

HANDLINGSPLAN FOR

# GRØN MOBILITET

KORT VERSION





Trafikken i København skaber i dag problemer med trængsel, forurening og udledning af CO<sub>2</sub>. Derfor skal vi fremover satse på de transportformer, der gør det nemt og hurtigt at komme rundt i København samtidig med at vi nedbringer forureningen og CO<sub>2</sub>-udledningen. Det betyder blandt andet, at flere skal cykle og bruge den kollektive transport.

**Ayfer Baykal**  
*Teknik- og miljøborgmester*



I København satser vi på grøn mobilitet. Vi vil gøre det lettere, hurtigere og grønnere at transportere sig fra A til B. Grøn mobilitet bidrager til at gøre København til verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad og gør samtidig hverdagen grønnere og lettere for københavnernes og københavnske virksomheder.

**Frank Jensen**  
*Overborgmester*

# VISION OG MÅLSÆTNINGER

MOBILITETEN I KØBENHAVN SKAL EFFEKTIVISERES OG FORGRØNNES FOR AT STIMULERE VÆKSTEN, BIDRAGE TIL EN CO<sub>2</sub>-NEUTRAL BY OG DET GODE KØBENHAVNERLIV.

Grøn mobilitet handler om at gøre det nemmere, sundere og mere effektivt at bevæge sig rundt i København – og at sikre, at alle har muligheden for at vælge et grønt transportmiddel. Det er vigtigt at skabe de bedste vilkår for, at den enkelte trafikant kan nå til sine aktiviteter, for at virksomheder kan tiltrække arbejdskraft, og for at varelevering i byen fungerer. Det hele på den mest effektive og miljøvenlige måde.

Grøn mobilitet hænger tæt sammen med Københavns Kommunes visioner for grøn vækst og livskvalitet. Københavns Kommune skal stadig være en af verdens bedste byer at bo i, og den skal være en tryk og inspirerende by med sin særlige og unikke blanding af gamle og nye bygninger, grønne åndehuller og mennesker i byens rum.

Den bedre mobilitet er en forudsætning for vækst, og samtidig kan udvikling på transportområdet i sig selv være en vækstoffaktor ved udvikling af ny teknologi og nye, innovative løsninger.

Der skal store greb til at sikre både den bedre mobilitet og erhvervslivets vækstvilkår, samtidig med at miljøet forbedres og CO<sub>2</sub>-udledningen reduceres.

## GRUNDLAGET FOR AT OPFYLDE VISIONEN SKAL OPBYGGES VED AT

- udvikle København, så vilkårene for den grønne mobilitet styrkes yderligere.
- forbedre de grønne transporttilbud.
- tilpasse hele transportsystemet til en mere bæredygtig trafikafvikling.
- anvende information og påvirkning til at øge brugen af grønne transportformer.

# OVERORDNET TILGANG



Visionen om effektiv og grøn mobilitet, der giver vækst og øget livskvalitet, kan kun nås gennem store samlede indsats. I København betyder det, at vi satser på at blive verdens bedste cykelby, samtidig med at den kollektive trafik udbygges med mere metro, evt. letbane og hurtige, komfortable busser.

De mange flere indbyggere i København skal bl.a. bo i nye byudviklingsområder, der i højere og højere grad indrettes til de cyklende og med gode kollektive trafikforbindelser fra starten. Et stort nyt byområde som Nordhavn skal betjenes af en metro fra starten og vil samtidig også få adgang til det overordnede vejnet via en mulig Nordhavnstunnel. Samtidig gøres de eksisterende byområder mere trafikfredelige.

Der er tale om store, investeringstunge tiltag, og for at sikre optimal sammenhæng og øget brug af de grønne transportformer bliver de overordnede investeringer i mobiliteten i København nu også suppleret med en grøn mobilitetspakke med 25 helt konkrete initiativer.

## FREM MOD 2025 UDFORDRES MOBILITETEN:

- Der kommer over 100.000 nye indbyggere og 20.000 nye arbejdspladser.
- Trængsel på veje, stier og baner allerede er et problem.
- Økonomisk vækst kræver god mobilitet.
- Københavnerne skal have renere luft, mindre støj og bedre muligheder for bevægelse.
- København skal være CO<sub>2</sub>-neutral.



Metro, A-busser og letbane

+

Regionale cykelnetværk  
og hovedcykelnet i byen

+

Nordhavnstunnel, fredeliggjorte kvarterer  
og strøggader

+

Grøn mobilitetspakke

=

Øget vækst og mobilitet,  
bedre miljø samt mindre  
klimapåvirkning

# DEN GRØNNE MOBILITETSPAKKE

Københavns Kommune har i mange år arbejdet for at sikre et bedre miljø og gode trafikforhold i byen gennem en bred vifte af tiltag. Handlingsplan for Grøn mobilitet tager afsæt i dette store arbejde, og den redegør for de investeringer i infrastruktur og overordnede tiltag, der allerede er på vej til københavnere.

Derudover introducerer handlingsplanen en pakke af konkrete nye initiativer, der kan føres ud i livet i de kommende fem til ti år for at øge den grønne mobilitet yderligere.

## DEN GRØNNE MOBILITETSPAKKE ER BYGGET OP OMKRING FEM TEMAER, DER BYGGER OVEN PÅ HINANDEN.

### 1 BYENS UDVIKLING

Byen udvikles og indrettes på en måde, så de grønne transportmuligheder er de mest oplagte

### 2 GRØNNE TRANSPORTTILBUD

De grønne transportsystemer udbygges

### 3 TRANSPORTSYSTEM

Vejnettet tilpasses en glidende trafikafvikling

### 4 INCITAMENT

De grønne transporttilbud understøttes gennem bedre information og øget incitament til at vælge dem

### 5 INNOVATION

Udvikling af transportteknologi og nye koncepter skaber mulighed for grøn vækst

Hvert tema har særlige indsatsområder, der rummer helt konkrete initiativer.



Initiativerne er valgt på baggrund af den eksisterende planlægning, de kommende års hovedudfordringer samt gennem et større inddragelsesforløb med workshops, møder og konference for en række aktører som interesseorganisationer, trafikelskaber, lokaludvalg, miljøpunkter, virksomheder, forskere, børn og unge.

## KRITERIER FOR VALGET AF INITIATIVERNE ER, AT:

- de fremmer brugen af grøn transport.
- de forbedrer de grønne transporttilbud.
- de inddrager forslag fra inddragelsesforløbet.
- de bygger videre på og understøtter igangværende planer, strategier og tiltag.
- de er ikke sat i gang i andet regi.

## 25 INITIATIVER

Handlingsplan for Grøn Mobilitet omfatter 25 udvalgte initiativer, der kan gennemføres for at medvirke til at nå mål om effektiv og grøn mobilitet i København. På de følgende opslag skitseres indhold i 10 udvalgte eksempler.

# TEMAER, INDSATSER OG INITIATIVER – ET OVERBLIK

Samlet indeholder den grønne mobilitetspakke 25 initiativer med investeringer for mellem 0,8 og 1,2 mia. kr. I disse investeringer indgår ikke eventuelle udgifter til videre udbygning af metro, letbane, Nordhavnstunnel, parkering i konstruktion eller strøggadeombygninger.

Det er vigtigt at understrege, at initiativerne påvirker hinanden på kryds og tværs, og at der ikke findes én enkeltstående løsning på byens mobilitet. En række af initiativerne kan finansieres inden for de eksisterende rammer, mens nogle af initiativerne kræver yderligere finansiering. En oversigt over økonomien for initiativerne kan findes i den fulde version af Handlingsplan for grøn mobilitet.

## BYENS UDVIKLING

Kommuneplan  
Parkering

## GRØNNE TRANSPORTTILBUD

### VERDENS BEDSTE CYKELBY

1. PLUSnet
2. Genveje for cyklister
3. Cykelsuperstier
4. Cykelservices

### KOLLEKTIV TRAFIK

5. Busfremkommelighed og stoppestedforhold
6. Højklassede trafikknudepunkter
7. Busser på alternative drivmidler

### FODGÆNGERE

8. Fodgængernetværk

### GRØNNE TRANSPORTSYSTEMER

9. Infrastruktur til el- og brintbiler
10. Delebiler

### SAMSPIL – HELE REJSEN

11. Bicykler
12. Bike and ride

## TRANSPORTSYSTEM

### BRUGEN AF BYRUM OG VEJE

13. Vejnetsplan
14. Strøggader
15. Smart og sikker trafikafvikling
16. Fleksible gaderum

### OPTIMEREDE TRANSPORTSYSTEMER

17. Citylogistik – grøn varelevering
18. Mobilapplikation til samkørsel

## INCITAMENT

### MOBILITETSPLANLÆGNING

19. Smart (IT) information
20. Fremtidens trafikanter
21. Lokale samarbejder

## INNOVATION

### GRØN MOBILITET-TEKNOLOGI

22. Laboratorium for grøn teknologi
23. E-mobilitet
24. Miljøzoner

### IDÉUDVIKLING

25. Innovationsværksted



# BYENS UDVIKLING

## GRØN MOBILITET SKAL INDARBEJDES I DEN FYSISKE PLANLÆGNING I KØBENHAVN.

København skal være metropol for grøn vækst og skal i 2025 være verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad. Bæredygtig byudvikling og grøn mobilitet er centrale elementer i den udvikling. For samspillet mellem mobiliteten og byens udvikling er en helt nødvendig forudsætning for, at københavnere og byens gæster vælger grønne transportformer.

Derfor indarbejdes grøn mobilitet i byplanlægningen, og der lægges vægt på den grønne mobilitet i kommuneplanarbejdet.

Københavns Kommune arbejder for at indarbejde grønne mobilitetsløsninger fra starten, når nye byområder bliver planlagt og udbygget. Den konkrete fysiske udformning af både nye og eksisterende byområder skal understøtte brugen af de grønne transporttilbud.

For at fremme den udvikling har Københavns Kommune udviklet et bæredygtighedsværktøj, som bruges til at vurdere, i hvor høj grad et planlægningsprojekt lever op til kommunens målsætninger om at fremme bæredygtighed.

### INDSATSER FOR BYENS UDVIKLING OMFATTER

- Nye byområder sikres god kollektiv trafik og gode cykelforhold.
- Tæthed i eksisterende og nye byområder.
- Nærhed til funktioner.
- Stationsnærhed.
- Parkering – strategi og parkeringsnormer.

## MÅL

### KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN FASTSLÅR, AT:

- Københavns Kommunes overordnede vision for transport er, at andelen af kørende trafik fordeler sig med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

# BÆREDYGTIG TÆT BYUDVIKLING I NORDHAVN

EKSEMPEL



København får både flere indbyggere og arbejdspladser, og derfor udvikles i disse år en række nye byområder. Et af de største nye byområder er Nordhavn, som skal være fremtidens bæredygtige bydel. Nordhavn bliver en tæt bydel med god adgang til den eksisterende by, og hvor en afgrening fra Metro-cityringen skal sikre metroforbindelse til brokvartererne, Indre By og Frederiksberg.

Grøn mobilitet skal indarbejdes fra starten, og visionen er, at Nordhavn skal være en bydel, hvor velplanlagte stier, cykelbroer og metro gør de bæredygtige transportformer til det oplagte valg. Samtidig skal Nordhavn være en bydel, hvor afprøvning af nye løsninger og ny teknologi kan styrke København som laboratorium for grøn vækst.

## POTENTIALER

God tilgængelighed, nærhed til aktiviteter og tæthed omkring kollektiv trafik er afgørende for, at grønne transportformer bliver de mest attraktive.

# PARKERINGSNORMER



EKSEMPEL

Parkeringsnormerne i København er fastsat ud fra hensyn til både byens borgere og miljøet. Borgere og erhvervsliv skal kunne parkere i nærheden af henholdsvis bolig og virksomhed, samtidig med at pendlerbiltrafikken til arbejdspladser i København begrænses.

Kommuneplanen indeholder byens normer for bil- og cykelparkering, der skal sikre passende parkering ved både boliger og erhvervsbyggeri.

## GRØN MOBILITET ER INDARBEJDET I PARKERINGSNORMERNE GENNEM:

Faste minimumsnormer for cykelparkering, herunder krav om parkering til pladskrævende cykler ved boliger og butikker. Desuden skal halvdelen af cykelparkeringspladserne som udgangspunkt etableres med overdækning.

Lavere bilparkeringsnormer i de tætte bykvarterer, hvor der er god kollektiv trafikbetjening, og i de nye byudviklingsområder, hvor der satses på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig udvikling.

Bilparkeringsnormer, der sætter en maksimumsgrænse for antal pladser i stedet for en minimumsgrænse. Fx kan der ved boligbyggeri i de tætte bydele højst etableres én plads pr. 200 m<sup>2</sup>.

Mulighed for, at der i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes til eller forsynes med el til opladning af elbiler.

## POTENTIALER

I rene boligområder skal der være mindst 1 bilparkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> og højst 1 pr. 100 m<sup>2</sup>, og der skal være 2,5 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup>.



# GRØNNE TRANSPORTTILBUD

ALLE I KØBENHAVN – BÅDE BORGERE,  
VIRKSOMHEDER, PENDLERE OG  
GÆSTER – SKAL HAVE MULIGHED FOR  
AT TRÆFFE ET GRØNT OG SUNDT  
TRANSPORTVALG.

Grønne transporttilbud handler om cykler, kollektiv trafik, fodgængere, delebiler og el- og brintbiler. For at udbrede brugen skal de forbedres og udbygges – og der skal skabes sammenhænge, så de supplerer hinanden.

Det er Københavns mål at blive verdens bedste cykelby, og at halvdelen af alle cykler til arbejde eller uddannelse. Det svarer til, at hvor vi i dag ser tre cyklister, vil vi i fremtiden se fire. Det kræver en stor indsats at nå det mål, og derfor skal cykler tænkes ind i al planlægning og alle løsninger i byen.

Københavns Kommune satser på hurtig kollektiv trafik af høj klasse i form af underjordisk metro i de tætte bydele – koblet sammen med højklassede busløsninger og moderne letbaner uden for de tætte bydele. Et godt og fleksibelt netværk mellem bus, letbane, metro og tog prioriteres højt, ligesom samspillet mellem cykel og kollektiv trafik er et vigtigt bidrag til at skabe bedre alternativer til bil på især længere ture.

Forhold for fodgængere er særdeles vigtige for grøn mobilitet. Både som underbygning for kollektiv trafik og som sin egen – sunde og grønne – transportform. Gang er en udbredt transportform, der skal betragtes på lige vilkår med andre former for transport.

---

*\* Ud over disse mål er en række af Københavns Kommunes mål for grøn transport fastsat i Miljømetropolen, Cykelstrategien „Fra god til verdens bedste“ og KBH 2025 Klimaplanen.*

---

## MÅL\*

### CYKLER

- Andelen af PLUSnettet, som har tre baner, udgør 40 % i 2015 og 60 % i 2020.
- Cyklisternes rejsetid er reduceret med 5 % i 2015 og 10 % i 2020 i forhold til 2010.
- Andelen af københavnske cyklister, som oplever cykelstierne som godt vedligeholdte udgør 70 % i 2015 og 75 % i 2020.
- Andel af københavnere, som synes, at cykelkulturen på virker bylivet positivt udgør 70 % i 2015 og 75 % i 2020.

### KOLLEKTIV TRAFIK

- 2 % flere passagerer i kollektiv trafik i 2015 og 20 % flere i 2025 i forhold til 2011.
- Bussernes rejsetid er reduceret 10 % fra 2011 til 2025.
- Bussernes regularitet er forbedret 20 % fra 2011 til 2025.
- I 2025 er den kollektive trafik CO<sub>2</sub>-neutral.

### FODGÆNGERE

- I 2015 er der et prioriteret fodgængernetværk.

### GRØNNERE BILER

- Der findes 5.000 ladestandere til elbiler og fire brint tank stationer i 2020.
- Der er dobbelt så mange delebiler i 2020 som i 2012. Heraf udgør el-delebiler mindst 10 %.

### SAMSPIL – HELE REJSEN

- Bycykler indgår som del af det kollektive trafiksystem.
- Samspillet mellem cykel og kollektiv trafik er styrket gennem fysiske forbedringer på stationer og ved bus-terminaler.

# VERDENS BEDSTE CYKELBY PLUSNETTET OG GENVEJE

EKSEMPEL



Undersøgelser viser, at københavnere vælger cyklen, fordi det er det hurtigste og nemmeste. Skal andelen af cyklende øges yderligere, handler det derfor om, at cyklen skal gøres til det hurtigste og nemmeste transportmiddel for endnu flere end i dag. Bl.a. gennem et direkte, sammenhængende og komfortabelt tilbud af cykelstier og cykelruter.

Der skal derfor udpeges et PLUSnet, der består af grønne cykelruter, cykelsuperstier og de mest anvendte cykelstier. Her skal cykelstierne være ekstra brede, og vedligeholdelsen af dem skal være særligt prioriteret, så mange cyklister på samme tid kan færdes trygt og komfortabelt på dem og i det tempo, der passer den enkelte.

Da rejsetid er en afgørende parameter prioriteres det særligt højt at etablere missing links, fx i form af broer og tunneller og i det hele taget skabe genveje i kryds, stikveje over pladser og cykling mod ensretningen.

## POTENTIALER

Hvis flere begynder at cykle i København, gavner det både miljøet, mindsker trængsel og er en gevinst for samfundsøkonomien.

Når en person vælger at cykle, udgør det en nettogevinst for samfundet på 1,22 kr. per cyklet kilometer. Modsat har samfundet et nettotab på 1,13 kr. per kørt kilometer i bil.

# DELEBILER



EKSEMPEL

Delebiler som erstatning for, at hver har sin egen private bil giver færre biler og mindre billkørsel. Delebiler kan opfylde et transportbehov for dem, der har valgt ikke at købe bil, eller som vælger at sælge bilen, og da erfaringer viser, at delebilister både cykler mere og kører med bus og tog, understøtter adgang til debiler den grønne transport. Samtidig er debiler i sig selv grønnere, dels fordi delebilister kører langt færre km i bil end almindelige bilister, dels fordi man kan vælge at bruge lige netop den størrelse bil, der passer til kørselsbehovet.

Derfor vil Københavns Kommune øge udbredelsen og brugen af debiler. Det gøres allerede ved at stille reserverede parkeringspladser til rådighed for debilerne og ved at tillade gratis parkering for debiler i betalingszonerne. For yderligere at øge udbredelsen skal det afklares, hvilke andre muligheder der er for at fremme debiler, herunder samarbejde med relevante aktører.

Muligheder kan fx være krav om debilpladser ved nybyggeri, virksomheders medlemskab af debilkubber, tydeligere markering i gaderum samt målrettede kampagner suppleret med pilotforsøg.

## POTENTIALER

Typisk erstatter en debil fire til ti private biler, og erfaringer viser, at tidligere bilejere kører væsentligt mindre end før.



# TRANSPORTSYSTEM

## HØJ MOBILITET OG TILGÆNGELIGHED SKAL SIKRES GENNEM ET INTELLIGENT OG BÆREDYGTIGT TRANSPORTSYSTEM.

Det samlede transportsystem skal optimeres, så Københavns gader og veje udnyttes bedst muligt, og så trafikanterne kan komme rundt i byen på den mest effektive, glidende og miljøvenlige måde.

I dag er trafikformerne meget blandede i byens rum. Stort set alle veje bruges af alle typer af trafikanter. Men der er ikke plads til alle overalt. For at tilgodese den grønne transport, få trafikken til at glide bedre og mindske forureningen er det nødvendigt at prioritere brugen af de offentlige by- og vejrum.

Samtidig kan en bedre udnyttelse af de eksisterende vejtransportsystemer bidrage til at nedbringe antallet af køretøjer. Vejarealet kan fx udnyttes bedre, ved at hvert køretøj transporterer flere personer eller mere gods.

## MÅL

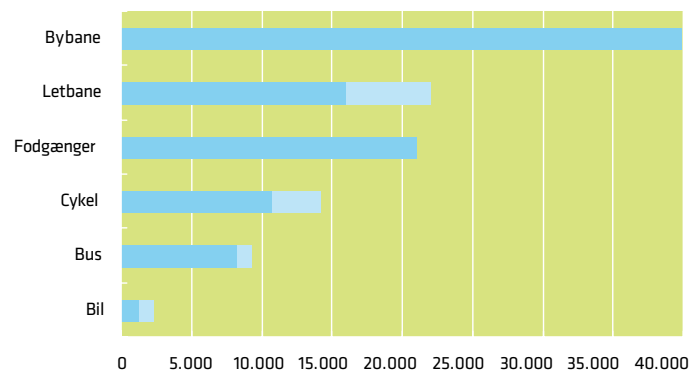
### BRUGEN AF BYRUM OG VEJE

- Ny vejnettsplan med klar prioritering af trafikanter danner i 2014 grundlag for drift, planlægning og administration af veje og byrum.
- IT-løsninger fremmer trafikafviklingen ved at tilgodese grøn mobilitet og ved at give glidende trafik.
- I 2020 skal antal dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken være reduceret 50 % i forhold til 2007-2009.

### OPTIMEREDE TRANSPORTSYSTEMER

- System for optimeret varelevering afprøvet og udviklet inden 2015.
- 5 % af bilpendlerne benytter samkørsel til arbejde i 2020.

KILDE: DTU Transport



## KAPACITET AF FORSKELLIGE TRANSPORTSYSTEMER

**Der er trængsel og kamp om pladsen i byen. Derfor er det vigtigt at udnytte pladsen bedre.**

*De grønne transporttilbud fylder mindre for hver person. Derfor udnyttes byens sparsomme plads bedre gennem at sætse på grøn mobilitet. Figuren viser, hvor mange mennesker et kørsels af hvert transportmiddel kan transportere i timen. Således kan der fx være omkring 7-10 gange så mange cykler, som biler på samme plads.*

# STRØGGADER – AMAGERBROGADE

EKSEMPEL



Københavns strøggader er vigtige trafikårer, hvor de største busruter og vigtigste cykelruter løber igennem. De er også centrale indkøbsstrøg og fodgængerstrøg, og de er vigtige mødesteder. Tilstedeværelsen af alle disse funktioner i det samme gaderum er strøggadernes særlige kvalitet, men rummer samtidig en række udfordringer og et behov for initiativer, der kan binde funktionerne bedre sammen.

Den første store ombygning af en strøggade var Nørrebrogade, og nu er arbejdet med Amagerbrogade gået i gang.

Ombygningen af Amagerbrogade skal gøre handelsmiljøet mere attraktivt, give bedre opholdsmuligheder, gøre gaden grønnere og sikre bedre forhold for fodgængere og cyklister. Endvidere skal bussernes fremkommelighed og buspassagerernes komfort ved stoppesteder prioriteres højt.

Der vil stadig være biltrafik på den nye Amagerbrogade. Men den gennemkørende biltrafik og hastigheden skal reduceres, og kørebanerne bliver indsnævret, uden at det går ud over vareleveringen til butikkerne og til mindst mulig gene for de tilstødende beboelsesgader.

## POTENTIALER

Ombygning af Nørrebrogade til strøggade har øget antallet af cyklister med 11% på den ydre del og med 20% på den indre del. Det har også givet 45% færre uheld, 10% kortere rejsetid for busser og 45% mindre biltrafik samt betydet lavere støjniveau og mere ophold i gaden.

# SMART OG SIKKER TRAFIKAFVIKLING



EKSEMPEL

Biltrafik i byen skal afvikles på den mest intelligente, sikre og miljøvenlige måde. Her er intelligente transportsystemer (ITS) et vigtigt redskab.

En ny central overvågningsenhed for Københavns 360 lys-signaler skal bidrage til en mere glidende trafik, hvilket mindsker brændstofforbruget. Eventuelt i kombination med rådgivning om ecodriving, så ikke bare systemet, men også bilisterne er opmærksomme på at optimere kørslen.

Derudover er det afgørende, at systemet kan prioritere fremkommelighed for busser og cykler for at hjælpe dem bedre frem gennem byen.

På længere sigt skal systemet kunne indstilles efter en pludselig opstået hændelse, fx en ulykke eller ved særlige arrangementer i byen. Og det skal spille sammen med mobilapplikation til opdateret information.

## POTENTIALER

Optimering af signalanlæg, trafikledelse og ecodriving kan nedbringe forsinkelser i trafikken og give mere hensigtsmæssig prioritering af trafikarter.



# INCITAMENT

## DE GRØNNE TRANSPORTFORMER I KØBENHAVN SKAL VÆRE MERE ATTRAKTIVE, EFFEKTIVE OG SYNLIGE.

Det daglige valg af transport afhænger af en række sammensatte forhold for den enkelte. Generelt er tid og pris vigtige faktorer, men også bedre, direkte og nemt tilgængelig viden og information kan gøre de grønne transportmuligheder mere attraktive.

En koordineret indsats gennem mobilitetsplanlægning kan samtidig optimere udnyttelsen af infrastrukturen. Mobilitetsplanlægning kombinerer nemlig traditionel trafikplanlægning med værktøjer som information, kampagner og synliggørelse.

Tilgangen har et aktørperspektiv på transport og har fokus på at påvirke rejsen, inden den begynder, at påvirke valget af transportmiddel, samt at effektivisere transporten. Påvirkningen kan ske med holdningsbearbejdning, information og tekniske tiltag.

Formidlingen hjælpes på vej gennem samarbejder med lokale aktører, der også kan hjælpe med at målrette indsatserne.

## MÅL

### MOBILITETSPLANLÆGNING

- Relevante data om mobilitet er tilgængelige i et åbent format i 2015.
- Transport er indbefattet i virksomheders miljøledelses-systemer eller indgår som led i deres transport- og HR-strategi i 2015.
- Der er mindst to samarbejdsfora for udbredelse af grøn mobilitet.
- I 2015 har alle skoler en trafikpolitik, der indeholder grøn mobilitet og trafiksikkerhed.

# FREMTIDENS TRAFIKANTER

EKSEMPEL



Børn og unge er fremtidens trafikanter, og de transportvaner, de har nu, vil have stor betydning for den trafikale adfærd, de får senere i livet. Samtidig kan børn påvirke deres forældres valg af transportformer. Mange børn vil nemlig helst gå eller cykle, især på grund af det sociale aspekt i at følges eller mødes med kammerater på vejen. Ofte er det forældrene, der af praktiske årsager vælger bilen.

Børnene skal inddrages i trafikløsninger i deres lokalområde, dels gennem deres skole eller institution, dels gennem Børnenes Trafikråd. Dette skal ske i samspil med programmet Sikre Skoleveje og ved at inddrage af ByX, som er Københavns Kommunes kompetencecenter for inddragelse af børn og unge i byens bæredygtige udvikling.

Samarbejder med skoler og forældre understøttes af undervisningsmateriale og information om mulige indsatser for at rådgive om transporten til og fra skole.

Herudover er det vigtigt, at kommunen sikrer, at konsekvenser for børn og unge indgår i planlægningen af byen. Derfor udvikles et værktøj til børnekonsekvensanalyser, som siden skal anvendes som planlægningsværktøj.

## POTENTIALER

Samarbejder med skoler kan medvirke til, at bilture til skole reduceres op mod 40%.

# LOKALE SAMARBEJDER



EKSEMPEL

Københavns Kommune ønsker at påvirke den enkelte borger, pendler og besøgende til at vælge grøn transport i videst muligt omfang. Påvirkning af den enkelte sker bedst gennem samarbejder med lokale aktører, der både har nærheden og kendskabet tættere på. Det giver bedre muligheder for konkrete løsninger, som kan imødekomme den enkeltes behov.

For at koordinere, synliggøre og målrette indsatsen etableres der et mobilitetsprogram, som skal synliggøre og fremme grønne transportmuligheder i samarbejde med lokaludvalg, miljøpunkter, virksomheder, skoler, trafikselskaber m.fl. Det skal sikre faste indsatser rettet mod fx tilflyttere eller i forbindelse med skolestart.

Københavns Kommune er allerede i gang med en indsats rettet mod virksomheder på Amager, hvor der i regi af projektet Formel M er dannet et virksomhedsnetværk, der arbejder med transportvaner for medarbejderne. Desuden samarbejdes der med Bispebjerg Hospital om eksisterende og fremtidig transportomfang med henblik på at nedbringe parkerings- og trængselsproblemer omkring hospitalet.

## POTENTIALER

I England har skræddersyet information til bilister givet 11% færre bilture.

Erfaringer fra Sverige og England viser, at transportplaner for virksomheder kan give 15-20% færre bilture til arbejdspladsen.



29-103

H<sub>2</sub> Logic

THINK city

BRIT BIL

# INNOVATION

## KØBENHAVN SKAL VÆRE LABORATORIUM FOR GRØNNE MOBILITETSLØSNINGER.

Klimaløsninger og grøn teknologi bliver nogle af fremtidens afgørende konkurrenceparametre. København arbejder på at skabe de løsninger, som andre byer leder efter – også inden for transport. Derfor skal København være stedet, hvor den grønne mobilitets løsninger afprøves i praksis, og hvor der er rum til at opfinde helt nye muligheder. Det vil både skabe løsninger, byen selv får glæde af, og det vil styrke Københavns rolle som centrum for cleantech-virksomheder og – forskning. Desuden fastholdes og udbygges byens rolle som laboratorium for nye cykelprodukter og cykelkoncepter.

Københavns Kommune er allerede gået foran ved at støtte udvikling af el- og brintteknologi gennem indkøb af kommunale køretøjer, ved at udvikle signaler med grønne bølger for cyklister og ved at lægge LED-lys i cykelstier, der advarer lastbilschauffører om cyklister.

Med denne handlingsplan ønsker Københavns Kommune at udvide mulighederne for transportteknologisk udvikling gennem regionale og internationale samarbejder på tværs af erhvervsliv, forskningsmiljøer, regioner og kommuner.

## MÅL

### GRØN MOBILITETSTEKNOLOGI

- København skal fungere som udstillingsvindue for udvikling, afprøvning og ibrugtagning af grønne teknologier og nye løsninger indenfor transport.
- Kommunen deltager i tre forsknings- og udviklingsprojekter inden 2015.
- Københavns miljøzonekrav skal skærpes og omfatte flere typer køretøjer.

### IDÉUDVIKLING

- Der skal skabes rum for nytænkning og afprøvning af idéer.

# E-MOBILITET

EKSEMPEL



E-mobilitet dækker over en bred indsats for at sikre en større andel af elektriske køretøjer i København. Det gælder både i forhold til den kollektive trafik, biler, knallerter og cykler, samt hvis der kommer nye transportformer på markedet.

Københavns Kommune har allerede i flere år arbejdet for flere elbiler og brintbiler, bl.a. ved selv at udskifte kommunens vognpark. Videre udbredelse af elbiler og samspillet med opladning og elproduktion udvikles i regi af KBH 2025 Klimaplanen.

Derfor fokuserer Handlingsplan for Grøn Mobilitet på elcykler og elvarecykler. Elcykler øger rækkevidden for en cykeltur, de kan hjælpe til at cykle med tungt læs, og de hjælper, hvis man vil undgå at blive for svedig på cykelturen. Københavns rolle som laboratorium for nye cykelløsninger skal også understøttes gennem nye elcykelkoncepter.

Første skridt er at indkøbe elcykler, som skal lånes eller lejes ud til virksomheder, ligesom organisationer, foreninger, miljøpunkter og andre kan låne cyklerne til fremvisning og afprøvning samt at undersøge mulighederne for varelevering med elcykler.

## CYKLING BIDRAGER TIL GRØN VÆKST

Der er registreret 309 virksomheder i Stor-københavn, som sælger, reparerer eller fremstiller cykler. Disse genererer omkring 650 fuldtidsstillinger og en anslået omsætning på 1,3 mia. kr. om året. Hertil kommer andre firmaer såsom cykeludlejningsfirmaer, cykeltaxaer og cykelbude.

# MILJØZONER



EKSEMPEL

Miljøzoner med krav til køretøjers udledning af luftforurenende stoffer kan begrænse luftforureningen og samtidig understøtte den teknologiske udvikling af renere køretøjer.

København har allerede en miljøzone, men kravene omfatter kun tunge køretøjer og kun partikelforurening. Kommunen ønsker at udvide ordningen til at omfatte personbiler og varebiler samt at udvide kravene til også at kunne omfatte andre typer forurening, fx CO<sub>2</sub>-udledning og især NO<sub>x</sub>.

Det er dog med den nuværende lovgivning ikke muligt at gennemføre sådanne ændringer. Derfor er Københavns Kommune i dialog med Miljøministeriet om at ændre i lovgivningen, både hvad angår typer af køretøjer og typer af forurening.

Sideløbende vurderes mulige krav og udformninger og deres potentialer for reduktion af luftforurening. Omkostninger for bilejere, virksomheder, handelsliv og andre aktører belyses i vurderingerne.

## POTENTIALER

Miljøzonen for tunge køretøjer har reduceret udledningen af partikler på H.C. Andersens Boulevard med 16% og NO<sub>x</sub> udledningen med 8%.

I Berlin, hvor miljøzonen omfatter personbiler, er partikeludledningen reduceret med 58% og NO<sub>x</sub> ca. 20%.

# SAMLET PLAN OG OPFØLGNING

København har allerede et bredt udbud af grøn mobilitet - fx i form af cykelstier, cykelruter, gågader, S-tog, metro og busbaner og der sker hele tiden en løbende udbygning. Med handlingsplanen lægges der ekstra vægt på øget udbud af grøn mobilitet, også når det gælder alternativer som elbiler, delebiler, bycykler, bedre information og nye transportløsninger.

Handlingsplan for Grøn Mobilitet udvider begrebet transport til at handle om mobilitet. Når vi transporterer os, er det som regel for at komme fra A til B og ikke turens egen skyld. Således handler bedre mobilitet både om, at de funktioner, københavnere har brug for i deres hverdag, er inden for rækkevidde, og at man nemt og hurtigt kan komme rundt. Derfor er det afgørende, at byplanlægning og transportplanlægning med handlingsplanen i højere grad bliver integreret.

Mere fokus på indretningen af byen og samspillet med transport giver også bedre vilkår for, at en transporttur kan være en oplevelse i sig selv, kan give motion og kan give mulighed for at møde andre i byens rum.

Således er indretningen og brugen af byens rum afgørende for mobiliteten og livskvaliteten, og den grønne mobilitetspakke omfatter en del initiativer, der påvirker indretningen af byens rum. Det drejer sig bl.a. om strøggader, fodgængernetværk, fleksible gaderum og busfremkommelighed. En bedre udnyttelse af vejene skal desuden hjælpes på vej med signalstyring og Intelligente Transport Systemer (ITS).

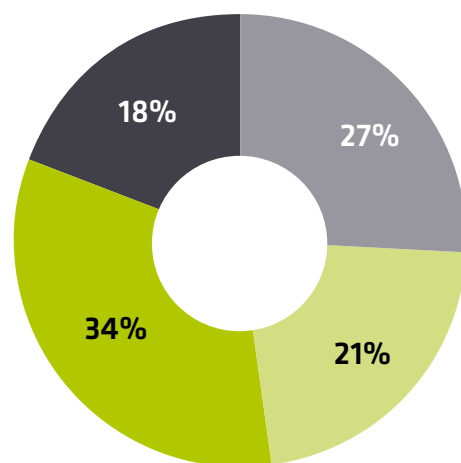
For at følge op på handlingsplanen indarbejdes nøgletal og indikatorer i forhold til grøn mobilitet i kommunens allerede eksisterende årlige Miljøregnskab. Herudover laves en årlig opfølgning på handlingsplanens 25 initiativer.

## “SHARING”

Bedre udnyttelse af plads og ressourcer er kernen i mange af fremtidens løsninger. Vi kan udnytte byens rum bedre, vi kan deles mere - også om biler og cykler og vi kan udnytte pladsen i køretøjer bedre

FORDELING AF ALLE TURE TIL, FRA OG I KØBENHAVN 2011

- Fodgængere
- Cykler
- Kollektiv trafik
- Biler





„Det handler derfor om at skabe de bedste vilkår for, at vi hver især kan transportere os, hvorhen vi gerne vil, og det handler om, at en virksomhed kan levere varer til et bestemt sted på den mest effektive og miljøvenlige måde.“

**Frank Jensen og Ayfer Baykal**





KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Postboks 445  
1505 København V  
Telefon: 33 66 33 66  
Email: trafik@tmf.kk.dk  
www.kk.dk

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen



LAYOUT **TMF GRAFISK DESIGN**  
FOTO **TROELS HEIEN, URSULA BACH,**  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
TRYK **FORMULA A/S**