



"Kan vi lade bilen stå?"

Beskrivelse og evaluering af kampagnen

Bilag

1. Detaljeret beskrivelse af kampagnens gennemførelse
2. Virksomhedshenvendelse
3. Introduktion
4. Spørgeskemaer
5. Dagbøger
6. Analyse af spørgeskemaerne
7. Kommentarer fra tilmeldingsskema og skema 2 og 3
8. Evaluering blandt kontaktpersoner og deltagere
9. Pressemeddelelser og faktaark
10. Presseomtale

Bilag 1. Detaljeret beskrivelse af kampagnens gennemførelse

Hvervning af virksomheder

Forud for kampagnen var gået et arbejde med søgning af virksomheder. Godt 40 virksomheder blev kontaktet. En del var positive, nogle skeptiske og enkelte blankt afvisende. Mange afviste at deltage på grund af andre prioriteter og generel travlhed, en del heraf ville dog gerne kontaktes ved ny lejlighed. To af de tre, der endte med at deltage, var umiddelbart meget positive og tog hurtigt beslutningen.

Forinden udvælgelsen af virksomhederne havde projektgruppen nogle mere principielle overvejelser omkring hvilke virksomheder, der kunne være relevante at få med i kampagnen. Rationalet var i den forbindelse at jo større variation i virksomhedstype og art, jo flere erfaringer ville der være at opsamle og dermed drage nytte af i det videre arbejde med mobilitetsplaner for virksomheder. Derfor var ønsket at der blandt de hvervede virksomheder skulle være mindst én privat virksomhed, idet det blev forventet at en privat virksomhed i type og praksis ville differentiere sig fra en offentlig virksomhed. Derudover spillede virksomhedens beliggenhed i forhold til parkeringsmuligheder for de ansatte og i forhold til den kollektive trafikbetjening en rolle for udvælgelsen.

Udover de overordnede forhold, som er forbundet med den overordnede problemstilling om øget biltrafik med de dertil knyttede konsekvenser for sundhed, miljø, færdselssikkerhed og rummelighed, er der nogle mere konkrete forhold, som har betydning for den enkelte virksomheds motivation for at deltage i kampagnen. De mest betydende forhold blev udpeget til at være en positiv omtale i medierne for at gøre noget ved trafik- og miljøproblemerne samt interesse for de ansattes sundhed, som på længere sigt kan være med til at begrænse sygefravær.

Disse argumenter blev brugt i de indledende henvendelser til virksomhederne.

Forudsætningen for at en virksomhed overhovedet havde mulighed for at deltage var, at der på hver enkelt virksomhed blev udpeget en kontaktperson, som kunne fungere som bindeled mellem virksomheden og Kampagnesekretariatet. I praksis betød det, at kontaktpersonen skulle stå for intern kommunikation med de ansatte samt uddeling af præmier.

Eftersom et samarbejde blev indgået med HUR, var målet at få fat i 3 - 5 virksomheder, som, på baggrund af de nævnte overvejelser, først og fremmest blev søgt hvervet gennem Københavns Kommunes Miljønetværk. Da denne henvendelse ikke gav resultat søgtes via Kraks virksomhedsindeks virksomheder med mellem 100-500 ansatte. Baggrunden for dette kriterie var en afvejning mellem hvor mange ressourcer, der kunne afsættes i relation til hvor mange ansatte, der sandsynligvis ville melde sig som deltagere og som således fordrede personlig transportrådgivning.

Konkret foregik henvendelsen til virksomhederne på den måde at den personaleansvarlige på hver enkelt blev ringet op og i korte træk blev præsenteret for konceptet for kampagnen, virksomhedens forpligtelser og naturligvis dens og medarbejdernes fordele ved at deltage. Som nævnt var de fleste virksomheder positive overfor at høre nærmere, hvorfor brev indeholdende materiale (se bilag 1), som i detaljer beskrev kampagnen, straks blev sendt pr. e-mail. Mange meldte ikke tilbage, hvorfor der efterfølgende måtte rykkes for svar enten ved at ringe dem op igen eller kontakte dem pr. e-mail. I nogle tilfælde blev e-mail sendt forinden den pågældende kunne træffes.

Forløbet med at få fat i virksomhederne var umiddelbart mere tidskrævende end forventet. Dette skyldtes bl.a. at henvendelserne forløb over sommeren og da flere af de kontaktede personaleansvarlige var på sommerferie, kunne de derfor først afgive svar i starten af august. I starten af juli måned havde AKB og Lægemiddelstyrelsen meldt sig som deltagere, mens Hovedsamarbejdsudvalget på Rigshospitalet meldte sig som deltagere et par dage inden kampagnen

startede. Det lykkedes altså netop at nå målet om deltagelse af 3-5 virksomheder. En af virksomhederne var desuden privat, om end primært af administrativ karakter (udlejningsvirksomhed).

De deltagende virksomheder

Boligselskabet AKB har i alt 340 ansatte. De 90 arbejder på Tomsgårdsvej i København NV, resten er i afdelinger spredt over hele Hovedstadsregionen. Samtlige ansatte blev tilbudt deltagelse i kampagnen.

Lægemedelstyrelsen har 280 ansatte, der er samlet på Frederikssundsvej, tæt på Københavns Kommunes ydergrænse. Samtlige ansatte blev tilbudt deltagelse i kampagnen.

Rigshospitalet har ca. 7.000 ansatte og ligger på Blegdamsvej 9 på Østerbro, med visse afdelinger nogle 100 meter væk på Tagensvej. Medlemmer og suppleanter til Hovedsamarbejdsudvalget samt centerledelsen - i alt 35 personer - blev tilbudt deltagelse i kampagnen.

I alt blev således 655 personer tilbudt deltagelse.

Introduktionsmøder

Rigshospitalet fik på Hovedsamarbejdsudvalgsmødet 14.08.2002 en redegørelse for formålet og elementerne i kampagnen. Thomas Krag og Mette Sørensen fra HUR stod herfor. En efterfølgende diskussion viste, at Københavns Kommunes parkeringsordning fra år 2000, der i praksis reducerer mulighederne for at parkere nær ved hospitalet, har vakt et betydeligt mishag hos en del af de ansatte. Der var ligeledes betydelig utilfredshed med den kollektive betjening af hospitalet. Flere talte på den anden side for at se, om man med kampagnemæssige tiltag kunne reducere bilbruget. Diskussionen af punktet tog omkring 45 minutter, og kampagnen fik således på forhånd stor opmærksomhed.

Efterfølgende besluttede Rigshospitalet at deltage med medlemmer af Hovedsamarbejdsudvalget samt formænd og næstformænd i de enkelte centres samarbejdsudvalg. Medvirkende i beslutningen var "et ønske om at få fokus på nødvendigheden af, at der er gode offentlige trafikforbindelser til hospitalet".

Et introduktionsmøde blev herudover afholdt hos AKB på Tomsgårdsvej i forbindelse med et husmøde for de ca. 90 ansatte den 15.08.2002. Kampagnen blev her introduceret af Thomas Krag og Carina Botoft fra HUR og efterfølgende diskuteret. Der lød visse kritiske bemærkninger om kvaliteten af den kollektive trafik, men stemningen var generelt positiv, og der var stærk opbakning fra AKBs direktør Henning Andersen.

På Lægemedelstyrelsen blev kampagnen introduceret ved en mail fra direktionssekretariatet.

Forløbet i kampagneugerne

En særlig e-mail konto, kampagne@hur.dk, blev oprettet til brug under kampagnen.

Deltagerne fik efter introduktionen en e-mail med beskrivelse af kampagnen samt et tilmeldingsskema.

I alt 186 registrerede sig for kampagnen. Andelen af tilmeldte fordeler sig således mellem på de deltagende virksomheder:

<i>Arbejdsplads</i>	<i>deltagere</i>	<i>ansatte</i>	<i>andel</i>
Lægemedelstyrelsen	89	280	32%
AKB, Tomsgårdsvej	50	90	56%
AKB, afdelinger	29	250	12%
Rigshospitalet	18	34	53%
I alt	186	654	28%

Det er interessant, at der de steder, hvor der blev holdt introduktionsmøder, er den største andel af deltagere.

75 af de 186 tilmeldte fik udarbejdet rejseplaner med kollektiv trafik og/eller cykelruter, og fik tilbudt klippekort eller praktisk hjælp i form af cykler, cykelkurve eller cykelcomputere. 59 tog imod sådanne tilbud. 41 tilbød at tage en kollega med i bilen. I ca. 15 tilfælde blev de sat i forbindelse med en oplagt kandidat.

Der blev i alt udsendt spørgeskemaer i tre runder. Alle skemaer blev udsendt pr. mail og de fleste returneret på samme vis, enkelte dog pr. fax eller post.

Tilmeldingsskemaet blev, sammen med et kort introduktionsbrev om kampagnen, udsendt til samtlige medarbejdere i starten af uge 33. Skemaet handlede om, hvordan man plejer at komme til og fra arbejde. I skemaet havde deltageren mulighed for at uddybe i detaljer, hvorledes rejsen er for derved at finde det bedst mulige rejsealternativ, der ville matche netop denne deltagers behov. Derudover skulle deltageren angive om han/hun ønskede forslag til transportalternativer samt angive ønske om transportmetode. På baggrund af besvarelser af dette skema var det muligt for Kampagnesekretariatet at give det bedst mulige forslag til alternative transportmuligheder til arbejde og samtidig komme med tilbud om lån af hjælpemidler.

For at motivere så mange som muligt til at indlevere og besvare spørgeskemaet, blev der trukket lod om fire mindre gaver.

I alt 161 havde returneret tilmeldingsskemaet.

Alle, som havde ønsket alternative rejser, fik udarbejdet sådanne i løbet af uge 34. Det viste sig ved nærmere granskning og ringning til enkelte af dem at være 71. Der blev både givet forslag til kollektivrejser og cykelruter. Ruterne blev bl.a. udarbejdet på baggrund af Kraks ruteplanlægger, idet rutebeskrivelsen er ganske nøjagtig og kan findes på et Krak-kort. Til dem der ønskede kollektive rejseforslag, blev der tilbudt gratis rejser i perioden. De blev tillige opfordret til at tilmelde sig HT's linieinfo. Til dem, hvor en cykel fra sidste stop til arbejdspladsen kunne være en fordel, blev der tilbudt låncykler. Til dem, der nævnte indkøb og/eller børneafhentning, og hvor cyklen indgik i boligenden eller hele vejen, blev der tilbudt sammenklappelige cykelkurve og lån af cykelanhænger og/eller halvcykel.

De, der gerne ville cykle, blev tilbudt cykelcomputer og de, der angav ønske om samkøring og/eller tilbød at have kolleger med i bilen, blev ligeledes søgt sat sammen. Heriblandt var der enkelte, der ikke kunne tilbydes kolleger, idet der ikke blev fundet nogle de kunne matche en samkørsel med. Til dem, hvor der syntes mulighed, blev der sendt mail hvor de blev gjort opmærksom på muligheden for samkørsel.

Det blev i alt til 80 e-mails, hvori alle desuden blev bedt om at melde tilbage om hvilke af de tilbudte hjælpemidler, de var interesserede i.

I ca. 15 tilfælde blev der givet forslag til hvem, der kunne samkøre med hvem. De, der havde angivet ønsker eller tilbudt samkørsel fik i de øvrige tilfælde at vide, at det ikke var lykkedes at finde kolleger, der skulle samme vej.

Mens Kampagnesekretariatet udarbejdede rejseplaner udfyldte deltagerne skema 2 om hvordan de i en normaluge plejer at komme på arbejde. Skemaet var udformet sådan, at deltagerne alene skulle angive det transportmiddel, de havde rejst længst med den pågældende dag.

Uge 35

På baggrund af tilbagemeldinger omkring ønske om hjælpemidler og besvarelserne af skema 2 blev rejsealternativerne udsendt og hjælpemidlerne fordelt. Der kom flere tilbagemeldinger på rejseforslagene, som udover ønsker om hjælpemidler også indeholdt tilbagemeldinger på de alternative transportforslag. De fleste deltagere var positivt overraskede over at der findes et reelt rejsealternativ til den rute de sædvanligvis transporterer sig ad og som samtidig ikke særligt kræver ekstra rejsetid. Flere havde glæde af samkørselsordningerne og enkelte takkede nej pga. den længere rejsetid, nogle af de alternative transportruter omfattede, - overvejende dem som inkluderede rejse med det kollektive. Derudover benyttede nogle lejligheden til at få afklaret pris- og zoneforhold for deres rejser.

Sidst i ugen blev det tredje spørgeskema til registrering af deltagernes nye transportmåder i de to kampagneuger udsendt.

Uge 36 – 37

I løbet af disse to uger skulle deltagerne forsøge at følge de udarbejdede rejseplaner og endvidere registrere deres transport som følge deraf. For dem som havde valgt at prøve at cykle en del eller hele vejen, havde Cykelhandlernes Centralforening tilbudt et gratis cykelsikkerhedscheck gennem tilknyttede cykelhandlere, som deltagerne så kunne benytte sig af i løbet af de to uger.

I løbet af uge 36 blev der fulgt op på hvorledes rejseplanen i praksis virkede for den enkelte deltager og justeringer blev efterfølgende gjort. Deltagere havde desuden i form af dagbøger, som kunne læses på Københavns Kommunes hjemmeside, beskrevet deres oplevelser med deres alternative transportadfærd (se bilag 4).

Formålet med at udvalgte deltagere skrev dagbøger om deres oplevelser i kampagneugerne var at få pressens opmærksomhed for samtidig at gøre kampagnen synlig for offentligheden. Ideen opstod som følge af at Københavns Radio strejkede i hele optaksperioden og efterfølgende syntes en eksponering på nettet af deltagernes private iagttagelser en god mulighed for at få pressens bevågenhed. Dagbogspersonerne blev udvalgt således at kontrasterne i forhold til transportmetode kom til udtryk.

Ved ugens udgang og i starten af uge 38 blev besvarelserne på skema 3 sendt retur til kampagnesekretariatet. Herudfra blev de to vindere udtrukket. Den ene vinder blev den virksomhed, som relativt havde sparet mest bilkørsel i forhold til den samlede bilkørsel. Den anden vinder, en medarbejder, blev udtrukket fra en særlig pulje, som var blevet til ud fra spørgeskema 3. Puljen udgjorde de medarbejdere som ikke havde kørt i bil som chauffør en eneste dag i uge 36 og 37.

Generelt skete indsendelse af spørgeskemaerne løbende og det var derfor nødvendigt at udsende rykkere ved hver skema. Dette var der dog taget højde for sådan at der var rimelig med tid til registrering og udarbejdelse af rejsealternativerne. Derudover kom der løbende flere tilmeldinger fra medarbejdere, som i første omgang ikke havde fået meldt sig til. Samtidig var der også enkelte medarbejdere, som forlod kampagnen midt under forløbet.

Spørgeskemaer

Der indgik tre spørgeskemaer i kampagnen

1. et tilmeldingsskema, med oplysninger om sædvanlig transportform og mulighed for at ønske sig alternativer
2. et skema til rapportering af transporten i den normale uge, uge 34
3. et skema til rapportering af transporten i kampagneugerne 36 og 37

Det første spørgeskema blev til Lægemiddelstyrelsen og AKB sendt som e-mail, som man blot skulle besvare. Det viste sig imidlertid, at opstillingen i rubrikker var forsvundet ved modtagelse hos kampagne@hur.dk, hvilket medførte et større pillearbejde med at gennemskue, hvad der var svaret på de enkelte spørgsmål. De følgende skemaer, herunder også det første spørgeskema til Rigshospitalet, blev derfor i stedet sendt som et Word-dokument, der skulle udfyldes og returneres som vedhæftet fil. Dette gav væsentligt færre problemer, om end der var nogle, der glemte at vedhæfte eller vedhæftede en ikke udfyldt udgave af spørgeskemaet. Muligvis har der også været enkelte rent tekniske problemer i kommunikationen.

Som alternativ til e-mail besvarelser blev der givet mulighed for svar pr. post samt, for det sidste spørgeskema, pr. fax. Langt de fleste benyttede sig imidlertid af e-mail.

Tilmeldingsskemaet blev udsendt den 13.8 til Lægemiddelstyrelsen, den 16.8 til AKB og den 19.8 til Rigshospitalet.

Skema til rapportering af transporten i en normal uge blev udsendt mandag 19.8. 48 personer, der havde indsendt tilmeldingsskemaet, blev rykket for svar på registreringskemaet den 4.9, og 17 blev igen rykket den 12.9.

Skema til registrering af transporten i de to forsøgsuger blev udsendt mandag 2.9. En reminder blev udsendt torsdag 12.9, og der blev rykket en sidste gang mandag den 16.9 kl 14:00. Endelig deadline for svar var mandag 16.9.

Alt i alt var der

186 der registrerede sig for kampagnen

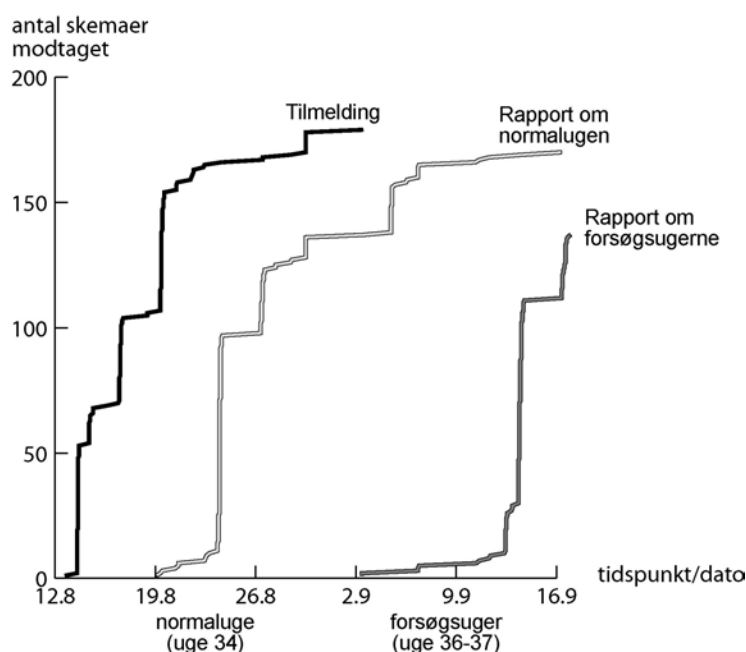
179 der indsendte tilmeldingsskema (enkelte meldte sig til senere uden)

170 der indsendte registreringskema for normalugen, heraf 125 der havde indsendt skemaet den 27.8 kl 12.

137 der indsendte registreringskema for forsøgsugerne senest mandag den 16.9 (enkelte indkom herefter, men er ikke medtaget).

Tilgang af skemaerne i de relevante uger er vist på figuren:

Svar på skemaer i "Kan vi lade bilen stå?"



Hjælpe midler

I tabellen er vist, hvor mange hjælpemidler der blev tilbudt hhv. accepteret. Det fremgår, at klippekort til kollektiv trafik og cykelkurve modtages af ca. halvdelen, mens cykelcomputere er et udpræget hit, som alle er interesserede i. Derimod er låncykler ikke særligt interessante, ligesom ingen tog mod muligheden for at låne udstyr særligt egnet til transport af børn.

	<i>tilbudt</i>	<i>modtaget</i>
gratis kollektiv trafik	45	23
lånecykel	16	2
cykelanhænger	10	0
halvcykel	9	0
cykelkurv	32	17
cykelcomputer	32	34

Præmier og gimmicks

Der blev skaffet sponsorer til en lang række præmier, herunder 50 gratis HT-klippekort, 50 indgangsbilletter til Tivoli, 20 billetter til kurbadet i Frederiksberg Svømmehal, 10 billetter til Dagmar biografen, 6 billetter til Louisiana, 6 billetter til Vandkulturhuset i DGI-byen, 6 cykelhjelme, 10 medlemskaber af Dansk Cyklist Forbund, badehåndklæder og et DFDS Minicruise til Norge. Præmierne blev "bundtet", så der til de to kampagneuger var i alt 30 præmiepakker (1 pr. dag og 2 pr. fredag til AKB og Lægemedelstyrelsen, 3 pr. uge til Rigshospitalet).

Den ene hovedpræmie var en sejltur fra København til Oslo for to personer til en værdi af mindst 998 kr. med DFDS Seaways og skulle udtrækkes blandt de medarbejdere, som ikke havde kørt alene i bil i løbet af de to kampagneuger. Den anden hovedpræmie gik til den virksomhed, som havde sparet mest bilkørsel i forhold til den samlede bilkørsel for virksomheden. Præmierne bestod af to cykelhjelme og en damecykel fra Winther Cykler til en værdi af 4.795,- kr. samt en herrecykel fra Kildemoes Cykelfabrik til en værdi af 3.999,- kr.

De andre præmier blev udtrukket løbende mens kampagneugerne stod på. Præmierne blev bunket og fordelt i forhold til antal medarbejdere på de tre virksomheder og sendt til de respektive kontaktpersoner i starten af kampagneugerne.

Lodtrækning i kampagneugerne

Der blev dagligt i kampagneugerne foretaget lodtrækning blandt samtlige kampagnens deltagere. Lodtrækningen blev foretaget tilfældigt, idet folk, der allerede én gang havde vundet, dog blev sprunget over, og der blev taget hensyn til arbejdsplads, så det ønskede antal udtrukne pr. arbejdsplads den givne dag blev nået. De udtrukne blev ringet op umiddelbart efter. Hvis de erklærede, at de var kommet til arbejde uden at køre alene i bil, fik de tildelt præmiepakken, ellers blev en ny fra samme virksomhed udtrukket og kontaktet. Det viste sig, at det var lettest at træffe de ansatte mellem 8:30 og 9:30.

Distributionen af præmierne blev varetaget af kontaktpersonen på den enkelte arbejdsplads, og var et af stederne uddelegeret til en anden person.

Den enkelte kontaktperson /distributør blev orienteret om resultatet af dagens lodtrækning for arbejdspladsen umiddelbart efter at en vinder heraf var udpeget.

Presse

I slutningen af uge 35 udsendte Københavns Kommune en pressemeddelelse, som præsenterede Miljøtrafikugen og ganske kort omtalte baggrunden og formålet med kampagnen. Målgruppen var primært lokalavisen, men blev også udsendt til dagspressen. Herefter blev der udsendt to pressemeddelelser, henholdsvis den 5. september og den 18. september. Den første pressemeddelelse fortalte mere uddybende om forløbet med kampagneugerne mens den anden bragte erfaringerne og resultaterne fra kampagneugerne. (Se bilag 8)

6. september blev dagbøger efterlyst blandt deltagerne. Der var et mindre antal reaktioner herpå, og dagbøger fra i alt fem blev offentliggjort på Københavns Kommunes hjemmeside samt (via link) på HURs hjemmeside. Dagbøgerne er gengivet i bilag 4.

Grundet omstændighederne at bl.a journalister fra Københavns Radio strejkede var det vanskeligt at få kampagnen omtalt og synliggjort i det omfang, det igennem dette medie var ønsket. Derimod bragte både lokale og landsdækkende aviser flere artikler om kampagnen.

Afsluttende møde

Kampagnens afslutning blev markeret med et møde på cafe Byens Lys den 18. september, dvs. midt i selve Miljøtrafikugen. Formålet var at kåre den vindende virksomhed og medarbejder samt at opsamle deltageres erfaringer fra de to kampagneuger for derved at igangsætte en debat om transportplanlægning og især transportsituationen i Hovedstadsområdet. De deltagende fordelte sig mellem politikere fra Københavns Kommune, repræsentanter fra HUR, direktører og medarbejdere fra de tre virksomheder, lokale græsrodsgrupper samt pressen.

Indledningsvis blev kampagnens sammenhæng med HUR Pendlerkontor præsenteret. Både virksomhedslederne og et par deltagere i kampagnen fortalte efterfølgende om hvordan det havde været at være med, gode såvel som dårlige erfaringer. Herefter blev vinderne af hovedpræmierne kåret af henholdsvis Københavns miljøborgmester og formanden for HUR. For at initiere en afsluttende debat blev kampagnens hovedresultater præsenteret.

Blandt deltagerne var der forinden udvalgt tre medarbejdere til at fortælle om deres oplevelser med de alternativt udarbejdede rejseplaner. Disse medarbejdere var udvalgt på baggrund af, at de i løbet af de

to kampagneuger havde prøvet at gøre noget andet end sædvanlig, herunder at lade bilen stå og som derfor syntes interessante for offentligheden. De var desuden blevet udvalgt, idet de løbende havde noteret deres oplevelser i dagbøger, som kunne læses på Københavns Kommunes hjemmeside. Disse deltagere var villige til at berette om deres gode og dårlige erfaringer overfor en bred forsamling. Sammen med saglige bidrag fra salen i øvrigt, bidrog dette til at gøre den afsluttende debat livlig og inspirerende omkring, hvordan myndighederne kan medvirke til at løse de barrierer og problemer som medarbejdere typisk vil opleve ved forsøg på at mindske brugen af bilen til og fra arbejde.

Generelt var tilbagemeldingen fra de tre virksomhedsledere at de som virksomhed havde været meget glade for at være med i kampagnen. De havde erfaret, at kampagnen havde været med til at skabe debat om transport og miljø blandt medarbejdere på virksomheden.

Resultatet af konkurrencen blev udsendt pr. e-mail til alle deltagere den 18.9 efter pressemødets afholdelse.



CC Corporation
att: NN

Dato: 11. juli 2002

J.nr.: M 5410-2/01

Vi vil hermed høre, om I er interesserede i at være med i en kampagne, som planlægges af HUR (Hovedstadens Udvalgsråd, herunder HT) og Københavns Kommune.

Målet med kampagnen er at skabe opmærksomhed om, at det ad frivillighedens vej - ved brug af "mobility management" - er muligt at ændre transportvaner, og at man derved kan opnå et bidrag til løsning af miljø- og trængselsproblemer i Hovedstadsområdet.

Kampagnen skal virke som en opfriskende optakt til Miljøtrafikugen i uge 38, og retter sig mod transporten til og fra arbejde. Vi skal i alt finde cirka tre virksomheder, som i et par uger op til uge 38 skal konkurrere om, hvem der kan spare mest bilkørsel mellem hjem og arbejdsplads.

Kampagnen skal opmuntre dem, der har reelle alternativer til at køre i bil, til at prøve noget andet. Opmuntringen består dels i hjælpemidler og præmier, dels i individuel oplysning om de undertiden svært gennemskuelige muligheder for at bruge kollektiv trafik. Der er således ingen krav om speciel miljøbevidsthed.

Vi har bestræbt os på, at kampagnen for de deltagende virksomheder er så enkel og dermed så lidt koordinationskrævende som muligt.

Erfaringerne fra en lignende kampagne i 2001 er at pressen udviser stor interesse for denne type projekter. Vi forventer derfor at årets kampagne også vil blive omtalt i betydeligt omfang.

Kampagnen er nærmere beskrevet i det følgende.

Med venlig hilsen
På projektgruppens vegne

Thomas Krag
Ekstern konsulent

Sekretariatet

Rådhuset
1599 København V

Telefon
33 66 28 51

Telefax
33 66 71 16

Direkte telefon til
Thomas Krag:
35 42 86 24

E-mail
tk@thomaskrag.com

Kan vi lade bilen stå?

HUR · Københavns Kommune

Sådan er konceptet for "Kan vi lade bilen stå?"

Kampagnen retter sig mod virksomheder og deres ansatte, som skal konkurrere om hvem der kan spare mest bilkørsel til og fra arbejde. Vi forventer at omkring tre virksomheder deltager i kampagnen, som forløber i ugerne op til Miljøtrafikugen.

På den enkelte virksomhed vil vi indledningsvis registrere hvorledes de ansatte normalt kommer på arbejde. I den forbindelse efterlyser vi personer, som gerne vil prøve at bruge bilen mindre til arbejde eller som gerne vil have forslag til at lette deres transport til og fra arbejde.

Til de ansatte, der melder sig, tilbyder vi individuel hjælp til at finde alternative transportmuligheder (tog, bus, cykel, parkér og rejs, samkørsel og kombinationer heraf) samt konkrete fordele i form af rådgivning og en nærmere bestemt mængde af hjælpemidler i form af f.eks gratis kollektiv trafik, lån af cykel til brug mellem station og arbejdsplads, lån af cykelanhængere, transportkurve til cyklen, cykelcomputere mv.

Alle på virksomheden får nogle gimmicks, der skaber opmærksomhed om kampagnen.

I en to ugers forsøgsperiode skal de ansatte - og i særdeleshed forsøgspersonerne - stræbe imod at bruge alternativer til bilen mest muligt. Alle ansatte skal registrere hvordan de kommer på arbejde dels i en normal-uge inden kampagnen, dels i en 2-ugers forsøgsperiode.

I forsøgsperioden sker der løbende lodtrækning med belønning af dem, der den pågældende dag har valgt er kommet på arbejde uden at køre alene i bil.

Vi udpeger afslutningsvis vinderen som den virksomhed, som pr. ansat har sparet mest bilkørsel. Supplerende hermed gennemføres løbende udtrækning af ansatte, der præmieres, hvis de den pågældende dag har valgt alternativer til bilen.

Kan vi lade bilen stå?

HUR · Københavns Kommune

Hvorfor "Kan vi lade bilen stå?"

Målet med kampagnen er at skabe opmærksomhed om Miljøtrafikugen i uge 38 (16-22.9.2002) og at det er muligt at ændre transportvaner.

Kampagnen vil give et bidrag til at løse de stigende trængselsproblemer på vejene i Hovedstadsområdet og den vil gavne miljøet. Den vil desuden være en øvelse i "mobility management", dvs. bestræbelser på ad frivillighedens vej at få befolkningen til at vælge alternativer til bilkørsel.

Den enkelte virksomhed kan have flere grunde til at medvirke:

- Kampagnen sender et positivt signal til de ansatte.
- De ansatte opmuntres til en adfærd, der erfaringsmæssigt fremmer sundhed og begrænser sygefravær (takket være motion fra at gå og cykle mere).
- Virksomheden vil få positiv omtale i medierne for at gøre noget konkret ved trafik- og miljøproblemerne.

De ansattes motivation for at være forsøgspersoner kan være et ønske om mere motion og et ønske om at spare penge til brug af bil, at opnå del i de udlovede hjælpemidler samt at vinde de lovede præmier.

Styrkelse af de kollegiale relationer - 'korpssånden' - vil desuden tit være et resultat af projekter af denne karakter.

Kan vi lade bilen stå?

HUR · Københavns Kommune

Hvad kræves for at deltage i "Kan vi lade bilen stå?"

Vi søger virksomheder, hvis ledelse bakker op om kampagnen, herunder accepterer, at de ansatte bruger arbejdstid på at modtage information og udfylde skemaer. Ledelsen skal også være indstillet på, at pressen vil sætte fokus på kampagnen både på ledelses- og medarbejderplan.

Vi foreslår, at en kontaktperson udpeges på de enkelte virksomheder, og at de ansatte informeres grundigt om projektet på et medarbejdermøde og/eller gennem intranet, medarbejderblade eller lignende. Kontaktpersonens opgave er at danne bindeled mellem virksomheden og kommunens kampagnesekretariat, herunder stå for fordeling og indsamling af spørgeskemaer fra de ansatte.

Kan vi lade bilen stå?

HUR · Københavns Kommune

Hvordan bidrager HUR og Københavns Kommune til "Kan vi lade bilen stå?"

HUR (Hovedstadens Udvlingsråd, herunder HT) og Københavns Kommune lægger ressourcer til kampagnen, der koordineres af et sekretariat i Københavns Kommune. Kampagnesekretariatet sørger for

- materiale og indlægsholdere til et informationsmøde på virksomheden
- bearbejdning af de ansattes registreringer om deres transport
- individuel rådgivning om alternative transportmåder
- hjælpemidler og præmier
- afholdelse af et samlet afslutningsmøde for virksomhedernes ledelser og de af de ansatte, der har lyst.

Kampagnesekretariatet formidler desuden løbende kampagnen til pressen.

Kan vi lade bilen stå?

HUR · Københavns Kommune

Tids- og aktivitetsplan for "Kan vi lade bilen stå?"

<i>Hvornår</i>	<i>Hvad</i>	<i>hvem</i>
uge 33 (12-18 august)	Information af virksomhedens ansatte, f.eks. på informationsmøde.	Kampagnesekretariatet afholder indlæg om kampagnen på informationsmøde, hvis virksomheden lægger lokale og ansatte til.
	Registrering af normal transport til arbejde og interesse for at ændre vaner.	Spørgeskema om sædvanlig transport, der udfyldes af de ansatte og hurtigst muligt indsamles og videresendes af kontaktpersonen.
uge 34 (19-25 august)	Registrering af transportmiddelvalg til arbejde i en normal uge.	Spørgeskema om transportvalg dag for dag. Udfyldes løbende. Kontaktpersonen indsamler og videresender skemaerne mandag i den følgende uge.
uge 35 (26-30 august)	Rådgivning om alternative transportmuligheder, tilvejebringelse af konkrete hjælpemidler.	Kampagnesekretariatet udarbejder forslag på baggrund af det første spørgeskema og formidler resultater mv. til de ansatte. Gimmicks uddeles sidst på ugen.
uge 36-37 (1-15 september)	Forsøgsuger med registrering af transportmiddelvalg til arbejde og lodtrækning.	Ansatte prøver alternativer og at lade bilen stå, udfylder løbende spørgeskema om transporten dag for dag i de to uger. Der trækkes løbende lod blandt medarbejderne og gives præmier til dem, der på dagen ikke er kørt alene i bil til arbejde. Spørgeskemaer indsamles og afhentes af kommunen fredag 13.9.
uge 38 (16-22 september)	Miljøtrafikuge, afslutningsmøde med offentliggørelse af resultater og vindere.	Kampagnesekretariatet sørger for mødet, virksomheders ledelse og ansatte inviteres.
	Tak til deltagere.	Alle ansatte får en kort beskrivelse af resultaterne.
uge 39-40 (23 september - 4 oktober)	Slutrapport udsendes til presse og virksomheder.	Rapporten udarbejdes og udsendes af kampagnesekretariatet.

Bilag 3 - Introduktion til ansatte

Rigshospitalet fik på Hovedsamarbejdsudvalgsmødet 14.08.2002 en redegørelse for formålet og elementerne i kampagnen. Thomas Krag og Mette Sørensen fra HUR stod herfor. En efterfølgende diskussion viste, at Københavns Kommunes parkeringsordning fra år 2000, der i praksis reducerer mulighederne for at parkere nær ved hospitalet, har vakt et betydeligt mishag hos en del af de ansatte. Der var ligeledes betydelig utilfredshed med den kollektive betjening af hospitalet. Flere talte på den anden side for at se, om man med kampagnemæssige tiltag kunne reducere bilbrugen. Diskussionen af punktet tog omkring 45 minutter, og kampagnen fik således på forhånd stor opmærksomhed.

Efterfølgende besluttede Rigshospitalet at deltage med medlemmer af Hovedsamarbejdsudvalget samt formænd og næstformænd i de enkelte centres samarbejdsudvalg.

Et introduktionsmøde blev herudover afholdt hos AKB på Tomsgårdsvej i forbindelse med et husmøde for de ca. 90 ansatte den 15.08.2002. Kampagnen blev her introduceret af Thomas Krag og Carina Botoft fra HUR og efterfølgende diskuteret. Der lød visse kritiske bemærkninger om kvaliteten af den kollektive trafik, men stemningen var generelt positiv, og der var stærk opbakning fra AKBs direktør Henning Andersen.

På Lægemiddelstyrelsen blev kampagnen introduceret ved en mail fra direktionssekretariatet.

Der blev til kampagnen formuleret en introduktionsskrivelse, der mere eller mindre ordret blev anvendt på de deltagende virksomheder. Introduktionsskrivelsens ordlyd følger på næste side.

Kan vi lade bilen stå?

[virksomhedsnavn og evt. afdeling]s ledelse har sagt ja til at være med i kampagnen "Kan vi lade bilen stå".

Vi opfordrer dig til at skabe mere plads på vejene og gavne miljøet i uge 36 og 37 (hvis ikke du gør det i forvejen). Det kan du gøre ved at tage andre med i bilen eller køre med en kollega, ved at køre kollektivt, bruge cykel - eller ved at kombinere disse muligheder.

Hjælp og konkurrence

Vi hjælper dig med at finde det bedst mulige bil-alternativ. Vi sender et forslag på baggrund af hvor du bor og arbejder, og kan også hjælpe med f.eks. gratis HT-klippekort, lån af cykel til en station nær ved arbejdspladsen, cykelanhængere til transport af børn, cykelcomputere og cykelkurve til større indkøb.

I kampagneugerne trækker vi dagligt lod om gaver. Hvis vi trækker dig ud, og du ikke er kørt alene i bil til arbejde, vil du få del i de flotte præmier. Præmiepuljen indeholder bl.a. 50 gratis HT-klippekort, 50 indgangsbilletter til Tivoli, 20 billetter til kurbadet i Frederiksberg Svømmehal, 10 billetter til Dagmar biografen, 6 billetter til Louisiana, 6 billetter til Vandkulturhuset i DGI-byen, 8 cykelhelme, 10 medlemskaber af Dansk Cyklist Forbund og 50 badehåndklæder.

Spørgeskema

Inden kampagnen går i gang skal alle udfylde et skema om transporten til arbejde. Skemaet får du via e-mail. Det tager ca. 5 minutter at udfylde. **Vi trækker lod om fire gaver à tre flasker rødvin blandt alle, der har returneret skemaet senest mandag den 19. august kl 12:00.**

Om kampagnen

Formålet med "Kan vi lade bilen stå?" er at prøve, hvor meget bilkørsel vi kan spare ad frivillighedens vej. Du skal senere registrere, hvordan du kommer til og fra arbejde i uge 34, hvor du i øvrigt skal gøre helt som du plejer. I uge 36-37 foregår den egentlige kampagne, hvor så mange som muligt skal lade bilen stå. Kampagnen er en introduktion til Miljøtrafikugen i uge 38, og er arrangeret af HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) og Københavns Kommune.

Du kan rette eventuelle spørgsmål til kampagne@hur.dk eller telefonisk til konsulent Thomas Krag på 35 42 86 24 / mobil 27 11 86 24.

Med venlig hilsen

Hovedstadens Udviklingsråd og Københavns Kommune

På Lægemiddelstyrelsen fik de ansatte fra ledelsen denne første meddelelse:

Fra: Anne Melkersen - 639
Sendt: 12. august 2002 13:16
Til: Alle i Lægemiddelstyrelsen
Emne: cykelkampagne

Kan vi lade bilen stå?

Vi har sagt ja til at være med i kampagnen "Kan vi lade bilen stå" arrangeret af HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) og Københavns kommune.

Om kampagnen

Formålet med "Kan vi lade bilen stå?" er at prøve, hvor meget bilkørsel vi kan spare ad frivillighedens vej. I spørgeskema der udsendes af HUR i morgen tirsdag, vil du kunne registrere, hvordan du kommer til og fra arbejde i uge 34. I uge 36-37 foregår den egentlige kampagne, hvor så mange som muligt skal lade bilen stå. Der skal opfordres til, at så mange som muligt deltager i kampagnen.

Der vil før og under kampagnen blive sendt materiale fra HUR med nærmere oplysninger om forløbet.

I kampagneugerne vil der dagligt blive trukket lod om flere gaver. Der er således flere rigtigt gode argumenter for at deltage aktivt.

Du kan rette eventuelle spørgsmål til konsulent Thomas Krag (HUR) på 35 42 86 24 / mobil 27 11 86 24 eller Anne Melkersen (DIS) lokalnummer 639.

Med venlig hilsen

Anne Melkersen

Hos AKB blev dette udsendt:

From: "Klaus Sivertsen"
To: "**Alle brugere"
Cc: "Thomas Krag" <tk@thomaskrag.com>
Sent: Friday, August 16, 2002 11:41 AM
Subject: AKB deltager i kampagnen Kan vi lade bilen stå

Se venligst vedhæftede dokumenter, et introduktionsnota fra AKBs ledelse og et spørgeskema fra kampagnen.

Når svar skemaet skal udfyldes skal man trykke besvar inden udfyldelsen. Vi håber alle tager positivt mod dette initiativ. <<Spørgeskema - tryk "besvar" inden udfyldelse>> <<introbrev til medarb.doc>>

Vi ønsker flest mulige medarbejdere involveret. Derfor vil vi opfordre de lokale kontorer om at orientere alle, og I at tage kopi af spørgeskemaet så medarbejdere uden IT adgang kan deltage. Da al kommunikation skal foregå elektronisk, vil vi bede om, at I sender e mail på deres vegne.

mvh
Klaus

16. august 2002
HA/ks

NOTAT

Til: Alle medarbejdere

Kopi:

Kan vi lade bilen stå?

AKBs ledelse har sagt ja til at være med i kampagnen "Kan vi lade bilen stå", som er arrangeret af HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) og Københavns Kommune. Kampagnen dækker hele HT området, og altså samtlige medarbejdere hos AKB.

Vi opfordrer dig til at være med til at skabe mere plads på vejene og gavne miljøet i uge 36 og 37 (hvis ikke du gør det i forvejen). Det kan ske ved at tage andre med i bilen, ved at køre med en kollega, ved at køre kollektivt eller bruge cykel - eller ved at kombinere disse muligheder.

Hjælp og konkurrence

Kampagne arrangørerne vil hjælpe dig med at finde det bedst mulige bil-alternativ. De vil gerne sende et forslag på baggrund af hvor du bor og arbejder, og kan i tilgift hjælpe med f.eks. gratis HT-klippekort, lån af cykel til en station nær ved arbejdspladsen, cykelanhængere til transport af børn, cykelcomputere og cykelkurve til større indkøb.

I kampagneugerne trækker de dagligt lod om gaver. Hvis du udtrækkes, og du ikke er kørt alene i bil til arbejde, vil du få del i de flotte præmier. Præmiepuljen indeholder bl.a. 50 gratis HT-klippekort, 20 billetter til kurbadet i Frederiksberg Svømmehal, 10 billetter til Dagmar biografen, 6 billetter til Louisiana, 6 billetter til Vandkulturhuset i DGI-byen, 5 cykelhjelme, 10 medlemskaber af Dansk Cyklist Forbund og 50 badehåndklæder.

Spørgeskema

Inden kampagnen går i gang vil vi bede alle udfylde et skema om transporten til arbejde. Skemaet tager ca. 5 minutter at udfylde, og er vedhæftet denne mail. Den skal returneres elektronisk til Kan vi lade bilen stå? kampagne@hur.dk. Tryk på besvar i mailen inden skemaet udfyldes, ellers mistes de indtastede svar.

Der trækkes lod om fire gange 3 flasker rødvin blandt alle, der har returneret skemaet senest mandag den 19. august kl 12:00.

Bilag 3 til rapport om "Kan vi lade bilen stå?", 2002 - Introduktion

Om kampagnen

Formålet med "Kan vi lade bilen stå?" er at prøve, hvor meget bilkørsel vi kan spare ad frivillighedens vej. Du skal senere registrere, hvordan du kommer til og fra arbejde i uge 34, hvor du i øvrigt skal gøre helt som du plejer. I uge 36-37 foregår den egentlige kampagne, hvor så mange som muligt skal lade bilen stå. Kampagnen er en introduktion til Miljøtrafikugen i uge 38, og er arrangeret af HUR og Københavns Kommune.

Du kan rette eventuelle spørgsmål til konsulent Thomas Krag på telefon 35 42 86 24 eller mobil 27 11 86 24.

AKB's kontaktperson er Klaus Sivertsen som træffes på 38 38 18 60 eller ks@akb.dk.

Med venlig hilsen

Henning Andersen

Fra Rigshospitalet blev denne mail udsendt:

Sent: Friday, August 16, 2002 10:29 AM
Subject: vedr. HUR kampagne

Kære HSU medlemmer samt formænd og næstformænd i CSUer

Formandsskabet for HSU har godkendt følgende formulering vedr. HUR kampagne:

"I forbindelse med drøftelserne om, hvorvidt HSU-medlemmerne, formænd og næstformænd for centernes CSUer ønsker at deltage i HUR's kampagne "Kan vi lade bilen stå" blev man enige om,

- at deltagelse fra Rigshospitalets side sker ud fra et ønske om at få fokus på nødvendigheden af, at der er gode offentlige trafikforbindelser til hospitalet
- at det for den enkelte vil være frivilligt at deltage".

I vil blive kontaktet af HUR med henblik på, om I ønsker at deltage eller ej.

Venligst Helle Pedersen, personaleafdelingen.

Spørgeskema 1 for "Kan vi lade bilen stå?"

Alle oplysninger behandles anonymt. Din hjem-adresse bruges alene til udarbejdelse af alternative rejseforslag.

1. Navn: _____
2. Arbejdsplads og afd.: _____
3. Hjem-adresse: _____
4. E-mail på arbejde: _____
5. Telefon på arbejde: _____

6. Hvilket transportmiddel bruger du til og fra arbejde?

(Sæt kryds ved den/de transportformer, du som oftest bruger til og fra arbejde)

- Gang
 Cykel
 Knallert
 motorcykel
 bil som chauffør
 bil som passager
 Bus
 tog (incl. S-tog)
 andet (angiv:) _____

7. Hvor lang tid går der fra du forlader hjemmet til du er på arbejde? _____ minutter

Hvis du svarede "ja" til "bil som chauffør" i spørgsmål 7:

8. Hvor lang tid anslår du turen ville tage med kollektiv trafik? _____ minutter
9. Vil du gerne tage kolleger med i bilen? ja nej
10. Hvis ja, hvad er din møde- og sluttid på arbejde? møder kl _____ går kl _____

11. Har du eller andre på din husstand rådighed over bil? ja nej
12. Hvis ja, har du selv som regel rådighed over bilen? ja nej

Udfyld de følgende spørgsmål, hvis du

- a) ønsker forslag til den hurtigste rejse med kollektiv trafik (og evt. cykel) eller i bil sammen med en kollega
b) ønsker forslag til alternativer til selv at køre i bil til og fra arbejde
c) ønsker forslag til en bedre rejse med kollektiv trafik eller cykel.
Du forpligter dig ikke til at lade bilen stå ved at udfylde denne del.

Supplerende oplysninger ved ønske om alternative forslag

Oplys hvordan du plejer at komme til og fra arbejde incl. ærinder (hente/bringe børn, indkøb) undervejs. Beskriv turen i alle detaljer, incl. gang og cykel, busnummer mv, adresse for ærinder samt krav til mødetid på arbejde (flekstid/fixtid) og ved ærinder. Beskriv evt. flere ture, hvis du ofte skifter (f.eks. kun nogle gange henter børn). Se eksempler.

Eksempel på rejse fra hjem til arbejde:

Hjemmefra kl 7:20

Til fods fra hjem til busstop på Langedalsvej.

Bus 111 til Ringsted Station.

Intercitytog til Hovedbanegården.

Bus 26 til stop på Æblevej/Roevang.

Til fods resten af vejen til arbejde.

Ankomst kl 8:50

Mødetid kl 8:50

Kommentarer: Flekstud, skal senest være der kl 9:00

Eksempel på rejse fra arbejde og hjem:

Slut kl 16:00

Til fods til bilen, der er parkeret ved

Roevang/Pærevænget.

Bil til daginstitutionen "Tusindfryd" på

Dronninglunds Alle 24 for at hente datter.

Videre i bil til Netto ved Ringsted Station.

Hjem i bil, parkeres ved boligen.

Hjemme kl. 17:25.

Kommentarer: Daginstitutionen lukker kl 17.

13. Din rejse fra hjem til arbejde:

Hjemmefra kl: _____

Turen foregår sådan (beskriv som i eksempler):

Ankomst kl: _____

Evt. mødetid kl: _____

Evt. kommentarer: _____

14. Din rejse fra arbejde og hjem:

Slut kl: _____

Turen foregår sådan (beskriv som i eksempler):

Hjemme kl: _____

Eventuelle kommentarer: _____

15. Dine ønsker:

Vil gerne køre i bus

ja nej

Vil gerne køre i tog

ja nej

Vil gerne køre med kollega

ja nej

Vil gerne cykle en del af vejen

ja nej

Vil gerne cykle hele vejen

ja nej

Vil gerne bruge cykelanhænger

ja nej

Send skemaet retur vedhæftet pr. e-mail til kampagne@hur.dk eller evt. pr. post til: Kampagne, c/o HUR, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby. Send skemaet retur snarest muligt. **Vi trækker lod om fire gaver à tre flasker rødvin blandt alle, der har returneret skemaet senest tirsdag den 20. august kl 12:00.**

Tak for indsatsen!*Hovedstadens Udviklingsråd og Københavns Kommune*

Spørgeskema 2 for "Kan vi lade bilen stå?"

1. Navn: _____

2. Arbejdsplads og afd.: _____

3. Din transport til arbejde i normalugen 19-23.8.2002

(Sæt for hver dag kryds ud for den/de transportformer, som du brugte til og fra arbejde, eller sæt kryds i "ikke på arbejde")

Transportmåde den største del af vejen til arbejde	ma 19.8	ti 20.8	on 21.8	to 22.8	fr 23.8
Gang					
Cykel					
Knallert					
motorcykel					
bil som chauffør					
bil som passager					
Bus					
tog (incl. S-tog)					
anden måde (_____)					
ikke på arbejde					

Eventuelle kommentarer:

Send skemaet sendes pr. e-mail til kampagne@hur.dk eller evt. pr. post til: Kampagne, c/o HUR, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby. **Vi takker lod om fire gaver à tre flasker rødvin blandt alle, der har returneret skemaet senest mandag den 26. august kl 12:00.**

Tak for dit svar!

Hovedstadens Udviklingsråd og Københavns Kommune

Spørgeskema 3 for "Kan vi lade bilen stå?"

1. Navn: _____

2. Arbejdsplads og afd.: _____

3. Din transport til arbejde i forsøgsperioden 2-13. september 2002

(Sæt for hver dag kryds ud for den/de transportformer, som du brugte til og fra arbejde, eller sæt kryds i "ikke på arbejde")

Transportmåde(r) til og fra arbejde	ma 2.9	ti 3.9	on 4.9	to 5.9	fr 6.9	ma 9.9	ti 10.9	on 11.9	to 12.9	fr 13.9
Gang										
Cykel										
Knallert										
motorcykel										
bil som chauffør										
bil som passager										
Bus										
tog (incl. S-tog)										
anden måde (_____)										
ikke på arbejde										

Eventuelle kommentarer:

Skemaet sendes retur pr. e-mail til kampagne@hur.dk eller pr. fax på 36 13 16 99 (kan også sendes pr. post til: Kampagne, c/o HUR, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby).

Send så vidt muligt skemaet retur allerede fredag den 13.9 og allersnarest den følgende mandag. Vi trækker lod om fire gaver à tre flasker rødvin blandt alle, der har returneret skemaet fredag den 13.9.

Tak for dit svar!

Hovedstadens Udviklingsråd og Københavns Kommune

Bilag 5 - Dagbøger fra deltagere i kampagnen "Kan vi lade bilen stå?"

Martin Günter, AKB skriver:

Det har været hyggeligt at køre på cykel de dage, hvor det er sket; men der er lagt cyklister mange hindringer i vejen, som gør at kørslen ikke kan ske særligt glidende:

1) Ofte parkerede biler på - dele af - cykelsti (af-/pålæsning) eller i vejside hvor parkering er forbudt.

2) Busstoppesteder hvor cyklister - på cykelsti - skal holde tilbage for af-/påstigning, eller - hvor ikke cykelsti - der er særlig ujævn vejbane, som sikkert er god at bremse og accelerere på for busserne.

3) Tager man i stedet sidegaderne - uden cykelstier - på Vesterbro, Nørrebro og Nordvest, er der mange steder brolægning, vej bump og ensretninger, som er mindst lige så generende for cyklister som for biler.

9.9

Slangen på H.C. Ørsteds vej: Igen vanskeligt at køre i normalt tempo på H.C. Ørsteds vej. Fra Gl. Kongevej til Danasvej har Frederiksberg kommune malet en hvid stribe i hver vejside, så cyklisterne må holde sig på ca. 1 meters vejbane med kantsten på den ene side og parkerede biler på den anden. Da ingen kan passere hinanden uden fare for styrt, danner cyklisterne hurtigt en lang slange, som kun kommer frem med den fart, som lægges af slangens hoved. Det var i dag en mor, som var ude og øve cykeltræning med sin søn på ca. 4 år! Også andre steder har Frederiksberg valgt denne løsning, der skaber flere hundrede meter lange cykelslanger, som samtidig spærrer for udkørslen fra sidevejene, hvilket får bilisterne til at tage mange chancer, når de vil ud.

10.9.

På vejen hjem i går forvildede jeg mig ind i Nørrebros baggader, dvs. uden for bus- og cykelstigaderne. Det er spændende at se bydelen fra bagsiden, her er ofte fint renoverede huse fra begyndelsen af forrige århundrede, f.eks. i Prinsesse Charlottes gade, hvor der også ligger et fantastisk flot boligkompleks, som Københavns kommune

tidligere ejede. Der er skabt mange kvaliteter via byfornyelsen de seneste årtier.

På vej på arbejde i dag holdt der et sted en lastbil på det meste af cykelstien. 10 cyklister måtte stå af og trække op over fortovet for at komme forbi. Jeg forstår ikke, at der ikke er flere politipatruljer ude om morgenen. Hvis de kører ad de store cykelgader som Vesterbrogade, Gl. Kongevej, Nørrebrogade og de store gader på tværs af byen, så ville det have en præventiv virkning.

11.9.

Tilbagefald.

Her til morgen kom jeg atter i selskab med gamle venner - næsten udelukkende mænd. Det var rent tilbagefald, idet jeg tog bilen. Der sad alle de mænd, som jeg tidligere mødte om morgenen når jeg kørte på arbejde i bil. Når man kører på cykel er det mest kvinder, man kommer i selskab med, heriblandt mange yngre kvinder med barnesæder bagpå!

Grunden til tilbagefaldet har noget med én af cyklingens gener at gøre: I dag er der afdelingsseminar på jobbet, dvs. man skal være sammen, præsentere sig for hinanden, og jeg skal selv give et oplæg. Kommer man på cykel, er man både forblæst og lidt svedig, og det er ikke den eleganteste fremtrædelsesform. Der er ganske vist mulighed for bad, men det tager alltsammen tid. - Måske er det grunden til, at så mange mænd ikke kører på cykel: De skal altid til møde!

I morgen vil jeg være tilbage på cyklen - det lover jeg.

12.9.

To steder på vej til arbejde kom jeg ud for et fænomen, som jeg har oplevet flere gange tidligere: 3-4 biler skal absolut nå over for gulrødt i de mest trafikerede kryds. Ved gl. Kongevej/Bülowsvej og Borgmestervangen/Nørrebrogade skete det i dag: De gulrøde biler lander halvt ude på vejbanen, spærrer for de biler som har grønt og spærrer for cyklisterne. Ved Bülowsvej

nåede kun halvdelen af cyklisterne over inden det igen blev rødt, medens hele cykeltoget ved Borgmestervangen slog et slag væk fra cykelstien, ud på midten af Nørrebrogade og tilbage til cykelstien op mod Nørrebro Station. Godt der var plads på Nørrebrogade!

I øvrigt dejligt vejr til morgen - varmt i solsiden, lidt køligt i skyggesiden. Træerne har fået mange gule blade den sidste uge, og skyggerne er blevet mange og lange. Men det er som om miljøtrafikugen virker - i hvert fald var der mange cyklister på vejene.

13.9

Computeren har ordet.

Først i går fik jeg påmonteret min cykelcomputer, og dermed véd jeg nu noget, som jeg ikke tidligere har haft kendskab til: Jeg har 5,41 km til arbejde, og i dag tog det mig 18 min og 54 sek. at nå frem. Gennemsnitshastigheden var 17,2 km/t, og tophastigheden var 23,58 km/t. Turen går på kryds og tværs igennem byen fra Vesterbro til Nordvest, med mange lyskurver og mange gadekrydsninger. Jeg vil tro det går lidt hurtigere hjem, idet der faktisk er en lille, men mærkbar stigning fra det indre København og i retning af Bispebjerg.

Cykelugerne er nu slut - vil engagementet holde? Perioden er faldet sammen med noget af det bedste septembervejr i mands minde, det har helt sikkert hjulpet på cykellysten. Når regnen og kulden melder sig i den kommende tid, kribler bilnøglen helt sikkert i lommen. Men i virkeligheden er det nok kun et spørgsmål om at finde det rette tøj - og den rette vilje - frem.

Jeg har gjort forskellige iagttagelser vedrørende forholdene for cyklister i København i de forløbne uger. Dem vil jeg nu lade gå videre til de partier i Borgerrepræsentationen, som interesserer sig for cyklisternes ve og vel. Derfor: farvel for denne gang - vi mødes helt sikkert på cykelstien igen, - allersenenest til næste år på samme tid!

Lis Heidemann, Rigshospitalet skriver:

Mandag d. 2. 9.02 var første dag med andre transport muligheder. Der skulle en overvindelse til for ikke at hoppe ned i garagen og tage bilen, men nu var det altså dagen hvor vi skulle være med i HUR's undelsøgelse.

Det letteste for mig (og det hurtigste) er at gå ned til Svanemølle Stationen og tage et S- tog til Nordhavn station og herfra sætte mig i Bus 18 (så får man en plads) det tager ca. 25- 30 min at komme på arbejde (på Tagensvej) I bil ville det have taget mig 10-12 min.

Tirsdag 3.9.02

Venter jeg på vej hjem 15 min på en linie 18, som er stuvende fuld, må stå op, chaufføren kører som en vild fordi han er forsinket, det er svært at blive kastet rundt i en bus og rigtig heldigt hvis ingen kommer til skade.

Onsdag 4.9 .02

Dagen før møder jeg i min vaskekælder en beboer i min ejendom, som også dagligt tager bilen, vi beslutter at vi idag onsdag skal køre sammen på arbejde. Så idag er jeg passager i hendes bil, dejlig hurtig på arbejde.

Torsdag 5.9.02

Går hen til linie 18 ved jagtvejen, den første bus der kommer stopper ikke, den er fyldt, så vi må vente yderligere 5-7 min. næste bus stopper, men er næsten fyldt på den korte strækning. transporten den dag er ca. 40 min. Man skal have en god tålmodighed, når man skal med bus på arbejde.

Fredag 6.9.02

Tager jeg bilen på arbejde, skal skynde mig hjem, skal i teatret og ud at spise først.

Mandag 9.9.02

Jeg er igen passager i en bil, men tager bus/ tog hjem. Men stadig er der ingen tomme siddepladser i bussen, og hold da op hvor jeg syntes de barnevogne er en belastning / gene for de øvrige passagerer.

Tirsdag 10.9.02

Det er min tur til at have en med i bilen, lidt en omvej for mig, jeg kan ikke få mig selv til at hun skal gå resten af vejen.

**Claudia Ranneries,
Lægemiddelstyrelsen, skriver:**

Mandag den 9.9.02

Det er mandag morgen. Jeg skulle ikke aflevere børnene den morgen så jeg cyklede i rask tempo hen til stationen. Undervejs mødte jeg en del hundeejere med morgenhår der var ude for at lufte deres hunde. Jeg var overrasket over hvor mange der var. Toget kørte til tiden til min stor glæde. Jeg fandt en plads i toget og tog fat i en af aviserne der lå og flød på sædet og læste lidt i den. Da jeg kom til Husum station var mit første blik op til broen hvor jeg om torsdagen havde sat min låncykel. Den var der heldigvis stadigvæk og havde ikke lidt samme skæbne som fire andre cykler der var kylet ned af broen og nu lå ved siden af togskinnerne.

Min cykel var der godt nok, men den var flad. Da jeg hverken havde cykelpumpe eller cykelgrej på mig, trak jeg cyklen hen til arbejdet, hvor den nok får lov til at stå til på fredag, den dag kampagnen slutter. Efter arbejde tog jeg bussen hen til Herlev station, da det passede bedre med togtiderne på dette tidspunkt. Fra Herlev gik et tog til Ballerup, hvor jeg skulle skifte til et andet tog der kørte til Måløv. Ved Måløv station stod min egen cykel og den var heldigvis ikke flad. Jeg nød cykelturen hjem for vejret var jo så dejligt. Men jeg havde da hele tiden i baghovedet, at hvis nu jeg havde taget bilen så havde jeg allerede været hjemme for 25 minutter siden.

Tirsdag den 10.9.02.

I dag tog jeg bilen. Jeg skulle til lægen med min datter. Da det tager op til tre gange så lang tid med det offentlige bare for at komme hjem prioriterede jeg den tid man sparer ved at tage bilen højest. Jeg kom tidligt op så der var stort set ikke nogen morgentrafik da jeg tog hjemmefra. Så jeg var fremme på arbejde i løbet af et kvarter. Da jeg kørte hjem fra arbejde var der heller ikke nogen trafik. Det er skønt.

Onsdag den 11.9.02

I dag cyklede vi. Min yngste datter sad bag på cyklen og min mellemste datter cyklede på sin egen. Børnene nyder at cykle hen til børnehaven for vi kører igennem et grønt område hvor der kun er cykelstier. Vi kommer forbi en lille sø med et svanepar

som har fire unger. De får sig en lille morgenhilsen. Efter at have afleveret børnene i børnehaven kørte jeg videre til Måløv station hvor jeg havde seks minutter til toget skulle køre.

Jeg tog en avis satte mig på bænken og begyndte at læse, mens jeg nød morgensolen. Jeg plejer ellers aldrig at sætte mig ned om morgenen for at læse avisen. Toget kom til tiden. Jeg fandt mig en plads, der var mange ledige, og læste videre i avisen. Jeg læste en af de mange artikler om 11 september 2001 og var lige ved at køre for langt. Jeg hoppede af toget ved Husum station og gik til arbejde, for min låncykel er jo stadigvæk flad.

Torsdag den 12.9.02.

Vi cyklede igen i dag. Min ene datter cyklede på sin egen cykel og min yngste sad bag på min cykel. Selv om vi ikke har så langt til børnehaven kan der godt holdes en del pauser. Så skal cykelhjelmene lige sættes ordentlig på, så kommer tasken der hænger på styret ind i forhjulet, så skal der lige tages en trøje af fordi det bliver for varmt, så skal der lige ses på en snegl og så skal cyklen lige trækkes lidt fordi det bliver for hårdt at cykle. Jeg havde hele tiden uret i nakken, for hvis ikke vi nåede hen til børnehaven til en bestemt tid ville jeg ikke kunne nå det tog jeg havde sat mig for at nå. Vi nåede hen til børnehaven og det endda i god tid. Efter at have afleveret børnene kørte jeg videre til stationen. Toget kørte igen til tiden, og 20 minutter senere var jeg på arbejde.

Efter arbejde skyndte jeg mig hen til stationen for at nå toget. Helt forpustet stod jeg på stationen og kunne læse på skærmen at toget var forsinket 6 minutter. Øv. Så er det man begynder at fokusere på det man har, men har valgt ikke at bruge, nemlig bilen. Resten af hjemturen gik uden problemer.

Fredag den 13.9.02.

Jeg kørte direkte til stationen i morges. Det var lidt køligere i dag end de andre dage, men stadigvæk dejligt. På Måløv station kunne jeg lige akkurat klemme min cykel ind i cykelstativet. Der er ikke meget plads til den enkelte cykel. Der stod en del mennesker på stationen denne morgen og

en stor del af dem læste i en avis. Da toget kom, næsten til tiden, fandt jeg mig en plads og satte mig ned. Jeg havde ikke selv fået fat i en avis og havde derfor tid til at spekulere på om jeg mon ville benytte mig af denne transportform en anden gang. Børnene nød de daglige cykelture og det gjorde jeg sådan set også, men hvad nu hvis det havde regnet. Skiltet med Husum station dukkede op og jeg hoppede af toget, 7 minutter senere var jeg på arbejde.

Helle Schultz, Boligselskabet AKB skriver:

Har lånt cykel hos min lokale cykelhandler i 14 dage, da cykel ikke haves p.t.

Mandag 2.9.02

Projekt "Kan vi lade bilen stå" går i gang. Heldigvis skal jeg tage bus og tog i dag som jeg plejer om mandagen. Den sædvanlige tur på ca. 1 time ud og 1 time hjem. (Skal ikke aflevere børn i institution mandage).

Tirsdag 3.9.02

Min "chauffør" fra Hillerød er ikke tilgængelig i dag, så jeg må desværre selv køre. Dårlig start på perioden mht. projektet.

Onsdag 4.9.02

Dejlig sommermorgen. Og efter at have afleveret 2 stk. børn i børnehaven og vuggestue i hver sin ende af byen i bil, hjem og hente lånt cykelhandler-låncykel og afsted mod motorvejstil-/afkørsel til afhentning af chauffør fra Hillerød kl. ca. 7.50. Cykel dog uden gear = stor mangel!!! Kun sædvanlig kø på Hillerødmotorvejen! På hjemvejen kan konstateres øm bagdel pga. cykel/sadel allerede på dag 1. Tegner ikke godt. Børn skal i øvrigt op et kvarter tidligere end normalt. Det er der ingen der er glade for hjemme hos os! Ellers dejligt at cykle i sommervejret.

Torsdag 5.9.02

Går som 4.9.02. Stadig øm bagdel.

Fredag 6.9.02

Kører selv i bil ud og hjem grundet indkøb til reception for 50-årig kollega mandag.

Mandag 9.9.02

Kører selv i bil ud og hjem grundet yderligere indkøb til reception for 50-årig

kollega i dag. Atypisk mandag, da jeg plejer at tage bus og tog. Kæmpe, kæmpe lang kø på Hillerødmotorvejen. Også atypisk. Transporttid et kvarter længere end sædvanlig med bil. Kørte fra vuggestue kl. 7.35. Ankomst til arbejde kl. 8.22. Puh-ha.

Tirsdag 10.9.02

Dejlig sommermorgen igen. Heldigt at vejret er/har været så godt. Ellers kunne bilen godt friste svage sjæle. Og efter igen at have afleveret 2 stk. børn i børnehaven og vuggestue i hver sin ende af byen i bil, hjem og hente lånt cykelhandler-låncykel uden gear med hård sadel og afsted mod motorvejstil-/afkørsel til afhentning af chauffør fra Hillerød kl. ca. 7.53. Har i øvrigt stadig øm bagdel – hvordan er det muligt? Har ikke cyklet siden torsdag! Det må være sadel. Næsten ingen kø på Hillerødmotorvejen. Mærkværdigt... Var på arbejde 10 min. tidligere end sædvanligt. Ingen overraskelser på vejen hjem. Cykel stadig ikke stjålet – hurra – kan endnu engang cykel resten af vejen hjem. Lidt indkøb på vejen hos den lokale købmand.

Onsdag 11.09.2002

Barn sygt, blev hjemme i dag.

Torsdag 12.09.2002

Dejlig sommermorgen. Afleveret 1 stk. barn i børnehaven i bil, andet barn (sygt) passes af mormor, der ankom kl. 8.00 (efter én times transport med bus og tog). Hjem og hente cykel og afsted til motorvejstil-/afkørsel til afhentning af chauffør fra Hillerød kl. 7.50. Var på arbejde kl. 8.20. Tager bus/tog hjem i dag kl. ca. 15.00 grundet sygt barn. Er normalt lang arbejdsdag til kl. 18.00. Skal derefter ud og hente cykel ved motorvejen senere i dag, da motorvej ikke ligger lige ved siden af stationen!

Fredag 13.09.2002

Fridag. Er ej på arbejde. Skal aflevere lånt cykel hos cykelhandler. Alle mine fremtidige cykler skal helt sikkert være med gear på.

Konklusion:

For en periode kan ovennævnte kørselsmodel lade sig gøre, men når der tælles efter, har jeg reelt kun cyklet/kørt med i bil med kollega 4 gange ud af 10 og det er ret lidt. Denne løsning er på lang sigt

for uflexibel når man bor uden for København og skal aflevere børn i institution osv. Der kan hurtigt ske ting der gør at man lige bliver 5-10 min. forsinket. Eller hvis man skal gå på et andet tidspunkt end ens chauffør, bliver alt mere besværligt. Men det giver stof til eftertanke. Den nemme løsning er at tage bilen, den rare løsning er at cykel til toget engang imellem, den irreterende løsning er stadig bus og tog. Men måske skulle jeg ligefrem anskaffe mig min helt egen cykel??

Anne Melkersen, Lægemiddelstyrelsen skriver:

"Jeg bor på Frederiksberg og har hidtil kørt i bil til Lægemiddelstyrelsen i Brønshøj. Under kampagnen er jeg dog blevet gjort opmærksom på en kortere bilrute end den jeg hidtil har benyttet. Desuden har jeg af kollegaer fået et tip om en rigtig god cykelrute ad Godthåbsvej, skråt igennem et villakvarter ud til Frederikssundsvej. Ruten er grøn og relativ rolig, og derfor meget behagelig og afslappende.

Den 9. september.

Mandag morgen. Weekendens bryllup i Sønderjylland har sat sine spor, og jeg er slet ikke i humør til at cykle. Er træt i kroppen og trænger mest til at sidde på førersædet i en bil. Vejret er godt nok fint cykelvej, men det er jo nemmere i bilen. Musik i radioen og kortere tid, hvis ellers bilkøerne ikke er for lange. Motionen er jo omvendt god ved cykling, og på vejen hjem bliver jeg jo hver gang glad for at have taget cyklen. Det går også mere ned ad bakke på vej hjem. Det gør det jo så omvendt også sværere at komme på cyklen om morgenen. Tanken om turen hjem overvandt dog, så jeg tog cyklen. Denne gang.

Den 10. september

Det var nemmere i dag. Solen skinnede pænt. Ikke for varmt ikke for koldt. Nok til en t-shirt og halvlange bukser. Turen gik hurtigt i dag. Det er nu engang rart at kunne overhale bilkøerne på Bülowsvej. Turen gennem villakvarteret var fredfuld og

afslappende. Folk var ved at stå op... mænd der starter bilerne op, børnene på vej til skole og andre der tog deres morgenløbetur. En god rute hvor man mentalt oplades.

Den 11. september

Trafikken er tung i dag. Især på stederne uden cykelsti føles det til tider som en præstation at komme igennem med livet i behold. Bülowsvej især kan være farlig. Der er simpelthen for lidt plads til både parkerede og kørende biler og cyklister på samme tid. Nyder dog roen på cykelstien. Får set lidt på butikker og mennesker samtidig. Manden i rullestol, der ofte sidder og underholder sig med trafikken på Godthåbsvej om morgenen, har ikke siddet der i nogle dage. Det er ellers noget livsbekræftende i at han ruller ud til vejen for at kigge på trafikken.

Den 12. september

Cykelstien er relativt fredet, så som oftest kan man cykle i sine egne tanker, og lade op til dagen der kommer. Turen forbi netto og de øvrige butikker langs Godthåbsvej kræver dog, at man er tilstrækkelig opmærksom på folk der vader over cykelstien. Hvorfor er det at cykelstien betragtes som et udvidet fortorv? Turen giver dog også andre oplevelser. På turen hjem trak en højt råbende bilist opmærksomheden. Med åbent vindue råbte han desperat af de øvrige trafikanter, og da man så hans højgravide kone sidde og puste på bagsædet, ja, så var det vist forståeligt nok. Det var sikkert lige op over.

Den 13. september

Endnu engang priser jeg mig lykkelig for at tage cyklen. Vejarbejdet på Bülowsvej gør bilkøen i morgentrafikken ulidelig, og gør samtidig cyklen til et taknemmelig transportmiddel. På arbejde snakker vi om punkterede dæk og andre skavanker ved cyklen. Mine tanker gik på, at jeg aldrig punkterer. Men, det er jo fredag den 13 i dag. På vejen hjem er min cykel punkteret. Så er det godt at kunne ringe hjem og blive hentet ...i bil".

Bilag 6 - Analyse af de indsendte spørgeskemaer

Antallet af deltagere, hvor det er muligt at sammenligne de to perioder, er 128. Heraf er der:

29 (23%) der har reduceret deres brug af bil som chauffør
13 (10%) der har uændret brug af bil som chauffør
19 (15%) der har forøget deres brug af bil
67 (52%) der slet ikke har kørt i bil som chauffør

22 af de 29, der har reduceret deres brug af bil som chauffør, har modtaget forslag til rejsealternativer.

Spørgeskemaerne (se bilag 2) arbejdede med følgende kategorier:

gang
cykel
knallert
motorcykel
bil som chauffør
bil som passager
bus
tog (incl. S-tog)
anden måde
ikke på arbejde

Der var kun et felt pr. dag, således at der ikke i udgangspunktet blev skelnet mellem ud- og hjemtur. Deltagerne blev opfordret til at notere alle de transportmidler, de havde brugt.

For hver enkelt deltager og dag blev transporten registreret med dertil svarende to-bogstavsforkortelser. "Anden måde" viste sig i praksis at være hjemmearbejde og taxa, og det sidste blev registreret særskilt. Der blev således anvendt følgende betegnelser:

an	arbejder hjemme
bc	bil som chauffør
bp	bil som passager
bu	bus
cy	cykel
ga	gang
ia	ikke på arbejde
kn	knallert
mc	motorcykel
to	tog (incl. S-tog)
tx	taxa

I praksis forekom der 31 forskellige kombinationer. Langt de fleste repræsenterede alternativer til kørsel alene i bil. Enkelte kombinerede bil som chauffør med andre transportmidler. Dette kan dels betyde, at den pågældende har anvendt bil den ene vej og noget andet den anden, eller at vedkommende kørte i bil en del af vejen. I begge tilfælde er den dertil svarende bil-belastning sat til 0,5, mens den for bil som chauffør og taxa er sat til 1 og ellers til 0. Når bil som passager tæller som 0 i bil-belastning skyldes det,

at turen alene vil tælle hos den, der har kørt bilen, hvor der så omvendt ikke er givet kredit for, at der var andre med i bilen.

De 31 i praksis forekommende kombinationer, deres bidrag til bilbrugen og forekomst i hhv. den normale uge og forsøgsugerne var følgende:

	bil-bidrag	normal uge	normal uge, bil-bidrag	forsøgs- uger	forsøgs- uger, bil- bidrag
an	0	2	0	1	0
bc	1	265	265	279	279
bp	0	17	0	36	0
bp bu	0	8	0	25	0
bp bu to	0	2	0	4	0
bp to	0	1	0	0	0
bp tx	0,5	0	0	2	1
bu	0	22	0	41	0
bu to	0	30	0	29	0
bu tx	0,5	0	0	1	0,5
cy	0	348	0	600	0
cy bc	0,5	4	2	4	2
cy bp	0	3	0	19	0
cy bp bu to	0	0	0	1	0
cy bu	0	4	0	4	0
cy bu to	0	0	0	8	0
cy to	0	6	0	35	0
ga	0	12	0	2	0
ga bp bu to	0	3	0	7	0
ga bu	0	4	0	1	0
ga bu to	0	6	0	31	0
ga cy	0	0	0	2	0
ga cy bp bu to	0	0	0	4	0
ga cy bu to	0	9	0	22	0
ga cy to	0	3	0	14	0
ga to	0	8	0	3	0
ia	-	62		141	
kn	0	5	0	10	0
mc	0	2	0	2	0
to	0	22	0	30	0
tx	1	0	0	1	1
til/fra arb.		786	267	1218	283,5
bilandel			34%		23%

Det fremgår, at der er en nogenlunde sædvanlig bilbrug i forsøgsugen og en ganske betydelig reduktion i forsøgsugerne, jvf. Københavns Kommunes analyser af brug af transportmiddel til arbejde (i 1999: bil 33%, cykel 34%, kollektiv 27%, gang 6%). Imidlertid er graden af rapportering ganske forskellig. I normalugen (5 dage) er der 157 rapporteringer pr. dag, i forsøgsugerne (10 dage) kun 122.

De enkeltes bidrag er derfor vægtet, således at de, der kun har rapporteret en af perioderne, er udeladt, så de, der har rapporteret for en forholdsvis ulige del af dagene i de to perioder, har fået bidraget for den af perioderne med den forholdsvis største rapporteringsgrad nedsat i forhold til rapporteringsgraden i den anden periode (har én f.eks. rapporteret for 5 dage i den normale uge men

kun for 7 i forsøgsugerne vil bidraget fra forsøgsugerne tælle 100% mens bidraget for normalugerne kun vil tælle 70%).

Antallet af deltagere, hvor det er muligt at sammenligne de to perioder, er 128. Heraf er der:

29 (23%) der har reduceret deres brug af bil som chauffør

13 (10%) der har uændret brug af bil som chauffør

19 (15%) der har forøget deres brug af bil

67 (52%) der slet ikke har kørt i bil som chauffør

22 af dem, der har reduceret deres brug af bil som chauffør, har fået tilsendt rejsealternativer og fået tilbud om hjælpemidler, og de 21 har sagt ja tak hertil.

Idet der anvendes de ovenfor omtalte vægte fås hermed følgende tal, idet tallene er delt ud på de deltagende virksomheder og reduktionen i bilkørsel er beregnet absolut (andel før minus andel efter) og relativt (forskul i bilandel divideret med bilandel før):

	normal uge			forsøgsuger			forskul	
	dage ej bil	dage bil	bilandel	dage ej bil	dage bil	bilandel	bilred. abs.	bilred. rel.
Alle	395,1	166,9	29,7%	862,4	261,6	23,3%	6,4%	22%
Lægemedelstyrelsen	198,3	75,2	27,5%	420,3	126,7	23,2%	4,3%	16%
Boligselskabet AKB	145,9	78,1	34,9%	322,1	125,9	28,1%	6,8%	19%
Rigshospitalet	50,9	13,6	21,1%	120,0	9,0	7,0%	14,1%	67%

Det fremgår, at de – godt nok relativt få - medvirkende fra Rigshospitalet såvel absolut som relativt har været bedst til at reducere bilanvendelsen.

Det fremgår desuden, at der er en ganske stor forskul på bilandelen i normalugen afhængigt af om man medtager alle eller alene regner med dem, der har rapporteret i begge perioder. Der er således en overvægt af dem, der har kørt mest i bil, der alene har rapporteret om normalugen. Andelen på knap 30% bil i restgruppen er dog ikke væsentligt under hvad Københavns Kommune finder i sine arbejdspladsundersøgelser.

For nærmere at undersøge transportmiddelfordelingen er de enkelte svar delt op på bil som chauffør, bil som passager, kollektiv trafik, cykel og andet. Opdelingen er sket med følgende vægte i forhold til de enkelte svar:

	vægte for forskellige transportmidler				
	bil som chauffør	bil som passager	kollektiv trafik	cykel	andet
an	0	0	0	0	1
bc	1	0	0	0	0
bp	0	1	0	0	0
bp bu	0	0,5	0,5	0	0
bp bu to	0	0,5	0,5	0	0
bp to	0	0,5	0,5	0	0
bp tx	0,5	0,5	0	0	0
bu	0	0	1	0	0
bu to	0	0	1	0	0
bu tx	0,5	0	0,5	0	0
cy	0	0	0	1	0
cy bc	0,5	0	0	0,5	0
cy bp	0	0,5	0	0,5	0
cy bp bu to	0	0,5	0,5	0	0
cy bu	0	0	1	0	0
cy bu to	0	0	1	0	0
cy to	0	0	1	0	0
ga	0	0	0	0	1
ga bp bu to	0	0,5	0,5	0	0
ga bu	0	0	1	0	0
ga bu to	0	0	1	0	0
ga cy	0	0	0	1	0
ga cy bp bu to	0	0,5	0,5	0	0
ga cy bu to	0	0	1	0	0
ga cy to	0	0	1	0	0
ga to	0	0	1	0	0
ia					
kn	0	0	0	0	1
mc	0	0	0	0	1
to	0	0	1	0	0
tx	1	0	0	0	0

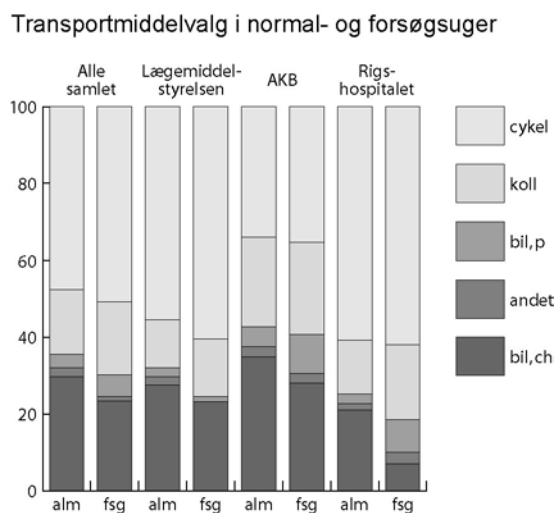
Resultatet er som følger:

	normal uge					forsøgsuger				
	andet	bil, ch	bil, p	koll.	cykel	andet	bil, ch	bil, p	koll.	cykel
Alle	2,3%	29,7%	3,6%	16,9%	47,5%	1,3%	23,3%	5,6%	19,1%	50,7%
Lægemedelstyrelsen	2,2%	27,5%	2,4%	12,5%	55,4%	0,0%	23,2%	1,3%	15,0%	60,5%
Boligselskabet AKB	2,6%	34,9%	5,3%	23,2%	34,0%	2,5%	28,1%	10,1%	23,9%	35,4%
Rigshospitalet	1,6%	21,1%	2,5%	14,0%	60,9%	3,1%	7,0%	8,5%	19,4%	62,0%

Som helhed er der 6,4% færre, der bruger bil (og 1% færre i kategorien "andet"), mens samkørslen er steget med 2%, brug af kollektiv trafik med 2,2% og brug af cykel med 3,2%.

Der er ganske store forskelle virksomhederne imellem. Samkørslen er således faldet i Lægemedelstyrelsen, mens den til gengæld er steget i AKB og på Rigshospitalet. Kollektiv trafik er forøget mest i lægemiddelstyrelsen og på Rigshospitalet, mens Lægemedelstyrelsen står for den mest markante forøgelse af cykelbrugen.

Sammenfattende tager resultaterne sig således ud grafisk:



Bilag 7. Refleksioner/kommentarer fra spørgeskema 1, 2 og 3 og mail med rejseforslag

Skema 1

1. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#58)
"Problemet med at cykle består i: manglende mulighed for at have jakkesæt med på arbejde (stryge skjorten så den ikke ligner en klud). Hente børn på 5 og 8 som endnu er for små og usikre til selv at cykle (og endelig har jeg ikke fået taget mig sammen til at skaffe mig ordentlig udstyr: cykelhjælm og cykel-regntøj)."
2. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#61)
"Hvis vejret er meget dårligt (og i hvert fald hvis der er glat + meget sne), foretrækker jeg bussen."
3. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#62)
"Hvis der ikke er så meget trafik/vejarbejde jeg kører ad Farummototvejen kan bilturen klares på 25 min. I øjeblikket tager den ca. 45 min. Jeg cykler 2 gange om ugen der er 21 km hver vej så det tager 75 min hver vej i samlet transport når omklædning skal lægges oveni."
4. Deltager fra AKB (#81)
"Er meget afhængig af bilen da den bruges til alt det fornødne ting inden klokken bliver alt for meget."
5. Deltager fra AKB (#82)
"Det er mest behageligt at køre inden kl. 7.00 hjemmefra, da myldretrafikken derefter bliver meget heftig."
6. Deltager fra AKB (#104)
"Hjemturen tager længere tid pga. trafik"
7. Deltager fra Rigshospitalet (#145)
"det er ikke bare lige med offentlige transportmidler, det vil betyde rigtig mange skift/ventetid. Vil også være besværligt hvis nogen skal være afhængig af mig transportmæssigt, men når det er muligt har jeg gerne en med i bilen."
8. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#??)
"Jeg har flextid som jeg ofte udnytter. D.v.s at jeg sjældent kommer og går på samme tidspunkt hver dag, bl.a. fordi arbejdets art betyder at det kan være vanskeligt at gå hjem på et fast tidspunkt. Oven- og nedenstående stående tider er derfor kun eksempler."

"Hvis jeg ikke skal købe ind, er jeg hjemme 25 minutter efter at jeg har forladt styrelsen. Det vil ikke være muligt for mig at foretage indkøb på vejen hjem, hvis jeg ikke kører i bil, da der er for langt til forretningerne i nærheden af min bolig til at jeg kan bære varerne hjem. Transport hjem fra arbejde uden brug af bil vil betyde at jeg enten skal hente bilen eller cyklen hjemme for at komme til forretningerne. Dette betyder, at jeg ved brug af cyklen igen kan være hjemme ca 17:20."
9. Deltager fra AKB (#86)
"Jeg havde vist misforstået formålet med kampagnen. Jeg tager nemlig altid min privatbil og kører altid alene. Da jeg ikke ønsker at lave om på det, er der vel ingen grund til, at jeg er i jeres kampagne."

Skema 2

1. Deltager fra AKB (#144)

"Jeg skrev i det første skema, at jeg ikke siden 1967 har kørt på /ejet en cykel. Jeg glemte blot at tilføje, at jeg fra da af og indtil min mand blev alvorligt syg i 1995 benyttede offentlige transportmidler, så bilvanen stammer fra 1995 – hvis ellers I kan bruge den oplysning til "noget"."

"Det lykkedes i dag – 13.09.02 - at have en kollega med i bilen om morgenen."

2. Deltager fra Rigshospitalet (#163)
"jeg arbejder i weekends de er ikke med i spørgeskemaet ?? I øvrigt arbejder de fleste på Rigshospitalet hele døgnet!!!"
3. Deltager fra AKB (#120)
(Kommentar til oplysning om antal zoner for en konkret rejserute) "Det skulle jeg have vidst lidt før, men nu kan jeg fremover spare lidt på transporten i vinterhalvåret."
4. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#42)
"Jeg har ikke haft en normal arbejdsuge netop denne uge. Jeg har været på konference (Scotland) i tre dage og har holdt fri i to dage."
5. Deltager fra AKB (#82)
"Det lyder som et rimeligt forslag bortset fra, at rejsetiden ca. bliver fordoblet – man har selvfølgelig mulighed for at udnytte tiden til avislæsning eller andet. Som jeg også har besvaret i skemaet har jeg en del aftenmøder – især i august/september og i april/maj, men der går ikke mange arbejdsuger uden et enkelt aftenmøde, derudover har jeg et job, som betyder meget ud af huset, det kan selvfølgelig klares med taxa men giver vel ingen miljømæssig fordel med derimod en økonomisk belastning for arbejdsgiveren, så jo jeg vil være interesseret enkelte dage indimellem, hvor der ikke er møder ude i byen eller aftenmøder. Har I set på muligheden for bus fra Hellerup til Tomsgårdsvej???"
6. Deltager fra Rigshospitalet (#145)
"Så enkelt er det desværre ikke, den rute som du beskriver kender jeg vældig godt, men mit kontor ligger på Tagensvej 20, så det ville være en ret stor omvej, hvis jeg skal følge dit råd. Når jeg ikke skal andre steder i løbet af dagen kan jeg sagtens gå fra min bopæl ned til Jagtvej, på grund af dårlige knæ vil det tage mig ca. 15-18 min, så tager jeg linie 18 (er desværre altid overfyldt når man står på) men så skal man stå op, med stor risiko for at falde når man har dårlige knæ, jeg står så af ved Tagensvej, og går ca. 8-10 min så er jeg på mit kontor. På grund af mine pokkers knæ kan jeg ikke cykle."

"Rigtig lang ventetid på at få lov at komme med en overfyldt bus, hvor man kan stå op med risiko at falde på grund af vild kørsel formentlig grundet forsinkelser."
7. Deltager fra AKB (#85)
"Jeg kan kun gøre forsøget i en enkelt uge, hvor min mand har mulighed for at hente børnene, så skal jeg ikke sidde og være nervøs for at jeg ikke når det til tiden."
8. Deltager fra AKB (#81)
"Jeg er desværre løbet ind i andre problemer, nemlig, at min kæreste skal ud og rejse og derved har jeg ikke meget brug for bilen. Løsningen for at komme herud til Tomsgårdsvej er god – men da jeg i løbet af dag også skal til Frederikssund, Herlev mv. har jeg et yderligere et problem. Det kan godt falde ind, at jeg skal til møde begge steder samme dag eller endnu værre, at jeg skal til Olfert Fischersgade. Så går hele dagen med at tage det offentlige. Jeg synes ikke du besvarer mig hvordan jeg løser mit problem vedr. fodbold, da jeg skal være der senest kl. 17.00 i den anden ende af Hillerød.
PS: Vedr. sammenkørselen vil jeg tage fat i de andre og prøve at koordinere kørslen."
9. Deltager fra AKB (#114)
"Jeg har studeret jeres forslag til et alternativ til min bil. Desværre kan jeg ikke lige overskue at skulle undvære bilen i de 2 uger. Jeg har tjekket med børnenes fodboldkalender og der er træning og kampe næsten hver dag i de 2 uger – og også frem i tiden – så jeg er desværre nok nødt til at køre i bil, alligevel."
10. Deltager fra AKB (#138)

"På det første oplysnings-skema satte jeg x i feltet ønsker ikke at have andre med i bilen. Dette beror på at når jeg kører i bil så skal jeg for det meste direkte til møde andre steder i byen, så derfor er det ikke muligt at have andre med. Når jeg kører i bus er det krydset Jagtvej/Østerbrogade til Nørrebro Runddel hvor jeg skifter og kører af Nørrebrogade til Tomsgårdsvej."

11. Deltager fra AKB (#113)
"Jeg er gangbesværet, derfor kører jeg i bil."
12. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#154)
"Cykler altid i alt slags vejr og vind (så længe jeg bor så tæt på ca. 6-7 km hver vej)."
13. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#12)
"Det har været for godt vejr til andet end at cykle."
14. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#92)
"Havde det regnet havde jeg kørt i bil."
15. Deltager fra AKB (#85)
"Hver torsdag har jeg en kollega eller 2 med et stykke af vejen hjem."
16. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#37)
"Jeg var i bil på arbejde d. 22/8/02 – det er jeg kun ca. 10 dage om året!!!"
17. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#164)
"Solskin mandag, solskin tirsdag, solskin onsdag, solskin torsdag og endelig solskin fredag – pragtfuldt."
18. Deltager fra AKB (#143)
"Jeg synes faktisk at det er lidt dårligt at dem der i forvejen cykler ikke får nogen opmærksomhed i form af fx gaver/præmier."
19. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#66)
"Hvis jeg havde en cykel, (men det har jeg ikke råd til) ville jeg lade bilen stå."

"Hvis jeg havde en cykel ville jeg bruge den. (bil begge uger)."
20. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#32)
"Efter at jeg nu har hørt om gode cykelruter som I har fundet til kolleger, vil jeg (ja, jeg ved godt at der er alt for sent og så har jeg kun ønsket en alternativ rute for offentlig transport...) høre om det stadig ville være muligt at få udarbejdet en cykelrute? Det gode vejr indbyder jo virkelig til en cykeltur!"
21. Deltager fra AKB (#160)
"Det er svært at gøre andet som alene far til 3 skolebørn og med chef job."
22. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#20)
" Jeg håber denne kampagne kan få flere til at anvende det offentlige transport system, da trafikken bl.a. i København N er meget belastende for os beboere."
23. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#26)
" Jeg vil for eftertiden ikke benytte toget, men bilen, da det ikke kan hænge sammen rent tidsmæssigt. Min datters dagpleje lukker kl. 16.30 og så nytter det ikke noget, at jeg først kan hente hende tidligst 30 min. senere!"

Skema 3

1. Deltager fra Lægemiddelstyrelsen (#61)
"God kampagne. Forhåbentlig har det lokket flere til fortsat at cykle. Men en vigtig faktor for mange er jo nok vejret! Og her må man vel sige, at det kunne ikke have været bedre!!!!"

2. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#154)
"Cykler altid i al slags vejr og vind, så længe jeg bor under 10 km til mit arbejde."
3. Deltager fra AKB (#186)
"En god motivationsfaktor til at vi blev nogle flere "vi cykler til- og fra arbejde" ville være et **massivt** krav om forbedring af de katastrofale ringe cykelstier, som findes især i Københavns kommune. Mvh. - og tak for et godt initiativ."
4. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#164)
"Dejligt vejr at cykle i hele ugen(36). Igen en pragtfuld cykeluge(37), hvor folk, der kører bil går glip af pragtfuld motion i frisk luft."
5. Deltager fra AKB (#73)
"Nu har jeg i 14 dage opholdt mig i København, døgnet rundt, og været meget rundt med busser og tog i meget af byen. Jeg vil sige at det er LIVSFARLIGT at stå ud af en bus i København. Cyklisterne kunne ikke drømme om at stoppe for ud og ind stigning. De københavnske cyklister trænger til at opdrages og ta' deres ansvar for en sikker trafik. Jeg påtænker at skrive en artikel til Cyklistforbundets medlemsblad. Jeg er jo selv cyklist og i perioder cykler jeg til og fra job, d.v.s. 40 km om dagen, så jeg er ikke kun en brokkende fodgænger. Solskinshilsen."
6. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#10)
"De foreslåede alternative muligheder var ikke realistiske pga. uacceptabel forøgelse af daglig transporttid."
7. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#40)
"Jeg har kørt i bil som chauffør i begge uger. Bor i Humlebæk (1 kvarters gang fra stationen), arbejder fuldtid i Brønshøj og har af familiemæssige årsager ikke mulighed for at bruge 3 timer daglig på transport med tog og bus. Udnytter flekstidens fordele - og har behov for det - og er derfor ikke interesseret i en samkørselsordning. Har indtil sidste efterår - i årevis - taget kystbanetoget daglig mellem Humlebæk og København, men måtte til sidst opgive det pga. konstante forsinkelser, tog der kun nåede halvvejs frem etc."
8. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#42)
"Det har været sjovt at prøve det af. Om det er noget jeg vil gøre fremover afhænger i høj grad af vejret !"
9. Deltager fra AKB (#171)
"Jeg har endda købt en ny miljø venlig bil, som blev leveret i mandags."
10. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#17)
"Det blev af flere årsager ikke til så mange dage, men lidt er jo bedre end ingenting og nu er jeg jo i gang og det er dejligt at cykle i godt vejr."
11. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#67)
"D.4.9. fik jeg en fin cykeltur gennem et stisystem, jeg aldrig før havde opdaget: Fra Husum til Glostrup. Havde det ikke været for kampagnens skyld, havde jeg nok ikke taget cyklen og dermed stien. Det kan dog også blive for upraktisk: d. 5.9. skulle jeg til Hillerød efter ½ gris – den er der altså ikke plads til på cyklen – med eller uden kurv.....Den sammenklappelige cykelkurv er i øvrigt genial!"
12. Deltager fra Lægemedelstyrelsen (#47)
"Flot initiativ som jeg håber kan udbredes til andre arbejdspladser, f.eks. et stort firma med et grønt regnskab (Novo f.eks.). Held og lykke."

"Denne mail blot for at sige tak for håndklæder, museumsbilletter og klippekort. Det var meget flot. Vi "lykkehjulsdanskere" vil åbenbart helst deltage i noget hvis vi samtidig kan vinde noget. Men ellers er det nu en fornøjelse at deltage i en kampagne, hvor man føler at det nytter noget. Hvor der hurtigt kommer svar til den enkelte med nye forslag til transport og hvor cykelskuret stadig er overfyldt trods det at vi skriver september.

Det kunne selvfølgelig også have noget med det fantastiske vejr at gøre, men det ændrer jo ikke på at mange lader bilen stå. Jeg har ikke selv så meget at fortælle om ændrede transportvaner, men hører om kolleger, der har fundet på delløsninger hvor de kører til en station og så cykler derfra og er meget glade for dette. Kolleger til disse siger endda at de virker endnu mere friske om morgenen end før! Ellers har jeg ikke så mange andre forslag end at kampagnen med fordel må kunne deles med vores svenske naboer. Herved kan opnås et godt ordspil på jeres forkortelse: HUR kan vi lade bilen stå?"

Længere kommentarer og korrespondance med deltager fra AKB (#70)

(I kommentarfeltet til spørgeskema 2:)

Trafikplanlægning i hovedstadsområdet

Det er vel nok sjovt at snakke om tingene - uden at gøre noget ved det Nu i 30 år.Hvis I vil se, hvorledes man planlægger et trafikknudepunkt for omstigning mellem cykel, bus og tog, så tag toget over Øresundsbroen og stå af lige på den anden side og se Svågertorp Station - Tag derefter toget videre til Malmø Centralstation og se den nye busterminal med cykelparkering - Svenskerne nøjes ikke med at snakke om detTag så bagefter hjem og se Københavns Hovedbanegårds Cykelparkering, en kaotisk losseplads eller den nye HT-Busterminal overfor Tivoli, en livsfarlig alt for smal perron, hvor for titusindvis af buspassagerer dagligt sætter livet på spil - Det er sørgmodigt og uprofessionelt at se på - og så i et land, der har så mange gode planlæggere.

Bilister er præget af angst og luksus

Hvis man skal gøre noget effektivt for at flytte bilister over i S-toget - glem bare bussen, den har alle under 65 år opgivet for længst - så skal man huske, at en bil både er en tryghedsballon, hvor man ikke behøver at forholde sig til andre mennesker og samtidig er et statussymbol for en masse mennesker, som af sociale eller uddannelsesmæssige grunde lægger meget vægt på det ydre. Et kollektivt transportmiddel med succes skal derfor være både hurtigt, have god plads, være luksuriøst, vedligeholdes med tophygjehje, have stor regularitet og i det hele taget være værd at snakke om, som et foretrukket transportmiddel. Metroen tegner godt for alle disse krav, men den skal straks udbygges efter en langsigtet plan, hvor linieføringen i det færdige Metro-net er et synligt mål i stedet for efter succesive tilfældige politiske hovsaløsninger, som dem der har præget de første linier og den skitserede Cirkel-line.

Konkurrence for dagdrømmere

Hvis jeg skulle være heldig at vinde jeres rødvin, så giv flasken til en bilist i stedetHvis I kan finde bare et eneste ledigt cykelstativ i "normalarbejdstiden i dagtimerne" ved en københavnsk S-tog-station eller ved et HT-busstoppested indenfor Ringbanelinien, så giver jeg til gengæld gerne en flaske rødvin, for så er vi på vej over en helt ny situation

(Tekst i følge-mail til spørgeskema 2:)

Vi er af ledelsen blevet pålagt at deltage i dette tidspil af en lege-konkurrence om et alvorligt emne.

Stop Tivoliseringen af trafikproblemerne!

Kom igang med en moderne trafikplanlægning!

Flyt penge fra Tivolisering og motorveje til cykelstier!

Udjævn vaskebrætterne i asfalten på tværs af motorgaderne!

Reguler trafiklysene, så lokale beboere kan komme på tværs af motorgaderne i deres kvarterer!

Indfør forståelige regler, skilte og afmærkninger, hvor buspassagerer står af bussen direkte ud på cykelstier!

Indfør forbud mod glasflasker til øl og sodavand, således at både veje og cykelstier friholdes for knust glas!

Tag konsekvensen af manglende trafikstyring og indfør effektiv trafikseparering ved et hegn mellem cykelsti og kørebane!

Husk at udvide cykelstierne først, således at der er plads på cykelstien svarende til trafikgrundlaget for cyklister!

Forbyd lastbiler over 6 tons i byerne og undgå de meningsløse trafikdrab på cyklister ved højresving!

Med venlig hilsen

(Forslag til alternativ rejse og følgende korrespondance)

Kære...

Vi har studeret dit svar på det første spørgeskema i kampagnen "Kan vi lade bilen stå".

Du har udfyldt den del, der handler om alternative rejseforslag til arbejde, hvor du krydser af for cykel (og i øvrigt cykler i forvejen). Vores rejseplanlæggere nævner som den korteste vej følgende rute, som måske allerede er den, du bruger: Åboulevard, Ågade, Borups Allé, Hulgårdsvej, Tomsgårdsvej.

Til støtte for din cykling kan vi tilbyde:

En sammenklappelig cykelkurv til din cykel til brug ved indkøb (den kan mageligt rumme en fyldt bærepose og kan klappes sammen, når den ikke er i brug).

En cykelcomputer, der viser hvor langt og hvor hurtigt du cykler.

Du kan beholde begge dele efter kampagnens afslutning.

Giv venligst besked om hvilke af disse ting, du er interesseret i, senest tirsdag den 27. august. Aflevering af hjælpemidlerne vil ske torsdag eller fredag den 29-30. august på din arbejdsplads eller efter nærmere aftale.

Med venlig hilsen

Thomas Krag

for Hovedstadens Udviklingsråd og Københavns Kommune

Til HUR og Københavns Kommune

Tak for forslaget til rejserute fra min bopæl til mit arbejde.

Det er den helt rigtige vej at køre, hvis man er i bil - og det er jo nok sådan de fleste af jer tænker.

Men der findes både kortere og sikrere veje, når man er på cykel

Man skal jo også udenom de dårligst vedligeholdte cykelstier og de kraftigst forurenede motergader.

Og så er der jo lige det med sundheden.

Hvis jeg for eksempel cyklede ad Åboulevarden - Ågade - Boups Alle -

Hulgårdsvej - Tomsgårdsvej, som her foreslået, så ville jeg dagligt indhalere så mange små dieselpartikler, at jeg hurtigt ville være blandt de 300 københavnere, som ifølge Miljøkontrollen dør årligt af denne grund.

Spar pengene til tåbelige tivoli-gevinster og overør dem til kontoen for trafikplanlægning.

Der er voldsomt underbudgetteret her - og der mangler talent og fantasi - begge dele kan købes for penge. Københavnerne penge - Vores penge.

Med venlig hilsen

Kære ...

Du har ret i, at den cykelrute vi har foreslået ikke er optimal fra din bopæl. De systemer, der pt. findes til den type ruteplanlægning, er endnu ikke gearret til at tage særligt hensyn til cykler. Det gik ret stærkt med udarbejdelse af ruteforslag, og vi fik ikke checket alle igennem, hvilket jeg skal beklage.

Mht. sundhed kan jeg imidlertid glæde dig med, at det ikke er så galt, som man umiddelbart skulle tro, selvom man kommer ud på de overordnede gader. I

hvert fald viser de foreliggende undersøgelser, at de, der kører i bil disse steder, er mere udsatte end dem, der cykler. Årsagen er, at der er

betydeligt højere koncentration af forurenede stoffer inden i bilerne end udenfor. Når man ikke oplever det sådan, er det fordi der hele tiden er en

vis bil-dunst inden i bilerne, mens man som cyklist oplever en voldsom forskel når man kommer fra nogenlunde ren luft ind i gader med tæt trafik.

Dine bemærkninger om hvad man bør bruge penge til, skal jeg lade gå videre

til myndighederne. Jeg skal dog knytte den bemærkning dertil, at der faktisk er gode udenlandske erfaringer med at bruge information og opmuntring - "mobility management" - til at skabe ændringer i trafikbilledet. Det skaber ikke grundlæggende ændringer, men har i forhold til de investerede penge vist sig mere effektivt end mange alternative muligheder, herunder udbygning af veje og kollektiv trafik.

Derfor har man besluttet nu at prøve det samme i Danmark. Denne kampagne kan betragtes som en optakt hertil.

Venlig hilsen

Thomas Krag

Til HUR og Københavns Kommune,

Tak for det personlige svar. Det glæder mig, at mine sundhedsmæssige bekymringer ikke har nogen praktisk anledning.

Vi kan herefter konkludere, at det er sundt at cykle i bilernes trafikos, fordi det er mindre sundt at sidde inde i bilerne.

Jeg vil herefter trygt vælge de mest luftforurenede cykelruter og jeg tror ikke længere på Københavns Kommune, Miljøkontrollens offentligt fremførte påstand om (Borgermøde om trafik i KK den 21. maj 2002), at de små dieselpartikler i luften årligt er skyld i 300 københavneres dødsfald.

Jeg vil samtidig slå mig til tåls med, at det ikke kan betale sig at udvikle, planlægge og udbygge trafiksystemerne i denne del af Verden, fordi der er bedre erfaringer med holdningspåvirkninger, som ikke skaber grundlæggende ændringer.

Argumentationer af denne art ville have en glimrende chance hos Bjørn Lomborg i Miljøvurderingsinstituttet - men de klæder unægtelig hverken HUR eller Københavns Kommune.

Det skulle glæde mig om denne korrespondance i sin helhed kunne tilgå formanden for HUR. Mads Lebech og Overborgmesteren i Københavns Kommune, Jens Kramer Mikkelsen, idet jeg hermed vil foreslå, at denne trafik kampagne snarest bringes til ophør og metoderne til begrænsning biltrafik i Københavns Kommune revurderes.

Med venlig hilsen

Kære ...

jeg skal gerne formidle denne korrespondance til dem du nævner, men det bliver altså ikke før efter kampagnens afslutning og i forbindelse med dens evaluering.

Da det åbenbart er noget, du mener meget stærkt, vil jeg anbefale dig selv at sende dine betragtninger til de pågældende.

Jeg kan i øvrigt anbefale dig at læse det jeg skrev en gang til. Det, du bliver meget vred over, har jeg faktisk ikke skrevet. Jeg har blot givet udtryk for, at virkeligheden på dette område er nuanceret - altså ikke sort hvid. Så kan man alt efter temperament tilføje et desværre eller heldigvis.

Venlig hilsen

Thomas Krag

Bilag 8 - Evaluering blandt kontaktpersoner og deltagere

Kontaktpersonerne blev stillet nogle få spørgsmål:

	<i>Kontaktpersoner</i>		
<i>Spørgsmål</i>	Anne Melkersen, Lægemiddelstyrelsen	Klaus Sivertsen, AKB	Anne Endahl, Rigshospitalet
1. Hvor meget tid brugte du alt på at være kontaktperson for kampagnen?	ca. 2-3 dage	15 - 20 timer	4-5 timer (kontaktpersonen havde delegeret udsendelsen af præmier til en anden person)
Var det i forhold til dine/ledelsens forventninger a) lidt b) acceptabelt c) overraskende meget?	b) acceptabelt	b) acceptabelt	a) lidt
2. Hvad har efter din mening været godt ved kampagnen?	En stigende opmærksomhed på medarbejdernes transportkultur. Kan være ekstra relevant at arbejde videre på, hvis Lægemiddelstyrelsen flytter til Islands Brygge. Dette set både i forhold til miljøet, men også i forhold til medarbejdernes opfattelse af let at komme til og fra arbejde. Sidstnævnte kan have indflydelse på medarbejdernes generelle tilfredshed.	Det har skabt fokus på et vigtigt emne og skabt god stemning fordi medarbejderne har talt om emnet og været interesserede.	Godt for det interne at være sammen om noget.
3. Hvad kunne gøres bedre en anden gang?	Bedre koordinering af hvem informerer om hvad og hvornår i organisationen.	Ingen forslag	Pressemøderne var lovligt rituelle - Tordenskjolds soldater mødte op. Ville være interessant at høre mere om, hvad resultatet kan bruges til.

Et web-baseret spørgeskema til såvel deltagere som ikke-deltagere blev udsendt 16. oktober med svarfrist 22. oktober (senere forlænget til 25. oktober). Personer, som vi havde e-mail på (dvs. primært deltagere), blev rykket pr. e-mail 24.10. Skemaet fremgår af bilag xx.

Et par stykker havde problemer med udfyldelse af skemaet. I alt 136 svar blev modtaget. En del af spørgsmålene var formuleret betinget, dvs. at de skulle besvares afhængigt af tidligere svar. I en del tilfælde svarede en del flere herpå. Disse ekstra svar er frasorteret i det følgende.

Svarene fordeler sig således mellem virksomhederne:

1. Arbejdsplads	<i>antal svar</i>	<i>antal mulige</i>	<i>andel</i>
AKB, Tomsgårdsvej	44	90	49%
AKB, afdelinger	19	250	8%
Lægemiddelstyrelsen	54	280	19%
Rigshospitalet	19	35	54%
I alt	136	655	21%

De fleste svar kommer fra folk, der har deltaget i kampagnen:

4. Deltog du i kampagnen?	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
Deltog	93	68%
Deltog delvist	14	10%
Deltog ikke	29	21%
I alt	136	100%

Over halvdelen af de - godt nok ikke så mange - respondenter, som ikke deltog i kampagnen, lagde mærke til, at den fandt sted:

5. Lagde du mærke til at kampagnen fandt sted?	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja i høj grad	5	17%
ja	12	41%
nej	12	41%
I alt	29	100%

Knap en tredjedel af de 17, der som ikke-deltagere har lagt mærke til kampagnen, siger at det har fået dem til at overveje deres egen transport:

5.2 Hvis ja, har det fået dig til at overveje din egen transport?	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja	5	29%
nej	12	71%
I alt	17	100%

Mange har undladt at deltage med den grund, at de i forvejen brugte bus, tog eller cykel. Behov for bil angives af stort lige så mange som årsag:

6. Hvorfor deltog du ikke selv i kampagnen?	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
brugte i forvejen bus/tog/cykel	9	31%
kan ikke ændre bilbrug	8	28%
andet	5	17%
var på rejse i perioden	3	10%
opdagede ikke den fandt sted	2	7%
fik ikke meldt mig til i tide	2	7%
I alt	29	100%

Som "andet" er angivet:

- Da det vil tage mig ca. 2 timer at komme på arbejde på offentlige transportmidler og mig bekendt er der ingen her i styrelsen som bor så vi kunne have kørt sammen. (deltog ikke, fra Lægemedelstyrelsen)
- ferie i 3 af dagene (deltog ikke, fra AKB)
- var på ferie i tilmeldingsperioden/bruger bil for at spare tid (deltog ikke, fra AKB)
- Ferie da kampagnen blev sendt rundt til afdelingerne pr. mail (deltog ikke, fra AKB)
- rejsetid (deltog ikke, fra AKB)
- Har bopæl 30 km herfra, følger mit barn til skole, så tidsforbruget ville blive for stort ved brug af off. transportmidler. (deltog ikke, fra Rigshospitalet)
- Fik ikke nogen information da jeg var på ferie op til at det startede. (deltog ikke, fra AKB)
- Cykler hver dag (deltog ikke, fra AKB)
- sygdom (deltog ikke, fra Rigshospitalet)

Øvrige kommentarer fra ikke-deltagere (foruden nogle deltagere) er endelig:

7. Anfør eventuelle kommentarer her

- Undersøgte mulighederne for at lade bilen stå, men det var desværre ikke muligt. (deltog ikke, fra Lægemedelstyrelsen)
- Det er fint man laver en sådan kampagne men det kræver at busser kører til tiden, det er som om at de der laver disse kamagne ikke bruger de offentlige transportmidler. (deltog ikke, fra AKB)
- Svaret nej, er fordi jeg hele tiden har cyklet til arbejde, og vil fortsætte med dette. (deltog, fra AKB)
- Som et led i mit job skal jeg afholde møder med mine medarbejdere rundt om i hele København. Det vil tage for meget af min tid, hvis jeg skal tage til disse møder med offentlige transportmidler. Møderne afholdes i dagtimerne, hvor jeg kører mellem Tomsgårdsvej, Østerbro, Nørrebro og Kgs. Engholmen og tilbage til Tomsgårdsvej. derudover har jeg en del aftanmøder forskellige steder i København og omegn, hvor jeg gerne vil hurtigt hjem. (deltog ikke, fra AKB)
- Ca. 1 time sparet morgen og aften mellem hjem og arbejde ved at køre i bil (deltog ikke, fra AKB)
- Skemaet, som man skulle udfylde, virkede meget stort og uoverskueligt. Når man i forvejen brugte cykel (men også bil), havde man ikke brug for forslag til ændring af ens transport og rute. (deltog ikke, fra Lægemedelstyrelsen)
- Jeg vil forslå at man gør mere ud af at informerer kolleger som er på ferie og som er retur fra ferie, når kampagnen starter. Manglende information er meget tit grund til at folk ikke deltager. I stiller et spørgsmål i punkt 5. om det har fået dig til at overveje din egen transport. Svarmulighed er enten ja eller nej. Der burde være en måske også. (deltog ikke, fra AKB)
- Indfør (høje) toldafgifter for biler i hovedstaden. Det fungerer i Oslo. Dog er de norske afgifter alt for lave. (deltog ikke, fra Lægemedelstyrelsen)
- Har brug for bilen for at kunne nå at hente mine børn inden kl. 17. Jeg er delemor og bor på Amager. Det kræver lang tid at tage offentlige transportmidler til Amager, og desuden skal mine børn hentes/bringes til institutioner med indbyrdes lange afstande. (deltog ikke, fra AKB)
- Jeg synes, jeg har for lang transport til at cykle (ca. 44 km/dag), og jeg har 3 skift, så transporttiden bliver mindst fordoblet (hvis det hele passer sammen) med offentlige transportmidler. (deltog ikke, fra Lægemedelstyrelsen)
- Jeg bor i gå/cykel afstand fra mit arbejde- og tager kun bil, når jeg skal møde op rundt i landet, derfor har jeg ikke brugt kampagnen til at overveje min transport. (deltog delvist, fra Lægemedelstyrelsen)
- Kører normalt på cykel eller går. Jeg bor i nærheden. Benytter bil hvis det af en eller anden grund er nødvendigt. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Jeg cykler altid i forvejen, så jeg ændrede ikke mine vaner. (deltog delvist, fra Lægemedelstyrelsen)
- God kampagne, men som decentral medarbejder i et større firma (Boligselskab) er det dog nok noget nemmere at motivere medarbejdere centralt i organisationen som det er decentralt, alene af den grund, at fællesskab i større "flok" bider mere på mennesker, der ikke kan konkurrerer eller dele deres oplevelser/erfaringer i dagligdagen med andre, men selv om vi er decentralt placeret i vores tilfælde, afholder det os ikke i at deltage i lignende arrangementer fremover, for vi er jo en "Grøn Boligafdeling", hvor miljøet både fysisk men i høj grad også psykisk og socialt har meget høj prioritet i dagligdagen. (deltog, fra AKB)

Resten af svarene relaterer sig til 107 personer, som deltog i kampagnen.

8. Hvorfor deltog du i kampagnen? skulle besvares ved at angive vigtigheden af forskellige mulige grunde. Svarene her var:

8.1 Ville gerne ændre transportvaner		
	<i>antal</i>	<i>andel</i>
stor betydning	8	7%
nogen betydning	22	21%
lille betydning	26	24%
ingen betydning	51	48%
I alt	107	100%

8.2 Ville gerne støtte formålet		
	<i>antal</i>	<i>andel</i>
stor betydning	70	65%
nogen betydning	30	28%
lille betydning	5	5%
ingen betydning	2	2%
I alt	107	100%

8.3 Udsigten til at vinde præmier		
	<i>antal</i>	<i>andel</i>
stor betydning	11	10%
nogen betydning	24	22%
lille betydning	35	33%
ingen betydning	37	35%
I alt	107	100%

8.4 Opfordring fra ledelsen		
	<i>antal</i>	<i>andel</i>
stor betydning	8	7%
nogen betydning	22	21%
lille betydning	27	25%
ingen betydning	50	47%
I alt	107	100%

Topscoren her er lyst til at støtte formålet. Mindst vigtigt var et ønske om at ændre transportvaner og at der kom en opfordring fra ledelsen, mens præmierne spillede en noget større rolle - kun godt en tredjedel mener, at dette aspekt var uden betydning.

Under "andet" er angivet:

- Jeg synes, at når der er et initiativ som dette, er det vigtigt, at så mange som muligt deltager. (deltog, fra AKB)
- Bruge det "politisk" i samtaler med andre. Holdningsbearbejdning. (deltog, fra AKB)
- Det var en god anledning til at prøve at "vende" inkarnerede bilister. (deltog, fra AKB)
- Da jeg er medlem af Rigshospitalets Hovedsamarbejdsudvalg var jeg selv med til at beslutte at vi deltog i kampagnen. (deltog, fra Rigshospitalet)

- for sjov! (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- håbede på fælles transportmulighed (deltog, fra AKB)
- Få færre biler i byen (deltog, fra AKB)
- gør det i forvejen (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- cyklen er mit faste transportmiddel (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)

Knap en femtedel af deltagerne siger, at de reducerede deres brug af bil. Dette er flere end dem, der kørte bil som de plejede. Næste to tredjedele var i forvejen ikke bilbrugere.

9. Ændrede du transportvaner under kampagnen?		
	<i>antal</i>	<i>andel</i>
ja, jeg kørte væsentligt mindre alene i bil	8	7%
ja, jeg kørte noget mindre alene i bil	13	12%
nej, jeg brugte i forvejen bus/tog/cykel	68	64%
nej, jeg brugte bil som jeg plejede	18	17%
I alt	107	100%

20 havde kommentarer hertil:

- ja, jeg kørte væsentligt mindre på motorcykel (deltog, fra Rigshospitalet)
- Jeg havde ferie i de rigtige kampagneuger:((deltog delvist, fra Lægemedelstyrelsen)
- Jeg var i forvejen fuldtidscyklist (deltog, fra AKB)
- Vil ikke have noget imod at tage andre med, arbejdstid gjorde det ikke muligt. (deltog delvist, fra AKB)
- gangbesværet (deltog, fra AKB)
- At jeg kørte mindre i bil alene kan ikke ses ift. "kontrolugen" - men det er jo noget rent statistisk. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Jeg havde ikke taget højde for, at jeg faktisk havde ferie i 2 uger under kampagnen. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Cykler primært, men bruger bil ved arbejde og møder eksternt. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Er passager i bil. Kører også med bus, ind imellem (deltog, fra AKB)
- P.gr.a. "nødvendige" aktiviteter lige efter arbejdstid under kampagneperioden var det ikke praktisk at køre på cykel (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- pga tidspunktet - i september har vi altid bestyrelsesmøder i omegnen - var der nogle dage betød brug af bil (deltog, fra AKB)
- Det forventes, at jeg stiller eget køretøj til rådighed for transport indenfor arbejdstiden. Mit arbejde involverer møder udenfor kontorhuset - planlagte (mindst kendt dagen i forvejen) dels ad-hoc (tilkaldeservice). Sidstnævnte forekommer dog kun sjældent. (deltog, fra AKB)
- Tidspunktet var uheldigt i forhold til aftenmøder mm. (deltog delvist, fra AKB)
- problemet er at jeg sparer for meget tid ved at bruge bil da jeg skal handle, aflevere og hente børn (deltog delvist, fra Lægemedelstyrelsen)
- Det skyldes dels, at jeg halverer min transport tid, og dels det for tiden senest sluttidspunkt. (deltog, fra AKB)
- Brugte i forvejen både bil og bus (deltog, fra AKB)
- Har af familiemæssige årsager ingen mulighed for at bruge mere transporttid, end jeg allerede gør (bor i Humlebæk). MEGET, MEGET dårlige erfaringer med Kystbanen fra tidligere. Har brug for at kunne flekse aht. familien (derfor ikke interesseret i samkørsel, nu hvor jeg har været nødt til at bruge mange penge på at købe en bil). (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Samt bil, som jeg fik skrevet ind oppe under 7 (deltog delvist, fra Lægemedelstyrelsen)
- Dvs en kombination af at cykle hovedparten af ugen, og køre i bil resten af ugen (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Mit problem er, at det er besværlig at kombinere cykel og biltransport. Bil noget af vejen, cykel resten. Jeg er ked af at efterlade min cykel på stationen om natten, så jeg har fragtet den bag på bilen og det er tungt. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)

Af de 21, der ændrede transportvaner, mener et flertal, at det var mere eller mindre besværligt:

10. Var det besværligt at ændre din daglige transport?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
nej	9	43%
ja, til dels	9	43%
ja, i høj grad	3	14%
I alt	21	100%

Ikke desto mindre finder over to tredjedele, at det var forbundet med positive oplevelser at ændre den daglige transport:

11. Havde du positive oplevelser ved at ændre din daglige transport?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja, mange	4	19%
ja, nogle	11	52%
nej	6	29%
I alt	21	100%

Lige så mange finder på den anden side, at der var et vist mål af negative oplevelser knyttet til ændringen:

12. Havde du negative oplevelser ved at ændre din daglige transport?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja, mange	0	0%
ja, nogle	15	71%
nej	6	29%
I alt	21	100%

Knap halvdelen oplyser, at de har fastholdt en del af ændringerne efter kampagnen:

13. Har du fastholdt ændringerne efter kampagnen?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja, i høj grad	1	5%
ja, til dels	9	43%
nej	11	52%
I alt	21	100%

Der er 6 kommentarer til spørgsmålet om ændringer:

- Tidligere kørte jeg ofte på motorcykel. Den tid hvor kampagnen løb brugte jeg cyklen. Det fandt jeg så givende (frisk luft (selv om det er cykelstien langs Lyngbymotorvejen) og motion) at jeg siden med stor glæde har cyklet hver dag. (deltog, fra Rigshospitalet)
- spr. 12: jeg fik stjålet min cykel (deltog, fra Rigshospitalet)
- Ad pkt. 13: Der skal lidt mere overtalelse til at tage cyklen i stedet for bilen, nu vejret er dårligere.....men det går da nogenlunde... (deltog, fra Lægemiddelstyrelsen)
- Se kommentaren til spm.9 (deltog, fra Lægemiddelstyrelsen)
- Det gode vejr i perioden var kraftigt medvirkende til at cykleturene var en fornøjelse (deltog, fra Lægemiddelstyrelsen)
- Jeg har kun mulighed for at ændre min transport hvis andre henter mine børn (deltog, fra Lægemiddelstyrelsen)

Der var tilsyneladende stor tilfredshed med præmierne:

14. Vandt du præmier for ikke at køre alene i bil?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja	21	20%
nej	86	80%
I alt	107	100%
14.2 Hvis ja, hvad syntes du om dem?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
meget fine	13	59%
gode	8	36%
ikke særligt interessante	1	5%
andet	0	0%
I alt	22	100%

En enkelt har en bemærkning i "andet":

- Kørte i bil (deltog, fra AKB)

En tredjedel fik udarbejdet transportalternativer. Et flertal sagde ja til hjælpemidler, og et lille flertal heraf mener, at disse faktisk var til hjælp.

15. Fik du udarbejdet transportalternativer?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja	37	35%
nej	70	65%
I alt	107	100%
15.2 Hvis ja, tog du imod tilbud om hjælpemidler?		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
ja	23	62%
nej	14	38%
I alt	37	100%
15.3 Hvis ja, hvilken betydning havde hjælpemidlerne for din (måske) ændrede transport		
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
stor betydning	5	22%
nogen betydning	7	30%
ingen betydning	11	48%
I alt	23	100%

Otte havde kommentarer til denne del:

- Det var nogle meget flotte hjælpemidler tilbuddet lød på. Jeg vil have stor gavn af dem fremover, også selvom jeg cykler i forvejen. (deltog, fra AKB)
- Jeg fik forslag om offentlige transportmidler men valgte at cykle (deltog, fra Rigshospitalet)
- Den sammenklappelige cykelkurv er genial, og vil helt sikkert betyde at jeg ikke kan undskylde mig med at tage bilen fordi jeg skal købe ind! Cykelcomputeren er altid skæg - og betød nok at jeg også cyklede mere udenfor arbejdstiden (i stedet for at tage bilen). Det samme betød cykelkurven også. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Hjælpemidlet var en cykel-fartmåler (deltog, fra AKB)
- Alternativer med offentlig transport ville være fint, men jeg tror ikke på teoretiske køreplaner, før jeg har oplevet Kystbanen fungere i praksis!!! (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- det havde ingen betydning men var da sjovt at måle afstande og se hastighed (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Har kun brugt buskortene få gange, men vinteren er jo heller ikke kommet endnu (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Naturligvis tænker man tanker omkring transport ind imellem, men den "gamle vane" er jo oftest stærk! Jeg cykler ofte i weekends, men min dagligdag er meget afhængelig af hurtig transport, og da jeg ikke syntes afdelingen (beboerne) skal belastes unødigt økonomisk omkring kørsel med Taxi, kører jeg selv, men til gengæld tager jeg ofte kollegaer med når boligselskabet afholder fællesmøder eller andre sammenkomster. (deltog, fra AKB)

Generelt får kampagnen en fin vurdering:

16. Hvad syntes du om kampagnen?			
	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>	
særdeles god	17	16%	
meget god	46	43%	
god	34	32%	
mindre god	8	7%	
ringe	2	2%	
I alt	107	100%	

Ikke mindre end 27 anfører afslutningsvis kommentarer og forslag:

- En udmelding om hvad resultatet så kan og vil blive brugt til er formålstjenligt. (deltog, fra Rigshospitalet)
- Man burde oftere lave den slags kampagner, så vi hele tiden bliver mindet om, at lader vi bilen stå, er det sundt for miljøet og for os selv, hvis vi altså har mulighed for en cykeltur i stedet for. (deltog, fra AKB)
- Premierne var fine. Vandt en cykelhjælm, klippekort og tivolibiletter. Ideen med alternativ transport var god, selvom jeg ikke selv havde brug for det. Samkørslen kunne også omfatte flere firmaer i kvarteret, fx. ligger AKB vedsiden af ISS med mange ansatte. (deltog, fra AKB)
- For at gribe i egen barm først, vil jeg foreslå en "opdragelseskampagne" til os cyklister. Dernæst vil jeg mene at væsentlige forbedringer af forholdene for cyklister såvel trafikalt som vejrmæssig kvalitet (katastrofalt dårlige stier- og belægning, op-og nedkørsler i vejkryds m.m.), er et aldeles rimeligt krav. Endelig kunne man måske gøre lidt mere ud af den bilrelaterede forenings uheldige indvirkning på vores helbred. Mvh. Svend Erik. (deltog, fra AKB)
- Der var mange præmier i forhold til antal deltagere. Er det nødvendigt med præmier for at få folk til at deltage? (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Jeg synes at man bør lave kampagnen over længere tid, og omfattende hele Storkøbenhavn. (deltog delvist, fra AKB)
- Det er da fint at der gøres noget, så vi trafikanter måske tænker i andre baner. (deltog, fra AKB)
- Der var ikke mulighed for at gøre ordentlig opmærksom på de problemer, der er ved transport når man arbejder på alle mulige tidspunkter af døgnet. Det ville have været rart der havde været taget stilling til dette, det ville have gjort det mere anvendeligt og realistisk for mig. (deltog, fra Rigshospitalet)
- Jeg fik da oplyst, at jeg kun skal have 2 zoners kort til HT (om vinteren, om sommeren kører jeg på cykel) og ikke som jeg gjorde sidste år med 3 zoners kort (deltog, fra AKB)
- En kollega (bilejer) synes det var uretfærdigt at man kunne vinde selvom man ikke ændrede vaner - det var en ikke-bilejer der vandt. (deltog, fra AKB)

- Bl.a. dårlig information om gratis cykeltjeck. Cykelhandleren vidste ingenting. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Trods det forhold at kampagnen ikke har ændret min adfærd har den dog fået mig til i større grad at reflektere over min adfærd - og kan på længere sigt måske få virkning også på mig. (deltog, fra AKB)
- Tidsfaktoren er for mig afgørende ved valg af transportmiddel. Det var måske en idé ved lignende fremtidige tiltag, at lave eksempler der viser forskelle i tidsforbrug ved forskellige transportmidler. (deltog, fra AKB)
- Generelt går jeg ikke med i sådan en kampagne for præmiernes skyld. Jeg registrerede pga. nysgerrighed og fordi jeg synes det er en god sag. (deltog delvist, fra Lægemedelstyrelsen)
- Der burde have været mere opfølgning internt i virksomheden, evt. fra intern kontaktperson. Mange vidste ikke rigtig hvornår kampagnen begyndte og hvornår den sluttede. (deltog, fra AKB)
- Jeg gættter på, at det er svært, at ændre vores vaner. Men mon ikke flere kampagner vil betyde, at vi i "irritation" over, at den er der nu igen, trods alt vil begynde at tænke os om. (deltog, fra AKB)
- Intentionen er god nok, men jeg er fuldstændig uimodtagelig, så længe man ikke vil ofre penge på at få Kystbanen til at fungere ordentligt! Desuden er det alt for besværligt at komme på tværs fra Humlebæk - i praksis er man nødt til at tage helt ind over København. Kampagnen virker provokerende på mig pga. mine negative erfaringer fra tidligere, men bortset fra det er intentionen med kampagnen god nok. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Kampagnen er meget god, hvis det kan få bilisterne til at bruge bilen mindre. Vi cyklister er allerede på "rette vej". (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Rigtig god kampagne, der blev fulgt op med konstruktive forslag til anden transport. Bør følges på andre arbejdspladser eller på de samme senere, så man kan se om der er sket permanente ændringer. Vi har det jo med at aflde tilbage i de gamle dårlige vaner. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Jeg synes også godt I kunne have givet præmier for at altid at tage cyklen, altså ikke kun dem der har ændret deres ruter, køre bil med andre osv. Jeg fik godt nok en præmie, men kun fordi jeg var en "plageånd" sammen med et par andre kollegaer, fik vi noget der var i overskud, som vist ikke var blevet hentet, tror jeg nok!!! Desuden manglede der sådanne knapper som her nedenfor med "send skema" på div. skemaer, jeg synes altid det var besværligt at sende mine svar. (deltog delvist, fra Lægemedelstyrelsen)
- Det foragede mig egentlig lidt med den store strøm af kampagnegaver og materialer, der blev kastet i grams. Vi plejer hvert år at stille hold til Cyklistforbundets cyklistkampagne, hvor man betaler 20 kr. og ingen præmier får. Det synes jeg egentlig bedre om (sic!) Jeg synes også visse dele af spørgeskemaundersøgelsen var vanskelig at forstå. Men ellers er det jo OK med sådanne kampagner. Det nytter blot ikke noget så længe man udbygger motorvejsnettet og udsulter den kollektive trafik. Mvh PRN (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- I har været rigtig gode til at markedsføre kampagnen både overfor de deltagne virksomheder men så sandelig også i pressen, hvor sagen positivt er blevet omtalt flere gange. (deltog, fra AKB)
- Ideen er god men jeg oplevede ikke at det kom u i organisationen eller at andre end mig selv fik glæde af det (deltog, fra Rigshospitalet)
- Jeg synes vi har fået for mange mail om denne kampagne. (deltog, fra AKB)
- Måske har det ikke været relevant for os, der altid cykler at deltage i kampagnen. (deltog, fra Rigshospitalet)
- Ærgerligt at LMS ikke vandt. Forslag: Aflåselige cykelskure på stationerne til små penge. (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)
- Kampagnen var ikke relevant for mig - og den kom pludselig dumpende ind på min skærm uden at jeg følte mig ordentligt introduceret til den (deltog, fra Lægemedelstyrelsen)

Bilag 9 - Pressemeddelelser

PRESSEMEDDELELSE

5. september 2002

”Kan vi lade bilen stå?” – en konkurrence om alternativ transport til og fra arbejde

Frem til den 15. september dyster tre københavnske arbejdspladser om, hvem der kan spare mest på bilkørslen pr. medarbejder i en periode på 14 dage. De 3 virksomheder er Lægemiddelstyrelsen, boligselskabet AKB og Hovedsamarbejdsudvalget på Rigshospitalet.

- Antallet af biler i Hovedstadsområdet vokser, og i mange situationer er bilen unægtelig nem og bekvem. Men de mange biler medfører mere og mere forurening og flere og flere trafikpropper til gene for de fleste af os, siger formand for HUR Mads Lebech (K). Konkurrencen ”Kan vi lade bilen stå?” sætter fokus på mulighederne for at ændre vores daglige transportvaner – og på at alle kan yde deres bidrag til at løse hovedstadsområdet miljø- og trængselproblemer.

Det er Hovedstadens Udvalgsråd og Københavns Kommune, der i fællesskab står bag konkurrencen. Vinderen offentliggøres i uge 38 under Miljøtrafikugen.

Københavns miljøborgmester Winnie Berndtson (S) siger:

- Med konkurrencen, der er optakt til årets Miljøtrafikuge, vil vi gerne afprøve forskellige virkemidler til at ændre hverdagens indgroede transportvaner. 185 medarbejdere fra tre københavnske arbejdspladser dyster i de næste 2 uger på at lade bilen stå – eller at fylde den op med kollegaer på turen til og fra arbejdet. Og deres erfaringer skal inspirere til, at vi alle ser på vores daglige transport med nye øjne.

Sidste års kampagne om familiens transportvaner viste, at deltagerne også på lidt længere sigt er blevet mere bevidste om deres valg af transport og generelt kører mindre i bil. Perspektivet i at inddrage arbejdspladser i dette års konkurrence er, at de dermed sender et stærkt signal både til omverdenen og til medarbejderne om, at de gerne vil bidrage til at gøre noget konkret ved de trafikale og miljømæssige problemer i hovedstadsområdet.

Forud for dette års konkurrence har deltagerne dag for dag registreret deres valg af transportmiddel i en normal uge. Og idéen er så at sammenligne omfanget af deltagernes bilkørsel – dvs. deres kørsel alene i bil – med den periode, konkurrencen løber. Det kræver ofte planlægning at komme på arbejde uden bil, derfor har hver deltager fået tilbud om hjælp til at lægge en ny, alternativ transportplan. Her er det målet at finde den hurtigste måde at tilbagelægge turen ved hjælp af andre transportmidler end bilen, nemlig tog, bus, cykel, samkørsel, 'parkér & rejs' samt kombinationer af disse muligheder.

Direktør for Lægemiddelstyrelsen Jytte Lyngvig siger:

- Som en del af det store samfund vil vi som arbejdsplads gerne være med til at finde ud af, om vi kan komme frem og tilbage på andre måder. Vi bor på Frederikssundsvej tæt ved en afkørsel fra motorringvejen, men vi vil alligevel gerne benytte os af tilbuddet om at få andre idéer til transporten. Og så er det jo fint, hvis vi også kan give et lille bidrag til, at der generelt bliver skabt opmærksomhed om de miljø- og trængselsproblemer, som biltrafikken medfører.

Under konkurrencen er der løbende lodtrækning om præmier blandt de deltagere, der den pågældende dag er kommet på arbejde uden at køre alene i bil. Og den af de tre arbejdspladser, der kan skabe den største ændring i bilkørslen i forhold til en normal uge, udpeges som samlet vinder.

Den landsdækkende Miljøtrafikuge fra den 16.-22. september fortsætter i tråd med konkurrencen med at sætte fokus på transport og miljø. Under Miljøtrafikugen i København er der aktiviteter i de fleste bydele. Aktiviteterne er arrangeret af københavnernes selv – og tager udgangspunkt i lokale trafik- og miljøproblemer.

I en hel uge stiller København skarpt på, hvordan vi kan løse de daglige transportbehov - og samtidig tage større hensyn til miljø, sikkerhed og sundhed til gavn for københavnernes – og for dem, der arbejder i byen. Temaerne er 'sikker skolevej', 'byens pladser', 'brug af gaderummet' og 'støj fra trafikken'.

Yderligere oplysninger:

- Kommunikationschef Helle Fritze, Miljø & Forsyning, Københavns Kommune - mobil 2615 5821
- Informationschef Anders Krarup, HUR – mobil 2543 4335

Deltagere, som kan kontaktes om konkurrencen "Kan vi lade bilen stå?"

Rigshospitalet, Blegdamsvej 9, 2100 København Ø

Lis Heidemann (58), sygehjælper

Bor sammen med voksen søn på Østerbrogade ved Svanemøllen

Tager normalt bilen til Rigshospitalet, da hun som fællestillidsmand ofte skal rundt til de andre sygehuse i HS i løbet af dagen.

Vil under konkurrencen tage S-tog til Nordhavn og derfra bus videre. Men vil nok tage bilen de dage, hun skal rundt til andre sygehuse – det tager for lang tid med offentlig transport.

Deltager i konkurrencen for at være med til at synliggøre de trafikale problemer, der er med at komme til Rigshospitalet. Det er en af de største arbejdspladser i regionen, der er parkeringsproblemer, men busbetjeningen er alt for dårlig; ofte kører fyldte busser forbi stoppestederne. Godt signal til medarbejderne, at Hovedsamarbejdsudvalget har besluttet, at arbejdspladsen deltager i kampagnen.

Lars Lund (34), portør

Bor sammen med kone og tre børn i Albertslund

Plejer altid at cykle på arbejde; tager kun tog og bus, hvis det er meget dårligt vejr.

Så konkurrencen vil ændre på de transportvaner.

Deltager i konkurrencen for at sætte fokus på transportbehov og mulighederne for at dække dem. Tror ikke, at konkurrencen alene hjælper ret meget til med at mindske biltrafikken. Men tror den kan være en brik i et samspil af mange faktorer, f.eks. er det nødvendigt med bedre kollektiv trafik og lavere priser, hvis der for alvor skal rokkes ved transportmønstrene.

Anne Endahl (56), kontorchef

Bor sammen med sin mand i Hornbæk

Kører normalt i bil til arbejde; det tager 50 minutter.

Med offentlige transportmidler tager turen ca. 21/2 time. Regner derfor ikke med, at det er realistisk at ændre transportform, med mindre hun kan få et godt råd om en alternativ rute, der er væsentlig hurtigere.

Deltager i konkurrencen for at sætte fokus på, hvor dårligt Rigshospitalet ligger for kollektiv transport. Det er besværligt både fra Østerport og Nørreport, og heller ikke Metroen kommer forbi Rigshospitalet, som er en arbejdsplads for 7000 mennesker.

Lægemiddelstyrelsen, Frederikssundsvej 378, 2700 Brønshøj:

Ditte Wedell Pape (29), webredaktør

Bor sammen med mand og barn på Frederiksberg

Cykler altid til og fra arbejde (i alt 15 km)– også nu hvor hun er gravid i 7. måned. Tager kun offentlig transport, hvis det stormer meget. Det er lige så hurtigt at cykle og mere bekvemt, fordi man kan købe ind på hjemvejen. Deltager i kampagnen, fordi det måske kan være med til at skabe ændringer i den kollektive trafik på længere sigt. Tror dog, at det er svært at ændre vanen med at køre i bil, hvis man først har vænnet sig til det.

Hans Kristian Andersen (55), afdelingslæge

Bor sammen med sin kone i Hillerød

Kører normalt i bil til og fra arbejde, men cykler de 34 km hver vej ca. en gang om måneden, når det passer i forhold til vejret, møder og udlandsrejser. At cykle tager nogenlunde lige så lang tid som offentlig transport, men kræver ekstra tid til bad og omklædning. Forventer ikke at ændre vaner under konkurrencen; har selv afsøgt mulige alternativer. Den kollektive trafik er for langsom, og samkørsel er ikke aktuel pga. forskellige møde- og sluttider dag for dag.

Marianne Gaard (41), journalmedarbejder

Bor i Ølstykke sammen med mand og to store børn

Kører i bil til arbejde, det tager $\frac{1}{2}$ til $\frac{3}{4}$ time afhængig af trafik og tidspunkt. Med offentlig transport ville turen tage godt og vel en time. Men der er ofte uregelmæssigheder i trafikken, da der er ved at blive lagt dobbeltspor på S-banen.

Regner ikke med at ændre adfærd under konkurrencen, da bilen giver frihed til ikke at hænge i en klokkestreng om eftermiddagen. Vil hellere yde en lille ekstra service på jobbet end at styrte ud ad døren. Men vil – når Lægemiddelstyrelsen flytter til Islands Brygge – begynde at bruge kollektiv trafik for at slippe for at køre ind gennem København.

Boligselskabet AKB, Tomsgårdsvej 28, 2400 København NV

Charlotte Rønnebæk Nielsen (33), regnskabsmedarbejder

Bor sammen med mand og barn i Ballerup

Tager cyklen eller bussen til Ballerup Station - herfra S-tog til Herlev eller Vanløse Station og videre med bus. Turen tager 50-55 minutter. Bliver hentet af sin mand i bil tre gange om ugen.

Deltager i kampagnen, fordi det vil være rart at få forslag til, hvordan turen kan gøres anderledes. Har dog selv undersøgt alternativer og regner ikke med at finde en rejserute, der er hurtigere.

*Jens Peter Skaarup (32), informationsmedarbejder på renoveringsprojekt
Tåstrupgård*

Bor alene på Frederiksberg

Tager bus til Valby Station og herfra videre enten med regionaltoget til Høje-Taastrup og dernæst bus. Eller med S-tog til Taastrup og det sidste stykke på gåben. Turen tager 50-70 minutter, alt efter hvor heldig man er med forbindelserne. Har hverken kørekort eller bil.

Deltager for at yde et bidrag til kortlægningen af, hvordan folk i hovedstadsregionen kommer til og fra arbejde.

Bodil Klittum (59), sekretær i økonomiafdelingen

Bor med sin mand i Taastrup

Cykler til Taastrup Station og tager S-toget til Vanløse - derfra bus. Turen kan tage fra 1 time helt op til 2 1/2 time, når der er problemer . Cyklede i gennem et helt år de 40 km hver dag (for et par år siden), men stoppede i november og kom ikke rigtig i gang igen. Det var stort set lige så hurtigt som med offentlig trafik, men cykelstierne var ikke lige gode alle steder - værst i Københavns Kommune. Der er to biler i husstanden, men kører ikke i bil til arbejde, fordi der mangler p-pladser, og fordi det også kan tage lang tid.

Deltager i konkurrencen, fordi hun synes, at der generelt er for mange biler på vejene, ikke kun i myldretiderne. Tilskriver det bl.a. den langsomme kollektive trafik samt dårlige cykelstier.

From: "Helle Fritze"

Sent: Wednesday, September 18, 2002 1:04 PM

Subject: Hver 5. biltur flyttet til andre transportformer under konkurrencen "Kan vi lade bilen stå?"

I dag er konkurrencen "Kan vi lade bilen stå?" blevet afgjort. Vinderen blandt de tre virksomheder, som deltog blev Rigshospitalet.

Derfor sender jeg her pressemeddelelsen "Hver 5. biltur blev flyttet til andre transportformer under konkurrencen "Kan vi lade bilen stå?".

(See attached file: mtu1809pressemedd.doc)

Det vedhæftede faktaark rummer en række af konkurrencens hovedresultater:

(See attached file: faktaHovedresultater.doc)

Med venlig hilsen

Helle Fritze
Kommunikationschef
Miljø & Forsyning
Københavns Rådhus
Mobil 2615 5821

Pressemeddelelse

18. september 2002

Hver 5. biltur blev flyttet til andre transportformer under konkurrencen "Kan vi lade bilen stå?"

I de seneste 14 dage har Lægemiddelstyrelsen, boligselskabet AKB og Rigshospitalets Hovedsamarbejdsudvalg og Centerledelse konkurreret om at bruge bilen mindst muligt på turen mellem hjem og arbejde. Rigshospitalet løb af med sejren og præmien - to firmacykler og cykelhjelm.

I alt 186 medarbejdere fra de 3 virksomheder har deltaget i konkurrencen, som HUR og Københavns Kommune står bag. Forud for de to forsøgsuger har alle deltagere dag for dag registreret deres valg af transportmiddel i en normal uge.

Konkurrencens vinder blev Rigshospitalet, der i forvejen i en normaluge tegnede sig for den mindste andel af bilture. Medarbejderne fra Rigshospitalet formåede også under konkurrencen at skabe den største ændring i deres daglige transportmønster: Her faldt andelen af bilture fra 21% til blot 7%.

Københavns miljøborgmester Winnie Berndtson (S) siger:

- Konkurrencen understreger, at det drejer sig om at få bilisterne ud af bilerne – og ikke som vi sagde engang 'bilerne ud af byen'. Vi skal nemlig lære at bruge bilen til det, den er god til – og lade den stå, når vi får mere ud af at kombinere cykel, bus og tog. Resultatet her viser, at råd,

Bilag 9 til rapport om "Kan vi lade bilen stå?", 2002 - Pressemeddelelser og faktaark

vejledning og opbakning fra arbejdspladsen kan flytte en hel del, men vi kommer heller ikke uden om, at den kollektive trafik skal udbygges.

Hver enkelt deltager fik inden konkurrencens start tilbudt hjælp til en personlig rejseplan til og fra arbejde. Alle alternativer til at køre alene i bil - samkørsel, kollektiv trafik og cykel - var til rådighed. Hjælpen bestod i ruter for bus, tog og cykel, at finde kolleger til samkørsel foruden tilbud om klippekort til den kollektive trafik, cykelcomputere, cykelkurve og låncykler til kombination med kollektiv trafik eller samkørsel.

Formand for HUR Mads Lebech (K) fortsætter:

- Det er glædeligt, at det faktisk viser sig muligt at få pendlerne til at vælge alternativer til bilen alene ved positive foranstaltninger. Det er en viden, vi skal udnytte i det nyåbnede HUR Pendlerkontor, som skal rette aktiviteten mod virksomheder og deres medarbejdere. De redskaber, vi råder over i Pendlerkontoret er først og fremmest det gode eksempel og rådgivningen. Rigtig mange har brug for bilen i hverdagen, og skal samtidig have lov til at bruge den. Og kan vi ad frivillighedens vej skabe større interesse for eksempelvis samkørsel og kombinerede rejser - så vil det kunne mærkes både på miljøet og tegnebogen.

Deltagerne havde i øvrigt både ros og ris at uddele i anledning af konkurrencen. Der var udbredt tilfredshed med hjælpen, men både kvaliteten af den kollektive trafik og jævnheden af cykelstierne fik knubbede ord med på vejen.

En lodtrækning blandt de deltagere, der samtlige dage i de to forsøgsuger havde undladt at køre i bil til arbejde, blev vundet af Martin Dennis Denner fra Boligselskabet AKB. Præmien her var et DFDS minicruise til Oslo.

Klar effekt på alle virksomhederne

Konkurrencen havde en klar effekt på alle virksomhederne: Hos Boligselskabet AKB faldt bilandelen fra 35% til 28%, og hos Lægemedelstyrelsen fra 28% til 23%. Samlet set ændrede deltagerne deres brug af bil fra 30% til 23%. Det er et absolut fald på 7%-point - og i forhold til antallet af bilture en reduktion på ikke mindre end 22%.

En nærmere analyse af deltagernes transport viser, at det er brug af kollektiv trafik, der har skabt den største ændring. 3% af de 7% færre bilture er nemlig flyttet til den kollektive transport. Samkørsel står for 2% og øget brug af cykel for andre 2%.

Yderligere oplysninger:

- Kommunikationschef Helle Fritze, Miljø og Forsyning, Københavns Kommune – mobil 2615 5821
- Informationschef Anders Krarup, HUR – mobil 2543 4335

Hovedresultater for "Kan vi lade bilen stå?"

Tre arbejdspladser - Lægemedelstyrelsen, Boligselskabet AKB og Rigshospitalets hovedsamarbejdsudvalg og centerledelse - deltog i konkurrencen "kan vi lade bilen stå?".

I den "normale" uge, uge 34, kørte de ansatte i bil som chauffør i 30% af turene.

I forsøgsugerne, uge 36 og 37, var andelen derimod 23%. Bilbrugen er altså faldet med 7%-point, svarende til en reduktion i antallet af bilture med 22% (7 ud af 30 er klaret på anden vis).

Det er den kollektive trafik, der overtager den største del af bilturene. Andelen af ture, hvor der indgår kollektiv trafik, er således steget fra 18% til 21%.

Også samkørsel overtager sin del. Her er der en relativt stor stigning, fra 3% til 5%.

Øget brug af cykel tager står for resten af ændringen. Her er udgangspunktet i forvejen højt, og antallet af "rene" cykelture er steget fra 47% til 49%.

Der indgår i øvrigt mange kombinationer.

I antal er der 57 af deltagerne, der har reduceret bilanvendelsen. 49 har uændret brug af bil (heriblandt er de, der cykler alle dage), mens 22 har haft en øget brug af bil i forsøgsugerne. 45% af de deltagere, hvor dette kan opgøres, har således kørt mindre i bil.

Baggrund

I alt 186 registrerede sig for kampagnen, fordelt på 89 fra Lægemedelstyrelsen, 79 fra Boligselskabet AKB og 18 fra Rigshospitalets HSU/Centerledelse.

75 heraf fik udarbejdet rejseplaner med kollektiv trafik og/eller cykelruter, og har fået tilbudt klippekort eller praktisk hjælp i form af pendlercykler, cykelkurve eller cykelcomputere. 59 har taget imod sådanne tilbud.

41 har tilbudt at tage en kollega med i bilen. I ca. 15 tilfælde er de blevet sat i forbindelse med en oplagt kandidat.

Til støtte for konkurrencen blev der i de to uger løbende trukket lod om gaver til dem, der ikke kørte alene i bil til arbejde.

Teknisk om opgørelsen

Oplysningerne om de ansattes valg af transportmiddel til og fra arbejde stammer fra skemaer, som de ansatte har udfyldt dag for dag, dels i normal-ugen, uge 34, dels i forsøgsugerne 36-37. Der er indkommet hhv. 170 og 137 skemaer, som opgørelsen baserer sig på. Kun data fra personer, der har rapporteret om begge perioder, er medtaget

i opgørelsen. Der er desuden korrigeret i de tilfælde, hvor den ansatte har forholdsvis flere fraværsdage i den ene af perioderne end i den anden.

Som bil er regnet afkrydsning af bil som chauffør og taxa. Enkelte har kombineret cykel og bil, f.eks. ved at køre i bil til arbejde med cyklen bagpå og cykle hjem (idet en anden er fortsat i bilen), dels ved at køre i bil et stykke af vejen og cykle resten. Disse tæller med som 50% bilbrug.

Alle andre afkrydsninger, det være sig gang, cykel, knallert, motorcykel, kollektiv trafik, passager i bil og diverse kombinationer heraf foruden hjemmearbejde er talt som ikke-bil.

Visse bilbrugere oplyser, at de i perioden har taget kolleger med. Dette har påvirket resultatet i det omfang, kollegerne også deltog i kampagnen, idet de da har talt med til ikke-bil. I opgørelsen er der dog ikke regnet "rabat" på bilføreren, der har flere med i bilen.

Omvendt har det påvirket resultatet, hvis en person, der f.eks. kører sammen med sin ægtefælle og plejer at sidde ved rattet, skiftede plads i forsøgsperioden og registrerede sig som bil-passager, hvis ellers ægtefællen skulle til en anden arbejdsplads. Det vurderes, at der kun er et beskedent antal sådanne tilfælde.

Bilag 10. Presseomtale

Følgende omtale af kampagnen er registreret:

<i>Dato</i>	<i>Hvem</i>	<i>Hvad</i>	<i>Evt. overskrift</i>	<i>Omfang</i>
05.09.2002	Ritzau	Telegram, foromtale	Kan vi lade bilen stå	18 linier
05.09.2002	Nyhedsradioen 24-7	Foromtale		ca. 1 min
06.09.2002	Fyens Stiftstidende	Foromtale (kilde: Ritzau)	Hvem kan lade bilen stå?	140 sp. mm.
06.09.2002	Urban	Foromtale (kilde: Ritzau)	Lad bilen stå	115 sp. mm.
06.09.2002	Metro Xpress	Foromtale (kilde: Ritzau)	Arbejdspladser lader bilen stå	77 sp. mm.
06.09.2002	Jyllands-Posten	Foromtale (kilde: Ritzau)	Bilfri dyst	188 sp. mm.
18.09.2002	DR Københavns Radio	Omtale af resultatet		ca. 30 sek
18.09.2002	TV2 Lorry	Indslag fra afsluttende møde om resultatet		ca. 1 min
19.09.2002	Metro Xpress Århus	Omtale af resultatet (kilde: metroXpress/LF)	Rigshospitalet bruger bilen mindst	69 sp. mm.
20.09.2002	Politiken	Omtale af resultatet (kilde: Miro)	Hver femte kunne lade bilen stå	98 sp. mm.
25.09.2002	Østerbro Avis	Omtale af resultatet	De lod bilen stå hjemme	200 sp. mm.