

GRØN MOBILITET

# KORTLÆGNING



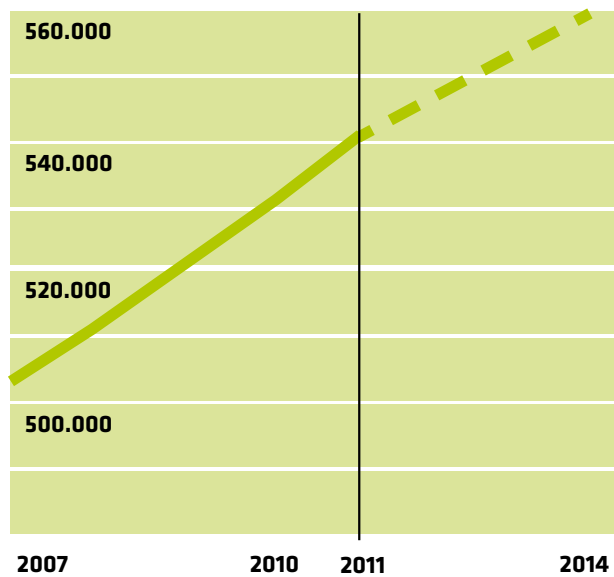


<b>UDVIKLINGEN</b> .....	<b>4</b>
Befolkningen vokser, og antallet af arbejdspladser stiger .....	4
Konkurrenceevnen halter .....	6
Byens trafik og liv .....	6
Cykeltrafikken - stabil de sidste 5 år .....	6
Københavnerne kan lide at gå og opleve byen .....	7
Rejser med kollektiv transport stiger lidt .....	9
Bilerne bruges stadig flittigt .....	10
Trafiksikkerheden er forbedret .....	14
Tilgængelighed .....	14
Miljøgener fra vejtrafikken .....	16
Støj .....	16
Luftkvalitet .....	16
CO <sub>2</sub> .....	19
Aktiv transport bidrager til sundheden .....	19
<b>BILLEDE AF DEN GRØNNE MOBILITET</b> .....	<b>20</b>
Hvilke tilbud findes der? .....	20
Cykeltrafik .....	20
Fodgængertrafik .....	22
Kollektiv trafik .....	22
Delebil .....	23
El- og plug-in hybridbiler .....	24
Brintbiler .....	24
Parker- og rejs anlæg .....	24
Hvilke transportformer vælges? .....	26
Hvad mener københavnere? .....	27
<b>VI ER GODT I GANG - ALLEREDE BESLUTTEDE INITIATIVER INDEN FOR GRØN MOBILITET</b> .....	<b>28</b>

# UDVIKLINGEN

## BEFOLKNINGEN VOKSER, OG ANTALLET AF ARBEJDS-PLADSER STIGER

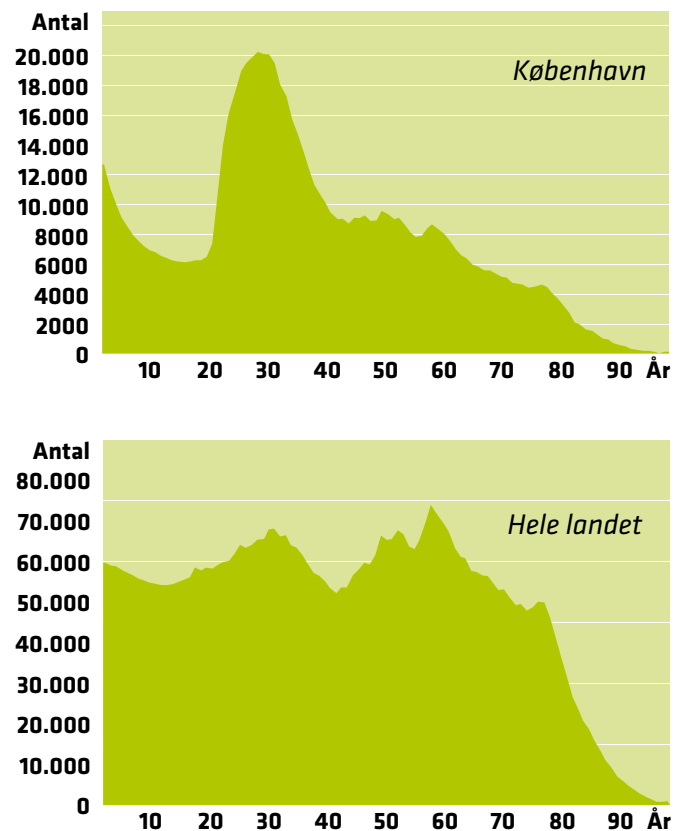
Befolkningstallet i København stiger. I perioden 2000-2010 er der kommet 32.000 flere københavnere, og befolkningstallet i 2011 var oppe på 540.000. Befolkningstilvæksten fortsætter, og om 15 år forventes der at være yderligere 105.000 københavnere.



Figur 1. Befolkningsudvikling i København (Kilde: Danmarks Statistik).

Mange vil gerne bo i storbyen – en tendens der ses over hele verden. Det er specielt studerende og unge familier med børn, der vælger at bosætte sig i København. Siden år 2000 er antallet af børnefamilier vokset med hele 22,8%.

Af prognoserne for alderssammensætningen (figur 2) ses tydeligt, at der er en markant større andel af personer i alderen 20-35 år i København sammenlignet med landsgennemsnittet. Det giver et større pres på infrastrukturen i byen, da denne aldersgruppe er dem, der foretager flest ture i løbet af en dag.



Figur 2. Prognose for alderssammensætningen i hhv. København og hele landet i 2025 (Kilde: Danmarks Statistik).



Antallet af studerende i København har været stort set konstant siden år 2000. I dag er der knap 63.000 studerende på videregående uddannelser i byen.

Siden år 2000 er der skabt ca. 23.000 nye arbejdspladser i byen. I dag er der ca. 342.000 beskæftigede i København.



Figur 3. Antal beskæftigede i København 2000-2010 (Kilde: Københavns Erhvervscenter).

## KONKURRENCEEVNEN HALTER

København klarer sig godt på nationalt plan. København har en solid erhvervsstruktur, og finanskrisen har ramt mindre hårdt her end i andre danske byer. På internationalt plan taber København derimod terræn. Med en årlig økonomisk vækst på 2 % ligger byen under gennemsnittet på 2,9 % for verdens storbyer, jf. OECD's halvårslige økonomiske rapport.

I OECD-rapporen står desuden, at København mangler kvalificeret arbejdskraft. Uddannelsesniveaet er ikke højt nok, og Københavns konkurrenceevne er derfor under pres.

Når konkurrenceevnen er dårlig, er der bl.a. risiko for, at de store internationale virksomheder søger mod andre steder, hvor det er mere attraktivt at producere og forske.

## BYENS TRAFIK OG LIV

København har en stor pendlertrafik pga. et overskud af arbejdspladser. Hver morgen pendler ca. 175.000 mennesker til København for at arbejde. Samtidig pendler de ca. 110.000 ud af byen i 2010. Den gennemsnitlige pendlerafstand til arbejde i København er ca. 20 km i 2009. Af det samlede antal pendlere benyttede ca. 60 % bilen (Kilde: Danmarks Statistik).

Langt størstedelen af københavnere benytter cykel og gang, når de bevæger sig rundt inden for byens grænser til arbejde og uddannelse.

## CYKELTRAFIKKEN - STABIL DE SIDSTE 5 ÅR

### CYKELTRAFIK - EKSISTERENDE MÅL 2015

- 50 % tager cyklen på arbejde eller uddannelse i København.
- Antallet af alvorligt tilskadede københavnske cyklister er mere end halveret i forhold til år 2007.
- Mindst 80% af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken.

Cyklen er den mest benyttede transportform til arbejde og uddannelse målt på ture i København. Omkring 184.500 cyklister krydser hver dag over søsnittet, mens ca. 57.500 krydser kommunegrænsen (Kilde: Københavns Kommunes trafiktællinger). Dette tal har været stort set konstant de seneste år.

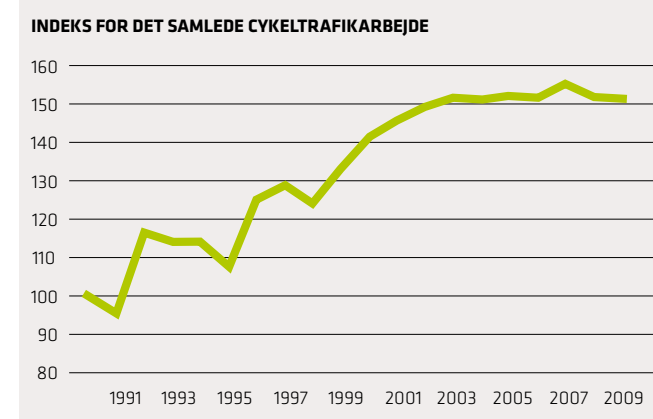
I perioden 2000-2010 er cykeltrafikken steget ca. 13 %.

I alt blev der på en hverdag cyklet ca. 1,21 mio. km på det københavnske vejnet i 2010.

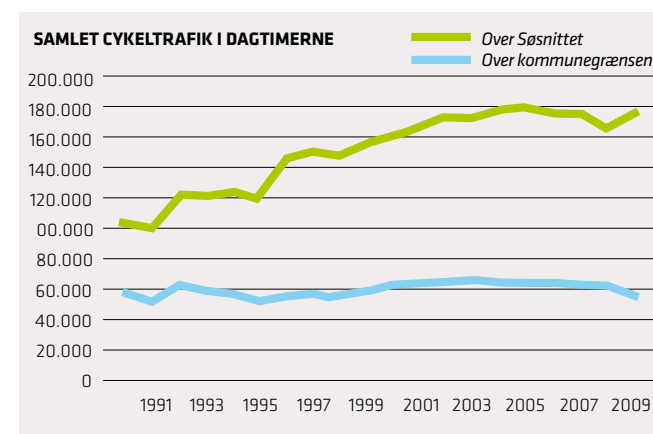
Københavns Kommune har en række tællesteder på vejnettet i kommunen. Der tælles bl.a. trafik, der passerer søsnittet, ringen som omkranser den indre by og trafik, der passerer kommunegrænsen.

Cyklens markedsandel har været stabil de sidste 5 år både målt på antal cykelture og transportarbejde (antal kørte km). Markedsandelen er fastholdt på trods af en periode med stigende bilejerskab og åbning af metroen. Ca. 35 % af alle ture til uddannelse eller arbejde i København foregår på cykel (Kilde: Københavns Cykelregnskab 2010).

Dette er højt sammenlignet med andre storbyer, men der er stadig et stykke vej til målet om en andel på 50 % i 2015.



Figur 4. Udviklingen i det samlede trafikarbejde (antal kørte km) på cykel fra 1990-2009 (Kilde: Trafikken i København 2009).



Figur 5. Cykeltrafikens udvikling 1990-2009 (Kilde: Trafikken i København 2009).

## KØBENHAVNERNE KAN LIDE AT GÅ OG OPLEVE BYEN

### FODGÆNGERE - EKSISTERENDE MÅL 2015

Fodgængertrafikken er steget 20 % i forhold til 2010.

### BYLIV - EKSISTERENDE MÅL 2015

80 % af københavnere er tilfredse med mulighederne for at deltage i bylivet. Københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum end i 2010.

Mange københavnere bevæger sig rundt i byen til fods:

- 64 % går 1-5 ture på en hverdag
- 27 % går 6-10 ture på en hverdag
- 62 % går mere end en 1/2 time om dagen (Kilde: Borgerpanelundersøgelse 2010 i forbindelse med bylivsregnskab).

Gang er hovedtransportmidlet for 25 % af de ture, som københavnere foretager i løbet af en dag (Kilde: Transportvaneundersøgelse 2010). De primære årsager til, at folk vælger at gå i stedet for at vælge andre transportmidler, er kvaliteten i at være udendørs, kigge sig omkring og nyde miljøet (f.eks. grønne områder, bygninger osv.), fordi det er afstressende, og fordi det giver motion.

Trafikforsøget på Nørrebrogade, der har givet mere plads til fodgængere og cyklister og har styrket bylivet, har betydet 10 % flere fodgængere i gaden. I år 2010-2011 blev gaden ombygget permanent.



## REJSER MED KOLLEKTIV TRANSPORT STIGER LIDT

Den kollektive trafik har på en hverdag omkring 772.000 passagerer i Frederiksberg og Københavns Kommune. Brugen af bus og tog har stort set været konstant i den seneste årrække.

### KOLLEKTIV TRANSPORT - EKSISTERENDE MÅL

I forhold til i dag skal der være 2 % flere passagerer i den kollektive trafik i København i 2015 og 20 % i 2023.

Antallet af metropassagerer er derimod steget hvert år siden åbningen i 2002. Fra 2009 til 2010 er antallet af metropassagerer steget med 5 % til trods for, at der ikke blev åbnet nye metrostationer i dette år. Samtidig er antallet af buspassagerer steget med 4 %, og togpassagerer er steget med 1 %.

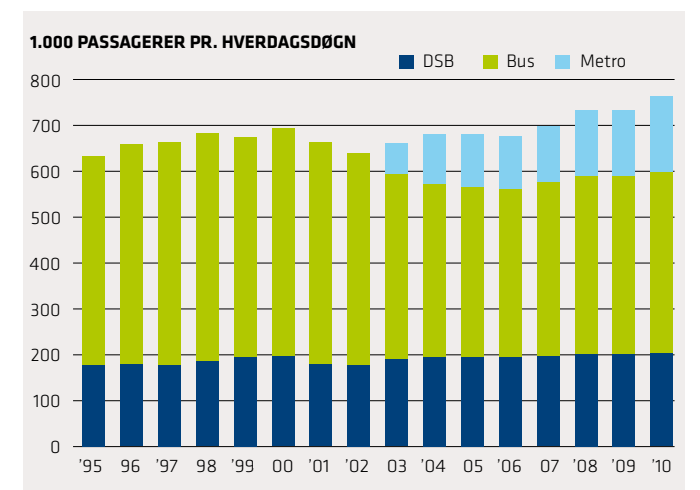
Det samlede passagertal med kollektiv trafik i København er de seneste 10 år steget med ca. 10 %.

På en hverdag i 2009 er fordelingen af kollektiv transport:

- 400.000 rejser med bus
- 200.000 rejser med DSB-tog
- 150.000 rejser med metro

(Kilde: Trafikken i København 2010).

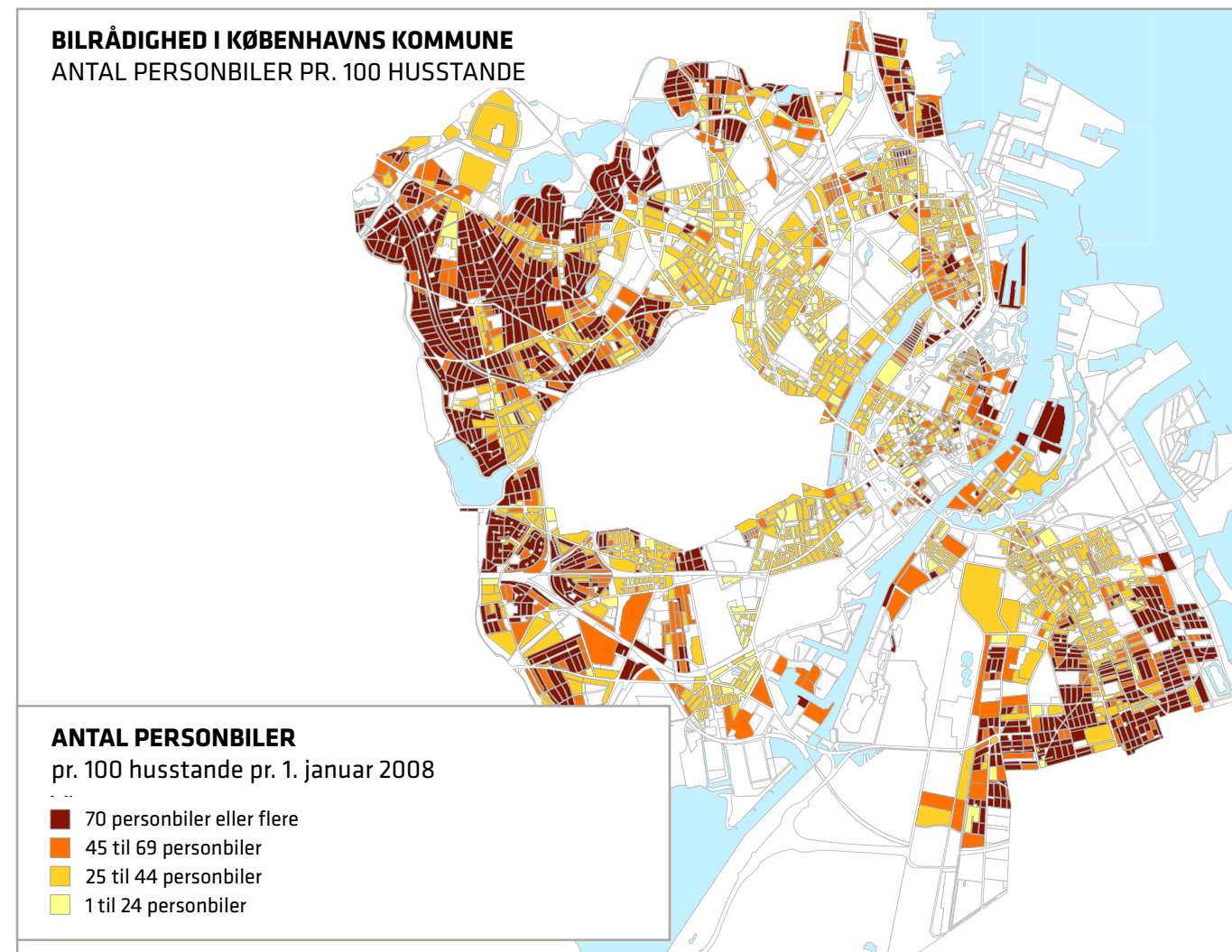
Den kollektive transport står for knap 27 % af alle ture (Kilde: Transportvaneundersøgelse 2010).



Figur 6. Udviklingen i kollektiv trafik i Frederiksberg og Københavns Kommune 1995-2010 (Kilde: Trafikken i København 2009 og Trafikken i København 2010).

## BILERNE BRUGES STADIG FLITTIGT

**BILTRAFIK - EKSISTERENDE MÅL**  
Maks 1/3 af alle ture foregår i bil.



Figur 7: Bilrådighed i Københavns Kommune (Kilde: Danmarks Statistik).

Bilen anvendes i høj grad ved pendling ind og ud af byen. Biltrafkarbejdet (antal kørte km) i København er steget 5 % i de seneste 10 år. Stigningen er foregået på de største trafikveje. I alt køres der på en hverdag ca. 4,82 mio. km på de københavnske veje (Kilde: Trafikken i København).

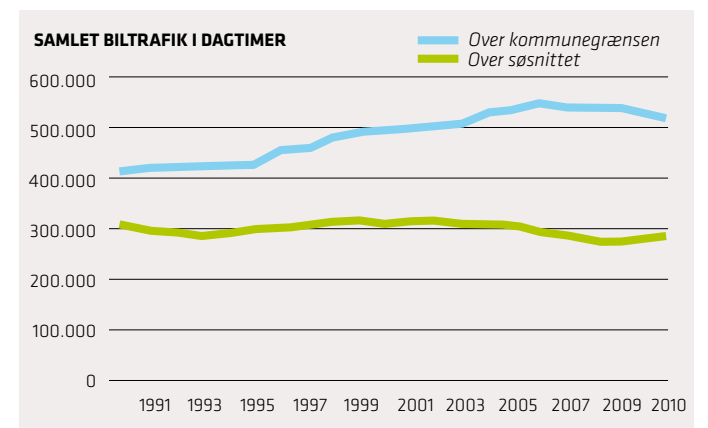
De seneste 10 år er bilejerskabet steget 17 %, og der er i dag knap 224 personbiler til privatkørsel pr. 1000 indbyggere i København. Dette er væsentlig lavere end landsgennemsnittet på 373 personbiler pr. 1000 indbyggere, og hvis bilejerskabet fortsætter med at vokse i København, er det en udfordring i forhold til målet om en begrænset biltrafik (Kilde: Danmarks Statistik og Trafikken i København Trafiktal 2006-2010).

Det stigende bilejerskab har desuden sat pres på gadeparkeringen. Derfor blev der i 2009 vedtaget en ny parkeringsstrategi, hvor målet er at etablere 3000 nye parkeringspladser i de indre brokvarterer inden udgangen af 2014.

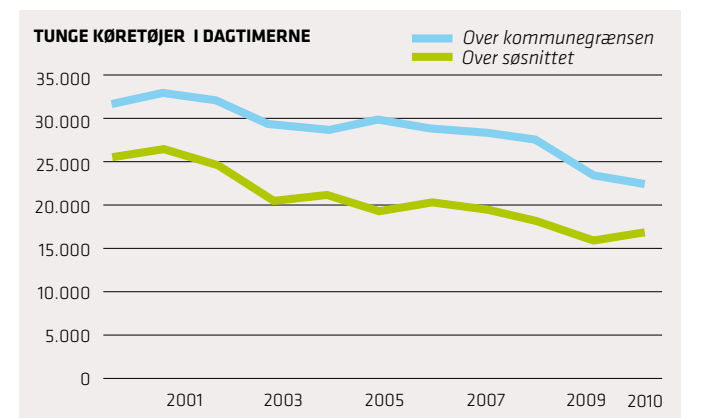
I 2006 blev taksterne for at parkere i gennemsnit hævet med ca. 50 %. I 2007 blev området med betalingsparkering desuden udvidet fra kun at gælde i Indre By til at gælde i både Indre By og de indre brokvarterer ud til Jagtvejenslinjen. Efterfølgende er det besluttet også at inddrage Frihavnen og de private veje i Indre By i betalingsordningen. Den øgede betalingsparkering har medført et fald i biltrafikken til og fra Indre By med ca. 18.000 biler i døgnet, svarende til 6 %.

Den tunge trafik både ved kommunegrænsen og i Søsni-tet har generelt været faldende siden 2000. Fra 2008 til 2009 var der et markant fald på ca. 13 % i begge steder.

Varebiler udgør en væsentlig andel af køretøjerne i København, ca. 18,3 % på en hverdag i 2010.

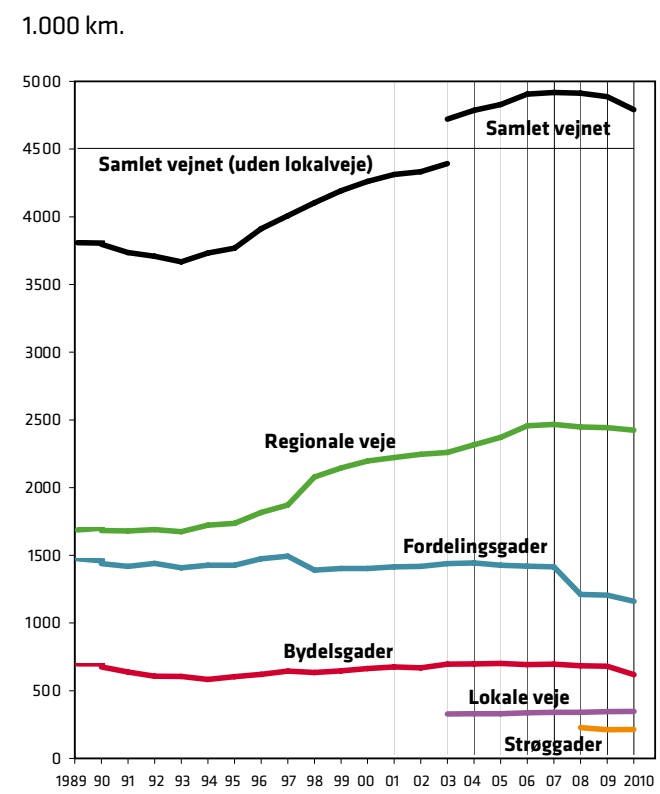


Figur 8: Biltrafikkens udvikling 1990-2010 (Kilde: Trafikken i København Trafiktal 2006-2010).



Figur 9: Udvikling i antal tunge køretøjer 2000-2010, tal fra tidligere år er ikke opgjort (Kilde: Trafikken i København Trafiktal 2006-2010).

**TRAFIKARBEJDET FOR KØRETØJER**  
**ANTAL KØRTE KILOMETER PÅ DET KØBENHAVNSKE**  
**VEJNET**



Figur 10. Biltrafikarbejde fordelt på vejklasser  
 (Kilde: Trafikken i København Trafiktal 2006-2010).



**OVERSIGTSKORT**  
**OVER VEJNETTET 2009**



## TRAFIKSIKKERHEDEN ER FORBEDRET

Udviklingen i trafikssikkerheden har været positiv de seneste år, hvilket er resultat af et målrettet arbejde i en årrække.

### TRAFIKSIKKERHED - EKSISTERENDE MÅL 2012

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede skal reduceres med 40 % sammenlignet med gennemsnittet af 2003-2005.

I 2010 kom 204 personer alvorligt til skade i trafikken i Københavns Kommune. Det er mere end en halvering i forhold til for 10 år siden. Antallet af trafikdræbte i København 2010 var 14.

I 2010 var 77 % af alle tilskadede i trafikken i København lette trafikanter, dvs. cyklister, fodgængere eller knallertkørere (Kilde: VIS, Vejsektorens informations-system).

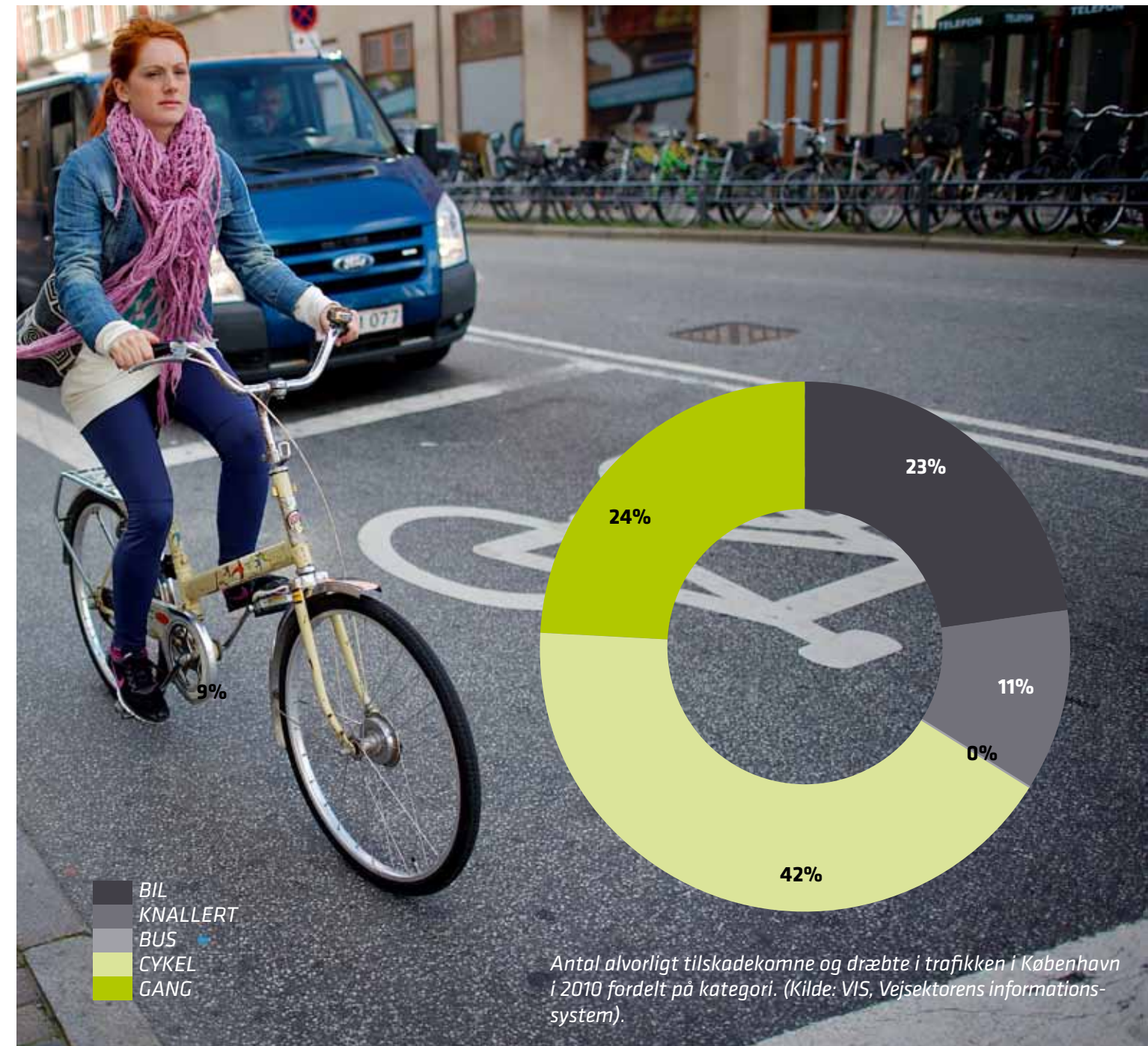
Den positive tendens for trafikssikkerheden skal fastholdes for at nå målet for 2012.

## TILGÆNGELIGHED

### TILGÆNGELIGHED - EKSISTERENDE MÅL 2012

Mindst 50 % af borgerne i København skal være generelt tilfredse med tilgængeligheden i byens gader, pladser og byrum.

Siden 2005 har Københavns Kommune arbejdet målrettet med tilgængelighed under overskriften BY FOR ALLE. Der er etableret to tilgængelighedsruter: Strøgforbindelsen (fra Hovedbanegården til Kgs. Nytorv) og Christianshavnerruten (fra Amagertorv til Christmas Møllers Plads). På ruterne er en del af fortovene og brostensbelægningerne lagt om, der er kommet flere ramper, så det er nemmere at komme fra gade til fortov, og flere steder er der lavet ledelinjer. Derudover har kommunen implementeret et princip om, at alle anlægs- og vedligeholdelsesprojekter i byen bliver udført med universelt design som rettesnor, dvs. et design, der tilgodeser alle brugergrupper af veje og byrum. For at nå tilgængeligheds målet skal arbejdet med universelt design i kommunen fortsætte, samtidig med at samarbejdet med butikker, hoteller og restauranter osv. styrkes.



## MILJØBELASTNING FRA VEJTRAFIKKEN

De væsentligste miljøbelastninger fra trafikken er støj, luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledning.

### STØJ

Støj medfører øget risiko for søvnbesvær, stressreaktioner, indlæringsvanskeligheder og i mindre grad hjertesygdomme.

#### STØJ - EKSISTERENDE MÅL ÅR 2015

- Københavnerne skal kunne sove i fred for trafikstøj.
- Alle skoler og daginstitutioner må kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken i dagtimerne.

Støjforureningen fra vejtrafikken er størst langs det overordnede vejnet. Det vurderes, at ca. 34 % af de københavnske boliger, svarende til ca. 100.000 boliger, i dag er støjpåvirket om natten. Tallet gælder støj fra trafikken, men ikke støj fra varelevering, arrangementer osv. (Kilde: Støjhandlingsplan 2013).

Støjkortlægningen viser desuden, at 2/3 af skolerne og 1/3 af daginstitutionerne i dag ikke lever op til målsætningen om et lavt støjniveau, da de ligger i områder med støj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB.

Den seneste støjkortlægning viser, at der er et stykke vej til at nå målene for 2015.



### LUFTKVALITET

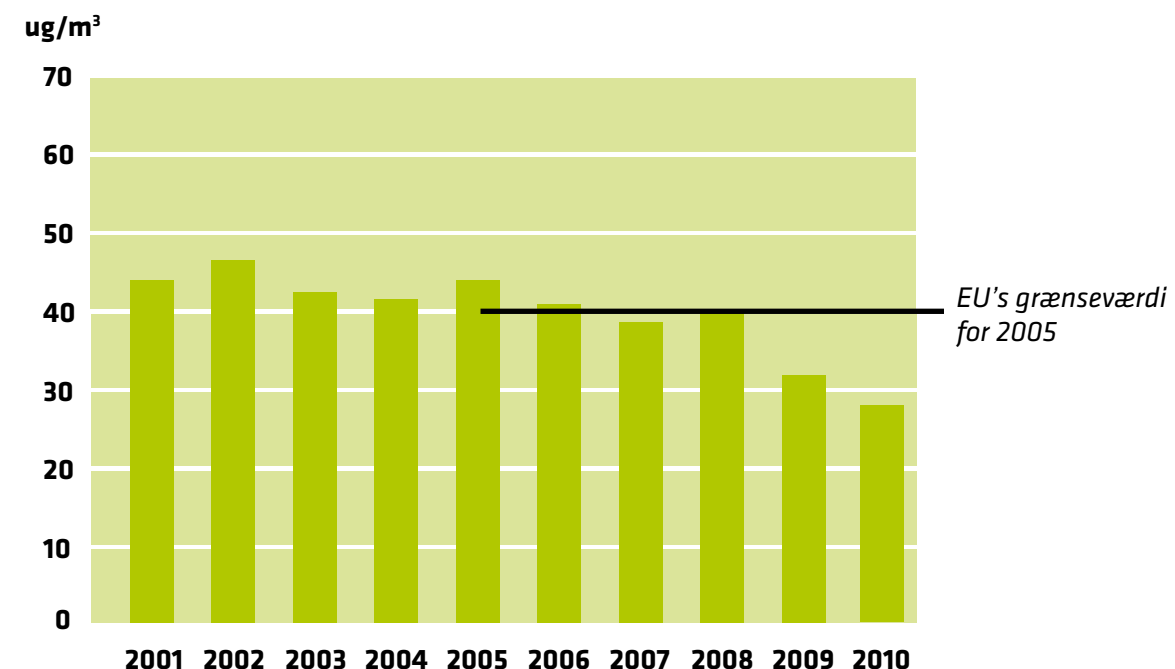
Udstødning med kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) kan nedsætte lungefunktionen og lungernes modstandskraft mod infektioner. Partikelforurening kan bidrage til kroniske lunge- og hjertekarsygdomme. Herudover kan den være medvirkende årsag til kræft og astma. Især børn og ældre samt personer med luftvejsproblemer påvirkes af luftforureningen.

#### LUFT - EKSISTERENDE MÅL ÅR 2015

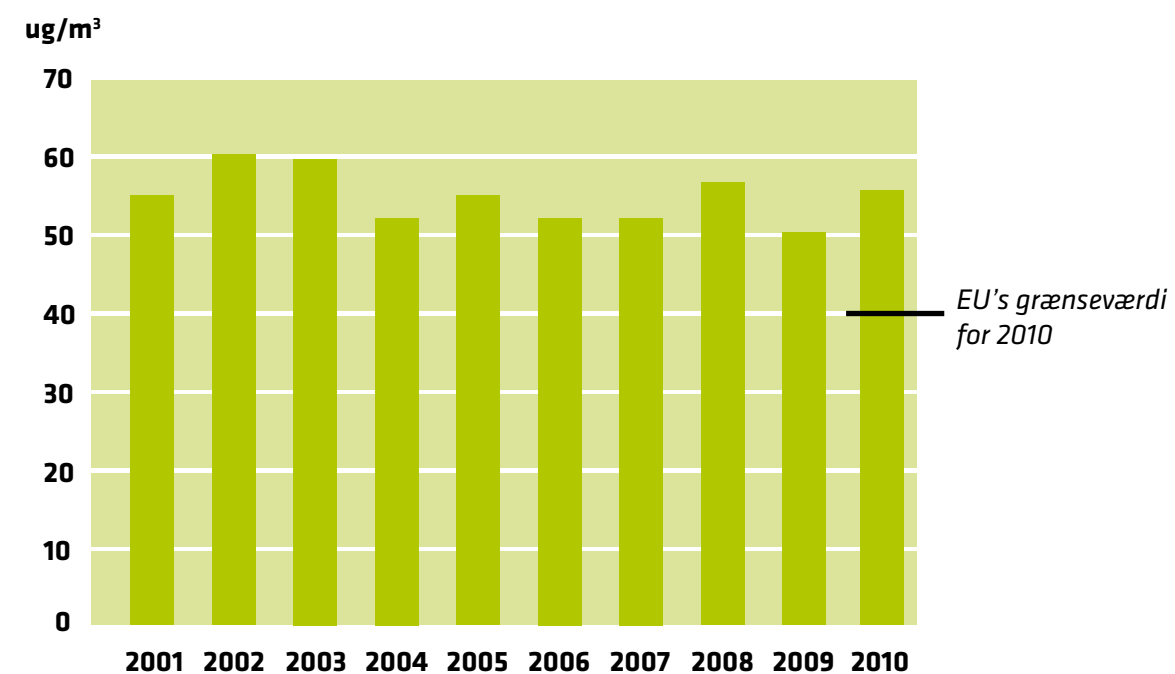
Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes.

Størstedelen af den luftforurening, som måles i København, kommer fra trafikken – op til 90 % i meget trafikerede gader. Generelt er der sket en positiv udvikling i luftkvaliteten. Det skyldes, at bilerne har fået bedre teknologi, og at der anvendes renere brændstoffer.

Grænsenværdien for partikler har været overholdt siden 2007, men trafikrelateret forurening som kvælstofdioxid, har ikke bevæget sig i samme positive retning. Resultater fra 2010 viser, at indholdet i luften fortsat ligger over EU-grænseværdien. I 2010 var der beregnet overskridelser på ca. 35 gadestrækninger i København (Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser).



Figur 11: Luftens indhold af partikler (PM10), årsmiddelværdi H.C. Andersens Boulevard ved 0°C og 1 amt tryk (Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser).



Figur 12: Luftens indhold af kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) årsmiddelværdi H.C. Andersens Boulevard (Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser).



## CO<sub>2</sub>

Udledningen af CO<sub>2</sub> fra trafikken i København er i 2010 på niveau med udledningen i 2005. Togtrafikkens CO<sub>2</sub>-udledning er steget, mens vejtrafikkens CO<sub>2</sub> har vist en faldende tendens de seneste år (Kilde: Københavns Miljøregnskab 2009).

### CO<sub>2</sub> - EKSISTERENDE MÅL ÅR 2015

CO<sub>2</sub>-udslip fra trafikken skal være reduceret med mindst 10 % i forhold til 2005.

### CO<sub>2</sub> - EKSISTERENDE MÅL ÅR 2025

København skal være CO<sub>2</sub>-neutral.

## AKTIV TRANSPORT BIDRAGER TIL SUNDHEDEN

Aktiv transport (f.eks. at gå eller cykle) og motion mindsker risikoen for overvægt samt udvikling af sygdomme som hjertekarsygdomme, diabetes, muskelskeletsygdomme, visse kræftformer og psykiske sygdomme. Fysisk aktive lever i gennemsnit 5-6 år længere og kan forvente 8-10 færre leveår uden langvarig sygdom, end fysiske inaktive.

### SUNDHED - EKSISTERENDE MÅL ÅR 2014

- 30.000 flere københavnere skal leve et fysisk aktivt liv.
- 1500 flere københavnske børn og unge skal leve et fysisk aktivt liv.

Ca. en tredjedel af københavnere er fysisk aktive i mindre end 30 minutter om dagen. Næsten halvdelen af københavnere har mere end seks timers stillesiddende arbejde hver dag, og en fjerdedel har mere end fire timers stillesiddende aktiviteter i deres fritid. I København er næsten en tredjedel i alderen 25-79 år moderat til svært overvægtig med et BMI på 25 eller derover. En stor del af den voksne københavnske befolkning er dermed i risiko for at udvikle sygdomme som følge af inaktivitet og overvægt (Kilde: Sundhedsforvaltningen, Københavns Kommune).

# BILLEDE AF DEN GRØNNE MOBILITET

## HVILKE TILBUD FINDES DER?

I dette kapitel beskrives, hvilke grønne transporttilbud der findes i dag for dermed bedre at afdække, hvilke tilbud der mangler, samt hvor de eksisterende tilbud skal forbedres.

## CYKELTRAFIK

København har et meget tæt net af trygge, trafik sikre og effektive cykelruter og -stier. I alt er der 350 kilometer cykelsti og 40 kilometer grønne cykelruter i København, svarende til længden af Jylland. Kommunen har løbende investeret i at fastholde og øge antallet af cyklister. Bl.a. er følgende iværksat inden for den seneste årrække:

### De grønne cykelruter

Et sammenhængende net af cykel- og gangstier, der på lange strækninger løber gennem åbne, rekreative områder, fx parker og havnefronter. Ruterne går uden om de trafikerede veje, som krydses, fx via stibroer eller særlige signalreguleringer. Der er planlagt i alt 22 grønne cykelruter på i alt ca. 110 km., hvoraf ca. 40 km er anlagt.

### Cykelsuperstier

Et netværk af cykelstier med et højt kvalitetsniveau vil i løbet af de næste par år gøre forholdene bedre for cykelpendlere i hele hovedstadsregionen. 22 kommuner samarbejder om at skabe sammenhængende ruter og forbedre forholdene generelt. De første to ruter åbner i 2012, således at ca. 32 km af de planlagte 300 km cykelsupersti kan tages i brug.

### Stibroer

Åbuen blev indviet i 2008 og forbinder Københavns og Frederiksberg kommuner over den stærkt trafikerede Ågade. Der er i dag knap 4000 cyklister i døgnnet, der kører henover Åbuen.

Bryggebroen blev åbnet i 2006 og benyttes i dag af over 7000 cyklister og over 2000 fodgængere i døgnnet. Den 190 meter lange bro er en hurtig og meget populær cykel- og gangforbindelse fra Amager og Islands Brygge over havnen til Havneholmen og Vesterbro.

### De grønne bølger

Lyskrydsene på flere af de vigtigste trafikårer i byen er blevet indstillet, så de københavnske cyklister kan køre gennem trafikken uden at sætte en fod til jorden. De grønne bølger fungerer i dag på Nørrebrogade og dele af Amagerbrogade, Østerbrogade og Farimagsgaderne.

### Cyklen frem i krydset

I 117 københavnske kryds er stopstregerne for bilister trukket fem meter tilbage. Herved bliver cyklisterne mere synlige for bilisterne i krydsene.

### Nye cykelstier

Inden for de senere år er der etableret nye cykelstier på bl.a. Nørre Voldgade, Folke Bernadottes Allé, Hillerødgade og i Stormgade.

### Cykel med S-tog

Cyklister kan gratis medtage cykler i S-tog.



Figur 13: Cykelkort over København.  
(Kilde: Center for Trafik, Københavns Kommune 2011).

## FODGÆNGERTRAFIK



Figur 14: Strøggader jf. Kommuneplan 2009.

København tilbyder et omfangsrigt net af stier, gågader, gangruter, promenader mv.

## KOLLEKTIV TRAFIK

Københavnerne har adgang til den kollektive trafik fra ca. 1200 busstoppesteder eller 300 såkaldte stoppestedsgrupper (der kan sammenlignes med stationer) og 40 stationer til tog, S-tog og metro.

Busser, tog og metro binder byen sammen i Byens Net. Byens Net er betegnelsen for de store kollektive trafikårer, der udgøres af A-busser, S-busser, metro, S-tog og RE-tog. Byens Net er netop optimeret, således at:

- Der er få minutter mellem afgangene (3-4 minutter).
- Der ikke er brug for køreplaner.
- Det er lettere at skifte transportmiddel.
- Der er mindre ventetid ved skift.
- Nettet dækker hele byen.

Efter etablering af Metro Cityringen vil 60 % af alle i Københavns Kommune og 85 % af alle i "tætbyen" have en station inden for 600 meters afstand.

Trafikselskaberne i hovedstadsområdet har indgået et fælles takstsamarbejde, så der er samme billetsystem i alle kollektive transportmidler i hele hovedstadsområdet.

## DELEBIL

Københavns Kommune har reserveret 150 p-pladser til delebiler. Pladserne kan benyttes af biler med parkeringslicens til delebilpladserne. Delebilerne parkerer gratis i blå og grøn zone. I rød zone kan der parkeres gratis mellem kl. 08.00 - 10.00 og efter kl. 17.00 mandag til fredag.

Der findes pt. fire delebilsforeninger i København med tilsammen 120 biler og 2200 medlemmer. Ideen med delebiler er ikke for alvor slået igennem i Danmark endnu. I hele landet er ca. 5000 tilmeldt en delebilsordning. I Schweiz (7,8 mio. indbyggere), der er foregangsland, er over 90.000 tilmeldt (Kilde: [www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)).

I København har der i et års tid eksisteret en særlig rabat til erhvervs kunder, og det har givet pote, idet der er kommet ca. 20 % flere medlemmer i delebilforeningerne i København.



Figur 15: Stationsnærhedskort. Skraverede cirkler angiver maks. 600 m. til station.

## EL- OG PLUG-IN HYBRIDBILER

Der er ca. 320 indregistrerede el-køretøjer i Danmark. Københavns Kommune ejer selv i dag ca. 30 elbiler. Der er foreløbig opsat 8 el-ladestandere i Indre By, samt en i p-anlægget i Rejsbygade på Vesterbro og en i Halfdanskgade på Islands Brygge.

Det er i øjeblikket gratis at tanke el fra ladestandere, som er opsat på offentlig vej i København. Hver ladestander har to ladestik, og der er reserveret to pladser til elbiler ved ladestandere. Desuden kan elbiler i modsætning til benzin- og dieseldrevne biler parkere gratis i betalingszonerne.

I regeringens arbejdsprogram, Danmark 2020 fra februar 2010, blev det annonceret, at afgiftsfritagelsen for elbiler, som p.t. løber ind til 2012, forlænges til og med 2015.



Figur 16. Placering af elbil-ladestandere i København.

## BRINTBILER

I slutningen af 2009 åbnede den første brinttankstation i København - i Sydhavnen - i forbindelse med COP15 klimatopmødet.

Københavns Kommune råder over otte brintelektriske forsøgsbiler.

Det er besluttet, at Københavns Kommune fra 2011 ikke vil købe andet end el- og brintdrevne personbiler.

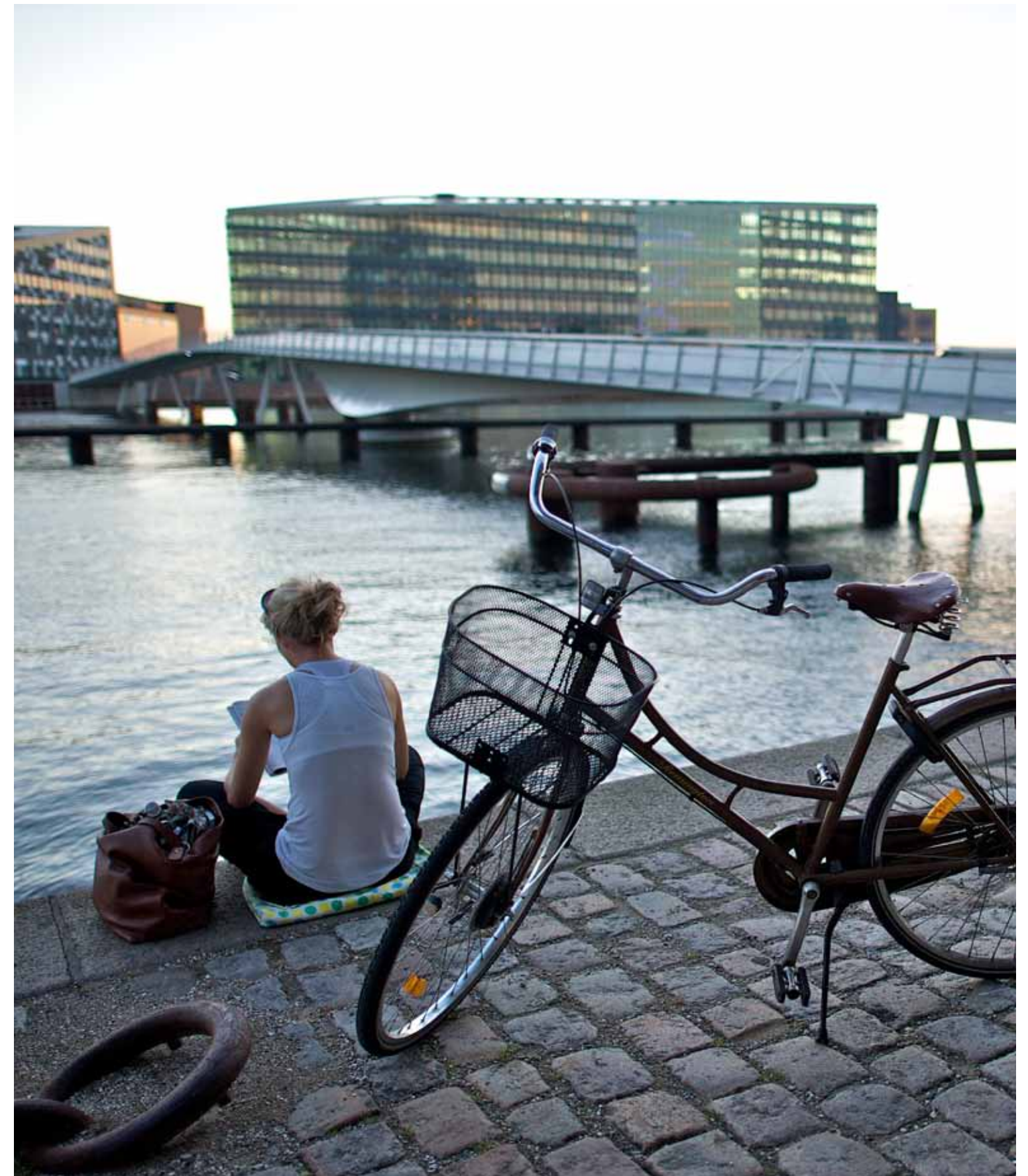
## ”PARKER OG REJS”-ANLÆG

I Københavns opland på Sjælland og Lolland Falster er der cirka 8000 parkeringspladser ved stationerne. Af dem er ca. 2/3 i brug.

Den gennemsnitlige bruger af parkeringspladserne ved stationen bor 5-10 km fra stationen, og stort set alle er pendlere, som arbejder i det indre København.

Potentialet ved ”parker og rejs”-anlæg i hele hovedstadsregionen er 500-1500 nye pladser (jf. Region Hovedstaden, marts 2009).

I forbindelse med den nye jernbane fra København til Ringsted overvejer staten at etablere et større ”parker og rejs”-anlæg med gode tilkørselsforhold fra motorvejen.



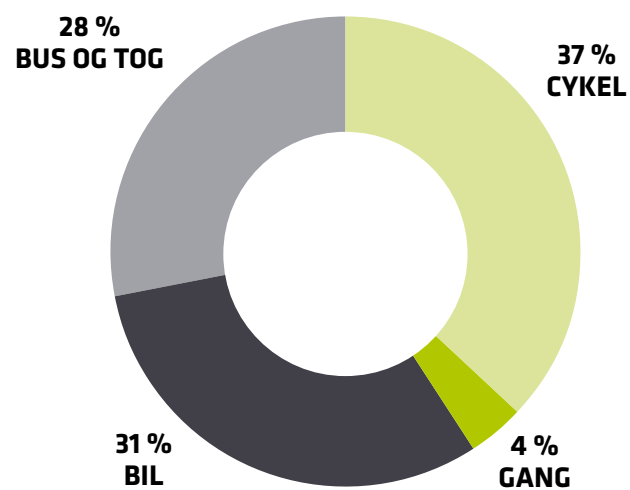
## HVILKE TRANSPORTFORMER VÆLGES?

Diagrammet, figur 17, viser valgt transportform til arbejde eller uddannelse i København (antal ture). De rejsende omfatter både københavnere og dem, der bor uden for kommunen, men tager til uddannelse eller arbejde i København. Dem, der alene cykler til og fra en station, er registreret under "Bus og tog".

35% af alle, der arbejder eller studerer i København, tager cyklen til job og uddannelse i byen i 2010.

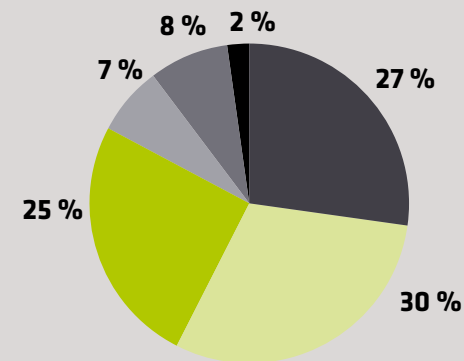
Ses der udelukkende på mennesker med bopæl i Københavns Kommune, som arbejder eller studerer i byen, har cyklen en markedsandel på 55 %. Københavnerne er generelt mere tilbøjelige til at tage cyklen end personer bosat i omegnskommunerne – uanset afstanden til arbejde.

I figur 18 ses det, hvordan alle københavnernes ture fordeles sig på transportmidler, når der tages udgangspunkt i henholdsvis antal ture, antal km og antal timer.

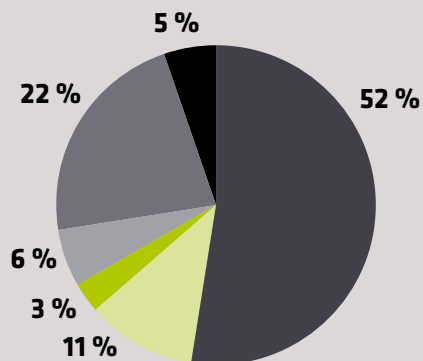


Figur 17: Fordelingen af ture til arbejde eller uddannelse i København, fordelt på transportmiddel, for både københavnere og andre (Kilde: Transportvaneundersøgelse 2009).

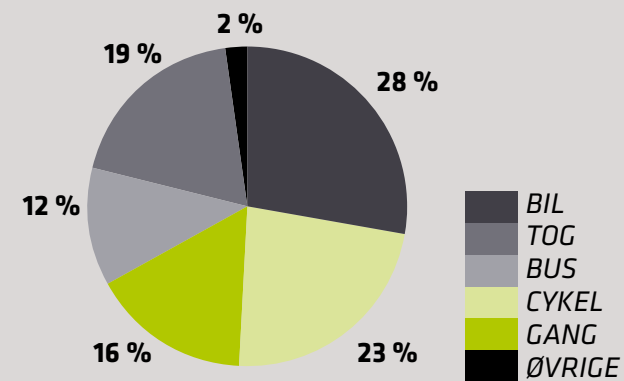
Fordeling af ture opgjort på transportmidler.



Transportarbejdet (km) fordelt på transportmidler.



Transportarbejde (minutter) fordelt på transportmiddel.



Figur 18: Københavnerens transportarbejde fordelt på transportformer angivet som henholdsvis antal ture, km og timer. (Kilde: Transportvaneundersøgelse 2009).

## HVAD MENER KØBENHAVNERNE?

Der har i alt medvirket 551 personer i interviewanalysen. De bor alle i København, og svarene er blevet vægtet i forhold til københavnernes gennemsnitlige fordeling på køn og alder.

94 % af de adspurgte mener, at grøn mobilitet har betydning for København som storby. Det er mindre forurening, CO<sub>2</sub>/klima og byens image, som bliver angivet som de vigtigste årsager til dette.

Tidsforbruget er helt afgørende for, hvilket transportmiddel københavnernes vælger. Hos 21 % er prisen en afgørende faktor, og kun 13 % angiver, at miljøhensynet har størst betydning for valg af transportmiddel.

66 % af de, der kører i bil hver dag, mener ikke, at de har et andet reelt grønt alternativ, hvilket viser, at der er behov for at udvikle nye tilbud og informere bedre.

Af dem, der føler, at de har et alternativ, er cyklen det mest oplagte alternativ efterfulgt af offentlig transport. Hovedargumentet for, at cykel eller kollektiv transport fravælges, er, at det er for tidskrævende.

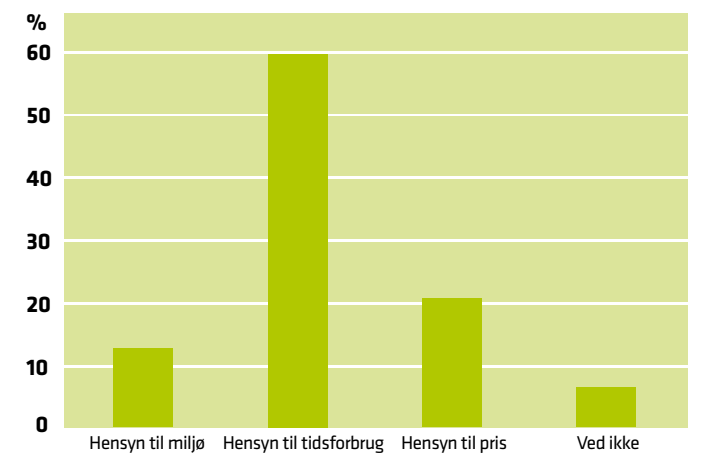
Københavnere mener, at det skal være billigere at anvende den kollektive transport, og at der skal være flere afgang og bedre sammenhæng i nettet, hvis flere skal benytte det.

Transportmuligheder og transporttid har stor betydning for, hvor københavnere vælger ny bolig. Det betyder mest, at boligen ligger tæt på metro, S-tog og bus, samt at der er cykelvenligt. Desuden har det stor betydning, at der er cykel/gåafstand til de steder, man dagligt skal til, f.eks. skole, institution, arbejde eller lignende.

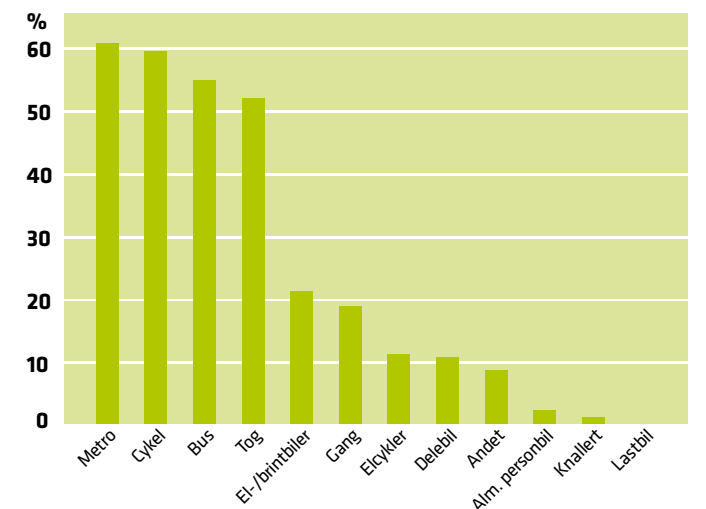
Størstedelen af københavnere ser ikke en el- eller brintbil som et muligt alternativ til en almindelig personbil. Hvis det skulle være et reelt alternativ, skulle den være billigere.

### Borgerpanelundersøgelse 2009 og 2010

Højest placeret blandt de ting, københavnere udtrykker, kunne være med til at få dem til at gå mere er: Flere grønne ruter og stier, grønnere omgivelser, at byen bliver renere, bedre luftkvalitet, at byen skal blive mere egnet til fodgængere samt mindre trafik (Kilde: Fodgængerstrategien).



Figur 19: Svar fra interviewundersøgelse på spørgsmålet "Hvilke af følgende tre ting har størst betydning for dig, når du vælger din daglige transportform".



Figur 20: Svar fra interviewundersøgelse på spørgsmålet "Hvilke transportformer skal efter din mening fremmes for at sikre en større grad af grøn mobilitet i Københavns Kommune".

# VI ER GODT I GANG - ALLEREDE BESLUTTEDE INITIATIVER INDEN FOR GRØN MOBILITET

En række tiltag er allerede igangsat for at forbedre den grønne mobilitet:

## STRATEGIER OG PLANER

- Miljømetropolen
- Klimaplanen
- Metropol for Mennesker
- Fodgængerstrategi
- Bynet 2018 - optimering af bus- og banenettet

## PROJEKTER

### Metroen udbygges

Metro Cityringen, der skal køre i tunneller under city, brokvartererne og Frederiksberg, vil efter planen stå færdig i 2018 og får 17 nye underjordiske stationer.

### Nørreport Station ombygges

På Nørreport Station skal busser, tog og cykler spille bedre sammen, ligesom stationen skal knyttes tæt med Indre By.

### Nordhavn station ombygges

Stationen åbnes mod vandsiden og får et større opland

### Ny banestrækning mellem København og Ringsted

Staten bygger en ny hovedstrækning til Ringsted. Hermed forbedres forbindelsene til andre landsdele og Køge.

### Nørrebrogade ombygges

På den nye Nørrebrogade prioriteres forholdene for cyklister, fodgængere og busser højere. Cykelstier og fortove bliver derfor bredere, og der etableres busgader samt små pladser til ophold.

### Trængselsafgifter

Københavns Kommune arbejder for at indføre trængselsafgifter. Indtægterne skal gå til forbedring af den kollektive trafik.

## Regionalt samarbejde

Københavns Kommune vil tage initiativ til et regionalt samarbejde om infrastruktur og boliger i hovedstaden.

## Højhastighedsforbindelse via lufthavnen

Københavns Lufthavn har en afgørende betydning for regionen. Derfor vil Region Hovedstaden sammen med Wonderful Copenhagen undersøge muligheden for at tiltrække flere internationale flyruter. Regionen arbejder i den forbindelse for, at en kommende højhastighedsforbindelse går via Københavns Lufthavn.

## Nordhavnsvej

Københavns Kommune projekterer og anlægger Nordhavnsvej. Nordhavnsvej udgør sammen med gode kollektive trafiktilbud og gode cykelforbindelser grundlaget for grøn vækst og arbejdspladser i Nordhavn. Projektet giver endvidere grundlag for en bæredygtig trafikudvikling på Østerbro, hvor den gennemkørende trafik reduceres.

## El- og brintdrevne biler

Fra 2011 er det besluttet, at Københavns Kommune ikke vil købe andet end el- og brintdrevne personbiler. Investeringer i brintteknologi skal ses i sammenhæng med Københavns Kommunes initiativ om grøn vækst og ønsket om at gøre København til et laboratorium for grønne vækstinitiativer.



Figur 21: Igangsatte projekter der understøtter grøn mobilitet.

### **Strategi for tung trafik og citylogistik**

Københavns Kommune har siden 2008 målrettet arbejdet med en ny strategi for den tunge trafik, hvor hovedformålet er at mindske støj- og luftforureningen samt at mindske antallet af alvorlige ulykker mellem de store køretøjer og de lette trafikanter.

Københavns Kommune arbejder endvidere målrettet med metoder og planmæssige virkemidler, der kan benyttes til at sikre en mere effektiv varetransport og dermed mindske de gener, som varetransporten medfører for byens øvrige brugere, bymiljøet og klimaet. Dette gennem Citylogistikprojektet.

### **Verdens bedste cykelby**

København er i gang med at konsolidere sin position som cykelby. Dette fx med udbygning af pendlerruter på tværs af kommunegrænsen - cykelsuperstier - samt nedbrydning af barrierer for cykeltrafik: Bl. a. bro over Inderhavnen og rampe ved Fisketorvet.

Desuden udbygges Københavns cykelruten løbende dels ved anlæggelse af nye cykelstier, dels ved at udbygge de grønne cykelruter, bl.a. anlæg af Christianshavns Cykelrute fra Kongens Nytorv til Amager Øst via en ny gang- og cykelbro over havnen. Ruten vil være et attraktivt alternativ til Torvegade.

### **Trafiksikkerhedsindsats**

Københavns Kommune har i en årrække arbejdet målrettet med at forbedre trafiksikkerheden bl.a. i form af ombygning af uheldsbelastede kryds og strækninger, tilbagetrukkede stopstreger og hastighedsnedsættelser.

### **Parkering**

Københavns Kommunes parkeringspolitik er et vigtigt redskab til at dæmpe pendlingen i bil. Senest arbejder kommunen med et forslag til en parkeringsstrategi for Indre By, der bl.a. indeholder virkemidler som tidsrestriktioner på parkering og højere betalingstakst.

### **Igangsatte tiltag for renere luft**

Miljøzonen i København omfatter næsten hele kommunen. Kravene er skærpet i juli 2010, så alle lastbiler, der på dette tidspunkt er over fire år gamle, skal være udstyret med partikelfilter. Filtrene reducerer især indhold af ultrafine partikler, som udgør et væsentligste sundhedsproblem i relation til luftforurening. Der findes ikke grænseværdier for luftens indhold af ultrafine partikler.

De virkemidler, der anvendes, omfatter bl.a. trafiksanering, restriktioner for parkering, fremme af cykeltrafik, støjdæmpende asfalt samt miljøkrav ved udbud af den kollektive trafik og indkøb af egne biler. 85 % af alle kommunens biler skal i 2015 være brint- eller elbiler. Disse køretøjer giver i modsætning til fx køretøjer, der bruger biodiesel eller biogas, hverken anledning til støj eller luftforurening i nærmiljøet. Planlægning af nye byområder sker med fokus på nærhed til stationer og på kollektiv trafik.

### **Igangsatte tiltag til reduktion af trafikstøj**

Københavns Kommune arbejder løbende på at nedbringe trafikstøjen. Det sker især vha. støjreducerende asfalt samt ved at samle den gennemkørende trafik og nedsætte hastigheden på kommunens overordnede vejnet.

Støjreducerende asfalt er siden 2007 anvendt ved vedligeholdelse af veje med mere end 2000 biler i døgnet og en hastighedsgrænse på mere end 40 km/t.

I foråret 2011 vedtog Københavns Kommune en ny støjhandlingsplan, der beskriver, hvad kommunen vil gøre for at mindske støjen i omgivelserne frem til 2013 og på længere sigt.



**EKSEMPEL:  
SIDEN ÅBNING AF BRYGGEBOEN ER DER OPSTÅET ET  
STORT BEHOV FOR FORBINDELSE MELLE M FISKETORVET OG  
DYBBØLSBRO. I DAG SKAL CYKLISTERNE OP AD EN TRAPPE.**

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



KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen

LAYOUT                    CENTER FOR TRAFIK  
FOTO                        TRØELS HEIEN  
ILLUSTRATIONER        KØBENHAVNS KOMMUNE  
TRYK                        FORMULA A/S

