

Opfølgning på bilafvænningskursus

Et møde til indsamling af erfaringer fra og kommentarer til bilafvænningskurset blev holdt godt et år efter kurset, nemlig den 11.11.2004. Forinden havde deltagerne udfyldt turdagbøger for uge 45, der var en temmelig kold og våd uge i starten af november. Øvrige testuger i bilafvænningskurset var i september 2003, hvor det dog også regnede ganske meget nogle af dagene.

Til stede

Deltagerne i mødet var Bjarne Kallesøe, Finn Gemynthe Madsen og Hanne Kofoed Andersen. Niels Stockmarr, Jonas Langkilde, Lene Bjerg Kristensen og Kaj Thingstrup havde meldt afbud, idet tre af dem havde sendt en kommentar til hvorledes deres transport havde udviklet sig.

Diskussion ved mødet

Bjarne Kallesøe sagde, at han nu var blevet mere bevidst om sit transportvalg, og at kurset havde inspireret ham til at gå, når han skulle besøge en nærved liggende kunde. Noget, han var blevet ved med, når ellers vejret var til det. Cykel, derimod, passer ham ikke. Men han benytter bus og metro, når han skal til byen, for at undgå problemer med parkering af bilen.

Finn Gemynthe Madsen sagde, at han var blevet mere opmærksom på at få kørt cykelture, også når han handler ind. Indkøb er lettet af, at han nu er i besiddelse af nogle store cykeltasker. Han cykler også mere lokalt. Kurset fik ham til at føle det mere forkert at bruge bil, når han skulle på arbejde i Herlev, hvor han sagtens kunne cykle, og det endda ad en naturskøn rute. Har 4 cykler, hvoraf to er fungerende. Kurset inspirerede ham til at køre længere ture, er ikke mere så "pivset" (kørte under kurset én og samme aften Herlev - Kalvebod Brygge - Nordre Frihavsgade - Herlev). Har på det sidste benyttet bil en hel del i forbindelse med at han har flyttet for sin mor.

Hanne Kofoed Andersen bor tæt på sit arbejde. Under bilafvænningskurset var afstanden 2,5 km, hvor hun cyklede, nu er den mindre, idet arbejdspladsen er flyttet, så nu går hun primært, men lader sig dog friste til at tage bilen når det regner. Bruger bilen når det er praktisk, eller når der er særlige komfortmæssige grunde til det. Kurset gav hende en øget bevidsthed om transport. Hun har i øvrigt bestræbt sig på at få motion. Og mener, at hun vedvarende gør sig flere overvejelser om sit transportmiddelvalg.

Bjarne Kallesøe anførte, at han for så vidt i forvejen, altså inden kurset, gjorde sig en del overvejelser om sit transportmiddelvalg - og at han har vældigt god samvittighed ved at køre i bil. Han blev provokeret og nysgerrig af at se indslaget i TV-Lorry, hvor bilafvænningskurset blev omtalt og markedsført. Kan godt se idéen om en opdragende og belærende indsats, men mener, at den bør kombineres med andre ting. Finder derfor, at det er særdeles uheldigt at kurset faldt sammen med nedskæringer og forringelser i den kollektive trafik, og at det sender et signal om, at ønskerne om at folk skal gøre noget andet end at køre i bil kommer til at fremstå nok så halvhjertede. Er i øvrigt interesseret i

roadpricing. Har ved selvsyn set på London, og hentet oplysninger om roadpricing i andre lande, herunder planerne for Stockholm i 2005-6.

Finn Gemynthe Madsen foreslog, at man inddrog elementer fra bilafvænningskurset i køreundervisningen. Man kunne dog nok, blev det fra anden side bemærket, forestille sig, at motivationen blandt unge køreskoleelever for at lære om *ikke* at køre i bil, ville være begrænset.

Hanne Kofoed Andersen efterlyste at betaling i københavnske busser kunne finde sted i fred og ro under kørslen, således som det er muligt i Århus.

Indsendte kommentarer

Niels Stockmarr:

Siden jeg var på kursus bor der ikke længere børn hjemme. Da jeg selv praktisk talt aldrig bruger bil og heller ikke gjorde det før, er der ingen bemærkelsesværdige forandringer i mit bilforbrug. Lone kører stabilt på arbejde i Nordsjælland hver dag - så der er heller ingen forandringer.

Hils og farvel og tak!

Niels Stockmarr

Jonas Langkilde:

Kurset har ikke været spildt for mit vedkommende, det har f.eks. medvirket til købet af en langt bedre cykel, som det er en stor fornøjelse at drøne gennem trafikken på.

Jeg har desuden fået lettere ved at lade bilen stå, da det er lykkedes mig at leje en P-plads nede i gården.

Manglen på P-pladser tvinger ofte byboerne ned i bilerne til arbejde, fordi man er nødsaget parkere mere eller mindre ulovligt, eller hvor der er tidsbegrænsninger i dagtimerne.

P-pladsen har også medvirket til, at jeg kan vælge at køre med en makker på arbejde, dog bliver det ofte for besværligt, hvis man skal noget andet på vejen.

Faktisk opfordrer mine arbejdsgivere tit folk til at rykke sammen i bilerne, hvis vi filmer på locations hvor det er svært at parkere.

Men generelt føler jeg mig stadig dybt afhængig af bilen i dagligdagen, ligesom den er en slags hobby.

Med hensyn til forurening har jeg ikke forbedret mig ved at skifte til øko-bil etc. Tværtimod hentede jeg i sommer en bil i Tyskland (med endnu større motor), som står og venter på afgiften bliver betalt/den anden bliver solgt.

En turdagbog ser meget forskellig ud alt efter hvilken uge man vælger, men der er ingen tvivl om at jeg bruger mere cykel end før. Kollektiv transport bruges ikke.

Lene Bjerg Kristensen:

Jeg vil sige, at kurset fik mig til at tænke at "lidt er bedre end intet". Forstået på den måde at jeg har cyklet til stationen og taget toget måske 1 dag hver anden uge i løbet af forår og sommer. For at få motion og frisk luft. Men det tager jo lidt længere tid og ½-1 time er stadig meget vigtig for at få hverdagen til at hænge sammen. I onsdags hvor den offentlige trafik ikke fungerede efter mit hoved fortrød jeg meget at jeg ikke havde taget cyklen trods kulde og blæst. Brian skulle bruge bilen.

Fordeling af ture og kilometer i de enkelte perioder

Fem af deltagerne havde indsendt turdagbøger for uge 45 i 2004. For disse fem er det derved muligt at sammenligne ugerne op til, under og efter bilafvænningskurset. Resultaterne ser således ud, idet tallene er gjort sammenlignelige ved at dividere med antal personer (5) og antal dage (7 eller 14) i de enkelte perioder, og ved generelt definere ture efter formål (så f.eks. en indkøbstur typisk vil bestå af to ture, én ud og én hjem):

Alle 5	<i>ture /dag</i>	<i>km /dag</i>	<i>bilture /dag</i>	<i>bilkm /dag</i>	<i>motion (t/d)</i>	<i>biltur %</i>	<i>bilkm %</i>
uge 1 (uge 36 2003)	4,2	31,6	2,9	28,7	0,21	70%	91%
uge 2 (uge 37 2003)	4,3	36,5	2,8	29,2	0,39	66%	80%
uge 3-4 (uge 38-39 2003)	4,3	37,4	2,3	27,0	0,48	52%	72%
uge år+1 (uge 45 2004)	3,7	38,7	2,3	34,2	0,22	63%	88%

Der er forholdsvis færre ture i den seneste uge end i de foregående. Bortset fra det er andelen af bilture og kilometer kørt i bil i den seneste uge noget mindre end i den første uge, men større end i de fleste efterfølgende uger. Materialet er dog for begrænset til at drage dybtgående konklusioner.

De enkeltes bidrag er vist i appendiks 1. Der ses her at være betydelig forskel i aktivitetsmønstrene.

Nogle kommentarer til trafikken generelt

En oplyser, at tilstedeværelsen af en personlig parkeringsplads til bilen ved bopælen har reduceret hans bilanvendelse, idet han nu ikke behøver flytte bilen fra steder, hvor den ikke må parkeres i dagtimerne. Dette understreger, at man må skelne skarpt mellem beboerparkering og parkering af udefra kommende biler, når man anvender parkeringsudbuddet som styringsmiddel.

En anden efterlyser bedre sammenhæng i signaler mht. reduktion af bilbrugen og et forbedret udbud af offentlig trafik. De seneste år er udbuddet af bustrafik samt prisen derfor gået den forkerte vej.

Konklusioner på bilafvænningskurset

Fem af de seks deltagere (83%), der har udtalt sig, oplyser at kurset helt givet har øget deres bevidsthed om transport og transportmiddelvalg, og at det i nogen grad også har påvirket deres konkrete transportmæssige adfærd. Der har altså været en effekt for et overvejende flertal af deltagerne.

En oplyser konkret, at hver tiende biltur til og fra arbejde er udskiftet med en kombineret cykel/togtur i sommerperioden. Bilpendlingen er altså i dette tilfælde reduceret med 10% i sommerperioden eller mindst 5% på årsbasis.

Notat ved Thomas Krag, 30.11.2004.

Appendiks 1. De enkeltes bidrag periode for periode.

Bjarne Kallesøe	<i>ture /dag</i>	<i>km /dag</i>	<i>bilture /dag</i>	<i>bilkm /dag</i>	<i>motion (t/d)</i>	<i>biltur %</i>	<i>bilkm %</i>
uge 1 (uge 36 2003)	4,6	47,9	3,9	46,4	0,20	84%	97%
uge 2 (uge 37 2003)	4,4	18,3	3,9	16,9	0,29	87%	92%
uge 3-4 (uge 38-39 2003)	4,9	48,6	4,6	47,3	0,17	93%	97%
uge år+1 (uge 45 2004)	3,1	19,6	2,6	19,0	0,11	82%	97%

Finn G. Madsen	<i>ture /dag</i>	<i>km /dag</i>	<i>bilture /dag</i>	<i>bilkm /dag</i>	<i>motion (t/d)</i>	<i>biltur %</i>	<i>bilkm %</i>
uge 1 (uge 36 2003)	4,1	38,1	2,6	31,7	0,40	62%	83%
uge 2 (uge 37 2003)	5,4	60,6	2,9	41,9	1,00	53%	69%
uge 3-4 (uge 38-39 2003)	4,2	36,9	0,9	12,6	1,08	22%	34%
uge år+1 (uge 45 2004)	3,7	72,3	2,0	69,6	0,23	54%	96%

Hanne Kofoed Andersen	<i>ture /dag</i>	<i>km /dag</i>	<i>bilture /dag</i>	<i>bilkm /dag</i>	<i>motion (t/d)</i>	<i>biltur %</i>	<i>bilkm %</i>
uge 1 (uge 36 2003)	4,3	16,9	2,4	13,8	0,20	57%	82%
uge 2 (uge 37 2003)	3,3	25,1	1,3	18,7	0,40	39%	74%
uge 3-4 (uge 38-39 2003)	3,4	34,4	0,8	25,5	0,55	23%	74%
uge år+1 (uge 45 2004)	3,0	10,9	1,0	6,9	0,33	33%	63%

Jonas Langkilde	<i>ture /dag</i>	<i>km /dag</i>	<i>bilture /dag</i>	<i>bilkm /dag</i>	<i>motion (t/d)</i>	<i>biltur %</i>	<i>bilkm %</i>
uge 1 (uge 36 2003)	4,6	13,9	3,3	12,6	0,08	72%	91%
uge 2 (uge 37 2003)	4,9	16,7	3,4	14,1	0,17	71%	84%
uge 3-4 (uge 38-39 2003)	6,2	16,2	3,4	12,3	0,30	55%	76%
uge år+1 (uge 45 2004)	6,0	43,5	4,0	41,0	0,19	67%	94%

Lene Bjerg Kristensen	<i>ture /dag</i>	<i>km /dag</i>	<i>bilture /dag</i>	<i>bilkm /dag</i>	<i>motion (t/d)</i>	<i>biltur %</i>	<i>bilkm %</i>
uge 1 (uge 36 2003)	3,4	41,4	2,6	39,1	0,14	75%	94%
uge 2 (uge 37 2003)	3,4	61,9	2,7	54,7	0,11	79%	88%
uge 3-4 (uge 38-39 2003)	2,9	50,7	1,6	37,1	0,31	56%	73%
uge år+1 (uge 45 2004)	2,4	47,4	1,9	34,3	0,23	76%	72%