

Evaluering af Trafik- og Miljøprojekter 2007



Kolofon:

Evaluering af Trafik- og Miljøprojekter 2007
KØBENHAVNS KOMMUNE
Center for Miljø
Center for Trafik

Indholdsfortegnelse

1. Indledning til rapporten samt konklusion og anbefalinger	3
Konklusioner	3
Anbefalinger	5
2. Årets trafik- og miljøprojekter	7
Baggrund og formål	7
Projektforløbet 2007	8
Projekterne	9
Trafikforsøgene	9
Miljøprojekter	9
3. Formidlingsindsatsen	10
Presseomtale	11
4. Økonomi og organisering	11
5. TMU møder og orienteringer	12
Evaluerings af Trafik- og Miljøprojekter 2007, Bilagsdel	13
1. Trafikprojekterne	13
Formål	13
Større trafikforsøg	14
Den nye Strandboulevard	14
Amagerbrogade	15
Sammenfatning på de større trafikforsøg	16
Mindre trafikforsøg	16
Hastighedsnedsættelse på Ellebjergvej	16
Sikrere cykelveje og passage af veje ved Stubmøllevej	17
Mere liv og færre biler – gågade i Ægirsgade og ensretning af Bragesgade og Baldersgade. ..	17
Bedre cykelparkering i forbindelse med indkøbsmuligheder	18
Mere grønt lys til cyklisterne	19
Pladسدannelser på ”den grønne forbindelse” i Øresundsvejskvarteret - Kirkegårdsvej	19
Sikker skolevej på Bispebjerg – lukning af Hovmestervej	21
Sikker skolevej på Ny Carlsbergvej	22
Sikkert over Holbergsgade	23
Sammenfatning på de mindre trafikforsøg	23
Ikke gennemførte trafikforsøg	24
2. Miljøprojekter	25
Aktiviteter for etniske grupper om trafik og miljø - cykelaktiviteter	25
Cykelkursus i Sydhavnen	25
Netværksgruppens cykelkurser	26
Cykelkursus for kvinder i Urbanplanen fra 27.9. – 25.11. 2007	27
Seje cyklister – Miljøsattelitten Nørrebro	28
Cyclisme på Ydre Nørrebro	28
Sammenfatning på aktiviteter for etniske grupper om trafik og miljø	29
CO ₂ ballon og information om grønne cykelruter	29
Sammenfatning	29
Samkørselskampagne: Kør sammen – spar penge og CO ₂	30
Formål - beskrivelse	30
Forvaltningens foreløbige sammenfatning på samkørselskampagnen	31

1. Indledning til rapporten samt konklusion og anbefalinger

I denne rapport evaluerer Teknik- og Miljøforvaltningen de trafik- og miljøprojekter der blev afholdt i 2007. Projekterne var i år en del af og blev sat i gang samtidig med Miljøfestivalen den 10. september. Det er Teknik- og Miljøudvalget der har afsat de 1.5 mio. kr. om året som muliggør trafik- og miljøprojekterne, i forbindelse med budgetforliget for 2007.

Formålet med projekterne var, at gennemføre trafikforsøg og debatskabende aktiviteter om trafik og miljø, der gerne skulle understøtte indsatsområderne i Trafik- og Miljøplan 2004. Fokus skulle være på at fremme forholdene for fodgængere, cyklister og busser, øge trafiksikkerheden og nedsætte trafikens miljøbelastning. Initiativet til projekterne kom fra lokale aktører. Årets projekter fordelte sig indenfor tre overordnede temaer; 1) Trafikforsøg med lang varighed (2 måneder) og med kort (14 dage) varighed, 2) Aktiviteter for etniske grupper om trafik- og miljø- f.eks. cykelkurser for indvandrerkvinder og 3) Aktiviteter, der kan fremme miljøvenlig transportadfærd.

Denne rapport er opbygget således, at det første kapitel giver en række konklusioner og anbefalinger fra årets projekter. I kapitel 2 gives der et overblik over baggrund og formål, årets projektforsøg, årets støttede projekter, formidlingsindsatsen herunder pressedækningen samt over økonomi og organisering. Er der tid og lyst til at læse mere konkret om evalueringerne af de enkelte projekter, henvises der til bilagsrapporten. Denne indeholder først en evaluering af trafikprojekterne i kapitel 1, efterfulgt af miljøprojekterne i kapitel 2. Dette kapitel indeholder både de lokale gruppers og forvaltningens vurdering af de enkelte projekter. Der gives desuden et bud på, hvordan forvaltningen vurderer, at der kan arbejdes videre med resultaterne af de enkelte trafikforsøg.

Konklusioner

Både de lokale gruppers evaluering af trafikforsøgene og forvaltningens evaluering viser at stort set alle trafikforsøg var vellykkede og at de fleste kan implementeres og medføre forbedringer af lokale trafik- og miljøforhold.

Generelt kan det konkluderes, at der var stor interesse for at komme med projektforslag. I alt blev der indsendt 32 forslag, hvoraf de 26 var ideer til lokale trafikforsøg. En anden konklusion er derfor, at der kun har været få ansøgninger til miljøprojekterne, hvilket muligvis kan skyldes at der i år kun blev efterspurgt forslag til aktiviteter for etniske grupper om trafik- og miljø- f.eks. cykelkurser for indvandrerkvinder og forslag til aktiviteter, der kunne fremme miljøvenlig transportadfærd.

Den 22. oktober 2007, blev der afholdt et evalueringsmøde for alle lokale grupper, der gennemførte trafik- og miljøprojekter. – Nedenstående konklusioner sammenfatter både evalueringsmødets konklusioner og forvaltningens konklusioner.

De lokale grupper ønsker at det bliver meddelt 1-1½ måned før hvilke forsøg der kan gennemføres. Et ønske det ikke har været muligt at efterkomme i år på grund af en stram tidsplan, hvor der fra indkaldelse til projektstart kun var 4½ måned.

Den skriftlige information om puljen til de ca. 200 foreninger, organisationer og lokale grupper som i år blev informeret om mulighederne for at gennemføre trafik- og miljøprojekter i 2007, udgør en god rekrutteringsmængde for at generere ideer til projekter. Det kan dog overvejes, om der også

skal informeres med annoncer i lokalaviserne, således at flere gøres opmærksom på puljens eksistens.

Trafikforsøg

Midler og formål er værd at fastholde; at skabe trafikforsøg og debat om samme, således at trafiksikkerheden forbedres og brugen af bil kan mindskes til fordel for gang, cykel og kollektiv trafik. De lokale ansøgere skal fortsat have støtte til debatskabende aktiviteter om trafikforsøgene. Generelt bør den lokale informationsindsats dog opprioriteres.

I år blev der gennemført et længerevarende trafikforsøg på Strandboulevarden, som blev planlagt til 2 måneder. Der kan med fordel afholdes en "midtvejsevaluering" af længerevarende forsøg, som supplement til de problemer, der må løses "ad hoc". Midtvejsevalueringen skal pege på forhold som ikke fungerer, både i forhold til de fysiske rammer, informations- og debatindsatsen og i forhold til tidsrammen, således at forsøget kan justeres, hvis det er nødvendigt. De ansvarlige for det lange forsøg på Strandboulevarden har også peget på det positive i, at det fra starten var lagt ind i projektet, at dette kunne justeres undervejs.

En delkonklusion på det lange forsøg på Strandboulevarden på Østerbro er, at det med fordel blev afkortet fra to måneder til 6 uger. Det krævede en stor lokal indsats at holde forsøget i gang, ligesom de nye byrum ikke blev anvendt meget i det danske efterårsvejr med vigende dagslys.

Ved trafikforsøg der indebærer fjernelse af p-pladser skal det, i lyset af de foreløbige erfaringer fra årets lange forsøg på Strandboulevarden vurderes, hvordan der kan skabes erstatningspladser, så unødigt negativ debat om selve formålet med forsøget ikke overskygges af en debat om p-pladser.

De øvrige trafikforsøg havde en varighed på 14 dage. Det må konkluderes, at dette har været et passende tidsrum, både set i forhold til de konkrete projekter der er afholdt i år, og i forhold til de tidligere Miljøtrafikuger, hvor de korte projekter typisk kun havde en varighed på en uge. 14 dage giver bedre muligheder for at kunne konkludere på forsøgets effekter.

Bedre skiltning af hastighedsnedsættelser er påkrævet, hvis et forsøg går ud på at opnå denne effekt. En kritik som både de lokale har bemærket og som Teknik- og Miljøforvaltningen kunne måle.

De lokale grupper har fået tilbud om at få opstillet en pylon i tilknytning til trafikforsøgene. På de opstillede pyloner skal der fremover være plads til både generel og lokal information. I år var der udelukkende generel information om Miljøfestivalen, og en liste over alle trafikforsøg.

Miljøprojekter

Der er under miljøprojekterne givet støtte til 4 cykelkurser, hvor specielt voksne danskere med anden etnisk baggrund end dansk har kunnet lære at cykle. Flere kurser er stadig i gang henover efteråret 2007. Det generelle billede er, at det er et søgt tilbud, som giver deltagerne nye færdigheder, øget mobilitet, bedre jobmuligheder, og har positiv miljøeffekt. Fremadrettet undersøger forvaltningen mulighederne for at kunne gøre tilbuddet om at lære voksne at cykle til et permanent tilbud for bl.a. at få flere indvandrere til i højere grad at bruge cyklen som transportmiddel.

Forvaltningen har igangsat en samkørselskampagne ”Kør sammen – spar penge og CO₂”. Der vil blive udarbejdet en selvstændig evaluering af dette forsøg. Her skal det blot konkluderes, at den opsatte målsætning om antallet af tilmeldte offentlige og private virksomheder blev nået med i alt 35 mod de målsatte 25.

Erfaringerne fra Samkørselskampagnen i 2007 er, at der var stor velvilje til at deltage i kampagnen blandt de kontaktede store virksomheder i København. Forvaltningen vurderer, at denne type kampagne falder godt i tråd med det arbejde virksomhederne allerede gør for at have en grøn profil. Og at denne type kampagne kan bruges til at skabe opmærksomhed på internationale eller nationale trafik- og miljøbegivenheder, som ”The European Mobility Week” eller Københavns Miljøfestival.

Formidlingsindsatsen

Trafik- og miljøprojekterne har opnået relativ god omtale i de lokale aviser og i andre medier. Det er i alt blevet til mere end 36 omtaler, hvor debatten om de to lange forsøg tiltrak sig hovedparten af interessen.

Økonomi:

Trafik- og miljøprojekterne er gennemført indenfor den afsatte ramme på 1,5 mio. kr., og med et ressourceforbrug i forvaltningen på knap 1½ årsværk.

Anbefalinger

På baggrund af konklusionerne fra årets projekter anbefales det, at der i 2008 arbejdes med de følgende temaer under trafik- og miljøprojekterne:

- Trafikforsøg og afledte aktiviteter, der kan skabe debat om trafikkenes miljøpåvirkning, samt
- Københavnernes transportvaner.

De afledte aktiviteter skal skabe mere fokus på miljøaspekterne af trafikforsøgene og et større fokus på københavnernes transportvaner skal ske ved i indkaldelse af ansøgninger at informere mere om, at vi gerne ser flere projektansøgninger om miljøprojekter der har fokus på trafikkenes miljøpåvirkning. Desuden anbefales det, at

- ansøgerfeltet til trafik- og miljøprojekterne fortsat er bredt, og at der i vurderingen af ansøgningerne bliver lagt vægt på, om ansøger kan løfte opgaven specielt i forhold til den lokale informations- og debatindsats.
- der vil i 2008 være etableret Lokaludvalg i alle bydele. Det anbefales gøre det til et krav, at ansøgerne skal dokumentere, at de har orienteret lokaludvalgene om deres forslag til trafik- og miljøprojekter, og at ansøger sender Lokaludvalgets eventuelle kommentarer til Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med forslaget.
- såfremt der opstilles pyloner ved de enkelte forsøg i fremtiden, skal der fremover være plads til både generel og lokal information.
- det anbefales at fastholde, at alle trafikforsøg starter på samme tid, og alle løber over en afgrænset periode, for herved at opnå en maksimal gennemslagskraft i forhold til information og (medie)opmærksomhed omkring forsøgene.

- Der for de lange trafikforsøg anbefales de afkortes til 6 uger frem for to måneder, eller at tidspunktet på året for næste års projekter indgår i disse overvejelser om den optimale længde af et forsøg, da fx nye byrum ikke anvendes meget i det danske efterårsvejr med vigende dagslys.
- der fremover bliver udarbejdet et program for alle trafik- og miljøprojekterne. Desuden skal der være oplysninger om projekterne minimum 2 uger før de afvikles på kommunens hjemmeside.
- der også næste gang igangsættes en adfærdsændrende kampagne i lighed med årets samkørselskampagne. Fra lokal side er der kommet et forslag om kampagnen skal have til formål at fremme brugen af offentlig transport.
- forvaltningen vurderer, at gennemførelse af hele processen, fra indhentning af forslag til projektstart, har et tidsforløb på optimalt set 7 måneder. Dette skal ses i forhold til tidsrammen fra i år, hvor der kun har været 4½ måned til rådighed. Næste års trafik- og miljøprojekter vil derfor tidligst kunne gennemføres i september 2008.
- det kan overvejes, om Københavns Kommune i 2008 igen skal være med i European Mobility Week i uge 38, for herved at opnå et stærkere ”internationalt brand” og tilknytning til et europæisk netværk, som der tidligere har været succes med.
- hvis det bliver besluttet at Miljøfestivalen skal afholdes i foråret 2008, vil det efter forvaltningens vurdering først kunne lade sig gøre at gennemføre trafik- og miljøprojekterne sammen med Miljøfestivalen fra 2009, og i 2008 kan trafik- og miljøprojekterne gennemføres som et selvstændigt projekt i september 2008.

2. Årets trafik- og miljøprojekter

I dette kapitel gives der en beskrivelse af baggrunden for og formålet med årets trafik- og miljøprojekter. Desuden bliver tidsrammen og tidsforløbet beskrevet og endelig afsluttes kapitlet med korte beskrivelser af henholdsvis trafik- og miljøprojekterne og af formidlingsindsatsen og økonomien i projektet.

Baggrund og formål

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 10. maj 2006, at 1,5 mio. kr. skulle bruges til lokale trafik- og miljøprojekter, således at lokaludvalg, lokale trafik- og miljøgrupper, Teknik- og miljøforvaltningen m.fl. kunne komme med forslag til trafik- og miljøprojekter, der i 2007 skulle lanceres under Miljøfestivalen i september 2007.

Formålet med projekterne var, at gennemføre trafikforsøg og debatskabende aktiviteter om trafik og miljø, der gerne skulle understøtte indsatsområderne i Trafik- og Miljøplan 2004. Fokus skulle være på at fremme forholdene for fodgængere, cyklister og busser, øge trafikikkerheden og nedsætte trafikens miljøbelastning.

Indenfor årets pulje blev 10 trafikforsøg, 4 cykelkurser og 2 miljøprojekter gennemført. Teknik- og miljøforvaltningen har som en del af projektet igangsat en samkørselskampagne, hvor 35 store virksomheder deltog. Denne kampagne løber til udgangen af 2007 og er i denne rapport nærmere beskrevet i kapitel 2 i andet bind af evalueringsrapporten. Kampagnen evalueres også senere i en særskilt rapport.

Denne evalueringsrapport konkluderer på årets projekter og skaber vidensgrundlag og anbefalinger til gennemførelse af næste års projekter. Derudover skal dette års erfaringer fra projekterne videregives til næste års trafikprojekter og de lokale grupper, der skal gennemføre dem. Disse erfaringer vil senere, i begyndelsen af 2008, blive omskrevet til en manual som beskriver, hvordan kommende ansøgere kan lave et trafik- og miljøprojekt.

Der var fra start planlagt to længerevarende forsøg med en varighed på 2 måneder på henholdsvis Strandboulevarden og på Amagerbrogade. Forsøget på Amagerbrogade blev dog aflyst og en evaluering af forsøget på Strandboulevarden er under udarbejdelse, da forsøget først er afsluttet den 2. november. Udvalget vil senere få en indstilling hvor en fuld evaluering af dette længerevarende trafikforsøg indgår sammen med et forslag til udmøntning af midler til lokale trafik- og miljøprojekter i 2008, forventeligt i januar 2008.

Årets pulje blev administreret af en projektgruppe bestående af personer fra Center for Miljø og Center for Trafik.

Alle projekter skulle evalueres. Materialet der er brugt til at udarbejde evalueringerne består dels af indsendte evalueringer fra ansøgere, dels af TMF's egen vurdering og evaluering af projekterne.

Projekterne har i år været en del af Miljøfestivalen, og denne evaluering indgår også i den samlede evaluering af Miljøfestivalen.

De politiske mål med projekterne

Teknik- og miljøudvalget besluttede på sit møde den 25. april 2007, at forsøgene skulle starte og gennemføres i forbindelse med Miljøfestivalen den 10.- 16. september 2007. Lokaludvalg, Lokalråd, lokale trafik- og miljøgrupper, Agenda 21 centre, beboerforeninger m.v. blev herefter skriftligt opfordret til at komme med forslag til trafik- og miljøprojekter i brev den 27. april 2007.

For at kunne opnå støtte fra puljen var et af kravene, at forslaget skulle være både trafikforsøg og have debatskabende aktiviteter om trafik og/eller miljø, der også gerne skulle understøtte indsatsområderne i Trafik- og Miljøplan 2004. Det vil sige, at der skulle være fokus på enten at fremme forholdene for fodgængere, cyklister og busser, øge trafikikkerheden og nedsætte trafikens miljøbelastning.

Målet har været, at puljen skulle støtte 1-2 større sammenhængende trafikforsøg, der skulle afvikles over 1- 2 måneder, og til et antal mindre trafikforsøg, der skulle afvikles over en uge til 14 dage. Desuden skulle der gives midler til formidling af trafikforsøgene i lokalområderne og til debatskabende aktiviteter om trafik- og miljøforhold.

Yderligere besluttede udvalget, at puljen skulle støtte aktiviteter for etniske grupper om trafik og miljø - f.eks. cykelkurser for indvandrerkvinder og aktiviteter, der kunne fremme en miljøvenlig transportadfærd.

Som førnævnt evalueres alle trafikforsøg med henblik på at indhøste erfaringer, der kan anvendes i den videre trafik- og miljøplanlægning. Det er således et krav til de projekter der opnår støtte fra puljen, at ansøgerne efter forsøget er afsluttet indsender en skriftlig evaluering.

Projektførløbet 2007

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 25. april 2007, at årets projekter skulle løbe af stablen sammen med Miljøfestivalen i september indledes processen med at indhente forslag og planlægge forsøg og aktiviteter. Der blev den 27. april 2007 sendt brev ud til omkring 200 foreninger og organisationer hvor de blev opfordret til at komme med forslag til trafik- og miljøprojekter.

Inden afleveringsfristen blev der afholdt orienteringsmøde onsdag den 9. maj kl. 19-21 i Trekanten. Mødet var velbesøgt med omkring 30 deltagere. Fra forvaltningens side blev der orienteret om rammerne for brug af årets pulje, budget og den videre proces. Deltagerne fik derudover mulighed for ved gruppearbejde og senere i plenum at diskutere ideer og forslag til mulige aktiviteter og forsøg.

Den endelige frist for indsendelse af ansøgninger var sat til den 17. maj 2007.

Teknik- og Miljøudvalget fik forelagt indstilling om de indkomne forslag den 20. juni 2007.

Udvalget blev med notat 6. august 2007 orienteret om, hvilke projekter der blev gennemført.

Den 10. september blev forsøgene igangsat samtidig med Miljøfestivalen.

Den 22. oktober 2007 blev der afholdt evalueringsmøde for alle interesserede parter der havde afholdt forsøg den 22. oktober 2007.

Projekterne

Interessen for at skabe trafik- og miljøforsøg i byen var stor. Organisationer, Lokalråd, Agenda Centre, Områdefornyelser og mange andre indsendte tilsammen 32 forslag til trafik- og miljøprojekter. Heraf drejede de 26 ansøgninger sig om forslag til lokale trafikforsøg, mens seks projekter handlede om forslag til projekter, der kan fremme integration via cykling eller sætte fokus på ændring af transportvaner.

Geografisk set var forslagene spredt over det meste af kommunen, og alle forslag holdt sig stort set indenfor det formål, der er opstillet for trafik- og miljøprojekterne. Forslagene havde alle fokus på at fremme forholdene for fodgængere, cyklister, øge trafikikkerheden og nedsætte trafikens miljøbelastning. I det følgende gives en kort beskrivelse af arbejdet med de indkomne ansøgninger fordelt på hhv. trafikforsøg og miljøprojekter.

Trafikforsøgene

Ud fra den første vurdering af forslagene til trafikforsøg anbefalede forvaltningen overfor udvalget, at der blev gennemført 2 større trafikforsøg, et på Strandboulevarden og et på Amagerbrogade. For bedre at kunne høste erfaringer fra forsøgene og skabe et godt grundlag for den lokale debat, anbefalede forvaltningen, at de større trafikforsøg løb over 1 til 2 måneder.

Desuden blev det i indstillingen til udvalgets møde den 20. juni 2007 foreslået, at der blev gennemført 17 mindre trafikforsøg inden for kategorierne: Cykelforhold, sikkerhed og tryghed, hastighedshedsættelse og afprøvning af intentioner fra eksisterende lokale planer. De mindre trafikforsøg blev anbefalet gennemført over en periode på 1 til 2 uger. Ni af de foreslåede trafikforsøg, kunne forvaltningen ikke anbefale, at der blev arbejdet videre med.

I begyndelsen af juli måned fortsatte den videre bearbejdning bl.a. med dialog med alle ansøgerne. Dette arbejde resulterede i at der blev opnået enighed med ansøgerne om den endelige udformning og opsætning af forsøgene. En udformning hvor forvaltningen varetager den fysiske etablering af forsøgene, herunder afspærringer, skiltning, afstribning og forvarsling, mens ansøgerne fik tildelt et mindre beløb til at varetage information og evaluering af forsøgene.

I alt blev der efter denne anden runde arbejdet videre med 14 trafikforsøg som igen over sommeren blev reduceret, således at det endelige antal blev i alt 10 trafikforsøg.

Miljøprojekter

Miljøprojekter dækker over en bred vifte af forslag, bl.a. over cykelkurser og forslag, der kan fremme en miljøvenlig transportadfærd.

Cykelkurser

I alt blev der fremsendt 4 forslag om at arrangere cykelkurser og -arrangementer. Forvaltningen kunne anbefale alle overfor udvalget.

Cykelkurser for indvandrere er i gang flere steder i byen både forår og efterår. Forvaltningen er som et led i arbejdet med cykelkurserne i gang med at samle op på, hvordan cykelkurserne fungerer, og afdække hvordan kommunen kan understøtte at flere med indvandrerbaggrund bruger cyklen som transportmiddel. Her undersøges også, hvor mange indvandrere, der i årets løb har lært at cykle på kurserne. Forvaltningen er i gang med at undersøge økonomien i at gøre cykelkurser gratis for alle deltagerne.

Under Miljøfestivalen blev der informeret om cykelkurserne på en informationsstander på Rådhuspladsen.

Miljøvenlig transportadfærd

Der indkom kun ganske få forslag, om at fremme miljøvenlig transportadfærd. Konkret er der givet støtte til at reklamere for delebiler ved opsætning af en luftballon, oplysningsindsats for de grønne cykelruter og til en aktivitetsdag med vægt på cykelaktiviteter på Haraldsgade på Nørrebro.

Forvaltningen igangsatte en samkørselskampagne, hvor 35 større offentlige institutioner og private virksomheder deltager. Formålet er at fremme en mere miljøvenlig transportadfærd blandt virksomhedernes ansatte gennem en samkørselskampagne.

3. Formidlingsindsatsen

Alle trafik- og miljøprojekter blev formidlet med Miljøfestivalens logo og de blev omtalt i nogle pressemeddelelser. I det øvrige informationsmateriale om Miljøfestivalen blev trafik- og miljøprojekterne omtalt som én af aktiviteterne under festivalen.

Således blev trafik- og miljøprojekterne omtalt på en pylon på Rådhuspladsen, og de enkelte trafikforsøg var nævnt på de pyloner, der blev sat op ved flere af trafikforsøgene, og på steder, hvor der under Miljøfestivalen foregik andre aktiviteter. På Miljøfestivalens hjemmeside var alle trafik- og miljøprojekterne omtalt.

Efter Miljøfestivalen gennemførte analysevirksomheden Catinét en interviewundersøgelse. Ét af hovedresultaterne i undersøgelsen er at: *”Arrangementer, som har haft en direkte indflydelse på københavnernes ”hverdag” har skabt mest opmærksomhed. Således ligger trafikprojekter på en klar førsteplads, når respondenterne bliver bedt om at udpege Miljøfestivalens arrangementer.”*

I undersøgelsen er 532 personer blevet interviewet. Heraf har 42 % bemærket, at der har været Miljøfestival i København. Til sammenligning var der efter Miljøtrafikugen i september 2005, 81 %, der vidste, at der havde været Miljøtrafikuge.

Af de adspurgte, der havde kendskab til Miljøfestivalen, har 33 % lagt mærke til, at der var trafikforsøg under Miljøfestivalen. Den aktivitet, som næst flest - 24 % - har lagt mærke til, er Økologimarkedet på Sortedamsdosseringen.

Undersøgelsen viser endvidere at kun 2 % har besøgt Miljøfestivalens hjemmeside, mens ca 20 % kendte til det trykte program for Miljøfestivalen 2007.

Presseomtale

Trafik- og miljøprojekterne har desuden opnået nogen omtale i medierne.

En manuel optælling viser, at der er tale om følgende omtaler:

Medie	Klip	Emne
Lokalaviser	23	Trafikforsøg og kampagnen Kør Sammen: 16 Miljø: 7
Dagblade	5	Miljø 2 Trafikforsøg 3
Web-avis	3	Klimaten 2, Skraldespande 1
TV2 Lorry	2	Trafikforsøg/ kampagnen: Kør sammen
TV2 Nord	1	Trafikforsøg
TV2	2	Miljø og Trafikforsøg

(Optællingen er ikke fuldstændig, kilde: Kommunikations Sekretariatet i TMF)

Fordelt på emner viser indholdet i indslagene, at det hovedsageligt er trafikforsøg (23 presseklip) mod (13 presseklip) om andre miljøfestivalaktiviteter, som har haft mediernes interesse.

Det er især lokalaviserne på Østerbro og på Amager der har bragt debatartikler om trafikforsøg

4. Økonomi og organisering

Puljen til trafik- og miljøprojekterne har i 2007 været på 1,5 mio. kr. Midlerne blev af Teknik- og miljøudvalget den 25. april 2007 besluttet fordelt på følgende måde:

ØKONOMI

Budget 2007

Trafik- og miljøprojekter 1.125.000,-

Evalueringer, projektledelse, dialog 375.000,-

I alt: 1.500.000,-

De tidligere indhentede erfaringer med lokale trafikforsøg mm. fra de tidligere miljøtrafikuger (som senest blev afholdt i 2005) er, at en tilstrækkelig og troværdig dialog med de lokale kræfter omkring

forsøgene, sikkerhedshensyn, afmærkninger og gennemførelse er en overordentlig tidskrævende proces. Der blev derfor indenfor årets pulje afsat et særligt budget til projektledelse og dialogproces.

Et mere detaljeret budget og regnskab er gengivet herunder:

Trafik- og Miljøprojekter 2007	Budget	Faktisk/forventet
Trafikprojekter	735.000 kr.	750.000 kr.
Formidling af trafikforsøg	150.000 kr.	67.798,27 kr.
Miljøprojekt: CO2 ballon	19.000 kr.	16.334 kr.
Miljøprojekt: Samkørselskampagne inkl. evaluering	100.000 kr.	120.000 kr.
Løn til projektmedarbejder i 6 mdr.	155.000 kr.	155.000 kr.
Cykelkursus workshop	45.000 kr.	1.000 kr.
Miljøprojekt: Cykelkurser	155.500 kr.	155.500 kr.
Evaluering af trafik- og miljøprojekter	75.000 kr.	75.000 kr.
Trafiktællinger		30.000 kr.
I alt:	1.439.500 kr.	1.370.632,30 kr.
Restbeløb op til de 1,5 mio. kr.:	60.500 kr.	129.367,73 – 85.367,73

Skema: Oversigt over budget og foreløbigt regnskab for årets Trafik- og Miljøprojekter.

Sammenfatning

Det fremgår af skemaet, at Trafik- og miljøprojekterne er gennemført indenfor den afsatte ramme på 1,5 mio. kr., og med et ressourceforbrug i forvaltningen på knap 1½ årsværk

5. TMU møder og orienteringer

10. maj 2006: **Budget 2007, 2. behandling.** Teknik- og Miljøudvalget godkender, at der fra og med budget 2007 afsættes 1,5 mio.kr. til lokale trafik- og miljøprojekter. Til senere udmøntning.

25. april 2007: **Udmøntning af midler til lokale trafik- og miljøprojekter.** Teknik- og Miljøudvalget beslutter, at 1,5 mio. kr. udmøntes til lokale trafik- og miljøprojekter, således at lokaludvalg, lokale trafik- og miljøgrupper kan initiere forslag til projekter, der i 2007 kan lanceres under Miljøfestivalen i september 2007.

20. juni 2007: **Indkomne forslag til lokale trafik- og miljøprojekter.** Teknik- og Miljøudvalget godkender listerne over de trafik- og miljøprojekter, der arbejdes videre med.

15. august 2007: Notat af 6. august om **Trafik- og miljøprojekterne.**

Evaluering af Trafik- og Miljøprojekter 2007, Bilagsdel

Denne bilagsdel indeholder evalueringer af de konkrete projekter, der er afholdt indenfor årets pulje. Den enkelte evaluering indeholder både de lokales samt forvaltningens evaluering. Bilagsdelen er således opbygget, at første kapitel indeholder trafikprojekterne og andet kapitel indeholder miljøprojekterne.

1. Trafikprojekterne

Formål

Det overordnede formål med miljø- og trafikprojekter under Miljøfestival 2007 var at gennemføre trafikforsøg og debatskabende aktiviteter om trafik og miljø, der gerne skulle understøtte indsatsområderne i Trafik- og Miljøplan 2004. Fokus skal være på at fremme forholdene for fodgængere, cyklister og busser, øge trafikikkerheden og nedsætte trafikens miljøbelastning. Gennem trafikforsøgene og de tilhørende aktiviteter sættes der fokus på trafikens betydning for miljø, sikkerhed og fremkommelighed i byen. Målet er at skabe debat og afprøve trafikændringer i en 1:1 skala.

Der blev afprøvet trafikforsøg med forskelligt omfang og tidsforløb:

- a) Større trafikforsøg af to måneders varighed, med udgangspunkt i enten overordnet og/eller lokal planlægning i udvalgte bydele (igangsat af lokale).
Formålet med de større forsøg er at afprøve og evaluere forskellige tiltag for at skabe et bedre grundlag for fremtidige og mere permanente ændringer af gader og byrum. Forsøget skal give input til diskussionen om fremtidig udformning af handels- og brogader.
- b) Mindre trafikforsøg der afvikles over 14 dage (igangsat af lokale).
Formålet med de mindre forsøg er at lokale kan få afprøvet konsekvenserne af en mindre lokal trafikoplægning, og afprøve og evaluere dem for at skabe grundlag for fremtidige ændringer af gader og byrum.

Der blev indsendt 26 ansøgninger om trafikforsøg som efter vurdering og dialog endte med, at der i alt blev afholdt 10 trafikforsøg under Miljøfestivalen 2007. Alle var initieret af borgere, lokale grupper og organisationer, områdeløft og Lokale Agenda 21 Centre. Forsøgene faldt inden for Trafik og Miljøprojekternes formål, og de havde alle et fremadrettet perspektiv. De gennemførte trafikforsøg har således været afholdt i overensstemmelse med tankerne i Trafik- og Miljøplan 2004, bydelenes foreliggende Trafik- og Byrumsplaner, kvarterløftsplaner eller med ønsker, der har været diskuteret lokalt.

Større trafikforsøg

Der var oprindelig planlagt to store trafikforsøg, hvoraf det ene på Amagerbrogade ikke blev afholdt. Til trods herfor skabte begge planlagte forsøg stor debat som for Amagerbrogades vedkommende startede allerede mindre end en uge før forsøget skulle starte. Trods aflysningen er begge forsøg medtaget og omtalt her, da begge var planlagt og rummer gode erfaringer og anbefalinger. Først følger en beskrivelse og evaluering af trafikforsøget på Strandboulevarden på Østerbro, og dernæst Amagerbrogade.

Den nye Strandboulevard

Forsøget blev foreslået af Agenda 21 Østerbro og lokaludvalget. Formålet med forsøget var at sætte fokus på byrummet og brugen af det. Idéen med forsøget var, at rykke daglige gøremål inde fra lejligheder og huse ud på gaden, og dermed bruge byrummet omkring forsøget mere aktivt.

Forsøget udmøntede sig i, at Strandboulevarden blev lukket i nordgående retning mellem Nordre Frihavnsgade og Århusgade. Trafikken blev i forsøgsperioden ledt ad Nordre Frihavnsgade til Østbanegade og ad Århusgade tilbage på Strandboulevarden. Forsøget løb fra den 10. september og var planlagt til at blive taget ned igen den 10. november. Agenda 21 Østerbro ønskede dog forsøget taget ned allerede den 2. november på grund af mørke aftener og efterårsvejr, der gjorde det vanskeligt at udnytte mulighederne på arealet fuldt ud.

I forsøgsperioden blev der skabt en række aktiviteter på Strandboulevarden. Aktiviteterne handlede om økologi, klima og livsstil med centrum i en klimacafé. En række af aktiviteterne tog udgangspunkt i den gamle kystlinie i Strandboulevarden, og førte som et tema strand og vand ind i byen. Blandt andet blev klimaændringer og vandstandsændringer illustreret med et skib som børnene i området kunne lege på. 10 tons strandsand i en sandkasse på kørebanen og strandliggestole gav samtidig området strandkarakter. Aktiviteterne blev gennemført ved hjælp af puljefølge fra Miljøfestivalen og fra midler fra trafik- og miljøprojekterne samt fra Lokaludvalget pulje.

Trafikforsøget indebar, at der blev fjernet 50 parkeringspladser i området. Det resulterede i stor debat i lokalblade og i området generelt. Efter et par ugers forløb blev forsøget justeret, så der blev kompenseret for dette og etableret 25 midlertidige parkeringspladser i resten af forsøgets løbetid. Justeringerne førte til, at diskussionerne om parkeringspladser stilnede af. Agenda 21 Østerbro har høstet mange erfaringer og vil arbejde videre med planerne for en fredeliggørelse af Strandboulevarden under temaet "Den nye Strandboulevard".

Agenda 21 Østerbro er i gang med at udarbejde en selvstændig evalueringsrapport om forsøget.

Forvaltningens evaluering

Forsøget har vist, at det er mulig at nedbringe trafikken i Strandboulevardens nordlige retning fra ca. 5000 til ca. 3500 biler i døgnet. Det har givet mulighed for, at arbejde med en mere rekreativ udnyttelse af arealet. Der har været en del debat om forsøget, særligt om inddragelse af parkeringspladserne på strækningen, da området i forvejen er belastet af en høj belægningsprocent på parkeringen. Da man lokalt ønsker at arbejde videre med et permanent forslag til fredeliggørelse af Strandboulevarden må det anbefales, at der arbejdes særlig med at løse spørgsmålet med parkeringsproblematikken.

Amagerbrogade

Forsøget blev foreslået af Agendacenter Sundbyøster. Formålet med forsøget var at skabe et bedre byrum på Amagerbrogade med fokus på bedre forhold for handlende, beboere, cyklister, kollektiv trafik og gående ved at reducere antallet af gennemkørende biler. Forsøget skulle have omdirigeret de gennemkørende bilister på strækningen på Amagerbrogade mellem Christmas Møllers Plads og Vejlands Allé via Vejlands Allé og Ørestads Boulevard. Det skulle være med til at mindske støj og forurening i gaden og lette trængsel for de handlende, der nemmere ville kunne krydse gaden.

Dette andet større trafikforsøg på Amagerbrogade blev som nævnt ikke gennemført. Årsagen var at Agendacenter Sundbyøster kom for sent i gang med at informere beboere og handlende på Amager m.m. om forsøget og manglende involvering af interessegrupper. Forsøget mødte både modstand og opbakning i lokalpressen, Amagerbladet og Amageravisen. Agendacenteret valgte i samråd med forvaltningen at aflyse trafikforsøget i ugen op til forsøgets start. På trods af, at forsøget ikke blev gennemført gav det anledning til megen debat om trafikafviklingen på Amagerbrogade. Ansøger har i det følgende givet en mere uddybende beskrivelse af forløbet op til aflysningen samt en fremadrettet evaluering.

Til forsøget havde Agendacenter Sundbyøster fået fremstillet plakater, flyers og små kort til at informere om formålet med forsøget. Disse blev dog pga. sommerferie og manglende arbejdskraft aldrig i tide uddelt til butikkerne langs Amagerbrogade, som det ellers var planlagt. Desuden var det tanken at debatten skulle foregå dels ved hjælp af en til lejligheden oprettet SMS-tjeneste, hvor borgere kunne SMS'e deres mening om forsøget. Der blev også sendt pressemeddelelse til Amagerbladet, der valgte at bringe en forsidehistorie i Amageravisen under den noget misvisende overskrift "Amagerbrogade Lukker".

Agendacenter Sundbyøster har modtaget 25 mails med meninger om forsøget, både for og imod. P4 København omtale aflysningen af trafikforsøget mandag morgen den 10. september. Agendacenter Sundbyøster rykkede annoncer i lokalaviserne om aflysningen. Mikkel Aarø-Hansen fra Center for Miljø sendte svar til AmagerBladet og lederen af Agendacenteret svarede på læserbrevene i AmagerAvisen.

Agendacenter Sundbyøster gennemførte en opfølgende trafikworkshop den 30. okt. 2007.

Agendacenter Sundbyøster har følgende anbefalinger til et fremtidigt forsøg

- Der bør arbejdes på at skaffe mere tid til planlægning af trafikforsøgene – specielt de større.
- Det skal nærmere afdækkes hvilken informationspligt afholder af trafikforsøg har over for borgerne og de lokale grupper.
- Det er vigtigt at have overblik over vejarbejde i nærheden af forsøget, så man ikke skaber unødige gener – f.eks. spærring af Backersvej.
- Samspil med Miljøfestival - Idémæssigt er det fint at koble trafikforsøgene med Miljøfestivalen, men lokalt er det svært at have personaleressourcer til begge dele.

Forvaltningens vurdering

På trods af aflysningen har forsøget skabt den ønskede debat om trafiksituationen på Amagerbrogade, som forsøget skulle have givet yderligere grobund for. En udløber af debatten om forsøget er, at der er enighed om et bredt fremtidigt samarbejde om forsøg på Amagerbrogade. Det vurderes, at det vil være relevant at gennemføre et trafikforsøg til næste år, hvis der kan opnås lokal enighed herom.

Sammenfatning på de større trafikforsøg

For begge forsøg er det gældende, at de har skabt stor lokal debat om trafikafviklingen i de berørte områder. Borgere der normalt ikke er aktive i debatten om udviklingen i områderne er blevet aktiveret, og begge forsøg har skabt debat om fremtidige løsninger.

Det kan være relevant at overveje nødvendigheden af at lave erstatningsparkeringspladser såfremt nye forsøg medfører en fjernelse af p-pladser.

Varigheden af de lange forsøg kan med fordel reduceres fra 2 måneder til 6 uger, og man kan med fordel evaluere og justere forsøget undervejs. De lange forsøg kræver en stor formidlings- og aktivitetsindsats, som er krævende for de lokale at løfte.

Mindre trafikforsøg

De mindre trafikforsøg har alle en varighed på 14 dage og er geografisk spredt. Formålet med de mindre forsøg er, at lokale kan få afprøvet konsekvenserne af en mindre lokal trafikomlægning, og afprøve og evaluere dem for at skabe grundlag for fremtidige ændringer af gader og byrum.

Kongens Enghave

Hastighedsnedsættelse på Ellebjergvej

Forsøget var foreslået af Kongens Enghave Agenda 21 Trafikgruppe og Miljøgruppe. Formålet med forsøget var at skabe større sikkerhed for områdets beboere ved at nedsætte hastigheden fra 60 til 50 km/t på den del af Ellebjergvej, som løber gennem området som en stor hovedfærdselsvej.

Forsøget blev markeret ved skiltning opsat ved krydset ved Spontinisvej og frem til krydset ved Sjælør Boulevard.

Forsøget var en videreførelse af den permanente hastighedsnedsættelse på P. Knudsens gade til også at omfatte Ellebjergvej, som ligger i forlængelse af denne. Forsøget skulle vise, om det gav en effekt i form af lavere hastighed og færre ulykker ved det store kryds, Ellebjergvej, Borgmester Christiansens Gade, Sjælør Boulevard og P. Knudsens Gade.

Ansøgers evaluering

Kongens Enghave Agenda 21 Trafikgruppe og Miljøgruppe vurderer, at beboere udtrykte tilfredshed med forsøget. Flere påpegede dog, at de ikke har kunnet se at bilerne har sat hastigheden ned, og at der ikke har været fartkontrol i området under forsøget. Kongens Enghave Agenda 21 Trafikgruppe og Miljøgruppe vurderer ikke, at der er opstået trafikproblemer på grund af projektet

Om projektets relevans nævnes, at en permanent hastighedsnedsættelse til 50 km/t. er ønskelig gennem bydelen. Det vil være en naturlig forlængelse af den permanente hastighedsgrænse til 50 km/t. på P. Knudsens Gade som ligger i forlængelse af Ellebjergvej igennem bydelen.

Forvaltningens evaluering

I forhold til skiltningen var hastighedsnedsættelsen markeret ved at overdække de eksisterende 60 km/t skilte. Der var altså hverken opsat flere eller færre skilte end på en normal vejstrækning.

Hastighedsmålinger foretaget før og under forsøget har vist, at der ikke blev opnået nogen målbar effekt. Det kan derfor overvejes, om fremtidige forsøg skal suppleres med kampagner eller ”Husk 50 km/t skilte. Forvaltningen vurderer, at det vil være relevant at arbejde videre med nedsættelse af hastigheden på denne del af ring 2 i forbindelse med hastighedsplanen.

Sikrere cykelveje og passage af veje ved Stubmøllevej

Forsøget var foreslået af Kongens Enghave Agenda 21 Trafikgruppe og Miljøgruppe. Formålet med forsøget var at skabe tryghed for fodgængerne, der krydser Stubmøllevej ved at nedsætte bilernes hastighed.

Som supplement til et eksisterende fremrykket fortov i Stubmøllevej blev der etableret et tilsvarende på Hændelsvej. Markering af trafikforsøget med skilte skulle skabe fokus på den nye fodgængerovergang og sikre, at skolebørn i området fik en mere sikker skolevej.

Ansøgers evaluering

Kongens Enghave Agenda 21 Trafikgruppe og Miljøgruppe vurderer, at den sikrere fodgængerovergang blev benyttet meget af skolebørn, der skulle til og fra skolerne i området, og af forældre, der skulle til de nærliggende institutioner. Ældre beboere benyttede dog ikke overgangen i lige så høj grad. En anden effekt af overgangen var, at de forbi kørende biler satte farten ned når de passerede overgangen og kun kørte de 40 km/t. der er tilladt på Stubmøllevej. Ansøger har ikke bemærket nogen trafikproblemer som konsekvens af projektet.

Information om forsøget blev primært formidlet mundtligt til beboere i området. Desuden blev der rettet henvendelse til det nye Lokalråd for Kongens Enghave om at være med til at informere om projektet, og om at indgå i det videre arbejde med at gøre forsøget permanent. Lokalrådet har ikke svaret på henvendelsen.

Kongens Enghave Agenda 21 vurderer, at det er relevant at etablere en permanent fodgængerovergang, da der bliver kørt for hurtig på Stubmøllevej.

Forvaltningens evaluering

Forvaltningen vurderer, at skolebørnene brugte det fremrykkede fortov til at krydse Stubmøllevej. Det vil derfor være relevant at overveje at etablere en permanent krydsning af vejen, og forvaltningen vil lade projektet indgå i prioriteringen i ”Projektet for skoleveje og tryghed”.

Nørrebro

Mere liv og færre biler – gågade i Ægirsgade og ensretning af Bragesgade og Baldersgade.

Forsøget blev foreslået af Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret. Formålet med forsøget var at skabe mere plads til liv på gaderne mellem husene i området. Samtidig blev nogle af intentionerne i Trafik- og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret afprøvet. Det blev gjort ved at lave en gade til gågade og ved at ensrette to andre gader.

Ægirsgade blev lukket for gennemkørende trafik på strækningen mellem Mimersgade og Nannasgade. Forsøget blev udformet, så det var muligt for cykler at passere afspærringerne. Samtidig var der stadig mulighed for varelevering til områdets butikker. Baldersgade blev spærret ved Nørrebrogade, mens Bragesgade blev ensrettet, i retningen mod Nørrebrogade. Forsøget skulle vise, om det kunne give mere liv i gaden.

I gågaden var der gadefest d. 15. september og både butikker og beboere blev opfordret til at indtage gaden, mens forsøget kørte.

Ansøgers evaluering

Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret vurderer, at beboerne i området har haft glæde af trafikforsøgene der blev modtaget positivt. Det blev blandt andet vurderet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse foretaget i området. Områdefornyelsen vurderer også, at det vil være relevant at gøre forsøget permanent, som en del af det videre arbejde med den lokale trafik- og byrumsplan.

Områdefornyelsens informationsindsats indebar:

- Annonce i lokalavisen
- Artikel i lokalavisen
- Opslag på samtlige indgangsdøre i hele Mimersgadekvarteret
- Opslag med informationsark ved alle forsøgene
- Arrangementer i gågaden, hvor Områdefornyelsen talte med borgerne.

En følge af, at der blev sløjfet 25 parkeringspladser i Ægirsgade var, at Nannasgade blev ekstra belastet af parkerede biler under forsøget. Ensretningen af Baldersgade og Bragesgade blev ikke altid overholdt og Områdefornyelsen vurderer, at det skyldes gammel vane.

Forvaltningens evaluering

Forvaltningen vurderer om forsøget, at det har vist, at der er en udpræget grad af lokal opbakning til forsøget. Ligeledes har forvaltningen ikke registreret problemer i forbindelse med trafikafviklingen under forsøget. Forsøget har givet Sekretariatet for områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret et godt grundlag for at arbejde videre med intentionerne i trafik- og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret.

Nørrebro, Vanløse & Østerbro

Bedre cykelparkering i forbindelse med indkøbsmuligheder

Forsøget blev foreslået af Dansk Cyklist Forbund. Formålet var at skabe bedre parkeringsmuligheder for cykler i forbindelse med indkøb på en række udvalgte steder i hande­lsgaderne Rantzausgade, Valby Langgade og Nordre Frihavns­gade. Dansk Cyklist Forbunds baggrund for at foreslå forsøgene var tillige, at henlede opmærksomheden på muligheden for mere generelt at inddrage parkeringsarealer for biler til cykelparkering.

Forsøget bestod i at inddrage parkeringsarealer i hande­lsgader til cykelparkering. Der blev opstillet stativer med mellem 20 og 30 cykelparkeringspladser hvert sted, og området blev afskærmet af betonklodser.

Ansøgers evaluering

Dansk Cyklist Forbund har ikke gennemført en systematisk evaluering af trafikforsøget. Dog har forbikørsler vist, at der har været udbredt brug af stativerne.

Dansk Cyklist Forbund har udsendt en pressemeddelelse til de lokale aviser i de tre bydele.

Forbundet vurderer, at gennemførelsen af forsøget ikke påvirkede trafikafviklingen i noget videre omfang.

Forvaltningens evaluering

Forvaltningen har ved besøg på de forskellige steder hvor cykelparkeringen var opsat observeret, at cykelparkeringen var flittigt brugt. Det vurderes, at der i handeleggaderne er behov for at arbejde videre med etablering af cykelparkering i gadearealet.

Amager

Mere grønt lys til cyklisterne

Forsøget blev foreslået af Dansk Cyklist Forbund der ønsker, at der kommer flere grønne bølger for cyklister i København. Formålet med forsøget var at forbedre fremkommeligheden for cyklister og nedbringe køretiden ved at omstille lysreguleringer til en grøn bølge, der passer til cyklisternes gennemsnitshastighed.

Fem lyskryds på Amagerbrogade blev i forsøgsperioden samordnet så de skiftede i en grøn bølge, der fulgte cyklisternes gennemsnitshastighed på 20 km/t. Indstillingerne blev lagt sådan, at den grønne bølge gik ind mod byen om formiddagen og ud af byen om eftermiddagen.

Forvaltningens evaluering

Forvaltningen er ved at udarbejde en evalueringsrapport over forsøget. Foreløbige observationer på stedet peger på, at forsøget fungerer efter hensigten og at cyklisterne rammer den grønne bølge som planlagt. Forvaltningen vurderer derfor, at det vil være muligt at lade signalerne forblive programmeret til den grønne bølge, såfremt evalueringsrapporten ikke viser modstridende resultater.

Pladdannelser på ”den grønne forbindelse” i Øresundsvejskvarteret - Kirkegårdsvej

Forsøget blev foreslået af Områdefornyelsen Øresundsvejskvarteret. Formålet med forsøget var at forbedre forholdene og tilgængeligheden for fodgængere og cyklister.

Baggrunden for forsøget var at teste foreslåede trafikløsninger i den ”grønne forbindelse” der er beskrevet i Trafik- og Byrumsplanen for Øresundsvejskvarteret. Det smalle fortovej på Kirkegårdsvej blev udvidet ved at inddrage parkeringspladser og der blev udlagt en grøn løber. Samtidig blev der opsat blomsterkummer. Krydset Kirkegårdsvej/Spaniensgade/Øresundsvej markeredes med skaktern. Bemalningen af fladen i krydset skulle gøre bilister opmærksomme på de krydsende bløde trafikanter, som færdes langs ”Den Grønne Forbindelse”.

Ansøgers evaluering

Områdefornyelsen Øresundsvejskvarterets evaluering af forsøget følger herunder fordelt på hhv. Kirkegårdsvej og Øresundsvej:

Kirkegårdsvej

Udvidelse af fortov: Handlende til Føtex har været tilfredse med forsøget, mens beboere har ytre frustration over Føtex. Det udvidede areal, med den grønne løber og blomsterkummerne vakte umiddelbar glæde over grønt i gaden, men idet blomsterkummerne blev placeret på den grønne løber, var det ikke muligt at spadsere på den. Samtidig udnyttede Føtex den ekstra plads og satte flere varer ud foran forretningen, så arealet i højere grad blev et udvidet areal for Føtex, end en passage for fodgængere. Den tilsigtede forbedring af tilgængeligheden gik dermed tabt!

Nedlæggelse af parkering:

Forsøget indebar nedlæggelse af ca. 8 parkeringspladser, hvilket faldt uheldigt sammen med en facaderenovering, der også optog parkeringspladser på Kirkegårdsvej. Dermed oplevede beboere og handlende problemer med at finde parkeringspladser nær indkøb og hjem.

Øresundsvej

Den gule bemaling har haft en effektiv virkning på biltrafikken, som har sænket farten omkring krydset. Dette dog kun indtil bilisterne blev bekendt med, at der ikke var et bump, men kun en markering af krydset. Efter den første uge af forsøget påbegyndtes rørarbejde på Øresundsvej blandt andet ved krydset Øresundsvej/Kirkegårdsvej, hvilket fik effekten af bemalingen til at gå tabt, idet bilisterne nu mest sænkede farten pga. vejarbejdet. Desuden optog vejarbejdet yderligere parkeringspladser, som i sammenfald med de øvrige sløjfede parkeringspladser skabte stor ærgrelse hos beboerne.

Som en del af informationsindsatsen blev en oplysende folder inklusiv evalueringsskema med mulighed for at skrive kommentarer og svarkuvert husstandsomdelt til Kirkegårdsvej 1 – 25 en uge før Miljøfestivalen. Der blev ligeledes opsat A4 opslag i opgangene på Kirkegårdsvej 14-24, Øresundsvej 14-37 samt Lillegrund 2-12. Dvs. alle ejendomme i nærheden af krydset Øresundsvej/Kirkegårdsvej/Spaniensgade og Føtex på Kirkegårdsvej.

Ca. 100 foldere med evalueringsskemaer er uddelt hvoraf ca. 15 kommet retur. Herudover var der opstillet en stander med foldere og evalueringsskemaer i Føtex på Kirkegårdsvej, hvor folk kunne aflevere evalueringsskemaerne i Føtex kundeservice. Ca. 100 foldere og 200 evalueringsskemaer har ligget ved Føtex og ca. 10 evalueringsskemaer er afleveret i kundeservice.

Desuden blev der oprettet en side med information om Miljøfestivalen, og med mulighed for at bestille folderen og evaluere trafikforsøgene på Områdefornyelsen Øresundsvej kvarterets hjemmeside. Der blev herudover oprettet et debatforum på hjemmesiden. Ca. 10 har besvaret evalueringsskemaer via hjemmesiden og 5 personer har skrevet debatindlæg i debatforum.

Desuden var der henvist til hjemmesiden fra Agendacenter Sundbyøsters og Områdefornyelsen Haraldsgadekvarterets hjemmesider. Endelig var trafikforsøget annonceret i Lokalavisen Amager, som efterfølgende har evalueret forsøget og talt med handlende i Føtex.

Hvordan har beboerne oplevet forsøget?

Kirkegårdsvej:

Beboerne har været frustrerede over de manglende parkeringspladser og flere har givet udtryk for store problemer i forhold til Føtex. Dette blandt andet ved varelevering til Føtex, som generelt giver problemer med afvikling af morgentrafikken og støj. Der er udtrykt frustrationer over det generelle

problem med at have et stort supermarked placeret på en forholdsvis lille vej. Flere er meget bekymrede for, hvordan parkeringsforholdene vil blive, når den nye Rema 1000 åbner i krydset på Øresundsvej.

Der har således fra beboernes side været mere fokus på parkering og den utrygge trafikale situation ved morgentrafikken på Kirkegårdsvej end tilgængelighedsproblemet for fodgængerne ved Føtex.

Øresundsvej:

Ifølge Områdefornyelsens daglige observationer af krydset i forsøgsperiodens første uge, samt observationer fra en beboer, har forsøget været en succes, idet bilisterne har sænket farten ved markeringerne på vejene. En del beboere har dog ikke mærket nogen forskel på bilisternes hastighed.

Ville det være relevant at gøre forsøget permanent?

Kirkegårdsvej:

Områdefornyelsen vurderer at problemerne med parkering og varelevering må løses, før det er muligt at vurdere om en udvidelse af fortovet er en god idé. Der er i den forbindelse behov for en nærmere analyse af problemerne med varelevering. Den vil blive lavet i forbindelse med renovering af Øresundsvej.

Øresundsvej:

Ved en renovering af Øresundsvej, der inkluderer anlæggelse af cykelstier vil det være relevant at lave en sikker krydsning for bløde trafikanter i krydset. Trafikforsøget afklarede ikke entydigt om en pladsdannelse er en god idé.

Forvaltningens evaluering

Det er vurderingen, at Områdefornyelsen har gennemført en stor informationsindsats omkring forsøget. Omkring selve forsøget er fortovsarealet foran Føtex på Kirkegårdsvej meget smalt. Herudover er der cykleparkering på en stor del af strækningen, hvilket medfører en ringe fremkommelighed for de lette trafikanter. Forvaltningen vurderer, at det vil være relevant at arbejde videre med en ny indretning og udvidelse af fortovsarealet foran Føtex.

Krydset Øresundsvej/Kirkegårdsvej er svært at overskue særligt for de lette trafikanter. Forvaltningen vurderer, at det vil være relevant at arbejde videre med hastighedsnedsættende foranstaltninger i krydset.

Forvaltningen vurderer at det vil være relevant for Områdefornyelsen Øresundsvejskvarteret at arbejde videre med forsøgene og inddrage erfaringerne i den fremtidige områdeplanlægning.

Bispebjerg

Sikker skolevej på Bispebjerg – lukning af Hovmestervej

Forsøget blev foreslået af Bispebjerg Skole. Formålet med forsøget var at øge sikkerheden og trygheden for skolebørn på vejene omkring Bispebjerg skole.

Hovmestervej ved Tomsgårdsvej blev lukket om morgenen og om eftermiddagen når børnene skulle til og fra skole. I forbindelse med trafikforsøget intensiverede skolen skolepatruljearbejdet og den 10. september blev der uddelt roser til trafikanter, der respekterede patruljerne og i det hele taget tog

ekstra hensyn til børnene. Derudover fik eleverne uddelt kasketter, så de tydeligt kunne ses i trafikken. Skolen forsøgte at få børnene til at bære kasketten hver gang de var ude i trafikken og ikke kun til og fra skole. Senere på året vil alle elever få udleveret reflekser. Når klasserne er ude i trafikken vil første og sidste "Mand" bære reflekterende veste.

Ansøgers evaluering

Bispebjerg Skole vurderer, at der i forsøgsperioden kunne konstateres væsentlig mindre trafik i området. Det gjaldt især biler, mens cyklisterne fortsat benyttede vejen. Ved tidligere forsøg har der været en del klager fra lokalbefolkningen over øget trafik ad Tingskrivervej. Det var ikke tilfældet i år. Bispebjerg Skole vurderer, at de lokale er glade for den nedsatte trafik på Hovmestervej. Efter forsøgets ophævelse kan Bispebjerg Skole konstatere en lille stigning i trafikken.

Bispebjerg Skole vurderer at det vil være ønskeligt at gøre ensretningen permanent. Blandt skolens forældre er der udtalt tilfredshed med forsøget. Skolepatruljerne oplevede, at det var en fordel, at der ikke var ret meget trafik ad Hovmestervej. Etableringen af midlertidig cykelsti på Frederiksborgvej viste igen, at det er en stor fordel af de forskellige trafikanter kan holdes adskilt. Det må kraftigt anbefales, at man etablerer cykelstier på de manglende strækninger på Frederiksborgvej. Bispebjerg Skole fortsætter deres indsats med at fortælle elever om sikker skolevej.

Forvaltningens evaluering

Forvaltningen vurderer at det vil være relevant at arbejde videre med anlæggelsen af en cykelsti på Frederiksborgvej. Om den periodevise lukning af Hovmestervej vil forvaltningen overveje at lade det indgå som forsøg i projekter om bilfri skoleveje.

Vesterbro

Sikker skolevej på Ny Carlsbergvej

Forsøget var foreslået af Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe, Grøn Vesterbro. Formålet med forsøget er at øge sikkerheden og trygheden for skolebørn.

Der blev etableret to bump på Ny Carlsbergvej og samtidig blev hastighedsgrænsen ændret til 40 km/t.

Ansøgers evaluering

Forsøget blev udsat for en del hærværk ved at vej bumpene blev fjernet og lagt ud i siden af vejbanen. Det skete nogle gange i løbet af forsøgsperioden, forsøget blev løbende genetableret.

Forvaltning evaluering

Forvaltningen vurderer, at det vil være relevant at sanere vejen i forhold til et sikkert skolevejsprojekt.

København K

Sikkert over Holbergsgade

Forsøget var foreslået af Gammelholm Beboerforening. Formålet med forsøget var at gøre det lettere for fodgængere, cyklister, barnevognsførere og gangbesværede at krydse gaden.

Forsøget skulle skabe en sammenhængende forbindelse for fodgængere mellem Kongens Nytorv og Havnegade og gøre det mere sikkert og trygt for fodgængere at krydse vejen. Samtidig blev bilernes hastighed, i forsøgsperioden sænket til 40 km/t på Holbergsgade. Der blev opstillet en midterhelle ved Peder Skrams Gade samt en tilsvarende helle ved Tordenskjoldsgade.

Ansøgers evaluering

Gammelholm Beboerforening vurderer, at forsøget har været en succes. Flere beboere har henvendt sig til foreningen og udtrykt glæde over, at det nu er mere trygt og sikkert at krydse Holbergsgade. Derudover har Gammelholm Beboerforening foretaget en spørgeskemaundersøgelse i sidste halvdel af forsøgsperioden. Undersøgelsen viser, at beboere og gæster/turister i området ønsker de to overgange med heller gjort permanente.

De fleste biler har kørt langsommere i forsøgsperioden og kun en af de handlende har udtrykt bekymring om at kunne finde en parkeringsplads. Beboerforeningen mener at kunne opfatte mindre trafik i området end normalt i Holbergsgade. De vurderer at det kan være på grund af forsøget.

Gammelholm Beboerforening har informeret om forsøget, dels i deres jubilæumsavis, der er uddelt til samtlige husstande i området, dels gennem opsætning af plakater. Der har også været en omtale af forsøget i City Avisen. Alle bestyrelsesmedlemmer i foreningen har på skift været tilstede i Holbergsgade og foretaget interview. Der har kun været positive tilbagemeldinger fra borgere og foreningen ønsker, at forsøget bliver gjort permanent.

Gammelholm Beboerforening har et ønske om mere permanente fodgængerovergange samt en generel hastighedsnedsættelse til 40 km/t på hele Gammelholm. Bydelen er bl.a. belastet af, at Holbergsgade fungerer som ventil for trafikken over Kongens Nytorv.

Forvaltningens evaluering

Forvaltningen vurderer, at det vil være relevant at udføre forsøget permanent som en del af en trafikfremmende foranstaltning.

Sammenfatning på de mindre trafikforsøg

Generelt kan det konkluderes, at der var stor interesse for at komme med projektforslag. I alt blev der indsendt 32 forslag, hvor de 26 var ideer til lokale trafikforsøg.

Både de lokale grupper evaluering af trafikforsøgene og forvaltningens evaluering viser at stort set alle trafikforsøg var vellykkede og at de fleste kan implementeres og medføre forbedringer af lokale trafik- og miljøforhold.

For alle forsøgt vedkommende må det konkluderes, at de 14 dages varighed har været et passende tidsrum, både set i forhold til de konkrete projekter der er afholdt i år, og i forhold til de tidligere

Miljøtrafikuger, hvor de korte projekter typisk kun havde en varighed på en uge. 14 dage giver bedre muligheder for at kunne konkludere på forsøgets effekter.

Ikke gennemførte trafikforsøg

Under planlægningen af trafikforsøgene var der nogle af de vedtagne forslag, der ikke blev til noget. Disse omtales kort i det følgende.

Længere grøn tid på Frederikssundsvej

Forsøget skulle på to udvalgte steder på Frederikssundsvej give ældre bedre mulighed for at passere fodgængerovergangene ved at regulere på den tid, hvor trafiklyset er grønt. Forsøget kunne desværre ikke gennemføres da der var en fejl på den computer der centralt styre signalanlæggene. Dette medførte, at det ikke var mulig at overvåge signalanlæggene på Frederikssundsvej.

Dobbeltretning af cykelsti på Gothersgade

Forsøget skulle ophæve ensretningen for cyklister, og gøre det muligt at cykle ad Gothersgade fra Kronprinsessegade/Kgs. Have til Kongens Nytorv. Forsøget ville medføre inddragelse af en række parkeringspladser, der normalt betjener butikker i gaden. Ansøger Dansk cyklist forening valgte at trække forsøget tilbage.

Grøn cykelrute i Vanløse

Vanløse Lokaludvalg ønskede at gennemføre et projekt, der afprøvede, hvordan den grønne cykelrute kunne gøres mere trafiksikker. Forslaget gik på, at det skulle gøres lettere og mere trygt for cyklister at krydse Grøndals Parkvej. På Hyltebjerg Allé og Linde Allé skulle den gennemkørende trafik reduceres, så cyklisterne lettere og mere trygt kunne komme frem.

Forslaget var planlagt, men kunne ikke gennemføres på grund af vejarbejde på Grøndalsvej i forsøgsugerne. På baggrund af et ønske fra ansøger vurderer forvaltningen, at det vil være relevant at gennemføre forsøget næste år.

2. Miljøprojekter

Dette kapitel indeholder flere grupper af projekter, der alle indgår som en delmængde af miljøprojekterne. I nævnte rækkefølge evalueres i alt fem støttede cykelaktiviteter for etniske grupper om trafik- og miljø, to miljøprojekter og sidst samkørselskampagnen.

Aktiviteter for etniske grupper om trafik og miljø - cykelaktiviteter

København har et ønske om, at flere københavnere skal bruge cyklen som transportmiddel. Derfor er der i miljøprojekterne i år sat fokus på cykelkurser for voksne kvinder. Cykelkurserne eksisterer allerede flere steder i byen, og kører både forår og efterår.

Forvaltningen er som et led i arbejdet med cykelkurserne i gang med at samle op på, hvordan cykelkurserne fungerer, kan forbedres samt hvordan København kan støtte et tilbud om cykelkurser for voksne så man kan sikre, at kursustilbuddene er kontinuerte og permanent ordninger.

Her undersøges hvordan kurserne kan forbedres, så flere indvandrere kommer til at bruge cyklen i det daglige og forvaltningen er i gang med at undersøge økonomien i at gøre cykelkurser gratis for alle deltagerne. Under Miljøfestivalen blev der informeret om cykelkurserne på en informationsstand på Råhuspladsen i sammenhæng med informationsområdet for Miljøfestivalen.

Forvaltningen er nu i gang med at interviewe afholderne af cykelkurser, og senere på året vil der blive afholdt en workshop for alle interesserede. Formål med interview og workshop er, at lave erfaringsudveksling og vidensdeling blandt kursusudbydere. Samtidig vil forvaltningen afdække hvor Københavns Kommune kan sætte ind for at sikre kontinuitet og udbredelse af cykelkurser for kvinder samt undersøge økonomien i at gøre kurserne til et gratis tilbud for københavnere.

Cykelkursus i Sydhavnen

Kvindeforeningen Paillettens Ressourcekvinder søgte i forbindelse med årets trafik- og miljøforsøg om økonomiske midler til indkøb af 2 seniorcykler og 2 store børnecykler. Pailletten havde i forvejen 10 almindelige cykler.

Kursisterne

Pailletten har oplevet en stor tilslutning til deres cykelkurser til kvinder. Der er blevet afholdt to kursusgange om ugen i efteråret. Der har gennemsnitligt været 10 kvinder til kursusgangene. Kvinderne på kurserne kommer fra flere forskellige bydele. Kursisterne er både selvforsørgende og i aktivering. Aldersfordelingen spænder fra 35-63 år og der er mange forskellige nationaliteter.

Der har generelt været mindre tilslutning til aftenholdet. Det skyldes at det er svært at samle et hold på det tidspunkt på grund af skiftende arbejdstider.

Kurset og instruktører

Der er en betalt instruktør tilknyttet til cykelkurset. Det optimale antal vil være en instruktør pr. fire-fem kursister. Pailletten har heldigvis haft nogle af de erfarne kursister til at hjælpe med kurset.

Pailletten mener, at det er vigtigt med betalte undervisere. Der er ikke reklameret for kurset da det blev vurderet at der var nok kursister ”i egne rækker”. Men målrettet reklame vil være hensigtsmæssig i løbet af foråret. Her kunne det være relevant at kontakte SOSU-skolerne direkte og informere om kurserne.

Kurser for mænd

Pailletten har oplevet interesse fra en gruppe mænd, der gerne vil lære at cykle og arbejder på at oprette kurser for dem også. Pailletten arbejder med at inddrage deres pigeclub i cykelarbejdet og arrangere længere og kortere cykelture med dem. Pailletten vurderer at de har haft stor succes med projektet og det er deres hensigt at det skal blive ved med at være et tilbud.

Sammenfatning

Pailletten ytrer ønske om, at Københavns Kommune fortsat kan støtte denne type projekter. Pailletten arbejder mod det mål, at cyklerne kommer mange mennesker til gode, og er ved at planlægge et samarbejde med forskellige andre projekter i forskellige bydele om brug af cyklerne.

Netværksgruppens cykelkurser

Netværksgruppen i Københavns har afholdt cykelkurser siden efteråret 2003 to gange årligt. Kurserne foregår på Nørrebro, og der bliver øvet søndage mellem kl. 13 og 15 i Hans Tausens Park og på de omkringliggende veje. Ca. 300 kvinder har deltaget gennem årene. Kursisterne er mellem 20 og 60 år, flest mellem 25 til 45, og er oftest født uden for Danmark.

Kursisterne har tilmeldt sig kurset for at blive mere mobile. En gruppe deltagere har også tilmeldt sig, for at kunne komme ind på SOSU-skolen. Kvinderne på kurset kommer fra hele verdenen.

Netværksgruppen informerer om cykelkurset i Netværksgruppen lokaler på Nørrebro, hvor der p.t. kommer ca. 200 brugere om måneden. Målgruppen er voksne flygtninge og indvandrere i Københavns Kommune. En optælling, fra maj 2007, viste, at der i løbet af en to-ugers periode kom brugere fra mindst 29 forskellige oprindelseslande, og at 70 % af brugerne var kvinder.

En del SOSU-skoler, sprogskoler og diverse tilbud for etniske minoritetskvinder har kendskab til netværksgruppens kurser. Derudover bliver kursustilbuddet ofte formidlet gennem kvinder, der har deltaget på kurset. Deltagere opfordres til at dele brochurerne ud på deres skoler og blandt deres naboer, veninder o.l.

En stigende del af deltagerne har fundet vej til cykelkurset via nettet og netværksgruppens hjemmeside. Netværksgruppen har i september 2006 og juni 2007 været medarrangør på et cykelløb for kvinder på Nørrebro. Formålet med cykelløbet er at skabe et forum, hvor kvinder på tværs af etniske grupper kan mødes for at cykle og have det sjovt sammen samt at informere om muligheden for at lære at cykle. Endnu et cykelløb planlægges afholdt i juni 2008.

I foråret 2007 deltog 51 kvinder på vores kursus og i efteråret 2007 har 43 deltaget. Deltagerne er med fra et par kursusgange til næsten alle kursusgange. Antallet af deltagere har på vores nuværende kursus svinget mellem 14 og 23 pr. kursusgang, og kurset slutter d. 4. november.

Deltagernes oplevelse af kurset

Deltagerne er ivrige efter at lære at cykle, og i år er der ikke som det har været tilfældet tidligere, været et fald i deltagelsen grundet Ramadanen, den muslimske fastemåned. Netværksgruppen har i løbet af de år, hvor de har afholdt cykelkurser, oplevet en stigende interesse, og angiver dette som baggrunden for at søge om midler under Miljøfestivalen, så det har været muligt at købe flere cykler. Støtten fra puljen har hævet antallet af cykler fra tidligere 15 cykler, til nu 22 cykler.

Som det er nu, er der balance mellem de antal cykler Netværksgruppen har til rådighed og det antal kvinder der ønsker at deltage på kurserne. De kunne imidlertid godt bruge flere frivillige for at kunne imødekomme de behov, som deltagerne har. Det fungerer bedst med omkring 9-11 frivillige på kurset.

Netværksgruppen vurderer, at der bestemt er behov for deres cykelkursus og planlægger at fortsætte som hidtil med to kurser om året á 11-12 søndage. De fleste deltagere giver udtryk for at tidspunktet, hvor øvelserne foregår, passer dem godt.

Cykelkursus for kvinder i Urbanplanen fra 27.9. – 25.11. 2007

Formålet med cykelkurserne i Urbanplanen er at kvinder får mulighed for at lære at cykle, af hensyn til jobmuligheder, økonomi, integration, familie, helbred, mobilitet, klima og miljø.

Projektet er en del af den lokale handleplan for Sundheds- og motionsindsatsen i Urbanplanen 2007-2009. Sundheds- og motionsindsatsen er en samarbejdsindsats mellem sekretariatet for Byudvikling i Partnerskabet, Folkesundhed København (Sundhedsforvaltningen), beboere og lokalområdets kommunale institutioner – herunder aktivitetshuset Bondegården, der er tovholder på cykelprojektet.

Cykelkursus kørte i efteråret fra 27.sep.- 25. nov. 2007. Der var 16 undervisningsgange af 1 ½ time. Torsdag og søndag fra 13-14.30. I alt 34 kvinder har deltaget i kurset. Kurset er gratis for deltagerne. Deltagerne krydses af hver gang af Bondegården, aktivitetshuset i Urbanplanen.

Kurset indeholdt både praktisk og teoretisk undervisning med to erfarne instruktører. En teoriprøve blev afviklet og der kom besøg af betjent Michael Bjørkman. Der udleveres skriftligt teorimateriale undervejs. De som har deltaget regelmæssigt får et deltagerbevis.

Bondegården koordinerer og afvikler cykelprojektet i praksis. De sørger for at cykler og hjelme fungerer og afkrydser om instruktørerne kommer. Markedsføring samt finansiering af cykelkurset i fremtiden varetages af Partnerskabet i Urbanplanen.

En vigtig del af undervisningen har været opvarmning, som alle gange er startet med. Det er for at forebygge alvorlige ulykker, når kvinderne vælter eller falder med cyklen undervejs. Desuden lægger instruktørerne vægt på at skabe et fællesskab med de fælles øvelser, hver kursusgang afsluttes med en fælles kampsang: Vi cykler, vi cykler, vi cykler!

Alle starter med en balanceøvelse, hvor de triller på cyklen ved at stå på en pedal. Fire-fem kvinder kan nu sidde på cyklen og har været ude at køre i området (Remiseparken). Fire-fem kvinder cykler men er stadig usikre. Resten er stadig i gang med første balanceøvelse.

Underviserne vurderer selv at 3-5 kvinder kan nå at blive klar til at komme ud at køre i trafikken ved kursusafslutning.

Derudover planlægger partnerskabet at lave en mere uddybende evaluering af kurset, hvor de blandt andet ved hjælp af spørgeskemaer vil afdække kvindernes motivation til at cykle og om kurset generelt.

Seje cyklister – Miljøsattelitten Nørrebro

Cyklisme på Ydre Nørrebro

Miljøsattelitten - Ydre Nørrebro afholdt under Miljøfestivalen en temadag, der havde fokus på cyklisme. Miljøfestivalen blev besøgt af omkring 200 mennesker, der deltog i de forskellige aktiviteter og samtaler om trafik, genbrug og økologi. Miljøfestivalen afholdtes under ramadanen, hvilket resulterede i, at fremmødet af personer med anden etnisk baggrund end dansk var forholdsvist lavt. Børnene der deltog fra de etniske minoritetsgrupper var dog glade for de forskellige aktiviteter.

Cyklen som kvindens transportmiddel

Formålet med temaerne var at give kvinder mulighed for at se og prøve ladcykler og cykler med cykelkurve og -tasker. Låncyklerne fra kvarterløftene og fra Bispebjerg miljøcenter blev stillet frem, og forskellige miljømærkede varer blev brugt som eksempel på, hvor meget man kan transportere i en cykelvogn eller cykelkurv. Der var information om hvor man kan låne ladcykler. Derudover blev der informeret om cykelkurser for voksne, til foråret.

Seje cyklister.

Unge mænd lavede opvisning og underviste i trick-cykling. Formidlingen gik direkte fra de seje drenge til de seje drenge. Mange drenge tog udfordringen op og der var stor aktivitet på banen hele dagen. Også enkelte piger og forældre prøvede cykelramperne. Ca. 25 drenge deltog.

Børn skal cykle mere på Ydre Nørrebro.

Målet for temadagen var at det skal blive mere almindeligt, for børn på Ydre Nørrebro at lege med, øve sig på og lære at cykle. Miljøsattelitten har etableret en lille gruppe låne-børnecykler, så børnefamilierne kan opleve fornøjelsen ved, at børn cykler. Cyklerne skal fremover administreres af Haraldsgadekvarterets Områdeløft i samarbejde med fritidshjem i området. Muligheden for at låne cykler vil blive også brugt som en lejlighed til en generel snak med forældrene om motion og cyklisme.

Information til beboerne

Haraldsgadekvarterets Områdeløft og Miljøsattelitten Ydre Nørrebro satte fokus på cyklisme i perioden omkring Miljøfestivalen. Det gjorde de blandt andet gennem artikler i lokalpressen, og reportager i lokalradioen. Derudover blev der sat plakater i opgangene i Mimergadekvarteret og uddelt flyers på gaden og ind ad brevsprækken til 600 beboere i området.

Effekt af projektet

Miljøsattelitten – Ydre Nørrebro har erfaret at børnene i området gerne vil deltage i projekter

Alle deltagende parter har ytret ønske om at fortsætte indsatsen. Derfor har Miljøsatelitten iværksat forskellige processer, der får virkninger i den kommende tid og i foråret. Det gælder for eksempel cykelkurser for etniske kvinder og lånecykler til børn.

Sammenfatning på aktiviteter for etniske grupper om trafik og miljø

Alle fire cykelkurser samt temadagen på Nørrebro, som der er givet støtte til gennem midlerne til miljøprojekter 2007, er blevet succesfuldt gennemført. Vi har i forvaltningen modtaget skriftlig evaluering fra tre af kurserne men har ikke modtaget fra foreningen FAKTI, der afholder cykelkurser i Nordvest. Forvaltningen har foretaget interview med alle fire kursusudbydere og yderligere med to andre udbydere, der ikke har modtaget støtte fra årets pulje. Derudover bliver der i forlængelse af interviewene afholdt en workshop for udbydere af kurser og andre interessenter.

Formålet med interviewene og workshoppen er at samle op på, hvor mange indvandrerkvinder der har lært at cykle på kurserne, og hvordan kurserne kan forbedres, så flere indvandrere kommer til at bruge cyklen i det daglige. Forvaltningen vil desuden undersøge økonomien i at gøre cykelkurserne gratis for alle deltagere.

CO₂ ballon og information om grønne cykelruter

CO₂-Ballon på Nørrebro

Forsøget blev foreslået af Agenda 21 Center – Indre Nørrebro. Forsøget gik ud på at skabe opmærksomhed omkring CO₂-udledning og fordelene ved delebiler ved at opsætte en luftballon.

Ideen med forsøget var at opsætte en luftballon med 2.200 m³ luft for at illustrere, hvor meget CO₂-forurening miljøet spares for, når folk kører i delebil. I runde tal spares der 2/3, fordi delebilsbrugere dels kører færre ture og dels kører i nyere og mere miljøvenlige biler end den gennemsnitlige bilist.

Ansøgers evaluering

Agenda 21 Center – Indre Nørrebro havde planlagt at sætte ballonen op 3 dage. Det lykkedes ikke, da der alle dage var for meget vind.

Information om grønne cykelruter

Agenda 21 Center – Indre Nørrebro har trykt en pjece, der skal informere om Nørrebros grønne cykelruter. Beboerne på Nørrebro har været positive over for den grønne cykelrute. Området har Danmarks laveste bilejerskab med 13,3 % og langt de fleste, som Agenda 21 Center – Indre Nørrebro har talt med er interesseret i, at få udbredt den grønne cykelrute yderligere. Agendacentret anbefaler cykelruten udbredt på følgende veje: Nørrebrogade, Blegdamsvej, Sankt Hans Gade og Guldbergsgade.

Sammenfatning

Der har været få ansøgninger til miljøprojekterne hvilket muligvis kan skyldes, at der i år kun blev efterspurgt forslag til aktiviteter for etniske grupper om trafik og miljø f.eks. cykelkurser for indvandrerkvinder og forslag til aktiviteter, der kunne fremme miljøvenlig transportadfærd.

Samkørselskampagne: Kør sammen – spar penge og CO₂

Samkørselskampagnen skal sætte fokus på de fordele, der er for den enkelte ved at køre sammen med en anden til og fra arbejde. Målet er at gøre samkørsel til et middel til at nedbringe antallet af pendlere, der kører alene i bil til og fra arbejde.

Formål - beskrivelse

Formålet med samkørselskampagnen er at sætte fokus på det daglige transportbehov og transportvaner. Kampagnen sætter fokus på samkørsel som et middel til at nedbringe antallet af pendlere, som kører alene i bil til og fra arbejde

Kampagnen er rettet mod ansatte i større virksomheder (500 ansatte eller derover) der er placeret i København. Kampagnen skal synliggøre muligheder og fordele ved at finde personer at køre sammen med til og fra arbejde.

35 større arbejdspladser i København deltager i kampagnen. Oplysninger om kampagnen sker via de deltagende virksomheders intranet og bygger på erfaringer fra en lignende samkørselskampagne i 2005.

Succeskriterier for kampagnen

Succeskriteriet for kampagnen var fra start, at få 25 store virksomheder til at deltage

Da kampagnen ikke er afsluttet, foreligger der endnu ikke en egentlig evaluering. I det følgende gives 1) En beskrivelse af kampagnen, 2) de foreløbige resultater samt indholdet i den kommende evaluering, som udarbejdes umiddelbart efter årsskiftet.

Samkørselskampagnen

Tidligere kampagner har vist at intern virksomhedskommunikation i form af intranettet gav gode resultater set i forhold til de dengang afsatte ressourcer.

I årets kampagne henvendte forvaltningen sig til alle virksomheder med mere end 500 medarbejdere beliggende i Københavns Kommune. Grundlaget for at fokusere på store københavnske virksomheder var, at der var større sandsynlighed for at finde en samkørselspartner i den virksomhed man arbejder i, når virksomheden havde over 500 ansatte. Flere virksomheder kunne også se netværksmuligheder for deres medarbejdere, ved at virksomheden gik ind i kampagnen.

Virksomhederne blev kontaktet i løbet af juli og august og informeret om kampagnen. Kontakten resulterede i, at 35 virksomheder ønskede at medvirke i kampagnen. Hovedparten af virksomhederne ønskede at informere medarbejderne via intranettet med undtagelse af én arbejdsplads, der ikke havde intranet. De informerede deres ansatte gennem en fællesmail og har siden hængt kampagnematerialet op.

De deltagende virksomheder er:

Carlsberg Danmark A/S,
H. Lundbeck A/S,
Man Diesel A/S,
Magasin,
Arriva A/S,

DFDS A/S,
AS Danmark A/S,
Telia,
Danske Bank A/S,
PFA Pension,

Alm. Brand Forsikring A/S,
CSC Danmark A/S,
IBM Danmark A/S,
Københavns Energi,
FLSmidth A/S,
Danmarks Statistik,
Folketingets Administration,
De Københavnske Fængsler,
Kriminalforsorgens Direktorat,
Rigspolitiet,
Amager Hospital,
Renholdningsselskabet af 1898,
Ecolab,
Ericsson,

Undervisningsministeriets Departement,
Ministeriet for Fødevarer,
Landbrug og Fiskeri,
Socialministeriet,
Udenrigsministeriet,
Miljøministeriet,
Beskæftigelsesministeriet,
Ministeriet for Flygtninge,
Indvandrere og Integration,
Skatteministeriet,
Transport- og Energiministeriet,
Økonomi- og Erhvervsministeriet &
Københavns Kommune

For at opretholde opmærksomheden blandt medarbejderne får virksomhederne leveret fem artikler til publicering på intranettet i løbet af kampagnen. Artiklernes indhold og temaer blev justeret løbende for at gøre brug af aktuelle emner og informere om kampagnens fremgang.

Kampagnen blev skudt i gang torsdag i uge 37. Kampagnematerialet sendes ud med tre til fire ugers interval.

Samkørselskampagnen evalueres bl.a. ved at opgøre antallet af nytilmeldte i Pendlernet.dk. Hver uge leverer Pendlernet.dk et udtræk fra deres database med de tilmeldte, som pendler til eller fra Københavns Kommune.

Det valgte koncept, hvor kommunen leverer færdige ”grydeklare” intranetartikler til virksomheder, som de skal publicere, vurderes til at være medvirkende til, at der er kommet relativt mange tilmeldte virksomheder. Flere af virksomhederne har givet udtryk for, at denne type kampagne falder godt i tråd med andre personaletilbud. Samtidig har de givet positive tilbagemeldinger på metoden med færdige intranetpakker, som de bare skal publicere.

Samkørsel er således et godt og nemt supplement til mange virksomheders profil på miljø- og personaleområdet.

Københavns Kommunes indsats har indtil videre været koncentreret om ”rekrutteringen” af virksomheder, samt udviklingen af intranet-artikler og andet pr-materiale. Rekrutteringen er relativt arbejdskrævende. Det udviklede materiale kan til gengæld bruges til alle de tilmeldte virksomheder. De hidtidige erfaringer viser også, at der kommer relativt flere tilmeldinger fra større virksomheder med udbredte IT-arbejdspladser.

Forvaltningens foreløbige sammenfatning på samkørselskampagnen

Den foreløbige erfaring med samkørselskampagnen i 2007 er, at der var stor velvilje til at deltage i kampagnen blandt de kontaktede store virksomheder i København. Forvaltningen vurderer, at denne type kampagne falder godt i tråd med det arbejde virksomhederne allerede gør for at have en grøn profil. Og at denne type kampagne kan bruges til at skabe opmærksomhed på internationale eller

ationale trafik- og miljøbegivenheder, som ”The European Mobility Week” eller som den gjorde i år i forbindelse med Københavns Miljøfestival hvor den blev åbnet af Teknik- og Miljøforvaltningens borgmester Klaus Bondam og Miljøminister Connie Hedegaard.