

Metoder til at forbedre trafikikkerhed og miljø lokalt

- erfaringer fra en række Trafikpuljeprojekter

Paper til Trafikdage på Aalborg Universitet 1999

Fuldmægtig Vibeke Forsting, Vejdirektoratet og
Sektionsleder Martin Pape, Herning Kommune

Trafikpuljen har eksisteret siden 1995 med svingende midler og under temaer, der har varieret fra sikre cyklister over hastighedsplanlægning til støjbekæmpelse.

Lidt baggrund

I årene 1995-98 har vi via Trafikpuljen administreret ca. 110 mio kr. til demonstrationsprojekter og lokale handlingsplaner for trafikikkerhed. Den årlige beløbsramme har svinget fra godt 8 til knap 40 mio. kr. Da der er tale om samfinansiering mellem stat og amter/kommuner er der tale om projekter for mindst det dobbelte. Projektstøtten omfatter godt 50 demonstrationsprojekter i 50 kommuner. Herudover har næsten 100 kommuner fået støtte til at udarbejde lokale handlingsplaner for trafikikkerhed. En del af disse projekter er organiseret i et samarbejde mellem amter og kommuner. Alt i alt har Trafikpuljen ydet støtte til 123 kommuner og 11 amter.

Hvad har vi så nået siden 1995? For at besvare det, må vi se på, hvilke mål vi satte for Trafikpuljen ved dens begyndelse. Ud af 13 formulerede målsætninger vil jeg fremhæve 4 eksempler:

1. Forandring af trafikanternes adfærd fx via virksomhedsplaner for cykeltrafik, overflytning af trafik fra bil til cykel samt hastighedsplanlægning og differentierede hastigheder i større sammenhængende lokalområder.
2. Kombination af virkemidler til reduktion af støj
3. Forankring af viden/kompetenceudvikling
4. Beboerbidrag til realiseringen af målene i Trafik 2005

1. Forandring af trafikanternes adfærd

I Gladsaxe kommune har man udarbejdet en hastighedsplan og gennemført differentierede hastigheder i et lokalområde. Gennemsnitshastighederne er i projektområdet (Mørkhøj) reduceret med 19-32%. Resultaterne holder også mere end 2 år efter anlæg og beboerne er tilfredse med resultatet. Efter samme model som i Mørkhøj kvarteret gennemføres hastighedsplanen nu i den resterende del af kommunen. Evalueringsrapporten fra Gladsaxe-Mørkhøj projektet viser, at hastighedsplanlægning og differentierede hastigheder er et forholdsvis billigt instrument til at opnå endog meget gode resultater mht. hastighedsreduktioner i lokalområder. I alt har 36 kommuner og amter fået støtte til hastighedsplanlægning.

2. Kombination af virkemidler til reduktion af støj

Grenaa Kommune

Målet med et aktuelle projekt har været at afprøve en kombination af virkemidler til reduktion af støj. Der er gennemført tekniske undersøgelser af projektets resultatet, men en samlet evaluering af projektet er endnu ikke tilendebragt. De foreløbige resultater viser, at de støjreducerende

foranstaltninger, der er gennemført på *husene* (udskiftning af vinduer, kviste og tage) har den tilsigtede effekt (30 dB(A) indendørs støjniveau - som også er grænsen ved nybyggeri), mens den forventede støjdempling som følge af hastighedsnedsættelser ikke har fundet sted, simpelthen fordi hastighederne ikke er nedsat tilstrækkeligt.

Byfornyelsesaspektet i projektet har haft til formål at sikre, at man ved fremtidige byfornyelsesprojekter indtænker hensyn til trafikstøj, når man alligevel skal udskifte fx vinduer. Projektet er støttet (og fulgt) af såvel Trafikpuljen (Vejdirektoratet), som By- og boligministeriet.

Århus Kommune

I Norgesparken i Århus har den gennemførte støjdempling haft en god effekt på det indendørs såvel som det udendørs støjniveau. Der er udskiftet vinduer og opsat karnapper for at dæmpe det indendørs støjniveau. Det udendørs støjniveau på opholdsarealer bag bebyggelsen er dæmpet ved at opsætte støjskærme mellem husene. Projektet har således givet vigtige erfaringer mht. støjdempling af bygninger, hvor der ikke er plads til støjskærme. Effekten af de tiltagene har været en støjreduktion på 8-13 dB indendørs og på 4-9 dB udendørs.

3. Forankring af viden/kompetenceudvikling

Centralt i de erfaringer, der over årene er indhøstet via Trafikpuljens projekter står kompetenceudvikling. Der er tale om kompetenceudvikling især i kommuner og amter, men også i Vejdirektoratet, der er statens repræsentant i denne sammenhæng. Projekterne har bidraget med vigtig ny faglig viden, der er blevet spredt lokalt og centralt. Desuden har projekterne tilføjet en ekstra dimension til de sædvanlige samarbejdsformer; Vejdirektoratet og kommunerne er ligestillede 'partnere' i projekterne, hvilket i mange tilfælde har udvidet deltagernes horisont og forståelse for arbejdsvilkårene 'på den anden side af bordet'.

En vigtig motivationsfaktor, når det handler om at forankre viden/kompetence lokalt, har været, at Trafikpuljen har givet mulighed for, at de kommunale teknikere har kunnet finansiere deres projekttid over projekterne. Det har betydet, at mange i stedet for at hyre konsulenter, har haft glæde af 'learning by doing'.

Trafiksikkerhedsplaner i Nordjyllands Amt

Som eksempel på lokal kompetenceudvikling er det på sin plads at fremhæve de lokale handlingsplaner for trafiksikkerhed, som er gennemført i 10 kommuner i Nordjyllands Amt. Her har man for nylig fra amtets side gennemført en spørgeundersøgelse blandt de deltagende kommuner 2-3 år efter planerne er udarbejdet. 8 ud af 10 kommuner svarer, at handlingsplanen har afstedkommet en øget viden om trafiksikkerhed blandt de kommunale politikere - i hvert fald er det i højere grad nu end før et emne til debat!; i 6 ud af 10 kommuner har handlingsplanen medvirket til en øget viden om trafiksikkerhed blandt borgerne og i 7 ud af 10 kommuner er de gennemsnitlige investeringer i trafiksikkerhed øget fra 165.000 kr./år til 330.000 kr./år - altså en reel fordobling. Resultaterne kan tolkes sådan, at de lokale handlingsplaner for trafiksikkerhed via den udbredte viden og bevidsthed om trafiksikkerhed formår at skabe intern debat i kommunerne og dermed et bedre beslutningsgrundlag.

4. Beboerbidrag til realiseringen af målene i Trafik 2005

I mange andre sammenhænge end trafik er borgerinddragelse eller -demokrati centrale begreber - tag blot Agenda 21-arbejdet. Men det er ikke ligegyldigt, hvordan beboere/borgere inddrages og forskellige metoder kan og vil give forskellige resultater.

I langt de fleste projekter under Trafikpuljen har samarbejde med borgere været et meget centralt element. I de forskellige projekter/kommuner har man grebet beboersamarbejdet/borgerinddragelsen forskelligt an. I nogle projekter er der etableret følge- eller arbejdsgrupper, der har givet input til de forslag til trafiksaneringer, som de kommunale teknikere fremlægger og siden hen også haft medansvar for de gennemførte saneringer.

I andre projekter har beboere haft en mere direkte indflydelse på trafiksaneringer i deres lokalområde. Bl.a. i Horsens og senest - her i foråret og sommeren 1999 - har Københavns Kommune afprøvet den såkaldte 'konsensus-model'. Modellen bygger på teknologirådets model for konsensuskonferencer og går ud på at 'uddanne' en gruppe lægmænd - i dette tilfælde beboere i et lokalområde - i løbet af nogle foroldsvist korte, men intensive weekend-kurser. Ved udgangen af det sidste weekend-kursus skal gruppen nå til enighed om, hvilke trafiktekniske løsninger, der er de bedste i deres lokalområde.

Styrken ved at inddrage beboere så aktivt er, at der opnås en høj grad af forankring og forståelse for trafikikkerheds- og miljømæssige problemstillinger og desuden forståelse for, at det ikke nødvendigvis er på ens egen vej, at der er problemer. Set fra kommunal side er metoden resursekrævende, men de investerede resurser kommer rigeligt igen. Med andre ord: det er en gevinst for alle parter at tage borgerne aktivt med på råd.

Fremtid

Trafikpuljeseekretariatet 'lukker' ved årets udgang og for at sikre en fortsat dynamik i projekterne og rum for udveksling af erfaringer projektlederne imellem bliver der etableret en række faglige netværk under Trafikpuljens temaer. Det drejer sig om et cykelnetværk, et netværk under temaet "nul-vision" (for trafikikkerhed), et netværk om hastighedsplanlægning samt et netværk om beboerstyret trafikikkerhed. Målet er, at netværkene skal være selvkørende, faglige fora, hvor Vejdirektoratet kan deltage og evt. have en koordinerende funktion.

Erfaringer fra projektet "Sikker på cykel" i Herning

7 virksomheder nedsætter CO₂-udledningen fra biltrafikken

171 inkarnerede bilister i Herning har valgt at lade bilen stå og i stedet låne en firmacykel, når de kører til og fra arbejde. Firmacyklisterne kommer fra 7 forskellige virksomheder i Herning By. 61 af de 171 firmacyklister har cyklet siden hhv. 1. juli 1998 og 17 september 1998. 90 firmacyklister begyndte at cykle den 1. juni 1999 og yderligere 20 bilister springer på cyklerne den 1. september. Firmacyklisterne har indtil videre nedsat CO₂-udledningen med 30.000 kg.

Firmacykelprojektet er en del af et Trafikpuljeprojekt som Herning Kommune og Vejdirektoratet igangsatte i 1996. Projektet, der også går under navnet "Sikker på Cykel" er opdelt i to etaper. Den første etape er gennemført, og var at forbedre sikkerheden for cyklister. Den næste etape er, at få flere til at cykle på vores cykelstier, og det er her, at ideen med firmacykler kommer ind i billedet.

Hensigten med det følgende paper er, at give en opskrift på, hvordan vi har valgt at flytte biltrafikarbejde til cykel. Desuden redegøres der for projektets resultater.

Projektidé

At undersøge, om det er muligt at flytte 4 % af biltrafikarbejdet til cykel jvf. Regeringens målsætning i "Trafik 2005".

Projektets succeskriterium

At flytte minimum 4 % af en virksomheds bolig-arbejdstrafik i bil til cykel. I forhold til vores projektidé, har vi altså været nødt til at isolere én transportform, i dette tilfælde pendlere på en række virksomheder, for gøre Regeringens målsætning målbar. Det er næsten umuligt at vurdere en indsats for cykelfremme ved gængse trafiktællinger - endsige umuligt at vurdere, om det er bil-, bus- eller togtrafikarbejde, der flyttes.

Strategi for indførelse af firmacykler på virksomheder

Med firmacykler skal forstås, cykler der udlånes til medarbejdere, der er bilister, men som ønsker at skifte bilen ud med en cykel, når de kører til arbejde. Konceptet for indførelsen af firmacyklerne på virksomheder er hovedsageligt udarbejdet af Herning Kommune og Herning Centralsygehus, der var den første institution, som deltog i firmacykelordningen. Følgende faser gennemgås, når der skal indføres firmacykler på en virksomhed:

1. Der indgås aftale med virksomheden om, hvor mange firmacykler de vil købe. Finansieringen af firmacyklerne blev på forhånd lagt fast af Herning Kommune og Vejdirektoratet. Vejdirektoratet og Herning Kommune betaler 50 % af cyklerne mens virksomheden betaler de sidste 50 %. Derudover skal virksomheden/institutionen afholde udgifter til reparation af cyklerne. Firmacyklerne er citybikes med 5 gear malet i virksomhedens logofarver.
2. Der nedsættes en styregruppe med repræsentanter fra virksomheden og en repræsentant fra Herning Kommune. Styregruppen står for den praktiske del af indførelsen af firmacyklerne (valg af farve og logo på cyklen samt indsamling af spørgeskemaer og køreblade).
3. Fastlæggelse af krav til firmacyklisterne. Kravene der beskrives i det nedenstående er minimumskrav, men den enkelte virksomhed har rig mulighed for at finde på flere udfordringer til firmacyklisterne.
 - ★ Medarbejderen skal være bilist.
 - ★ Medarbejderen skal have mellem 2 og 8 km. til arbejde. Den nedre grænse er fastlagt for at sikre, at vi får flyttet nogle kilometer fra bil til cykel. Den øvre grænse er fastlagt ud fra cyklens beskaffenhed (citybike med 5 gear) og for at sikre, at cyklisten ikke overvurderer sin kondition og bliver nødt til at stoppe inden projektperiodens udløb.
 - ★ Medarbejderen låner cyklen i minimum 1 år.
 - ★ Medarbejderen skal månedsvist føre køreblade så vi kan følge udviklingen i antal kørte kilometer og den tilsvarende CO₂-reduktion. Kørebladene beskrives i afsnittet "Indsamling af cykeldate".
 - ★ Hvis det viser sig, at medarbejderen kun benytter cyklen sjældent, vil cyklen blive givet videre til en anden medarbejder.
4. Der udsendes et spørgeskema til alle ansatte på virksomheden. Formålet med spørgeskemaundersøgelsen er at:
 - ★ Udpege bilister, der ønsker at skifte bilen ud med en cykel.
 - ★ Kortlægge medarbejdernes transportmiddelvalg.

- ★ Estimere det samlede biltrafkarbejde mellem bolig og arbejde.
- ★ Udpege barrierer for ikke at benytte cyklen mellem bolig og arbejde.

5. Når spørgeskemaundersøgelsen er gennemført, kan firmacyklisterne udpeges, og efterfølgende få tilsendt en kontrakt, der beskriver de vilkår, cyklen lånes under.

6. Der afholdes et informationsmøde med firmacyklisterne. På mødet giver vi firmacyklisterne nogle praktiske informationer om, hvordan projektet skal forløbe, men vi fortæller dem også om, hvilke problemstillinger vi arbejder med og hvordan de er med til at løse dem.

7. Udlevering af firmacykler under størst mulig mediebevågenhed. Dette gør vi fordi, de deltagende virksomheder og institutioner ønsker at vise deres grønne image eller sundhedsfremmende image. Men som kommune ønsker vi også at fortælle vores borgere, at vi arbejder for at nedsætte forureningen fra biltrafikken.

8. Der afholdes styregruppemøder, hvis der opstår problemer i projektperioden.

9. Der gives løbende tilbagemeldinger til hver enkelt virksomhed om status for antal kørte kilometer og tilhørende CO₂-reduktion.

Økonomi

Firmacyklerne koster 3.200 kr. alt incl. Det betyder, at firmaets eneste udgift er 1.600 kr. samt udgifter til reparation af cyklen. Udgifter til spørgeskemaer og information om projektet på den enkelte virksomhed betales af projektet.

Indsamling af cykeldata

For løbende at kunne holde regnskab med, hvor mange kilometer firmacyklisterne cykler mellem deres bolig og arbejde, og den deraf følgende CO₂-reduktion, skal firmacyklisterne månedsvist udfylde køreblade. Det er bevidst valgt at holde firmacyklisternes registreringsarbejde på et minimum, for at sikre, at firmacyklisterne udfylder kørebladene. Det der registreres er:

1. Antal kørte ture mellem bolig og arbejde.
2. Beskrivelse af årsager til ikke at benytte cyklen til arbejde.
3. Antal kørte ture mellem bolig og arbejde ud af antal mulige.
4. Aflæsning af cyklens cykelcomputer, svarende til bolig-arbejdskørsel og fritidskørsel i alt.

Ad. 1 Da firmacyklisterne på forhånd har opgivet deres afstand mellem bolig og arbejde, kan vi ud fra denne oplysning beregne det flyttede biltrafkarbejde til cykel og dermed beregne den reducerede CO₂-udledning.

Ad. 2 Med denne oplysning undersøger vi typiske årsager for ikke at benytte cyklen. Der findes 4 lovlige årsager til ikke at cykle:

- ★ Ferie og flex
- ★ Sygdom
- ★ Sne på cykelstien/glatføre
- ★ Hvis cyklen er til reparation

Tilsvarende registreres også "ulovlige" grunde til ikke at cykle:

- ★ Fordi bilen skulle bruges til indkøb.
- ★ Andet (typisk regnvejr, blæst og at stå for sent op).

Ad. 3 Denne registrering skal ved projektets afslutning afgøre, om firmacyklisten kan få lov til at beholde cyklen efter projektperioden, eller om han/hun skal betale for at beholde cyklen. Hvis der cycles over 80 % af tiden (4 ud af 5 arbejdsdage) får han/hun cyklen gratis. Hvis der cycles under 80 % af tiden, skal der betales 1.000 kr. for at beholde cyklen. Desuden kan vi med resultaterne af denne registrering vurdere, om en firmacyklist misvedligeholder sin aftale, dvs. cykler for sjældent. Hvis det skulle være tilfældet, bliver cyklen videregivet til en anden interesseret.

Ad. 4 Denne registrering varetager både en kontrolfunktion og en vurdering af fritidskørslen. Kontrolfunktionen består i, at hvis det totale antal kørte kilometer er mindre end antallet af kørte kilometer mellem bolig og arbejde, er der noget galt. Vurderingen af fritidskørslen er med som en indikator for, om denne øges i løbet af projektperioden.

Forventede og hidtidige resultater

Nedenstående skema beskriver hvor stor en del af trafikarbejdet hver enkelt virksomhed kan flytte til cykel svarende til, at firmacyklisterne cykler hver dag.

Virksomhed	Antal firmacykler	Biltrafikarb. t/r/dag, km.	Biltrafikarbejde flyttet til cykel/dag, km.	Biltrafikarb. flyttet til cykel i %
Herning Centralsygehus	100	25.427	1.119	4,3
AMU-Centret i Herning	11	1.200	78	6,5
Messecenter Herning	13	1.904	145	7,6
Cimbria Herning A/S	11	915	55	6
Erik Roug A/S	16	2.295	160	7
Told-& Skat	10	1.489	138	9,2
Herning Kongrescenter	10	-	-	-

Som udgangspunkt vil alle virksomhederne leve op til vores målsætning om, at flytte 4 % af biltrafikarbejdet mellem bolig og arbejde til cykel. Det flyttede biltrafikarbejde til cykel er procentvis højere hos Told- og Skatteregion Herning end hos de øvrige virksomheder. Det skyldes at vi på forsøgsplan har flyttet 3 langdistancependlere fra bil til en kombination af tog og cykel.

Firmacyklisterne cykler dog ikke hver dag. Derfor bliver det flyttede biltrafikarbejde til cykel en anelse lavere, jvf, nedenstående skema.

Virksomhed	Antal firmacykler	Kørte dage / antal mulige %	Biltrafikarb. flyttet til cykel i %
H. Sygehus	100	88	3,8
AMU-Centret	11	86	5,6
Messecentret	13	99	7,5
Cimbria Herning	11	95	5,7
Erik Roug A/S	16	92	6,4
Told-& Skat	10	-	-
Kongrescentret	10	-	-

Herning Centralsygehus og AMU-Centret i Herning har cyklet siden hhv. den 1. juni og 23. september 1998. Oprindeligt købte Herning Centralsygehus 50 firmacykler, men valgte senere at udvide ordningen med yderligere 50 firmacykler. De 50 nye firmacyklister begyndte at cykle den 1. juni 1999 samtidigt med Messecentret, Cimbria Herning og Erik Roug A/S. Told- og Skat samt Kongrescentret begynder først at cykle til september 1999.

Virksomhed	Cykelstart	Antal kørte kilometer mellem bolig og arbejde, den 31. juni 1999	Reduceret CO ₂ -udledning i kg
H. Sygehus	1. juli 1998 /1. juni 1999	82.222	24.667
AMU-Centret	17. sept 1998	9.375	2.813
Messecentret	1. juni 1999	3.629	1.089
Cimbria Herning	1. juni 1999	1.742	523
Erik Roug A/S	1. juni 1999	2.989	897
Told-& Skat	Sept 1999	-	-
Kongrescentret	Sept 1999	-	-
Total		99.957	29.989

I alt er der kørt 99.957 km. på cykel mellem bolig og arbejde, svarende til at CO₂-udledningen er nedsat med 29.989 kg. Firmacyklisterne på Herning Centralsygehus skal cykle i 2 år mens firmacyklisterne på de øvrige virksomheder skal cykle i 1 år.

På grund af den sparsomme registrering firmacyklisterne skal foretage, kan der ikke siges noget konkret om, hvad det har betydet for deres fritidskørsel i bil. Vi kan dog ud fra en sammenligning af det totale antal kørte kilometer på cykel og antallet af kørte kilometer mellem bolig og arbejde se, at fritidskørslen på cykel stiger måned for måned. Registreringen viser indtil videre af fritidskørslen er tredoblet i perioden oktober 1998 til maj 1999.

Om denne stigning kan henføres til, at firmacyklisterne oftere tager cyklen i stedet for bilen, når de skal køre korte ture, eller om de blot bruger cyklen til motion, kan vi ikke sige noget om endnu. Men i forbindelse med den endelige evaluering af projektet, vil vi undersøge hvad firmacyklen benyttes til i fritiden.

Reklamestrategi/informationsstrategi

Efter vi havde de første resultater fra Herning Centralsygehus og AMU-Centret i Herning, udarbejdede vi en folder, som vi sendte til virksomheder med mere end 50 ansatte. På baggrund af

folderen var der yderligere 4 virksomheder, der meldte sig til at deltage i firmacykelordningen. Mange mindre virksomheder har hørt om projektet gennem pressen og har også ønsket at deltage. Men pga. begrænsede personaleresourcer til at arbejde med projektet, har vi måtte afslå dem muligheden for at deltage.

Det er generelt nemt at få god pressedækning på projekter, der har til formål, at nedsætte forureningen fra biltrafikken. Derfor er det som reklamestrategi valgt, at gøre et stort nummer ud af pressemøder, for at undgå at bruge større beløb på egentlig reklame for firmacykelordningen.

De deltagende virksomheder er selvfølgelig interesserede i, at kunne vise firmacyklisternes resultater til deres øvrige medarbejdere og til besøgende/forretningsforbindelser. Derfor udarbejdes der plakater om projektet til den enkelte virksomhed. Plakaterne beskriver kort projektet og status for antal kørte kilometer og tilsvarende CO₂-reduktion. Plakaterne udskiftes ca. hver anden måned, så resultaterne er opdaterede.

Evaluering fremover

Til december udkommer den endelige evalueringsrapport for projektet. Ud over antal kørte kilometer og tilsvarende reduktion af CO₂-udledningen vil der også blive lagt vægt på det sundhedsmæssige aspekt. 90 firmacyklister begyndte at cykle den 1. juni 1999 og yderligere 20 firmacyklister begynder at cykle i september måned. Heraf blive der udpeget 10 firmacyklister, som skal gennemgå div. månedlige sundhedstests. Sundhedstesten omfatter registrering af kondital, fedtprocent, vægt, ændring af kropsform og observering af ændret adfærd i dagligdagen.

Der vil slutteligt blive gennemført en interviewrunde med virksomhedslederne for at undersøge, hvad de mener, deres virksomhed har fået ud af projektet. Det gælder både medarbejderpleje og imageforbedring.

Projektets perspektiver

Firmacykelprojektet har indtil videre vist, at det er muligt at flytte minimum 4 % af en virksomheds bolig-arbejdstrafik i bil til cykel. Hvor stor en andel af biltrafikarbejdet der kan flyttes afhænger af virksomhedens behov for specialiseret arbejdskraft. Jo mere specialiseret arbejdskraft virksomheden har brug for desto sværere er det at flytte biltrafik over til cykel.

Hvis vi prøver at forholde firmacykelordningens resultater med Regeringens målsætning om, at flytte 4 % af det samlede biltrafikarbejde i Herning Kommune til cykel, bliver ideen med firmacykler kun et supplement til at nå målsætning.

Det årlige biltrafikarbejde i Herning Kommune er ca. 270.000.000 km. De 171 firmacyklister vil årligt cykle 240.000 km. mellem deres bolig og arbejde. Hvis vi skal flytte 4 % af det samlede biltrafikarbejde i Herning Kommune til cykel kræver det, at vi skal anskaffe os yderligere 7.700 cykler. Fra vores spørgeskemaundersøgelse ved vi, at det gennemsnitlige overflytningspotentiale fra bil til cykel er 10 % af arbejdsstyrken på en virksomhed. I Herning Kommune er der ca. 35.000 arbejdspladser, svarende til at vi maksimalt kan flytte 3.500 medarbejdere fra bil til cykel.

Det betyder, at vi med firmacykelordningen maksimalt kan flytte 2 % af det samlede biltrafikarbejde i Herning Kommune til cykel. Det skal dog noteres, at vi ikke ved, hvor stor en andel af

fritidstrafikken der flyttes fra bil til cykel, når medarbejderne begynder at cykle til arbejde i stedet for at tage bilen.

At flytte 3.500 bilister til cykel når vi nok aldrig. Med 50 % støtteordning til anskaffelse af firmacykler, er virksomhederne villige til at deltage i projektet. Men når den offentlige støtte ophører, eller beskæres kraftigt, er det uvist, om andre virksomheder vil have interesse for at købe firmacykler. Hvis vi skal have en forhåbning om, at nå op i nærheden af at flytte 3.500 bilister til cykel skal følgende forhold undersøges:

- ★ Hvor stor en andel af firmacyklerne er firmaet villige til at betale?
- ★ Hvor meget vil firmacyklisten betale?
- ★ Kan andre investorer inddrages, eks. pensionskasserne? Flere pensionskasser har meldt ud, at de er villige i at investere i projekter, der har til formål at nedsætte forureningen. Her tænkes på fordelagtige udlejningsmuligheder for medlemmer.