

# FLERE GÅR MERE

Fodgængerstrategi for København



01.09.10

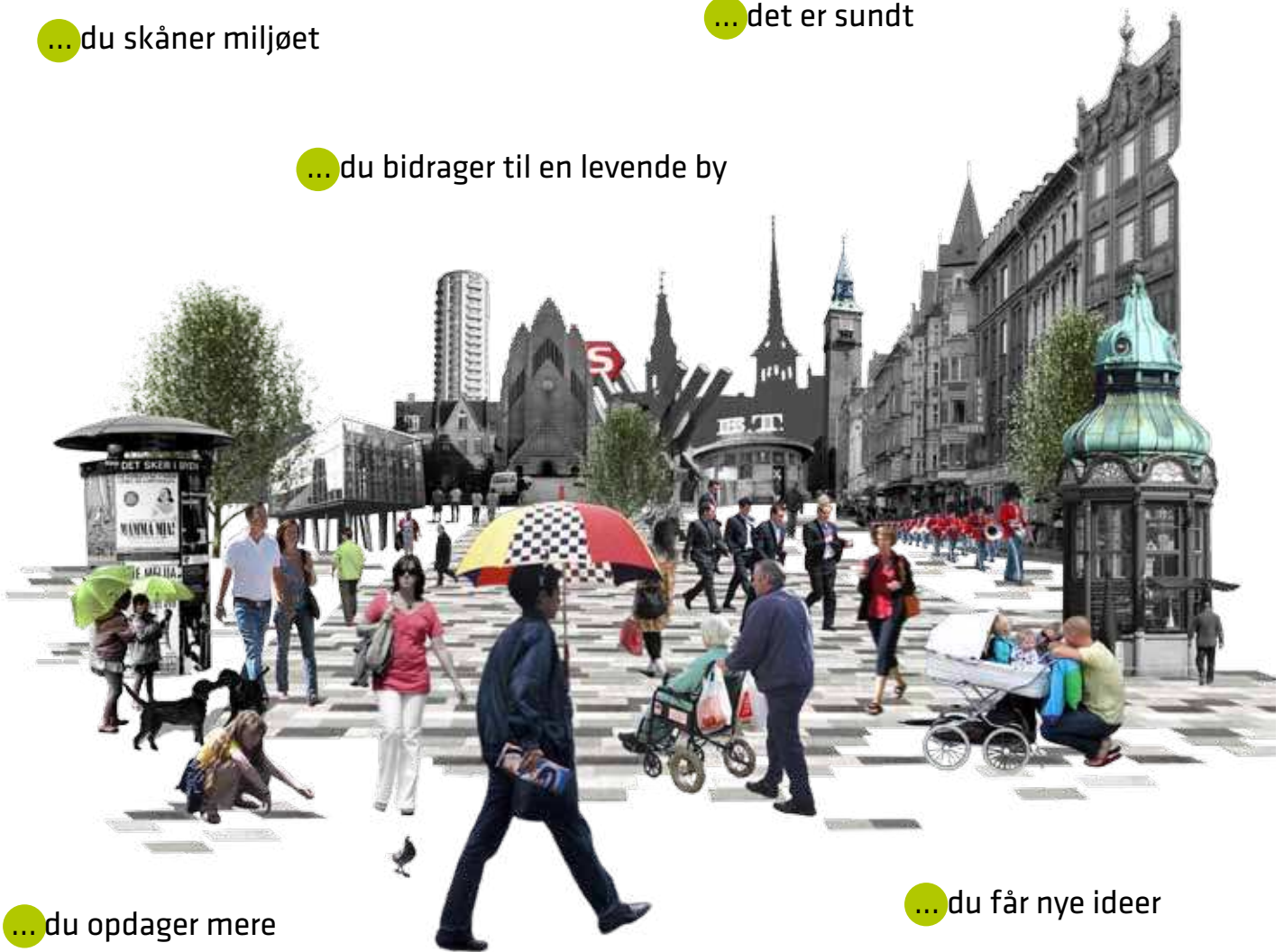
UDKAST

## Flere går mere...

... du skåner miljøet

... det er sundt

... du bidrager til en levende by



... du opdager mere

... du får nye ideer

... det er gratis

... du møder andre mennesker

# INTRODUKTION

Vi er alle fodgængere! Nogle ture rundt i byen er rene gåture, andre ture er med et bestemt formål, men mange ture er også, når vi benytter os af cykel, bus, tog, metro eller bil, så starter og slutter turen til fods. Nogle af os har brug for lidt hjælp på gåturen i form af en stok, rollator, kørestol eller noget helt fjerde, men det ændrer ikke ved, at vi alle er fodgængere.

Der er utroligt mange gode grunde til at sætte fokus på det at gå: fodgængerne er et uundværligt element i at skabe en endnu mere spændende, oplevelsesrig og tryk storby. Vi har i København store ambitioner om at sætte fodgængerne i centrum for at skabe et endnu bedre byliv, flere sunde københavnere og et bedre miljø.

Derfor præsenteres her ét af målene i Københavns Kommunes bylivsudspil Metropol for Mennesker: at flere går mere.

Fodgængerstrategien "Flere går mere" indeholder en lang række forslag til, hvad der skal til, for at København bliver en endnu bedre fodgængerby. Hvordan vi når vores ambitiøse mål om 20 % flere fodgængere i 2015.

Forslaget til fodgængerstrategien sendes ud i en offentlig høring og borgerdialog, så alle borgere og brugere af byen kan få lejlighed til at kommentere på mål og indsatser. Mindst lige så vigtigt er det dog at få en masse gode forslag til helt konkrete indsatser i lokalområderne. Indsatser, som kan gøre København til en endnu bedre by at gå og opholde sig i. Vi kan selvfølgelig ikke love, at alle forslag bliver realiseret med det samme, men forudsætningen for at kunne skabe synlige forandringer er netop gode forslag til, præcis hvor vi skal sætte ind.

Vi vil derfor opfordre til at blande sig i debatten og komme med forslag til, hvordan København kan arbejde sig frem mod ikke blot at blive Verdens Bedste Cykelby, men også Verdens Bedste Gåby.

# METROPOL FOR MENNESKER

København har en **vision**. Vi vil være verdens **bedste** by at leve i. En **bæredygtig** by med byrum, der inviterer til et **mangfoldigt** og **unikt** byliv. Vi vil være en **Metropol for Mennesker**.

# VISION

Vi vil indrette byen, så mennesker vælger at **gå**, hvilket vil bidrage til en **levende** storby med et **godt** byliv og et godt bymiljø. Samtidig **forbedres** borgernes **sundhed**, hvis flere bevæger sig **aktivt** i hverdagen.

# FLERE GÅR MERE

## HVORFOR SKAL FODGÆNGERE PRIORITERES?

### DET SKABER ET BEDRE BYLIV

Fodgængere bidrager til en levende by. Jo mere folk går og deltager i byens arrangementer, jo mere livligt og mangfoldigt et byliv skaber det. Det er med til at skabe et attraktivt byliv for borgerne og for turisterne.

### DET ER MILJØVENLIGT

Fodgængere bidrager til et bedre miljø. Jo mere fodgængertrafik, cykeltrafik og brug af kollektiv trafik, jo bedre bymiljø. Vi vil tilgodese de bløde trafikanter og dermed styrke den grønne mobilitet i byen.

### DET ER SUNDT

Fodgængere bidrager til den almene sundhed. Daglig bevægelse er med til at vedligeholde kroppens fysiske funktionsniveau. Gang er sundt for alle, og det er gratis. Derfor skal det gøres endnu mere attraktivt for københavnernes at opleve byen gående.

## FLERE GÅR MERE

"Flere går mere" er et af de tre overordnede mål i bylivsvisionen "En Metropol for Mennesker".

En metropol for mennesker er en god by at gå i. At gå er vores mest basale måde at bevæge os på. Det er nemt, gratis, sundt og mere bæredygtigt at gå i stedet for at tage bilen. Det giver os mulighed for at bruge vores sanser, for at gå på opdagelse og for at møde andre mennesker. At gå er byliv. Derfor vil København, med bedre komfort, mere tryghed og fremkommelighed, invitere til at gå.

### VORES MÅL ER:

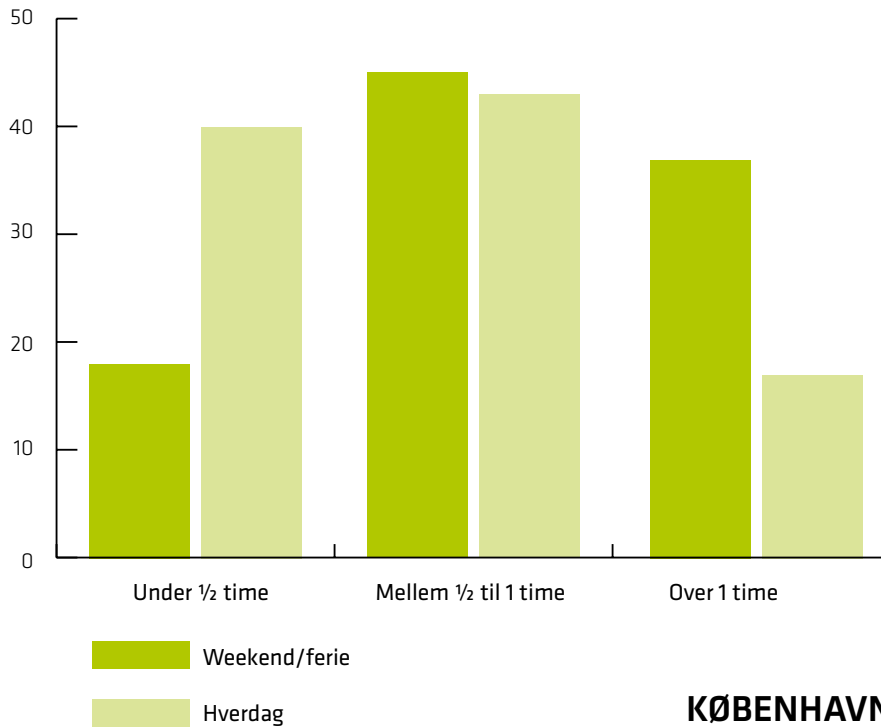
Fodgængerstrategien skal bidrage til at nå målsætningen i kommunens bylivsstrategi "Metropol for Mennesker": "Flere går mere".

- I 2015 er fodgængertrafikken steget med 20 % i forhold til i 2008.

# HVOR MEGET GÅR KØBENHAVNERNE?

## ANTAL MINUTTER KØBENHAVNERNE TYPISK BRUGER PÅ AT GÅ DAGLIGT

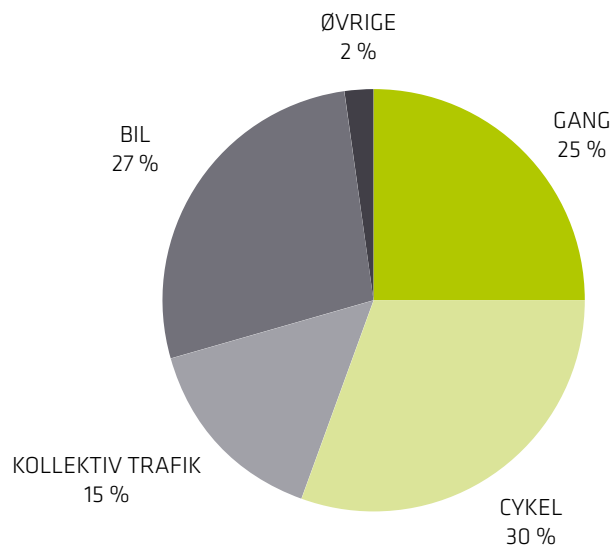
- 41 % går under ½ time på hverdage.



KILDE: Borgerpanelundersøgelsen 2010

## KØBENHAVNERNES VALG AF HOVEDTRANSPORTMIDDEL FOR TURE PR. PERSON PR. DAG

- 25 % af de daglige ture foregår til fods.



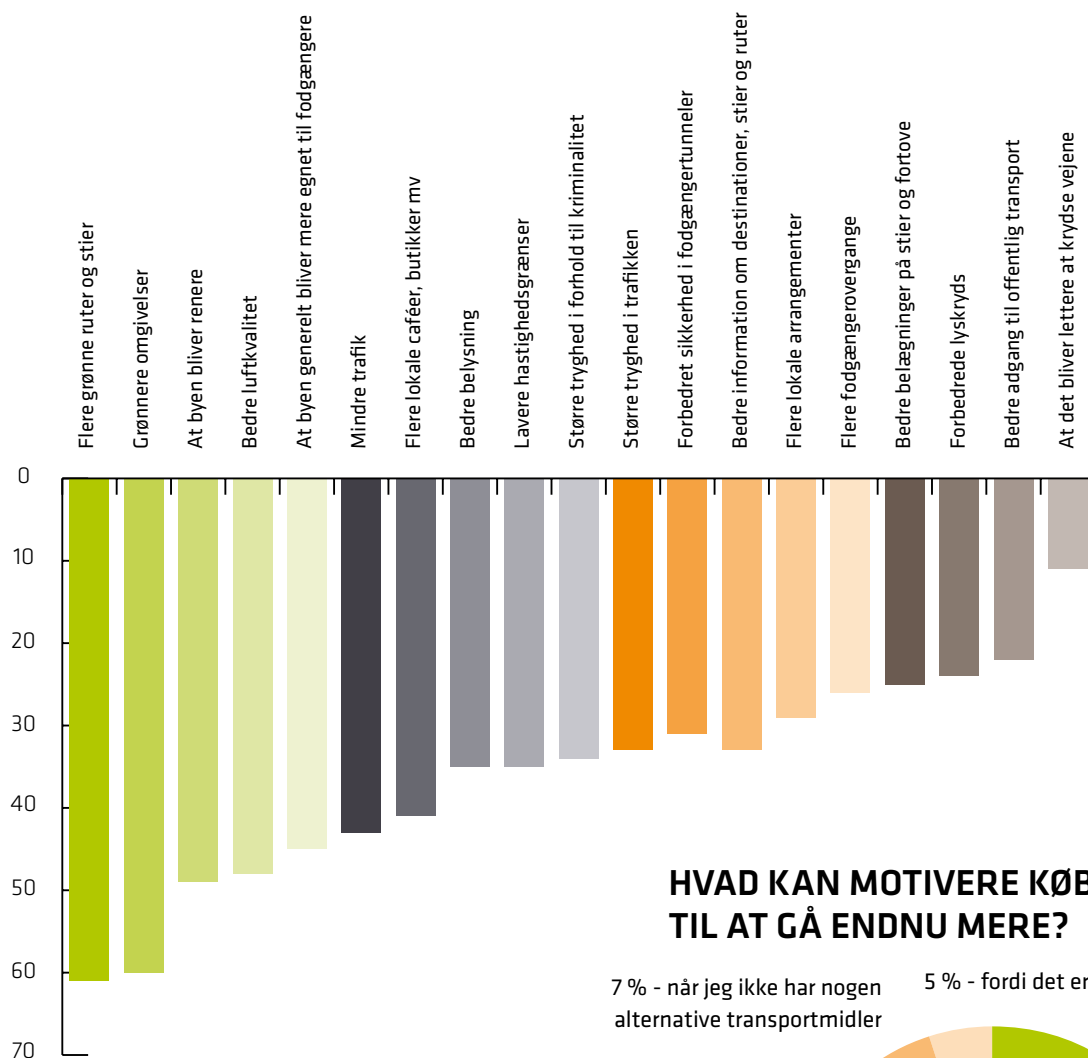
KILDE: TU-kommunerapport 2010

## SUNDHEDSSTYRELSEN ANBEFALER BLANDT ANDET

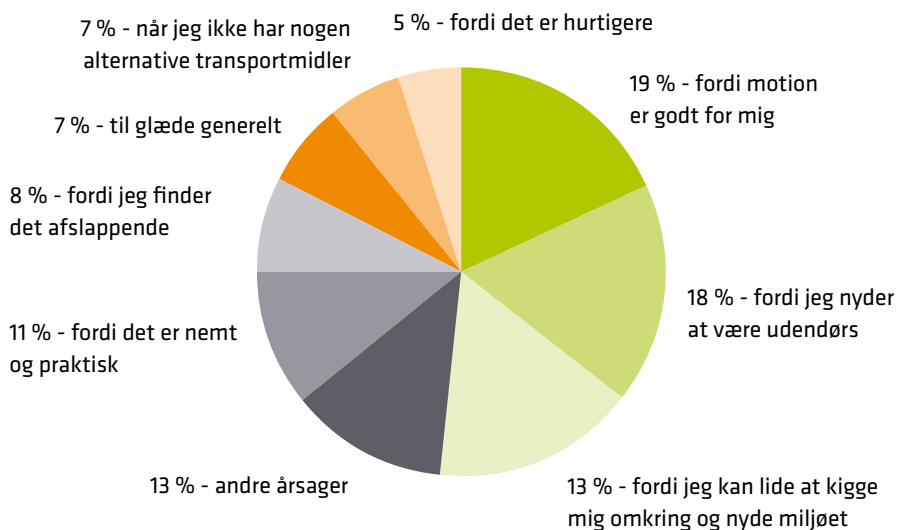
- at børn og unge bevæger sig mindst 60 min. om dagen.
- at voksne bevæger sig mindst 30 min. om dagen.

# HVAD MOTIVERER KØBENHAVNERNE?

## HVAD FÅR KØBENHAVNERNE TIL AT GÅ I DERES LOKALOMRÅDE?



## HVAD KAN MOTIVERE KØBENHAVNERNE TIL AT GÅ ENDNU MERE?



# HVORDAN SER FREMTIDENS KØBENHAVN UD?

## POTENTIALER FOR VÆKST

Vi har en målsætning om at udvikle gå-kulturen i København, så folk vælger at gå, fordi det er sundt, fordi man deltager i byens liv, og fordi det skåner miljøet. Vi skal udvikle gå-kulturen i København på samme måde som cykelkulturen. Det er et godt tegn på "den gode by", når folk har lyst til at gå.

## HVORDAN SKAL BYEN INDRETTES, FOR AT FLERE GÅR MERE?

Blandt de mange mulige indsatser har Københavns Kommune udvalgt fire fokusområder, hvor potentialet for vækst i fodgæn-

gertrafikken vurderes at være højest: udvikling af gå-kultur, fodgængerruter og mødesteder, strøggader samt trafikknudepunkter

I den første periode, 2011 - 2015, udvælges og realiseres indsatser inden for disse fire fokusområder. Fokusområderne understøttes af og kan skabe synergi med en række af kommunens andre aktuelle strategier og planer (se tillæg). Fokusområderne er også udvalgt ud fra de ønsker, der er kommet til udtryk gennem interviewundersøgelser m.v.

## I 2015 SKAL KØBENHAVN VÆRE...

### BYEN MED HØJ KOMFORT PÅ FODGÆNGERAREALER

- med jævne og rene fortove med hvilesteder

### DEN TRAFIKSIKRE BY

- med færre ulykker med fodgængere

### DEN FREMKOMMELIGE BY

- med færre barrierer for fodgængere

### BYEN I BEVÆGELSE

- med tilbud om spændende oplevelser i alle bydele

### DEN TRYGGE BY

- hvor folk føler sig trygge ved at gå i deres lokalområde

### DEN LÆRENDE BY

- som informerer og inddrager borgerne om trafik og aktiviteter

### DEN TILGÆNGELIGE BY

- en by indrettet for alle, både børn, voksne og ældre



# FOKUSOMRÅDER



## UDVIKLING AF GÅ-KULTUREN

At københavnere går i hverdagen, opleves på mange måder som en selvfølge, noget vi ikke tænker nærmere over. Gå-kulturen kan udvikles ved, at vi bliver mere bevidste om fordelene ved at gå i stedet for f.eks. at tage de korte bilture. At vi får mere information og flere arrangementer at deltage i, som bringer os ud at gå. Både sammen og hver for sig, både på arbejde og i privatlivet. Der er store muligheder for at stimulere lysten til at gå.

*Se side 10-15.*



## FODGÆNGERRUTER OG MØDESTEDER

Byen har et veludbygget net af gader og stier, hvor borgerne kan bevæge sig til fods, men i mange tilfælde er der barrierer eller manglende forbindelser, som gør det besværligt. Andre steder savnes opholdsmuligheder eller mødesteder undervejs. Et sammenhængende netværk af fodgængerruter kunne øge invitationen til at gå, samtidigt med at det ville lette mulighederne for at finde alternative ruter i kvarteret.

*Se side 22-27.*



## STRØGGADER

Strøggaderne er bydelenes handelsmæssige samlingspunkter. Her er store koncentrationer af detail- og dagligvarebutikker samt café og restaurationsmiljøer i gader med blandet trafik. Fremkommeligheden til fods er i mange tilfælde lav på de smalle fortove, som rummer alt fra stoppesteder, vareudstillinger, udendørsserveringer til forskelligt byinventar. Strøggaderne rummer et stort potentiale for vækst gennem at øge komforten for fodgængerne.

*Se side 16-21.*



## TRAFIKKNUDEPUNKTER

Byens trafikknudepunkter består af de mange togstationer og busterminaler. De er vigtige steder for alle, der bevæger sig igennem byen med forskellig offentlig transport, men også vigtige fikspunkter i borgernes mentale bykort. Her orienterer man sig og skifter retning. Alt trænger sig sammen i disse punkter, cykelparkering, pølsevogne, boder, billetkontorer, ventepladser og meget mere. Bedre sammenhæng med netværket af fodgængerruter og mere lettilgængelige pladser ville øge komforten for fodgængerne.

*Se side 28-33.*

# GÅ-KULTUR



## HVAD ER GÅ-KULTUR?

Gå-kulturen omfatter alle de måder, byens borgere bevæger sig på til fods. Både de lystbetonede ture og de pligtorienterede, nødvendige daglige ærinder. Gå-kulturen er udtryk for det mangfoldige byliv, der udfolder sig, når byens borgere i alle aldre bevæger sig til fods gennem byens rum. Ligesom andre kulturformer kan gå-kulturen udvikles. Den kan understøttes gennem kampagner eller events, der inviterer til nye aktiviteter. Et nyt lokalt marked eller andre arrangementer kan give borgerne lyst til at gå en ekstra tur for at opleve de nye aktiviteter. Gå-kulturen kan påvirkes af grupper og enkeltpersoner, der gennem nye former for aktiviteter eller arrangementer inspirerer andre til at gå flere ture, nye veje eller simpelthen at gå længere. Gå-kulturen kan også påvirkes gennem oplysning og information, som bl.a. kan være med til at ændre vaner, så de korte bilture erstattes med sunde gåture.

Bedre komfort på gangarealerne kan styrke lysten til at gå, mens dårlig kvalitet af den fysiske udformning af gader, stier, pladser og parker kan hæmme den. Er det en oplevelse at gå turen eller en sur pligt, som kun kalder på de nødvendigste ture? Fodgængerstrategien bakker op om lokale initiativer, som får flere til at gå og dermed bidrager til at forbedre borgernes sundhed. Byen rummer mange skjulte muligheder for at stimulere gå-kulturen.

📍 Oplevelser i byen til fods kan begynde i en tidlig alder og er en vigtig del af opbygningen af en gå- kultur.



# FREMTIDSVISION GÅ-KULTUR

*“Det er dejligt at gå - prøv selv...”*

*“Vi går sammen...”*

*“Gå en tur med en ven, og få oplevelser med på vejen...”*

*“Pas på børn, der færdes alene i trafikken!”*

## FORESTIL DIG FREMTIDENS GÅ-KULTUR I KØBENHAVN

### BORGERNE ER BLEVET INDDRAGET

Byens borgere er de vigtigste aktører og kreative medspillere i de mange nye aktiviteter og kampagner. Kampagner, som har fået unge som gamle til at gå mere. Gang er blevet det naturlige valg ved de fleste af hverdagens ture.

Borgerne har taget aktivt del i at udpege, hvor de lokale fodgængerruter skal forløbe. De har udpeget de manglende forbindelser samt fundet muligheder for at skabe nye smutveje. Nye forslag til aktiviteter er sprunget ud af det lokale arbejde med gå-kulturen.

Der er kommet en større bevidsthed hos borgerne i København om, at byen er noget særligt for fodgængere - i kraft af kvaliteter, der er opnået gennem årene. Borgerne er stolte af deres by, ikke bare som den for længst verdensberømte cykelby, men i lige så høj grad som den dejlige by, hvor man kan nyde livet til fods. Det er en kvalitet, at børn trygt kan færdes i byen og selv går og cykler til skole. Borgerne er byens aktive fodgængerambassadører, som gerne fortæller om byens herligheder til byens gæster.

### MERE GANG I HVERDAGEN

Gå-kampagner er blevet en fast del af årets aktiviteter i København. Organisationer og firmaer har engageret sig i de forskellige tiltag. De store gå-arrangementer, som Ladywalk eller Walkathon, er suppleret med lokale aktiviteter, hvor borgerne tager en tur med en stavgangsgruppe eller en “kend din by”-tur med kulturelle indslag.

Det er blevet “in” at gå. Kampagnerne som “Er du klar over, at det ikke tager længere tid at gå?” har virket, og korte bilture, der belastede miljøet, er erstattet med ture til fods eller på cykel.

Børneinstitutioner er aktivt med til at formidle glæden ved gang for byens yngste fodgængere og derigennem så frø til en god praksis. I mange kvarterer stimuleres børn til bevægelse gennem spil og leg på byens fodgængerruter. En række institutioner og private virksomheder promoverer gang i hverdagen gennem nye tiltag. F.eks. ser man grupper af mennesker, der er i gang med “møder til fods” - de såkaldte “walk and talks”, der er en rigtig god måde at sikre bevægelse i løbet af en lang, stillesiddende arbejdsdag.

### NYE OPLEVELSESRIGE FODGÆNGERAKTIVITETER

Forbedringerne for fodgængerne i byen har gjort dagliglivets nødvendige gøremål lettere, men en del tiltag stimulerer også til gå-aktiviteter for fornøjelsen eller sundhedens skyld. Borgerne har fået nye oplevelsesruter, hvor det er en fornøjelse at gå, og hvor man møder både informationer og oplevelser. Skolebørn kan bevæge sig ad den sikre skolevej, som er blevet til en “krumme-sti”, hvor indlagte “krummer” i gadebelægningen både er en del af oplevelsen og samtidigt leder børnene på den bedste vej til skolen. Byens rum er dermed også blevet en del af læringens rum.

Kommunen arbejder med at tilgodese de mange forskellige aldersgruppers behov og forskellig adfærd. I København er der plads til både de aktive, de kreative, de meditative eller de fodgængere, der i højere grad holder af at være tilskuere.

### GÅ-KULTUR VIA NY TEKNOLOGI

Nye kort viser netværket af fodgængerruter samt den korteste afstand til fods. Kortet fås både som folder til at have i lommen eller til at downloade til pc'er og smartphones. Kommunen støtter arbejdet med GPS-baserede vejvisningssystemer, der angiver den hurtigste vej til fods direkte på mobiltelefoner mv.



## FORSLAG TIL INDSATSER FREM MOD 2015

- Borgerdialog i alle bydele om udvikling af gå-kulturen
- Adfærds kampagne, som skal mindske antallet af korte bilture
- Støtte til lokale events og motionsarrangementer
- Information i bydelene om lokale aktiviteter
- Gåbusser og andre aktiviteter, som fremmer, at børn går til skole.

### ↑ Ladywalk 2010

Gå-arrangement for at få flere til at gå og promovere sundhed og motion, her fra Søerne.

### ↓ Oplevelser og aktiviteter for skoler, institutioner og hele familien kan få flere til at gå i lokalområdet, her forestilling fra Vanløse Torv.



# GÅ-KULTUR



⬆ Stavgang



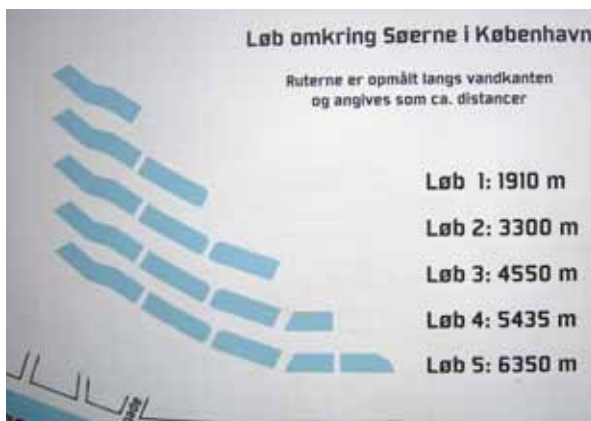
⬆ Gåtur om vinteren



⬆ Børn i trafikken



⬆ Skolepatrolje



⬆ Skilt fra Søerne.



⬆ Skolebørn

## INSPIRATION TIL YDERLIGERE INDSATSER

### FLERE FORSKELLIGE MÅDER AT PÅVIRKE GÅ-KULTUREN PÅ STÅR TIL RÅDIGHED

- Kan ske ved at engagere brugerne individuelt eller i grupper direkte gennem kampagner og aktiviteter, som har til hensigt at påvirke vaner og adfærd.
- Kan sikres ved at give adgang til viden og information om, at det er bedre og sundere at gå eller cykle end f.eks. at tage de mange korte bilture.
- Kan ske ved at påvirke adfærd. Dels gennem fysiske forandringer, som prioriterer eller forkæler fodgængernes komfort frem for andre transportformer, og dels gennem restriktioner eller reguleringer af anden trafik.

### KAMPAGNER OG LOKALE AKTIVITETER TIL FREMME AF GÅ-KULTUREN

- Kampagner, der opfordrer til gå-møder i arbejds- og fritiden, "walk and talk". Dvs., arbejdspladser kan anvende gader, pladser, promenader og parker til gående møder.
- Kultur- og historiefortællende ture i byens kvarterer. Borgerne kan gå på opdagelse i bykvarterer og udforske byens historie og kulturhistorie. Eksempelvis "åben din have dag", "Kom igennem vores gård" og lignende initiativer, hvor borgerne kan gå rundt og besøge skjulte herligheder i bykvarteret.
- Kampagner, aktiviteter og faciliteter, der opfordrer til leg og spil på gader og pladser.
- Aktiviteter og faciliteter rettet mod særligt ældre borgere - med inspiration fra kinesisk parkliv.
- Kampagner om at lade bilen stå og tage de korte ture til fods eller på cykel.
- Events som Walkathon, Ladywalk og andre store gå-arrangementer, som stimulerer lysten til at gå.
- "Bevægelse i dit bykvarter-kampagner" med gang, leg og oplevelser.
- Støtte til lokale initiativer. F.eks. grupper af stavgængere eller andet.
- Understøttelse og udvikling af lokale events og motionsarrangementer i samarbejde med "Gang i København".

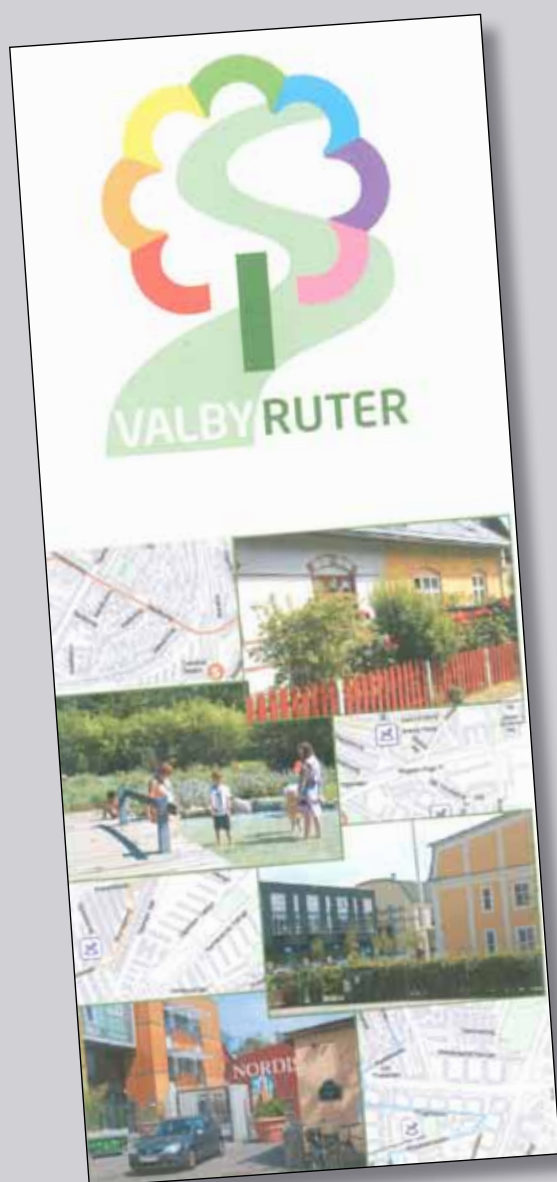
### INFORMATION, SKILTNING OG VEJVISNING

- En rejseplan på nettet kan udvikles. Dvs. en rejseplan, der viser lokale tures længde og varighed til fods. Vil vise, om man lige så godt kan gå som vente på offentlig transport.
- Ruteplaner til fods baseret på GPS-teknologi til mobiltelefoner, smartphones mv. kan udvikles.
- Kort og foldere med de lokale fodgængerruter med afstande indtegnet og tidsangivelser kan udvikles, samt kort med "Margueritruter", attraktioner, kulturhistoriske monumenter, motionsruter og stationer indtegnet mv.

### FODGÆNGERPRIORITERINGER OG REGULERINGER

- Prioritering af fodgængeres vilkår ved udformning af gader, veje og lyskryds kan sikres. Vil betyde høj komfort og korte gangafstande.
- Drops for indkøbsvogne, så de kan afleveres i nærheden af boligen.
- Bykvarterer sikres blandede funktioner, så indkøb og mange ærinder kan udføres inden for gangafstand.
- Udbygning af antallet af tilgængelighedsruter, der sikrer fremkommelighed for alle.

# FODGÆNGERRUTER OG MØDESTEDER



↑ Eksempel på netværk af fodgængerruter, fra pjeces lavet af Valby Lokaludvalg 2009.

## HVAD ER FODGÆNGERRUTER OG MØDESTEDER?

Fodgængerruter udgør bydelens lokale netværk af forbindelser mellem de vigtigste lokale destinationer, som eksempelvis skoler, biblioteker og centre og udgøres af stier, fortove osv., hvor fodgængertrafik er prioriteret. Ruterne forløber nogle steder sammen med de grønne cykel- og gangruter og kobler sig til motionsstier, strøgader og andre gå-netværk.

Fodgængerruterne er også oplevelsesruter, hvor der er lagt vægt på netop de kvaliteter, som fodgængere kan værdsætte i kraft af den lave bevægelseshastighed og nærheden til omgivelserne. Ærinder og småindkøb kan gøres, mens natur, grønne omgivelser og kulturoplevelser nydes på vejen. Desuden krydres oplevelserne med mødet med andre mennesker og muligheden af at holde små pauser på ruternes forskellige mødesteder.

Stort set alle rejser, også dem der ikke primært regnes som gåture, foretages delvist til fods, da en rejse altid vil påbegynde og afsluttes gående. Ofte ville korte rejser i byen kunne tilbagelægges til fods på samme tid som kombinationen med bus eller bil. Ikke mindst, hvis man regner hele turen med og ikke kun den del, der foretages i f.eks. bil. Fodgængere skal ikke parkeres. De kan i de fleste tilfælde anvende den korteste vej til målet. Hvor dette ikke er tilfældet, findes et potentiale for forbedringer af netværket af fodgængerruter. Netværkets funktion er også at koble fodgængerruterne sammen med strøggader og trafikknudepunkter, så det er nemt og hurtigt at være fodgænger.



- ⬇ Fodgængerruter kan indrettes så der kan veksles mellem gang og ophold, her fra Sønder Boulevard.



# FREMTIDSVISION

## FODGÆNGERRUTER OG MØDESTEDER

“Det går legende let med pauser og mødesteder på vejen”

### FORESTIL DIG DE FREMTIDIGE FODGÆNGERRUTER OG MØDESTEDER I KØBENHAVN

#### ET SAMMENHÆNGENDE NETVÆRK

Fodgængerruterne er udbygget som et samlet lokalt netværk af gå- og løberuter, der gør det let at komme rundt til fods. Her er høj komfort og fremkommelighed samt varierede ruter, der inviterer til både gå- og løbeture.

#### GRØNNE RUTER OG NYE GENVEJE

Netværket af fodgængerruter er ikke bare til de nødvendige ture, men også til for fornøjelsens skyld. Ruterne er oplevelsesrige og giver alternativer til både længere eller kortere ture. Der er anlagt både nye smutveje og charmerende oplevelsesrige omveje.

Ruterne forløber ofte i grønne gaderum, de indgår i parkernes og kirkegårdenes stisystemer og forbinder sig til lege- og aktivitetssteder for børn og voksne. Nye fodgængerbroer over havnen har skabt en livlig fodgænger- og cykeltrafik på tværs af byens tidligere adskilte bydele.

Fodgængerruterne er så varierede og komplekse, at de inviterer alle borgere på en fodtur ad en grøn rute. Fodgængerruterne har høj tilgængelighed og komfort og er på visse strækninger en del af kommunens tilgængelighedsrutenet.

#### MANGE NYE MØDESTEDER

Netværket er forsynet med mange forskellige mødesteder. En hvilebænk på et gadehjørne, der opdeler turen og giver lejlighed

til en lille pause. En motionspavillon, et lille overdækket sted med et par samtalebænke eller et lille lokalt sted til små sammenkomster, f.eks. med grill. Flere steder i byen er nye mødesteder opstået ved hjælp af mobile, midlertidige installationer, som sætter fokus på hidtil uopdyrkede steder.

#### ATTRAKTIVE, LEGENDE OG LÆRENDE RUTER

Her og der er fodgængerruterne forsynet med muligheder for spil og læring. Attraktioner for fodgængerne er højt prioriteret, og kedelige, lukkede facader og andre mindre attraktive strækninger er blevet bearbejdede, så de er blevet mere interessante at bevæge sig langs med. Kunstnere, skoler og institutioner har på hver deres måde bidraget med kreative løsninger, så borgerne bliver inviteret til at gå nye veje. Steder, som tidligere var triste, kan nu opleves på nye måder gennem de mange permanente og midlertidige installationer, der er kommet til.

#### BELYSNING OG RENHOLD

Netværket af fodgængerruter har fået afvekslende belysning, der er tilpasset rutens omgivelser og terræn, hvilket har øget trygheden.

Fodgængerruterne er højt prioriterede med hensyn til vedligeholdelse og renhold. Det er en forudsætning for, at ruterne og ikke mindst mødestederne opleves indbydende. Affald og graffiti fjernes hurtigt.



## FORSLAG TIL INDSATSER FREM MOD 2015

- Lokale netværk af fodgængerruter og mødesteder udpeges i alle bydele af lokaludvalg i samarbejde med kommunen.
- Nye genveje og anlæg af "missing links" for at skabe sammenhæng i fodgængerrutenettet.
- Fodgængerruter koordineres med løberuter, grønne forbindelser og lommeparker.
- God belysning på fodgængerruter og mødesteder for at skabe trykthed og komfort.
- Motionspavilloner, fitness og leg for at skabe oplevelsesruter.
- Eksperimentering med udformning og indretning af nye typer små mødesteder på rutenettet.
- Høj standard af renhold og snerydning.

⤴ Motions- og bevægelsespavilloner kan være mødesteder på fodgængerruter og kan bidrage til øget bevægelse i det daglige for alle aldersgrupper fra børn til ældre, her fra Fredens Park.

⤵ Fodgængerruter kan invitere til aktivitet og bevægelse, for eksempel stavgang, her fra Lersøparken.



# FODGÆNGERRUTER OG MØDESTEDER



↑ Smutveje, her fra Melbourne lane-way kunstprojekt, Australien.



↑ Samtalebænke, her fra Vancouver, Canada.



↑ Fodgængerrute om vinteren, her fra Prags Boulevard.



↑ Nyt mødested, her fra Vartov.



↑ Drikkevand og anderledes byinventar, her fra Stuttgart, Tyskland.

## INSPIRATION TIL YDERLIGERE INDSATSER

### UDFORMNING

- Netværket af fodgængerruter kan udbygges, og der kan fokuseres på bedst mulig tilgængelighed for alle og høj komfort.
- Fodgængerruterne kan koordineres med løberuter og kan på visse strækninger være en del af kommunens tilgængelighedsrutenet. Andre strækninger af fodgængerruterne kan gøres mere udfordrende og byde på eksempelvis faciliteter til fitness.
- Dele af fodgængerruterne kan anlægges som grønne ruter eller stier, f.eks. gennem parker og kirkegårde. Der er store muligheder for at skabe en særlig stemning og identitet på en fodgængerrute.
- Attraktion og kvalitet for fodgængerne bør prioriteres i udbygning af netværket. Dvs., lukkede facader og andre mindre attraktive strækninger omformes via midlertidige installationer eller andre kunstneriske tiltag.
- Fodgængernetværket kan forsynes med mange mødesteder. Mødestederne er vigtige steder på vejen til at holde en lille pause, puste ud eller bare nyde at sidde og læse en avis eller se på bylivet. Mødestederne kan også have en mere aktiv karakter i form af motionspavilloner og andet udstyr til leg og motion. Motionspavilloner kan evt. udvikles i samarbejde med Sundhedsforvaltningen.
- Belysningen på ruter og mødesteder bliver af høj kvalitet, så det opleves trygt, og således at mennesker og ansigter er let genkendelige. Belysningen kan udvikles i samarbejde med "Sikker By".

### INFORMATION, SKILTNING OG KUNST

- Bydelskort med gå-informationer og afstande kan uddeles og opstilles langs ruterne.
- Midlertidige fodgængerruter, hvor f.eks. kunst og installationer kan udpege nye genveje for en tid og gøre borgerne opmærksomme på nye muligheder i kvarteret.

### BORGERINDDRAGELSE

- Borgernes rutevalg kan kortlægges og indgå i tilrettelægnings af rutenetværket. Borgerne bliver på den måde aktive i udpegning af nye genveje samt identificering af manglende forbindelser i netværket.
- Fodgængerruternes prioritering bør sikres i små som store projekters godkendelse.
- "Gang i København" kan udarbejde koncepter for midlertidige aktivitets- og opholdsrum, som kan optræde forskellige steder i byen og skabe nye oplevelser.
- "Gang i København" inddrager fodgængerruter i sin analyse af midlertidigheds- og bylivspotentialer rundt omkring i bydelene.

### VEDLIGEHOJDELSE MV.

- Høj standard af vedligeholdelse bør sikres overalt på fodgængerruterne og på mødestederne. Renhold og snerydning er vigtige forudsætninger for øget brug året igennem.

# STRØGGADER

## HVAD ER STRØGGADER?

Strøggader er bydelenes lokale handeleggader. 12 gader er blevet udpeget som strøggader i Kommuneplan 2009. Der er udarbejdet en hvidbog med forslag til, hvordan man kan udvikle de københavnske strøggader som byrum. Målet er at fremme bylivet ved at forbedre fodgængernes vilkår. Strøggader har en koncentration af butikker, cafeer, restauranter og andre besøgsmaal. Dermed er der store mængder af fodgængere, cyklister, busser og anden trafik på strøggaderne. Biltrafikken skal foregå med langsom hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet og bussenes fremkommelighed. Kun gader, hvor der er alternative muligheder for den gennemkørende trafik, er udpeget som strøggader.

Strøggader er nogle af hverdagens vigtigste offentlige rum, som mange af byens borgere besøger jævnligt. Butiksstrøgenes mange tilbud på hver side af gaden frister fodgængerne til at krydse frem og tilbage, samtidig med at gaderne er præget af

en del trafik. På strøggaderne skal der være plads til at gå komfortabelt og se på udstillede varer og butiksvinduer, mens andre promenerer forbi. Her skal også være plads til at vente på bussen eller sidde på fortovscafé. Derfor skal den begrænsede plads fordeles hensigtsmæssigt og alle interessenter så vidt muligt inddrages og tilgodeses. Strøggadekvarterets identitet og beboersammensætning er vigtige sider af den særlige charme, som en strøggade har.

I dag må fodgængere ofte dele fortovene med butiksudstillinger, skilte mm., det fremkommelige areal for fodgængerne er derfor begrænset og skal oven i købet deles med "fodgængere på hjul" i form af rollatorer, tvillingebarnevogne, elkørestole og meget andet. Der må derfor tænkes i, at pladsen på fortovet skal udvides og fordeles således, at der sikres fremkommelighed for fodgængere og andre brugere af strøggaderne, samtidig med at butikslivet og mødestederne ikke begrænses.



## STRØGGADER

Strøggader jf. Kommuneplan 2009

- ↓ Pladsdannelse langs strøggade, her fra Gunnar Nu Hansens Plads ved Østerbrogade.



# FREMTIDSVISION STRØGGADER

*“Et dejligt sted at købe ind, vente på bussen, promenerer eller møde andre”*

## FORESTIL DIG FREMTIDENS STRØGGADER I KØBENHAVN

### STRØGGADER ER BLEVET TIL STRØGGADEKVARTERER

Strøggaderne er fornyet ved at prioritere fodgængere og cyklister og ved at fremhæve gadernes særlige charme. Strøggaderne er bundet sammen med kvarteret, så sidegader indgår som dele af strøgområdet. Sidegaderne og mindre pladser supplerer hovedstrøget, så handel, ophold, leg og offentlig transport kan finde sted sideløbende med cafeer og udstillinger. Kvarterets identitet, butiks- og beboersammensætning er indarbejdet i udformningen, så strøggadekvarterets særlige identitet er fremhævet.

### ØGET TILGÆNGELIGHED OG LAVERE HASTIGHED

Fodgængerne er klart prioriterede gennem højere komfort og fremkommelighed. Fortovsarealet er udvidet, og en fri gangzone på min. 2,00 - 2,50 m er sikret. Strøggaderne er prioriterede som tilgængelighedsruter, så fremkommeligheden lettes for alle grupper af gående. Fortovene er nogle steder udvidet til forskellige aktiviteter, som f.eks. mødesteder, udeserveringer eller cykelparkering.

Trafikken er dæmpet, og trafikhastigheden er sænket til 30 km i timen, så det er blevet lettere at krydse gaden.

### ET GRØNT BOULEVARDPRÆG

Hvor det er muligt, er strøggaderne forsynet med træer, så de har fået et boulevardpræg. Her bevæger man sig nu under luftige trækroner, der beskytter mod solens stråler, mens man fristes af de mangeartede tilbud, som området byder på. Grønne vægge og små ”grønne lommer” er inddraget i udformningen af gaden, så det grønne præg fremtræder, selv hvor der er beskednen plads til træer.

Strøggaderne har fået ny belysning, som fremhæver deres karakter af kvarterets hovedstrøg. Belysningen tilgodeser fod-

gængernes behov for naturtro gengivelse af farver og ansigter, uden at der er slækket på den trafikikkerhedsmæssige side af belysningen.

### INDDRAGELSE

Butiksindehaverne og andre interessenter har været inddraget i et konstruktivt samarbejde om arealerne for cafeer, andet ophold eller vareudstillinger i gaden. Kommunen regulerer forholdene på en fleksibel måde, som sikrer fodgængernes fremkommelighed.

### KAMPAGNER FOR SMUKKE OG ÅBNE BUTIKSFACADER

Smukke renoveringer af butiksfacader, der giver mere interessante og åbne facader - både dag og aften - præmieres gennem årlige kampagner arrangeret af f.eks. butiksindehaverne og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse. Gennem årene er kvalitetsniveauet hævet, og bydelenes karakter og butikssammensætning er fremhævet.

### NYE BYDELSKORT OG INFORMATION

Kort, som viser lokalområdet og vejen til de vigtigste lokale attraktioner, findes nu de fleste steder. Kortene viser afstandene i tid til fods i området. F.eks. “Det tager kun 4 minutter” at gå til stoppestedet, til legepladsen, det næste lille mødested eller til den næste strøggade i kvarteret.

### HØJ STANDARD AF RENHOLD OG VEDLIGEHOLDELSE

Strøggader har mange forskellige brugergrupper, og der konsumeres mange drikkevarer og mad “to go”. Her er også mange rygere på gaden, så affaldskurve og andet udstyr er afpasset til det større behov og tømmes ofte. Vedligeholdelse af bænke og andet inventar er ligeledes højt prioriteret.





## FORSLAG TIL INDSATSER FREM MOD 2015

- Omdannelse af en udvalgt strøggade med prioritering af fodgængere, cyklister og kollektiv trafik.
- Indførelse af 30 km-zoner i strøggadekvarterer.
- Fortovsarealer udvides med større komfort og tilgængelighed for alle.
- Gennemførte fortove ved sidegader.
- Frie fremkommelighedszoner på fortove på min. 2,00-2,50 m.
- Fodgængervenlige belægninger på fortovsarealer samt høj standard af renhold og saltning i vinterdriften.

⬆ Afprøvning af strøggadekoncept med udeservering, mødesteder og plads til vareudstillinger, her i forbindelse med trafikforsøget på Nørrebrogade.

⬇ Strøggade, her fra Amagerbrogade.



# STRØGGADER



↑ Eksempel på strøggade, her fra Lyon, Frankrig.



↑ Eksempel på strøggade, her fra Melbourne, Australien.



↑ Eksempel på strøggade, her fra Valby Langgade.



↑ Eksempel på strøggade, her fra Paris, Frankrig.



↑ Eksempel på strøggade, her fra Barcelona, Spanien.

## INSPIRATION TIL YDERLIGERE INDSATSER

### UDFORMNING

- Strøggaderne kan miljøprioriteres, så trafikken forløber mere glidende og lidt langsommere, hvorved det bliver lettere og tryggere at krydse gaden. Strøggadekvarterer kan indrettes som 30 km-zoner.
- Strøggader har som oftest butikker og andre attraktioner på begge sider af gaden, så barrierer for at krydse gaden kan nedbrydes, og anvendelse af midterheller kan lette krydsningen af gaden.
- Den kollektive trafik i strøggaderne kan prioriteres yderligere gennem udformning og placering af stoppesteder og ved sikring af bussernes fremkommelighed.
- Forholdene for fodgængerne kan forbedres gennem udvidelser af fortovsarealerne.
- Strøggader kan prioriteres højt som tilgængelighedsruter.
- Belægningerne kan gøres komfortabel for fodgængere - med og uden hjul.
- Fortovene kan føres hen over mindre sidegader og ind- og udkørsler.
- Belysningen kan afpasses til fodgængerne mht. kvalitet og kvantitet. Belysningen bliver et identitetsskabende element for strøggaderne både dag og nat.
- Strøggadernes karakter af promenader kan ofte understreges af en boulevardstemning gennem beplantning.

### KAMPAGNER MV.

- Kampagner for opgradering af butiksfacader med præmieringer af årets bedste fornyede eller renoverede butiksfacade kan gennemføres.
- Strøggadernes funktion som attraktive handeleggader kan styrkes ved at understøtte aktive funktioner i nederste etage.

### INDDRAGELSE AF BORGERE OG BUTIKSEJERE MV.

- Butiksindehavere og andre interessenter kan inddrages i diskussionerne om fordeling og samarbejde om cafézoner, vareudstillinger og møblering, information, skiltning mv.
- "Gang i København" og Københavns Erhvervscenter kan deltage i arbejdet for at inddrage de lokale handelsdrivende i de nye strøggaders profil. Erhvervsdrivende er aktive og deltagende medejere, der skaber lokalt engagement og tilpasser de enkelte strøg efter lokalområdets unikke profil.
- Lokale kort med angivelser af fodgængerforbindelser og genveje fra strøggaden til opholdstørve, legepladser eller andre attraktioner i kvarteret kan uddeles til borgerne. Kort kan også opstilles på udvalgte steder langs strøggaden med angivelse af afstande i tid til de nærmeste attraktioner.

### VEDLIGEHOLDELSE OG RENHOLD

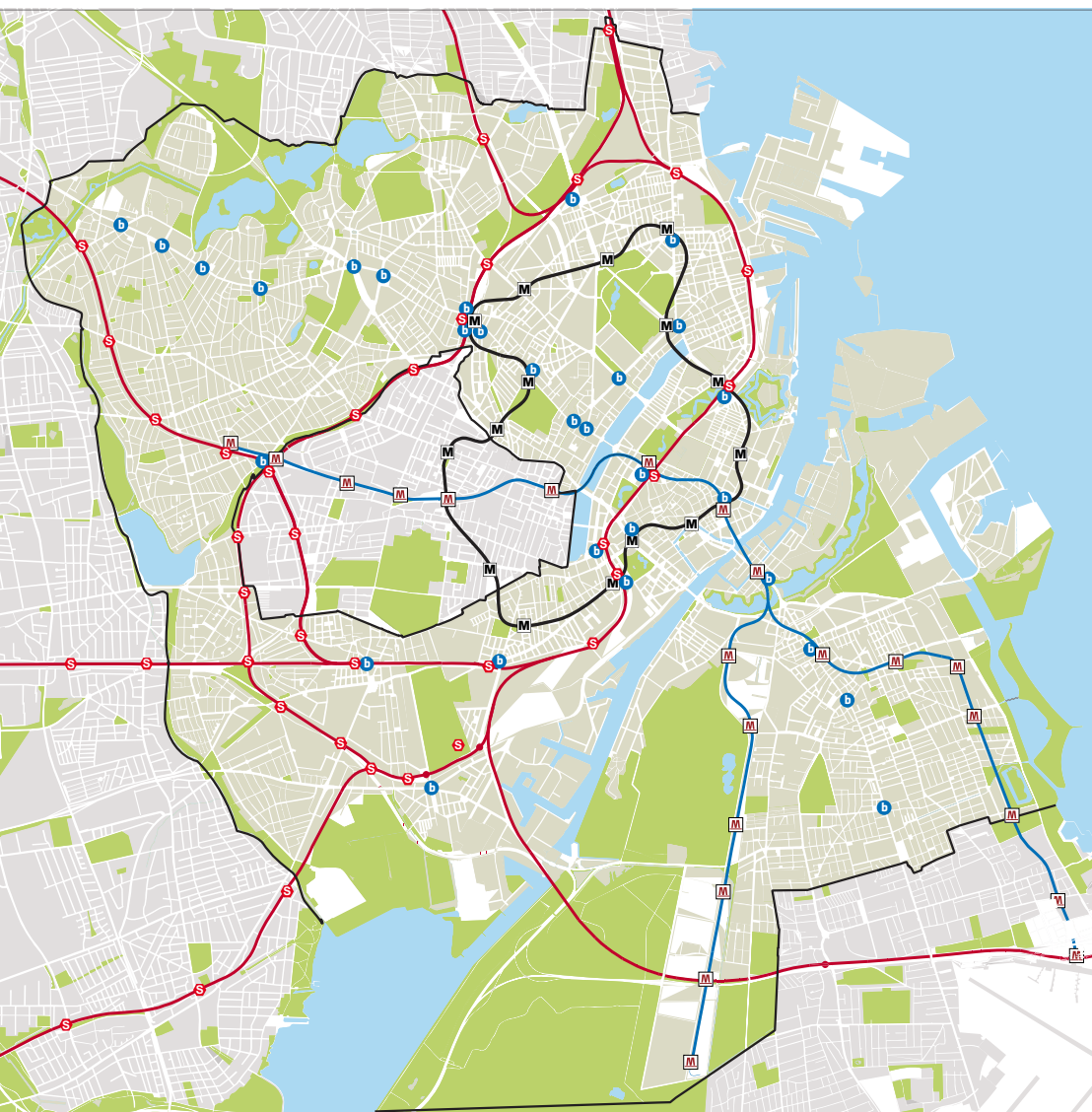
- Vedligeholdelse, renhold og snerydning prioriteres højt.

# TRAFIKKNUDEPUNKTER

## HVAD ER ET TRAFIKKNUDEPUNKT?

Trafikknudepunkter er steder, hvor mennesker skifter mellem forskellige trafikformer - stationer, busterminaler eller busstoppesteder, hvilket medfører mange fodgængere på begrænset plads. Trafikknudepunkterne er endestation for mange, som bliver fodgængere i deres videre færden. Her er både bevægelse og hastige skift mellem forskellige trafikformer, men også behov for at kunne vente eller holde en lille pause. Informationer om trafik og forbindelser i kvarteret er andre vigtige elementer i gadebilledet.

Trafikknudepunktet er en destination for udvekslingen mellem trafikformer, men også et punkt, der opsamler en del andre tilbud netop i kraft af strømmene af de mange mennesker, hvis veje krydses. Boder med forfriskende tilbud blandes med parke-rede cykler og pulsen af mennesker, som har travlt.



### BYENS BANER OG TRAFIKKNUDEPUNKTER

- S S-togsstationer
- M Metrostationer
- M Metro Cityringen, 2018
- b Busterminaler

- ⬇ Trafikknudepunkterne kan indrettes, så det er overskueligt og fremkommeligt for fodgængere, her fra Flintholm St.



# FREMTIDSVISION TRAFIKKNUDEPUNKTER

*“Det er let at komme frem, at finde rundt og anvende den offentlige transport”*

## FORESTIL DIG FREMTIDENS TRAFIKKNUDEPUNKTER I KØBENHAVN

### MERE PLADS OG STØRRE OVERSKUELIGHED

Bydelenes vigtige trafikknudepunkter og busstoppesteder er fornyet med fokus på komfort, overskuelighed og bedre fremkommelighed for fodgængerne. Det er blevet lettere at finde rundt, og stationernes forpladser er i flere tilfælde blevet mere åbne med bedre plads til at bevæge sig på.

### TRAFIKKNUDEPUNKTERNE OG FODGÆNGERRUTE-NETVÆRKET ER FORENET

Trafikknudepunkterne er fornyet og koblet direkte til det øvrige fodgængernetværk. Trafikknudepunkter er vigtige destinationer for fodgængerruterne. At gå til stationen eller busstoppestedet er blevet lettere, og pga. de gode opholdsmuligheder føles ventetiden ikke nær så lang. Trafikknudepunkterne er også centrale punkter i byens tilgængelighedsruter, hvor hensyn til svagtseende, blinde og personer med andre udfordringer er særligt højt prioriterede.

### SIKRING AF FREMKOMMELIGHED

Udformningen af cykelparkeringen er gennemtænkt og med tilstrækkelig kapacitet. Kommunen foretager jævnligt oprydning af efterladte cykler, så fremkommeligheden er sikret for alle brugergrupper.

### BELYSNING AF HØJ KVALITET

Belysningen er forbedret, så det både opleves trygt og behageligt at gå til og fra trafikknudepunkterne. Placeringen og udformningen af belysningen understreger stedets karakter af et knudepunkt og gør det let at overskue. Det skaber tryghed, samtidigt med at sikkerheden i forhold til trafikken er i top.

### NYE BYKORT OG VEJVISNINGSSYSTEMER

Det er blevet lettere at finde vej med det nyudviklede vejvisningssystem for fodgængere, hvor klare kort over lokalområdet viser, hvor lang tid det tager til fods at nå lokalområdets vigtigste attraktioner. Kort og vejvisning viser den korteste vej til knudepunktet fra de centrale steder i kvarteret. I mange tilfælde viser de nye belægnings på stier og fortove selv vejen til destinationen ved indlagte informationer.

Nye typer internet- og mobiltelefon-baserede "rejseplaner" er tilgængelige. Disse "rejseplaner" viser den bedste gåroute for hele turen eller i kombination med offentlig transport. Ved længere ventetider ved et busstop angives tiden til fods til næste stop eller videre til målet.

### HØJT NIVEAU AF VEDLIGEHOOLD, RENHOLD OG SNERYDNING

Vedligehold og renhold er højt prioriteret i trafikknudepunkterne året og døgnet rundt. Snerydning er ligeledes højt prioriteret, så fremkommeligheden sikres i vinterhalvåret.

### METROPLADSERNE ER BLEVET TIL MØDESTEDER

De eksisterende pladser ved metrostationerne er blevet forbedret med nye opholdsmuligheder, mens frie arealer til og fra pladserne er frigjort til fodgængere.

De fremtidige pladser på den kommende Metro Cityring får en højere komfort, ikke mindst med hensyn til ophold, så de kan blive nye mødesteder i kvarteret.



## FORSLAG TIL INDSATSER FREM MOD 2015

- God fremkommelighed omkring trafikknudepunkter med fodgængervenlig belægning og gode krydsningsmuligheder.
- Integration af trafikknudepunkter i netværket af fodgængerruter og tilgængelighedsruter.
- Længere grøn-tid for fodgængere i signalreguleringer.
- Opstilling af bænke og overdækkede opholdsarealer med god belysning ved ventearealer til stationer og stoppesteder.
- Skiltning af gangafstande med tidsangivelse til lokale destinationer ved S-togs- og Metrostationer.
- Fodgængernes tilgængelighed og opholdsmuligheder indarbejdes i alle Metro forplads-projekter.

⬆️ Trafikknudepunkterne skal indrettes, så der er fremkommeligt for fodgængere, her fra Nørreport St.

⬇️ Det er vigtigt, at indrette trafikknudepunkterne, så de er overskuelige og enkle for fodgængerne, her fra Farum St.



# TRAFIKKNUDEPUNKTER



① Gode opholdsmuligheder ved stoppestederne, her fra Bourke Street, Melbourne, Australien



① Gode adgangsforhold, her fra Ikebukuro Station, Tokyo, Japan.



① Busstoppested, her fra Østerbrogade.



① Vejvisningsskilt for fodgængere, her fra London, England.



① Kort med angivelse af 15 min. gangafstand, her fra London, England.



## INSPIRATION TIL YDERLIGERE INDSATSER

### UDFORMNING

- Der kan arbejdes med at sikre, at trafikknudepunkterne i vid udstrækning er let forståelige, så brugerne umiddelbart kan orientere sig og finde hen til metroen, bussen eller til og fra stedet.
- Der kan prioriteres høj komfort for fodgængere med rigelige gangarealer på alle trafikknudepunkter.
- Nye trafikknudepunkter, som f.eks. de mange nye metrostationer til cityringen, kan udformes, så de er enkle og letforståelige at anvende for fodgængere, ligesom velorganiseret cykelparkering sikres.
- Direkte og korte forbindelser kan etableres til trafikknudepunktet fra omgivelserne. Dvs., hele netværket af gader og stier, der fører til og fra et trafikknudepunkt, tænkes med som en del af udformningen.
- Trafikknudepunkter skal forankres i tilgængelighedsruterne, da de er primære punkter for alle brugere.
- Belægningerne skal være af høj kvalitet og kan udformes, så de indgår i vejvisningen.
- Gode toiletforhold og anden service kan prioriteres, da det øger kvaliteten for mange brugere.
- Belysningen kan være med til at markere hele trafikknudepunktet som en markant destination, men skal samtidigt være vej-visende og tryghedsskabende.
- Stadesalg, udstillinger og lignende kan udvikles i samarbejde med "Gang i København".

### INFORMATIONER, KORT OG VEJVISNING

- Udvikling af en internetbaseret rejseplan, der angiver gangforbindelser med tidsangivelser, som f.eks. på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk), men blot for fodgængere. Rejseplanen kan evt. vise kombinationer af rejseformer. Dvs. gang alene, gang og offentlig transport eller andre kombinationer, f.eks. med cykel.
- Trafikknudepunkterne kan suppleres med infotavler med kort, der viser vej i lokalområdet og viser øvrige buslinjer omkring trafikknudepunktet. Desuden lokale bykort, hvor forholdene for fodgængernes bevægelsesruter er tydeligt angivet, og forbindelserne til de vigtigste destinationer og anden transport er tydeligt markeret.
- Et system for vejvisning, der angiver afstande både i tid og længde, kan udvikles. Systemer i London eller Vancouver kan fungere som inspiration til en helt ny københavnsk udgave. F.eks. i 500 meters afstand fra knudepunktet kan skilte anviser gå-tid og retning til stationen.
- Der kan arbejdes med koordinering og sammentænkning af fodgængernes behov og af den offentlige transport.
- Der kan arbejdes med oprettelse af en fælles organisation, der optimerer løsningerne på tværs af de forskellige sektorer og interessenter.
- Stoppestedsinventar til A-busstoppesteder kan bl.a. indeholde forbedrede ventefaciliteter/klimaskærm.

### VEDLIGEHOJDELSE, RENHOLD MV.

- Renholdelse, vedligeholdelse, snerydning mv. bør prioriteres i trafikknudepunkterne.
- Cykelparkeringen optimeres ved hjælp af tilstrækkelig kapacitet og gennem kampagner og jævnlige oprydninger.

# HØRING OG DIALOG



## DEN VIDERE PROCES

Teknik- og Miljøudvalget (TMU) godkender udkast til "Flere går mere - Fodgængerstrategi for København" som grundlag for en offentlig høring og borgerdialog.

I alle bydele gennemfører lokaludvalg i samarbejde med Københavns Kommune og en række interesseorganisationer en borgerdialog om forslag til konkrete indsatser inden for de fire fokusområder, som kommunen satser på frem til 2015. Det drejer sig om forslag til aktiviteter til udvikling af gå-kulturen i bydelen, om udpegning af et netværk af lokale fodgængerruter og mødesteder for hver bydel samt om forslag til indsatser på bydelens strøggader og trafikknudepunkter.

## PROCESPLAN

- Opstart dialogproces med lokaludvalg og interesseorganisationer oktober 2010
- Offentlig høring og borgerdialog november 2010-februar 2011
- Revision af Fodgængerstrategi marts 2011
- TMU godkendelse af endelig Fodgængerstrategi maj 2011



📍 Borgerdialog om trafikforsøget på Nørrebrogade.



📍 Borgerdialog om trafikforsøget på Nørrebrogade.



📍 Borgerdialog om udpegning af fodgængerruter i Valby af Valby Lokaludvalg.



📍 Borgerdialog om indretningen af den nye Nørrebropark.



📍 Borgerdialog om borgernes fodgængerruter på Østerbro hos Miljøpunkt Østerbro.



📍 Borgerdialog hos Miljøpunkt Østerbro.

# EKSISTERENDE PROJEKTER



## **INTERNATIONAL TRAKTAT FOR FODGÆNGERE**

I den internationale traktat for fodgængere, som København tilsluttede sig i 2008, er fastlagt principper for fodgængeres rettigheder i byens offentlige rum.

Fodgængertraktaten anviser, hvordan vi får skabt sunde, hensigtsmæssige og bæredygtige lokalsamfund, hvor mennesker vælger at færdes til fods.

Fodgængertraktaten omfatter:

- sikkerhed
- tryghed
- tilgængelighed
- fremkommelighed
- komfort
- netværk af fodgængerruter
- udvikling af gå-kultur.

## **HVAD GØR VI ALLEREDE?**

En række af kommunens aktuelle strategier, planer og projekter indeholder målsætninger og indsatser, som understøtter den overordnede målsætning i Fodgængerstrategien. Gennem koordinering med disse projekter skabes synergi, som kan medvirke til en gensidig målopfyldelse. En del indsatser i projekterne vil kunne supplere hinanden.



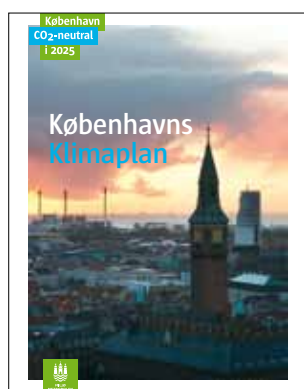
## METROPOL FOR MENNESKER

"Vision og mål for Københavns byliv 2015"

### TMF

**MÅL:** I 2015 er 80 % af københavnernes tilfredse med mulighederne for at deltage i bylivet. I 2015 er fodgængertrafikken steget med 20 % i forhold til i dag. I 2015 opholder københavnere sig 20 % mere i byens rum end i dag.

**INDSATSER:** forbedring af strøggader, lommeparker, samarbejde med borgere, grundejere, erhvervsliv og fagfolk.



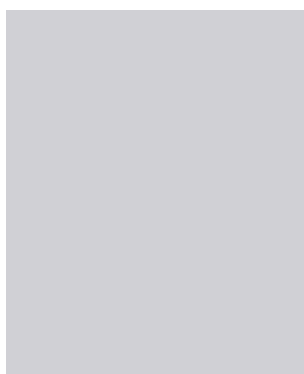
## KØBENHAVNS KLIMAPLAN

"København CO<sub>2</sub> neutral i 2025"

### TMF

**MÅL:** Planen indeholder 50 konkrete initiativer, som skal opfylde Københavns målsætning om 20 % CO<sub>2</sub>-reduktion i perioden 2005-2015.

**INDSATSER:** 34 initiativer igangsat i 2010, bl.a. klimarenovering af kommunens bygninger (skoler, daginstitutioner m.v.), opsætning af flere vindmøller, forbedring af forholdene for elbiler og etablering af lommeparker til rekreative formål og for at opsamle regnvand.



## GRØN MOBILITET

### TMF

**MÅL:** At gøre det nemmere, sundere og mere effektivt at bevæge sig rundt i København og at sikre, at alle, der transporterer sig i byen - borgere, virksomheder, gæster osv., har muligheden for at vælge et grønt transportmiddel (f.eks. cykel, gang, kollektiv transport eller el-/brintbil).

**INDSATSER:** Bl.a. at gøre de grønne transportformer i København mere attraktive, effektive og synlige.



## LOMME-PARKER, TRÆER OG ANDET GRØNT

"Strategi for et grønnere København"

### TMF

**MÅL:** I 2015 er København med rette kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø. I København skal der være god og let adgang til blå og grønne rekreative områder af høj kvalitet. Det grønne og det blå skal binde byen sammen og skabe gode oplevelser til gavn for byens borgere og besøgende.

**INDSATSER:** Over de næste syv år bliver der lavet 14 lommeparker. Over de næste syv år bliver der plantet mindst 3000 træer over hele byen.



## TRAFIKSIKKERHED FOR FODGÆNGERE

"Indsatsplan for sikker fodgængertrafik 2008-2012"

### TMF

MÅL: 40 % færre dræbte og alvorligt tilskadedekomne fodgængere i 2012 i forhold til gennemsnittet for 2003-2005.

INDSATSER 2009-12: Design af sikre veje, kampagner og information, organisation og samarbejde.

## "SIKRE SKOLEVEJE"

### TMF

MÅL (FORSLAG): i 2015 skal mindst 80 % af børnene cykle eller gå til skole, en given andel af børnene og forældrene skal føle sig mere trygge end i dag, og antallet af skolevejsuheld skal være halveret ift. 2006.

INDSATSER: Kommunikation og kampagner, undervisning og trafikpolitik på skolerne, vej- og trafikmæssige forbedringer.

## TILGÆNGELIGHED

### "BY FOR ALLE"

### TMF

MÅL: Tilgængeligheden skal være en selvfølge. I 2012 er mindst 50 % af københavnere generelt tilfredse med tilgængeligheden i byrummet (i dag er det ca. 34 %). I 2012 er der mindst 90 % af medarbejderne i TMF, der ved, hvad tilgængelighed er, og mindst 66 % beskæftiger sig med det (i dag er det henholdsvis 85 % og 58 %)

INDSATSER: Tilgængelighedsruter, forbedre tilgængeligheden i parkerne, kirkegårde, byens offentlige toiletter, legepladserne, offentlige og private arealer.

## HVIDBOG OM STRØGGADER

### TMF

MÅL: At udarbejde en hvidbog med forslag til, hvordan man kan udvikle de københavnske strøggader som byrum. Målet er bl. a. at fremme bylivet ved at forbedre fodgængernes, cyklisterne og buspassagerernes vilkår. Målet for den trafikale del af projektet er at øge krydsningsmulighederne for fodgængere. Og at den gennemkørende biltrafik finder alternative ruter, så kun den del af biltrafikken, der bidrager til bylivet, inviteres ind på strøggaden.

INDSATSER: Gennem et pilotprojekt på Amagerbrogade med inddragelse af både borgere og butiksindehavere, er der blevet udarbejdet et koncept til udvikling af strøggader generelt.

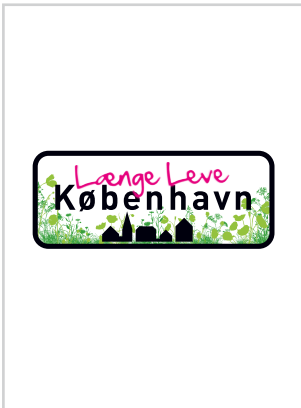


## KOMFORT "FREMTIDENS VEJE 2010-2029"

### TMF

INDSATSER: Vejvedligeholdelse (cykelstier, kørebaner, fortove\*, vejbrønde og skilte), bygværker, gadebelysning.

\* Fortove: 25 % af fortovene bør renoveres inden for 20 år, hvis tilstanden og komforten skal bevares.



## SUNDHED "SUNDHEDSPOLITIK 2011 - 2014"

### SUF

MÅL: De overordnede mål i kommunens kommende sundhedspolitik 2011-2014 er:

Københavnernes middellevetid skal være steget mere end landsgennemsnittet, københavnere skal have flere gode leveår, og der skal være mere lighed i sundhed.

For at nå sundhedspolitikens overordnede målsætninger og leve op til Københavns Kommunes vision om at blive international metropol for livskvalitet og grøn vækst, skal sundhed tænkes ind i borgernes hverdag gennem etablering af sundhedsfremmende rammer, der gør det lettere for borgerne at leve sundt. Byens rum skal invitere til bevægelse for borgere i alle aldersgrupper ved at fremme grøn mobilitet via attraktive cykel- og gangstier, etablere levende parker med gode rammer for leg og bevægelse, playspots samt sjove og udfordrende lommeparker.



## LOKALE AKTIVITETER "GANG I KØBENHAVN"

### TMF

MÅL: Overordnet at støtte det gensidige forhold imellem byliv og iværksætteri og bl.a. arbejde aktivt for at understøtte målene i Metropol for Mennesker - herunder "Flere går mere".

INDSATSER: Der nedsættes en task force for afbureaukratisering og deregulering for byens erhvervsliv på TMF's myndighedsområder. Vi vil desuden sørge for, at iværksættere og virksomheder fremover kun skal henvende sig et sted i kommunen, samt sørge for erhvervsparkeringslicenser, bedre vilkår for virksomhederne ift. at komme af med erhvervsaffald og forbedre muligheden for sponseringer af arrangementer i det offentlige rum.



## OMRÅDEFORNYELSE SKT. KJELDS KVARTER

### TMF

MÅL: At skabe rammer og muligheder for sundhed og bevægelse i hverdagsbyen.

INDSATSER: Der igangsættes indsatser med udgangspunkt i temaerne rum, netværk og oplevelse. Målene er blandet andet at skabe byrum, der inviterer til ophold og bevægelse for alle aldre, at højne den fysiske kvalitet i kvarteret, at styrke bylivet i kvarteret via netværk på tværs af sociale og etniske grupper, at skabe et åbent og tilgængeligt kvarter, der har en naturlig sammenhæng med resten af bydelen, at understøtte den sociale bæredygtighed i kvarteret, at udvikle tilgængelige og sunde rammer, der kan styrke, understøtte og muliggøre individers og gruppers handlinger med henblik på at øge sundheden i et livsstils- og levevilkårsperspektiv.

UDGIVET AF Københavns Kommune,  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
LAYOUT TMF Design  
KONSULENT Gehl Architects APS  
FOTO Trøels Heien, Gehl Architects APS, Jan Mørch,  
Klaus Hjerrild, Københavns Kommune  
VISUALISERING Gehl Architects APS

01.09.10

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

