



Notat

Afrapportering af Grønt gennem byen

Resumé

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget orienteres hermed om afrapportering af projektet Grønt gennem byen, der blev vedtaget med Budget 2022 og havde til formål at bidrage til CO₂-reduktion fra vejtrafikken gennem understøttelse af anlægsprojekter. I projektperioden 2022-2025 er der gennemført 14 delprojekter. Projektet har blandt andet resulteret i vaneændringer i form af øget cykling blandt forskellige grupper af københavnere og opbygning af cykelkompetencer, undervisning i og inddragelse af københavnske folkeskoleelever om grøn og aktiv mobilitet og byudvikling.

Sagsfremstilling

Med Budget 2022 blev der afsat tre mio. kr. til ikke fysiske tiltag, der skal bidrage til CO₂-reduktion fra vejtrafikken gennem understøttelse af anlægsprojekter. Ikke-fysiske tiltag er adfædsorienterede og kommunikative indsatser. Projektet er i udmøntningsnotatet for Budget 2022 beskrevet som tiltag, der skal accelerere ændringer i transportadfærd, herunder informationskampagner, grøn varelevering/citylogistik, mobility management (dvs. samarbejder om ændring af transportvaner) og udbredelse af elcykler med videre. Midlerne er afsat i perioden 2022-2025. Enkelte indsatser afsluttes i løbet af 2026.

Forvaltningen har opdelt projektets indsatser i understøttelse af anlægsprojekter med ikke-fysiske tiltag, selvstændige delindsatser og overordnede indsatser som udvikling af en grundfortælling og indsamling af data gennem borgerpanelsundersøgelser.

De selvstændige delprojekter er opdelt i generelle indsatser og de tre spor: Børn og unges mobilitet, københavnernes fritidsture og grøn varelevering/citylogistik.

Delprojekterne er samarbejdsprojekter med andre forvaltninger, eksterne aktører og borgere. Delprojekterne har alle til formål at bidrage til at accelerere vaneændringer til grønne og aktive mobilitetsformer. Nedenfor er en oversigt over alle delprojekter.

Generelle indsatser:

19-08-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 10794

Dokumentnummer i F2
259774

Sagsnummer i eDoc
2026-0169085

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

- Grundfortælling.
- Borgerpanelundersøgelse.
- Understøttelse af anlægsprojekter.

Børn og unges mobilitet:

- Formiddagsforløb for folkeskoleelever.
- Inddragelsesforløb for folkeskoleelever.
- Understøttelse af tryghedszoner.
- Den Sureste Uge og fejring af skolepatruljernes 75 års-jubilæum.
- Cykelkurser for elever på SOSU H.
- Cykelkurser for elever på Ungdomsskolen i Hindegade.

Københavnernes fritidsture

- Delebilskampagne.
- Brønshøj-Husum tester elladcykler.
- Økonomisk undersøgelse af københavnernes udgift til privatbil og delebil.

Grøn varelevering/ citylogistik:

- Brug af elladcykler til erhvervskørsel i København.
- Kortlægning af potentialer og barrierer for microhubs.

Indsigter og resultater fra projektet

Den fireårige projektperiode har gjort det muligt at afdække behov og igangsætte samarbejder med eksterne aktører og andre forvaltninger om udvikling og gennemførelse af pilotprojekter og undersøgelser, som forvaltningen ikke har haft kendskab til behovet for, forud for projektet.

Projektet har resulteret i konkrete vaneændringer i form af øget cykling blandt forskellige grupper af københavnere og ansatte i virksomheder i København. Derudover tæller projektets resultater opbygning af cykelkompetencer, undervisning i og inddragelse af københavnske folkeskoleelever om grøn og aktiv mobilitet og byudvikling. Dertil kommer viden om københavnernes mobilitetsvaner og oplevelser med at bevæge sig rundt i byen, potentialer og barrierer for fremme af gang, cykling, kollektiv transport, brug af delebiler samt grøn varelevering, herunder økonomiske udgifter til privatbil og delebil, og kampagner med fokus på skolepatruljer og delebiler.

Afrapporteringen af Grønt gennem byen er vedlagt som bilag 1. Foruden afrapporteringen er vedlagt bilag med materialer og rapporter, der præsenterer resultater fra forskellige delprojekter.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, er projektet afsluttet.

Peter Højer
Vicedirektør

Københavns Kommune

Grønt gennem byen

Ikke-fysiske tiltag 2022-2025



Indhold

Introduktion	4
Grønt gennem byen i tal	5
Om Grønt gennem byen	6
Ikke-fysiske tiltag som greb	7
Delprojekter	8
• Generelle indsatser	9
• Børn og unges mobilitet	13
• Københavnernes fritidsture	20
• Grøn varelevering/citylogistik	24
Læringspunkter	27
Samarbejdspartnere	29

Introduktion

Denne rapport er en opsamling på projektet Grønt gennem byen, som blev vedtaget med Budget 2022 som "ikke-fysiske tiltag". Projektet havde til formål at bidrage til CO₂-reduktion fra vejtrafikken i perioden 2022-2025 gennem understøttelse af anlægsprojekter og selvstændige delindsatser.

Projektet er gennemført i perioden 2022-2025 med enkelte delindsatser, der afsluttes i løbet af 2026.

I alt er 14 delprojekter gennemført i projektperioden, under temaerne generelle indsatser, børn og unges mobilitet, københavnernes fritidsture og grøn varelevering/citylogistik. Delprojekterne tæller understøttelse af anlægsprojekter, analyser, pilotprojekter og samarbejder med eksterne aktører og andre forvaltninger i Københavns Kommune.

I denne rapport præsenteres projektets resultater, baggrund for projektet, ikke-fysiske tiltag som greb og aktiviteter gennemført i projektperioden. Til sidst præsenteres læringspunkter fra projektet.

Grønt gennem byen i tal

14 delprojekter.

11 eksterne samarbejdspartnere og **4** forvaltninger.

1 grundfortælling om mobilitet i København.

3 årlige spørgeskemaundersøgelser med data, der supplerer og nuancerer eksisterende datagrundlag.

15.094 fuldførte spørgeskemaer om mobilitet.

1.078 københavnske folkeskoleelever har været byplanlæggere for en dag eller over flere uger.

6 lokale trafikcampagner udviklet af elever til understøttelse af tryghedszoner ved skoler.

1 75 års-jubilæum for skolepatruljer fejret.

92 elever på SOSU H. og Ungdomsskolen i Hindegade har lært at cykle i udgangen af 2026.

2 abribus-kampagner om grøn mobilitet gennemført.

5 familier har afprøvet elladcykler som alternativ til bil.

20 % af familierne købte en elladcykel kort efter afprøvningsforløb.

6 potentialer og **6** barrierer for elladcykler som alternativ til bil i fritiden er identificeret.

4 virksomheder har afprøvet elcykler og elladcykler som alternativ til bil til erhvervskørsel.

25 % af virksomhederne købte en elladcykel kort efter afprøvningsforløb.

5 potentialer og **4** barrierer for el- og elladcykler som alternativ til bil til erhvervskørsel er identificeret.

8 virksomheder og **1** branchevirksomhed interviewet om potentialer og barrierer for etablering af microhubs.

Om Grønt gennem byen

Med Budget 2022 blev der afsat tre mio. kr. til "ikke-fysiske tiltag", der skal bidrage til CO₂-reduktion fra vejtrafikken. Midlerne er afsat i perioden 2022-2025.

Projektet er i udmøntningsnotat for Budget 2022 beskrevet som tiltag, der skal accelerere ændringer i transportadfærd, herunder informationskampagner, grøn varelevering/citylogistik, mobility management og udbredelse af elcykler med videre.

Projektet har resulteret i konkrete vaneændringer og cykelfremme blandt forskellige grupper af københavnere og ansatte i virksomheder i København. Derudover tæller projektets resultater ny viden, kompetenceopbygning og kampagner.

Projektet er opdelt i understøttelse af anlægsprojekter med ikke-fysiske tiltag, selvstændige delindsatser og generelle indsatser som udvikling af en grundfortælling og indsamling af data i borgerpanelsundersøgelser.

Den fireårige projektperiode har gjort det muligt at afdække behov og igangsætte samarbejder med eksterne aktører og andre forvaltninger, om udvikling og gennemførelse af pilotprojekter og undersøgelser, som forvaltningen ikke før har haft kendskab til behovet for.

Indsigter fra projektet

- Samarbejder på tværs af forvaltninger og med eksterne aktører er essentielle for indsatser, der rækker ud over forvaltningens traditionelle arbejde.
- En lang projektperiode giver mulighed for at indgå dialog med forskellige aktører og afdække behov og potentialer, der ikke har været kendt på forhånd.
- Pilotprojekter og afprøvningsforløb er en værdifuld metode til at indsamle ny viden og nuancerede indsigter om potentialer og barrierer for ændring af mobilitetsvaner.
- Det tager tid at implementere vaneændringer, og afprøvningsforløb kan med fordel være længere tid end det har været muligt i dette projekt. Det kræver mange arbejdsressourcer at igangsætte afprøvningsforløb, men færre, når forløb er i gang.
- El- og elladcykler har forskellige potentialer for familier og virksomheder. Familier fremhæver særligt muligheder for spontane ture, mens virksomheder særligt fremhæver forudsigelig transporttid og parkering, sammenlignet med bilkørsel.

Ikke-fysiske tiltag som greb

Ikke-fysiske tiltag er en betegnelse for indsatser, der direkte påvirker trafikadfærd og mobilitetsvaner, og omfatter en række adfærdsregulerende tiltag. Ikke-fysiske tiltag blev introduceret i de såkaldte mobilitetsanalyser (BR 03.06.2021), som et vigtigt initiativ til at accelerere grøn omstilling og CO₂-reduktion fra vejtrafikken.

Ikke-fysiske tiltag supplerer forvaltningens øvrige arbejde med fysisk planlægning på mobilitetsområdet. Med ikke-fysiske tiltag er det muligt at igangsætte indsatser, der rækker ud over forvaltningens arbejde med at planlægge og anlægge infrastruktur med tiltag, der retter sig mere direkte mod københavnernes vaner og barrierer for at gøre brug af grønne mobilitetsformer.

Forvaltningen har udviklet en systematisk tilgang for ikke-fysiske tiltag, som er beskrevet til højre. Tilgangen sikrer, at der igangsættes relevante initiativer og indsamles viden, som kan anvendes til formidling og eventuel fremtidig opskalering. Delprojekterne er i så lille skala, at de i sig selv ikke vurderes at have betydelig effekt på CO₂-reduktion, og derfor er formidling og videndeling en essentiel del af tilgangen.

Tilgang

Viden og erfaring fra andre byer



Lokal dataindsamling



Forsøg og afprøvning i lille skala

Samarbejder på tværs af forvaltninger og med eksterne aktører



Dataindsamling og evaluering



Formidling og videndeling



Eventuel opskalering



Delprojekter

I projektperioden er gennemført 14 delprojekter. Delprojekterne er opdelt i generelle indsatser og i de tre spor: Børn og unges mobilitet, københavnernes fritidsture og grøn varelevering/citylogistik.

Delprojekterne er samarbejdsprojekter med andre forvaltninger, eksterne aktører og borgere. Delprojekterne har alle til formål at bidrage til at accelerere adfærdsændringer til grønne og aktive mobilitetsformer.

Nedenfor er en oversigt over alle delprojekter. På de næste sider præsenteres hvert delprojekt i detaljer.

Generelle indsatser

- Grundfortælling.
- Borgerpanel-undersøgelse.
- Understøttelse af anlægsprojekter.

Børn og unges mobilitet

- Formiddagsforløb for folkeskoleelever.
- Inddragelsesforløb for folkeskoleelever.
- Understøttelse af tryghedszoner.
- Den Sureste Uge og fejring af skolepatruljernes 75 års-jubilæum.
- Cykelkurser for elever på SOSU H.
- Cykelkurser for elever på Ungdomsskolen i Hindegade.

Københavnernes fritidsture

- Delebilskampagne.
- Brønshøj-Husum tester elladcykler.
- Økonomisk undersøgelse af københavnernes udgift til privatbil og delebil.

Grøn varelevering/citylogistik

- Brug af elladcykler til erhvervskørsel i København.
- Kortlægning af potentialer og barrierer for microhubs.
- .

Generelle indsatser

Udover delprojekterne fordelt i de tre spor, er gennemført tre forskellige generelle indsatser. De generelle indsatser supplerer delprojekterne med en kommunikativ ramme om forvaltningens arbejde med mobilitet, data om københavnernes mobilitetsvaner og erfaringer med forskellige mobilitetsformer og understøttelse af anlægsprojekter, som forvaltningen gennemfører på mobilitetsområdet.

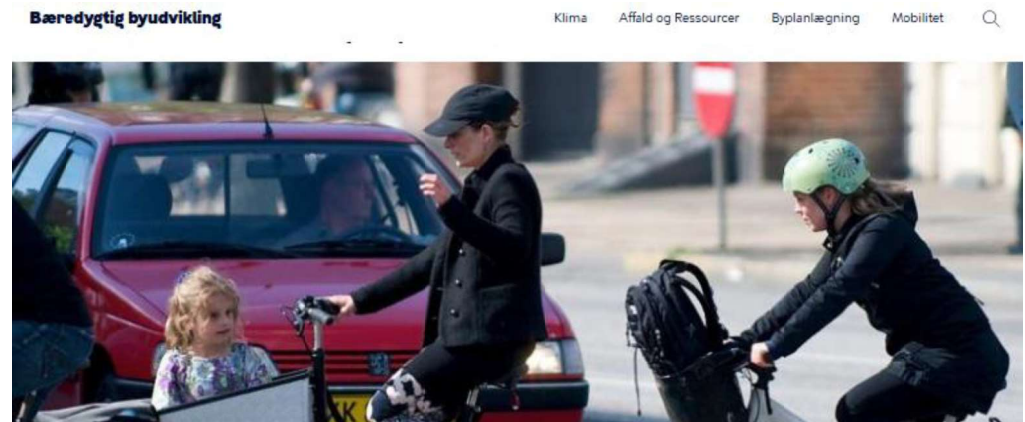
Grundfortælling

Projektets første delprojekt er en grundfortælling om Københavns Kommunes arbejde med grøn mobilitet, med overskriften Grønt gennem byen.

Grundfortællingen har siden dannet ramme om indsatser i Grønt gennem byen og er blevet anvendt til kommunikation af forvaltningens arbejde med mobilitet og CO₂-reduktion, i dette projekt og i forvaltningens øvrige projekter, fx som bidrag til anlægsenheders svar borgerrettede kommunikation.

Grundfortællingen er udarbejdet i 2023 af konsulentbureauet Polygraphic, på baggrund af interviews og workshops med chefer og medarbejdere i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Grundfortællingen er tilgængelig på Københavns Kommunes hjemmeside. Screenshottet til højre viser grundfortællingen på hjemmesiden: <https://byudvikling.kk.dk/mobilitet-og-cykling/groent-gennem-byen>.



Grønt gennem byen

København skal være en by for mennesker. Også når byen vokser, kampen om pladsen spidser til og presset fra klimaforandringer stiger. Her spiller måden københavnere og besøgende kommer rundt i byen på en afgørende rolle.

Grøn og aktiv mobilitet i København

Københavns Kommune ønsker at skabe en by, hvor den transport, der fylder mindst og har det mindste aftryk på klima og miljø, også er det mest oplagte valg. Grøn og aktiv transport skal være det nemmeste og hurtigste valg. I København skal man kunne komme grøn og aktivt gennem byen.

Hver tur tæller

København er allerede i gang. 55% af københavnere cykler til arbejde og uddannelse, virksomheder leverer varer med grønne transportformer, byens parkeringsvagter har skiftet bilerne ud med elcykler, der er sat strøm til mange af byens buslinjer og hjemmepåsen kører ud til byens borgere på cykel eller i elbiler. I kvarterer med mange cyklister og gående sætter vi hastighedsgrænsen ned og mindsker gennemkørende trafik. Vi udbygger cykelstinet og skaber mere plads til delebiler.

For det er i det daglige liv, at den grønne og aktive transport skal fungere. Det handler ikke om at få skal gøre meget, men at mange kan gøre noget. Kan man dele bilen i stedet for at eje den? Kan rejsekortet erstatte bilnøglen nogle dage om ugen? Kan man få dagens motion på cykelturen til arbejde? Hver tur tæller når vi sammen former fremtidens hovedstad.

Plads til mennesker

Med flere indbyggere og flere arbejdspladser både i København og Hovedstadsområdet skal vi bruge pladsen i byen klogt. I København skal børn trygt kunne cykle i skole, der skal være plads til rekreative områder og til møder og oplevelser i byrummene. Grønne og aktive transportformer kræver mindre plads og vil samtidig bidrage til at nedbringe byens CO₂-udledning og støj- og luftforurening med alle de fordele, der følger med.

Det handler om at skabe en by med plads til mennesker, og det kan vi ikke gøre alene. Kun sammen med byens borgere, besøgende, foreninger og virksomheder kan vi skabe en by med renere luft, plads til grønne områder og en bedre livskvalitet for alle.

Informationsskilt om grøn trafikvej
Stefansgade. Grafik: Københavns Kommune.

Borgerpanelundersøgelse

Forvaltningen har i 2023-2025 gennemført en årlig undersøgelse i Københavns Kommunes borgerpanelsundersøgelse. Undersøgelsen omhandler københavnernes mobilitetsvaner og -oplevelser, for at få indsigt i københavnernes begrundelser for valg af transportmidler og oplevelser med at bevæge sig rundt i byen. Undersøgelsen supplerer forvaltningens eksisterende datagrundlag, bl.a. med nye indsigter om københavnernes indkøbsture og korte og lange fritidsture. Undersøgelsen indeholder derudover fritekstfelter, hvor respondenter har kunnet uddybe besvarelser.

Borgerpanelsundersøgelserne er sendt digitalt til deltagere i Københavns Kommunes borgerpanel, koordineret af Økonomiforvaltningen.

Hovedparten af spørgeskemaet er den samme for alle år, så resultaterne kan sammenlignes fra år til år. Der er derudover tilføjet forskellige spørgsmål med særlige fokus fra år til år på baggrund af behov for supplerende viden.

Udvalgte resultater fra undersøgelsen er brugt i mobilitetsredegørelsen som et supplerende datagrundlag. Udvalgte svar fra undersøgelsen i 2023 dannede grundlag for udvikling af et delprojekt i Brønshøj-Husum. Resultaterne viste, at respondenter bosat i Brønshøj-Husum følte sig "glemt" i forhold til muligheder for transport, særligt ift. oplevelse af manglende forbindelser til kollektiv transport. Derfor udviklede forvaltningen et delprojekt om afprøvning af elladcykel som alternativ til bil, for familier bosat i Brønshøj-Husum. Delprojektet er beskrevet på side 22.

Forvaltningen har desuden gennemført en yderligere undersøgelse i 2026.

I alt er der indsamlet **15.094** besvarelser.

- **6.515** respondenter i 2023
- **4.332** respondenter i 2024
- **4.247** respondenter i 2025

Undersøgelsen er sendt til Københavns Kommunes borgerpanel alle tre år, og det forventes, at der er gengangere blandt respondenterne.

Oversigt over antal respondenter i borgerpanelundersøgelsen i hhv. 2023, 2024 og 2025.

"Jeg bor i den glemte bydel Brønshøj-Husum"

"Det offentlige transportsystem fra Brønshøj er for langsomt. Adgang til metro og arbejdsområder i og omkring byen hænger ikke sammen."

Eksempler på fritekstfelter fra respondenter i 2023.

Børn og unges mobilitet

Projektets første spor har fokus på børn og unges mobilitet. At fremme aktiv og grøn mobilitet blandt børn og unge skal bl.a. birage til øget folkesundhed, levende byliv og reduktion af CO₂-udledning, både på kort og lang sigt. Børn og unge er fremtidens trafikanter, og delprojektet i dette spor skal bidrage til, at københavnske børn og unge etablerer aktive mobilitetsvaner. Sporet indeholder både delprojekter, der bidrager til øget viden om grøn og aktiv mobilitet og aktiviteter målrettet konkrete adfærdsændringer, som supplerer og understøtter forvaltningens øvrige arbejde med fx sikre skoleveje og tryghedszoner.

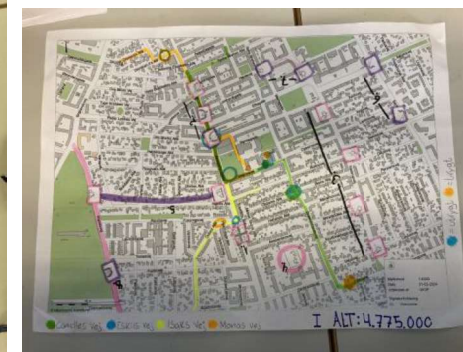
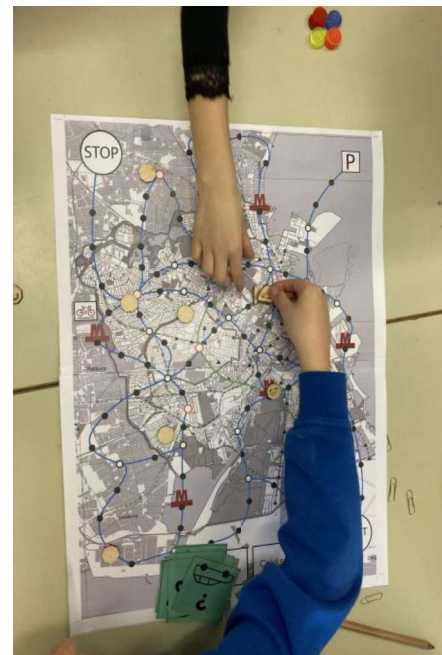
Formiddagsforløb for folkeskolelever

I samarbejde med Bæredygtig Generation i Børne- og Ungeforvaltningen, udviklede forvaltningen et undervisningsforløb med undervisningsmaterialer og grøn og aktiv mobilitet og byplanlægning målrettet københavnske folkeskoleelever. Undervisningsforløbet supplerede Bæredygtig Generations eksisterende udbud af undervisningsforløb.

Forløbet fokuserer på, hvordan eleverne transporterer sig gennem byen, og eleverne diskuterer transportvaner, barrierer for at gå og cykle og indretter deres eget lokalområde, så det bliver mere attraktivt og trygt at vælge grønne og aktive transportmidler, gennem et byplanlæggerspil udviklet til forløbet.

Formiddagsforløbet er et tretimers undervisningstilbud til københavnske folkeskoler, hvor undervisere fra Bæredygtig Generation faciliterer undervisningen.

I projektperioden er gennemført 40 formiddagsforløb for københavnske folkeskoleelever i indskolingen og på mellemtrinnet, og 937 elever har deltaget i forløbet.



Billeder af undervisningsmaterialer fra formiddagsforløb om grøn mobilitet for københavnske folkeskoleelever. Fotos: Københavns Kommune.

Inddragelsesforløb for folkeskoleelever

Udover formiddagsforløb, har forvaltningen i samarbejde med Bæredygtig Generation, Børne- og Ungeforvaltningen, udviklet og gennemført tre længere inddragelsesforløb for udvalgte 5.- og 6. klasses-elever fra forskellige skoler i et lokalområde.

Over fem heldagsworkshops har eleverne arbejdet med at skabe mere gå- og cykelglæde i deres lokalområde. I forløbene har eleverne arbejdet med forskellige metoder til at undersøge og diskutere transportvaner og attraktive forhold for fodgængere og cyklister, heriblandt et fremtidsværksted, undersøgelser af ruter til skole og gå- og cykelture.

Eleverne har udviklet anbefalinger, som de har præsenteret for lærere, forældre, skoleledelser og Københavns Kommune. Anbefalingerne er samlet i et katalog for hvert forløb. Desuden er udarbejdet en pixibog med eksempel på en stop-motion-film lavet af elever. Kataloger for hvert inddragelsesforløb og pixibogen er vedlagt som bilag.

Tre inddragelsesforløb er gennemført: På Amager i 2025 (Gerbrandskolen, Amager Fælled Skole og Sundbyøster Skole), og i Valby (Valby Skole, Lykkebo Skole og Vigerslev Allé Skole) og i Brønshøj (Brønshøj Skole) i 2025.

I alt har 141 elever deltaget i et inddragelsesforløb.



Tegning af inddragelsesforløb for folkeskoleelever.
Grafik: Københavns Kommune.



Kataloger med anbefalinger fra inddragelsesforløb på Amager, Valby og Brønshøj. Grafik: Københavns Kommune.

Understøttelse af tryghedszoner

Københavns Kommune har vedtaget at etablere såkaldte tryghedszoner ved skoler. En tryghedszone er et tidsbestemt indkørselsforbud for motorkøretøjer, typisk i tidsrummet kl. 07:30-08:30, i et afgrænset område omkring en skole. Formålet med tryghedszoner er at gøre det mere trygt for børn at færdes til skole på cykel og til fods. Tryghedszonerne etableres med skiltning.

Som understøttende tiltag til etablering af tryghedszoner, har forvaltningen i samarbejde med virksomheden Trafik i Børnehøjde, gennemført seks elevinddragende forløb med 5. klasser på seks skoler, der har fået etableret en tryghedszone.

I forløbene har elever fra 5. klasser udviklet tiltag, der skal få flere til at gå og cykle, fx videoer, kampagne- og informationsmateriale (klistermærker, plakater og flyers) målrettet elever og forældre, konkurrencer og et indvielsesevent på skolen.

"At inddrage vores elever i denne type projekter giver rigtig god mening – både fordi det forankrer løsningerne lokalt, og fordi det viser eleverne, at demokrati og deltagelse starter dér, hvor de færdes hver dag", udtaler en leder af en af de deltagende skoler.

Seks inddragelsesforløb er gennemført på skoler, der fik etableret tryghedszoner i 2024-2025: Sankt Annæ Skole, Hanssted Skole, Ålholm Skole, Husum Skole, Skolen ved Amagerbro, Al-Huda Skolen.



Eksempel på informationsmateriale udviklet af 5. klasser på Al-Huda Skolen. Grafik: Trafik i Børnehøjde.



Eksempel på informationsmateriale udviklet af 5. klasser på Sankt Annæ Skole. Grafik: Trafik i Børnehøjde.

Den Sureste Uge-kampagne og 75 års-jubilæum for skolepatruljer

I 2024 gennemførte forvaltningen i samarbejde med Børne- og Ungeforvaltningen og Rådet for Sikker Trafik en lokal version af kampagnen Den Sureste Uge, udarbejdet af Rådet for Sikker Trafik. Kampagnen hylder skolepatruljerne for deres indsats hele året, men særligt i uge 5, som er en af de mørkeste, koldeste og vådeste uger på året. Grønt gennem byen finansierede 140 abribus-plakater, svarende til halvdelen af Københavns Kommunes abribus-pladser. Abribusserne var spredt over hele København.

I 2024 var det 75-års jubilæum for den første skolepatrulje i Danmark. Den første patrulje startede i 1949 på Sundpark Skole på Amager (i dag Lergravsparken Skole). Jubilæet blev fejret ved Lergravsparken Skole 29. januar 2024 med besøg og taler fra Teknik- og Miljøborgmester Line Barfod og Børne- og Ungdomsborgmester Jakob Næsager samt musik af Københavns Politi Orkester. Fejringen blev omtalt i et indslag i Go' Morgen Danmark på TV2. Jubilæet blev også markeret med en kampagne på Københavns Kommunes sociale medier. Lergravsparken Skoles skolepatruljerne fik, ligesom alle andre skolepatruljer i landet, chokolade som tak for deres indsats.



Billede af abribus-kampagne om Den Sureste Uge i København.
Foto: Københavns Kommune.



Screenshots af Københavns Kommunes SoMe-kampagne om skolepatruljernes 75 års-jubilæum. Fotos: Rådet for Sikker Trafik.

Cykelkurser for elever på SOSU H.

Nogle københavnske ungdomsuddannelser har en større andel af elever, som ikke kan cykle og ikke har mulighed for at opsøge cykelkurser selv. En af disse uddannelsesinstitutioner er SOSU H.

Dette delprojekt er et cykelkursus for elever på SOSU H, hvorigennem deltagerne opnår cykelkompetencer og gør dem i stand til og fortrolige med at bruge cyklen som transportform. Kurset har fokus på cykelstart, cykelkontrol og færdsel på cykel. Det er forventningen, at kompetencer og fortrolighed med at cykle vil få flere til at cykle frem for at køre i bil, udover at elevernes muligheder for at få en praktikplads øges.

Det er en forudsætning at kunne cykle som SOSU-elev i Københavns Kommune, og for nogle elever er cykelkurserne afgørende for deres mulighed for at få en praktikplads.

Cykelkurserne er planlagt i samarbejde med Sundheds- og Omsorgsforvaltningens partnerskab med københavnske ungdomsuddannelser, SOSU H. og Dansk Skolecykling. Dansk Skolecykling har gennemført kurserne og har stillet låncykler og cykelhjelme til rådighed.

I alt gennemføres syv cykelkurser på SOSU H., og i alt 56 elever lærer at cykle, når alle kurser er afsluttet i 2026.



Billeder af cykelkursus Fotos: Københavns Kommune.

Cykelkurser for elever på Ungdomsskolen i Hindegade

Nogle københavnske ungdomsuddannelser har en større andel af elever, som ikke kan cykle og ikke har mulighed for at opsøge cykelkurser selv. En af disse uddannelsesinstitutioner er Ungdomsskolen i Hindegade; en skole for unge, der er nyankommet til København. Nogle af disse elever har forældre, der ikke kan cykle, mens andre er i København uden familie.

Virksomheden Dansk Skolecykling har udviklet et cykelkursus, hvorigennem deltagerne opnår cykelkompetencer og gør dem i stand til og fortrolige med at bruge cyklen som transportform. Det er forventningen, at kompetencer og fortrolighed med at cykle vil få flere til at cykle frem for at køre i bil.

Cykelkurserne er planlagt i samarbejde med Sundheds- og Omsorgsforvaltningens partnerskab med københavnske ungdomsuddannelser, ansatte på Ungdomsskolen i Hindegade og Dansk Skolecykling. Dansk Skolecykling har gennemført kurserne og har stillet låncykler og cykelhjelme til rådighed.

36 elever fra Ungdomsskolen i Hindegade har lært at cykle.



Eksempel på billede af cykelkursus. Foto: Dansk Skolecykling.

Københavnernes fritidsture

Københavnerne transporterer sig generelt aktivt og grønt på daglige pendlingsture, og i 2022 udgjorde 84% af københavnernes ture til arbejde og uddannelse ture til fods, på cykel eller med kollektiv transport. Bil var dog fortsat københavnernes oftest benyttede transportmiddel til fritidsture, og i 2022 var 56% af københavnernes samlede kørsel i bil fritidsture mens 15% var ærindeture. Delprojekterne i dette spor har fokus på at fremme grøn og aktiv mobilitet på københavnernes fritidsture. Ved at fokusere på alternativer til privat bil på forskellige typer ture i kampagner og samarbejdsprojekter, skal sporet bidrage til, at flere københavnere afprøver andre mobilitetsformer end privat bil til både korte og længere fritidsture.

Delebilskampagne

Kampagnen "Brug for en bil? Vælg en delebil" blev gennemført i uge 14 i 2025 i et samarbejde mellem Grønt gennem byen og projektet "Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur" (vedtaget med Budget 2023). Kampagnens formål var at øge kendskabet til og anvendelsen af delebiler i København.

Kampagnen indebar opsætning af plakater med budskab om delebiler på alle kommunens abribusser i en uge. Kampagnens overordnede budskab var "Brug for en bil? Vælg en delebil." og havde primært fokus på, at delebiler kan dække mange forskellige behov og være særligt relevant for dem, som kun har behov for bil en gang imellem.

Abribus-plakaterne blev suppleret af en indsats på Københavns Kommunes sociale medier med "explainer"-videoer om nogle af de barrierer og motivationer for at anvende delebiler, som blev identificeret i undersøgelser om delebiler. Videoerne kan ses på www.kk.dk/delebil.



Eksempler på layout af abribus-plakat. Grafik: Københavns Kommune.



Screenshots af "explainer"-videoer. Grafik: Københavns Kommune.

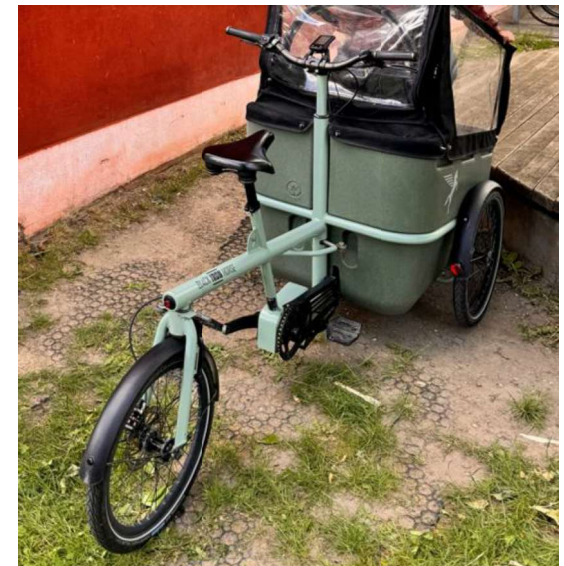
Brønshøj-Husum tester elladcykler

København og andre danske kommuner har tidligere gennemført forløb med afprøvning af elcykler til borgere som cykelfremmende tiltag. Delprojektet er en videreudvikling af afprøvning af almindelige elcykler. Elladcykler gør det muligt at transportere mennesker eller ting på cykel, samtidig med, at rækkevidden forlænges sammenlignet med en ladcykel uden el. Delprojektet havde til formål at undersøge potentialer og barrierer for elladcykel som alternativ til bil for familier.

I 2024 afprøvede fem familier i Brønshøj-Husum en elladcykel som alternativ til bil i perioden april-juli. Rådgivervirksomheden Will & Agency stod for rekruttering og dataindsamling før, under og efter afprøvningsforløbet, gennem spørgeskemaundersøgelser, interviews, mobiletnografi og GPS-tracking. Resultaterne er samlet i en rapport, der beskriver indsigter fra forløbet, potentialer og barrierer samt anbefalinger til Københavns Kommune. Rapporten er vedlagt som bilag.

Én af de deltagende familier købte en elladcykel umiddelbart efter afprøvningsforløbet, og flere familier fortæller, at de bruger bilen mindre end før.

Rapporten konkluderer, at elladcykler har et stort potentiale som transportform til ture i lokalområdet og i mindre grad som transportform til pendling. Af potentialer fremhæver deltagerne i projektet særligt, at elladcyklen giver mere fleksibilitet og tid sammen med familien, mindre bilskam og mere motion. Af barrierer fremhæves særligt bekymring for tyveri, at det er en stor investering og mere forberedelsestid end i bil.



BRØNSHØJ-HUSUM TESTER ELLADCYKLER

Udarbejdet af Will & Agency på vegne af Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

Februar 2025

Billede fra og forside af rapport om Brønshøj tester elladcykler. Grafik: Will & Agency

Økonomisk undersøgelse af københavneres udgift til privatbil og delebil

Virksomheden Impact Economics har gennemført en økonomisk undersøgelse af københavnernes udgifter til privatbil og delebil. Undersøgelsen havde til formål at be- eller afkræfte opfattelserne af, at debiler er dyrere og mere besværlige end privatejede biler. Undersøgelsens specifikke fokus er københavnere, der primært har behov for at køre i bil til weekend- og fritidsture, fx til sommerhus. Undersøgelsen har informeret debilskampagnen beskrevet på side 21. Undersøgelsens resultater er samlet i en rapport, som er vedlagt som bilag.

Undersøgelsen sammenligner udgifter til privatbil og delebil for københavnere i beboerlicensområdet, ud fra en række kriterier. Undersøgelsen konkluderer, at delebil generelt er billigst, når bilen bruges til 13 eller færre weekendture årligt udover 400 km til andre fritidsture årligt. Desuden konkluderes, at besparelsen er størst, hvis privatbilen er en elbil og/eller en nyere bil.

Undersøgelsen kortlægger københavneres udgifter til privatbil, som udgøres af faste og variable omkostninger. De faste omkostninger udgør ca. 12.000 kr. årligt, og hertil lægges de variable udgifter til drivmiddel, dæk og vedligehold, og som afhænger af de samlede antal km kørt i bil. De samlede udgifter til privatbil (faste og variable) i København er 3,2 kr. pr. km.

Udgifter til delebil afhænger af, hvor meget bilen bruges, men udgiften til en delebil er uden uforudsete omkostninger. Debilsoperatørerne tilbyder forskellige prisstrukturer. En oversigt over disse er præsenteret i rapporten.

Impact Economics	
Københavneres udgifter til privatbil og delebil	
Udarbejdet for Københavns Kommune	
7. april 2025	
Indholdsfortegnelse	
1. Sammenfatning.....	2
2. Indledning.....	3
3. Sammenligning af udgifter til delebil og privatbil.....	3
4. Viden om københavnernes privatejede biler.....	8
5. Aktuelle priser for debiler.....	12
6. Forudsætninger for beregning af udgifter til privatbil.....	15
7. Referencer.....	16
8. Bilag.....	17

Forside af rapport udarbejdet af Impact Economics

Grøn varelevering/ citylogistik

Projektets tredje spor omhandler grøn varelevering og citylogistik. Dette spor svarer direkte på, at grøn varelevering/citylogistik specifikt nævnes i den politiske bestilling. Delprojekterne fokuserer på afprøvningsforløb og kortlægning af potentialer og barrierer for at fremme grøn og aktiv mobilitet blandt virksomheder.

Brug af elladcykler til erhvervskørsel i København

Fire københavnske virksomheder afprøvede i perioden juni-september 2025 el- og elladcykler til erhvervskørsel som alternativ til bil. Delprojektet havde til formål at skabe viden om barrierer og potentialer for overflytning af bilkørsel til cykling til erhvervskørsel. Forløbet belyste også hvilke behov, virksomheder har i forhold til at anvende el- og elladcykler i stedet for bil.

Afprøvningsforløbet var målrettet små og mellemstore virksomheder med kontor og/eller værksted i København. Rådgivervirksomheden COWI stod for rekruttering, for dataindsamling før, under og efter afprøvningsforløbet og for udarbejdelse af en rapport med resultaterne. I rapporten er et litteraturstudie, metodebeskrivelser, ni indsigter om brugen af elladcykler til erhvervskørsel i København samt en one-pager om en af virksomhedernes succesoplevelse ved afprøvningsforløbet. Et citat og rapportens forside ses til højre. Rapporten er vedlagt som bilag.

Fem indsigter belyser potentialer for el- og elladcykler. Særligt fremhæver virksomhederne fleksibilitet og alsidighed, lettere parkering og mulighed for at regne transporttid mere nøjagtigt. Fire indsigter belyser barrierer for at anskaffe og benytte el- og elladcykler til erhvervsbrug. Af barrierer fremhæver virksomhederne særligt pris og frygt for tyveri.

Flere virksomheder udtrykte interesse for at købe en elcykel efter endt forløb. En virksomhedsejer købte en elladcykel umiddelbart efter forløbet.

"Vi har butik på Elmegade. Når vi leverer varer til den, skal vi enten parkere så langt væk, at levering bliver enormt besværligt. Ellers skal vi risikere en p-bøde. Ladcyklen stiller vi bare lige ude foran butikken."

File Under Pop

Citat fra virksomheden File Under Pop.



Forside af rapporten "Brug af el-ladcykler til erhvervskørsel i København". Grafik: COWI.

Kortlægning af potentialer og barrierer for microhubs

I projektets sidste delprojekt, har rådgivervirksomheden BDO udarbejdet en kortlægning af potentialer og barrierer for igangsættelse og brug af såkaldte microhubs i København. Et microhub er en omlastningsmulighed, ofte i form af en container, placeret i byområder, for at muliggøre varelevering på cykel eller mindre køretøjer.

Kortlægningen er udarbejdet på baggrund af interviewundersøgelser med 10 centrale aktører: De otte fragt- og distributionsvirksomheder PostNord, GLS, Bring, DAO, DHL, Wolt, Aarstiderne og Økoskabet, brancheorganisationen Dansk Erhverv og Aarhus Kommune, som planlægger et forsøg med microhubs.

De største fragtvirksomheder fremhæver flere barrierer, bl.a. manglende nuværende behov for omlægning af de nuværende praksisser. Distributørerne, som er nysgerrige på potentialerne ved microhubs, er positive for at dele et parkeringsareal med andre distributører, så længe de har egne aflåste containere. De foretrækker dog at leje sig ind i en facilitet, hvor en tredjepart står for administrationen, frem for selv at skulle drive et microhub i samarbejde med andre virksomheder.

Undersøgelsen viser også, at virksomhederne har forskellige behov og ønsker for placering af et microhub. Nogle virksomheder foretrækker en central placering, mens andre foretrækker let adgang fra motorveje.

Der er udarbejdet en rapport til internt brug i forvaltningen og en resumerapport til eksternt brug. Resumerapporten er vedlagt som bilag.



Forside af rapporten "Potentialer og barrierer for igangsættelse af microhubs i København". Grafik: BDO.

Læringspunkter

Læringspunkter

Afprøvningsforløb og indsamling af viden gennem praktisk erfaring bør fortsættes. Pilotprojekter og afprøvningsforløb er en værdifuld metode til at indsamle viden og indsigter, som forvaltningen ellers ikke får indsigt i, særligt i forhold til forståelse af adfærd og vaner. Udgifterne til ikke-fysiske tiltag er lave sammenlignet med fysiske tiltag, og der kan skabes cykelfremme gennem ikke-fysiske tiltag blandt københavnere med forskellige barrierer for at cykle.

Vaneændringer i hverdagslivet tager tid og kan afhænge af specifikke omstændigheder. En anbefaling er derfor at gennemføre længerevarende og mere fleksible afprøvningsforløb, fx i forhold til størrelse på lad på elladcykel til forældre med børn.

Samarbejder på tværs af forvaltninger bør prioriteres, hvor det giver mening. At arbejde på tværs af forvaltninger kan skabe ny viden, der har potentiale for at gavne bredt og fange de problemstillinger og muligheder, der ellers er faldet mellem to stole.

Særlige indsigter fra projektet

- Ikke-fysiske tiltag adskiller sig fra anlægsprojekter og anden fysisk planlægning. Det kræver tid at udvikle og gennemføre ikke-fysiske tiltag.
- Københavnske borgere og virksomheder har udvist generel interesse for at deltage i cykelfremmende projekter. Både borgere og virksomheder fremhæver signalværdien ved at cykle som del af deres motivation for at deltage i afprøvningsforløb.
- Familier og virksomheder fremhæver forskellige fordele ved elladcykler. Elcyklens muligheder overraskede familier og virksomheder i projektet, og flere virksomheder fremhæver, at de kunne fragte mere end forventet på en elladcykel. Samtidig fremhæves en mere forudsigelig transporttid og nemme parkeringsmuligheder.
- Undervisningsforløb om grøn mobilitet har været et efterspurgt supplement til det ellers omfangsrige udbud af undervisningstilbud, faciliteret af Bæredygtig Generation, Børne- og Ungeforvaltningen.

Samarbejdspartnere

Eksterne samarbejdspartnere:

- Polygraphic.
- Trafik i Børnehøjde.
- Rådet for Sikker Trafik.
- Dansk Skolecykling.
- SOSU H.
- Will & Agency.
- Liisabike.
- Impact Economics.
- COWI.
- FRI Bike Shop.
- BDO.
- Derudover er gennemført interviews med PostNord, GLS, Bring, DAO, DHL, Wolt, Aarstiderne, Økoskabet, Dansk Erhverv og Aarhus Kommune.

Interne samarbejdspartnere:

- Økonomiforvaltningen.
 - Kontor for Mobilitet.
 - Kontor for Analyse og Klima.
- Børne- og Ungeforvaltningen.
 - Bæredygtig Generation.
 - Københavnske folkeskoler.
- Sundheds- og Omsorgsforvaltningen
 - Afdeling for Strategisk Folkesundhed.
 - Ungdomsskolen i Hindegade.
- I Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen særligt:
 - Trafik.
 - Cykel- og Vejprojekter.
 - Lokaludvalg i Brønshøj-Husum og Nørrebro.
 - Kommunikation.

BØRN OG UNGES INDSIGTER OG ANBEFALINGER

TIL GRØNT GENNEM BYEN 2024

OMRÅDE
AMAGER



Indsigter og anbefalinger er udarbejdet af 20 elever (5. -6. årgang) fra Sundbyøster Skole, Amager Fælled Skole og Gerbrandskolen

I DETTE KATALOG FINDER DU...

01

s. 2



Læsevejledning og
introduktion til
kataloget

02

s. 3-11



**Indsigter og
anbefalinger til at
komme gennem byen
på cykel**

Udover indsigter i elevernes
oplevelser af at cykle, bliver
du også præsenteret for
deres børnecykelruter samt
anbefalinger

03

s. 12-16



**Indsigter og
anbefalinger til at
komme gennem byen
med offentlig trans-
port**

04

s. 17-18



**Baggrund og
inddragelsesproces**

INTRODUKTION

Kære læser,

I dette katalog kan du blive klogere på hvordan børn og unge oplever at transportere sig igennem København på cykel, offentlig transport og gåben. Og så kan du desuden læse deres anbefalinger og forslag til, hvordan det kan blive endnu mere attraktivt for børn og unge at rejse med grønne og aktive transportformer.

De unges indsigter og anbefalinger er blevet indsamlet og formuleret i et inddragelsesforløb, hvor Bæredygtig Generation (BUF) har inviteret 20 folkeskoleelever (5.-6. årgang) fra 3 forskellige skoler på Amager til 5 workshops, hvor de har arbejdet med spørgsmålet: Hvordan gør vi det endnu mere attraktivt for børn og unge at vælge aktive og grønne transportformer?

Forløbet er skabt i et samarbejde med enheden Mobilitet (TMF) og projektet Grønt Gennem Byen.

Første del af kataloget omhandler at komme gennem byen på cykel. Her kan du læse om elevernes oplevelser fra forskellige cykelture ud fra deres arbejde med kortlægning, opgaver og opsummeringer af gruppesnakke samt citater.

Den sidste del sætter fokus på offentlig transport og elevernes forslag til at gøre rejsen med offentlig transport endnu bedre. Kataloget rundes af med en gennemgang af vores forløb samt de metodiske valg, der lægger til grund for inddragelsen.

God læseforøjelse

Deltagere

*David, Noam, Frederikke, Anna,
Walter, Willum, Ellen
Olivia, Bertram, Vester, Morris,
Mathias, Sølve, Saga, Magnus
Viggo, Ørn, Pil, Lydia og Linnea*



INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN PÅ CYKEL

Undervejs i vores forløb har vi cyklet en masse ture. Vi har cyklet i morgentrafikken på Amager. Vi har været på tur ude på Amager Fælleds stisystemer og så har vi været en tur i skoven ved Roskilde Fjord på MTB. Cykelturene har vi evalueret, kortlagt og diskuteret ud fra spørgsmålene: Hvor var det hyggeligt? Hvor var vi i tvivl? Hvor var vi utrygge? Hvor var det kedeligt?

OM DEN GODE, HYGGELIGE OG ATTRAKTIVE CYKELTUR

Natur

Eleverne har alle fremhævet at cykle i naturen som noget attraktivt. Særligt hvis der er variation i omgivelserne man cykler igennem og ser på. Her har udsigt til vand, søer, træer, buske og dyr været fremhævet som noget der er med til at gøre cykelturen endnu mere hyggelig og attraktiv.

Vejforhold

Køreunderlaget er også blevet fremhævet mange gange som noget, der er med til at gøre oplevelsen på cykel bedre. At cykle på grusstier, hvor det 'bumler', er sjovere end asfalt. Og så giver naturlige "vilde" stier en oplevelse af at være off-road – og det er sjovt, ifølge eleverne.

"Og lige da man kom ned til vandet var det også ret sjovt fordi der var lidt bump og så var det ikke rigtig en sti... så det var sådan lidt at man kørte op og ned og det var ret sjovt"

Elevcitater om at cykle på Amager Fælled

"Jeg kunne godt tænke mig et sted i byen, hvor man næsten ikke kunne kigge for bare træer. Det havde været hyggeligt, synes jeg. Altså man ikke kan kigge op i himlen. I slags tunnel af træer og så med små bump"

Elevcitater om den attraktive cykelsti

5	Det er fordi det er vores skole
6	Der var vejearbejde
7	Det var en lang vej og ligeså
8	Kedeligt
9	Man skulle køre frem og så
	Fordi det er vores skole
	Kom f

Arbejdsblad til kortlægningsøvelse

INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN PÅ CYKEL

OM DEN GODE, HYGGELIGE OG ATTRAKTIVE CYKELTUR

"Jeg synes måske bare at det er lidt dejligt, at inde i byen er det hele lige – og hvis man så vil ud til det vilde, så kan man tage ud i skoven"

Elevcitat om at blive inspireret af MTB-turen

Forhindringer

Forhindringer som bakker, bump og sving er med til at gøre det meget sjovere at cykle – dog skal sikkerhedsforholdene overholdes.

Frihed til at vælge små og mindre veje, der afviger fra cykelstien kan være med til at give en bedre og sjovere cykeloplevelse.

Cykellegepladser

Cykellegepladser, grønne områder og parker, hvor man må cykle, er blevet fremhævet som noget positivt, da disse områder føles trykkeligere, når man er isoleret fra anden trafik. Her kan man snakke og være social, mens man sidder på sin cykel.

"På Amager Fælled var det lidt mere som at køre frit på en måde af de små stier med skarpe sving, men på Fælleden går folk mest ture og sådan (...) Der er mange flere muligheder (i naturen). Man kan ligesom tage flere veje alt efter hvad man har lyst til. Så kan ligesom gå fra drop til pump. Man kan ligesom tage det i sit eget tempo"

Elevcitat om forskellen mellem at cykle på Amager Fælled og på en MTB-rute



MTB-tur i Boserup skoven

INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN PÅ CYKEL

Oplevelse af utryghed

Lyskryds er et af de steder, hvor eleverne føler sig mest utrygge. Særligt når de skal svinge til venstre i et kryds, kan det være svært at orientere sig og vide præcis hvor man skal placere sig.

Generelt udtrykker eleverne at de kan opleve utryghed, når de skal krydse en vej. Motordrevne trafikanter på cykelstien er også med til at skabe utryghed blandt eleverne på cykelstierne, når de bliver overhalet med høj fart af en knallert eller lignende, der fylder mere end en cykel.

Steder man kan komme i tvivl

Eleverne udtrykker at de ofte er i tvivl om hvad de skal gøre, når der er vejarbejde, da skiltningen kan være svært at tyde. Særligt kan de have svært ved at tyde hvor de må og ikke må cykle. Deres strategi bliver ofte at følge hvad de andre cyklister gør. Nogle af eleverne har desuden givet udtryk for at mange skilte i trafikken kan være svære at tyde.

Steder der opleves som kedelige

Elevernes oplevelse af kedsomhed på cykel handler ofte om at de kender stedet i forvejen og at de har cyklet på strækningen mange gange. Desuden kan lange strækninger, hvor omgivelserne ikke ændre sig også opleves som kedelige.

Vi har sat et brunt mærke (kedeligt) ved vores skole. Vi har været der mange gange, så der var ikke noget nyt. Og så satte vi et lilla mærke (i tvivl) ved krydset, fordi der var vejarbejde. Så det var lidt svært fordi der var mange skilte og afspærringer. Det var ret forvirrende med det vejarbejde



INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN PÅ CYKEL

Cykelbus

"Altså jeg har prøvet det med min familie, hvor vi var fem. Og det var altså lidt nemmere end når man er så mange (læs: som vi var), men det er også fedt at man er så mange, så kan man holde styr på det"

Elevcitat om cykelbus

En cykelbus er en måde at organisere sig, når man er en større gruppe børn og unge, der skal cykle gennem byen. Vi kalder det en cykelbus, fordi man kan være mange med på rækken, og fordi man kan have små stoppesteder på ruten, hvor nye cyklister 'stiger ombord'

ELEVERNES 8 RÅD TIL DEN GODE CYKELBUS

1. Find et godt tempo
2. Alle skal signalere med hånden
3. Alle skal holde øje med trafikken
4. Planlæg en god rute med mange træer og få lyskryds
5. Mindst 2 voksne i cykelbussen - og gerne 3
6. Man skal dele sig op i mindre grupper, når man skal dreje til venstre i et lyskryds
7. Det er nemmere jo færre man er
8. Man skal være mindst 4 personer før man kan kaldet det en cykelbus

BØRNECYKELRUTER

Som en del af elevernes anbefalinger har vi bedt dem om at designe børnecykelruter - altså en cykelrute lavet af børn til børn.

Da denne slags cykelruter ikke er en del af det københavnske byrum - endnu - er deres forslag også forskellige i forhold form, indhold og hvilken forskel den skal gøre for børn og unge på cykel.

Hver deltagende skole har designet deres egen børnecykelrute ud fra de temaer og oplevelser de er blevet præsenteret for i forløbet - så har de naturligvis også trukket på deres hverdagserfaringer som cyklist i København.



BØRNECYKELROUTE 1 AMAGER FÆLLED SKOLE

Tryghed gennem Sundholm

Hvilken forskel skal cykelstien gøre?

Vores børnecykelroute skal gøre det mere trygt at cykle igennem Sundholm. Derfor skal være lavet plads, hvor de hjemløse kan være og et cykelsti, hvor børn og unge kan cykle uden at blive utrygge

På vores børnecykelroute skal være

Vores børnecykelroute er indhegnet af træer, og så er den flyttet væk fra de områder i Sundholm, hvor der står mennesker

Børnecykelstien 😊

"Lige nu er der mange børn fra som er bange for at cykle igennem Sundholm, fordi man tit møder folk derinde, der kan finde på at råbe eller er fulde"

Citat fra elevernes arbejdsblad

Hvem er børnecykelruten lavet til?

Den er lavet til elever fra indskoling og mellemtrinnet, der ønsker at cykle igennem Sundholm på vej til og fra skole

BØRNECYKELRUTE

2 GERBRANDSKOLEN

Overdækket børnecykelsti med plads til leg

Ord der beskriver vores børnecykelrute

farvet, leg, kun for børn, overdækket, vildt, natur, spændende og sjov

Vores børnecykelrute er lavet til...

børn op til 13 år, og derfor må voksne kun være på en sti ved siden af. Der må ikke køre biler, scootere, ladcykler eller andre transportmidler med motor

På vores børnecykelrute skal der være

Bump og forhindringer, så man kan lege på cyklen

En farvet cykelsti med tegninger og streger

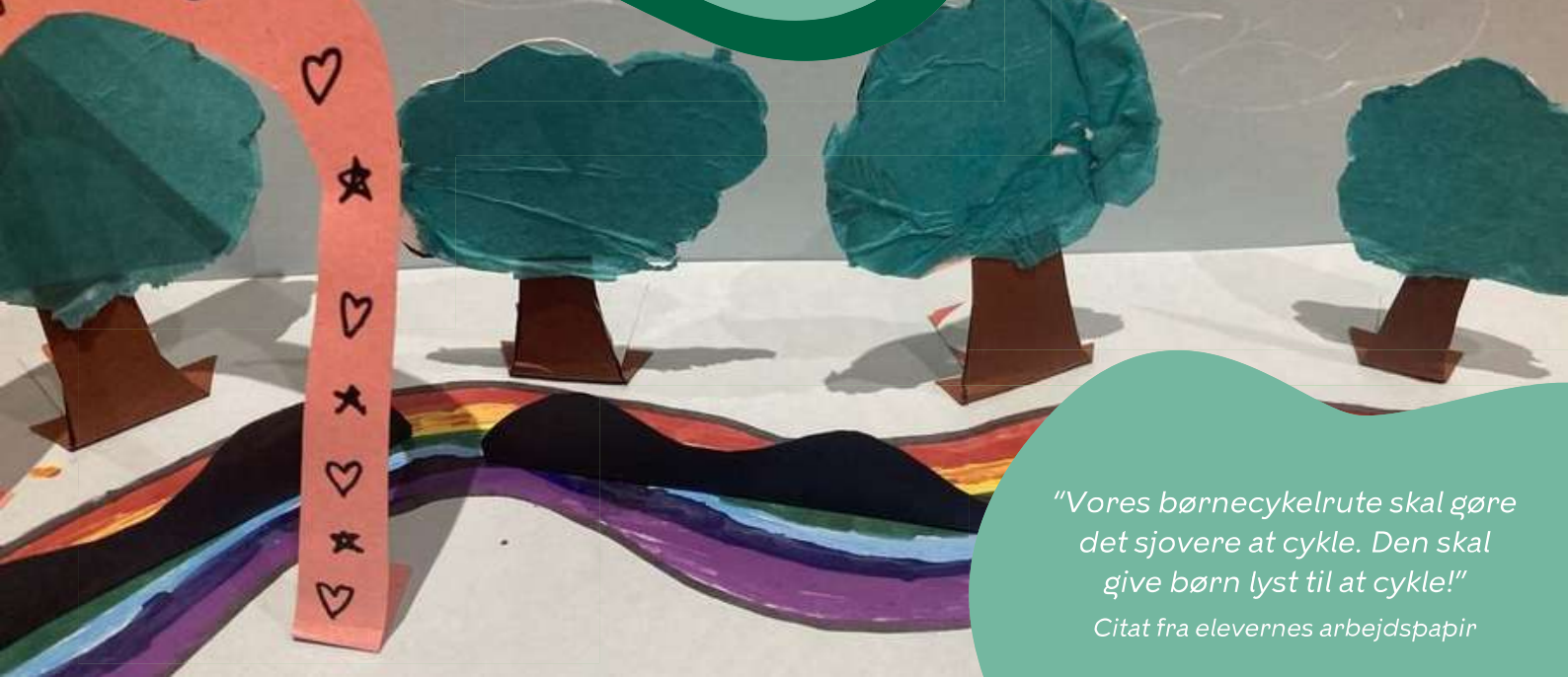
Natur med græs og træer, der dækker for himlen og danner en tunnel
Afkørsler, når der kommer vilde udfordringer, så alle børn kan cykle på den

En skærm med tidtagning

Hvor skal den være?

Hvis vi kunne bestemme skulle den være på Amagerbrogade - og ved krydset til Gerbrandsvej

Børnecykelsti
0-13



"Vores børnecykelrute skal gøre det sjovere at cykle. Den skal give børn lyst til at cykle!"

Citat fra elevernes arbejdsblad

BØRNECYKELROUTE

3 SUNDBYØSTER SKOLE

En farvet cykelsti til børn

På vores børnecykelrute skal der være

Farvet asfalt med flotte tegninger
Bump der er sjove at cykle over
To stier, der er brede
Der skal være natur med græs og træer

Hvor skal den være?

Vores børnecykelrute vil gøre mest gavn ved Elbagade for der er meget trafik

Ord, der beskriver vores børnecykelrute

Hyggelig, tryk, sikker, sjov, væk fra bilerne, cykelpark og skilte, der er nemmere at aflæse

Adgang forbudt for elcykler, knallerter og ladcykler



OPSUMMERING AF ELEVERNES ANBEFALINER TIL AT GØRE CYKELTUREN ENDNU BEDRE

- Flere træer og mere natur langs cykelstierne
- Børnecykelruter hvor der er plads til en sjovere cykeltur
- Mere børnevenlige trafikskilte, der er nemmere at aflæse
- Skilte der kan vise børn og unge til alternative cykelruter, hvor der er mere natur, færre biler og færre lyskryds. Her er 'Rute til ro-skiltene' på Amager Fælled blevet nævnt som en god måde at gøre opmærksom på alternative ruter.
- Grønt i længere tid for fodgængere – og tidsnedtæller ved lysregulering, så man ved hvor lang tid man har til at komme over vejen
- Sjove blikfang på skilte, cykelstien eller på mure langs vejen kunne gøre det sjovere



INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN MED OFFENTLIG TRANSPORT

S-TOG

Jeg synes det er besværligt at rejse med S-tog fordi det kan være svært at finde en siddeplads

Jeg synes det er besværligt at rejse med S-tog fordi, der kan være lang ventetid

Jeg synes det er besværligt at rejse med S-tog, når der er mange mennesker med

Jeg kan komme i tvivl, når jeg rejser med S-tog, hvis jeg ikke ved hvad rejsen koster

Når det er svært

Når vi er i tvivl

Når det er godt

Jeg kan komme i tvivl om, hvor mange penge jeg har på mit rejsekort, når jeg tjekker ud, fordi det bliver vist i kort tid på skærmen

Jeg synes det er dejligt at rejse med S-tog fordi der er en stillezone, der er god at bruge, hvis man vil have ro

Jeg synes det er hyggeligt at rejse med S-tog fordi sæderne er gode og der et bord man kan spise ved - og så er der langt mellem stoppene

Jeg synes det er hyggeligt at rejse med S-tog fordi man kan snakke sammen og kigge ud af vinduet

Jeg kan komme i tvivl, når jeg rejser med S-tog hvis det bliver forsinket

Vi giver S-tog 8 ud af 10



INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN MED OFFENTLIG TRANSPORT

BUS

Jeg kan komme i tvivl, når jeg rejse med bus, hvis den kører fordi det stoppested jeg skal af ved

Jeg synes det er hyggeligt at rejse med bus fordi man kan tale med venner eller spille på telefon, hvis man er alene

Jeg kan komme i tvivl, når jeg rejser med bus, hvis jeg ikke kender det sted jeg skal hen

Jeg synes det er hyggeligt at rejse med bus fordi sæderne er gode

Jeg kan komme i tvivl, når jeg rejser med bus, fordi jeg ikke ved hvilken jeg skal tage

Jeg synes det er nemt at rejse med bus fordi man kan kigge ud af vinduet

Når det er svært

Når vi er i tvivl

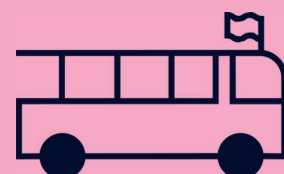
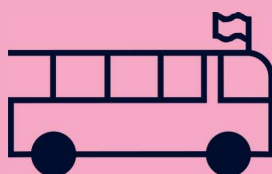
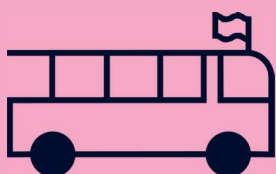
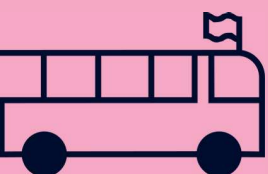
Når det er godt

Jeg synes det er besværligt at rejse med bus fordi de alle sammen hedder tal fx. 77, 18, 33

Jeg synes det er besværligt at rejse med bus fordi den ofte er proppet

Jeg synes det er besværligt at rejse med bus, fordi det tager lang tid med mange stop

Vi giver bus 5.5 ud af 10



INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN MED OFFENTLIG TRANSPORT

METRO

*Jeg kan komme i tvivl,
når jeg rejse med metro,
hvis jeg ikke ved hvilken
station jeg skal af på og fx
ikke kan læse*

*Jeg synes det er rart at
køre med metro, når der
ikke er så mange med -
især når man ikke kører i
tunnel*

*Jeg kan komme i
tvivl, når jeg rejser
med metro om jeg
har tjekket ind*

*Jeg synes det er hyggeligt
at rejse med metro, når
jeg rejser med mine
venner*

Når det er
svært

Når vi er i
tvivl

Når det er
godt

*Jeg synes det kan være
besværligt at rejse
med metro, når der er
mange der skal ind og
ud*

*Jeg synes det er nemt
at rejse med metro,
fordi det er ret let at se
hvor man skal hen og
det går hurtigt*

*Jeg synes det er
besværligt at rejse
med metro, når der
er mange mennesker
med*

Vi giver Metro 6.5 ud af 10



INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN MED OFFENTLIG TRANSPORT

GÅBEN

*Jeg synes det er
besværligt
at rejse på gåben
når man skal rejse langt*

Når det er
svært

*Jeg synes det er hyggeligt
at rejse på gåben
når jeg er afsted mine
venner*

Når vi er i
tvivl

*Jeg synes det er godt at
at rejse på gåben
fordi det er godt for kroppen
og man får frisk luft*

Når det er
godt

*Jeg synes det er
ubehageligt at rejse
på gåben når det er
aften*

*Jeg kan komme i tvivl, når
jeg rejser på gåben
når jeg glemmer at kigge
hvor jeg går*

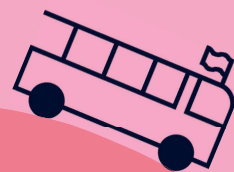
Vi giver gåben 7 ud af 10



INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL AT KOMME GENNEM BYEN MED OFFENTLIG TRANSPORT

Metro

- Højere tale i højtaleren
- Gentage næste stop flere gange
- Flere over jorden, så man kan se, hvor man er



Bus

- Større skærme, der viser tid for næste bus
- Mere børnevenlige kort, så det er nemmere at aflæse hvor bussen kører hen
- Mere genkendelige navne end tal
- Mere rengøring



S-tog

- Indsæt flere S-tog, så ventetiden bliver kortere
- Længere visetid på check-in-/check-udskærmen, så man kan nå at se sin saldo
- En prisliste, der er lettere at aflæse, så man ved hvad ens rejse kommer til at koste



Gåben

- Skilte/tekst på fortovet, hvor der står 'kig op!'
- Flere gadelys om aftenen, så det føles mere trygt

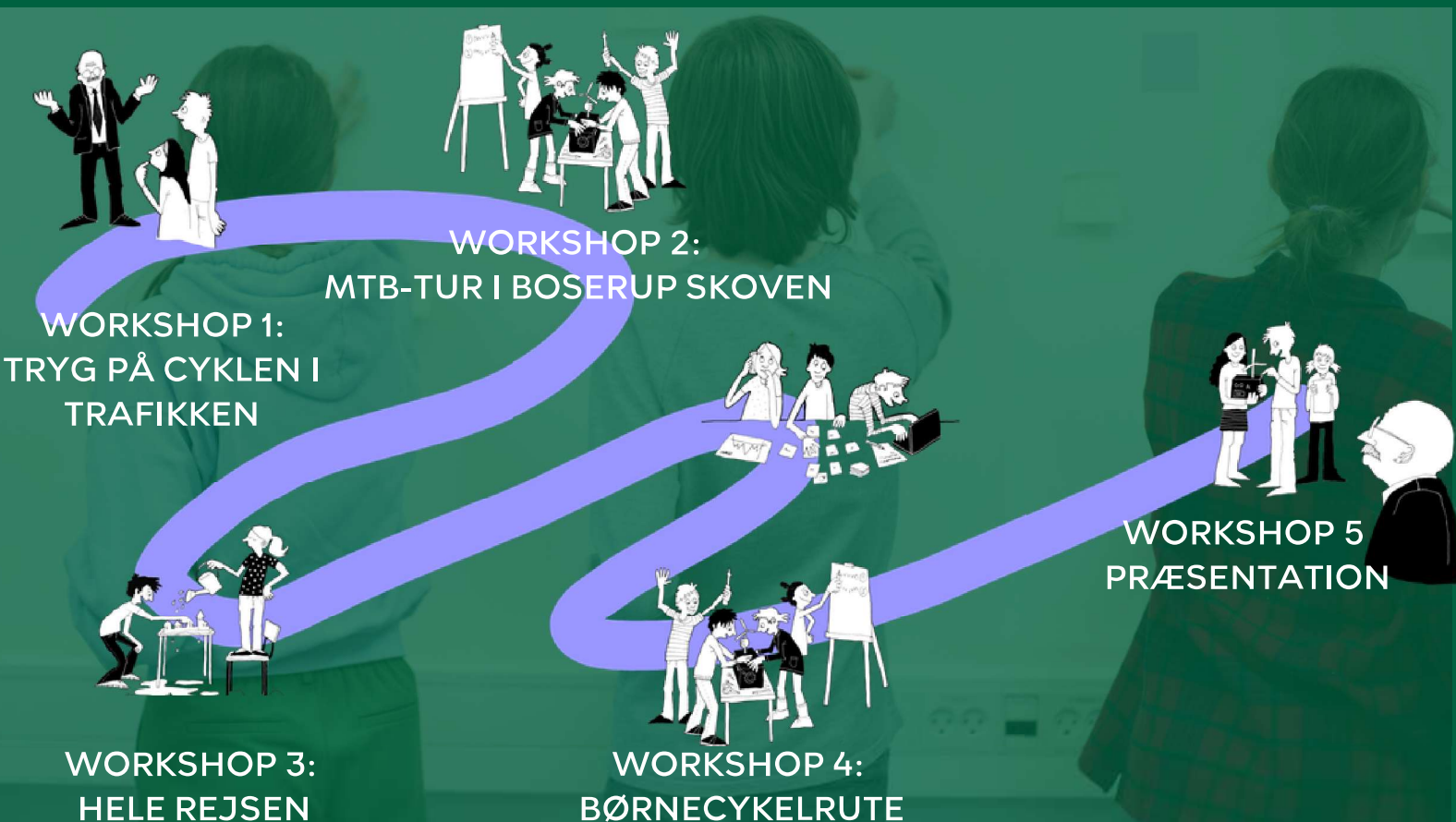
BAGGRUND OG INDDRAGELSESPROCES

I foråret 2024 inviterede enheden Mobilitet i Teknik- og Miljøforvaltningen 20 motiverede elever (5. -6. årgang) fra forskellige skoler på Amager til at deltage i et inddragelsesforløb som en del af deres projekt Grønt Gennem Byen. Eleverne blev bedt om at komme med indsigter og anbefalinger til spørgsmålet; hvordan gør vi det endnu mere attraktivt for børn og unge at vælge grønne og aktive transportformer?

Over fem workshops, faciliteret af Bæredygtig Generation, har eleverne arbejdet med deres indsigter og anbefalinger til projektet.

Udgangspunktet for alt deres arbejde har været ture i trafikken og i skoven på cykel og med offentlig transport.

Eleverne har arbejdet med oplevet tryghed i trafikken, hvor de med kortlægningsøvelser har udpeget og beskrevet, hvornår de oplever tvivl, tryghed og glæde på cyklen. De har også arbejdet med cyklen som et rekreativt transportmiddel, da de cyklede MTB. På vores tredje workshop skulle de selve planlægge og gennemføre en rejse med offentlige transportmidler, for at blive klogere på hele rejsen. På fjerde workshop fik de et inspirationsoplæg og designede herefter deres børnecykelruter. Torsdag den 3. oktober 2024 præsenterede eleverne deres arbejde for enheden Mobilitet (TMF).



Forklaringsskema - den grønne cykelrute

Gruppe: grå

Farve	Forklaring
1	Off Road og grøn sti
2	Rundkørsel
3	Starten på det Hele
1	forventende gult Hegn
2	Bil dytter af os
	Kaotisk Vej arbejde
	Kaotisk Kryds
	Bare lige Ud

Forklaringer af kortlægningsøvelse

ARBEJDSPROCESSEN

Elevernes erfaringer og oplevelser om at transportere sig i København har således været udgangspunktet for al den viden vi sammen har skabt. Indsigter og udtalelser er opsamlet og bearbejdet gennem forskellige kortlægningsøvelser, forskellige opgaver og plenumsnakke og fokusgruppeinterviews.

Alle snakke og interviews er blevet optaget og efterfølgende transskriberet. De indsigter I er blevet præsenteret for i dette katalog er indsamlet og opsummeret på baggrund af disse transskriberinger.



Vi håber vi bliver hørt!

Amager Fælled Skole

Anna
David
Frederikke
Noam
Walter
Willum

Sundbyøster Skole

Magnus
Linnea
Lydia
Pil
Saga
Viggo
Ørn

Gerbrandskolen

Bertram
Ellen
Mathias
Morris
Olivia
Sølve
Vester

Hørt Ungdom

Er en indsats under "Bæredygtig Generation", der er placeret i Afdelingen for Bæredygtig Udvikling i Københavns Kommunes Børne- og Ungdomsforvaltning.

For nærmere info – kontakt: BG@kk.dk eller ring på 30912998

BØRN OG UNGES INDSIGTER OG ANBEFALINGER

TIL GRØNT GENNEM BYEN 2025

OMRÅDE VALBY



Indsigter og anbefalinger er udarbejdet af 19 elever (5. årgang) fra Lykkebo Skole, Valby Skole og Vigerslev Allé Skole

I DETTE KATALOG FINDER DU...

01

s. 2



Læsevejledning og
introduktion til
kataloget

02

s. 3-6



**Gåglæde og
cykelglæde**

I dette afsnit kan du læse
mere om hvor og hvornår de
unge oplever gå- og
cykelglæde

03

s. 7-16



**Indsigter, ideer og
anbefalinger til at
komme grønt gennem
byen**

Her præsenterer de unge
deres fem forskellige ideer,
der kan være med til at gøre
sjovere at vælge grønne
transportmidler

04

s. 17-18



**Baggrund og
inddragelsesproces**

Her kan læse om vores lidt
om vores metoder og
arbejdsprocessen

INTRODUKTION

Kære læser,

I dette katalog kan du blive klogere på hvordan børn og unge oplever at transportere sig igennem København på gåben og på cykel. Og så kan du desuden læse deres anbefalinger, ideer og forslag til, hvordan det kan blive endnu mere attraktivt for børn og unge at rejse med grønne og aktive transportformer.

De unges indsigter og anbefalinger er blevet indsamlet og formuleret i et inddragelsesforløb, hvor Bæredygtig Generation (BUF) har inviteret 19 folkeskoleelever (5. årgang) fra 3 forskellige skoler i Valby til 5 workshops, hvor de har arbejdet med spørgsmålet:

Hvordan gør vi det endnu mere attraktivt for børn og unge at vælge aktive og grønne transportformer?

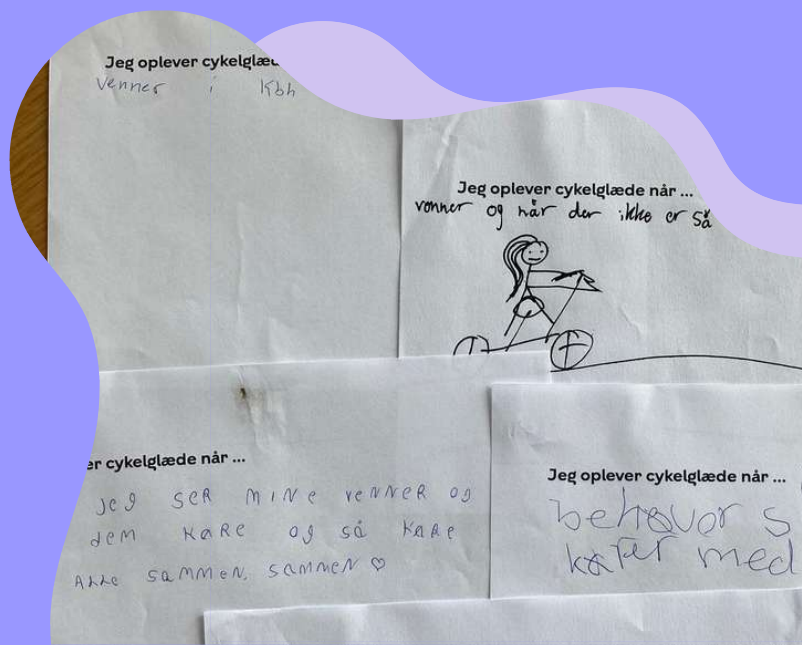
Forløbet er skabt i et samarbejde med enheden Mobilitet (TMF) og projektet Grønt Gennem Byen.

Første del af kataloget sætter fokus på de to temaer, der er blevet arbejdet med - gåglæde og cykelglæde. Her har eleverne sat ord på, hvornår de oplever glæde ved de to transportformer i deres hverdag og hvordan de har oplevet det under forløbet øvelser og ekskursioner.

Den anden del af kataloget har fokus på elevernes anbefalinger og ideer, der kan gøre det mere attraktivt og sjovt at gå eller cykle i Valby og i København.

God læseforøjelse

Amy, Siri, Nahla, Marie, Talin, Jingjai, Norma, Lilly, Isak, Sanskriti, Asta, Mollie, William, Anna, Marcelo, Villads, Benjamin, Storm og Willum



GÅGLÆDE

"Jeg oplever gåglæde, når jeg går med mine venner eller høre musik"

Hvordan har vi arbejdet med gåglæde?

I vores forløb har vi arbejdet med gåglæde. Vi har snakket om hvor, vi godt kan lide at gå. Vi har også lavet fotosafari i Karens Minde Aksen, hvor vi har undersøgt, hvilke omgivelser, der kan skabe gåglæde. Her undersøgte vi også hvad, der er med til at skabe det gode opholdssted på en gåtur. Vi har også gået ture i Valby, hvor vi har prøvet at lægge mærke til, hvad vi godt kan lide og hvad vi ikke kan lide, når vi går ture.

Fotosafari i Karens Minde Aksen

I Karens Minde Aksen har vi taget billeder steder, hvor vi godt kan lide at gå og hvor vi godt kan lide at opholde os. Det er dejligt, når det er pænt, hvor man går. En grafittivæg, hvor man kan tage pæne billede af sig er også godt. Vi synes også det er fedt, når der er udfordringer, der hvor mange går. Fx stenene, så man kan hoppe over vandet.



GÅGLÆDE

Hvordan er det at gå i København?

Vi har lavet anmeldelser af hvor god København er at gå. Vi har givet stjerner fra 1-5.

"4 og en halv ud af 5. Fordi der er meget natur og det er hyggeligt"

"3 ud af 5. Fordi det er fint nok, men ikke det bedste"

"4 ud af 5. Fordi der er mange flotte bygninger. Og så er der mange ting man kan lave i byen"

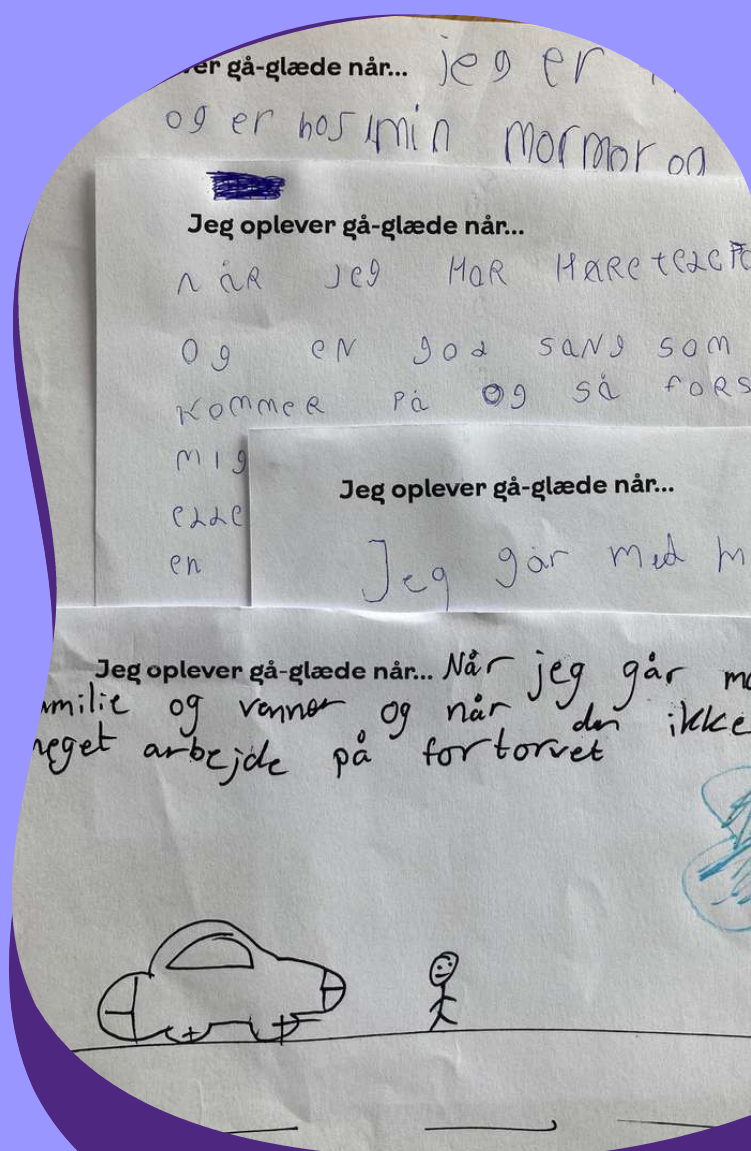
"2 og en halv ud af 5. Fordi der er mange biler"

Jeg oplever gåglæde når...

...jeg har høretelefoner på og der kommer en god sang (...) så kan jeg forestille mig at jeg går på en catwalk eller noget andet.

...jeg går med min familie og venner, og når der ikke er så meget arbejde på fortorvet.

...jeg går med mine venner

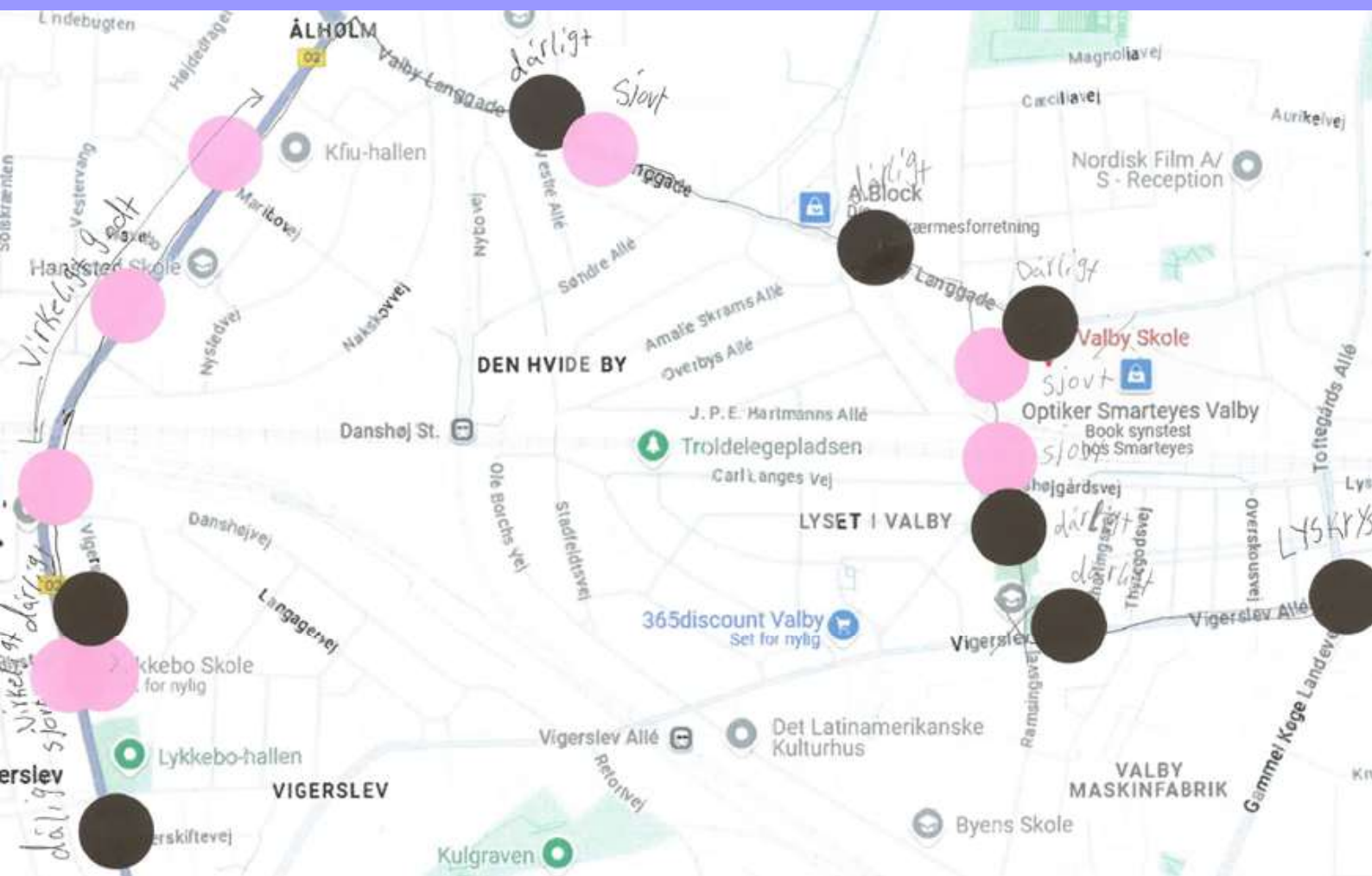


CYKELGLÆDE

Vores cykeloplevelser i Valby

Vi har arbejdet med kort, hvor vi har markeret med klistermærker de steder vi godt kan lide at cykle (lyserød) og de steder vi ikke kan lide at cykle (brun). Mange på holdet var enige om at tunnelen under jernbanen er sjov, fordi der er bakker og sving. Samtidig er der også mange, der synes det kan være lidt utrygt, fordi det kan være svært at se om der kommer en anden rundt i sving. Når det er mørkt, er det meget utrygt. Krydset ved Toftegårds Plads var meget stressende - særligt, når man skulle holde for rødt i helleanlægget.

"Træer gør det hyggeligere - og det skærmer for vinden"



CYKELGLÆDE

Mountainbiketur i Boserup Skov

Vi var ude at cykle mountainbike tæt ved Roskilde Fjord. Noget af det, der skabte cykelglæde i skoven var;

"at terrænet skiftede hele tiden. Først kørte vi på grus, så lidt på små spor i jord og så var der bakkerne".

"at vi blev hele tiden udfordret på cyklen i stedet for bare at cykle lige ud – og det var også med til at gøre det sjovt".

Jeg oplever cykelglæde når...

- ...jeg ikke behøver at skynde mig
- ...jeg kører med alle mine venner
- ...jeg cykler med mine venner og der ikke er så meget trafik
- ...jeg cykler til fodbold



Den sjove cykelsti

VIGERSLEV ALLE SKOLE

Vi har lavet en cykelsti kun til cykler og gående, som skal være sjovere end de normale cykelstier - f.eks. ved at der er højtalere der spiller musik, graffitivæg, en masse natur og cykellegepladser på vejen

Vores idé er vigtig, fordi det vil gøre det meget sjovere at cykle, og gøre det meget tryggere for især børn og unge, fordi der ikke er nogle biler.



Den sjove cykelsti

VIGERSLEV ALLE SKOLE

Cykelglæde er vigtigt for os, fordi vi cykler rigtig meget - i skole, til sport og fritidsaktiviteter og meget andet. .

Vores idé gør en stor forskel for børn og unge, der kommer til at få mere lyst til at cykle, og være tryggere og have det sjovere når de gør.

Vores cykelsti kan bl.a. bruges i parker (som f.eks. Vigerslevparken), ved skoler og børnehaver og i Sydhavn!

"Vi kan ikke gøre noget ved vejret, men vi kan godt gøre noget ved vejen!"

WAYFINDING

LYKKEBO SKOLE

*Find nemmere rundt og vær mindre på
din telefon på stationen!*

"Det er smart at man f.eks.
kan finde bussens nye
holdeplads, når der er
vejarbejde."

"Vi hjælper mennesker
med at komme hurtigere
frem, og til ikke at bruge
ligeså meget skærm."



WAYFINDING

LYKKEBO SKOLE

EN SKÆRM OG EN KASSE

Vi synes tit det kan være svært at finde rundt på tog- og busstationer, især hvis der er vejarbejde så busserne holder andre steder end de plejer. Derfor synes vi, at man skal have en skærm på stationer, hvor man kan søge på sin bus eller sit tog, og så få vist vejen hen til dem. Ligesom dem man kan bruge til at finde rundt i storcenter.

Det er vigtigt, fordi det kan gøre især børn og unges oplevelser på stationer meget bedre, da man hurtigere kan finde vej, og kan lave noget andet end at kigge på ens telefon - det gør vi nemlig alle lidt for meget.

Derudover synes vi, at der burde være en lille kasse ved stationerne med bøger, sudoku, kryds og tværs, og andet leg og underholdning, så man ikke altid sidder og kigger på sin telefon, mens man venter på sit tog eller sin bus.

Vores idé kan gøre, at folk oftere når deres tog og bus, fordi de kan finde vej hen til dem, og at man bruger sin telefon mindre, og keder sig mindre når man venter.

GÅ GLADERE

LYKKEBO SKOLE

EN GÅMAKKER APP

Der mange sure og ensomme mennesker i byen, og mange steder hvor det er kedeligt at gå. Vi bliver selv gladere og keder os mindre, når vi går sammen med nogen. Derfor er vores idé, at man kan lave en app, hvor man kan finde en gåmakker, når man skal ud at gå en tur. Så kan man finde én, som man ikke kender, der vil ud at gå samtidig med en selv, og på den måde, kan man både få selskab på sin gåtur, og lære et nyt menneske at kende.

"For os handler gåglæde allermest om at have nogle at gå sammen med"



GÅ GLADERE

LYKKEBO SKOLE

Vores idé er vigtig, fordi der er mange ensomme mennesker, som kunne få meget glæde af en gåmakker, og få en ven at snakke og gå med. Og så kan den hjælpe os med at bruge lidt mindre tid på vores telefoner, og få især flere børn og unge til at gå flere ture, fordi det bliver sjovere.

Derudover anbefaler vi, at man laver mobilfrie zoner, nogle af de steder hvor mange går tur, så man kan snakke sammen og opleve naturen (som der gerne må være meget af), i stedet for at gå og kigge i telefonen.

Vores idé gør især en forskel for dem der er ensomme, fordi de får en mulighed for at mødes og snakke med et andet menneske. Det gør også en forskel for børn og unge, som måske kommer til at gå flere ture, og derfor komme mere udenfor og væk fra deres telefoner.

BØRNEKRYDS

LYKKEBO SKOLE

"Det er vigtigt at finde på nye ideer til hvordan vi krydser vejen, for at det bliver sjovere og tryggere for børn at krydse vejen!"

Når vi var ude og cykle, var det stressende ved de store kryds. Derfor vil vi gerne lave et "børnekryds", hvor det bliver sjovere at krydse vejen, hvor man har bedre tid, og hvor bilerne kører langsommere og er mere opmærksomme på børn.



BØRNEKRYDS

LYKKEBO SKOLE

"Det var mega stressende at krydse vejen, når man var mange på cykel, og der var alt for kort tid til at komme over"

Vi tror at biler, der kører ved krydset er mere forsigtige. Dem der går over krydset, vil også være mere opmærksomme på vejen, og måske ikke kigge ligeså meget i sin telefon, når de går over krydset.

I BØRNEKRYDSET SKAL DER VÆRE

Farvet asfalt, og forskellige lege og konkurrencer over krydset, som børn (og voksne) kan lave mens de krydser vejen. For at børn ikke bare bliver ude på vejen og leger, vil der være konkurrencer om, hvor hurtigt man kan komme over – så man trykker på en knap, når man starter, og trykker på en knap på den anden side af vejen, når man er kommet over krydset.

Vores idé er vigtig, fordi det kan gøre det meget tryggere og sjovere for børn at krydse vejen. Bilerne holder bedre øje med vejen, fordi der er en masse farver.

Man kan f.eks. lave vores børnekryds ved skoler, børnehaver og legepladser!

CYKEL- OG GANGSTI

VALBY SKOLE

Vi vil gøre det sjovere og mere trygt at gå og cykle i København, særligt for børn og unge. Derfor har vi lavet en cykel- og gangsti med en gå-legeplads, hvor man bevæger sig fremad, mens man leger. Der vil være en slags forhindringsbane ved siden af gangstien, og små forhøjninger på cykelstien så det er sjovere at cykle, og så skal der være små tegninger på stierne. Det vil være væk fra biltrafikken, så man kan føle sig helt tryk, og så skal der være mange træer og natur.

Man kan lave vores cykel- og gangsti i parker som Valbyparken og Søndermarken, eller stier ved skoler som f.eks. den mellem Valby Skole og Vigerslev Allé Skole.

Vores idé kan gøre en forskel for alle, der tager vores cykel- og gangsti. De vil få en lidt sjovere tur, og de vil opleve mere cykel- og gåglæde i hverdagen. Det kan også hjælpe klimaet, fordi der måske er flere, der vil cykle og gå end køre bil, og der vil være mere natur i byen.

Vores idé er vigtig, fordi den vil skabe meget cykelglæde, og gøre at flere børn og måske også voksne vil cykle eller gå, fordi de kan lege og have det sjovt mens de er på vej i skole eller til fritidsaktiviteter eller andet. Det kan også være et sted hvor børn kan mødes og have det sjovt sammen udenfor.

BAGGRUND OG INDDRAGELSESPROCES

I efteråret 2025 inviterede enheden Mobilitet i Teknik- og Miljøforvaltningen 19 motiverede elever (5. årgang) fra forskellige skoler i Valby til at deltage i et inddragelsesforløb som en del af deres projekt Grønt Gennem Byen. Eleverne blev bedt om at komme med indsigter, ideer og anbefalinger til spørgsmålet; hvordan gør vi det endnu mere attraktivt for børn og unge at vælge grønne og aktive transportformer?

Over fem workshops, faciliteret af Bæredygtig Generation, har eleverne arbejdet med deres indsigter, ideer og anbefalinger til projektet. Udgangspunktet for alt deres arbejde har været cykel- og gåture i Valby og en mountainbiketour ved Roskilde Fjord.

Eleverne har arbejdet med deres oplevelse af cykel- og gåglæde i byen, hvor de med kortlægnings- og skrive- og fotoøvelser har udpeget og beskrevet, hvornår de oplever glæde i byen. De har også arbejdet med cyklen som et rekreativt transportmiddel, da de cyklede MTB. På vores tredje workshop har de arbejdet med wayfinding på Valby Station. Mens de på den fjerde workshop var i fremtidsværkstedet inden lavede en stop-motion film om deres idé. Fredag den 23. maj 2025 præsenterede eleverne deres arbejde for enheden Mobilitet (TMF).



**WORKSHOP 1:
PÅ CYKLEN I
TRAFIKKEN**



**WORKSHOP 2:
MTB-TUR I BOSERUP SKOVEN**



**WORKSHOP 4:
FREMTIDSVÆRKSTED**



**WORKSHOP 3:
GANG I GADEN**



**WORKSHOP 5
ØVE PRÆSENTATION**



Alle snakke og interviews er blevet optaget og efterfølgende transskriberet. De indsigter I er blevet præsenteret for i dette katalog er indsamlet og opsummeret på baggrund af disse transskriberinger.



Vi håber vi bliver hørt!

Valby Skole

Isak
Sanskriti
Asta
Mollie
William
Anna

Lykkebo Skole

Amy
Siri
Nahla
Marie
Talin
Jingjai
Norma
Lilly

Vigerslev Allé Skole

Marcelo
Villads
Benjamin
Storm
Willum

Hørt Ungdom

Er en indsats under "Bæredygtig Generation", der er placeret i Afdelingen for Bæredygtig Udvikling i Københavns Kommunes Børne- og Ungdomsforvaltning.

For nærmere info – kontakt: BG@kk.dk eller ring på 30912998

BØRN OG UNGES INDSIGTER OG ANBEFALINGER TIL GRØNT GENNEM BYEN 2025 I BRØNSHØJ

Indsigter og anbefalinger er udarbejdet af 5.
årgang på Brønshøj Skole (nov-dec 2025)



ABU Bæredygtig
Generation



INTRODUKTION

Kære læser,

I dette katalog kan du blive klogere på hvordan børn og unge oplever at bevæge sig i og igennem Brønshøj til fods og på cykel. Og så kan du læse nogle af deres anbefalinger og forslag til, hvordan det kan gøres mere rart, trygt og sjovt at cykle og gå i Brønshøj.

De unges indsigter og anbefalinger er blevet indsamlet og formuleret i et inddragelsesforløb, hvor Bæredygtig Generation (BUF) har inviteret 5. årgang på Brønshøj Skole til 5 workshops, hvor de har arbejdet med spørgsmålet:

Hvordan kan man skabe mere cykel- og gåglæde blandt børn og unge i Brønshøj?

Forløbet er skabt i et samarbejde med enheden Mobilitet (KTF) og projektet Grønt Gennem Byen.

I den første del af kataloget kan du bliver klogere på inddragelsesprocessen og arbejdsmetoden, der har dannet ramme for inddragelsesforløbet. Herefter kan du dykke ned i elevernes forskellige anbefalinger og idéer til løsninger, hvor der både er beskrivelser og billeder. I den sidste del af kataloget har vi samlet et udpluk af elevernes hybridscykelstativer, der kan styrke sociale relationer og samtidig gøre parkeringen af cykler nemmere.

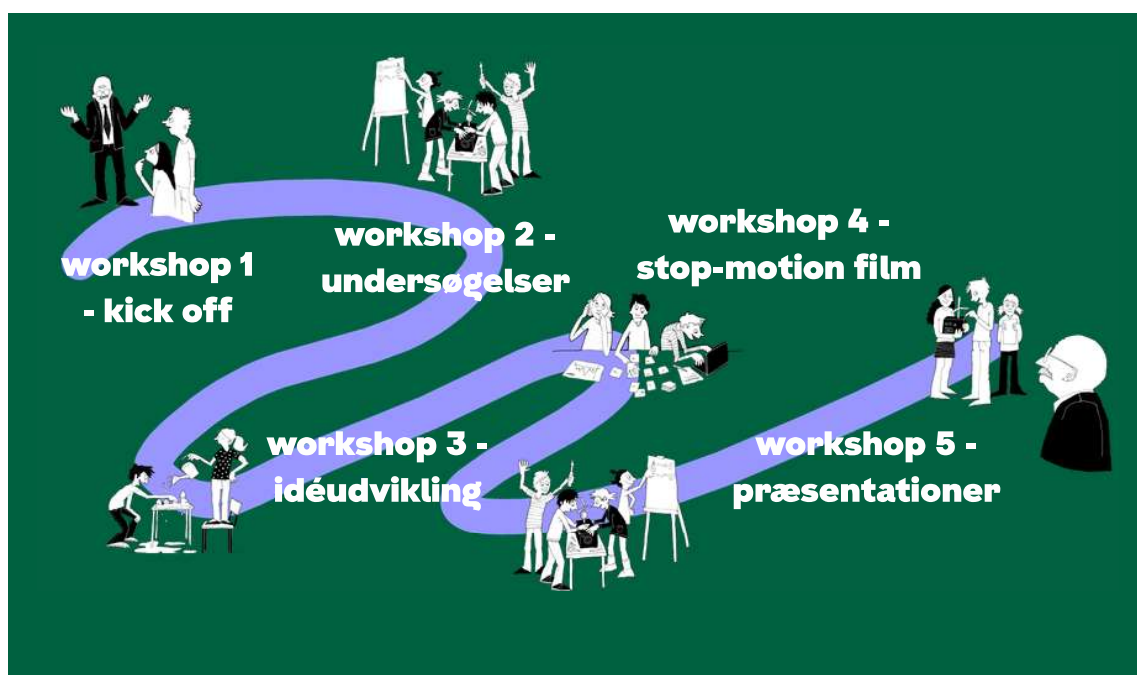
God læselyst

INDDRAGELSESPROCES OG ARBEJDSMETODE

I vinteren 2025 inviterede enheden Mobilitet i Klima-, Teknik- og Miljøforvaltningen alle elever fra 5. årgang fra Brønshøj Skole til at deltage i et inddragelsesforløb som en del af projektet Grønt Gennem Byen. Eleverne blev bedt om at komme med indsigter og anbefalinger til spørgsmålet; hvordan kan man skabe mere cykel- og gåglæde blandt børn og unge i Brønshøj?

FORLØBETS OPBYGNING

Over fem workshops, faciliteret af Bæredygtig Generation, har eleverne arbejdet med deres egne indsigter og anbefalinger, der som afslutning blev præsenteret for byplanlæggerne i mobilitetsenheden. Udgangspunktet for alt deres arbejde har været deres undersøgelser af de trafikale forhold i lokalområdet samt deres egne erfaringer fra dagligdagen.



INDDRAGELSESPROCES OG ARBEJDSMETODE

Elevernes undersøgelser tæller både transportvaneundersøgelser, tryghedsundersøgelser, hastighedsundersøgelser, kortlægning, undersøgelse af krydsningsmuligheder, lydmålinger og fotosafari.

Med det overordnede spørgsmål, om at skabe mere cykel- og gåglæde, i baghovedet og deres undersøgelser på papiret skulle eleverne udvikle ideer og designe prototyper på løsninger og tiltag, der kan gøre den grønne transport i Brønshøj mere attraktiv for særligt børn og unge. Denne iterative arbejdsproces er inspireret af STEM-metoden, hvorfor eleverne skulle præsentere deres ideer halvvejs igennem forløbet, før de kunne begynde på deres endelige designs.

ANBEFALINGER Gennem FORTÆLLINGER

Til at formidle deres anbefalinger, skulle alle gruppe lave en stop-motion film, hvor de gennem en kort fortælling kunne vise et fremtidigt lokalområde med cykel- og gåglæde. De 24 stop-motion film blev alle vist for byplanlæggerne. Selvom filmene var forskellige og at udgangspunktet handlede om at skabe mere cykel- og gåglæde, så gik særligt én tematik igen – oplevelsen af tryghed. Det er i sig selv en indsigt, der er værd at tage alvorlig, når man skal arbejde med at gøre den grønne transport mere attraktiv for børn og unge.

I de følgende afsnit, udfoldes elevernes idéer og anbefalinger. Her kategoriseres deres idéer i tre overordnede tematikker, der alle gik igen i langt størstedelen af deres anbefalinger og fortællinger:

- Krydsningsmuligheder på Brønshøjvej
- Vejen til skole
- Frederikssundsvej

**"Vi (børn og unge) bor
jo også i Brønshøj, så
det er jo også vigtigt at
vi får lov at sige
noget"**

*Elevcitat om hvorfor det
er vigtigt at de bliver
inddraget*



**"Vi (børn og unge) er
nok mere udenfor i
Brønshøj end mange af
de voksne er"**

*Elevcitat om hvorfor det
er vigtigt at de bliver
inddraget*



LØSNINGER OG ANBEFALINGER

KRYDSNINGSMULIGHEDER VED BRØNSHØJVEJ

Hjørnet hvor Rytterskolehøj og Brønshøjvej mødes er et knudepunkt for mange elever, når de skal til og fra skole. Der er dog flere udfordringer ved netop dette kryds. Det har en del af grupperne peget på, og er også kommet med mulige løsninger til krydset.

Udfordringerne udspringer af, at Brønshøjvej bliver krydset af mange elever, når de enten kommer fra Brønshøj Torv og går til skolen eller når de modsat kommer fra skolen og skal hjem eller i klub. Skal eleverne krydse Brønshøjvej ved en fodgængerovergang, skal de op til hjørnet af Brønshøjvej og Frederikssundsvej. Selvom det ikke er en stor omvej, benytter mange elever sjældent denne fodgængerovergang, da det ender med at forlænge deres rute.

Flere af grupperne har fokuseret på at det kan være utrygt at krydse vejen fordi:

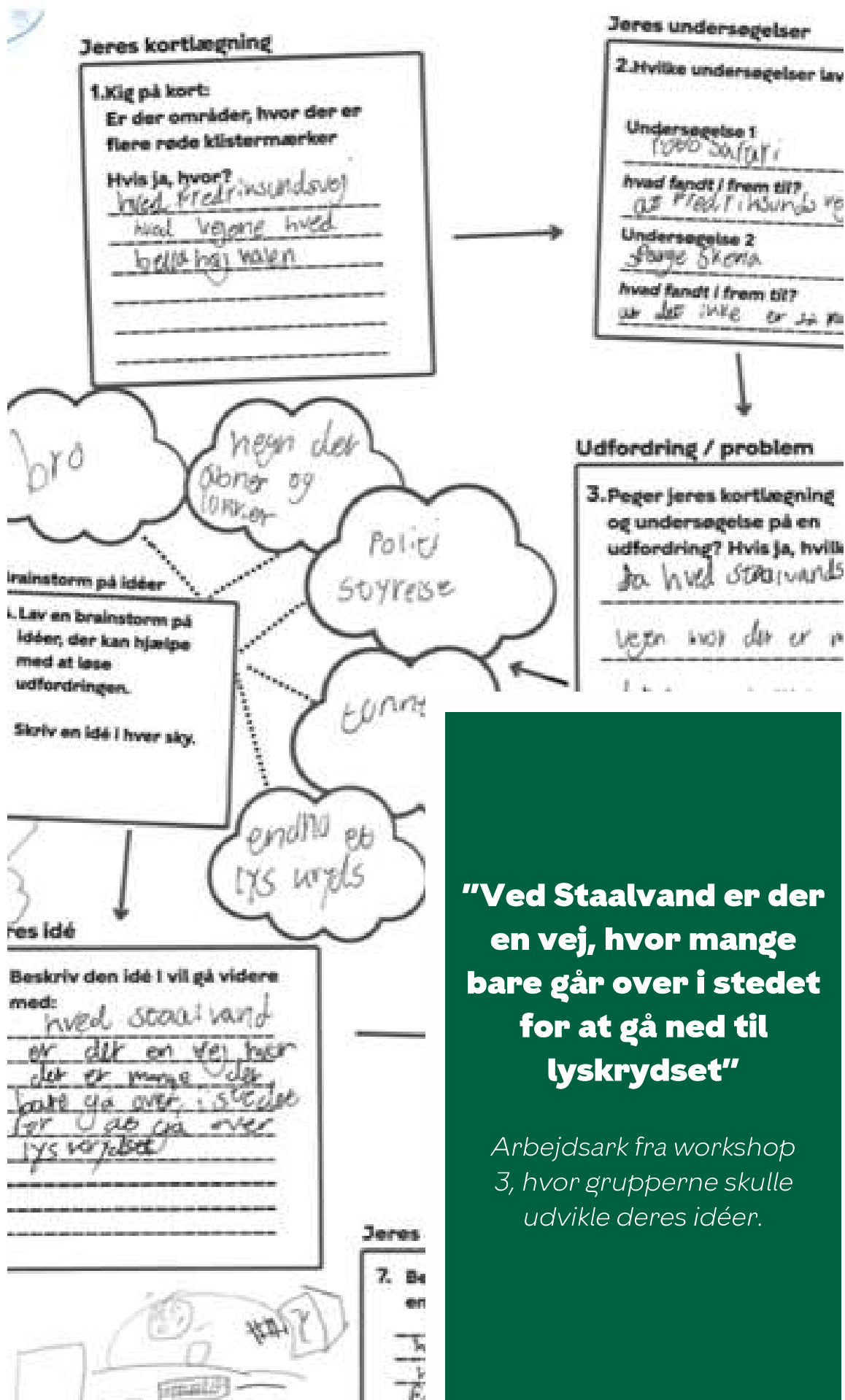
- Det er svært at se om der kommer biler fra den ene side grundet busstoppestedet ved Brønshøjvej.
- Bilerne kører hurtigt
- Der er for få krydsningsmuligheder

Kortlægning af elevernes vej fra hjem til skole. Grønne prikker er områder, hvor eleverne synes det er rart. De røde er steder, hvor de føler sig utrygge.



"Det er svært at se om der kommer biler, når bussen holder. Jeg plejer bare at tælle til 5, og hvis der ikke er kommet nogle biler, så går jeg over"

*Elevcitat om at krydse
Brønshøjvej*



"Ved Staalvand er der en vej, hvor mange bare går over i stedet for at gå ned til lyskrydset"

Arbejdsark fra workshop 3, hvor grupperne skulle udvikle deres idéer.

LØSNINGSFORSLAG

**Et trafikspejl, så det er muligt
at se om der kommer biler
uden at skulle træde for langt
ud på kørebanen**



**Et helleanlæg, der gør det
mere trygt at krydse vejen**



**Flytte busstoppestedet, så
man får bedre udsyn over
kørebanen og muligt biler**



LØSNINGER OG ANBEFALINGER

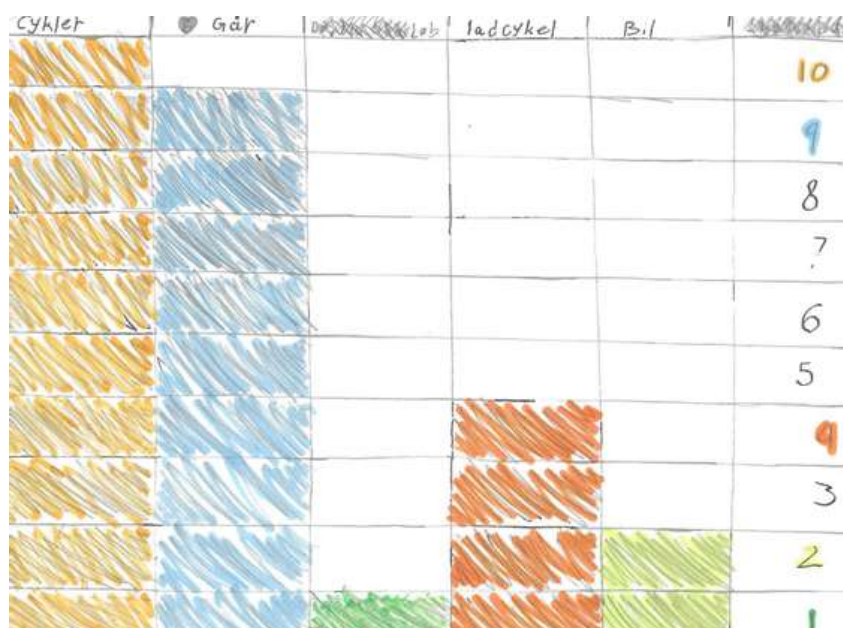
VEJEN TIL SKOLE

Mange af grupperne har haft fokus på deres og andres vej til skole. Der er blevet peget på en række forskellige udfordringer, der alle kan påvirke elevernes vej til skole negativt. Udfordringerne har blandt andet handlet om:

- Utryghed, når de skal dele de små veje tæt på skolen med bilerne
- Utryghed ved at parkere sin cykel grundet biler
- Dårlige parkeringsforhold for løbehjul
- Svært at finde rundt i skolegården

Flere elever har lavet transportvane undersøgelser blandt de yngre børn (1.-3. klasse), der viser at (x tager cykel og x tager bil). Eleverne har tolket resultaterne lidt forskelligt, da nogle af grupperne synes, det er mange, der bliver kørt, mens andre synes det er flest og mange, der cykler. Men uanset tolkning, så er konklusionen, at de ønsker flere cykelstier i Brønshøj og særligt på vejene tæt på skolen.

Søjlediagram
lavet på
baggrund af en
transportvane
undersøgelse



**"Det føles bare
ubehageligt at have en bil
lige bag dig, når du cykler
til skole..."**

*Elevcitat om at cykle på de mindre
veje tæt på skolen*



**Eksempel på en
kortlægning, hvor
eleverne har markeret
med rød, hvor det kan
føles utrygt at færdes**

*Elevcitat om at krydse
Brønshøjvej*

LØSNINGSFORSLAG

Lysregulering til bilerne, der viser rødt, når der er mange børn på vejene tæt på skolen (om morgenen og om eftermiddagen) og, der viser grønt, når der ikke er mange børn på vejene.



Fjerne bilerne ved cykelstativerne, da det kan opleves utrygt at dele pladsen med bilerne

En anden anbefaling handler om at få stativer, hvor løbehjul lettere kan låses fast, da de nuværende cykelstativer kan være svære at låse sit løbehjul fast til



LØSNINGSFORSLAG

En anbefaling handler om at bruge skilte, piktogrammer eller illustrationer i skolegården, der kan være vejvisere (særligt til de mindste børn). Vejviserne kan både vise, hvor der er mulighed for at parkere sin cykel, men kan også vise vejen til forskellige klasselokaler og faglokaler.



Til at skabe mere cykel- og gåglæde peger eleverne blandt andet på at lave farvede cykelstier eller tegnede forhindringsbaner på Brønshøj Torv, så vejen til skole kan blive mere legende

anbefalinger handler også at lave markeringer på fortove og cykelstier, der kan indikere hurtig- og langsomruter. På den måde kan børnene vælge deres rute alt efter hvilket tempo de ønsker at bevæge sig i



LØSNINGER OG ANBEFALINGER

FREDERIKSSUNDSVEJ

Flere af grupperne peger på, at Frederikssundsvej opleves som utryg. Det er en vej, som mange elever dagligt skal bevæge sig langs og/eller krydse på deres vej til og fra skole og klub.

En af problematikkerne er, at Frederikssundsvej ofte krydses uden for de autoriserede krydsningsmuligheder. Eleverne anvender ofte Elmelundevej, som løber langs Brønshøj Skole og munder ud i Frederikssundsvej. Der er dog ingen krydsningsmulighed på den strækning af Frederikssundsvej.

Mange elever, og folk i det hele taget, vælger alligevel at krydse vejen her i stedet for at gå op til fodgængerfeltet ved Brønshøj Torv. Det giver en følelse af utryghed og kan skabe nogle farlige situationer.

Nogle af eleverne peger på, at det samme problem gør sig gældende, når de skal hjem fra fritidsklubben Porten. Ud fra fritidsklubben, der ligger på Frederikssundsvej 159, er der heller ingen autoriseret krydsningsmulighed.



Kortlægning af elevernes vej fra hjem til skole. Grønne prikker er områder, hvor eleverne synes det er rart. De røde er steder, hvor de føler sig utrygge

Blandt de yngste elever går de fleste børn til skole og følges med en fra deres familie

Transportundersøgelse lavet blandt elever i 0. - 3. klasse



Skema til registrering

42,1

Køretøj	Tid (sekunder)	Km/t
Bil	5 sek	36
Grå Bil	6 sek	30
Sort	6 sek	30
MANVAN	5	36
Bil	4	45
Bil	4	45
Skolebus	5	36
Sort	4	45
Skoda	5	36
Hvid og grøn Bil	5	60

WORKSHOP 2- Undersøgelseskatalog

Ved elevernes egne hastighedsmålinger kørte størstedelen af bilerne under hastighedsgrænsen

Hastighedsundersøgelse af køretøjer på Frederiksundsvej

LØSNINGSFORSLAG

En af anbefalingerne, eleverne kommer med er, at der etableres et helleanlæg på Frederikssundsvej ud for Elmelundevej og ud for fritidsklubben. Det vil gøre det mere trygt og sikkert at krydse vejen.



Grupperne peger også på, at det vil give større tryghed for dem at færdes ved Frederikssundsvej, hvis fodgængerfeltene - især det ved Matas - gøres bredere og lysreguleringen ændres, så der er grønt for fodgængere i længere tid.

Andre elever peger på, at det vil gøre det mere hyggeligt og sikkert, hvis der plantes kirsebærtræer på Frederikssundsvej, da det kan medvirke til at sænke bilernes hastighed.



LØSNINGSFORSLAG

Endelig peger nogle af eleverne på, at sikkerheden på Frederikssundsvej vil øges, hvis cykelstierne gøres bredere. Af de mere omfattende løsninger, peger en af grupperne på, at der laves en tunnel under Frederikssundsvej, så fodgængere og cyklister helt undgår at komme i kontakt med bilerne.



En sikker sti til børn på vej til skole fremhæves også som en løsning på den nuværende situation, hvor mange børns rute går langs Frederikssundsvej.

En gruppe foreslår, at sikkerheden på Frederikssundsvej øges ved, at der opsættes en skolebod på vejen, hvor børnene kan få reflekser, så bilerne nemmere kan se dem i trafikken



**“Når de fleste børn cykler
til skole, så skal vi også
have nogle flere
cykelstier”**

*Elevcitat om at cykle på de mindre
veje tæt på skolen*

DESIGNOPGAVE

HYBRIDCYKELSTATIVER

Som kick-off fik grupperne til opgave at designe og bygge modeller af hybride cykelstativer. Det hybride element bestod i, at cykelstativerne både skulle kunne gøre det nemt at parkere sin cykel, men samtidig også være et mødested, der inviterede mennesker til at snakke, samarbejde og skabe relationer.

Formålet med opgaven var at sætte gang i elevernes idéer samt at give dem erfaring med at arbejde med modeller og målestoksforhold, idet cykelstativerne skulle bygges i skala 1:20. Disse erfaringer skulle de tage med i scenografien til deres stop-motion film.

Grupperne måtte selv bestemme, hvor deres cykelstativ skulle passe ind henne – altså på deres skolevej, i skolegården, på vej til klubben el.lign. Langt de fleste grupper valgte at designe cykelstativer til skolegården, og de havde mange gode idéer til, hvordan cykelstativerne kunne integreres i skolegården, så der kunne skabes nye rum til sociale interaktioner.

5. årgangslærere oplyste om, at da der er omkring 1000 elever på Brønshøj Skole, bliver eleverne nødt til at holde frikvarter forskudt af hinanden, da skolegården ikke har kapacitet til alle børn på én gang. Derfor kunne der være potentiale i at integrere skolens cykelstativer som en del af skolegården, så der på den måde kommer et større udeareal, der lægger op til forskellige former leg og socialt samvær.



ET VERTIKALT CYKELSTATIV

Et hybridcykelstativ, hvor cyklerne holdes vertikalt og man skal samarbejde om at hive dem op med en kæde.



CYKELSTATIV MED PLADS TIL 8

En gruppe designede et cykelstativ rundt om en pannabane, hvor boldburet først kan åbnes, når der holder 8 cykler

CYKELSTATIV MED TERRASSE

Et eksempel et hybridcykelstativ, som er overdækket med en terrasse, hvor man kan hænge ud



CYKELSTATIV I SKOLEGÅRDEN

Et overdækket cykelstativ og med lys i loftet samt et ur på siden, så man ikke behøver at se på sin telefon om man har travlt.



Cykelstativ med bæk

Når parkerer din cykel kan du både tage et lille hvil på bænken, og så kan vande planterne eller vaske din cykel med vandpumpen ved siden af



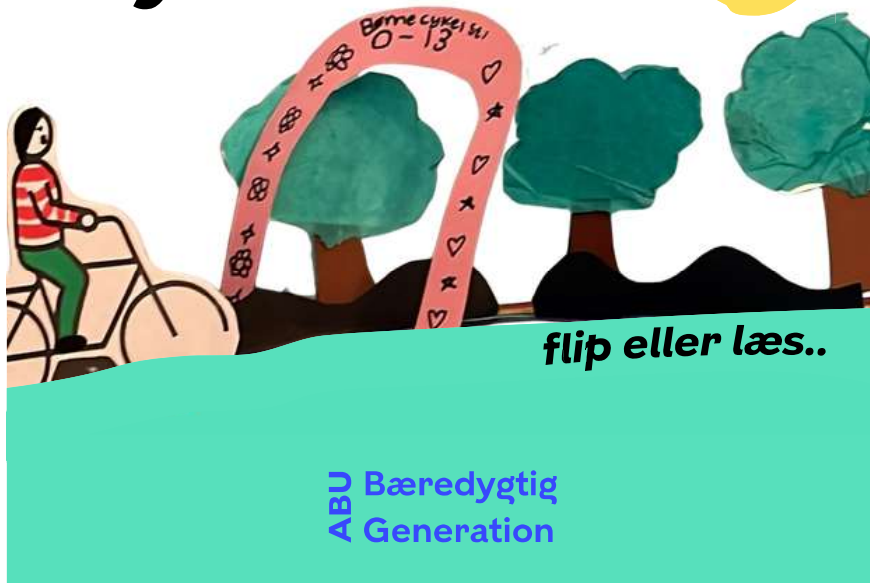
Styrketræning og cykelstativer

Cykelstativet er en del af et udendørs træningsområde, så når du parkerer din cykel er det nemt at få trænet kroppen sammen med dine venner

GOD TUR GRØNT GENNEM BYEN

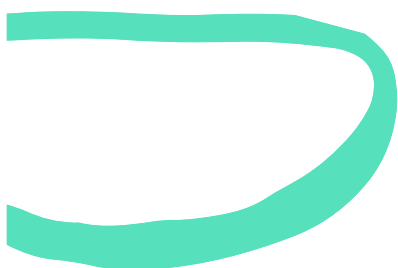
*Tak til alle eleverne og lærerene for at bidrage
med deres gode idéer og drømme, der kan
være med til at skabe mere cykel- og gåglæde i
Brønshøj.*

Grønt gennem byen

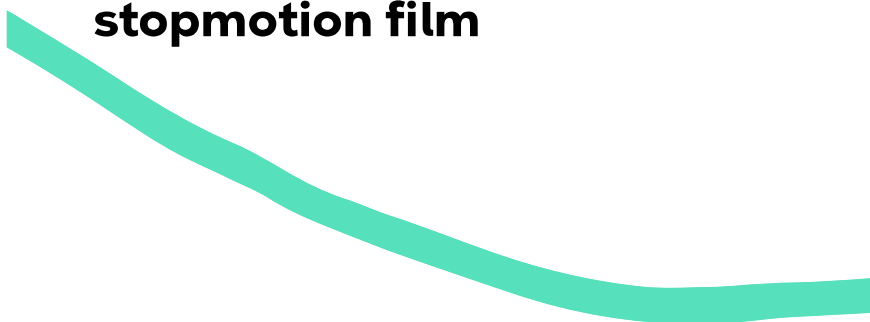


ABU Bæredygtig
Generation

**I denne bog kan du blive
klogere på inddragelses-
forløbene Grønt Gennem
Byen**



**Læs siderne til venstre om
forløbene eller flip siderne
til højre for at se en
stopmotion film**



**Formålet med forløbene er,
at eleverne lærer om og
udvikler anbefalinger til
grøn mobilitet og
byplanlægning**

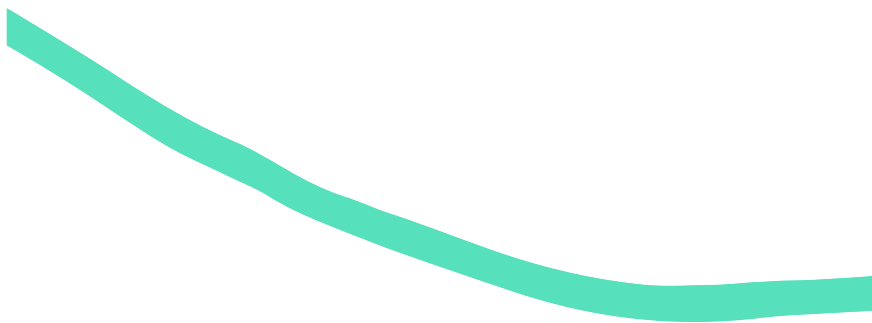


**En stopmotion film
lavet af elever på 5. årgang fra
Gerbrandskolen**

**vi har lavet en
børnecykelsti!**



**Vi arbejder med ét lokalområde
ad gangen og inviterer elever til
5 workshops**



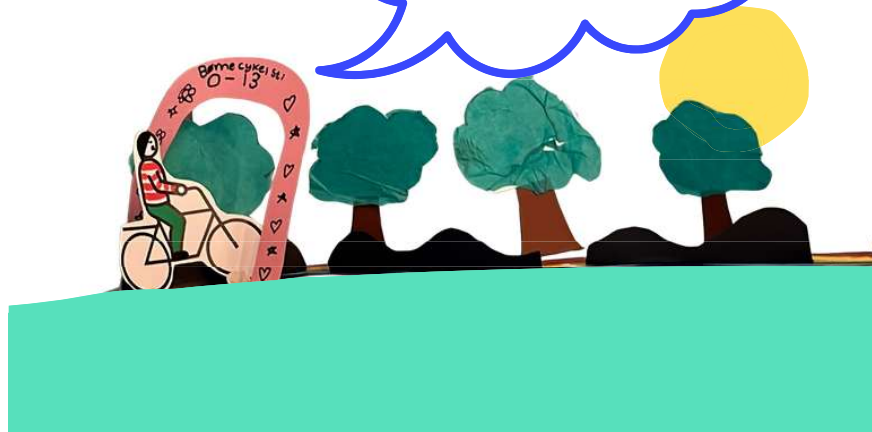
**den er sjov at
cykle på..**



**Eleverne får stillet en
opgave af byplanlæggere fra
Københavns Kommune om
at skabe mere gå- og
cykelglæde for børn og unge
i deres lokalområde**



og mere tryg..



I forløbet har vi fokus på...

**at bringe elevernes lokale
viden om gang- og
cykelforhold frem gennem
fælles cykelture og
kortlægningsøvelser**



**der er
farvet
asfalt..**



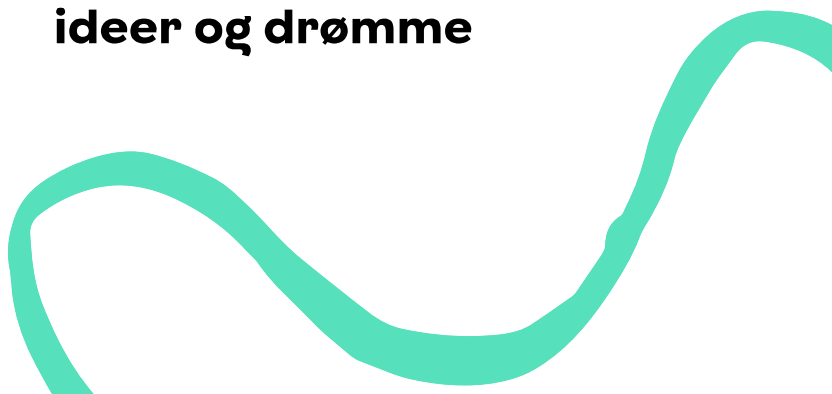
**at igangsætte forestillinger
om et ændret lokalområde i
et fremtidsværksted**



**så man kan køre
på en streg..**



**at skabe kreative produkter,
der kan formidle elevernes
ideer og drømme**



**der er
bump og
udfordring
er..**



**at forberede eleverne til at
præsentere deres
anbefalinger for
byplanlæggerne**



til leg og sjov..



4 gode grunde til at inddrage børn og unge i byplanlægning





#1

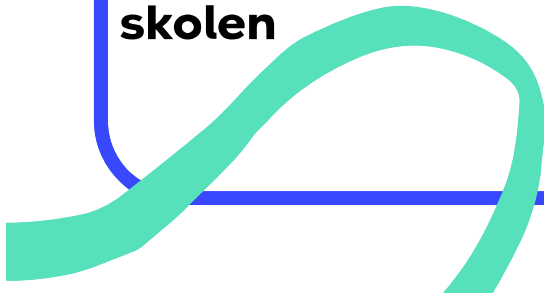
**Børn og unge får konkrete
erfaringer med at byens
rum ikke er statiske, men
kan se anderledes ud i
fremtiden, hvis vi ønsker
det**

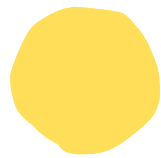




#2

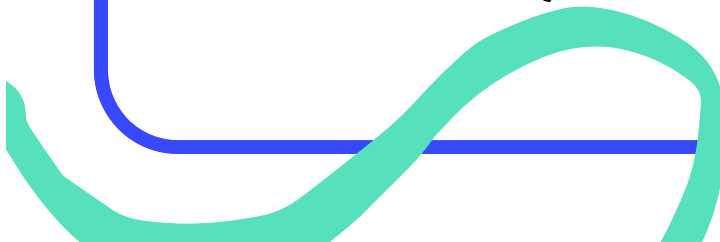
**Børn og unge får en
anderledes skoledag, hvor
de møder fagligheder og
mennesker udenfor
skolen**

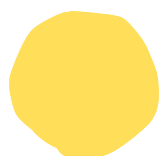




#3

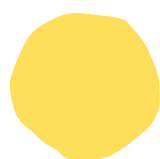
Børn og unge får mod og tro på at de kan bruge deres stemme - og tør at stille sig op foran en større forsamling





**Byplanlæggerne får lokale
indsigter i børnehøjde**





***så børnene
selv kan vælge,
hvor vild turen
skal være..***



**Forløbene er udviklet i et
samarbejde mellem Børne-
og Ungdomsforvaltningen
og Klima-, Miljø- og Teknik-
forvaltningen i Københavns
Kommune**

**Se mere på
www.groen.kk.dk**

**ABU Bæredygtig
Generation**

