

Forstudie af lokalområderne i SIMS: Områdebeskrivelser, aktører og mobilitetsmønstre i Folehaven, Nordhavn og Nærheden

Deliverable D2.2 af SIMS-projektet

Maj 2021

Toke Haunstrup Christensen, Anna Mørch Folkmann & Freja Friis
Institut for Byggeri, By og Miljø (BUILD), Aalborg Universitet

Malene Rudolf Lindberg, Nikolaj Grauslund Kristensen & Malene Freuendal-
Pedersen
Institut for Planlægning, Aalborg Universitet

Katrine Hartmann-Petersen
Institut for Mennesker og Teknologi, Roskilde Universitet



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK



Roskilde University

Indhold

1. Indledning	2
2. Folehavekvarteret	3
2.1 Karakteristik af Folehavekvarteret	3
2.2 Eksisterende mobilitetsmønstre i Folehaven	10
3. Nærheden	16
3.1 Karakteristik af Nærheden.....	16
3.2 Eksisterende mobilitetsmønstre i Nærheden.....	22
4. Nordhavn.....	30
4.1 Karakteristik af Nordhavn.....	30
4.2 Eksisterende mobilitetsmønstre i Nordhavn.....	37

1. Indledning

Dette er deliverable D2.2 *Forstudie af lokalområderne i SIMS: Områdebeskrivelser, aktører og mobilitetsmønstre i Folehaven, Nordhavn og Nærheden* fra projektet *Sustainable Innovative Mobility Solutions* (SIMS). Den er baseret på studier og analyser gennemført i SIMS-projektets arbejdsplan 2 (WP2) *Forstudie af projektets lokalområder* ('Pre-intervention site studies'). Arbejdet er gennemført af forskere fra Roskilde Universitet (RUC) og Aalborg Universitet (AAU) i samarbejde med partnere fra de tre lokalområder i SIMS.

SIMS' overordnede forskningsdesign er baseret på praksisteori og mobilitetsstudier og søger at afdække, hvordan nye mobilitetsløsninger knytter an til eksisterende mobilitetsformer. Det empiriske arbejde bag nærværende rapport bygger på den teoretiske tilgang beskrevet i den tidligere SIMS-rapport D1 *Analytical framework on everyday mobility practices and guidelines for interventions*. Gennem relevante kvalitative metoder kortlægges eksisterende mobilitetspraksisser og netværket af lokale nøgleaktører inden for projektets tre lokaliteter ('interventionsområder'): Folehaven, Nærheden og Nordhavn. WP2 leverer hermed det empiriske grundlag for designet af projektets mobilitets-interventioner.

I denne rapport vil områdernes fysiske udformninger, beboergrupper og mobilitetsmuligheder blive beskrevet. Derudover præsenteres sammendrag af interviews foretaget med beboere og tilflyttere fra de tre lokaliteter. Her vil informanternes hverdagsliv og deres mobilitetsmønstre blive beskrevet, ligesom fortællinger om og erfaringer med forskellige transportformer såvel som opfattelser af lokalområdernes styrker og begrænsninger bringes i spil. Dette med henblik på at bestemme potentialerne for SIMS-interventioner i hvert enkelt område.

Gennem at etablere et detaljeret og kvalitativt vidensgrundlag bidrager WP2 til arbejdet i WP3 med at udvikle konkrete, delebaserede løsninger, som vil blive afprøvet af lokale beboere fra de tre lokalområder (og lokale virksomheder for Nordhavns vedkommende) i projektets WP4.

SIMS-projektet er støttet af Innovationsfondens program *Grand Solutions*. Visionen for SIMS er at udvikle bæredygtige og multimodale mobilitetsløsninger, som er tilpasset borgernes hverdagspraksis og behov og bygger på fremtidige og eksisterende ressourceeffektive transportformer og tager højde for byens fysiske udvikling og sociale relationer. Yderligere oplysninger om SIMS kan findes på hjemmesiden www.sims.aau.dk.

2. Folehavekvarteret

2.1 Karakteristik af Folehavekvarteret

Folehaven er både navnet på den stærkt trafikerede del af Ring 02, som løber ud i Holbækmotorvejen (og dermed er kendt af mange bilkørende som 'indgangen' til København), og bykvarteret ved krydset mellem Ring 02 og Gl. Køge Landevej. Kvarteret er kendetegnet ved en blanding af almene boliger og villaer og er afgrænset af den stærkt trafikerede Ring 02 mod nord og Gl. Køge Landevej mod øst samt det grønne areal Vigerslev Parken mod syd og vest. Se Figur 1.

Området omfatter i alt 1.300 almene etageboliger fordelt med ca. 1.000 lejemål i 3B's Boligafdeling Folehaven og ca. 300 lejemål i SAB's Boligafdeling Elleparken (nord for Folehaven/Ring 02). Der er ca. 2.000 beboere i Boligafdeling Folehaven. Elleparken er bl.a. kendetegnet ved, at kun få husstande har hjemmeboende børn (ca. 10%). Elleparken og Folehaven er opført i slutningen af 1940'erne og starten af 50'erne. Begge afdelinger forbereder i øjeblikket fysiske helhedsplaner i samarbejde med Landsbyggefonden, som skal renovere og udvikle bygninger og uderum for mere end 1 mia. kr.

Kvarteret har haft en del udfordringer de seneste år, som sammenfattes på følgende vis i Områdefornyelsen Folehavekvarterets *Kvarterplan 2018-2023*: "Når man opholder sig i Folehavekvarteret, er det tydeligt, at kvarteret er bygget til en anden tid med mindre bilisme og andre krav til boliger, uderum og herlighedsværdier. Folehavekvarteret ligger i dag som en isoleret 'ø' trafikalt adskilt mellem de nye udviklingsområder [bl.a. Grønttorvet og Fl. Schmidt-grunden] og de grønne rekreative parker – i udkanten af Valby og København. Dele af kvarteret skiller sig markant ud på parametre som beskæftigelse, uddannelse, sundhed og tryghed i forhold til resten af København. Folehavekvarterets beliggenhed forstærker den sociale isolation og hæmmer social mobilitet, følelsen af ejerskab, naboskab og byliv. Her er mange beboere utrygge ved at bo og så påvirkede af trafikgener og utryghed, at 38 % i en spørgeskemaundersøgelse svarer, at de ønsker at flytte væk fra kvarteret. Men kun få flytter rent faktisk fra kvarteret, som er et af de billigste boligområder i København" (s. 7).¹

¹ Download fra: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1916

Folehaven er i disse år genstand for flere fysiske og sociale indsatser. Særlig relevant for SIMS er *Områdefornyelsen Folehavekvarteret*, men derudover arbejder 3B og SAB, som nævnt, på *fysiske helhedsplaner* for deres afdelinger, ligesom der også er den *Boligsociale helhedsplan SURF Valby* og et *Tryghedspartnerskabet Folehaven*. I det følgende er fokus dog på Områdefornyelsen.

Områdefornyelsen består af en Udviklingsplan med fokus på de offentlige investeringer i området samt fire indsatser med konkrete projekter. Følgende er en oversigt over de fire indsatser med omtale af de relaterede projekter, som har særlig relevans for SIMS (sidetal henviser til *Kvarterplan 2018-2023*):

1. **Særlige steder:** Målet er at skabe attraktive byrum og en attraktiv bydel gennem forbedring og etablering af steder med særlig værdi.
 - Pladsen: Ambitionen er at skabe en plads (v/ Vigerslev Bibliotek, det nuværende 'Byggeren') med "fokus på tryghed og mangfoldighed" og som "på bedste vis (skal) integrere offentlige og private institutioner" (s. 25). Placeringen fastlægges i Udviklingsplanen. Planen er, at pladsen er etableret i 2023.
2. **Gode og trygge forbindelser:** Visionen er at "skabe gode og trygge forbindelser, så adgangen til og fra de omkringliggende kvarterer lettes med henblik på at "gøre det attraktivt at komme på besøg og give flere lyst til at bevæge sig igennem kvarteret til fods eller på cykel" (s. 29). Se i øvrigt Figur 2 for oversigt over de veje, der arbejdes med i denne indsats.
 - Bydelsforbindelsen: Af særlig central betydning er at skabe en bydelsforbindelse i forlængelse af stiforbindelsen fra FL Schmidt-grunden til Grønttorvet og videre gennem Folehavekvarteret (over Byggeren) med fortsættelse forbi Kirsebærhaven Skole og ud mod Gl. Køge Landevej og Valby Idrætspark. Etableringen af forbindelsen rækker ud over Områdefornyelsen. Dog planlægges at afprøve en midlertidig forbindelse på dele af strækningen mellem Folehaven og Gl. Køge Landevej i 2021.
 - Kirsebærhaven: Planen er her at udnytte kommende skybrudsprojekt på Kirsebærhaven til at binde kvarteret (villakvarter og almene boliger) bedre sammen ved at lave forbedringer, som kan "løfte byrumskvaliteten og trygheden ved at færdes på og langs vejen" (s. 32). Desuden skal projektet gøre Kirsebærhaven til den "gennemgående vej, der skaber sammenhæng mellem herlighedsværdierne i Vigerslevparken og de offentlige institutioner" (s. 33). Mindst to byrum skal være

etableret i 2023. HOFOR og Københavns Kommune står for skybrudsprojektet, som gennemføres i 2020.

- Urtehaven: Urtehaven udgør grænsen mellem det almene område og villakvarteret. Planen er at fremme en tryggere vej for lette trafikanter samt at vejen i højere grad binder kvarteret sammen. Der gives tilskud til dialog og byrumselementer.

3. **Sammen om kvarteret:** Formålet med denne indsats er at styrke og understøtte de eksisterende fællesskaber i Folehaven ved at gøre det mere synligt, hvor – og om hvad – man mødes.

- Tryghedspartnerskab: Københavns Kommune har bevilget penge til et tryghedspartnerskab, som skal modvirke den store utryghed i området. Indsatser kan handle om bedre belysning, beskæring af buske eller nedlæggelse af hegn mv. Områdefornyelsen vil bidrage til partnerskabet med ”viden om fysiske indsatsers sociale effekter” (s. 40).
- Fysiske forandringer: Her er fokus på at gennemføre midlertidige fysiske indsatser, som skal give nyt liv til kvarteret gennem at ”forandre måden beboere bevæger sig gennem eller oplever kvarteret på” (s. 42). De fysiske indsatser vil oftest være kombineret med sociale initiativer. Det er centralt, at initiativerne er ”fællesskabende” og giver ”noget at tale om”. Der er afsat 2,5 mio. kr. til initiativer, og målet er bl.a. at mindst ti fysiske forandringer skal være afprøvet i 2021. Bæredygtighed indgår som et tema for de fysiske forandringer.

4. **Bedre boliger og uderum:** Ambitionen er her, at bygninger og uderum skal indrettes ”mere hensigtsmæssigt, så beboere får gode betingelser for at trives, være trygge og opholde sig udendørs” (s. 47).

- Partnerskab med 3B og SAB: Områdefornyelsen søger at koordinere indsatsen med 3B og SAB i forhold til deres fysiske helhedsplaner. Det handler bl.a. om at sikre gode overgange fra almene til offentlige arealer og udpege, hvordan en ”cykel- og gangsti kan skabe bedre sammenhæng for beboere i den sydlige del af Valby” (s. 48). Der er yderligere aftalt fire partnerskabsprojekter: Butikstorvet og -området, Klubben og Dyreren, Boldbanen (den nordlige del af pladsen ud for Vigerslev Bibliotek) samt Grønne uderum.

Der er planer om at bygge en ny skole ved Grønttorvet. Tanken er, at områdets børn skal have indskoling og første klassetrin på Kirsebærhavens Skole, mens de sidste klassetrin skal være på den nye skole ved Grønttorvet. Dermed er ønsket at fremme en bedre integration på tværs af områdets kvarterer.

Der er også planer om at skabe flere aktiviteter på biblioteket og i højere grad gøre dette til et kvartershus.

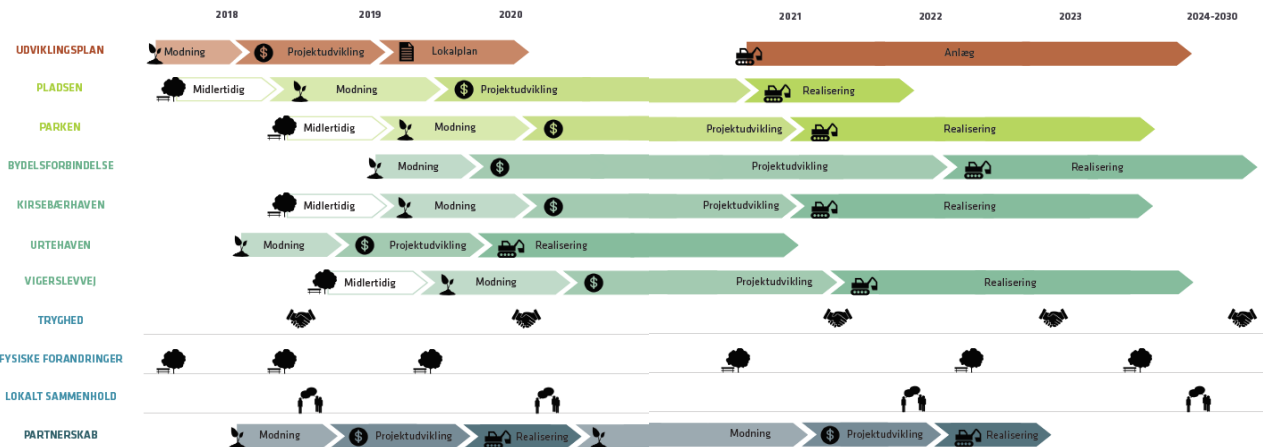


Figur 1: Oversigtskort over Folehavekvarteret. Hentet fra Områdefornyelsen Folehavekvarterets Kvarterplan 2018-2023.



INDSATSOMRÅDERNE
Kortet viser de veje, der arbejdes med i
Indsatsen Gode og Trygge Forbindelser

Figur 2: Oversigt over de veje, der arbejdes med i indsatsen for gode og trygge forbindelser. Hentet fra Områdefornyelsen Folehavekvarterets Kvarterplan 2018-2023.



Figur 3: Tidsplan for områdefornyelsen i Folehavekvarteret. Hentet fra Områdefornyelsen Folehavekvarterets Kvarterplan 2018-2023.

Områdets mobilitetsmuligheder

Er man bilkørende, er der i princippet gode forbindelser fra Folehaven både ind mod København centrum (via Ring 02) og ud af byen (via Holbækmotorvejen). For cyklende og gående udgør de stærkt trafikerede veje Ring 02 (Folehaven) og Gl. Køge Landevej imidlertid en barriere og en kilde til utryghed.

Nærliggende S-togsstationer er Ny Ellebjerg st. og Vigerslev Allé, som ligger hhv. 1 og 1,6 km fra Kirsebærhavens Skole (til fods). Adgang til disse stationer indebærer imidlertid, at man skal krydse Ring 02 og/eller Gl. Køge Landvej. Barriereeffekten knyttet hertil medvirker til oplevelsen af stor afstand til stationerne og dermed den generelle oplevelse af isolation. I 2024 åbner en ny metrostation på Ny Ellebjerg St., som via M4 linjen giver forbindelse til Københavns centrum via Sydhavnen.

Der er flere busstop langs både Ring 02 og Gl. Køge Landevej, som betjenes af busruterne 10 (Rådhuspladsen – Brønshøj Torv), 133 (Avedøre St. – Valby St.) og 8A (Friheden St. - Nordhavn St.). 8A kører ad Gl. Køge Landevej. Der er ingen busruter eller -stop i selve boligområdet.

Lokale aktører

Nedenfor listes vigtige aktører i Folehavekvarteret og deres rolle i forhold til mobilitet.

Områdets udviklere og myndigheder:

Københavns Kommune har bl.a. indflydelse på mobiliteten i Folehavekvarteret ved bestemmelse af parkeringsnormen igennem lokalplanen for området (lokalplan 237, 396 og 462). Københavns Kommune har sammen med 3B's Boligafdeling Folehaven udarbejdet en *Udviklingsplan* for Folehavekvarteret i 2019, som sætter de overordnede rammer for projekterne i området, der enten varetages af Københavns Kommune eller 3B.

Bydelsforbindelser er et af de større mobilitetsprojekterne der varetages af Københavns Kommune. Udviklingsplanen er udarbejdet som en del af områdefornyelsen kvarterplan.

Områdefornyelsen Folehavekvarteret løber fra 2018 til 2023. Der er afsat 30 mio. kr. til forskellige sociale, kulturelle og fysiske projekter i Folehavekvarteret, heriblandt til at styrke *gode og trygge forbindelser i området* (som er navnet på et af de fire indsatser i

kvarterplanen og dækker projektet Bydelsforbindelser). Områdefornyelsen er i samarbejde med de to boligorganisationer i kvarteret (3B og SAB).

Almene boligforeninger:

3B Boligafdeling Folehaven står for varetagelsen af det største antal almene boliger i Folehavekvarteret. Som beskrevet ovenfor, står 3B sammen med Københavns Kommune for udviklingen af en række projekter i Folehaven, og er i gang med at udarbejde en fysisk helhedsplan for boligforeningen Folehaven.

SAB Boligafdeling Elleparken står for varetagelsen af de almene boliger i Elleparken. SAB er sammen med en række aktører (heriblandt Landsbyggefonden) i gang med at udarbejde en helhedsplanen for Elleparken. Som en del af helhedsplanen er implementeringen af orangerier i Elleparken, der bl.a. skal virke som støjskærme. Som en del af opførelsen af orangerierne/støjskærmene, lukkes der af for biler fra Folehaven til Elleparken.

Lokale sociale netværk:

Folehavekvarteret omfatter mange forskellige sociale netværk og aktiviteter der er med til at styrke det sociale liv og den sociale mobilitet i området, såsom det frivilligdrevne socialøkonomiske **Cafe Genbrug**, det årlige **Folehaven festival**, **lektiecafeer**, mf.

Ressourcer

- Kommunens hjemmeside for Områdefornyelse Folehaven (med link til Kvarterplanen og Udviklingsplan): <https://www.kk.dk/omraadefornyelsefolehavekvarteret>
- Facebook-side for Områdefornyelsen: <https://www.facebook.com/Folehavekvarteret/>
- BT bragte 11/9 2017 denne oplysende artikel med interview med ung lokal beboer: <https://www.bt.dk/krimi/bydelen-paa-kanten-af-koebenhavn-jeg-kan-godt-forstaa-at-folk-kalder-folehaven-for>
- Hjemmeside med oplysninger om Elleparken: <http://www.sab-bolig.dk/boligafdelinger/alfabetisk-oversigt/elleparken>

2.2 Eksisterende mobilitetsmønstre i Folehaven

Der er foretaget ni interviews med husstande i Folehaven i forbindelse med SIMS' *Forstudie af projektets lokalområder* (WP2) og en fokusgruppe med otte deltagere. Interviews og fokusgruppe havde til formål at afdække, hvordan områdets beboere og deres nuværende hverdagsliv og mobilitetsmønstre ser ud, samt at identificere potentialer for intervention.

Interviewene og fokusgruppen blev gennemført i efteråret 2020. Informanterne blev primært rekrutteret i samarbejde med Områdefornyelse Folehavekvarteret, hvor der blev sendt en fælles mail til beboere i Folehaven (heriblandt medlemmer af afdelingsbestyrelsen), og via snebold-metoden. Her opridses centrale fund omkring beboerne og deres mobilitetsmønstre, og hvilke udfordringer de oplever i forhold til deres mobilitet i området.

Informanterne: Aleneboende og børnefamilier

De ni interviewede samt de otte deltagere i fokusgruppen var beboere fra både Folehavens villakvarter og de almene boliger. Folehaven har en blandet beboersammensætning mht. etnicitet, kulturel baggrund, arbejdsmarkedsstatus, indkomst, alder osv. Ressourceniiveauet hos informanterne er lavt til middel i forhold til økonomisk formåen, individuel kapacitet og muligheder. Vi talte med to forskellige beboergrupper: Aleneboende og familier med børn.

De aleneboende (30-60 år) havde typisk boet mange år i kvarteret og var oprindeligt flyttet til området efter henvisning af kommunen pga. skilsmisse el. lign. Beboerne bor primært i mindre lejligheder i de almene boliger. Typisk anvender de cykel og offentligt transport og ejer ikke bil.

Familier med børn (30-50 år) har også har boet i området i mange år og bor typisk i ejerbolig, enten parcelhus eller rækkehus. De anvender en bred palet af mobilitetstilbud, dvs. både bil, cykel og offentligt transport. De har typisk egen bil, men bruger den som 'sommerhusbil' og angiver cyklen som den foretrukne transportform.

Nedenstående er en oversigt over husstandsstørrelse, køn og alder, jobfunktion el. uddannelsesbaggrund og hverdagstransport for de ni informanter, der blev lavet enkeltinterviews med.

Informantoversigt – Folehaven			
Husstandsstørrelse	Køn og alder	Uddannelse/arbejde	Hverdagstransport
De aleneboende (30-60 år)			
1	Mand i 50'erne, fraskilt med børn som er flyttet hjemmefra	Arbejdsløs	Cykel
1	Mand i 30'erne	Arbejdsløs /Cand.mag. i filosofi	Cykel
1	Kvinde i 50'erne, fraskilt med børn som er flyttet hjemmefra	Laborant	Offentlig transport
1	Mand i 50'erne, fraskilt	Musiker	Cykel
Familier med børn (30-50 år)			
3	Kvinde i 30'erne med mand og et barn	Konsulent i fagforening	Cykel
4	Mand i 30'erne med kone og to børn	Økonomiansvarlig i en bank	Cykel
4	Kvinde i 50'erne, som bor med sin kæreste, voksne søn og veninde	Busdriftsleder (deltid)	Offentlig transport
5	Par i 40'erne med tre store børn	Sundhedsplejerske og distributør	Cykel
4	Kvinde i 40'erne med mand og to børn	Arbejder i medievirksomhed	Cykel

De følgende sammenfatninger af centrale temaer kommer både fra enkeltinterviews og fokusgruppen.

Egenskaber ved området med betydning for mobilitetsmønstre

Planlægningen af Folehaven, dets fysiske indretning og infrastruktur, skaber gode vilkår for privatbilisten, hvilket især er synligt ved områdets afgrænsning af tre større veje og mange parkeringspladser. Bydelens betjening af kollektiv transport er også forholdsvis god, selvom den ikke er dækkende for alle. Der er en togstation (Ny Ellebjerg) i cykelafstand til området og flere buslinjer, herunder to A-busser, kører forbi.

Informanterne fremhævede en række planlægningsmæssige faktorer, der havde stor betydning for beboernes mobilitetsmønstre:

Omstrukturering af kollektiv transport: Anvendelse af den offentlige transport i området er udbredt blandt alle interviewede. Det er for nogle den primære transportform, mens det for andre anvendes som et supplement til cyklen og bilen. For de beboere, der bruger offentlig transport i hverdagen, har omlægning af busruter, nedlægning af servicebus og flytningen af Ellebjerg St. (til Ny Ellebjerg St.) skabt en oplevelse af nedsat mulighed for mobilitet.

De tre store veje: De tre store veje, der omkranser Folehaven – Vigerslevvej, Gammel Køge Landevej og Folehaven/Ellebjergvej – har en stor betydning for områdets og dets beboeres (im)mobilitet. Vejene er forbundet med støj, forurening, utryghed, og som en bevægelsesbegrænsning. Især for områdets ældre beboere og børn skaber vejene en utryk færd og immobilitet. Vejene kan ikke krydses uden for lysregulerede kryds, og i de lysregulerede kryds har man meget kort tid til at krydse vejene. Af bilejere i området tillægges vejene dog også en positiv værdi, da de giver gode kørselsforhold ud af byen.

P-forhold: Parkeringspladserne i Folehaven ligger i terrænet (byområdet og dets veje), og der er mange af dem. Der har tidligere været diskussioner blandt beboerne om at fjerne nogle af parkeringspladser, hvilket dog har mødt intern modstand i kvarteret. En nyere problematik, der blev fremhævet i flere interviews, omhandler det, at beboerne fra Grøntorvet anvender parkeringspladser i området, da Grøntorvets egne parkeringskældre har en høj parkeringsafgift, mens parkering i Folehaven (Elleparken) pt. er gratis.

Indkøbsmuligheder: Der er flere nære indkøbsmuligheder i Folehaven. Når der skal handles ind lokalt er bilen derfor ikke nødvendigvis det nemmeste transportvalg. Flere af de interviewede vælger dog at købe ind i det centrale Valby, idet de efterlyser mere velassorterede supermarkeder. Det er typisk cyklen, der anvendes, når der skal handles ind, men ved større indkøb også bilen.

Fortællinger om Folehaven

De interviewede oplever, at Folehaven bliver associeret med sociale problemer og bliver set som et udsat og afskåret boligområde. Deres egne forståelser af området er dog anderledes, og derfor efterspørges blandt informanterne en indsats for at ændre fortællingen om Folehaven.

Adgang til grønne arealer bliver fremhævet af alle de interviewede som et stort aktiv ved Folehaven. Fx er både Vigerslevparken (med Københavns eneste fritliggende å) og Valbyparken (med mulighed for at bade) tilgængelige på cykel og til fods. For nogle af beboerne har tilgængelighed til grønne områder haft betydning for valget af at bo i området. Folehavens trafikstruktur og mobilitetsudbud fremhæves ikke som betydningsfuldt for beboernes valg af at bo i området.

Et andet stort aktiv ved området er de mange fællesskaber. De fremhæves på tværs af interviewene. Lektiecaféer, biblioteket og dets mange aktiviteter, Folehaven Festival, 'Byggeren' (byggelegeplads), Café Genbrug, de mange aktiviteter på skolen, vejfester og grupper af bydelsmødre fremhæves som stærke arenaer til at håndtere områdets udfordringer (fx med kriminalitet, skolefastholdelse og ensomhed), og de skaber ejerskab til området og oplevelser af positiv forandring.

Det at Folehaven afgrænses af tre store, trafikerede veje spiller en central rolle i fortællingen om området som afskåret fra den resterende by. På tværs af vores interviews problematiseres de store veje, som tillægges mange gener, fx støjforurening, luftforurening og ufremkommelighed, især blandt beboere der ikke ejer en bil. Beboerne fortæller, at vejene og den tunge trafik medfører følelser af utryghed (særligt blandt ældre og forældre med børn), stress (særligt for dem, der bor tæt på vejene) og usundhed (grundet støj- og luftforurening). Der er dog en forskel blandt informanterne omkring, hvorvidt man reelt føler sig afskåret. En ting der ser ud til at have betydning er, hvor i området, man bor.

Historier omkring utryghed med hensyn til kriminalitet og trafik går også igen i flere interviews. Mens mange fremhæver, at fællesskaberne i området er stærke løftestænger til at håndtere problemer relateret til kriminalitet, er der en følelse af afmagt i relation til at kunne få styrket de infrastrukturelle rammer for ikke-bilister i området. Nogle informanter udtrykker, at de føler sig glemt af magthaverne i forhold til andre bydele, især mht. til transportinvesteringer i området, hvilket er med til at styrke fortællingen om Folehaven som en afskåret bydel.

Forskellige grader af mobilitet, valgfrihed og refleksivitet

De interviewede er i forskellig grad præget af en refleksivitet omkring deres transportvalg. Beboerne i parcelhuskvarteret har adgang til flere forskellige transportmidler og udviser en større

grad af refleksivitet omkring hverdagsmobilitet, mens beboerne i lejlighederne har adgang til færre mobilitetsmuligheder og ikke oplever at have et valg, når det kommer til transportmidler. Det skyldes fx manglende økonomi til at have en bil eller manglende fysik til at cykle. Derfor er refleksiviteten omkring transportvalg også lav hos flere fra denne gruppe.

Der er generelt stærke kompetencer til at anvende cykel og offentligt transport blandt de interviewede. Sidstnævnte bliver af flere fremhævet som en vigtig læring for at kunne bevæge sig uafhængig af bilen i byen. Cyklen er for mange mere end en transportform fra A til B, men også en måde at opnå frihed på til at dyrke naturen og sociale- og fritidsinteresser.

For børnefamilierne i området er der en højere grad af fleksibilitet ved valg af transport. De har et overblik over deres transportmuligheder og sammensætter deres transportpakke alt efter dagens program. Det kan fx være forskellige kombinationer af løb, (racer)cykel, bus eller bil, der får hverdagen til at hænge sammen og indbygge muligheder for fx at motionere undervejs.

Anvendelse af nye mobilitetsteknologier, fx apps og deleordninger, er endnu ikke noget, de interviewede har stor erfaring med. Fx bliver mobilitetsapps primært anvendt til information om bustider, hvis de overhovedet anvendes. Flere af områdets beboere er dog positivt stemte over for delebilstanken. Enkelte har erfaringer med eller kendskab til deleløsninger, særligt GoMore og LetsGo. Der er derfor et potentiale i at styrke viden om og praksiserfaringer med nye mobilitetsinitiativer som deleløsninger. Relationen mellem deleløsninger og bæredygtighed er dog ikke så modnet på bilområdet. Her dominerer forventninger om potentielle skift til fx el og førerløs teknologi. Der kan være et potentiale i at styrke koblingen mellem deleløsninger og bæredygtighed.

Stærk opbakning til frivilligt arbejde og fællesskaber

De interviewede betoner generelt værdien i stærke og lokalforankrede fællesskaber og er alle aktive i et eller flere lokale (u)formelle sociale eller politiske fællesskaber i området. Ud fra vores samtaler med beboere gives der ikke det indtryk, at mobilitet er noget, der diskuteres væsentligt i de forskellige netværk. Der gives derfor det indtryk, at mobilitet ikke en del af fællesskabsforståelsen. Dette er ikke isoleret til beboerne i Folehaven, men en generel udfordring. Fokus på initiativer, der styrker fællesskabsbevidstheden omkring mobilitet, vil derfor være oplagt for at styrke mobiliteten i området og samtidig styrke områdets eksisterende kvaliteter i form af

de mange sociale fællesskaber. Det kan være interventioner, der starter samtaler omkring mobilitetspotentialer og udfordringer i området, og på den baggrund arbejder frem mod lokalt forankrede løsninger til at styrke mobiliteten i Folehaven.

Det frivillige engagement i området bør indtænkes i samskabelsesprocesser, der styrker netværksdannelse omkring mobilitetsløsninger. Grundet områdets varierende sociale profil kunne det være relevant at mobilisere ildsjæle i området, der varetager og vedligeholder mobilitetsfællesskaber.

Input til design af kommende intervention i Folehaven

Samskabelse: Styrke mobilitet som en del af fællesskabsforståelsen. Der ligger et potentiale i at bygge videre på de stærke fællesskaber, der eksisterer i Folehaven, og indtænke mobilitetsinitiativer i allerede eksisterende fællesskaber eller bygge nye fællesskaber op omkring mobilitet. At få etableret en platform for og styrket **ildsjæle** i Folehaven er oplagt pga. de mange fællesskaber i området. Igangsætning og løbende støtte til projekter, der på sigt kan varetages af beboerne selv, og som enten styrker mobilitetsforholdene i byområdet eller skaber øget opmærksomhed omkring fordelen ved deleløsninger inden for mobilitet.

Sociale arrangementer og byrumsinterventioner: Indtænke workshops, fællesprojekter og mindre byrumsinterventioner som en måde at starte refleksion om mobilitetsforhold i Folehaven og igangsætte konkrete løsninger på by- og mobilitetsudfordringer.

Oplysning og praksiserfaringer: Der er brug for mere oplysning omkring muligheder ved deleordninger inden for mobilitet. Dette kunne styrkes ved at fokusere på oplevelser, der bygger på erfaringer. Vi bør indtænke, hvordan vi kan skabe tiltag, der skaber bevidsthed omkring dele-tankegangen og får beboere til at afprøve nye muligheder.

Udfordre de negative fortællinger om området: Vi skal arbejde målrettet med at udfordre de negative fortællinger om byområdet ved igennem samskabelse og forskønnelsesprocesser at styrke områdets byrum- og mobilitetsforhold (konnektivitet og tilgængelighed).

3. Nærheden

3.1 Karakteristik af Nærheden

Nærheden betegner sig selv som "Fremtidens Forstad" og præsenterer sig på sin hjemmeside som en forstad "tæt på København, naturen, skole, indkøb og naboer." Planen er at op imod 8.000 skal bo i bydelen (i ca. 3.000 boliger), når den er fuldt udbygget. Bydelen ligger tæt på Hedehusene St. og det gamle Hedehusene by (som ligger på modsatte side af jernbanen), hvor der er en del butikker og dagligvareforretninger. Når det på hjemmesiden fremhæves, at Nærheden ligger tæt på København, antydes det, at bydelen i høj grad tænkes som en pendlerforstad til København. Nærheden til naturen (herunder det tidligere grusindvindingsområde Hedeland) fremhæves også. Derudover udgør bæredygtighed og det sociale liv (relationer mellem beboerne) andre kvaliteter, som betones. Eksempelvis fælles udekøkken og byhave skal fremme dette.

En del af Nærheden er allerede bygget, herunder Springcenteret, som ligger centralt, og Solrækkerne (48 rækkehuse, ejerboliger) og Green Garden (148 boliger i form af kædehuse og lejligheder), som ligger i den sydlige ende af området. Overordnet set vil det være tæt byggeri i 2-6 etager og med integrerede, grønne fællesarealer. Der er tale om blandede ejerformer (både ejerboliger og andels- og lejelejligheder), dog ikke alment. Centralt i området er etableret en SuperBrugsen og en ny fællesskole for Hedehusene åbner ultimo 2021. Der er ikke tænkt erhverv og kontorarbejdspladser ind i området, der således først og fremmest fremstår som et boligområde (dog integreret med lokale indkøbsmuligheder og skole- og idrætsfaciliteter).

Seniorbofællesskabet Bovieran og det blandede familie- og seniorbofællesskab Plushusene er de nyeste boligområder. Begge områder ligger tæt på Stationen (Plushusene dog nærmest). Plushusene er opført af CASA GROUP A/S og NREP og består af 138 boliger fordelt på tre boligtyper: seniorboliger, familieboliger og etageboliger. Grundtanken bag Plushusene er at skabe et moderne bofællesskab på tværs af aldersgrupper med bæredygtige rækkehuse, vedligeholdelsesfri boliger og med fælles faciliteter (fx spisesal) og services (fx hjælp til rengøring) tilknyttet (jf. hjemmesiden <https://plushusene.dk/>). Bovieran består af 55 andelslejligheder omkring en overdækket vinterhave med et klima som ved den franske Riviera (deraf navnet). Byggeriet henvender sig til 55+ segmentet og har karakter af et seniorbofællesskab. Der er tale om et koncept, som allerede findes i Sverige, og som i Nærheden er etableret i Danmark for første

gang (se <https://bovieran.dk/>). Indflytning for Bovieran var november 2020 og for Plushusene september 2020.

Priserne for ejerboliger ligger i omegnen af 27-31.000 kr./m², mens lejeprisen ligger omkring 1.400 kr./m²/år.

Udviklingen af Nærheden varetages af byudviklingselskabet NærHeden P/S, som er ejet af Høje-Taastrup Kommune og Realdania By & Byg. Når et boligprojekt ('kvarter') er afsluttet, og beboerne flytter ind, etableres en grundejerforening for disse med ansvar for drift og vedligehold af foreningens egne arealer. Grundejerforeningerne er ligeledes pligtige medlemmer af Bydelsforeningen Nærheden, som er en fælles grundejerforening for hele bydelen (har bl.a. ansvar for parkeringshuse, Loopet, fælles p-pladser mv.).



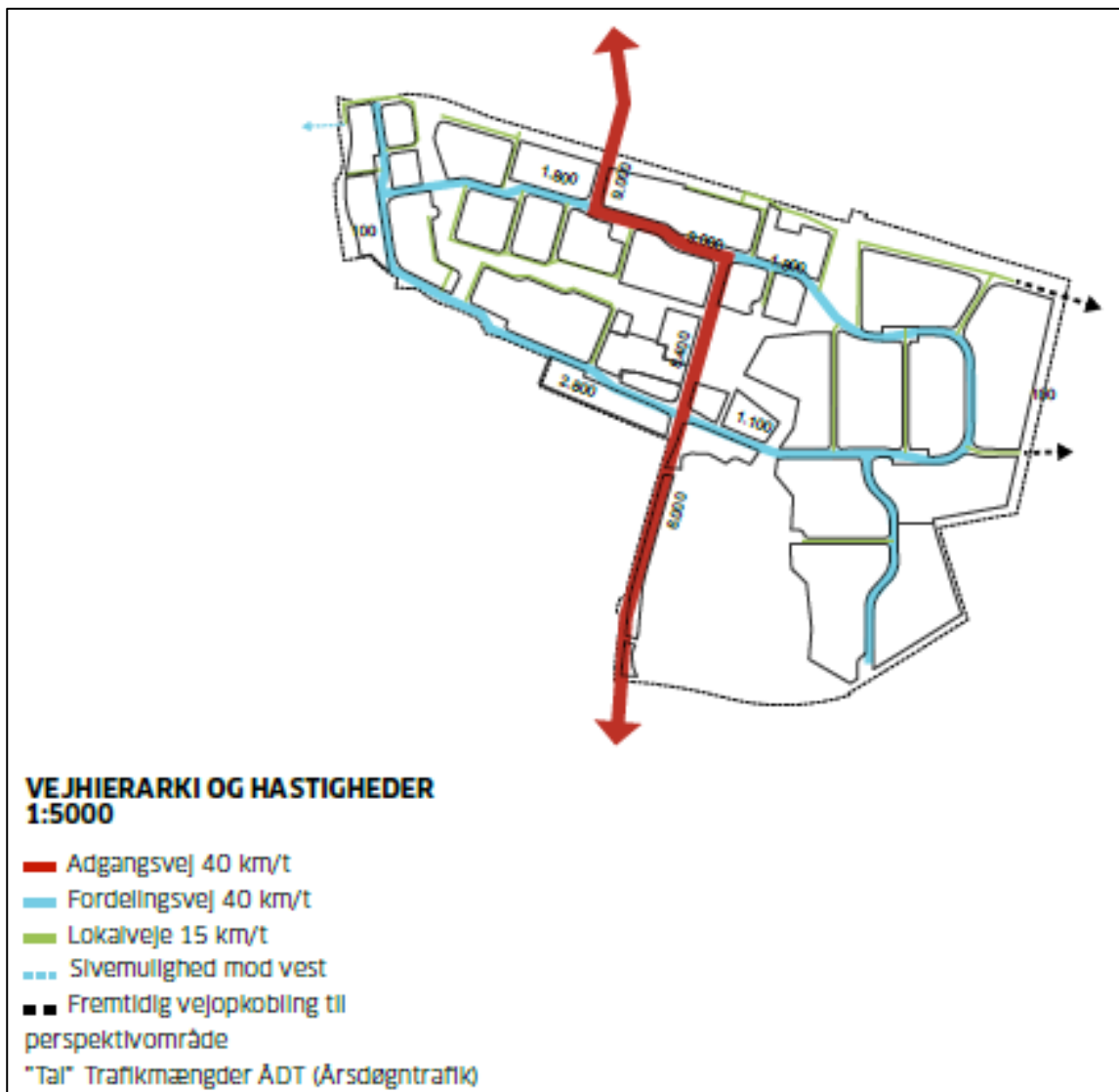
Figur 4: Oversigt over Nærheden. Kort udarbejdet af NærHeden P/S.

Områdets mobilitetsmuligheder

Nærheden er strategisk placeret tæt på Hedehusene St., som udgør det lokale knudepunkt for den kollektive trafik med både regionaltogetsstation og busholdeplads. Regionaltogene har halvtimesdrift mod København og Roskilde og rejsetiden til København H er ca. 20 minutter. Togene mod vest har typisk Slagelse eller Ringsted som destination. Foruden lokale busforbindelser, som dækker oplandet til Hedehusene, er vigtige buslinjer 123 mellem Roskilde St. og Glostrup St. samt 224 mellem Hedehusene St. og Hundige St.

Nærheden ligger syd for centrum af det gamle Hedehusene by (med Stationen og banen imellem). Ifølge udviklingsplanen etableres et 'grønt loop', som er et grønt parkstrøg, der via to tunneller under banen forbinder Nærheden med det gamle Hedehusene. I loopet færdes kun gående og cyklende. Derudover er også etableret en ny vejforbindelse fra Nærheden via en bro over banen (også med plads til gående og cyklister) til Hovedgaden i Hedehusene, som er en del af den gamle landevej mellem København og Roskilde (rute 156 Roskildevej).

I forhold til vejene i Nærheden er lette trafikanter prioriteret højt. Således er alle veje enten maks. 40 km/t eller 15 km/t (se følgende skitse på Figur 5). Der er en gennemgående nord-syd adgangsvej, som mod nord forbinder Nærheden med Hovedgaden i Hedehusene (som giver videre forbindelse til Holbækmotorvejen) og mod syd på sigt er tænkt at give adgang til Ring 5 (en foreslået motorvejsforbindelse mellem Køge og Frederikssundmotorvejen). Det er dog usikkert, hvornår (og om) Ring 5 etableres. Adgangsvejen (markeret med rødt på skitsen) er prioriteret bil-, vare- og bustrafik, mens de øvrige veje i området indrettes med høj prioritet til cyklende og gående.



Figur 5: Skitse over vejnet i Nærheden. Hentet fra Nærheden Udviklingsplan.

Om parkering står der i Udviklingsplanen: "I Nærheden skal parkering være effektivt placeret tæt på boligen, så hverdagens gøremål med bil bliver nem – men dette skal gøres, uden at store parkeringsarealer kommer til at dominere byrummene og nærarealerne til boligerne" (s. 18). For at sikre byrum, som indbyder til ophold og aktivitet, er der valgt en parkeringsløsning hvor 40% af p-pladserne placeres på terræn og resten i små, lokale parkeringshuse. Der planlægges i alt 15-18 små, decentrale p-huse, således at der opnås en "rimelig gåafstand fra bolig til p-hus". Parkeringspladserne er tilgængelige for alle (dvs. ikke reserveret) og der er ingen brugerbetaling. P-normen i hele bydelen er 1 plads per bolig (om end der i de enkelte projekter kan aftales højere

p-norm). Således er der som udgangspunkt en lav p-norm, hvilket dog også skaber lidt udfordringer, da de allerede indflyttede beboere synes at have et højere bilejerskab end forudsat.

Fra projektets start er der indgået en treårig aftale med LetsGo om, at to delebiler står til rådighed for de beboere, som tilmelder sig ordningen direkte via LetsGo's hjemmeside. Delebilerne holder ved Nærhedens projektkontor på Kongelysvej, som godt nok ligger i områdets sydøstlige udkant, men dog tæt på de fleste af de foreløbigt etablerede boliger. Hidtil har delebilerne dog haft en begrænset anvendelse.

I forhold til biltrafik og bilejerskab indtager Nærheden på mange måder en interessant mellemposition. På den ene side tilstræbes fysiske og reguleringsmæssige løsninger, som fremmer brugen af alternativer til (privat)bilen, fx lav p-norm, nærhed til station, delebilsordning, lokalt supermarked og prioritering af cyklende og gående på hovedparten af vejene. På den anden side vælges også løsninger, som lægger op til privatbilismen i form af tæthed til parkeringspladser og gode forbindelsesveje til resten af området og Sjælland nu og i fremtiden. Derved synes skismaet mellem den bæredygtige bys ideelle mobilitet og så de praktiske ønsker og krav fra kommende beboere også at være repræsenteret i Nærheden som byområde – om end betoningen af alternativer til privatbilismen bestemt synes mere markant i Nærheden end i så mange andre nye byområder.

Lokale aktører

Nedenfor listes vigtige aktører i Nærheden og deres rolle i forhold til mobilitet.

Områdeudviklere og myndigheder:

Nærheden P/S har indflydelse på områdets fysiske indretning, herunder design af parkeringsmuligheder. Derudover er Nærheden P/S en central formidlingskanal til beboere.

Realdania By & Byg er et datterselskab af Realdania og har til formål at føre Realdanias mission og strategier om livskvalitet i det byggede miljø ud i livet gennem ejerskab af bygninger og arealer til byudvikling. Konkret er Realdania By & Byg medejer af Nærheden P/S og dermed involveret i udviklingen af Nærheden som bydel.

Høje-Taastrup kommune har bl.a. indflydelse på mobiliteten ved at bestemme p-norm i området via rammeplanlægning/lokalplan. Desuden har kommunen indflydelse på den overordnede trafikplanlægning på de kommunale veje i området rundt om Nærheden.

Ejendomsudviklere (udvalgte eksempler):

Balder (Bovieran og Lerholmen) spiller som ejendomsudvikler og udlejningsselskab en rolle ift. den konkrete (fysiske) udvikling af boligerne i Nærheden og er samtidig en vigtig kommunikationskanal til kommende tilflyttere, herunder ved formidling af lokale muligheder for mobilitet.

NREP & Casa Group (Plushusene) har lignende indflydelse som Balder. I Nærheden har de konkret faciliteret tiltag til delemobilitet i form af en delebil (Tadaa!). Plushusene udvikles desuden med fokus på den sociale dimension, herunder med en vært for det sociale liv. Sidstnævnte kan være en vigtig indgang og formidlingskanal for SIMS-projektet.

Offentlige institutioner:

Læringshus Nærheden åbner i 2021 og er en folkeskole for 0.-9. klasse med fokus på innovation og science. Derudover omfatter læringshuset også en integreret daginstitution. Ift. mobilitet udgør læringshuset et vigtigt aktivitetspunkt i Nærheden med forbindelse til det gamle Hedehusene, hvorfra en del af eleverne vil komme. På denne vis vil læringshuset

skabe en del trafik til/fra lokalområdet. Desuden kan læringshuset være en vigtig indgang for kommunikation om bæredygtig mobilitet til en bred kreds af områdets beboere.

Lokale netværk:

Grundejerforeningerne og Bydelsforening Nærheden: For hvert boligprojekt i Nærheden etableres en grundejerforening, som har ansvaret for drift og vedligehold af grundejerforeningens egne arealer. Grundejerforeningen er desuden obligatorisk medlem af Bydelsforeningen Nærheden, som er en fælles grundejerforening for hele Nærheden. Bydelsforeningen er ansvarlig for drift og vedligehold af alle fælles arealer i Nærheden, herunder det grønne parkstrøg Loopet, naturområderne, parkeringshuse, fælles parkeringspladser mv. På denne vis er Bydelsforening Nærheden en vigtig aktør for udviklingen af de fysiske rammer for områdets mobilitet.

Andre lokale netværk i form af sociale fællesskaber og nære naboskaber kan fungere som formidlere af erfaringer med mobilitetsløsninger. Her kan positive erfaringer sprede sig gennem eksemplets magt og rekrutterer nye brugere.

Ressourcer

- Hjemmeside for Nærheden: <https://www.naerheden.dk/>
- Nærheden Udviklingsplan: <https://naerheden.dk/byudvikling/udviklingsplan/>

3.2 Eksisterende mobilitetsmønstre i Nærheden

Der er foretaget ni interviews med husstande i Nærheden i forbindelse med SIMS' *Forstudie af projektets lokalområder* (WP2) med det formål at afdække, hvordan områdets beboere og deres nuværende hverdagsliv og mobilitetsmønstre ser ud samt at identificere muligheder for intervention. Desuden er der lavet tre interviews med kommende tilflyttere til Nærheden for at identificere forandringspotentialer forbundet med eksisterende mobilitetsvaner. Dette bygger på en antagelse om, at flytninger ofte er forbundet med et livsfaseskift, som potentielt udfordrer eller bryder med eksisterende mobilitetsvaner og derfor rummer et handlerum for ændringer.

Interviewene er gennemført i sommer- og efterårsmånederne 2020. Informanterne er rekrutteret gennem Nærhedens nyhedsbrev, beboergrupper på Facebook og via sneboldmetoden. Her opridses centrale fund fra interviewene med beboere og tilflyttere om deres mobilitetsmønstre.

Informanterne: Børnefamilier, aleneboende, seniorer og kommende tilflyttere

Unge familier med små børn, der bor i ejer- og lejeboliger. Nogle har til hensigt at slå sig permanent ned i Nærheden/Hedehusene, mens fremtiden for andre er mere uvis. De fleste bruger privatbilen i forbindelse med pendling til og fra arbejde forskellige steder på Sjælland og vil ikke gå på kompromis med transporttiden, efter de har fået børn. En enkelt, som p.t. er på barsel, har været vant til at bruge offentlig transport eller elcykel til hverdagspendling til København.

Aleneboende voksne, der bor i ejer- og lejeboliger. De arbejder alle i Københavnsområdet, men forholder sig forskelligt til transport. Nogle har anskaffet sig bil i forbindelse med flytningen, andre har ikke og benytter fortrinsvist offentlig transport. En enkelt informant har en kæreste, men fælles for alle er, at de bor alene. De skal ikke tilrettelægge deres transport efter andres behov, men er opmærksomme på, at deres transportbehov sandsynligvis vil ændre sig, hvis de får børn.

Seniorer (60+), der er flyttet til Nærheden for at finde en mere social boligform i henholdsvis Plushusene, Solrækkerne eller Bovieran (lejer, ejer og andel). De er flyttet dertil grundet ønske om fællesskab, ro og nærhed til natur og togstation. Denne gruppe har et begrænset behov for bil, og dem, som fortsat har bil, overvejer enten at skille sig af med den eller skifte til elbil. De primære transportformer er tog og (el)cykel.

Kommende tilflyttere, for hvem valget af Nærheden primært begrundes i nærheden til København, den grønne profil og de sociale fællesskaber. Karakteristisk for disse informanter er, at de gennemgår et livsfaseskift, som giver anledning til at flytte. I den forbindelse revurderes behovet for privatbil, og de er åbne overfor at afprøve alternative transportformer. Interviewene er gennemført inden informanterne flyttede til Nærheden.

Nedenstående er en oversigt over informanternes husstandsstørrelse, køn og alder, jobfunktion el. uddannelsesbaggrund og hverdagstransport.

Informantoversigt – Nærheden			
Husstandsstørrelse	Køn og alder	Uddannelse/arbejde	Hverdagstransport
Unge familier med børn			
3	Par i 30'erne med baby (under et år)	Håndværker; Adjunkt	Manden: Bil Kvinden: Offentlig transport og elcykel
3	Par i 30'erne med baby (under et år)	Produktionsleder; Ingeniør	Begge: Bil (hver sin)
Aleneboende			
1	Mand i 20'erne	Digital marketing	Offentlig transport
1	Kvinde i 40'erne	Projektleder	Bil
1	Mand i 30'erne	Ingeniør	Offentlig transport og enkelte gange delebil (Green Mobility)
Seniorer (60+)			
2	Par i 60'erne	Pensionist; Personlig assistent	Begge: Offentlig transport, elcykel og (hybrid)bil
1	Kvinde i 60'erne	Statsmedarbejder	Offentlig transport
1	Kvinde i 70'erne	Pensionist	Offentlig transport, cykel og bil
1	Kvinde i 70'erne	Pensionist	Offentlig transport og cykel
Tilflyttere			
2	Par i 60'erne	IT medarbejder; Flexjobber	Begge: Offentlig transport, cykel og bil
1	Kvinde i 60'erne	Pensionist	Bil og offentlig transport
2	Par i hhv. 40'erne og 30'erne. To delebørn.	Selvstændig; Socialrådgiver	Begge: Offentlig transport og cykel

Diversitet i transportformer, men det velkendte er det foretrukne

Der er forskellige transportformer i spil blandt informanterne. Nogle bruger bil, andre offentlig transport og cykel, mens et fåtal kombinerer. Der er altså ikke kun én tilgang til transport i Nærheden, men flere forskellige, som er oplagte for beboerne hver især. Individuelt er diversiteten ikke stor. De fleste informanter vælger ét transportmiddel, de synes om, og som de primært benytter i hverdagen.

For de fleste beboere (med undtagelse af seniorerne) udgør pendlingen til og fra arbejde det primære transportbehov. Når de kommer hjem fra arbejde, bliver de ofte hjemme i Nærheden, hvor aktiviteter såsom indkøb og rekreative ture kan klares til fods eller på cykel. Pensionisternes transportbehov er derimod typisk forbundet med kulturelle tilbud såsom kunststillinger og museer og en tur i sommerhus i weekenden. Denne gruppe er mest åben overfor at skille sig af med privatbilen, hvilket formodentlig er forbundet med den større tidsfleksibilitet de oplever at have i hverdagen. Fælles for de øvrige informanter er, at skift på tværs af bus- og togruter er kilde til stor frustration. Her vægtes særligt ulemperne ved ventetider forbundet med sådanne skift. For flere har negative erfaringer med kollektiv trafik været afgørende for anskaffelse af bil.

Egenskaber for området med betydning for mobilitetsmønstre

Følgende kvaliteter og egenskaber ved Nærheden vægtes i interviewene som særligt betydningsfulde for informanternes mobilitetsmønstre:

De nære muligheder: Mange beboere fremhæver værdien ved Nærhedens rekreative udfoldelsesmuligheder. De beskriver glæden ved, at mange muligheder ligger inden for gåafstand, og at de derfor kan smide bil og elcykel fra sig, når de kommer hjem fra arbejde. Den nye SuperBrugsen, som har fået plads midt i bydelen, har betydet, at stort set alle informanterne klarer deres indkøb på gåben. Derudover vil den nye skole, som åbner i Nærheden ultimo 2021, gøre det nemt at hente og bringe børn til fods. De fleste informanter nævner desuden naturområdet Hedeland, der ligger i gåafstand fra deres bolig, som en særlig attraktion.

Stationsnærhed: Beliggenheden tæt ved Hedehusene St. er en central steds kvalitet, som nævnes af alle informanter. Her kan beboerne hver halve time komme med regionaltoget til København på 20 minutter. Afgangsfrekvensen er dog ikke helt tilfredsstillende for alle informanterne. Flere udtrykker et ønske om, at S-togsforbindelsen strækker sig til Hedehusene. Kvaliteten ved stationsnærheden handler for mange informanter om, at det gør København let tilgængelig, og at man slipper for tid og omkostninger forbundet med at finde en p-plads derinde. Men København er ikke den eneste destination med toget. Både Roskilde og Høje Taastrup besøges ofte, når beboerne skal på bytur eller i biografen.

Vejnet: Informanterne med bil fremhæver stor værdi forbundet med nærheden til motorvejen, som let forbinder dem til deres arbejdspladser, som ligger forskellige steder på Sjælland. På den

måde er Nærhedens beliggenhed tæt ved Holbækmotorvejen med til at gøre bilen til et attraktivt transportmiddel. Et andet vejnet, som betones af de informanter, der cykler, er cykelstien ind til København. Her er et ønske om, at supercykelstien inde fra København føres helt til Hedehusene. De er overbeviste om, at det vil gøre elcyklen til et mere attraktivt transportmiddel til at opfylde pendling i hverdagen.

Sociale fællesskaber: Byplanlægningen i Nærheden lægger i høj grad op til social aktivitet i fællesskaber. Bovieran og Plushusene er boligtyper, som specifikt markedsfører sig på at være en social boform. Men også resten af Nærheden søger at sætte rammerne for, at beboerne kan omgås hinanden, eksempelvis gennem etableringen af udekøkken, byhaver og kvarterhuse. Flere informanter fortæller allerede om nye venskaber og bekendtskaber, som har indflydelse på deres hverdagstransport fx i form af samkørsel og lån af bil. Andre har endnu ikke etableret sociale relationer til andre i bydelen, og ytrer umiddelbart ikke ønsker eller behov for dette foreløbigt.

Forskydninger, skred og brud, som har indflydelse på mobilitetsmønstre

De fleste beboere har taget deres tidligere mobilitetsmønstre med sig til Nærheden. En enkelt har købt bil i forbindelse med flytningen, ligesom en enkelt har skilt sig af med bilen. For en tredje har flytningen resulteret i købet af en elcykel. Alligevel ser tidligere hverdagsvaner og rutiner generelt ud til at være afgørende for beboernes valg af transportform.

På trods af dette kan der identificeres følgende skred og brud i informanternes mobilitetsmønstre:

Flytningen: Der ses størst potentiale for ændring af transportvaner i forbindelse med flytningen. Det gælder både for informanterne, som allerede er flyttet, og for de kommende tilflyttere. Blandt de kommende tilflyttere er der en enkelt børnefamilie, hvor flytningen til Nærheden øger oplevelsen af et behov for at få bil. I dette tilfælde er familien åben overfor at prøve nye muligheder af og vurderer, at LetsGo-bilerne potentielt kunne være en attraktiv løsning. De to andre tilflytterfamilier gør sig overvejelser om at afskaffe deres bil, idet de formoder, at offentlig transport sammen med debilerne potentielt vil kunne dække deres mobilitetsbehov. Dog har ingen af de interviewede tilmeldt sig LetsGo-ordningen (endnu).

Seniorerne (skiftet til livet som senior): Også de ældre informanter, som allerede bor i Nærheden, har enten skilt sig af med bilen eller har overvejelser herom. For alle seniorerne betød flytningen en (gen)overvejelse af, hvor og hvordan den 'tredje alder' skulle (ud)leves. Det handler for stort

set alle i denne gruppe om at finde en boform, som er både mere social og fysisk tilgængelig, hvad angår mobilitet. Mange forudser, at de i fremtiden bliver mere immobile. Det påvirker deres valg af transportmiddel væk fra privatbilen og over mod brug af tog og (el)cykel. Derudover spiller (idéen om) delebilen positivt ind på deres overvejelser om at afskaffe deres egen privatbil. Det giver en tryghed at vide, at der står en bil til rådighed, hvis det skulle blive nødvendigt.

Covid-19: Covid-19 har uundgåeligt haft indflydelse på beboernes transportvalg. Indstillingen til delebiler ser ikke ud til at have ændret sig blandt informanterne, men både offentlig transport og samkørsel er blevet mindre attraktive muligheder, som mange helt holder sig fra. Nogle informanter giver udtryk for, at bilen er blevet den sunde og etisk forsvarlige transportform grundet smittefaren i den offentlige transport. De fleste informanter giver dog udtryk for, at de er klar til at springe på toget igen, når pandemien har lagt sig. Enkelte forestiller sig dog, at deres frygt for smitte i den offentlige transport vil hænge ved.

Stor bevidsthed om bæredygtige løsninger – men erfaringer halter efter

Alle informanter udtrykker en klimabevidsthed og har ønsker om at tage (flere) grønne valg. Flere nævner de bæredygtighedscertificerede lejligheder og Nærhedens fokus på biodiversitet som kvaliteter, mens andre understreger affaldssortering og vandbesparelser som centrale indsatsområder. Alle informanterne tilkendegiver bevidsthed om deres transportvalgs vigtige betydning og beskriver, at brugen af offentlig transport netop handler om klimahensyn og et ønske om at spare på ressourcerne. Blandt bilisterne er der også et gennemgående ønske om at skifte benzinbilen ud med en elbil, men udfordringer forbundet med ladeinfrastruktur og indkøbspris holder dem tilbage.

Trods bevidstheden om, at delebiler ligeledes udgør et grønt alternativ til privatbilen, er den ikke en del af informanternes mobilitetsmønstre. Kun én informant har erfaring med delebiler. Bilejerne har svært ved at se sig selv undvære egen bil. Deres manglende erfaringer skyldes dog ikke en negativ forestilling om delebiler, tværtimod er de positivt indstillede over for Nærhedens LetsGo biler. Flere nævner specifikt delebilerne som en fordel ved Nærheden og som noget, der potentielt kan spille ind i forhold til beslutningen om at afskaffe bilen.

Samkørsel indgår kun i meget begrænset omfang i informanternes mobilitet. Det begrundes med en utryghed (om hvem der henter) eller med en anstrengende social forpligtigelse som følger ved

at køre med fremmede (fx at skulle føre samtale på turen). Derudover finder flere det upraktisk at skulle planlægge samkørsel og være ude af døren på et bestemt tidspunkt. Andre informanter kan se sociale kvaliteter ved at køre sammen – men har ikke fået sat sig ind i systemerne, da de ligeså godt kan hoppe på toget. Flere beboere og kommende tilflyttere gør til gengæld brug af uformel samkørsel med venner og familiemedlemmer.

Med fællesskaber kommer samkørsel og deleløsninger

For mange er det netop de sociale fællesskaber, som Nærheden markedsfører sig på, der fremhæves som særligt attraktivt ved at bo i bydelen. Nogle informanter nævner i den forbindelse, at forudsætningen for at etablere og indgå i fællesskaber er god i et nyopstartet område som Nærheden, fordi alle er nye og derfor deler det samme udgangspunkt. Enkelte informanter fortæller om nære naboskaber, men overordnet er udviklingen i de sociale fællesskaber endnu spæd – muligvis grundet den tidlige fase i byudviklingsprocessen.

Fællesskaber er afgørende for, at transportløsninger såsom samkørsel og delebiler bliver socialt og fysisk forankret, hvorfor de er essentielle for at kunne tilbyde attraktive alternativer til den dominerende bilkultur. Blandt informanterne viser det sig, at jo bedre beboerne kender deres naboer, des mere villige er de til at køre sammen, tilbyde hinanden et lift eller låne bilen ud. Dog indgår hverken samkørsel eller delebiler systematisk i forbindelse med hverdagens transportbehov hos informanterne. Når det er sagt, udtrykker flere, heraf også dem som (endnu) ikke er aktive i Nærhedens fællesskaber, at de ønsker noget mere fælles, hvad angår transport. Ladcykler og elcykler nævnes af flere som attraktive deleløsninger.

Input til design af kommende intervention i Nærheden

Praksiserfaringer: Beboerne har brug for oplevelser, der bygger på reelle erfaringer frem for forestillinger. Der er ofte opbakning til den transportform, man kender – fx fremhæves typisk fordelene ved at køre i tog blandt de informanter, der dagligt kører i tog. Det er derfor afgørende at få beboerne til at afprøve nye muligheder, således at de positive praksiserfaringer spredes ud, og de strukturelle (negative) fortællinger brydes.

Facilitere mobilitetsfællesskaber: Beboerne udviser størst tryghed ved samkørsel med venner og bekendte, og udtrykker omvendt en bekymring for at køre sammen med fremmede. Der bør derfor sættes ind på at styrke sociale (og måske digitale) fællesskaber, som gør beboerne

bekendte med hinanden. De kommende kvarterhuse kunne i den forbindelse være et oplagt sted at starte. Målet med disse er at samle de fælles kræfter og mobilisere sociale og fysiske indsatser i bydelen gennem afholdelse af aktiviteter og møder. I lyset af den grønne ånd der kendetegner området, kunne der her udpeges ambassadører blandt beboerne, som får ansvar for at formidle viden og erfaringer med alternativer til benzinbilen (fx tilbud som Ta'Med og LetsGo).

Flere tilbud: Beboernes primære transportmidler er bilen, toget og (el)cyklen. Der kan med fordel sættes ind på at oprette flere alternative tilbud til beboerne. Dette kunne være en fællesordning med ladcykler til større indkøb eller elcykler til persontransport til og fra S-toget i Høje-Taastrup. Også ved Københavns Hovedbanegård kunne med fordel gøres mere ud af muligheden for at skifte til delecycel for beboerne i Nærheden. Det vil gøre toget mere attraktivt for de (mange) beboere, som oplever strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og deres arbejdsplads som besværlig grundet skift og ventetid i den offentlige transport. Derudover kunne der skabes mere opmærksomhed på LetsGo ved at dedikere flere p-pladser til delebilerne (også uden for sekretariatet), så man øger udbuddet i området, og delebilerne bliver mere synlige.

Branding af grøn mobilitet til kommende tilflyttere: Udviklingselskabet NærHeden P/S markedsfører Nærheden som en grøn forstad. NærHeden P/S bør inddrage mobilitet som en del af deres positionering omkring bæredygtighed, så beboere allerede inden indflytning begynder at reflektere over, om de kan ændre deres transportbehov ved flytningen. På den måde kan Nærheden gøre sine mange (grønne) mobilitetsmuligheder til noget af det attraktive ved bydelen og samtidig sætte ind over for tilflyttere, som udviser størst forandringspotentiale, hvad angår transport.

4. Nordhavn

4.1 Karakteristik af Nordhavn

Nordhavn er et byudviklingsprojekt, som har ambitionen at forvandle den gamle industrihavn til en ny, bæredygtig havnebydel. Det samlede areal for Nordhavn er ca. 3 ha. Hovedparten af arealet ejes af By & Havn, som derfor er byudviklere af den nye bydel i Nordhavn. Udviklingen af området påbegyndtes i 2013 med start i Århusgadekvarteret (opkaldt efter kvarterets centrale gade), som udgør den sydvestlige del af Nordhavn. Århusgadekvarteret skal rumme 7.000 beboere og ca. 3.000 arbejdspladser. I dag bor der ca. 2.500 beboere i området. Området omfatter bl.a. Sandkaj Brygge, som er en sydvendt promenade i træ, hvor der bl.a. er etableret en badezone (drives af Københavns Kommune). Sidstnævnte tiltrækker mange besøgende på varme sommerdage fra det øvrige København. Ud over Sandkaj er der etableret en biograf ved Hamborg Plads (nord for Gøteborg Plads), som også vil kunne tiltrække en del besøgende udefra. Andre markante steder i kvarteret er Den Røde By, som er de historiske bebyggelser i områdets vestligste del, The Silo og Konditaget på p-hus Lüders. Der bygges i området gennemgående relativt højt (4-6 etager, med enkelte bygninger højere).

Nordhavn udbygges gradvist fra Indre Nordhavn og længere mod nord. Udviklingen begyndte i Århusgadekvarteret og er nu også i gang på Sundmolen og på Trælastholmen. Sundmolen bliver et blandet bykvarter bestående af boliger og serviceerhverv. Trælastholmen udvikles primært til serviceerhverv, samtidig med at kvarterets havneområder åbnes op for byens borgere. Endelig er der Levantkaj Vest, som ligger nordøst for Trælastholmen. På Levantkaj Vest blev Copenhagen International School indviet i januar 2017, og det er planen, at området bliver et Campusområde, hvor Nordhavns første folkeskole placeres sammen med en daginstitution, boldbane og boliger.

Den overordnede vision for Nordhavn er, at den skal være bæredygtig både mht. miljø og i form af værdiskabelse og social diversitet. En del af Indre Nordhavn har, som byudviklingsområde, fået platin inden for certificeringssystemet DGNB. Der stilles endvidere krav til bygherrer om, at deres byggerier certificeres med DGNB på minimum guldniveau. Nordhavn husede i perioden 2015-2019 EnergyLab Nordhavn, som var et stort forsknings- og demonstrationsprojekt, der eksperimenterede med forskellige løsninger i forhold til hvordan el, varme, energieffektivitet og eldrevne transport kan fungere i intelligente og fleksible energisystemer i byerne. Derved

indskriver Nordhavn sig i smart energy- og smart city-visionerne. Initiativerne har været forankret i et partnerskab bestående af By & Havn, Københavns Kommune, DTU og en række teknologi- og energivirksomheder. Andre tiltag for at skabe en bæredygtig bydel er bl.a.: Nordhavn som en femminutters-by (korte afstande fra boliger/arbejdspladser til kollektiv trafik, cykelruter, butikker, institutioner mv.), lokal rensning af regnvand, lokalt handelsmiljø og fremme af lokalt foreningsliv. Mht. sidstnævnte har By & Havn etableret et grundejerforeningssekretariat, som bistår grundejerforeningerne med drift, vedligehold og udvikling af deres kvarterer. Andre foreninger i området er Handelsforeningen Nordhavn PS og idrætsforeningen Nordhavn I/F.



COBE, SLETH, Rambøll og Polyforms bebyggelsesplan for Indre Nordhavn med markering af de tre nye lokalplanområder, herunder Levantkaj Vest- marts 2013.

Figur 6: Oversigt over Nordhavn. Hentet fra Lokalplan nr. 500 – Levantkaj Vest i Nordhavn.

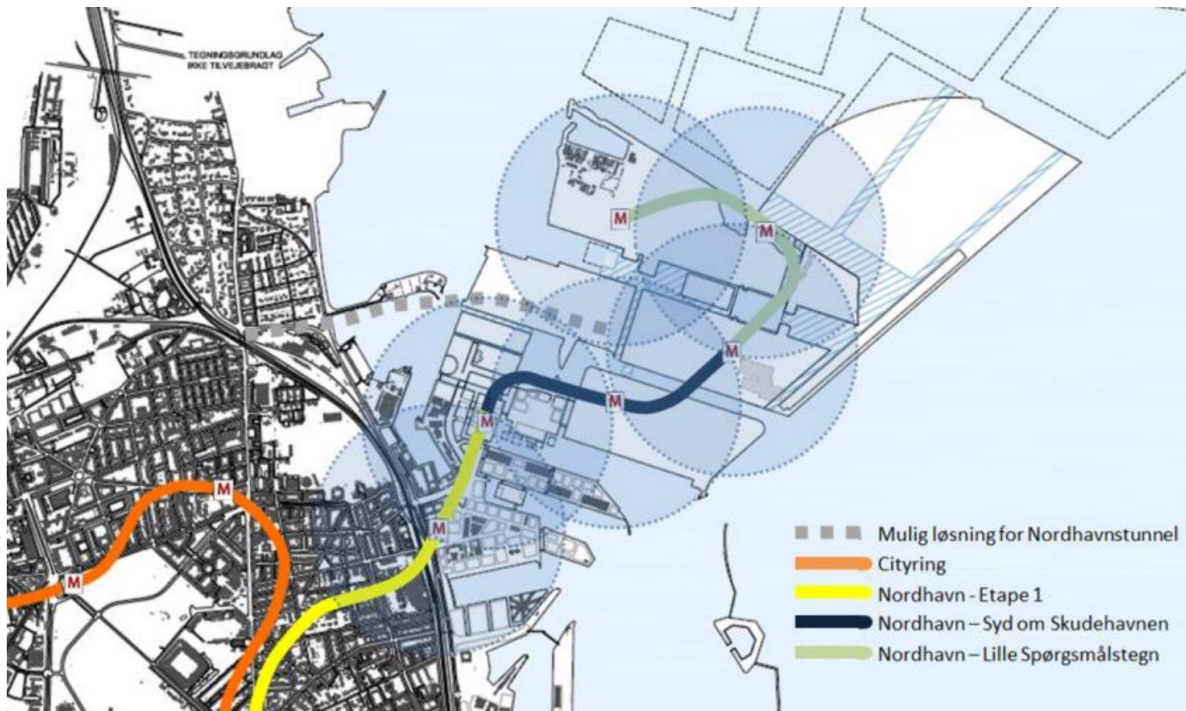


Bebyggelsesplan for Århusgadekvarteret udarbejdet af COBE, SLETH, Rambøll og Polyform. Planen illustrerer situationen for en eventuel metro, hvor der er terrænparkering og rekreative anlæg vest for Glückstadtsvej. 1. 'Det grønne loop' med supercykelsti og tracé til en højklasset kollektiv trafikåre. 2. Århusgade som bliver kvarterets handelsegade og forbindelsen til Østerbro. 3. Sandkaj som bliver Indre Nordhavns hovedpromenade med rekreative tilbud. 4. Redmolen med boliger og erhverv samt et byrum som besøgsål for en større offentlighed. 5. 'Kronløbsøen' anlægges i Kronløbsbassinet og får sin egen arkitektoniske karakter. 6. 'Lommevandrummet' ligger beskyttet for vind og bølger og med sol det meste af dagen og tilbyder en række aktiviteter og rekreative oplevelser på vandet.

Figur 7: Bebyggelsesplan for Århusgadekvarteret. Hentet fra Lokalplan nr. 463-3 – Århusgadekvarteret i Nordhavn tillæg nr. 3.

Områdets mobilitetsmuligheder

Som allerede nævnt, udgør idealet om, at det maks. må tage 5 min. at nå fra bolig/arbejdsplads til kollektiv trafik, cykelruter, butikker, institutioner mv. (fem-minutters-byen) et af designkriterierne for Nordhavn. Det er samtidig målet, at "det naturlige valg skal være at benytte cyklen, kollektiv trafik eller at bevæge sig til fods frem for at tage bilen" (fra Nordhavns hjemmeside). I 2020 blev den nye metrolinje M4 til Nordhavn indviet. M4 udgår fra Cityringen og forbinder Nordhavn med Østerport Metrostation, Kgs. Nytorv, Hovedbanegården og på sigt Ny Ellebjerg Station. De to metrostationer, der på nuværende tidspunkt er etableret i Nordhavn, er Metrostation Nordhavn (med gangtunnel under Kalkbrænderigade som forbindelse til S-togsstation Nordhavn) og Metrostation Orientkaj (endestation mellem Sundmolen og Levantkaj). På længere sigt er det planen at forlænge metroen yderligere i Nordhavn. Se Figur 8.



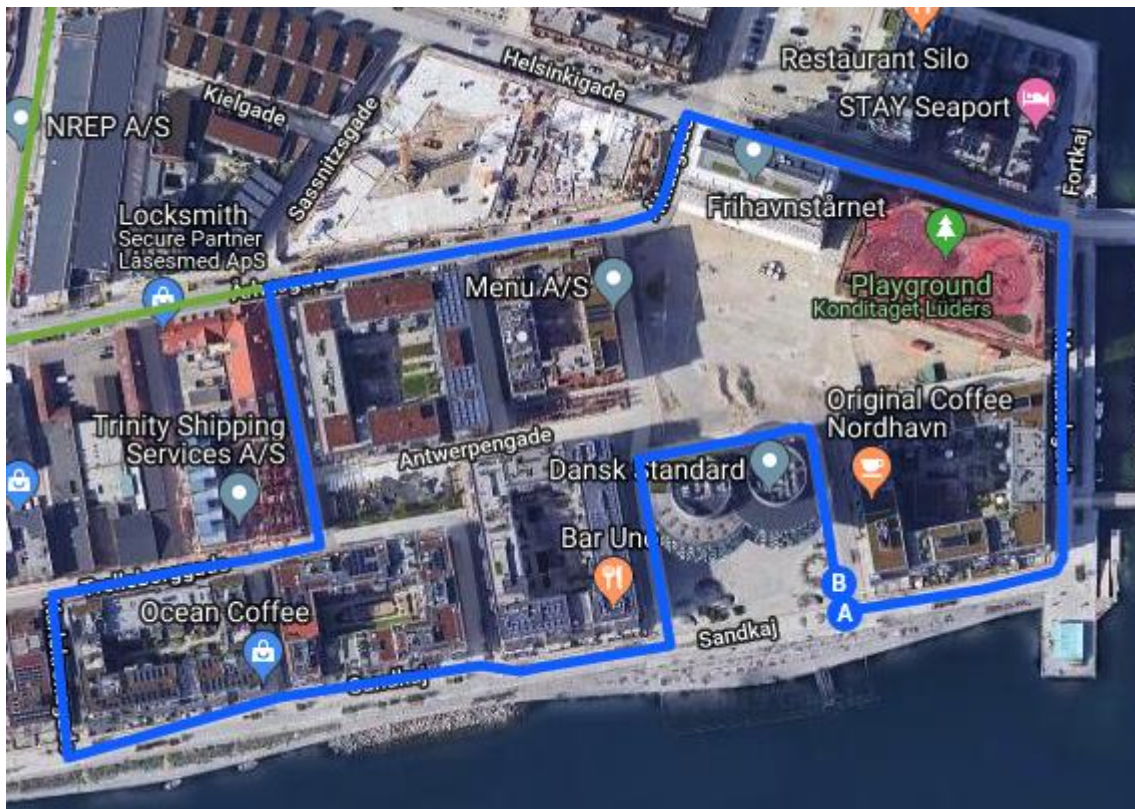
Figur 8: Oversigt over metroens eksisterende og kommende linjeføring i Nordhavn.

Ud over én busforbindelse (bus 27) ud til krydstogtterminalen, er der ingen egentlige buslinjer i området. Der har dog været gennemført forsøg med en selvkørende shuttlebus, som kørte i et lukket loop rundt i Århusgadekvarteret (se rute på Figur 9) i perioden august 2020 – februar 2021. Forsøgsbussen dækkede i den periode first/last mile ruter i Nordhavnskvarteret. Forsøget var en del af Horizon 2020-projektet AVENUE², hvor Holo var den danske partner med ansvaret for den selvkørende shuttlebus. Forsøget var – sammen med et forsøg i Aalborg – den første af sin art udenfor testfaciliteter i Danmark.

I dag er der afsat et begrænset areal til parkering af Bycyklen i Nordhavn, om end der dog er etableret en Drop-zone ved Göteborg Plads samt på Sundmolen.

Nordhavn S-togsstation er i dag det største kollektive trafikknudepunkt nær kvarteret, med flere S-togslinjer, metro og busforbindelser.

²<https://h2020-avenue.eu/portfolio-item/copenhagen/>



Figur 9: Ruten for den selvkørende shuttlebus i Århusgadekvarteret. Kilde: By & Havn.

Nordhavn S-togsstation ligger lige uden for kvarteret, og afstanden fra Nordhavn St. til midten af Sundmolen er ca. 1,5 km, mens afstanden fra Nordhavn St. til Göteborg Plads er 1,1 km.

Tilgængeligheden er væsentligt forbedret efter åbningen af de nye metrostationer Nordhavn og Orientkaj i forbindelse med færdiggørelse af Nordhavnslinjens første etape i foråret 2020. De østligste dele af Århusgadekvarteret og Sundmolen ligger dog stadig 5-700 m fra de nye stationer. Kollektiv trafik er derfor samlet set blevet markant mere tilgængeligt for beboere i Nordhavn, men bilister og cyklister har også stadig nem adgang fra Ring 02.

Der er en del trafik til Nordhavn udefra: Dels i form af medarbejdere til de lokale virksomheder, dels til rekreative aktiviteter i området, især badet på Sandkaj, der i sommerhalvåret trækker rigtig mange besøgende til området, og har skabt udfordringer med bl.a. støj og affald. Restauranter, cafeer og biografen vil formentlig også trække stadigt flere til området. Dertil kommer den tunge trafik forbundet med container- og krydstogtterminalen samt jorddepotet. Denne trafik udgør en vigtig del af transportmønstrene i området og bør også tages i betragtning.

I forhold til parkering er udgangspunktet for Nordhavn, at denne primært sker i parkeringshuse, mens der i begrænset omfang er plads til korttidsparkering på veje o. lign. Parkering i p-husene er dyr, men optager til gengæld mindre af byrummet end ved bilparkering på terræn. P-normen for området er 1 parkering pr. 200 etagemeter for boliger og erhverv. Tabellen nedenfor viser udviklingen i bilejerskabet i Nordhavn (Indre Nordhavn) fra 2018 til 2020. Der ses en faldende tendens i bilejerskabet i Nordhavn, der dog fortsat er højere end det gennemsnitlige bilejerskab i Københavns kommune.

	Indre Nordhavn 2018	Indre Nordhavn 2020	Københavns Kommune 2020
Husstande med 0 biler	49%	54%	71%
Husstande med 1 bil	44 %	39%	26%
Husstande med 2 eller flere biler	7%	7%	3%

Bilejerskabet i Nordhavn og Københavns kommune. Kilde: By & Havn, baseret på data fra Danmarks Statistik.

Der er i dag kun begrænset adgang til delebiler i Nordhavn. GreenMobility har et Hotspot i p-huset Lüders (hvor der er 10 delebilpladser med ladestandere) og LetsGo har en delebil stationeret i Helsinkigade 21 og en ved Nordhavn Metrostation. Foruden p-hus Lüders, etableres p-huse ved Nordhavns Plads og Trælstholmen (begge steder tæt på en metrostation).

En lignende problematik gør sig i øvrigt gældende i forhold til cykler, idet en høj norm for cykelparkering gør, at der skal reserveres megen plads til cykler. Her ville det også være attraktivt, hvis en del af cykelparkeringen kunne veksles til (færre) delecykel-pladser. Cykelparkeringsnormen er nu 4 cykelpladser pr. 100 etagemeter for erhverv og boliger (forventes dog ændret til 3/100 m²). 50% af cykelparkeringen skal være overdækket i følge ny kommuneplan. By & Havn står for etableringen af 15-20% af cykelparkeringen, som sker i byrummet – resten af parkeringen må bygherrer selv stå for at etablere (fx i kælderens eller i gårdrum). Der er planlagt 350 cykelparkeringspladser ved metrostationerne.

I Århusgadekvarteret er Helsinkigade og Århusgade kommunalt ejede, men alle andre veje er private. I forhold til særlige aftaler omkring brugen af arealer, er det derfor måske mest realistisk at gå i dialog med grundejerforeningerne i forhold til de private veje.

Lokale aktører

Nedenfor listes vigtige aktører i Nordhavn og deres rolle i forhold til mobilitet.

Områdeudviklere og myndigheder:

Københavns Kommune indgik i 2005 en aftale om byudvikling i Nordhavn med den danske regering, som blev endelig vedtaget af Folketinget i 2007. På den baggrund udskrev man en åben, international idékonkurrence om fremtidens bæredygtige by. På baggrund af konkurrencen og borgerinddragelsesprocesser blev lokalplanen for Århusgadekvarteret vedtaget som den første for bydelen i 2011. Kommunen har bl.a. indflydelse på mobiliteten gennem lokalplanen og ved at bestemme p-normen i området. Desuden har kommunen indflydelse på den overordnede trafikplanlægning omkring området.

By & Havn er det udviklingselskab, der varetager byudviklingen af Nordhavn. Det er ejet af kommunen og staten i fællesskab. I forhold til mobilitet arbejder By & Havn efter principperne for 5-minutters-byen (korte afstande fra boliger og arbejdspladser til kollektiv trafik, cykelruter, grønne områder, institutioner og butikker) og med erklærede bæredygtighedsmål.

Arkitektfirmaerne COBE, SLETH, Polyform (nu Sangberg) og ingeniørfirmaet Rambøll var vinderne af den internationale idékonkurrence om udviklingen af Nordhavn, kåret i 2009. De temaer, som arkitektfirmaerne formulerede i den forbindelse, har siden da været rammesættende for udviklingen i de forskellige områder i Nordhavn.

Lokale netværk:

Grundejerforeningerne i Nordhavn er ejerne af gaderne i Nordhavn, med undtagelse af Århusgade og Helsinkigade, der er kommunalt ejede. Derfor er de vigtige interessenter i mobilitetsinitiativer på gadeplan.

Lokale virksomheder. Nordhavn huser mange virksomheder, herunder kontorvirksomheder, hvilket medfører en stor transport ind og ud af Nordhavn. Virksomhederne spiller derfor en rolle ift. at sætte en grøn agenda på transportområdet og kan inspirere både medarbejdere og andre virksomheder til at vælge en mere bæredygtig transportform.

Ressourcer

- By & Havns hjemmeside for Nordhavn: <https://byoghavn.dk/nordhavn/>
- EnergyLab Nordhavn: <http://www.energylabnordhavn.com/#>
- AVENUE: <https://h2020-avenue.eu/portfolio-item/copenhagen/>
- Lokalplaner
 - Trælastholmen i Nordhavn - lokalplan 499:
<https://blivhoert.kk.dk/hoering/traelastholmen-i-nordhavn-lokalplan-499>
 - Levantkaj Vest i Nordhavn - lokalplan nr. 500:
<https://blivhoert.kk.dk/hoering/levantkaj-vest-i-nordhavn-lokalplan-nr-500>
 - Sundmolen i Nordhavn - lokalplan 524: <https://blivhoert.kk.dk/hoering/sundmolen-i-nordhavn-lokalplan-524>
 - Århusgadekvarteret i Nordhavn tillæg nr. 3 - lokalplan nr. 463-3:
<https://blivhoert.kk.dk/hoering/arhusgadekvarteret-i-nordhavn-tillaeg-nr-3-lokalplan-nr-463-3>
 - Århusgadekvarteret Vest i Nordhavn - lokalplan 498:
<https://blivhoert.kk.dk/hoering/aarhusgadekvarteret-vest-i-nordhavn-lokalplan-498>
- By & Havn råder over en del data for beboernes demografi, bilejerskab samt aktuelle rejsevaneundersøgelser

4.2 Eksisterende mobilitetsmønstre i Nordhavn

Der er foretaget ni interviews med husstande i Nordhavn i forbindelse med SIMS' *Forstudie af projektets lokalområder* (WP2) med det formål at afdække, hvordan områdets beboere og deres nuværende hverdagsliv og mobilitetsmønstre ser ud samt at identificere potentialer for intervention.

Interviewene er gennemført i efteråret 2020. Informanterne er rekrutteret gennem By & Havns nabomøde (September 2020), gennem grundejerforenings-bestyrelsesnetværk, beboergrupper på Facebook, via artikel i Nordhavn Avis og via sneboldmetoden. Her opridses centrale fund omkring beboerne, deres mobilitetsmønstre og eksisterende mobilitetsaktører i Nordhavn.

Informanterne: Ressourcestærke par, børnefamilier og unge

De interviewede har grundlæggende set et højt ressourceniveau, både i forhold til økonomi, individuel kapacitet og muligheder. Vi har overordnet set mødt tre beboergrupper gennem vores interviews:

Par omkring 50+, der har solgt en villa uden for København og er flyttet tilbage til byen. Bor i ejerbolig, enten lejlighed eller rækkehus. Anvender en bred palet af mobilitetstilbud. Typisk har parrene haft to biler inden flytning, men efter at være flyttet til Nordhavn går de med overvejelser om at skaffe sig af med en bil – hvis de ikke allerede har gjort det.

Unge familier med små børn, der kommer fra mindre lejligheder på brokvartererne. Bor i ejerlejligheder. Anvender også en bred palet af mobilitetstilbud. Denne gruppe oplever et voksende behov for bil, og overvejer at anskaffe sig en bil, hvis de ikke allerede har gjort det.

Unge (20-30 år) i de mindre lejeboliger, som bor i enten almene studieboliger eller private udlejningsboliger. Har typisk boet i andre bydele tæt på Nordhavn før flytningen. Anvender ligeledes en bred vifte af mobilitetstilbud. De har ingen bil, men låner eller deler sig frem ved behov.

Nedenstående er en oversigt over informanternes husstandsstørrelse, køn og alder, jobfunktion eller uddannelsesbaggrund og hverdagstransport.

Informantoversigt – Nordhavn			
Husstandsstørrelse	Køn og alder	Uddannelse/arbejde	Hverdagstransport
Unge familier med børn			
3	Kvinde i start 30'erne med mand, et barn og ét på vej	Lang videregående uddannelse; sustainability manager	Cykel
4	Mand i 40'erne med kone og to børn på 8 og 4	Lang videregående uddannelse; leder i pensionselskab	Cykel, ladcykel eller bil (afhængig af hente/bringe til skole)
Unge			
1	Kvinde i 20'erne	Studerende	Offentlig transport
1	Kvinde i 30'erne	Konsulent	El-cykel
Modne familier og seniorer (50+)			
2	Par i 50'erne, børn flyttet hjemmefra (sammenbragte)	Selvstændige	Kvinde: Cykel eller bil Mand: Bil (de har en hver)
3	Par i 50'erne, et delebarn på 16	Revisor; leder i privat virksomhed	Cykel, offentlig transport, delebiler (GreenMobility, ShareNow, GoMore)
1	Kvinde i starten af 70'erne	Pensionist	Bil
2	Par i 50'erne, børn flyttet hjemmefra (sammenbragte børn)	Hhv. konsulent og bygningsingeniør	Cykel, offentlig transport, bil
2	Par i 50-60'erne, børn flyttet hjemmefra	Begge i fuldtidsjob	Cykel, offentlig transport, bil

Beboerne i Nordhavn er mobilister

Alle de interviewede er bevidste om de mange mobilitetstilbud, som bydelen rummer, og har taget aktivt stilling til deres hverdagstransport i forbindelse med flytningen til området. En af de store motivationer for at flytte til området er specifikt mobilitetsmulighederne – at man er i cykelafstand til centrum og i gåafstand til metro, S-tog og Øresundstog, og at man har nem adgang til motorvej.

En del familier har skilt sig af med en bil, da de flyttede til området, eller undladt at anskaffe en. Flertallet anvender flere forskellige transportmidler i hverdagen. Beboerne i Nordhavn kan altså kaldes mobilister: De har et overblik over deres transportmuligheder og sammensætter deres transportpakke alt efter dagens program. Det kan fx være forskellige kombinationer af ladcykel, løb, delebil, metro og racercykel, der får hverdagen til at hænge sammen og indbygge muligheder for fx at motionere undervejs eller have jakkesæt på, alt efter hvad dagen bringer.

Områdets planlægning begunstiger mobilisten – og udfordrer privatbilisten

Planlægningen af Nordhavn og de gaderum og funktioner, bydelen rummer, skaber særligt gode vilkår for mobilisten, samtidig med, at de fysiske indretninger udfordrer privatbilisme.

Planlægningsmæssige faktorer med stor betydning for områdets mobilitetsmønstre er fx indkøbsmuligheder, p-forhold og mobilitetsbetjening.

Indkøb: Der er mange indkøbsmuligheder i området, og de er nemt tilgængelige til fods. Det betyder, at bilen for mange ikke nødvendigvis er det mest oplagte transportmiddelvalg i forbindelse med indkøb. Beboerne køber ind lokalt i området på gåben eller på cykel, og derfor er indkøb typisk taget ud af hverdagens turkæder, og dermed har Nordhavns beboere en grund mindre til at køre i egen bil, end de måske tidligere har haft.

P-forhold: Et andet meget vigtigt forhold er p-forholdene i Nordhavn. Der er ingen gadeparkering eller offentlig parkering, i stedet skal private biler stilles i p-huse med en høj p-afgift (1200 kr./md). Den høje p-afgift angives som årsag til, at beboere afskaffer/undlader at anskaffe en bil. Men organiseringen af parkering i parkeringshuse har i sig selv stor betydning for til- og fravalg af privatbilen. Mange beboere har lige langt til bilen og offentlig transport, hvilket gør det lige så nemt at benytte sig af fx metroen. Cyklen bliver derfor det eneste transportmiddel, som er lige uden for døren, hvilket også fremmer cykelbrug. Samtidig kan det være svært at huske, hvor i p-huset, bilen er parkeret – endsige huske at fortælle det til resten af familien. Dermed tilføjes et lag af besvær til privatbilen, som udfordrer idéen om, at bilen er det nemmeste transportvalg.

Mobilitetsbetjening: Den gode betjening af andre transportmidler, herunder kollektiv transport og god adgang til deleløsninger, er afgørende for beboernes overvejelser om bilens nødvendighed. At transportalternativer såsom metro er tænkt ind i området fra start – i modsætning til fx flere andre af de nyudviklede områder i København – er afgørende for, at beboerne føler sig 'dækket

ind' og oplever det som en mulighed at undvære bil. Alternativerne skal være etableret, før mobilitetsmønstre kan ændres.

Forskydninger, skred og brud, som kan ændre mobilitetsmønstre i Nordhavn

I tillæg til områdets fysiske udformning har vi i interviewene med beboere fra Nordhavn også identificeret andre vigtige forhold, som muliggør brud med privatbilen og overgang til mere bæredygtige mobilitetsformer.

Forandringer og kombination af forandringer: Selve flytningen til området er en forandring, der får beboere til at overveje transportvalg. For nogle er flytningen i sig selv nok til at etablere et mulighedsrum for forandring, mens det for andre er kombinationen af forandringer, der kan facilitere et skred i mobilitetsmønstre. Det kan fx være kombinationen af flytningen til Nordhavn og at børnene flytter hjemmefra, som muliggør afskaffelse af en eller flere biler.

Leasing og udløb af leasingkontrakter: De beboere, der har eller har haft egen bil, har typisk leaset bilen på et- eller toårige kontrakter. Det betyder, at de med 1-2 års mellemrum gentænker deres reelle behov for privatbilen. Man kan tænke leasingkontrakternes udløb som en påmindet refleksivitet, der kommer af, at beboerne har fået indlejret sig i nogle strukturer – her nogle leasingstrukturer – som tvinger dem til at genoverveje bilbehovet med jævne mellemrum. Dette kan være en åbning for at tænke nyt.

Udfordring af forestillinger: Beboerne har også mange fortællinger om, hvad der kan være besværligt ved at ændre på mobilitetsvalg. Nogle bygger på egne erfaringer med mobilitetsalternativerne, mens andre har en mere forestillet karakter. Der ligger et potentiale for forandring i at udfordre de fortællinger, der beror på forestillinger. Et eksempel på en forestillet fortælling, der går igen blandt beboerne i Nordhavn, er fx, at der er mangel på ladestandere til el-biler i p-huset. Forestillingen bliver en barriere for at skifte en benzin- eller dieselbil ud med en elbil, når leasingkontrakten udløber. Praksiserfaringer, der kan udfordre sådanne fortællinger, rummer et potentiale for et skred.

Forskellige grader af refleksivitet

Beboerne er i forskellig grad præget af en refleksivitet omkring deres transportvalg. Alle har adgang til områdets mange mobilitetstilbud, men beboerne gør sig i forskellig grad overvejelser

om dem og har forskellige niveauer af kompetencer og kapacitet til at udnytte dem. Det kan for eksempel være forskellige grader af kompetencer til at anvende mobilitetsapplikationer (apps) eller kompetencer til at navigere i hvilken delebilsløsning, der er mest favorabel i forhold til en bestemt tur.

Det betyder også, at områdets beboere har tilegnet sig de mange transportmuligheder i forskellig grad. Det gælder også deleløsninger. Tilegnelse forudsætter nemlig, at beboerne ikke blot har adgang, men også udvikler kompetencer til at anvende fx deleløsninger, og får erfaring nok til at opleve en fortrolighed dem. Afprøvning af nye mobilitetsalternativer, som projektets intervention stræber mod, kan være med til at styrke de kompetencer og det erfaringsgrundlag, der skal til for at tilegne sig nye mobilitetsformer.

Alle har bevidsthed om mange forskellige delemuligheder, men erfaringerne varierer

Ligesom med andre mobilitetstilbud, har alle beboere også en udtalt bevidsthed om forskellige typer af deleløsninger. Der florerer generelt positive fortællinger om deleløsninger. Mange har erfaringer med deleløsninger, og ca. halvdelen bruger jævnligt GoMore, GreenMobility eller ShareNow, men ingen af de interviewede bruger LetsGo eller Bicyklen. De, der ikke har erfaringer med deleløsninger, taler om dem som noget, man 'burde' afprøve, men som er besværligt på den ene eller anden måde.

Der hersker dog forskellige opfattelser af hvilke konkrete deleløsninger, der passer ind i hverdagen og de individuelle behov. Typisk er det 'sommerhus-bilen'/'familien-i-Jylland-bilen'/'Ikea-bilen', som beboerne har brug for en løsning på, hvis de skal undvære egen bil.

Blandt beboerne møder vi både erfaringsbaserede fortællinger om deleløsninger og forestillinger, der ikke bunder i praksiserfaringer. De erfaringsbaserede fortællinger er generelt positive, mens de forestillede er mere negative. Der florerer fx negative forestillede fortællinger om LetsGo og Bicyklen, der opleves som ufleksible, fordi de holder på faste holdepladser (i modsætning til free-floating deleløsninger) og pga. abonnementsløsningen, der forpligter og opfattes som urentabel. Samtidig beskrives erfaringsbaserede problemer med at finde free-floating deleløsninger i p-huset, fordi en GPS ikke kan identificere etagen. Det er en barriere for folk, som bruger deleløsninger.

Relation mellem deleløsninger og bæredygtighed er dog ikke så modnet på bilområdet. Her dominerer forventninger om potentielle skift til fx el og førerløs teknologi. Der kan være et potentiale i at styrke koblingen mellem deleløsninger og bæredygtighed.

Et 'landsbyfællesskab' med potentialer

Beboerne er generelt aktive i lokale netværk – både de formelle og uformelle. Det forestillede fællesskab har en meget stor betydning. Informanterne omtaler Nordhavn som en landsby, hvor de genkender mange ansigter på gaden. Det bidrager til denne oplevelse, at beboerne er flyttet ind nogenlunde samtidigt, at området rummer de funktioner (indkøb, træningsmuligheder, daginstitutioner, cafeer), der skal til for at dække et hverdagsbehov, og at området afskæres fra Østerbro og den øvrige by af vej og togsinker.

Der er samtaler om transport i nogle af de lokale fællesskaber, bl.a. har nogle beboere overvejet at gå sammen om privat delebil. Det betyder, at ambassadørtanken kan være oplagt at udfolde i forbindelse med en intervention. Her kan man arbejde med, hvordan 20 testfamilier kan formidle deres erfaringer gennem de mange netværk, de indgår i dagligt.

Input til design af intervention

Praksiserfaringer: Flere har brug for oplevelser, der bygger på erfaringer – ikke blot 'forestillede' fortællinger. Vi bør indtænke, hvordan vores tilbud får beboere/virksomheder til at afprøve nye muligheder.

Ambassadørtanken er oplagt at udfolde pga. de mange fællesskaber i 'landsbyen'. Hvordan kan testfamilier og deltagende virksomheder formidle deres erfaringer gennem de mange netværk, de indgår i dagligt?

Kobling til bæredygtighedsfortællingen: Deletanken er udbredt i området (ifht. de andre lokalområder). Men i relation til bæredygtighed og klimaspørgsmålet er dette dog ikke så modnet på bilområdet. Hvordan kan forestillinger om dette nedbrydes/omgøres/kobles?

Udfordre negative forestillinger: Vi skal arbejde målrettet med at udfordre de negative fortællinger og udvide praksiserfaringer – gerne igangsætte erfaringsforløb sideløbende med at familierne overvejer at afskaffe bilen/mens de søger alternativer til at anskaffe en bil.