



Besvarelse vedrørende opfølgning på notat om bedre bilfremkommelighed

Medlem af Borgerrepræsentationen Jakob Næsager (C) har den 21. februar 2025 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

1. Hvad er status på gennemførelse af de foreslåede initiativer for bedre bilfremkommelighed i vedhæftede notat fra 2016?
2. Kan anbefalingerne bruges andre steder i kommunen og i givet fald hvor?

Svar

Ad 1)

Forvaltningen vurderer, at det forudsætter en relativt omfattende og ressourcekrævende analyse af anlægsprojekter og andre tiltag fra 2016 til i dag at kunne svare fyldestgørende på spørgsmålet om, hvad status er for den række af eksempler på initiativer til bedre bilfremkommelighed, som nævnes i notatet fra 2016. Nedenfor er oplistet en række af de tiltag, der har været medvirkende til, at gennemsnitshastigheden i myldretiden for biler generelt er steget. Målingerne foretages på i alt 16 strækninger, som følges årligt i Mobilitetsredegørelsen (frem til 2020 blev de afrapporteret i Redegørelse for Trafikafvikling).

Generelt og på tværs af de 16 udvalgte strækninger, er den gennemsnitlige hastighed for biler i myldretiderne steget fra 23,6 km/t i 2011 til 34,9 km/t i 2023, inklusive stop ved signaler. Denne forbedring skyldes en række forskellige tiltag, som rækker fra fysiske ombygninger til digital styring – se eksempler på disse tiltag nedenfor.

Fremkommelighed i bytrafikken er alt andet lige styret af kapaciteten i krydsene/signalanlæggene. Flere kørebaner på en vejstrækning har en begrænset virkning, hvis det næste kryds har kort grøntid for strækningen. Derfor er optimering af signalanlæg og etablering af stabile grønne bølger et af de vigtigste redskaber til at sikre bedre fremkommelighed.

27-03-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 4163

Dokumentnummer i F2
184702

Sagsnummer i eDoc
2025-0068393

Det har ikke været en politisk prioritet at udvide den fysiske kapacitet på vejnettet generelt udover de store projekter som Nordhavnsvejs forlængelse i Nordhavnstunnellen, der bliver anlagt nu af Vejdirektoratet.

Nedenfor gives en række udvalgte eksempler på tiltag, der har forbedret fremkommeligheden for biler:

- I årene siden 2015 er der løbende placeret trafikledelseskameraer på strategiske steder på vejnettet, så forvaltningen nu råder over ca. 100 stk. Kameraerne giver afgørende data til løbende optimering af trafiksignaler og til planlægning af permanente ombygninger af fx svingbaner o.l.
- Et mindre, men vigtigt tiltag, er udskiftning af modems i over 200 trafiksignalanlæg. Det betyder, at grønne bølger, og dermed fremkommeligheden, bliver mere stabile og hurtigere kan ændres ved ændret behov. Dette dækker også de ni strækninger, der nævnes i notatet fra 2016. Signalanlæggenes funktion overvåges og optimeres nu løbende fra Trafiktårnet.
- I 2022 er Københavns Kommunes egen trafikmodel COMPASS taget i brug. Den er en af de mest avancerede i Europa og bruges til at arbejde med både langsigtede og kortsigtede forbedringer af infrastrukturen, bl.a. i form af fremkommelighed for biler.
- I 2015 startede samarbejdet i Trafiktårnet mellem Vejdirektoratet og Københavns Kommune. Her styres og koordineres vejtrafikken i Hovedstadsområdet. Medarbejdere i Tårnets signalteam overvåger og optimerer løbende de grønne bølger og sikrer hurtig problemløsning ved eventuelle signalnedbrud.

Forvaltningen vil i øvrigt henlede opmærksomheden på Mobilitetsredegørelsen 2024 (bilag 1). Desuden henvises til Status på fremkommelighed, side 6 (bilag 2). Forvaltningen forventer, at Mobilitetsredegørelsen 2025 med nyere data er klar til sommer.

Det bemærkes, at forvaltningen har foretaget en ny vurdering af analysen af trafikafviklingen i Bredgade, der nævnes i notatet. Senere analyser har vist, at den 2-sporede løsning, som er nævnt i notatet fra 2016, ikke vil virke forbedrende på fremkommeligheden. Her vil ét spor til trafikafvikling og ét til afsætning, varelevering, busstop, korttidsparkering o.l. virke mest effektivt.

Ad 2)

Forvaltningen vurderer, at de overordnede greb og eksempler på initiativer, som er beskrevet i notatet fra 2016, fortsat er gældende og vil kunne anvendes i forbindelse med anlægsprojekter, hvor der er et politisk ønske om at forbedre bilernes fremkommelighed. De oplyste punkter under Ad 1) er eksempler på, hvordan fremkommeligheden er blevet forbedret med bl.a. en række af de tiltag, der er nævnt i notatet.

Der er i øvrigt flere eksempler på, at forvaltningen gennemfører trafikregulering med et andet hovedformål, fx at skabe sikre skoleveje, hvor fremkommeligheden for biler øges som del- eller sideeffekt. Det gælder fx for ombygningen af "Ejendomsmæglerkrydset" (5-benet kryds ved Valby Langgade, Ålholmvej og Vigerslevvej). Projektets formål var at sikre skolevejen til Ålholm Skole ved at forbedre krydset, og det gav samtidig en forbedret fremkommelighed på Ring 2.

Det gælder også mere generelt, når der fx anlægges cykelstier på veje, hvor det ikke findes i forvejen. Uden cykelstier er der mange bilister, der må stoppe af hensyn til cyklister på kørebanen eller krydsende cyklister. Anlæg af cykelstier eller cykelbroer har dermed ofte den afledte effekt, at fremkommeligheden for biltrafikken forbedres.

Ovenstående svar er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoedvalget/politikerspørgsmaal-til-teknik-og-miljoeforvaltningen>

Peter Højer
Vicedirektør



Mobilitetsredegørelse 2024



Indhold

Indledning	3	Modellering af den trafikale udvikling	25
En sammenhængende mobilitetsindsats	5	COMPASS	25
Metoder og datakilder	6	Resultater fra fase 1 i den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet	25
Status på nøgletal	7	Internationalt samarbejde	28
Turfordeling	7	Cykeldeklaration om hverdagscykling i EU	28
Tilbagelagte kilometer	9	World Tour	28
Københavnerens ture i bil	10	Videndeling med Bogotá, Colombias hovedstad	28
Trafikken over kommunegrænsen og ved Indre By	11	Benchmark	28
Cykel- og bilejerskab	13	Overordnede strategier og planer	29
Delebilisme	14	Status på målsætninger	31
Bilparkering	14	Supplerende statusark	
Faktorer som påvirker bilejerskabet på bydelsniveau	14	Status på gang	
Fodgænger- og cykelvenlig infrastruktur	15	Status på cykelbyen	
Tryk og sikker på vejen	17	Status på bilparkering	
Kombinationsrejser	19	Status på trafiksikkerhed	
Fordeling af arealet mellem byens huse	21	Status på trygge og sikre veje for børn og unge	
Omdannelse af Nybrogade	22	Status på fremkommelighed	
Trafikkens afledte effekter på klima, miljø og byliv	23	Status på Københavns trafikmodel COMPASS	
Klima	23	Status på Københavnerens mobilitetsvaner	
Miljø	23		
Byliv	24		

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Forsidefoto Københavns Kommune

Layout/grafik TMF MKB

Juni 2024

Indledning

Mobilitetsredegørelsen giver et samlet overblik over indsatser inden for Teknik- og Miljøudvalgets ressortområde på tværs af transportformer, trafikale effekter og virkemidler, samt en status for trafikens udvikling over de seneste år. Desuden giver Mobilitetsredegørelse 2024 et overblik over udvalgte initiativer, samt forventninger til den trafikale udvikling frem mod 2035.

Dette års redegørelse indeholder også en uddybende status i forhold til forvaltningens arbejde med gang, cykling, parkering, fremkommelighed, trafiksikkerhed og københavnernes mobilitetsvaner samt en status på Københavns Kommunes trafikmodel COMPASS. Som noget nyt gives der desuden indsigt i arbejdet med trygge og sikre veje for børn og unge, samt arbejdet med en analyse af mobiliteten i Hovedstadsområdet.

Den kollektive transport hører til Økonomiforvaltningens ressortområde, og er derfor ikke adresseret specifikt i redegørelsen ud over en status for mål og nøgletal.

I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2024, er opgørelsesmetoden for trafikens turandele blevet justeret. Den justerede - og mere retvisende - opgørelsesmetode beskrives nærmere i kapitlet "Status på nøgletal", og vil fremadrettet blive brugt i Københavns Kommunes opgørelser på tværs af forvaltninger. Teknik- og Miljøforvaltningens egen opgørelse af antallet af kørte kilometer er ligeledes i år blevet opdateret, hvilket også beskrives i kapitlet "Status på nøgletal".

Trafikken er tilbage på et niveau som før pandemien

Kommuneplan 2019 indeholder en række mål for trafikken i København herunder mål om, at andelen af bilture maksimalt må udgøre 25 % i 2025, mens kollektiv transport, cykling og gang hver skal udgøre mindst 25 %. Dertil har København en målsætning om, at halvdelen af ture til arbejde eller uddannelse i 2025 skal foregå på cykel, samt et mål om, at antallet af daglige gangture per københavner skal øges med 20 % ift. 2017.

Cykelandelen af alle ture lå i 2023 på 27 % ligesom den gjorde i 2022, hvilket er lige under niveauet fra før pandemien. Bilens andel af alle ture er steget fra 25 % i 2022 til 29 % i 2023.

Andelen af ture til fods, som også inkluderer løbeture, er faldet fra 31 % i 2022 til 27 % i 2023, men ligger stadig højere end før pandemien, ligesom der også stadig bliver gået flere kilometer end i 2022.

Turandelen for den kollektive transport lå i 2023 på 17 % ligesom i 2022, hvilket er tæt på niveauet fra før pandemien.

Antallet af lastbiler og varebiler, der kører over kommunegrænsen samt ved sø- og havnesnittet, fortsætter med at falde, hvilket har været tendensen gennem de seneste 10 år. Det er særligt antallet af varebiler i Indre by, som er faldet markant.



Foto Københavns Kommune

Tilbagelagte kilometer

Forvaltningens tællinger viser, at der på hverdage i 2023 blev tilbagelagt 4,54 mio. km i bil (Transportvaneundersøgelsen (TU): 4,96 mio. km.), cyklet 2,65 mio. km (TU: 2,56 mio. km.) og gået 1,0 mio. km i København på hverdage ud fra TU. Siden 2017 er der dermed sket et fald på 5 % for kørte km i bil, en stigning på 24 % for cyklede km samt en stigning på 35 % for tilbagelagte kilometer til fods.

Flere biler og cykler på el

Antallet af elcykler er siden 2020 steget med 114 %, og antallet af elbiler i København er steget med 559 % i samme periode. Også ladcykler er i markant vækst. Fra 2020 til 2023 er antallet af ladcykler med og uden el samlet set steget med 73 %. Flere københavnere og besøgende benytter desuden udlejningscykler enten via abonnement eller en lejeordning. Forvaltningen udsteder hvert år tilladelser til operatører for opstilling af udlejningscykler og -løbehjul på de offentlige arealer. For udlejningscykler er antallet af tilladelser og cykler stigende.

Bilparkering

Pendlerparkering giver flere steder i København udfordringer. Derfor blev der ultimo 2023 indført tidsbegrænsede zoner, som gør, at pendlere ikke længere kan holde parkeret i udvalgte zoner på Amager i mere end tre timer. Zoner i Vanløse, Sydhavn og på ydre Østerbro forventes at træde i kraft i løbet af 2024.

Derudover blev der med budgetforhandlingerne for 2024 indført betalingsparkering og beboerlicenser for nulemissionskøretøjer.

Miljøzonen

I oktober 2023 blev der indført krav om partikelfilter på dieseldrevne personbiler i Miljøzonen. Det er desuden besluttet at udvide miljøzonen mod Tårnby Kommune – udvidelsen træder i kraft 1. marts 2025.

Nye rammer og retningslinjer

I starten af 2024 vedtog Teknik- og Miljøudvalget en ny vision med titlen "Vores København" for Teknik- og Miljøforvaltningen. Visionen sætter retning for det politiske fokus og arbejde i forvaltningen frem mod 2035, og har følgende fire pejlemærker: Plads til byens liv, klimavenlig hverdag, en by for alle og samarbejde om byen.

I den kommende periode skal forvaltningens politikker, planer og strategier, herunder for mobilitetsområdet, revideres, erstattes eller helt udgå, så de tilpasses den nye vision.

Ultimo 2023 blev Cykelfokus 2024 vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget. Cykelfokus udstikker vejledende retningslinjer for cykel- og vejprojekter, og skal være med til at sikre, at udbygningen af infrastrukturen lever op til en høj standard. Særligt beskrivelsen af cykelstibredder, cykelgader og sammenhængen mellem cykel- og øvrig trafikinfrastruktur er blevet opdateret i forhold til den tidligere udgave af Cykelfokus.

God læselyst.

En sammenhængende mobilitetsindsats

Mobiliteten i København fordeler sig på tværs af transportformer, og de fleste københavnere anvender forskellige **transportformer** i løbet af ugen. De enkelte transportformer kan understøtte hinanden, men også konkurrere om den begrænsede plads i byen. Fremmes én transportform, vil det ofte medføre forringede forhold for én eller flere af de øvrige transportformer. Der kan anvendes forskellige **virkemidler** til at fremme eller begrænse transportformerne; dette kan ske enten ved hjælp af strategisk planlægning og fysiske tiltag, såsom at bygge ny eller ombygge eksisterende infrastruktur. Eller det kan ske ved hjælp af regulering, der har økonomisk eller lovgivningsmæssig effekt, samt ved hjælp af prioriteret drift såsom signaloptimering og vintertjeneste.

Som et ekstra redskab i forhold til forvaltningens indsatser på mobilitetsområdet hører også undervisning om trafikantadfærd og adfærdspåvirkning gennem infrastrukturtiltag, kommunikation og kampagner.

En helhedsorienteret tilgang til mobilitetsområdet kan øge synergien på tværs af politiske målsætninger, transportformer og **trafikale effekter**, da der er stor indbyrdes sammenhæng mellem disse. Som eksempel

kan arbejdet fra Kommuneplan 2019 om at reducere bilens andel af ture, tænkes sammen med målet om at antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken reduceres. Løsningerne kan med fordel optimeres og rettes mod både trafiksikkerhed og overflytning af ture fra bil til andre transportformer.

Ligeledes er transportformer som gang, cykling og kollektiv transport mere pladsbesparende end personbiler. Gang, cykling og kollektive transportformer udleder samtidig mindre CO₂ end biltrafikken, hvorved overflytning af ture i bil til andre transportformer både understøtter Klimaplanens målsætninger, og skaber plads til, at flere personer samlet set kan bevæge sig rundt i byen.

Teknik- og Miljøforvaltningen fik i starten af 2024 en ny vision. Visionen udgør den overordnede ramme for de fremtidige mål, planer og politikker inden for Teknik- og Miljøudvalgets ressortområder, herunder mobilitet.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af visionen igangsat arbejdet med at revidere eksisterende planer, politikker og strategier.

Begrebsafklaring

Mobilitet: Personers bevægelighed, forstået som adgang til forskellige funktioner efter individuelt behov, med udgangspunkt i en samlet vifte af transporttilbud på tværs af transportformer og transportudbydere.

Transport: Transportformer, såsom biler, cykler mv. Transportsektoren omfatter både transport af personer og varer.

Trafik: færdsel, dvs. den trafikale afvikling, herunder fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Aktive transportformer: Transportformer som gang og cykling, hvor personer er fysisk aktive ved at transportere sig.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Metoder og datakilder

Mobilitetsredegørelsen indeholder data fra forskellige datakilder.

Turfordelingen opgøres ud fra DTU's årlige transportvaneundersøgelse (TU), hvis formål er at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd. Undersøgelsen gennemføres løbende hele året med ca. 12.000 danskere, hvoraf 1.500 - 2.000 af de interviewede er københavnere.

Opgørelsen af tilbagelagte kilometer for henholdsvis biler og cykler opgøres både ud fra data fra TU og forvaltningens tællinger. Tællingerne foretages to gange årligt over en uge i henholdsvis maj og september som hverdagsdøgnstrafik (HVDT). Tilbagelagte kilometer til fods opgøres fra TU, som HVDT for 2023.

Derudover får forvaltningen hvert andet år udført en undersøgelse blandt københavnere om deres holdninger og tilfredshed med København som cykelby. I undersøgelsen spørges bl.a. til rådighed over cykel, herunder el- og ladcykel.



Foto Ulrich Jakobsson, Københavns Kommune

Resultaterne af undersøgelsen, som blev foretaget ultimo 2023, indgår ligeledes i denne redegørelse.

Mobilitetsredegørelsen indeholder desuden en del anden data fra forskellige registre og kilder. Datakilden angives derfor som note under de forskellige tabeller og afsnit.

Figur 1 Sammenhæng mellem transportformer, trafikale effekter og virkemidler på mobilitetsområdet



Status på nøgletal

Turfordeling

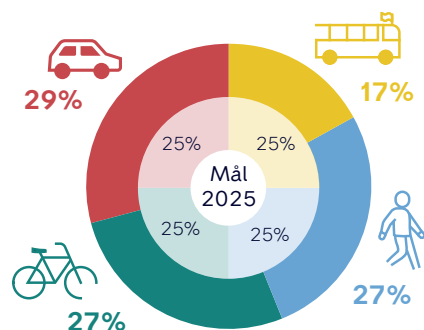
I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2024, er opgørelsesmetoden for turfordelingen mellem transportmidler blevet ændret således, at turfordelingen fremover bliver opgjort på baggrund af kategorien *ture* i DTUs Transportvaneundersøgelse (TU) og ikke, som hidtil, ud fra *turkæder*.

Med justeringen vil ture, som kategori, blive opgjort ud fra turen fra et ophold til det næste, så f.eks. en gangtur til og fra kollektiv transport og en kortere ærindetur også inkluderes. Ændringen af opgørelsesmetoden bagudrettet vil i nogle år give en lille stigning i andelen af gang- og cykelture, samt et lille fald i andelen af kollektiv- og bilture.

Tabel 1 Turfordeling 2023 opgjort i ture og turkæder

	2023 (Ture)	2023 (Turkæder)	Forskel
Gang	27 %	27 %	0 %
Cykel	27 %	26 %	+1 %
Kollektiv transport	17 %	18 %	-1 %
Bil	29 %	29 %	0 %

Figur 2 Turfordeling i 2023 med mål



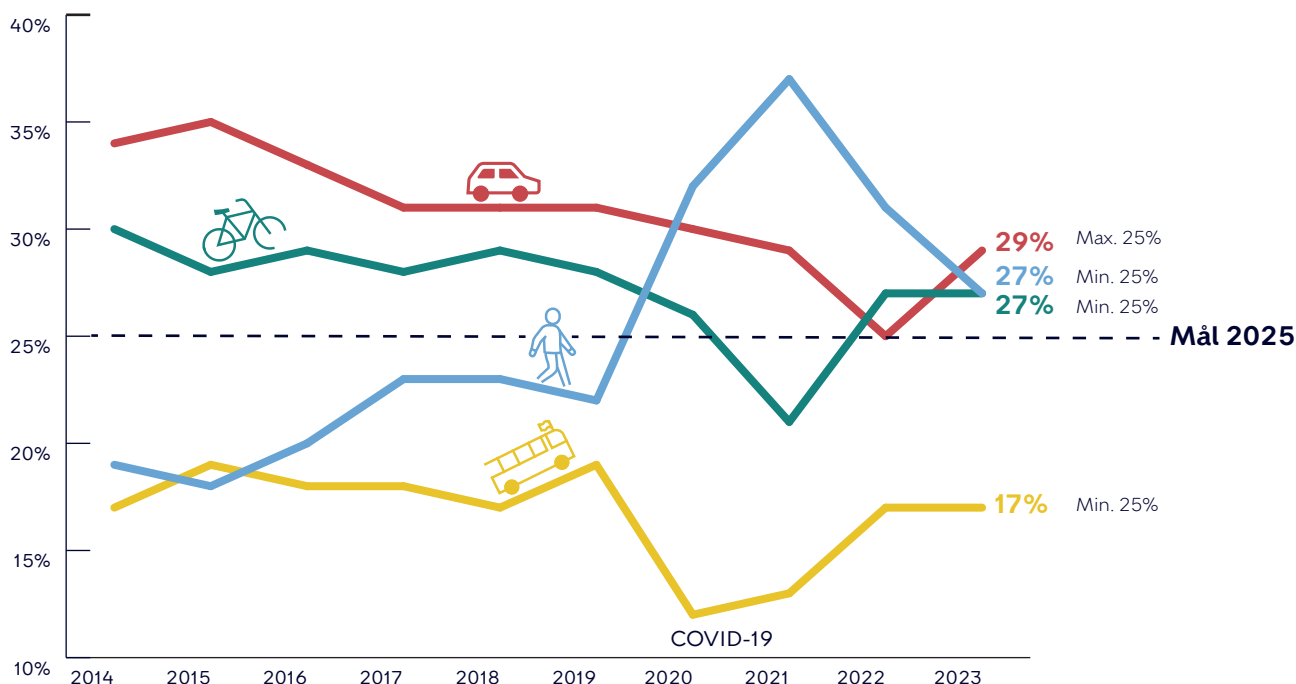
Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen vurderer dog, at dette er en mere retvisende måde at opgøre turfordelingen på, og vil derfor fremadrettet benytte denne opgørelsesmetode.

Af tabel 1 ses, at andelen for henholdsvis gang og bil, ikke har ændret sig ved metodeskiftet, men at andelen for kollektiv transport er faldet med ét procentpoint, og cyklens andel modsat er steget med ét procentpoint.

Kommuneplan 2019 indeholder et overordnet trafikmål om, at bilen højst skal udgøre 25 % af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv transport, cykling og gang hver især skal udgøre mindst 25 %.

I 2023 lå cyklens andel af alle ture til, fra og i København på 27 % baseret på den nye opgørelsesmetode. Under pandemien steg fodgængerandelen markant.

Figur 3 Udvikling i turfordeling 2014-2023



Denne er siden 2022 faldet til 27 % i 2023, hvilket stadig er højere sammenlignet med før pandemien, og over målsætningen på 25 % for 2025.

Københavns Kommunes målsætning om en 20 %-stigning fra 2017 i antal daglige gangture per københavnere, ligger i 2023 på 15 %, hvilket er et stort fald fra 2022 på 19 procentpoint.

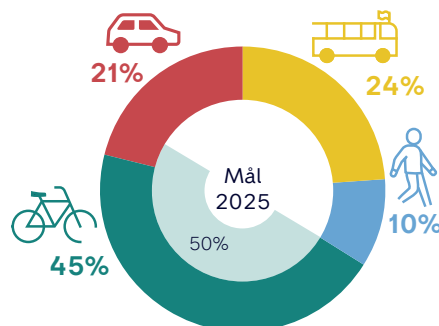
Når det kommer til biltrafikken, lå bilens andel af alle ture på 29 % i 2023, hvilket er en stigning på fire procentpoint siden 2022 år. Inden pandemien lå bilandelen over 30 %.

Turandelen for den kollektive transport lå på 17 % i 2023, som den også gjorde i 2014 og i 2018, hvilket indikerer, at den kollektive transport er ved at være tilbage på et niveau som før pandemien.

Målet fra KBH25 Klimaplanen om mindst 75 % af alle ture foregår til fods, med cykel eller med kollektiv transport er endnu ikke nået. Den samlede andel i 2023 er 71 %.

Grafen, der viser turfordelingen over en 10-årig periode, er opdateret, så den også viser den nye opgørelsesmetode med tilbagevirkende kraft.

Figur 4 Turfordeling til arbejde og uddannelse i København i 2023 med mål

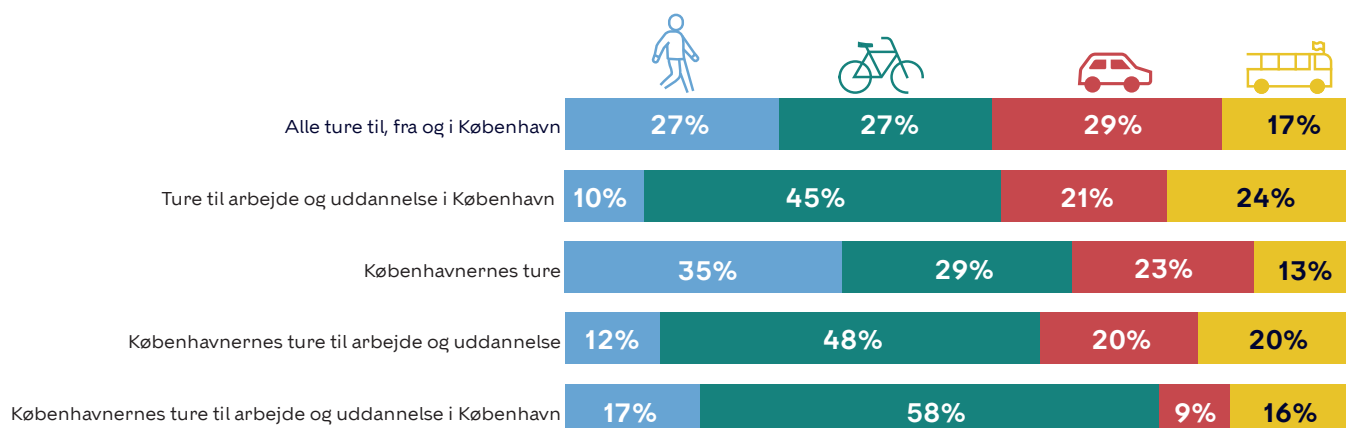


Målsætningen om at 50 % af turene til arbejde og uddannelse i København sker på cykel i 2025 er fem procentpoint for at blive opnået, og ligger dermed på 45 % i 2023.

I figur 5 fremgår det desuden, at gang og cykel er københavnernes mest benyttede transportformer. For københavnernes ture dominerer gang med 35 % efterfulgt af cykling med 29% af turene. 23 % af københavnernes ture foregår i bil.

For københavnere, der også arbejder eller studerer i København, er der 17 % som går til arbejde/uddannelse, 16 % der benytter kollektiv transport og 58 % der cykler. 9 % af københavnere benytter bil til den daglige kørsel til arbejde og uddannelse.

Figur 5 Københavnerens ture, københavnernes ture til arbejde og uddannelse, københavnernes ture til arbejde og uddannelse i København



Tilbagelagte kilometer

Omfanget af trafikken kaldes trafikarbejdet og opgøres ud fra, hvor mange kilometer, der dagligt tilbagelægges via de forskellige transportformer.

Tilbagelagte kilometer for biler og cykler opgøres, ligesom sidste år, både ud fra forvaltningens tællinger samt DTU's Transportvaneundersøgelse (TU). Forvaltningen har ikke selv tællinger for tilbagelagte km til fods, så derfor opgøres disse udelukkende ud fra TU, som også har været praksis i de tidligere mobilitetsredegørelser.

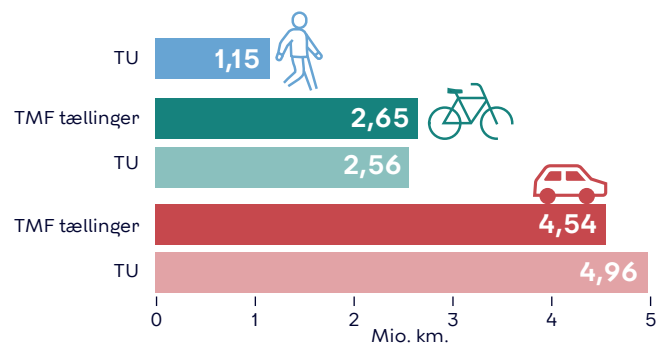
Forvaltningens opgørelsesmetode for trafikarbejdet for henholdsvis bil og cykel er præciseret i forhold til foregående år ved at kombinere forvaltningens tællinger med en opdatering af vejnettet i beregningsmetoden.

Trafikarbejdet for 2023 fremgår af figur 6, og viser mindre forskelle i tilbagelagte kilometer for såvel biler som cykler fra de to opgørelser, hvilket formodentlig skal tilskrives de forskellige metodiske tilgange.

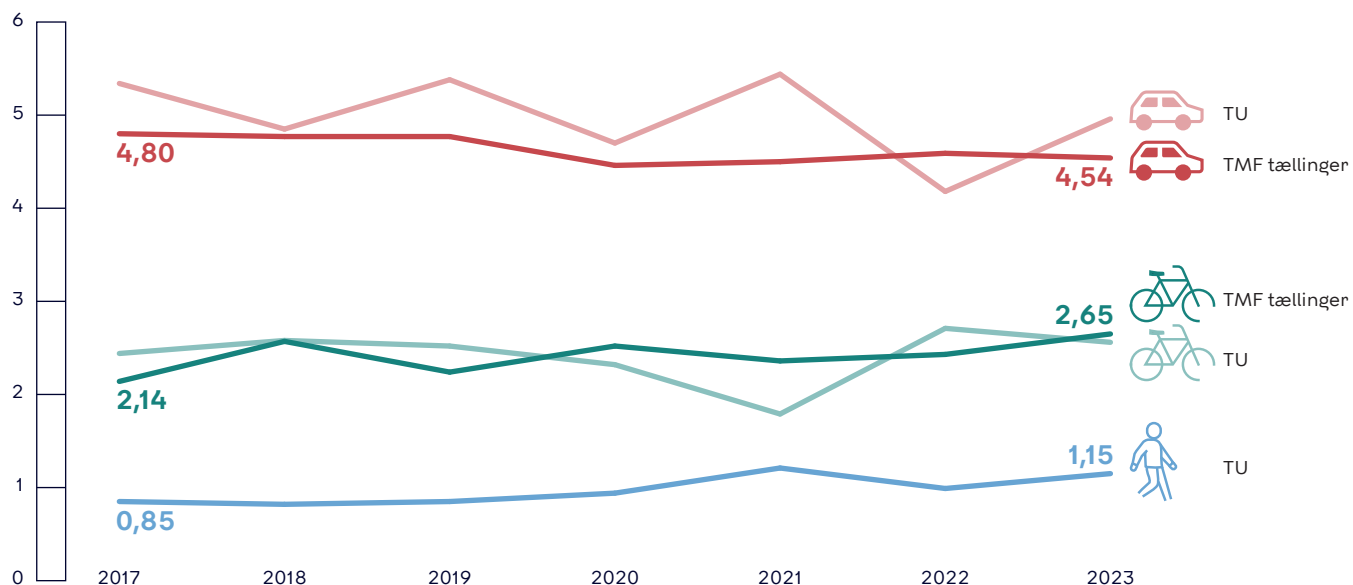
På figur 7 ses det tydeligt at TU har større udsving fra år til år sammenlignet med forvaltningens reviderede opgørelsesmetode. Forvaltningens metode bygger på vejnettet i COMPASS Trafikmodellen, som blev udviklet med basisåret 2017. Derfor kan metoden ikke benyttes til at præcisere data fra før 2017. Til trods for statistisk usikkerhed og årlige udsving ligger begge opgørelsesmetoder på nogenlunde samme niveau for de tilbagelagte km i perioden 2017-2023.

Forvaltningen fortsætter arbejdet med at gøre data og opgørelsesmetoden mere retvisende bl.a. via automatiske tællesystemer, som løbende opsættes langs de københavnske veje, cykelstier og fortove.

Figur 6 Tilbagelagte mio. km per hverdag i 2023, TU og forvaltningens tællinger



Figur 7 Udvikling i tilbagelagte mio. km per hverdag 2017-2023, TU og forvaltningens tællinger



Københavnernes ture i bil

Mange af københavnernes bilture er korte ture, men københavnerne pendler generelt mindre i bil end landsgennemsnittet. For Københavnerne er hver tiende tur i bil under to kilometer og 1/3 af turene er under fem kilometer.

Figur 9 viser, at 62 % af alle bilture med start eller slut i København foretages af Københavnerne. 38 % af bilturene med start eller slut i København foretages af borgere med bopæl udenfor København.

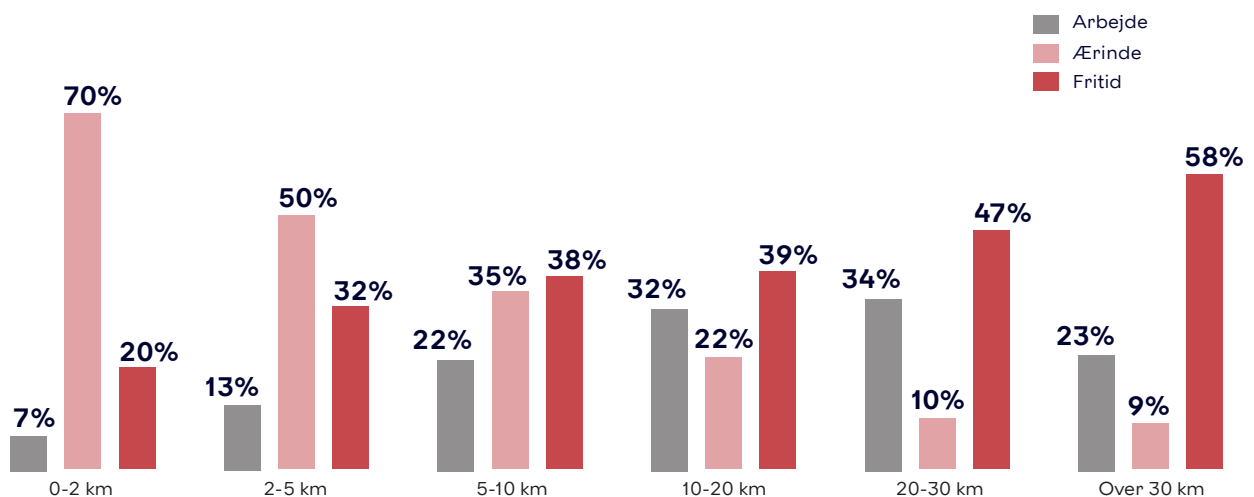
Over halvdelen af Københavnernes ture i bil er fritidsture, hvor det kun er 21 % af turene til arbejde og uddannelse, der foregår i bil.

Københavnerne bruger primært bilen til ærinde- og fritidsture, hvilket fremgår af figur 8 og 9.

Fritidsture dækker fx over besøg hos venner og familie, idræts- og sportsaktiviteter eller museumsbesøg, hvor ærindeture dækker over indkøb, transport af børn til skole eller daginstitution samt lægebesøg mm.

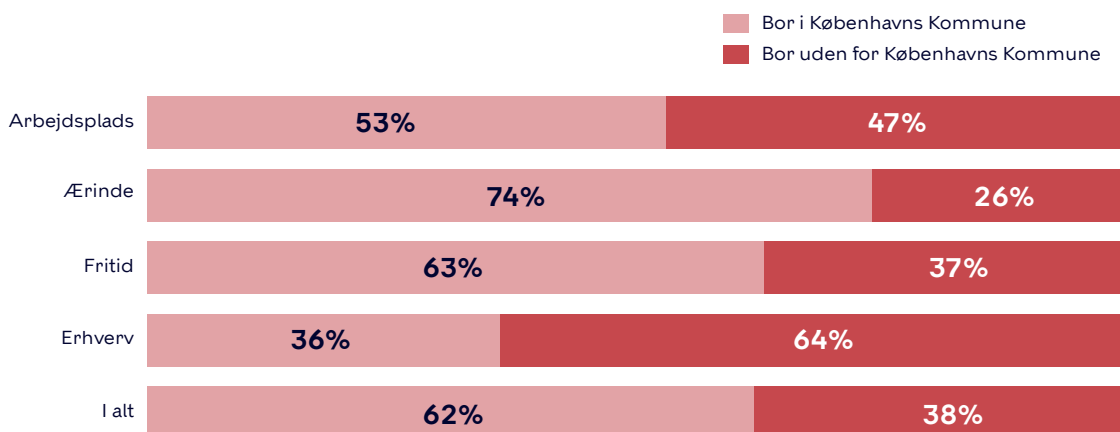
Figur 8 Fordeling af Københavnernes ture i bil i forhold til turlængde

Kilde: Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune, Incentive 2023



Figur 9 Ture i bil med start og slut i København

Kilde: Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune, Incentive 2023



Trafikken over kommunegrænsen og i Indre By

Forvaltningens tællinger foretages dels langs kommunegrænsen, dels rundt om Indre by i en ring langs Søerne og Inderhavnen.

I 2023 er cykel- og biltrafikken over kommunegrænsen faldet en smule siden 2022. Antallet af cykler lå i 2023 på 67.280 dagligt, hvilket er et lille fald sammenlignet med 2022, hvor antallet var 70.000. Desuden er der talt 540.700 motorkøretøjer dagligt sammenlignet med 543.800 i 2022. Udviklingen fremgår af figur 10.

Over en 10-årig periode er cykeltrafikken over kommunegrænsen steget med 13 % mens biltrafikken er steget med 2 %.

For den trafikale udvikling ved Indre By er der i 2023 for femte gang registreret mere cykel- end biltrafik. Cykeltrafikken ved Indre By er steget til 263.460 cyklende sammenlignet med 244.190 i 2022, og biltrafikken er faldet til 228.200 fra 236.800 i 2022. Over en 10-årig periode er cykeltrafikken steget 18% i Indre by mens biltrafikken er faldet med 9 %.

Siden 1970, hvor forvaltningen startede på trafiktællingerne, er cykeltrafikken steget med 17 % over kommunegrænsen og 163 % i Indre by. Biltrafikken er steget med 38 % over kommunegrænsen, og faldet med 35 % i Indre By.

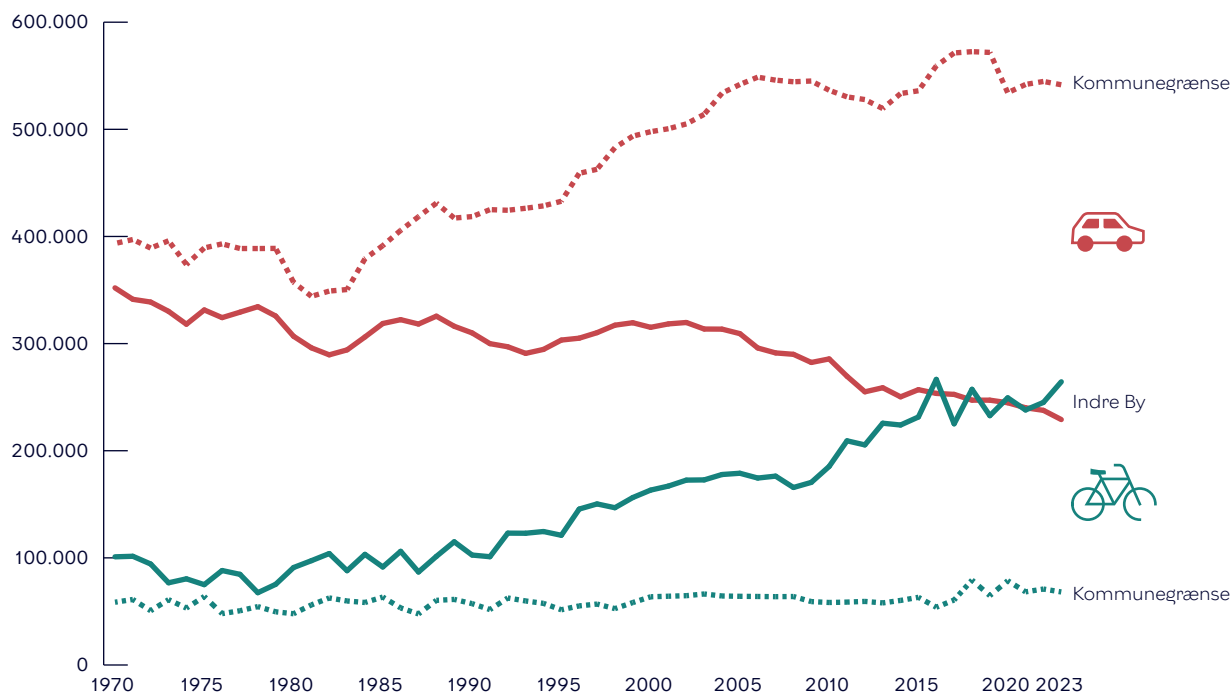
Antallet af lastbiler og varebiler har været faldende siden 2014 både over kommunegrænsen og ved Indre By. Antallet af lastbiler er faldet med ca. 6 procentpoint over kommunegrænsen og 13 procentpoint rundt om Indre By over de sidste 10 år.

Siden 2014 er antallet af varebiler ligeledes faldet med ca. 14 procentpoint over kommunegrænsen og 21 procentpoint i Indre by, som fremgår af figur 11.

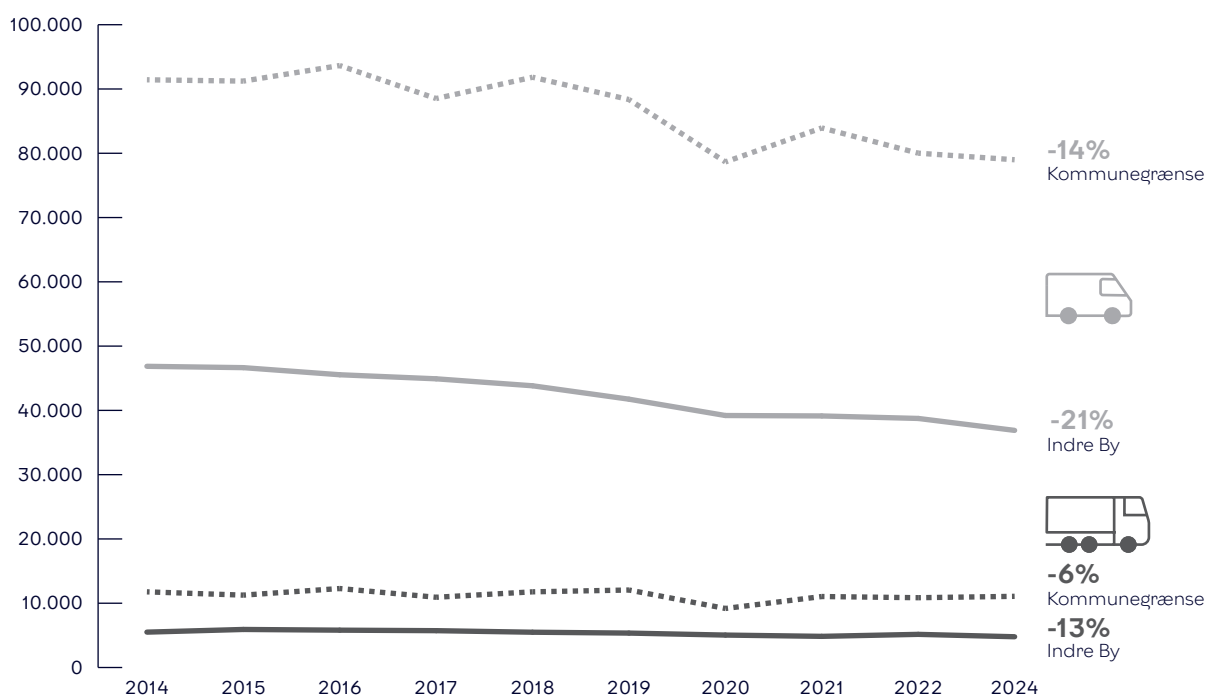


Foto Københavns Kommune

Figur 10 Bil- og cykeltrafik i Indre by og over kommunegrænsen, 1970-2023



Figur 11 Vare- og lastbiltrafik i Indre by og over kommunegrænsen de seneste 10 år, 2014-2023



Cykel- og bilejerskab

I 2023 ejede københavnernes 139.600 biler og 744.500 cykler. Rådighed over en cykel er stort set ens for mænd og kvinder, men flere københavnske mænd end kvinder råder over bil til daglig transport. Der er ligeledes forskelle mellem de københavnske bydele i forhold til, hvor meget der cycles og køres i bil.

Antallet af registrerede personbiler i Københavns Kommune er steget med 6 % siden 2020. Til sammenligning er befolkningen i København vokset med 2 % i samme periode, og cykelbestanden er steget med 4 %. Bilbestanden er faldet lidt fra 2022 til 2023, men nyere registerdata indikerer, at bestanden igen stiger fra 2023 til 2024. Københavns Kommune opgør bilejerskabet som antal privatejede biler per 1.000 indbyggere over 18 år. I 2023 var der 257 biler per 1.000 voksne indbyggere i Københavns Kommune. Antallet af elbiler og plug-in-hybridbiler er steget markant. I 2023 var der 6.500 private elbiler (tal for ultimo 2023 inkl. erhverv: 15.703) og 4.680 plugin-hybridbiler i København (tal for ultimo 2023 inkl. erhverv: 7.902). For private elbiler er der tale om en stigning på mere end 50 % i forhold til 2022, og 559 % over en treårig periode. I alt udgør elbiler og plugin-hybridbiler tilsammen 8 % af alle privatbiler i kommunen.

I 2023 findes 33.200 elcykler og 39.000 ladcykler i de københavnske hjem. Det er mærkbare stigninger på henholdsvis 114 % for elcykler og 73 % for ladcykler, med og uden el siden 2020. 21% af københavnernes, der råder over en ladcykel fortæller, at ladcyklen er en erstatning for en bil, og 6 % oplyser, at ladcyklen erstatter bil nummer to.

Tablet 2 Procentvis vækst i antallet af københavnere og privatejede cykler og biler 2020-2023

Kilder: Privatejede biler og indbyggere: Københavns Kommunes statistikbank (primo 2023), Dansk Statistik (2023) Cykler: Analyse forud for cykelregnskabet (ultimo 2023), El- og plug-in hybridbiler: Danmarks Statistik (bil 54), Dele- og nabo-til-nabobiler: Hyre, Kinto Share, Gomore, Green Mobility, Sharenow

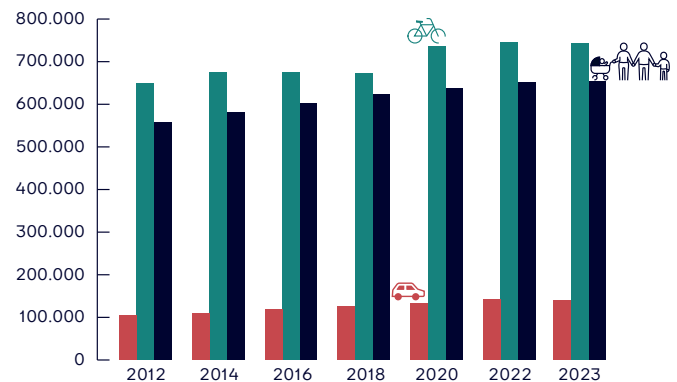
¹Antallet af cykler herunder el- og ladcykler udregnes som et gennemsnit for to år, for at mindske den statistiske usikkerhed.

²2024: 10.880 (Kilde: Danmarks Statistik)

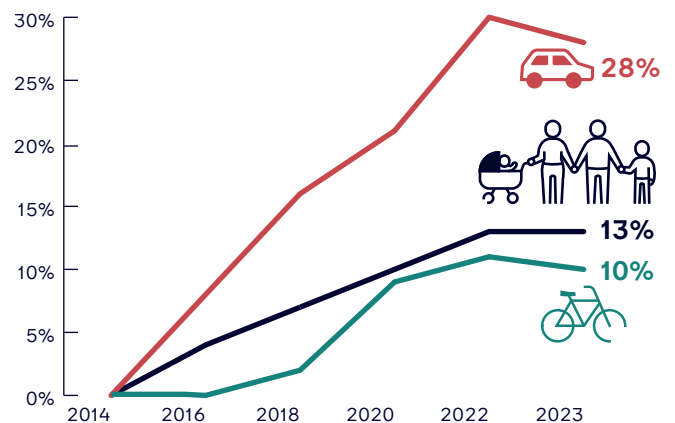
³2024: 5.450 (Kilde: Danmarks Statistik)

* Nabo-til-nabo-biler er en delingsordning mellem private, hvor ejere af private biler udlejer sin bil til andre

Figur 12 Københavnerne samt privatejede biler og cykler i absolutte tal de sidste 10 år



Figur 13 Udvikling i bestand og befolkning de sidste 10 år



Kategori	Antal 2023	Udvikling 2020-23	Udvikling 2014-23
Indbyggere	653.600	2 %	13 %
Cykler i alt¹	744.500	4 %	10 %
Heraf elcykler	33.200	114 %	
Heraf ladcykler og elladcykler (uden cykelanhængere)	39.000	73 %	
Privatejede biler i alt	139.600	6 %	28 %
Heraf privatejede elbiler	6.500 ² (Primo 2024: 10.880)	559 %	
Heraf privatejede plug-in hybridbiler	4.680 ³ (Primo 2024: 5.450)	889 %	
Delebiler i alt	4.620	22 %	
Delebiler med fast stamplads	674	170 %	
Delebiler uden fast stamplads	1399	33 %	
Nabo-til-nabo biler*	2646	4 %	

Delebilisme

Der var 4.620 delebiler til rådighed for københavnere ved udgangen af 2023. Tallet dækker både delebiler med og uden fast stamplads samt nabo-til-nabo biler. Nabo-til-nabo biler er en delingsordning mellem private, hvor ejere af private biler udlejer deres bil til andre gennem en digital platform. Væksten i antallet af delebiler skyldes blandt andet, at rammen for delebiler med fast stamplads blev udvidet i 2022. I perioden 2022-2025 oprettes der hvert år 225 nye pladser til delebiler med fast stamplads. Desuden ses en mindre vækst i antallet af nabo-til-nabo-biler. I 2024 forventes det samlede antal af delebiler dog at falde en smule til ca. 4.300 delebiler i alt. Det skyldes, at ShareNow, som udbyder delebiler uden fast stamplads, lukkede ned i København i februar 2024. ShareNow havde i 2023 over 700 biler i København. GreenMobility har meddelt, at de i forlængelse heraf udvider deres flåde fra 600 til 1.000 delebiler uden fast stamplads med en forventning om en yderligere vækst frem mod 2025. Dermed forventes det, at antallet af delebiler uden fast stamplads samlet set falder fra ca. 1.300 til 1.000.

Bilparkering

I 2022 og 2023 blev det politisk vedtaget, at der gennem de kommende år skal reserveres 7.300 parkeringspladser til delebiler og elbiler. Forvaltningen vil derfor i perioden 2022-2025 omdanne almindelige parkeringspladser til delebilspadser, el-delebilspadser, elbilspadser med tilhørende ladestandere og elbilspadser uden ladestandere. I 2023 er der i alt oprettet 731 pladser til delebiler og elbiler fordelt på

Tabel 3 Andele af beboere og arbejdspladser, der kan nå metro eller tog inden for hhv. 600 m i Københavns bydele

Bydele	Andel af beboere	Andel af arbejdspladser
Indre By	64 %	82 %
Østerbro	55 %	38 %
Nørrebro	60 %	36 %
Vesterbro/ Kgs. Enghave	66 %	65 %
Valby	45 %	61 %
Vanløse	37 %	58 %
Brønshøj-Husum	7 %	5 %
Bispebjerg	22 %	18 %
Amager Øst	49 %	40 %
Amager Vest	31 %	39 %

180 pladser til delebiler med fast stamplads, 88 el-delebilspadser, 387 elbilspadser med ladestandere og 76 elbilspadser uden ladestandere.

Fra den 1. januar 2024 er det heller ikke længere gratis at parkere elbiler, elmotorcykler eller brintbiler på offentlige parkeringspladser i København, og i 2023 fortsatte arbejdet om kommunale tidsbegrænsede parkeringszoner. Tiltaget har til hensigt at begrænse trængslen fra udefrakommende biler, der langtidsparkerer i randområder ved de eksisterende parkeringszoner. De første tidsbegrænsede zoner på Amager trådte i kraft d. 1. december 2023, mens de følgende zoner i Vanløse, Sydhavn og ydre Østerbro forventes at trædes i kraft i løbet af 2024.

Faktorer som påvirker bilejerskabet på bydelsniveau

En simpel sammenligning viser, at bilejerskabet er 25-28 % lavere i byudviklingsområdet Ørestad end på Amager Øst, selvom byområderne indkomstmæssigt ligger på samme niveau. I Ørestad koster det 13.380 kr. årligt at få adgang til et privat parkeringsanlæg i bydelen. Til sammenligning koster en beboerlicens i København mellem 695 og 5.755 kr. årligt. Det indikerer, at prisen for parkering har betydning for bilejerskabet. Vidnen herom stammer fra analysen "Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune," som forvaltningen fik udarbejdet i 2022/2023.

At bilejerskabet er forskelligt imellem Københavns bydele, afhænger ud over parkeringsafgifter også af andre faktorer såsom indkomst, familiesituation og afstand til kollektiv transport.

Derfor har forvaltningen vha. trafikmodellen COMPASS set nærmere på forskelle i afstanden til den kollektive transport (metro- og togstationer) blandt indbyggere og arbejdspladser i Københavns 10 bydele ud fra basisåret 2025. Forudsætningerne for COMPASS uddybes i statusarket om trafikmodellen til dette års redegørelse.

Andelen af københavnere, der bor stationsnært, dvs. med en afstand op til 600 meter til en metro- eller togstation, ligger over 50 % i bydelene Indre by, Østerbro, Nørrebro og Vesterbro/Kongens Enghave.

Anderledes er det for beboere i Brønshøj-Husum, hvor andelen, der kan nå metro eller tog indenfor 600 meter fra deres bolig, ligger på 7 %, og for arbejdspladser er denne andel kun 5 %. Det kan være med til at forklare, hvorfor bilejerskabet er højere netop i Brønshøj-Husum end i andre bydele.

Fodgænger- og cykelvenlig infrastruktur

København har en vision om at blive verdens bedste cykelby, reducere klimabelastningen samt være en by for alle og med plads til byens liv. Derfor arbejder Teknik- og Miljøforvaltningen for at fremme gang og cykling, så københavnere og besøgende kan komme rundt i byen nemt og effektivt. Herunder fremhæves projekter fra 2023, som er medvirkende til at gøre København mere fodgænger- og cykelvenlig.

97 % af cyklende københavnere er generelt tilfredse med København som cykelby

Mere cykel- og fodgængervenlige forhold i Gothersgade

Gothersgade var nedslidt og skulle samtidig gøres mere sikker for cyklister og gående. Derfor er gaden i 2023 blevet genoprettet på hele strækningen fra Kongens Nytorv til Øster Søgade. Kørebane, cykelstier, fortove, parkeringspladser og riste er udskiftet eller repareret efter behov. Det samme gælder underjordiske installationer som kloakrør og regnvandsbrønde, hvilket kan være med til at afhjælpe rotteproblemer.

Sideløbende er der på Gothersgade etableret cykelstier på de dele af strækningen, som mangler cykelstier med kantsten. Her er der tale om strækningen mellem Borgergade og Adelgade, og strækningen mellem Adelgade og Kronprinsessegade, som kun havde en cykelbane. I dag kan man derfor cykle på cykelsti på begge sider i hele Gothersgades længde. Desuden er hastigheden for motorkøretøjer reduceret til 40 km /t, og der er derfor også etableret vejbumper på strækningen.

Til fordel for gadens fodgængere er der etableret en udvidelse af en sidehelle, så det er lettere at krydse Gothersgade ved Borgergade. Og endelig er der



Foto Københavns Kommune

sørget for at gøre det nemmere og mere tilgængeligt for borgere og andre med et synshandicap at færdes i gaden bl.a. ved at anlægge taktile fliser i de kryds, hvor der ikke var det tidligere.

Projektet blev færdiganlagt i december 2023, og derfor er der endnu ikke foretaget eftertællinger for trafikken på strækningen.

Diagonalkrydset ved Dybbølsbro

Siden åbningen af en ny dobbeltrettet cykelsti på Dybbølsbro har det, grundet massiv cykeltrafik, været utrygt at færdes i krydset ved Ingerslevsgade/Dybbølsbro/Skelbækgade.

Derfor er den dobbeltrettede cykelsti på Dybbølsbro nu forlænget diagonalt igennem krydset via Yrsas Plads til Dybbølsgade. Dette giver de mange daglige cyklister en mere direkte forbindelse. Ved at etablere en direkte, diagonal forbindelse bliver den u hensigtsmæssige ophobning af cyklister i krydset forhindret, til gavn for bilister, fodgængere og andre cyklister. I samme ombæring er signalanlægget ombygget og tilpasset så det, særligt i myldretiden, giver cyklende og gående førsteprioritet i krydset.

Resultatet er et markant optimeret trafikflow for cyklisterne, og de foreløbige målinger viser, at flere cyklister benytter løsningen, og at der foregår mindre ulovlig cykling i fodgængerfelter og på tværs af Yrsas Plads.

Renhold af cykelstier og fortove efter weekenden

Arbejdet med renhold af fortove og cykelstier er essentielt for at skabe en sikker, ren og attraktiv by for fodgængere og cyklister. Gennem en målrettet og effektiv indsats sikres det, at byens gader forbliver velplejede og indbydende, selv efter weekendens festligheder. Forvaltningens medarbejdere starter arbejdet kl. 05:00 både lørdag og søndag, når de fleste festglade mennesker er på vej hjem. Hvis der er saltet i løbet af natten pga. risiko for glatføre, anvendes manuelle rengøringsmetoder, da fejmaskinerne ellers fejrer saltet væk. Hvis der ikke er saltet, bruges fejmaskiner, komprimorbiler til affald fra affaldskurvene og manuel rengøring til at rengøre fortove, cykelstier og veje. Forvaltningen tømmer affaldskurvene i København op til tre gange i døgnet på de steder med højeste affaldstryk, som dog kan variere alt efter årstid, hvor nogle affaldskurve om sommeren tømmes oftere. Gaderne med de fleste festaktiviteter bliver gået igennem to gange i løbet af dagen af et morgenhold og et efter-



Foto Rune Johansen

Generelt viser de foreløbige målinger, at cykeltrafikken er steget med 12 % fra før ombygningen, og at biltrafikken er faldet med 13 %. Det er dog vigtigt at understrege, at dag til dag-variationen i trafikmængder kan være stor, og vejr og temperatur ligeledes kan være afgørende, særligt for antallet af cyklister.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

middagshold. Skulle der opstå affald uventede steder, har københavnernes mulighed for at give et praj, som efterfølgende kan indtænkes i renholdsruiterne i byen.

Tryk og sikker på vejen

Det skal være sikkert at færdes på de københavnske veje. Derfor har Københavns Kommune en vision om, at ingen trafikanter bør komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken i 2025 (Københavns Kommunes nulvision). Nedbringelse af trafikulykker understøtter også en række af Københavns Kommunes andre mål om at fremme livskvalitet, sundhed, grønne, pladsbesparende transportformer. Oplevelsen af manglende trafikikkerhed og følelsen af utryghed er tillige en barriere for at fremme gang og cykling. Herunder fremhæves projekter fra 2023, som er medvirkende til at skabe mere trygge og sikre veje i København.

76 % af cyklen-
de københavnere
føler sig trygge på
cykel i København
Målet er 90 % i 2025

Tryghedszoner og trafikundervisning

Børn og unge skal kunne færdes trygt og sikkert til skole og fritidsaktiviteter. Tryghedszoner og trafikundervisning er vigtige værktøjer på vejen dertil.

De fleste børn går og cykler til skole i København, og det er sjældent at børn kommer til skade på skolevejen. Til gengæld oplever mange forældre skolevejen som utryk. For at gøre skolevejen mere trygt er der i 2022-2023 etableret tryghedszoner med tidsbestemt indkørselsforbud om morgenen ved 12 skoler. Skolerne oplever, at ankomstforholdene er blevet mere rolige og trygge for de mange børn, der ankommer til fods og på cykel. De fleste bilister respekterer indkørselsforbuddet, og politiet bakker op med jævnlig færdselskontrol ved skolerne. I 2023 er der over de kommende tre år afsat midler til at etablere tryghedszoner ved op til yderligere 30 skoler.

Trafikundervisning bidrager til, at børn bliver sikre til fods og på cykel. I 2023 gennemførte to ud af tre folkeskoler gå-prøver. Kun én ud af tre gennemførte cykelprøver, og én ud af tre skoler underviste i risikofaktorer (Kommunernes Skoletrafiktest 2023). Det er altså langt fra alle skoler, der gennemfører den obligatoriske, lovpligtige trafikundervisning, men det går fremad.

København blev af Rådet for Sikker Trafik kåret som Årets højdespringer i Kommunernes Skoletrafiktest 2023, og er rykket fra plads 90 til 55 af landets 98 kommuner på et år.



Foto Rådet for Sikker Trafik

Sikker cykelforbindelse til fritidsaktiviteter

Raffinaderivej var en af de mest utrygge strækninger på den Grønne Cykelrute, Refshaleruten, og derfor et højt prioriteret projekt i "Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025". Utrygheden var forårsaget af, at vejen er forholdsvis smal, samt at der på strækningen er en jævn strøm af tung trafik til og fra virksomheder i området. Dette skaber utrygge situationer, hvor lastbilerne ikke kan overhale cyklister uden at komme over i modsatte kørebane. Herudover er trafikken til Sundby Boldklub domineret af mange børn og unge, som skal til fodboldtræning. Denne farlige situation har projektet løst ved at cyklister og gående nu færdes i eget trace adskilt fra kørebanen.

Projektet har etableret en 3,5 m bred, dobbeltrettet cykelsti i et slynget forløb fra Sundby Boldklub til Kløvermarksvej. Bredden er valgt ud fra at øge trafiksikkerheden og fremkommeligheden for cyklisterne. For at adskille cyklister og fodgængere er der etableret en 1,5 m bred gangsti til fodgængere med minimum én meter skillerabat til den dobbeltrettede cykelsti. Langs cykelstien er der etableret pullertbelysning, som



Foto Københavns Kommune

opfylder vejlovens krav for dobbeltrettede cykelstier og skaber tryghed og trafiksikkerhed på en mørk strækning efter solnedgang. Herudover er der etableret et nyt signalanlæg, der regulerer krydset og fungerer som en trafiksikker kobling til og fra den dobbeltrettede cykelsti.

Kunst i byrum skaber tryghed

I Områdefornyelsen arbejdes der målrettet på at skabe tryghed og trivsel for både cyklister og fodgængere gennem arbejde med kunst og belysning.

I områdefornyelsen Sydhavnen havde det længe været et stærkt lokalt ønske at give Sjælør Station et visuelt løft, for at skabe mere tryghed i byrummet. Derfor indledte en lokal arbejdsgruppe og Områdefornyelsen et samarbejde med kunstneren Søren Hüttel om udsmykningen af Sjælør Station. Kunstværket, bestående af vægge beklædt med kakler, viser to forskellige landskaber med reference til kvarteret. Den gule sol repræsenterer det grønne område på Vester Kirkegård, mens den modsatte side illustrerer en solopgang over vandet ved Sydhavnen. Belysningen som består af en lysende LED regnbue over kørebanerne, skaber en varieret atmosfære på forskellige tidspunkter af dagen.

Værket er skabt med henblik på at frembringe en sanselig oplevelse og vække en fornemmelse af nærvær, som står i kontrast til det lidt hårde transitområde. Det



Foto Københavns Kommune

særlige ved Søren Hüttels værk er, at det skaber en følelse af tryghed og sikkerhed for både cyklister og gående, mens de bevæger på Sjælør Station. Samtidig bidrager den nye port til områdefornyelsens målsætning om at fremme mere kunst i byen og øge trygheden i Sydhavnen.

Kombinationsrejser

Gang, cykel og den kollektive transport skal i 2025 tilsammen udgøre 75 % af turene i København (Kommuneplan 19). For at opnå målet skal samspillet mellem transportformerne herunder delemobilitet være både effektivt og attraktivt. Herunder fremhæves projekter fra 2023, hvis mål er at fremme kombinationsrejser i København.

20 % af københavnerne kombinerer cyklen og den kollektive transport et par gange om ugen eller hyppigere.

12 % ville overveje at bruge cykel og tog til arbejde i fremtiden, hvis cykelparkeringsforholdene ved stationer var bedre

Mere cykelparkering og adfærdsændrende tiltag

I 2023 har forvaltningen afprøvet forskellige initiativer med henblik på at ændre adfærd ved cykelparkering. Flytning af cykler på metrostationen ved Skjolds Plads er et af disse, og på Vanløse Station er forskellige initiativer blevet afprøvet med skiltning, opstilling af midlertidige stativer samt opstilling af nyt inventar for bedre at styre cykeltrafikken i byrummet.

Nogle af de afprøvede initiativer ved Vanløse Station havde en positiv effekt på parkeringsadfærden, mens andre initiativer kun havde lille eller slet ingen målbar effekt. Særligt kan nævnes, at de midlertidige stativer, der blev placeret i udkanten af Vanløse Torv, resulterede i en ændring af adfærden. De cyklister, der til dagligt udfordrede fremkommeligheden for fodgængere ved at stille deres cykler midt på pladsen, ændrede adfærd og forsatte efter forsøget med at parkere deres cykler mere hensigtsmæssigt i udkanten af torvet.

På Skjolds Plads udførte Københavns Kommune primo 2023 et forsøg med håndhævelse af cykelparkeringsforbud herunder flytning af cykler, der stod placeret uhensigtsmæssigt. Det overordnede mål med forsøget var at undersøge muligheden for at ændre adfærd hos cyklister, der parkerer deres cykler uden for stativer, hvor dette ikke er lovligt.

Der blev flyttet cykler i otte uger og foretaget både før og eftertællinger samt brugerundersøgelser. Inter-



Foto Københavns Kommune

ventionen med at flytte cykler havde en positiv effekt i forhold til at få københavnerne til at lade være med at parkere deres cykler i forbudszone. Tællinger viste, at der var meget få eller slet ingen cykler parkeret i forbudszone i den periode, hvor der blev flyttet cykler, og i en periode på mindst fire uger efter interventionen stoppede.

I forhold til mere cykelparkering er metrostationerne på linjerne M1, M2 og M3 blevet undersøgt med henblik på at etablere supplerende cykelparkering. Her er der anlagt 1.140 nye cykelstativer i 2023 primært ved stationer.

Ladcykelparkering i kombination med busstoppesteder

I budget 2020 blev der afsat midler til projektering og opførelse af cykelparkering ved busstoppesteder. Projektet skulle udføres i samarbejde med Movia, og omhandlede både bedre cykelparkering ved udvalgte stationer og realtidsinformation om busafgange. Af tekniske grunde var det imidlertid ikke muligt at udføre realtidsskærme ved stoppestederne, og det blev besluttet at dele af bevillingen, som var reserveret til denne del af projektet og i stedet anvende midlerne til opsætning af yderligere cykelparkeringspladser og cykelparkering med forbedrede fastlåsningsmuligheder for blandt andet ladcykler.

Formålet med projektet var at forbedre cykelfaciliteter, der kan understøtte kombinationsrejsende, og derved øge muligheden for at københavnere vælger den kollektive trafik, når de pendler i København.

I samarbejde med Movia undersøgte forvaltningen hvilke busstoppesteder, der var oplagt at optimere med mere cykelparkering og flere ladcykelstativer, samt hvorhenne fastlåsningsmuligheder kunne gøre en forskel for pendleres lyst til at anvende offentlig transport. Da Københavns Kommune ikke havde en

Forbedrede cykelforhold på stationer kan give flere kollektivt rejsende

Rejsetiden fra dør til dør er afgørende for valg af transportmiddel. Kombinationsrejser mellem cyklen og den kollektive transport er et reelt alternativ til bilen, da cyklen er en hurtig måde at komme til og fra stationen, og dermed reducerer den samlede rejsetid markant. Derfor ser DSB også et stort potentiale i både at forbedre cykelparkeringsforholdene på stationerne og fremme delecykler, som en vigtig 'driver' for at tiltrække og fastholde passagerer.

På 16 ud af 30 S-togsstationer i København er der lokal overbelægning af parkerede cykler. Forvaltningen samarbejder derfor med DSB om, hvordan der kan frigives plads til mere cykelparkering på stationerne. Ud over mere cykelparkering ses der også på optimering i de trafikale forhold til fordel for cyklende og gående, ændrede placeringer af cykelparkeringen i forhold til den videre rejse med tog, kvalitet af cykelparkering, samt sikkerhed i forhold til cykeltyveri på stationerne. Disse forhold har alle indflydelse på, om kombinationsrejser opfattes som attraktive blandt brugerne.

DSB har analyseret hvilke S-tog stationer der har størst potentiale for cykel-tog-kombirejser.



Foto Københavns Kommune

standard for ladcykelparkering, blev udviklingen af stativet en stor del af projektet, og det lykkedes at udvikle et nyt standardstativ for ladcykler, som kan bruges både i dette projekt og fremadrettet.

Der er etableret i alt 34 pladser til ladcykelparkering i forbindelse med busstoppesteder på ni forskellige steder i byen, og i alt er der i 2023 opsat 60 nye ladcykelstativer primært på flere metrostationer.

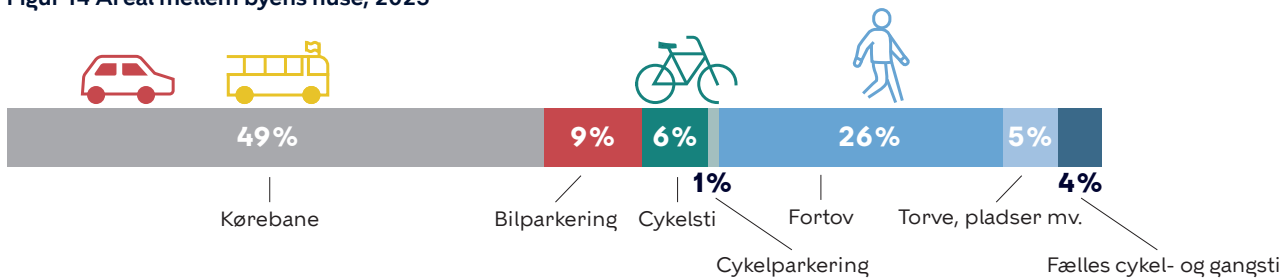


Foto Sekretariatet for Supercykelstier

Stationerne Nørreport, Dybbølsbro og Københavns Hovedbanegård viser sig at have det største behov. Konkret har forvaltningen i 2023/2024 samarbejdet med DSB om løse den kapacitetsudfordring, som allerede i dag findes ved Københavns Hovedbanegård, og som i fremtiden også skal håndtere koblingen til byudviklingsområdet Postgrunden på den korte bane, og på længere sigt muligvis også skal rumme en ny metrostation på M5-linjen til Refshaleøen/Lynetteholmen.

Fordeling af arealet mellem byens huse

Figur 14 Areal mellem byens huse, 2023



Størstedelen af vores daglige transport foregår på veje, cykelstier, fodgængerarealer og via byens torve og pladser, som tilsammen udgør arealet mellem byens huse. Den procentvise fordeling har ikke ændret sig fra opgørelsen sidste år, men uddybes herunder.

Ud af det samlede areal mellem byens huse udgør kørebaner 49 %. Her foregår færdslen primært for biler, lastbiler og busser mv, men også for en vis mængde cyklister.

Cyklister har ligeledes adgang til cykelstier og cykelbaner, som udgør 6 % af arealet mellem byens huse. Dertil kommer 4 % cykel- og gangstier, som typisk er fællesstier adskilt fra det øvrige vejnet.

Det samlede net af cykelstier omfatter 397 km cykelstier og 33 km cykelbaner i 2023. Den samlede længde af de Grønne Cykelruter er 66 km, og Supercykelstierne omfatter 64 km i Københavns Kommune.

Fodgængere har adgang til fodgængerarealer, som udgør 31 % af arealet mellem byens huse. Heraf er 26% fortov langs vej herunder gågader og 5 % andet areal som torve og pladser. I opgørelsesmetoden er øvrige byrum udeladt, som bl.a. dækker over legepladser og byrum ved institutioner. Fodgængerarealet udgør en relativt stor del af arealet mellem husene, men bliver også udfyldt af mange andre funktioner såsom bænke og udendørsservering, vareudstillinger, ladestander til elbiler, skraldespande, læskure til busstop mm. Dette byrumsinventar er altså ikke fratrukket fodgængerarealet, og dermed kan man ikke aflæse tallet for fodgængerareal, som værende udelukkende til gang, som transportform.

Bilparkering står for 9 % af arealet mellem byens huse, mod 1 % til cykelparkering.

Samlet set vurderes der at være over 187.000 offentlige cykelparkeringspladser og ca. 125.400 kommunale bilparkeringspladser i København.

Opgørelsesmetoden af arealet mellem byens huse er baseret på grunddata og forvaltningens egne data, der løbende opdateres. Forud for sidste års mobilitetsregørelse blev metoden justeret for at gøre beregningerne mere retvisende og præcise.



Foto Københavns Kommune



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Omdannelse af Nybrogade

Nybrogade i Indre By løber langs Slotsholmskanalens fra Frederiksholms Kanal til Naboløs, hvorefter gaden fortsætter som Gammel Strand. Nybrogade blev for nogle år tilbage ombygget fra at være en bildomineret strækning til et mere grønt og fodgængervenligt byrum.

I 2017, før ombygningen, så fordelingen mellem transportformerne således ud: 45 % fodgængere, 27 % cyklister og 28 % motorkøretøjer.

Gadens arealfordeling bestod af 52 % fortovsareal, som også inkluderede forskellig byrumsinventar, 34 % kørebane til både motorkøretøjer og cyklister, 13 % bilparkering og 1% cykelparkering.

Efter ombygningen er arealfordelingen ændret til 65 % fortovsareal herunder byrumsinventar og nye træer, 30 % kørebane, som cyklende og kørende forsat skal deles om, 3 % bilparkering, hvilket er en reduktion på 10 procentpoint, samt cykelparkering, der nu dækker 2 % af det samlede gadeareal.

Fordelingen af transportformerne har ligeledes ændret sig til 62 % fodgængere, 23 % cyklister og 15 % motorkøretøjer. I absolutte tal har ombygningen resulteret i en stigning blandt fodgængerne på 76 % og 7 % flere cyklister siden 2017. Antallet af motorkøretøjer i Nybrogade er desuden reduceret med 33 %.

Figur 15 Forskelle i antal fodgængere, cyklister og motorkøretøjer før og efter ombygningen

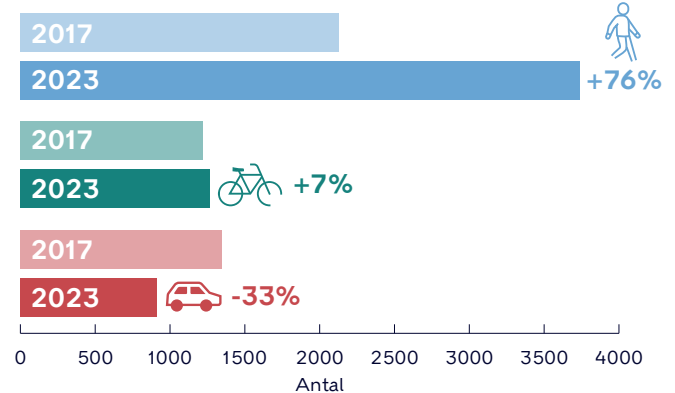
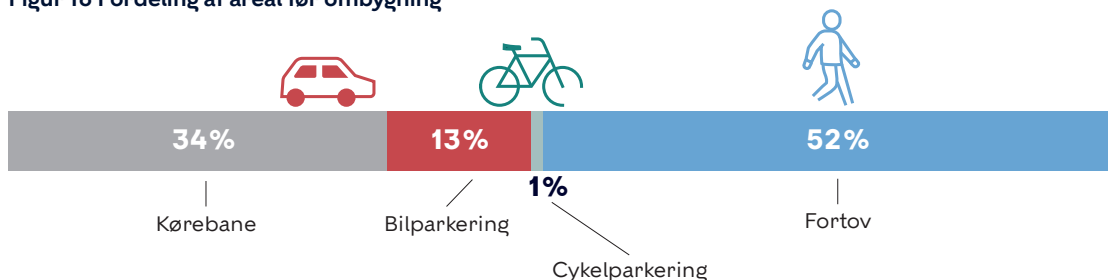
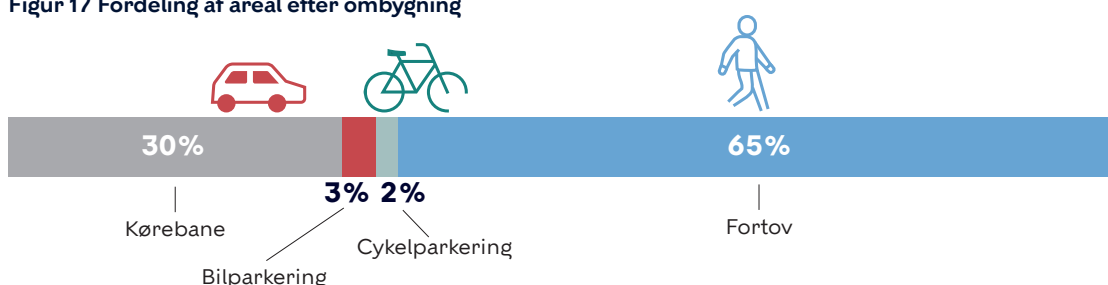


Foto Københavns Kommune

Figur 16 Fordeling af areal før ombygning



Figur 17 Fordeling af areal efter ombygning



Trafikkens afledte effekter på klima, miljø og byliv

Trafikken i København medfører en række afledte effekter, som påvirker vores by, sundhed, klima og miljø. Københavns Kommune arbejder strategisk med at reducere trafikken afledte effekter. Derfor har kommunens visioner, planer og mål for reduktion af CO₂-udledning, luftforurening, trafikstøj, trængsel, trafikuheld og negativ indvirkning på bylivet. Når der igangsættes initiativer, der positivt påvirker en afledt effekt, vil det typisk også have positive indvirkninger på de andre afledte effekter. Herunder beskrives de afledte effekter yderligere.

Klima



CO₂-udledning

Vejtrafikken udledning af CO₂ udgjorde i 2022 lidt over halvdelen af den samlede CO₂-udledning på tværs af alle sektorer i København. I alt blev der udledt ca. 302.900 tons CO₂ fra vejtrafikken. **Vejtrafikken udgjorde 72 % af den samlede udledning fra transportsektoren i 2022**, som også indbefatter fx skibstrafik, togtrafik og arbejdsmaskiner. Personbilerne står for 70 % af vejtrafikken CO₂-udledning. De to næststørste grupper, vare- og lastbiler, udgør tilsammen 25 %.

Udledningen fra personbiler og varebiler er faldet lidt siden 2010, mens udledningen fra lastbiler og busser i rute er faldet markant. Sideløbende er både befolkningstal og bilejerskab i København steget. Faldet skyldes primært opdaterede emissionsfaktorer, forbedrede brændingsmotorer samt flere biler på el, og kun i mindre grad et fald i trafikarbejdet. Vejtrafikken andel af den samlede CO₂-udledning i København er dog steget markant siden 2010, da udledningerne fra energiproduktion er reduceret med 80 %. Erfaringer fra perioden 2010-2022 har vist, at det er vanskeligt at nå de ønskede CO₂-reduktioner fra vejtrafikken alene ved at forbedre forholdene for de grønne transportformer.

Borgerrepræsentationen har besluttet, at Københavns Kommune skal have en ny klimaplan, når den nuværende udløber ved udgangen af 2025. Den kommende klimaplan skal både opgøre CO₂-udledninger fra Københavns Kommunes i et geografisk perspektiv, hvilket vil sige inden for kommunegrænsen, og CO₂-udledninger i et forbrugsbaseret perspektiv, hvilket betyder lokale og globale CO₂-udledninger forbundet med københavnernes forbrug, herunder københavnernes transport i hele Danmark og resten af verden.

Miljø



Luftkvalitet

Luftforurening er uønsket indhold af skadelige stoffer i luften, som kan være både partikler og gasser. Luftforurening udgør en miljømæssig sundhedsrisiko og kan være medvirkende til udvikling eller forværring af en lang række sygdomme såsom astma, hjerte-karsygdomme, diabetes og lungekræft. Luftforurening er dermed et alvorligt problem for folkesundheden, og **i København dør hvert år ca. 460 indbyggere for tidligt på grund af luftforurening.**

Luftkvaliteten i København overholder grænseværdierne fastsat af EU. I Kommuneplan 2019 blev WHO's retningslinjer for god luftkvalitet optaget som målsætning for Københavns Kommune. Det betyder, at niveauerne for kvælstofdioxid (NO₂) samt fine og grove partikler (hhv. PM_{2,5} og PM₁₀) skal reduceres, for at Københavns Kommune lever op til retningslinjerne. I 2022 levede Københavns Kommune ikke op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.

For at nedbringe luftforureningen i København skal bidraget fra kilder både i og udenfor kommunen reduceres. Med budget 2024 er det vedtaget at videreføre tre af de fem luftmålestationer i København, som blev sat op i 2020, de næste fire år. Der er yderligere afsat midler til udvikling af et prognosesystem for luftkvalitet samt varsling af særligt sårbare borgere ved særligt høje niveauer af forurening. Desuden implementeres et forbud mod ældre brændeovne i områder med kollektiv varmforsyning, som blev mulig med en ændring af Miljøbeskyttelsesloven i sommeren 2023. Initiativerne skal være med til at forbedre luftkvaliteten i København og mindske de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen.

Københavns Kommune har desuden besluttet, at der fra 1. oktober 2023 stilles krav om partikelfiltre på alle dieslbiler i miljøzonen. Samlet set forventes de forskellige miljøzonekrav at reducere partikelforureningen fra udstødning med omkring 60 % og kvælstofoxidforureningen fra udstødning med omkring 20 % i forhold til udstødningen fra alle køretøjer (beregnet for 2022). I februar 2024 blev der indgået politisk aftale om nulemissionszoner, som forventes at resultere i en lovgivning, der giver alle kommuner mulighed for at etablere én nulemissionszone. Formålet med aftalen er at medvirke til at sikre bedre luftkvalitet i byerne.



Vejstøj

Støj fra vejtrafik er et miljøproblem og udgør en helbredsrisiko for de mennesker, som hver dag udsættes for støjen.

Vejstøj påvirker den enkelte persons livskvalitet negativt, og kan give gener som søvnproblemer og træthed, samt forøget risiko for stress, forhøjet blodtryk, hjertesygdomme mm. Vejstøj har samtidig en række samfundsøkonomiske omkostninger i form af udgifter til behandling af sygdom, tab af boligværdi, mistede arbejdsindtægter på grund af sygdom samt for tidlige dødsfald.

I 2022 var 48 % af alle boligfacader i Københavns kommune udsat for støjniveauer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB.

Københavns Kommune har siden 2008 udarbejdet lovpligtige støjhandlingsplaner hver femte år, og igangsat indsatser for at reducere støj fra vejtrafik. En ny Handlingsplan for vejstøj for perioden 2024-2029 forventes vedtaget i 2024.

Byliv



Fremkommelighed

Trængsel i trafikken er et udtryk for, at trafikanternes hastighed og fremkommelighed er reduceret hvilket i langt de fleste tilfælde, skyldes trafikmængden. Mere trafik giver mere trængsel.

78 % af københavnere fortæller, at de generelt oplever byen som nem at komme rundt i, mod 90 %, som er målet for 2025. I myldretrafikken er det ikke kun bilister der oplever trængsel. Det opleves også på cykelstier på de mest trafikerede strækninger. Data viser tydeligt, at der oftest er flest cyklister i morgenspidstimen samtidigt med at der er størst trængsel for biltrafikken og dermed lavest afviklingshastighed.

28 % af københavnere er utilfredse med cykelstiernes bredde, som i højere grad en tidligere skal kunne håndtere flere bredere cykler som ladcykler, handicapcykler mm. En af udfordringerne, når man vil forbedre fremkommeligheden for nogle transportformer, er som ofte at det forringer fremkommeligheden for andre transportformer. Fremkommeligheden for biler er siden 2011 steget markant. Den gennemsnitlige hastighed i myldretiderne for biler, på tværs af udvalgte strækninger, er steget fra 23,6 km/t i 2011 til 34,9 km/t i 2023 inklusive stop ved trafiksignaler. For cyklende viser simuleringer fra forvaltningens seneste opgørelse, at hastigheden er faldet marginalt langs udvalgte strækninger. Den gennemsnitlige hastighed var 16,7 km/t i 2022 og 16,5 km/t i 2024.



Trafiksikkerhed

Borgerrepræsentationen vedtog i 2017 visionen om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken i 2025.

Alligevel har antallet af tilskadekomne alle år, bortset fra COVID-perioden i 2020 og 2021, ligget højere end 2017. Skal antallet af tilskadekomne i trafikken reduceres, er der grund til at øge indsatsen på området, ved at trafiksikkerhed bliver tænkt ind i udformningen af nye og eksisterende vejanlæg i højere grad end i dag, at hastighedsgrænserne på alle vejtyper sænkes, og at der sættes fokus på trafikanternes adfærd i trafikken gennem kampagner, information og undervisning.

Politiet har i 2022, som er den seneste opgørelse, registreret mere end **200 alvorligt tilskadekomne og dræbte**. Foruden de dræbte og alvorligt tilskadekomne har politiet registreret 166 lettere tilskadekomne. Det vurderes desuden, at Region Hovedstaden har behandlet omkring 4.000 trafikanter som følge af trafikulykker. Foruden de personlige konsekvenser af ulykkerne, koster de også samfundet mange penge. På baggrund af data fra Vejdirektoratet vurderes det, at en politiregistreret tilskadekomne koster kommunen i størrelsesordenen 400.000 kr. Alene de politiregistrerede ulykker koster Københavns Kommune 120 mio. kr. årligt. Med omkostninger til dem, der skal behandles på akutmodtagelser mv. vurderes **omkostningerne til pleje, genoptræning m.m. at beløbe sig til omkring en halv milliard.**



Livet mellem husene

Kernen i Teknik- og Miljøforvaltningens nye vision "Vores København" er, at København forsat skal være i toppen af listen over verdens bedste byer at bo og leve i. København skal i 2035 udnytte byens plads og rum bedre, og styrke sammenhængskraften og fællesskabet.

Byliv er alt det, der foregår, når mennesker færdes og opholder sig i byens offentlige rum. Byliv er oplevelse, udfoldelse, bevægelse og mødet mellem mennesker. Et godt, blandet og levende byliv tiltrækker både turister, virksomheder og nye københavnere, og er med til at skabe et positivt billede af København, og er en vigtig del af en socialt bæredygtig by. **I 2023 angav 74% af de adspurgte københavnere at de generelt er tilfredse med at være fodgængere i deres lokalområde.**

Lokalt påvirkes bylivet af den tilstødende trafik, som både kan opfattes positivt, men i høj grad også negativt. **71 % af københavnere nævner, at de er tilfredse med cykelturens påvirkning på atmosfæren og bylivet.**

Modellering af den trafikale udvikling

COMPASS

I 2023 har København Kommunes trafikmodel COMPASS gennemgået en basisopdatering, hvor veje, jernbaner og køreplaner samt antallet af arbejdspladser, studiepladser og parkering samt forventninger til den demografiske og økonomisk udvikling er blevet opdateret. Det vil overordnet sige en opdatering af forudsætningerne, der ligger til grund for trafikmodelberegningerne i COMPASS. Det forventes, at modellen i store træk skal afspejle virkeligheden, og derfor har det været nødvendigt med en basisopdatering af COMPASS.

Opdateringen gælder for scenarieårene 2025 og 2035, og som noget nyt er scenarieårene 2050 og 2070 blevet tilføjet modellen i 2023, da muligheden for trafikale beregninger langt ud i fremtiden har været efterspurgt.

Resultater fra fase 1 i den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet

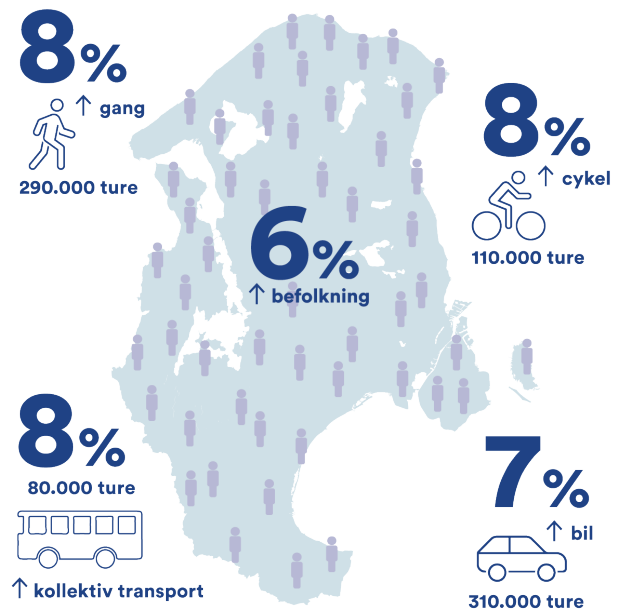
COMPASS benyttes i arbejdet med analyser af forskellige mobilitetsløsninger og scenarier, hvor trafikken udvikling beregnes. Et aktuelt eksempel er Den Tværgående Mobilitetsanalyse for Hovedstadsområdet.

Sammen med Københavns Kommune er kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden gået sammen om at udarbejde en mobilitetsanalyse, som skal afdække en række scenarier for fremtidens mobilitet. Analysen skal indgå som vidensgrundlag og kvalificering i forbindelse med efterfølgende drøftelser omkring nye fælles prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsområdet. Mobilitetsanalysen består af to faser:

- Fase 1: Aktuell status og en opdateret fremskrivning af mobilitet, trængsel og kapacitet på veje og i den kollektive trafik samt CO₂-udledningen i 2025 og 2035. På baggrund heraf skal aktuelle og fremtidige mobilitetsudfordringer udpeges.
- Fase 2: Udformning af løsninger og scenarier, der med udgangspunkt i den fælles vision vedtaget i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, kan løse mobilitetsudfordringerne i hovedstadsområdet.

Figur 18 Nøgletal for befolkningsudvikling samt antal ture fordelt på transportmidler i 2035

Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Udarbejdet af Artelia og Urban Creators for KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune, 2024



Fase 1 blev afsluttet i april 2024. Resultaterne dækker hele hovedstadsområdet og viser at antallet af person-ture vil stige med 800.000 per hverdagsdøgn frem mod 2035. Samlet set vil der være 11,5 mio. daglige person-ture i hovedstadsområdet i 2035. Transportmiddelfordelingen forventes at være uændret mellem 2025 og 2035.

Væksten tilskrives primært en forventet befolknings-tilvækst på 6 % samt den økonomiske udvikling og udbygningen af infrastrukturen i 2035. Dertil stiger bilejerskabet pr. 1.000 indbyggere med ca. 3 % i perioden.

Fritidsture og korte ture

I 2035 forventes der 520.000 flere fritidsture pr. døgn, og selvom fokus ofte er på pendlingsturene til arbejde og uddannelse, udgør fritidsturene med 69 %, størstedelen af alle ture. Det er interessant, for sammenlignes fritidsture med pendlerture, så udgør bilture en markant større andel. Ture til fods udgør en større andel ved fritids- og pendlerture, mens cykling og kollektiv transport benyttes mindre til fritidsture end pendlerture.

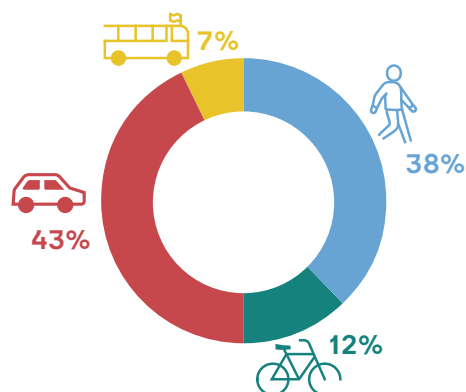
Fritidsturene i 2035 fremskrives til typisk også at være kortere end pendlingsture. Men i alle ture uanset afstande spiller bilen en betydelig rolle. Den gennemsnitlige biltur er ca. 12 km. 45 % af alle bilture er under 5 km og 16 % er under 2 km. For de korte ture under 5 og 2 km er der potentiale for overflytning til cykling og gang.

Cykeltrafikken forventes at stige i København og Frederiksberg med 11%, men i det øvrige hovedstadsområde mister cyklen terræn, da stigningen her er mindre end befolkningstilvæksten.

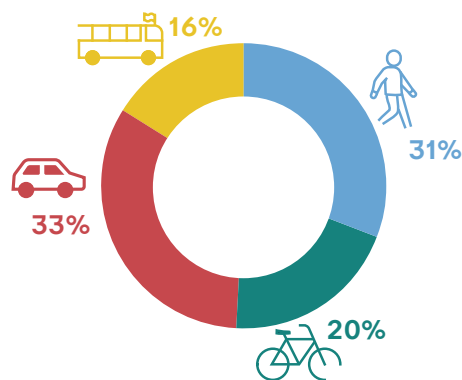
Generelt, når transportmiddelvalg opgøres efter turlængder, spiller gang også i 2035 en stor rolle på de helt korte ture. Cyklen har sin primære rolle på ture på op til 10 km, og 83 % af cykelturene er under 5 km og kun 4 % er længere end 10 km.

Lastbiltrafikken forventes at stige med ca. 11 % og forventes at udgøre 8 % af den samlede trafik. Der ses bl.a. en stigning i lastbiltrafikken ind og ud af hovedstadsområdet. Her forventes en vækst på 25 %, svarende til ca. 7.000 ture pr. hverdagsdøgn. Det skyldes bl.a. Femernbælt-forbindelses åbning.

Figur 19 Fordeling af transportformer for fritidsture i 2035¹



Figur 20 Fordeling af transportformer for pendlerture i 2035¹



Tablet 4 Andelen af personture per hverdagsdøgn i 2035 opdelt på turlængder og transportmiddel¹

Turlængde, km	Gang	Cykel	Kollektiv transport	Bil
0-2	79 %	44 %	7 %	16 %
2-5	18 %	39 %	21 %	29 %
5-10	3 %	13 %	30 %	23 %
10-15	0 %	2 %	16 %	11 %
15-20	0 %	1 %	9 %	7 %
>20	0 %	1 %	17 %	14 %

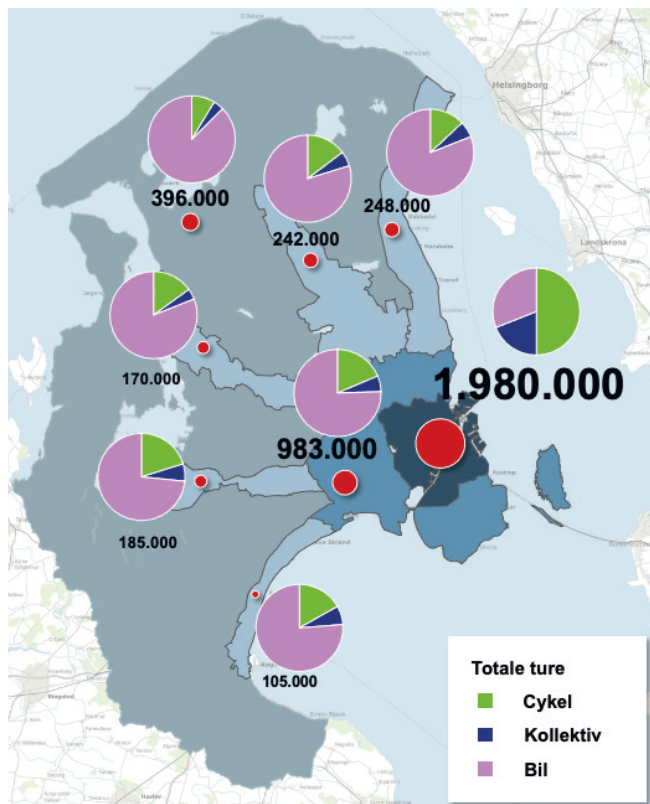
¹Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Udarbejdet af Artelia og Urban Creators for KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune, 2024

Forskelle på tværs af hovedstadsområdet

I den tværgående mobilitetsanalyse undersøges hele hovedstadsområdet. Her opgøres bl.a. hvordan transportmiddelfordelingen fordeler sig i de forskellige geografier. Gang er pga. de store afstande derfor ikke medregnet her. Ud af de samlede 6,5 mio. daglige personture i hovedstadsområdet, som det ud fra analysen forventes, er ca. 4,3 mio. af disse interne ture inden for de otte forskellige geografier, som hovedstadsområdet er opdelt i, i analysen. I de interne ture i Københavns og Frederiksberg Kommune står cyklen for 50 % af transportbehovet, mens den kollektive trafik står for 19 % af turene.

I Ringbyernes interne ture falder den kollektive trafiks andel til ca. 6 % og cyklen udgør 19 % af turene. På ture internt i de fem byfingre beregnes den kollektive transports andel til 4 % og 7 %, og cykelandelen mellem 13 % og 22 %. De højeste kollektive trafik- og cykelandele ses i Roskilde byfingern. I alle geografier, bortset fra Københavns- og Frederiksberg Kommune, forventes bilen som det dominerende transportmiddel på de interne ture i 2035.

Figur 21 Interne ture i de forskellige geografier i 2035



Miljø og klimaeffekter

En del af visionen for den tværgående mobilitetsanalyse er at sikre bedre mobilitet med mindre støj og klimavenlige løsninger i fremtiden.

Analysen viser, at stigningen i biltrafikken betyder, at antallet af støjbelastede boliger vil stige med ca. 3 % i hovedstadsområdet. CO₂-udslippet fra trafikken forventes reduceret med 10 % i 2035. Faldet kan tilskrives at en stor del af personbilparken i 2035 vil være omstillet til el. Analysen indikerer også et mindre fald i NO_x- og partikelforureningen, som ligeledes tilskrives den stigende andel af elbiler.

Næste skridt

Sideløbende med analysearbejdet vil en række interessenter, herunder kommuner og trafikselskaber, blive inddraget, samt beskrivelsen og udpegningen af relevante indsatser opstartes. Indsatserne skal bidrage til et indsatskatalog, der sammen med analysens foreløbige resultater skal indgå i analysens fase 2. Her skal der udarbejdes og udpeges en række løsninger og scenarier for fremtidens mobilitet, der kan imødekomme projektets fælles visioner. Effekterne af de forskellige scenarier beregnes ligeledes i COMPASS-modellen. Analysens samlede resultater forventes afrapporteret primo 2025 og skal indgå i kommende drøftelser omkring nye fælles prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsområdet.

Internationalt samarbejde

Cykeldeklaration om hverdagscykling i EU

Den 16. februar 2023 vedtog EU-parlamentet resolutionen "Udvikling af en EU-strategi for cykling". Resolutionen indeholder en målsætning om at fordoble antallet af cyklede kilometer i Europa inden 2030. I oktober 2023 lancerede EU som opfølgning en cykeldeklaration og den 3. april 2024 blev denne vedtaget af Rådet for Den Europæiske Union, EU-kommissionen og Europa-parlamentet.

Strategien er bygget op om otte principper:

1. Udvikling og/eller styrkelse af cykelpolitikker
2. Fremme mobilitet alle har råd til
3. Skabe mere og bedre cykelinfrastruktur
4. Øge investeringer til samt skabe gunstige betingelser for cykling
5. Fremme sikkerhed og tryghed på cykel
6. Støtte jobs i og udvikling af en europæisk cykelindustri
7. Støtte cykelturisme
8. Forbedre af indsamling af data om hverdagscykling

Der er derudover et potentiale for, at danske myndigheder og virksomheder kan spille en nøglerolle i at få Europa i cykelsaddelen.



World Tour

Danmarks Cykle Union sikrede i december 2023 licensen til afholdelse af et World Tour cykelløb i København.

Københavns Kommune, Danmarks Cykle Union, Sport Event Denmark og Wonderful Copenhagen samarbejder om at udvikle dette World Tour cykelløb fra 2025 under overskriften "The world's best cycling city welcomes the world's best riders". Arrangementet skal fremme Københavns position som cykelby og styrke forbindelsen mellem hverdagscykling og cykelsport.

Det er planen, at løbet bliver en årlig tradition i København, hvor lokale institutioner, foreninger, organisationer og virksomheder vil være involveret. København ønsker at engagere borgerne i en folkefest med verdensklasse cykelløb.

World Tour Copenhagen inkluderer løb for kvinder og mænd i 2025, 2026 og 2027. Her deltager verdens bedste cykelryttere i to professionelle løb, der starter i Roskilde, udforsker sjællandske landeveje og slutter med en stor finale gennem Københavns gader.



Videndeling med Bogotá, Colombias hovedstad

Københavns Kommune har i 2023 indgået en samarbejdsaftale med distriktsregeringen i Colombias hovedstad Bogotá. Samarbejdet er forankret og finansieret via Udenrigsministeriets ordning om strategiske sektorsamarbejder. Samarbejdet løber i årene 2024-2026, og omfatter blandt andet rådgivning til Bogotá om Københavns Kommune mangeårige erfaringer med planlægning af cykel- og ganginfrastruktur.

Benchmark

Sidste års mobilitetsredegørelse indeholdt et benchmark studie, hvor København blev sammenlignet med andre storbyer på mobilitetsområdet. Da det ikke har været muligt at få ensartet, opdateret data fra de andre storbyer forud for denne redegørelse, vil forvaltningen arbejde videre med benchmarkstudiet, når ny data er tilgængelig.

Overordnede strategier og planer



Kommuneplan 2019
Vedttaget i 2020



Klimaplanen 2025
Vedttaget i 2012



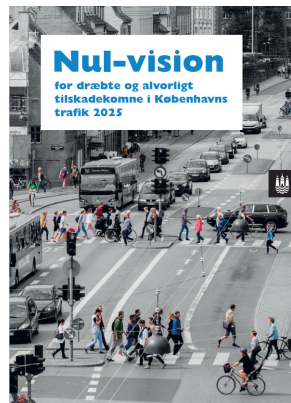
Roadmap 2021-2025
Vedttaget i 2020



Vores København
Vedttaget i 2024



Cykelstrategi 2011-2025
Vedttaget i 2011



Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne
i Københavns trafik 2025
Vedttaget i 2017

Redegørelser og regnskaber



Mobilitetsredegørelsen
Udkommer årligt



Cykelregnskab
Udkommer hvert andet
år



Bylivsregnskab
Udkommer hvert andet
år

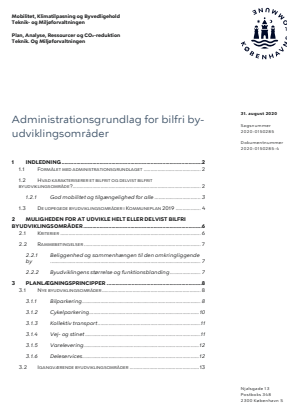


CO₂-regnskab
Udkommer hvert andet
år

Planer og retningslinjer for mobilitetsindsatser



Handlingsplan for grøn mobilitet
Vedtaget i 2012



Administrationsgrundlag for bilfri byområder
Vedttaget i 2020



Handlingsplan for trafiksikkerhed
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for transport af turister
Vedttaget i 2021



Cykelsti-prioriteringsplan
Vedttaget i 2017



Prioriteringsplan for cykelparkering
Vedttaget i 2018



Cykelfokus
Vedttaget i 2024



Cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for delebilisme
Vedttaget i 2022



Handlingsplan for vejstøj
Vedttaget i 2014



Handlingsplan for ladeinfrastruktur
Vedttaget i 2022



Byrums- og trafikplan for Middalderbyen
Vedttaget i 2023

Status på målsætninger

	Status 2021	Status 2022	Status 2023	Mål 2025
Målsætninger Kommuneplan 2019				
Andel af alle ture på cykel	21 %	27 %	27 %	>25 %
Andel af alle ture med kollektiv transport	13 %	17 %	17 %	>25 %
Andel af alle ture som gangture	37 %	31 %	27 %	>25 %
Andel af alle ture i bil	29 %	25 %	29 %	<25 %
Udvikling i daglige gangture per københavner ift. 2017	35 %	34 %	15 %	20 %
Andel af alle ture til fods, på cykel eller med kollektiv transport	71 %	75 %	71 %	75 %
Udvikling i antal personture inden for cykling og kollektiv transport	0 %	0 %	0 % ¹	75 %
Andel af cykelture til arbejde/uddannelse i København	34 %	43 %	45 %	50 %
Luftkvalitet lever op til WHO's retningslinjer	Nej	Nej	Nej ²	Ja
Ingen dræbte eller alvorligt tilskadedekomne i trafikken	7/168	5/199	- ³	0/0
Målsætninger KBH2025 Klimaplanen / Roadmap 2021-25				
Udvikling i passagerer med kollektiv transport (ift. 2009)	-16 %	9 %	15 %	20 %
Kollektiv transport er CO ₂ neutral (ift. 2008)	Busser i rute i København er 37 % CO ₂ -neutral i 2021	Busser i rute i København er 51 % CO ₂ -neutral i 2022	Busser i rute i København er 59 % CO ₂ -neutral i 2023	100 %
Andel af lette køretøjer der bruger nye drivmidler	2 %	5 % af personbiler og 3,5 % af varebiler	Ultimo 2023: 9,5 % af personbiler, 5,6 % af varebiler ⁴	20-30 %
Andel af tunge køretøjer der bruger nye drivmidler		6,7 %	Ultimo 2023: 10 % ⁵	30-40 %
Andel nulemissionsbusser (inkl. Havnebusser)	23 %	43 %	60 %	100 %
Målsætninger Cykelstrategi 2011-2025				
Andel af cyklende københavnere der er trygge på cykel		79 %	76 % ⁶	90 %
Alvorligt tilskadedekomne på cykel	99	108	- ⁷	0
Andel af PLUS-net med tre baner	21 %	22 %	22 %	80 %
Tilfredshed med vedligeholdelse af cykelstier		68 %	72 % ⁸	80 %
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet		75 %	71 % ⁹	80 %

¹ Antallet af personture på cykel og i kollektiv transport er faldet med ca. 58.000 ture fra 2019-2023. Antallet af ture i bil er faldet med ca. 35.000, mens ture til fods er steget med ca. 116.000 i perioden 2019-2023.

² Mål for fine partikler og NO₂ er ikke overholdt. Grove partikler er overholdt.

³ Data for 2023 udgives i sommeren 2024

⁴ Kilde: Danmarks Statistik

⁵ Kilde: Danmarks Statistik

⁶ Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

⁷ Data for 2023 udgives i sommeren 2024

⁸ Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

⁹ Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

	Status 2021	Status 2022	Status 2023	Mål 2025
Målsætninger Fællesskab København 2025¹⁴				
Københavnere opholder sig 20% mere i byens rum (opholdstid per uge ift. 2015)	3 timer 54 min	3 timer 37 min	3 timer 12 min	2 timer
Antal af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB skal halveres ift. antallet i 2012	-	-	+2.800 ¹⁰	-17.500
Tilfredshed med at det er nemt at komme rundt i byen	79 %	80 %	78 %	90 %
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering	-	47 %	44 % ¹¹	70 %
Målsætninger i Handlingsplan for delebilisme 2022-2025				
Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2027 og 50% i 2025	63 %	62 %	57 %	50 % i 2025 100 % i 2027
Der er etableret minimum eldelebilshubs ved trafikknudepunkter i 2025	0	0	100	100 pladser
Der er etableret 1000 p-pladser, som kan benyttes af eldebiler med- og uden fast stamplads	0	0 ¹⁸	100	1 %, 1000 pladser
Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilspads per gade i Indre By og brokvarterene inklusive Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel	281	494	665 ¹²	Én plads per gade, svarende til ca. 1000 pladser
Målsætninger i Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025				
Der er max 10 el-og plug-in-hybridbiler per ladepunkt på offentligt areal	2,8 el- og plug-in- hybrid per ladepunkt	Primo 2022: 6,5 el- og plug-in- hybrid- biler pr. ladepunkt Ultimo 2022: 10,5 el- og plug-in- hybrid- biler pr. lade- punkt	Primo 2023: 10,5 el- og plug-in- hybrid- biler pr. ladepunkt Ultimo 2023: 12,7 el- og plug-in- hybrid- biler pr. lade- punkt ¹³	Max 10 bil pr. ladepunkt
Der er max 250 m til et offentligt tilgængeligt ladepunkt fra alt etagebyggeri	215- 1.530 m gns. 692 m	211- 1.425 m gns. 480 m	190- 839 m gns. 474 m	250 m

¹⁰ Nyeste beregninger fra 2023 viser, at der er kommet 2.800 flere stærkt støjbelastede boliger i København ift. 2012. Stigningen skyldes primært ændringer i de beregningstekniske forudsætninger i beregningsmodellen.

¹¹ Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

¹² Der er vedtaget en ramme på i alt 1.200 pladser til delebiler med fast stamplads. Der etableres 225 om året i 2023, 2024 og 2025

¹³ Københavns Kommunes Statistikbank opgør data årligt, og data for ultimo 2023 er ikke frigivet. Ifølge Danmarks Statistik, hvis opgørelsesmetode adskiller sig en smule fra Statistikbanken, er der ultimo 2023 registreret 15.703 elbiler og 7.902 plug-in hybridbiler i KK. På samme tidspunkt var der etableret 1.858 ladepunkter på offentligt areal i KK.

Status på fremkommelighed

I dette statusark ses på, hvilke tiltag der er foretaget i 2023, som er med til at forbedre fremkommeligheden på byens vej- og cykelnet, ligesom der dykkes ned i konkrete nøgletal for cykel- og biltrafik i 2023.

Tiltag i 2023, der forbedrer fremkommeligheden

I 2023 er flere tiltag sat i værk, som er med til at styrke trafikafviklingen og forbedre fremkommeligheden i København. Flere af de investeringer, der fx findes i Statens Infrastrukturplan 2035 vil man som trafikant hurtigt mærke til efter realisering. Andre tiltag er ofte ikke synlige for den enkelte trafikant, som fx udskiftning af modems i trafiksignalanlæg eller en forbedret omfordeling af grøntider. Ikke synlige tiltag som disse vil alligevel hurtigt blive observeret af de københavnske trafikanter, hvis vi ikke kontinuerligt arbejder for at forbedre trafikafviklingen og fremkommeligheden. Udvalgte tiltag beskrives i det efterfølgende.

Trafikledelseskameraer

I 2022 blev vores trafikledelseskameraer integreret på trafikledelsesplatformen MobiMaestro. Forvaltningen rådede dermed over ca. 50 trafikledelseskameraer placeret på strategiske steder i København i forbindelse med større trafiksignaler. I 2023 har forvaltningen fået yderligere kameraer koblet på MobiMaestro, primært eksisterende tællekameraer, men også nye, så det samlede antal kameraer er ca. 100.

De fleste tællekameraer er fastmonterede og kan derfor ikke styres eller zoomes. Via MobilMaestro kan der nemt skiftes mellem de enkelte kameraer og laves specielle visninger. Data lagres ikke, men fungerer udelukkende som forvaltningens øjne på vejene.

Ved større arrangementer som eksempelvis DHL Stafetten, Royal Run og Ironman Copenhagen er trafikledelseskameraerne med til at understøtte den operative trafikledelse og skabe overblik over, hvordan trafikken forløber på vejene på og omkring arrangementerne.

Ved tronskiftet 14. januar 2024 deltog forvaltningens Trafikenhed i politiets operative beredskab på politigården, hvor trafikledelseskameraerne på Christiansborg Slotsplads, Langebro og Knippelsbro var med til at skabe overblik over flowet af tilskuere på dagen.

Trafikledelseskameraerne på Knippelsbro og Christiansborg Slotsplads blev også anvendt af politi og beredskab i forbindelse med branden på Børsen den 16. april 2024. Trafikinformation om lukning af Slotsholmen for al trafik blev vist på en række relevante dynamiske tavler rundt omkring i byen og løbende justeret undervejs.



Foto Troels Heinen, Københavns Kommune

Dynamiske tavler – skoletavler med hastighedsmåling og trafiktælling

I 2023 blev 44 såkaldte skoletavler opsat eller genetableret rundt omkring i København. De steder hvor det var muligt, er det gamle kabinet, mast og elforsyning blevet genbrugt, mens resten er helt nye, hvilket udgør ca. halvdelen.

Skoletavlerne øger opmærksomheden for trafikanterne ved og omkring skoleveje. Den viser typisk enten skolevejskiltet og den afstand visningen gælder, eksempelvis 100-300 m i skoletiden 07:30 – 17.00, eller en lokalt nedsat hastighedsgrænse for eksempel 40 km/t, hvor der normalt er tilladt 50 km/t. I den øvrige tid vil tavlerne typisk vise "Din Fart".

Alle nye skoletavler er koblet op på kommunens trafikledelsesplatform MobiMaestro, hvor deres visning også styres fra.

I tavlerne sidder der to radarer, der hhv. måler fart og tæller/kategoriserer alle køretøjstyper i en række bilkategorier. Skoletavlen har dermed en ny, sekundær, men vigtig funktion som tællestation. Skoletavlerne kan ikke tælle cyklister og fodgængere, da disse ikke kan tælles troværdigt med radar.

Ved tronskiftet 14. februar 2024 blev alle tavlers mulighed for at vise den samme besked testet. På dagen for tronskiftet blev der vist en tekst med "Tillykke" samt en kongekrone og flag. Denne funktionalitet kan ligeledes anvendes ved behov for at udbrede vigtige beredskabsmeddelelser ved større hændelser, naturkatastrofer og lign. En vigtig læring ved denne visning var, at *hvid baggrund* var meget tydelig i gadebilledet i de mørke timer og dermed gav ekstra opmærksomhed til tavlernes budskab.



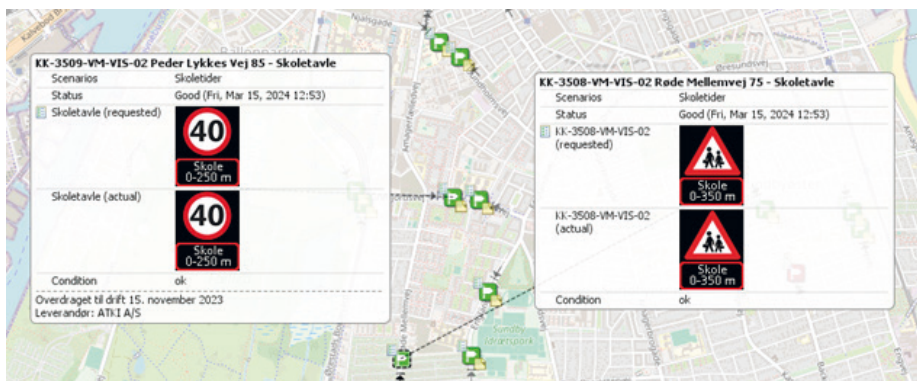
Foto Københavns Kommune



Foto Københavns Kommune



Foto Københavns Kommune



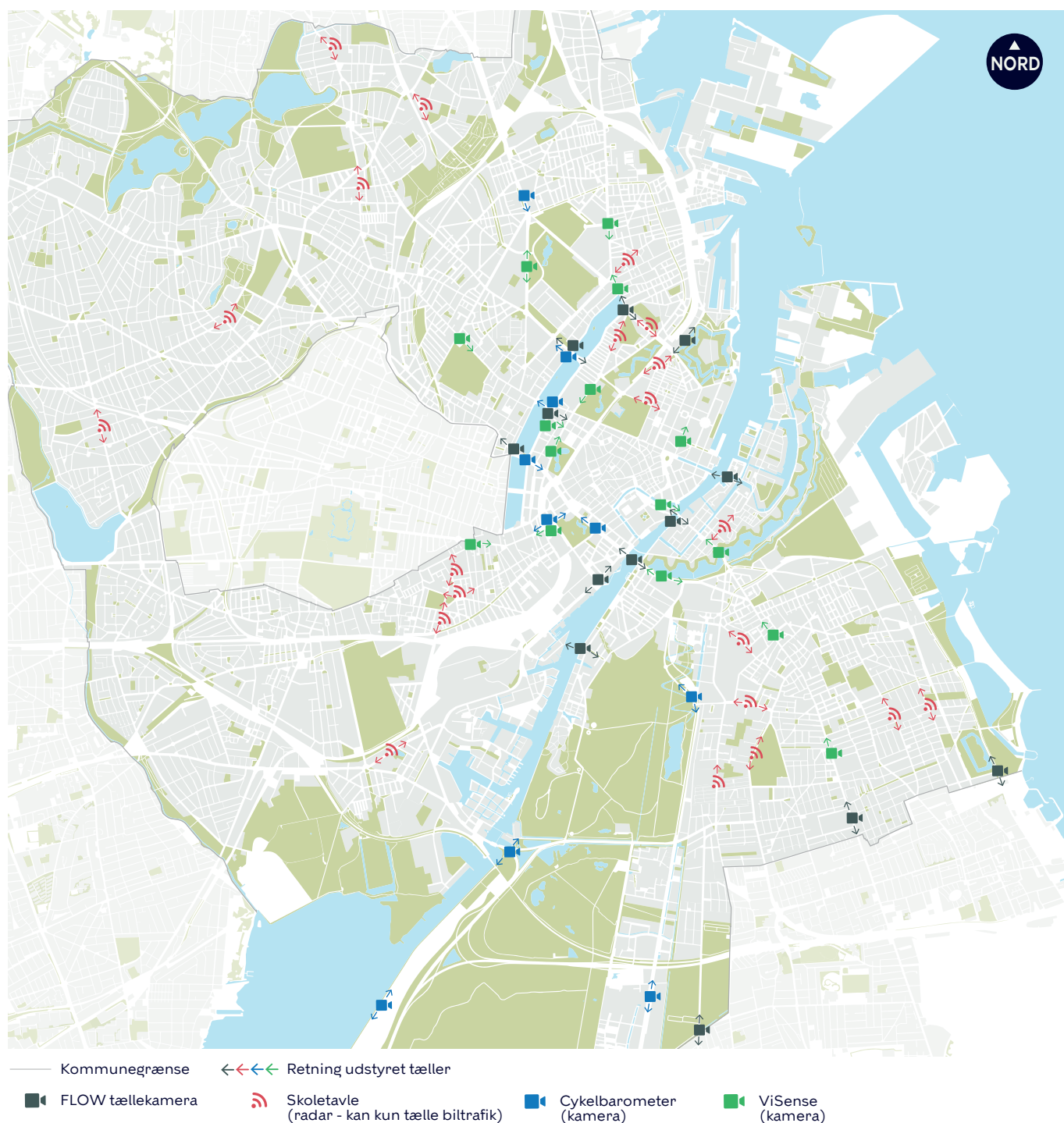
Kortudsnit fra MobiMaestro

Automatiske, kamerabaserede trafiktællinger ved kommunegrænsen og rundt om Indre by

I 4. kvartal 2023 blev der opsat 19 automatiske tællekameraer på 11 lokaliteter, hvor der er blevet foretaget årlige, manuelle trafiktællinger siden 1970'erne ved søsnittet, havnesnittet og kommunegrænsen. Arbejdet er en del af et forberedende strategisk skifte til en trinvis nedlukning af de fleste manuelle tællinger, som så erstattes af automatiske tællinger baseret på kamerateknologi.

På figur 1 - Tællekameraer - fremgår det hvor forvaltningen har opsat automatisk udstyr jf. seneste optælling (januar 2024). Miljøzonekameraerne i København, der drives af Sund & Bælt og som også tæller biltrafik, fremgår ikke af kortet. Forvaltningen kan modtage datasæt fra disse tællekameraer efter behov.

Figur 1 Automatiske tællestationer - kamera og radar



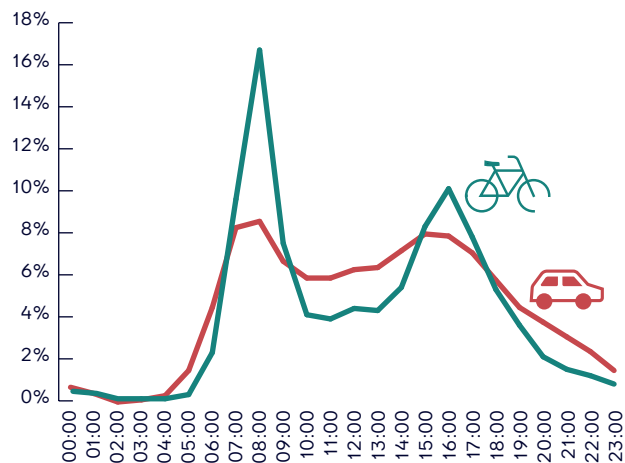
Fremkommelighed for cyklister og bilister i 2023

På fem udvalgte lokationer er der indsamlet sensordata af antallet af cyklister og bilister. Figur 2 viser den samlede døgnvariation for alle hverdage (mandag - fredag) i hele september 2023 for cykeltrafikken (grøn kurve) samt biltrafikken (rød kurve). September regnes at være en repræsentativ måned for en gennemsnitlig hverdag uden at være præget af f.eks. ferietrafik.

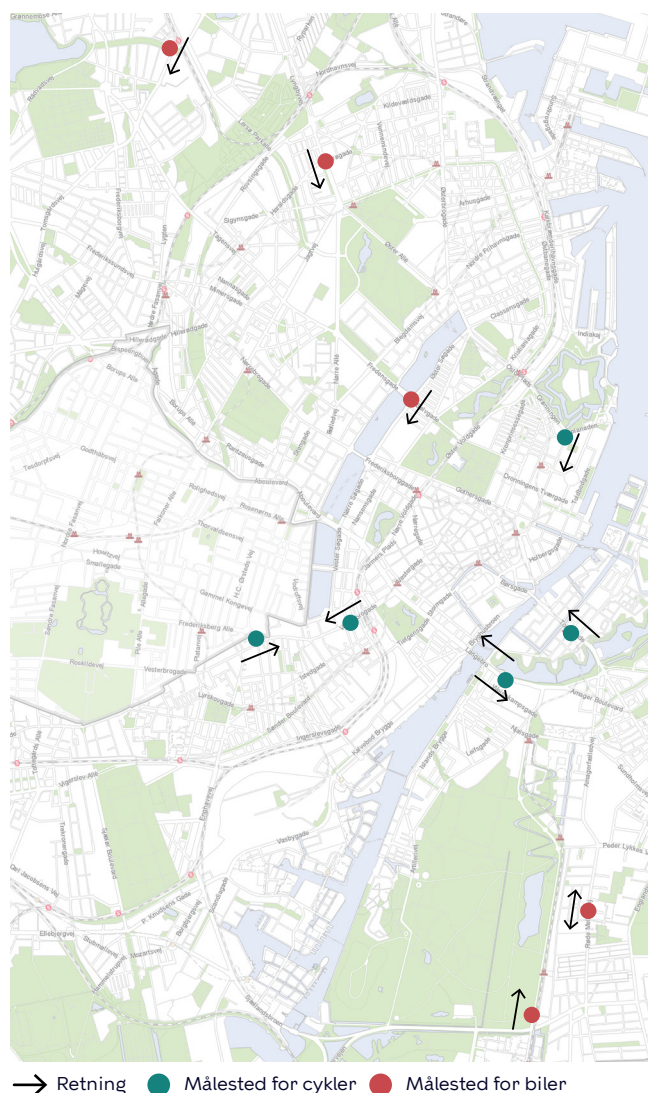
Ikke overraskende er der flest biler og cykler på vejene i spidsbelastningen i morgentimerne mellem kl. 07.00-09.00 og igen i eftermiddagstimerne fra kl. 15.00-17.00.

Især i morgenmyldretiden toppes antallet af cyklister markant. Også for biler ses samme tendens i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne, dog knapt så markant.

Figur 2 Procentvis andel af samlet hverdagsdøgnstrafik i 2023 baseret på sensordata fra fem udvalgte lokationer for cyklister og fem udvalgte lokationer for bilister



Figur 3 Placeringen af de målte lokationer



Cykeltrafik

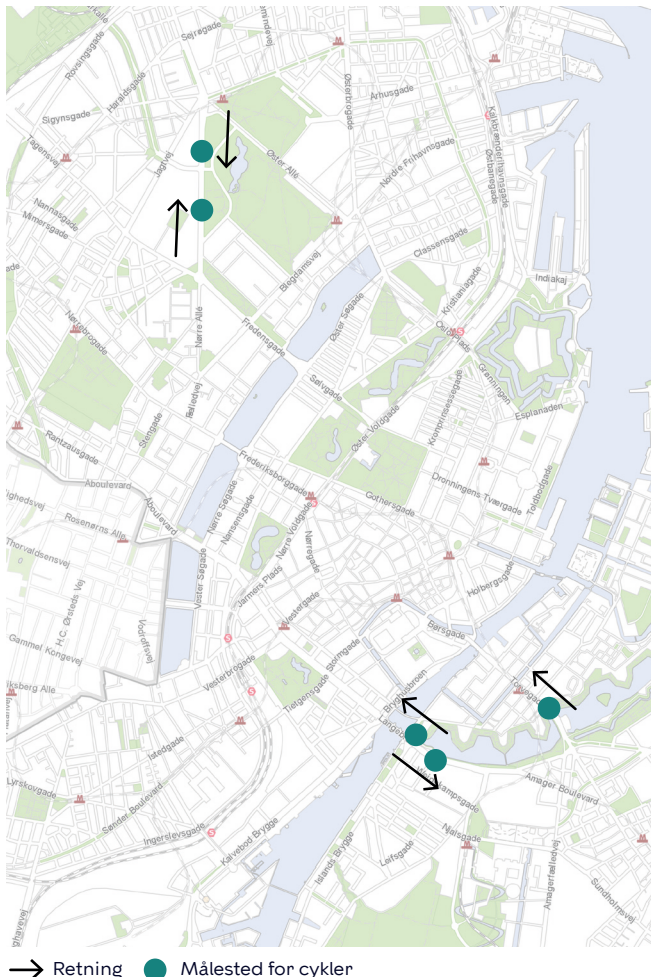
Forvaltningen har set på, hvilke retninger cyklisterne cykler i myldretiden ved at indsamle sensordata for antallet af cyklister på udvalgte lokationer.

Som figur 4 viser, har størstedelen af cyklisterne retning ind mod Indre by om morgenen, hvorimod figur 5 viser, at cyklisterne har retning ud ad byen om eftermiddagen – dog fordelt over noget længere tid, så spidsbelastningen om eftermiddagen ikke er så stor. Retning og lokation for dataindsamlingen ses på kortet i figur 6.

Gennemsnitshastighed for cyklister på centrale korridorer

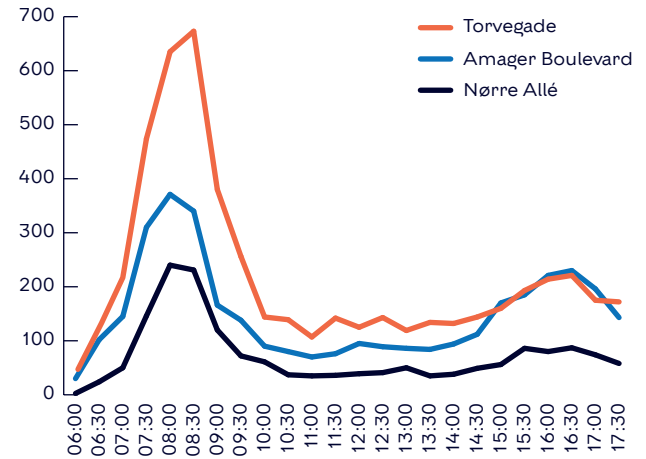
Gennemsnitshastigheden og fremkommeligheden for cyklister i København påvirkes af mange forskellige faktorer. Det kan være vejarbejde, antallet af cyklister, bredden på cykelstierne, hvor længe cyklisterne skal vente for rødt ved lyskryds og meget mere.

Figur 6 Retning og målested for indadgående og udadgående cykeltrafik

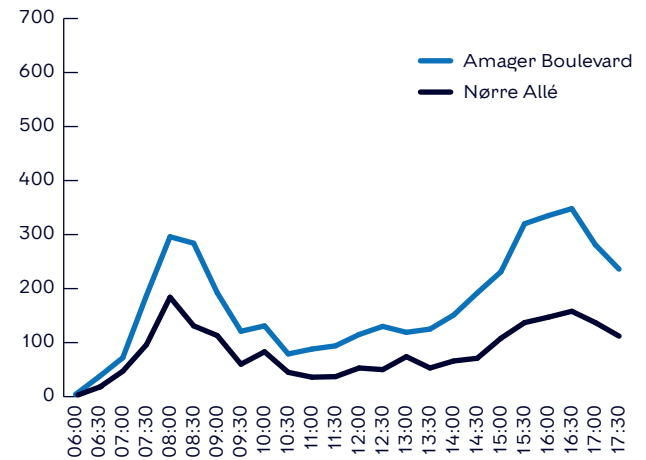


Note: Sensoren på Torvegade udadgående var ude af drift i måleperioden, hvorfor der ikke vises data for denne i år.

Figur 4 Gennemsnitlig døgnavariation for alle hverdage (man-fre) i september 2023 for antallet af indadgående cykeltrafik, baseret på sensordata for 3 lokaliteter hen over døgnet's spidsbelastningstimer (kl. 6-18) i et 15 min. interval.



Figur 5 Gennemsnitlig døgnavariation for alle hverdage (man-fre) i september 2023 for antallet af udadgående cykeltrafik, baseret på sensordata for 2 lokaliteter hen over døgnet's spidsbelastningstimer (kl. 6-18) i et 15 min. interval.



Det kan for eksempel påvirkes i en positiv retning ved at arbejde med samordningerne og de grønne bølger langs de store cykelkorridorer. En samordning består af flere trafiksignalanlæg, som er timet, så de passer til hinanden. Det gør, at man kan have en grøn bølge på strækningen, og for den enkelte cyklist betyder det blandt andet, at gennemsnitshastigheden forbedres og antallet af stop mindskes.

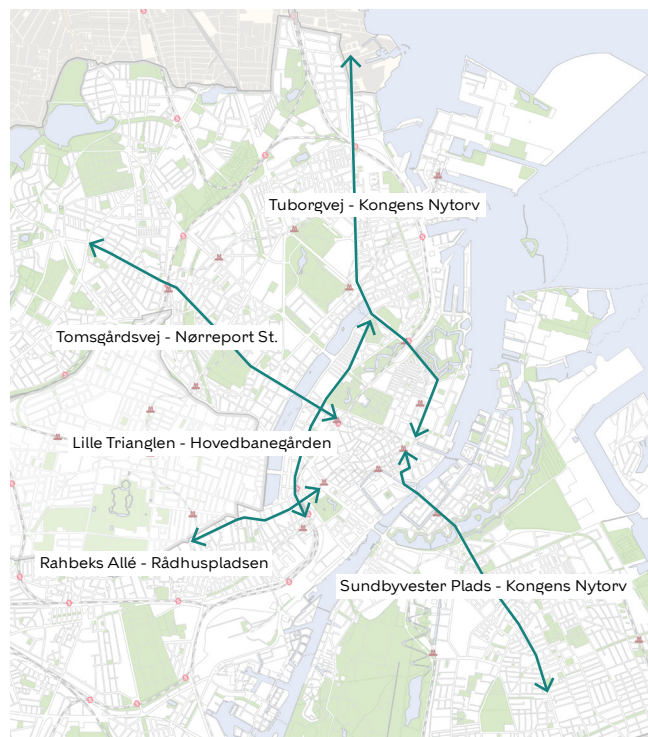
Ligeledes kan det have negative konsekvenser, hvis der foretages ændringer i ét trafiksignalanlæg uden at det gennemtænkes med de andre trafiksignalanlæg på strækningen.

Forvaltningen har beregnet den forventede gennemsnitshastighed for cyklister på fem udvalgte strækninger.

ger, samt set på antallet af stop, som fremgår af tabel 1. Denne metode er en simulering af, hvordan cyklisternes fremkommelighed ser ud, baseret på input fra de faktiske indstillinger i trafiksignalerne inklusive ventetid i kryds. Dvs. at resultaterne i tabel 1 ikke er direkte påvirket af fx vejarbejde eller trafikale ændringer, medmindre der er foretaget en ændring i trafiksignalprogrammerne.

På ca. halvdelen af strækningerne ses en marginal øgning af antallet af stop fra 2022 til 2024 og tilsvarende en marginal reduceret rejsehastighed. Overordnet set vurderes det, at den gennemsnitlige fremkommelighed for cyklister i 2024 er på niveau med 2022.

Figur 7 Overblik over udvalgte strækninger for beregning af cyklisters hastighed



Tabel 1 Dørgennemsnit på udvalgte strækninger for cyklister i en september-uge. "Rejsetid 2022 (min)", "Hastighed 2022 (km/t)", "Antal Stop 2022" stammer fra d. 12.-18. sept. 2022. "Rejsetid 2024 (min)", "Hastighed 2024 (km/t)", "Antal Stop 2024" stammer fra d. 11.-15. marts 2024.

Strækning	Længde (km)	Rejsetid 2022 (min)	Rejsetid 2024 (min)	Hastighed 2022 (km/t)	Hastighed 2024 (km/t)	Antal kryds	Antal stop 2022	Antal stop 2024
Tuborgvej <-> Kongens Nytorv	5,6	18,9	19,0	17,8	17,6	17	7,3	6,7
Tomsgårdsvej <-> Nørreport	4,4	14,9	15,7	17,7	16,8	16	6,4	5,7
Rahbeks Allé <-> Rådhuspladsen	1,8	7,6	7,7	14,2	14,0	7	4,7	4,9
Sundbyvester Plads <-> Kongens Nytorv	4,73	16,0	16,4	17,7	17,3	14	8,1	8,9
Lille Triangel <-> Hovedbanegården	2,77	10,5	10,6	15,8	15,6	9	5,7	6,0

Biltrafik

Kørehastigheder

I Københavns Kommune indsamles blandt andet data om rejsetider i bil, dvs. den tid det tager at komme fra A-B på udvalgte strækninger, og vi ser også på, hvordan gennemsnitshastighederne, inklusive ventetid og forsinkelse i kryds, er.

Tabel 2 viser otte udvalgte strækninger, og på figur 9 illustreres strækningerne.

I tabel 2 ses gennemsnitlige kørehastigheder og rejsetider i begge retninger sammenlagt på udvalgte strækninger for hverdagsdøgn i 2023 sammenlignet med kørehastigheder og rejsetider for hverdagsdøgn på samme tidspunkt i 2022.

Gennemsnitshastigheder og rejsetider påvirkes af en lang række faktorer, som fx kødannelser, vejarbejder, vejens udformning eller signalernes samordninger på strækningen. Og ikke mindst af antallet af biler på vejene, som er steget fra 2022 til 2023.

Tabel 2 viser også, hvordan hastigheden falder, hvis rejsetiden stiger. På syv ud af otte strækninger er rejsetiden faldet i 2023 sammenlignet med 2022. På en strækning er rejsetiden steget marginalt og tilsvarende er hastigheden på syv ud af otte korridorer steget i 2023 sammenlignet med 2022.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

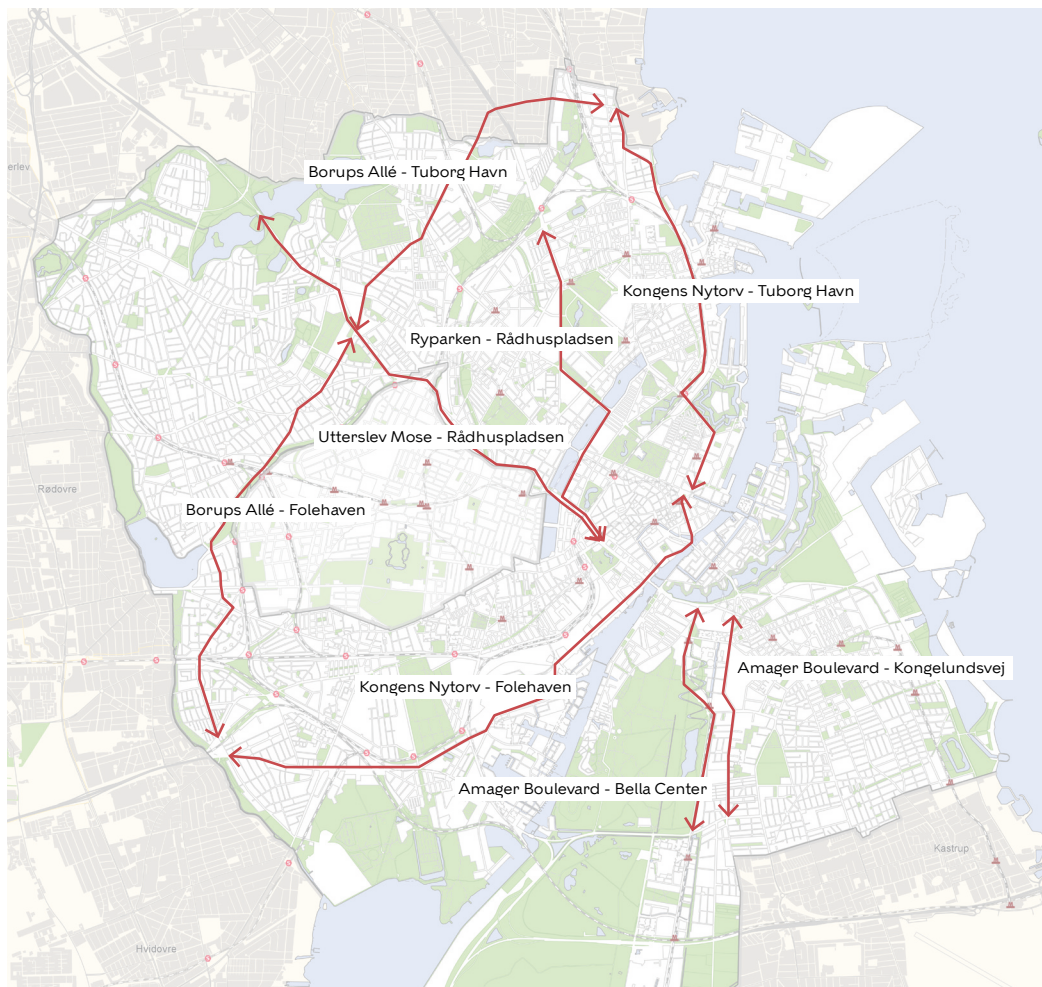
Figur 10 viser et gennemsnit af kørehastigheden for bilister på et gennemsnitshverdagsdøgn i 2023 sammenlagt på de otte udvalgte strækninger. Her ses, at den gennemsnitlige kørehastighed falder betydeligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, hvilket indikerer trængsel på vejene. Men også i løbet af dagen opnår bilisterne ikke den hastighed, der er mulig i aften og nattetimerne. Så i løbet af dagen oplever bilisterne også trængsel på de udvalgte strækninger.

Der er dermed et potentiale for at justere den hastighed de konkrete samordninger er indstillet til, der normalt afspejler den tilladte hastighed (fx 50 km/t), til et niveau der bedre matcher den reelle afviklingshastighed, der ofte er lavere pga. trængsel og opstuvning.

Tabel 2 Bilers hastighed og rejsetider. "Rejsetid 2023 (min)" og "Hastighed 2023 (km/t)" stammer fra d. 11.-15. sept. 2023. "Rejsetid 2022 (min)" og "Hastighed 2022 (km/t)" stammer fra d. 12.-16. sept. 2022

Strækning	Længde (km)	Rejsetid 2022 (min)	Rejsetid 2023 (min)	Hastighed 2022 (km/t)	Hastighed 2023 (km/t)
Amager Boulevard <-> Bella Center	3,33	5,6	5,3	35,9	37,6
Amager Boulevard <-> Kongelundsvej	2,72	5,4	5,3	30,5	30,7
Ring 2 Nord, Borups Alle <-> Tuborg Havn	5,11	10,1	9,5	30,2	32,2
Ring 2 Syd, Kongens Nytorv <-> Folehaven	7,87	15,1	13,0	31,2	36,3
Ring 2 Vest, Borups Alle <-> Folehaven	6,43	11,0	10,4	35,1	37,3
Ring 2 Øst, Kongens Nytorv <-> Tuborg Havn	5,88	10,8	10,4	32,5	34,0
Ryparken <-> Rådhuspladsen	4,95	9,7	9,3	30,6	32,0
Rådhuspladsen <-> Utterslev Mose	6,44	9,6	9,9	40,2	39,1

Figur 9 Udvalgte strækninger for biler



Figur 10 Gennemsnitshastighed for bilister på udvalgte strækninger over et gennemsnitsverdagsdøgn i en uge i september (d. 11.-15. sept. 2023).

