UDKAST

Evaluering af Miljøtrafikugen og Bilfri Dage

2005

KØBENHAVNS KOMMUNE
www.kk.dk

Evaluering af Miljøtrafikugen og Bilfri Dage 2005

KØBENHAVNS KOMMUNE
Bygge- og Teknikforvaltningen
Miljø- og Forsyningsforvaltningen
Økonomiforvaltningen

GRAFISK DESIGN OG LAYOUT
Monoline.dk

TRYKKERI
JØNSSON & NKN A/S
Trykt på Galerie Silk
Svanemærket, ISO I 400 I,
ISO 9002 og EMAS

NOVEMBER 2005

Indholdsfortegnelse

1. Miljøtrafikugen 2005 – er målet nået? 4
   - Konklusion og anbefalinger 5

2. Borgenes holdninger og adfærd 8
   - Interviewundersøgelse 10
   - Passantanalyse 12
   - Konklusion 15

3. Trafikforsøg og aktiviteter 16
   - Formål 17
   - Evaluering 31
   - Konklusion og anbefalinger 32

4. Øvrige aktiviteter 34
   - Formål 35
   - Evaluering 36
   - Konklusion og anbefalinger 39

5. De tre Bilfri Dage 40
   - Formål 41
   - Evaluering 42
   - Konklusion og anbefalinger 50

6. Samkørselskampagne 52
   - Formål 53
   - Evaluering 54

7. Formidlingsindsats 58
   - Formål 59
   - Evaluering 60
   - Konklusion og anbefalinger 61

8. Organisering 62

9. Økonomi 63

Bilagsoversigt 64

1. Miljøtrafikugen 2005 - er målet nået ?

I MILJØTRAFIKUGEN HAR VI, SOM FORSØG, DEMONSTRERET FORSKELLIGE TRAFIKALE LØSNINGER MED STØRRE HENSYN TAGEN TIL MILJØET, BYEN OG VORES SUNDHED. MILJØTRAFIKUGEN ER DESUDEN BLEVET ET STÆRKT "BRAND", SOM SKABER EN OMFATTENDE DEBAT OM MILJØET OG TRAFIKKEN I KØBENHAVN – OG DET KAN BLIVE BEDRE ENDNU.

Miljøtrafikugen og Bilfri Dage 2005 – hvordan gik det så?

Borgerrepræsentationen besluttede den 17. marts 2005 (BR 183/05), at Miljøtrafikugen og de Bilfri Dage i 2005 skulle evalueres. Miljøtrafikugen og Bilfri Dage 2005 er forløbet tilfredsstillende. Der er høstet mange erfaringer, som kan bidrage til den fremtidige trafik- og miljøplanlægning.

Københavnernes kendskab til Miljøtrafikugen er meget højt, i alt 81% kender til begivenheden, og 89% kender til de Bilfri Dage. Gennem 6 års arbejde er der med Miljøtrafikugen som "brand" skabt en god platform for miljø- og trafikdebatten i byen. Bilfri Dag har stor betydning for den samlede kommunikation af Miljøtrafikugen. Bilfri Dage har fungeret som Miljøtrafikugens "fyrtårn".

Forsøget med de 3 Bilfri Dage i Indre By har givet en lang række erfaringer, som kan anvendes i et evt. videre arbejde med en fredeliggørelse af Indre By, og der er i dette års Bilfri Dage blevet afdækket en lang række potentialer og barrierer for en fredeliggørelse af dele af Indre By. Erhvervsorganisationer og borgere har dog næsten ensstemmigt givet udtryk for, at der bør tilrettelægges en proces, hvor de inddrages, inden der tages endelig stilling til en permanent fredeliggørelse.

Anbefalinger

Generelt

På baggrund af evalueringen af Miljøtrafikugen i 2005 anbefaler forvaltningerne, at Miljøtrafikugen fortsætter under de samme rammer som i 2005. Dvs. med to temaer: byens rum - tænk i nye muligheder og den daglige tur – tænk i nye vaner.

Miljøtrafikugen har brug for et fyrtårn, der kan være med til at løfte den samlede kommunikation af Miljøtrafikugen, sådan som Bilfri Dage i Indre By har fungeret. Derfor anbefales det, at der som en del af fremtidige Miljøtrafikuger afholdes et forsøg med trafikal fredeliggørelse af et område i andre bydele end Indre By.

Hvis det besluttes at fortsætte med Miljøtrafikugen, anbefales det, at den kommende Teknik- og Miljøforvaltning fremlægger en handlingsplan for ugen i 2006 for udvalget i januar 2006, som senest skal besluttes i marts 2006. Dette er en forudsætning for, at de lokale trafikforsøg og aktiviteter kan gennemføres på tilfredsstillende vis.

Byens rum – tænk i nye muligheder

Trafikforsøg og aktiviteter

På baggrund af evalueringen af Miljøtrafikugen 2005 kan der gives følgende anbefalinger til planlægningen og gennemførelsen af trafikforsøg og aktiviteter:

- **Samlet set er trafikforsøg et godt redskab til at afprøve forslag til trafikplaner eller specifikke ønsker fra lokale, og de giver desuden grundlag for god lokal debat om trafik- og miljøspørgsmål.**

- Trafikforsøg bør i højere grad end tidligere tilrettelægges som sammenhængende eller større trafikforsøg. Dette gør det lettere at formidle formålet til lokale borgere, og det give et godt grundlag for den lokale debat

- Der skal sikres en veltilrettelagt lokal formidling af trafikforsøg og aktiviteter. Dette er medvirkende til at give et godt udbytte af forsøgene, og til at forsøgene respekteres

- Den lokale formidling skal kombineres med kvalitet i den fysiske udformning af trafikforsøgene, så de ikke forveksles med vejarbejde

- Forvarslingsskilte af trafikforsøg skal udformes efter en ensartet og tydelig skabelon

- Trafikforsøg skal fortsat kombineres med debatskabende aktiviteter, da dette medvirker til den ønskede fremadrettede lokale debat

Bilfri Dage

På baggrund af evalueringen af Bilfri Dage 2005 kan der gives følgende anbefalinger til planlægningen og gennemførelsen:

- De trafikale konsekvenser af en trafikfredeliggørelse af Middelalderbyen må anses for afdækket med dette års 3 dages forsøg, hvorfor politiet ikke kan anbefale et forsøg af denne karakter i Indre By

- Miljøtrafikugen har brug for et fyrtårn, der kan være med til at løfte den samlede kommunikation af Miljøtrafikugen, sådan som Bilfri Dage i Indre By har fungeret. Derfor anbefales det, at der i forbindelse med fremtidige Miljøtrafikuger afholdes et forsøg med trafikal fredeliggørelse af et område i andre bydele end Indre By

- Det anbefales, at der i samarbejde med lokale interessenter arbejdes videre med at konkretisere og konsekvensvurdere forskellige modeller for reduktion af biltrafikken i Middelalderbyen til brug for videre politisk drøftelse

Miljøtrafikugen 2005 - er målet nået ?

Den daglige tur – tænk i nye vaner

Kampagne

18 store virksomheder i København er med i samkørselskampagnen. I løbet af 7 uger har over 220 medarbejdere tilmeldt sig kampagnen, der fortsætter frem til årsskiftet, hvorefter der vil blive udarbejdet en egentlig evaluering med anbefalinger. Der kan på nuværende tidspunkt peges på, at:

- **De deltagende virksomheder giver udtryk for, at den måde kampagnen er tilrettelagt på, er et godt og nemt supplement til mange virksomheders profil på miljø- og personaleplejeområdet**

- **En samkørselskampagne kan med fordel køre over hele året, herved kan der opnås en længerevarende effekt**

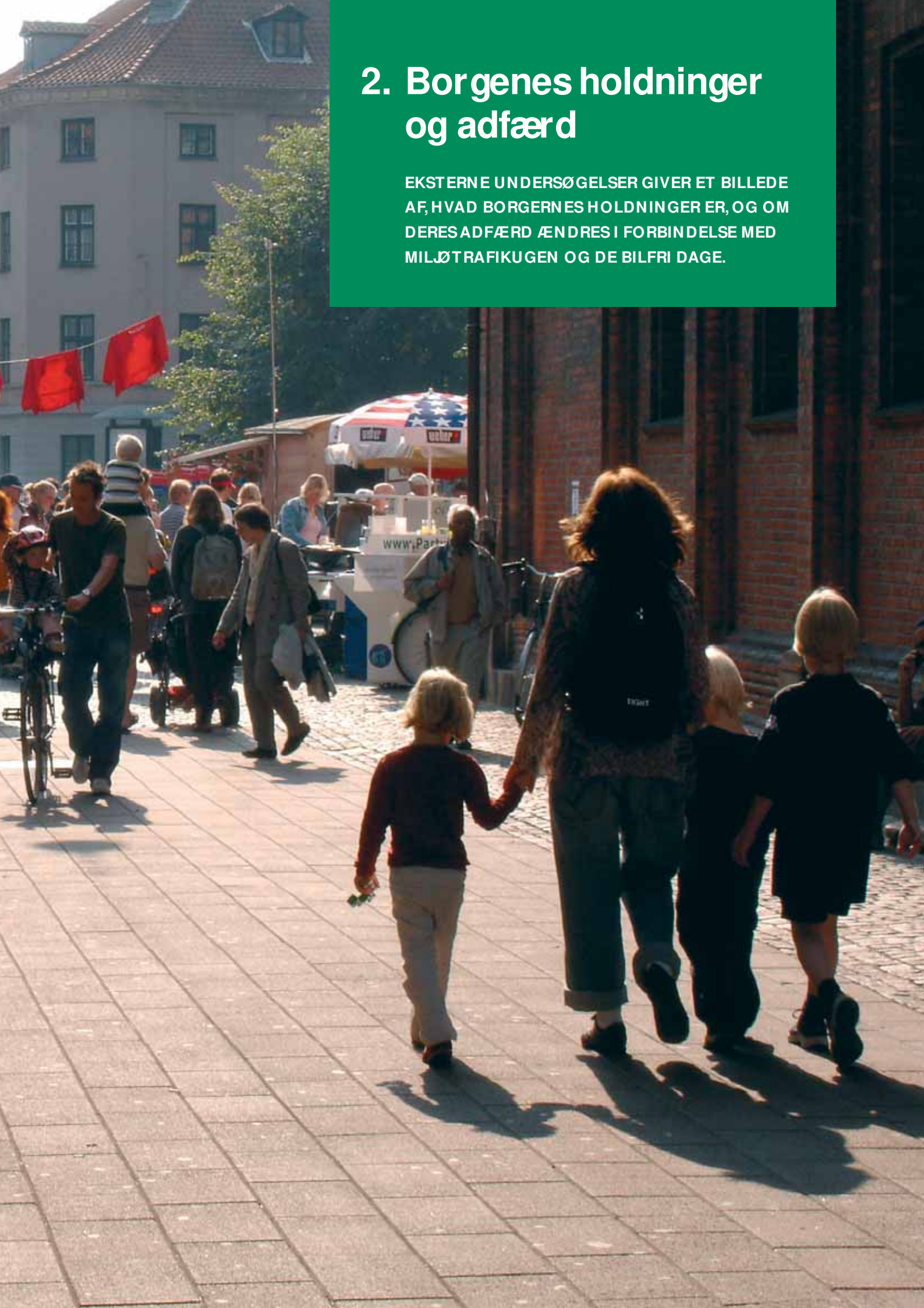
- **Der opnås en god effekt ved at kommunen leverer materiale, som den enkelte virksomhed "blot" skal publicere i personaleblade eller på deres intranet**

Formidlingsindsats

På baggrund af evalueringen af Bilfri Dage 2005 kan der gives følgende anbefalinger til formidlingsindsatsen:

- **Da mange borgere efter 6 år kender Miljøtrafikugen som kampagne, anbefales det at fortsætte Miljøtrafikugen, som et "brand"**

- **Formidlingsindsatsen har været tilfredsstillende, dog bør der fremover være større fokus på formidlingsindsatsen i forbindelse med de lokale aktiviteter**



2. Borgenes holdninger og adfærd

EKSTERNE UNDERSØGELSER GIVER ET BILLEDE AF, HVAD BORGERNES HOLDNINGER ER, OG OM DERES ADFÆRD ÆNDRES I FORBINDELSE MED MILJØTRAFIKUGEN OG DE BILFRI DAGE.

Resultat af eksterne undersøgelser af borgernes holdninger og adfærd i forbindelse med Miljøtrafikugen og de tre Bilfri Dage 2005

I forbindelse med Miljøtrafikugen 2005 er der foretaget to eksterne analyser. For det første har Institut for Konjunktur-Analyse (IFKA) foretaget en evaluering, hvor 801 borgere er blevet interviewet pr. telefon. Denne evaluering er sammenlignelig med sidste års evaluering. For det andet har Institut for Centerplanlægning (ICP) lavet passanttællinger af personer (gående eller cyklende) på 12 udvalgte steder i det bilfri område samt 1.000 interview af tilfældigt udvalgte personer. Tællinger og interview blev foretaget under de Bilfri Dage samt på samme dage i den efterfølgende uge. Følgende beskrives hovedresultaterne af de to undersøgelser. Den detaljerede beskrivelse fremgår af hhv. bilag 1 og bilag 2.

Er resultaterne valide?

I telefoninterviewundersøgelsen er et repræsentativt udsnit på 801 borgere interviewet, dvs. interviewpersonerne er fordelt efter køn og alder, således at de afspejler den københavnske befolkning inden for disse to parametre. Dette svarer til den metode, repræsentativiteten normalt sikres i denne type undersøgelser. Den statistiske usikkerhed for beregninger baseret på alle 801 interview er på maksimalt ± 3 pct. point. Til sammenligning er der en usikkerhed på ± 10 pct. point på beregninger baseret på 100 interview.

I passantanalysen er 1.000 personer interviewet, og for at sikre en viden om, hvorledes sammensætningen af de adspurgte svarer til en normal situation og for at have et sammenligningsgrundlag generelt, er der foretaget en tilsvarende analyse de samme dage i den efterfølgende uge. Sammenlignes kønsfordelingen er der ikke nogen signifikant forskel på de Bilfri Dage og referenceugen. Ud over sammensætningen af de adspurgte kan faktorer som vejr, udbetaling af løn mm. påvirke resultatet. Vejret var lidt bedre under de Bilfri Dage end i referenceugen, og samtidig var der i referenceugen lige blevet udbetalt løn, hvorved erfaringen normalt siger, at der kommer flere mennesker til byen for at gøre indkøb.

Grunddataene er statistisk valide, men så snart der foretages krydsninger mellem forskellige spørgsmål (f.eks. anvendt transportmiddel/forbrug på indkøb), er delpopulationerne for små til at være statistisk valide. Resultaterne af krydsene kan således kun bruges til at give et fingerpeg om nogle generelle tendenser.

Resultat af telefoninterview sammenlignet med undersøgelse i 2004

Henvisninger til figurer og tabeller i bilag 1.

Miljøtrafikugen generelt

Kendskab til Miljøtrafikugen

Kendskabet til Miljøtrafikugen er steget med 16 procentpoint siden 2004 fra 65% til 81% (figur 3-1). Noget tyder på, at de tre Bilfri Dage er medvirkende til dette øgede kendskab, eller en evt. bedre sammenkædning af budskaberne for Miljøtrafikugen og Bilfri Dage. I hvert fald er kendskabet til lokale aktiviteter i Miljøtrafikugen stort set uændret i 2005 (23%) i forhold til 2004 (25%) (tabel 1), samtidig med at, der i 2005 er en større andel, der svarer, at Bilfri Dage og mindre biltrafik er en del af Miljøtrafikugen (tabel 3). Kendskabet til Miljøtrafikugen er størst hos cyklister og bilister.

Deltagelse i lokale aktiviteter

Der har været en større deltagelse i de lokale aktiviteter i 2005. 35% af de borgere, der har kendskab til lokale aktiviteter i Miljøtrafikugen, har deltaget i disse lokale aktiviteter. Denne andel var 23% i 2004 (tabel 1).

Opmærksomhed på miljø- og trafikforhold samt ændring af transportvaner

Flere borgere har svaret positivt på, at Miljøtrafikugen har øget deres opmærksomhed på miljø- og trafikforhold end i 2004. 37% svarede i 2005 "i meget høj grad", "i høj grad" og "i nogen grad". Denne andel var kun 20% i 2004. Samtidig svarer kun 37% "slet ikke" mod 57% i 2004 (figur 3-2).

Under Miljøtrafikugen har 4% af borgerne anvendt andre transportmidler (3% i 2004), end de plejer, og 7% siger, at de har fået ideer til, hvordan deres transportbehov kan dækkes på andre måder (5% i 2004). Det er primært cykel og bus, der har været anvendt som alternativt transportmiddel.

En stort set uændret andel af dem, der kendte til Miljøtrafikugen, har overvejet at ændre transportvaner (6%) sammenlignet med 2004 (5%) (figur 3-3). Også andelen af dem, der overvejer at bruge bilen mindre, er uændret 15%. Det er primært daglige bilister og daglige cyklister, der svarer bekræftende på spørgsmålet (figur 4-3).

Er det en god ide at afholde Miljøtrafikuge?

Otte ud af 10 borgere (81%) mener, at det er en god ide at afholde Miljøtrafikuge, hvilket er markant over niveauet i 2004, hvor 72% svarede bekræftende på spørgsmålet. Og andelen er stigende for alle trafikarter (figur 3-4).

Bilfri Dage

Kendskab til og deltagelse i de tre Bilfri Dage

Selvom der i 2005 afholdtes tre Bilfri Dage, er kendskabet blandt borgerne stort set uændret. 89% havde kendskab til de tre Bilfri Dage i 2005 mod 88% i 2004, hvor der afholdtes én Bilfri Dag (figur 4-1).

Flere borgere var inde i det bilfri område end i 2004. 41% af dem, der havde kendskab til de Bilfri Dage, var inde i det bilfri område en eller flere af de dage, hvor området var afspærret. Andelen var 25% i 2004. For en tredjedel af disse (32%) var formålet med besøget indkøb, og 19% var derinde i forbindelse med deres arbejde (figur 4-2).

Der er ligeledes flere, der er blevet opmærksomme på, hvordan byen kan bruges, når der er færre biler. Af dem, der havde kendskab til de Bilfri Dage, svarer 38% bekræftende på spørgsmålet mod 30% i 2004. Flest svarer, at det giver bedre plads og fremkommelighed, en bedre atmosfære, bedre miljø, mindre forurening, fred og ro (tabel 6).

Trafikken i Indre By fremover

84% af de adspurgte københavnere synes, at der skal være mindre trafik i Indre By, og opbakningen er udbredt i alle bydele – dog mest i City og Valby og mindst i Vanløse og Brønshøj (figur 5-1). Fordelt på transportmidler er der ligeledes en bred opbakning (figur 5-2). Selv 78% af dem, der primært er bilister, synes, at der skal være mindre trafik i Indre By. Tilsvarende synes 88% af cyklisterne, at det er en god ide.

Seks ud af ti af de adspurgte giver opbakning til, at en ordning, som den afprøvede, gøres permanent (figur 5-3). Denne andel var 55% i 2004. Den relative stigning i positiv holdning til en permanent ordning er størst for bilister og de kollektive trafikanter – en stigning på hhv. 10 procentpoint og 14 procentpoint. Opbakningen er størst i brokvartererne, Vanløse, Brønshøj og mindst i Nordvest og Valby.

Passantanalyse i Indre By

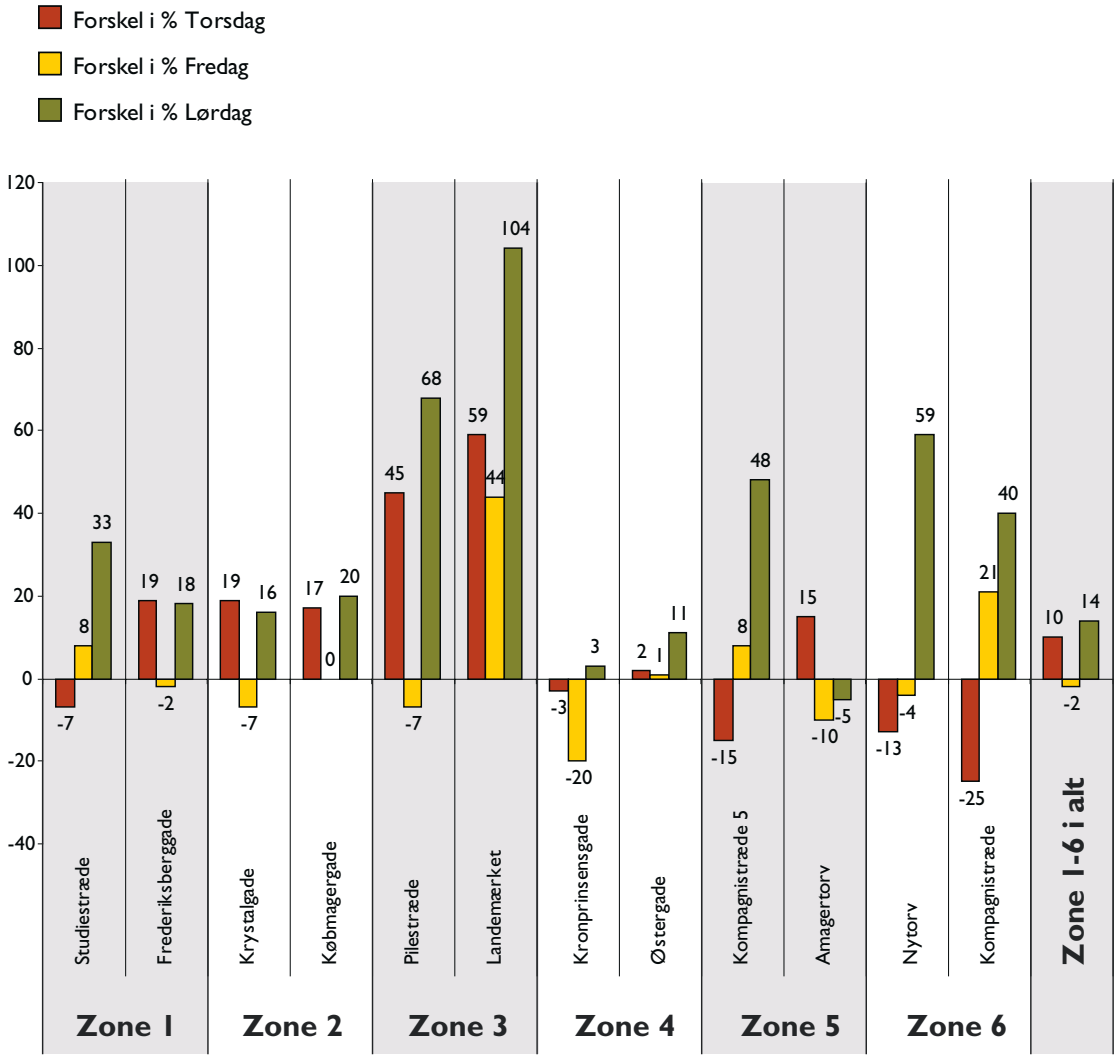
Henvisninger til figurer i bilag 2.

Personstrømme i området

Tællesteder for personstrømme. Cyklister og fodgængere.

Ikke overraskende færdes der generelt flest personer i de primære gågader såvel under de Bilfri Dage som under referenceugen. Af figur 2 fremgår den procentvise forskel i antallet af passanter i de Bilfri Dage sammenlignet med referenceugen.

Der var i hele området samlet set flere mennesker under de Bilfri Dage end i referenceugen. Torsdag og lørdag var der markant flere, mens der om fredagen var lidt færre mennesker i det bilfri område sammenlignet med referenceugen. Der var en større stigning i antallet af fodgængere og cyklister i de områder, hvor man normalt gerne må køre i bil (11,4% flere) end i de områder, hvor man normalt ikke må køre i bil (5,7% flere) (figur 2.7).



Figur 2. Den procentvise mertrafik (fodgængere og cyklister) på de Bilfri Dage, dvs. minus foran betyder, at der er observeret flere passanter i referenceugen end på de Bilfri Dage (lavet på baggrund af tabel 2.1, 2.2 og 2.3 i bilag 2).

Analyser af passantinterview

Spørgsmålene grupperer sig inden for tre hovedområder: ærinde i Indre By, brug af transportmiddel i forbindelse med besøget samt holdning til biler i byen.

Ærinde i Indre By

Hovedparten af de adspurgte er på indkøb i det bilfri område under såvel de Bilfri

Dage som referenceugen (figur 3.1). Denne andel er lidt større i referenceugen end under de Bilfri Dage, hvilket sandsynligvis kan forklares ved, at der i referenceugen er blevet udbetalt løn. Dette understøttes af, at de adspurgte ligeledes forventer at bruge flere penge i referenceugen end under de Bilfri Dage (figur 3.2).

Der er en tendens til, at bilisterne forventer at bruge flere penge end de øvrige trafikantgrupper uden at dette kan konkluderes med sikkerhed (figur 4.1a-d).

Transportmiddelvalg

Flest benytter offentlige transportmidler til det bilfri område, det gælder både for de Bilfri Dage og referenceugen (figur 3.3). Der er lidt færre bilister og lidt flere cyklister under de Bilfri Dage end i referenceugen.

Det er ikke de offentligt tilgængelige parkeringshuse tæt på det bilfri område, som primært benyttes, idet mere end tre fjerdedele siger, at de har parkeret andre steder både under de Bilfri Dage og under referenceugen (figur 3.4). Generelt ser det ud til at være relativt let at finde en parkeringsplads i eller i tilknytning til det bilfri område, idet tre fjerdedele svarer, at de ingen tid har brugt eller har brugt op til 5 min. (figur 3.5). Samtidig svarer 11% under de Bilfri Dage, at de har brugt 20 min. eller mere.

15% af de adspurgte under de Bilfri Dage siger, at de Bilfri Dage har fået dem til at overveje at bruge bilen mindre, mens 25% svarer det modsatte (figur 3.9). Færre bilister end øvrige trafikanter vil overveje at bruge bilen mindre (Figur 4.3). Samtidig skal det nævnes, at 58% af bilisterne slet ikke overvejer at bruge bilen mindre.

Holdning til hvordan Indre By skal være

Hovedparten af de adspurgte svarer, at det er butikkerne samt atmosfæren, der tiltrækker dem (figur 3.7). Under de Bilfri Dage svarede flest atmosfære, mens der i referenceugen var flest, der svarede butikkerne. Igen kan det skyldes, at mange, der i referenceugen havde fået udbetalt løn, kom til Indre By for at shoppe.

Borgenes holdninger og adfærd

Mere end to tredjedele af de adspurgte under de Bilfri Dage synes, det er bedre at færdes i byen, når bilerne ikke er der (figur 3.8) – lidt færre bilister end øvrige trafikanter er enige i dette, og kun 16% af bilisterne er helt uenige (figur 4.2). Dette understøttes af, at mere end en tredjedel siger, at de er fuldstændig uenige i udsagnet "Det er irriterende, at man ikke kan have sin bil med i byen" (figur 3.10) – dette gælder for alle trafikantgrupperne. Dog er det næsten en fjerdedel (23%) af de adspurgte bilister, som faktisk er irriteret over, at man ikke kan have bilen med – til sammenligning er denne andel 7% for cyklisterne. Denne konklusion er dog kun en tendens, da krydsningen ikke er statistisk sikker.

Holdningen til, hvorvidt bilerne i byen er generende eller ej, er stort set ens under såvel de Bilfri Dage som referenceugen (figur 3.13). Mere end en tredjedel synes, bilerne generer, mens godt en fjerdedel ikke synes, de generer. Der er flere bilister under de Bilfri Dage, der synes, at bilerne generer i byen, end i referenceugen. Samtidig mener mere end halvdelen, at bilerne permanent skal holdes ude af Indre By (figur 3.14). Igen er der lidt færre bilister end øvrige trafikanter, der har denne holdning. Under de Bilfri Dage mener 41% af bilisterne, at man skulle holde bilerne permanent ude af Indre By, og i referenceugen er det kun 33%. Igen er der kun tale om en tendens, som ikke er statistisk sikker.

Konklusion

Kendskabet til Miljøtrafikugen er større i 2005 end i 2004. Det tyder på, at sammenhængen mellem Miljøtrafikugen og de Bilfri Dage har været tydeligere i 2005, og dermed er kendskabet til Miljøtrafikugen næsten lige så stort som til de Bilfri Dage. Kendskabet til Miljøtrafikugen og de Bilfri Dage er stort sammenlignet med andre kampagner, og det er sandsynligvis så stort, at det er tvivlsomt, hvorvidt det er muligt at øge det mere endnu.

Konklusionen må således være, at det længerevarende kampagneforløb over 6 år har medført, at budskaberne om miljø og trafik nu når så langt ud til borgerne, som det næsten er muligt. Næsten dobbelt så mange borgere siger, at Miljøtrafikugen har øget deres opmærksomhed på miljø- og trafikforhold, end sidste år. Dog er der ikke flere, der vil ændre transportvaner, end sidste år.

Der er bred og stigende opbakning til Miljøtrafikugen og til at mindske biltrafikken i Indre By, også med udgangspunkt i, at der i år har været afholdt tre Bilfri Dage. Også når der er tale om en permanent ordning for en del af Indre By, selvom opbakningen hertil dog er lidt mindre. Passanttællingerne understøtter dette, i og med at der samlet set har været flere mennesker inde i det bilfri område under de Bilfri Dage sammenlignet med referenceugen. Sammenlignes på tværs af trafikantgrupper er opbakningen mindre blandt bilister end blandt de øvrige trafikantgrupper. Til gengæld færdes der samlet set færre bilister end de øvrige trafikanter både under de Bilfri Dage og referenceugen.

3. Trafikforsøgene og aktiviteter

GENNEM TRAFIKFORSØG OG TILHØRENDE AKTIVITETER SÆTTES DER FOKUS PÅ TRAFIKKENS BETYDNING FOR MILJØ, SIKKERHED OG FREMKOMMELIGHED I BYEN. MÅLET ER AT SKABE DEBAT OG AFPRØVE TRAFIKÆNDRINGER I EN 1:1 SKALA.

Trafikforsøgene og aktiviteter

Formål

Det overordnede formål med trafikforsøg i Miljøtrafikugen 2005 var:
At gennemføre konkrete fysiske tiltag, der ændrer trafikafviklingen i et konkret område/vejstrækning med det formål, i et fremadrettet perspektiv, at forbedre trafikafviklingen, lokale miljøtrafikforhold eller byrum

I handlingsplan for Miljøtrafikugen 2005 var der lagt op til, at der kunne prøves 3 typer trafikforsøg:

a. **Større trafikforsøg med udgangspunkt i overordnet og lokal planlægning i udvalgte bydele (igangsat af lokale).**
   Formålet med større forsøg er at afprøve og evaluere forskellige tiltag for at skabe 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 i tilknytning til større trafikforsøg, gerne med udgangspunkt i lokale planer og ønsker (igangsat af lokale).**
   Formålet med at samle flere trafikforsøg i et geografisk afgrænset område et at skabe større synlighed og dermed være med til at starte en lokal diskussion om forskellige trafikproblemer og løsninger

c. **Trafikforsøg af lokal betydning (igangsat af lokale).**
   Formålet hermed er at give mulighed for, at beboere og grundejere ud til en given lokal vej kan afprøve konsekvenserne af en mindre lokal trafikomlægning

Det samlede program for Miljøtrafikugen fremgår af bilag 3.
Der blev i alt afholdt 15 trafikforsøg under Miljøtrafikugen, alle igangsat af borgere, lokale grupper og organisationer. Forsøgene faldt inden for Miljøtrafikugens formål, og de havde et fremadrettet perspektiv. De gennemførte trafikforsøg har således været afholdt i overensstemmelse med tankerne i bydelenes foreliggende Trafik – og Byrumsplaner, kvarterplaner eller med ønsker, der har været diskuteret lokalt.

Trafikforsøgene fordelte sig geografisk således (tilhørsforhold til ovennævnte tre kategorier angivet):

- **et på Ydre Nørrebro i Mimersgadekvarteret (kategori a+b)**
- **to på Indre Nørrebro i Guldbergsgade og Struenseegade (kategori c)**
- **delebilspladser på Indre og Ydre Nørrebro (beskrives under "øvrige aktiviteter")**
- **to i Indre By - i Nansensgade og Heibergsgade (kategori c)**
- **et på Christianshavn i Prinsessegade kvarteret (kategori c)**
- **et i Valby på Folehaven (kategori b)**
- **to i Vanløse i krydset Grøndals Parkvej/Rebildvej/C.F. Richsvej/Apollovej og Randbølvej og på strækningen Grøndals Parkvej-Rebildvej (kategori b)**

- et på Vesterbro i Istedgade (kategori b)
- fire i Sundbyøster på Kirkegårdsvej, Øresundsvej, Spaniensgade og Smyrnavej (kategori b)

Ønsker til trafikforsøg som ikke kunne gennemføres

Ansøgning om trafikforsøg på Nørrebrogade blev ikke gennemført, da et lignende forsøg blev afviklet i 2004 og derfor ikke kunne bidrage med nye erfaringer. Trafikforsøg om indsnævring af Elmegade og udvidelse af Skt. Hans Torv blev ikke gennemført pga. manglende opbakning fra hhv. HUR og Københavns Politi. Andre mindre trafikforsøg har det været nødvendig at ændre i forhold til ansøgningen, dels fordi det ønskede trafikforsøg ikke havde et fremadrettet perspektiv, dels fordi en gennemførelse af trafikforsøgene ville kræve fysiske ændringer, der lå ud over de økonomiske rammer for Miljøtrafikugen.

Debatskabende aktiviteter i forbindelse med trafikforsøg

I forbindelse med afholdelsen af Trafikforsøgene blev de lokale aktører opfordret til at kæde trafikforsøg sammen med debatskabende aktiviteter. Ideen med disse aktiviteter var at skabe et forum, hvor trafik og miljø samt de konkrete trafikforsøg kunne debatteres.

Formålet med aktiviteterne i forbindelse med trafikforsøgene var således:
Aktiviteterne skal *skabe opmærksomhed omkring de trafikforsøg, der gennemføres i Miljøtrafikugen, og der skal skabes fokus på at debattere lokale trafik- og miljøproblemer og dermed grundlag for diskussion om konkrete problemstillinger og fremadrettede løsningsmuligheder vedr. trafik, byrum og miljø.*

Der blev afholdt debatskabende aktiviteter i forbindelse med 12 ud af 15 trafikforsøg.

Trafikforsøg på Øresundsvej

Evaluering af trafikforsøgene og de tilhørende aktiviteter

Trafikforsøgene er evalueret på forskellig måde. Den trafikale afvikling i forbindelse med forsøgene er observeret, der er ved udvalgte forsøg foretaget egentlige målinger, og endelig er der fra lokal side blevet evalueret på trafikforsøgene i forskelligt omfang. Alt dette sammenfattes i det følgende skema. I tekstafsnittet efter skemaet er der en mere detaljeret gennemgang af trafikforsøgene.

Trafikforsøg	Det lokale formål kort	Er formålet opfyldt?	Fysisk etablering af forsøget	Information på stedet	Information i lokale medier	Resultater til en videre proces
Trafikplan Mimersgade kvarteret – Spærringer i Mimersgadekvarteret	At afprøve trafikforanstaltninger fra lokal trafikplan	☺	☺	☺	☺	☺
Afmærkning af delebilspladser	At afprøve reserverede p-pladser til delebiler	😐	😐	😐	☺	☺
Sikkert til Sundbyøster Skole – standsningsforbud	At flere børn skal gå eller cykle, og færre skal køres i bil	☹	😐	☺	☺	😐
Cykelstier på Øresundsvej, spærring af Spaniensgade.	at sikre bløde trafikanter på ved hjælp af cykelstier, spærring, etablering af fodgængerfelter og heller	☺	☺	☺	☺	☺
Den grønne forbindelse gennem Øresundsvejkvarteret - Kirkegårdsvej	At afprøve forslaget om en grøn forbindelsessti gennem Øresundsvejkvarteret	☺	☺	☺	☺	☺
Trafiksanering Prinsessegadeområdet	At efterprøve resultatet af mange års trafikdebat	😐	😐	☹	☺	😐
Hastighedsnedsættelse på Folehaven – Ellebjerg	At undersøge støjdæmpning ved hastighedsnedsættelse fra 60 til 50 km/t	☺	☺	☹	☺	☺
Fembenet kryds ved Grøndals Parkvej/Rebildvej/C.F. Richsvej/Apollovej/ Randbølvej	At gøre det mere trygt at passere krydset for bløde trafikanter	☺	☺	☹	☺	☺
Hastighedsnedsættelse Grøndals Parkvej / Rebildvej	At dæmpe hastigheden	☺	☺	☹	☺	☺
Guldbergsgade som sivegade	At skabe gode forhold for gående, gangbesværede og cyklende	☹	☹	☹	☺	😐
Hastighedsbegrænsning på Struensegade	At hindre hensynsløs bilkørsel	😐	☺	☹	😐	😐
Bedre trafikforhold i Nansensgade	At finde langsigtede løsninger på parkeringsmåder. af- og pålæsningsmuligheder, bilkørsel, cykelmuligheder og forgængerforhold samt at fredeliggøre trafikken og gøre det sikkert for alle trafikkanter i gaden	😐	😐	☹	☺	😐
Åben Plads i Heibergsgade	At skabe en plads i gaderummet	☺	☺	☹	☹	😐
Istedgade - miljøprioriteret gade	At skabe lokaldebat om, hvordan byens rum udnyttes, at afprøve nye, fremadrettede muligheder	☺	☺	☺	☺	☺

Ydre Nørrebro

Spærringer i Mimersgadekvarteret

Som del af områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret, Ydre Nørrebro, har en borgergruppe udarbejdet "Trafikplan for Mimersgadekvarteret". Som led i denne proces var det et ønske, at trafikplanen blev gennemført som forsøg i Miljøtrafikugen.

Formålet var at:

- vise at, det er muligt at reducere den gennemkørende trafik i området med små midler
- opnå forståelse for forsøget fra lokale bilister og demonstrere, at det er muligt at komme til og fra boligen, hvis man indstiller sig på at benytte en lidt ændret rute
- opnå tilbagemeldinger om placering af spærringer til brug for planlægning af en permanent ordning

I Miljøtrafikugen blev trafikplanen afprøvet vha. 9 spærringer i lokalgaderne ind til området samt en spærring i Mimersgade, således at gennemkørende trafik i Mimersgade blev ledt via Hamletsgade ud på Tagensvej. Oprindeligt blev ansøgt om en bussluse på Hamletsgade. Det kunne dog ikke lade sig gøre at etablere den som en midlertidig løsning. Spærringerne blev udført vha. betonklodser/autoværn, og der blev etableret vendepladser, hvor dette var nødvendigt. Spærringerne gjaldt ikke for cyklister og fodgængere.

Trafikforsøget blev fulgt op med et debatmøde lørdag den 24. september. Herudover blev der informeret om forsøget med bannere på selve afspærringerne, der var indlæg i lokalpressen, og der blev uddelt foldere. Ligeledes var der mulighed for at tilkendegive sin holdning til forsøget på projektets hjemmeside samt på kommunens hjemmeside.

RESULTAT OG KONKLUSION

Der er ikke foretaget egentlige tællinger og målinger i forbindelse med dette trafikforsøg. De opstillede afspærringer vurderedes dog at virke efter hensigten, da det kunne observeres, at den gennemkørende trafik i kvarteret var reduceret under trafikforsøget. Der var dog uheldige situationer, særlig i starten af forsøget, hvor afspærringerne ikke blev respekteret, og biler kørte op over cykelsti og fortov. Inde i selve området blev Nannasgade i visse tilfælde brugt som smutvej til Hamletsgade, nu hvor Mimersgade var spærret. Det gav en forøget trafik i Nannasgade. På de store tilstødende veje, Tagensvej, Jagtvej og Nørrebrogade kunne der ved observationer på forskellige tidspunkter på to dage ikke registreres en forøgelse af trafikmængden.

Trafikplan fra Mimersgadekvarteret

Fra lokal side er der udtrykt tilfredshed med forsøget. Det er opfattelsen, at der har været en god varieret dialog i kvarteret, og at forsøget er blevet mødt med en bred lokal opbakning. Alt i alt er det holdningen, at forsøget har givet et godt ud-

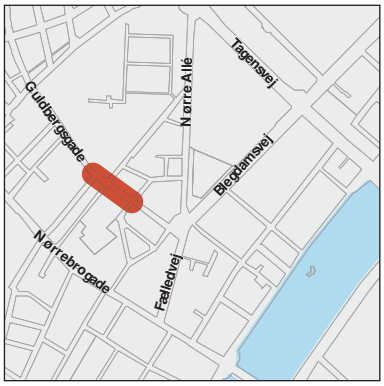
gangspunkt for diskussion om placering og udformning af en fremtidig permanent fredeliggørelse af området. Københavns Kommune har modtaget 10 henvendelser fra borgere om forsøget. Henvendelserne er generelt positive, men rummer også bemærkninger om, at spærringerne ikke blev respekteret.

Konklusionen er, at forsøget, aktiviteterne og den tilhørende informationsindsats har dannet baggrund for en god lokal debat. Forsøget viste, at det er muligt med fysiske foranstaltninger at begrænse den gennemkørende trafik i kvarteret. Det kunne dog være ønskeligt, at der var blevet foretaget trafikmålinger på de tilstødende veje for at påvise eventuelle afledte konsekvenser af trafikforsøget. Herudover er det blevet klart, at det ved en eventuel trafikal fredeliggørelse af kvarteret skal sikres, at afspærringerne udformes og placeres, så de respekteres og samtidig sikrer god tilgængelighed for fodgængere og cyklister. De opsatte bannere på afspærringerne var meget synlige og informative.

Erfaringer med forsøget vil indgå i det videre arbejde med områdefornyelse i Mimersgadekvarteret.

Indre Nørrebro

Guldbergsgade som sivegade



Forsøget var initieret af Agenda 21 Center Indre Nørrebro. Formålet med forsøget var at give gode forhold for gående, gangbesværede og cyklende i kvarteret, og et stykke af Guldbergsgade blev udvalgt som eksempelstrækning for et opholds- og legeområde. Parkeringen skulle ordnes ved at opmale parkeringsbåse, og strækningen skulle hastighedsdæmpes ved "øer" etableret med betonklodser, så færdslen kunne foregå på fodgængernes præmisser.

RESULTAT OG KONKLUSION

Standsningsforbudene i forbindelse med forsøget blev ikke respekteret forud for opsætning af forsøget. Det betød, at parkerede biler gjorde det umuligt at etablere forsøget. Efter gentagne gange at have fornyet standsningsforbudene, uden at de efterfølgende blev respekteret, aflystes forsøget.

Der blev gennemført et trafikalt gadeteater den 23. september, som skulle have foregået på Guldbergsgade. Selvom teateret blev positivt modtaget, så blev det ikke opfattet som en del af trafikforsøget, da dette var aflyst.

Konklusionen er, at det er vanskeligt at gennemføre et forsøg, som reducerer antallet af parkeringspladser i et område, som i forvejen har en høj belægningsprocent. Noget kan tyde på, at det kræver en stor informationsindsats før etablering af forsøget. Vej & Park fik 2 henvendelser vedrørende standsningsforbudene på Guldbergsgade fra beboere, der ikke var blevet informeret om trafikforsøget. Konklusionen vil blive videreformidlet til dem, der skal lave Områdefornyelse i Sjællandsgadekvarteret.

Hastighedsbegrænsning i Struenseegade

Forsøget var ligeledes initieret af Agenda 21 Center Indre Nørrebro på baggrund af henvendelser fra beboere på gaden. Formålet med forsøget var at hindre hensynsløs bilkørsel særligt i krydsene.

I hele Miljøtrafikugen var der etableret fortovsudvidelser med betonklodser i krydsene på Struenseegade for at forbedre oversigtsforholdene i krydsene og samtidig dæmpe hastigheden. Beboerbutikken var åben hver dag, hvor man kunne give sin mening til kende.

RESULTAT OG KONKLUSION

Konklusionen er, at forsøget virkede hastighedsdæmpende i krydsene, og det forbedrede oversigtsforholdene i krydsene. Beboerne opfattede ikke forsøget, som hastighedsdæmpende på strækningen. Forsøget skabte en god lokal debat som resulterede i andre løsningsmuligheder.

De to trafikforsøg på Indre Nørrebro blev fulgt op af et trafikdebatmøde tirsdag den 20. september. Der var kun få fremmødte til debatmødet, men arrangøren udtrykker tilfredshed med arrangementet, da debatten var konstruktiv, og der kom gode ideer frem til Agenda 21 centrets fortsatte arbejde.

Indre By

Bedre trafikforhold i Nansensgade

Forsøget var initieret af Lokalrådet for Indre By. Formålet med forsøget var at finde langsigtede løsninger på parkeringsproblemer, af- og pålæsningsproblemer samt at fredeliggøre trafikken og gøre det sikkert for alle trafikanter i gaden med særlig fokus på fodgængere og cyklister. Forsøget omfattede strækningen mellem Ahlefeldtsgade og Vendersgade. Herudover blev der etableret en plads på Nansensgade ud for Ahlefeldtsgade. Således var Nansensgade spærret syd for Ahlefeldtsgade, og på strækningen mellem Kjeld Langesgade og Ahlefeldtsgade var der etableret vendeplads. Herudover var der etableret stopforbud ved skråparkeringen ud mod Vendersgade for at skabe bedre oversigtsforhold for cyklister og fodgængere samt en bedre trafikafvikling.

Forsøget var annonceret i lokalpressen, og under Miljøtrafikugen blev der afholdt et borgermøde om forsøget.

RESULTAT OG KONKLUSION

Den generelle erfaring med forsøget er, at det skaber bedre fremkommelighed for cyklister og biler, hvis vejarealet gøres bredere ved at fjerne parkeringspladser. Men området er i forvejen belastet af en høj belægningsprocent på parkeringspladserne. Derfor kan det give parkeringsproblemer i området, hvis antallet af p-pladser reduceres, uden at der etableres nye p-pladser et andet sted i kvarteret.

Det var ikke muligt at etablere pladsdannelsen ved Ahlefeldtsgade, da standsningsforbudet forud for etablering af forsøget ikke blev respekteret, dvs. parkerede biler gjorde det umuligt at opsætte betonklodserne. En af årsagerne til, at standsningsforbudet ikke blev respekteret, var for sent og forkert opstillet skiltning.

Københavns Kommune har modtaget 11 henvendelser fra borgere og erhvervsliv vedr. forsøget. De fleste af disse henvendelser går på, at man ikke er blevet informeret om projektet og derfor ikke forstod det, og samtidig beklagede man, at der ikke er parkeringspladser nok. På borgermødet var der generel lokal opbakning til permanent spærring for at undgå den gennemkørende trafik samt opbakning til at skabe bedre fremkommelighed for cyklister og gående. Samtidig var der ønsker om, at der etableres flere parkeringspladser til kvarterets beboere andre steder i området.

Forsøget har givet anledning til en lokal debat om områdets fremtidige trafikale struktur.

Åben Plads i Heibergsgade

Forsøget var initieret af Lokalrådet for Indre By. Forsøget gik ud på at etablere en pladsdannelse i Heibergsgade. Gaden var i hele Miljøtrafikugen spærret fra Nyhavn og ca. 40 meter op mod Herluf Trolles Gade.

RESULTAT OG KONKLUSION

Forsøget viste, at man kan opnå en trafikal aflastning af kvarteret, hvis man spærrer for indkørsel fra Nyhavn til Heibergsgade. At lave en decideret plads på strækningen kan ifølge beboere give problemer, da det vil betyde en del færre parkeringspladser, mens en spærring ved Nyhavn fortsat vil give parkeringsmuligheder for beboere, samtidig med at den gennemkørende trafik forsvinder.

Der var ikke tilfredshed med informationen om projektet. Københavns Kommune har modtaget 5 henvendelser fra beboere, der ikke var blevet informeret om forsøget.
Forsøget har skabt grobund for en lokal debat.

Christianshavn

Trafiksanering i Prinsessegadeområdet

Forsøget var initieret af Christianshavn Lokalråd. Formålet med forsøget var at efterprøve resultatet af mange års trafikdebat. Grundet vejarbejde i området var det ikke muligt at afprøve alle ønsker til forsøg i Miljøtrafikugen. I Miljøtrafikugen var der etableret tre spærringer på strategiske steder - to spærringer på Overgaden oven Vandet og en på Burmeistersgade, således at den gennemkørende trafik blev hindret. Der var etableret vendepladser, hvor dette var nødvendigt.

Forsøget blev annonceret gennem lokalpressen.

RESULTAT OG KONKLUSION

En af afspærringerne på Overgaden oven Vandet ved Torvegade måtte opgives af praktiske årsager, mens det er indtrykket, at de øvrige spærringer ikke blev respekteret.

Københavns Kommune har modtaget 3 henvendelser om forsøget. Forsøget gav anledning til en lokal debat om trafikforholdene i området, og der var ikke enighed blandt beboerne om, hvilke tiltag der skal til. De lokale beboere og øvrige interessenter kan på baggrund af forsøget fortsætte debatten om områdets fremtidige trafikafvikling.

Valby

Forsøget var initieret af Grøn Valby - dit lokale Agenda 21 center. Formålet med forsøget var at belyse, om beboerne langs færdselsåren mærker effekten af en hastighedsnedsættelse fra 60 km/t til 50 km/t.

På Folehaven og Ellebjergvej var 60 km/t tavlerne overdækket, således at den normale hastighedsgrænse for byzone på 50 km/t gjaldt. Forsøget blev fulgt op af hastighedsmålinger før, under og efter forsøget. Ved Folehaven blev der opsat skilte med information om, at der afholdtes trafikforsøg med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Trafikforsøgene og aktiviteter

I forbindelse med trafikforsøget blev der lokalt foretaget en spørgeskemaundersøgelse, der skulle give beboerne omkring Folehaven lejlighed til at tilkendegive, hvorvidt de havde oplevet ændringer i forhold til støj mv. som følge af hastighedsnedsættelsen.

RESULTAT OG KONKLUSION

Vej & Park og Københavns Politis færdselsafdeling vurderer, at forsøget afvikledes hensigtsmæssigt, og hastigheden blev nedsat med ca. 5 km/t. En mærkbar reducering i støjniveauet kræver en hastighedsnedsættelse på 10 km/t, hvilket ikke lykkedes.

128 borgere besvarede undersøgelsen, som Agenda 21 centret iværksatte. 50 af disse tilkendegav, at de stadig følte sig generet af støj under forsøget, mens 15 havde mærket en effekt af forsøget i form af mindre støj. Forsøget har skabt en god lokal debat.

Københavns Kommune fik 2 henvendelser fra borgere vedrørende forsøget. Det var mest gennemkørende bilister, der var utilfredse med nedsættelse af hastighedsgrænsen og/eller dårlig skiltning. Det er ikke muligt at skifte 60 km/t skilte ud med 50 km/t, da der ikke må skiltes med den normale hastighed inden for bygrænsen. Men for at få en større effekt vurderes det, at overdækningen af 60 km/t skiltene burde have været fulgt op af en kampagne med f.eks. teksten: Husk 50 km/t! Samtidig kunne teksten på Miljøtrafikuge-skiltene have været tydeligere og kortere.

Københavns Politi og Københavns Kommune vil efterfølgende overveje, om hastighedsgrænsen skal nedsættes permanent på hele Ring 2, samt hvorvidt dette vil skulle følges op af ombygninger af vejstrækninger. Der arbejdes på en lokal støjhandlingsplan. Erfaringerne fra forsøget kan med fordel udnyttes i dette arbejde. Trafiktællingerne har givet et bedre datagrundlag til dette arbejde.

Vanløse

Normalisering af det 5-benede vejkryds Grøndals Parkvej, Rebildvej, C.F. Richs Vej, Apollovej og Randbølvej

Forsøget var initieret af Vanløse og Grøndal Lokalråd. Formålet med forsøget var at gøre det mere trygt at passere krydset for bløde trafikanter.

Krydsets ene ben ved C.F. Richs Vej blev indsnævret ved at udvide fortovet i den sydlige side. Således blev gangafstanden over C.F. Richs Vej langs med Grøndals Parkvej væsentlig kortere. Samtidig blev højresvingsbanen på C.F. Richs Vej til Grøndals Parkvej inddraget til cykelsti, og cyklisternes "ruter" gennem krydset blev markeret med cykelsymboler.

Forsøget blev forud for Miljøtrafikugen omtalt i lokalpressen, og trafikforholdene samt forsøgene i kvarteret vil blive debatteret på et borgermøde 3. november.

RESULTAT OG KONKLUSION

Vej & Park vurderer, at krydset, som det er i dag, er velfungerende både hvad angår sikkerhed og afvikling, men der er ingen tvivl om, at krydset godt kan virke uoverskueligt og dermed utrygt.

Generelt var det oplevelsen, at krydset under forsøget var blevet mere overskueligt at passere, selvom krydset stadig er stort med lange afstande og trafik i mange forskellige retninger. Både fortovsudvidelsen og cykelsymbolerne gav tryghed for fodgængere og cyklister. Etablering af cykelsti i højresvingsbanen på C.F. Richs Vej havde ikke nogen særlig effekt, da kun få cyklister benyttede den. Vej & Park vurderer endvidere, at etablering af en cykelsti på det sted vil skabe en konflikt mellem de højresvingende biler og ligeudkørende cyklister – en konflikt, som ikke er der i dag.

Ansøgning om dette trafikforsøg betød, at Vej & Park indgik i en dialog med de to lokalråd samt beboere i området om, hvorledes krydset kan reguleres samt trafikafviklingen på de lokale veje i området. Denne dialog blev afsluttet med et borgermøde 3. november. På borgermødet var der 12 fremmødte ud over arrangørerne og Vej & Park. Forsøget i krydset blev drøftet, og holdningen lokalt er, at krydset skal ombygges, så enten Apollovej eller Randbølvej adskilles fra krydset, således at der i stedet bliver to kryds – et normalt firbenet kryds og et t-kryds. Såfremt krydset ikke kan ombygges hurtigt, er der opbakning til at foretage nogle tryghedsfremmende forbedringer a la forsøget i Miljøtrafikugen. En sidegevinst ved borgermødet er, at lokalråd, skole og grundejerforeninger nu er enige om at fortsætte dialogen om områdets trafikale struktur.

Nedsættelse af hastighedsgrænse på Grøndals Parkvej og Rebildvej

På Grøndals Parkvej og Rebildvej var 60 km/t tavlerne overdækket, således at den normale hastighedsgrænse for byzone på 50 km/t gjaldt. Forsøget blev fulgt op af hastighedsmålinger før, under og efter forsøget. På strækningen blev der opsat

skilte med information om, at der afholdtes trafikforsøg med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

RESULTAT OG KONKLUSION

De to lokalråd har udtrykt tilfredshed med projektet. Københavns Politi og Københavns Kommune vurderer, at trafikken afvikledes tilfredsstillende.

Målingerne viser, at den gennemsnitlige hastighed faldt 4 km/t under forsøget sammenlignet med en normal hverdag.

Konklusionerne er de samme som for forsøget på Folehaven, dvs. der burde have været fulgt op på hastighedsnedsættelsen med en kampagne, og skiltningen skulle have været bedre.

Strækningen her indgår ligeledes i Ring 2 og vil derfor indgå i kommunens og politiets samlede vurdering af hastighedsgrænsen på Ring 2, jf. afsnit om Folehaven.

Vesterbro

Istedgade – miljøprioriteret gade

Forsøget var initieret af Vesterbros Lokalråd og det nye Agenda 21 center på Vesterbro. Formålet med forsøget var, at det lokalt debatteredes, hvordan byens rum udnyttes, og at nye, fremadrettede muligheder blev afprøvet med udgangspunkt i Vesterbro Trafik- og Byrumsplan.

Målet med forsøget var at få bilerne til at køre langsommere og at gøre det nemmere for de bløde trafikanter at krydse Istedgade. I Miljøtrafikugen blev fortovene således udvidet i krydsene ved Saxogade og ved Eskildsgade. Derudover blev der afmærket en midterhelle på strækningen mellem Saxogade og Dannebrogsgade samt mellem Absalonsgade og Eskildsgade. På disse to strækninger blev parkeringen i begge sider fjernet.

Der var information om forsøget i lokalpressen, der blev opsat plakater i bydelen, og der blev udarbejdet en særskilt folder om forsøget.

RESULTAT OG KONKLUSION

Vej & Park vurderer, at forsøget fungerede efter hensigten, dvs. hastigheden blev dæmpet, og det blev lettere at krydse gaden. Det var, pga. for lidt plads på fortovet, ikke muligt at foretage egentlige målinger af hastigheden.

Der har lokalt været udtrykt generel tilfredshed med trafikforsøget. Det er opfattelsen, at den etablerede midterhelle fungerede tilfredsstillende som fartdæmper. Samtidig er der ønsker om, at tiltag, der forbedrer fodgængernes forhold, tænkes sammen med en begrønning af gaden.

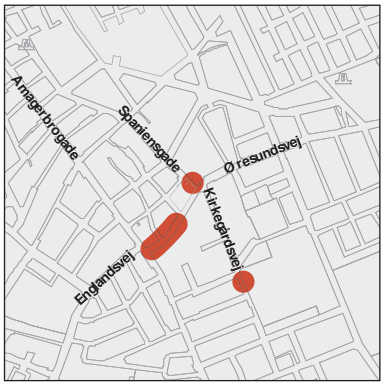
Den lokale information har været god, og der er skabt en konstruktiv debat. I materialet blev borgerne opfordret til at kommentere forsøget, hvilket har resulteret i 13 henvendelser, gående på

- tilfredshed med, at der nu er fokus på hastigheden i Istedgade
- problemer, når der fjernes mange parkeringspladser
- ønske om mere grønt og bedre forhold for cyklister

Erfaringerne fra forsøget vil indgå i de vurderinger, som Vej & Park vil gøre i forbindelse med en evt. fremtidig ombygning af Istedgade.

Sundbyøster

Grøn forbindelse - Kirkegårdsvej



Forsøget var initieret af Områdefornyelsen i Øresundsvejkvarteret. Områdefornyelsen i kvarteret har i lighed med Mimersgadekvarteret drøftet trafikale og byrumsmæssige spørgsmål. Formålet med forsøget var at afprøve, hvordan forslaget om at skabe en grøn forbindelse gennem hele Øresundsvejkvarteret med fokus på de bløde trafikanter fungerer i praksis. Borgerne i området håber på, at en grøn forbindelse vil virke identitetsskabende og være med til at binde kvarteret sammen.

Forsøget blev etableret på en strækning på Kirkegårdsvej. Strækningen blev ensrettet for biltrafik, og der blev samtidig etableret cykelbaner i hver retning. Derudover var der pyntet op med plantekasser, som skulle symbolisere det grønne. Samtidig var der opsat 20 skilte på en større strækning af Kirkegårdsvej, der forklarede om den grønne forbindelse gennem kvarteret.

Trafikforsøget blev fulgt op af et debatmøde den 21. september med deltagelse af 20 borgere. Debatmødet dækkede også trafikforsøgene på Øresundsvej og Spaniensgade.

RESULTAT OG KONKLUSION

Fra lokal side har der været udtrykt tilfredshed med forsøget, der fungerede efter hensigten. Dog gav det ifølge de lokale en øget trafik på Middelgrundsvej. Ved en permanent etablering af den grønne forbindelse over en længere strækning vil det være nødvendig at tilpasse forsøget til de lokale forhold.

Informationen om projektet var god og synlig, og det, at forsøget var flot udsmykket, gjorde, at det ikke lignede vejarbejde.

Alle fremmødte på debatmødet meldte sig til deltagelse i det fortsatte arbejde med at lave trafikplan for kvarteret – et arbejde, der vil foregå i samarbejde med Københavns Kommune.

Cykelstier på Øresundsvej og lukning af Spaniensgade

Forsøget var ligeledes initieret af Områdefornyelsen i Øresundsvejkvarteret. Formålet med forsøget var at sikre bedre forhold for cyklisterne på Øresundsvej samt at gøre krydset Øresundsvej/Kirkegårdsvej/Spaniensgade mere overskueligt og trygt at passere for fodgængere.

Således blev der på Øresundsvej mellem Kirkegårdsvej og Amagerbrogade etableret cykelbaner som forsøg. Grundet kørebanens bredde var det – selvom al parkering blev inddraget – kun muligt at etablere cykelbaner på en del af strækningen. Derudover blev Spaniensgade afspærret for biltrafik ved Øresundsvej, hvilket gav 1 "ben" mindre i krydset – dog ikke for fodgængere og cyklister. Samtidig blev der etableret støttepunkter for fodgængere på tværs af Øresundsvej, som også, tillige skulle fungere som hastighedsdæmpende foranstaltninger rettet mod bilerne på Øresundsvej.

Der blev forud for forsøget opsat A4 foldere med information til opgangene på Øresundsvej, der blev fortaget postkortundersøgelse om cykelstier i Øresundsvej ved uddeling af 500 postkort, 300 er kommet retur.

RESULTAT OG KONKLUSION

Vej & Park vurderer, at forsøget fungerede tilfredsstillende. Der var god synergieffekt mellem dette forsøg og forsøget på Kirkegårdsvej. Cykelbanerne skabte bedre forhold for cyklisterne, og fodgængerstøttepunkterne gjorde, at bilerne satte farten betydeligt ned, når de passerede krydset ved Kirkegårdsvej. Hastigheden blev reduceret 9-10 km/t. Lukningen af Spaniensgade skabte ligeledes bedre oversigtsforhold. Støttepunkterne – særligt i det vestlige ben – blev dog ikke benyttet af fodgængere, da de lå for langt fra selve krydset.

Lokalt er der blevet udtrykt tilfredshed med trafikforsøgene. Ved en permanent løsning ønskes egentlige cykelstier på Øresundsvej. Erfaringerne med forsøget vil blive brugt i arbejdet med en lokal trafikplan i forbindelse med områdeløftet.

Sikkert til Sundbyøster Skole til fods eller på cykel

Forsøget var initieret af Agendacenter Sundbyøster. Formålet med forsøget var at få flere børn til at gå eller cykle til Sundbyøster Skole og dermed færre i bil. Derfor var ønsket at gøre det mere sikkert for fodgængere og cyklister på Smyrnavej ved skolen.

Under Miljøtrafikugen var der parkeringsforbud i Smyrnavej.

Før Miljøtrafikugen fik skoleeleverne brev med hjem med beskrivelse af forsøget. Der blev ophængt plakater på skolen samt givet information på plakater til beboerne i Smyrnavej.

Torsdag den 22. september blev der afholdt Debatmøde på Sundbyøster Skole om sundhed og sikker skolevej. 15 deltog i debatmødet.

RESULTAT OG KONKLUSION

Parkeringsforbudet i Smyrnavej blev ikke respekteret. Samtidig blev børnene fortsat kørt til skole. Efter Agendacentrets vurdering bør der i stedet indføres standsningforbud i morgentimerne.

Skolen kan, hvis der er lokal interesse herfor, tage kontakt til Vej & Park med henblik på at indlede en dialog om en fremtidig løsning af adgangsproblemerne.

Evaluering af proces

For at undgå, at planlægningen af trafikforsøg og aktiviteter i Miljøtrafikugen 2005 skulle blive lige så forceret som i 2004, blev der lagt op til, at den politiske beslutning om at gennemføre Miljøtrafikugen i 2005 skulle foreligge senest i marts 2005. Dette ville betyde, at forvaltningernes dialog med de lokale grupper omkring planlægningen af aktiviteter kunne styrkes.

Forvaltningerne afholdt i februar et første informations- og idémøde for lokale grupper, forvaltningerne, politiet og politikerne. Igen i marts blev der afholdt en workshop om projekterne i Miljøtrafikugen, hvor der blev arbejdet med at udvikle projekterne og afstemme forventningerne til de projekter, der blev gennemført i september.

I begyndelsen af april fik de politiske udvalg forelagt en indstilling om, hvilke forslag, der var indkommet og om hvilke forsøg forvaltningerne mente, der skulle arbejdes videre med. Endvidere blev politikerne i juni orienteret om de konkrete udformninger af forsøg og aktiviteter, der blev gennemført i Miljøtrafikugen 2005.

Fra maj og frem til juli blev der løbende afholdt møder med de lokale aktører enkeltvis om udformningen af trafikforsøgene.

I juni blev der afholdt en workshop for lokale aktører, hvor der blev informeret om, hvilke projekter der blev gennemført, og hvor der blev arbejdet med bedre lokal profilering af lokale forsøg og aktiviteter, ligesom der blev arbejdet med en formidlingsplan og en evalueringsplan. For nogle projekter lykkedes dette arbejde, mens andre aktører ikke var vant til at arbejde på denne måde, og derfor skulle have haft mere hjælp til dette arbejde.

RESULTAT OG KONKLUSION

På evalueringsmødet den 13. oktober blev de lokale gruppers erfaringer fra årets Miljøtrafikuge drøftet samt deres ønsker til en eventuel fortsættelse af Miljøtrafikugens aktiviteter fremover. Der var en klar holdning blandt de tilstedeværende om, at der fortsat skal være Miljøtrafikuge, og at Miljøtrafikugen skal fortsætte under samme rammer som i år. De lokale har stor glæde af, at Miljøtrafikugen er en tilbagevendende begivenhed med et godt brand. De lokale grupper gav ligeledes udtryk for, at det er meget ressourcekrævende at skabe en god lokal debat, og de har behov for god tid til planlægningen. De ønsker endvidere at blive inddraget endnu tidligere i forbindelse med udarbejdelsen af handlingsplanen for Miljøtrafikugen.

Samlet konklusion og anbefalinger

Samlet set har trafikforsøgene fungeret efter hensigten, og der er givet udtryk for en generel lokal tilfredshed med forsøgene. Forsøg er således et godt redskab til at afprøve forslag til trafikplaner eller specifikke ønsker fra lokale, og de giver desuden grundlag for en god lokal debat.

Erfaringerne viser, at større eller flere sammenhængende trafikforsøg gør det lettere at formidle til lokale borgere og giver et godt grundlag for lokal debat.

Hvis lokale grupper har gode ressourcer til at tilrettelægge formidlingsaktiviteter, styrker det den lokale forståelse for trafikforsøgene og dermed den lokale debat, hvilket i sidste ende kan være med til at give et godt udbytte af forsøgene.

Der har været trafikforsøg, som ikke kunne etableres, eller steder, hvor trafikforsøgene ikke er blevet respekteret. Det kan dels skyldes, at der var en mangelfuld information om projektet inden forsøgets start, dels at skiltning var dårlig eller forkert, og endelig forcerede nogle bilister vejspærringer via cykelsti og fortov.

Det er således igen ved dette års Miljøtrafikuge blevet tydeligt, at det er vigtigt, at der lokalt informeres mere direkte til de berørte borgere om formål og konsekvenser af trafikforsøgene forud for Miljøtrafikugen. De lokale aktører har stået for denne information og dialog med de berørte borgere, hvilket er lykkedes i langt de fleste tilfælde.

Erfaringen er, at en tydelig og god information på stedet kombineret med andre informationskilder som omdeling af infobreve og brochurer, kontakt til lokalpressen og dialog på gaden, giver det bedste resultat. Fysisk indretning af trafikforsøgene, så de i højere grad adskiller sig fra vejarbejder (og ligner den permanente løsning så meget som muligt) fungerer godt sammen med den lokale formidling af trafikforsøgene.

Aktiviteter, som sætter fokus på trafikforsøgene, giver et rigtigt højt udbytte mht. debat og formidling af, hvorfor der er et ønske om at omlægge trafikken.

Især formidlingen af trafikforsøgene er arbejdskrævende for de lokale, men det er helt centralt – og bør derfor være et krav – for at gøre forsøgene menings- og succesfulde. Dette gælder ligeledes for de øvrige aktiviteter. Derfor bør der ved eventuelle fremtidige projekter tages hensyn til, at de lokale aktører og frivillige har brug for god tid til at planlægge deres aktiviteter, således at der kommer det maksimale ud af såvel trafikforsøg som aktiviteter.

I de forsøg og aktiviteter, som politikerne i forskelligt omfang har deltaget i, har der været en større bevågenhed og lokal debat. Således anbefales det, at politikerne fortsat informeres og inviteres til at deltage i de lokale debatskabende aktiviteter.

Trafikforsøgene og aktiviteter

Ved eventuelle fremtidige trafikforsøg bør de forvarslingsskilte, som Københavns Kommune står for, udformes efter en ensartet skabelon med tydelig og kortfattet tekst.

Københavns Kommune har alt i alt stor glæde af de erfaringer og den dialog med de lokale, som trafikforsøgene giver. Derfor anbefales det, at Miljøtrafikugen fortsat omfatter lokale trafikforsøg. Disse bør i højere grad end tidligere tilrettelægges som sammenhængende trafikforsøg, og der bør lægges vægt på, at de lokale grupper, som ansøger om trafikforsøgene, afsætter de nødvendige ressourcer til en grundig formidling af forsøgene.

Endvidere anbefales, at det vurderes, om nogle udvalgte forsøg skal fungere i længere tid – op til en måned, da det kan være vanskeligt at vurdere effekten af et forsøg efter én uge.

For at opnå den ønskede lokale debat og forståelse for eventuelle fremtidige trafikforsøg, er det vigtigt fortsat at sikre, at eventuelle fremtidige trafikforsøg kombineres med debatskabende aktiviteter og en forudgående informationsindsats.

En forudsætning for at kunne gennemføre trafikforsøg med tilhørende debatskabende aktiviteter i Miljøtrafikugen er, at planlægningen kan starte i god tid. Dvs. forvaltningerne skal fremlægge en handlingsplan for Miljøtrafikugen 2006 for politikerne senest januar 2006, og handlingsplanen skal være endelig godkendt senest i marts 2006.

4. Øvrige aktiviteter

DE ØVRIGE AKTIVITETER UNDER MILJØTRAFIKUGEN HAR MEGET FORSKELLIG KARAKTER INDEN FOR MILJØ OG TRAFIK. UDBREDELSEN AF DELEBILER, CYKELKURSER FOR VOKSNE, DEBATMØDER OG ET TRAFIKALT GADETEATER ER BARE NOGLE AF DE MANGE AKTIVITETER, SOM LOKALE HAR ARRANGERET I MILJØTRAFIKUGEN.

Øvrige aktiviteter

Formål

Ud over aktiviteter, der blev afholdt i forbindelse med trafikforsøg, har der lokalt været afholdt en række andre aktiviteter. Disse forsøg blev gennemført med det formål at gennemføre en længerevarende aktivitet med fokus på transportvaner og/eller trafikadfærd og at gennemføre aktiviteter i ugen med fokus på at debattere lokale trafik- og miljøproblemer.

De øvrige aktiviteter arrangeret af lokale i Miljøtrafikugen var af meget forskellig karakter. Der var således aktiviteter rettet mod udbredelsen af delebiler, et cykelkursus, debatmøder om overordnede trafikforhold og miljøforhold i København, og debatskabende aktiviteter rettet mod mere lokale forhold. I de følgende afsnit evalueres aktiviteterne.

Evaluering af øvrige aktiviteter

Delebiler

Københavns Delebiler havde i Miljøtrafikugen udstillet 12 delebiler på centrale pladser og gader i København. Formålet med aktiviteten var færre biler i København ved at udbrede kendskabet til delebilsordningen generelt i København. 45 medlemmer af delebilsordningen uddelte ca. 4.000 info-foldere til interesserede borgere. Herudover var aktiviteten omtalt i medierne.

Samtidig var det ønsket at udbrede kendskabet til delebiler lokalt. Dette skete ved forsøgsvis at markere 4 parkeringspladser til delebiler, henholdsvis 2 i Mimersgade kvarteret og 2 i Ravnsborg Tværgade. På de markerede delebilsparkeringspladser var der udstillet delebiler. Der blev afholdt debatmøder om emnet.

RESULTAT OG KONKLUSION

Det er arrangørernes holdning, at aktiviteterne har betydet, at kendskabet til delebilsordningen er øget. Det er dog for tidligt at vurdere, om aktiviteterne har betydet en øget medlemstilslutning til ordningen.

Københavns Delebiler har en måned efter Miljøtrafikugen modtaget ca. 40 nye indmeldelser til ordningen.

Forbind Østerbro med vandet ved Nordhavn

Østerbro Havnekomité arrangerede i Miljøtrafikugen aktiviteter, der omhandlede emnet "Forbind Østerbro med vandet – nedbryd Barrieren". Formålet med aktiviteterne var at komme i dialog med beslutningstagerne vedrørende Københavns Kommuneplan 2005 samt at gøre borgerne på Østerbro interesserede i områderne i Nordhavn og de kommende planer for trafik og byudvikling.

Aktiviteterne var delt op i 2 arrangementer, et debatmøde onsdag den 21. september med politikerpanel og et arrangement i Nordhavnen med guidede ture lørdag den 24. september.
Aktiviteterne var annonceret via lokalpressen samt ved uddeling af foldere og ophængning af plakater.

RESULTAT OG KONKLUSION

Det første arrangement havde deltagelse af ca. 50 personer, mens arrangementet om lørdagen blev besøgt af ca. 150 personer. Arrangementet resulterede i nye netværksrelationer.

Trianglen og trafikken

Trianglegruppen under Østerbro Lokalråd havde fået udarbejdet et forslag til udformning af Trianglen i fremtiden set i sammenhæng med placeringen af en ny Metrostation. Forslaget var udstillet 3 steder på Trianglen og er tirsdag den 1. november blevet fulgt op af et borgermøde.

RESULTAT OG KONKLUSION

Forslaget til udformning af Trianglen vil blive brugt i den videre debat om Metrocityringen

Københavns trafik – hvilken udvikling skal vi vælge

Rådet For Bæredygtig Trafik afholdt den 29. september en politikerhøring. Formålet med høringen var at bidrage til debatten om, hvilken retning Københavns Kommune skal vælge inden for trafikudviklingsområdet. Debatmødet blev annonceret via pressen og ved uddeling af 4000 pjecer og 1500 løbesedler, tillige blev der udsendt breve og mails med invitation til mødet.

RESULTAT OG KONKLUSION

Der deltog ca. 80 personer på mødet. Resultatet vil blive tilgængeligt på Rådet For Bæredygtig Trafiks hjemmeside.

Aktiviteter på Indre Nørrebro

Agenda 21 Center Indre Nørrebro arrangerede en fotokonkurrence om de værste/bedste trafiksituationer og en Guidet cykeltur fra Nørrebro til havnen ved Østerbro. Deltagelsen til disse 2 arrangementer var begrænset. Herudover blev der arrangeret en idékonkurrence om indretning af Guldbergs Plads. Afleveringsfristen for forslag samt præmiering ligger efter Miljøtrafikugen.

RESULTAT OG KONKLUSION

Resultaterne af idékonkurrencen foreligger ikke ved evalueringsrapportens afslutning.

Aktiviteter i Valby

Grøn Valby - dit lokale Agenda 21 Center havde arrangeret en fotodokumentation blandt to 6. klasser fra Valby Skole og Ellebjergskolen. Formålet var at sætte fokus på de problemer, der er med børnenes skolevej. Eleverne var begejstrede for selv at få lov at dokumentere farlige steder på deres skolevej. Dokumentationen var først udstillet i skolegården den 23. september og senere på Tingstedet i Valby.

Herudover havde Grøn Valby - dit lokale Agenda 21 Center arrangeret en konkurrence, der skulle vise, at det ofte kan betale sig, også tidsmæssigt, at tage cyklen frem for bilen, specielt når man bevæger sig i byen.

RESULTAT OG KONKLUSION

I alt deltog 60 personer i aktiviteten, der viste, at en tur rundt i byen er hurtigere på cyklen frem for i bilen. Og arrangementet skabte god debat om transportmiddelvalg.

Hvordan lærer voksne at cykle

Agendacenter Sundbyøster havde arrangeret et cykelkursus for indvandrerkvin-

der, hvor 30 kvinder skulle lære at cykle.

Kurset blev fulgt op af et Åbent hus arrangement for politikere og presse. Arrangementet skulle bruges til at skabe opmærksomhed om cykelkurserne både i København og i resten af landet.

RESULTAT OG KONKLUSION

Deltagerne i kurset forventes at blive klar til at køre i trafikken i november 2005. Åbent hus arrangementet har betydet, at der er kommet henvendelser fra 3 kommuner på Sjælland, der ønsker at starte cykelkurser op lokalt.
Som en del af Miljøtrafikugen i 2004 blev der afholdt et erfa-møde om cykelkurser, og det blev besluttet at holde erfa-møde igen i 2005 ifm. årets Miljøtrafikuge for bl.a. at afdække, hvor mange der havde lært at cykle på de afholdte kurser.
Erfamødet blev afholdt i november 2005, og opgørelsen viser, at ca. 200 har været på cykelkursus i løbet af de forgangne år. Ca. 80% har lært at cykle.

Erfaringerne er, at der er et meget stort behov for cykelkurser for indvandrerkvinder. Der er mange grunde til, at kvinderne ønsker at lære at cykle. Bl.a. er det et krav for at få et job som social- og sundhedsassistent i København.
Folkesundhed København har sat en undersøgelse i gang for at finde ud, hvor mange af de tidligere deltagere på kurserne, der cykler i trafikken.

Sådan forskønner du din gade

Bispebjerg Miljøcenter havde arrangeret en temadag om gadeforskønnelse. Formålet var at give beboere input til, hvordan man kommer i gang ud fra lokale beboeres egne erfaringer med oprettelse af vejlaug. Arrangementet blev annonceret i kvartersbladet og på bannere hængt op i dagene før arrangementet.

RESULTAT OG KONKLUSION

7 – 8 personer deltog i arrangementet, som skabte interesse for at påbegynde lokale processer.

Samlet konklusion og anbefalinger

Generelt har de lokale aktører udtrykt tilfredshed med afviklingen af og deltagelsen i aktiviteterne. Ligeledes er der med de afholdte aktiviteter opnået sidegevinster i form af gode erfaringer og ideer til udvikling af projekter og udbygning af lokale netværk.

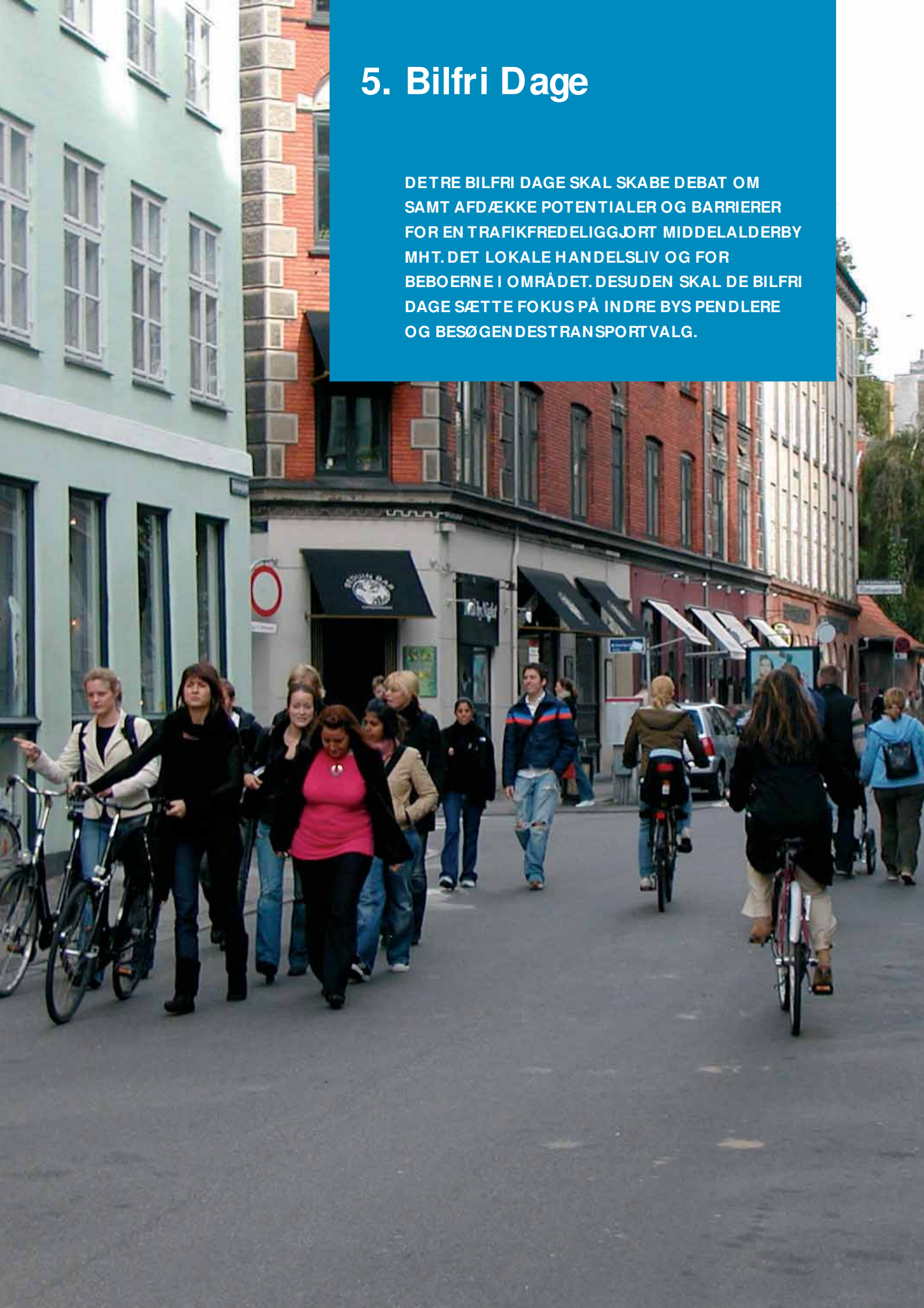
Der har været en god og bred information om de fleste aktiviteter, hvilket generelt har givet flere deltagere. Det anbefales derfor, at aktiviteter følges op af en god og grundig, lokal informationsindsats.

Flere aktiviteter har haft aktiv deltagelse af politikere. Disse arrangementer har været velbesøgte.

Det er holdningen, at det trækker mange frivillige kræfter at få arrangementerne op at stå. Derfor er det et generelt ønske, at der bør være mere tid til planlægningen af arrangementerne.

5. Bilfri Dage

DE TRE BILFRI DAGE SKAL SKABE DEBAT OM SAMT AFDÆKKE POTENTIALER OG BARRIERER FOR EN TRAFIKFREDELIGGJORT MIDDELALDERBY MHT. DET LOKALE HANDELSLIV OG FOR BEBOERNE I OMRÅDET. DESUDEN SKAL DE BILFRI DAGE SÆTTE FOKUS PÅ INDRE BYS PENDLERE OG BESØGENDES TRANSPORTVALG.



De tre Bilfri Dage

Formål

For fjerde gang blev der afholdt Bilfri Dage i København, denne gang udvidet fra at være én hverdag til at omfatte tre dage, heraf to hverdage.

Formålet med at udvide Bilfri Dag til at omfatte tre dage var:
At indsamle erfaringer mhp. en permanent fredeliggørelse af dele af Indre By. Herunder at skabe opmærksomhed omkring transportmiddelvalg og miljøfordelene ved alternativer til individuel biltrafik, med særlig fokus på pendlere og besøgende i Københavns Indre By. Indsatsen i 2005 rettede sig særligt imod at synliggøre og udnytte mulighederne for aktiviteter i det bilfri område samt at afdække de problemstillinger, der rejste sig for dem, der blev berørt af forsøget med henblik på en permanent fredeliggørelse af området så hurtigt som muligt. De Bilfri Dage skal afdække de potentialer og barrierer, en fredeliggjort bymidte skaber for det lokale handelsliv og for beboere i området.

Evaluering af forsøget og de tilhørende aktiviteter

Trafikforsøget

Bilfri Dage blev afviklet torsdag den 22. september, fredag den 23. september og lørdag den 24. september fra kl. 06.00 – 20.00. Det bilfri område lå inden for Vester Voldgade, Nørre Voldgade, Gothersgade, Christian IX`s gade, Kirsten Bernikows Gade, Bremerholm, Holmens Kanal, Vindebrogade og Stormgade. Alle nævnte gader var uden for det bilfri område. Det bilfri områdes afgrænsning var identisk med området i 2004.

Ind til det bilfri område var der oprettet 6 porte, som var bemandet af Parkering København og Københavns Politi. Sammensætningen af portvagterne fungerede godt. Portenes antal blev om fredagen under de Bilfri Dage skåret ned til 5, idet der fra porten i Vestergade kun blev tilladt udkørsel, fordi ophævningen af ensretningen på strækningen ikke fungerede. I alle andre veje var der opsat vejspærringer, der dog tillod cyklister at passere. Vejspærringerne blev stående på stedet mellem 20.00 – 06.00, hvilket betød, at det hver morgen var nødvendigt at justere på placeringen af vejspærringerne, da flere af dem blev flyttet i løbet af natten.

De Bilfri Dage 2005 blev med få justeringer gennemført efter de samme retningslinjer som i 2004. Gennem de 5 porte var der åbent for varekørsel indtil kl. 11.00, mens der var åbent for nødkørsel, handicap/ældre, hjemmepleje, madudbringning, lægevagt, sygetransport, post, pakker og renovation hele dagen. Samtidig var det tilladt at køre ud af området hele dagen. Ligeledes kørte HUR-busserne normalt i området, mens taxier, turistbusser samt pendlere og handlende ikke havde adgang.

I modsætning til sidste år var det i år muligt for cateringfirmaer og lign. at få særlig tilladelse til at køre i området. Ligeledes var der adgang til de to hoteller, der ligger i området samt Illums Parkeringshus. Der blev gjort ekstra ud af at informere om, at der på almindelige dage er mange ledige p-pladser i P-huset på Israels Plads, ligesom der bl.a. i programmet for de Bilfri Dage blev informeret om placeringen af p-huse tæt på det bilfri område.

RESULTAT OG KONKLUSION

Selve trafikafviklingen ved portene og på gaderne omkring området forløb uden problemer. Der er foretaget tællinger ved to af portene, Nørregade og Højbro, for at få et indtryk af, hvor meget trafikken blev reduceret til og fra området, samt på Nørre Voldgade for at belyse konsekvenserne på en af de omkransende gader. På baggrund af tællingerne er der foretaget modelberegninger af trafikstøjen på facaderne. Tællinger og beregninger fremgår af nedenstående tabel. Tallene kan ikke sammenlignes med sidste års tællinger, dels fordi der i år var færre porte, dvs. trafikken til og fra området var mere koncentreret, dels fordi forsøget blev afholdt over tre dage, dvs. det må formodes, at flere følte sig nødsaget til at bruge bilen – såvel beboere som erhvervsdrivende med kørselstilladelse.

De tre Bilfri Dage

Resultatet af tællingerne viser, at trafikken i det bilfri område blev halveret under de Bilfri Dage sammenlignet med normalsituationen. Dette svarer til, at trafikstøjen blev reduceret med 2 dB, hvilket er en mærkbar ændring. Trafikken på Nørre Voldgade blev reduceret med ca. 7% under de Bilfri Dage. Denne reduktion svarer nogenlunde til reduktionen i den trafik, der kørte ind i det bilfri område ad Nørregade.
For at illustrere forskellen på lydbilledet på en bilfri og en almindelig dag er der optaget en række lytteeksempler. Lytteeksemplerne kan høres på hjemmesiden og kan give et kvalitativt billede af en trafikfredeliggjort Indre By.

Før de Bilfri Dage

	Torsdag		Fredag	
	Antal køretøjer 6-18	Støjniveau dB	Antal køretøjer 6-18	Støjniveau dB
Nørre Voldgade	22500	67	22800	67
Nørregade, s.ø. for Nørre Voldgade	3200	64	3500	64
Højbro	3700	*	3900	*

Bilfri Dage

	Torsdag		Fredag	
	Antal køretøjer 6-18	Støjniveau dB	Antal køretøjer 6-18	Støjniveau dB
Nørre Voldgade	21000	67	20900	67
Nørregade, s.ø. for Nørre Voldgade	1600	62	1300	62
Højbro	1700	*	1800	*

Ændring

	Antal køretøjer 6-18	Støjniveau dB
Nørre Voldgade	fra -7% til -8%	0
Nørregade, s.ø. for Nørre Voldgade	fra -50% til -63%	-2
Højbro	-54%	*

** Støjniveauet ved Højbro Plads kunne ikke isoleres fra støj uden for området og er derfor ikke beregnet.*

Nørregade var under de Bilfri Dage den mest trafikerede indkørsel til området. Støjreduktionen her (på 2 dB) er derfor mindre end i resten af området. Det er rimeligt at antage, at støjniveauet var betydelig lavere i den øvrige del af det bilfri område.

De tre Bilfri Dage

Med hensyn til den kollektive trafik har HUR meddelt, at de ikke har observeret kapacitetsproblemer i busserne under afviklingen af de Bilfri Dage. Ørestadsselskabet har ikke haft mærkbare ændringer i passagertallet i Metroen på de Bilfri Dage.

Samarbejdet med Københavns Politi og Parkering København om den praktiske afvikling af forsøget har fungeret godt.

Generelt er der stor opbakning til at afholde Miljøtrafikuge og Bilfri Dage, jf. afsnit om eksterne evalueringer, og samlet set var der flere mennesker inde i det bilfri område under de Bilfri Dage sammenlignet med den efterfølgende uge, jf. afsnittet om eksterne evalueringer samt bilag 1 og 2.

Erfaringerne i forhold til målgruppen for kørselstilladelser giver et godt billede af, hvilke grupper der dagligt eller engang imellem har behov for at bruge bilen i det bilfri område. I modsætning til sidste år var det i år muligt for cateringfirmaer og lign. samt pakke-posttransportfirmaer at søge en særlig tilladelse. I alt affødte de Bilfri Dage omkring 400 henvendelser vedr. kørselstilladelser på mail, telefon til sekretariatet og via den Hotline, der var etableret i forbindelse med de Bilfri Dage. Se bilag 4 for flere oplysninger om henvendelser vedrørende kørselstilladelser.

Ansøgninger har været vigtige i forbindelse med at kortlægge, hvilke personer/erhverv som kører i området. Disse kan groft set inddeles i følgende grupper:

1. Arrangementer, herunder bryllupper og udstillinger mm.
2. Transport af ferskvarer
3. Fragt, herunder flytninger af bolig, kontor, møbeltransport mm.
4. Catering og blomsterudbringning
5. Kongehuset, ambassadører og ministre
6. Lægekørsel mm.
7. Pakke- og postkørsel
8. Service- og nødkørsel, herunder rengørings-, IT- og køleservice mm.
9. Særlige kørselstilladelser, herunder gangbesværede, udflytterbørnehaver, stadepladser

Tre af disse grupper (2, 4 og 6) var ikke omfattet af retningslinjerne. Det vurderes, at den kørsel, der er blevet tilladt i forbindelse med de Bilfri Dage, ikke har domineret i bybilledet under de Bilfri Dage.

Information og aktiviteter

Alle husstande, butikker og kontorer, der havde adresse inden for det bilfri område, modtog op til de Bilfri Dage to husstandsomdelte informationsskrivelser om arrangementet. Søndagen før Bilfri Dage blev der bragt annoncer i Søndagsavisen i hovedstadsområdet, De Grønne Bude cyklede med information om Bilfri Dage på deres tasker, og i HT-busserne var der ophængt skilte med information om Bilfri Dage. Herudover afholdt Københavns Kommune et offentligt informationsmøde ugen før de Bilfri Dage. Endvidere blev der uddelt programmer til bilister, der kørte ind i området, udsendt radiospots og opsat infoskilte på større indfaldsveje, og der var information ved alle porte. Samtidig har der i pressen været en god dækning af arrangementet.

Aktiviteterne under de Bilfri Dage var særlig rettet mod at synliggøre og udnytte mulighederne for aktiviteter i det bilfri område samt skabe opmærksomhed omkring transportmiddelvalg og miljøfordelene ved alternativer til individuel biltrafik. Følgende var aktiviteterne (programmet fremgår af bilag 5):

- Aktiviteterne under de Bilfri Dage var koncentreret i området omkring Frue Plads. Her havde "De Økologiske Igangsættere" oprettet en Info Oase. I Info Oasen var der hver dag mellem 11- 17 information om, hvad der skete under de Bilfri Dage, forskellige former for underholdning samt økologiske lækkerier. Lørdag blev Info Oasen kombineret med høst- og bogmarked, folkedans og musik. Samtidig blev de tre butikker, der har etableret de bedste cykelparkeringsforhold, præmieret

- I forbindelse med Info Oasen var der i Fiolstræde også udstillinger om "Grønne Lunger", en fotoudstilling om facadebeplantning i det historiske København, nye design af cykelstativer samt en udstilling om byens design og udvikling. Udstillingen viste Københavns Kommunes udviklingsplaner for trafik, byrum og miljø.

- Torsdag den 22. september var der tre arrangementer for børn. Det drejede sig om ponyridning på Frue Plads, anvendelse af energiformen brint i køretøjer samt arrangementet "Stjerne i trafikken" på Kultorvet, hvor 1400 børn fra 5 til 8 år var inviteret til at lære om trafiksikkerhed

- Fredag var der mulighed for at besøge private gårde under arrangementet "Åbne Gårde". 8 gårde havde åbnet deres døre, hvilket i lighed med de to tidligere år, hvor arrangementet har været prøvet, gav anledning til stor interesse. Således havde Ældresagen i København arrangeret stavgang fra Nyhavn til de Åbne Gårde.

De tre Bilfri Dage

- På Axeltorv havde Royal Copenhagen Skaterpark inviteret de bedste skatere fra hele landet til at lave opvisning. Opvisningen tiltrak mange besøgende hele dagen

- I Studiestræde afholdt Galleri Krebsen en reception om lørdagen og bød efterfølgende på et besøg rundt til en stribe gallerier i området

- Skindergade var i alle tre dage skiltet som sivegade. Samtidig havde Landbohøjskolen i forbindelse med indretningen af to grønne oaser i Skindergade iscenesat udstillingen "natur og grønne områder forebygger stress"

- Fredag den 23. september kunne man 5 gange opleve en guidet tur med en teatergruppe i Københavns paralleunivers, formålet var at underholde og få tilskueren til at se København på en anderledes måde

- Torsdag og lørdag kørte Copenhagen Rickshaw med cykeltaxa fra fire steder i Indre By. For 25 kroner kunne man lade sig transportere rundt i området, hvilket mange benyttede sig af. Ligeledes kørte Københavns Hestedrosche for halv pris under de Bilfri Dage

RESULTAT OG KONKLUSION

Hotline modtog i alt 914 henvendelser fra borgere og erhvervsdrivende. Af disse henvendelser var der 25 regulære klager ang. trafikforsøg herunder Bilfri Dage. Resten af henvendelserne var spørgsmål om områdets størrelse og afgrænsning, om retningslinjerne, ros til arrangementet, og så var der mange, som ville ansøge om køretilladelse. Der var lidt flere henvendelser i forhold til sidste år (858). Til gengæld var der færre klager i år end sidste år (47 klager).

Info Oasen fungerede godt. Placeringen på Vor Frue Plads var god. Mange mennesker kom forbi, og aktiviteterne og boderne skabte hyggelige omgivelser. Og der var god forbindelse til kommunens udstilling om trafik, miljø og byrum, som var meget velbesøgt. Aktiviteterne i området var med til at give eksempler på, hvordan byområdet kan anvendes, hvis der er færre biler.

Debat om fremtidens Middelalderby

I forbindelse med Bilfri Dage havde Københavns Kommune iværksat en række debatskabende aktiviteter med fokus på et eventuelt permanent trafikfredeliggjort område i Indre By. Aktiviteterne omfattede et offentligt debatmøde den 14. april, debatforum på projektets hjemmeside samt en videoboks på Hovedbiblioteket under de tre Bilfri Dage, hvor det var muligt at indtale sin mening om en trafikfredeliggørelse af Indre By. Arrangementet startede torsdag den 22. september med musik af multikunstneren Master Fatman.

Debatmøde den 14. april.

Debatmødet, der blev afholdt i Nikolaj Kirke, var velbesøgt - ca. 50 fremmødte.

De tre Bilfri Dage

Mødet startede med tre indlæg af henholdsvis Vej & Park om den trafikale udfordring, byrumsforskeren Jan Gehl om mulighederne med en trafikfredet Indre By og Jørgen Thulstrup fra Institut for Konjunktur-Analyse med en analyse af den erhvervsmæssige og økonomiske udvikling samt muligheder og konsekvenser, hvis byen trafikfredes. Efter de tre oplæg var det muligt at debattere mulighederne ved en trafikfredeliggjort Indre By. Debatten foregik i fire workshops.

Under opsamlingen af debatten blev der peget på, at der fandtes andre modeller i forhold til en permanent trafikfredeliggørelse af Indre By end modellen fra forsøget med tre Bilfri Dage. F.eks. kunne man fredeliggøre området med sivegader gradvist i stedet for på én gang. Under alle omstændigheder blev der givet udtryk for, at det er vigtig, at trafikfredeliggørelsen sker under hensyntagen til de forskellige interesser, der er i området. Samtidig skal der være høj kvalitet i løsningerne. Resultaterne af debatmødet fremgår af bilag 6.

Opsamling af debatindlæg på hjemmesiden

Der blev under Miljøtrafikugen opfordret til at deltage i debatten på hjemmesiden på hængeskiltene i HT-busserne, på plakater på afspærringerne ind til det bilfri område, i annoncerne i Søndagsavisen samt på de skilte, som de Grønne Bude kørte rundt med.

Debatten havde 90 indlæg (nogle fra samme personer) og løb i perioden 13. – 28. september 2005. Hovedparten af indlæggene handlede om de Bilfrie dage og enkelte om trafikforsøgene og Miljøtrafikugen generelt.

Der var både positive og negative synspunkter på forsøget med de Bilfri Dage. Indlæggene om trafikforsøgene gik især på synspunkter for og imod spærringer for biler i Mimersgadekvarteret og nedsættelse af hastighedsgrænsen på Folehaven.

Sammenfattende kan det konstateres, at der var en god og livlig debat på hjemmesiden, og at interessen for at debattere særligt samlede sig om de Bilfri Dage. Men det må samtidig konkluderes, at selvom kommunen har reklameret meget for dette debatforum, så er det relativt få personer, der har brugt muligheden.

Opsamling fra Videoboksen

Der var ca. 20 indlæg fra videoboksen. Alle indlæg indeholdt støtte til en permanent trafikfredeliggørelse af dele af Indre By.

RESULTAT OG KONKLUSION

Der er kommet gode og spændende input til fremtidens Indre By fra debatmødet, hjemmesiden og videoboksen. Disse input vil kunne indgå i en eventuel videre proces omkring planlægning af, hvorledes Middelalderbyen skal indrettes i fremtiden.

Der synes at være nogen bekymring blandt beboere i området. For Nørre Kvarter, hvor der bor ca. 1.000 mennesker, udtrykker Nørre Kvarters Beboerforening frygt for, at en permanent trafikfredeliggørelse af dele af Indre By, i form af flere sivegader og gågader, vil kunne medføre en uønsket "tivolisering" af området med flere caféer og udeservering. Samtidig mener beboerforeningen, at en biltrafik i en begrænset form er med til at holde liv i dagligvarehandelen i området. En trafikgruppe nedsat under Nørre Kvarters Beboerforening arbejder med et forslag til at mindske trafikken i kvarteret, samtidig med at kvarterets særkende bevares.

Indre By Lokalråd bifalder generelt, at der arbejdes videre med modeller til at mindske trafikken i Middelalderbyen.

Samarbejde med interessenter i det bilfri område

Københavns Kommune havde inviteret en række af områdets interesseorganisationer inden for handels- og erhvervslivet i det bilfri område til at deltage i en arbejdsgruppe, som skulle deltage i planlægningen af de Bilfri Dage med det formål *at sætte fokus på, hvordan der kan skabes aktiviteter i det fredeliggjorte område, og de problemer, der skal løses, hvis der skal ske en trafikfredeliggørelse af Indre By.*

Følgende aktører var blevet inviteret til at deltage i arbejdsgruppen: HTS (Hotel Transport og Service), Wonderful Copenhagen, Danmarks Hotelforening Øst for Storebælt, Danmarks Rejsebureau Forening, København City Center(KCC), Københavns Håndværker Forening og Sammenslutningen Københavns Taxa. Derudover var HUR, DSB, Ørestadsselskabet og Københavns Politis Færdselsafdeling ligeledes inviteret til at deltage i arbejdsgruppen.

Et af formålene med inddragelsen af de lokale handlende og erhvervsdrivende var at tilpasse retningslinjerne for motoriseret adgang til området. Den forlængede periode kunne medføre en række praktiske problemer, som retningslinjerne i givet fald skulle tage højde for.

Arbejdsgruppen har før og efter Miljøtrafikugen afholdt 7 møder. Dette arbejde har resulteret i et samlet notat, der indeholder interessegruppernes evaluering af Bilfri Dage 2005 og forslag til den videre proces for trafikal fredeliggørelse af dele af Indre By. Københavns Kommune har på baggrund af ønsker fra interessegrupperne samlet gruppens anbefalinger i et notat. (se bilag 7, "Notat om den videre proces – efter afholdelse af tre Bilfri Dage i 2005")

RESULTAT OG KONKLUSION

Projektgruppen har i planlægningen af de Bilfri Dage haft et godt samarbejde med arbejdsgruppen. Bl.a. har gruppen ønsket adgang til Illums P-hus under de Bilfri Dage, hvilket blev imødekommet, og i dialog med gruppen er der fundet en løsning, så der under de Bilfri Dage blev adgang for biler til de to hoteller i det bilfri område. På baggrund af forslag fra arbejdsgruppen blev der under de Bilfri Dage lagt vægt på at skabe debat om de fremtidige perspektiver, sivegadeforsøg i

Skindergade, og derudover blev det forsøgt at lave en markedsgade i Fiolstræde under de Bilfri Dage.

Samlet finder arbejdsgruppen, at afviklingen af de Bilfri Dage fungerede godt. Retningslinjerne og informationen omkring dagene har været tilfredsstillende.

Politiet har oplevet ganske få problemer ved portene. Trafikafviklingen uden for området forløb uden problemer. Håndværkerforeningen er ikke bekendt med, at håndværkere har haft problemer med adgang til at udføre deres arbejde på dagene.

KCC har taget stikprøver på omsætningen i 7 butikker under de Bilfri Dage i forhold til normaldage. Butikkerne er beliggende i og på grænsen til det Bilfri område. Stikprøverne viser, at 3 butikker, der ligger på grænsen til området, ikke havde oplevet omsætningsnedgang, mens 4 butikker, beliggende inde i området, havde oplevet en nedgang i omsætningen på mellem 5 og 30%. HORESTA har undersøgt belægningen på 70 hoteller før, under og efter de Bilfri Dage. I forhold til ugen før var der samlet set en belægningsnedgang på 6,4%. Det er særlig lørdagen, der trækker ned. Denne belægningsnedgang forklarer HORESTA med, at der om lørdagen før Bilfri Dage blev afholdt en stor kongres i byen. I forhold til ugen efter var der en belægningsfremgang på 2,4% I dette tal er belægningen fra lørdag ikke medtaget, da det pt. ikke er tilgængeligt. Det vurderes således, at der ikke er et entydigt billede af, hvilken betydning en permanent ordning vil få for de erhvervsdrivende i området. Hvis det besluttes at arbejde videre med trafikfredeliggørelsen af området, bør konsekvenserne for handelslivet i området undersøges nærmere.

Arbejdsgruppen er kommet med anbefalinger til, hvad de mener, at der skal tages højde for i en eventuel fremtidig proces omkring fredeliggørelse af Indre By. Gruppen finder ikke, at der på baggrund af de afholdte Bilfri Dage kan træffes en beslutning om permanent at gøre området bilfrit, men anbefaler en længerevarende dialogproces om udviklingen af området.

Skal en eventuel permanent trafikfredeliggørelse af området blive en succes, finder arbejdsgruppens medlemmer, at det må udvikles i en dialog mellem væsentlige interessenter, kommunen og politikerne. Medlemmerne af arbejdsgruppen har tilkendegivet, at de gerne indgår i en fortsat proces.

Samlet konklusion

De Bilfri Dage forløb, uden at der blev registreret problemer med trafikafviklingen inde i området og i de omkringliggende gader. Ved de bemandede porte forløb dagene generelt i god ro og orden. Områdets afgrænsning var i overensstemmelse med opfattelsen fra sidste år forståelig og logisk. Udstedelsen af kørselstilladelserne har givet et godt billede af, hvem der er afhængig af biltransport i det daglige. At forsøget fungerede godt, kan illustreres ved, at der var halvt så mange klager i år sammenlignet med sidste år.

Der er fra Københavns Politi, andre interessenter og borgere givet udtryk for, at informationsindsatsen har været tilfredsstillende. Skiltning ved spærringerne til det bilfri område fungerede rigtig godt – tydeligt, ensartet og pænt.

Alle arrangementer, der blev afholdt under de Bilfri Dage, var velbesøgte og medvirkede til, at der var en god stemning. At vejret var godt, var selvfølgelig en vigtig grund til, at der var mange folk på gaden, selvom det var sidst på måneden.

Københavns Kommunes udstilling om byens trafik, miljø og byrum var en stor succes med rigtig mange besøgende. Info Oasen skabte hyggelige omgivelser, og aktiviteterne her trak en hel del presseomtale.

Afviklingen af forsøget over tre dage har skabt en god debat om fremtidens Indre By med meget forskellige holdninger. Forsøget og evalueringen gav ikke et entydigt billede af beboernes holdning til en permanent fredeliggørelse af området.

Generelt er der opbakning til at gøre noget ved trafikken og byrummene i Indre By, men der er ikke enighed om, i hvilken grad trafikken skal begrænses samt med hvilke midler.

Nørre Kvarters Beboerforening udviser en frygt for, at en permanent trafikfredeliggørelse af dele af Indre By, i form af flere sivegade og gågader, vil kunne medføre en uønsket tivolisering af området. En trafikgruppe nedsat under Nørre Kvarters Beboerforening arbejder med et forslag til at mindske trafikken i kvarteret, samtidig med at kvarterets særkende bevares.

Indre By Lokalråd bifalder generelt, at der arbejdes videre med modeller til at mindske trafikken i Middelalderbyen.

Projektgruppen har i planlægningen af de Bilfri Dage haft et godt samarbejde med arbejdsgruppen, bestående af forskellige interessenter i Indre By. Arbejdsgruppen er kommet med anbefalinger til, hvad de mener, at der skal tages højde for i en eventuel fremtidig proces omkring fredeliggørelse af Indre By,

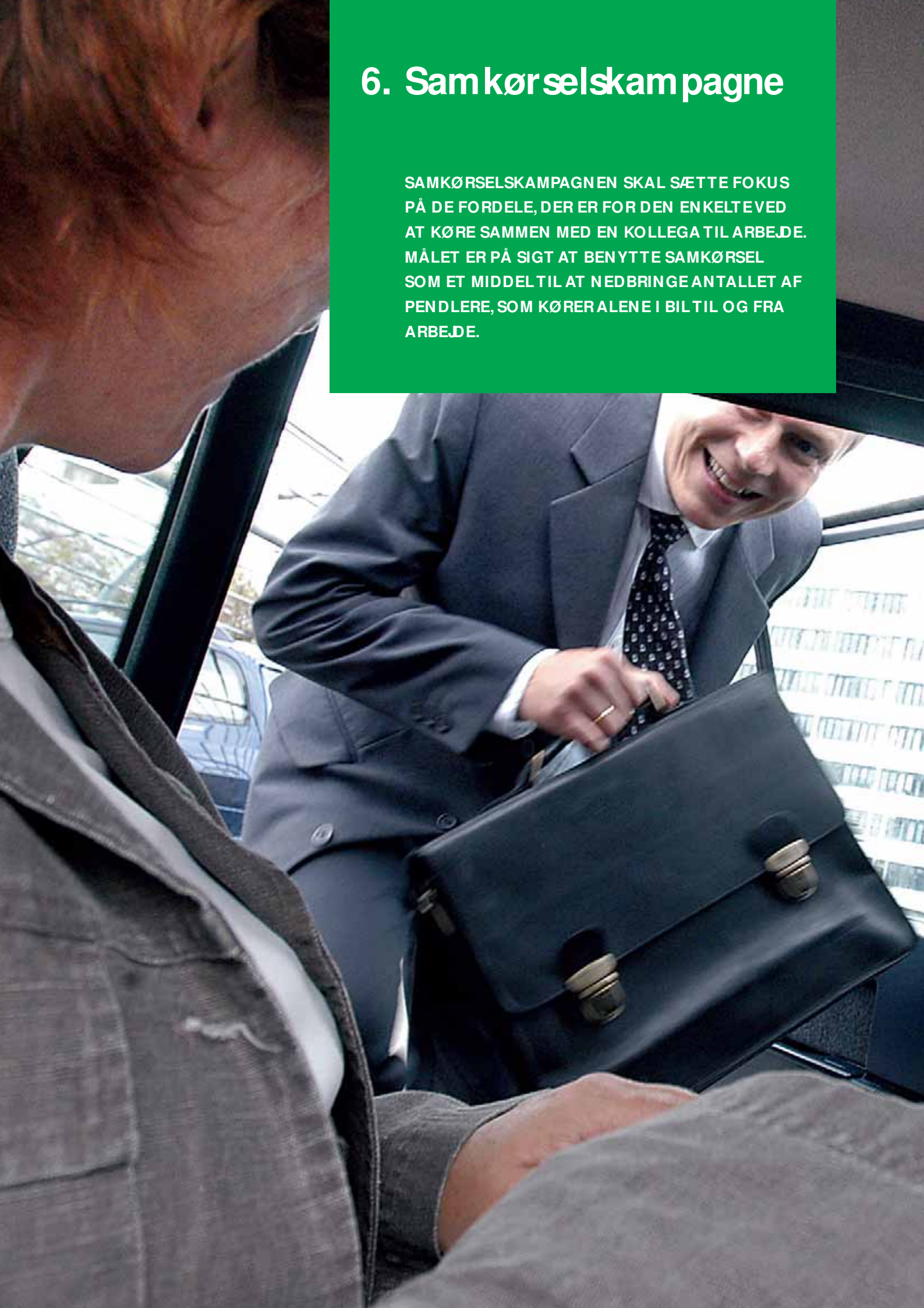
De tre Bilfri Dage

Der er ingen tvivl om, at de Bilfri Dage har en stor betydning i forhold til Miljøtrafikugens samlede brand. Københavns Politi har tilkendegivet, at der nu er indsamlet tilstrækkelig viden til at kunne sige noget om de trafikale konsekvenser, hvis Middelalderbyen trafikfredeliggøres. Således er det ikke muligt at gennemføre flere Bilfri Dage i Indre By. Miljøtrafikugen har brug for et fyrtårn, der kan være med til at løfte den samlede kommunikation af Miljøtrafikugen, sådan som Bilfri Dage i Indre By har fungeret. Derfor anbefales det, at der som en del af fremtidige Miljøtrafikuger afholdes et forsøg med trafikal fredeliggørelse af et område i andre bydele end Indre By.

I forhold til det fremtidige perspektiv for Indre By, så er konklusionen, at der er bred opbakning til at fredeliggøre en del af Indre By, men der er mange forskellige holdninger til, hvordan en sådan trafikal fredeliggørelse skal opnås. Således anbefales det, at forvaltningerne i samarbejde med de forskellige interessenter konkretiserer og konsekvensvurderer forskellige modeller for reduktion af biltrafikken i Middelalderbyen til brug for den videre politiske drøftelse.

6. Samkørselskampagne

SAMKØRSELSKAMPAGNEN SKAL SÆTTE FOKUS PÅ DE FORDELE, DER ER FOR DEN ENKELTE VED AT KØRE SAMMEN MED EN KOLLEGA TIL ARBEJDE. MÅLET ER PÅ SIGT AT BENYTTE SAMKØRSEL SOM ET MIDDEL TIL AT NEDBRINGE ANTALLET AF PENDLERE, SOM KØRER ALENE I BIL TIL OG FRA ARBEJDE.



Samkørselskampagne

Formål

Formålet med dette års samkørselskampagne blev beskrevet i handlingsplanen for Miljøtrafikugen og Bilfri Dage (MFU 35/2005):
At igangsætte en kampagne, som kan danne optakt til Miljøtrafikugen og sætte fokus på de daglige transportbehov og transportvaner. Målet er at synliggøre de forskellige transportmuligheder, der findes for københavnerne, samt skabe debat om, hvordan vi transporterer os, så vi skaber de bedst mulige vilkår i byen.

Dette års kampagne sætter igen fokus på samkørsel som et middel til at nedbringe antallet af pendlere, som kører alene i bil til og fra København.

I år tager kampagnen udgangspunkt i formidlingen af samkørsel til større virksomheder (500 ansatte eller derover) i København, som ønsker at medvirke. Kampagnen er i år et samarbejde mellem Københavns Kommune, Vejdirektoratet og Pendlernet.dk, og den afsluttes først ved årsskiftet. Det betyder, at evalueringen af kampagnen endnu ikke kan færdiggøres.

Succeskriterier for kampagnen

Succeskriteriet for kampagnen er, at 15 store virksomheder vil deltage, samt at der bliver i alt 500 nye tilmeldte til Pendlernet.dk som følge af den samlede indsats.

Evaluering af kampagnen

Da kampagnen ikke er afsluttet, foreligger der endnu ikke en egentlig evaluering. Følgende er en beskrivelse af kampagnen, foreløbige resultater samt indholdet i den kommende evaluering, som udarbejdes umiddelbart efter årsskiftet.

Kampagnen bygger videre på erfaringerne fra sidste års kampagne, som viste, at især intern virksomhedskommunikation i form af intranet og personaleblade gav gode resultater set i forhold til de afsatte ressourcer.

Alle virksomheder med mere end 500 medarbejdere beliggende i Københavns Kommune blev i løbet af juli og august kontaktet og informeret om kampagnen. Desuden blev relevante medlemmer af Københavns Miljønetværk inviteret til at deltage.

Kontakten resulterede i, at 18 virksomheder ønskede at medvirke i kampagnen. Hovedparten af virksomhederne ønsker at informere medarbejderne via intranettet, mens de resterende bruger personaleblade mv. Følgende virksomheder deltager pt. i kampagnen:

Virksomhed	Ansatte/ Miljønetværket	Kommunikations-form
Alm. Brand	500-999	Intranet
Carlsberg	1000-	Intranet
CSC Danmark A/S	500-999	Intranet
Danmarks Statistik	500-999	Intranet
Ecolab	100-500	Intranet
ERICSSON Danmark A/S	500-999	Intranet
Folketingets Administration	500-999	Intranet
IDA	100-500	Intranet
Københavns Energi	500-999	Intranet
Københavns Universitet	1000	Personaleblad
MAN B & W Diesel A/S	500-999	Intranet
Radiometer A/S	500-999	Intranet
Rigshospitalet	1000	Intranet
TDC	500-999	Intranet
Udenrigsministeriet Departementet	1000	Intranet
Undervisningsministeriet Departementet	500-999	Intranet
R98	500-999	Personaleblad
Lundbeck	1000-	Intranet

For at opretholde opmærksomheden blandt medarbejderne får virksomhederne leveret et antal artikler til publicering på enten intranet eller i personale blad. Følgende artikler er blevet distribueret til virksomhederne, eller bliver det. Artiklernes temaer og indhold justeres løbende for at gøre brug af aktuelle emner og kampagnens fremgang.

Samkørselskampagne

Uge	Artikel
38	1: Kør sammen til arbejde - introduktion til samkørsel og kampagnen
41	2: Stor interesse for at køre sammen – reaktioner fra tilmeldte medarbejdere
43	3: Få mere ud af Pendlernet.dk – tips til at få mest muligt ud af din Pendlernet.dk´s profil
45	4: Hvorfor er X virksomhed med i kampagnen, og hvilke forventninger har virksomheden.
48	*** (artiklerne forsætter)

I løbet af kampagneperioden lanceres en internet-bannerreklame hos en af de landsdækkende søgetjenester, Krak, De Gule Sider eller Eniro. Bannerreklamen 'indstilles' således, at den kun vises ved søgninger på adresser i Københavns Kommune. Ideen er at afprøve denne lidt bredere form for markedsføring for at få fat i pendlere, som ikke arbejder på en af de deltagende virksomheder.

'still billede' af animeret bannerreklame

Samkørselskampagnen evalueres ved at opgøre antallet af nytilmeldte i Pendlernet. Hver uge leverer Pendlernet.dk et udtræk fra deres database med de tilmeldte, som pendler til eller fra Københavns Kommune. På baggrund af antallet af tilmeldte, udgiften til kampagneelementerne samt de sparede antal kilometer som følge af samkørsel, vil der desuden blive udregnet en pris per sparet ton CO_2.

Der er pt. (uge 43 inkl.) 195 tilmeldte efter i alt 6 ugers kampagne. Sidste års kampagne gav til sammenligning i alt 130 tilmeldte efter 20 ugers indsats. Der er altså tale om en betydelig fremgang, som formodentligt skyldes, at der i år alene satses på effektiv kommunikation til medarbejderne i de tilmeldte virksomheder via deres respektive intranet.

Der er to tilmeldte virksomheder, som benytter personaleblade. De hidtidige opgørelser over tilmeldte indikerer imidlertid, at der er ingen eller få tilmeldte herfra.

Samkørselskampagne

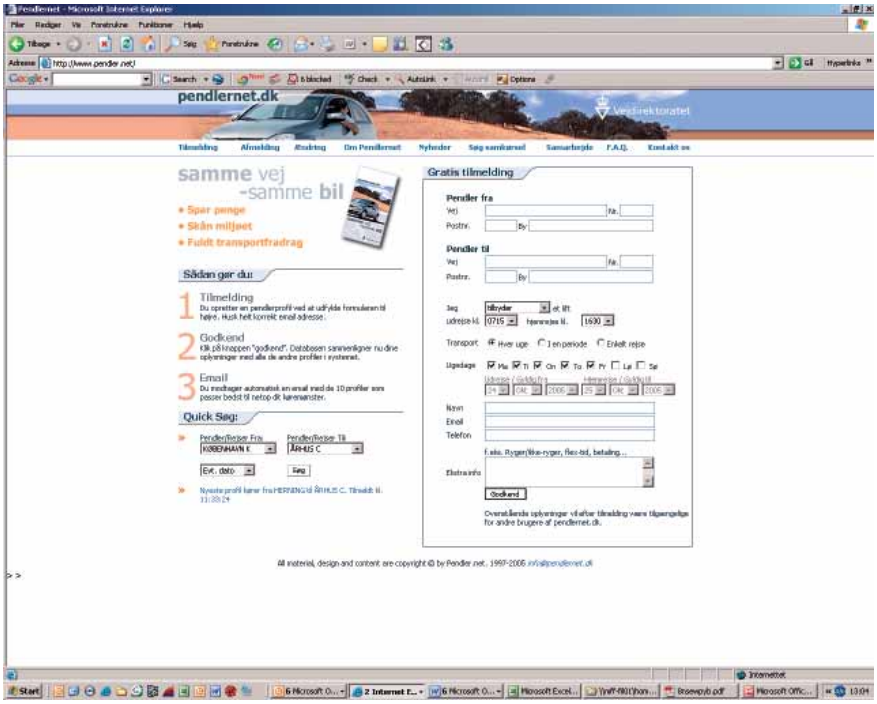
Der er fortsat langt til succeskriteriet på 500 tilmeldte. Succeskriteriet indeholder også tilmeldte fra bannerreklamen, som endnu ikke er blevet lanceret. Effekten af bannerreklamen måles ligeledes ved at registrere antallet af tilmeldte til Pendlernets database.

Det valgte koncept, hvor kommunen leverer "grydeklare" intranetartikler, som virksomhederne "bare" skal publicere, er medvirkende årsag til, at der er kommet relativt mange tilmeldte. Flere virksomheder har givet følgende udsagn om kampagnen:

- målene harmonerer godt med virksomhedens værdier
- samkørsel er et godt tilbud til medarbejderne
- det minimale arbejde, der ligger i kampagnen fra virksomheden, er medvirkende til, at de har meldt sig

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 udvikling af intranet-artikler og andet pr-materiale. Rekrutteringen er relativt arbejdskrævende. Det udviklede materiale kan genbruges, hvis kampagnen bliver tilbudt et større antal virksomheder. De hidtidige erfaringer viser også, at der kommer relativt flere tilmeldinger fra større virksomheder med udbredte IT-arbejdspladser. "Produktionstunge" virksomheder skal formidle samkørsel via andre kanaler.



Samkørselskampagne

En samkørselskampagne kan med fordel afvikles over hele året, så der opnås længerevarende effekt. Det kræver imidlertid, at der afsættes ressourcer til ny rekruttering samt vedvarende kontakt til de tilmeldte virksomheder. Internationale og nationale events som for eksempel "The European Mobility Week" kan benyttes til at skabe øget opmærksomhed om en kampagne.

Den endelige evaluering af kampagnen vil indeholde anbefalinger til et evt. videre arbejde med en samkørselskampagne i Københavns Kommune.

7. Formidlingsindsats

GENNEM EN VEDVARENDE FORMIDLINGSINDSATS ER DET LYKKEDES AT KOMME LANGT UD TIL BORGERNE I KØBENHAVN. KENDSKABET PÅ 81% TIL MILJØTRAFIKUGEN ER I ÅR REKORDHØJ OG HELE 89% AF KØBENHAVNERNE KENDER TIL DE BILFRI DAGE.

Formidlingsindsats

Formål

Formålet med informationsindsatsen har ligesom sidste år været at skabe synlighed omkring de forskellige aktiviteter i Miljøtrafikugen. Informationsindsatsen er foregået både før Miljøtrafikugen og under selve ugen for at medvirke til at skabe debat om brugen af byens rum, trafik- og miljøproblemer samt københavnernes transportvaner.

Årets slogan var "En by med plads til mennesker".
Informationsindsatsen om Miljøtrafikugen og Bilfri Dage i 2005 har stort set været af samme omfang som i 2004. Dog er der i år blevet lavet nogle bedre informationsskilte på afspærringerne til det bilfri område, og de lokale aktører er blevet opfordret til at gøre en større indsats for at få formidlet de lokale trafikforsøg og aktiviteter.

- **Succeskriterierne for informationsindsatsen, der er baseret på erfaringerne fra 2004, er:**
- **at 60% af de adspurgte københavnere i den efterfølgende evaluering har kendskab til, at der har været afholdt Miljøtrafikuge i København**
- **at 25% af de adspurgte har kendskab til aktiviteter i deres lokalområde**
- **at 80% af de adspurgte har kendskab til, at der har været Bilfri Dage**

Evaluering af formidlingsindsatsen

Borgerrepræsentationen vedtog allerede i maj 2004, at informationsindsatsen omkring Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag i 2004 skulle intensiveres. Dette blev efterlevet med nogle gode evalueringsresultater sidste år mht. kendskab til Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag. Af de adspurgte københavnere sidste år havde 65% kendskab til Miljøtrafikugen og hele 88 % havde kendskab til den Bilfri Dag.

I handlingsplanen for Miljøtrafikugen 2005 blev det besluttet, at niveauet for informationsindsatsen skulle være på højde med 2004. Selvom indsatsen har været den samme som sidste år, er der alligevel flere end tidligere, som har kendskab til Miljøtrafikugen i år. Kendskabet til de Bilfri Dage er stort set det samme som ved den ene bilfri dag sidste år. Af de adspurgte københavnere i år svarer hele 81%, at de kender til Miljøtrafikugen, og knap en fjerdedel (23%) af dem, som kender til Miljøtrafikugen, har også lagt mærke til aktiviteterne i deres nærområde. Kendskabet til de Bilfri Dage ligger højt på skalaen ligesom sidste år. 89 % af københavnere kender i år til de Bilfri Dage og 41% af dem, som kender til de Bilfri Dage, har været inde i det bilfri område i løbet af de tre dage, forsøget varede.

Konklusion og anbefalinger

Konklusionen mht. informationsindsatsen er, at succeskriterierne er opfyldt, og at det faktisk er lykkedes gennem 6 års vedholdende kampagne at udvikle et "brand", som er kendt af borgerne, og som de bakker op omkring. Det er lykkedes at komme så langt ud til borgerne med budskaberne om miljø og trafik, at det må konkluderes, at informationsniveauet er tilfredsstillende.

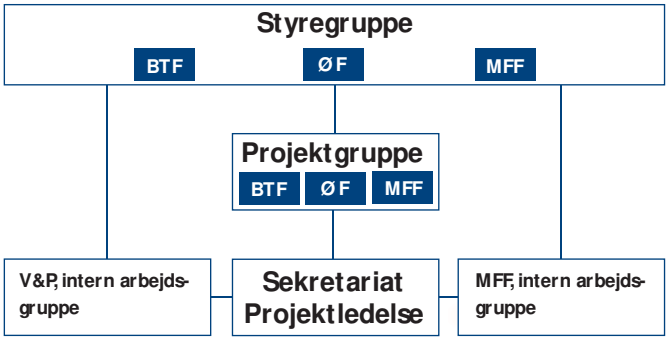
Der bør fremover være endnu større fokus på formidlingsindsatsen i forbindelse med de lokale aktiviteter. De steder, hvor det har fungeret bedst, er der, hvor de lokale har lagt et stort arbejde i at informere på forskellige måder både på stedet og mere generelt.

Endvidere anbefales, at der arbejdes videre med at udvikle et "Fyrtårn", der kan kommunikere Miljøtrafikugens budskab, når der ikke længere er Bilfri Dage i Indre By.

8. Organisering

Organisering af Miljøtrafikuge og Bilfri Dage

Organisationen bestod af et sekretariat, en projektgruppe og en styregruppe.



Sekretariatet bestod af en fastansat sekretariatsleder på fuld tid. En projektmedarbejder har været tilknyttet på vikarbasis fra 1. april. Vikariatet slutter 31. dec. 2005. Sekretariatet var placeret i Vej & Park's Trafik & Plankontor. Det var sekretariatets opgave at koordinere og styre planlægningen samt at gennemføre Miljøtrafikugen og Bilfri Dage.

Projektgruppen bestod af 5 personer, og den var sammensat af medarbejdere fra Bygge- og Teknikforvaltningen (2 personer), Miljø- og Forsyningsforvaltningen (2 personer) og Økonomiforvaltningen (1 person). Det var projektgruppens opgave at sørge for det lovmæssige og politiske grundlag, samt deltage i dele af projektplanlægningen. Desuden var det projektgruppens opgave at træffe beslutninger på et detaljeret plan. Projektgruppen fastlagde Miljøtrafikugens og Bilfri Dages konkrete indhold samt sikrede, at formålene og budgetrammen blev overholdt.

Styregruppen bestod af 1 chef fra hver af de 3 forvaltninger. Det var styregruppens opgave at sikre, at de overordnede retningslinjer for Miljøtrafikugen og Bilfri Dage blev overholdt.
Styregruppen godkendte forslag til konkrete trafikforsøg og aktivitetsprojekter for Miljøtrafikuge og Bilfri Dage. Styregruppen godkendte kampagnetiltag for Miljøtrafikuge og Bilfri Dage.

Projektgruppen har holdt møde 1 gang ugentlig i hele 2005. Styregruppen har været indkaldt, når projektgruppen har fundet det nødvendigt og relevant, bl.a. i forbindelse med indstillinger, evaluering, budget og regnskab.

Konklusion og anbefalinger

Såfremt det besluttes at fortsætte Miljøtrafikugen anbefales, at fortsætte med en placering af projektet i det nye Teknik- og Miljøforvaltning og med en faglig bred projektgruppe, der repræsenterer kommunikation, trafik og miljø, samt en styregruppe.

9. Økonomi

Miljøtrafikugen og Bilfri Dages budget i 2005 var på 4,1 mio. kr.

De 4,1 mio. kr. er en driftsbevilling og er kommet fra følgende kilder:

Overførte midler fra miljøtrafikugen 2004	**700.000 kr.**
Økonomiforvaltningen	**600.000 kr.**
Bygge- og Teknikforvaltningen	**1,4 mil. kr.**
Miljø- og forsyningsforvaltningen	**1,4 mil. kr.**

Der var budgetteret med 2 fuldtidsansatte medarbejdere samt et antal studerende i afviklingsperioden, en budgetpost på i alt 880.000 kr. Herudover skulle de tre forvaltninger tilsammen yde 2 årsværk inden for den eksisterende budgetramme, således at Økonomiforvaltningen bidrager med ½ mandeår, Miljø- og Forsyningsforvaltningen med ¾ mandeår samt Bygge- og Teknikforvaltningen med ¾ mandeår.

Budget og regnskab

Budgettet var opdelt på 8 hovedposter	Budget	Foreløbigt regnskab
Bilfri område	625.000	635.000
Trafikforsøg	760.000	515.000
Aktiviteter med geografisk afgrænsning	725.000	754.500
Aktiviteter uden geografisk afgrænsning	150.000	150.000
Kampagne	150.000	150.000
Information	600.000	623.000
Evaluering	210.000	460.000
Sekretariat (ca. 2 mandeår)	880.000	821.000
I ALT	4.100.000	4.108.500

Bilagsoversigt

Bilag 1
Evaluering af Miljøtrafikugen 2005 med særlig fokus på de Bilfri Dage
Institut for Konjunktur-Analyse (IFKA)

Bilag 2
Analyse i forbindelse med Bilfri Dage i København
Institut for Centerplanlægning (ICP)

Bilag 3
Program for Miljøtrafikugen & de Bilfri Dage 2005

Bilag 4
Oversigt over kørselstilladelser

Bilag 5
Program Bilfri Dage – en by med plads til mennesker

Bilag 6
Debatmøde den 14. april 2005 om trafikal fredeliggørelse af Indre By, hovedresultater

Bilag 7
Notat om den videre proces – efter afholdelse af tre Bilfri Dage i København i 2005
Arbejdsgruppen for Bilfri Dage

Bilag 8
Publicitetsrapport
Observer

KØBENHAVNS KOMMUNE

Bygge- og Teknikforvaltniingen

Miljø- og Forsyningsforvaltningen

Økonomiforvaltningen

Evaluering af Miljøtrafikugen og Bilfri Dage 2005

November 2005