i regional- og bybusser (300 busser)
- pressemeddelelser
- stand i forbindelse med Miljøtrafik-uge i 2000

Projektet har fået relativ stor opmærksomhed i pressen, både i dagblade, regionalradio samt i TV Aalborg og TV2 Nord.

3.5 Økonomi

Projektregnskabet (pr. 26. september 2002) er vedlagt som bilag 3.

Regnskabet fremviser en positiv balance på godt 232.000 kr., hvor godt 118.000 kr. er hensat til genanskaffelse af cykler. Det positive resultat skyldes dels, at der indtil videre er indkøbt 50 cykler mod et budgetterede antal på 60 samt 6 erstatningscykler i for-

bindelse med tyveri, dels at især omkostninger til etablering og reparationer været overestimeret.

Samlet fremviser projektet en balance på knap 114.000 kr.

4. Evaluering

Projektets overordnede mål er at reducere biltrafikkens negative miljøeffekter, herunder nedbringe transportsektorens CO₂-udslip i overensstemmelse med CO₂-handlingsplanen.

Konkret er det målsætningen, at

- forbedre mulighederne for kombinationsrejser cykel/kollektiv trafik
- afprøve, om 50 cykler kan være udlejet permanent i løbet af forsøgsperioden
- afprøve om ordningen kan fastholde/tiltrække passagerer i den kollektive trafik
- få kendskab til, hvad det koster at drive udlejningsordningen
- afprøve om det rent praktisk er muligt at etablere en ordning, der fungerer for kunden

4.1 Målopfyldelse

Udlejningsordningen har forbedret konkurrencesituationen for kollektiv trafik i forhold til privatbil, idet kunder har valgt kombinationen cykel/kollektiv trafik fremfor privatbil. Dermed har ordningen medvirket til at reducere bilernes negative miljøeffekter, herunder reduceret CO₂-udslippet.

Målopfyldelse for de konkrete målsætninger er opgjort i nedenstående skema.

4.2 Kommentarer til målopfyldelse

Nogle af de ovenstående opgørelse over, hvorvidt de enkelte delmål er opfyldt, fortjener et par ord med på vejen.

4.2.1 Mål: At afprøve, om 50 cykler kan være udlejet permanent i løbet af forsøgsperioden

Som det fremgår, varierer efterspørgslen med årstiden, og det er således ikke sandsynligt, at antallet af udlejede cykler vil være permanent over året. I de forstand kan målsætningen om en permanent udlejning af 50 cykler ikke opfyldes, når der er 50 cykler til rådighed.

Antallet af udlejede cykler har varieret gennem forsøgsperioden, og det er således ikke muligt at udlede, om 50 cykler kan udlejes sam-

tidigt. Men det kan konkluderes, at det sandsynligvis ikke vil være muligt at fastholde en konstant udlejningstal gennem hele året.

4.2.2 Mål: At afprøve om ordningen kan fastholde/tiltrække passagerer i den kollektive trafik

Med baggrund i de gennemførte brugerundersøgelser tegner der sig et billede af, at en offentlig drevet udlejningsordning for cykler kombineret med kollektiv trafik kan fastholde og endog tiltrække kunder til busser og tog.

Dermed underbygger erfaringerne med pendlercykler formodningerne om, at kombinationen cykel/kollektiv trafik er brugbar, og at det er værd at satse på andre forhold end selve bus- eller togrejsen.

Det økonomisk perspektiv i ordningen bliver nuanceret med følgende betragtning: Én ny pendler mellem Hjørring og Aalborg vil tilføre den kollektive trafik indtægter på ca. 9.000 kr. på årsbasis, hvis vedkommende vælger kombinationen tog/pendlercykel. Dette skal sættes i relation til, at en pendlercykel på årsbasis løber op i kr. 861 alt incl.

4.2.3 Mål: At få kendskab til, hvad det koster at drive udlejningsordningen

Med erfaringer fra de godt tre år, som udlejningsordningen har eksisteret i, er der basis for at udtale sig om økonomien i projektet.

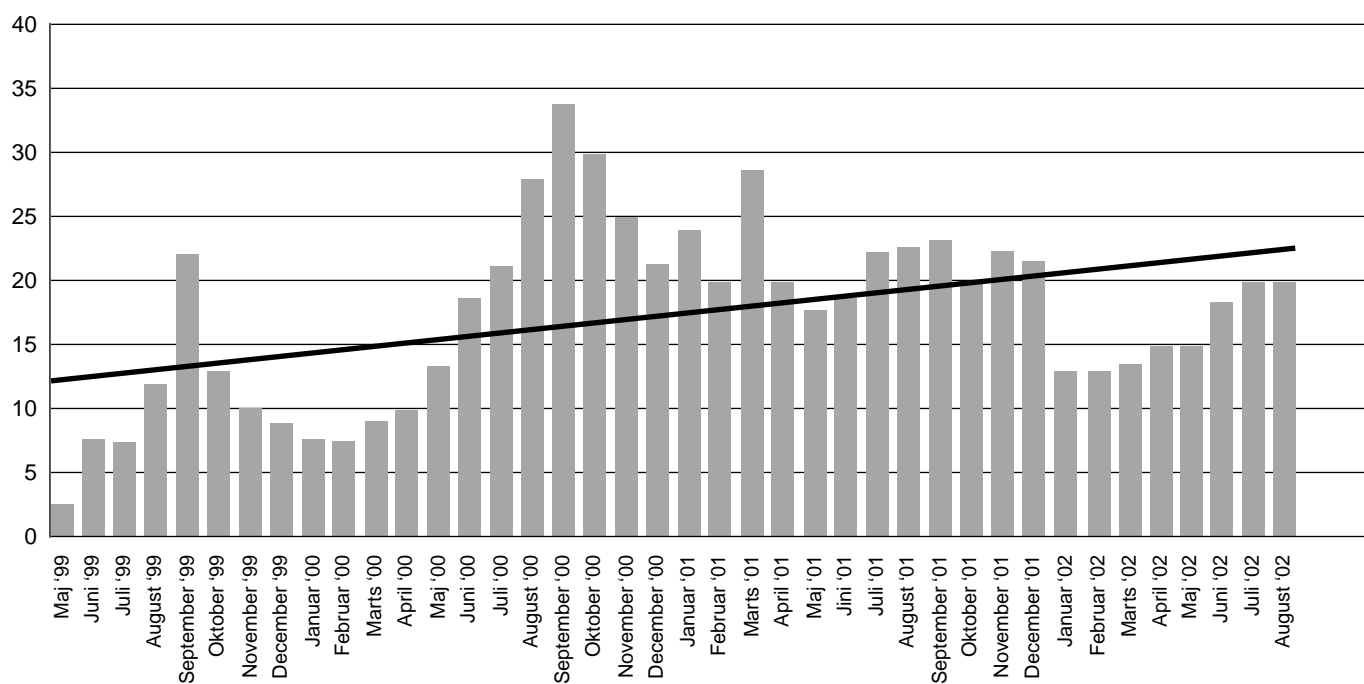
Som det fremgår har især omkostninger til reparationer og vedligeholdelse været overestimeret, hvilket i sig selv er positivt, da omfanget af skader på cyklerne dermed har været mindre end frygtet. Det spiller dog ind, at ordningen omfatter adgang til den aflåste cykelkælder under Aalborg Busterminal. Det er det umiddelbare indtryk, at mange af pendlercyklerne har været opbevaret i kælderen, hvilket givetvis har reduceret omfanget af skader.

Det viser endvidere, at risikoen for at pendlercyklisterne ikke vil behandle cyklerne med omtanke - med flere skader som resultat - ikke er stor, hvilket sandsynligvis hænger sammen med, at pendlerne har en åbenlys interesse i, at cyklen fungerer dag efter dag, idet de er afhængige af den i dagligdagen.

Mål	Målopfyldelse
At forbedre mulighederne for kombinationsrejser cykel/kollektiv trafik	Ordningen har vist sig at være attraktiv for rejsende mellem bolig og arbejde eller uddannelse. At ordningen bruges indikerer, at kombinationsrejser er relevant, og at ordningen har dækket et behov.
At afprøve, om 50 cykler kan være udlejet permanent i løbet af forsøgsperioden	Samlet har udlejningen udviklet sig fra 11 udlejede cykler i gennemsnit pr. måned i 1999, 19 udlejede cykler i 2000, 22 udlejede cykler i 2001 og 16 udlejede cykler pr. måned i 2002.
At afprøve om ordningen kan fastholde/tiltrække passagerer i den kollektive trafik	De gennemførte kundeundersøgelser indikerer, at ordningen har tiltrukket nye kunder til kollektiv trafik. 16% af de adspurgte svarer, at de ville anvende bil, hvis ordningen ikke eksisterede, og 7% svarer, at de til rejsen har mulighed for at anvende bil, men i stedet har valgt kombinationen cykel/kollektiv trafik.
At få kendskab til, hvad det koster at drive udlejningsordningen	I løbet af forsøgsperioden er der indkøbt cykler for 152.872 kr., svarende til en stykpris på kr. 3.057. Lejeindtægter udgør kr. 113.946,- for forsøgsperioden, svarende til kr. 684 pr. cykel pr. år. Driftsomkostninger (incl. administration, markedsføring samt hensættelser til udskiftning af cykler) udgør 257.516 kr., svarende til kr. 1.545 pr. cykel pr. år. Samlet er netto-driftsudgiften pr. cykel således beregnet til kr. 861 pr. cykel pr. år. Udelades driftsomkostninger til administration og markedsføring er nettoudgiften kr. 345 pr. cykel pr. år.
At afprøve om det rent praktisk er muligt at etablere en ordning, der fungerer for kunden.	At ordningen bruges indikerer, at ordningen fungerer for kunden, og NT har ikke registreret deciderede klager over den praktiske håndtering af ordningen. I praksis har det været muligt at administrere ordningen uden væsentlige problemer.

Udlejning af pendlercykler, maj 1999 - august 2002

Antal udlejede cykler



Kundeundersøgelse 2000 - cyklister

Bopæl?	Formål?	Hvor ofte?	Bus/tog?	Hvor langt?	Uden-p-cykel?	Hvor kender du...?	Anbefale?	Udstyr?
Hjørring	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Bus	Pressen	Ja	Cykelkurv
Aalborg Ø.	Arbejde	5-7 dg/uge		5-6 km.	Bus	Pressen	Ja	
Sindal	Arbejde	3-4 dg/uge	Tog	> 7 km.	Bus	Pressen	Ja	
Hjørring	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	0-2 km.	Gang	Pressen	Ja	Cykelkurv/lys
Kongerslev	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Bus	0-2 km.	Bus	Plakat	Ja	Cykelkurv
Suldrup	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Bus	3-4 km.	Cykel	Plakat	Ja	Cykelkurv
Vadum	Arbejde	3-4 dg/uge	Bus	0-2 km.	Bus	Plakat	Ja	
Aalborg	Skole/udd.	3-4 dg/uge	Tog	3-4 km.	Bus	Andet	Ja	
Brønderslev	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	0-2 km.	Gang	Andet	Ja	

Kommentarer:

"Der er rart at kunne beholde den samme cykel (indstilling mm.) ved evt. punktering. Derfor synes jeg det burde være mulighed for dag til dag lapning i stedet for kun én gang ugentligt. Der ligger jo trods alt et cykelværksted tæt ved."

"Jeg har engang imellem problemer med kodelåsen til cykelkælden."

"God cykel!!"

Kundeundersøgelse 2000 - ikke cyklister

Bopæl?	Formål?	Hvor ofte?	Bus/tog?	Hvor langt?	Uden-p-cykel?	Hvor kender du...?	Hvorfor opsagt?
Århus	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	0-2 km.	Ej besvaret	Pressen	Passer ikke til behov
Hellerup	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Bus	Andet	Andet
Arden	Arbejde	3-4 dg/uge	Tog	3-4 km.	Bil	Andet	Passer ikke til behov
Nørresundby	Arbejde	5-7 dg/uge	Bus	0-2 km.	Gang	Foldere på teminal	Andet
Århus	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.		Pressen	Passer ikke til behov
Nørresundby	Arbejde	1-2 dg/uge	Bus	5-6 km.	Bus	Plakat	Andet
Brønderslev	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Cykel	Plakat/pressen	Passer ikke til behov
Løgstør	Skole/udd.	Sjældnere	Bus	0-2 km.	Gang	Pressen	Passer ikke til behov

Kommentarer:

"Mange roser til Jer for ordningen med pendlercyklen - Den var et meget stort hit!"

"Generende at der skal betales leje i sommerferien. Det er iøvrigt en glimrende ordning!"

"Agter at leje en cykle igen til foråret."

"Jeg vil gerne have lov til at købe min cykel igen... Med andre ord: Ordningen var genial og burde findes på Vejle Banegård også."

"Jeg har brugt cyklen fra Hjørring Bust. og mangler parkeringsmulighed dér. Endvidere fås det indtryk, at pendlercyklen er til brug fra Aalborg Bust."

Behov for transport	Hvor meget	Alder?	Køn?	Bil i husstand?	Mulighed for bil?	Tilfredshed				Vigtighed			
						Kæderen?	Cyklend kvalitet?	Prisen?	Information?	Kæderen?	Cyklend kvalitet?	Prisen?	Information?
	50 kr.	20-29 år	Kvinde	0	Nej	5	5	5	3	1	5	5	1
Nej	Klare selv	40-59 år	Kvinde	0	Nej	5	5	5	1	5	5	5	4
Nej	Klare selv	20-29 år	Kvinde	1	Nej	4	4	3	3	5	4	4	2
Nej	Klare selv	20-29 år	Kvinde	0	Nej	5	5	4	4	1	5	5	2

	Alder?	Køn?	Bil i husstand?	Mulighed for bil?	Tilfredshed				Vigtighed			
					Kæderen?	Cyklend kvalitet?	Prisen?	Information?	Kæderen?	Cyklend kvalitet?	Prisen?	Information?
	40-59 år	Mand	1	Nej	5	5	4	5	5	4	4	4
	30-39 år	Mand	0	Nej	5	5	5	5	2	5	4	4
	40-59 år	Mand	0	Nej		5	5	2	1	5	4	3
	40-59 år	Mand	1	Ja	2	4	4					

Kundeundersøgelse 2001 - cyklister

Bopæl?	Rejsemål?	Formål?	Hvor ofte?	Bus/tog?	Hvor langt?	Uden-p-cykel?	Hvor kender du...?	Anbefalet?
Randers	Hobrovej	Arbejde	3-4 dg/uge	Tog	0-2 km.	Gang	Folder	Ja
Århus	Fr. Bajers Vej	Arbejde	3-4 dg/uge	Tog	5-6 km.	Cykel	Plakat	Ja
Skørping	Fr. Bajers Vej	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	5-6 km.	Cykel	Plakat	Ja
Skørping	Vissevej 40	Arbejde	3-4 dg/uge	Tog	5-6 km.	Bil	Folder	Ja
Brrønderslev	Skelagervej 15	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	5-6 km.	Bus	Plakat/presse	Ja
Hobro	Løvvangcentret/Tinghusgade 1	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Cykel/bus	Andet	Ja
Århus	Gl. Hassers Skole	Arbejde	3-4 dg/uge	Tog	5-6 km.	Cykel	Plakat	Ja
Århus	Vestre Havnepromenade	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	0-2 km.	Cykel	Plakat	Ja

Kommentarer:

"Kompressor/pumpe i cykeltænder; lygtebeslag bag for en sikkerheds skyld."

"Jeg har haft to reparationer på den cykel, jeg lejer hos jer. Hver gang var det besværligt: Jeg får ikke nogen ombytning og reparationen er ikke lavet den sag som aftalt. - Derfor var jeg nødt til at undvære cykel to dage hver gang."

"Jeg vil gerne have en fastmonteret lygte foran samt mulighed for at kunne smøre cyklen i kældereren - Evt. også rengøringsmulighed."

"Jeg vil meget gerne have en pendlercykel uden fodbremse, da der ikke er en sådan på min egen cykel - Det skaber en del bremseforvirring."

"Mangler information omkring almindelig vedligeholdelse (smøring, punktering osv.)."

Kundeundersøgelse 2001 - ikke cyklister

Bopæl?	Rejsemål?	Formål?	Hvor ofte?	Bus/tog?	Hvor langt?	Uden-p-cykel?	Hvor kender du...?
Nibe	Poul Paghs Gade	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Bus	3-4 km.	Cykel	Plakat
Brabrand	Bejsebakken	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	5-6 km.	Cykel	Andet
Skørping	Sygehus N.	Skole/udd.	3-4 dg/uge	Bus	0-2 km.	Bus	Plakat
Aabybro	Langagervej	Arbejde	3-4 dg/uge	Bus	5-6 km.	Bil	Plakat
Højbjerg	Langagervej	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Tog	5-6 km.	Bus	Plakat
Hinnerup	Tinghusgade	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Bus	Andet
Århus	Bejsebakken	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Andet	Andet
Brønderslev	Hassersvej	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	0-2 km.	Bil	Andet
Biersted	Håndværkervej	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Bus	0-2 km.	Bil	Plakat
Suldrup	Sohngårdsholmsvej	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Bus	3-4 km.	Bil	Plakat
Århus	Bejsebakken	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Bus	Andet
Nørresundby	Klokkerholm	Arbejde	1-2 dg/uge	Bus	5-6 km.	Bil	Plakat
Århus	Aalborg Ø v/AAU	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	5-6 km.	Cykel	Pressen
Randers	Aalborg Zoo	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Gang	Andet
Ranum	Ny Kastetvej	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Bus	3-4 km.	Gang	Plakat
Brønderslev	Hadsundvej	Arbejde	5-7 dg/uge	Tog	3-4 km.	Bus	Plakat
Randers	Over Kæret	Skole/udd.	5-7 dg/uge	Tog	5-6 km.	Gang	Plakat
Storvorde	Stenholm	Arbejde	5-7 dg/uge	Bus	0-2 km.	Bus	Plakat

Kommentarer: Hvorfor har du opsagt ordningen?

"Har købt egen cykel."

"Stoppede med at arbejde i Aalborg."

"Jeg lånte cyklen ifm. en praktikperiode på ASN."

"Husstanden har indkøbt en ekstra bil."

"Jeg valgte at opsige lejekontrakten på grund af vinterens komme, som nødvendiggjorde varmere og tungere beklædning, hvilket i høj grad mindskede komforten ved at cykle."

"Cykler ikke i vinterperioden. Lejer cykel igen fra nu!"

"Jeg arbejdede i en måned som assistent på en arkæologisk udgravning. Busserne passede dårligt, så ligesom en del andre lejede jeg en cykel."

"Skiftede job og fik bil."

"Jeg har skiftet arbejdsplads, og nu er det for dyrt at tage bussen i forhold til prisen ved at køre i egen bil."

"Arbejdet var kun for en kort periode."

"Har ikke lyst til at anvende cyklen udenfor sommerperioden."

Udstyr?	Behov for Transport?	Hvor meget?	Alder?	Køn?	Tilfredshed						Vigtighed					
					Bil i husstand?	Mulighed for bil?	Kælderer?	Cyklend kvalitet?	Prisen?	Ombytning?	Information?	Kælderer?	Cyklens kvalitet?	Prisen?	Ombytning?	Information?
	Nej	50 kr.	30-39 år	Mand	0		4	3	2	3	4	3	3	3	3	3
Cykelkurv	Nej	Klare selv	40-59 år	Kvinde	1	Ja	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4
	Nej	Klare selv	20-29 år	Kvinde	1	Nej	5	5	5	3	3	5	5	4	3	4
	Nej	50 kr.	30-39 år	Mand	0		4	4	4	3	2	3	5	4	3	3

Hvorfor opsagt?	Alder?	Køn?	Tilfredshed						Vigtighed						
			Bil i husstand?	Mulighed for bil?	Kælderer?	Cyklend kvalitet?	Prisen?	Ombytning?	Information?	Kælderer?	Cyklens kvalitet?	Prisen?	Ombytning?	Information?	
	20-29 år	Kvinde	0		5	4	5	3	4	5	4	4	4	4	4
Andet	40-59 år	Mand	2	Nej	5	5	3	3	3	5	5	5	5	5	3
	40-59 år	Mand	1	Nej	5	5	3	3	4	4	4	3	4	4	
	30-39 år	Kvinde	1	Nej	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Passer ikke til behov	20-29 år	Kvinde	1	Nej	4	4	3	3	3	3	5	4	5	4	
	40-59 år	Mand	1	Nej	3	5	5	5	5	1	5	3	4	2	
	0-19 år	Mand	1	Nej	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	
	20-29 år	Kvinde	0		5	5	5	5	3	5	5	5	5	3	
Passer ikke til behov	40-59 år	Kvinde	0		5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	

"Meget tilfreds med pendlercyklen og aftalen. Arbejder desværre ikke længere i Aalborg."

"Jeg havde ikke brug for den mere."

"Jeg stoppede min uddannelse og fik arbejde tæt på bopæl."

"Ophør af praktikperiode på ovennævnte adresse. Har på nuværende tidspunkt mulighed for at nå til praktiksted (ny adresse) vha. gang."

"Andet arbejde. Ikke brug for cykel pt."

Generelle kommentarer:

"Jeres personale kunne måske godt bruge lidt mere information, da der var stor forvirring ved leje-start og leje-slut. Ved leje-start fik jeg først nøglerne til en allerede udlejet cykel."

"Meget god idé med pendlercyklen. Rart med lækre cykler, og rart at cykle også. Prisen helt fantastisk! Fortsæt endelig! Jeg anbefaler jer til alle jeg kan!"

"Hvis pendlercyklen ikke eksisterede, så var min uddannelse slet ikke mulig, da jeg så aldrig ville kunne nå i skole til tiden."

"Dejligt at muligheden er der efter som man ofte er afhængig af egen cykel i bopælskommunen."

Projektregnskab

pr. 26.9.2002

	Udgifter	Indtægter	Note
Drift	215.516,24 kr.	113.946,00 kr.	
Depositum	24.618,00 kr.	29.100,00 kr.	
Leje af cykler		84.846,00 kr.	
Afskrivning af cykler	118.211,54 kr.		1
Reparationer, vedligeholdelse af cykler	28.389,20 kr.		
Markedsføring	44.107,50 kr.		
Uforudsete udgifter	190,00 kr.		
Administration	42.000,00 kr.		2
NT-medarbejder	42.000,00 kr.		
Evaluering			
Anlæg	152.872,00 kr.		
Etableringsomkostninger	1.058,00 kr.		
Indkøb af cykler	151.814,00 kr.		
Tilskud		410.500,00 kr.	
Vejdirektoratet		200.000,00 kr.	
Aalborg Kommune		100.000,00 kr.	3
NT		110.500,00 kr.	
I alt	410.388,24	524.446,00 kr.	
Balance		114.057,76 kr.	
Hensættelse vedr. afskrivning af cykler		118.211,54 kr.	
Resultat u/afskrivning		232.269,30 kr.	

Noter:

1. Cyklerne afskrives over 4 år regnet fra leveringsdatoen.
2. Lønudgifter til NT's projektleder (300 kr/time).
3. NT's medfinansiering udgør kr. 68.500 samt kr. 42.000 til aflønning af projektleder.

Cykler	Indkøbt	Stjålet
1999	35	2
2000	15	3
2001	0	1
2002	0	3
I alt	50	9
Balance		41

Udlejning af pendlercykler
Udgivet November 2002 af:



Kastetvej 26, 2. · Postboks 1359 · 9100 Aalborg · Tlf. 99 34 11 11 · Fax 99 34 11 01 · info@nt.nja.dk · www.nordjyllandstrafikselskab.dk