

Status på gang

Opsummering

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

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

Status på målsætninger

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

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

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

Tabel 1 Status på målsætninger for gang

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse

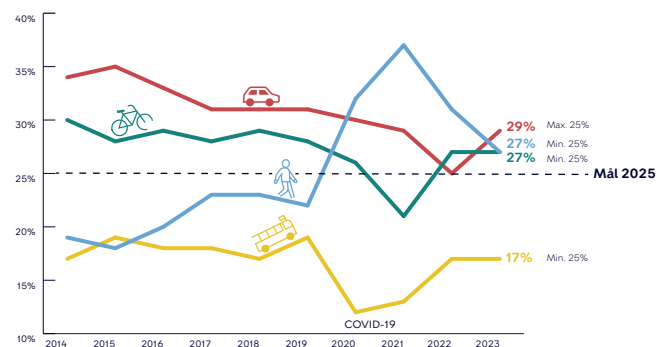
Målsætninger for gang	2017	2020	2021	2022	2023	Mål 2025
Andel af alle ture til fods	20 %	30 %	35 %	30 %	27 %	> 25 %
Antal daglige gangture pr. københavnere	1,25	1,40	1,69	1,67	1,44	20 % stigning ift. 2017
Stigning i antal daglige gangture (baseline 2015-2017)	-	13 %	35 %	34 %	15 %	



Blågårdsgade. Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Figur 1 Udvikling i turfordeling 2014-2023

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse



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

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

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

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

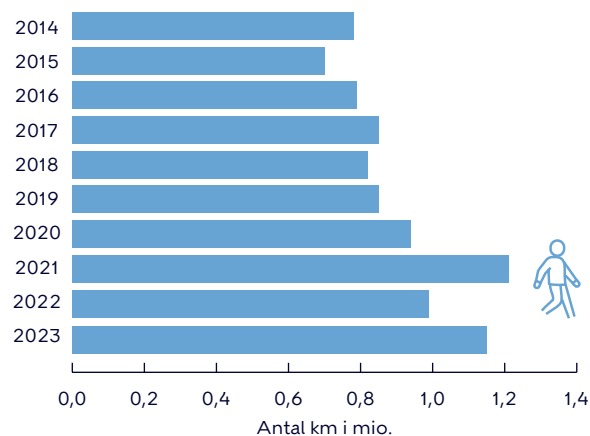
De fleste ture til fods i København er ærinde- eller fritidsture. Se figur 3. I perioden 2019-2023 var formålet for 37 % af ture til fods et ærinde, og for 53 % af turene var formålet fritidsrelateret. Pendling og erhvervsrelaterede ture udgør henholdsvis 9 % og 1 % af ture til fods. I alt var 90 % af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

Københavnerne's gangvaner

Københavns Kommune udgiver hvert andet år bylivsregnskabet, som beskriver tendenser i det københavnske byliv, og har til formål at følge udvikling i byliv og brug af byen. I Bylivsregnskab 2023 har vi spurgt, hvorfor københavnere går. De tre hyppigste grunde er, at de nyder at være udendørs, at de kan lide at kigge sig omkring og nyde miljøet samt at det giver motion. Spørger vi københavnere, hvad der begrænser dem i at gå, svarer 30 %, at der er for meget trafik, 14 % at der er for meget støj og 11 % at fortovene er for smalle¹.

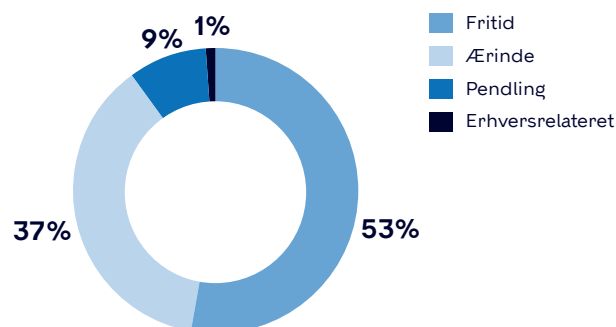
Figur 2 Antal kilometer gået i København pr. dag 2014-2023

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse



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

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse



At københavnernes foretrækker at gå på steder adskilt fra biltrafik, kan også ses i Københavns Kommunes trafiktællinger, fx på de to broer over Inderhavnen, Langebro og Lille Langebro. På et gennemsnitligt hverdagsdøgn i 2023 gik 3.200 fodgængere på Langebro, mens der på Lille Langebro gik 5.800 fodgængere². Se figur 4. Langebro er en bro med blandet trafik på seks vejbaner, cykelstier og fortove, og Lille Langebro er en gang- og cykelbro. Inderhavnsbroen over Københavns Havn og Dronning Louises Bro, der forbinder Indre By og Nørrebro, er to andre populære forbindelser for fodgængere. På en gennemsnitlig hverdag gik der 11.500 fodgængere over Inderhavnsbroen og 14.100 fodgængere over Dronning Louises Bro.

Tilfredshed og forbedringer af forhold for gående

I 2023 svarede 74 % af københavnernes, at de generelt er tilfredse eller meget tilfredse med at være fodgængere i deres lokalområde³. Det er en lille stigning i forhold til i 2021, hvor 72 % af de adspurgte københavnere generelt var tilfredse eller meget tilfredse med at være fodgængere i deres lokalområde⁴.

De tre hyppigste svar på, hvad der kan få københavnernes til at gå mere i deres lokalområde, er grønnere omgivelser, flere grønne ruter og stier samt mindre trafik⁵.

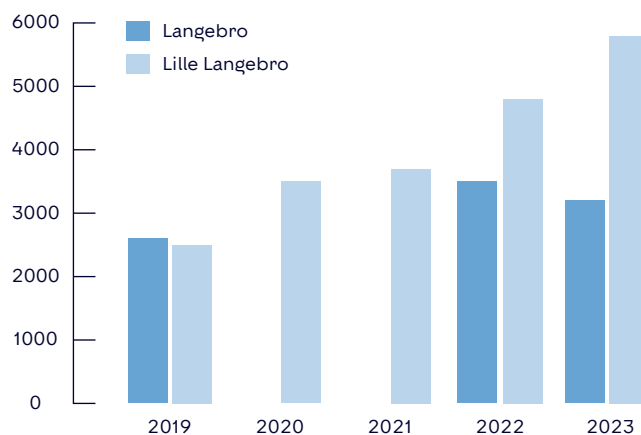
Der er næsten 800 km. fortov i København⁶. På de fleste københavnske gader og veje er der etableret københavnerfortov, dvs. to betonfliser adskilt af en række chaussesten. Udover fortove, er der stier i grønne områder og langs havnen, søer og kanaler, gang- og cykelbroer over havnen og trafikerede veje og gågadearealer særligt forbeholdt gående.

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

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

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

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



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

¹ Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2023

² Teknik- og Miljøforvaltningens tællinger af broer 2023

³ Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2023

⁴ Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2021

⁵ Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2023

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

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

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

Gang til og fra kollektiv transport

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

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



Klimatilpasning på Carl Nielsens Allé. Foto Københavns Kommune



Gående ved Østerport Station. Foto Københavns Kommune

Case

Nybrogade: Forbedring af forhold og markant stigning i antal fodgængere

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

Trafiktællinger giver indblik i, hvordan trafikken fordeles sig, og Københavns Kommune har talt trafikken før og efter ombygninger, for at måle effekten på trafikken. Efter ombygningen af Nybrogade gik der på en hverdag i 2023 i tidsrummet kl. 7-19 ca. 3.740 fodgængere på gaden¹⁰. Det er en stigning på 75 % sammenlignet med 2017. Der er talt 7 % flere cyklister og 33 % færre motorkøretøjer i 2023. Metrolinjen M3 Cityringen åbnede i 2019, og den nærliggende station Gammel Strand forventes at være en del af forklaringen på den markante stigning i antal fodgængere på Nybrogade. Omdannelsen af Nybrogade er dog et eksempel på en strækning, hvor der er skabt mere plads, mere grønt i byrummet og mindre trafik, som er noget af det, københavnere vurderer kan få dem til at gå mere.



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



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



¹⁰ Teknik- og Miljøforvaltningens tællinger af Nybrogade i 2017 og 2023