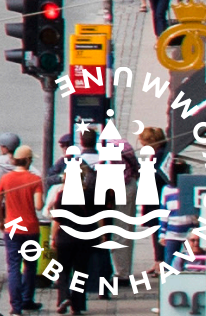


# Mobilitets- redegørelse 2021





# Indhold

<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>En sammenhængende mobilitetsindsats</b>	<b>4</b>
<b>Status og nøgletal</b>	<b>6</b>
Turfordeling	6
Tilbagelagte kilometer	7
Cykel- og bilejerskab	8
Fordeling af areal mellem byens huse	9
Trafikale effekter	10
Gennemførte tiltag i 2020	12
<b>Udvikling mod 2025 og frem</b>	<b>15</b>
Trafikale prognoser	15
Centrale eksterne faktorer	16
<b>Fremtidig indsats og initiativer</b>	<b>17</b>
Kommende plangrundlag	17
Budget 2022 på mobilitetsområdet	20
<b>Bilag: Uddybende status for mobilitetsområdet</b>	<b>23</b>
Overblik over mål og planer på mobilitetsområdet	24
Status for trafikens omfang og trafikale forhold	27
Status for parkering	35
Status for trafiksikkerhed	40
Status for fremkommelighed	46
Status for verdens bedste cykelby	52



# Indledning

## NY MOBILITETSREDEGØRELSE FOR 2021 OG FREM

Teknik- og Miljøudvalget tog i juni 2020 til efterretning, at Teknik- og Miljøforvaltningen fra 2021 og frem, i stedet for den årlige Cykelredegørelse, udarbejder en Mobilitetsredegørelse, der giver en samlet status på mobilitetsindsatsen i Københavns Kommune.

Mobilitetsredegørelse 2021 giver et samlet overblik over indsatsen indenfor Teknik- og Miljøudvalgets ressortområde på tværs af transportformer, trafikale effekter og virkemidler, samt en status for trafikens udvikling over de seneste ti år. En uddybende status for parkering, trafikikkerhed, fremkommelighed og cykling afrapporteres desuden i form af separate, tematiske bilag. Endvidere giver Mobilitetsredegørelse 2021 et overblik over forventninger til den trafikale udvikling de kommende fem år, det kommende plangrundlag og anbefalinger til initiativer til Budget 2022.

Med Kommuneplan 2019 er der vedtaget en række nye mål for fremtidens transport i København. Herunder mål om, at andelen af bilture maksimalt må udgøre 25% i 2025 og mål om, at antallet af daglige gangture per københavner i København øges med 20% ift. 2017. Desuden er en række planer, strategier og analyser besluttet og undervejs, herunder et nyt tillæg til Klimaplanens Roadmap 2021-2025, der beskriver kommende mobilitetsforanstaltninger på baggrund af Mobilitetsanalyserne forelagt Teknik- og Miljøudvalget 20. april 2021. Plangrundlagene for trafikikkerhed, børns cykling og gang, delebiler, ladeinfrastruktur til elbiler, turisttransport, luftforurening, parkering, fodgængere samt byrum og trafik i Middelalderbyen er ligeledes under udarbejdelse.

### MOBILITETSANALYSERNE

I Budget 2020 blev der bevilget midler til at gennemføre to mobilitetsanalyser; Analyse af en grøn omstilling af trafikken og Analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og Brokvartererne. Mobilitetsanalyserne er blevet forelagt Teknik- og Miljøudvalget 10. maj 2021. Med Tillæg til Roadmap 2021-2025, der foreventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget 10. maj 2021, skal det i forhold til mobilitetssporet besluttes, hvor stor en andel vejtrafikken skal bidrage med i forhold til at nå målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025, mens den konkrete udmøntning og finansiering heraf henvises til forhandlingerne om budget 2022.

## 2020 - ET SÆRLIGT ÅR

Det seneste år har mobiliteten været særligt præget af COVID-19. Den generelle nedlukning, såvel som diverse myndighedskrav, har påvirket mobiliteten væsentligt. Dette gør, at de tilgængelige data for det seneste år ikke er direkte sammenlignelige med tidligere år.

Særligt i den kollektive trafik har der været et stort fald i passagertal sammenlignet med før nedlukningen. Dermed er den kollektive trafiks andel af alle ture faldet fra 21% i 2019 til 13% i 2020.

Omvendt er fodgængerandelen af alle ture i 2020 steget med 9 procentpoint. En undersøgelse af byrum og byliv under nedlukningen i foråret 2020 viste, at mens bymidten blev affolket, blev de lokale mødesteder, som skolegårde og lokale pladser og parker, væsentligt mere besøgt. Her spiller gang en vigtig rolle grundet de kortere afstande.

Når det kommer til biltrafikken og cykeltrafikken, så er billedet mindre entydigt. Både biltrafik og cykeltrafik faldt under den første nedlukning i marts 2020. Sensortællinger i 2020 viser, at biltrafikken omtrent er oppe på normalt niveau igen, dog med et lille fald på antal kørte km i 2020 og en lille stigning i bilens andel af alle ture. Med 31% af alle ture i bil er der fortsat et stykke vej for at nå kommuneplanens mål om, at max 25% af alle ture i bil.

I sensommeren 2020, hvor vejret var godt og samfundet genåbnet, blev der talt historisk mange cyklister og dermed det højeste antal kørte kilometer på cykel siden 1970. Samtidig er cyklens andel af alle ture faldet fra 28% til 26%. Generelt angiver hver 3. cyklist, at nedlukningen har medført, at de cykler mindre som følge af COVID-19, mens hver 5. cyklist angiver, at de cykler mere, primært som alternativ til kollektiv trafik.

Det vides endnu ikke, hvilke længerevarende effekter COVID-19-pandemien kan have for mobiliteten i København.

# En sammenhængende mobilitetsindsats

## EN HELHEDSORIENTERET TILGANG TIL MOBILITET

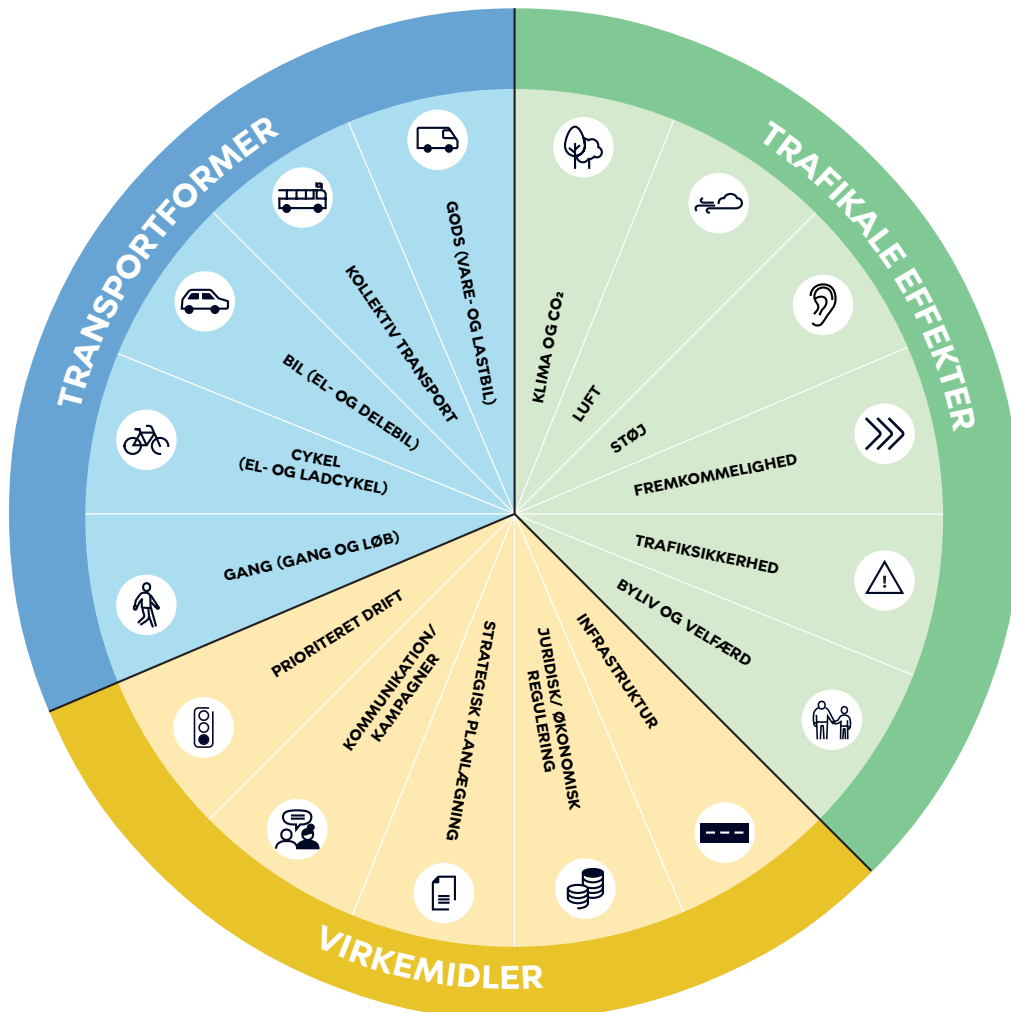
Mobiliteten i København fordeler sig på tværs af transportformer, som til sammen udgør trafikken i byen. De enkelte transportformer kan både understøtte og konkurrere med hinanden, og med begrænset plads i byen vil fremme af én transportform ofte medføre forringede forhold for én eller flere af de øvrige transportformer.

Trafikkens afledte effekter påvirker livet i byen for både trafikanterne selv og for de øvrige indbyggere, besøgende og brugere af byen. En række politiske målsætninger fokuserer på at nedbringe de negative effekter ved trafikken såsom luftforurening, vejstøj, CO<sub>2</sub>-udledninger, trængsel og trafikulykker. Trafikken har også positive effekter såsom fremkommelighed for personer og varer, samt byliv og velfærd, blandt andet i form af levende byrum og øget fysisk aktivitet.

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 nævnes, at hvis Københavns Kommune skal indfri målet i Kommuneplan 2019 om at reducere bilens andel af ture samtidig med, at antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken reduceres, så kan løsningerne 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 trafik mere pladsbesparende end personbiler, som har en gennemsnitlig belægning på 1,3 personer. Disse 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 gennem byen.

Figur 1: Sammenhængen mellem transportformer, trafikale effekter og virkemidler på mobilitetsområdet.





For at nå de politiske mål på mobilitetsområdet kan der gøres brug af en række virkemidler, som kan gøre transportformer mere eller mindre attraktive, og som kan påvirke de afledte effekter af trafikken. Virkemidlerne kan både omfatte de trafikale forhold i byen såvel som adfærdsmæssige forhold.

Eksempelvis kan anlæg af bredere cykelstier forbedre fremkommelighed og tryghed for cykeltrafikken, men

kan til gengæld kræve inddragelse af bilparkeringspladser. Forvaltningens løbende drift spiller også en rolle, som eksempelvis vedligehold af fortovenes belægning og signalprioritering af bustrafikken, der kan forbedre forholdene for fodgængere og passagerer i den kollektive trafik. Den strategiske planlægning og løbende regulering, af blandt andet parkering og hastighed, sætter ligeledes rammer for de trafikale forhold. Endelig kan kommunikation, kampagner og undervisning understøtte borgernes trafikale adfærd.

Den overordnede trafikale planlægning og den kollektive trafik hører til Økonomiforvaltningens ressort og er derfor ikke specifikt adresseret i denne redegørelse.

Udvalgte målgrupper som borgere i udsatte byområder samt børn og unge har i særlig grad behov for en fokuseret indsats. Indsatsen skal sammentænke planlægning og trafikale anlæg, og omfatter også adfærdspåvirkende tiltag, såsom undervisning og lokal inddragelse.

### BEGREBSAFKLARING: "MOBILITET", "TRANSPORT" OG "TRAFIK"

**Mobilitet:** Fokus er på personers bevægelighed, dvs. adgang til forskellige funktioner efter individuelt behov, med udgangspunkt i en samlet vifte af transporttilbud på tværs af transportformer og transportudbydere.

**Transport:** Fokus er på transportformerne, såsom biler, cykler mv. Transportsektoren omfatter både transport af personer og varer.

**Trafik:** Fokus er på færdsel, dvs. den trafikale afvikling, herunder fremkommelighed og trafiksikkerhed.

### UDVALGTE MÅLGRUPPER, SOM FORVALTNINGEN HAR MÅLRETTEDE INDSATSER FOR

- Børn og unge
- Borgere i udsatte byområder
- Tilflyttere til byudviklingsområder
- Turister
- Københavns Kommunes medarbejdere

Figur 2: Eksempler på virkemidler, som spiller en central rolle for forvaltningens indsats på mobilitetsområdet.

EKSEMPLER PÅ VIRKEMIDLER INDENFOR FORVALTNINGENS RAMMER		
<b>INFRASTRUKTUR</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykelstier og cykelparkering</li> <li>• Gangforbindelser</li> <li>• Krydsombygninger</li> <li>• Trafiksaneringer</li> </ul>	<b>JURIDISK/ ØKONOMISK REGULERING</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hastighedsbegrænsninger</li> <li>• Miljøzoner</li> <li>• Udbud og pris for bilparkering</li> <li>• Krav ifm. kommunens udbud</li> <li>• Hastighedsbegrænsninger</li> </ul>	<b>STRATEGISK PLANLÆGNING</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Byudvikling med fokus på stationsnærhed, tæthed og blandede funktioner mht. at mindske transportbehov</li> <li>• Parkeringsnormer og krav til bygherrer ifm. lokalplaner</li> </ul>
<b>KOMMUNIKATION/ KAMPAGNER</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adfærdspåvirkning af borgere, besøgende og erhvervsliv</li> <li>• Information om valg af transportmidler</li> <li>• Undervisning om trafikadfærd, fx for børn og tilflyttere</li> <li>• Dynamisk trafikinformation</li> </ul>	<b>PRIORITERET DRIFT</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikledelse og signaloptimering</li> <li>• Vedligehold af belægning</li> <li>• Vintertjeneste</li> </ul>	

# Status og nøgletal

## TURFORDELING

Kommuneplan 2019 indeholder et mål om, at bilen højst skal udgøre 25% af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv trafik, cykling og gang hver især udgøre mindst 25%. Målet er som noget nyt kendetegnet ved, at det skal være realiseret i 2025, og at fodgængertrafikken indgår på lige fod med cykler, biler og busser. Desuden indgår et mål om, at det daglige antal gangture per københavner skal øges med 20% i 2025 i forhold til 2017, herunder både rene gåture og delture til og fra den kollektive trafik.

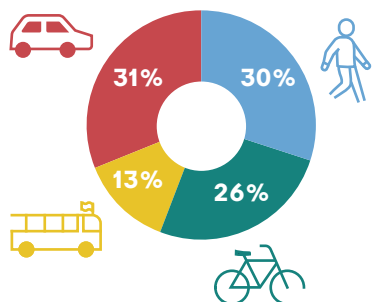
Turfordelingen er opgjort som hele turkæder, dvs. en samlet tur fra start til slut og retur igen. En uddybning af metoden fremgår af bilaget s. 28.

Status er, at bilens andel er 31%, og at den kun er faldet minimalt de seneste ti år, hvorfor det vil kræve en øget indsats at nedbringe andelen til 25% i 2025.

For kollektiv trafik er turandelen faldet markant, fra 21% i 2019 til 13% i 2020, hvilket formodes at skyldes restriktionerne forbundet med COVID-19. Af de 13% står tog for 7%, mens metro og bus hver står for 3% af alle ture. I KBH 2025 Klimaplanen indgår tillige et mål om, at der i 2025 skal være 20% flere passagerer med kollektiv trafik end i 2009. I 2019 var denne målsætning indfriet med 22% flere passagerer med kollektiv trafik, om end der i 2020 forventes et markant fald i antal passagerer pga. COVID-19. Opdaterede tal for 2020 vil fremgå af CO<sub>2</sub>-regnskab 2020.

Andelen af alle ture til fods er steget markant fra 21% i 2019 til 30% i 2020, hvilket må antages at skyldes COVID-19, blandt andet i form af flere rekreative gangture i lokalområdet, samt overflytning fra kollektiv trafik. Ser man på, hvor mange ture københavnerne gik i København, viser det dog et andet billede. I 2020 gik hver københavner dagligt 1,66 ture i København, hvilket kun er 1,5% mere end i 2017, mens målet for 2025 er 20% stigning.

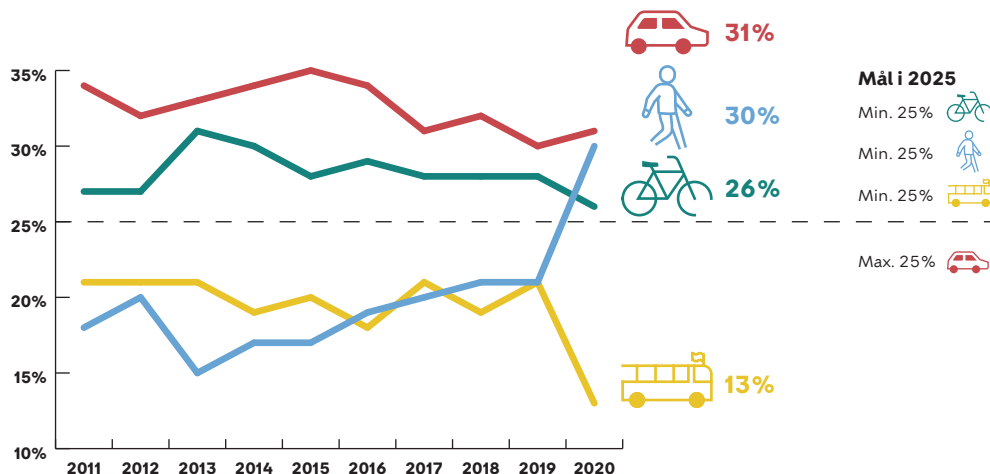
Figur 3a: Turfordeling i 2020



Cyklens andel af alle ture er faldet fra 28% i 2019 til 26% i 2020. Hvad angår målet om 50% cykelture til arbejde og uddannelse i København i 2025 er status 42% i 2020, hvilket er et fald fra 44% i 2019.

Hvad angår målet i Kommuneplan 2019 om, at 75% af væksten i antal personture skal ske med cykel og kollektiv trafik, foreligger der endnu ikke en baseline for dette tal. Frem mod Mobilitetsredegørelse 2022 vil forvaltningen udarbejde en baseline samt metode for opgørelse af, hvilke ture, der udgør væksten.

Figur 3b: Udvikling i turfordeling 2011-2020 samt mål for 2025





## TILBAGELAGTE KILOMETER

Omfanget af trafikken opgøres efter, hvor mange kilometer, der dagligt tilbagelægges med forskellige transportformer, det såkaldte trafikarbejde. Der foreligger ikke pt. fuldt sammenlignelige data for alle transportformer. Derfor indhentes data for cykler og biler fra forvaltningens egne tællinger og data for gang fra DTUs nationale transportvaneundersøgelse. Som tidligere er der ikke opgjort tal for kilometer kørt med kollektiv trafik.

I 2020 viser forvaltningens tællinger af biltrafikken, at der blev kørt 4,65 mio. km. per hverdag, hvilket er et lille fald fra 2019, hvor tallet var 4,7 mio. km.

Tilsvarende tællinger foretaget i sensommeren 2020, hvor samfundet var genåbnet og vejret varmt og tørt, viser, at der blev cyklet 1,46 mio. km. per hverdag, hvilket er det højeste siden 1970.

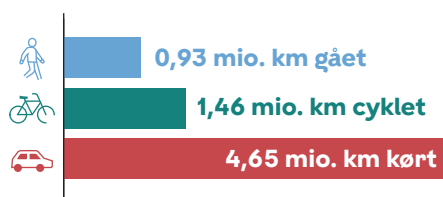
For fodgængere viser DTUs transportvaneundersøgelse, at der i 2020 blev gået 0,93 mio. km. per hverdag, hvilket er en stigning på 15% i forhold til 2019.

Udviklingen over de sidste 10 år viser, at der bliver gået og cyklet flere kilometer (+42% og +19%), mens der bliver kørt lidt mindre i bil (-3%).

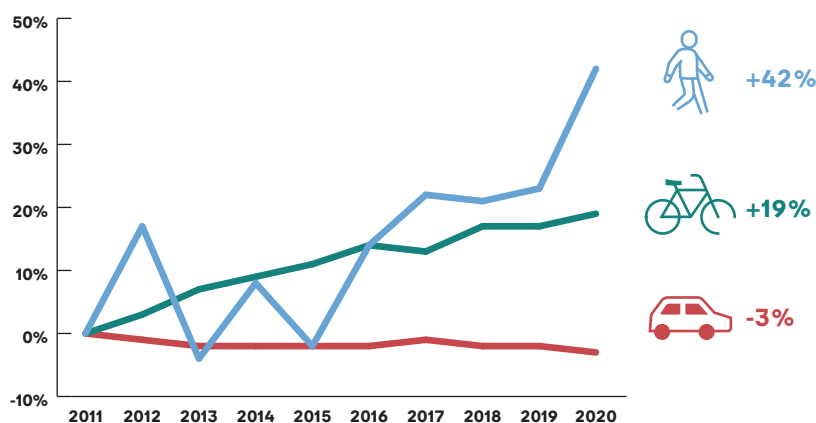
Forvaltningens tællinger foretages dels langs kommunegrænsen, dels rundt om indre by i en ring langs Søerne og Havnen. I 2020 var cykeltrafikken over kommunegrænsen det næsthøjeste i 50 år med 78.000 cykler, mens der er talt 533.000 køretøjer, ca. 7 gange flere end cyklerne.

Igennem Indre By var antallet af køretøjer i 2020 det laveste nogensinde med 244.000, og lavere end antallet af cykler, som med 249.000 var det tredjehøjeste i 50 år.

Figur 4a: Tilbagelagte km per hverdag i 2020



Figur 4b: Udvikling i tilbagelagte km per hverdag 2011-2020



## CYKEL- OG BILEJERSKAB

I 2020 ejede københavnere 132.200 biler og 736.600 cykler, i alt over fem gange flere cykler end biler. Antallet af personbiler er steget med 28% de sidste ti år, dvs. mere end befolkningsvæksten, som er på 17%. Cykelbestanden er steget med 16% i samme periode.

De seneste fem år er der sket en udbredelse af el- og delebiler. Antallet af elbiler er steget med 156%, så københavnere nu ejer 990 elbiler, samt 470 hybridbiler (plug-in), i alt 1,1% af alle privatbiler. I alt er der 4.410 delebiler til rådighed for københavnere i 2020, hvilket er en stigning på 67% siden 2017. 23% af delebilerne er eldeleebiler i 2020.

For cykler er der også sket en udbredelse af elcykler på 148% siden 2016, så der i dag er 18.200. Dette svarer til 2% af det samlede antal cykler i København. Ligeledes er ladcykler (inkl. elladcykler og cykeltrailere) steget med 33%, til i alt 24.800.

En række private udbydere tilbyder udlejning af cykler og løbehjul og de fleste oplevede en tilbagegang i antal af ture i 2020. Årsagen er, at der pga. COVID-19 er færre, der pendler til arbejde og uddannelse samt færre turister. 7% af københavnere svarede ultimo 2020 i en spørgeundersøgelse om cykelbyen, at de havde anvendt udlejnings- eller bycykler det seneste år, mens 22% har anvendt et udlejningsløbehjul. I alt svarer 12%, at de forventer at anvende udlejningscykler og/eller løbehjul fremover. Swapfiets, som udlejer cykler i længerevarende perioder i stil med leasing af biler, har pt. 10.000 kunder på cykelabonnement, og oplevede i 2020 en vækst på 65%.

I 2020 vedtog Borgerrepræsentationen, at udlejningscykler og elløbehjul, som opstilles i byrummet, ikke må stå på kommunale arealer i Indre By og brokvartererne per januar 2021. Generelt oplever 24% af københavnere, at de er generet af andres brug af bycykler, leje- eller delecykler, og 53% er generet af andres brug af udlejningsløbehjul, når de færdes i byen.

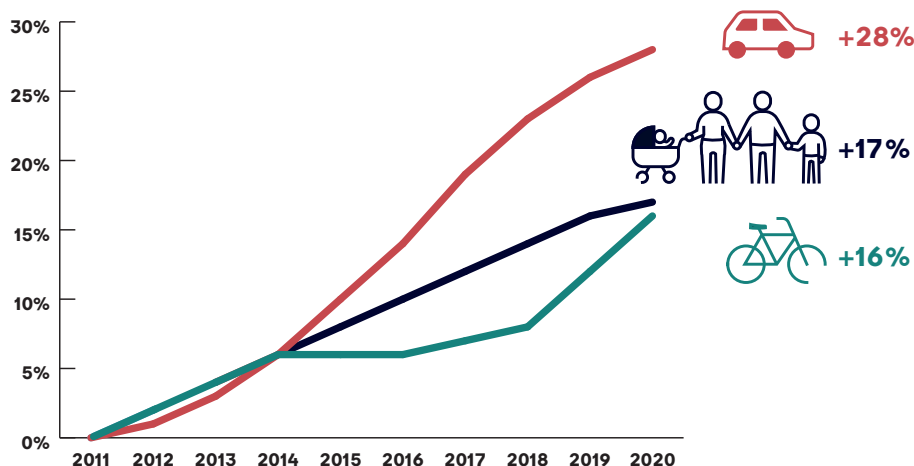
Figur 5a: Cykel- og bilejerskab 2020 samt udvikling 2016-2020

Kategori	Antal 2020	Udvikling 2016-20
Indbyggere	632.300	+ 7%
Cykler i alt	736.600	+ 9%
Elcykler	18.200	+ 148%
Ladcykler (inkl. el)	24.800	+ 33%
Personbiler i alt	132.200	+ 12%
Elbiler	990	+ 156%
Plug-in hybridbiler	470	+ 675%*
Delebiler (samlet)	4.410	+ 67%*
Heraf nabo-til-nabo biler	3.180	+ 101%*

\*= 2017-20



Figur 5b: Vækst i antallet af københavnere og privatejede cykler og biler 2011-2020





## FORDELING AF AREAL MELLEMLYENS HUSE

Størstedelen af færdslen foregår på veje, fodgængerarealer, cykelstier, torve og pladser som til sammen omfatter arealet mellem byens huse. Dette udgør i alt 20% af det samlede areal i kommunen. Til sammenligning udgør de grønne områder (naturområder og parker) 24%, og bygninger 17% af det samlede areal. Grundet forskellige datakilder er kategorierne ikke fuldstændigt gensidigt udelukkende, men de kan alligevel give et overordnet billede af arealanvendelsen.

I 2021 har forvaltningen gennemført en opdatering af data for arealet mellem byens huse ud fra en ny opgørelsesmetode baseret på grunddata samt forvaltningens eksisterende data, der løbende opdateres. Den nye kortlægning giver et mere detaljeret overblik end tidligere, og tager blandt andet udgangspunkt i flere underkategorier. Således er tallene ikke direkte sammenlignelige med tidligere estimater fra 2016. Forskellene mellem opgørelsesmetoderne uddybes i bilag s. 30.

Ud af det samlede areal mellem byens huse udgør vejbaner 46%. Her foregår færdslen primært på bilernes og bussernes præmisser, omend der også er en del cykeltrafik.

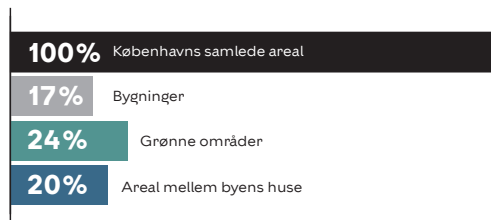
Cyklister har ligeledes adgang til cykelstier og cykelbaner langs vej, som udgør 6% af arealet mellem byens huse. Dertil kommer 3% cykel- og gangstier, som typisk er fællestier adskilt fra det øvrige vejnet. Det samlede net af cykelstier omfatter i 2020 386 km cykelsti og 33 km cykelbaner. Den samlede længde af de Grønne Cykelruter er 64 km, og Supercykelstierne omfatter 35 km i Københavns Kommune.

Fodgængere har adgang til fodgængerarealer, som udgør 36% af arealet mellem byens huse. Heraf er 25% fortov langs vej og 11% andet fodgængerareal som torve, pladser, opholdsarealer og gågader. Selvom fodgængerarealet udgør en relativt stor del af arealet mellem husene, bliver det ofte også brugt til mange andre af byens funktioner, eksempelvis udendørsservering, bænke, vareudstillinger, el-skabe, skraldespande, busstop med mere.

Bilparkering langs vej står for 8% af arealet mellem byens huse, mod 1% for cykelparkering. Samlet set vurderes der at være 185.000 offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser og 125.200 bilparkeringspladser i København. Af disse udgør 52.000 offentlige betalingspladser (p-pladser i betalingszonerne) og derudover er der kortlagt ca. 125.000 private parkeringspladser.

Udover de fysiske løsninger på vejarealet kan trafikken desuden reguleres gennem krav om hastighed, udledning mv. Hele Københavns vejnet er pt. omfattet af en miljøzone, der stiller krav til tunge køretøjers udledning. Dertil planlægges der at indføre hastighedszoner med 40 km/t, bl.a. omkring Holmbladsgade. Endelig lægger Kommuneplan 2019 op til, at kommende byudviklingsområder skal etableres som helt eller delvist bilfrie bydele, hvilket bl.a. vil omfatte Jernbanebyen på Vesterbro.

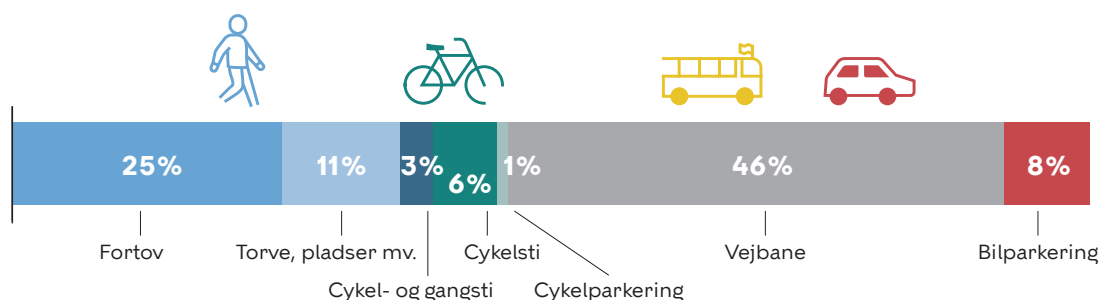
Figur 6a: Omfang af arealet mellem byens huse i forhold til det samlede areal i Københavns Kommune\*



\* Kategorierne er ikke fuldstændigt gensidigt udelukkende grundet forskellige datakilder



Figur 6b: Fordeling af areal mellem byens huse



## TRAFIKALE EFFEKTER

Trafikken påvirker livet i byen, både for den enkelte borger og mere overordnet for samfundet. Effekterne af trafikken kan være negative i form af CO<sub>2</sub>-udledning, luftforurening, vejstøj og trafikulykker, som der er politiske målsætninger om at nedbringe.

Samtidig har trafikken betydning for fremkommelighed for indbyggere, besøgende og varelevering, ligesom trafikken kan bidrage positivt til bylivet og velfærden i form af levende byrum, fysisk aktivitet og attraktive omgivelser.



**367.170 tons CO<sub>2</sub>  
fra vejtrafikken  
i 2019**

### CO<sub>2</sub> -UDLEDNINGER FRA TRAFIKKEN

Transportsektoren forventes at udgøre den største kilde til CO<sub>2</sub>-udledning i København fra 2021 og frem. Indenfor transportsektoren er det vejtrafikken, der står for langt den største andel af CO<sub>2</sub>-udledningen, med en udledning på 367.170 ton i 2019. Dette svarer til 75% af transportsektorens udledning, og 36% af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning på tværs af sektorer.

Siden 2010 er CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafikken reduceret med knap 4%. Sideløbende er både befolkningstal og bilejerskab i København steget, uden at biltrafikken er steget tilsvarende. Særligt cyklen har taget markedsandele fra bilen. Samlet set er københavnernes udledning per indbygger fra vejtrafikken faldet med ca. 18% fra 2010 til 2019.

Personbilerne står for den største del af vejtrafikens CO<sub>2</sub>-udledning (ca. 70%), og erfaringer fra perioden 2010-2019 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.



**440 for tidlige  
dødsfald årligt  
som følge af  
luftforurening**

### LUFTKVALITET

Vejtrafik er en af de største kilder til lokal partikelforurening i København. Luftforurening er årsag til alvorlige sygdomme som hjertekarsygdomme, diabetes og lungekræft, og er dermed et alvorligt problem for folkesundheden. Svarende til den tredjestørste årsag til for tidlig død i Danmark i 2017. I København dør hvert år ca. 440 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen.

Bilister er de mest udsatte trafikanter for sundhedseffekterne af luftforurening, idet de både er nær en forurenende kilde og samtidig ikke får de sundhedsmæssige fordele, der er ved fx at cykle og gå. Samlet set er de årlige totale eksterne omkostninger i Københavns Kommune pga. al luftforurening fra både danske og udenlandske emissionskilder beregnet til ca. 8,5 milliarder kr. i 2019.

Baseline og forslag til delmål for at opnå WHO-retningslinjerne for luftkvalitet ift. 'C40-deklarationen om ren luft' udarbejdes i 2021.



**5.300 færre  
stærkt  
støjbelastede  
boliger**

### VEJSTØJ

Støj påvirker menneskers helbred og velbefindende negativt, og støj estimeres at føre til op imod 500 dødsfald årligt i Danmark. Over 40% af landets støjplagede borgere bor i hovedstadsområdet. I 2014 blev trafikstøj opgjort til 2,4 mia. kr. i samfundsøkonomiske udgifter for Region Hovedstaden. 48% af københavnere oplevede i 2019 deres lokalområde som støjende, og 63% oplevede byen som støjende.

Københavns Kommune har en målsætning om, at antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB skal være halveret inden udgangen af 2025. Set i forhold til 2012, som var basisåret for målingen med 35.000 stærkt støjbelastede boliger, skal antallet reduceres til 17.500 boliger inden udgangen af 2025. I 2017 var der 22.800 stærkt støjbelastede boliger over 68 dB. Der foretages en støj kortlægning hvert 5. år, og næste kortlægning er i 2022.





**195 registrerede alvorligt tilskadekomne og 7 døde i trafikken i 2019**

## TRAFIKSIKKERHED

Hvert år registrerer Politiet omkring 350 tilskadekomne på de københavnske veje, mens næsten 4.000 københavnere kommer så galt af sted i trafikken, at de bliver behandlet på en akutmodtagelse eller et traumecenter.

Foruden de menneskelige omkostninger ved at komme galt af sted i trafikken, vurderer Vejdirektoratet, at en Politiregistreret tilskadekommen koster de kommunale kasser omkring 400.000 kr. Et tilsvarende beløb for de hospitalsbehandlede er 100.000 kr. De samlede kommunale omkostninger til pleje, genoptræning m.m. udgør årligt således mere end 500 mio. kr.

I 2017 vedtog Borgerrepræsentationen en vision om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade på de københavnske veje. For at forfølge den vision skal der løbende sættes ind på de steder, hvor der sker flest ulykker og som forekommer hyppigst.

Færdselssikkerhedskommissionen vedtog i efteråret 2020 en ny National Trafik-sikkerhedshandlingsplan. Planen har en målsætning om, at antallet af dræbte og tilskadekomne skal halveres frem mod 2030, og peger bl.a. på indsatser indenfor infrastruktur, kommunikation, uddannelse og bedre data for at nå målet.



**76% af borgerne oplevede i 2019, at det er nemt at komme rundt i byen**

## FREMKOMMELIGHED

God fremkommelighed er afgørende for, at borgere, besøgende og ansatte har adgang til formål og destinationer på tværs af byen. I 2019 angav 76% af københavnere, at de oplevede byen som nem at komme rundt i, mod 90%, som er målet for 2025. Dette gjaldt særligt for cyklister og fodgængere, men kun i begrænset grad for bilister.

Fremme af pladsbesparende transportformer som cykling, gang og kollektiv trafik kan øge den samlede trafikale kapacitet. Tidligere servicemål for trafikafvikling har peget på udfordringer særligt for bus-, cykel- og gangtrafikkens vedkommende. En af udfordringerne er, at når man forbedrer fremkommeligheden for nogle transportformer, kan det forringe 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 34,4 km/t i 2020 inklusive stop ved trafiksignaler. For cyklerne viser simuleringer fra forvaltningens trafikledelsessystemer, at hastigheden er steget langs udvalgte strækninger, fra 14,4 km/t i 2011 til 16,2 km/t i 2020.



**22% af københavnere er fysisk inaktiv i 2017**

## BYLIV OG VELFÆRD

Fysisk aktive transportformer, som cykling og gang, har en særligt positiv effekt for borgernes sociale, mentale og fysiske sundhed. I 2017 var det 22% af de voksne københavnere, som var fysisk inaktiv. For fysisk inaktive vil 30 minutters daglig cykling kunne medføre 30% reduceret dødelighed.

Samtidig er gang og cykling økonomisk tilgængeligt for mange borgere uafhængigt af indkomst, alder og sociale eller geografiske tilhørsforhold, hvorfor gode cykel- og gangforhold kan bidrage til at styrke social inklusion gennem mobilitet. Dette indgår som mål i Kommuneplan 2019. Her indgår tillige et nyt mål om at øge de daglige gangture per københavnere i 2025 med 20% ift. 2017. Dette var 1,66 i 2020, hvilket er en stigning på 1,5%.

Endelig kan levende byrum med mange cyklister og gående bidrage til bylivet og den samlede oplevelse af byen som attraktiv og imødekommende. I 2020 angav 75% af københavnere, at byens cykelkultur bidrager positivt til atmosfæren og bylivet. Målet i Københavns Cykelstrategi er 80% i 2025.

## GENNEMFØRTE TILTAG I 2020

I 2020 er der gennemført en række initiativer, som bidrager til at nå målene på mobilitetsområdet. På denne og næste side fremgår en række udvalgte eksempler, som illustrerer spændvidden i virkemidler på mobilitetsområdet, på tværs af forskellige transportformer og trafikale effekter.



### ANLÆG AF CYKEL- OG GANGBRO OVER FOLEHAVEN

I april 2020 åbnede en ny cykel- og gangbro over Folehaven som del af den Grønne Cykelrute Vigerslevruten. Broen skaber en tryk passage over Holbækmotorvejen, og binder Vigerslevparken sammen for cyklister og gående, ligesom Folehaveområdet bindes tættere sammen med resten af Valby. Projektet blev finansieret i 2012, men har bl.a. afventet færdiggørelsen af Ringstedbanen. Dissing + Weitling har tegnet broen, som måler 137 meter og 5,5 meter i bredden. Som tilslutning til broen er desuden anlagt en dobbeltrettet cykelsti og fodgængersti og plantet 72 nye træer.



### OMSTILLING AF HAVNEBUSSE TIL EL

Indenfor kollektiv trafik, der er Økonomiudvalgets ressortområde, er Københavns havnebusser i 2020 blevet udskiftet med nye eldrevne både, der hverken udleder CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler. Hermed er den samlede udledning fra Københavns Kommunes kollektive trafik faldet med 14% for NO<sub>x</sub> og 44% for partikler. Elhavnebusserne varmes op med HVO, som er en biodiesel, der er bedre for klimaet end almindelig diesel. De er også mere rummelige med plads til 80 passagerer, og transporterer årligt ca. 700.000 passagerer. Borgerrepræsentationen har besluttet at forlænge elhavnebusruten til også at dække Nordhavn, så der kommer en genvej mellem Nordhavn og Refshaleøen. Ruten forventes forlænget fra medio 2021.



### TILLADELSER TIL HASTIGHEDSDÆMPNING OG CYKELGADE

Ifm. Nordre Frihavnsgade på Østerbro og Holmbladsgadekvarteret på Amager har Transport- og Boligministeriet truffet afgørelse for en bredere brug af cykelgader som trafikalt greb, dels styrkede muligheder for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40km/t i områder, hvor trafikikkerhedsmæssige hensyn taler for det.





## PARKERING SOM VÆRKTØJ TIL FREMME AF MILJØ- OG KLIMADAGSORDEN

Betalingsparkering kan anvendes som strategisk værktøj til at begrænse biltrafikkens negative effekter. Borgerrepræsentationen vedtog i Budget 2020 to initiativer vedr. justering af priser på betaling for parkering, som har til formål at understøtte overgangen til en grønnere biltrafik i København og påvirke den københavnske bilparks sammensætning. De to initiativer er henholdsvis beboerlicenser og gadetakst, og trådte i kraft primo 2020 og er tiltænkt revurderet i løbet af en kortere årrække. Kommunen oplever generelt en stigning i antallet af emissionsbegrænsende biler i byen samt markant flere henvendelser herom fra forskellige interessenter. Der foreligger dog på nuværende tidspunkt ingen analyser af, i hvilken grad justeringen af priserne spiller en rolle for den øgede interesse.



## DELEBILER TIL KOMMUNALE OPGAVER

I 2017 startede Københavns Kommune at anvende delebiler på forsøgsbasis. I dag anvender 25 enheder delebiler til at understøtte deres daglige opgaver. Delebilerne opfattes som et fleksibelt, bæredygtigt og effektivt arbejdsredskab og bruges bl.a. til kørsel ifm. møder, byggeplads- og borgerbesøg. Delebilerne øger mobiliteten blandt kommunens medarbejdere, der ellers ikke ville have adgang til en bil. Dertil udgør de et billigt alternativ til taxa. Delebilerne kan bruges som supplement til kommunens egen flåde fx i spidsbelastningssituationer. Under COVID-19 har delebiler vist sig som en konstruktiv løsning, og flere af kommunens enheder har haft en stigning i anvendelsen af delebiler i 2020. Siden pilotprojektets begyndelse er der som direkte følge af konverteringen til delebiler afviklet 12 af kommunens egne biler. Kommunen er ved at analysere potentialet for yderligere at anvende delebiler. Desuden arbejdes der på at gøre pilotprojektet permanent med et delebilsudbud i 2021.



## SIGNALOPTIMERING OG DYNAMISK TRAFIKINFORMATION FOR CYKLISTER

I 2020 er der sket en optimering af cykeltrafikkens flow ved at tilpasse trafiksignalerne til cyklisternes hastighed på Kastropvej og Vester Voldgade, på strækningen fra Lille Langbro til Løngangsstræde. Fra Løngangsstræde til Rådhuspladsen udestår fortsat signaLOPTIMERING, så antallet og længden af stop reduceres. I 2020 er byens to gamle cykelbarometre på Dr. Louises Bro og på Rådhuspladsen desuden blevet udskiftet med moderne, dynamiske trafiktavler. Udover en mere korrekt og præcis registrering af cyklister er de nye tavler også mere driftsvenlige, idet de ikke længere er baseret på spoler i asfalten, som kan gå i stykker ved gravearbejder.





Scenegade  
10  
Bro  
14  
movier  
8511-1000

10 Bro



# Udvikling mod 2025 og frem

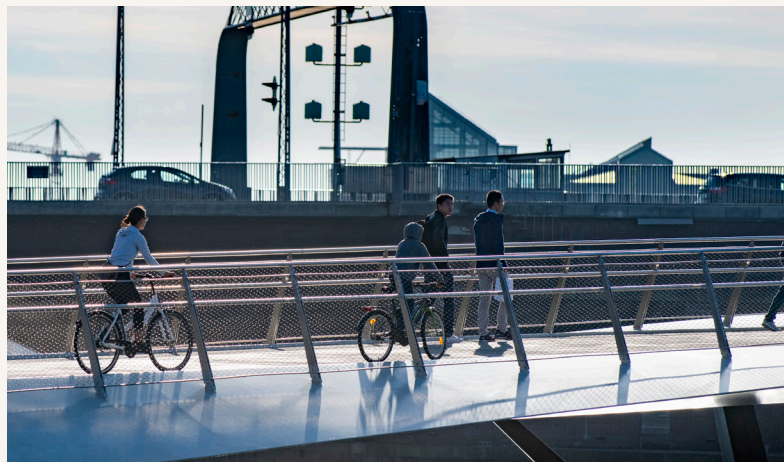
## TRAFIKALE PROGNOSE

For at kunne målrette indsatsene de kommende år, er det væsentligt at kunne vurdere den forventede effekt af initiativer op mod et scenarie uden yderligere indsats, et såkaldt basisscenarie. En væsentlig parameter for den trafikale udvikling er befolkningsvæksten, som forventes at udgøre 6% frem mod 2025.

Trafikale fremskrivninger af et basisscenarie for 2025 er bl.a. gennemført i forbindelse med trafikmodelberegninger af Mobilitetsanalyserne. Her er anvendt trafikmodellen OTM (ØresundsTrafikModellen), som forudsiger en stigning i både personbil- og cykeltrafikarbejdet med henholdsvis 9% og 21% fra 2015-2025. Trafikarbejdet med lastbil og varebil forventes ligeledes at stige.

Fremadrettet, når Københavns Kommunes egen trafikmodel, COMPASS, i løbet af 2021 er færdigudviklet kan der gennemføres fremskrivninger efter behov. COMPASS skal bl.a. give mere detaljerede prognoser for cykel- og gangtrafik end eksisterende modeller. Desuden kan COMPASS beskrive, hvordan valg af transportmiddel påvirkes af trafikale forhold og initiativer. Eksempler på COMPASS-beregninger af, hvilket areal og hvor mange arbejdspladser, cyklister og bilister kan nå, fremgår af bilag "Status for fremkommelighed", s. 46.

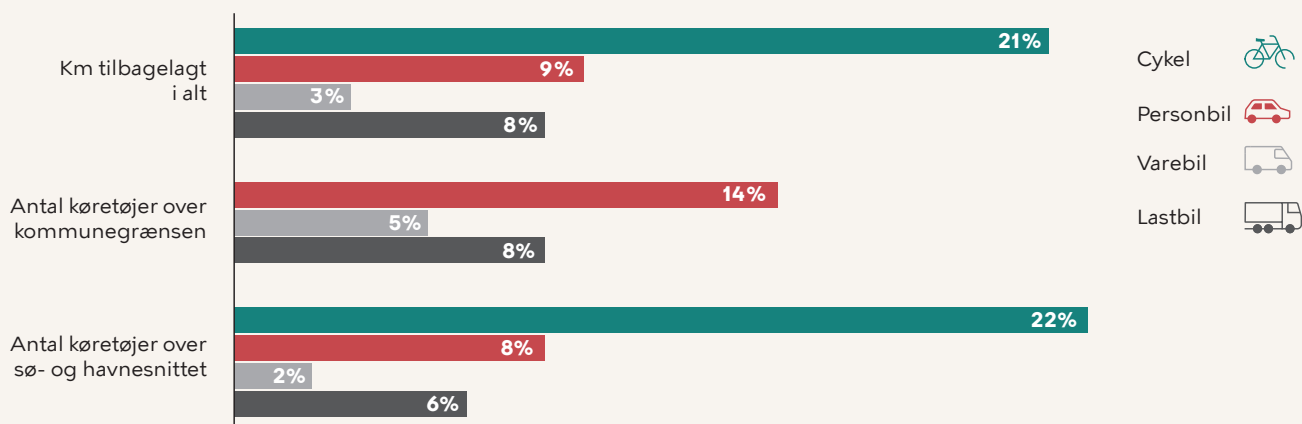
Fremskrivninger af trafikarbejde og emissionsfaktorer indgår i KBH 2025 Klimaplanens Roadmap for 2021-2025. Her forventes vejtrafikkens CO<sub>2</sub>-udledning at falde lidt i 2025 (ift. 2019), hvis der ikke igangsættes yderligere initiativer. Dette skyldes en forventning om en mindre stigning i trafikarbejdet, som til gengæld modsvares af et mindre fald i emissionsfaktoren, bl.a. som følge af flere elbiler. CO<sub>2</sub>-udledningen fra de øvrige sektorer forventes at falde i samme periode, hvorved vejtransportens andel af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning vil stige fra ca. 50% til 80% af den samlede udledning i 2025.



Tabel 7a: Fremskrivninger af centrale trafikale parametre

	Status, 2019 (*=2020)	Frem-skrivning, 2025	Forv. udvikling (%)
<b>Indbyggere</b>	632.340*	667.740	+6%
<b>Trafikarbejde, motorkøretøjer i alt</b> (mio. km per år)	1.500	1.605	+7%
<b>Emissionsfaktor</b> (g CO <sub>2</sub> udledt per kørt km)	245	222	-7%
<b>CO<sub>2</sub>-udledninger fra vejtrafikken</b> (tons CO <sub>2</sub> per år)	367.107	356.425	-3%
<b>Elbilbestand</b>	990*	11.500	+1.161%

Figur 7b: Trafikal udvikling 2015-2025 ifølge beregninger i OTM-trafikmodellen (procentvis stigning)



## CENTRALE EKSTERNE FAKTORER

I trafikmodelberegninger tages højde for officielle befolkningsfremskrivninger mv., men også større anlægsprojekter, der er politisk besluttet. Imidlertid er der en lang række eksterne faktorer, som påvirker effekten af de

indsatser, Københavns Kommune sætter i værk, og som modellerne ikke fuldt ud kan tage højde for. Her gives et overblik over centrale eksterne faktorer, der kan få afgørende betydning for fremtidens mobilitet i København.



### NATIONAL KLIMAPLAN OG INFRASTRUKTURPLAN

Lovgivning og andre nationale bestemmelser sætter rammen for kommunens handlerum. Regeringen har vedtaget en klimalov, hvor der er fastsat et ambitiøst mål om, at CO<sub>2</sub>-udledningen skal være reduceret med 70% i 2030. Regeringen forhandler pt. om delindsatser i aftalen om Grøn omstilling af vejtransporten, om en kommende national handlingsplan for grøn mobilitet samt om en infrastrukturplan, der alle skal bidrage til at nå klimamålet. Nationale indsatser såsom ændrede afgiftsstrukturer og lovgivningsmæssige rammer vil sætte rammen for Københavns Kommunes fremtidige handlemuligheder på mobilitetsområdet. Ambitionsniveauet kendes først, når planerne vedtages, forventeligt i løbet af 2021.



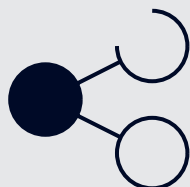
### VARIGE EFFEKTER FOR TRANSPORTADFÆRD SOM FØLGE AF COVID-19

Det vides endnu ikke, om COVID-19 vil få længerevarende konsekvenser for den trafikale udvikling. Den kollektive transport vil muligvis få svært ved at genvinde passagertal på niveau før COVID-19, hvis befolkningens ændrede vaner varer ved. Mere udbredt brug af hjemmearbejde vil kunne nedbringe det samlede transportbehov, men vil samtidig muliggøre bosætning længere væk fra arbejdspladsen. Endelig kan udbredelsen af rekreative ture til fods og på cykel i lokalområdet inspirere flere til fortsat at opsøge alternativer til bilen i fritiden.



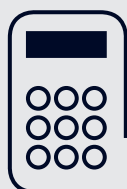
### BYUDVIKLING I KØBENHAVN OG OMEGN

Byen gennemgår en omfattende udbygning i disse år. Det vil uungæeligt komme til at påvirke byens trafik, både i anlægsfasen for byggerierne og i form af ændrede transportmønstre. Store infrastrukturprojekter, som Østlig ringvej og metroudbygningen til Lynetteholmen, ændrer grundlæggende på byens trafikale struktur, ligesom flere af de kommende byudviklingsområder og Nordhavn kan blive bilfri eller delvist bilfri.



### NYE TEKNOLOGIER OG SERVICES

Den teknologiske udvikling indenfor mobilitetssektoren kan muliggøre nye virkemidler for initiativer såsom roadpricing, app-baseret udlejning af eksempelvis løbehjul, elcykler og delebiler, men også optimering af køretøjers brændstoffektivitet og teknologiske trafikikkerhedstiltag. Smart city-løsninger indenfor eksempelvis dynamisk trafikinformation og signaloptimering kan effektivisere forvaltningens indsatser. På den længere bane kan selvkørende biler, dronelevering og højhastighedstog påvirke fremtidens transportbehov og indretningen af byrum og veje.



### STATSLIGE INVESTERINGER OG ANLÆGSMÅLTAL

Realisering af kommunens mål og planer forudsætter anlægsinvesteringer og tilsvarende anlægsmåltal. For en række initiativer gælder, at behov og gevinster rækker ud over kommunen, eksempelvis hvad angår kollektiv trafik og kollektive knudepunkter (parker og rejs-anlæg), tværkommunale supercykelstier og trafikledelse på tværs af byen. Her vil muligheden for statslig medfinansiering af anlæg samt rammerne for det kommunale anlægsloft påvirke forvaltningens handlemuligheder de kommende år.



# Fremtidig indsats og initiativer

## KOMMENDE PLANGRUNDLAG

Københavns Kommune har ambitiøse målsætninger på mobilitetsområdet, bl.a. om at reducere den fossile biltrafik, både i Kommuneplan 2019 og KBH2025 Klimaplanen. På nationalt og internationalt niveau har rammebetingelserne for kommunens og den enkelte borgers handlerum desuden ændret sig det seneste år, fx hvad angår afgifter i forbindelse med køb af hhv. fossile biler og elbiler.

Denne udvikling afstedkommer en række nye planer og strategier, samt strategiske analyser og dataoverblik som fundament for det opdaterede plangrundlag. Således er der både truffet beslutning om at udarbejde mere overordnede planer og strategier for den samlede mobilitet, men også specifikke plangrundlag for udvalgte transportformer, trafikale effekter, virkemidler, målgrupper og geografiske områder i byen.

En del af disse nye plangrundlag afhænger af beslutning om mobilitetsindsatsen i tillæg til Roadmap 2021-2025. Rammen for dette er niveauet af CO<sub>2</sub>-reduktion fra vejtrafikken og en mulig deraf følgende ændring af vejnettet i København. Derfor opdeles flere af de kommende planer i en fase 1 og en fase 2. Dette muliggør, at der allerede med Budget 2022 kan igangsættes initiativer på den korte bane, mens det endelige plangrundlag færdiggøres med udgangspunkt i de politiske beslutninger om tillæg til Roadmap 2021-2025.

Figur 7a viser et overblik over kommende planer og strategier fordelt på fokus for planerne, mens figur 7b giver et kronologisk overblik. I bilaget til redegørelsen fremgår et samlet overblik over eksisterende mål og plangrundlag for mobilitetsindsatsen.

Figur 7a: Tematisk oversigt over kommende planer og strategier på mobilitetsområdet

### SAMLET, TVÆRGÅENDE MOBILITETSINDSATS:

- Mobilitetsanalyser
- Mobilitetsredegørelse 2021
- Revideret vejnetsplan som tillæg til Kommuneplan 2019 pba. Mobilitetsanalyserne
- Kommuneplanstrategi forud for Kommuneplan 2023
- Kommuneplan 2023

### BIL:

- Handlingsplan for delebilisme (del 1 og del 2)
- Handlingsplan for ladeinfrastruktur (del 1 og del 2)

### CYKEL:

- Cykelregnskab 2020

### GANG:

- Walkability index
- Fodgængernet

### KLIMA:

- Tillæg til Roadmap for Klimaplanen pba. Mobilitetsanalyserne
- Trafiksikkerhed
- Trafiksikkerhedshandlingsplan

### LUFT:

- Baseline for C40 deklARATION for luft
- Handlingsplan for C40 deklARATION for luft
- Vejstøj
- Kortlægning af vejstøj
- Handlingsplan for vejstøj

### PARKERING:

- Parkeringsstrategi

### TRAFIKLEDELSE:

- Nye servicemål for trafikledelse Fodgængernet

### BØRN OG UNGE:

- Kortlægning af tryghed ifm. børns cykling og gang
- Retningslinjer for børns cykling og gang

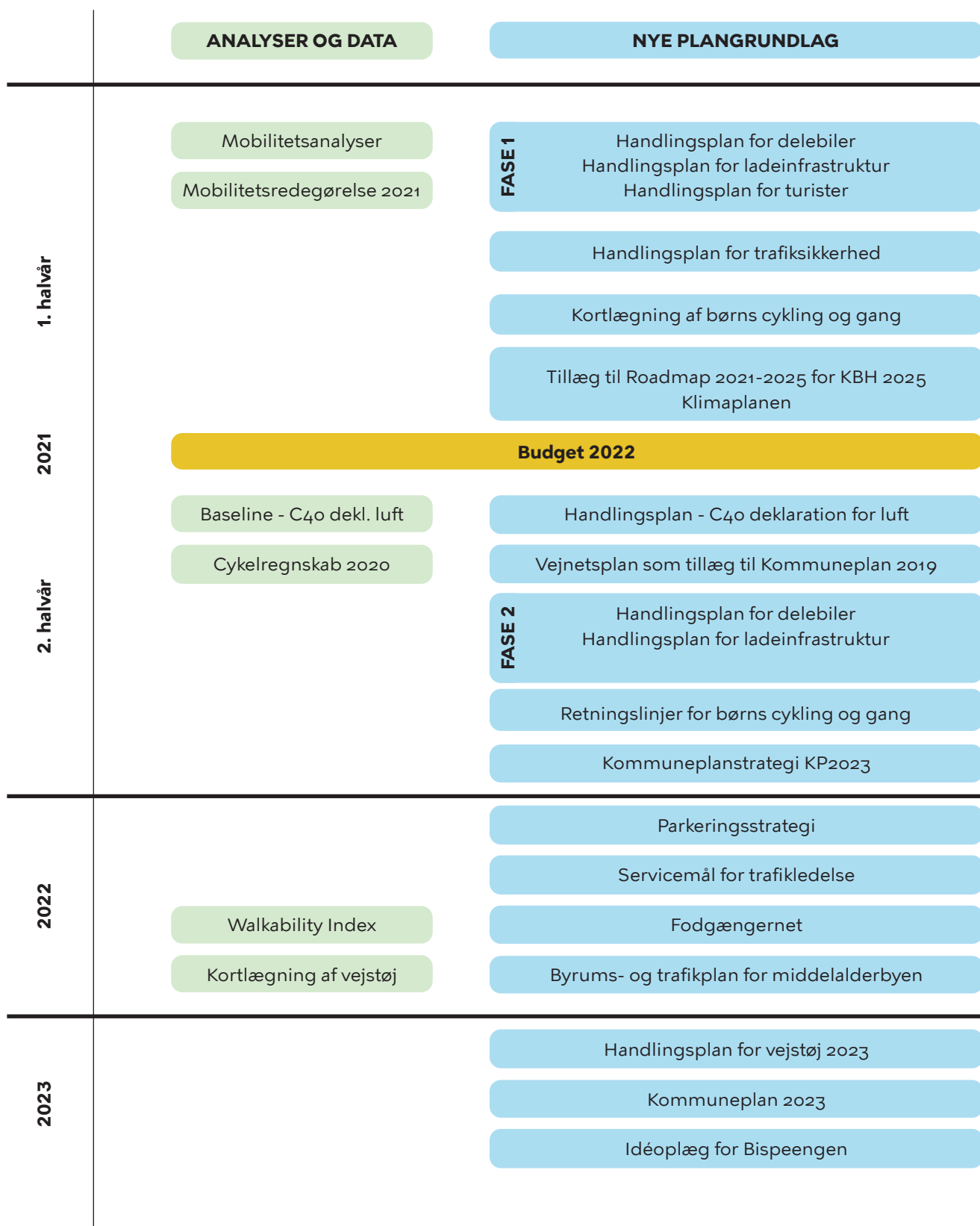
### TURISTER:

- Handlingsplan for transport af turister

### UDVALGTE GEOGRAFISKE OMRÅDER:

- Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
- Idéoplæg for Bispeengen

Figur 7b: Kronologisk oversigt over kommende planer og strategier på mobilitetsområdet.









## BUDGET 2022 PÅ MOBILITETSOMRÅDET

Forud for forhandlingerne om Budget 2022 udarbejder forvaltningen en række budgetnotater med forslag om initiativer, der kan igangsættes for at understøtte politiske mål på mobilitetsområdet.

Tabel 8 viser budgetnotater med direkte fokus på mobilitetsindsatsen og øvrige budgetnotater med kobling til mobilitetsindsatsen fremgår af tabel 9.

Tabel 8: Budgetnotater til Budget 2022 med direkte fokus på mobilitetsindsatsen

<b>CO2-neutralt København i 2025</b>	
TM16	Omstilling af kommunens vognpark
TM22	Forlængelse af pulje til fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner i bygge- og anlægsprojekter
<b>Mobilitet og trafikikkerhed i København</b>	
TM23	Cykelpakke 2022 (cover)
TM23a	Nye og bredere cykelstier
TM23b	Cykelstier i kombination med genopretning og klimatilpasning
TM23c	Supercykelstier
TM23d	Grønne Cykelruter
TM23e	Cykelparkering
TM23f	Lokale genveje for cyklister
TM23g	Forbedringer for cyklister i kryds
TM23h	Torvegade - øget cykelkapacitet, herunder forbedret trafikafvikling i krydset Torvegade/Strandgade (hensigtserklæringer)
TM23i	Omdannelse af Istedgade - etape 4 (hensigtserklæring)
TM24	Trafikkerhed (cover)
TM24a	Ulykkesbelastede kryds
TM24b	Trafikkerhed ved torontoanlæg
TM24c	Prinsesse Charlottes Gade - tryghedssikring (hensigtserklæring)
TM24d	Ørestads Boulevard - forbedret trafikikkerhed (udvalgsindstilling)
TM25	Børn og unge i trafikken, herunder skoleveje (cover)
TM25a	Skolestartskampagne og andre kampagner (bevillingsudløb)
TM25b	Skolevejsprojekter
TM25c	Sikre veje til fritidsfaciliteter
TM26	Parkering (cover)
TM27	Landgreven - renovering af P-anlæg (hensigtserklæring)
TM28	Bedre parkeringskontrol
TM30	Parkering i takt med byens udvikling
TM31	Støjkortlægning og handlingsplan for vejstøj
TM44	Cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge - foranalyse
TM58	Refshalevej - forbedrede cykel- og gangforhold
TM76	De Gamles By - realisering af helhedsplan
TM88	Trafikanalyse for Bådehavnsgade
TM90	Fredeliggørelse af Toldbodgade
TM91	Sikre Skoleveje ved Arenakvarterets Skole, Ny Skole ved Kødbyen samt Nordøstamager Skole

**Tabel 9: Øvrige budgetnotater til Budget 2022 med kobling til mobilitetsindsatsen**

<b>Budgetbehov</b>	
TM1	Nyt sagsbehandlingssystem til parkeringsafgifter
TM2	Opgradering af IT-sikkerhed på automatiske p-anlæg
TM3	Dyrere drift af signalanlæg
<b>Pas på København</b>	
TM4	Genopretning af vejinfrastruktur - udmøntning af IC-midler for Budget 2022
TM6	Tilsyn og vedligehold af 18 strækninger og pladser med særlige belægninger
<b>Hverdagen i København</b>	
TM12	Etablering af belysning på steder med ingen eller mangelfuld belysning
<b>Et grønt og blåt København</b>	
TM35	Genopretning samt vedligehold af parkbroer
TM37	Arealplan for grønne områder (cover)
TM38	Toftegårds Plads - anlæg af ny plads
TM41	Sidegader til Jagtvej - gadetræer og fortove med øget tilgængelighedstiltag som tilkøb til skybrudsprojekt
<b>Udsatte by- og boligområder i København</b>	
TM50	Englandsvej og ny indgang til Remisevænget Øst - trafiksikkerhed og tværgående forbindelse
TM51	Nyt grønt og aktivt byrum i Sigynsgade og Krakas Plads (Forandringsplan Aldersrogade)
TM53	Begrønning og fredeliggørelse af Frederiksborgvej
TM55	Belysning på gang- og cykelsti mellem Tingbjerg-Utterslevhusene og Nørre Gymnasium
TM57	Implementering af to forandringsplaner

