



Familiens transportvaner – kan vi lade bilen stå?



*Afsluttende rapport udarbejdet
af Hellmuth Christian Stuvén & Thomas Krag
for Københavns Kommune*



**Spring en køretur over
- det aflaster**

Oktober 2001

Indhold

1. Formål	side 3
2. Opbygning	side 3
3. Valg af målgruppe	side 4
4. Baggrund	side 4
5. Sponsorer	side 5
6. Ansvarlige	side 5
7. Hvervning	side 6
8. Familiernes profil	side 6
9. Introduktionsmødet	side 8
10. Turdagbøger – et værktøj	side 8
11. Det afsluttende møde	side 9
12. Pressedækning	side 10
13. Analyse af turdagbøger	side 11
14. Familiernes evaluering af kampagnen	side 15
15. Erfaringer i øvrigt	side 18
16. Fremadrettede konklusioner	side 20
17. Bilagsoversigt	side 24

Denne rapport er udarbejdet for Miljø og Forsyningsforvaltningen, Bygge- og Teknikforvaltningen og Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune, og forfattet af:

Hellmuth Christian Stuvén

Stuven - [rén mobilitet!](#), cand.techn.soc., konsulent i miljø& transport

Fælledvej 39, 3. tv., 4000 Roskilde

tlf. 46 37 39 56, hc@stuvén.dk - www.thomaskrag.com/hstk.html

&

Thomas Krag

Rådgiver i cykelplanlægning og transportadfærd

Wilhelm Marstrands Gade 11, 2100 København Ø

tlf. 35 42 86 24, mobil 27 11 86 24, tk@thomaskrag.com, www.thomaskrag.com

1. Formål med kampagnen

Det primære formål med kampagnen ”*familiens transportvaner – kan vi lade bilen stå?*” var at sætte fokus på og skabe debat om, hvordan man i dagligdagen kan formå at reducere bilkørslen, ikke mindst de korte bilture.

Subsidiært havde kampagnen til hensigt at øge opmærksomheden omkring Københavns Kommunes Miljøtrafikuge, såvel dens talrige aktiviteter som dens overordnede sigte: at sætte fokus på de praktiske muligheder for at være mobil på en måde, der tager større hensyn til vores sundhed, miljøet, ikke-bilisters vilkår, færdselssikkerheden og til byen som et roligere, men stadig levende udfoldelsesrum.

2. Opbygning

Selve kampagnen strakte sig over en måned, fra sidst i august 2001 til den 22. september. Herudover kom evalueringsprocessen.

Kampagnen var bygget op omkring et forsøg, hvor børnefamilier skulle forsøge at køre mindre i bil. I forsøget indgik rådgivning, hjælpemidler til at klare transporten og registrering af familiernes transport.

Indledningsvis skulle de deltagende familier fremskaffes.

Familierne skulle derefter deltage i et introduktionsmøde, hvor de fik generelle oplysninger, gratis kort til tog og bus for forsøgsugen, diverse mindre hjælpemidler, og mulighed for at tegne sig for gratis lån af en cykelanhænger.

Familierne havde desuden mulighed for at trække på to rådgivere til diverse tekniske og praktiske spørgsmål.

Som led i forsøget skulle de deltagende børnefamilier udfylde to turdagbøger, én for en almindelig uge, hvor de vante transportvaner bibeholdtes og én for forsøgsugen, hvor bilkørslen søgtes minimeret mest muligt, i henhold til mål, som den enkelte familie forinden havde sat sig.

Herudover omfattede kampagnen mediedækning før, under og efter forsøget, en række indlagte konkurrencer og præmier, samt to afsluttende møder, hvor resultaterne fra analysen af turdagbøgerne præsenteredes for henholdsvis deltagerne og offentligheden.

Afslutningsvis blev forsøget evalueret. Familiernes bevæggrunde, erfaringer og forventede transportvaner fremover blev til støtte herfor registreret gennem et spørgeskema.

3. Valg af målgruppe

Begrundelsen for at vælge netop børnefamilier som målgruppe er, at det kan være særligt svært for udearbejdende forældre at få en hverdag til at hænge sammen uden udstrakt brug af bil.

Målgruppen var altså udvalgt som en kritisk case, med strategisk betydning i forhold til den overordnede problemstilling; nemlig øget biltrafik, stadig flere korte bilture og for lidt fysisk aktivitet blandt befolkningen med deraf negative følger for miljøet, samfundet og den enkelte.

Følgelig er rationalet, at hvis det kan lade sig gøre for denne befolkningsgruppe at reducere bilkørslen, især indenfor de korte afstande, selvom samfundsmæssige drivkræfter peger i modsat retning, er det overvejende sandsynligt, at det samme kan lade sig gøre for andre og mindre travle befolkningsgrupper.

4. Baggrund

Biltrafikken i København er øget væsentligt det seneste årti, og overstiger i dag tit vejnettets kapacitet, med bilkøer til følge i myldretiden. En tilstand, der som følge af trafikvæksten efterhånden breder sig til tidspunkter udenfor myldretiden.

Denne udvikling reducerer ikke alene bilernes fremkommelighed i byen, det går også ud over bustrafikken, og har dertil diverse negative effekter på fodgængere og cyklister, idet trængslen gør det mere stressende og risikofyldt at færdes ude i trafikken.

Hertil kommer, at de korte ture i bil (under 5 km), som andrager 52% af de samlede bilture, forurener meget i forhold til den tilbagelagte afstand, og derfor vigtige at undgå. Eksempelvis forurener de første 5 kilometer i en koldstartende bil lige så meget som ved at køre 450 kilometer med varm motor.

Sideløbende hermed erfares det, at flere og flere velmenende forældre bruger bilen til at køre deres børn i skole og til og fra fritidsaktiviteter. Imidlertid gør de rent faktisk børnene, og sig selv på sigt, en bjørnetjeneste på mere end én måde.

Foruden den ekstra forurening børnene udsættes for ved at sidde inde i bilen (3-4 gange højere), sammenlignet med at gå/cykle, betyder det at blive kørt rundt i bil til alting, at børnene ikke som noget naturligt vænnes til at transportere sig selv. Derved går de glip af en række udviklingsmæssige fordele ved at gå/cykle.

Konstant transport i bil gør også, at børn ikke lærer at begå sig sikkert i trafikken, hvilket medvirker til at børn generelt bliver mindre selvstændige. Motion og muligheden for at bevæge sig selvstændigt har nemlig vist sig at udgøre en vigtig og positiv faktor i udvikling af børns motorik, koncentrationsevne og vækstproces.

Denne overordnede udvikling, herhjemme og i udlandet, er en del af baggrunden for den europæiske bilfri dag ”*In town without my car*”, den 22. september, som i år omfattede i alt 998 byer fra 33 europæiske lande.

Miljøtrafikugen er den danske variant af denne mærkedag.

I København udmøntede Miljøtrafikugen sig i den skitserede kampagne for børnefamilier, plus i en lang række andre aktiviteter (lokale arrangementer i bydelene, koncert, udstillinger, filmfremvisning, ½maratonløb m.m.) i ugen op til den 22. og 23. september, hvor stort set alle gader i Indre By og Christianshavn blev erklæret bilfri.

Udover København tog 58 kommuner og 4 amter del i årets Miljøtrafikuge. Oveni skal lægges de kommuner, der via de grønne guider og lokale miljøgrupper, gennemførte aktiviteter, uden dog, at kommunen lagde navn til.

5. Sponsorer

Kampagnens finansielle velgørere var Københavns Kommune og Miljøtrafiksekretariatet. Herudover bidrog DFDS Seaways, Bingo Foto, Vandkulturhuset i DGI-byen, HT og DSB S-tog med præmier og ugekort til bus og tog.

6. Kampagneansvarlige

Initiativtagerne til kampagnen var den til formålet nedsatte Miljøtrafikugeprojektgruppe, primært Pia Nielsen, Mette Machon, begge fra Miljøkontrollen, og Anette Egetoft, Miljø og Forsyningsforvaltningens sekretariat.

Projektgruppen udgøres, foruden de ovennævnte, af Peter Bach Nielsen (Økonomiforvaltningen) og Maria Stephansen (Vej & Park).

Kampagnens ansvarlige forestod hvervning, kontakt til pressen, indgåelse af aftaler med sponsorer, afholdelse af møder, sekretariatsfunktion samt kontakten til konsulenterne Hellmuth Christian Stuken og Thomas Krag. Konsulenterne stod for en del af det forberedende arbejde, rådgivning af

familierne, indsamling og analyse af turdagbøger, evaluering samt udarbejdelsen af nærværende rapport.

7. Hvervning

Indledningsvis blev børnefamilierne søgt hvervet gennem korte indslag i Københavns Radio, der sendtes flere gange i løbet af radioens morgenudgave - det tidspunkt, hvor lyttere på farten får dagens første trafikale meldinger.

Interesserede blev opfordret til at kigge nærmere på radiostationens hjemmeside eller til at sende radioen en e-post, som derefter blev videresendt til den ansvarlige i Miljøkontrollen.

De, der henvendte sig, modtog et uddybende brev sammen med at tilmeldingsskema, som de potentielle deltagere kunne returnere elektronisk til Miljøkontrollen.

Sideløbende med de æterbårne indslag skrev Jyllands Posten København en artikel om den forestående kampagne. Avisens dækning medførte respons fra mindst én familie.

Ugen op til tilmeldingsfristen lå antallet af tilmeldte familier under forventningerne, hvorfor tilmeldingsfristen blev forlænget og oplysningemetoder taget i anvendelse.

Alle grønne guider i Københavnsområdet blev kontaktet elektronisk med opfordring til at finde interesserede familier, hvoraf nogle videresendte materialet gennem deres netværk.

Dernæst kiggedes der på hjemmesiden for ”Vi cykler til arbejde”, den cykelfremmende kampagne rettet mod virksomheder, som Dansk Cyklist Forbund står for. Herigennem var det muligt at finde navnene på kontaktpersoner i tilmeldte virksomheder. Efterfølgende blev et stort antal kontaktpersoner ringet op for derved at pejle sig frem til potentielle kampagnedeltagere. De interesserede fik tilsendt det relevante materiale elektronisk.

Succeskriteriet blev sat til 15 familier. På dagen for introduktionsmødet havde 12 familier tilmeldt sig.

8. Familiernes profil

Kampagnen omfattede i alt 12 børnefamilier, bestående af 22 voksne og 27 børn. De fleste er kernefamilier. Således er der kun tale om to enlige forældre.

Samtlige forældre er erhvervsaktive, om end en af dem var gået på barsel på det tidspunkt, hvor kampagnen fandt sted.

Afstanden til forældrenes arbejde svinger mellem 5 og 52 km, dog har hovedparten mindre end 13 km til arbejdspladsen.

Hertil skal føjes, at en af forældrene, på trods af en relativ kort afstand til sin arbejdsplads, også kører over hele landet. Alle familier, på nær én, har 1 bil. Den familie undtagelsen gælder for, råder over 3 biler.

Familiernes geografiske spredning strakte sig fra Svogerslev i vest til Esrum i nord og til Solrød Strand i syd. Dog boede de fleste indenfor Københavns Amts grænse.

Ud af de 22 forældre har 14 fritidssysler udenfor hjemmet, med en afstand svingende mellem 0 og 20 km, og hvor alle på nær én har op til 15 km til fritidsaktiviteten.

Antallet af forældre, der bruger bil mindst 3 gange pr. uge er 16, hvilket dog ikke lader sig forklare med mangel på cykel. Samtlige forældre angiver nemlig at have en køreklar cykel, dog af svingende kvalitet for nogle få vedkommende.

Alderen på de i alt 27 børn spænder fra 0 til 17 år. For de børn, der går på institution eller skole, overstiger afstanden normalt ikke 3 km. Undtagelsen er et barn med 8 km til skole og en ung pige med 7 km til ungdomsuddannelse.

Med hensyn til fritidsaktiviteter er børnene, af oplagte årsager, langt mere aktive end forældrene. 21 ud af de 27 børn går til noget, eller har fritidsjob, med en afstand svingende fra 1 til 15 km. Det er dog kun 4 børn, der har mere end 5 km til fritidsaktiviteten. 2 af de 4 er søskende, der går til den samme (sports-)aktivitet, og selv klarer transporten.

For så vidt angår transportvaner, bliver 15 af børnene kørt rundt i bil af forældrene mindst 3 gange pr. uge. I betragtning af den korte daglige afstand til skole, er den omfattende brug af bil tankevækkende. En mulig ændring af denne praksis ligger lige for, idet 23 af børnene angiver at have en køreklar cykel.

Alle, på nær én familie, gennemførte forsøgsugen. Årsagen til den ene families frafald lader sig forklare med en kombination af dårlige alternativer til at køre børnene rundt, lang afstand til arbejde og til børnenes fritidsaktiviteter samt for lang transporttid med kollektiv trafik. Hertil

kommer, at dømme ud fra skema og turdagbog, at der er tale om en person, der er alene med to børn og som har et tidskrævende job og fritidsaktivitet.

Her skal det tilføjes, at en anden familie ikke synes at have været særlig flittig til at notere sine ture, og ikke i væsentlig grad har reduceret sin brug af bil. Denne families gennemførelse kan derfor diskuteres.

9. Introduktionsmødet

Indledningsvis blev børnefamilierne indbudt til et introduktionsmøde tirsdag den 4. september i Miljøkontrollens kantine. Her fik de en orientering om kampagnens planlagte forløb, om den hjælp arrangørerne kunne yde dem, og om den indlagte billedkonkurrence og de mulige præmier.

Til mødet havde kampagnens konsulenter udarbejdet et papir med information om personlige fordele for såvel forældre som børn ved at bruge bilen mindre, foruden konkrete råd til hvordan man kunne planlægge forsøgsugens transport mest hensigtsmæssigt.

Under mødet opstillede den enkelte familie hver sit mål for hvilke bilture, den mente kunne spares bort.

Familierne fik under mødet stillet hjælpemidler til rådighed til forsøgsugen. Disse var: hjelme, lygter, kurve, reflekser, tog- og busplaner, ugekort til tog og bus for personer til forsøgsugen, samt cykelanhængere til børn og/eller indkøbsvarer.

Herudover fremviste Dansk Cyklist Forbund eksemplarer af de cykelanhængere familierne efterfølgende kunne låne hos organisationen. De lånte cykelanhængere skulle ved forsøgsugens afslutning afleveres hos Cyklistforbundet.

Hovedpræmie

Hovedpræmien var en sejltur fra København til Oslo for hele familien, til en værdi af 5.000 kr. med DFDS Seaways, og skulle udtrækkes blandt de fremmødte familier ved kampagnens afsluttende møde.

Fotokonkurrence

Alle familier fik ved introduktionsmødet udleveret et engangskamera, med det formål var at tage billeder, der illustrerede forskellige situationer under forsøgsugen. Ved det afsluttende møde ville et dommerpanel udvælge den bedste billedserie og de billeder, der bedst afspejlede kategorierne ”det sjoveste billede”, ”det mest problematiske øjeblik” og ”vores nye transportvaner”. Præmierne var henholdsvis et kamera til værdi af 1.700 kr. og familiebilletter til Vandkulturhuset i DGI-byen.

10. Turdagbøger – et værktøj

Formålet med turdagbøgerne var at kortlægge det enkelte familiemedlems transportvaner. I første omgang sådan som den plejer at være og siden som den tog sig ud med mindst mulig bilkørsel. Turdagbøgerne skulle kun udfyldes af de familiemedlemmer, der var i stand til at transportere sig selv.

Den enkelte dagbog, bestående af 8 sider i A5 størrelse, indeholdt en kort vejledning og havde en side for hver af de syv dage i den pågældende uge. Hver side bestod af et skema med plads til 8 ture pr. dag. For at gøre det nemmest løbende at udfylde turdagbogen, var den lavet, så man altid kunne have den med sig, i baglommen f.eks.

Yderligere oplysninger om selve turdagbøgerne fremgår af afsnit 13, og et eksemplar af turdagbøgerne findes som bilag 2.

Efterhånden som familierne tilmeldte sig fik de, forud for introduktionsmødet, tilsendt turdagbøger til registrering af den almindelige uge. De udfyldte dagbøger skulle sendes tilbage i vedlagt frankeret svarkuvert til konsulenterne, der stod for indtastning af turene og analyse af resultaterne. Oprindeligt var målet, at denne uge skulle have været omme og dagbøgerne sendt til konsulenterne inden introduktionsmødet den 4. september, således at familierne kunne præsenteres for en analyse af en normal uge. Imidlertid medførte den forsinkede markedsføring og den beskedne respons, at disse planer blev ændret.

I uge 37 (10-16. september), som var ugen inden Miljøtrafikugen, skulle familierne forsøge at gennemføre deres hverdag i overensstemmelse med de tidligere opstillede mål.

Det sidste hold dagbøger skulle sendes retur straks efter forsøgsugens afslutning, således, at konsulenterne kunne nå at taste turene ind og analysere resultaterne. I praksis kom en stor del af dagbøgerne meget sent retur.

11. Det afsluttende møde

Kampagnens afslutning markeredes med to møder i Nationalmuseet lørdag den 22. september. Datoen markerede dels indledningen på de bilfri dage for Københavns bymidte og faldt desuden sammen med dagen for den europæiske bilfri dag. De deltagende familier havde forinden fået tilsendt en påmindelse om afslutningsmødet med posten.

Indledningsvis blev analyseresultaterne fra familiernes turdagbøger præsenteret for familierne. Familierne blev efterfølgende bedt om at berette om såvel gode som dårlige erfaringer opnået i løbet af forsøgsugen.

Afslutningsvis blev vinderne af kampagnens fotokonkurrencer offentliggjort, og hovedpræmien blev udtrukket af Københavns miljøborgmester.

Det afsluttende møde efterfulgtes af et offentligt debatmøde om trafik- og miljømed deltagelse af tre københavnske politikere (SF, K og S). Analysens resultater blev gentaget her, denne gang overfor en bredere skare. Formålet med dette møde var, med afsæt i erfaringerne fra kampagnen, at initiere en debat om transportvaner, og om forandringsmulighederne.

Blandt familierne var der forinden udvalgt to familier, hvis profil skønnes interessant for den bredere offentlighed. Disse to familier var villige til at indgå i mødets panel og berette om sine gode og dårlige erfaringer overfor en større forsamling.

Begge møder var vellykkede i den forstand, at de medførte en levende og saglig debat om hvordan myndighederne og andre kan medvirke til at løse de problemer/barrierer som børnefamilier typisk vil erfare ved forsøg på at mindske behovet for bil.

Flere meldinger fra publikum gik på det fornuftige i at opsamle familiernes erfaringer til senere brug andre steder, hvilket også er hensigten med nærværende rapport.

12. Pressedækning

Kampagnens eksponering i medierne var omfattende, og dækningen var muligvis større end hvad der skildres i det følgende.

For at sikre et mindsteniveau af pressedækning havde Københavns Kommune etableret kontakt til Københavns Radio og Jyllands-Posten København. Imidlertid fik ikke blot Miljøtrafikugen nationalt og lokalt, men også selve kampagnen, en omfattende mediedækning, og i flere medier end blot de to førnævnte.

Som led i markedsføringen af initiativet skrev Jyllands-Posten København en artikel om den forestående kampagne. Ved kampagnens start udsendte Københavns Radio en række korte indslag som optakt til kampagnen. Disse blev senere afløst af interviews med et par udvalgte familier og et indslag om gode råd ved cykelpleje.

Ved introduktionsmødet mødte den regionale kanal TV2/Lorry op for at interviewe en af de ansvarlige embedsmænd og et par af familierne, samt vise lidt fra mødet.

En af familierne fik ganske meget dækning, både i form af interviews til radioen, avisartikler og en dagbog på Danmarks Radios hjemmeside.

En anden familie fik i Jyllands-Posten København en stor artikel om deres genvordigheder, gode oplevelser og erfaringer med forsøgsugen.

En tredje familie blev, ved forsøgsugens start, inviteret til pressemøde på Københavns Rådhus, hvor Politiken satte fokus på familien. Indslag fra pressemødet blev desuden vist i TV-Danmark og i KøbenhavnKanal. Endnu en families oplevelser i løbet af forsøgsugen omtaltes i Berlingske Tidende.

Herforuden indgik de vindende billeder fra kampagnens fotokonkurrence i en artikel i Jyllands Posten, hvor flere familier kort berettede om deres erfaringer.

Ved kampagnens afslutning blev initiativet omtalt i Radioavisen, foruden Fredericia Dagblad, med Ritzau som kilde.

13. Analyse af turdagbøger

Som led i forsøget blev de deltagende familier som tidligere nævnt i to omgange forsynet med turdagbøger, hvor de skulle notere samtlige ture, de foretog de enkelte dage. I første omgang var det en almindelig uge, der skulle registreres, anden omgang var forsøgsugen, hvor familierne skulle prøve at lade bilen stå

Turdagbøgerne indholdt for hver dag et skema med plads til op til 8 ture, som skulle udfyldes med hensyn til afstand, transportmiddel/midler (gang, cykel, bil, bus/tog), fra, til og evt. formål. De anvendte dagbøger fremgår af bilag 2.

Den almindelige uge var "rullende" for de forskellige familier, idet de blev opfordret til at gå i gang umiddelbart efter tilmelding. Forsøgsugen var for alle ugen den 10-16 september.

De familiemedlemmer, der selvstændigt bevægede sig rundt, blev opfordret til at udfylde turdagbøger. Samtlige 12 familier returnerede udfyldte dagbøger, hvoraf langt de fleste var udfyldt særdeles grundigt. 39 af familiernes i alt 49 medlemmer havde udfyldt dagbøger. Aldersmæssigt var der 22 voksne (på 30 år og derover), 6 teenagere (fra 13-17 år), 11 børn på 7-12 år og 10 på under 7 år. De rapporterende var 7 år og opefter på nær to undtagelser (én på 6, der rapporterede, og én på 7, der ikke gjorde).

Der blev modtaget rapporter om i alt 1.856 ture. I visse tilfælde - i alt 0,8% af samtlige - blev der foretaget mere end de 8 daglige ture, der var afsat plads til i turdagbøgerne. Der var eksempler på op til 11 daglige ture.

I forhold til det teoretiske maksimum (antal personer gange antal dage) blev der rapporteret om størstedelen af de mulige dage, jvf. tabellen nedenfor. Årsager til ikke-rapportering blev angivet som sygdom eller bortrejse.

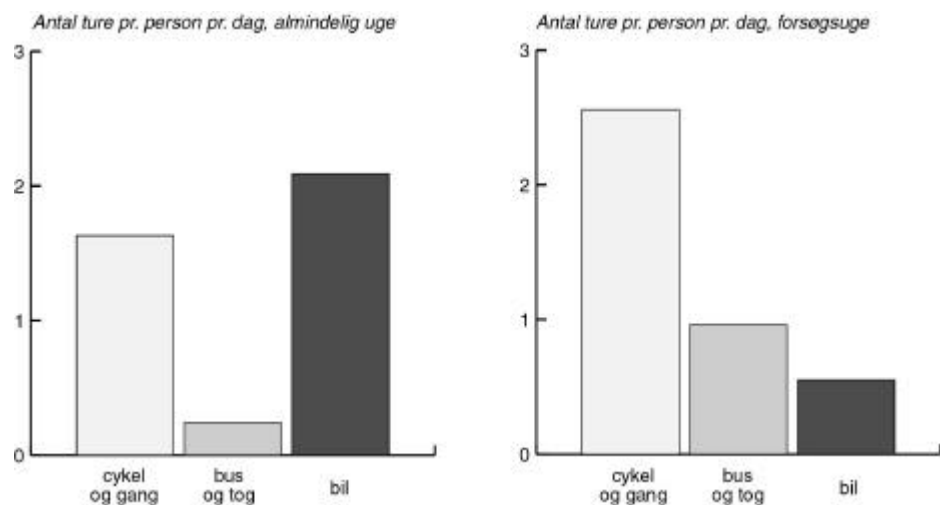
	i alt	alm. uge	forsøgsuge
Antal person-dage	463	238	225
teoretisk antal	546	273	273
aktive dage %	85%	87%	82%

3 familier klarede helt eller praktisk taget helt at lade være at køre i bil. For andre 6 familier var reduktionen af antallet af bilture særdeles markant, i området 77 til 94%. En enkelt familie fik knapt halveret antallet af bilture, mens de sidste to kun havde en beskednen reduktion eller endda en stigning i antallet.

I det følgende er antallet af ture sat i forhold til antal "aktive dage", dvs. de dage, hvor de pågældende transportererede sig og rapporterede om det. Turene er desuden opdelt på cykel og gang, kollektiv og bil¹. Alle ture - inklusive fra den familie, der opgav efter et par dage - er medtaget.

Hvad angår ture var der i det samlede antal ture ingen nævneværdig forskel på den almindelige uge og forsøgsugen. Til gengæld var der en særdeles markant forskel hvad angår valget af transportmidler.

Den kollektive trafik blev i forsøgsugen brugt næsten 4 gange så meget, som den plejer, mens bilturene er reduceret med næsten tre fjerdedele. Der er også en stigning på godt 50% i antallet af gå- og cykelture.

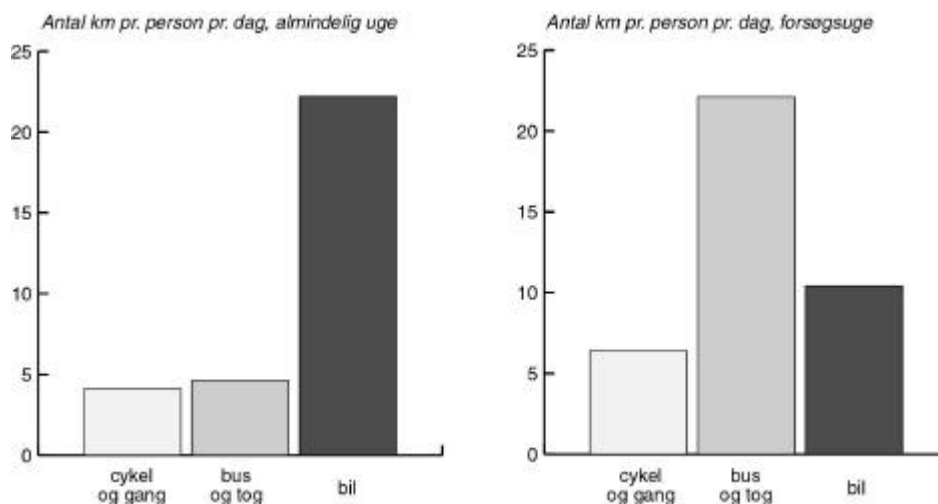


almindelig uge	cykel og gang	bus og tog	bil	i alt
antal ture	388	57	497	942
ture pr. person pr. dag	1,6	0,2	2,1	4,0
Turfordeling	41%	6%	53%	100%

¹ Alle ture, hvor kollektiv trafik indgår, er regnet som kollektiv-ture. Øvrige ture, hvor bil indgår, er regnet som bilture. Resten er regnet til cykel og gang. Man kan således ikke fra tallene se, at cykel og gang indgår i en del af de kollektive ture og enkelte bilture, ligesom bil i enkelte tilfælde er anvendt i kombination med kollektiv trafik.

Forsøgsuge	cykel og gang	bus og tog	bil	i alt
antal ture	575	215	124	914
ture pr. person pr. dag	2,6	1,0	0,6	4,1
Turfordeling	63%	24%	14%	100%
ændring i.f.t. alm. uge	+53%	+289%	-74%	

Hvad angår antal km er billedet tilsvarende. Den samlede transport er stort set uændret og overraskende nok forøget i forsøgsugen, og der er sket en betydelig overflytning fra bil til især kollektiv trafik.



almindelig uge	cykel og gang	bus og tog	bil	i alt
antal km	986	1.083	5.272	7.341
km pr. person pr. dag	4,1	4,6	22,2	30,8
km-fordeling	13%	15%	72%	100%

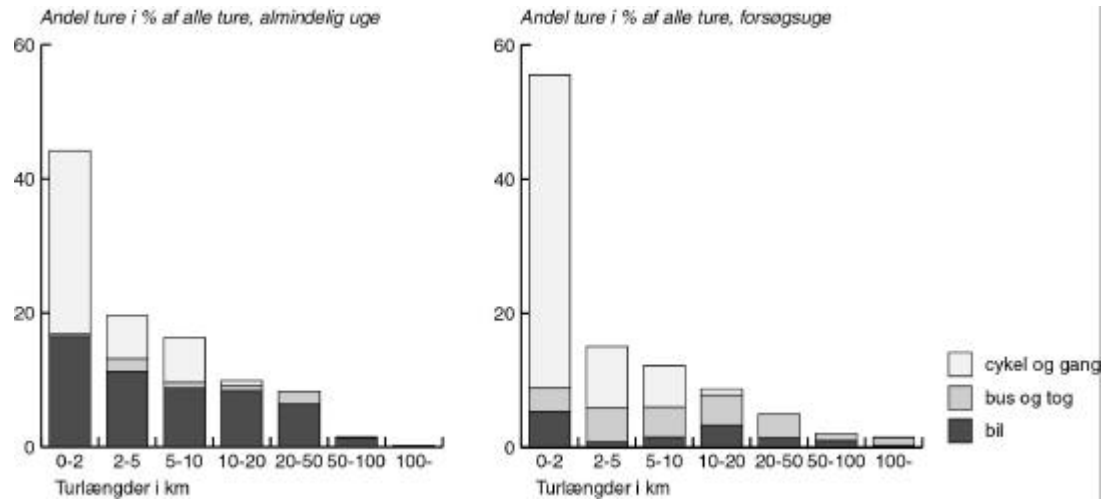
Forsøgsuge	cykel og gang	bus og tog	bil	i alt
antal km	1.443	4.977	2.347	8.768
km pr. person pr. dag	6,4	22,1	10,4	39,0
km-fordeling	16%	57%	27%	100%
ændring i.f.t. alm. uge	23%	285%	-63%	

Forholdsvist få lange ture, påvirker i nogen grad billedet. Medtages alene ture under 100 km, fås følgende billede:

alm. uge (u. 100 km)	cykel og gang	bus og tog	bil	i alt
antal km	986	1.083	4.880	6.949
Km pr. person pr. dag	4,1	4,6	20,5	29,2
Km-fordeling	14%	16%	70%	100%

forsøgsuge (u. 100 km)	cykel og gang	bus og tog	bil	i alt
antal km	1.243	2.883	1.395	5.522
Km pr. person pr. dag	5,5	12,8	6,2	24,5
Km-fordeling	23%	52%	25%	100%
ændring i.f.t. alm. uge	59%	235%	-64%	

De korte ture er klart dem, der er flest af, og der er flere af dem i forsøgsugen, som vist procentvis i tabellen og grafen på næste side. I den almindelige uge er over halvdelen af bilturene 5 km eller derunder.



Længde i km	ture i almindelig uge			ture i forsøgsuge		
	bil	bus og tog	cykel og gang	bil	bus og tog	cykel og gang
0-2	16,5%	0,4%	27,3%	5,3%	3,6%	46,6%
2-5	11,3%	1,9%	6,4%	0,8%	5,1%	9,1%
5-10	8,8%	0,8%	6,7%	1,5%	4,5%	6,2%
10-20	8,4%	0,7%	0,8%	3,3%	4,5%	0,9%
20-50	6,4%	1,9%	0,0%	1,4%	3,6%	0,0%
50-100	1,3%	0,2%	0,0%	1,0%	1,1%	0,0%
100-	0,2%	0,0%	0,0%	0,3%	1,1%	0,1%

Karakteristisk er, at mange familier har ganske komplicerede turkæder med at hente/bringe undervejs til arbejde eller indkøb. Dette afspejler sig i, at kun 37% af turene (692 af 1.856) har hjemmet som mål.

Var turmønstret mere enkelt, ville dette tal være tæt på 50%. En meget stor del af turene består i transport af børn, det være sig til institution, skole, fritidsaktiviteter eller venner.

En oversigt over de mest almindelige mål for turene fremgår på næste side. Når børnene tegner sig for såforholdsvist få ture til institution, skyldes det, at de mindste børn ikke er medregnet.

mål	almindelig uge		forsøgsuge		i alt
	barn	voksen	barn	voksen	
hjem	121	228	136	207	692
arbejde	4	113	6	90	213
institution	13	88	15	78	194
fritid	52	28	41	51	172
indkøb	18	62	23	66	169
skole	62	22	53	12	149
besøg	25	22	35	14	96
service	3	35	6	34	78
Andet	15	31	24	23	93
i alt	313	629	339	575	1.856

Tallene antyder, at børnene i forsøgsugen får besøgt en del flere, mens forældrene omvendt slipper for at være chauffører i en del af disse ture. Det tyder således på, at det er muligt på én gang at øge antallet af børnenes transportkrævende aktiviteter og nedsætte anvendelsen af bil.

14. Familiernes evaluering af kampagnen

Som afslutning på kampagnen fik samtlige familier tilsendt et evalueringsskema. 11 ud af de 12 familier havde besvaret skemaet ved afslutningen af denne rapport.

Formålet med skemaet var at blive klogere på deltagernes begrundelse for at deltage, tilfredshed med den tilbudte bistand og udstyr, erfaringer og forventede transportvaner fremover. Her følger en sammenfatning af familiernes tilbagemeldinger.

Muligheden for at vinde de tilbudte præmier havde generelt meget lidt betydning for familiernes motivation for at være med i forsøget. Således svarede kun en familie, at disse havde haft ”meget” betydning for deres lyst til at deltage i forsøget. De øvrige satte kryds udfor ”noget” eller ”højest lidt”.

Muligheden for at køre gratis med bus og tog i en uge tillagdes større betydning blandt nogle af familierne. Her svarede 2 familier, at de gratis billetter havde haft ”meget” betydning for deres beslutning om at deltage, 2 svarede ”en del”, og 2 svarede ”noget”. 4 andre familier svarede ”højest lidt” og en af familie havde på tilmeldingstidspunktet slet ikke kendskab til hverken præmier eller gratis bus- og togkort.

Blandt dem, hvor de gratis tog- og busbilletter betød noget, var en familie, der i forvejen ønskede at afprøve alternativerne til bilen, med økonomiske besparelser som et af argumenterne. Her udgjorde tilbuddet om lån af cykelanhænger og gratis kollektiv trafik den altafgørende faktor.

Efterfølgende kom beregning af besparelserne ved at bruge bilen mindre/helt afskaffe som en stor overraskelse for den pågældende familie og dermed som en ekstra gulerod. En anden familie bed, undervejs i forløbet, mærke i de lavere benzinudgifter.

Generelt var den vigtigste drivkraft dog chancen for at deltage i en ”skæg” kampagne, ”være en forsøgsfamilie”, og at lade det gå ”sport... i at få det til at fungere uden bil”.

Vigtigt var det også at have ”andres bevågenhed, når man skal i gang med noget nyt og måske svært”, eller ”at blive påskønnet på den ene eller anden måde.”

Opmærksomheden i deltageres sociale netværk blev senest i løbet af kampagnen en begrundelse i sig selv. Undervejs blev skepsis og forventningen om frafald blandt kolleger og venner et argument for at fortsætte, selv når det viste sig at være besværligt, noget, der ofte gik på regnvejrs. Det skal her siges, at forsøgsugen var særlig regnfuld.

Med andre ord lå der bag motivationen i høj grad et ønske om at kombinere det spændende med muligheden for at udnytte de sociale støttemekanismer, der ligger i en kampagne, hvor ens indsats belønnes og evalueres samt ikke mindst nøje følges af andre, det være sig familie, skeptiske kolleger, venner, arrangørerne eller medierne.

Herudover havde muligheden for at indarbejde såvel miljøvenlige som sunde transportvaner også en klar betydning. Heri indgår det praktiske i at kombinere transport med motion, det vil sige øget cykling.

Endelig så flere her en chance for at få afprøvet egne holdninger om den kollektiv trafik.

Alle familier, på nær en, nåede det mål de havde sat sig inden forsøgsugen. Fordelingen går igen, for så vidt angår om familien fandt det enten meget, en del eller noget besværligt at klare sig med færre bilture/helt uden bil.

Som nævnt svarede de flestes erfaringer med den kollektive trafik til forventningerne. Der var ikke tale om en mere positiv holdning end før forsøgets start. Årsagerne hertil gik på begrænset kapacitet på jernbanenettet, langsomme, upålidelige og overfyldte busser samt de gamle S-togs måde at tage cyklen med, som er langt fra kundevenlig.

Der var generelt tilfredshed med den tilbudte hjælp og det udstyr deltagerne fik/kunne låne. Såvel cykelanhænger til børn og til udelukkende varer viste sig som vigtige hjælpemidler i bestræbelserne på at reducere behovet for at køre i bil.

Flere havde gerne set, at de tilbudte ugekort til den kollektiv trafik havde indbefattet cykelmedtagning. Denne mulighed blev undersøgt kort før forsøgsugen, men med negativt resultat.

Endelig foreslog en familie brug af kilometertællere, hvilket erfaringsvis er med til at øge motivationen for at cykle.

Alle familier havde - ikke overraskende - større eller mindre besvær med at undvære bilen. Eksempelvis savnede en familie mulighed for at låse cykelanhænger fast på et sikkert sted ved togstationen, og så gerne bedre vilkår for at tage cykelanhænger med i S-toget, hen til det nærmeste storcenter. Begge disse forhold vanskeliggjorde indkøb på cykel.

Flere familier kom ind på et dårligt samspil mellem cykel og kollektiv trafik, det være sig medtagningssmulighederne eller parkeringsforhold, såsom kaotiske forhold (i dette tilfælde ved Vanløse Station).

Ud fra folks kommentarer tyder det på at anvendelse af alternativerne til bilen betød en længere transporttid, og dermed større pres for at nå de daglige gøremål.

Flere har dog nævnt, at årsagerne ikke udelukkende skyldes utilstrækkelige alternativer til bilkørsel. Andre vanskeligheder udmøntede sig i besvær med at finde ud af køreplaner, lære stisystemet og stilleveje i lokalområdet at kende, og i at lære at planlægge lidt i forhold til vejrlig og ærinder på vej hjem.

Til gengæld blev det flere gange nævnt, at besværet faldt/ville være faldet med tiden, i takt med at man kom ind i rutinen.

At besværet også kunne være begrundet i den valgte livsstil, og dermed have mere komplekse og dybtliggende årsager end manglende erfaring og dårlige alternativer til bilen, kom en familie selv ind på *"Et liv uden bil er meget mere stresset. Vi har jo valgt en livsstil, hvor bilen er indbefattet. Hvis vi ingen bil havde haft...havde vi nok tilpasset vores liv derefter."* - en bemærkning, der stemmer godt overens med hvad man ved fra andre undersøgelser af mobilitet og livsstil.

De positive oplevelser ved at køre mindre i bil, gik i høj grad på børnenes glæde ved at gå/cykle. Børnene fandt det nemlig meget sjovt at sidde og hygge sig *"i hulen"* i cykelanhænger, at sidde bagved far/mor, at vænne sig til at cykle og at møde kammerater under gåturen på vej hen til skole. At møde flere i nærmiljøet, og kunne stoppe op for en snak, oplevede forældrene også som en fordel.

Herudover gik fordelene på muligheden for at cykle ud og sammen; få frisk luft på kinderne; det praktiske (og glædeligt) i at kunne kombinere transport med motion og slankning og den bevægelsesfrihed det giver at tage cyklen med i toget ind til København.

Endelig kom det som en overraskelse for flere, at de korte cykelture godt kunne være hurtigere end i bil, og at den tid, det tog at cykle til arbejde, ikke var større. Dette understreger erfaringen om at det er ofte er opfattelsen af forholdene, og ikke forholdene som sådan, der bestemmer valget af transport.

Samlet set blev de fleste fordele knyttet til det at gå og cykle, om end der var undtagelser. En familie skrev med henvisning til cykling, bus og tog; ”vi opfattede ikke den ekstra tid som den forventede ”spildtid” ...man kom ofte mere afslappet hjem...”

Hvad angår forventede transportvaner fremover, viste øget cykling sig som det mest populære alternativ, sammenlignet med gang og ikke mindst kollektiv trafik. Årsagen hertil kan være, at cyklen, udover den indbyggede mulighed for motion og frisk luft, også er det nemmeste og mest fleksible alternativ til bilen, når det drejer sig om korte ture. Også dette stemmer overens med resultater andre steder fra. Som en konsekvens heraf har flere familier anskaffet sig en cykelanhænger.

Forsøget har også udmøntet sig i modsatrettede resultater. En familie, der cyklede og lod bilen stå hele ugen, følte ved vejs ende, at de nye vaner betød stress, men medgav samtidig, at det måske handler om tilvænnning. Familiens erfaring skal ses i sammenhæng med at familien er børnerig, og har et højt aktivitetsniveau, med rejsemål, der ikke altid befinder sig i cykel- eller gåafstand.

Familien forventer derfor ikke at køre mindre i bil. Paradoksalt nok vil denne familie gerne cykle mere.

Ændring af indgroede vaner, og hvad der dertil hører kan være svært. Derfor sker det ikke over én dag, ej heller over en uge, ifølge familierne. På spørgsmålet om én forsøgsuge var for kort tid, svares der typisk; ja, helst to til fire uger.

15. Erfaringer i øvrigt

Kampagnekonceptet betød i det store og hele et vellykket forsøg, hvis det måles set i forhold til eksponeringen i medierne, og ved at kigge på familiernes tilbagemeldinger.

Imidlertid følger her en række konkrete forslag til forbedring af fremtidige kampagner.

Som førnævnt var tilmeldingen sparsom i dagene op til tilmeldingsfristen. Hvor vidt dette skyldtes, at de første radioindslag blev sendt meget sent i forhold til den oprindelige tilmeldingsfrist, og havde en diskutabel form vides ikke.

Men de første indslag kom ikke ind på kampagnens præniemuligheder, de gratis bus- og togrejser m.m., den oplagte mulighed for at komme i gang med at få lidt mere motion eller muligheden for vejledning hele vejen igennem.

Tværtimod hørtes en baggrundslyd, der antydede den kollektive trafik som konstant problemfyldt. Dette har med stor sandsynlighed betydet, at indslagene var utilstrækkelige som lokkemiddel for potentielle deltagere.

Senere i markedsføringsfasen udsendtes et nyt og forbedret radioindslag, dog stadig ikke fyldestgørende set i forhold til kampagnens faktiske tilbud og muligheder.

Desuden var det uheldigt, at radioindslagene blev udsendt relativt sent i forhold til tilmeldingsfristen, da en god markedsføring ofte forudsætter tid til gentagelse af budskabet og en rum tid til at opfange folks reaktioner.

Markedsføringen kunne med fordel være blevet suppleret med kontakt til de mange lokale miljøvejledere i regionen – de grønne guider.

Andre oplagte muligheder for markedsføring er kommunale Agenda21-kontakter, kontakter i virksomheder via Dansk Firmaidræt eller Vi Cykler til Arbejde, de yngste klasser i folkeskolen og børneinstitutioner.

Konklusionen herpå bør være en bredere og bedre styret markedsføring samt en tidligere indsats og supplerende brug af kontakter som de skitserede.

Tilmeldingsskemaet på kampagnens hjemmeside kunne have fungeret bedre. Med hensyn til det tilsendte elektroniske skema var det ikke nødvendigt at tilføje det linjer, da man ikke kan skrive oveni dem, når det sker på computer.

Elektronisk post viste sig at være et effektivt, nemt og hurtigt kommunikationsmiddel i løbet af kampagnen. Kun en familie kunne ikke kontaktes elektronisk, hvorfor postvæsenet kom i anvendelse.

Informationspapiret om de personlige fordele ved at bruge bilen mindre og konkrete forslag syntes berettiget. En af familierne nævnte direkte det motiverende i kombinationen af baggrundsviden og udpegning af mulige personlige fordele ved nye transportvaner. Desuden var det på foranledning af dette papir, at en medarbejder fra Danmarks Radio producerede et indslag om korrekt cykelpleje.

Rådgivningen over e-post/telefon fandt sted, om end begrænset set i forhold til forventningerne. Det skyldtes, at familierne stort set kunne klare det hele selv. Særligt en familie gjorde brug af muligheden for rådgivning. Formålet var konkrete oplysninger om debiler.

Med hensyn til hjælpemidler kunne en forbedring ske i form af tilbud om foræring af cykelkomputere til gengæld for et mindste antal kilometer i kampagneperioden. Ved tilbud om gratis kort til tog og bus, kan det anbefales at lade gratis medtagning af cyklen indgå i ordningen. Muligheden for at sikre kampagnedeltagerne gode cykelparkeringsforhold ved togstationer bør også overvejes.

Selvom alle voksne angav at have en køreklar cykel, nævnte flere, at denne ikke var helt så køreklar som de kunne ønske sig det. Dette kan der tages højde for ved at tilbyde gratis cykeltjek, eventuelt ved den stedlige cykelsmed.

Med tanke på mindst mulig forbrug af tid og transport ved overdragelse af de cykelanhængere Dansk Cyklist Forbund udlånte, ville det have været en fordel at have henlagt instruktionsmødet til cyklistforbundets lokaler. Derved kunne to ture i bil, og tiden dertil, være sparet.

En børnerig familie, som fandt det skægt at være med i kampagnen, anførte i evalueringsskemaet, at begge møder var *”nogle forfærdelige møder...
...p.g.a. folks og jeres manglende evne og/eller vilje til at...(dæmpe) støjende børn...”*

Ved fremtidige arrangementer for børnefamilier kan denne situation forebygges ved at afse én medarbejder til at holde børnene beskæftiget i et andet lokale, så længe seancen står på

16. Fremadrettede konklusioner

Formålet med forsøget var som nævnt at finde ud af, om det var muligt at reducere brugen af bil blandt børnefamilier.

Til det kan der svares; Ja, det er muligt for udearbejdende forældre at klare en hverdag sammen med væsentligt mindre brug af bil.

Et nuanceret svar herpå lyder er dog, at det kan lade sig gøre, men ikke uden en vis tilvæningstid, planlægning og øget tidsforbrug.

Spørgsmålet er, hvad der skal til, for at flere i det daglige anvender alternativerne til bilen.

Listen af konkrete løsningsforslag er lang og omfattende. Vi har her begrænset den til en række hovedområder, med udgangspunkt i, hvad der har været fremme af forslag i løbet af kampagnen.

Forslagene er hovedsagligt rettet mod hvad myndighederne kan gøre for at føre dem ud i livet indenfor en kortere horisont.

Vores bud er følgende:

A) Kampagner af længere varighed

Den typiske tilbagemelding fra familierne har været, at en uge er for kort tid til at opnå den fornødne erfaring i at klare den daglige transport på en ny måde. Ikke alene kan ændring af indgroede vaner være svært og tidskrævende, men alternativerne skal også læres godt at kende med hvad

dertil hører af stisystemer, køreplaner, cykeltilbehør, valg af tøj afhængigt af vejret og forskellige årstider.

Påvirkningen skal i reglen ske over længere tid, således at erfaringer under forskellige situationer og tidspunkter får lov at indfinde sig og de nye adfærdsmønstre får lov at indlejlre sig. Derfor bør man ved fremtidige adfærdsforandrende kampagner, lade forsøg køre over længere tid end en uge.

Hvorvidt nye forsøg skal vare en måned, eller et år, som det var tilfældet med Cykelbusters i Århus må bero på en nærmere vurdering af sigte, resurser og omfang.

B) Større social opmærksomhed som adfærdsforandrende værktøj

Kampagnen viste sig at være et godt projekt til at sætte gang i debatten, ikke alene i medierne, men også i deltagernes omgangskreds, det være sig skeptikere eller tilhængere af kampagnens formål.

En debat om alternativerne til bil, kan samtidig være med til at øge chancerne for de ønskede alternativer. Eksempelvis stødte en familie, som undersøgte mulighederne for delebiler på ”... *en del, der giver udtryk for ønsket om at deltage i en evt. delebilordning.*”, ligesom familien fik tilbudt muligheden for at låne bil i tilfælde af akut behov.

Hertil kommer det pres eller skulderklap, der ligger i at have en kreds af øjne omkring sig, der ikke kan undgå at følge med i, hvordan det går med at gennemføre det mål deltageren har sat sig.

Udover udnyttelse af det adfærdsforandrende potentiale, der ligger i ens omgangskreds, kan engagement og konkret tilskyndelse fra arbejdspladsen yderligere understøtte en ny transportadfærd. Dette tilsiger erfaringerne med transportplaner for medarbejdere i en lang række europæiske lande.

Her har formålet været at anvise og udvikle alternativer til solokørsel i bil, gennem diverse former for påbud og belønning af medarbejdere, der ønsker at cykle, rejse med tog/bus, samkøre eller arbejde hjemme.

Skoler og børneinstitutioner kan ligeledes aktivt medvirke i tilskyndelsen til mere hensigtsmæssige transportvaner blandt forældrene. Mere herom i forslaget om ”gæbusser”.

C) Større fokus på de personlige fordele

Der kan nås langt ved at sætte større fokus på og formidling af velfærdsmæssige problemer ved et stillesiddende liv og på fordelene ved at røre sig mere, kombineret med konkret anvisning af alternativerne og hjælpemidler, ikke mindst med vægt på cyklen. Dette er begrundet i, at cyklen viser sig som det mest tiltrækkende alternativ til bilen i byområder.

Her tæller især sundhed og økonomiske besparelser givetvis meget, hvorfor der bør spilles på disse tangenter, foruden det cyklen har til fælles med bilen, nemlig fleksibilitet, uafhængighed og hurtighed ved korte ture.

D) ”Gåbusser”

”Gåbusser” er et nyt udtryk for simple hente- og bringeordninger for børn, dog med en ”køreplan” og ”stoppesteder”.

Ordningerne, der også kan foregå som ”cykelbusser”, er udbredte i Storbritannien, hvor myndighederne yder økonomisk støtte til (gen-)etablering af denne praksis.

”Gåbusser” går ud på at lade voksne, det være sig forældre, pædagoger eller lærere, skiftes til at følge børnene mellem hjemmet og skolen. Derved sparer forældrene tid og undgår stress, ligesom det udbredte behov for at bruge bilen til daglig reduceres.

På baggrund af møder med interesserede forældre etableres en turnusordning i et skema for en given periode. Dernæst udarbejdes en rute og en køreplan med stoppesteder og tidspunkter for hvornår ”bussen” passerer.

Behovet for en sådan ordning vil nok være størst om morgenen, men kan også etableres for turen skole-hjem samt i forbindelse med fritidsaktiviteter, hvor en tilsvarende ordning i bil kunne være berettiget.

”Gåbusser” kan enten foregå isoleret eller som led i en transportplan for skolen/institutionen, hvor der også indgår tiltag i forhold til medarbejdernes transportvaner, kortlægning af utrygge strækninger på vej til skole, trafiksikkerhedsforanstaltninger, udstedelse af parkeringstilladelser i forhold til bopædens afstand fra skole, bilfrie indgange samt god og hærværkssikker cykelparkering.

E) Bedre forhold for cykler i den kollektive trafik

Flere deltagere påpegede mangler i samspillet mellem cykel og den kollektiv trafik. De besværlige vilkår for at medbringe cykel og cykelanhænger i S-toget blev nævnt som to af problemerne. Anden kritik gik på kaotiske parkeringsforhold for cykler og manglen på god og tyverisikker parkering ved stationer, for såvel cykler som for anhængere.

F) Hurtigere busser

Utilfredsheden med den kollektiv trafik, i praksis mest busserne, var tydelig blandt familierne, og når den blev uddybet fik bussen prædikatet upåidelig, dårlig og langsom. Hvilket er forståeligt nok, når en strækning på godt og vel 13 km i Københavns udkant tager 1 time i bus, hvilket endda er noget hurtigere end bussernes gennemsnitlige hastighed i Københavns indre dele i myldretiden. Da er hastigheden ned på gangtempo – 5-6 km/timen.

Barrieren i dette tilfælde kan være de biler, der også sidder fast i trafikker, en situation, der ikke vil ændres synderligt så længe bustrafikken foregår på biltrafikkens præmisser og/eller der ikke er opnået politisk enighed om at regulere mængden af biler, så den ikke overstiger vejenes kapacitet.

En meget oplagt og simpel løsning for at effektivisere bustrafikken og gøre den mere tiltrækkende kunne være en udbygning af busbanerne, som kan reducere rejsetiden med op mod 20%.

Målet bør være et system af sammenhængende busbaner på overordnede veje, kombineret med flest mulige busprioriterede lyskryds.

G) Delebiler i lokalområdet

Ikke alle kan/ønsker at være billøse, hvorfor debiler er et oplagt og fordelagtigt alternativ til privatbil. Imidlertid er debiler, sammenlignet med eksempelvis Svejts og visse steder i Tyskland, endnu i sin vorden herhjemme, og derfor ikke et reel alternativ for de fleste.

En løsning kan være at yde konkret hjælp til at organisere debilordninger i lokalområdet indenfor et begrænset geografisk område, således at der er nok debiler og ikke er for langt imellem dem.

På mellemlang sigt kan en større udbredelse af debiler gøre det attraktivt og relevant at integrere debiler i den kollektive trafik, hvor brugeren, ved køb af abonnementskort til kollektiv trafik mod eller uden gebyr, får adgang til ordningens flåde af debiler. Vel at mærke biler i mange størrelser og typer, uden at skulle tænke på reparationer, forsikring m.m. Brugeren sparer derved penge set i forhold til selv at have bil.

Dertil kommer, at en velfungerende debilordning øger mulighederne for hele tiden at vælge de nyeste og mest energieffektive bilmodeller.

Ifølge de hidtidige erfaringer anvender debilbrugere i Svejts kollektiv transport til 75% af deres rejser, hvilket er mere end den gennemsnitlige bilist. Således supplerer den kollektive transport og debilen hinanden.

Ydermere sikrer kombinationen angiveligt en energibesparelse på 57% set i forhold til 100% kørsel i bil.

Samtidig minder dette om det at have egen bil, hvor man efter betaling af de faste udgifter har en stærk tilskyndelse til at udnytte investeringen – bilen – så meget som muligt, idet de variable udgifter er forholdsvis lave. Den nævnte ordning muliggør indarbejdelse af samme rationalitet blandt brugere af debiler og kollektiv transport.

Derved kan debilordninger fungere som en læreproces for hverdagsbilister, samtidig med at brugeren faktisk opnår større valgfrihed i valget af transportmiddel.

Bilagsoversigt:

Følgende dokumenter er at finde i bilag:

Bilag 1: Velkomstbrev

Bilag 2: Turdagbog for forsøgsuge

Bilag 3: Informationspapir om personlige fordele og hjælpemidler

Bilag 4: Slutspørgeskema

Bilag 5: Referat fra det afsluttende møde den 22.9.2001

Bilag 6: Referat fra debatmøde den 22.9.2001

Bilag 7: Udvalgte Avisartikler:

* *"Benzinfri kørsel på bilfri dag"*, Politiken, den 11.9.01.

* *"Vi klarede det"*, Jyllands-Posten København, den 17.9.01.

* *"Uden bil bliver det hele lidt sjovere"*, Jyllands-Posten København, den 25.9.01.

* *"Familien Larsen på Polo-afvænnning"*, Berlingske Tidende, den 16.9.01.