

Temamøde om grøn mobilitet og parkering



THIRDHAND
VINTAGE

Eros
RESTAURANT

FARAO'S CIGARETTER

THIRDHAND
VINTAGE

SHOES EMMA
SHOES EMMA
EMMAGO SHO
SHOES EMMA
EMMAGO SHOES

Dagsorden

Kort gennemgang af planer, mål og status på mobilitets- og parkeringsområdet

Ny samlet Mobilitetsplan for København? - drøftelse af hvordan en mobilitetsplan efter 2025 kan se ud

København Cykelstrategi 2011 -2025 - drøftelse af hvad der kan være målet/målene efter 2025

Nulemissionszone i København? - drøftelse af hvordan en nulemissionszone kan udformes

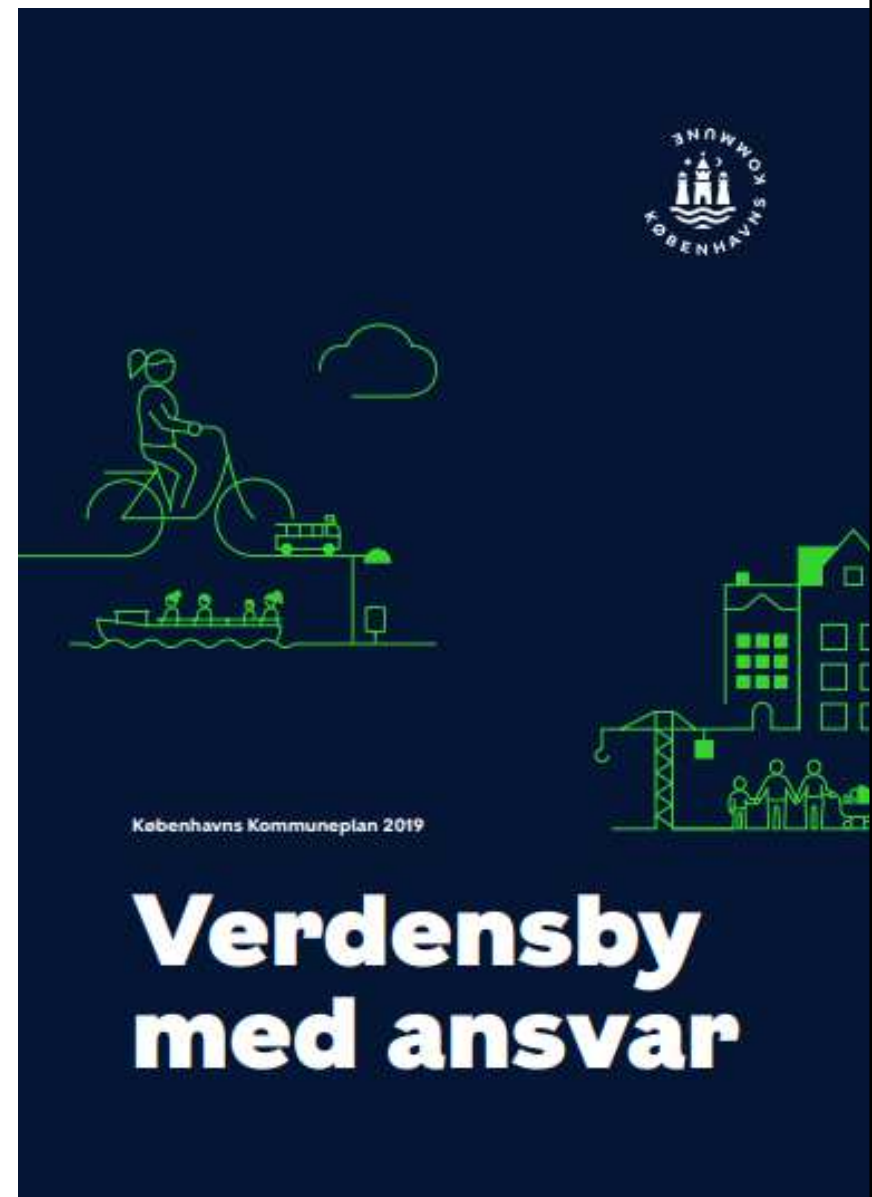
Planer og strategier på mobilitets- og parkeringsområdet

- Kommuneplan 2019
- KBH 2025 Klimaplanen (2012-2025)
- Københavns Cykelstrategi (2011 -2025)
- Handlingsplan for grøn mobilitet (2012 – 2025 - opdateret i 2017)
- Fællesskab København (2015 - 2025)
- Cykelstiprioriteringsplan (2017-2025)
- Prioriteringsplan for cykelparkering (2018-2025)
- Handlingsplan for trafiksikkerhed (2021-2025)
- Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne (2017-2025)
- Handlingsplan for delebilisme 2022-2025
- Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025
- Handlingsplan for vejstøj (2018-2023)
- Samlet strategi for parkering (KP 2019)?
- *Retningslinjer for børn og unges transport?*
- *ITS og nye servicemål for trafikledelse?*
- *Fodgængerstrategi og walkabilityindex (KP 2019)?*
- Samlet mobilitetsplan for København 2025 - ?

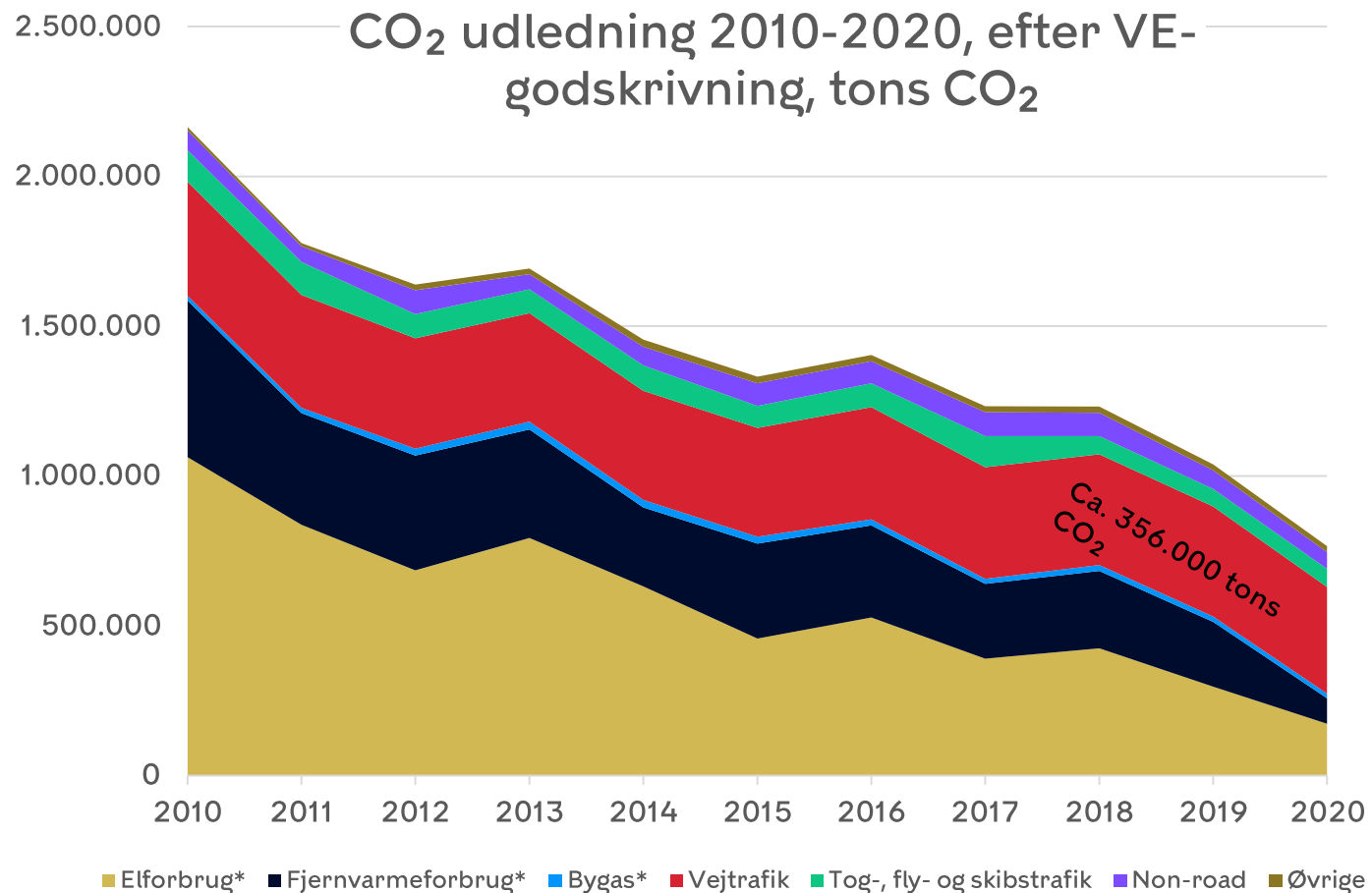


Kommuneplan 2019 og grøn mobilitet

- København har flere mål for trafikken:
- Max. 25 % af alle ture, der foretages i København i 2025 forgår i bil
- Min. 25% af alle ture der foretages i Københavns i 2025 foregår på cykel, minimum 25% til fods og minimum 25% med kollektiv trafik
- 20 % flere gangture i 2025 i forhold til 2017
- Byudviklingsområder kan etableres som helt eller delvis bilfri
- Brug af Trafikøer og omdirigering af biltrafikken til omfartsveje
- Arbejde for forbud mod dieselmotorer i byen inden 2030/skærpede krav i Miljøzonen
- Arbejde for Intelligent roadpricing og reduktion af fossildreven privatbilisme
- Arbejde for hjemmel til at etablere en nulemissionszone for køretøjer i en del af Københavns Kommune for at understøtte brugen af elbiler



KBH 2025 Klimaplanen og grøn mobilitet



*Efter VE-godskrivning



Overordnede virkemidler på mobilitetsområdet

INFRASTRUKTUR



- Cykelstier og cykelparkering
- Gangforbindelser
- Krydsombygninger
- Trafiksaneringer

JURIDISK/ ØKONOMISK REGULERING



- Hastighedsbegrænsninger
- Miljøzoner
- Udbud og pris for bilparkering
- Krav ifm. kommunens udbud
- Hastighedsbegrænsninger

STRATEGISK PLANLÆGNING



- Byudvikling med fokus på stationsnærhed, tæthed og blandede funktioner mht. at mindske transportbehov
- Parkeringsnormer og krav til bygherrer ifm. lokalplaner

KOMMUNIKATION/ KAMPAGNER



- Adfærdspåvirkning af borgere, besøgende og erhvervsliv
- Information om valg af transportmidler
- Undervisning om trafikadfærd, fx for børn og tilflyttere
- Dynamisk trafikinformation

PRIORITERET DRIFT



- Trafikledelse og signaloptimering
- Vedligehold af belægning
- Vintertjeneste

Funktion/ Bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder (0)	Øvrigby
Bolig (1,6)	1.357	1.250	1.214
Erhverv (2,6)	1.214	1.214 (3)	1.143
Grundskole (4,5,6)	1.714	1.607	1.464
Daginstitutioner (4,6)	1.266	1.266	1.179
Kollegie- og ungdomsboliger (6)	1.857	1.857	1.857
Plejecentre/ plejeboliger (6)	1.714	1.714	1.714
Butiksformål (6,7)	1.143	1.143	1.143

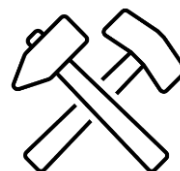
Specifikke virkemidler på parkeringsområdet

Formål

Reducere
trængsel

Grøn omstilling
og CO2
reduktion

Anvendelse af
byens rum



Virkemidler

Udbud af parkeringspladser

Pris og tidsbegrænsning for parkering

Særligt reserverede parkeringspladser

Parkeringskontrol

Parkeringsområdet - Nøgletal

**126.000 offentligt tilgængelige
parkeringspladser**

1.300 p-pladser med ladestandere

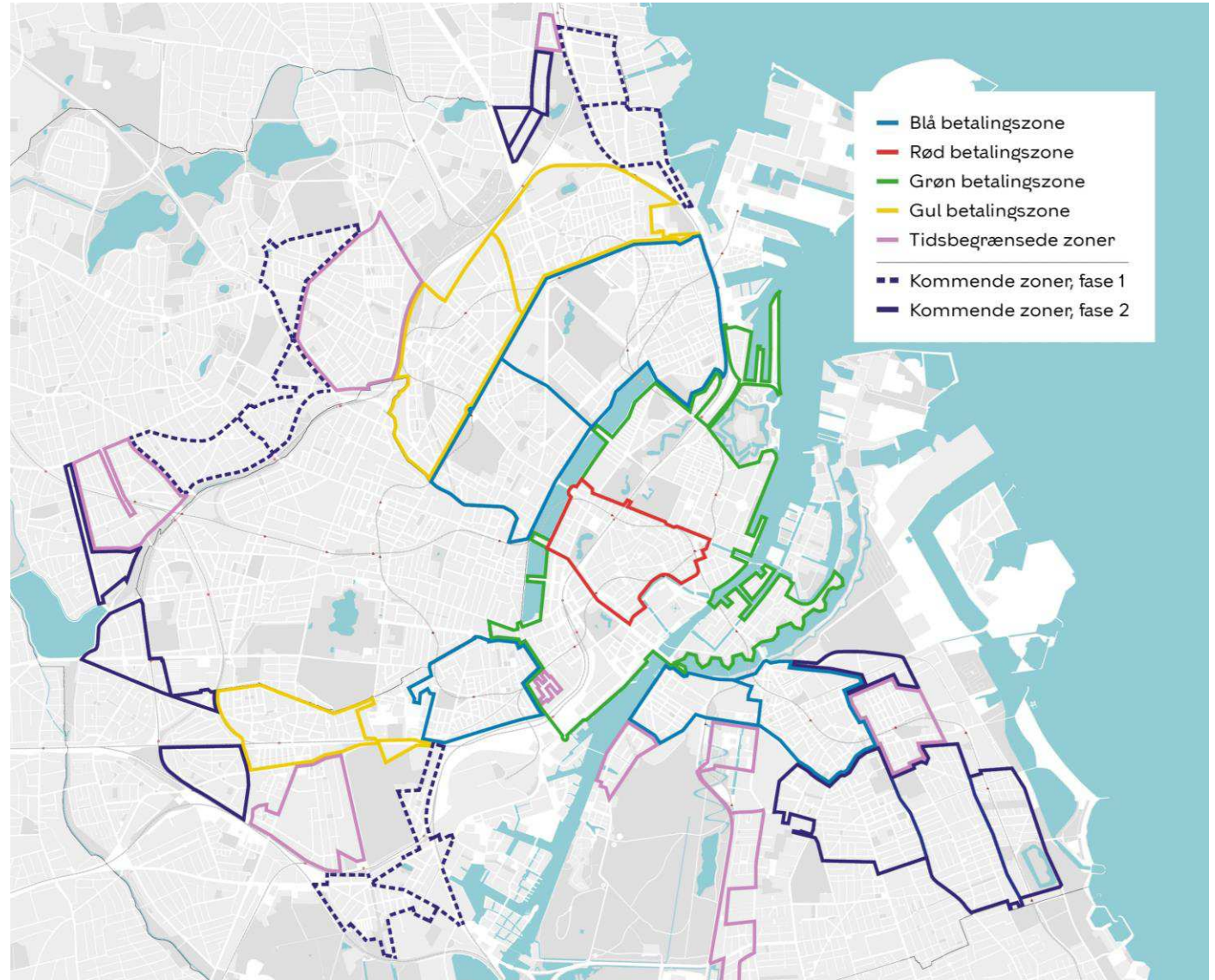
- Knap 400 delebilspladser med fast stamplads
- Samlet cirka 4.500 p-pladser reserveret til særlige formål

Betalingsområdet:

- Fire takstzoner
- Ca 52.000 p-pladser

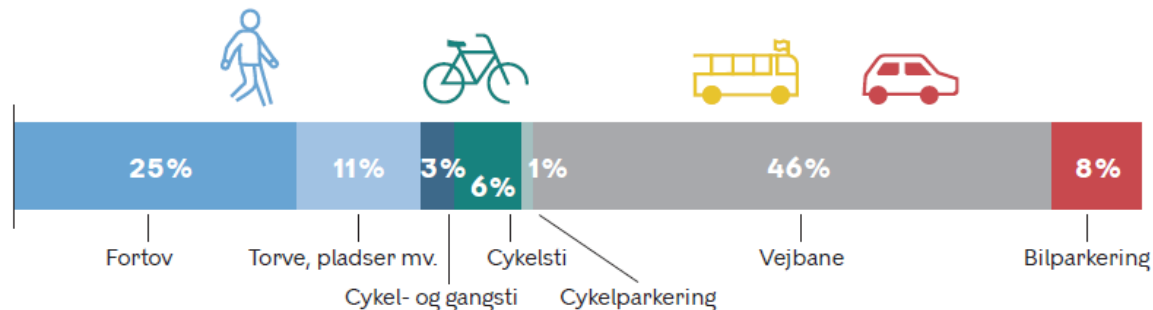
Otte tidsbegrænsede zoner

- Ca. 12.500 p-pladser
- 15 nye tidsbegrænsede zoner på vej i 2022 / 2023

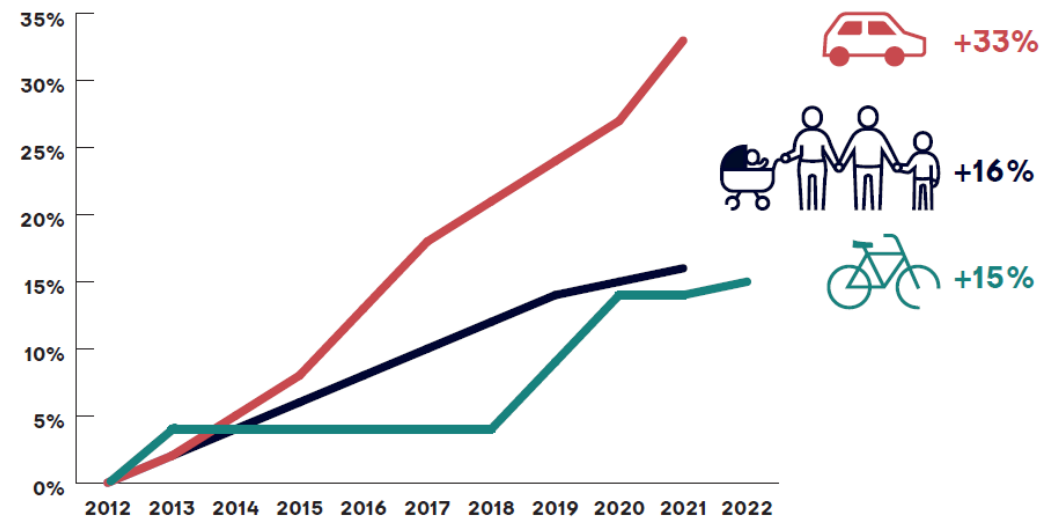


Omfang af trafikken

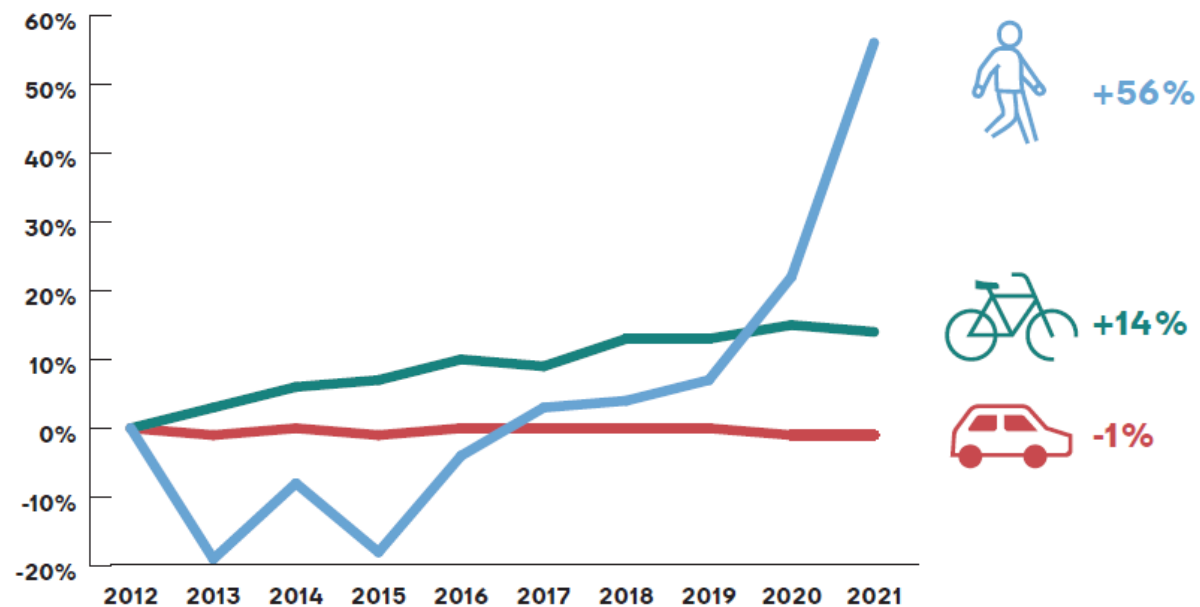
Fordeling af vejareal og infrastruktur



Vækst i antal af københavnere og privatejede cykler og biler 2012-2021



Udvikling i trafikarbejde (tilbagelagte km per hverdag) 2012-2021



Kilde: DTUs transportvaneundersøgelse (gang) og forvaltningens trafiktællinger (bil, cykel)

Trafikarbejde for bil, cykel og gang (mio. km tilbagelagt per hverdag)

	Bil	Cykel	Gang
2021	4,65	1,45	1,22
2020	4,65	1,46	0,95
Udvikling siden 2012	-1%	+14%	+56%

Kilde: Forvaltningens tællinger (bil, cykel) og DTUs transportvaneundersøgelse (gang), 2021

DRØFTELSE:

Ny mobilitetsplan efter 2025?

- **Skal Københavns Kommune have en samlet plan for mobilitet og parkering?**
- **Bør en eventuelt kommende mobilitetsplan også omhandle kollektiv trafik og busbetjening, der er Økonomiforvaltningens ressort?**
- **Bør planen samtænkes med Omegnskommunerne og Region Hovedstaden?**

Udvalgte målsætninger på cykelområdet

- Verdens Bedste Cykelby 2025
- 25% af alle ture på cykel i 2025
- 50% af alle ture til arbejde og uddannelse på cykel i 2025

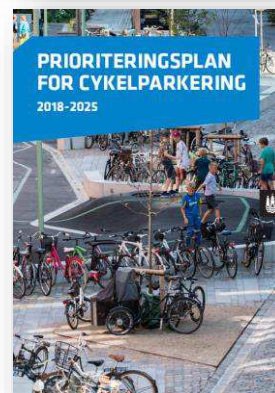
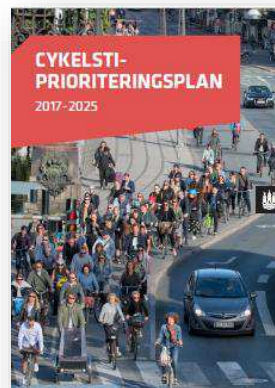


Københavns Cykelstrategi og plangrundlag

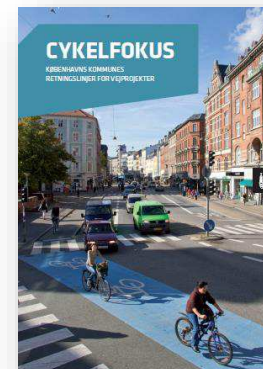
Hvorfor



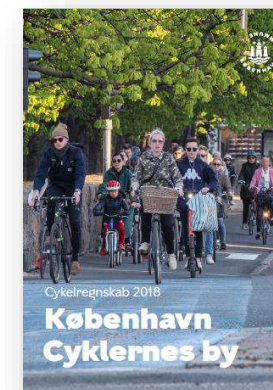
Hvad og hvor?



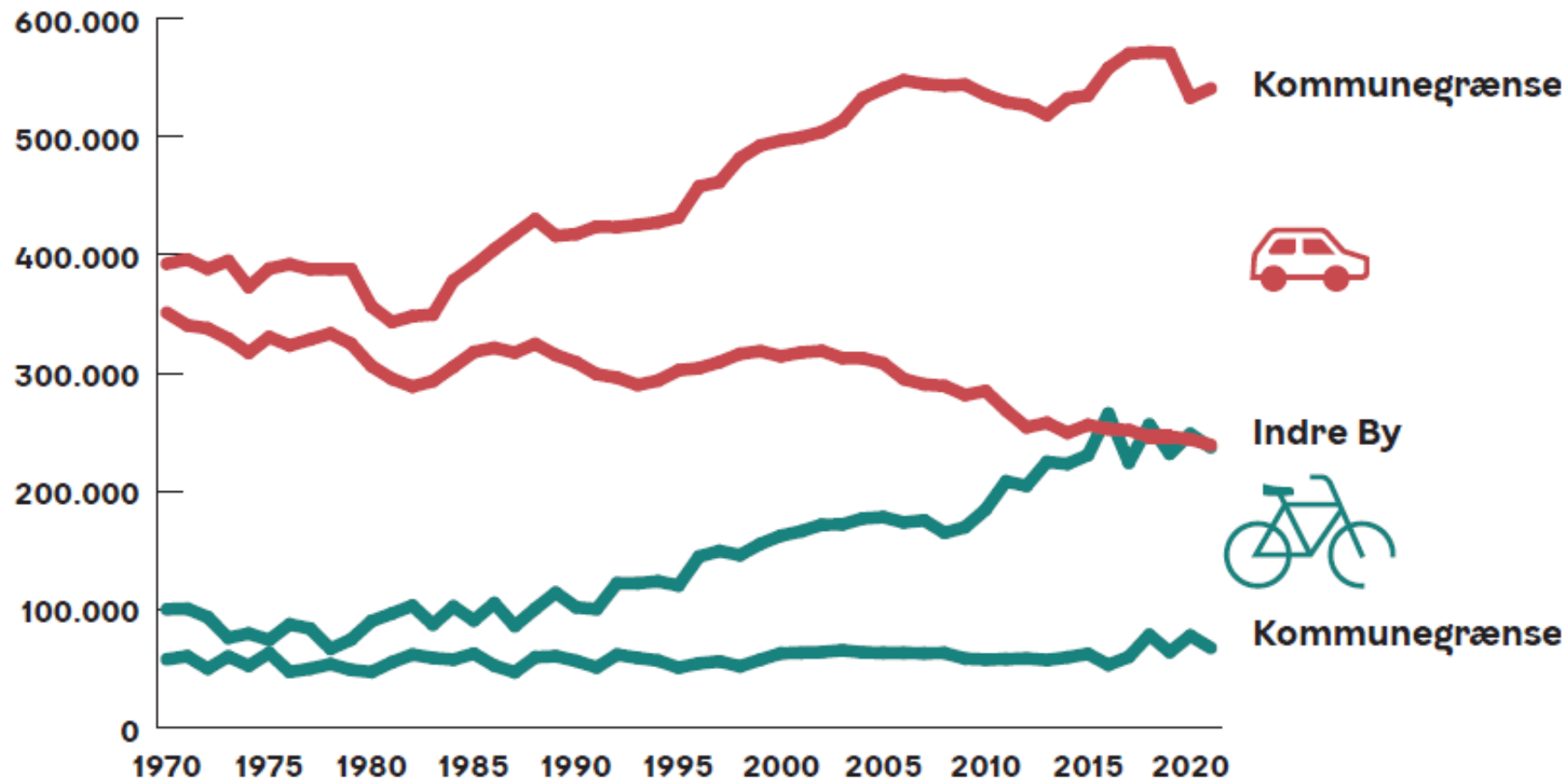
Hvordan?



Virker det?



Bil- og cykeltrafik gennem indre by og over kommunegrænsen, 1970-2021

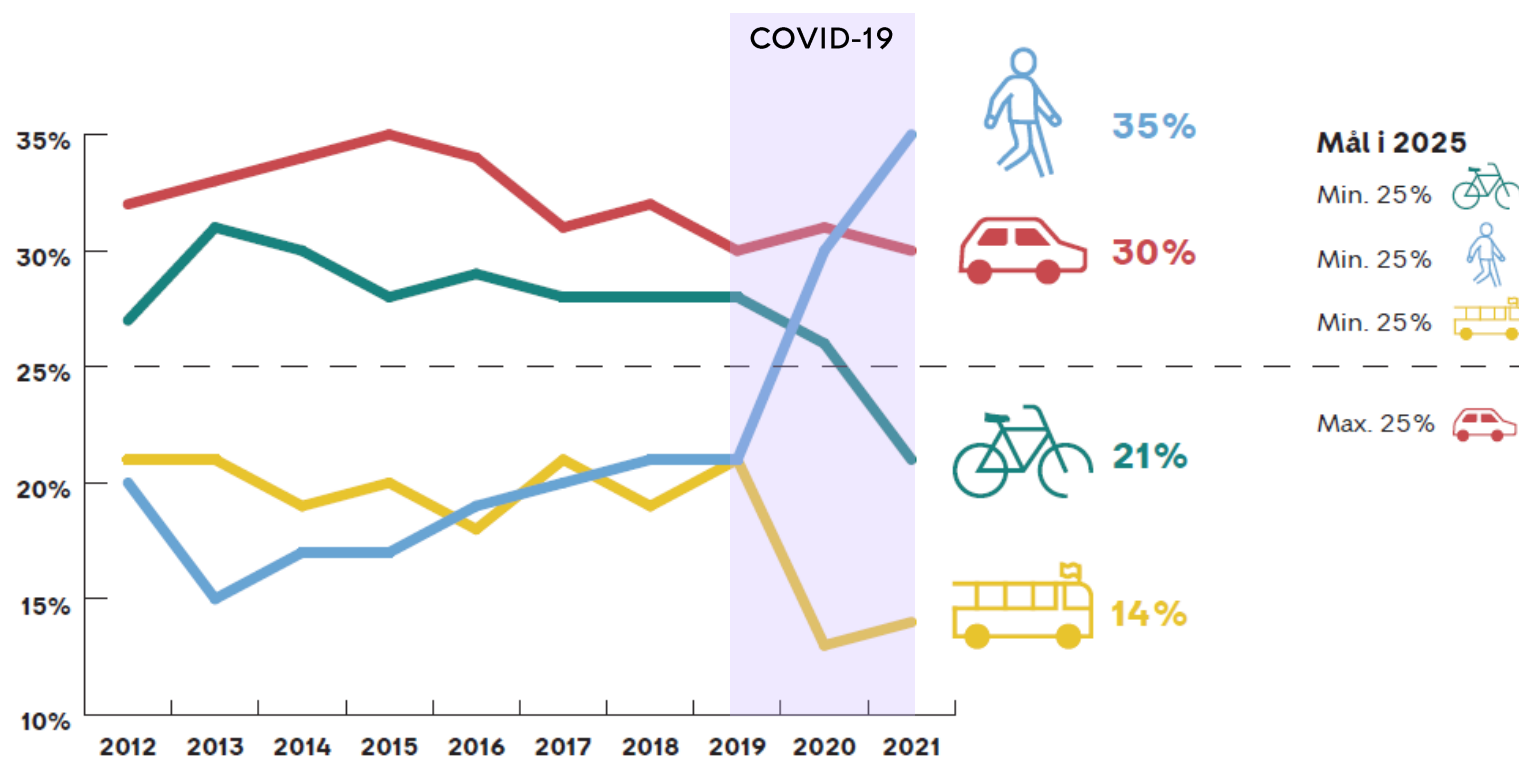


Kilde: Forvaltningens trafiktællinger, sum af begge retninger kl. 7-19

Udvikling i turandelen over de seneste 10 år

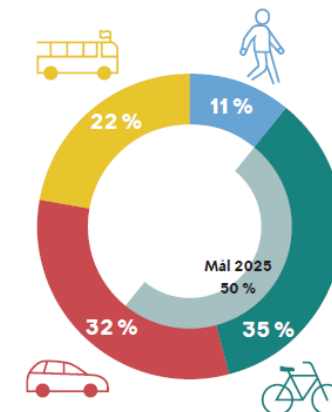
- Transportmønstrene så anderledes ud i 2020 og 2021 pga. nedlukninger og hjemsendelser
- I 2020 og 2021 steg andelen af ture til fods markant, mens andelen af ture på cykel og ture med kollektiv transport faldt.

Turfordeling 2012-2021 samt mål for 2025



Status ift. udvalgte målsætningerne på cykelområdet

Plangrundlag	Mål	Status 2021
Cykelstrategi 2011-2025	Mål om 50% cykling til arbejde og uddannelse i København i 2025	35%
Cykelstrategi 2011-2025	Min. 25% af alle ture til, fra og i København i 2025	21%
Cykelstrategi 2011-2025	80% andel af PLUS-net med tre baner	20%
Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025	423 km cykelstier planlagt	388 km cykelstier anlagt
Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025	115 km grønne cykelruter planlagt	65 km grønne cykelruter anlagt
Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025	Mellem 37.000-72.000 planlagt anlagt fra 2018-2025	5.800 cykelparkeringspladser anlagt 2018-2021



↑ Ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune i 2021 baseret på TU-data. Den inderste cirkel viser målet for 2025.

København Cykelstrategi udløber i 2025 - hvad skal det/de næste mål være?

- Skal der sættes nye mål i en kommende plan? Eller skal de eksisterende mål først erstattes af nye når de er opnået?**
- Hvad skal de nye mål i givet fald være?**
- Skal der udarbejdes en ny særskilt "Cykelstrategi for København" eller skal cykelstrategien integreres i en eventuelt kommende Mobilitetsplan?**

Nulemissionszone - plangrundlag og lovgivning

Københavns Kommune

- C40 deklARATION om Clean and Healthy Streets (fra efteråret 2017)
- KP19: "Hjemmel til at etablere en nulemissionszone for køretøjer i en del af Københavns Kommune for at understøtte brugen af elbiler
- Klimasamarbejdsaftale i juni 2020 mellem regering og Københavns Kommune om at indgå et samarbejde med Transportministeriet og Miljøministeriet for at undersøge mulig etablering af nulemissionszoner.

Lovgrundlag

- Lovforslag om nulemissionszoner indgår som en del af regeringens aftale "Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling" fra september 2021.
- Lovforslaget forventes at blive sendt i høring i juni 2022 med endelig vedtagelse i slutningen af 2022
- Københavns kommunes høringssvar til lovforslaget kommer til politisk behandling, forventelig i august 2022
- Lovforslaget forventes at indebære, at kommuner kan ansøge staten om tilladelse til nulemissionszone.

Eksempler på typer/størrelser på zoner, som forventes at kunne rummes indenfor den kommende lov på området

- Central zone i Middelalderbyen – i første omgang for personbiler
- Mikrozone, fx i forbindelse med en børnelivszone, hvor alle køretøjer omfattes. Kan gradvist udvides geografisk.
- Vareleveringszone, som i første omgang kan baseres på frivillige aftaler med erhvervslivet. Geografisk kan der være overlap med Middelalderbyen.

Politisk handlerum

- Københavns Kommune forventes at kunne ansøge om tilladelse til etablering af en eller flere nulemissionszoner, når lovgivningen er endeligt vedtaget.
- Det forventes at der ved ansøgningen skal redegøres for zonens geografiske omfang, krav til køretøjer, effekter, konsekvenser for borgere og erhvervsøkonomiske konsekvenser.
- Proces med behandling af ansøgning, varslingsperiode til berørte køretøjsejere mv. forventes at tage omkring 1½ år

DRØFTELSE:

Hvordan kan en nulemissionszone komme til at se ud i København?