



## Mobilitetsredegørelse 2024

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om Mobilitetsredegørelse 2024, der giver status på nøgletal for mobilitetsområdet i 2023. Vedlagt redegørelsen som bilag er otte statusark fra de respektive fagområder, herunder et nyt statusark om trygge og sikre veje for børn og unge.

### Sagsfremstilling

Mobilitetsredegørelsen, som er blevet udarbejdet siden 2020, giver en årlig status på mobilitetsindsatsen i Københavns Kommune inden for Teknik- og Miljøudvalgets ressort samt på de dertilhørende mål i kommunale planer og strategier.

### Nøgletal for 2023

I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2024 er opgørelsesmetoden for trafikken blevet justeret. Fremover bliver turfordelingen for transportmidler opgjort på baggrund af kategorien "ture" i DTU's transportvaneundersøgelse (TU) og ikke som hidtil ud fra "turkæder". Ændringen af opgørelsesmetode vil i nogle år give en lille stigning i andelen af gang- og cykelture samt et lille fald i andelen af kollektiv- og bilture.

#### *Ture fordelt på transportmidler*

Kommuneplan 2019 indeholder et mål om at ture i bil højest må udgøre 25 % af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv transport, cykling og gang skal udgøre mindst 25 % hver i 2025.

Som det fremgår i tabel 1, er turandelen for gang faldet fra 31 % i 2022 til 27 % i 2023. Turandelen for bil er steget fra 25 % i 2022, hvor inflation og høje brændstofpriser formodentlig har haft indvirkning på københavnernes mobilitetsmønstre, til 29 % i 2023. Turandelen for gang ligger stadig højere end før COVID-pandemien, og bilens andel ligger på niveau eller lidt under niveauet fra før pandemien. Turandelen for cykel ligger på 27 % i 2023, hvilket også var tilfældet i 2022. Turandelen for kollektiv transport i 2023 er 17 % og dermed på niveau med 2022.

I Københavns cykelstrategi og i Kommuneplan 2019 indgår et mål om, at halvdelen af alle ture til arbejde og uddannelse i København skal ske på cykel. Status i 2023 er at 45 % af turene foretages på cykel, hvilket er fem procentpoint fra målet for 2025 (status angivet i parentes i tabel 1).

23-05-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 6470

Dokumentnummer i F2  
132277

Sagsnummer i eDoc

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37

2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Tabel 1. Fordeling af ture

	Status 2022	Status 2023	Mål 2025
<b>Bil</b>	25 %	29 %	Max 25%
<b>Cykel</b>	27 % (43 %)	27 % (45 %)	Min 25% (50 % af til ture arbejde / uddannelse i KK)
<b>Gang</b>	31 %	27 %	Min 25%
<b>Kollektiv trafik</b>	17 %	17 %	Min 25%

Københavns Kommune har desuden et mål om, at antallet af daglige ture til fods pr. københavnere i 2025 skal være steget med 20 % sammenlignet med 2017. Dette tal har ligget et godt stykke over målsætningen under og efter COVID-pandemien, men er i 2023 faldet med fire procentpoint sammenlignet 2022 – dvs. fra 31 % i 2022 til 27 % i 2023. Københavnerne gik altså færre ture i 2023 end i årene før, men der blev tilbagelagt flere kilometer i 2023 end i 2022, da der i København i 2023 har tilbagelagt 1,15 mio. km per dag til fods mod 0,99 mio. km per dag i 2022.

#### Tilbagelagte kilometer

Omfanget af trafikken opgøres ud fra hvor mange kilometer, der dagligt tilbagelægges via de forskellige transportformer. Forvaltningens opgørelsesmetode for trafikarbejdet for henholdsvis biler og cykler er siden mobilitetsredegørelsen 2023 præciseret. Forvaltningens egne tællinger viser, at der på hverdage i 2023 blev tilbagelagt 4,54 mio. km i bil (TU: 4,96 mio. km), cyklet 2,65 mio. km (TU: 2,56 mio. km) og gået 1,15 mio. km (TU) i København. Teknik- og Miljøforvaltningen har ikke selv tællinger for tilbagelagte km til fods, så derfor opgøres disse udelukkende ud fra TU-data. 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. TU-data har større udsving fra år til år sammenlignet med forvaltningens reviderede opgørelsesmetode.

Forvaltningens metode bygger på vejnettet i COMPASS-trafikmodellen, som blev udviklet med 2017 som basisår. Derfor kan metoden ikke benyttes til præcisere data fra før 2017. Til trods for statistisk usikkerhed og årlige udsving ligger begge opgørelsesmetoder (forvaltningens egen og TU) dog på nogenlunde samme niveau og viser den samme udvikling for de tilbagelagte km i perioden 2017-2023.

#### Bil- og cykelbestand

I 2023 ejede københavnere 139.600 biler og 744.500 cykler, og antallet af personbiler er steget med 28 % over en 10-årig periode. Til sammenligning er befolkningen i København vokset med 13 % i samme periode, mens cykelbestanden er steget med 10 %, jf. tabel 2.

Fra 2022 til 2023 er der dog sket et mindre fald i absolutte tal både for biler og cykler (bilbestand 2022: 142.441 og 2023: 139.635, cykelbestand 2022: 745.800 og 2023: 743.200). Nyere registerdata indikerer

dog, at bilbestanden igen er stigende fra 2023 til 2024. Faldet i det absolutte antal cykler kan skyldes, at flere københavnere benytter lejecykler eller cykler på abonnement. Der findes ikke et register for privatejede cykler, så forvaltningens opgørelse er baseret på interviewbesvarelser, som justeres op svarende til antallet af indbyggere i København. Metoden kan give årlige udsving og en statistisk usikkerhed forbundet med de absolutte tal for det totale antal cykler, herunder elcykler og ladcykler. Derfor har forvaltningen i dette års mobilitetsredegørelse opgjort data for cyklerne ud fra et gennemsnit af to opgørelser, og derfor kan disse data ikke sammenlignes 1:1 med data fra tidligere mobilitetsredegørelser og cykelregnskaber.

Tabel 2. Københavnernes privatejede cykler og biler

Kategori	Antal, 2023	Udvikling 2020-2023	Udvikling 2014-2023
<b>Indbyggere</b>	<b>653.600</b>	<b>2 %</b>	<b>13 %</b>
<b>Cykler i alt</b>	<b>744.500</b>	<b>4 %</b>	<b>10 %</b>
Heraf elcykler	33.200	114 %	
Heraf lad- og elladcykler (uden cykelanhængere)	39.000	73 %	
<b>Privatejede biler i alt</b>	<b>139.600</b>	<b>6 %</b>	<b>28 %</b>
Heraf privatejede elbiler	6.500 (primo 2024: 10.880)	559 %	
Heraf privatejede plug-in hybridbiler	4.680 (primo 2024: 5.450)	889 %	
<b>Delebiler i alt</b>	<b>4.620</b>	<b>22 %</b>	
Delebiler med fast stamplads	674	170 %	
Delebiler uden fast stamplads	1300	33 %	
Nabo-til-nabo biler	2.646	4 %	

### Politisk handlerum

Sagen kan hæves til behandling, hvis udvalget ønsker, at Mobilitetsredegørelse 2024 skal indeholde andre emner.

Der henvises til Teknik- og Miljøudvalgets introduktionsmateriale vedr. trafik- og mobilitetsområdet for uddybning af de væsentligste elementer og forhold på mobilitetsområdet, herunder lovgivning og bindinger samt mål og indsatser. Materialet er vedlagt som bilag.

### Videre proces

Indhold fra Mobilitetsredegørelse 2024 vil indgå som baggrundsviden i kommende planer og initiativer, og kan tilgås fra Københavns Kommunes hjemmeside.

Peter Højer  
Vicedirektør





UDKAST  
24.05.2024

# Mobilitetsredegørelse 2024





# Indhold

<b>Indledning</b>	<b>3</b>	<b>Modellering af den trafikale udvikling</b>	<b>25</b>
<b>En sammenhængende mobilitetsindsats</b>	<b>5</b>	COMPASS	25
Metoder og datakilder	6	Resultater fra fase 1 i den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet	25
<b>Status på nøgletal</b>	<b>7</b>	<b>Internationalt samarbejde</b>	<b>28</b>
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	<b>Overordnede strategier og planer</b>	<b>29</b>
Delebilisme	14	<b>Status på målsætninger</b>	<b>31</b>
Bilparkering	14	<b>Supplerende statusark</b>	
Faktorer som påvirker bilejerskabet på bydelsniveau	14	Status på gang	
<b>Fodgænger- og cykelvenlig infrastruktur</b>	<b>15</b>	Status på cykelbyen	
<b>Tryk og sikker på vejen</b>	<b>17</b>	Status på bilparkering	
<b>Kombinationsrejser</b>	<b>19</b>	Status på trafiksikkerhed	
<b>Fordeling af arealet mellem byens huse</b>	<b>21</b>	Status på trygge og sikre veje for børn og unge	
Omdannelse af Nybrogade	22	Status på fremkommelighed	
<b>Trafikkens afledte effekter på klima, miljø og byliv</b>	<b>23</b>	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 havnesnittedet, 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 CO<sub>2</sub> 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

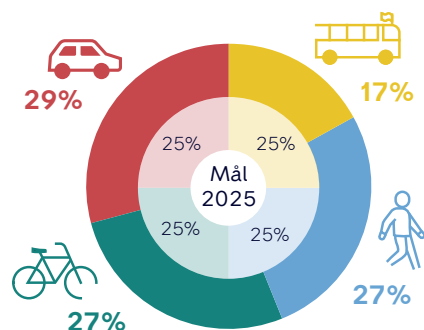
I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2024, er opgørelsesmetoden for turfordelingen mellem transportmidler blevet ændret således, at turfordelingen fremover bliver opgjort på baggrund af kategorien *ture* i DTUs Transportvaneundersøgelse (TU) og ikke, som hidtil, ud fra *turkæder*.

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**



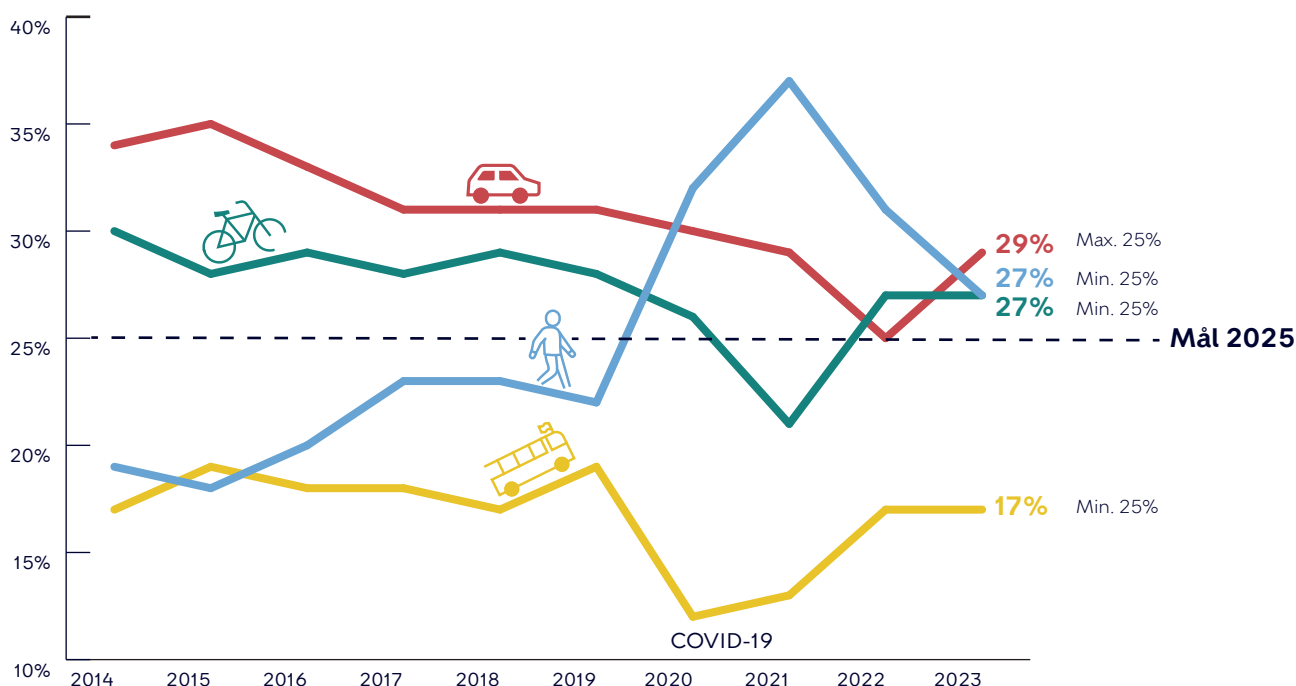
Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen vurderer dog, at dette er en mere retvisende måde at opgøre turfordelingen på, og vil derfor fremadrettet benytte denne opgørelsesmetode.

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.

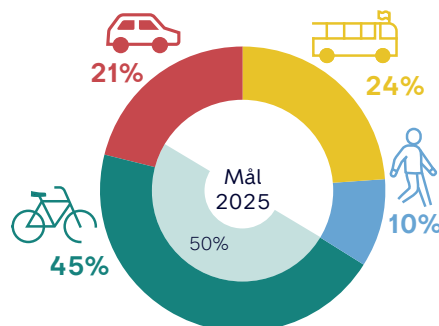
Når det kommer til biltrafikken, lå bilens andel af alle ture på 29 % i 2023, hvilket er en stigning på fire procentpoint siden 2022 år. Inden pandemien lå bilandelen over 30 %.

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**

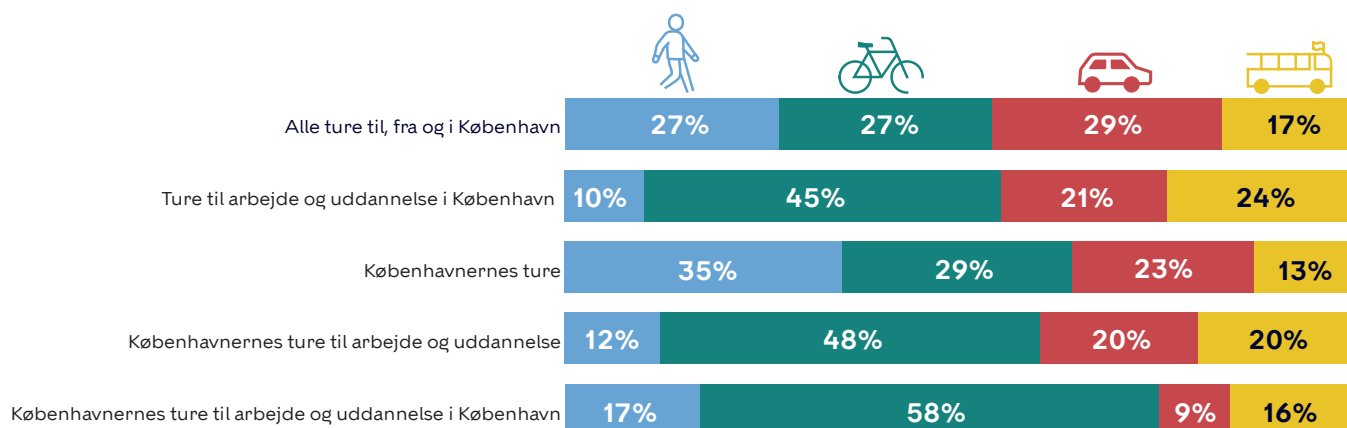


Målsætningen om at 50 % af turene til arbejde og uddannelse i København sker på cykel i 2025 er fem procentpoint for at blive opnået, og ligger dermed på 45 % i 2023.

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.

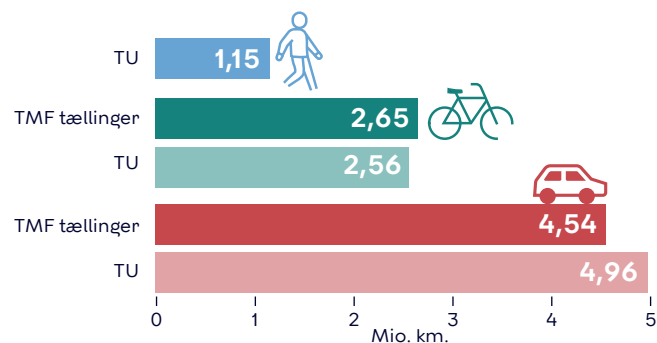
Forvaltningens opgørelsesmetode for trafikarbejdet for henholdsvis bil og cykel er præciseret i forhold til foregående år ved at kombinere forvaltningens tællinger med en opdatering af vejnettet i beregningsmetoden.

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.

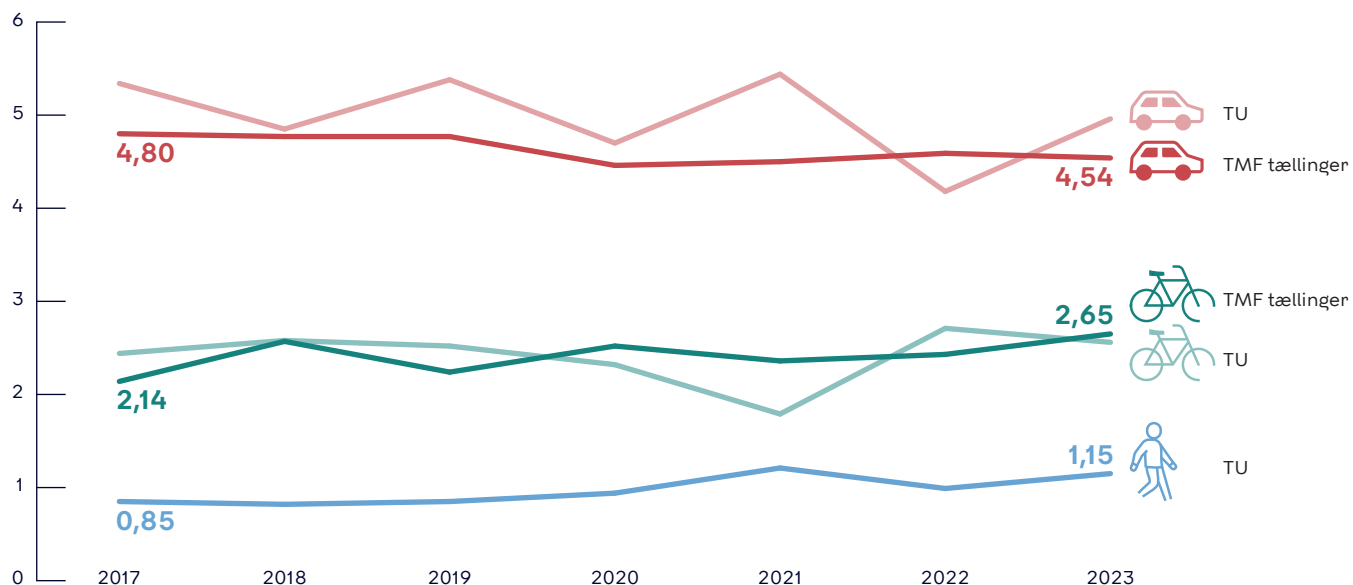
På figur 7 ses det tydeligt at TU har større udsving fra år til år sammenlignet med forvaltningens reviderede opgørelsesmetode. Forvaltningens metode bygger på vejnettet i COMPASS Trafikmodellen, som blev udviklet med basisåret 2017. Derfor kan metoden ikke benyttes til at præcisere data fra før 2017. 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.

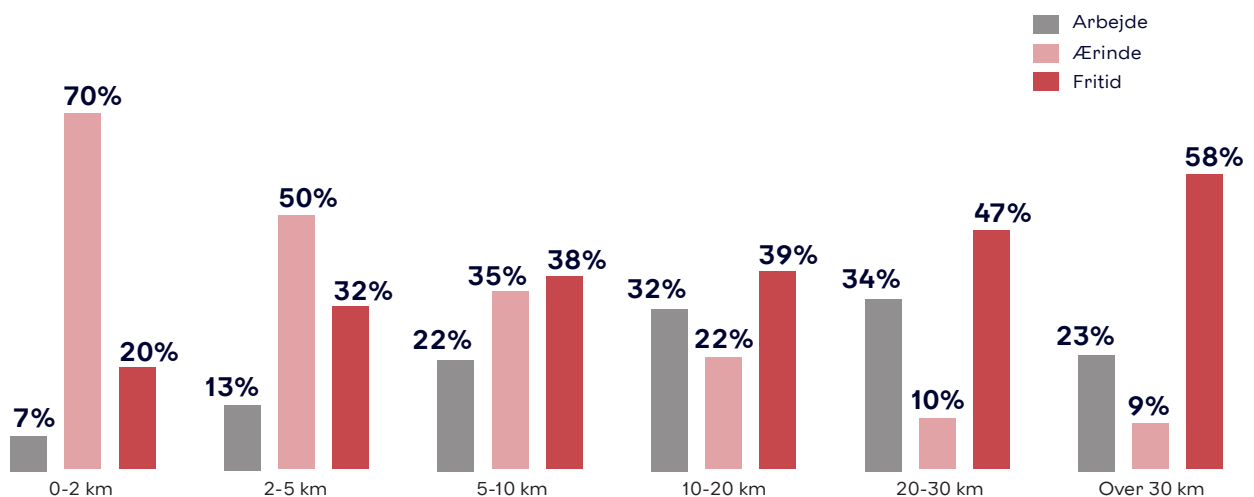
Over halvdelen af Københavnernes ture i bil er fritidsture, hvor det kun er 21 % af turene til arbejde og uddannelse, der foregår i bil.

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.

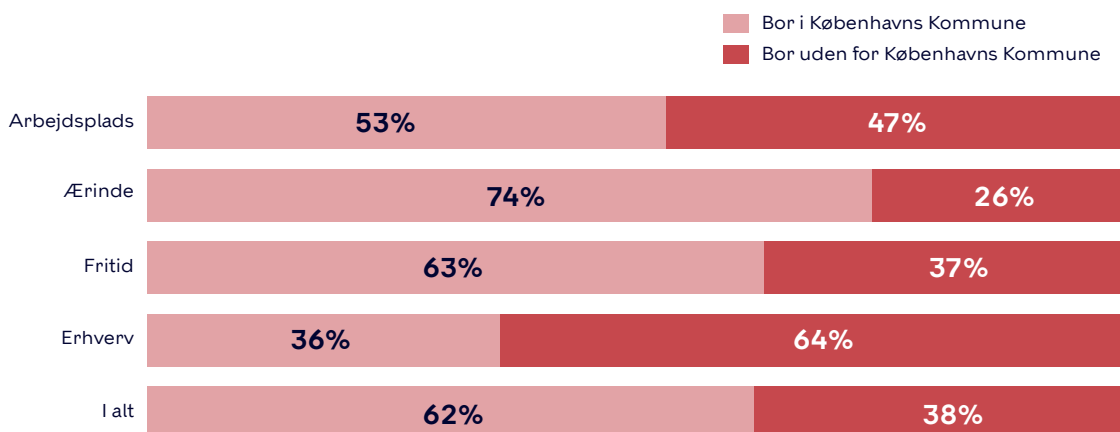
Figur 8 Fordeling af Københavnernes ture i bil i forhold til turlængde

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.

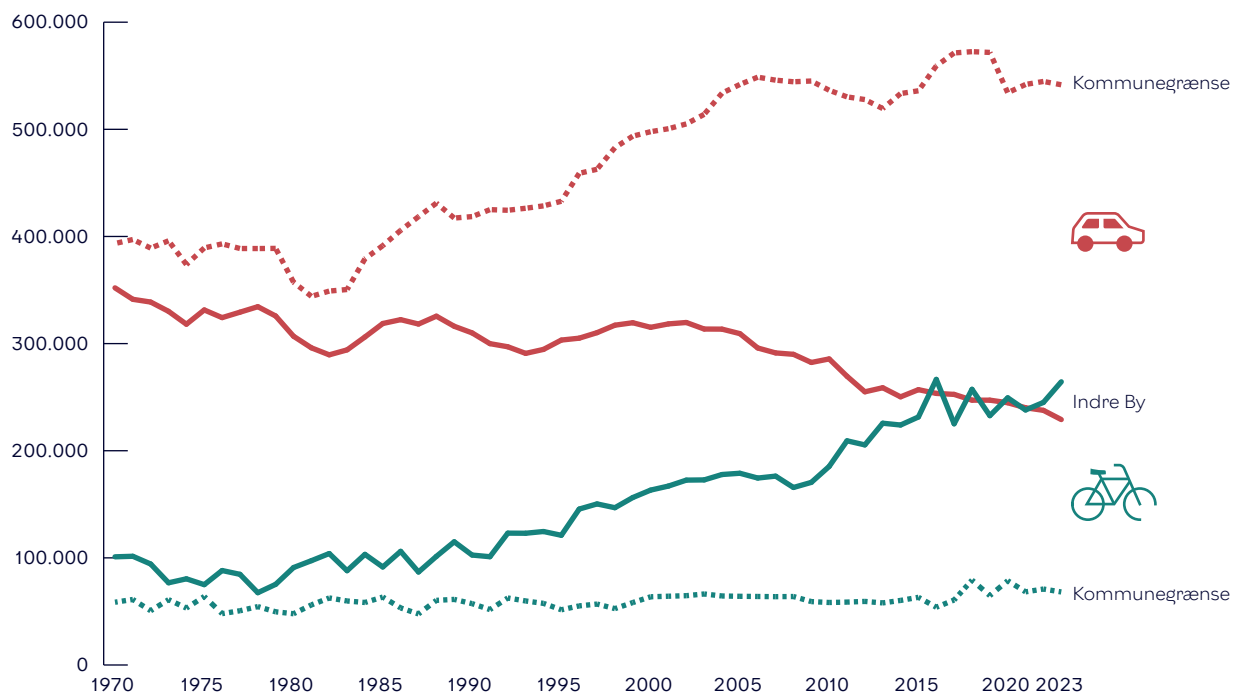
Antallet af lastbiler og varebiler har været faldende siden 2014 både over kommunegrænsen og ved Indre By. Antallet af lastbiler er faldet med ca. 6 procentpoint over kommunegrænsen og 13 procentpoint rundt om Indre By over de sidste 10 år.

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.

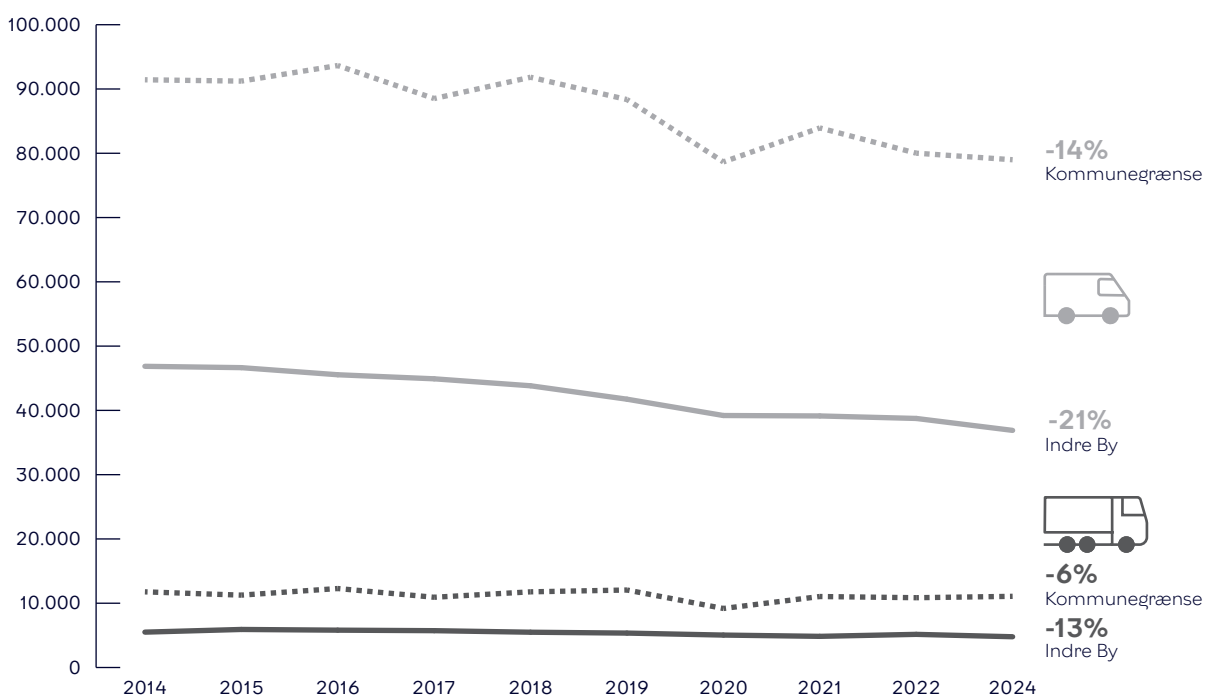


Foto Københavns Kommune

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

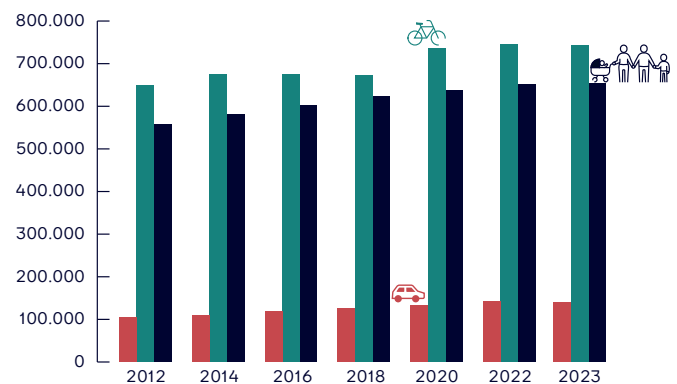
<sup>1</sup>Antallet af cykler herunder el- og ladcykler udregnes som et gennemsnit for to år, for at mindske den statistiske usikkerhed.

<sup>2</sup>2024: 10.880 (Kilde: Danmarks Statistik)

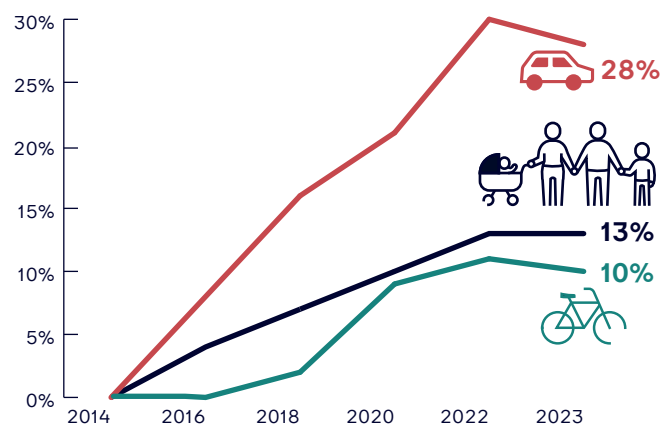
<sup>3</sup>2024: 5.450 (Kilde: Danmarks Statistik)

\* 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
<b>Indbyggere</b>	<b>653.600</b>	<b>2 %</b>	<b>13 %</b>
<b>Cykler i alt<sup>1</sup></b>	<b>744.500</b>	<b>4 %</b>	<b>10 %</b>
Heraf elcykler	33.200	114 %	
Heraf ladcykler og elladcykler (uden cykelanhængere)	39.000	73 %	
<b>Privatejede biler i alt</b>	<b>139.600</b>	<b>6 %</b>	<b>28 %</b>
Heraf privatejede elbiler	6.500 <sup>2</sup> (Primo 2024: 10.880)	559 %	
Heraf privatejede plug-in hybridbiler	4.680 <sup>3</sup> (Primo 2024: 5.450)	889 %	
<b>Delebiler i alt</b>	<b>4.620</b>	<b>22 %</b>	
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 delebilspladser, el-delebilspladser, elbilspladser med tilhørende ladestandere og elbilspladser 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-delebilspladser, 387 elbilspladser med ladestandere og 76 elbilspladser 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. Kørebaner, 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 vejbump 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 fejer 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 københavnere mulighed for at give et praj, som efterfølgende kan indtænkes i renholdsruterne 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 trafiksikkerhed 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

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 kørebanelen.

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 Rådet for Sikker Trafik

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.



### 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 pendlere 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.

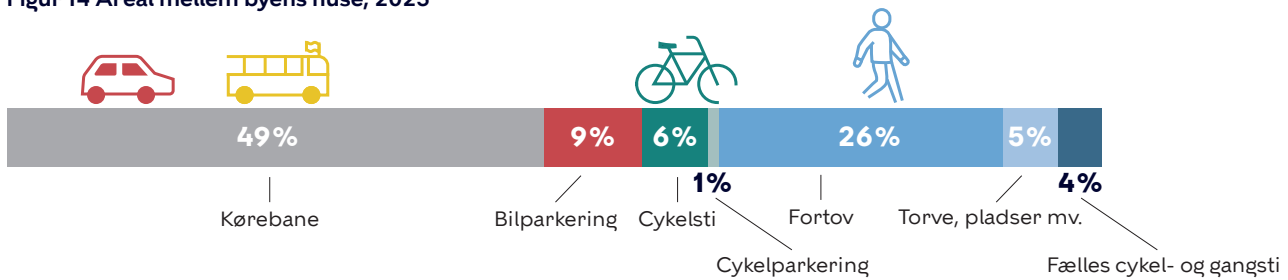


Foto Sekretariatet for Supercykelstier

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.

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.

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.



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

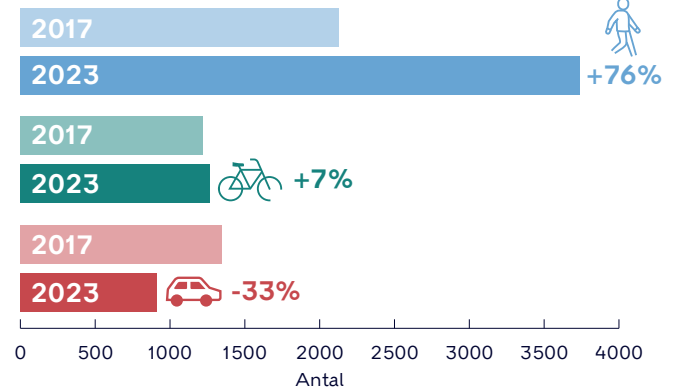
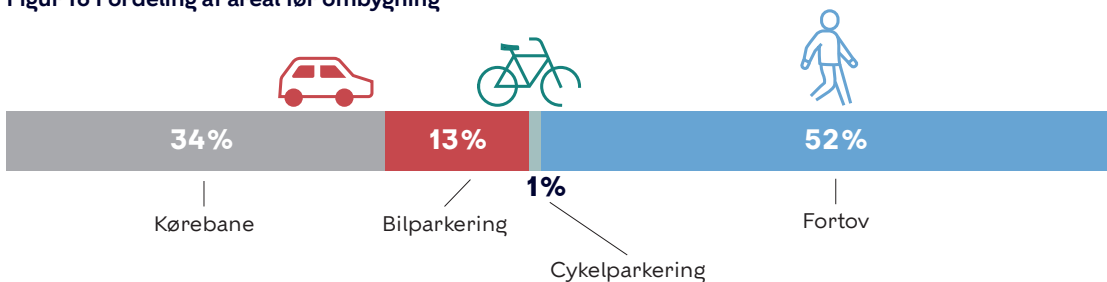
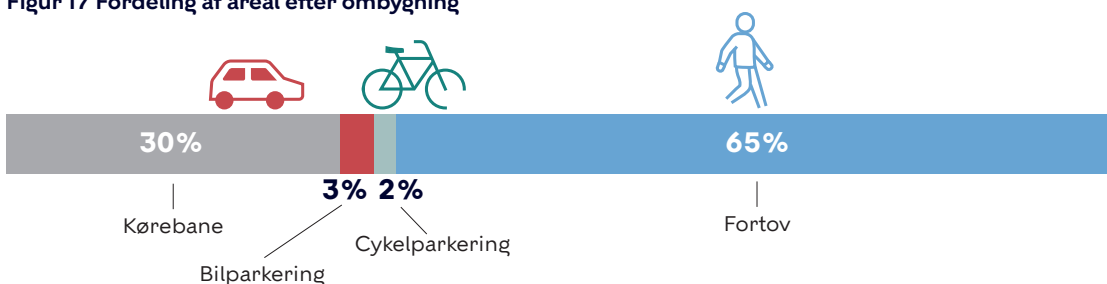


Foto Københavns Kommune

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 trafikens afledte effekter. Derfor har kommunens visioner, planer og mål for reduktion af CO<sub>2</sub>-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



### CO<sub>2</sub>-udledning

Vejtrafikens udledning af CO<sub>2</sub> udgjorde i 2022 lidt over halvdelen af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning på tværs af alle sektorer i København. I alt blev der udledt ca. 302.900 tons CO<sub>2</sub> 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 vejtrafikens CO<sub>2</sub>-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. Vejtrafikens andel af den samlede CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-udledninger fra Københavns Kommunes i et geografisk perspektiv, hvilket vil sige inden for kommunegrænsen, og CO<sub>2</sub>-udledninger i et forbrugsbaseret perspektiv, hvilket betyder lokale og globale CO<sub>2</sub>-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 (NO<sub>2</sub>) samt fine og grove partikler (hhv. PM<sub>2,5</sub> og PM<sub>10</sub>) 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

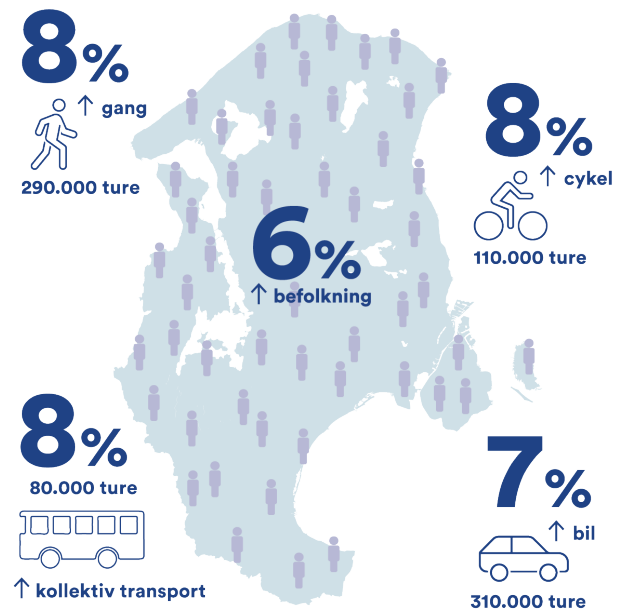
COMPASS benyttes i arbejdet med analyser af forskellige mobilitetsløsninger og scenarier, hvor trafikken udvikling beregnes. Et aktuelt eksempel er Den Tværgående Mobilitetsanalyse for Hovedstadsområdet.

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 CO<sub>2</sub>-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.

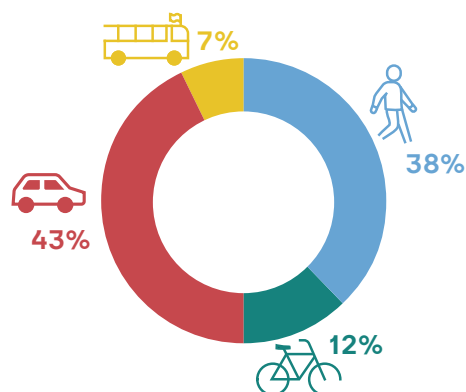
Fritidsturene i 2035 fremskrives til typisk også at være kortere end pendlingsture. Men i alle ture uanset afstande spiller bilen en betydelig rolle. Den gennemsnitlige biltur er ca. 12 km. 45 % af alle bilture er under 5 km og 16 % er under 2 km. For de korte ture under 5 og 2 km er der potentiale for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

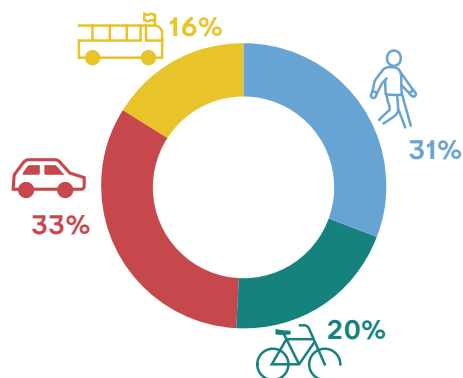
Generelt, når transportmiddelvalg opgøres efter turlængder, spiller gang også i 2035 en stor rolle på de helt korte ture. Cyklen har sin primære rolle på ture på op til 10 km, og 83 % af cykelturene er under 5 km og kun 4 % er længere end 10 km.

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 2035<sup>1</sup>



Figur 20 Fordeling af transportformer for pendlerture i 2035<sup>1</sup>



Tablet 4 Andelen af personture per hverdagsdøgn i 2035 opdelt på turlængder og transportmiddel<sup>1</sup>

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 %

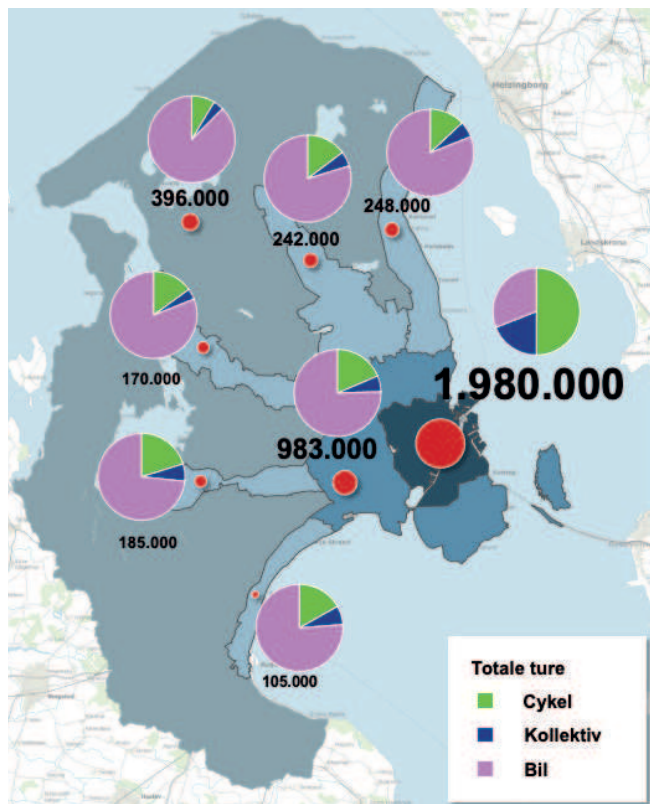
<sup>1</sup>Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Udarbejdet af Artelia og Urban Creators for KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune, 2024

### 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 byfingeren. 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. CO<sub>2</sub>-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<sub>x</sub>- 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



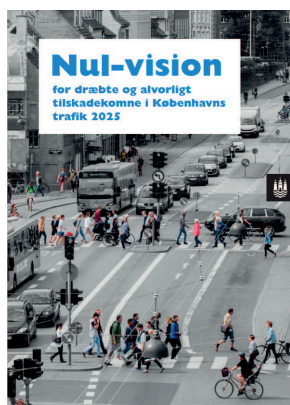
Roadmap 2021-2025  
Vedttaget i 2020



Vores København  
Vedttaget i 2024



Cykelstrategi 2011-2025  
Vedttaget i 2011

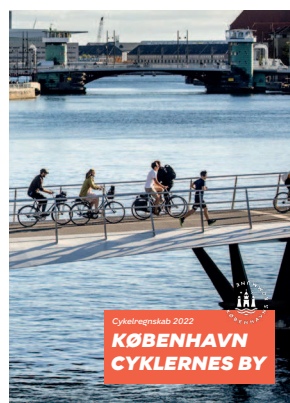


Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne  
i Københavns trafik 2025  
Vedttaget i 2017

## Redegørelser og regnskaber



Mobilhedsredøgørelsen  
Udkommer årligt



Cykelregnskab  
Udkommer hvert andet  
år



Bylivsregnskab  
Udkommer hvert andet  
år



CO2-regnskab  
Udkommer hvert andet  
år



## Planer og retningslinjer for mobilitetsindsatser



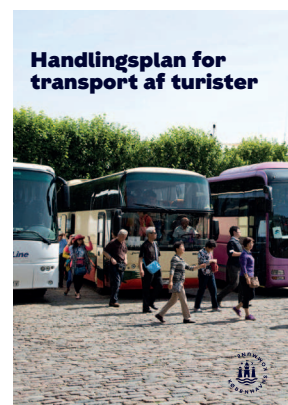
Handlingsplan for grøn mobilitet  
Vedtaget i 2012



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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Mål for fine partikler og NO<sub>2</sub> er ikke overholdt. Grove partikler er overholdt.

<sup>3</sup> Data for 2023 udgives i sommeren 2024

<sup>4</sup> Kilde: Danmarks Statistik

<sup>5</sup> Kilde: Danmarks Statistik

<sup>6</sup> Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

<sup>7</sup> Data for 2023 udgives i sommeren 2024

<sup>8</sup> Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

<sup>9</sup> Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

	Status 2021	Status 2022	Status 2023	Mål 2025
<b>Målsætninger Fællesskab København 2025<sup>14</sup></b>				
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 <sup>10</sup>	-17.500
Tilfredshed med at det er nemt at komme rundt i byen	79 %	80 %	78 %	90 %
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering	-	47 %	44 % <sup>11</sup>	70 %
<b>Målsætninger i Handlingsplan for delebilisme 2022-2025</b>				
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 <sup>18</sup>	100	1 %, 1000 pladser
Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilplads per gade i Indre By og brokvarterene inklusive Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel	281	494	665 <sup>12</sup>	Én plads per gade, svarende til ca. 1000 pladser
<b>Målsætninger i Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025</b>				
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 <sup>13</sup>	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

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Data fra 2024, som input til det kommende Cykelregnskab

<sup>12</sup> 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

<sup>13</sup> 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 cykelbyen

## Opsummering

Det er Københavns Kommunes ambition at være verdens bedste cykelby. *Københavns cykelstrategi 2011-2025* indeholder målsætningen, at 50 % af turene til arbejde og uddannelse inden udgangen af 2025 foretages på cykel. Desuden skal det være trygt, sikkert og komfortabelt for alle at cykle i København uanset alder, køn, fysiske og psykiske forudsætninger.

Status på Cykelbyen uddyber status for mål og indsatser på cykelområdet i 2023, fremhæver relevante resultater og præsenterer *Cykefokus 2024*, som indeholder Københavns Kommunes vejledende retningslinjer for cykel- og vejprojekter.

## Målsætninger på cykelområdet

Målsætningerne på cykelområdet er vedtaget i *Kommuneplan 2019, Københavns cykelstrategi 2011-2025* og *Fællesskab København 2025* ( afløses af den nye vision *Vores København*). Tabel 1 viser status på disse målsætninger. I *Mobilitetsredegørelse 2024* er opgørelsesmetoden for ture ændret, så den nu defineres som transport fra et formål til et andet. Fordelingen efter turformål afspejler derfor de enkelte ophold undervejs. Data er fra DTUs *Transportvaneundersøgelse 2023*, og ændringen af opgørelsesmetoden er beskrevet nærmere i hovedredegørelsen.



Foto Københavns Kommune

**Tabel 1 Status på målsætninger for cykelområdet**

Kilde: DTUs *Transportvaneundersøgelse*, politiets registrerede ulykker, forvaltningens egne opgørelser

Målsætninger for cykelområdet	2020	2021	2022	2023	Mål 2025
Andel af alle ture på cykel	26 %	21 %	27 %	27 %	> 25 %
Andel af ture til arbejde/uddannelse i København på cykel	42 %	34 %	43 %	45 %	50 %
Ingen dræbte og alvorligt tilskadekomne på cykel (antal per år)	4/78	3/99	2/108	<sup>1</sup>	0/0
Andel af PLUS-nettet med tre baner	21 %	21 %	22 %	22 %	80 %
Andel af cyklende københavnere der føler sig trygge på cykel	79 %	<sup>2</sup>	79 %	76 % <sup>3</sup>	90 %
Andel af cyklende københavnere der er tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier	73 %	<sup>2</sup>	68 %	72 % <sup>3</sup>	80 %
Andel af københavnere der mener, at cykelkulturen bidrager positivt til atmosfæren og bylivet	75 %	<sup>2</sup>	75 %	71 % <sup>3</sup>	80 %

<sup>1</sup> Tal for 2023 gøres først op senere i 2024

<sup>2</sup> Data ikke opgjort

<sup>3</sup> Data fra 2024



## Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturen i København udbygges løbende for at understøtte københavnernes cykelvaner. Tabel 2 viser status for udbygningen. Målsætningerne for udbygning af cykelinfrastruktur stammer fra *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*, *Visionsplan for Supercykelstierne 2045* og *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025*.

**Tabel 2 Udbygning af cykelinfrastruktur**

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser

Udbygning af cykelinfrastruktur	2020	2021	2022	2023	Mål 2025
Cykelstier i alt (km)	386	388	392	397	423
Cykelbaner i alt (km)	33	33	33	33	18
Grønne Cykelruter i alt (km)	64	65	65	66	115
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt (km)	35	35	55	64	136 <sup>4</sup>
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt (km)	169	177	228	244	850+ <sup>5</sup>
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år)	9	6	19	5	-
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	2.600	1.800	1.100	1.140	37.000-72.000*
Ladcykelparkering anlagt (antal per år)				60	

## Drift, vedligehold og renhold

Afdelingen Parker, Kirkegårde og Renhold sørger for at holde København ren og grøn, og får byen til at fungere hver eneste dag ved at tømme skraldespande, pleje de grønne og blå områder samt feje og rydde fortove, cykelstier og veje for sne. I vinterperioden, når temperaturen kan komme under frysepunktet, skal Vintertjenesten holde sig klar. Trykkes der på udkaldsknappen, kan 143 køretøjer rykke ud for at salte og rydde sne. Vintertjenesten salter omkring 800 km fortove, 600 km cykelsti og 700 km kørebaner, så københavnere trygt kan gå, cykle og køre i sne og frost.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

**Tabel 3 Drift, vedligehold og renhold**

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser

Drift, vedligehold og renhold	2020	2021	2022	2023
Renhold af cykelstier (timer per år)	26.740	20.210	21.020	31.300
Saltning og snerydning (mio. kr.)	2,75	2,75	2,75	- <sup>6</sup>
Oprydning i parkerede cykler samt opmærkning og afhentning af efterladte cykler (mio. kr.)	4,3	3,8	4,8	4,5
Indsamlede efterladte cykler (antal per år)	20.140	11.670	14.920	16.240

<sup>4</sup> Statusmål for 2025 fra Visionsplan - Supercykelstier

<sup>5</sup> Mål for 2045

<sup>6</sup> Data ikke opgjort for 2023 og fremadrettet

## Cykelparkering

Gode cykelparkeringsforhold har betydning for cyklisters komfort og tilfredshed. I *Fællesskab København 2025* indgår der derfor et mål om, at 70 % af de cyklende københavnere er tilfredse med de generelle cykelparkeringsmuligheder i 2025. Status for denne målsætning fremgår af tabel 4. I 2023 blev 60 ladcykelstativer etableret ved udvalgte stationer og busstoppesteder. De skal gøre det lettere at parkere ladcyklen og køre videre med den kollektive transport. Flere ladcykelstativer kommer til i 2024 på de fem nye metrostationer Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og København Syd. Ladcykelparkering bliver også udbredt i Middelalderbyen i fremover.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

**Tabel 4 Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkeringsmuligheder (andel tilfredse)**

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse

Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkeringsmuligheder	2020	2022	2024	Mål 2025
I byen generelt	44 %	47 %	44 %	70 %
Ved arbejdsplads / uddannelse	79 %	77 %	78 %	-
Ved stationer	43 %	47 %	36 %	-
Ved butikker	33%	35%	33 %	-
Ved bolig	80 %	76 %	82 %	-
Ladcykelparkering generelt i byen	-	39 %	34 %	-
Ladcykelparkering ved boligen	-	-	77 %	-

## Cykelejerskab

I København er der flere cykler end indbyggere, og bestanden af elcykler og ladcykler er vokset over de seneste år. Der er over fem gange så mange cykler som biler. Cykelbestanden i København vises i tabel 5. I forhold til tidligere opgørelser har forvaltningen lagt tallene for cykelbestanden sammen for to år, for at mindske den statistiske usikkerhed.

**Tabel 5 Cykelejerskab i København (antal private cykler ejet af indbyggere i Københavns Kommune)**

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse

Cykelejerskab i København	2018/2020	2022/2024	Andel 2022/2024
Cykelbestand, alle cykler	713.800	744.500	100 %
Heraf elcykler	15.500	33.200	4 %
Heraf ladcykler og elladcykler <sup>7</sup>	22.500	39.000	5 %

## Ladcyklerne vinder forsat frem

I 2023 udgør ladcykler ca. 5 % af den samlede cykelbestand i København.

21 % af københavnernes, der råder over en ladcykel fortæller, at ladcyklen er en erstatning for bilen og 6 % oplyser, at ladcyklen erstatter bil nummer to, som ofte benyttes til transport af børn eller varer.

## Leje og dele

De seneste år er udlejningscykler og abonnementer til udlejningscykler blevet mere udbredte. Udlejningscykler og abonnementscykler kan være et fleksibelt supplement til traditionelle privatejede cykler.

Da det offentlige areal til opstilling af udlejningscykler er begrænset, giver Teknik- og Miljøforvaltningen hvert år tilladelse til, hvilke cykeloperatører der må opstille hvor mange udlejningscykler, som kan ses i tabel 6.

Swapfiets, der udlejer cykler på abonnement, havde ca. 14.000 abonnementer i Københavns Kommune i 2023. Swapfiets har gennemgået en mærkbar stigning over de seneste år i antallet af abonnementer. Donkey Republic, som tilbyder tre forskellige medlemskaber, havde over 5.200 aktive medlemmer i København i 2023.

**Tabel 6 Udlejningscykler i 2023**

Cykeloperatører	Antal tilladte udlejningscykler
Donkey Republic	2.680
Lime	1.150
Tier	1.700
Bolt	1.300
Toyota Kinto	600
Voi	30
<b>Total</b>	<b>7.460</b>

Både Donkey Republic og Swapfiets tilbyder klassiske cykler og elcykler, og de typiske brugere er mellem 25-35 år, i arbejde samt expats.

I tabel 6 ses hvilke og hvor mange udlejningscykler Teknik- og Miljøforvaltningen har givet tilladelse i 2023, hvilket er en stigning på lidt over 400 tilladelser fra 2022.

<sup>7</sup> Tidligere blev ladcykler, elladcykler og cykelanhængere opgjort sammen (2022: 40.000). Cykelanhængere er nu taget ud, da disse ikke tæller med i den samlede cykelbestand.

## Investeringsniveau

Ved de årlige budgetforhandlinger afsættes der midler til realisering af initiativer på cykelområdet. Det omfatter dels cykelrelaterede initiativer, som er direkte målrettet cyklister, såsom cykelstier, cykelparkering mv. Derudover er der initiativer, der også kommer fx fodgængere eller kollektiv transport til gode, heriblandt sikre skoleveje, trafiksikkerhed, strøggader og cykel- og gangbroer.

Desuden er der igennem tiden givet tilskud til cykeltiltag i København fra statslige puljer, private donorer og fra trafikselskaber, hvilket fremgår som eksterne investeringer i grafen nedenfor.

Grafen på figur 1 viser investeringsniveauet på cykelområdet de seneste 10 år samt et 10-års gennemsnit. I 2024 blev der bevilliget 154 mio. kr. til cykelrelaterede indsatser sammenlignet med 239 mio. kr. i 2023. Dermed er der i 2024 bevilliget mindre end i det 10-årige gennemsnit, som er på 171 mio. kr.

## Nye retningslinjer for cykel- og vejprojekter

*Cykelfokus 2024* er Københavns Kommunes retningslinjer for cykel- og vejprojekter. *Cykelfokus 2024* er med til at sikre, at udbygningen af cykelinfrastrukturen er ensartet, sikker og tryk.

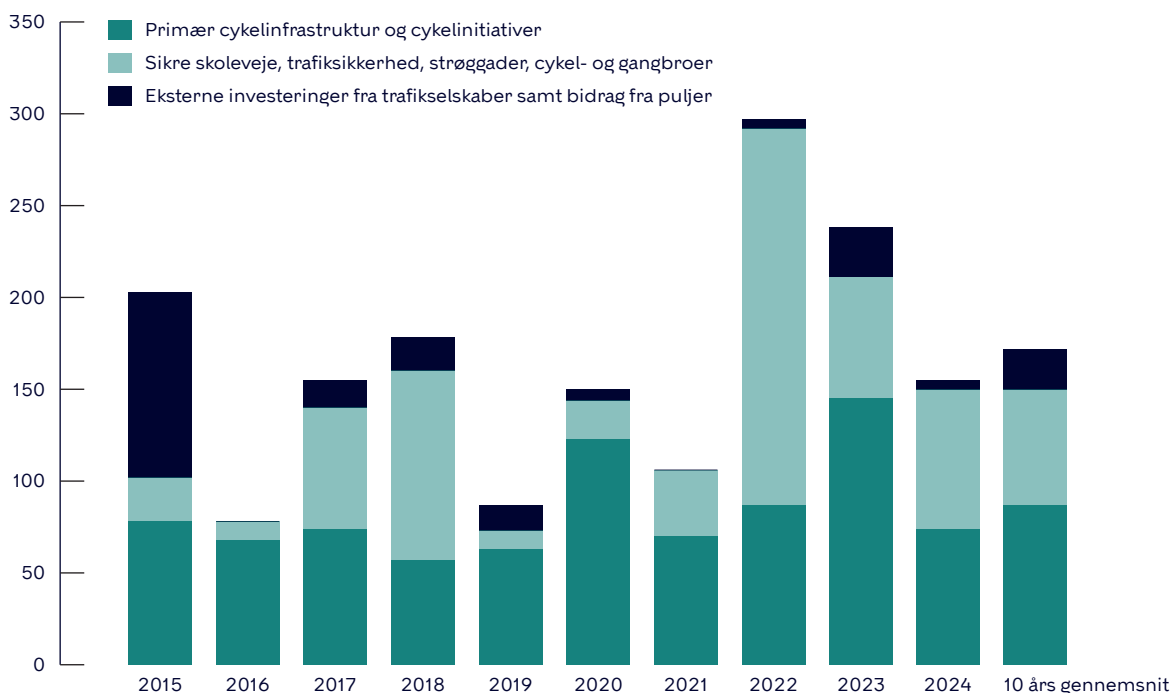
Særligt beskrivelsen af cykelgader, cykelstibredder, sammenhæng mellem cykel- og øvrig trafikinfrastruktur er blevet opdateret siden *Cykelfokus 2013*. *Cykelfokus 2024* er et værktøj til trafikplanlæggere og rådgivere, der arbejder med cykel- og vejprojekter i Københavns Kommune. Desuden sætter den standard for både udformning af strækninger, kryds og drift af cykel- og vejprojekter.



*Cykelfokus 2024* følger gældende lovgivning og tager afsæt i vejreglerne og de tekniske retningslinjer for anlægsprojekter i København. Publikationen blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2023 og ligger offentlig tilgængelig på [www.kk.dk/cyklernesby](http://www.kk.dk/cyklernesby).

**Figur 1 Investeringsniveau på cykelområdet 2015-2024, samt 10-års gennemsnit**

Kilde: Forvaltningens egne opgørelse





# Case

## To nye supercykelstier

I 2023 åbnede to nye supercykelstier, Avedøreruten og Ryparken-Valbyruten, i København.

Avedøreruten er ni kilometer og forbinder Hvidovre og København fra Gammel Køge Landevej, parallelt med Amagermotorvejen langs Kalveboderne og nordpå indtil Vejlands Allé og Slusen. Ruten har en stor rekreativ værdi, fordi den løber i grønne omgivelser og langs vandet. Desuden er ruten i eget tracé uden lyskryds eller krydsende veje, og derfor kan man cykle uden stop og i eget tempo.

Ryparken-Valbyruten er syv kilometer og løber på tværs af København og Frederiksberg fra Ryparken Station igennem Lersøparken igennem Nordvest kvarter ad Lygten, forbi Nørrebro Station og videre igennem Frederiksberg for at ende ved Toftegårds Plads. Ruten er en ringforbindelse og passerer bolig-, erhvervs- og uddannelsesområder samt kollektive knudepunkter

mellem Valby Station og Ryparken Station. Ryparken-Valbyruten blev indviet i forbindelse med *World Bicycle Day* den 3. juni 2023.

19 af de adspurgte cyklister på Avedøreruten siger, at de betegner sig selv som nye cyklister på strækningen, hvoraf 28 % siger, at de tidligere kørte i bil. På Ryparken-Valbyruten er det 17 % af de adspurgte som betegner sig selv som nye cyklister på strækningen, og 6 % af disse nævnte, at de tidligere benyttede bilen.

I gennemsnit er cykeltrafikken på de i alt 16 supercykelstier steget med 52 %, fra før ruterne blev etableret til et år efter ruterne åbning – altså den umiddelbare effekt af etableringen af supercykelstier. Derudover viser de årlige cykeltællinger fra 2023, at effekten af ruterne over længere tid er langt større. Fra de 16 ruters respektive førmålinger til cykeltællingerne i 2023 er der målt en gennemsnitlig stigning på 75 %.



Avedøreruten, foto Sekretariatet for Supercykelstier

# Status på gang

## Opsummering

I 2023 blev der hver dag gået 1,15 mio. km. i København, hvilket er flere kilometer end i 2022. Københavnerne gik dog færre ture i 2023 end i årene før. Med Kommuneplan 2019 har Københavns Kommune vedtaget mål for antallet af det daglige antal ture, københavnere går og for andelen af ture i København, der sker til fods. Disse mål skal nås inden 2025. I retningslinjer til Kommuneplan 2019 står, at fodgængertrafik skal prioriteres og vurderes på lige fod med cykler, busser og biler samt at der skal være fokus på integrere gang med den kollektive transport.

Dette statusark giver en uddybende status på Københavns Kommunes mål og indsatser på gangområdet og fremhæver relevante resultater fra 2023.

## Status på målsætninger

Københavns Kommunes målsætninger for gang er, at mindst 25 % af alle ture i 2025 skal være til fods, og at det daglige antal gangture pr. københavnere i 2025 skal stige med 20 % sammenlignet med 2017.

I 2023 udgjorde gang 27 % af alle ture i København. Det er et fald på tre procentpoint sammenlignet med 2022. Ture til fods dækker i datagrundlaget både gåture til og fra destinationer og gå- og løbeture, hvor turen er formålet i sig selv. I Mobilitetsredegørelse 2024 er opgørelsesmetoden ændret, så ture defineres som transport fra ét formål til et andet. Fordelingen efter turformål afspejler derfor de enkelte ophold undervejs. Data er fra Transportvaneundersøgelsen (TU), og ændringen af opgørelsesmetoden er beskrevet nærmere i Mobilitetsredegørelse 2024.

Siden 2014 er andelen af ture til fods i København generelt steget. 2020 og 2021 var særlige år for fordelingen af ture. Det skyldes formodentligt COVID-19 og nedlukninger af samfundet, mere hjemmearbejde og flere rekreative gå- og løbeture. 73 % af københavnerne forventede i 2021, at de fortsat ville gå mere efter pandemien end før pandemien. I både 2022 og 2023 faldt andelen af ture til fods dog sammenlignet med 2021.

## Tablet 1 Status på målsætninger for gang

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse

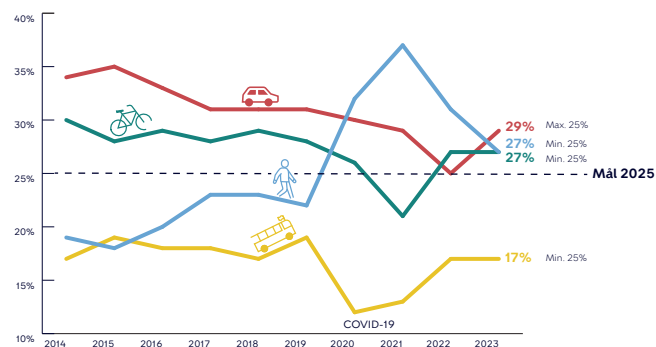
Målsætninger for gang	2017	2020	2021	2022	2023	Mål 2025
Andel af alle ture til fods	20 %	30 %	35 %	30 %	27 %	> 25 %
Antal daglige gangture pr. københavnere	1,25	1,40	1,69	1,67	1,44	20 % stigning ift. 2017
Stigning i antal daglige gangture (baseline 2015-2017)	-	13 %	35 %	34 %	15 %	



Blågårdsgade. Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

## Figur 1 Udvikling i turfordeling 2014-2023

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse



Det daglige antal gangture pr. københavnere er faldet fra 1,67 i 2022 til 1,44 i 2023. Det er en stigning på 15 % sammenlignet med 2017. Det er dog et markant fald fra 35 % 2021, 34 % i 2022 og fem procentpoint fra målsætningen om min. 20 % stigning i 2025.



I 2023 steg antallet af gået kilometer sammenlignet med 2022. Se figur 2. Det samlede antal kilometer gået pr. dag i København var 1,15 mio. km. i 2023. Det er en lille stigning fra 2022, hvor der dagligt blev gået 990.000 km. i København.

Siden 2014 er antallet af gået kilometer steget med 47 %, fra 780.000 km. i 2014 til 1,15 mio. km. i 2023. En del af forklaringen kan skyldes at indbyggerantallet i København er steget med 15 %, og at hver københavnere går længere.

I både 2020 og 2021 steg det daglige antal kilometer gået sammenlignet med årene før. Det forventes at skyldes covid-19-pandemien. Nedlukninger gav ændrede transportvaner i de år. Det daglige antal kilometer gået var dog også højere i 2023 end før pandemien.

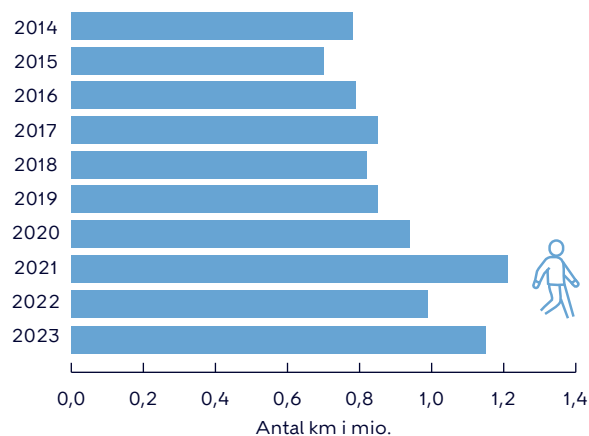
De fleste ture til fods i København er ærinde- eller fritidsture. Se figur 3. I perioden 2019-2023 var formålet for 37 % af ture til fods et ærinde, og for 53 % af turene var formålet fritidsrelateret. Pendling og erhvervsrelaterede ture udgør henholdsvis 9 % og 1 % af ture til fods. I alt var 90 % af ture til fods i København enten fritids- eller ærindeture. Det gør gang til en særlig transportform, fordi ture til fods ikke altid handler om at nå et sted på et bestemt tidspunkt, men at gå- eller løbeture ofte er formål i sig selv.

### Københavnernes gangvaner

Københavns Kommune udgiver hvert andet år bylivsregnskabet, som beskriver tendenser i det københavnske byliv, og har til formål at følge udvikling i byliv og brug af byen. I Bylivsregnskab 2023 har vi spurgt, hvorfor københavnere går. De tre hyppigste grunde er, at de nyder at være udendørs, at de kan lide at kigge sig omkring og nyde miljøet samt at det giver motion. Spørger vi københavnere, hvad der begrænser dem i at gå, svarer 30 %, at der er for meget trafik, 14 % at der er for meget støj og 11 % at fortovene er for smalle<sup>1</sup>.

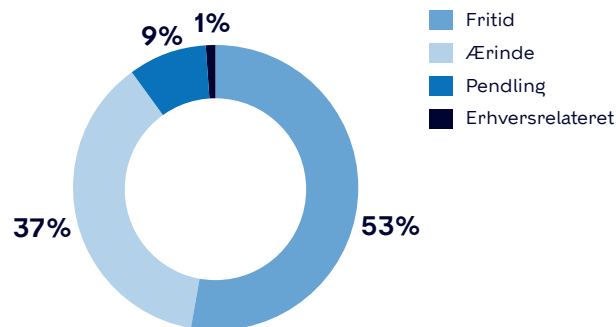
**Figur 2 Antal kilometer gået i København pr. dag 2014-2023**

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse



**Figur 3 Ture til fods fordelt efter formål i København. Femårs-gennemsnit for perioden 2019-2023**

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse





At københavnernes foretrækker at gå på steder adskilt fra biltrafik, kan også ses i Københavns Kommunes trafiktællinger, fx på de to broer over Inderhavnen, Langebro og Lille Langebro. På et gennemsnitligt hverdagsdøgn i 2023 gik 3.200 fodgængere på Langebro, mens der på Lille Langebro gik 5.800 fodgængere<sup>2</sup>. Se figur 4. Langebro er en bro med blandet trafik på seks vejbaner, cykelstier og fortove, og Lille Langebro er en gang- og cykelbro. Inderhavnsbroen over Københavns Havn og Dronning Louises Bro, der forbinder Indre By og Nørrebro, er to andre populære forbindelser for fodgængere. På en gennemsnitlig hverdag gik der 11.500 fodgængere over Inderhavnsbroen og 14.100 fodgængere over Dronning Louises Bro.

### Tilfredshed og forbedringer af forhold for gående

I 2023 svarede 74 % af københavnernes, at de generelt er tilfredse eller meget tilfredse med at være fodgængere i deres lokalområde<sup>3</sup>. Det er en lille stigning i forhold til i 2021, hvor 72 % af de adspurgte københavnere generelt var tilfredse eller meget tilfredse med at være fodgængere i deres lokalområde<sup>4</sup>.

De tre hyppigste svar på, hvad der kan få københavnernes til at gå mere i deres lokalområde, er grønnere omgivelser, flere grønne ruter og stier samt mindre trafik<sup>5</sup>.

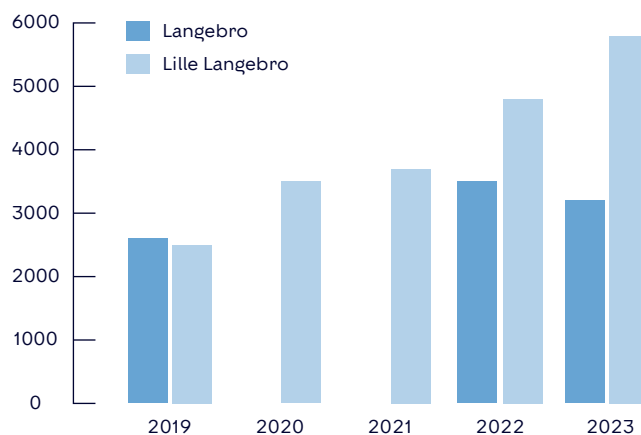
Der er næsten 800 km. fortov i København<sup>6</sup>. På de fleste københavnske gader og veje er der etableret københavnerfortov, dvs. to betonfliser adskilt af en række chausseseften. Udover fortove, er der stier i grønne områder og langs havnen, søer og kanaler, gang- og cykelbroer over havnen og trafikerede veje og gågadearealer særligt forbeholdt gående.

Københavns Kommune arbejder løbende for at forbedre forholdene for gående og forbedre tilgængeligheden i København, bl.a. ved at genoprette ødelagte fortove, opsætte bænke og etablere ramper.

De københavnske fortove bruges også til andre aktiviteter end gang, fx udeservering. I 2023 vedtog Teknik- og Miljøudvalget et nyt administrationsgrundlag for udeservering. Med administrationsgrundlaget fastsætter Københavns Kommune principper for udeservering, herunder at alle udeserveringsarealer skal opmærkes fysisk, at der på smalle fortove (typisk én fortovsflise

**Figur 4 Antal fodgængere på Langebro og Lille Langebro. Udvikling i hverdagsdøgnstrafik 2019-2021**

Kilde: Teknik- og Miljøforvaltningens tællinger af broer 2023 (Ingen data fra Langebro i 2020 og 2021)



Eksempel på københavnerfortov med to betonfliser adskilt af en række chausseseften. Foto Københavns Kommune

<sup>1</sup> Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2023

<sup>2</sup> Teknik- og Miljøforvaltningens tællinger af broer 2023

<sup>3</sup> Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2023

<sup>4</sup> Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2021

<sup>5</sup> Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2023

<sup>6</sup> Københavns Kommune 2021: Et løft til vejene – Plan for genopretning af infrastrukturen i København 2021-2029. Forbehold for usikkerheder i data.

i bredden) skal friholdes min. 0,8 m. på en sammenhængende overflade, og at Københavns Kommune kan håndhæve principperne. Administrationsgrundlaget skal bl.a. sikre, at udeservering ikke mindsker tilgængelighed for gående. Administrationsgrundlaget gælder fra 1. januar 2025.

Forbedringer af forhold for gående sker ofte også i projekter, der har andre formål, fx klimatilpasning. I 2023 blev Carl Nielsens Allé på Østerbro omdannet fra parkeringsplads til et grønt byrum med planter, opholds- og legemuligheder og åbne overflader, der fungerer som regnvandsbassiner samt en direkte gangforbindelse mellem Østerbrogade og porten ind til et område med børneinstitutioner, fritidsordninger og sportsklubber. Herved har børn og forældre fået et trygkere og grønnere rum at bevæge sig gennem.

### Gang til og fra kollektiv transport

Når københavnere bruger kollektiv transport, er gang den mest udbredte måde at komme til og fra stationer og stoppesteder. Gang udgør 80-90% af til- og frabringerture, dvs. ture til og fra kollektiv transport i København i følge TU-data. Flere københavnere går det sidste stykke af en tur med kollektiv transport end den første del af turen.

De fysiske omgivelser har betydning for, hvor meget og hvor langt forgængere er villige til at gå. Ca. halvdelen af den tid, der er forbundet med en tur med kollektiv transport, bruges på gang hvilket betyder, at de byrumsmæssige forhold for fodgængere har stor betydning for brug af bus, tog, S-tog og metro. Adgang til kollektiv transport har tilsyneladende også betydning for at flere går. Når københavnere spørges om, hvad der kan få dem til at gå mere i deres lokalområde svarer 34 %, at det er sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil gå mere, hvis der er bedre adgang til kollektiv transport. Afstand mellem københavnernes bopæl og kollektiv transport varierer mellem bydele. Andelen af københavnere, der bor stationsnært og forskelle mellem bydele, er beskrevet i Mobilitetsredøgørelse 2024.



Klimatilpasning på Carl Nielsens Allé. Foto Københavns Kommune



Gående ved Østerport Station. Foto Københavns Kommune



# Case

## Nybrogade: Forbedring af forhold og markant stigning i antal fodgængere

I 2023 viste trafiktællinger en markant stigning i antal fodgængere på Nybrogade i Indre By. Nybrogade blev i 2019-2020 bygget om, fra en trafikeret gade til en gade med mere grønt og plads til gående og cyklende. Formålet med omdannelsen af Nybrogade var at forbedre forhold for gående, at skabe flere opholdsmuligheder og at etablere mere cykelparkering. Omdannelsen har skabt mere plads til fodgængere og cyklister. Bilparkeringspladser blev nedlagt, og der er etableret en promenade langs kanalsiden med nye træer og flere opholdsmuligheder. Den nye promenade på Nybrogade er en del af en sammenhængende grøn promenadestrækning rundt om Slotsholmen.

Trafiktællinger giver indblik i, hvordan trafikken fordeles sig, og Københavns Kommune har talt trafikken før og efter ombygninger, for at måle effekten på trafikken. Efter ombygningen af Nybrogade gik der på en hverdag i 2023 i tidsrummet kl. 7-19 ca. 3.740 fodgængere på gaden<sup>10</sup>. Det er en stigning på 75 % sammenlignet med 2017. Der er talt 7 % flere cyklister og 33 % færre motorkøretøjer i 2023. Metrolinjen M3 Cityringen åbnede i 2019, og den nærliggende station Gammel Strand forventes at være en del af forklaringen på den markante stigning i antal fodgængere på Nybrogade. Omdannelsen af Nybrogade er dog et eksempel på en strækning, hvor der er skabt mere plads, mere grønt i byrummet og mindre trafik, som er noget af det, københavnere vurderer kan få dem til at gå mere.



Nybrogade set mod nordøst, før og efter omdannelse. Foto Københavns Kommune og NIRAS



Nybrogade set mod sydvest, før og efter omdannelse. Foto Københavns Kommune og NIRAS

<sup>10</sup> Teknik- og Miljøforvaltningens tællinger af Nybrogade i 2017 og 2023



# Status på bilparkering

## Opsummering

Københavns Kommune arbejder for at sikre tilstrækkelige parkeringsmuligheder for byens borgere og gæster, samtidig med at sikre bæredygtighed på parkeringsområdet. Det betyder blandt andet en række tiltag for at fremme el- og delebilisme.

I 2023 fortsatte kommunen arbejdet med at udmønte beslutningen fra Budget 2022 om kommunale, tidsbegrænsede parkeringszoner. Tiltaget har til hensigt at begrænse trængsel fra udefrakommende biler, der langtidsparkerer i randområder ved de eksisterende parkeringszoner. De første tidsbegrænsede zoner på Amager trådte i kraft 1. december 2023, mens de følgende zoner i Vanløse, Sydhavn og ydre Østerbro forventes at trædes i kraft i løbet af 2024.

## Parkeringspladser

Der er per marts 2024 registreret ca. 125.400 kommunale parkeringspladser i København. Heraf er ca. 53.000 beliggende i betalingszonerne. Tabel 1 viser en fordeling parkeringspladser pr. bydel.

Med aftalerne om kommunens budget for 2022 og 2023 blev det politisk vedtaget, at der i de kommende år skal reserveres 7.300 parkeringspladser til delebiler og elbiler. Som følge af de politiske beslutninger skal der i perioden 2022-2025 omdannes 7.300 almindelige parkeringspladser til delebilspladser, el-delebilspladser, elbilspladser med tilhørende ladestandere, og elbilspladser uden ladestandere, hvoraf 731 er oprettet i 2023. (Se tabel 2-5) Elbilspladserne uden ladestandere er skabt som aflastningspladser, da der i løbet af 2024 vil blive opsat en tidsbegrænsning på pladserne med ladestandere, og derfor er pladserne placeret tæt ved eksisterende pladser med tilhørende ladestandere.



Foto Københavns Kommune

**Tabel 1 Parkeringspladser fordelt på bydele, marts 2024**

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Bydel	Antal pladser
Amager Vest	12.087
Amager Øst	14.949
Bispebjerg	10.708
Brønshøj-Husum	12.067
Indre By	12.474
Nørrebro	12.174
Valby	12.594
Vanløse	10.946
Vesterbro-Kongens Enghave	10.610
Østerbro	16.823
<b>Total</b>	<b>125.432</b>

**Tabel 2 Udvikling i antal delebilspladser til delebiler med fast stampads på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2021-2023**

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Bydel	2021	2022	2023
Amager Vest	28	47	74
Amager Øst	18	48	58
Bispebjerg	5	7	9
Brønshøj-Husum	7	9	6
Indre By	48	98	132
Nørrebro	43	81	114
Valby	15	16	26
Vanløse	10	16	10
Vesterbro-Kongens Enghave	56	84	107
Østerbro	51	88	138
<b>Total</b>	<b>281</b>	<b>494</b>	<b>674</b>

**Tabel 3** Udviklingen i antal el-delebilspladser til el-delebiler på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2023

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Bydel	2023
Amager Vest	2
Amager Øst	2
Bispebjerg	8
Brønshøj-Husum	2
Indre By	16
Nørrebro	4
Valby	6
Vanløse	6
Vesterbro-Kongens Enghave	20
Østerbro	22
<b>Total</b>	<b>88</b>

**Tabel 5** Udviklingen i antal elkøretøjspladser uden ladestandere på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2023

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Bydel	2023
Amager Vest	12
Amager Øst	4
Bispebjerg	0
Brønshøj-Husum	0
Indre By	0
Nørrebro	0
Valby	16
Vanløse	0
Vesterbro-Kongens Enghave	28
Østerbro	16
<b>Total</b>	<b>76</b>

**Tabel 4** Udviklingen i antal elkøretøjspladser med tilhørende ladestandere på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2019-2023

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Bydel	2019	2022	2021	2022	2023
Amager Vest	28	36	72	72	106
Amager Øst	44	60	90	90	98
Bispebjerg	8	8	8	8	26
Brønshøj-Husum	4	4	4	4	24
Indre By	192	258	266	347	411
Nørrebro	78	112	190	224	294
Valby	45	61	67	107	135
Vanløse	4	4	4	18	26
Vesterbro-Kongens Enghave	62	94	146	183	205
Østerbro	81	159	294	418	533
<b>Total</b>	<b>546</b>	<b>796</b>	<b>1.141</b>	<b>1.471</b>	<b>1.858</b>

## Parkeringslicenser

Københavns Kommune udsteder parkeringslicenser, som giver ret til parkering til reduceret pris i et område nær boligen. Kommunen har ni licenszoner i betalingsområdet, mens hver af de 11 tidsbegrænsede zoner også udgør en licenszone.

Hertil skal det nævnes, at tre af de 11 tidsbegrænsede zoner er nye og blev oprettet på Amager d. 1. december 2023.

Licensen til de tidsbegrænsede zoner er gratis og gæstelicenser kan udstedes via selvbetjeningsløsningen på [parkering.kk.dk](http://parkering.kk.dk). Gæstelicenserne til de tidsbegrænsede zoner er også gratis, og er gyldige i tre dage ad gangen.

Som vist i tabel 6 og 7 udstedes der i nogle licenszoner flere licenser, end der er registrerede parkeringspladser.

**Tabel 6 Licenser i betalingsområder, marts 2024**

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Licenszone	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Total	Antal p-pladser
Amager Nord	5.874	86	<b>5.960</b>	6.249
Christianshavn	1.478	25	<b>1.503</b>	1.394
Indre By	7.542	262	<b>7.804</b>	8.629
Indre Nørrebro	4.668	88	<b>4.756</b>	4.895
Indre Østerbro	9.158	153	<b>9.311</b>	9.997
Valby	2.781	53	<b>2.834</b>	3.181
Vesterbro	6.149	148	<b>6.297</b>	6.532
Ydre Nørrebro	5.774	86	<b>5.860</b>	7.027
Ydre Østerbro	5.064	65	<b>5.129</b>	5.133

**Tabel 7 Licenser i tidsbegrænsede zoner, marts 2024**

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Licenszone	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Total	Antal p-pladser
Grønjord	356	3	<b>359</b>	620
Havnestaden	1.002	0	<b>1.002</b>	723
Den Hvide Kødby	0	41	<b>41</b>	379
Hellerup Station	369	1	<b>370</b>	273
Lergravsparken*	2.842	128	<b>2.970</b>	2.779
Vanløse	2.477	28	<b>2.505</b>	2.760
Valby Syd	1.494	35	<b>1.529</b>	1.504
Nordvest	4.275	178	<b>4.453</b>	4.329
Amager Strand**	489	8	<b>497</b>	1.621
Sundbyvester**	3.971	65	<b>4.036</b>	3.397
Sundbyøster**	1.887	30	<b>1.917</b>	2.627

\*Lergravsparken er med de nye tidsbegrænsede zoner på Amager blevet udvidet.

\*\* Del af de nye tidsbegrænsede zoner oprettet d. 1. december 2023 på Amager.

## Parkeringslicenser fordelt på køretøjer

Kommunerne har mulighed for at prisdifferentiere parkeringslicenser på baggrund af miljøhensyn, og i Københavns Kommune er beboerlicenserne inddelt i forskellige priskategorier afhængig af køretøjets brændstofforbrug. Se Tabel 8 for en oversigt over de forskellige priskategorier. Stigningen i el- og brintkøretøjslicenser skyldes, at fritagelsen for betaling for el- og brintkøretøjer per 1. januar 2024 er ophørt, hvorfor disse typer køretøjer også fra 1. januar 2024 har fået mulighed for at købe beboerlicens. Der har generelt i hele Københavns Kommune været en markant stigning i antallet af hjemmehørende elbiler i løbet af 2023.

## Parkeringsbelægning

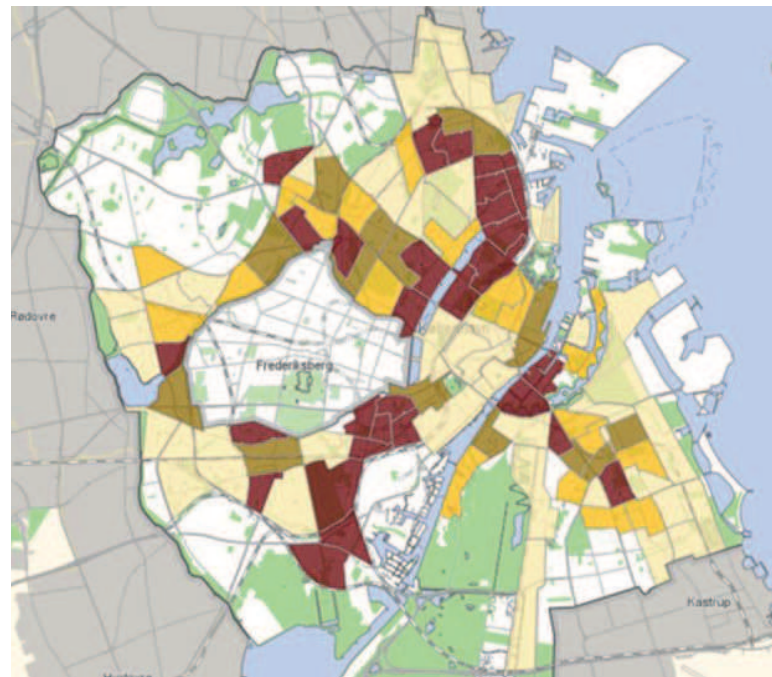
To gange årligt udføres der parkeringstællinger i 86 tælleområder i byen. I 2023 er der desuden udført tællinger i 25 yderligere områder af byen i forbindelse med arbejdet omkring oprettelse af tidsbegrænsede parkeringszoner.

Parkeringsbelægningen er forholdsvis uændret siden sidste år.

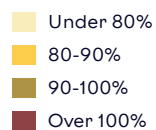
Figur 1 herunder viser den seneste parkeringsbelægning kl. 22 fra efterår 2023.

**Figur 1 Parkeringsbelægning kl. 22:00 efterår 2023**

Kilde: Københavns Kommunes parkeringstælling



Belægningsprocent kl. 22



**Tabel 8 Beboerlicenser fordelt på kategori 2022-2024**

Kilde: Københavns Kommunes opgørelser

Kategori	August 2020*		Marts 2022		Marts 2023		Marts 2024	
	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser
Elbil, brintbil og elmotorcykel	200	795**	205	557**	215	702	695	4.929***
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.000	27.420	1.015	28.952	1.335	28.081	1.390	27.180
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.000	5.518	2.030	5.424	2.405	5.101	2.505	4.781
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.000	7.889	2.030	7.073	2.405	6.321	2.505	5.726
Forbrug ikke registreret	2.000	978	2.030	504	2.405	475	2.505	386
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	4.000	10.211	4.060	7.816	5.530	6.519	5.755	5.486
<b>Total</b>		<b>52.811</b>		<b>50.326</b>		<b>47.199</b>		<b>48.488</b>

\*Nye højere priser trådte i kraft 1. april 2022. Borgerne blev først opkrævet ny pris ved fornyelse af licens

\*\* Pr: 1. januar 2020 er det gratis at parkere el- og brintkøretøjer på kommunale p-pladser på gadeplan.

\*\*\* Pr: 1. januar 2024 er el- og brintkøretøjernes fritagelse for betalingsparkering ophørt.



# Status på trafiksikkerhed

## Opsummering

I 2022 registrerede Københavns Politi i alt 5 dræbte og 365 tilskadekomne i København. Heraf 199 alvorligt tilskadekomne.

Det tal ligger ca. 25 % højere end de to foregående år, hvor trafikken var præget af COVID-19-nedlukninger m.m. og 10 % højere end de fem foregående år.

Det går på den baggrund den gale vej, hvis visionen om, at "ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken", der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i 2017, skal indfries.

Mere end tre ud af fire af de tilskadekomne er fodgængere eller cyklister. I omkring fire ud af fem ulykker er en bilist modpart, mens cyklister er modparter til tilskadekomne fodgængere og cyklister i ca. hver 10. ulykke.

Disse tal bygger på Politiets ulykkesrapporter. Tal fra Landspatientregistret viser, at antallet af trafikanter, der bliver behandlet på akutmodtagelser, er ca. 10 gange så højt.

De endelige tal for 2023 er endnu ikke offentliggjort. Data i dette statusnotat medtager således kun ulykker, der er sket frem til 2022. Vejdirektoratet forventer at offentliggøre ulykkestal for 2023 i juni/juli 2024.

Med Borgerrepræsentationens vedtagelse i 2021 af Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025, er der peget på følgende fem overordnede områder, der skal

arbejdes indenfor for at nå målsætningen på trafiksikkerhedsområdet.

- Bedre ulykkesdata
- Trafiksikkerhed i planlægningen
- De kompetente trafikanter
- Sikre køretøjer
- Sikre og trygge veje

Dette statusnotat beskriver foruden ulykkesudviklingen også initiativer, der er gennemført indenfor de enkelte temaer.

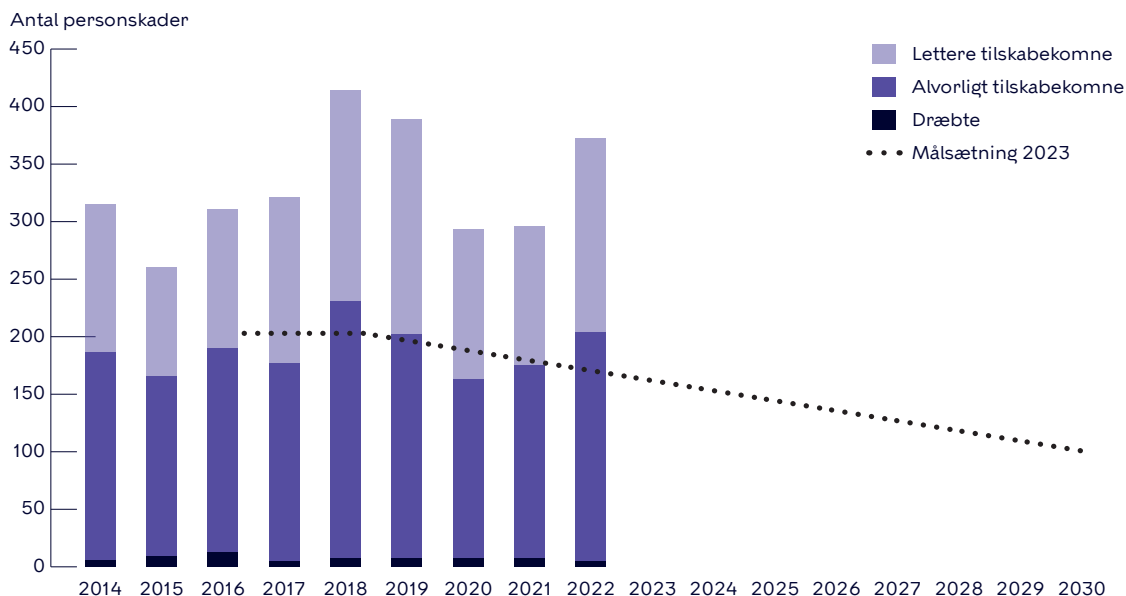
Foruden de menneskelige omkostninger ved at komme til skade i trafikken, er trafikulykker forbundet med store kommunale omkostninger. Opgørelser fra Vejdirektoratet (2013) viser, at en politiregistreret tilskadekommen koster 400.000 kr. til genoptræning, pleje m.m. Der er således mange penge at spare ved at reducere antallet af tilskadekomne.

## Målsætninger

Færdselssikkerhedskommissionens nationale Handlingsplan 2021-2030 peger på, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres frem mod 2030, med baggrund i antallet af dræbte i 2017-2019.

For Københavns Kommune vil det svare til 3 dræbte og 97 alvorligt tilskadekomne. Siden 2014 har antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne ligget stort set stabilt på ca. 200 dræbte og alvorligt tilskadekomne.

**Figur 1 Antal dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne, samt målsætningslinje for dræbte og alvorligt tilskadekomne på baggrund af national målsætning om halvering på baggrund af basis 2017-2019**



## Tilskadekomne og deres modparter

### Politiets registreringer

Over halvdelen af de tilskadekomne i København er cyklister, og omkring hver femte er fodgængere. Indsatser for at reducere antallet af tilskadekomne er derfor i høj grad målrettet ulykker, hvor fodgængere og cyklister kommer til skade.

I mere end fire ud af fem ulykker, hvor en cyklist kommer til skade, er biler (inkl. busser og lastbiler) modpart. For fodgængere er tallet 7 ud af 10. Mere end en

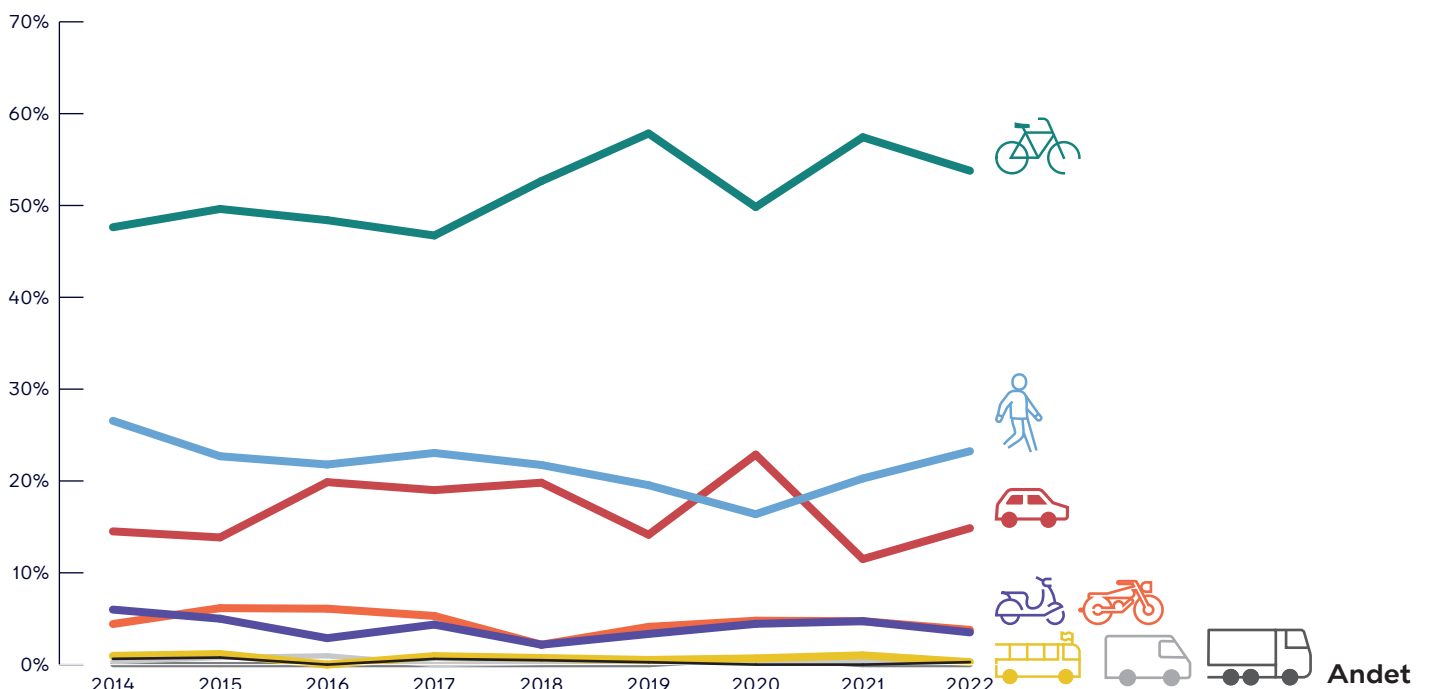
ud af fem ulykker, hvor en cyklist kommer til skade, er en cyklist modpart.

Ud fra tilgængelige data er det ikke muligt at afgøre, hvem der juridisk er ansvarlig for en ulykkes opståen. I mange situationer kan infrastrukturen spille en rolle. Ligeså kan den tilskadekomnes og modpartens orientering og opmærksomhed have spillet en rolle i ulykkens opståen. Ulykkerne kunne ofte være undgået, hvis den ene eller begge parter i ulykken havde haft en mere opmærksom adfærd.

Tabel 1 Modparter i ulykker i 2022

Tilskadekomne	Modparter								
	Fodgængere	Cykel	Knallert	Bil	Bus	Varebil	Lastbil	Andet	Eneheld
Fodgænger	0,0 %	22,1 %	1,2 %	55,8 %	4,7 %	9,3 %	1,2 %	5,8 %	0,0 %
Cykel	1,0 %	12,3 %	2,6 %	65,1 %	3,6 %	6,7 %	5,6 %	1,5 %	1,5 %
Knallert	0,0 %	25,0 %	0,0 %	66,7 %	0,0 %	8,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
MC	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Bil	3,7 %	0,0 %	0,0 %	63,0 %	5,6 %	5,6 %	7,4 %	0,0 %	14,8 %

Figur 2 Udvikling i andel af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne fordelt på transportmidler.



### *Et stort mørketal*

Ovenstående tal bygger alene på oplysninger fra ulykker, hvor Politiet har skrevet rapport.

Tal for Landspatientregistret viser, at antallet, der bliver behandlet på akutmodtagelser som følge trafikulykker, er ca. 10 gange højere end det, politiet registrerer.

Informationerne om de enkelte ulykker er dog sparsomme i Landspatiensregistret, og giver kun en meget begrænset viden om transportmidler, tilskadekomst og stedfæstelse.

Region Hovedstaden har igangsat et projekt, hvor de tilskadekomne bliver bedt om selv at rapportere yderligere om deres ulykker.

Et "smugkig" i de indsamlede data fra de første 8 måneder af projektet giver en indikation af, hvordan vi på sigt kan benytte data.

- Der er 516 tilskadekomne der har stedfæstet deres ulykke (Politiet registrerede i hele 2022 370 tilskadekomne)
- 80 % var cyklister
- 10 % var fodgængere
- Eneulykker udgjorde halvdelen af de registrerede ulykker

Foruden de 516 ulykker der er stedfæstet på et kort, er der en andel der har besvaret dele af spørgeskemaet, men uden at stedfæste.

Det har ikke været muligt på nuværende tidspunkt at vurdere alvorligheden af skaderne. Men alvorlige nok til at man har opsøgt Akutmodtagelse eller 1813.

### **Status på udvalgte initiativer**

Afsnittet beskriver udvalgte initiativer indenfor hver af de fem temaer, der er udpeget i Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025.

#### *Bedre ulykkesdata*

Datagrundlaget for ulykker i København afgørende for at sætte ind de rette steder. Der er i 2023 arbejdet på såvel at forbedre eksisterende data fra Politiet, som at benytte nye datakilder.

#### *Bedre data om politiregistrerede ulykker*

I samarbejde med Københavns Politi har forvaltningen gennemført 5 temamøder med mere end 150 deltagende betjente, med det fokus at forbedre registrering af trafikulykker. Formålet med undervisningen var at sætte fokus på, at grundige politirapporter indgår i det ulykkesforebyggende arbejde samt fremadrettet at skabe fokus på at registrere vigtigste informationer om ulykkerne.



Foto Københavns Kommune

### *Samarbejde med Region Hovedstaden*

Forvaltningen har gennem 2023 været i en tæt dialog med Region Hovedstaden, om deres treårige projekt, hvor tilskadekomne, der har været i kontakt med Akutmodtagelser eller 1813, via e-Boks opfordres til at udfylde et spørgeskema med yderligere informationer om deres ulykke.

Teknik- og Miljøforvaltningen er i tæt dialog med Region Hovedstaden om at afsøge mulighederne for en permanent ordning og en model for, hvordan København og regionens øvrige kommuner kan få adgang til data, med respekt for gældende lovgivning om persondatabeskyttelse.

Det vurderes, at de samlede informationer giver et godt fundament for at kortlægge forholdene om ulykken. Det danner dermed et grundlag for at udpege forebyggende indsatser, såvel stedspecifikke som adfærdsrettede.

### **Trafiksikkerhed i planlægningen**

#### *Øget fokus på trafiksikkerhed i lokalplaner*

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner, arbejder forvaltningen med en ny proces, hvor forvaltningen anbefaler at bygherre gennemfører Trafiksikkerhedsrevision i de lokalplaner, hvor der er særlige trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, for derigennem at få en uvildig trafiksikkerhedsfaglig vurdering af det ønskede vejprojekt.

#### *Trafiksikkerhed på tværs af forvaltninger*

Igennem de sidste år er dialogen med andre forvaltninger, herunder særligt Børne- og Ungdoms- samt Kultur- og Fritidsforvaltningerne øget i forbindelse med etablering af nye skoler samt renovering af skoler og fritidstilbud.

### De kompetente trafikanter

I hovedparten af alle ulykker spiller trafikanternes adfærd en væsentlig rolle både for ulykkens opståen og konsekvenserne herefter. Desuden ville anderledes adfærd og øget opmærksomhed kunne have medvirket til at undgå ulykkens opståen. Derfor har Københavns Kommune igennem 2023 deltaget i flere af Rådet for Sikker Trafiks nationale kampanjer, ved at gøre dem synlige på de københavnske veje samt via kommunens sociale medier, som supplement til Rådet for Sikker Trafiks aktiviteter på sociale medier og ved TV-annoncering, presse m.m.

“Kør cykel når du kører cykel”- kampagnen blev gennemført i oktober måned 2023, og bestod i København af opsætning af plakater ved cykelparkeringspladser bl.a. ved Metro- og S-togsstationer, uddannelsesinstitutioner mm.

Desuden blev kampagnen understøttet på Sociale medier.

### Sikre køretøjer

Køretøjers udformning har stor betydning for sikkerhed og tryghed på byens veje.

Teknik- og Miljøforvaltningen har deltaget i et arbejde i regi af Transportministeriet, for at finde modeller for, hvordan de mest sikre lastbiler kan få størst mulig udbredelse i byer i Danmark. Arbejdet tog udgangspunkt i erfaringer fra London, hvor man har indført zoner for hvilke typer lastbiler, der må køre hvor.

Arbejdet er endnu ikke endelig afsluttet i Transportministeriet, men forventes på sigt at give bedre muligheder for at stille krav om at bruge de sikreste lastbilstyper. Systemet i London er bygget op om et stjernesystem, hvor lastbiler med godt udsyn, store glaspartier m.m. har 5 stjerner, mens lastbiler med dårligt udsyn har nul stjerner.



Foto Københavns Kommune

Figur 3





## Sikre og trygge veje

Vejenes udformning spiller ligeledes en afgørende rolle for, hvordan trafikanter agerer i trafikken. Udformning af strækninger og kryds kan være medvirkende til at sende et signal til trafikanterne om valg af den rette hastighed, skabe gode oversigtsforhold samt medvirke til, at trafikanter er ekstra opmærksomme i situationer, der er komplicerede og kræver særlig opmærksomhed.

### *National trafiksikkerhedspulje.*

Københavns Kommune har i 2023 fået tilsagn om 40 % støtte til ombygning af tre ulykkesbelastede kryds. Det drejer sig om:

- H.C. Andersens Boulevard - Tietgensgade  
I krydset har politiet i perioden 2018-2022 registreret ni personskadeulykker og 28 materielskadeulykker
- Øster Voldgade - Webersgade  
I krydset har politiet i perioden 2018-2022 registreret syv personskader i fem ulykker, samt to materielskadeulykker
- Godthåbsvej - Sallingvej - Hillerødgade  
I perioden 2018-2022 har Politiet registreret seks personskadeulykker og 32 materielskadeulykker.

Den Nationale trafiksikkerhedspulje er en del af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021. Der er pt ikke truffet aftale i folketinget om en ny pulje til kommunale trafiksikkerhedsprojekter.

### *Lavere hastigheder i byen*

I løbet af 2022 og 2023 er hastighedsgrænserne på veje med en hastighedsgrænse på 60 km/t blevet sænket til 50 km/t. Det betyder, at der i dag kun er ganske få strækninger, hvor der må køres 60 km/t. Fælles for dem er, at der ikke må færdes cykler eller fodgængere på strækningerne.

De første 40 km/t lavhastighedszoner og strækninger med lavere hastighedsgrænser end 50 km/t er blevet etableret i løbet af 2023, som følge af den politiske vedtagelse om at sænke hastighedsgrænsen med 10 km/t i hele byen. (Budget 2022).

Det er for tidligt at sætte tal på trafiksikkerhedseffekten af den nye hastighedsgrænser, men i de kommende år vil ulykkesituationen blive fulgt tæt. Forventningen er, at antallet af tilskadekomne vil falde de kommende år, efterhånden som hastighedsgrænserne bliver sænket. Hastighedsgrænserne bliver dog ikke sænket på de regionale veje, hvor hovedparten af trafikken afvikles, og hvor der sker mange ulykker. Initiativet vil således alene påvirke antallet af trafikulykker på de mindre veje.

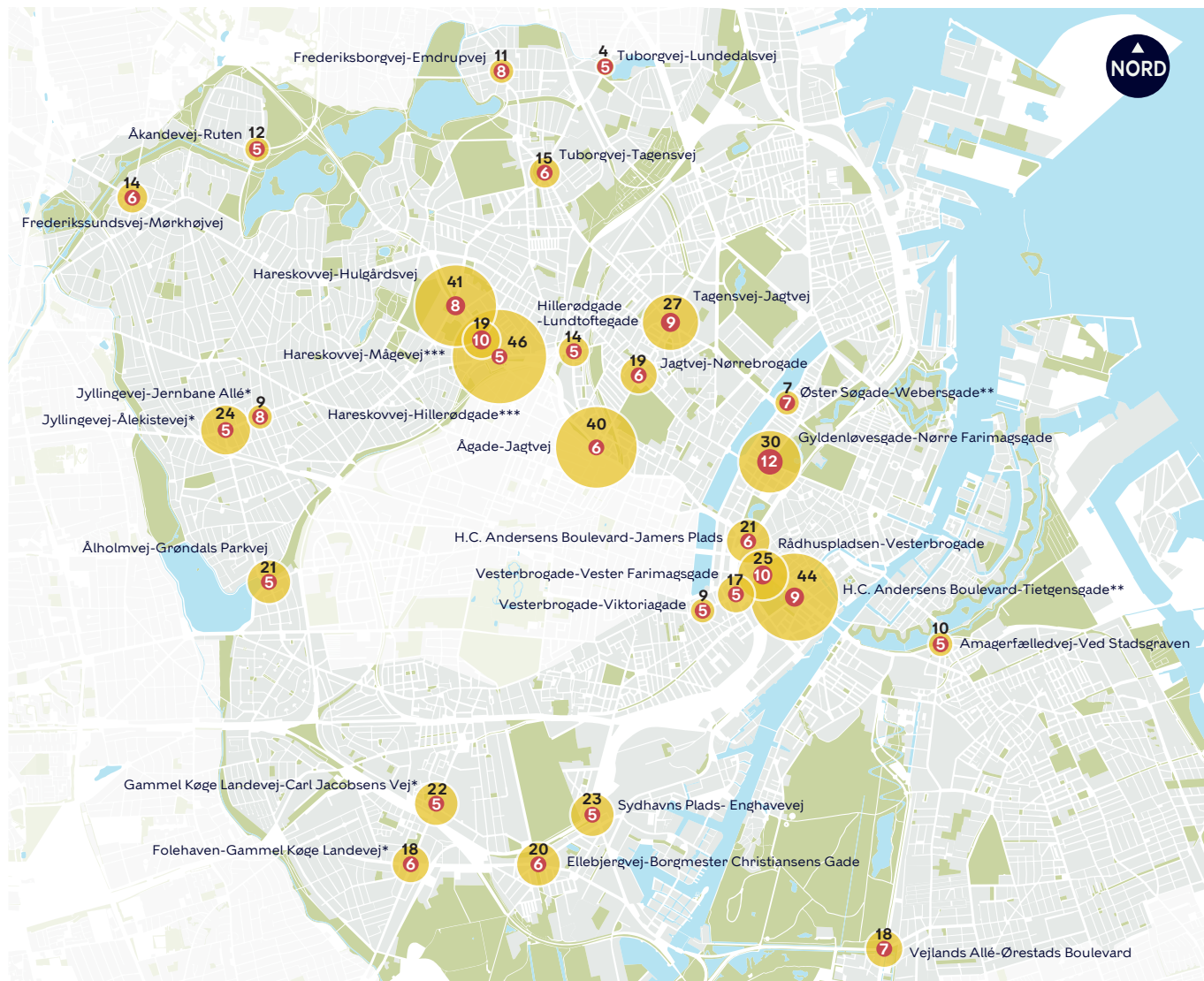
## Udpeging af ulykkesbelastede kryds.

Hvert år udpeger Teknik- og Miljøforvaltningen de kryds, hvor der sker flest personskader. På illustrationen figur 4 - fremgår det, at en del af de kryds, der er mest ulykkesbelastede, er i gang med at blive ombygget. Potentialet er dog fortsat stort ved at fokusere på de mest ulykkesbelastede steder i byen, når der politisk prioriteres midler til at finansiere trafiksikkerhedsprojekter.

Forvaltningen vil fremover benytte kortet over de mest ulykkes belastede kryds, bl.a. i myndighedsbehandlingen af ansøgninger om opsætning af reklame på stillads for på den måde at sikre at stilladsreklamer ikke fanger trafikanternes opmærksomhed, hvor der er mest brug for den i trafikken.

**Figur 4 Ulykkesbelastede kryds 2018-2022**

Kryds med mere end fem personskader



**x** Antal tilskadekomne

**O** Antal ulykker

\* Der er afsat midler til ombygning

\*\* Der er givet tilsagn om støtte fra National Trafiksikkerhedspulje

# 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 Slotsolmen 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



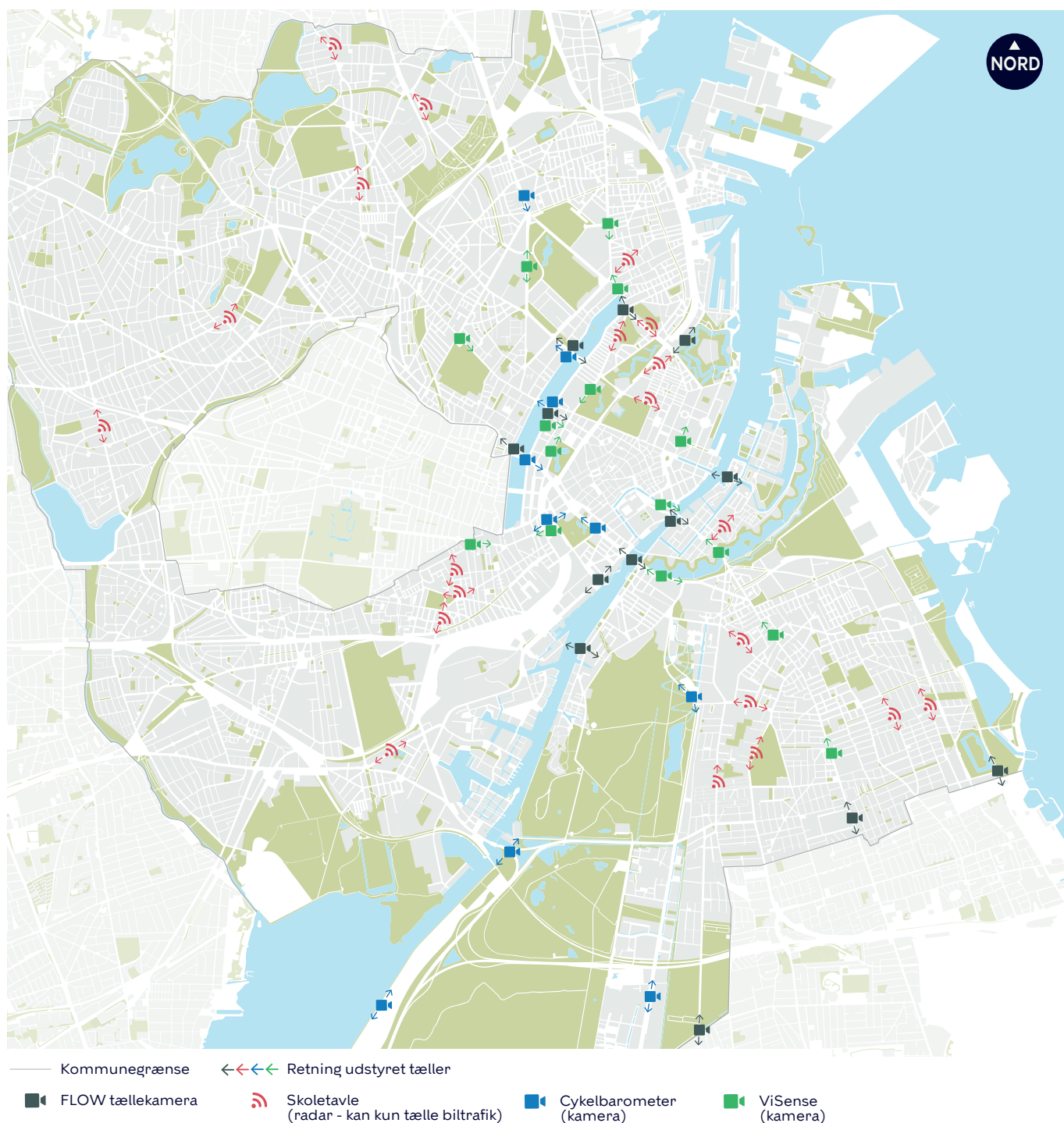
Kortudsnit fra MobiMaestro

## 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





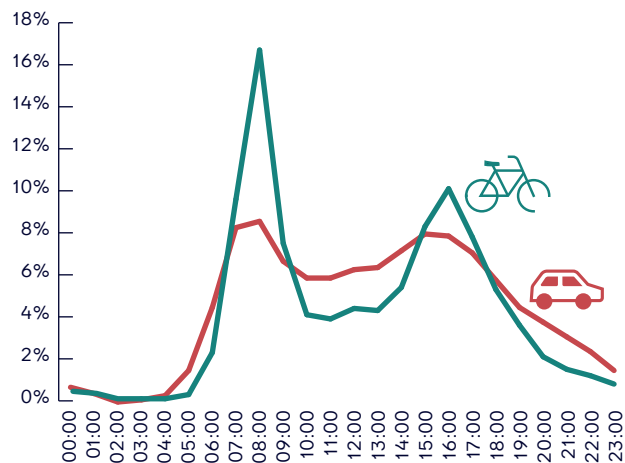
## Fremkommelighed for cyklister og biler i 2023

På fem udvalgte lokationer er der indsamlet sensordata af antallet af cyklister og biler. 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.

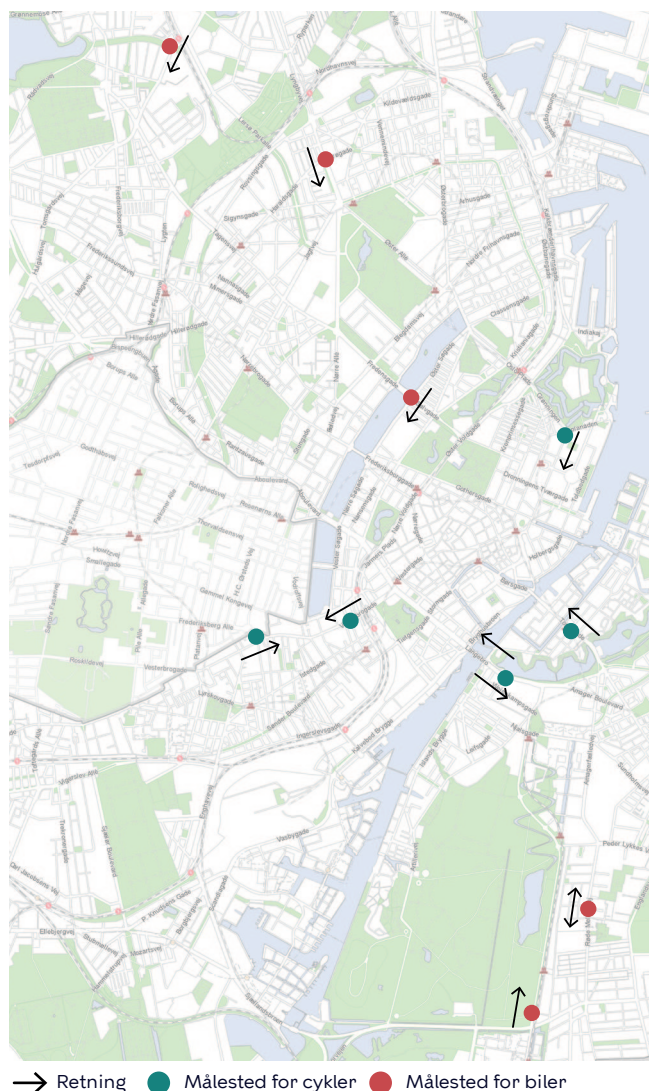
Ikke overraskende er der flest biler og cykler på vejene i spidsbelastningen i morgentimerne mellem kl. 07.00-09.00 og igen i eftermiddagstimerne fra kl. 15.00-17.00.

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 biler



Figur 3 Placeringen af de målte lokationer





## Cykeltrafik

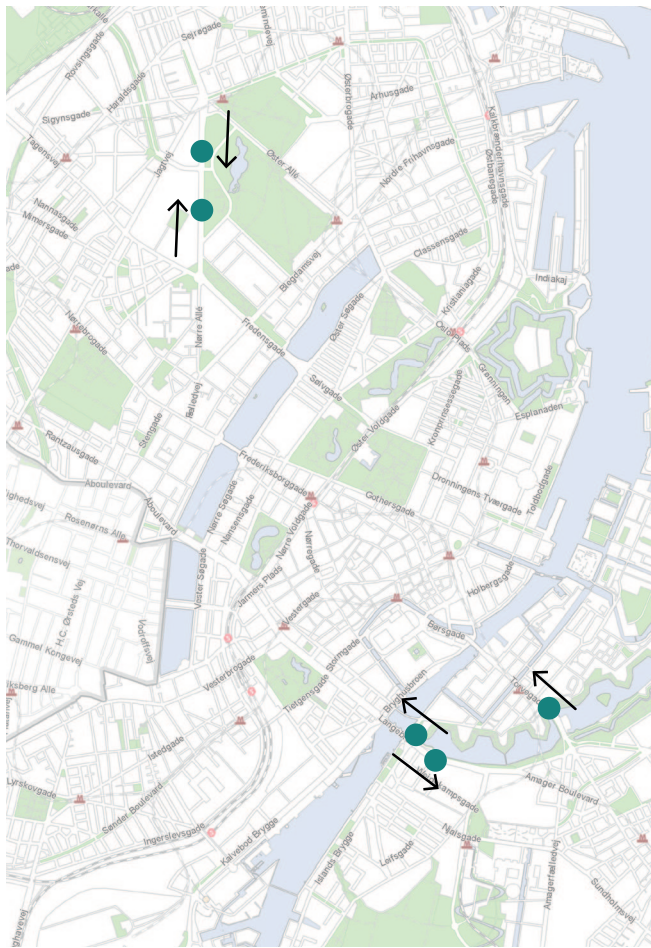
Forvaltningen har set på, hvilke retninger cyklisterne cykler i myldretiden ved at indsamle sensordata for antallet af cyklister på udvalgte lokationer.

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

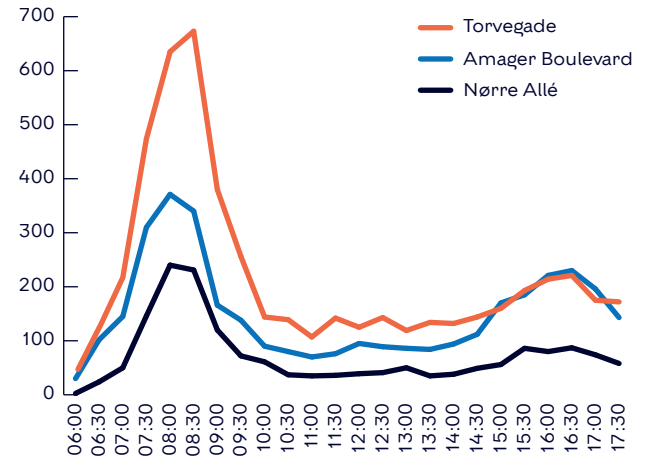
Gennemsnitshastigheden og fremkommeligheden for cyklister i København påvirkes af mange forskellige faktorer. Det kan være vejarbejde, antallet af cyklister, bredden på cykelstierne, hvor længe cyklisterne skal vente for rødt ved lyskryds og meget mere.

**Figur 6 Retning og målested for indadgående og udadgående cykeltrafik**

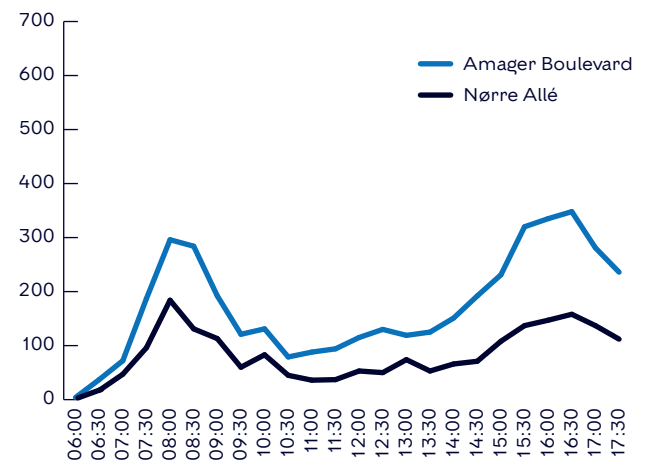


Note: Sensoren på Torvegade udadgående var ude af drift i måleperioden, hvorfor der ikke vises data for denne i år.

**Figur 4 Gennemsnitlig døgnavariation for alle hverdage (mandre) 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 (mandre) 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.

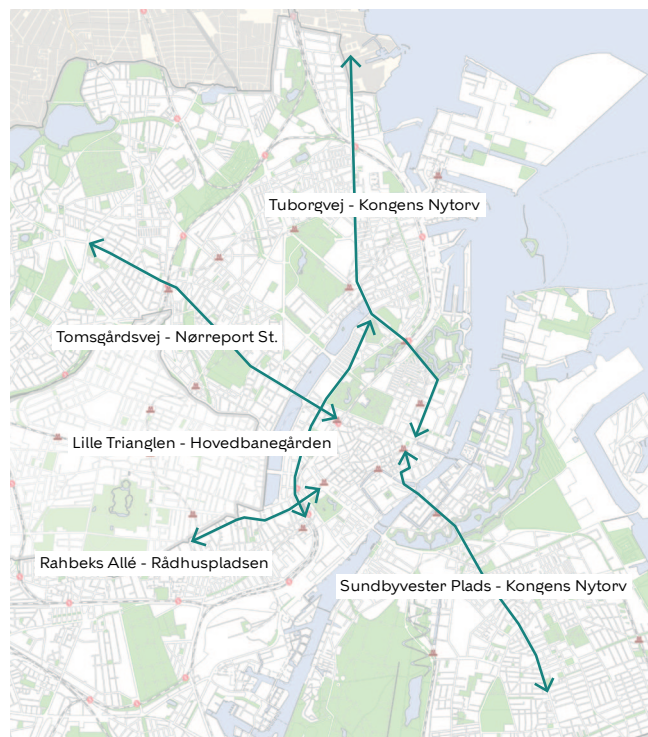
Ligeledes kan det have negative konsekvenser, hvis der foretages ændringer i ét trafiksignalanlæg uden at det gennemtænkes med de andre trafiksignalanlæg på strækningen.

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.

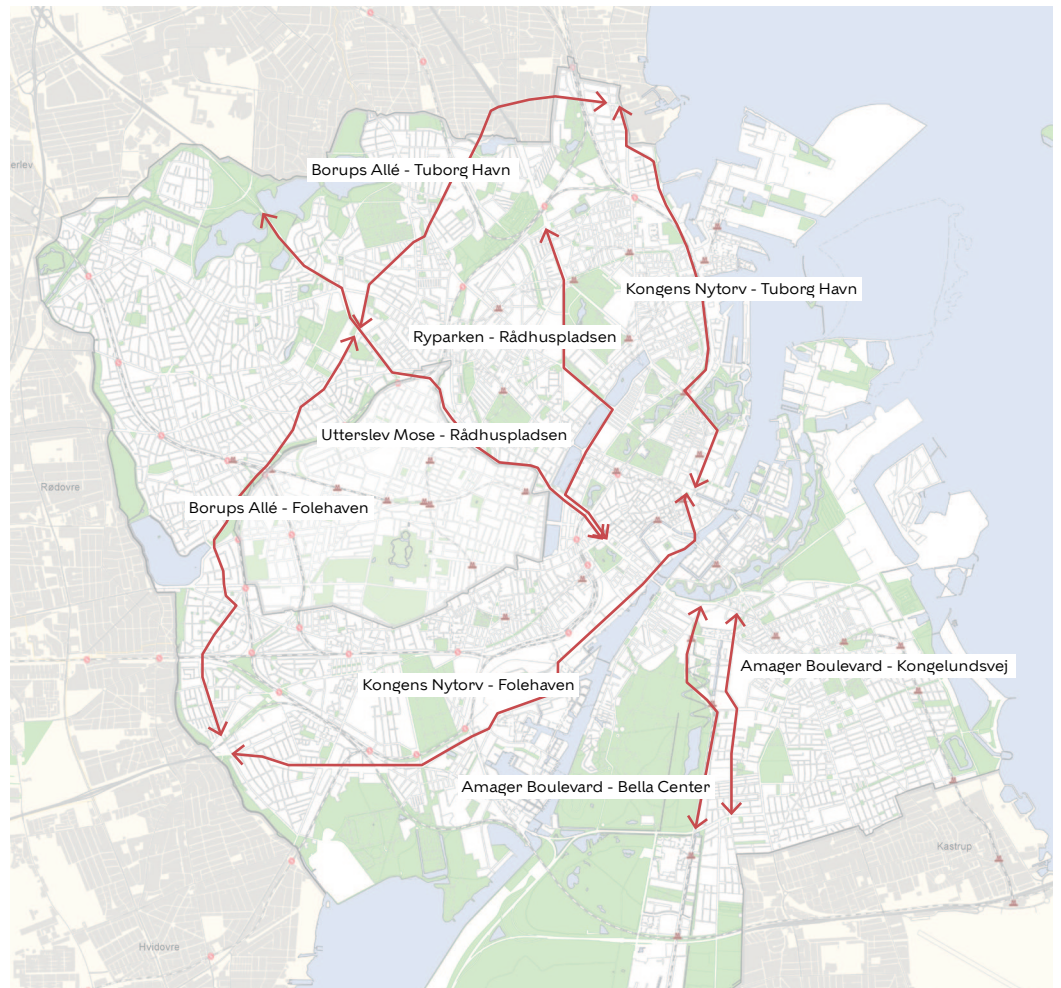
Der er dermed et potentiale for at justere den hastighed de konkrete samordninger er indstillet til, der normalt afspejler den tilladte hastighed (fx 50 km/t), til et niveau der bedre matcher den reelle afviklingshastighed, der ofte er lavere pga. trængsel og opstuvning.

**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**

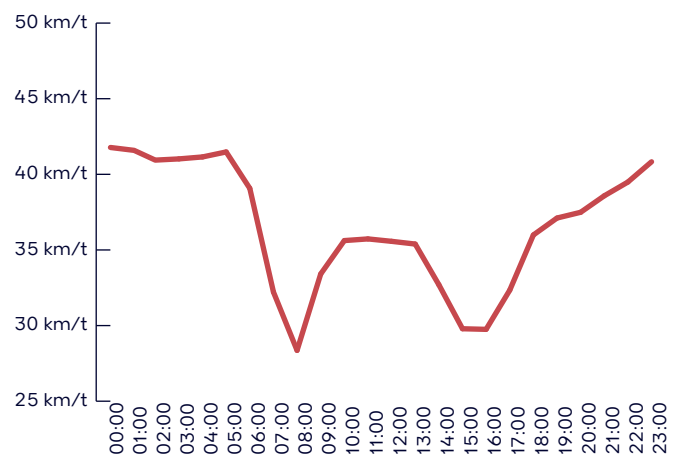
Strækning	Længde (km)	Rejsetid 2022 (min)	Rejsetid 2023 (min)	Hastighed 2022 (km/t)	Hastighed 2023 (km/t)
Amager Boulevard <-> Bella Center	3,33	5,6	5,3	35,9	37,6
Amager Boulevard <-> Kongelundsvej	2,72	5,4	5,3	30,5	30,7
Ring 2 Nord, Borups Alle <-> Tuborg Havn	5,11	10,1	9,5	30,2	32,2
Ring 2 Syd, Kongens 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 gennemsnitsverdagsgøgn i en uge i september (d. 11.-15. sept. 2023).



# Status på Københavns trafikmodel COMPASS

## Opsummering

I 2023 har COMPASS Sekretariatet i samarbejde med den tilknyttede rådgiver forestået en basisopdatering af COMPASS, hvor forudsætninger relateret til infrastruktur herunder veje, jernbaner og køreplaner samt ikke infrastruktur relaterede forudsætninger, der dækker over prognoser for antallet af arbejds-, parkerings- og studiepladser og forventninger til den demografiske og økonomisk udvikling, er blev opdateret.

Før opdateringen blev trafikmodelberegninger udført for scenarieårene 2017, 2021, 2025 og 2035. I forbindelse med basisopdateringen blev infrastruktur og forudsætninger for scenarieårene 2025 og 2035 opdateret, hvor også scenarieårene 2050 og 2070 blev tilføjet, da muligheden for trafikaleberegninger langt ud i fremtiden har været efterspurgt. Infrastruktur og forudsætninger blev ikke opdateret for scenarieårene 2017 og 2021, og opdateringen blev afsluttet primo 2024.

## Hvad er en basisopdatering?

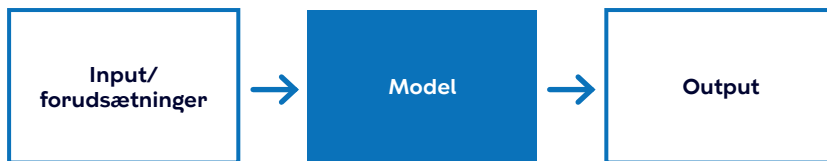
En basis opdatering er en opdatering og ændring af forudsætninger, der ligger til grund for trafikmodelberegningerne i Københavns Kommunes trafikmodel COMPASS. Det forventes at modellen i store træk skal afspejle virkeligheden. Derfor er det nødvendigt med en opdatering af forudsætningerne i COMPASS.

Basisopdateringen består af opdateringer og ændringer af forudsætninger med relation til infrastruktur herunder veje, stier, kryds, jernbaner, køreplaner og byudviklingsområder. I tillæg til dette er der også de ikke infrastruktur relaterede forudsætninger, som dækker over prognoser for befolkning, økonomi, antallet af arbejds-, parkerings- og studiepladser samt trafikken til og fra modelområdet, og andelen af f.eks. elbiler og elcykler.

Opdateringen af COMPASS betyder, at basisår 2017 samt prognoseår 2021 ikke opdateres idet disse ikke længere anvendes i planlægningen. Derimod implementeres to nye fremtidige prognoseår gældende for årene 2050 og 2070.

COMPASS Sekretariatet har i samarbejde med den tilknyttede rådgiver opdateret forudsætningerne vedr. befolkning osv., hvilket baseres på informationer fra kommunernes egne forventninger i Region Hovedstaden samt Roskilde og Køge Kommune, mens informationer fra Danmarks Statistik danner rammer for befolkningsfremskrivningen for øvrige kommuner i Region Sjælland.

Figur 1 Input/ forudsætninger er første skridt i trafikmodellen COMPASS



Antallet af arbejdspladser i København baseres på en fremskrivning af antal arbejdspladser ved en zonebaseret arbejdspladsprognose for de enkelte scenarieår. Antallet af arbejdspladser for øvrige kommuner fremskrives til 2040 på grundlag af den senest foreliggende prognose, som benyttes i Statens nationale trafikmodel "Grøn Mobilitetsmodel" (GMM), hvor antallet af arbejdspladser er fordelt på brancher. For perioden efter 2040 foretages en generel fremskrivning baseret på den forudsatte befolkningsudvikling i hovedstadsområdet.

Forudsætningerne for infrastrukturen er implementeret af COMPASS Sekretariatet og baseres på input fra samarbejdspartnere internt i Københavns Kommune samt informationer fra Statens Infrastrukturplan og Statens trafikmodeller GMM, den tidligere LTM og OTM.

De største ændringer i Københavns Kommune i denne basisopdatering forekommer i de større byudviklingsområder ved Bådehavnsgrøden, Nordhavn, Jernbanebyen og Lynetteholmen, hvor der er indlagt nye befolkningsprognoser samt infrastruktur der i fremtiden gør det muligt at analysere trafikken i disse områder.

## Historik

Københavns Kommune fik i sommeren 2021 overdraget COMPASS Trafikmodellen til test, hvilket udmøntede sig til forskellige tilretninger og den endelige finkalibrering i løbet af efteråret 2021 og vinteren 2022 inden Københavns Kommune i primo 2022 overtog trafikmodellen til drift.

Efter ibrugtagning af modellen blev arbejdet med den første basisopdatering igangsat i sommeren 2022 og efterfølgende har den interne styregruppe for COMPASS vedtaget rammerne for fremtidige basisopdateringer, hvor det er besluttet at basisopdateringerne skal foretages hvert 2. år eller efter behov.

Den nyligt forestået basisopdatering er den første basisopdatering efter de nye principper, og opdateringen har været i proces i perioden maj 2023 til januar 2024.

### Processen

Processen begyndte med indsamling af data internt i forvaltningen og via eksterne kilder, hvilket danner grundlag for det videre arbejde med indstilling af projekter med relevans for COMPASS. Der blev nedsat en arbejdsgruppe, der på baggrund af disse informationer udarbejdede en liste med projekter til styregruppen, der efterfølgende har taget stilling til de enkelte projekter.

De godkendte projekter kodes efterfølgende i COMPASS, hvor der også foregår indtil flere test- og kvalitetssikringsrunder inden en orientering til Teknik- og Miljøudvalget (TMU) indsendes, og basisopdateringerne derefter endeligt ibrugtages og anvendes.

### Kriterier for udvælgelsen af projekter

Kriterierne for udvælgelse af projekter, der medtages i basisopdateringen opdeles i generelle og scenarierespecifikke, og derudover skeles der også til Statens Infrastrukturplan samt andre trafikmodeller.

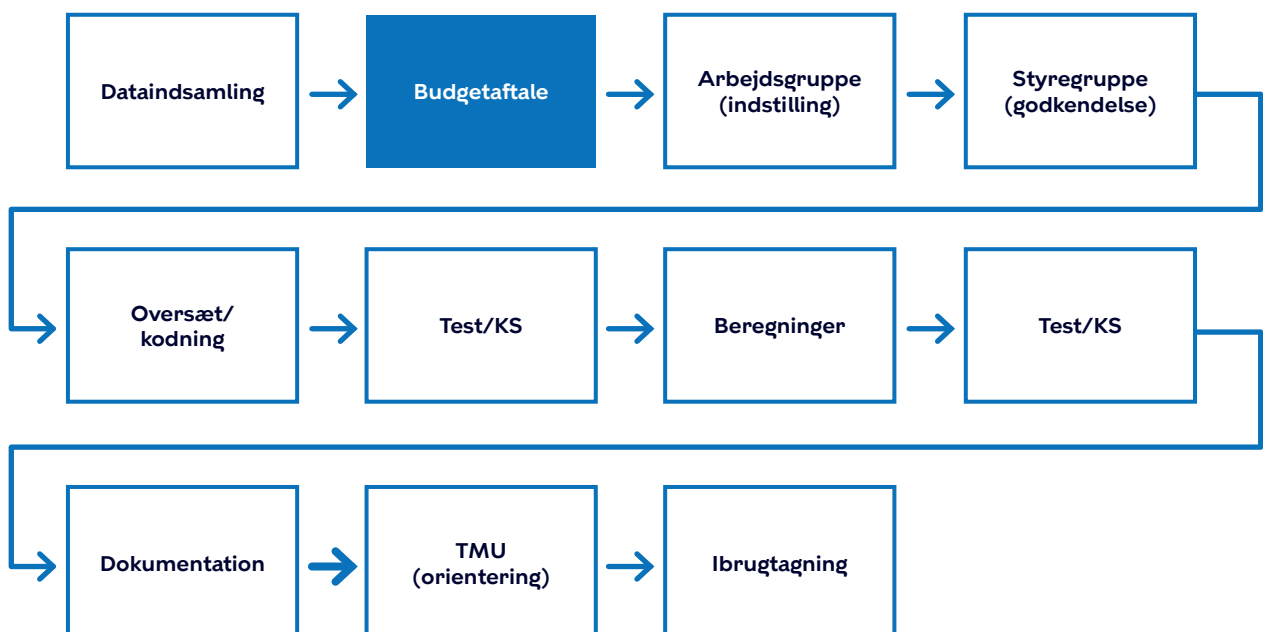
### Generelle udvælgelseskriterier:

Det er et krav, at et projekt skal have en trafikal effekt. I udgangspunktet skal alle ændringer i COMPASS-området inkluderes, men af hensyn til ressourcer udvælges ændringer ud fra et proportionalitetsprincip: Jo længere fra København projektet er, jo større indvirkning på trafikken i COMPASS, og dermed på trafikken i København, bør projektet have. Vi inkluderer derfor ikke små ændringer i udkanten af COMPASS-området.

Et projekt skal have et politisk fokus. Projekter i København, kan være store og have en stor økonomi, men have en meget lille beregningsmæssig indflydelse på trafikken. For at et projekt med mindre trafikal indflydelse skal inkluderes, skal det politiske fokus være desto mere betydeligt.

Et projekt skal have en klar plan hvilket betyder, at der bør lægge en tydelig plan for, hvad beslutningen betyder for byens fysik. Hvis den besluttede og finansierede plan ikke klart uddyber hvad beslutningen konkret betyder, er det ikke muligt at afgøre den trafikale effekt og heller ikke muligt at kode denne i COMPASS. Alternativt kan projektejerne konkretisere projektet, så det dermed bliver muligt, i et vidst omfang, at implementere i COMPASS-modellen.

Figur 2 Oversigt over processen vedr. basisopdateringen af COMPASS





### Scenariet specifikke udvælgelseskriterier:

For prognoseårene 2017 og 2021 foretages der som sagt ingen opdateringer, da det ikke længere er relevant at udføre beregninger for foregående år.

For prognoseåret 2025 er det udelukkende besluttede og finansierede projekter der inkluderes. I prognoseåret for 2035 inkluderes ligeledes forventede projekter, men endnu ikke besluttede og finansierede projekter. Derudover kan der også lægges op til, at nødvendige projekter medtages.

For prognoseårene 2050 og 2070 inkluderes besluttede og finansierede, men de fleste nye projekter i forhold til tidligere prognoseår vil blot være sandsynlige. Her kan det i højere grad være nødvendigt at inkludere de såkaldte nødvendige projekter.

Med kriteriet "nødvendig" menes der, at der kan forekomme en ubalance mellem byudvikling og infrastruktur. Når der er lagt op til en udvikling i dele af byen, som overstiger udbygningen af infrastruktur, opstår der en ubalance mellem efterspørgsel og udbud. I normal planlægning vil byplanlægning og infrastruktur altid hænge sammen, men fordi befolkningsudviklingen automatisk sørger for en udvikling i efterspørgsel, og at besluttet, finansieret og sandsynlig infrastruktur ikke tilsvarende kan levere et tilsvarende udbud, kan der være behov for at introducere noget infrastruktur, der skal sørge for, at trængslen for forskellige transportformer ikke bliver for høj i fremtiden. Dette vil betyde, at den inkluderede infrastruktur bliver et meget groft gæt.

### Eksempler på implementeret infrastruktur

Der er i forbindelse med basisopdateringen implementeret:

- Hastighedsnedsættelser på vejnettet i Københavns Kommune jf. projektet København ned i fart.
- Udvidelse af diverse motorveje jf. Statens Infrastrukturplan.
- Diverse stibroer
- Bustilpasninger
- Opdateringer af køreplaner
- Førerløse S-tog

Af større ændringer tæller blandt andet byudviklingsområderne ved Bådehavnsvej, Nordhavn, Jernbanebyen og Lynetteholm. I disse områder foregår udbygningen etapevis, hvilket også vil afspejle sig i infrastrukturen i COMPASS med forskellige forudsætninger i forskellige scenarieår.

Infrastrukturen i COMPASS opdateres manuelt og på baggrund af input fra kollegaer internt i Københavns Kommune samt eksternt. Derfor er det en enorm ressourcekrævende proces, hvor al input er meget værdsat, og derfor er input meget ønskværdigt idet det sikrer, at infrastrukturen i COMPASS vil stemme overens med virkeligheden og dermed opfylde brugerens ønsker og samtidigt højne kvaliteten af resultaterne af beregningerne.

Basisopdateringen af COMPASS er nødvendig for den videre drift af Københavns Kommunes trafikmodel.

Tabel 1 Implementerede projekter

	Forventet ibrugtagning	Aktive basisår
<b>Infrastruktur i nye byudviklingsområder</b>		
Infrastruktur i Bådhavnsvej	< 2035	35,50,70
Infrastruktur i Jernbanebyen (Fuldt udbygget)	~2035	35,50,70
Infrastruktur i Nordhavn i 2-3 faser	35-70	(35),50,70
Infrastruktur i Østhavnen i 3 faser	35-70	35,50,70
<b>Cykel- og gangprojekter</b>		
Bedre cykelfremkommelse på Torvegade	2028	35,50,70
Cykelforbedringer på Refshalevej (TM130, scenarie 1)	2025	25,35,50,70
Cykelgade på Nordre Frihavnsvej etape 2 (Strandboulevarden - Østbanegade)	2027	-
Cykelgade på Nyhavn	2025	25,35,50,70

	Forventet ibrugtagning	Aktive basisår
Forbindelse: Nordre Toldbod - Refshaleøen (Scn: stibro nord for havfruen til Refshaleøen)	>2025	35,50,70
Ny cykelsti på Valby Langgade mellem Gammel Jernbanevej og Annexstræde	2024	25,35,50,70
Ny cykelstier og reducerede kørespor på Strandboulevarden nord (Nordre Frihavnsgade - Langelinjebroen)	2027	35,50,70
Stibro over banen ved Ny Ellebjerg St.: Strømmen	?	50,70
Stibro: Artillerivej	2025	25,35,50,70
Stibro: Enghave Brygge - Islands Brygge (Scn: det sydlige, J10)	>2025	35,50,70
Stibro: Jernbanebyen - Ingerslevsgade	> 2035	50,70
Stibro: Lynetteholm - Nordhavn	> 2050	50,70
Stibro: Sluseholmen metro	?	50,70
Stibro: Sydhavn - den grønne kile - Sydhavn til Nokken	?	50,70
Stibro: Teglnholmen - Scandiagade	> 2025	50,70
Stibro: Vejlands Allé	> 2025	-
Supercykelsti: Kystbaneruten	2026	35,50,70
<b>Kollektive transportprojekter</b>		
Alle S-tog standser ved Vallensbæk St.	2023	25,35,50,70
BRT på Frederikssundsvej	>2030	35,50,70
BRT på linje 200S i Ring 2½	?	-
BRT på linje 400S i Ring 4	?	-
Etablering af standsning for regionaltog i Glostrup	2035	35,50,70
Fjernbusterminal ved Dybbølsbro St.	2024	25,35,50,70
Hastighedsopgraderinger på S-banen	2035	35,50,70
Letbane på Frederikssundsvej	>2030	-
M5 Øst: Etape 1 (København H. - Refshaleøen)	~2035	35,50,70
M5 Øst: Etape 2 (Refshaleøen - Lynetteholm - Østerport St.)	~2045	50,70
M5: Etape 2.1 (Østerport St.- København H.)	?	70
Metro til Brønshøj	> 2035	-
Metrodrift på Kystbanen	> 2030	-
Metrodrift på S-banen	~2035	35,50,70
Nordhavnsmetroen (Blå hovedforslag - 2 stationer)	2030	35,50,70
Nordhavnsmetroen (Oprindelig variant - 2 stationer)	-	-
Ombygning af Hillerød Station (fuld gennemkørsel)	2026	35,50,70
Opdatering af køreplan for fjern- og regionaltog	23-25	25,35,50,70
S-tog til Roskilde	2034	35,50,70

	Forventet ibrugtagning	Aktive basisår
Sydhavnsmetroen	2024	25,35,50,70
Tilpasning af busnettet til Letbanen i Ring 3 (Minimal tilpasning)	2024	25,35,50,70
Tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen (bedste bud)	2024	25,35,50,70
Tilpasning af busnettet ved Ny Ellebjerg St. (bedste bud)	2024	25,35,50,70
Åbning af Favrholm St.	2023	25,35,50,70
<b>Bil- og vejprojekter</b>		
Alfred Nobels Bro åbner (for biler og busser)	~2023	25,35,50,70
Betalingsparkering for nulemissionskøretøjer	2024	25,35,50,70
Bydækkende hastighedsnedsættelser i KK	2025	25,35,50,70
Delvis nedrivning af Bispeengbuen	?	(35),50,70
Den Grønne Boulevard	> 2035	-
Dybbølsbro Helhedsplan (Fuld lukning af Dybbølsbro for biler)	?	35,50,70
Forlængelse af Frederikssundsmotorvejen	2032	35,50,70
Helsingørmotorvejen/Klampenborgvej + Vejforbedringer ved DTU	2026	35,50,70
Indkørselsforbud omkring skoler (TM033, scenarie 2)	25-28	-
Lukning af Middelalderbyen for biltrafik (færre parkeringspladser) - etape 1	2024	25,35,50,70
Lukning af Middelalderbyen for biltrafik (færre parkeringspladser) - etape 2	2026	35,50,70
Lukning af Middelalderbyen for biltrafik (øvrige tiltag + cykelgade i Nørregade) (se projektet nedenfor)	?	35,50,70
Nordhavnstunnels forlængelse (Nordhavn - Refshaleøen)	~2035	35,50,70
Nordhavstunellen (Svanemøllen - Nordhavn)	2027	35,50,70
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum (scenarie B)	2027	35,50,70
Parkering: P-hus på Strandboulevarden	?	-
Sanering af Frederiksborgvej	2028	-
Trafikø i klimakvarteret/ Ydre Østerbro	27-29	-
Trafikø Indre Nørrebro	2023	25,35,50,70
Udvidelse af Amagermotorvejen	2029	35,50,70
Udvidelse af Hillerødmotorvejen	27-35	35,50,70
Udvidelse af Motorring 4	>2030	35,50,70
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	2029	35,50,70
Vester Voldgade permanent lukket	2026	25,35,50,70
Vesterbro Passage	?	-
Øget kapacitet på Motorring 3	2023	35,50,70
Østlig Ringvej (Scenarie Ø4, Refshaleøen - Københavns Lufthavn)	> 2035	50,70



### **Infrastrukturprojekter i byudviklingsområder**

Der er en del byudviklingsområder hvor planerne for infrastrukturen har varierende detaljeringsgrad. COMPASS' befolkning og arbejdspladser udvikler sig frem mod 2070. For at infrastrukturen, især i byudviklingsområderne kan følge med, vil repræsentanter for arbejdsgruppen på baggrund af eksisterende planer opstille lokal infrastruktur, som sikrer at trafikken i områderne kan afvikles. Denne infrastruktur er en midlertidig pladsholder indtil der kommer et bedre bud på infrastrukturen. Det gælder:

- Bådhavsgade og Stejlepladsen  
(fuldt udviklet fra 2035)
- Jernbanebyen  
(fuldt udviklet fra 2035)
- Nordhavn  
(etapevis udvikling i 2035, 2050 og 2070)
- Østhavnen  
(etapevis udvikling i 2035, 2050 og 2070)

# Status på Københavnernes mobilitetsvaner



Foto Københavns Kommune

## Opsummering

Statusarket giver overblik over forskellige københavneres mobilitetsvaner. Viden om specifikke målgrupper kan blandt andet bruges til gruppebaserede indsatser. I dette statusark dykkes ned i nogle af de forskelle, der adskiller københavnernes mobilitetsvaner, med særligt henblik på køn og alder.

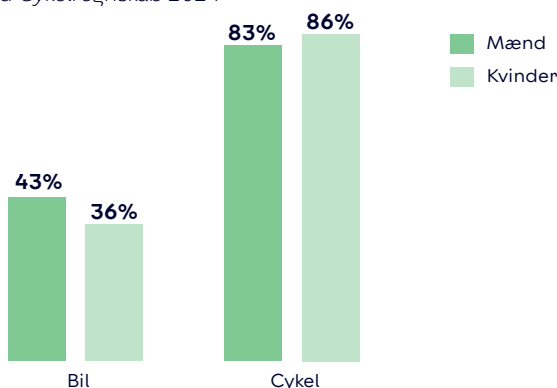
Dette statusark bygger på data fra flere kilder; analysen *Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune* udarbejdet i 2023, forvaltningens egen undersøgelse i forbindelse med cykelregnskabet, som udarbejdes hvert andet år og en mobilitetsanalyse i Københavns Kommunes borgerpanel fra 2023 med 6.500 respondenter. Desuden fremlægges resultater om brugerne fra evalueringen af supercykelstien Avedøreruten, en ny supercykelsti, der blev lanceret i 2023, og som forbinder Hvidovre og København.

## Forskelle i mobilitetsvaner fordelt på køn

I København har mænd og kvinder næsten samme rådighed over en cykel. Nyeste data viser, at 86 % af

### Figur 1 Mænd og kvinders rådighed over bil og cykel

Kilde: Forvaltningens egen spørgeundersøgelse i forbindelse med Cykelregnskab 2024



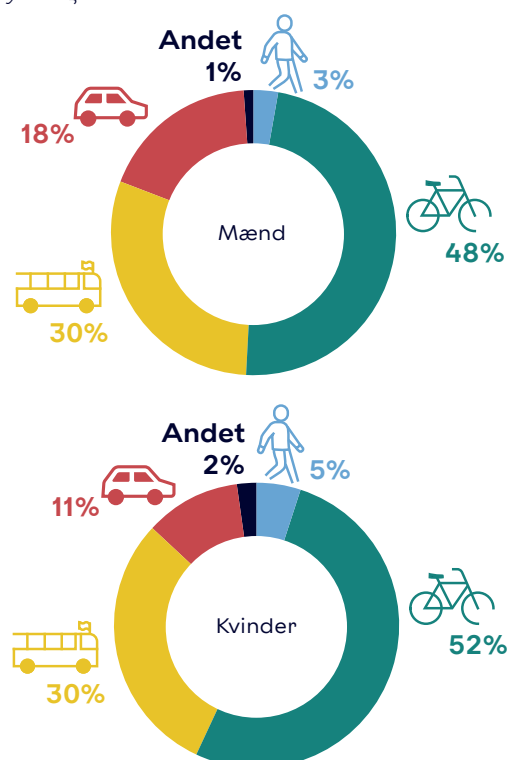
de københavnske kvinder og 83 % mænd råder over en cykel. Forskellen er større ved mænd og kvinders rådighed over bil. På figur 1 ses at 43 % af mændene har rådighed over en bil til daglig transport, hvor det for kvinder er 36 %.

Spørger man københavnerne hvor ofte de cykler er andelen af hverdagscyklister samlet steget med otte procentpoint fra sidste opgørelse til 57 %. Det er samtidig den næsthøjeste andel siden 2008. Det er 60 % af de københavnske kvinder, som svarer at de cykler "hver dag/næsten hver dag", og 54 % af de københavnske mænd. Der kan godt være uoverensstemmelser med virkeligheden, da resultaterne er baseret på respondenternes egen opfattelse af, hvor meget de cykler, som ikke nødvendigvis er realiteten.

Fordelingen i forhold til mænd og kvinders mest benyttede transportform ses på figur 2. Cyklen er både for københavnske mænd og kvinder den mest benyttede transportform, og lige så mange kvinder som mænd benytter kollektiv transport. I forhold til brug af bil ses en større forskel, hvor 18 % af de københavnske mænd bruger bil sammenlignet med 11 % af kvinderne. Dette er for mændene et mærkbart fald fra opgørelsen i 2022, hvor tallet lå på 26 % og 10 % for kvinderne.

### Figur 2 Mænd og kvinders mest benyttede transportform på ture af mere end 5 min.

Kilde: Forvaltningens egen spørgeundersøgelse i forbindelse med Cykelregnskab 2024

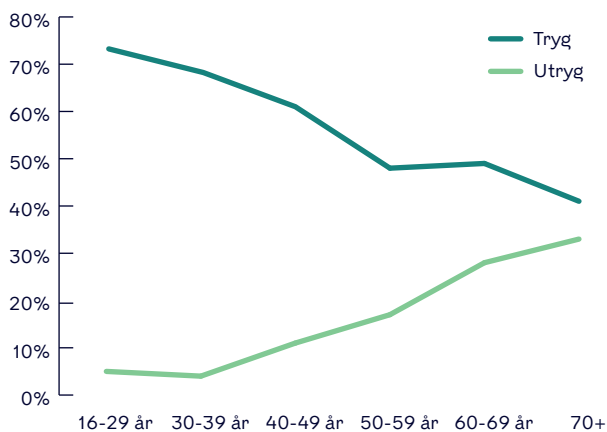


## Oplevet tryghed er afgørende for valg af transport

Københavns målsætning om at 90 % af cyklende københavnere i 2025 skal føle sig trygge på cykel er et godt stykke fra at blive opnået. Andelen er faldet fra 79 % i 2022 til 76 % i 2024. Mænd (72 %) er generelt mere trygge, når de cykler i København i forhold til kvinder (54 %). Samtidig er det særligt tydeligt, at den oplevede tryghed på cykel, falder med alderen. De helt unge er dem, som oplever det mest trygt at cykle i København.

### Figur 3 Tryghed på cykel i forhold til alder

Kilde: Forvaltningens egen spørgeundersøgelse i forbindelse med Cykelregnskab 2024



De mest udbredte grunde til utryghed på cykelstier er:

1. Andre cyklister, der ikke kører hensigtsmæssigt (21 %)
2. Andre cyklister, der kører hurtigt (17 %)
3. For smalle cykelstier (13 %).

Besvarelser fra borgerpanelsundersøgelsen fra 2023 giver indblik i at oplevelsen af utryghed i mange tilfælde beror på omstændigheder ved byens fysiske rammer, som for eksempel en følelse af mangel på plads på fortovet eller på cykelstierne:

*"[Det er] utrygt at cykle i København pga. andre cyklister. Cykelstierne bør være bredere."*

*"Jeg tør ikke længere cykle. Jeg kan ikke overskue kaosset på cykelstierne."*

*"Trængsel på smalle cykelstier, gør det utrygt og stressende at cykle."*

Mens oplevelser af utryghed på vejene i København er påvirket af byens fysiske rammer, er den enkeltes bevægelighed også en faktor. Fx om man er i stand til at følge med et højt tempo på cykelstien kan være afgørende for, om man synes det er trygt at cykle.

Som det ses i citaterne ovenfor, nævner flere respondenter en manglende følelse af tryghed, på grund af andre trafikanters ageren, samt et højt tempo og begrænset plads på cykelstierne.

## Begrænsninger for valg af mobilitetsform

Mens mobilitetsvalg for mange i høj grad afhænger af hverdagens mange og forskellige gøremål og ærinder, så er det ikke alle københavnere der har samme forudsætninger for mobilitet grundet forskellige fysiske og psykiske forudsætninger. Altså er mobilitetsvaner ikke kun et udtryk for frie valg, hvor personlige præferencer som fx pris, fart eller bekvemmelighed er afgørende, men kan også være grundet mangel på et godt alternativ eksempelvis på grund af byens og infrastrukturens indretning.

*"Bussen ville være det hurtigste alternativ for mig, men jeg bliver noget svimmel i busser, så det vil jeg helst ikke. Jeg ville foretrække metro eller tog, selvom det nogle gange er ret overfyldt og ikke særlig behageligt"*

Borgerpanelsundersøgelsen fra 2023 giver indblik i, hvordan byens fysiske rammer og forskellige mobilitetsformer ikke er lige tilgængelige for alle københavnere, og at byen og mobilitetsformerne opleves meget forskelligt pga. individuelle barrierer, der kan begrænse den enkeltes mobilitet. Særligt fremhæves fysiske begrænsninger og mentalt overskud i forklaringer for begrænsninger af mobilitetsvalg.

*"Der mangler rulletrapper ved metro".*

*"Det er for farligt at cykle og der er for langt at gå."*

*"Jeg kan ikke forstå køreplaner".*

*"Jeg kan ikke cykle mere. I øvrigt er cykeltrafikken alt for voldsom".*

I samme undersøgelse er majoriteten af respondenterne tilfredse eller meget tilfredse med forholdene, når de cykler eller går i København, men der er en betydelig andel af respondenter, der giver udtryk for, at infrastruktur, transport og deres egne omstændigheder afgør hvordan og hvor (u) frit, de kan bevæge sig i København.

Med Teknik- og Miljøforvaltningens vision *Vores København* skal Københavns Kommune frem mod 2035 arbejde for en mangfoldig og inkluderende by, hvor muligheder og fællesskaber for alle københavnere sikres uafhængigt af hvem man er, hvor man bor, og hvad man tjener. Det dækker også mobilitet ligesom uddannelse, indkomst, kultur mm.

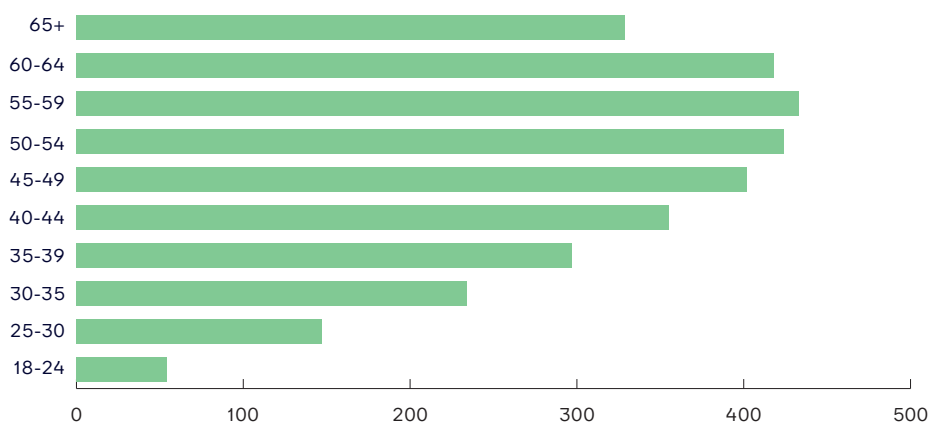


### Bilejerskab vokser med alder og indkomst

Bilejerskabet i København er markant mindre for de laveste indkomstgrupper. Analysen *Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune* viser, at for hver 1.000 indbyggere over 18 år, som tjener under 100.000 kr. om året, er der 56 privatbiler. Det svarer til, at omkring hver syttende i indkomstgruppen ejer en bil. Det er markant lavere end bilejerskabet på tværs af alle indkomstgrupper, hvor der i 2023 var 267 privatbiler for hver 1.000 indbyggere, hvilket svarer til, at omkring hver fjerde voksen i København har bil. Bilejerskabet er større for de højere indkomstgrupper, og er samtidig højere for de ældre aldersgrupper særligt blandt de 55 til 59-årige. Se figur 4 og figur 5 herunder.

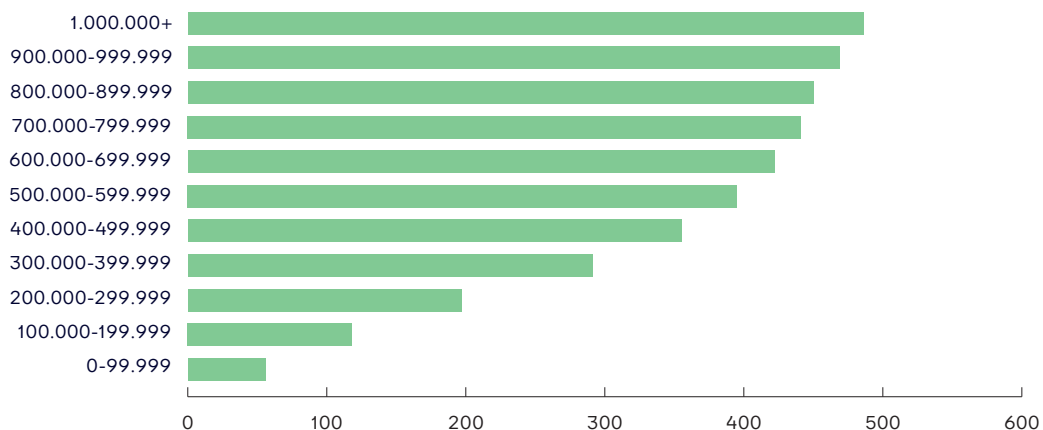
**Figur 4 Bilejerskab i København i forhold til alder**

Kilde: *Analyse om bilbrug og bilejerskab 2022/2023*



**Figur 5 Bilejerskab i København i forhold til indkomst**

Kilde: *Analyse om bilbrug og bilejerskab 2022/2023*



# Case

## Hvem er brugerne af supercykelstien Avedøreruten?

I 2023 blev supercykelstien Avedøreruten indviet og er efterfølgende også evalueret. Evalueringen giver mulighed for at sammenligne ruten fra før og efter opgraderingen til supercykelsti, samt giver indblik i hvem cyklisterne, der benytter ruten, er.

Resultaterne fra evalueringen af Avedøreruten viser en overvægt af mandlige brugere på hele 60 % og 40 % kvinder. Det er atypisk med så markant en kønsforskel på Supercykelstierne. Gennemsnitsalderen for cyklister på ruten er 50 år, og der er overvægt af cyklende fra Københavns Kommune (49 %).

Den gennemsnitlige turlængde for brugerne af Avedøreruten er 17,5 km, men en stor andel af dem, der cykler på Avedøreruten, cykler længere end 20 km på deres tur. Det medfører også en markant stor andel af elcykler (29 % inklusiv speedpedelec og elladcykel) og racercykler (20 %).

Størstedelen af cyklisterne på Avedøreruten bruger strækningen til at komme til og fra arbejde (76 %), mens den anden hyppigste grund til at cykle på strækningen er motion (18 %). Avedøreruten er altså en vigtig del af brugernes hverdagsmobilitet.



Avedøreruten, foto Sekretariatet for Supercykelstier

# Status på trygge og sikre veje for børn og unge

## Opsummering

Københavns Kommune arbejder for, at alle børn skal kunne færdes trygt og sikkert til fods og på cykel til skole og fritidsaktiviteter. Kommunens indsats er flerstrengt. Dels er der fokus på at etablere tryk og sikker infrastruktur på skoleveje. Dels er der fokus på at øge tryghed fx via adfærdsregulering, kampagner og kontrol. Og derudover er der fokus på at styrke færdselsundervisning i Københavns grundskoler, så små og store skolebørn bliver kompetente til at færdes sikkert i trafikken.

Langt de fleste børn går og cykler til skole i Københavns Kommune i 2023. Det er samtidigt meget sjældent mindre børn kommer til skade på skolevejen ifølge politiets registreringer. Som udgangspunkt vurderer Teknik og Miljøforvaltningen, at der ikke er nogen skoleveje i København, der er trafikfarlige. Nogle forældre oplever alligevel skolevejene som utrygge – især når biler fx bakker og vender ved skolen, kører for stærkt eller kører for tæt på.

Det øger trygheden på skolevejen, når der fx bliver etableret trykzoner med tidsbestemt indkørselsforbud for motorkøretøjer kl. 7.30-8.30 ved skolerne. Og den obligatoriske færdselsundervisning bidrager til, at børn bliver kompetente til at færdes trygt og sikkert i trafikken.

Forældre bliver også mere trygge ved skolevejene, når de oplever, at deres børn er kompetente til at færdes sikkert i trafik til fods og på cykel. Derfor er træning af børns kompetencer til at gå og cykle i skole- og fritid en indsats, som Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at understøtte i samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen.

Indsatsene er skrevet ind i Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025, som er vedtaget af Københavns Borgerrepræsentation i 2021.

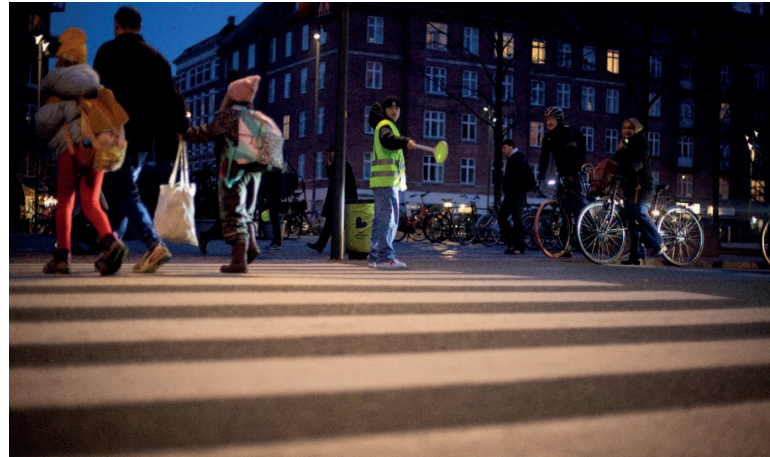


Foto Rådet for Sikker Trafik

## Målsætninger

I Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025 er der fokus på at vælge de mest trafik sikre løsninger, når vi bygger skoleveje om og ændrer på skoledistrikter, og når vi planlægger byggeri af nye skoler og anlæg til fritidsaktiviteter i byens nye bydele. Der er også fokus på at styrke færdselsundervisning i skoler og tilrettelægge adfærds kampagner og kommunikation rettet mod store skolebørn og unge for at sikre, at de bliver kompetente til at færdes sikkert i trafikken.

Indsatsene til at styrke færdselsundervisning, adfærds kommunikation og -kampagner til store skolebørn og unge er endnu ikke finansieret via de årlige politiske budgetforhandlinger.



## Status på målsætninger

### Tryk og sikker transport til skole og fritid

Vejene til skole og fritid skal være trygge og sikre for børn at færdes på - også når der bliver bygget nye skoler og faciliteter til fritidsaktiviteter i byen. I 2023 har Københavns Kommune udarbejdet tværgående retningslinjer for børn og unges transport til skole og fritid. I den forbindelse har Teknik- og Miljøforvaltningen også udgivet et konceptkatalog, der beskriver de gode velafprøvede og effektfulde løsninger, som vi anvender i Københavns Kommune.

### Skolevejsulykker er sjældne

Særligt for de yngste trafikanter er København en sikker by at færdes i. Det er meget sjældent, at yngre børn kommer alvorligt til skade i trafikken. Men fra omkring 12-13 års-alderen registrerer politiet i stigende grad børn involveret i trafikulykker. Det er ulykker, der sker i fritiden om eftermiddagen - ikke på vej til skole.

### De fleste børn går og cykler til skole

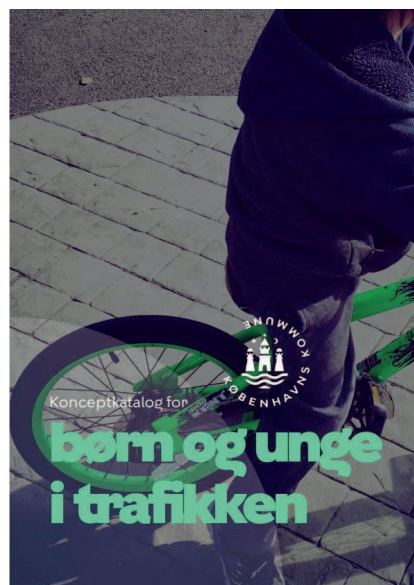
I Københavns Kommune har vi ikke sammenlignelige data på børns transportvaner, da der over tid er blevet anvendt forskellige indsamlingsmetoder og spørgsmålsformuleringer. Det betyder, at det er vanskeligt at sige noget om udvikling i københavnske børns transportvaner.

Den seneste måling fra Børnesundhedsprofil-undersøgelsen viser, at i 2023 går eller cykler 8 ud af 10 børn til skole i København. Hvor mange, der cykler, afhænger af alder og klassetrin.

Blandt skolebørn i 3. klasse går eller cykler 7 ud af 10 børn til skole. I henholdsvis 6. og 9. klasse går og cykler knap 9 ud af 10 skolebørn til skole (86 %).

Det er blandt de yngste skolebørn i Københavns Kommune, at flest bliver kørt til skole i bil. I 3. klasse bliver 15 % kørt i bil, i 6. klasse falder andelen til 11 % og 9. klasse bliver hver 20. skolebarn (6 %) kørt til skole i bil.

I 2018 viste Transportlaboratoriets undersøgelse, at 63 % af eleverne fra 0.-9. klasse gik eller cyklede til skole. 18 % blev kørt i bil. I 2024 laver Transportlaboratoriet ny måling af skolebørns transportvaner. De har tidligere målt københavnske skolebørns transportvaner i 2017 og 2018. I 2024 bliver det derfor muligt at vise, hvordan skolebørnenes transportvaner har udviklet sig over tid.



## Børnesundhedsprofilen 2023 KØBENHAVN

### De tre hyppigste transportformer på vej til skole

Gående 46%



Cykel 35%



Bus, tog eller metro

16%



## Oplevet tryghed på skolevejene

Selvom det er meget sjældent, at børn kommer alvorligt til skade på skolevejene i København, så føler nogle forældre, at skolevejene i Københavns Kommune er utrygge.

52 % af de voksne er utrygge på skolevejen. Modsat føler kun 14 % af børnene sig utrygge på skolevejen ifølge Den bydækkende tryghedskortlægning 2020.

Når Teknik- og Miljøforvaltningen har dialog med skolerne i København om, hvad de primære årsager til utryghed på skolevejen er, så nævner de typisk oplevelsen af mange biler på skolevejen. Biler, der kører stærkt eller kører tæt på skolebørnene, og biler der bakker og vender ved skolens ankomstareal.

Det kan dog også være oplevelsen af cyklisters adfærd, der skaber utryghed, når cyklister fx ikke holder tilbage for fodgængere og skolepatruljer i fodgængerfelter.

## Tryghedszoner

I 2021 blev det politisk besluttet at screene alle skoler for potentialet for at etablere tryghedszoner med tidsbestemt indkørselsforbud ved skoler om morgenen og etablere det ved ca. 10 skoler.

Screeningen viste, at der er potentiale for at etablere tryghedszoner ved omkring 70 ud af kommunens 130 skoler. I perioden 2022-2023 har Københavns Kommune etableret 11 tryghedszoner, hvoraf en af zonerne rummer to skoler.

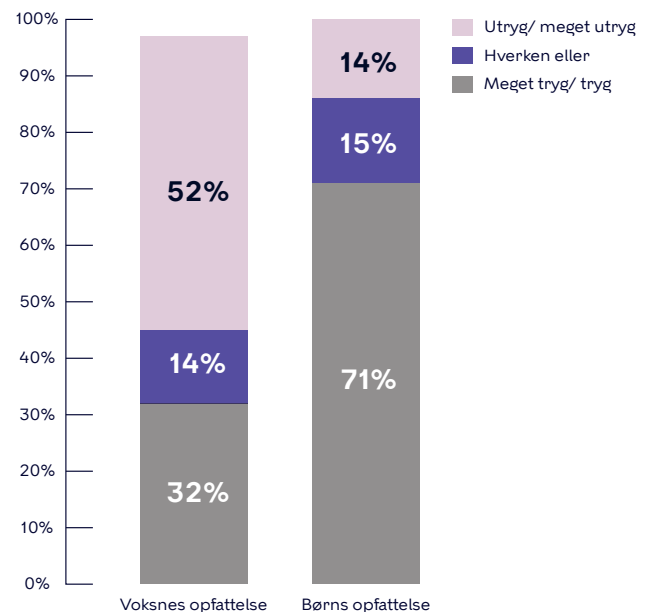
Erfaringsopsamling fra 2023 viser, at tryghedszoner giver færre biler ved skolerne om morgenen og skolerne oplever, at ankomstforholdene er blevet mere trygge og rolige for alle de børn, der ankommer til fods og på cykel til skole.

Citat skoleleder på Gerbrandskolen, Jesper Larsen:

*"Der er ingen tvivl om, at det har en meget stor positiv effekt på trafikken og trygheden på Gerbrandsvej. Der har selvfølgelig været et par stykker, der ikke har overholdt kørselsforbuddet, men dem har jeg stille og roligt fortalt om de nye regler, hvorefter det er min oplevelse, at de efterfølgende har efterlevet dem".*

*I budget 2024 er der sat midler af til at etablere tryghedszoner ved op til 30 skoler yderligere.*

Figur 1 Voksnes og børns opfattelse af tryghed på skolevejen 2020



## Skoler i København, hvor der er etableret tryghedszoner i 2022-2023:

*Amager Vest:*

Peder Lykke Skolen

*Amager Øst:*

Skolen ved Sundet og Gerbrandskolen

*Bispebjerg:*

Lundehusskolen og Al Quds Skole

*Brønshøj-Husum:*

Korsager Skole

*Valby:*

Vigerslev Allé Skole

*Vanløse:*

Vanløse Privatskole + Behandlingsskolerne og Damhusengens Skole

*Østerbro:*

Vibenshus Skole

*Vesterbro:*

Vesterbro Ny Skole

## Færdselsundervisning i folkeskolen

Rådet for Sikker Trafik har siden 2010 arrangeret "Kommunernes skoletrafiktest".

Den viser, hvordan det står til med den obligatoriske, lovpligtige færdselsundervisning i alle landets kommuner og skoler.

I testen kan kommunerne max opnå 1.000 point. Københavns pointtal steg fra 333 point i 2022 til 549 point i 2023. Det resulterede i, at Københavns Kommune blev kåret til Årets Højdespringer af Rådet for Sikker Trafik. Der er dog plads til forbedring. Københavns Kommune ligger nr. 55 i sammenligning mellem landets 98 kommuner.

De kommuner, der ligger helt i top i Kommunernes Skoletrafiktest har kommunale læreplaner for trafikundervisning, trafikpolitikker og færdselskontaktlærere på alle folkeskoler, og lykkes med at gennemføre trafikundervisning på alle klassetrin - i alle folkeskoler.

I København var det kun 22 % af folkeskolerne, som havde en trafikpolitik, og 65 % af folkeskolerne som havde en færdselskontaktlærer i skoleåret 2022/2023. Til sammenligning har 27 % af privatskolerne en trafikpolitik og 69 % har en eller flere færdselskontaktlærere.

2 ud af 3 folkeskoler i Københavns Kommune har gennemført gå-prøver i indskoling i skoleåret 2022/2023. 1 ud af 3 skoler har gennemført cykelprøver i 5.-6. klasse og 1 ud af 3 skoler gennemfører undervisning i risikofaktorer i udskoling. Trafikundervisning er ikke obligatorisk i private- og friskoler,

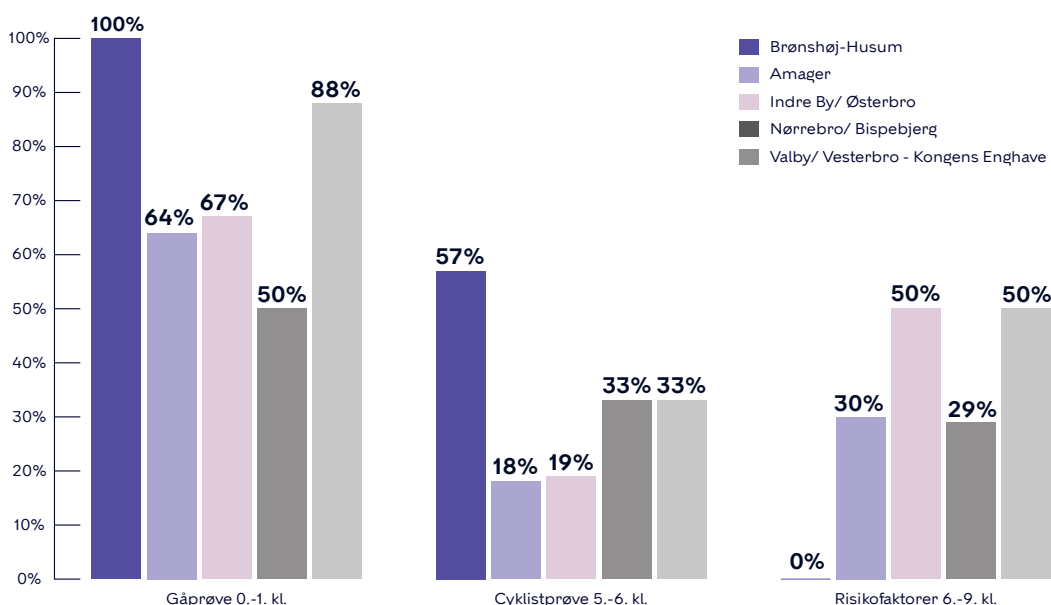
**Tabel 1 Trafikundervisning i folkeskoler i Københavns Kommune 2022-2023 (Kommuners Skoletrafiktest, Rådet for Sikker Trafik)**

Type af undervisning (folkeskolen, hvor det er obligatorisk/lovpligtigt)	Skoleår 2021/2022	Skoleår 2022/2023
Gåprøve (0.-1. kl.)	49 %	68 %
Cykelprøve (5.-6. kl.)	30 %	26 %
Risikofaktorer (8.-9. kl.)	13 %	33 %

men alligevel har 67 % gennemført gå-prøver, 21 % har afholdt cyklistprøver og 42 % har undervist i risikofaktorer i udskoling.

Der er stor variation i, hvor stor en andel af folkeskolerne i de enkelte bydele, der gennemfører trafikundervisningen på de forskellige trin. I Brønshøj-Husum gennemfører alle folkeskolerne fx gå-prøver. Det gælder kun 50 % af skolerne på Nørrebro. 57 % af skolerne i Brønshøj-Husum gennemfører også cykel-prøver. Det gælder kun 18 % af skolerne på Amager. I Indre By, på Østerbro, Valby og i Kongens Enghave bliver halvdelen af de store skolebørn undervist i risikofaktorer i udskoling. Der er til sammenligning ingen af folkeskolerne i Brønshøj-Husum, som gennemfører undervisning i risikofaktorer i alle klasser i udskoling.

**Figur 2 Andel af folkeskoler, der gennemførte den lovpligtige trafikundervisning i skoleåret 2022/2023 fordelt på bydele. (Kommuners Skoletrafiktest, Rådet for Sikker Trafik)**





## Trafiksikkerhedskampagner og -kommunikation til børn og unge

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Børne og Ungdomsforvaltningen i 2023 understøttet skolernes færdselsindsats ved at gennemføre skolestartskampagnen og hylde skolepatruljerne i "Den sureste uge" (uge 5) i samarbejde med Københavns Politi.

Derudover er der udsendt aktivitetsoversigt til alle skoler med tilbud til færdselsundervisning og afholdt netværksmøde for færdselskontaktlærere i Københavns Kommune. 18 skoler har desuden deltaget i "Alle Børn Cykler"-kampagnen i 2023 mod 17 skoler året før.

Teknik- og Miljøforvaltningen har desuden styrket samarbejdet på tværs af forvaltninger om forebyggende indsatser i forhold til unges risikoadfærd i trafikken.

I 2023 er der etableret samarbejde med Sundhedsforvaltningens Partnerskaber med Ungdomsuddannelser, særligt med fokus mobilbrug og det at cykle alkoholpåvirket i forbindelse med fest. Og med Natteværterne i Kultur- og Fritidsforvaltningen, der bidrager til at forebygge cykelulykker med spirituspåvirkede cyklister i Københavns natteliv.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune



## Notat

### Introduktion til trafik- og mobilitetsområdet

Teknik- og Miljøudvalget har, jf. Styrelsesvedtægtens § 19, stk. 2, nr. 2, ansvaret for trafik og parkering. Det omfatter bl.a. regulering af cykelstier, hastigheder, vejforhold, fodgængerområder, parkeringsforhold, rammebetingelser i overordnede planer samt udviklingen af strategier og planer på områderne. "Trafik" handler om den faktiske færdsel og dermed trafikafvikling, fremkommelighed og trafiksikkerhed. "Parkering" dækker over både adgang til og rammer for parkering, som beskrives i dette notat. Trafik og parkering er en del af det samlede arbejde med mobilitet i byen. Mobilitet er et udtryk for borgernes rejsebehov, der så kan opfyldes med valg af forskellige transportformer og kombinationer af disse. (Mobilitet ser på transportformer som ét samlet transporttilbud til den enkeltes transportbehov.) Parkeringskontrol og -håndhævelse beskrives i et separat notat (jf. Introduktion til parkeringskontrol).

### Lovgivningsmæssige rammer og bindinger

Trafik- og mobilitetsområdet er reguleret af vejloven, færdselsloven, miljøbeskyttelsesloven og planloven. Kommunen kan inden for gældende lovgivning gøre brug af en række virkemidler for at understøtte politiske mål på området. Virkemidlerne kan bl.a. omfatte de trafikale forhold i byen (fx om- og udbygning af infrastruktur, parkeringsforhold, hastighedsbegrænsninger, miljøzoner, krav i udbud o.l.) såvel som adfærdsmæssige forhold (fx prisregulering for parkering, strategisk planlægning med fokus på stationsnærhed, tæthed og blandede funktioner, adfærdskampagner, undervisning, trafikinformation, m.m.).

En række fysiske tiltag på trafikområdet forudsætter en godkendelse fra politiet (fx hastighedsreduktioner, vejlukninger o.l.), mens andre virkemidler kræver ændret national lovgivning (fx roadpricing, nulemissionszoner mv). Herudover er udvalgets mulighed for at igangsætte trafikale anlægsprojekter afhængig af det kommunale anlægsloft.

### Mål og indsats

Kommuneplan 2019 (BR 27. februar 2020) indeholder en række mål for trafik og parkering. Det overordnede mål er, at biltrafikken i 2025 maksimalt må udgøre 25 % af alle ture, der foretages i København, mens kollektiv trafik, cykling og gang hver især skal udgøre mindst 25 %. Hertil kommer mål om, at cykling udgør mindst 50 % af ture til arbejde eller

01-03-2024

Sagsnr.  
2021-0315738

Dokumentnr.  
2021-0315738-7

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold

Islands Brygge 37, 2300 Køben-  
havn S  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

uddannelse i København i 2025 samt mål om 20 % flere daglige gangture pr. københavnere i forhold til 2017. Det er desuden i kommuneplanen, at de overordnede krav og retningslinjer for parkering fastsættes. Det gælder bl.a. parkeringsnormerne, der bestemmer, hvor mange bil- og cykelparkeringspladser der kræves etableret ved lokalplaner og byggeri. Normerne er afhængig af type byggeri og området placering i byen.

Med baggrund i Kommuneplan 2019 har Københavns Kommune desuden udarbejdet "Administrationsgrundlag for bilfri byudvikling", der giver udvalget mulighed for at reducere antallet af parkeringspladser, samt at indrette byudviklingsområderne helt eller delvist bilfrie ved bl.a. at planlægge decentral parkeringsanlæg og fredeliggørelse af gaderne, som det fx er tilfældet for Jernbanebyen.

Kommuneplan 2019 vil i 2024 blive erstattet af Kommuneplan 2024 og som grundlag for denne har BR den 14. december 2023 godkendt Kommuneplanstrategi 2023 (KPS23). Strategien udgør den politiske hovedstruktur for den kommende kommuneplan, herunder fastlæggelse af nye mål for udviklingen af København. I forbindelse med Kommuneplan 2024 forventes parkeringsnormerne til nybyggeri at blive revideret mens det overordnede trafikmål fra Kommuneplan 2019 er uændret i KPS23, bortset fra at året for opnåelse af mål er ændret fra 2025 til 2030.

For det øvrige parkeringsområde skal der skelnes mellem offentlig vej og privat fællesvej. Den indre del af Københavns Kommune (ca. halvdel af byen) er inddelt i fire zoner, hvor vejene er overtaget til offentlige veje, og der er indført betaling for parkering på de offentlige arealer. Herudover findes en række offentligt administrerede tidsbegrænsede zoner uden betaling på private fællesveje. Se også notatet om parkeringskontrol. Ifm. Budget 2023 blev det desuden besluttet at indføre tidsbegrænset parkering i yderligere 15 områder af byen for at begrænse trængsel fra udefrakommende køretøjer til disse områder.

Teknik- og Miljøudvalget præsenteres årligt for en mobilitetsredegørelse, der giver et samlet overblik over forvaltningens mål og indsatser på området. Indsatserne på mobilitetsområdet understøtter desuden Københavns Kommunes målsætninger på luft og trafikstøjsområdet.

### **Politisk handlerum**

Det politiske handlerum inden for mobilitetsområdet er omfattende, både i forhold til den overordnede prioritering af forskellige transportformer, samt den konkrete udmøntning og udformning af specifikke løsninger i byens rum. Dette uddybes nedenfor.



Teknik- og Miljøudvalget kan justere på parkeringsforhold, herunder antallet af offentlige parkeringsarealer, reservation af parkeringspladser til fx handicapkøretøjer, delebiler og elbiler samt prisregulering i betalingsområdet, som dækker halvdelen af byen. Justeringer af priser og udbud af offentlig parkering kan have betydning for kommunens økonomi i form af mer- eller mindre-indtægter. Det vil kræve, at der træffes beslutning og/eller afsættes midler til de årlige budgetforhandlinger. Forvaltningen håndterer sager om ændring af parkeringsforhold, herunder skiltning og afmærkning i henhold til Principper for administrativ oprettelse og nedlæggelse af parkeringspladser (TMU 13. august 2018). Helt overordnet gælder det, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke nedlægger parkeringspladser i betalingsområdet, medmindre nedlæggelserne er godkendt politisk, eller er en forvaltningsmæssig forpligtelse. Forvaltningen kan være juridisk forpligtet til at nedlægge parkeringspladser, da forvaltningen har pligt til at tilpasse forholdene på vejene til de trafikale behov og den gældende lovgivning.

Ved anlæg af vej- og stiprojekter skal udvalget godkende projektforslag for de konkrete anlægsprojekter, herunder nedlæggelse af bilparkeringspladser og evt. fældning af træer på grund af omprioritering af gaderummet. I de tilfælde, hvor nedlæggelse af bilparkeringspladser inden for betalingszonen medfører indtægtstab, skal Borgerrepræsentationen også godkende projektet. Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen får forelagt beslutninger om nedlæggelse eller oprettelse af parkeringspladser i forbindelse med anlægsprojekter, hvor der er tale om ny anvendelse af byrummet. Det gælder fx etablering af cykelstier, nye grønne byrum, klimasikringsprojekter mv.

Den kollektive transport, fx busudbud og metrolinjer, er Økonomiudvalgets ressort. Ændring af vejforhold til bedre busfremkommelighed er et samarbejde på tværs af forvaltningerne. Større strategiske vejprojekter som fx Østlig Ringvej samt infrastruktur i Øresundsregionen (Greater Copenhagen) er ligeledes Økonomiforvaltningens ressort.