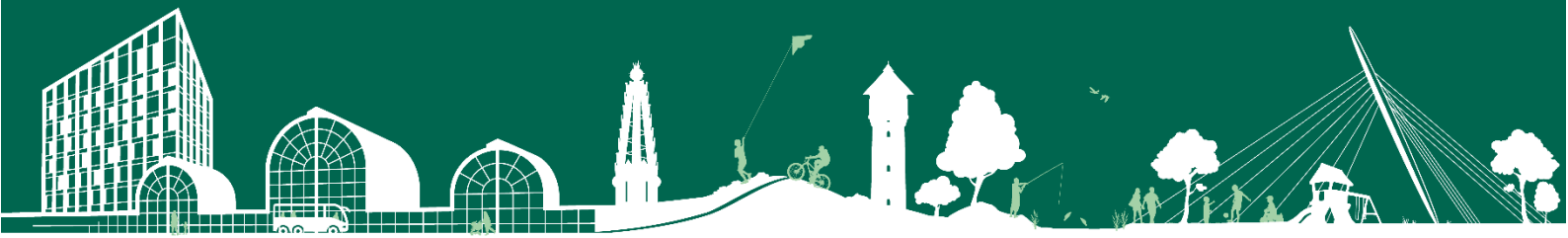


Høje-Taastrup Kommune

Mobilitetsplan 2030

Besluttet af Byrådet 26-11-2025



Indledning

Høje-Taastrup Kommunes Mobilitetsplan 2030 sætter rammen for kommunens arbejde de næste fem år med at få borgere, virksomheder og medarbejdere til at transportere sig bæredygtigt.

Målsætning

Målsætningen er, at transportsektoren bidrager til en 70% reduktion af CO2-emissioner i 2030 og en klimaneutral kommune i 2045.

Det betyder, at køretøjer, der bruger benzin og diesel, hurtigst muligt skal udfases til fordel for el-køretøjer.

Det betyder også, at flere skal cykle og gå i kombination med kollektiv transport og delemobilitet.

Det er godt for klimaet, miljøet og sundheden. Det giver samtidig bedre plads på vejene til dem, hvor bilen eller erhvervskøretøjet er en nødvendighed.

Bæredygtig transportadfærd

En bæredygtig transportadfærd forudsætter gode cykelstier, rare og trygge stationer, kort afstand til bussen og adgang til en delebil, når behovet kræver det.

Men en bæredygtig transportadfærd kræver også, at der anledning til at revurdere sine transportvaner. God infrastruktur gør det ikke alene. Det er, når man flytter, får nyt arbejde, eller børnene starter i skole, at nye gode vaner skal grundlægges.

Frem mod 2030

I de næste fem år vil Høje-Taastrup Kommune igangsætte tiltag indenfor alle planens indsatser.

Mange tiltag vil kræve dialog med borgere, virksomheder og medarbejdere for at finde den løsning, der bedst understøtter en bæredygtig transportadfærd. Den mest effektive løsning kommer sjældent i første forsøg, så derfor vil mange tiltag starte ud som forsøg i det små, som efterfølgende kan udbredes.

For at vurdere om planens indsatser har virket, vil der undervejs indhentes viden og data om trafik og transportadfærd.

Nogle tiltag kræver finansiering, som skal afvejes overfor kommunens mange andre opgaver. Dertil vil der arbejdes på at supplere finansieringen med støtte fra statslige og EU-puljer.

Mobilitetsplanens temaer

Mobilitetsplanen er delt op i seks temaer. Temaerne dækker forskellige vinkler på den bæredygtige omstilling af transportsektoren.



Tema 1: Biler og erhvervskøretøjer kører grønt

Alle biler, varebiler, lastbiler og busser skal køre på el i 2045 – dog kan det for den helt tunge transport være relevant med andre grønne drivmidler.



Tema 2: Flere cykler og går som del af arbejdsliv og fritid

Flere skal cykle og gå ifm. arbejde og fritid, og dermed bidrage til øget sundhed, bedre klima, samt mindre trængsel og trafikstøj.



Tema 3: Cyklisme i børnehøjde

Alle børn skal lære at cykle og skal have friheden til selv at kunne transportere sig til skole og fritidsaktiviteter. Børns vaner former fremtidens transport.



Tema 4: Kollektiv transport og kombinationsrejser er nemt og attraktivt

Flere borgere og arbejdende skal benytte en kombination af tog, bus, cykel og delemobilitet til deres pendling.



Tema 5: By- og landområder planlægges til bæredygtig mobilitet

Indretningen og udviklingen af bymidter, boligområder og erhvervsområder skal understøtte bæredygtig mobilitet.

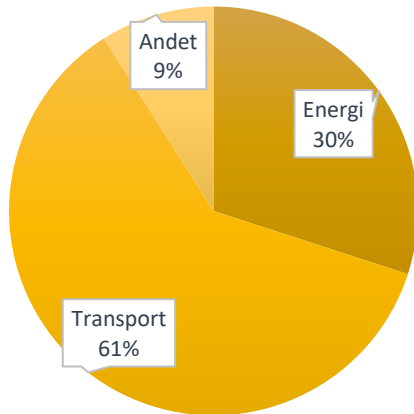


Tema 6: Trafikken er tryk og sikker for alle

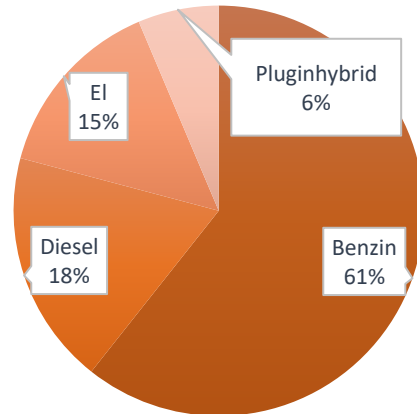
Det skal være trygt og sikkert at færdes i Høje-Taastrup – især som cyklist og fodgænger.

Mobilitet i tal

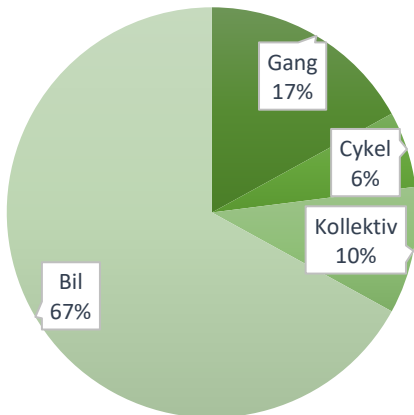
Klimaafttryk (sektor)



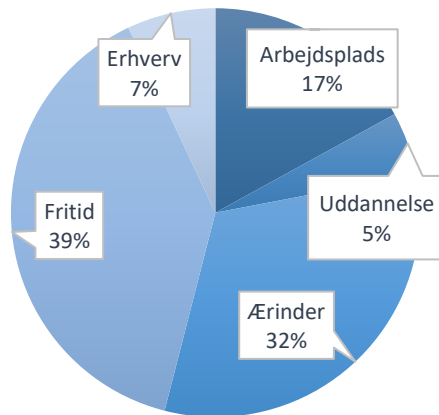
Drivmiddel (personbil)



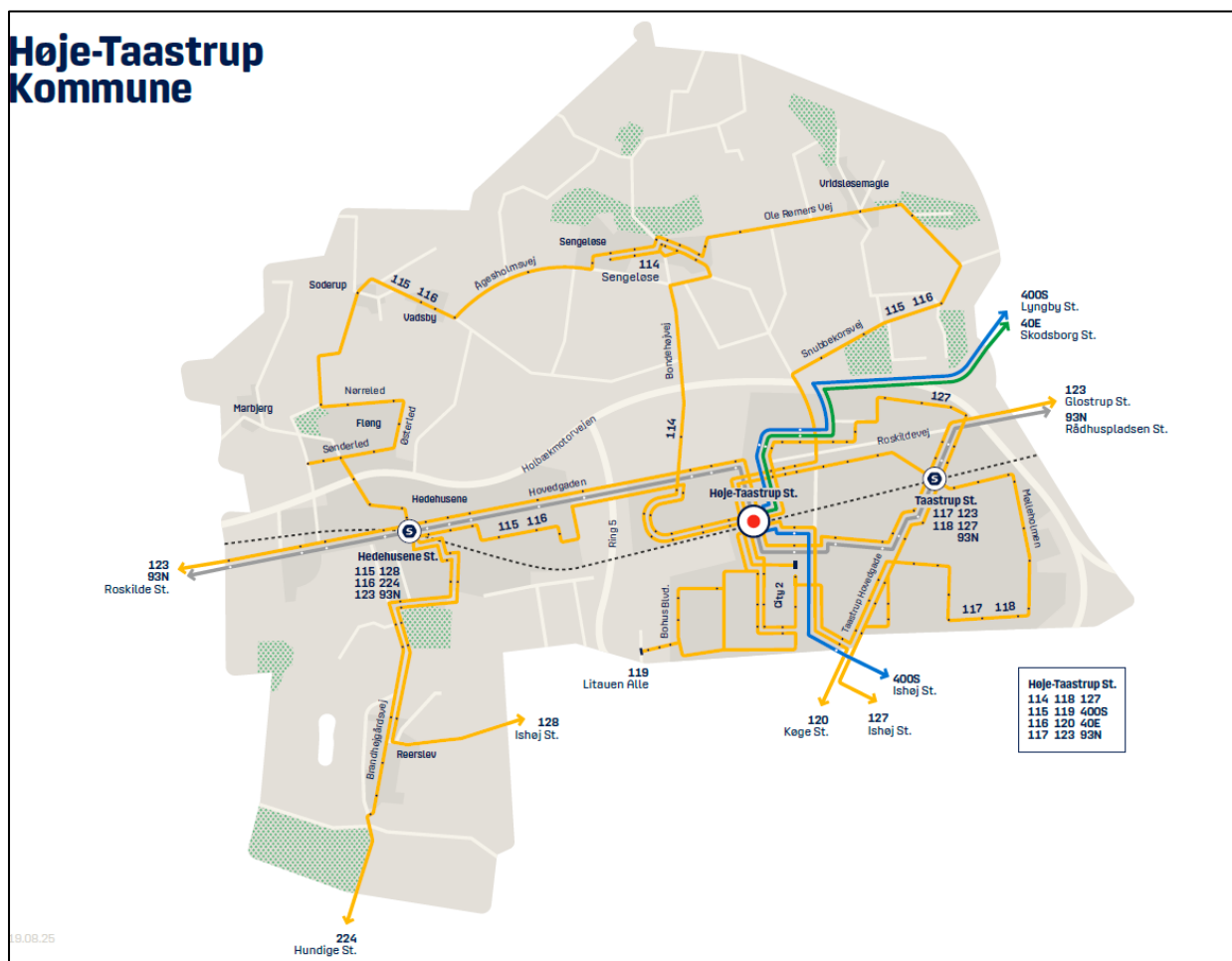
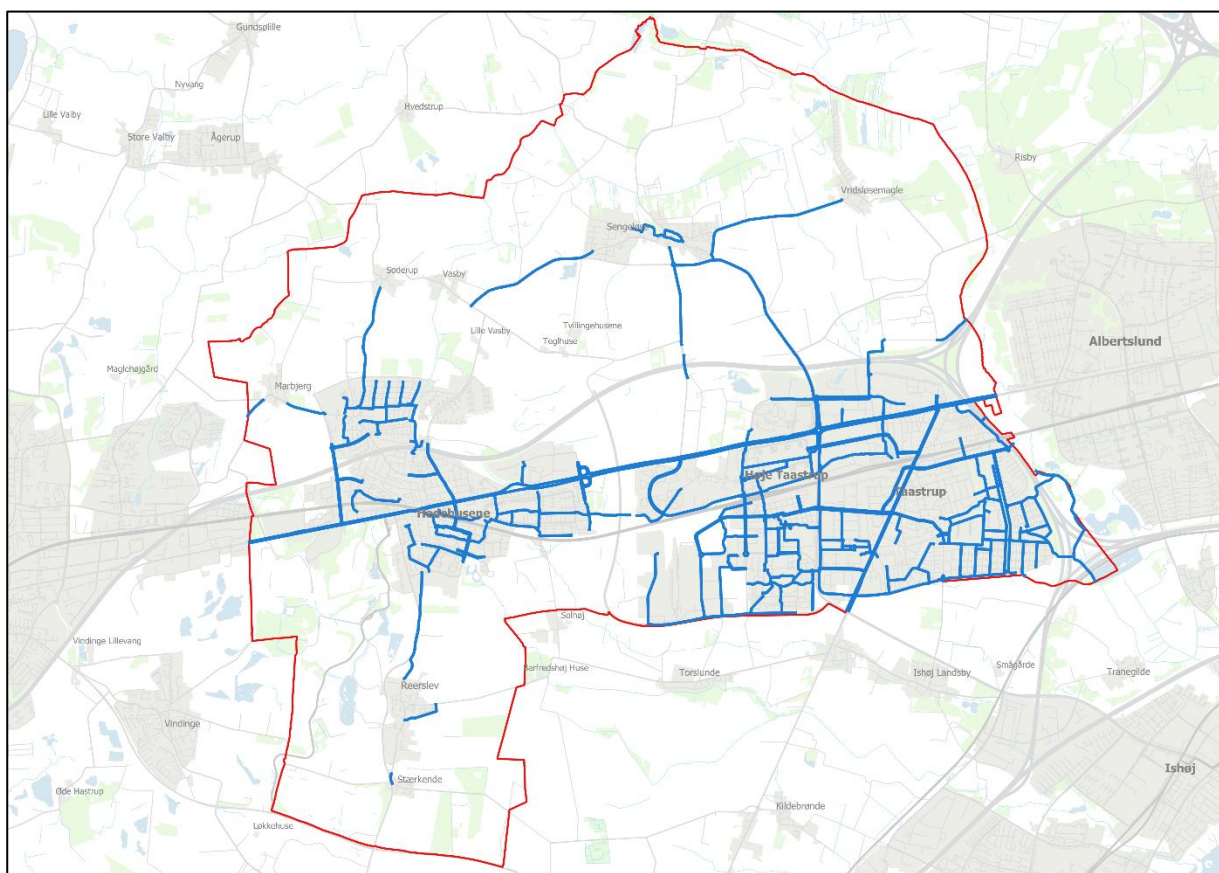
Transportmiddel (ture)



Transportformål (ture)



Kort over cykelstier og kollektiv transport





Tema 1:

Biler og erhvervskøretøjer kører grønt

I fremtiden skal benzin og diesel udfases som brændstof for at minimere CO₂-emissioner fra transportsektoren. Elektricitet skal være det primære drivmiddel for biler, varevogne og de fleste tunge køretøjer. Andre grønne brændstoffer kan dog være et alternativ for den helt tunge transport.

Markedet er allerede i gang med at omstille køretøjer, og udviklingen er også i høj grad styret af national og EU-regulering. Kommunen kan indenfor egen geografi arbejde for at fremme udviklingen ved at udbrede viden og gøre det nemt for borgere, pendlere og virksomheder.

Situationen i dag

- 15% el-biler
- 5% el-varebiler & el-lastbiler

Fokusområder

- Udbrede ladestandere
- Støtte virksomheders grønne omstilling
- Grøn omstilling af kommunens køretøjer

Målsætning

- 35% el-biler i 2030
- 20% el-varebiler/el-lastbiler i 2030



Birkehøj Plejehjem, Foto: Bjørn Hallberg Nielsen



Indsatser i tema 1

Fremme udbredelse af ladestandere	Et udbygget og fintmasket net af ladestandere er en forudsætning for, at borgere og virksomheder er trygge ved at investere i elbiler. Kommunen vil udbyde flere ladestandere på kommunale parkeringspladser, samt understøtte udbredelse af ladestandere blandt boligforeninger og virksomheder.
Understøtte grøn omstilling hos virksomheder	Med afsæt i kommunens mange transport- og logistikvirksomheder vil kommunen understøtte den grønne omstilling hos kommunens virksomheder. Kommunen vil skabe rammer for vidensdeling blandt transportvirksomheder, så der kan sættes skub på udbredelsen af el-køretøjer og ladestandere til erhvervskøretøjer.
Grøn transporthub for hovedstadsområdet	Transportcentret og en række andre erhvervsområder i kommunen er allerede et centralt knudepunkt (eller hub) for gods og varer til hele hovedstadsområdet. Kommunen vil samarbejde med erhvervslivet om at skabe hovedstadsområdets grønne transporthub, der sætter retning for bæredygtige transporterhverv.
Grønne indkøb af køretøjer og transportopgaver	Kommunen vil gå foran i den grønne omstilling og arbejde for at kommunale køretøjer og kommunale transportopgaver, som fx busser og vareleverancer, foregår med grønne drivmidler.



Tema 2: Flere cykler og går som del af arbejdsliv og fritid

Der er store sundhedsfordele ved at fremme et aktivt hverdagsliv. Beregninger viser, at der en samfundsgevinst på 9 kr. for hver kilometer, hvor man udskifter bilen med cyklen. 10% flere cykelture vil på nationalt plan føre til 100.000 færre sygedage, 3% mindre trængsel og 2,5 mia. kr. i samfundsøkonomisk sundhedsgevinst.

Kommunen har et stort ansvar for at skabe de fysiske rammer for cykling og gang. Byrådet godkendte i marts 2023 en cykelpolitik, der netop skal sikre gode forhold for cyklister og gående. Men god infrastruktur er kun en del af løsningen. Der er også behov for adfærdstiltag, som reducerer de mentale barrierer for at sætte sig på cyklen.

Situationen i dag

- 17% ture er gang
- 6% ture er på cykel

Fokusområder

- Opgradering af infrastruktur
- Bedre vejvisning
- Bilister skal prøve at cykle
- Velkomstpakke til nye borgere og medarbejdere

Målsætning

- 20% flere cykler 2030
- Fastholde gangture



Supercykelstien Roskilderuten, Foto: Sekretariatet for Supercykelstier



Indsatser i tema 2

Udbygning og vedligehold af stinettet	Et godt og udbygget cykel- og gangstinet er et afgørende element i at få flere til at cykle eller gå. Høje-Taastrup Kommune har et veludbygget stisystem, som dækker store dele af kommunen. Det skal udbygges, så det bliver endnu bedre, og det skal vedligeholdes, så kvaliteten er i top. Herunder med fokus på fortov og overgange. Dertil skal stinettet understøtte alle uanset, om man færdes i en kassecykel eller har nedsat mobilitet.
Flere Supercykelstier	Kommunen er med i det regionale samarbejde om supercykelstier. Det er højklasset cykelruter, som skal gøre det attraktivt at vælge cyklen til pendling på de mellemlange distancer. Der skal etableres flere supercykelstier, som binder stinettet sammen med nabokommunerne.
Find nem vej på cykel og gang	Nogle nye borgere og medarbejdere i kommunen fortæller, at det kan være svært at finde rundt på stinettet. Der skal udvikles stikort og vejvisning, som kan gøre det nemmere at færdes i kommunen.
Test en elcykel	Ændring af transportvaner kan være svært, men der er gode erfaringer med at tilbyde en prøveperiode på en elcykel, hvor borgerne kan få konkrete erfaringer med, om det fungerer i deres hverdagsliv. På samme vis kan man teste, om forskellige arbejdsture blandt kommunens medarbejdere kan erstattes med en elcykel.
Cykelfællesskaber	Nye transportvaner kræver en indsats. Selvom om villigheden til at cykle er der, så kan hverdagen komme i vejen for at få afprøvet det i praksis. Derfor kræver det ofte en anledning at prøve nye transportvaner. Her kan cykelfællesskaber og kampagner spille en rolle ift., at borgere og arbejdende afprøver nye vaner og bliver inspireret til en aktiv hverdag.
Velkomstpakke om bæredygtig mobilitet til nye borgere og virksomheder	Som ny borger og virksomhed i kommunen modtager man en velkomstpakke med posten med viden om bæredygtige transportvalg. Det kan bl.a. være viden om at teste en elcykel, gang- og cykelklubber, rekreative ruter, delemobilitet og kollektiv transport. Nye borgere inviteres også på cykeltur i kommunen.



Tema 3: Cyklisme i børnehøjde

Cyklisme er i tilbagegang på nationalt plan. I Høje-Taastrup er cyklistandelen faldet over de sidste 10 år fra 15% til 9%. Børnenes andel af cykelture ligger på ca. 20% og er faldet en smule over de sidste 10 år.

Hvis den faldende tendens skal vendes, er det nødvendigt at skabe en god cykeladfærd allerede fra barndommen af. Der skal bl.a. sættes fokus på børn med kulturelle baggrund, hvor forældrene ikke er vant til cykling og derfor ikke videregiver denne kompetence. Der bør også sættes fokus på de familier, som kører deres børn i bil til skole, hvilket medfører trængsel og utryghed omkring skolerne.

Børns cykelvaner skal ske igennem indsatser og tiltag i samarbejde med børnehaver, skoler og fritidsinstitutioner.

Situationen i dag

- 20% af børnenes ture er cykling

Fokusområder

- Cykeltræning til børn
- Trygge skoleveje
- Ankomstzoner ved skoler
- Cykling i skolen

Målsætning

- Alle børn lærer at cykle
- 30% flere børn cykler i hverdagen i 2030



Daginstitution Hallandsparken, Foto: SEES media, Ulrik M. Eriksen



Indsatser i tema 3

Cykeltræning i børnehaver og skoler	Cykelleg og -træning er et eksisterende tilbud til børnehaver og skoler, hvor en instruktør igennem forskellige lege og øvelser vil øve cykelfærdigheder med børnene. Kommunen vil udbrede cykelleg og -træning til kommunens børnehaver og skoler. For at understøtte cykellegen vil kommunen se på etablering af flere cykellegebaner og indkøb af låncykler og institutionsløbecykler.
Sikre og trygge skoleveje	Sikre og trygge skoleveje skal gøre det muligt at færdes trygt fra hjem til skole og er afgørende for, at forældre tør slippe deres børn løs på cykler. Kommunen vil arbejde med at skabe en tryk oplevelse for børnenes vej til skole. Børnene skal tegne deres egne trafik kort. Skolepatruljer og fællescykling skal udbredes. Og evt. utrygge steder skal gøres mere trygge.
Trygge ankomstzoner ved skoler, institutioner og fritidstilbud	Cykling fra en tidlig alder er afgørende for at skabe gode vaner for livet. Mange forældre kører deres børn til skoler, institutioner og fritidstilbud, hvilket kan skabe trængsel og utryghed. Trygge ankomstzoner handler om at reducere biltrafikken og ændre adfærden i området tæt på skoler, institutioner og fritidstilbud, og i stedet gøre det attraktivt at ankomme gående eller cyklende.
Trafiksikkerhedsindsats på skolerne	Alle skoler skal udarbejde en trafikpolitik, som skal sætte rammerne for trafik i undervisningen, for afviklingen af trafikken omkring skolen og for trafikvaner hos børn og voksne. For at understøtte skolernes trafikpolitik, udpeges der færdselskontaktlærere, som uddannes og indgår i netværk på tværs af skolerne. Det følges op af den årlige skoletrafiktest.
Cykling på skoleskemaet	Cyklen kan med fordel være en del af den generelle undervisning eller som del af et projektforsløb. Skolerne skal arbejde aktivt med cykling og bæredygtig mobilitet som en del af skoledagen.
Cykelkampagner for børn og unge	Cykelkampagner kan være en god måde at få sat fokus på børn og unges cykelvaner. Kampagnerne kan være en anledning til at få afprøvet cykling og få førstehåndserfaringer med, om det er muligt at ændre hverdagens transportvaner.



Tema 4: Kollektiv transport og kombinationsrejser er nemt og attraktivt

Høje-Taastrup Kommune har med sin strategiske placering i hovedstadsområdet et stort potentiale for at få flere til at benytte kollektiv transport både ind og ud af kommunen.

De tre stationer, Hedehusene, Taastrup og det store trafikale knudepunkt i Høje Taastrup, ligger centralt og i cykelafstand fra alle dele af kommunen. Herfra er der direkte forbindelser ind til centrum af København og vest på mod Roskilde, Fyn og Jylland.

Høje-Taastrup Kommune har et stort antal virksomheder, hvor over 32.000 pendler ind i kommunen hver dag. For at flere benytter kollektiv transport til arbejde, bør de store erhvervsområder betjenes endnu bedre af busser, delecykler og gode stiforbindelser.

Situationen i dag

- 9% ture er med kollektiv transport, inkl. kombinationsrejser

Fokusområder

- Kombinationsrejser
- Busdækning
- Cykelparkering
- Attraktive stationer
- Delemobilitet

Målsætning

- 20% flere ture med kollektiv transport i 2030
- Flere indpendlere kombinerer tog og delecykler



Høje-Taastrup Station, Foto: SEES media, Ulrik M. Eriksen



Indsatser i tema 4

Høje-Taastrup Station – et regionalt knudepunkt	Høje Taastrup Station skal revitaliseres som et regionalt knudepunkt, med togforbindelse mod Fyn og Jylland og højklasset bus mod Ishøj og Ballerup. Stationen skal være et grønt knudepunkt med grønne og rare omgivelser, delecykler, delebiler og gode parkeringsmuligheder for cykler og biler.
Taastrup Station – en tryk vestegnsstation	På Taastrup stations nordside trænger den noget slidte plads til fornyelse. Under stationen forløber tre tunneller til stationsperronen, som alle skal gøres trygge og rare at færdes i. Og cykelparkeringen i smøgen syd for stationen har brug for at blive åbnet op og gjort indbydende.
Hedehusene Station – en station med liv	Hedehusene Station mangler en elevator på midterperronen for at gøre tilgængeligheden tilfredsstillende. Og stationsområdet savner liv og aktiviteter, som passende kan tænkes med i byfornyelsen af Hovedgaden i Hedehusene. På den lange bane skal stationen omdannes, når S-togene forlænges til Roskilde.
Bedre busdrift	En god og dækkende busdrift understøtter muligheden for kombinationsrejser med tog for borgere og pendlere. Men en god busdrift har også et socialt formål i, at det understøtter mobilitet for ældre og børn. På sigt arbejdes der på at opgradere den tværgående buslinje 400S med egne busbaner, hvor det er muligt (såkaldt BRT-linje).
Tryk og sikker cykelparkering	Kombinationen af cykel og tog er et af de vigtigste alternativer til privatbilismen. Det skal være attraktivt, trygt og sikkert at parkere sin cykel ved en station eller busstoppested og tage den kollektive transport resten af vejen.
Attraktive busstoppesteder	Hver dag venter mange mennesker på bussen. For at gøre brugen af den kollektive transport mere attraktivt, er det nødvendigt at kigge på indretning af og forbindelser til busstoppestederne, så de opleves trygge og rare.
Delemobilitet	Muligheder for delecykler, delebiler og samkørsel er med til at understøtte et hverdagsliv, hvor man ikke behøver en privatbil. Der skal etableres delecikelordninger mellem stationer, bolig- og erhvervsområder, samt delebilsordninger og samkørselsknudepunkter.
Parker og rejs	Det skal være attraktivt for borgere at parkere bilen ved en station og tage toget videre i stedet for at tage bilen hele vejen. Der undersøges mulighed for mere parkering ved de tre stationer.



Tema 5: By- og landområder planlægges til bæredygtig mobilitet

Høje-Taastrup Kommune er sammensat af de historisk ældre stationsbyer Taastrup og Hedehusene med en traditionel hovedgade og større villakvarterer. I 1986 kom Høje Taastrup station til med tanken om et såkaldt alternativt bycentrum til København – deraf City 2. Det var ikke kun den centrale station som betjente området, men også gode motorvejsforbindelser, brede boulevarder og store parkeringspladser. Det understøtter ikke mindst kommunens mange arbejdspladser, som nyder godt af den nemme adgang med bil.

Kommunen er også præget af såkaldte udsatte boligområder, hvor der arbejdes med byomdannelser. Og i nyere tid har man i de nye byudviklingsområder Nærheden og Høje Taastrup C arbejdet med at skabe tætte og bæredygtige byområder. Høje-Taastrup Kommune ligger på kanten af hovedstadsområdet og har udover stationsbyerne en lang række mindre landsbyer.

Udbredelse af bæredygtige transportvalg kræver, at muligheder for cykling, gang, delemobilitet og kollektiv transport er centrale elementer i byplanlægningen.

Situationen i dag

- Mange bolig- og erhvervsområder, hvor bilen er det attraktive transportvalg

Fokusområder

- Byudvikling og bymidter der understøtter bæredygtig transport

Målsætning

- En by som gør det nemt at transportere sig bæredygtigt



Nærheden, Foto: Ty Stange



Indsatser i tema 5

Mobilitetsanalyse	For at kommunen kan understøtte bæredygtige transportvalg, skal det kortlægges, hvilke transportmuligheder der findes mellem bolig- og erhvervsområder og hen til trafikknudepunkter og til byens mange funktioner. Herunder også viden om borgerne og medarbejderes reelle transportadfærd.
10 minutters-byen	Byen skal planlægges og indrettes, så der er cykel- og gåafstand til dagligvarehandler, skoler, institutioner og fritidsaktiviteter. Centrale funktioner bør placeres i en afstand på 10 minutter fra boligområder (dvs. 1 km gang eller 3 km cykling).
Fredelige bymidter	Fredeliggørelse af Hovedgaden i Hedehusene og Taastrup Hovedgade vil kunne revitalisere bymidterne med et grønt fokus og skabe et attraktivt byliv. Det kan opnås ved at flytte bilparkering til periferien og etablere grønne strøg.
Rimelig bilparkering	Parkeringsmuligheder ved boliger sætter rammen for, hvor mange biler der ejes af kommunens borgere. Når først bilen er købt, er det langt sværere at få borgerne til at transportere sig på cykel eller med kollektiv transport. Ligeledes sætter parkeringsmuligheder ved handelsliv, skoler og fritidsaktiviteter rammen for, om det er nemmest at tage bilen eller cyklen.
Nem og bæredygtig transport til og fra erhvervsområder	Høje-Taastrup er en erhvervskommune med store arbejdspladser og mange transportvirksomheder. Vejnettet bør indrettes, så den tunge transport skaber mindst mulig støj og gene. Kommunen vil fremme bæredygtig erhvervstransport og pendling ved at skabe bedre forbindelse til og fra erhvervsområderne.
Sammenhæng mellem landsbyer og stationer	En god sammenhæng mellem kommunens landsbyer og stationsbyerne kan understøtte bæredygtig mobilitet og kombinationsrejser. Der skal ses på stiforbindelserne, samt muligheder for delecykler, delebil og samkørsel i landsbyerne.
Databaseret mobilitetsplanlægning	Bæredygtig mobilitetsplanlægning er afhængig af et godt videns- og datagrundlag, så kommunen kan prioritere at lave ny infrastruktur og nye indsatser, der hvor behovet er størst. Kommunen skal opsætte sensorer samt skabe værktøjer til input fra trafikanter i kommunen.



Tema 6: Trafikken er tryk og sikker for alle

I 2023 var der 19 færdselsuheld med personskader i Høje-Taastrup Kommune, heraf 2 dræbte. Hvert et uheld er tragisk, og selvom trafikuheld med personskade generelt er faldende, så skal der gøres alt, hvad der er muligt for, at så få som muligt kommer til skade i trafikken.

Tryghed i trafikken er også afgørende for, at forældre tør sende deres børn afsted på cykel, især omkring skolerne. Den Nationale Cyklistundersøgelse 2024 viser, at 67% af cyklisterne i Høje-Taastrup Kommune er trygge i trafikken ift. risikoen for trafikuheld.

Situationen i dag

- I 2023 var der 19 færdselsuheld med personskader, heraf 2 dræbte
- 67% af cyklisterne er trygge i trafikken ift. risikoen for trafikuheld

Fokusområder

- Hastighed
- Belysning
- Oplevelse af tryghed

Målsætning

- Nedbringelse af trafikulykker
- Større tryghed i trafikken for cyklister og fodgængere – især børn



Hedehusene, Foto: SEES media, Ulrik M. Eriksen



Indsatser i tema 6

Hastighedsgrænser der skaber tryghed og sikkerhed	Når hastigheden sænkes på hovedveje og i boligområder, øges trygheden og sikkerheden for cyklister og gående. Derudover nedbringes trafikstøjen og CO₂-emission, hvilket bidrager til et bedre klima samt øger livskvalitet og sundhed. Kommunen vil arbejde med at sænke hastighedsgrænser på udvalgte hovedveje og boligområder – og herunder etablere hastighedsdæmpende tiltag.
Trygge forhold for cyklister og fodgængere i kryds	Kryds kan være utrygge for cyklister og fodgængere, når de skal færdes blandt bilerne. Det gælder især målgrupper som børn, ældre og personer med nedsat mobilitet. For at øge trygheden vil kommunen undersøge, om udvalgte kryds kan gøres mere trygge ved at lave separate cykelsignaler, cykelprioritering, blå markering, højresving for rødt og fodhvilere.
Tryk belysning for cyklister og fodgængere	Belysning på stier, veje og pladser er med til at øge trafiksikkerhed, samt skabe oplevelsen af tryghed. Kommunen vil arbejde med at øge trygheden ved at forbedre belysning på udvalgte stier, tunneller og pladser.

Indsatskatalog

Indsats		Tiltag	
Tema 1: Biler og erhvervskøretøjer kører grønt			
1.1	Fremme udbredelse af ladestandere	1.1.1	Kommunalt udbud af flere offentlige ladestandere ifm. yderligere krav fra EU/DK
		1.1.2	Rådgivning, rejsehold og informationsmøder om etablering af ladeinfrastruktur til boligforeninger
1.2	Understøtte grøn omstilling hos virksomheder	1.2.1	Rådgivning, rejsehold og informationsmøder om grøn omstilling af køretøjer til mindre virksomheder
		1.2.2	Grønt netværk for transportvirksomheder i Høje-Taastrup Kommune - fælles interessevaretagelse ift. rammevilkår for grønne køretøjer og ladeinfrastruktur
1.3	Grøn transporthub for hovedstadsområdet	1.3.1	Etablering af grøn transporthub for hovedstadsområdet i samarbejde med transportcentret og transportvirksomhederne
1.4	Grønne indkøb af køretøjer og transportopgaver	1.4.1	Omstilling af Høje-Taastrup Kommunes bilpark til grønne drivmidler - primært el-køretøjer
		1.4.2	Krav til grønne drivmidler ifm. indkøbsaftaler, transportopgaver og kommunale bygge- og anlægsarbejder
Tema 2: Flere cykler og går som del af arbejdsliv og fritid			
2.1	Udbygning og vedligehold af stinettet	2.1.1	Kortlægning af stinet og hvor der er 'missing links' - herunder forbindelser til bolig- og erhvervsområder
		2.1.2	Anlæg af nye stier (udgangspunkt i eksisterende stiliste - liste udvides på baggrund af kortlægning)
		2.1.3	Understøttelse af ladcykler, cykelanhængere og specialcykler ift. bomme, overgange og stiudformning
		2.1.4	Sikre vedligeholdelse af stier og fortove på det overordnede stinet - herunder med fokus på fortov og overgange
2.2	Flere Supercykelstier	2.2.1	Samarbejde med Sekretariat for Supercykelstier og nabokommuner om screening og anlæg af nye ruter
2.3	Find nem vej på cykel og gang	2.3.1	Fysisk og digitalt stikort over kommunen

		2.3.2	Udbrede kendskab til cykel- og gangruter i kommunen - bl.a. Maratonringen og Vestegnsruten
2.4	Test en elcykel	2.4.1	Test en elcykel kampagne til borgere, der normalt kører bil
		2.4.2	Test af elcykel eller el-ladcykel til kommunale funktioner
2.5	Cykelfællesskaber	2.5.1	Virksomhedssamarbejde med test af bæredygtig pendling - samkørsel, cykelfaciliteter på arbejdspladsen, delecykler ved stationer
		2.5.2	Store cykeldag for borgere – søndag i juni
		2.5.3	Vi cykler til arbejde – maj måned - cykelpendling for virksomheder og Høje-Taastrup Kommunes medarbejdere
		2.5.4	Sociale cykelfællesskaber, cykelcafeer, cykelevents for bl.a. handicappede, ældre, udsatte boligområder m.fl.
2.6	Velkomstpakke om bæredygtig mobilitet til nye borgere og virksomheder	2.6.1	Udarbejde velkomstpakke til nye borgere og virksomheder om bæredygtige transportvalg
		2.6.2	Cykeltur for nye borgere rundt i kommunen (ligesom busturen)

Tema 3: Cyklisme i børnehøjde

3.1	Cykeltræning i børnehaver og skoler	3.1.1	Udbredelse af cykelleg og -træning til alle kommunens børnehaver og skoler
		3.1.2	Indkøb af låncykler og institutionsløbecykler
		3.1.3	Etablering og aktivering af flere cykellegebaner
3.2	Sikre og trygge skoleveje	3.2.1	Kortlægning af sikre og trygge skoleveje og hvor der er 'missing links' mellem boligområder og skoler
		3.2.2	Kortlægning af børns transportvaner til skole og fritidsaktiviteter
		3.2.3	Skolebørns egne trafikkort - Børn i indskoling tegner deres vej til skole og fritidsaktiviteter på et kort
		3.2.4	Udbrede skolepatruljer ved vejkrydsninger nær skolerne
		3.2.5	Dialog med børn og forældre om tiltag for at gøre det trygt at cykle til skole – fx fælles cykling

3.3	Trygge ankomstzoner ved skoler, institutioner og fritidstilbud	3.3.1	Samarbejde med skoler, institutioner og fritidstilbud samt børn, brugere og forældre om relevante tiltag og adfærdsændringer for at skabe trygge ankomstforhold
		3.3.2	Undersøge og evt. implementere bilfrie zoner tæt på skoler og institutioner, som incitament til gang og cykling
3.4	Trafiksikkerhedsindsats på skolerne	3.4.1	Lokal trafikpolitik udarbejdes for alle skoler
		3.4.2	Færdselskontaktlærer udpeges for alle skoler
		3.4.3	Færdselskontaktlærerne sendes på uddannelse gennem Rådet for Sikker Trafik
		3.4.4	Netværk på tværs af skolernes færdselskontaktlærere til erfaringsudveksling og videndeling
		3.4.5	Årlig opfølgning på Kommunernes Skoletrafiktest
3.5	Cykling på skoleskemaet	3.5.1	Skolerne arbejder aktivt med cykling og bæredygtig mobilitet som en del af skoledagen
3.6	Cykelkampagner for børn og unge	3.6.1	Kampagneindsats for at fremme unges brug af cykling ifm. fritidsaktiviteter, klubber m.m.
		3.6.2	Værtsby for Kids Tour – eventdag med børnecykling
		3.6.3	Alle Børn Cykler (ABC) – Skolekampagne to uger i september
		3.6.4	Vi kan cykle! – børnehavekampagne i maj måned
		3.6.5	Fælles Tour – Kampagne for ungdomsuddannelser i april

Tema 4: Kollektiv transport og kombinationsrejser er nemt og attraktivt

4.1	Høje-Taastrup Station – et regionalt knudepunkt	4.1.1	Arbejde for flere direkte togforbindelse fra Høje Taastrup Station mod Fyn og Jylland
		4.1.2	Mobilitetshub for kombination af kollektiv transport og delemobilitet
		4.1.3	Attraktiv pendlerparkering mod København
		4.1.4	Danmarks grønneste oplevelsesstation
		4.1.5	Høje-Taastrup st. som digital Living Lab

4.2	Taastrup Station – en tryk vestegnsstation	4.2.1	Trykke tunneller ved Taastrup Station
		4.2.2	En attraktiv plads nord for stationen med cykelparkering og busforbindelser
4.3	Hedehusene Station – en station med liv	4.3.1	Mere liv og aktiviteter på stationen, stationsforpladsen og stationsbygningerne
		4.3.2	Elevator på Hedehusene St. (del af tilgængelighedspuljen)
		4.3.3	S-tog til Hedehusene Station, som del af S-togs-forlængelse til Roskilde (del af Infrastrukturplan 2035)
4.4	Bedre busdrift	4.4.1	Undersøgelse af bedre busdækning til borgerne og erhvervsområderne
		4.4.2	Prioritering af busser i lyskryds
		4.4.3	Opgradering af linje 400S til BRT (bus i eget tracé)
4.5	Tryk og sikker cykelparkering	4.5.1	Etablering af tryk og sikker cykelparkering på de tre stationer, samt udvalgte busstoppesteder og centrale byfunktioner - herunder også cykelparkering til kassecykler
		4.5.2	Udbygge ladestandere til cykler
4.6	Attraktive busstoppesteder	4.6.1	På relevante busstoppesteder arbejdes med god belysning og bedre servicefaciliteter for at gøre ophold attraktivt og trykt
		4.6.2	Ved relevante busstoppesteder arbejdes der med at forbedre stiforbindelser til bolig- og erhvervsområder
4.7	Delemobilitet	4.7.1	Etablering af delecyclordning ml. stationer, bolig- og erhvervsområder og andre destinationer
		4.7.2	Delebiler ved stationer og i boligområder
		4.7.3	Samkørselsknodepunkter ved stationer og andre centrale steder
4.8	Parker og rejs	4.8.1	Undersøge og lave tiltag, der forbedrer muligheden for at borgere kan parkere bilen ved Hedehusene, Høje Taastrup og Taastrup stationer
Tema 5: By- og landområder planlægges til bæredygtig mobilitet			
5.1	Mobilitetsanalyse	5.1.1	Analyse af transportmuligheder og transportadfærd mellem bolig- og erhvervsområder og hen til trafikknudepunkter og

			byens mange funktioner. Herunder særlige behov for målgrupper som børn, ældre og personer med nedsat mobilitet.
5.2	10 minutters-byen	5.2.1	Princip om 10-minutters afstand på cykel eller gang til byens funktioner i byudviklingsprojekter og i lokalplaner
5.3	Fredelige bymidter	5.3.1	Tiltag til fredeliggørelse af bymidter
5.4	Rimelig bilparkering	5.4.1	Maksimum parkeringsnormer i byudvikling og lokalplaner
		5.4.2	Monitorering og justering af parkeringspladser ved bymidter, stationer og andre centrale steder
		5.4.3	Forsøg med at omdanne parkering til grønne opholdsrum med byliv og aktiviteter
5.5	Nem og bæredygtig transport til og fra erhvervsområder	5.5.1	Skabe bedre forbindelser til og fra erhvervsområderne i samarbejde med erhvervslivet
		5.5.2	Samarbejde med virksomheder om at fremme bæredygtig pendling blandt deres medarbejdere – fx bedre cykelforhold, samkørsel m.v.
5.6	Sammenhæng mellem landsbyer og stationer	5.6.1	Skabe bedre sammenhæng mellem landsbyer og stationer, især ift. stier, krydsninger og belysning
		5.6.2	Fremme delebiler, dele-ladcykler og samkørsel i landsbyerne
5.7	Databaseret mobilitetsplanlægning	5.7.1	Etablering af bruger og borgerdrevet dataindsamling
		5.7.2	Opsætning af sensorer til trafiktællinger og mobilitetsadfærd, samt online platform til analyse og beslutningsstøtte

Tema 6: Trafikken er tryk og sikker for alle

6.1	Hastighedsgrænser der skaber tryghed og sikkerhed	6.1.1	Kortlægning af vejstrækninger hvor lavere hastighedsgrænse og hastighedsdæmpende tiltag vil kunne øge trygheden. Herunder også udarbejde digitalt kort over hastighedsgrænser, samt undersøge muligheder for løbende data om bilisters hastighed
		6.1.2	Hastighedsnedsættelse på større hovedveje, fx Roskildevej, Hveen Boulevard m.fl. Hastighedsgrænser på 70-80km/t kan reduceres til mellem 50-70 km/t.

		6.1.3	Hastighedsnedsættelse i landsbyer og nære boligområder. Hastighedsgrænser på 50 km/t kan reduceres til mellem 30-40 km/t, der hvor loven tillader det i dag. Ny lovgivning kan på sigt give nye muligheder for yderlige hastighedsnedsættelser.
		6.1.4	Samarbejde med Vejdirektoratet om at nedbringe hastighed og støjgener fra motorveje
6.2	Trygge forhold for cyklister og fodgængere i kryds	6.2.1	Tiltag i kryds som øger tryghed og sikkerhed for cyklister og fodgængere – herunder også ift. børn, ældre og personer med nedsat mobilitet.
6.3	Tryk belysning for cyklister og fodgængere	6.3.1	Tiltag med belysning der øger tryghed for cyklister og fodgængere på stier, tunneller og pladser

Mobilitetsdata

Klimaaftryk for transportsektoren

Datakilde

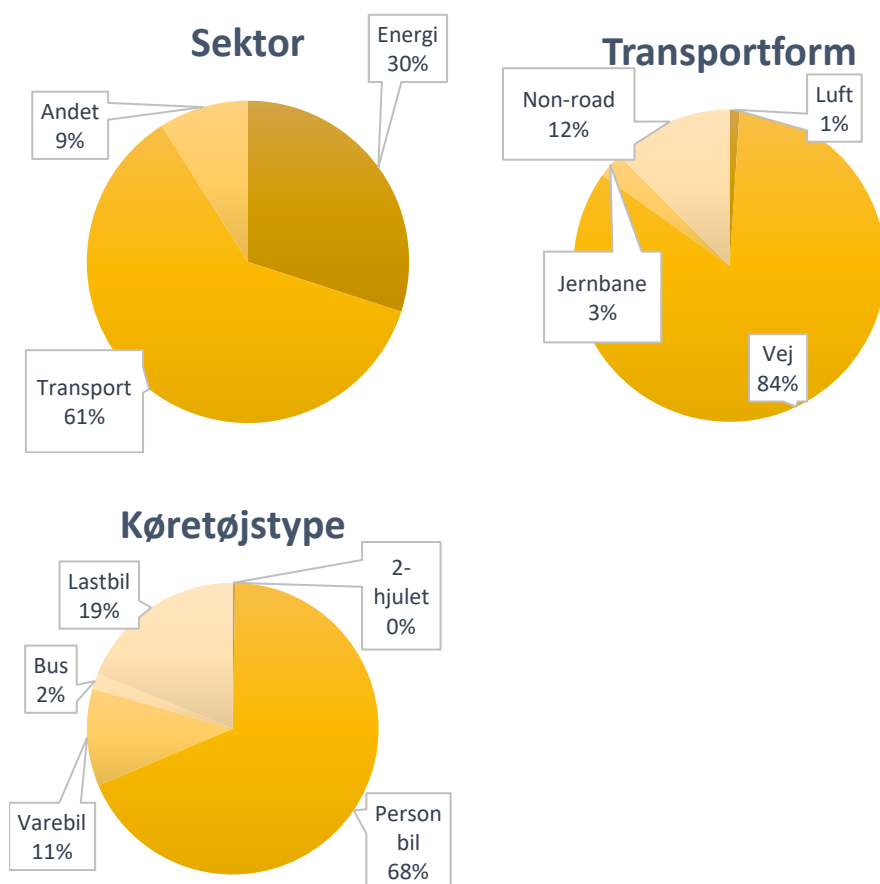
Viegang Maagøe CO₂-regnskab for Høje-Taastrup Kommune

Situationen i dag (2022)

<u>CO₂e fordelt på sektorer</u>	<u>CO₂e (ton)</u>	<u>CO₂e (%)</u>
Energi	55.286	30%
Transport	110.298	61%
Kemiske processer	3.839	2%
Landbrug	6.921	4%
Affaldsdeponi og biogas	3.836	2%
Spildevand	1.109	1%

<u>CO₂e for transportsektor fordelt på transportformer</u>	<u>CO₂e (ton)</u>	<u>CO₂e (%)</u>
Lufttransport	1.138	1%
Vejtransport	92.436	84%
Jernbanetransport	2.929	3%
Non-road køretøjer	13.795	12%

<u>CO₂e for vejtrafik fordelt på køretøjstyper</u>	<u>CO₂e (ton)</u>	<u>CO₂e (%)</u>
Knallert, motorcykel og elcykel	245	0%
Personbil	63.192	68%
Varebil	9.967	11%
Bus	1.608	2%
Lastbil	17.424	19%



Antal køretøjer

Datakilde

Danmarks Statistik – Statistikbanken tabel BIL54, FAM55N og GF12

<https://www.statistikbanken.dk/BIL54> (2025M01)

<https://www.statistikbanken.dk/FAM55N> (2025)

<https://www.statistikbanken.dk/GF12> (2022)

Situationen i dag (2022/2025)

	<u>Antal enheder</u>	<u>Antal køretøjer</u>	<u>Køretøjer per enhed</u>
Husstande	24.977	24.226	0,97
Virksomheder	3.302	8.698	2,63

Drivmidler for køretøjer

Datakilde

Danmarks Statistik – Statistikbanken tabel BIL54

<https://www.statistikbanken.dk/BIL54>

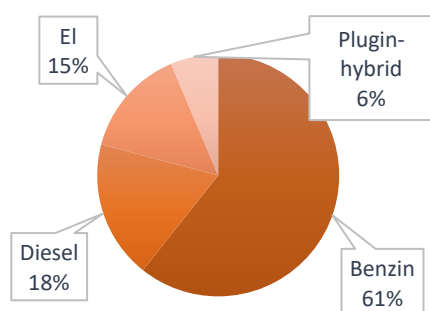
Situationen i dag (2025)

Måling er fra 2025M01 – køretøjer registreret i Høje-Taastrup kommune

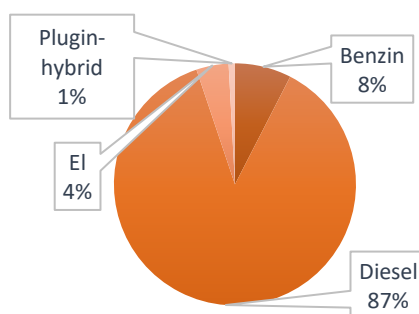
	<u>Personbiler</u>	<u>Varebiler</u>	<u>Lastbiler</u>	<u>Sættevogns-trækkere</u>	<u>I alt</u>
Benzin	16.330	385	1	0	16.716

Diesel	4.964	4.454	447	413	10.278
El	3.905	220	41	6	4.172
Plugin-hybrid	1.714	43	0	0	1.757
N-gas	0	0	0	1	1
I alt	26.913	5.102	489	420	32.924

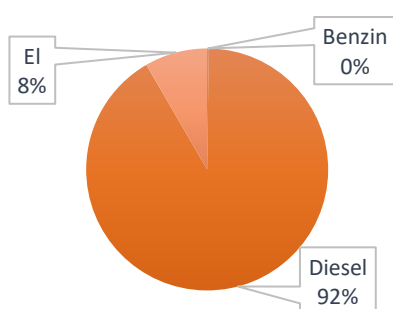
Personbiler



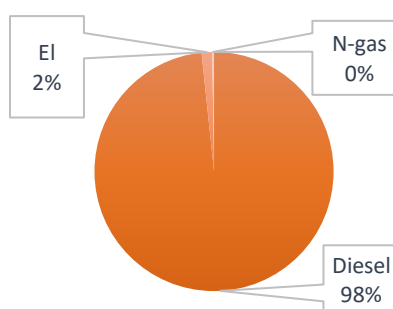
Varebiler



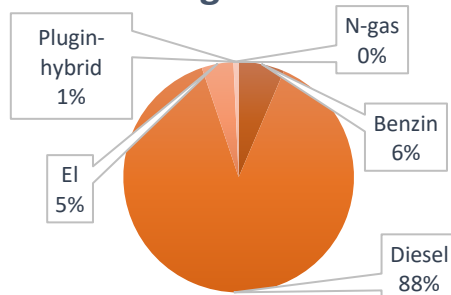
Lastbiler



Sættevognstrækkere



Gns. vare-, lastbiler og sættevognstrækkere



Målsætninger for køretøjers drivmidler

Antal % køretøjer på el	Basis (2025)	2030	2035	2045
Personbiler	15%	35%	55%	100%
Varebiler	4%	20%	50%	100%

Lastbiler + Sættevognstrækkere (samlet)	5%	20%	50%	80%
---	----	-----	-----	-----

Transportadfærd

Datakilde

Transportvaneundersøgelsen, Kommunerapport 2025 (gns. 2022-2024), DTU

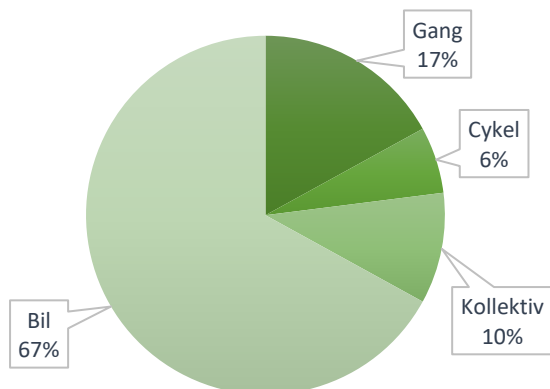
<https://transportvaner.dk/> (kommunale tal findes bag login)

Situationen i dag (gns. 2021-2023)

<u>Ture fordelt på transportform</u>	<u>%</u>
Gang alene	17%
Cykel alene	6%
Bil m.v.	67%
Kollektiv (inkl. kombination)	10%

Note: Ture, hvor mindst et endepunkt (start og/eller slut) er i Høje-Taastrup. Tallene dækker dermed både over interne ture i kommunen, borgere der har ture ud af kommunen til arbejde, uddannelse eller andet, samt borgere i andre kommuner som har ture til Høje-Taastrup ifm. arbejde, indkøb eller andet. Tallet inkluderer ikke ture, der går igennem kommunen uden stop fx med tur eller bil. Tallene afspejler dermed fint, hvilke ture, vi som kommune har mulighed for at påvirke. (Tabel 28 i Transportvaneundersøgelsen Kommunerapport 2025)

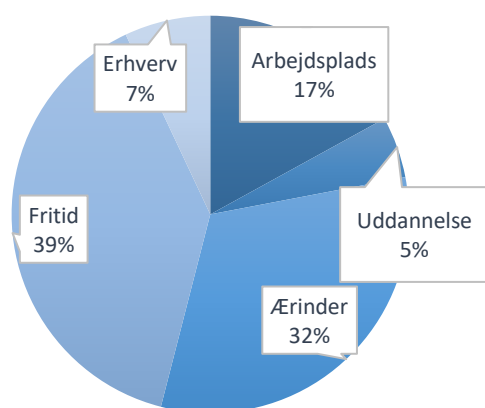
Transportmiddel (ture)



<u>Ture fordelt på ærinde</u>	<u>%</u>
Arbejdsplads	17%
Uddannelse	5%
Ærinder	32%
Fritid	39%
Erhverv	7%

Note: Kun ture for borgere i Høje-Taastrup. Dvs. minus indpendlere. (Tabel 12 i Transportvaneundersøgelsen Kommunerapport 2025)

Transportformål (ture)



<u>Samkørsel</u>	<u>Personer per bil</u>
Samlet (Personbil + varebil + taxa)	1,32

Note: Alle ture indenfor Høje-Taastrup Kommune. (Tabel 29a i Transportvaneundersøgelsen Kommunerapport 2025)

Målsætninger

	<u>Basisår (gns. 2021-2023)</u>	<u>2030</u>	<u>2035</u>	<u>2045</u>
Cykling	6% ture	20% flere ture (7,2% ture)	50% flere ture (9% ture)	100% flere ture (12% ture)
Kollektiv transport	10% ture	20% flere ture (12% ture)	30% flere ture (13% ture)	50% flere ture (15% ture)

(Basisår: Tabel 28 i Transportvaneundersøgelsen Kommunerapport 2025)

Pendling

Datakilde

Danmarks Statistik – Statistikbanken tabel PEND101

<https://www.statistikbanken.dk/PEND101> (2023)

Situationen i dag (2023)

	<u>Antal pendlere</u>
Pendler ud af Høje-Taastrup	21.392
Pendler ind i Høje-Taastrup	32.364
Pendler internt i Høje-Taastrup	9.064

<u>Top-5 udpendlingskommuner</u>	<u>Antal pendlere</u>
København	5.768
Roskilde	1.835
Albertslund	1.180
Ballerup	1.163
Brøndby	1.087

<u>Top-5 indpendlingskommuner</u>	<u>Antal pendlere</u>
København	6.112
Roskilde	2.623
Greve	1.514
Holbæk	1.115
Køge	1.088

Cyklisttilfredshed

Datakilde

Den Nationale Cyklistundersøgelse 2024 (Megafon)

Data vises for Høje-Taastrup kommunen (der er foretaget 150 interviews med borgere, som cykler mindst én gang om ugen)

<u>Tilfredshed</u>	<u>Meget tilfreds</u>	<u>Tilfreds</u>	<u>Hverken / eller</u>	<u>Utilfreds</u>	<u>Meget Utilfreds</u>
Generel tilfredshed med at være cyklist	17%	48%	15%	17%	4%
Omfanget af cykelstinet	19%	57%	5%	15%	5%
Fremkommelighed	22%	61%	7%	8%	2%
Vedligehold belægning	9%	32%	13%	32%	14%
Vedligehold snerydning, fejning	8%	45%	16%	21%	10%
Antal cykelparkeringspladser	13%	54%	18%	13%	2%
Kombination af cykel og offentlig transport	24%	57%	13%	4%	3%
Tryghed overfald og vold	33%	47%	8%	10%	2%
Tryghed trafikuheld	13%	54%	15%	15%	3%

<u>Top-5 gener</u>	<u>% som mener at det er en gene i Høje-Taastrup</u>
Dårlig/ujævn vedligeholdelse af cykelstier og veje	31%
Bilister	18%
Manglende cykelstier	16%
Farlige kryds/forholdene i (lys)kryds	10%
Brosten	9%

<u>Adgang til cykel</u>	<u>% med adgang til cykeltype</u>
Almindelig cykel	79%
Elcykel	23%
Ladcykel	3%
El-ladcykel	3%
Trehjulet handicapcykel	3%
Andet	1%

<u>Brug af cykel</u>	<u>Dagligt (4-7 dage om ugen)</u>	<u>Ugentligt (1-3 dage om ugen)</u>	<u>Månedligt (1-3 dage om måned)</u>	<u>Sjældnere</u>	<u>Aldrig/Har ikke disse ture</u>
Arbejde / uddannelse	30%	12%	4%	5%	50%
Ærinder / indkøb	20%	40%	7%	3%	29%
Hente / bringe børn	8%	5%	1%	1%	84%
Besøge venner og familie	5%	24%	16%	6%	49%
Fritidsaktiviteter / sport / rekreation	13%	40%	5%	3%	38%