



Evaluering af miljøtrafikuge 2000

Civilingeniør Henrik Paag, TetraPlan A/S (hp@Tetraplan.dk)

Baggrunden

I uge 38 fra den 18. til 24. september 2000 var det miljøtrafikuge. Miljøtrafikugen var det danske bidrag til den fælles europæiske bilfri dag den 22. september 2000, der blev gennemført under overskriften *In town, without my car*. Over hele landet foregik der aktiviteter, som satte fokus på trafik og miljø under sloganet *Tænk i nye vaner*. Idéen til en bilfri dag stammer oprindeligt fra Frankrig, hvor man allerede har gennemført en national bilfri dag to gange. I 1999 var Italien også med, og der deltog over 150 franske og italienske byer i den bilfri dag dette år. I den bilfri dag år 2000 deltog alle EU-landene med undtagelse af Holland. I alt valgte 720 byer i Europa at gennemføre aktiviteter den 22. september. Også enkelte byer i Østeuropa deltog.

I Danmark besluttede Miljøstyrelsen og Trafikministeriet i efteråret 1999, at Danmark skulle deltage den 22. september 2000, men man valgte at udvide kampagnen til en hel uge: *Miljøtrafikugen* med et bredere fokus end blot bilfri områder. Hensigten hermed var at give bedre mulighed for reelt at afprøve alternative trafikale løsninger, og for at flere mennesker kunne gøre sig positive erfaringer med andre transportvaner.

Det overordnede formål for miljøtrafikugen blev således formuleret som:

At fremme miljøvenlig trafikadfærd og synliggøre miljøvenlige transportløsninger -- ikke mindst for at skabe mere attraktive byer med renere luft, mere ro og bedre plads.

Denne målsætning blev suppleret med to delmålsætninger. Miljøtrafikugen skulle:

- *Synliggøre og sikre kendskab til handlemuligheder for "miljøtrafikanter" - (både inden for person- og godstransport), og dermed vise at alle har en mulighed for at vise miljøhensyn - også på transportområdet.*
- *Synliggøre og inspirere til lokalt forankrede indsatser til fordel for en bæredygtig trafikultur - både i miljøtrafikugen og i tiden derefter.*

Miljøstyrelsen var klar over, at en miljøtrafikuge næppe i sig selv ville være nok til at ændre danskernes miljøtrafikadfærd måleligt på langt sigt. Men ugen skulle benyttes som en anledning til at demonstrere muligheder og "sætte skub" i gennemførelse af handlingsplaner og konkrete initiativer som grobund for den videre udvikling mod en mere miljøvenlig adfærd.

Hensigten med miljøtrafikugen var, at kommuner, amter, organisationer og virksomheder skulle have mulighed for at gennemføre lokalt forankrede aktiviteter som en del af en samlet, national indsats under paraplyen *miljøtrafikugen*. Indsatsen skulle således primært baseres på en netværksstrategi, hvor der skulle sættes gang i en række uafhængige aktiviteter rundt om i landet.

Der blev fastlagt 2 overordnede temaer for miljøtrafikugen *Den daglige tur* og *Byens rum*. *Den daglige tur* handlede om transportvaner, miljø, sikkerhed, sundhed og velvære i dagligdagen. Der blev fokuseret på den daglige transport til og fra arbejde, børn i institution og skole og fritidsture. *Byens rum* handlede om at anskueliggøre, hvordan byens gader og pladser kunne benyttes til andre formål end trafik. Der blev endvidere lagt op til, at begrebet *miljøtrafikanter* skulle være et centralt begreb i miljøtrafikugen. Et begreb, der bl.a. skulle lanceres gennem introduktion af trafikpyramiden, en trafikal pendant til madpyramiden.



Trafikpyramiden (den mellemlange tur) - Brug mest fra bunden og mindst fra toppen

Til at forestå lanceringen og gennemførelsen af de overordnede nationale rammer for miljøtrafikugen, samt fremme kommunale og lokale aktiviteter gennem sparring, rådgivende og udarbejdelsen af fælles kampagnematerialer etablerede Miljøstyrelsen et særligt sekretariat, *Miljøtrafiksekretariatet*.

Sekretariatsdriften blev varetaget af planlægningsfirmaet TetraPlan A/S i samarbejde med Advice A/S,

Danmarks Naturfredningsforening og Hasløv & Kjærsgaard, Arkitektfirma I/S.

Deltagere

I alt 45 kommuner valgte officielt at deltage i miljøtrafikugen. Det var primært større bykommuner, som deltog med aktiviteter under kampagnen, hvilket skal ses i sammenhæng med, at det var disse kommuner, der direkte var blevet inviteret af Miljøstyrelsen til at deltage. De største kommuner København, Århus, Odense og Aalborg deltog alle med et større antal aktiviteter i ugen. Desuden deltog 7 amter i miljøtrafikugen, dog kun med enkelte, mindre aktiviteter.

DSB og en række såvel regionale som lokale kollektive trafikselskaber gennemførte særlige miljøtrafikugetiltag, typisk i samarbejde med deltagende kommuner og amter.

Desuden deltog en række større, landsdækkende organisationer i miljøtrafikugen og gennemførte landsdækkende aktiviteter og/eller aktiviteter på det lokale /kommunale plan. Dette gjaldt Dansk Cyklist Forbund, Dansk Firmaidrætsforbund, Danmarks Idrætsforbund,



Danmarks Naturfredningsforening, De Danske Gymnastik og Idrætsforeninger og Grønne guider (bl.a. organiseret i foreningen *Mobil uden bil*). Også et stort antal lokale afdelinger af grønne og andre interesseorganisationer, lokal Agenda 21-medarbejdere, handelsstandsforeninger og virksomheder deltog i gennemførelse af de mange lokale aktiviteter i miljøtrafikugen.

Endelig omfattede miljøtrafikugen et samarbejde med flere store erhvervsvirksomheder bl.a. Ford Motor Company, der gennemførte et DM i miljøkørsel, og benzinselskaberne Shell, Q8 og Hydro Texaco, der distribuerede kampagnefolderen om miljøtrafikuger via deres 750 servicestationer.

Evaluerings gennemførelse

Som et led i planlægningen af miljøtrafikugen blev der i foråret 2000 opstillet en række succeskriterier for miljøtrafikugen som kampagne. Der blev lagt vægt på, at succeskriterierne skulle kunne evalueres ud fra de planlagte evalueringsaktiviteter for kampagnen. Der blev opstillet succeskriterier for netværkdannelse, kommunikation, aktiviteter samt adfærd og miljø (se det afsluttende afsnit).

Som en konsekvens af, at der var tale om en netværkskampagne blev det valgt, at evalueringen (og succeskriterierne) skulle lægge vægt på at beskrive de processer og relationer, der blev tilvejebragt mellem de enkelte deltagere. Ud fra en erkendelse af, at holdningsbearbejdning tager og tid blev det endvidere valgt kun i mindre omfang at forsøge at vurdere de miljømæssige effekter af de enkelte aktiviteter.

Det blev derfor, fastlagt at evalueringen af den landsdækkende, men lokalt forankrede kampagne skulle fokusere på og være afgrænset til følgende fire elementer:

- Befolkningens kendskab og holdninger til miljøtrafikugen samt eventuel deltagelse og adfærdændringer i ugen
- Mediernes dækning af miljøtrafikugen
- Gennemførte aktiviteter af de deltagende kommuner
- Processer og relationer mellem sekretariatet og deltagende kommuner samt de deltagende kommuner / øvrige deltagere imellem

Evalueringen var baseret på teleinterview-undersøgelse og omfattede herudover en opgørelse af registrerede avis- og fagbladsartikler vedrørende miljøtrafikugen, en spørgeskemaundersøgelse blandt de deltagende kommuner om deres aktiviteter og syn på kampagnen, samt to fokusgruppeseminarer med deltagende kommuner til belysning af de mere kvalitative forhold omkring miljøtrafikugens planlægning og gennemførelse.

I de følgende afsnit vil der først og fremmest blive aktivitetsvurderingerne og undersøgelsen af befolkningens kendskab og deltagelse blive beskrevet.

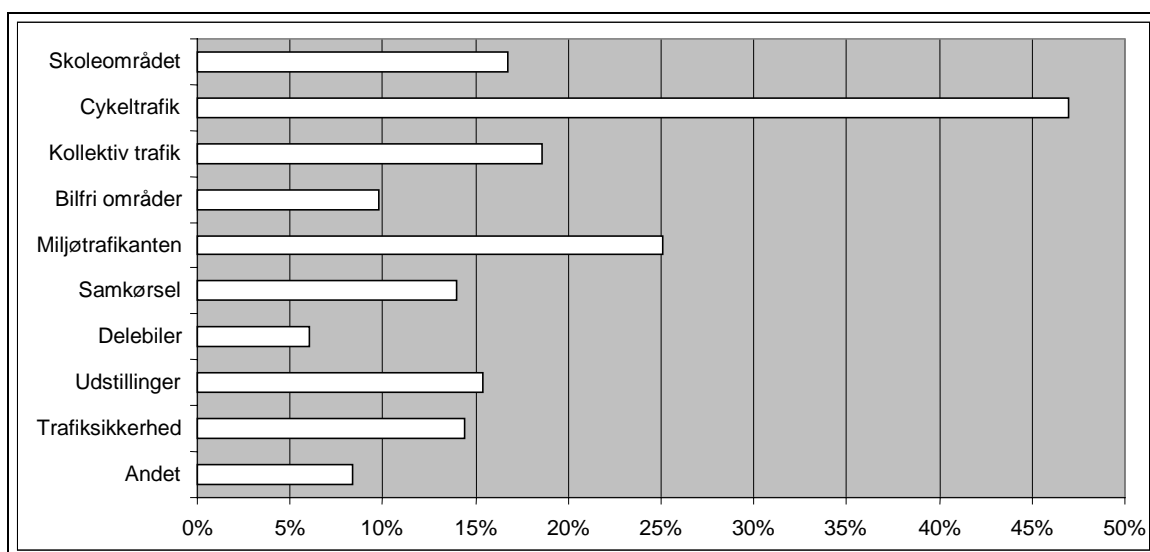
De gennemførte kommunale aktiviteter

En væsentlig del af evalueringen af miljøtrafikugen var knyttet til de mange konkrete aktiviteter som blev planlagt og gennemført i kommunalt regi. Mange af de deltagende kommuner havde et stort og varieret aktivitetsudbud. For at evaluere disse aktiviteter blev der efterfølgende gennemført en spørgeskema-undersøgelse blandt de deltagende kommuner om deres aktiviteter og syn på kampagnen. 40 kommuner med tilsammen 215 aktiviteter besvarede og returnerede evalueringsskemaerne.

De fleste aktiviteter havde som overordnet formål et ønske om at skabe opmærksomhed om trafik- og miljøproblemerne. At skabe varige ændringer af transportmiddelvalg og påvirke trafikantadfærd var et formål i halvdelen af aktiviteterne.

Kommunernes markering af, hvilke hovedtemaer de enkelte aktiviteter falder indenfor, er sammenfattet i nedenstående tabel. Det var muligt at angive flere temaer for den enkelte aktivitet. De angivne procenter er i forhold til det samlede antal aktiviteter, som indgik i evalueringen.

Især cykeltrafikken var i fokus, da så godt som alle kommuner gennemførte aktiviteter med relation til cyklisme. Der blev afprøvet nye transporttilbud som pendlercykler, stationscykler og firmacykler samt udlånt cykelanhængere og halvcykler til børnefamilier. Den mest fremtrædende aktivitet på cykeltrafikområdet i miljøtrafikugen var *Cykel til arbejde*-kampagnen, som blev bakket op af mange kommuner.



Kommunale aktiviteter opgjort på temaer



Kampagner på skoleområdet var desuden en fremtrædende aktivitet i miljøtrafikugen, som skabte opmærksomhed og debat på mange skoler og gav en stor lokal pressedækning. Kampagnerne var fokuseret på børns transport til og fra skole og det faktum at mange børn bliver kørt i bil til skole, hvilket ud over at være et sundhedsmæssigt problem – mange børn får for lidt motion – også bidrager til trafikale problemer i lokalområderne.

I 60% af kommunerne blev der afholdt kampagner på skoler i forbindelse med miljøtrafikugen. Antallet af skoler, som deltog, varierede fra 1 til 32 skoler, i alt var der i de kommuner, som indgik i evalueringen, tale om 163

skoler.

Også Danmarks Idræts-forbund (DIF) tog temaet med forældres transport af deres børn op. Under overskriften: *Det er fedt at blive kørt, det er sejt at cykle og gå - også til idræt* blev deres idrætsforeninger opfordret til at opføre, hvordan børnene kom til træning i miljøtrafikugen for at få børnene og deres forældre til at overveje deres transportvaner

For mange kommuner var miljøtrafikugen en anledning til at sætte fokus på bilisters pendling og promovere de forskellige samkørselsdatabaser, der findes på Internettet. Dette var tilfældet både for de kommuner, som allerede var tilknyttet et eller flere af systemerne, og for de kommuner som tilmeldte sig i forbindelse med miljøtrafikugen.



Banner over Gl. Køgevej i Hvidovre

Flere kommuner fik bl.a. ved at indføre gratis bybuskørsel i miljøtrafikugen sat fokus på den kollektive trafik. I 5 kommuner var buskørsel gratis, og i en enkelt blev der solgt et særligt rabatkort. Derudover var det i

Hovedstadsområdet muligt at købe DSB, HT's og privatbanernes såkaldte UGE38KORT, der til en favorabel pris gav ubegrænset transport med bus og tog i regionen i hele ugen.

Med afsæt i den europæiske bilfri dag var *byens rum* gjort til et af miljøtrafikugens hovedtemaer. I alt 11 kommuner var der afspærringer af gader eller torve i en eller flere dage i miljøtrafikugen. Bilfri områder indgik i aktiviteterne i 11 kommuner. Omfanget af afspærringerne varierede meget, ligesom der tidsmæssigt var store forskelle. Nogle steder var de afspærrede områder bilfri hele miljøtrafikugen, mens der andre steder var tale om enkelt dag - typisk den 22. september. Omfanget var dog generelt beskedent - små bilfri øer i byen. I enkelte kommuner var der tale om en afprøvning af en evt. permanent ordning med bilfri gade eller et område. De bilfri områder blev udnyttet til forskellige aktiviteter - oftest med relation



til trafik og miljø. Udstillinger af forskellige miljøvenlige transportformer fx elbiler og energi-effektive biler var et populært indslag mange steder, som tiltrak mange folk. Gadefester og aktiviteter for børn fyldte det bilfri rum ud mange steder. De bilfri områder blev de fleste steder positivt modtaget, især hvor det var muligt at udfylde det bilfri rum med aktiviteter. Flere steder tilfælde var handelsstandsforeningerne aktive medspillere i planlægningen af de bilfri områder, men fandt efterfølgende at resultatet ikke gavnede deres medlemmer.

I Slagelse blev hele bymidten lukket for biltrafik i hele ugen. På de bilfri områder var der en række aktiviteter gennem ugen. Afspærringerne i Slagelse var samtidig et fuldskala forsøg til at vurdere, om fredeliggørelsen kunne gøres permanent. Desuden var der bl.a. bilfri bymidter i Grenaa, Svendborg, Nakskov og Nyborg på den bilfri dag.

Trafikale ændringer

I forbindelse med evalueringen blev kommunerne opfordret til at foretage trafiktællinger, således at det blev muligt at kvantificere ændringer i transportomfang og transportmiddelvalg, hvor dette skønnedes muligt. Kommunerne foretog dog kun i meget begrænset omfang trafiktællinger eller andre kvantitative registreringer af trafikadfærden i forbindelse med aktiviteter, så det var ikke muligt herudfra at give klart billede af miljøtrafikugens effekt på de daglige trafikstrømme i byerne.

Blandt de gennemførte registreringer kan der nævnes, at Herlev kommune i forbindelse en skolekampagne talte cykeltrafik og biltrafik ved 2 af kommunens skoler. Der blev registreret et tydeligt fald i biltrafikken under kampagneugen, mens cykeltrafikken var svagt stigende.

I forbindelse med lukningen af Slagelse bymidte for biltrafik blev der på to af de nye bilfri gader foretaget korttidstællinger af cykel- og gangtrafikken i henholdsvis miljøtrafikugen og en tilsvarende ugedag 3 uger senere. Resultatet viser at der var 60% flere fodgængere og knap 40% flere cyklister på gaden i miljøtrafikugen.

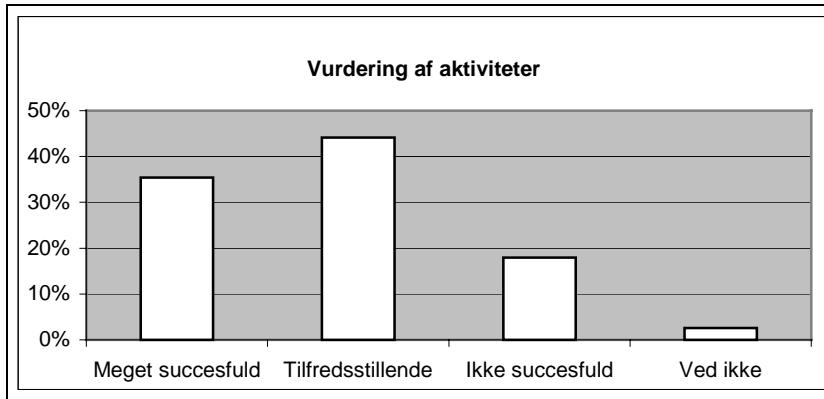
Arrangørernes vurdering af aktiviteterne

For hver aktivitet blev arrangøren bedt om at vurdere, om aktiviteten var en succes. Samlet for de evaluerede aktiviteter tegner der sig et billede af, at langt de fleste aktiviteter blev gennemført til arrangørernes tilfredshed, 35% var meget succesfulde og 44% tilfredsstillende. 18% af aktiviteterne var ikke succesfulde.

En sammenligning med temaer for de enkelte aktiviteter viser, at de succesfulde projekter især var inden for temaerne cykeltrafik, trafiksikkerhed og kollektiv trafik. Projekter inden for temaerne samkørsel og delebiler var de mindst succesfulde, idet arrangørerne i hvert tredje tilfælde vurderede, at projektet ikke var en succes. Der var dog også succesfulde projekter inden for temaet samkørsel.



Arrangørernes vurdering af aktiviteterne



Befolkningens kendskab og deltagelse

For at kunne afdække befolkningens kendskab og holdninger til miljøtrafikugen, samt deres eventuelle deltagelse i aktiviteter under miljøtrafikugen, blev der gennemført en landsdækkende, repræsentativ telefon-interviewundersøgelse.

Undersøgelsen blev gennemført af Gallup i ugerne 39-41, hvor i alt 3.000 personer over 15 år blev interviewet. Interviewundersøgelsen viste, at hele 53 procent af befolkningen havde kendskab til miljøtrafikugen. Kendskabet til miljøtrafikugen var størst i Københavnsområdet, hvor 60 procent kendte til miljøtrafikugen, medens det tilsvarende tal for Jylland var 50 procent.

Ser man på kendskabet i forhold til, hvorvidt bopælskommunen deltog i miljøtrafikugen, viste undersøgelsen, at kendskabet var 58 procent blandt personer bosat i en kommune, der officielt deltog i miljøtrafikugen, medens kendskabet var 48 procent for personer i ikke-deltagende kommuner. Der var således generelt et højt kendskab til miljøtrafikugen uafhængigt af, hvorvidt der foregik lokale aktiviteter. Dette skyldes sandsynligvis den forholdsvis omfattende mediedækning af kampagnen.

Der var således været en god overensstemmelse mellem kampagnens målsætninger og fokusområder og befolkningens opfattelse af miljøtrafikugen. Kampagnens intentioner om mere generelt at fokusere på "at omtænke trafikvaner" frem for en mere ensidig fokus på en bilfri dag, ser ud til at være lykkedes, for så vidt angår befolkningens opfattelse af kampagnen.

Nedenstående tabel viser befolkningens deltagelse i miljøtrafikugens aktiviteter.



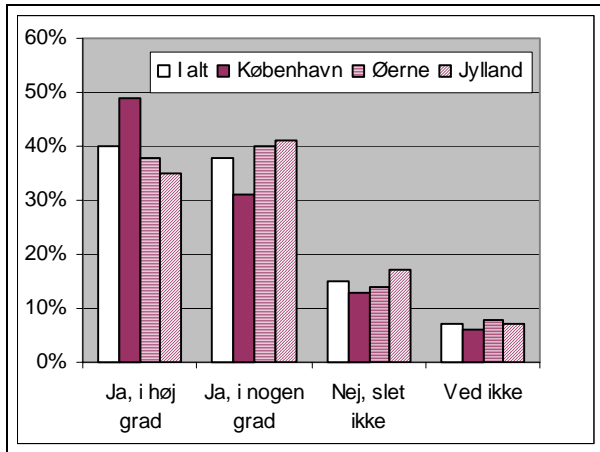
Total	1614	Befolkningens deltagelse i miljøtrafikugens aktiviteter
Udstillinger	1%	
Møder/høringer	1%	
Kampagne på skolen	1%	
Aktiviteter på lukkede gader og pladser	1%	
Konkurrence på benzinstationer	*	
Benyttet et særligt tilbud i den kollektive trafik	1%	
Særlige cykelarrangementer	1%	
"Vi cykler på arbejde" -kampagnen	5%	
Tilmeldt en samkørselsordning / delebilklub	*	
Andet	*	
I alt deltagelse i en eller flere aktiviteter	8%	

I alt 8 procent af de interviewede (svarende til cirka 180.000 personer) svarede, at de havde deltaget i en eller flere aktiviteter i forbindelse med miljøtrafikugen. 5 procent havde deltaget i *Vi cykler på arbejde*. Deltagelse i særlige cykelarrangementer, benyttelse af særlige tilbud i den kollektive trafik og deltagelse i aktiviteter på lukkede gader og pladser havde hver haft deltagelse af 1 procent af de interviewede svarende til cirka 22.000 personer.

Total	1614	Har de i miljøtrafikugen prøvet andre transportformer i hverdagen end de plejer eller ændret deres vaner?
Ja, undladt at benytte bilen til nogle korte ture	*	
Ja, cykler/går mere	4%	
Ja, bruger mere kollektiv trafik	2%	
Ja, undladt at køre mit/mine barn/børn til skole i bil	*	
Ja, samkørsel i bil	*	
Ja, vil deltage i en delebilsordning	*	
Ja, andet	1%	
I alt (en eller flere af ovenstående)	7%	

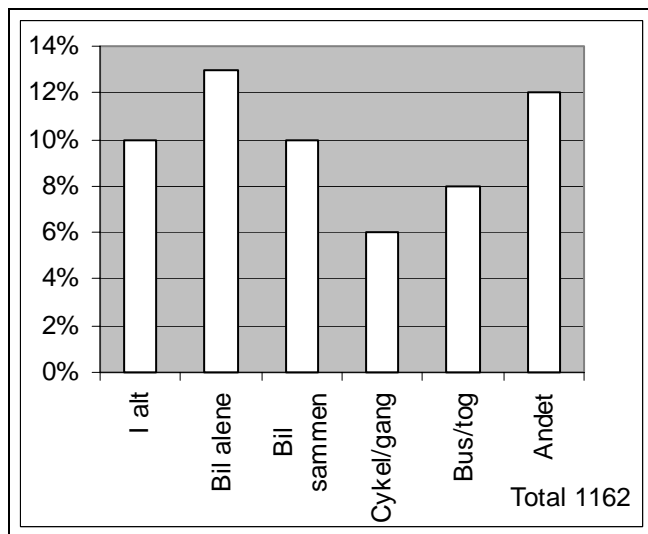
På et spørgsmål om, hvorvidt de interviewede i miljøtrafikugen havde prøvet andre transportformer i hverdagen, end de plejede, eller ændret deres vaner, svarede i alt 7 procent (svarende til 161.000 personer) bekræftende, jævnfør ovenstående tabel. 4 procent havde cyklet eller gået mere, og 2 procent havde benyttet den kollektive trafik mere, end de plejede. Derimod kunne der ikke registreres nogen effekt i forhold til en mindre brug af bilen, samkørsel og deltagelse i en delebilsordning. Undersøgelsen viste videre, at det samlede antal interviewpersoner, der havde deltaget i en aktivitet og/eller afprøvet nye transportformer/ændret vaner i miljøtrafikugen, udgjorde i alt 13 procent af de interviewede.

Nedenstående figur viser interviewpersonernes holdning til, hvorvidt en miljøtrafikuge var en god ide. 40 procent af de interviewede udtrykte, at miljøtrafikugen i høj grad var en god ide, 38 procent at det i nogen grad var en god ide, medens kun 15 procent udtrykte at det slet ikke var en god ide. Ser man på holdninger i de enkelte geografiske områder, var der ikke væsentlige forskelle. Dog er andelen, der syntes at miljøtrafikugen "i høj grad" var en god idé, højere i Københavnsområdet end for landet som helhed (49 procent mod 40 procent i alt).



Mener De, at en miljøtrafikuge er en god ide?

Interviewpersonerne blev desuden spurgt om, i hvilken grad miljøtrafikugen fik interviewpersonerne til at overveje at ændre deres transportvaner. Besvarelserne af dette spørgsmål set i forhold til deres normalt benyttede transportmiddel til arbejde fremgår af nedenstående figur. Her er det interessant at notere, at hele 13 procent af bilister, der kørte alene i bil til arbejde, havde overvejet at ændre deres transportvaner. Netop denne gruppe var en væsentlig målgruppe for kampagnen, og en vigtig målsætning var at få dem til at kigge på egen transportadfærd. For kollektivt rejsende og cyklister, der allerede kunne siges at udvise en forholdsvis miljøvenlig transportadfærd, drejede det sig om henholdsvis 8 og 6 procent.



Andel af interviewpersoner som miljøtrafikugen fik til at overveje at ændre deres transportvaner - opgjort efter transportmiddel til arbejde

Mediedækningen

Mediernes opmærksomhed omkring miljøtrafikugen var forholdsvis massiv. Der blev bragt mere end 700 artikler i landsdækkende og regionale dagblade, fagblade og distriktsblade. Derudover var der en række indslag i TV og radio. Artiklerne havde i altovervejende grad enten en positiv eller neutral vinkel i omtalen af miljøtrafikugen og de enkelte aktiviteter.

Værdien af mediedækningen i de trykte medier udgjorde skønsmæssigt 4,9 mio. kr. opgjort

udfra, hvad en tilsvarende kvantitativ eksponering af befolkningen gennem indrykning af annoncer ville beløbe sig til.

Opfyldelse af succeskriterierne

De opstillede resultatkrav til kampagnen og graden af målopfyldelse for de enkelte succeskriterier fremgår af nedenstående tabel.

Succeskriterier	Mål	Resultat
Deltagelse/netværk		
Kommuner, der deltager i aktiviteter	4 største kommuner I alt mindst 20 kommuner	18 af 20 største kommuner, herunder de 4 største. I alt deltagelse af 45 kommuner
Landsdækkende organisationer, der deltager som aktivitetsudførende alliancepartnere eller medvirker aktivt til gennemførelse af aktiviteter	Mindst 5	5
Befolkningstal i de deltagende kommune m.m.	2 mio.	2,5 mio.
Geografisk fordeling af deltagelse	Alle landsdele	Alle landsdele (deltagelse af kommuner fra alle amter undtagen Sønderjyllands og Viborg amter).
Kommunikation		
Kendskab til miljøtrafikugen	25 procent af befolkning	53 procent af befolkning
Deltagelse i ugen / afprøvning af nye transportformer (af personer med kendskab)	10 procent	13 procent
Motiveret for ændring af adfærd (af personer med kendskab)	5 procent	10 procent
Aktiviteter		
Der skal gennemføres aktiviteter som ændrer ved det eksisterende transportudbud for at give trafikanterne nye muligheder i den daglige transport	Mindst 10 aktiviteter	Mere end 27 aktiviteter
Der skal gennemføres aktiviteter, som har en vedvarende karakter	Mindst 5 aktiviteter	Mere end 7 aktiviteter
Deltagelse i EU-projektet og deltagelse i den bilfri dag	Mindst 5 kommuner	11 kommuner etablerede bilfri områder
Adfærd og miljø		
Kollektiv trafik og cykeltrafik i de deltagende kommuner	Synlig stigning i miljøtrafikugen	Ikke tilstrækkeligt datagrundlag for vurdering
Biltrafik i kommuner, som deltager i den europæiske bilfri dag den 22. september	Synligt fald i biltrafikken til/fra de berørte områder	Ikke tilstrækkeligt datagrundlag for vurdering - få tællinger foretaget
Eksisterende miljøaflastende aktiviteter såsom delebilklubber, samkørselsdatabaser m.v. i miljøtrafikugen	Øget tilslutning	Stigning i tilmeldte kommuner og personer til samkørselsdatabaser. Initiativer til nye delebilklubber

Overordnet kan det konkluderes, at miljøtrafikugen var en succes. De succeskriterier, som blev opstillet ved planlægningen af miljøtrafikugen, blev alle blevet opfyldt. Det lykkedes at involvere langt flere deltagere, der blev skabt større opmærksomhed og der blev gennemført



flere aktiviteter end forventet. Gallups målinger efter ugen viste bl.a., at 53% af befolkningen havde kendskab til miljøtrafikugen.

I forhold til transportadfærd og miljøeffekter var det imidlertid svært at påvise om succeskriterierne blev indfriet. Der blev kun foretaget få målinger i kommunerne, og målingerne kunne ikke danne tilstrækkeligt grundlag for en vurdering af målopfyldelsen.

Litteratur: "Evaluering af miljøtrafikuge 2000", Miljønyt 57, Miljøstyrelsen 2001, ISBN: 87-7944-321-4