



Mobilitetsredegørelse 2023



Indhold

Indledning	3
En sammenhængende mobilitetsindsats	4
Status og nøgletal	5
Turfordeling	5
Tilbagelagte kilometer	6
Cykel- og bilejerskab	10
Benchmark med andre storbyer	11
Fordeling af arealet mellem husene	13
Udvalgte initiativer fra 2022	16
Cyklens år	16
Tryk og sikker på skolevejen	18
Delemobilitet	19
Infrastrukturprojekter med en social vinkel	21
Trafikale effekter	22
Udvikling mod 2035	25
Trafikale prognoser	25
Eksterne faktorer	26
Overordnede strategier og planer	28
Status for målsætninger	29
Bilag	
Status på gang	
Status på Verdens bedste cykelby	
Status på bilparkering	
Status på fremkommelighed	
Status på trafiksikkerhed	
Mobilitetsvaner blandt københavnere	
COMPASS og trafikale fremskrivninger	

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Foto Københavns Kommune

Layout TMF MKB

Indledning

Mobilitetsredegørelsen giver et samlet overblik over indsatsen 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 2023 et overblik over udvalgte initiativer, samt forventninger til den trafikale udvikling frem mod 2035.

Dette års redegørelse indeholder også en uddybende status for Verdens bedste cykelby, parkering, fremkommelighed og trafiksikkerhed, samt tre nye bilag om henholdsvis gang, trafikale fremskrivninger for 2035 og mobilitetsvaner blandt københavnere.

Den kollektive transport hører til Økonomiforvaltningens ressortområde, og er derfor ikke adresseret specifikt i redegørelsen.

Nøgletal

Kommuneplan 2019 indeholder en række mål for fremtidens transport 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%. Der er også mål om, at antallet af daglige gangture per københavnere i København skal øges med 20% ift. 2017, og at mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse i Københavns Kommune skal foretages på cykel.

Andelen af cykelture er steget fra 21% i 2021 til 26% i 2022, hvilket svarer til niveauet før pandemien. Dermed er Københavns Kommunes målsætning om en cykelandel på minimum 25% nået. Ture til arbejde og uddannelse i København er også steget og ligger på 45%, hvilket er fem procentpoint fra målet. Hvad angår andelen af ture til fods (som også inkluderer løbeture), er den, efter at være steget til 35% under pandemien, faldet til 30% i 2022, hvilket dog stadig er højere end før pandemien og ligeledes betyder, at Københavns Kommune har nået målet om, at mindst 25% af alle ture skal foretages til fods.

Andelen af ture i bil er faldet fra 30% i 2021 til 26% i 2022, og Københavns Kommune er dermed tæt på målet om at turene i bil maksimalt må udgøre 25% af alle ture. Det er første gang andelen af ture i bil ligger under 30% i de 15 år, hvor forvaltningen har opgjort turandelen.

Andelen af ture med kollektiv transport er steget med fire procentpoint fra 14% i 2021 til 18% i 2022. Før pandemien lå turandelen for den kollektive transport på 21%.



Foto Colourbox

Endnu et år med store udsving

Hvad angår turandelene og transportarbejdet, som er betegnelsen for de tilbagelagte kilometer for henholdsvis gang, cykel, bil og kollektiv transport, så har der ligeledes i år været udsving, som dels kan tilskrives eftervirkningerne af pandemien, samt store udsving i el- og brændstofspriserne i 2022. Blandt andet kan udviklingen i transportarbejdet for biler fra 2021 til 2022 sandsynligvis tilskrives høje priser på brændstof og el, samt et historisk fald i forbrugertilliden pga. den økonomiske usikkerhed, der sænkede forbruget generelt hos københavnere samt forbruget relateret til transport. Denne tendens gør sig, jf. Danmarks Tekniske Universitet, også gældende på landsplan.

Cyklens år

2022 var Cyklens år, og København var i sommeren 2022 vært for de første to etaper i årets Tour de France. Kort forinden afholdt Københavns Kommune et politisk cykeltopmøde med resten af den danske cykelnation. Her underskrev staten, regionerne, en række kommuner samt virksomheder og interesseorganisationer en fælles deklaration om at styrke cykling i Danmark, herunder en erklæring om at arbejde for 20% mere cykling i Danmark i 2030. Cyklens år samt andre højdepunkter fra 2022 er nærmere beskrevet i redegørelsen.

God læselyst.

En sammenhængende mobilitetsindsats

Mobiliteten i København fordeler sig på tværs af transportformer, og de fleste københavnere anvender flere 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 trafikadfærd og adfærdspåvirkning gennem infrastrukturtiltag, kommunikation og kampagner.

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.

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, der i gennemsnit transporterer 1,3 personer per bil. Gang, cykling og kollektive transportformer udleder samtidig mindre CO₂ end biltrafikken, hvorved overflytning af ture i bil til andre transportformer både understøtter Klimaplanens målsætninger, og skaber plads til at flere personer samlet set kan bevæge sig rundt i byen.

Regionale mobilitetsanalyser

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation og Region Hovedstadens Regionsråd har afsat midler til en analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet. Formålet med analysen er at udarbejde en fælles strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af nye prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i Hovedstadsregionen. Analysen skal bidrage med viden om, hvilke indsatser, der kan skabe bedre mobilitet, reducere trængsel, øge fremkommelighed og styrke sammenhæng på tværs af regionen. Arbejdet skal desuden kvalificere det tværgående vidensgrundlag og kommunikation om mobilitet. Analysen forventes færdig i 2024.

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

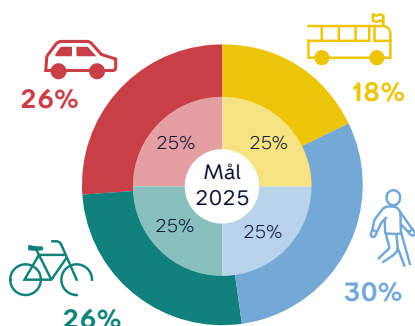


Status og nøgletal

TURFORDELING

Kommuneplan 2019 indeholder mål om, at bilen højst skal udgøre 25% af alle ture til, fra og i København i 2025, mens kollektiv transport, cykling og gang hver skal udgøre mindst 25%. Desuden indgår et mål om, at det daglige antal gangture per københavnere skal øges med 20% i 2025 i forhold til 2017, dækkende over både rene gåture samt delture til og fra den kollektive trafik. Turfordelingen er opgjort som hele turkæder, det vil sige én samlet tur fra start til turmål og retur til start igen.

Figur 2 Turfordeling i 2022 med mål



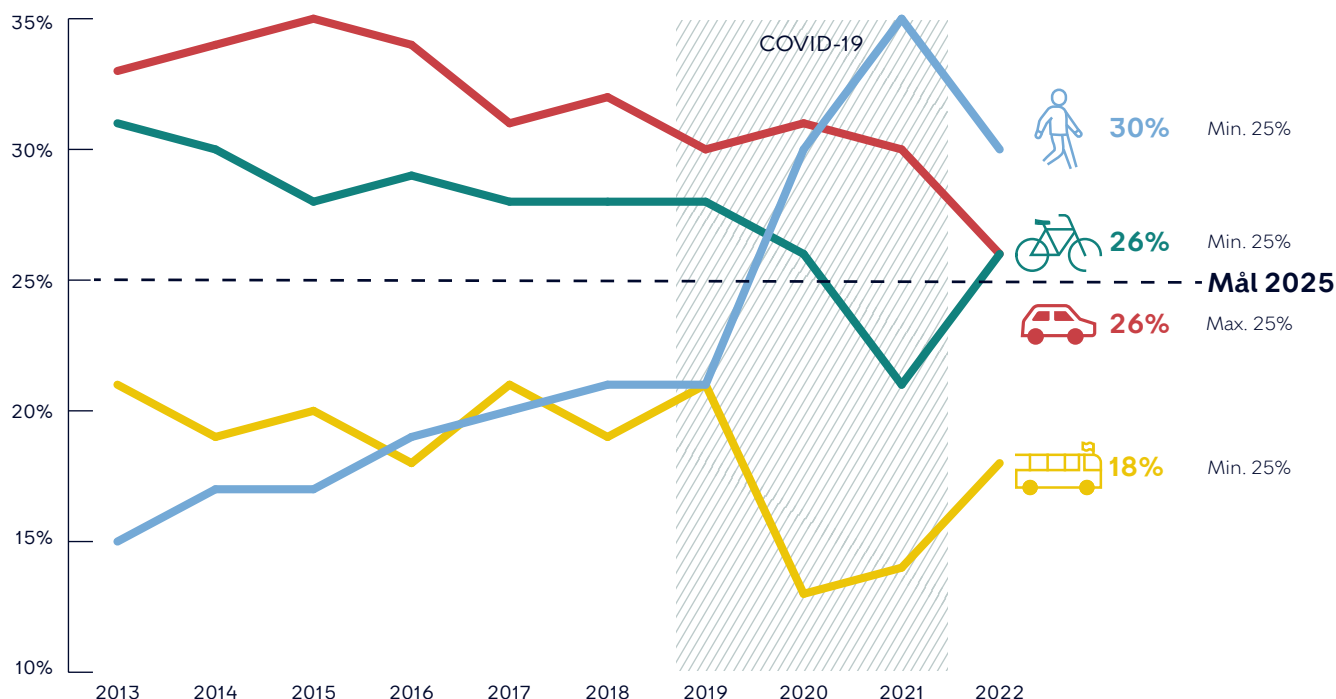
I 2022 er andelen af cykelture er steget fra 21% i 2021 til 26% i 2022, hvilket svarer til niveauet før pandemien. Dermed er Københavns Kommunes målsætning om en cykelandel på minimum 25% nået.

Under pandemien steg fodgængerandelen i 2020 med ni procentpoint, og yderligere fem procentpoint i 2021, hvor turandelen for gang lå på 35%. I 2022 er andelen gået en smule tilbage til 30%, hvilket stadig er højere sammenlignet med niveauet før pandemien. Opgørelsen af Københavns målsætning om en 20% stigning i antal daglige gangture per københavnere viser, en stigning på 34% i 2022, hvilket er et godt stykke over målet.

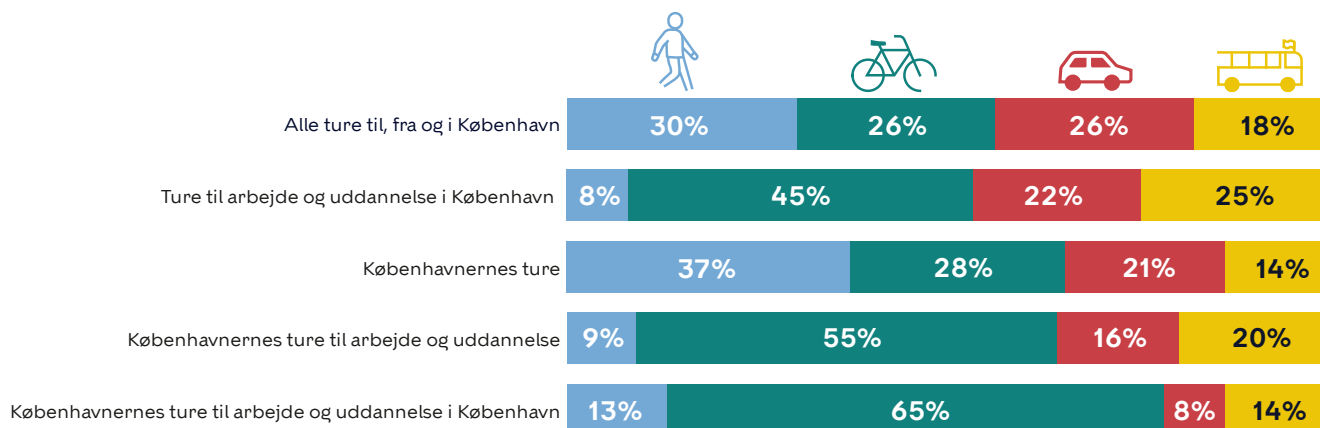
Når det kommer til ture i bil, er der sket et fald fra 30% i 2021 til 26% i 2022. Bilens turandel er altså ét procentpoint fra kommuneplanens mål. Det er værd at bemærke, at bilandelen ikke har ligget under 30%, i de femten år forvaltningen har opgjort turandelen ud fra DTU's Transportvaneundersøgelse.

Den kollektive transport oplevede et fald i passagertallet under pandemien. Andelen af alle ture faldt fra 21% i 2019 før pandemien til 13% i 2020 og 14% i 2021. I 2022 er andelen steget fire procentpoint til 18%. Det er samme andel som i 2016. Af de 18% udgør tog 10%, bus 3% og metro 5%.

Figur 3 Udvikling i turfordeling 2013-2022 samt mål for 2025



Figur 4 Turfordelingen for forskellige typer af ture til og fra København og ture foretaget af københavnere



I figur 4 fremgår turfordelingen for forskellige typer af ture, henholdsvis alle ture på tværs af turformål, ture til arbejde og uddannelse i København, københavnernes ture, københavnernes ture til arbejde og uddannelse samt københavnernes ture til arbejde og uddannelse i København. Her fremgår det, at cyklen udgør 45% af alle ture til arbejde og uddannelse i København, som er fem procentpoint fra Københavns Kommunes målsætning for 2025. Desuden fremgår det tydeligt af figuren, at cyklen er københavnernes mest benyttede transportform målt på ture til arbejde og uddannelse, hvor 55% cykler. For københavnere, der også arbejder eller studerer i kommunen, er cyklens andel oppe på 65%.

TILBAGELAGTE KILOMETER

Omfanget af trafikken kaldes transportarbejdet og opgøres ud fra, hvor mange kilometer, der dagligt tilbagelægges via forskellige transportformer. Tilbagelagte kilometer for biler og cykler opgøres i dette års redegørelse både ud fra forvaltningens egne tællinger samt DTU's Transportvaneundersøgelse (TU). Forvaltningen har ikke selv tællinger for tilbagelagte km til fods, så derfor opgøres dette udelukkende ud fra TU-data, som også har været praksis i de tidligere mobilitetsredegørelser.

Transportarbejdet for 2022 fremgår af figur 5. På figuren ses forskelle i resultaterne for såvel biler som cykler fra de to opgørelser, hvilket formodentlig skal tilskrives de forskellige metodiske tilgange herunder, at forvaltningens data er baseret på tællinger, der foretages i foråret og i efteråret, mens Transportvaneundersøgelsen er baseret på interviews foretaget over hele året, med ca. 1.500 københavnere.

DTU bemærker i et notat til Teknik- og Miljøforvaltningen, at transportarbejdet i 2022 potentielt set stadig kan være påvirket af eftervirkninger fra COVID-perioden, f.eks. i form af ændrede transportvaner.

Derudover menes transportarbejdet i 2022 i særlig grad at være påvirket af de kraftigt stigende energipriser, der fik priserne på transport i bil til at stige betragteligt.

TU-data kan dog have en statistisk usikkerhed på op til 7%. Dette gælder både for transportarbejdet og turandelen.

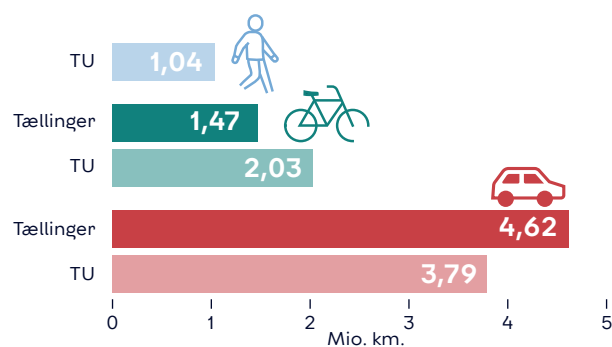
Til trods for statistisk usikkerhed og årlige udsving viser begge opgørelsesmetoder de samme tendenser over en 15-årig periode, som det fremgår af figur 6. På figuren er indtegnet stiplede tendenslinjer for TU data for henholdsvis bil- og cykeltrafikken, der viser udviklingen uden udsving. Forvaltningens egne tællinger viser et lille fald i transportarbejdet for biler over de seneste 15 år. TU-data underbygger denne tendens, men har større udsving fra år til år. Det største udsving ses fra 2021-2022 under pandemien.

I forhold til cykeltrafikken er der, jævnfør forvaltningens egne tællinger, en generel stigning over de sidste 15 år. TU-data underbygger denne tendens, men også her er der større udsving i forhold til forvaltningens egen opgørelse. Det største udsving i perioden er fra 2019-2021, hvor der ses et fald i kørte km på cykel. Fra 2021-2022 ses en stigning således, at cykeltrafikken i 2022, jævnfør TU-data, ligger på nogenlunde samme niveau som inden COVID-pandemien.

Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at der i samme 15-årige periode har været en befolkningstilvækst i København på 28%.

Forvaltningen vil frem mod næste års redegørelse afdekke, hvordan opgørelsen af transportarbejdet kan præciseres.

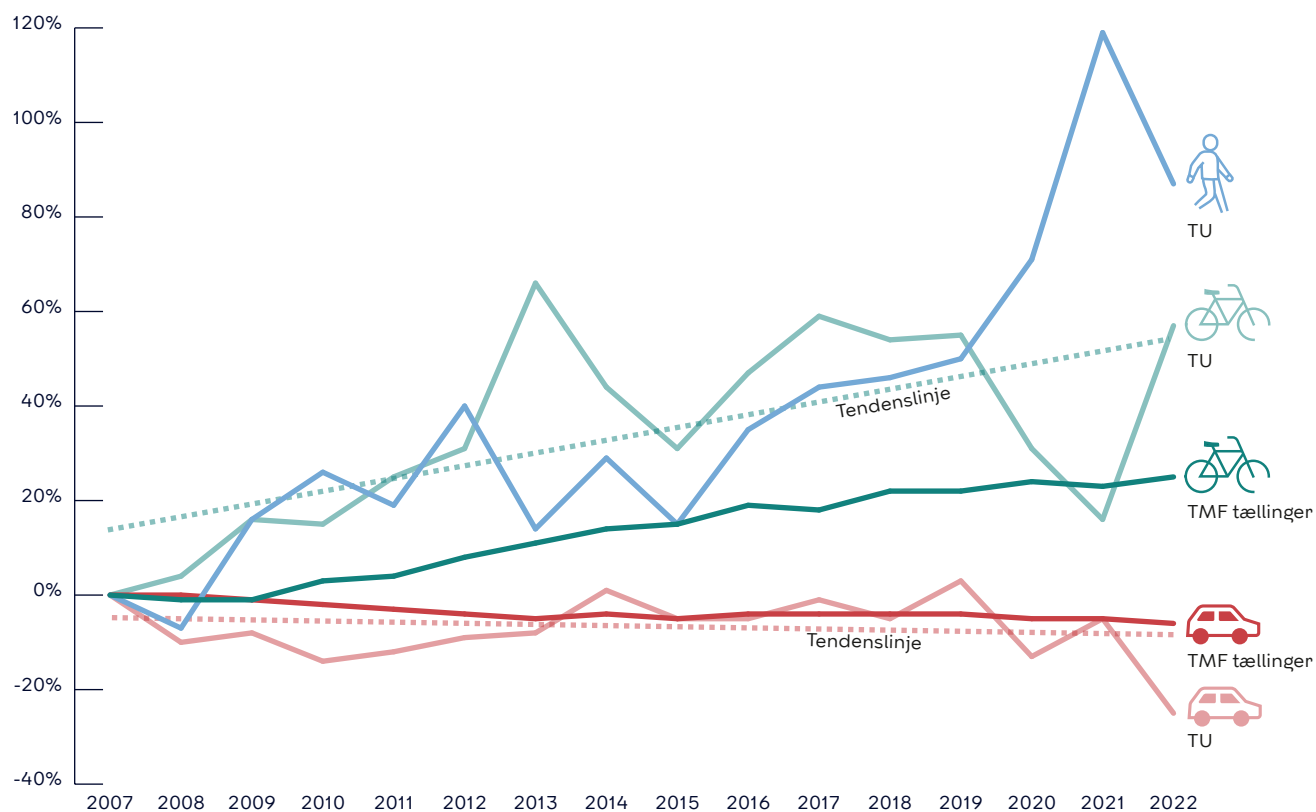
Figur 5 Tilbagelagte km per hverdag i 2022



TU data og forvaltningens tællinger.

* Trafikarbejdet for gang opgøres kun på baggrund af data fra TU, da forvaltningen endnu ikke har tællinger af fodgængere.

Figur 6 Udvikling i tilbagelagte km per hverdag 2007-2022



TU data og forvaltningens tællinger.

Trafikarbejdet for gang opgøres kun baseret på TU-data, da forvaltningen endnu ikke opgør tilbagelagte km til fods.

* På grafen ses stiplede tendenslinjer for TU data henholdsvis for bil- og cykeltrafikken, der viser udviklingen uden de årlige udsving.

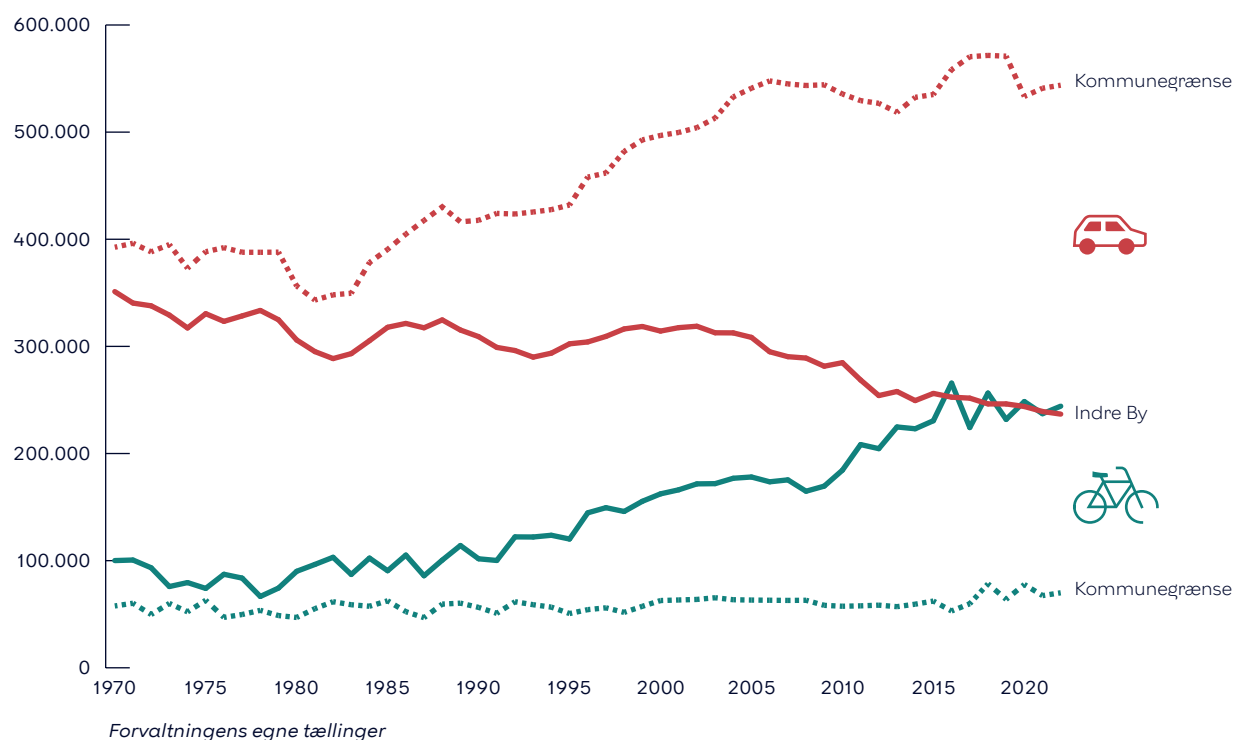
Forvaltningens tællinger foretages dels langs kommunegrænsen, dels rundt om Indre by i en ring langs Sørerne og Inderhavnen. I 2022 var cykeltrafikken over kommunegrænsen den højeste målt nogensinde med 70.000 cykler dagligt, mens der er talt 543.800 biler dvs. tæt på otte gange flere end cykler, som ses på figur 7.

For den trafikale udvikling omkring Indre by er der i 2022 registreret mere cykeltrafik end biltrafik.

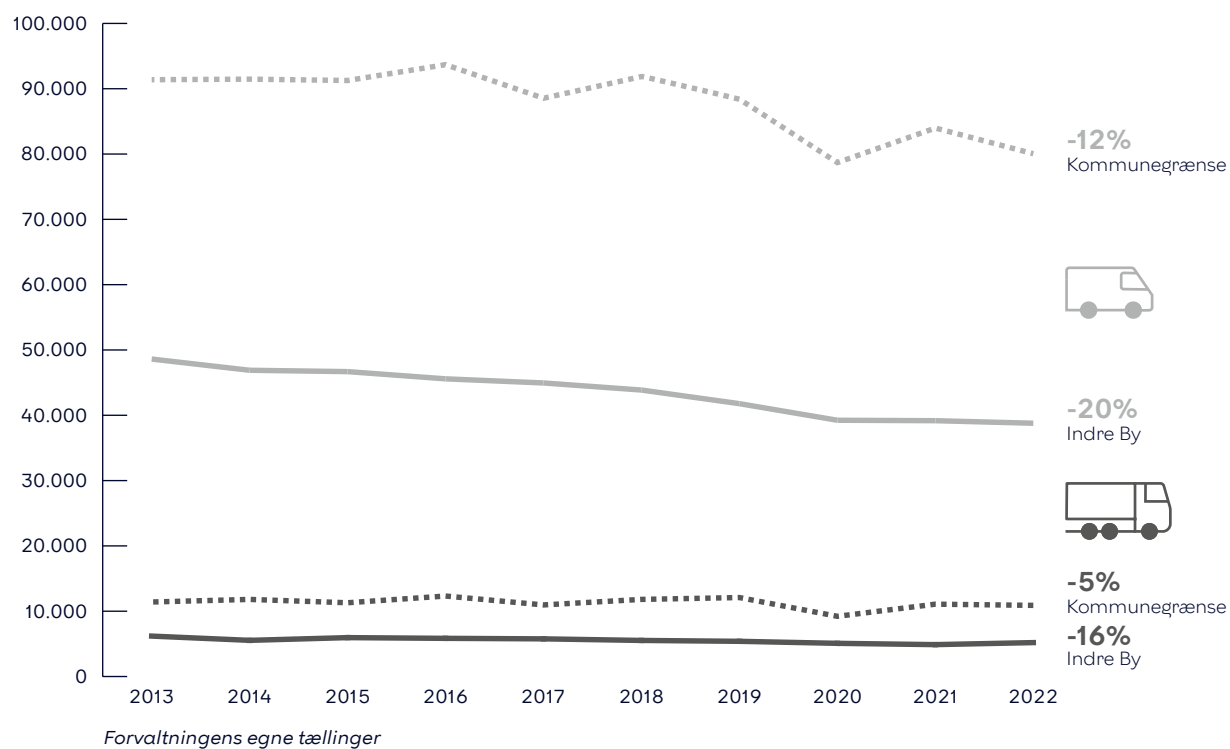
Både antallet af lastbiler og varebiler har været faldende siden 2013 både over kommunegrænsen og gennem Indre by, hvilket fremgår af figur 8. Antallet af lastbiler er faldet med ca. fem procentpoint over kommunegrænsen og 16 procentpoint gennem Indre by. Antallet af varebiler er ligeledes faldet med ca. 12 procentpoint over kommunegrænsen og 20 procentpoint gennem Indre by.



Figur 7 Bil- og cykeltrafik gennem Indre by og over kommunegrænsen, 1970-2022



Figur 8 Vare- og lastbiltrafik gennem Indre by og over kommunegrænsen de seneste 10 år, 2013-2022



CYKEL- OG BILEJERSKAB

I 2022 ejede københavnernes 142.400 biler og 745.800 cykler, hvilket er mere end fem gange flere cykler end biler.

I København har mænd og kvinder næsten samme rådighed over en cykel. Tal fra 2022 viser, at 87% af de københavnske kvinder og 84% mænd råder over en cykel. Forskellen er væsentlig større hvad angår rådighed over bil, hvor 53% mænd råder over en bil, hvilket kun er gældende for 36% kvinder.

Forskellige faktorer har indvirkning på københavnske familiers bilejerskab. For eksempel øger det sandsynligheden for, om en familie ejer en bil, hvis familien har hjemmeboende børn eller ejer et sommerhus. Også høj indkomst og ikke stationsnære arbejdspladser blandt de voksne i familierne spiller en afgørende rolle for bilejerskabet.

Antallet af personbiler er steget med 13% de seneste fem år. Til sammenligning er befolkningen i København vokset med 5% i samme periode. Cykelbestanden er i samme periode steget med 11%.

Antallet af elbiler og plug-in hybridbiler i København er i kraftig vækst. I 2022 var der 4.260 elbiler og 3.550 plug-in hybridbiler i København, hvilket er mere end en fordobling i forhold til 2021. I alt udgør elbiler og plug-in hybridbiler 5,5% af alle privatbiler i kommunen.

Der kommer også flere delebiler i København. I alt var der lige under 4.400 delebiler inklusive nabo-til-nabo biler, til rådighed for københavnernes i 2022. Det er en stigning på samlet 40%, der blandt andet skyldes, at rammen for delebiler med fast stamplads/parkeringsplads blev udvidet i 2022.

For cykler er der også sket en udbredelse af elcykler, så der i 2022 fandtes knap 27.000 elcykler i de københavnske hjem, hvilket svarer til en stigning på mere end 300% over de seneste 5 år. Ligeledes har københavnernes også fået flere ladcykler og cykelanhængere, som udgør ca. 40.000 i 2022.

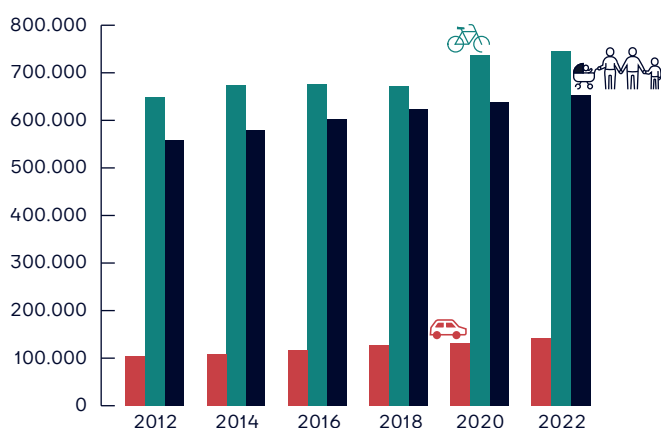
Figur 9 Vækst i antal af københavnernes og privatejede biler og cykler i absolutte tal

Kategori	Antal 2022	Udvikling 2018-22
Indbyggere	652.200	5%
Cykler i alt	745.800	11%
Heraf elcykler	26.800	367%
Heraf ladcykler (inkl. el)	40.000	66%
Privatejede biler i alt	142.400	13%
Heraf privatejede elbiler	4.260 (2023: 7.269)	764%
Heraf privatejede plug-in hybridbiler	3.550 (2023: 4.839)	3.416%
Delebiler i alt	4.390	40%
Delebiler med fast stamplads	500	192%
Delebiler uden fast stamplads	1.330	42%
Nabo-til-nabo biler*	2.560	27%

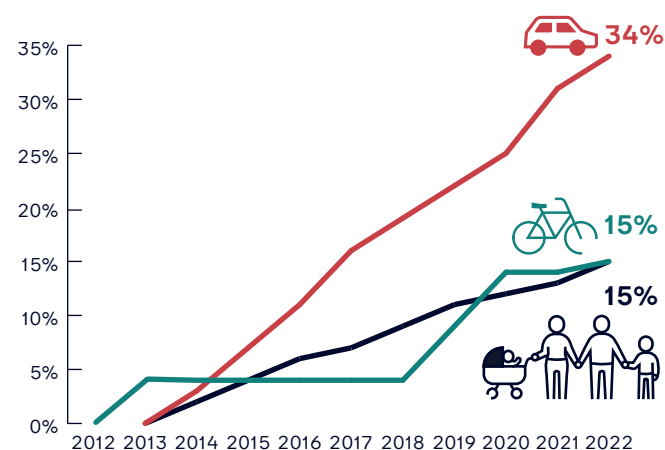
* Nabo-til-nabo-biler er en delingsordning mellem private, hvor ejere af private biler udlejer sin bil til andre

Kilde: Privatejede biler og indbyggere: Københavns Kommunes statistikbank (primo 2022), Cykler: Jysk Analyse (primo 2022), El- og plug-in hybridbiler: Dansk E-Mobilitet, Dele- og nabo-nabobiler: Gomore, Green Mobility, Sharenow, Letsgo, Kinto Share

Figur 10 Vækst i antal af københavnernes og privatejede biler og cykler i absolutte tal de sidste 10 år



Figur 11 Udvikling i bestand og befolkning de sidste 10 år



Benchmark med andre storbyer

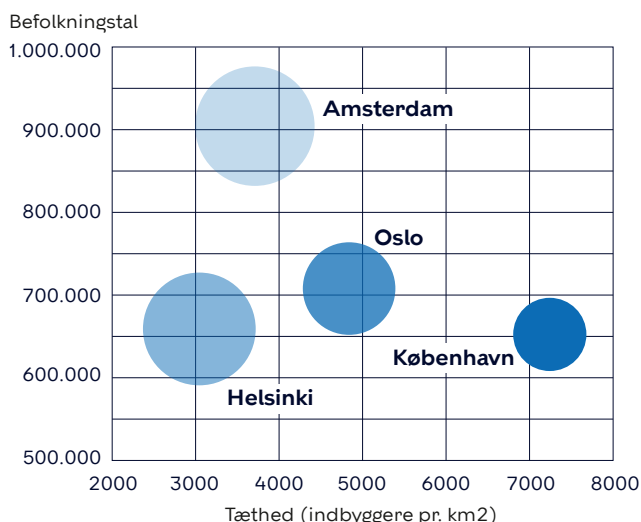
København er kendt som verdens bedste cykelby, men vi kan også lære af andre byer, fx når det kommer til at skabe en mere fodgængervenlig by. I dette afsnit sammenlignes København med tre sammenlignelige storbyer, Amsterdam, Oslo og Helsinki.

Alle fire byer var i 2022 i Top 25 over Monocles årlige "Quality of Life Survey", med København som nummer 1. Byerne er sammenlignelige med København ud fra parametre som kultur, økonomi og samfundsstrukturer. Desuagtet tager afsnittet forbehold for forskelle i metodologi, samt at de fire byer har forskellige topologi, vejrforhold og også forskellige sociale forhold. Ikke alle byer har tal fra 2022, og COVID-19 pandemien har medført store udsving i transportadfærd. Derfor sammenlignes data fra 2019. Bemærk desuden forklarende noter ved hver figur.

Strukturelle forhold for mobilitet

Forskellige elementer har betydning for mobiliteten i en by. Særligt er antallet af borgere og afstanden til funktioner centralt for at understøtte gang, cykling og brug af kollektiv transport.

Figur 12 Kombinationsfigur – areal, befolkning og befolkningstæthed forhold mellem København, Helsinki, Oslo og Amsterdam.



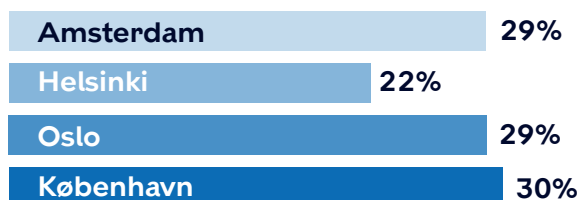
* Akserne er tilpasset således, at den relative forskel mellem de fire byer fremstår tydeligere. Oslo Kommune er i alt 454 km², men omfatter et stort naturområde. Dette er filtreret væk i denne opgørelse, der dermed kun omfatter bebygget areal.

Ovenstående figur viser, at Københavns Kommune arealmæssigt er den mindste af de fire byer, men også har den klart højeste befolkningstæthed.

Biltrafik

Alle fire byer har et mål om, at bilernes transportarbejde skal mindskes. Figur 13 viser bilernes andel i den daglige transport, hvor det ses at alle byerne ligger mellem 20-30%, men hvor Helsinki ligger lavere end de tre andre byer.

Figur 13 Bilers andel af samlet transport

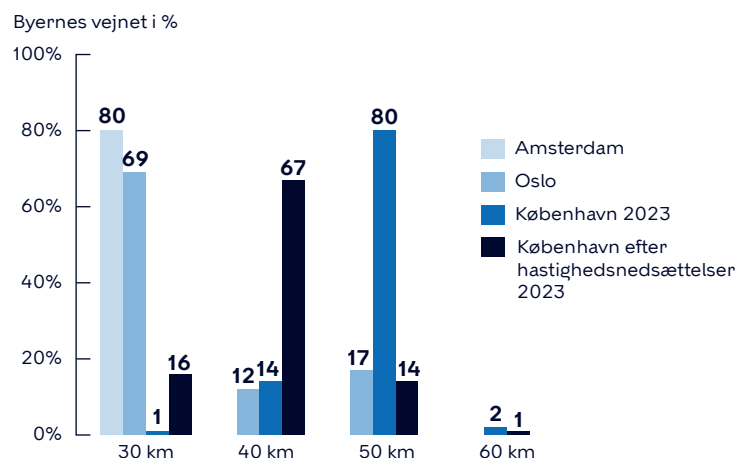


* Data fra 2019

Hastighed

Der er en generel tendens i Europa med hastighedsgrænser på 30 km/t. I Oslo er hastighedsgrænserne 30 km/t på 69% af alle veje, og i Amsterdam vil hastighedsgrænserne være 30 km/t i 80% af byen i slutningen af 2023. Til sammenligning er det omkring 1% i København, der har 30 km/t som hastighedsgrænse. Når hastighedsprojektet, der omhandler at de fleste veje i København skal reduceres med 10 km/t er gennemført, vil der være 16%. I København er 14% af gaderne i dag fastsat til 40 km/t, og efter hastighedsprojektet vil det være 67%. København opererer således med en mellemkategori, der ikke er standard.

Figur 14 Hastighedsgrænser



* Ingen tilgængelig data for Helsinki

Kollektiv transport

Alle fire byer har et veludviklet system for den kollektive transport, og det afspejler sig også i relativt høje andele af det samlede antal ture i den pågældende by.

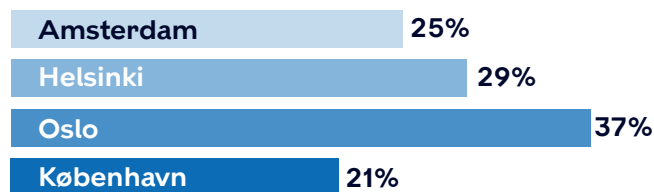
København er den af de fire byer, der har lavest andel med kollektiv transport. Ved sammenligning de fire byer imellem fremgår det, at billetprisen i København sammen med Amsterdam er billigst, og Oslo og Helsinki er dyrere. Biletprisen er således umiddelbart ikke en tilstrækkelig del af forklaringen på lavere brug af kollektiv transport.

Cykling, gang og mikromobilitet

København og Amsterdam er anerkendte som verdens to cykelhovedstæder, og det fremgår også tydeligt af turfordelingen, når man sammenligner med Oslo og Helsinki. Tilgængelighed har Oslo og især Helsinki en høj andel af fodgængere. Fodgængere bevæger sig langsomt af alle trafikanter, og en høj andel af fodgængere gør det attraktivt at have byrumsfunktioner i stueetagen samt udeservering, opholdspladser og grønne områder.

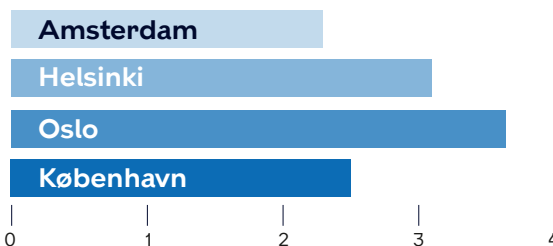
Dette er et forsøg på at udarbejde en struktureret sammenligning mellem de fire byer. Tallene og konklusionerne skal tages med forbehold, både ud fra systemiske forskelle i byerne samt ud fra metodologi.

Figur 15 Kollektiv transports andel af den samlede transport



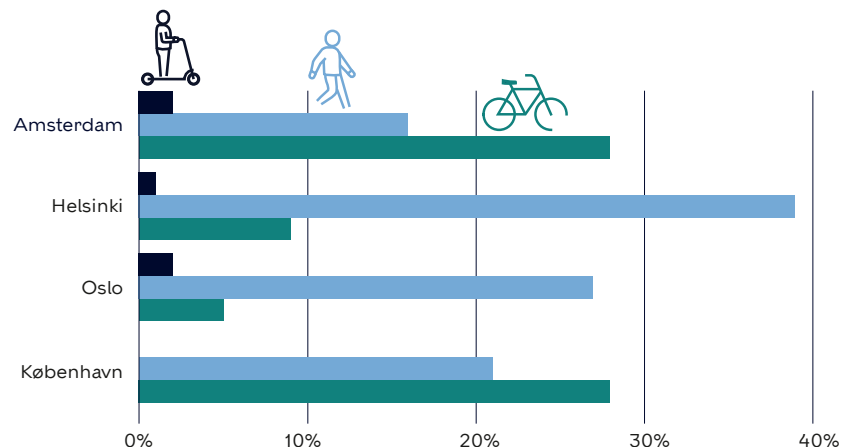
*Data fra 2019

Figur 16 Biletpriser opgjort i Euro for de centrale bydele



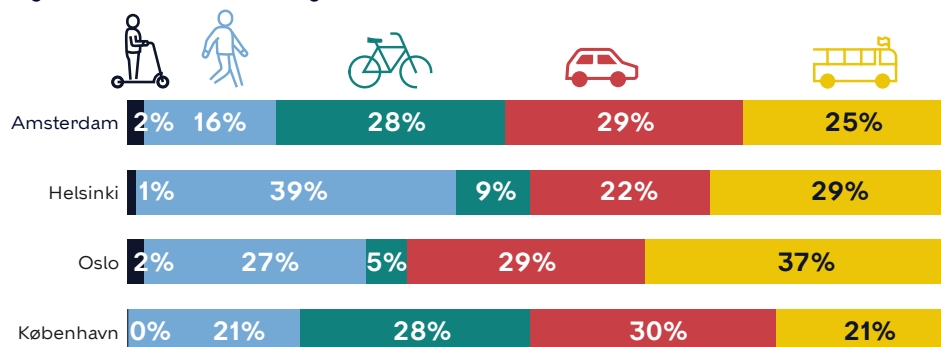
*Der er ikke korrigeret i forhold til gennemsnitslønninger i landene. Dvs. at billetpriser sammenlignes 1:1, selvom gennemsnitsindkomsten i det pågældende land kan være både højere eller lavere end København

Figur 17 Turfordeling for cykling, gang og anden mikromobilitet



* Data fra 2019

Figur 18 Generel turfordeling



* Data fra 2019

Fordeling af arealet mellem husene

Størstedelen af vores daglige transport foregår på veje, cykelstier, fodgængerarealer og via byens torve og pladser, som til sammen udgør arealet mellem byens huse. I 2022/2023 har forvaltningen gennemført en opdatering af data, samt en mindre justering af metoden for beregning af arealet mellem byens huse, der er blevet præsenteret i de tidligere mobilitetsredegørelser.

Opgørelsesmetoden er fortsat baseret på grunddata samt forvaltningens eksisterende data, der løbende opdateres. Metodejusteringerne skyldes en præcisering af forvaltningens eksisterende data indenfor henholdsvis parkering for både biler og cykler samt arealopgørelsen for torve og pladser, så disse er mere retvisende. Bl.a. er områder som legepladser og byrum ved institutioner taget ud af opgørelsen da de ikke er arealer, man bruger som trafikant. Derudover er størrelsen af en parkeringsplads fastlagt med afsæt i de nationale vejregler fra 2018, ligesom det kun er cykelparkering på vejarealet, der regnes med. Grundet forbedringerne af metoden er det ikke muligt at sammenligne dette års opgørelse med det fra tidligere. Den nye metode bruges fremover, så det er muligt at sammenligne udviklingen af arealfordelingen over tid.

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

Cyklister har ligeledes adgang til cykelstier og cykelbaner langs vej, 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 392 km cykelsti og 33 km cykelbaner i 2022. Den samlede længde af de Grønne Cykelruter er 64 km, og Supercykelstierne omfatter 55 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. Fodgængerarealet udgør en relativt stor del af arealet mellem husene, men arealet bliver også udfyldt af mange andre funktioner såsom uden-dørsservering, bænke, vareudstillinger, el-ladestandere til biler, skraldespande, busstop mm. Dette byrumsinventar er altså ikke fratrasket fodgængerarealet, og dermed kan man ikke aflæse tallet for fodgængerareal, som værende udelukkende til gang, som transportform.

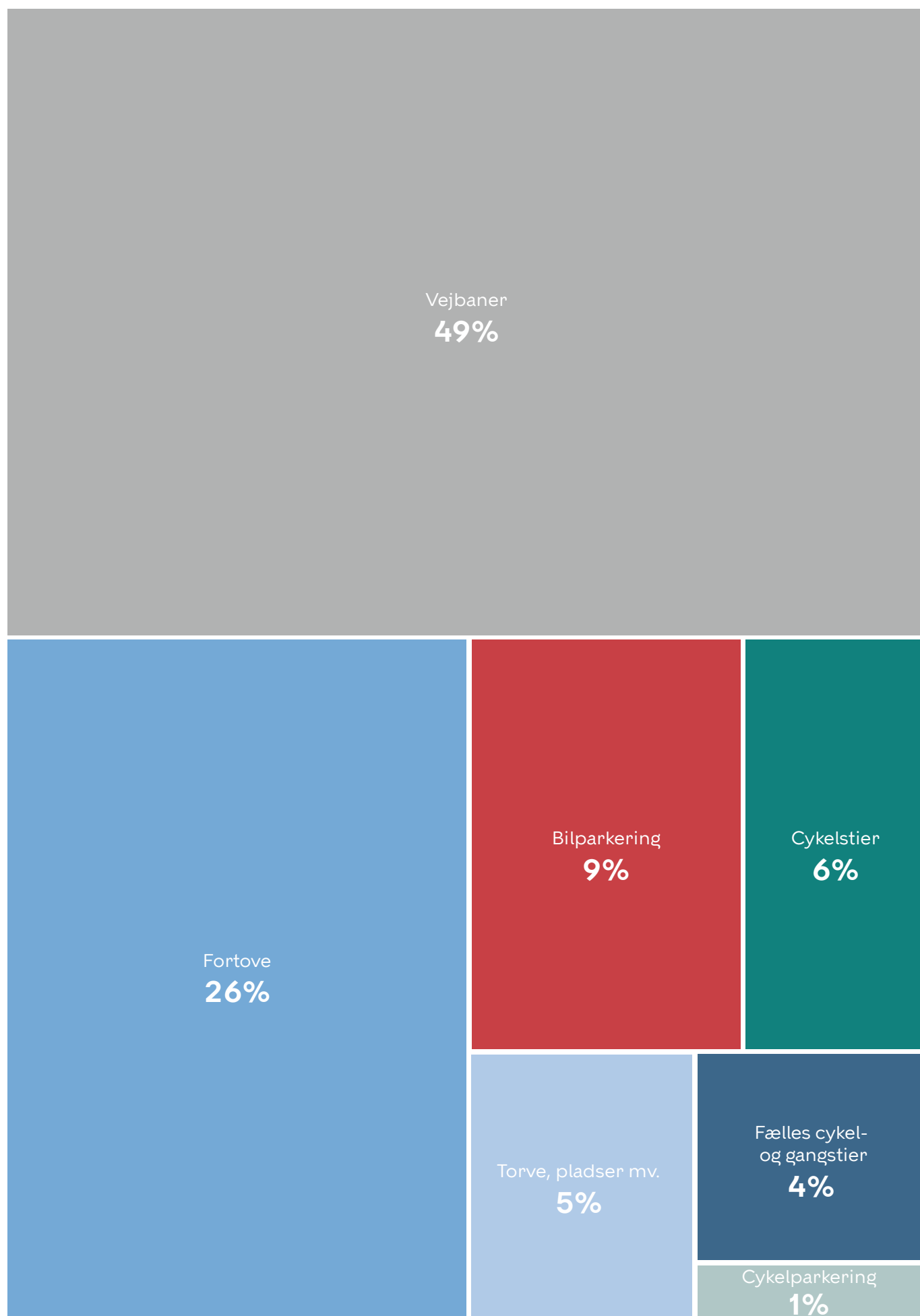
Bilparkering på vejarealet står for 9% af arealet mellem byens huse, og cykelparkering dækker 1%.

Samlet set vurderes der at være over 186.000 offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser og 126.300 offentlige bilparkeringspladser i København. Af bilparkeringspladserne udgør 53.000 offentlige betalingspladser, og derudover er der kortlagt ca. 125.000 private parkeringspladser. Der findes ligeledes mange private cykelparkeringspladser, men disse er ikke kortlagt.



Foto Ursula Bach

Figur 19 Fordeling af areal mellem byens huse





Forsøg i Middelalderbyen i 2021, hvor byrum og gadestrækninger indrettes for at tilgodese hverdagslivet, gående og cyklister frem for parkerede biler.

Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Gennem fem år har borgere, erhverv, politikere og andre interessenter været involveret i at sætte retningen for fremtidens Middelalderby. Borgerrepræsentationen godkendte i februar 2023 Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

Målet med byrums- og trafikplanen er at sikre en levende bydel, hvor både beboelse, arbejdspladser, turistattraktioner og forretningsliv kan udfolde sig side om side. Planen rummer en lang række principper og konkrete tiltag for områdets gader og pladser fordelt på fire temaer, der i sammenhæng skal skabe bedre byrum i området:

1. Bedre balance i bylivet
2. Mere plads til fodgængere og cyklister
3. Bynatur og en grønnere Middelalderby
4. Byrum, der fortæller om områdets kulturarv.

Planen rummer samtidig en foreslået rækkefølge for anlæg af nye, attraktive byrum på ni udvalgte steder. For at frigøre plads til det, der ønskes for området inden for de fire temaer, omfatter planen omdannelse af op til 750 bilparkeringspladser på gader og pladser i Middelalderbyen.

I første omgang flyttes der omkring 600 parkeringspladser samtidig med, at der etableres 1.000 nye cykelparkeringspladser og omkring 700 cykelstativpladser flyttes fra områdets pladser til de nedlagte bilparkeringspladser.

Udvalgte initiativer fra 2022

Kapitlet fremhæver udvalgte initiativer og projekter fra 2022 inden for følgende temaer:

1. Cyklens år
2. Tryk og sikker på skolevejen
3. Delemobilitet
4. Infrastrukturprojekter med en social vinkel i byens udvikling.

CYKLENS ÅR

København i gult

I juli 2022 var København klædt i gule farver, da den første etape af Tour de France Grand Départ Copenhagen blev afviklet. Dagen efter enkeltstarten blev ruten og byens gader givet tilbage til københavnernes og hverdagens cykelhelte. Alle havde her en unik mulighed for en cykeltur igennem Københavns lukkede gader. Både ladcykler, elcykler og gamle havelåger var velkomne til at køre den 13 km lange rute.

Cykeltopmøde og et mål om at fremme cykling med 20% frem mod 2030

I forbindelse med Danmarks værtskab for Tour de France-starten var Københavns Kommune den 30. juni vært for "Cykeltopmøde 2022". På cykeltopmødet underskrev 32 organisationer fra det offentlige Danmark, civilsamfundet og den private sektor en fælles deklaration om at styrke cykling i Danmark, herunder en erklæring om at arbejde for 20% mere cykling i Danmark i 2030. Cykeltopmødet og deklarationen tog fagligt afsæt i resultaterne af fem nye analyser om henholdsvis cykelpendling og kombinationsrejser, cykling i landdistrikter, cykling på tværs af generationer, cykelturisme og rekreativ cykling, samt cykelinnovation og -viden. Analyserne giver en række konkrete anbefalinger til, hvordan cykling kan styrkes, og kan bidrage med fagligt indhold til at udvikle en ny, national cykelstrategi.



Det nationale cykeltopmøde, der blev afholdt på BLOX i sommeren 2022.

Fire nye supercykelstier i København

Der blev i 2022 føjet hele fire nye ruter til supercykelstinet – Roskilderuten, Ørestadsruten, Københavnerruten og Lyngbyruten. Roskilderuten blev indviet som den første af de fire i forbindelse med lanceringen af 100-dagesprogrammet for Tour de France Grand Départ, hvor en cykelkaravane på over 100 deltagere blev sendt afsted fra Roskilde af direktøren for Tour de France Christian Prudhomme mod København. Karavanen gjorde holdt i alle otte kommuner, som cykelpendlerruten løber igennem, og både borgere, hverdagscyklister og de otte borgmestre tog del i cykelfesten. Karavanen sluttede på Rådhuspladsen i København, hvor nedtællingsuret til Tour-starten blev tændt.

Fakta

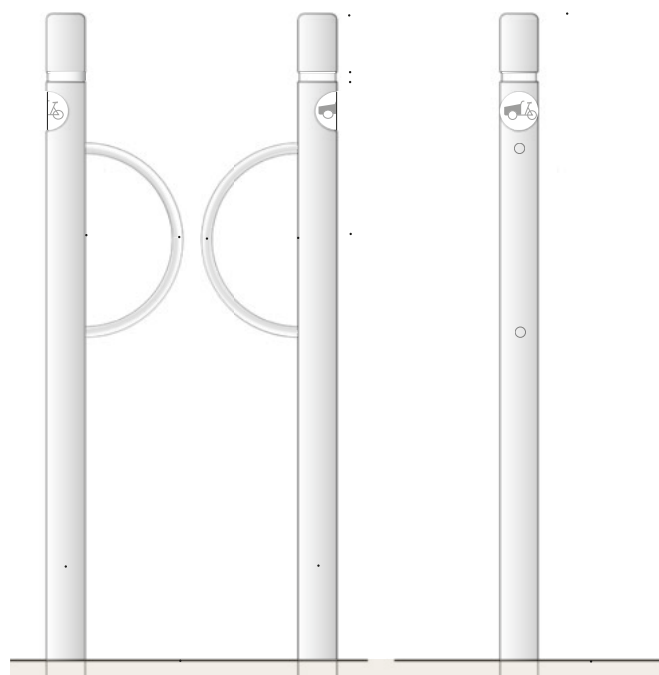
Supercykelstierne i hovedstadsregionen er et samarbejde mellem 29 kommuner og Region Hovedstaden om at skabe sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænserne i hele regionen.



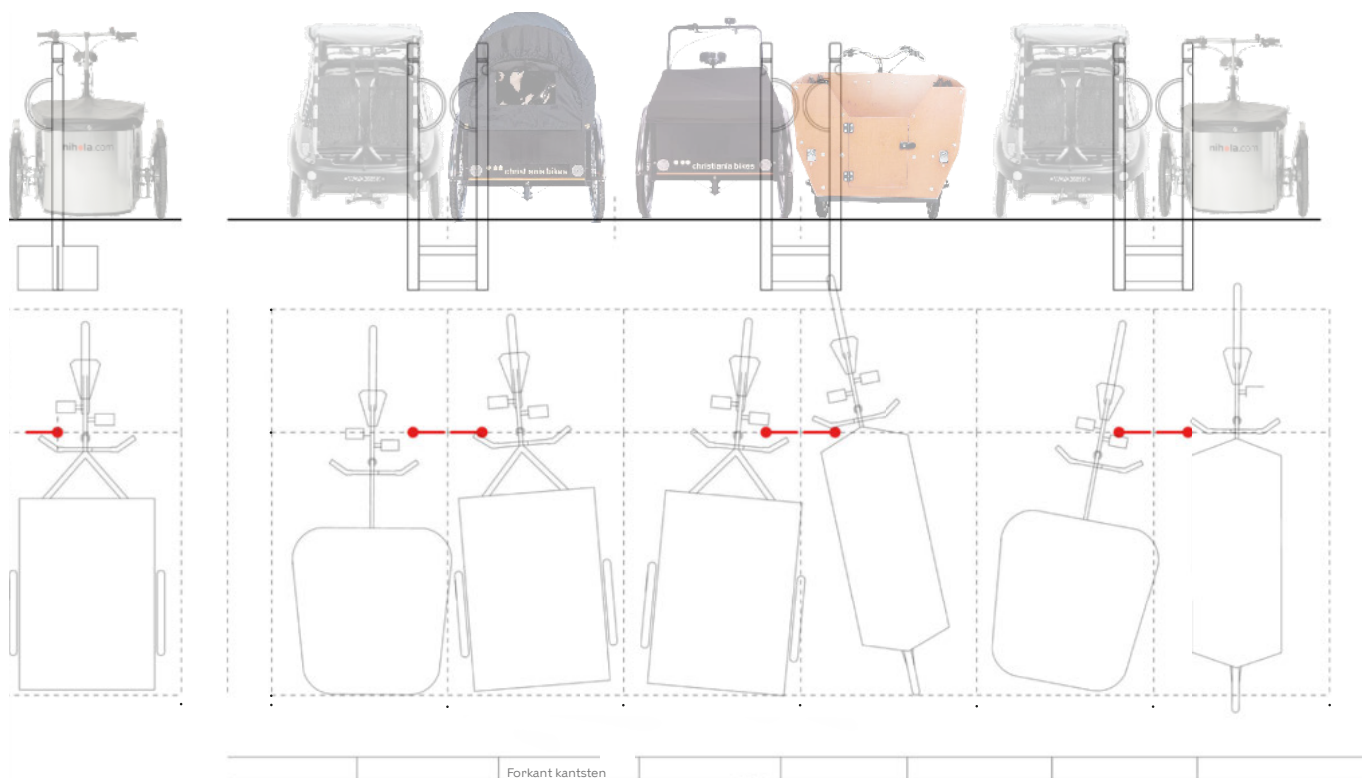
"Cykelkaravane" som del af indvielsen af Roskilderuten. Foto Supercykelstisamarbejdet, hovedstadsregionen

Københavns nye ladcykelstativ

I 2022 har forvaltningen udviklet et ladcykelstativ for at opfylde et stigende behov, da ca. hver 8. husstand i 2022 i København ejer en ladcykel. I udformning passer det nye stativ med Københavns Kommunes standardstativ "Københavnerstativet" (Noli). Det nye ladcykelstativ er i udgangspunktet et dobbeltstativ med plads til to ladcykler, men findes også som et solo-stativ, der kan bruges f.eks. ved montering langs en facade. Ladcykelstativet bliver i første omgang placeret ved en række busstoppesteder, men vil fremover kunne monteres og udbredes i resten af byen. Ved omlægning af én parkeringsplads kan der i de fleste tilfælde opstilles stativer til fire ladcykler.



Opstalt af det nye Pq-ladcykelstativ



Tværsnit og plan af pq-dobbeltstativer langs vej eller cykelsti

TRYG OG SIKKER PÅ SKOLEVEJEN

Københavns Kommune arbejder for, at alle børn skal kunne færdes trygt og sikkert til fods og på cykel til skole og fritidsaktiviteter. Derfor er der fokus på at etablere tryk og sikker infrastruktur på skoleveje og øge trykhed fx via adfærdsregulering, kampagner og kontrol samt at varetage færdselsundervisning i skolerne, som styrker børns kompetencer til at færdes trygt og sikkert i trafikken.

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 udarbejder Københavns Kommune tværgående retningslinjer for børn og unges transport til skole og fritid og udgiver et konceptkatalog med de gode velafprøvede og effektfulde løsninger, vi anvender i Københavns Kommune.

8 ud af 10 skolebørn går og cykler til skole

79% af de københavnske skolebørn går og cykler til skole. Det er blandt de yngste skolebørn i Københavns Kommune, vi finder flest, hvor transport til skole foregår i bil. I 3. klasse bliver 17% kørt i bil, i 6. klasse 12% i bil og 9. klasse 7% i bil (Børnesundhedsprofilen 2021).

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 årsalderen begynder børn i stigende grad at blive registreret af politiet i trafikulykker.

Tryghedszoner ved skoler

Mange forældre føler at skolevejene i Københavns Kommune er utrygge. I den bydækkende trygheds-kortlægning fra 2020 svarer 52% af de voksne, at de er utrygge på skolevejen. Modsat føler kun 14% af børnene sig utrygge på skolevejen. Mange biler på skolevejen og bilisters adfærd ved skolerne om morgenen bidrager til utrykhed. Ved at begrænse biltrafikken omkring skolerne skaber det mere trykke ankomstforhold for de mange børn og forældre, der går og cykler til skole. En screening af alle 130 skoler i Københavns Kommune viser, at det er muligt at etablere tryghedszoner omkring 70 skoler i Københavns Kommune. I 2022 er der etableret tryghedszoner omkring 10 skoler fordelt på flere bydele, og erfaringerne er gode. Tilbagemeldingerne fra skoler og institutioner er, at færre biler på skolevejen omkring elevernes ankomsttidspunkter giver mere rolig atmosfære og trykke ankomstforhold for både personale, børn og forældre.

Færdselsundervisning og kampagner

Tryk og sikker skoletransport handler også om trafikanters adfærd på skolevejene og om træning af børns kompetencer til at færdes trygt og sikkert til fods og på cykel. Her har skolerne et særligt ansvar for at varetage den obligatoriske færdselsundervisning. Rådet for Sikker Trafik

Skoler i København, hvor der er etableret tryghedszoner i 2022

1. Amager Vest: Peder Lykke Skolen
2. Amager Øst: Skolen ved Sundet og Gerbrandskolen
3. Bispebjerg: Lundehusskolen og Al Quds Skole
4. Brønshøj-Husum: Korsager Skole
5. Valby: Vigerslev Allé Skole
6. Vanløse: Vanløse Privatskole + Behandlingsskolerne
7. Vesterbro: Vesterbro Ny Skole
8. Østerbro: Vibenshus Skole.



Ny Carlsberg Vej ved Vesterbro Ny Skole.

har arrangeret "Kommunernes skoletrafiktest 2022" som viser, at 49% af skolerne i skoleåret 2021/2022 gennemførte gå-prøver i 0.-1. klasse, 26% gennemførte cykelprøver i 5.-6. klasse og 13% af skolerne har undervist 9. klasserne i risikofaktorer. Kun halvdelen af folkeskolerne har en færdselskontaktlærer. På privatskolerne er det 6 ud af 10, der har en færdselskontaktlærer.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Børne og Ungdomsforvaltningen i 2022 understøttet skolernes færdselsindsats ved at gennemføre skolestartskampagner og hyldet skolepatruljerne i "Den sureste uge" (uge 5) i samarbejde med Københavns Politi. Der blev desuden udsendt aktivitetsoversigt til alle skoler med tilbud til færdselsundervisning og afholdt netværksmøde for færdselskontaktlærere i Københavns Kommune. 17 skoler har desuden deltaget i "Alle Børn Cykler"-kampagnen i 2022.

DELEMOBILITET

Københavns Kommune arbejder for at fremme dele-biler. Målet er at sænke CO₂-udledningen fra transporten og reducere antallet af ture i bil i byen. Over de sidste 10 år er bilejerskabet steget med 34% i København.

Delebiler

Delebilisme kan bidrage til, at flere københavnere får dækket deres samlede mobilitetsbehov uden at eje bil. Et lavere bilejerskab og mindre brug af bil sparer plads i byens rum, øger fremkommeligheden og reducerer CO₂-udledning, luftforurening og støj.

Med Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 er der sat mål om at alle delebiler med og uden fast stamplads skal være elbiler i 2027, og halvdelen skal være på el i 2025.

Figur 20 Operatører og antal delebiler

Operatør	Antal biler
LetsGo (delebiler med fast stamplads)	292
GoMore (delebiler med fast stamplads)	78
Kinto Share (delebiler med fast stamplads)	126
GreenMobility (delebiler uden fast stamplads)	600
Share Now (delebiler uden fast stamplads)	731
Gomore (nabo-til-nabo biler)	2563
I alt	4.390

Med Budget 2022 blev det besluttet at udvide rammen for parkeringspladser til delebiler med fast stamplads med 900 pladser. De nye pladser etableres efter efterspørgsel med en ramme på 225 pladser per år i perioden 2022-2025. I 2022 var der stor efterspørgsel efter pladserne, og hele rammen blev udmøntet. Det betyder, at andelen af delebilspladser til delebiler med fast stamplads er steget med 76% fra 2021 til 2022. Med Budget 2023 blev det vedtaget at etablere 1.000 nye el-delebilspladser i perioden 2023-2025. Pladserne kan både benyttes af delebiler med og uden fast stamplads, såfremt de er på el. De første 100 el-delebilspladser etableres ved knudepunkter i 2023, og brugen af pladserne evalueres efterfølgende.

Udlejningsløbehjul

Borgerrepræsentationen besluttede tilbage i juni 2019, at der maksimalt må være 3.200 løbehjul, fordelt på maksimalt fire operatører, og at løbehjul kun må parkeres i nærmere definerede virtuelle parkeringsområder. Parkeringsområderne må ikke være i en nærmere bestemt forbudszone i Indre by, de indre dele af brokvartererne, samt i øvrigt ved Svanemøllen Strand.

Figur 21 Operatører og antal tilladte løbehjul

Operatør	Antal tilladte løbehjul
Lime	800
Voi	800
Bolt	800
Tier	800
I alt	3.200

Forvaltningen har modtaget oplysninger om de mest populære steder til at starte og afslutte turen fra løbehjulsoperatørerne. Det er særligt på Refshaleøen, Sydhavns Plads, Fisketorvet, Vermlandsgade/Kløvermarksgade samt ved S-togs- og metrostationer. I gennemsnit bliver løbehjulene mest anvendt i de varme måneder samt i tidsrummet mellem kl. 15.00- 18.00 uagtet hvilken ugedag der er tale om. I weekenden er turene spredt mere udover hele dagen.

Udlejningscykler

I sommeren 2022 er der kommet yderligere to operatører af udlejningscykler til, hvorfor det samlede antal tilladte cykler i 2022 var over 7.000 enheder.

Ca. 5.500 af cyklerne er drevet af elektricitet, mens de resterende er med pedalkraft. De mest populære steder til at afslutte og starte sin tur med en udlejningscykel følger samme mønster som løbehjulene, men inkluderer også områder i Indre by og de indre brokvarterer, som er forbudszone for løbehjul.

Figur 22 Operatører og antal tilladte delecykler

Operatør	Antal udlejningscykler
Donkey Republic	1.500
Lime Technology A/S	2.000
Tier Mobility Danmark ApS	1.700
Bolt Services DK ApS	1.850
I alt	7.050

Bycyklen

I december 2022 erklærede Bikeshare Danmark A/S, som er driftsselskabet bag Bycyklen, sig konkurs. Bycyklen har siden foråret 2014 præget bybilledet i København og omegn med mere end 130 bycykelstationer placeret primært ved tog- og metrostationer.



Dockingstation for bycykler i Indre by.

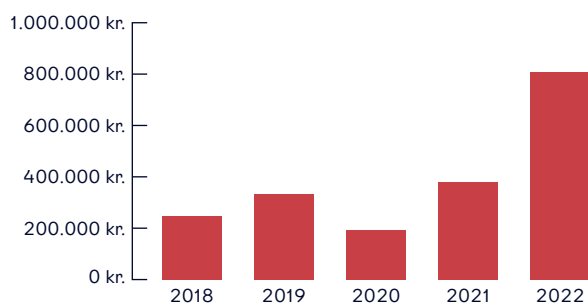
Delebilskørsel til arbejdskørsel

Københavns Kommune ønsker at gå forrest og inspirere andre virksomheder til at fremme delebilskørsel til arbejdskørsel.

Hos Københavns Kommune blev der derfor i 2022:

- Kørt 3.780 ture i delebiler mod 2.201 i 2021
- Tilbagelagt 132.963 kørte km i 2022 mod 95.891 i 2021 via delebiler
- Registreret 714 brugere blandt delebilsordningerne mod 448 i 2021.

Figur 23 Delebiler til arbejdskørsel i Københavns Kommune



Delebilspladser på Islands Brygge.

INFRASTRUKTURPROJEKTER MED EN SOCIAL VINKEL

Gadelandet

Flere boligforeninger ved Gadelandet i Husum har tidligere været på statens parallelsamfundsliste. Et af de greb, der kan løfte udsatte boligområder, og gøre dem mere attraktive for resten af byen, er forbedret infrastruktur med øget tryghed.

Gadelandet er en 0,6 km lang parallelvej til Frederikssundsvejen, og fungerer som en af de væsentligste adgangsveje til et større område med boliger. Vejforløbet havde dårlige oversigtsforhold og høj hastighed hos bilister. Dette i kombination med, at der ikke var cykelstier medførte, at gaden oplevedes utryk særligt for cyklisterne.



Gadelandet.

Derudover er Gadelandet udvalgt som højt prioriteret strækning til nye cykelstier i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025.

I løbet af 2022 er der derfor etableret cykelsti og københavnerfortov på Gadelandet. Samtidig er tilkoblingen for sidevejene på hele strækningen omdannet til overkørsler, for at sikre en tydelig markering af bilisters vigepligt, samt øge trafiksikkerhed og tryghed for cyklister og fodgængere. Der er skabt plads til cykelstier ved at omdanne parkeringspladser, og desuden er kørebanen blevet indsnævret for at mindske den høje hastighed, samtidig med at krydsningsforholdene er blevet forbedret.

Nordvestpassagen

I løbet af 2022 har anlægsarbejdet af en 12 m bred cykel- og gangpassage under jernbanen ved Bispebjerg Station stået på. Passagen bliver knudepunkt for den Grønne Cykelrute "Nørrebro-ruten" og Supercykelstien "Ryparken-Valbyruten", samt skabe bedre fysisk sammenhæng mellem den omkringliggende by og Mjølnerparken, der stadig er på statens parallelsamfundsliste.

For at skabe tryghed i og omkring den kommende passage vil et større tilstødende areal blive sænket til niveau med passagen. Det skal skabe åbne grønne pladser med mere liv. En del af jorden fra terrænreguleringen vil blive genanvendt til etablering af en højderyg i Mimersparken, som vil give parken et mere varieret præg.

Nordvestpassagen indeholder desuden et skybrudsprojekt, som skal reducere oversvømmelser af omkringliggende bygninger. Her skal passagen og dele af cykel- og gangforbindelsen, samt de tilstødende opholdsarealer anvendes til opmagasinering af regnvand under skybrud. Passagen forventes færdig medio 2023.

Begge projekter har til formål at højne områderne de ligger i samt skabe tryghed lokalt.



Anlægsarbejde omkring Nordvestpassagen.

TRAFIKALE EFFEKTER

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

Samtidig har trafikken påvirkning på byens rum og liv, borgerne og for hele samfundet. De afledte effekter af trafikken kan være negative i form af CO₂-udledning, luftforurening, vejstøj og trafikulykker, som der er politiske målsætninger om at nedbringe.

Der gives status på de trafikale effekter samt tilhørende målsætninger i tabellen herunder.



**320.200 tons CO₂
fra vejtrafikken
i 2021**

CO₂-UDLEDNINGER FRA TRAFIKKEN

Vejtrafikens udledning af CO₂ udgjorde i den seneste opgørsel lidt over halvdelen af den samlede CO₂-udledning på tværs af alle sektorer i København. I alt udledtes der 320.189 tons CO₂ fra vejtrafikken. Vejtrafikken udgør 89% af den samlede udledning fra transportsektoren, som også indbefatter fx skibstrafik og togtrafik. Personbilerne står for mere end to tredjedele af vejtrafikens CO₂-udledning. De to næststørste grupper, vare- og lastbiler, udgør tilsammen 25%.

Udledningen fra personbiler og varebiler er faldet lidt siden 2010, mens udledningen fra lastbiler er faldet markant. Sideløbende er både befolkningstal og bilejerskab i København steget. Samlet set er udledningen fra vejtrafikken per indbygger faldet med ca. 21% fra 2010 til 2021. Vejtrafikens andel af den samlede CO₂-udledning i København er dog steget med 35% siden 2010. Erfaringer fra perioden 2010-2021 har vist, at det er vanskeligt at nå de ønskede CO₂-reduktioner fra vejtrafikken alene ved at forbedre forholdene for de grønne transportformer.



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

LUFTKVALITET

Luftforurening er uønsket indhold af skadelige stoffer i luften. Luftforurening kan være både partikler, væsker og gasser. Luftforurening er årsag til alvorlige sygdomme som hjerte-kar-sygdomme, diabetes og lungekræft, og er dermed et alvorligt problem for folkesundheden. I København dør hvert år ca. 440 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen.

Luftkvaliteten i København overholder grænseværdierne fastsat i EU. I Kommuneplan 2019 blev WHO's retningslinjer for god luftkvalitet optaget som målsætning for Københavns Kommune. Det betyder, at niveauerne for kvælstofdioxid (NO₂) samt fine og grove partikler (hhv. PM_{2,5} og PM₁₀) skal reduceres, for at Københavns Kommune lever op til retningslinjerne. I 2021 levede Københavns Kommune kun op til WHO's retningslinjer for grove partikler (PM₁₀).

For at nedbringe luftforureningen i København skal bidraget fra kilder både i og udenfor kommunen reduceres. Langt størstedelen af partikelforureningen, og en stor del af luftforureningen med kvælstofoxider, kommer fra kilder uden for kommunen. Vejtrafik og brændeovne er de største kilder til lokal forurening med kvælstofoxider og partikler i København.

Københavns Kommune har besluttet, at der fra 1. oktober 2023 stilles krav om partikelfiltre på alle dieselmotorer 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).



**22.800 stærkt
støjbelastede
boliger**

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. Der er ligeledes forøget risiko for stress, forhøjet blodtryk, hjertesygdomme og slagtilfælde.

I 2017 var 45 % af alle boligfacader i Københavns kommune udsat for støjniveauer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB.

Københavns Kommune har en målsætning om, at antallet af stærkt støjbelastede boliger med et støjniveau 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 støjkortlægning hvert 5. år. Den seneste kortlægning blev gennemført i 2017, og resultaterne af næste kortlægning foreligger i 2023. Københavns Kommune skal senest den 18. juli 2024 vedtage en ny handlingsplan for vejstøj for perioden 2024-2029.



**150
registrerede
alvorligt
tilskadekomne
og 7 døde i
trafikken i 2021**

TRAFIKSIKKERHED

På de Københavnske veje har politiet de seneste år årligt registreret omkring 300 tilskadekomne, heraf godt halvdelen alvorligt tilskadekomne. 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 kommunen i gennemsnit omkring 400.000 kr. De samlede kommunale omkostninger til pleje, genoptræning m.m. udgør årligt således mere end 500 mio. kr.

Færdselssikkerhedskommissionen vedtog i efteråret 2020 den Nationale Trafiksikkerhedshandlingsplan. Planen har en målsætning, om at antallet af dræbte og tilskadekomne skal halveres frem mod 2030 med udgangspunkt i tallene fra 2020. Med en tilsvarende målsætning for København, skal antallet af alvorligt tilskadekomne i 2030 være 80.

Foruden visionen om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade på de københavnske veje, vedtog Borgerrepræsentationen i 2021 Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025. Planen peger på indsatser inden for bedre data, trafiksikkerhed i planlægningen, kompetente trafikanter, sikre køretøjer samt trygge og sikre veje.

Politiets ulykkestal for 2022 forventes offentliggjort i juni/juli 2023, og er derfor ikke med i denne mobilitetsredegørelse.



**79% af
københavnere
oplever, at det er
nemt at komme
rundt i byen**

FREMKOMMELIGHED

I 2025 er det målet, at 90% af københavnere skal opleve, at det er nemt at komme rundt i byen. Nyeste tal fortæller, at 79% af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen.

God fremkommelighed for byens trafikanter kan opnås på forskellige måder. Det kan blandt andet ske ved at sikre, at cyklister og bilister holder mindst muligt i kø og har få stop. Det forudsætter, at trafiksignalanlæggenes samordninger og grønne bølger på specifikke strækninger prioriteres.

Det kan også ske ved at fremme transportformer, som cykel, gang og kollektiv transport, eller fremme det areal, der er til færdsel, hvilket øger den samlede trafikale kapacitet. Det skal dog holdes for øje, at fremmer man fremkommeligheden for én transportform, kan det forringe fremkommeligheden for andre transportformer.

Hvordan det står til med fremkommeligheden, kan blandt andet undersøges ved at se på trafikanternes hastighed eller antal stop på en bestemt strækning.

Fremkommeligheden påvirkes af mange forskellige faktorer. Etablering af flere trafiksignaler øger antallet af stop for trafikanterne. Begynder flere at tage cyklen, kræver det mere plads på cykelstierne. Og på flere strækninger for cyklister og bilister kan vi se, at kapacitetsgrænsen er nået.



**Københavnere
opholder sig
udenfor i næsten
4 timer om ugen**

BYLIV

Fysisk aktive transportformer, som gang og cykling, har også en positiv effekt på byens rum. I 2022 angav 75% af københavnere, at byens cykelkultur bidrager positivt til atmosfæren og bylivet. Målet i Københavns Cykelstrategi er, at dette tal skal være 80% i 2025.

I strategien "Fællesskab København" er der ambitioner om at skabe et levende og varierede byliv. Bylivsregnskabet følger udviklingen af livet i byens rum og københavnernes tilfredshed med byen. 57% af de adspurgte københavnere nævner f.eks. at mindre biltrafik vil få flere til at opholde sig mere på torve, pladser og i strøggader.

Københavns Kommune har desuden et mål for 2025, om at 20% af københavnere skal opholde sig mere i byens rum, sammenlignet med 2015. Ophold er her defineret som "at slå sig ned", og målet svarer til 120 minutter om ugen. De nyeste tal viser, at københavnere opholder sig 3 timer og 54 minutter udenfor, hvilket vil sige at målet allerede er nået.

UDVIKLING MOD 2035

TRAFIKALE PROGNOSE

For at målrette indsatserne de kommende år, er det væsentligt at forstå byens og trafikens udvikling både på kort sigt og over længe tid. Her giver COMPASS, Københavns Kommunes strategiske trafikmodel, mulighed for at "se ind i fremtiden", når det kommer til den trafikale udvikling.

I trafikmodelberegningerne tages der højde for befolkningsfremskrivninger mv., men også større, kommende anlægsprojekter.

En væsentlig parameter for den trafikale udvikling er befolkningstilvæksten, som forventes at udgøre knap 13% frem mod 2035. Den trafikale fremskrivning for trafikarbejdet er beregnet vha. COMPASS ud fra basisåret 2021. Modellen fremskriver en stigning i trafikarbejdet på 13% for biler frem mod 2035, og for cykeltrafikken forventes en stigning på 10%.

COMPASS kan også fortælle hvilke bydele, der vil opleve de største stigninger i trafikarbejdet. Det er særligt Østerbro og Amager Øst der vil opleve de højeste stigninger, hvilket vil skyldes udvidelsen af Nordhavnstunnelen, som uundgåeligt vil generere flere køretøjskilometer langs selve linjeføringen, som går gennem det nordøstlige Østerbro, samt de omkringliggende bydele. I 2035 forventes at antallet af biler vil stige med 18% i København. Her vil der ligeledes være store forskelle på bydelsniveau. Vesterbro/Kgs. Enghave samt Amager Vest vil opleve de største stigninger i bilejerskabet, mens Vanløse og Nørrebro vil opleve de mindste stigninger. Stigning på Vesterbro/Kgs. Enghave samt Amager Vest skal ses i lyset af, at disse bydele også forudsættes at have en høj befolkningsvækst frem mod 2035 på grund af byudviklingsområder her.

Desuden forventes det, at antallet af elbiler stiger markant. Forvaltningen har ultimo 2022 fået udarbejdet en kortlægning af lyn- og hurtiglædestandere i Københavns Kommune, som peger på, at der i 2035 vil være omkring 140.000 rene elbiler i Københavns Kommune i 2035, og at der som følge heraf vil være behov for at installere mellem 100 og 400 lynladere på offentlige kommunale arealer til personbiler og især de mindre varebiler i København.

Figur 24 Fremskrivninger for trafikale parametre baseret på Københavns trafikmodel COMPASS

Kategori	Basisår 2021	Frem-skrivning 2035	Forventet udvikling (%)
Indbyggere	634.300*	714.600	+12,7%
Antal biler	142.170*	167.742	+18%
Trafikarbejde for motorkøretøjer i alt (mio. km per hverdag)	4.937*	5.562	+13%
Trafikarbejde for cykeltrafik i alt (mio. km. per hverdag)	2.412*	2.650	10%

* COMPASS-modellens beregnede data for 2021 kan ikke sammenlignes med redegørelsens øvrige data fra TU og egne tællinger/ opgørelser. Det skyldes blandt andet, at COMPASS primært er udviklet til at kunne se på forskellen mellem forskellige scenarier og ikke den generelle udvikling fra år til år.

Den trafikale fremskrivning som vist i figur 35 på den efterfølgende side er beregnet i COMPASS ud fra basisåret 2021. Modellen fremskriver en markant stigning i antallet af køretøjer, der krydser kommunegrænsen på 27% for personbiler og 24% for lastbiler. Cyklister og kollektiv transport forventes at stige med 7% hver især ved kommunegrænsen.

Den samme tendens er gældende omkring søsnittet, hvor den procentmæssige stigning i trafikarbejdet dog ikke er helt så markant. Her vil stigningen være størst for lastbiler på 14%, personbiler forventes at ligge på 12%, cykler 9% samt at der for gående forudses en stigning på 7% i 2035.

EKSTERNE FAKTORER

Imidlertid er der en række eksterne faktorer, som påvirker effekten af de indsatser, Københavns Kommune sætter i værk, og som modellerne ikke fuldt ud kan tage højde for. Herunder beskrives nogle af disse.

Nationale rammebetingelser

Lovgivning og andre nationale bestemmelser sætter rammen for kommunens handlerum. I den nuværende regerings politiske grundlag fastholdes målet om 70% reduktion i CO₂-udledningen i 2030, og regeringen vil fremrykke mål om klimaneutralitet fra 2050 til 2045. Også aftalen om grøn omstilling af vejtransporten fastholdes og muligheder for at øge ambitioner for antal af rene elbiler skal undersøges.

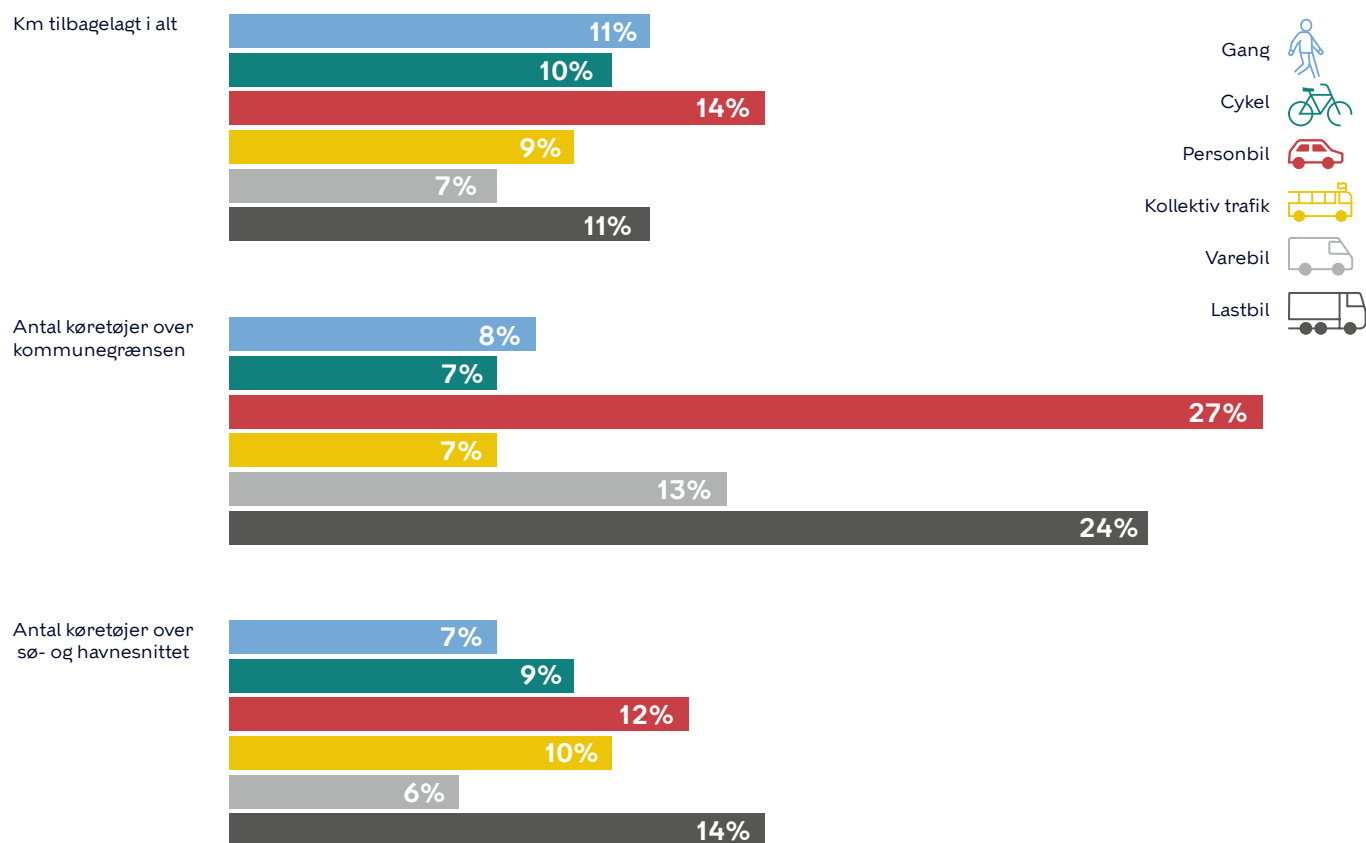
For så vidt angår uformelle rammer for en omstilling af mobiliteten blev der ved Cykeltopmøde 2022 underskrevet en deklaration om at hæve antallet af cyklede ture med 20% frem mod 2030. Underskriverne var

Transportministeriet, Københavns Kommune samt 29 andre organisationer i Danmark. På internationalt niveau har EU-Parlamentet primo 2023 vedtaget en resolution om at skabe en Europæisk Cykelstrategi med det konkrete mål at fordoble antal cyklede kilometer i Europa frem mod 2030.

Byudvikling i København og omegn

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

Figur 25 Trafikal udvikling (procentvis stigning) fra 2021-2035 ifølge beregninger i COMPASS



OVERORDNEDE STRATEGIER OG PLANER



Kommuneplan 2019
Vedtaget i 2020



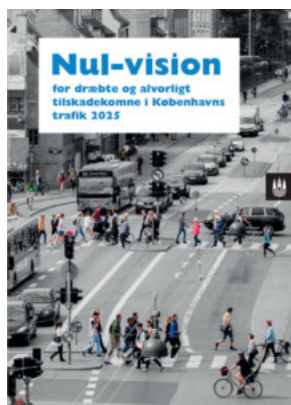
Klimaplanen 2025
Vedtaget i 2012



Roadmap 2021-2025
Vedtaget i 2020



TMF visionsplan 2025
Vedtaget i 2015



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

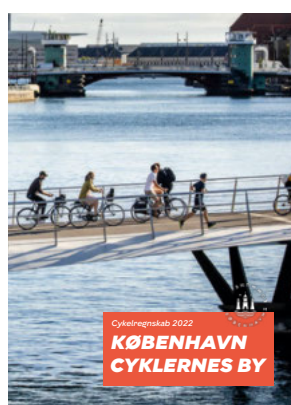


Cykelstrategi 2011-2025
Vedtaget i 2011

Redegørelser og regnskaber



Mobilitetsredegørelsen
Udkommer årligt



Cykelregnskab
Udkommer hvert andet år



Bylivsregnskab
Udkommer hvert andet år

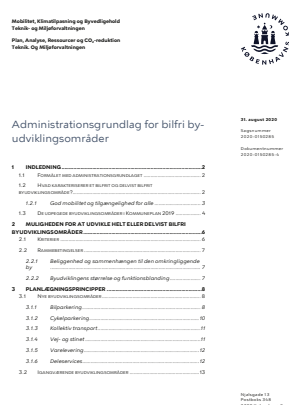


CO₂-regnskab
Udkommer hvert andet år

Planer for mobilitetsindsatser



Handlingsplan for grøn mobilitet
Vedtaget i 2012



Administrationsgrundlag for bilfri byområder
Vedtaget i 2020



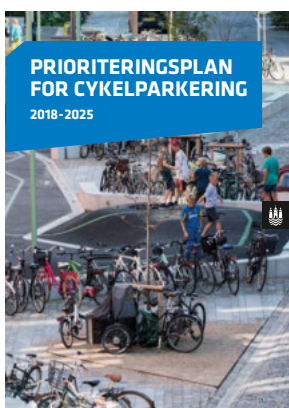
Handlingsplan for trafiksikkerhed
Vedtaget i 2021



Handlingsplan for transport af turister
Vedtaget i 2021



Cykelsti-prioriteringsplan
Vedtaget i 2017



Prioriteringsplan for cykelparkering
Vedtaget i 2018



Cykelfokus
Vedtages forventeligt i 2023



Cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer
Vedtaget i 2021



Handlingsplan for delebilisme
Vedtaget i 2022



Handlingsplan for vejstøj
Vedtaget i 2018



Handlingsplan for ladeinfrastruktur
Vedtaget i 2022



Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
Vedtaget i 2023

Udover de vedtagne politikker og planer for mobilitetsområdet, der er vist ovenfor, kommer der en ny Kommuneplan 2023 og en ny Klimaplan 2035.

STATUS FOR MÅLSÆTNINGER

	Status 2020	Status 2021	Status 2022	Mål 2025
Målsætninger Kommuneplan 2019				
Andel af alle ture på cykel	26%	21%	26%	>25%
Andel af alle ture med kollektiv transport	13%	14%	18%	>25%
Andel af alle ture som gangture	30%	35%	30%	>25%
Andel af alle ture i bil	31%	30%	26%	<25%
Udvikling i daglige gangture per københavnert ift. 2017	13%	35%	34%	20% ¹
Andel af alle ture til fods, på cykel eller med kollektiv transport	69%	70%	74%	75%
Udvikling i antal personture indenfor cykling og kollektiv transport	-	-	- ²	75%
Andel af cykelture til arbejde/uddannelse i København	42%	35%	45%	50%
Luftkvalitet lever op til WHO's retningslinjer	-	Nej	Nej ³	Ja
Ingen dræbte eller alvorligt tilskadekomne i trafikken	7/156	7/168	- ⁴	0/0
Målsætninger KBH2025 Klimaplanen / Roadmap 2021-25				
Udvikling i passagerer med kollektiv transport (ift. 2009)	-26%	-16%	- ⁵	20%
Kollektiv transport er CO ₂ -neutral (ift. 2008)	-43%	-56%	- ⁶	Ja
Andel af lette køretøjer der bruger nye drivmidler	1%	2%	5% (personbiler) 3,5% (varebiler)	20-30%
Andel af tunge køretøjer der bruger nye drivmidler	-	-	- ⁷	30-40%
Andel nulemissionsbusser (inkl. Havnebusser)		23%	43%	100%
Målsætninger Cykelstrategi 2011-2025				
Andel af cyklende københavnere der er trygge	79%		79%	90%
Alvorligt tilskadekomne på cykel	78	99	- ⁸	0
Andel af PLUS-net med tre baner	20%	20%	20%	80%
Reduktion i rejsetid på cykel			- ⁹	15%
Tilfredshed med vedligeholdelse af cykelstier	73%		68%	80%
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet	75%		75%	80%
Målsætninger Fællesskab København 2025				
Københavnere opholder sig 20% mere i byens rum (opholdstid per uge ift. 2015)	3 timer 29 min	3 timer 54 min	- ¹⁰	2 timer
Antal af stærkt støjbelastede boliger over 68DB reduceret (ift. 2012)			- ¹¹	-50%
Tilfredshed med at det er nemt at komme rundt i byen	76%	79%	- ¹²	90%
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering	44%	-	47%	70%

¹Målet ikke fastlagt til 2025, men medtaget i tabellen

²Metode ikke udarbejdet - mål udfases med næste Kommuneplan

³Mål for fine partikler og NO₂ er ikke overholdt. Grove partikler er overholdt.

⁴Tal for 2022 udgives i sommeren 2023

⁵Ikke opgjort for 2022

⁶Ikke opgjort for 2022

⁷Ikke opgjort for 2022

⁸Forsinket udgivelse efterfølgende efterår

⁹Tal opdateres ikke - Metoden skal revideres

¹⁰Ikke- opgjort for 2022

¹¹Nyeste tal fra 2017; næste opgørelse senere i 2023

¹²Ikke opgjort for 2022

	Status 2020	Status 2021	Status 2022	Mål 2025
Målsætninger i Handlingsplan for delebilisme 2022-2025				
Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2027 og 50% i 2025		63%	62%	50% i 2025 100% i 2027
Der er etableret minimum eldelebilshubs ved trafikknudepunkter i 2025		0	0 ¹³	100 pladser
Der er etableret 1000 p-pladser, som kan benyttes af eldelebiler med- og uden fast stamplads		0	0 ¹⁴	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 ¹⁵	Én plads per gade, svarende til ca. 1000 pladser
Målsætninger i Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025				
Der er max 10 el- og plug-in-hybridbiler per ladepunkt på offentligt areal		2,8 el- og plugin-hybrid per ladepunkt	Primo 2022: 6,5 el- og plugin- hy- bridbiler pr. ladepunkt Ultimo 2022: 10,5 el- og plugin- hy- bridbiler pr. ladepunkt ¹⁶	Max 10 bil per 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	250 m

¹³De 100 pladser etableres i 2023

¹⁴Der er vedtaget en ramme på i alt 1000 el-delebilpladser. De første 100 pladser etableres ved trafikknudepunkter i 2023. De resterende 900 etableres i 2024 og 2025.

¹⁵Der 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.

¹⁶Københavns Kommunes Statistikbank opgør data årligt og data for ultimo 2022 er ikke frigivet endnu. Ifølge Danmarks Statistiks 'BIL54'-datasæt, hvis opgørelsesmetode adskiller sig en smule fra Statistiskbanken, er der ultimo 2022 er der registreret 8.717 elbiler og 6.649 plug-in hybridbiler i KK. På samme tidspunkt var der etableret 1.471 ladepunkter på offentligt areal i KK.