

STATUS PÅ GANG

Opsummering

Københavnerne går flere og længere ture. De fleste københavnere går dagligt, enten som del af ture med andre transportformer som bus, metro eller bil, som transport til indkøb og ærinder eller som gå- eller løbeture. Skift mellem transportformer sker også ofte til fods. Københavns Kommune har med Kommuneplan 2019 vedtaget et mål for antallet af daglige gangture pr. københavnere og andelen af alle ture i København, der i 2025 skal ske til fods. I retningslinjer til Kommuneplan 2019 står, at fodgængertrafik skal prioriteres og vurderes på lige fod med cykler, busser og biler. Dette faktaark giver en uddybende status på Københavns Kommunes politiske mål og indsats på gangområdet i 2022. Faktaarket er baseret på data fra DTU Transportvaneundersøgelse 2022, Københavns Kommunes Bylivsregnskab 2021: Tendenser i det københavnske byliv og resultater fra automatiske fodgængertællinger.

Ture til fods i København

Siden 2013 er andelen af ture til fods generelt steget. Ture til fods dækker i datagrundlaget ture til og fra destinationer samt gå- eller løbeture uden andet formål end turen i sig selv.

I 2020 og 2021 steg andelen af ture til fods markant. Det må antages, at en væsentlig del af forklaringen skal findes i de COVID-19-relaterede nedlukninger af samfundet i 2020 og 2021, blandt andet i form af mere hjemmearbejde og flere rekreative gang- og løbeture i lokalområdet. Andel af ture til fods steg fra 25% i 2019 til 35% i 2021 og faldt til 30% i 2022.

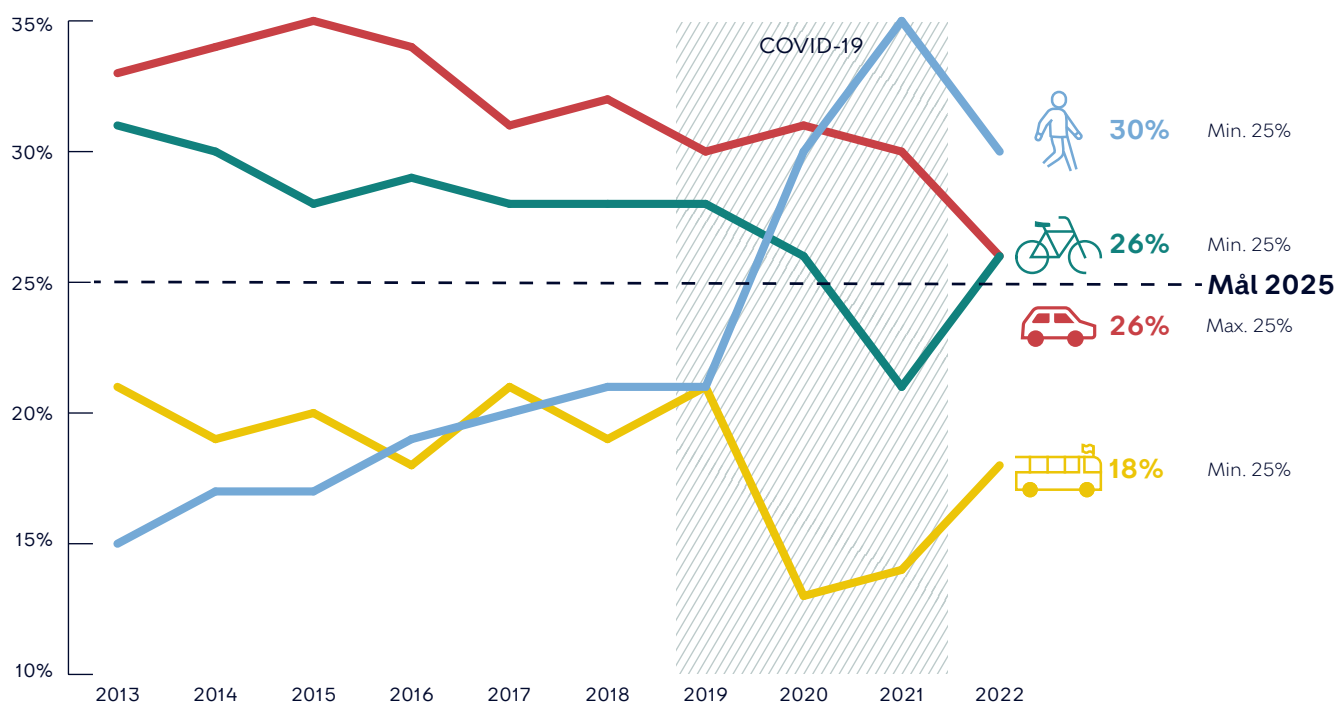
Københavns Kommune udgiver hvert andet år et bylivsregnskab. I forbindelse med det seneste bylivsregnskab fra 2021, svarede de adspurgte københavnere på spørgsmål om deres transportvaner før og under pandemien samt deres forventninger til fremtidige vaner.

Tabel 1 Status på målsætninger for gang

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

Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse 2022

Figur 1 Udvikling i turfordeling 2013-2022 samt mål for 2025

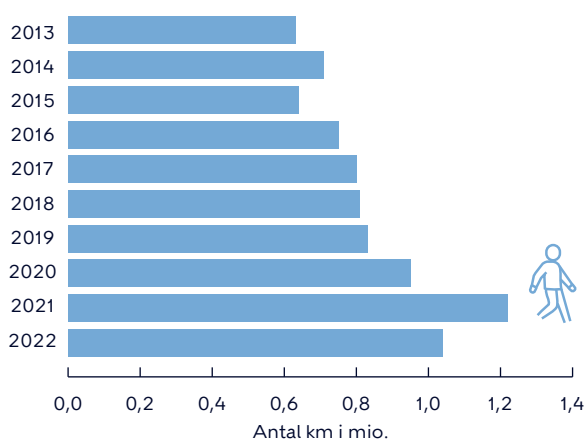


Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse 2022

Københavnerne vurderede, at de gik mere som følge af pandemien, herunder at de gik mere i deres lokal-område. 73% af københavnernes vurderede, at deres ændrede gangvaner under pandemien ville fortsætte i fremtiden. I 2022 var 30% af alle ture i København ture til fods. På trods af et fald fra 35% i 2021 til 30% i 2022, gik københavnernes fortsat meget i 2022.

Antallet af kilometer gået i København pr. dag er også generelt steget siden 2013. Figur 2 viser udviklingen. Det samlede antal kilometer gået pr. dag i København er steget med 65% fra 2013 til 2022, fra 630.000 km. i 2013 til 1.040.000 km. i 2022. En del af forklaringen forventes at være, at indbyggerantallet i København er steget i den målte periode. Derudover forventes covid-19, som nævnt, desuden at være en del af forklaringen for de høje tal for 2020 og 2021. Antallet af tilbagelagte kilometer pr. dag i København i 2022 var dog højere end i 2019.

Figur 2 Udvikling i antal kilometer gået i København pr. dag 2013-2022



Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse 2022

Københavnernes grunde til at gå

Københavnerne går både til og fra arbejde eller uddannelse og i fritiden. 13% af københavnernes ture til og fra arbejde eller uddannelse i København foregår til fods.

De fleste af københavnernes gåture har et ærinde eller anden fritidsaktivitet som formål. I 2022 var formålet for 39% af københavnernes ture til fods et ærinde mens 51% havde fritidsaktivitet som formål. Derudover udgjorde pendling 9% og erhvervsrelaterede ture 1% af københavnernes gåture. Det gør gang til en særlig transportform og understreger betydningen af de fysiske omgivelser for gående, fordi turene til fods ikke altid handler om at nå et sted på et bestemt tidspunkt, men at gå eller løbe en tur, nogle gange er i formål i sig selv.

I det seneste bylivsregnskab fra 2021 beskrives københavnernes grunde til at gå. De primære årsager til, at københavnernes går, i stedet for at benytte andre trans-

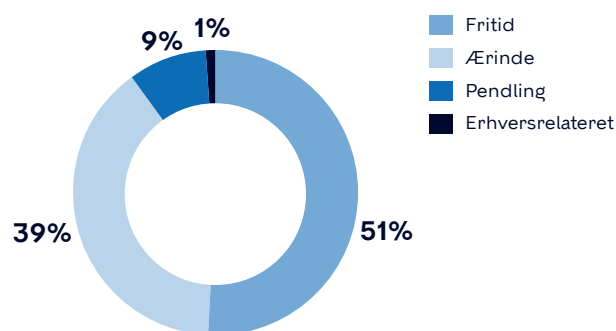


Foto Ursula Bach



Foto Ursula Bach

Figur 3 Formål med københavnernes ture til fods i 2022



Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse 2022

portformer, er, at de nyder at være udendørs, og at de oplever det afslappende at gå. Motion er også en væsentlig årsag til, at københavnernes går. Københavnernes svar på hvorfor de går har ikke ændret sig væsentligt, siden vi begyndte at spørge om dette i 2010. De hyppigste svar på, hvorfor københavnernes vælger anden transport end at gå er, at de foretrækker at cykle, at det tager for lang tid at gå, eller at det er svært at transportere indkøb til fods.

Københavnerne tilfredshed med fodgængerforhold

Fra bylivsregnskabet fra 2021 har Teknik- & Miljøforvaltningen viden om københavnerne tilfredshed med forholdene for fodgængere.

72% af de adspurgte københavnere var i 2021 generelt tilfredse med at være fodgængere i deres lokalområde. Størst tilfredshed var der hos københavnere bosat på Vesterbro og lavest tilfredshed findes hos københavnere bosat i Bispebjerg.

Bymiljøet spiller en stor rolle for, om københavnere går, og især for meget trafik, støj og luftforurening nævnes som begrænsende for at gå. Også smalle fortove har stor betydning for ikke at gå. Særligt i byens ældre kvarterer findes mange smalle fortove. Smalle fortove er især en udfordring, når fortovsarealet også bruges til andre ting som vareudstillinger, udeservering, skilte, skraldespande, parkerede cykler og el-ladestander til biler.

Adspurgt om, hvad der kan få dem til at gå mere, svarer de fleste københavnere, grønne omgivelser og flere grønne ruter. Særligt beboere i områderne Bispebjerg, Kgs. Enghave, Nørrebro, Valby, Vesterbro og Amager efterspørger grønne omgivelser og grønne ruter. Mindre trafik og lavere hastigheder nævnes særligt af beboere på Nørrebro og i Bispebjerg. Bedre luftkvalitet fremhæves særligt i Bispebjerg, på Nørrebro og Vesterbro. At det bliver lettere at krydse vejene, nævnes særligt i Vanløse og Valby, mens beboere i Kgs. Enghave, Brønshøj-Husum og i Bispebjerg og på Amager Vest i højere grad end andre københavnere efterspørger flere lokale caféer, butikker mv. i lokalområdet.



Fra bydel til bydel er forskelle i begrundelserne for ikke at gå.

At fortovene er for smalle, nævnes især som et problem i Indre by og Christianshavn, på Nørrebro og på Vesterbro, mens københavnere bosat i Bispebjerg og på Nørrebro i højere grad end andre københavnere mener at for meget trafik begrænser deres gåture.

Fodgængere, vej og årstider

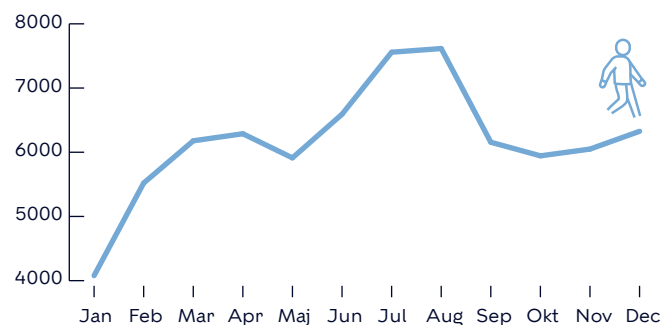
Fodgængere er, ligesom cyklister, i direkte kontakt med omgivelserne, når de bevæger sig rundt i byen. Vejrforhold og årstider har generelt betydning for antallet af fodgængere i byen.

Københavns Kommune har automatiske fodgængertællinger, og har fra 2009 til i dag været placeret forskellige steder. Nogle tællere leverer data over flere år, mens andre tællere leverer data for 14 dage. Automatiske fodgængertællinger over længere tid viser, at vej og årstider har betydning for antallet af gående, særligt på rekreative strækninger som havnepromenaden på Islands Brygge.

Figur 4 viser antal fodgængere på havnepromenaden på Islands Brygge ud for legepladsen, sammenholdt med vejrforhold som antal soltimer, temperatur og nedbørsmængder. Grafen viser, at der i maj 2022 blev registreret flere fodgængere på dage med solskin og høje temperaturer, sammenlignet med dage med meget nedbør.

Et andet eksempel på udsving i antallet af fodgængere ses ved tællinger over et år. Figur 5 viser, at det daglige gennemsnit for det samlede antal gående på Lille Langebro i 2022 var over 5.000 i alle måneder, bortset fra i januar, hvor antallet var 4.078. Antallet af gående steg generelt fra februar til august, med det højeste antal gående i juli og august, hhv. 7.558 og 7.615 daglige gående, der ses i figur 5. Tallene understreger årstidens og vejrets betydning for, hvor meget københavnere og besøgende går. At antallet af gående er højest i sommermånederne, kan desuden forklares ved broens placering i Indre by, som er et område med flere rekreative og kulturelle formål.

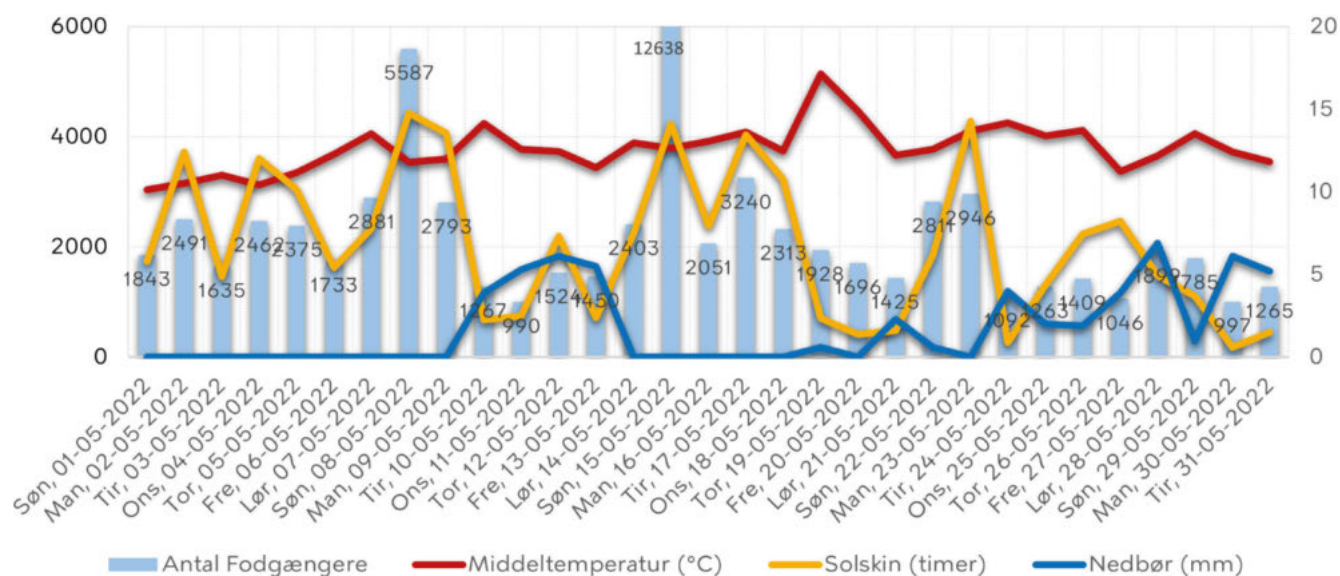
Figur 5 Dagligt gennemsnit af antal gående på Lille Langebro i 2022



Kilde: Realdania By & Byg 2022

Lille Langebro fra 2019 er en af de nyere cykel- og gangbroer, der forbinder Indre by med Christianshavn og Islands Brygge over Inderhavnen. Lille Langebro er, ligesom Bryggebroen og Inderhavnsbroen, en populær forbindelse over Inderhavnen, med et højt antal gående og cyklende, der dagligt krydser broen. Cykel- og gangbroerne over Inderhavnen giver en barrierefri forbindelse over vandet, væk fra den øvrige trafik på de store broer.

Figur 4 Antal fodgængere på havnepromenaden på Islands Brygge med vejrdato, maj 2022



Kilde: Forvaltningens egne tællinger