Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Notat

Data fra Mobilitetsredegørelse 2026

17-06-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 12555

Dokumentnummer i F2
266991

Sagsnummer eDoc
2026-0187156

Mobilitetsredegørelsen, der er udarbejdet årligt siden 2021, giver status på mål og nøgletal inden for mobilitetsområdet i Københavns Kommune samt status på arbejdet inden for Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets ressortområde. Mobilitetsredegørelsen 2026 er netop offentliggjort og behandles på KTU mødet mandag den 22. juni 2026.

Metode

Mobilitetsredegørelsen indeholder tal og data fra forskellige datakilder. Turfordelingen opgøres ud fra DTU's årlige Transportvaneundersøgelse (TU), hvis formål er at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd. Undersøgelsen gennemføres løbende hele året med ca. 12.000 danskere, hvoraf ca. 1.500 af de interviewede er københavnere. TU vurderes at have en statistisk usikkerhed på 3-5 % for overordnede resultater på enkeltår.

Opgørelsen af tilbagelagte kilometer for henholdsvis biler og cykler opgøres både ud fra data fra TU og forvaltningens egne tællinger. Tællingerne foretages to gange årligt over en uge i henholdsvis maj og september som hverdagsdøgnstrafik (HVDT). Tilbagelagte kilometer til fods opgøres fra TU, som HVDT. Forvaltningen havde i 2025 lidt færre trafiktællinger sammenlignet med året før. Dette, samt opdateringer i baggrundsmodellen af vejnettet, kan også give en mindre statistisk usikkerhed.

Nøgletal for 2025

Turfordeling

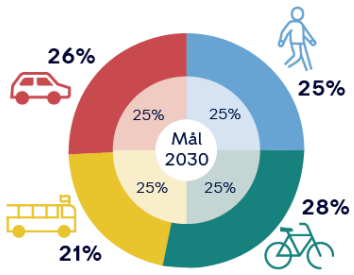
Kommuneplan 2024 indeholder et mål om en turfordeling for alle ture i København, hvor bilens andel maksimalt skal udgøre 25 % af alle ture, og hvor cykling, gang og kollektiv transport hver især som minimum skal udgøre 25 % i 2030.

I 2025 blev 26 % af alle ture i København foretaget i bil, mens 25 % af turene blev foretaget til fods, 28 % på cykel og 21 % med kollektiv transport. Over en 10-årig periode har bilens andel af ture været faldende, andelen for gang og kollektiv transport stigende, mens cyklens andel har ligget nogenlunde stabilt over målet på minimum 25 %.

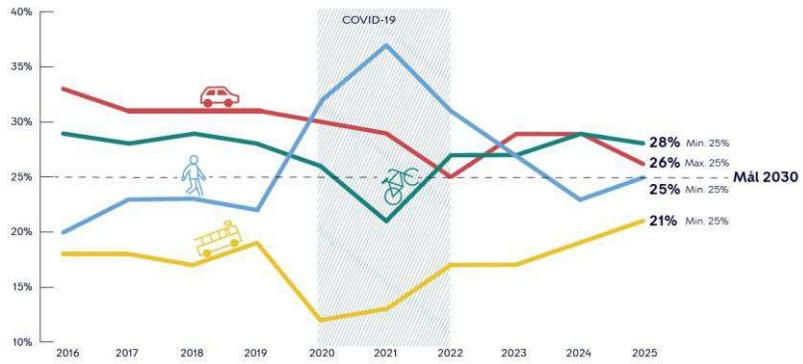
Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Figur 1 Turfordeling for alle ture til, fra og i København i 2025 med mål for 2030 (Kilde: TU)



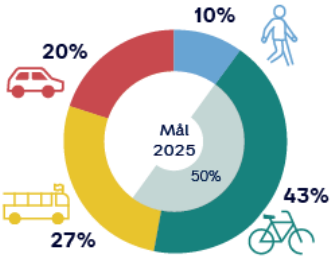
Figur 2 Turfordeling 2016-2025 (Kilde: TU)



Ture til arbejde og uddannelse

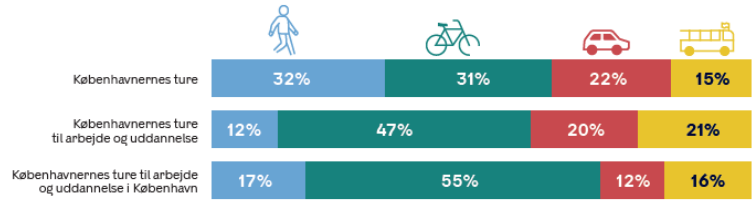
Københavns Kommunes cykelstrategi 2011-2025 indeholder en målsætning om, at 50 % af alle ture til arbejde og uddannelse i København skal foregå på cykel i 2025. I 2025 blev 43 % af turene til arbejde og uddannelse i København foretaget på cykel, hvilket betyder at målet ikke er nået. Siden 2024 er andelen faldet fra 46 %. I samme periode er der sket en stigning i den kollektive transport, på ture til arbejde og uddannelse i København, hvor ture i bil og til fods er stort set uændret.

Figur 3 Turfordelingen for ture til arbejde og uddannelse i København i 2025 med mål fra cykelstrategien (Kilde: TU)



Københavnernes ture, som dækker over alle ture både i og uden for København, var i 2025 fordelt således, at gang, som er den mest benyttede transportform, udgjorde 32 %. Cyklens andel lå på 31 %, og den kollektive transport udgjorde, som året før, 15 % af turene. Bilens andel udgjorde 22 % i 2025.

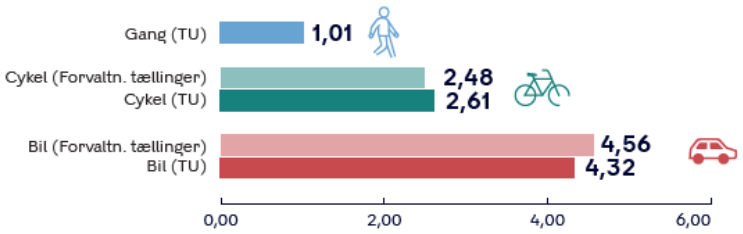
Figur 4 Turfordeling for Københavnernes ture 2025 (Kilde: TU)



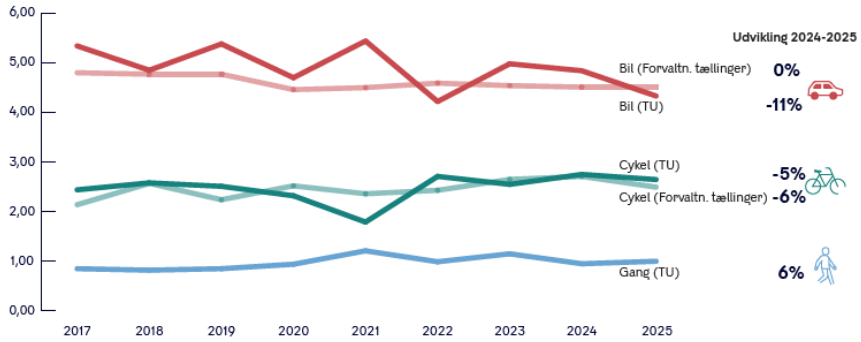
Tilbagelagte kilometer

Tilbagelagte kilometer for biler og cykler opgøres både ud fra forvaltningens trafiktællinger samt DTU's Transportvaneundersøgelse (TU). Forvaltningen har ikke selv tællinger for tilbagelagte km til fods, så derfor opgøres dette kun ud fra TU-data. Forvaltningens egne tællinger viser et fald i tilbagelagte km på cykel (6 %), og en stagnering i udviklingen i kørte km i bil (0 %) fra 2024 til 2025. Ifølge TU er der et fald på 5 % i kørte kilometer på cykel og et fald på 11 % i kørte kilometer km i bil i forhold til 2024. Gang er fra 2024 til 2025 steget 6 %. Kommuneplan 2024 indeholder en målsætning om, at biltrafikken skal reduceres med 2 % årligt. Opfyldelsen af målsætningen i 2025 afhænger dermed af datakilden, hvorvidt der tages udgangspunkt i trafiktællinger eller TU.

Figur 6 Trafikarbejde 2025 (mio. kørte kilometer på vej (på hverdage, HVDT) i Københavns Kommune (Kilde: TU og forvaltningens tællinger)



Figur 7 Udvikling i tilbagelagte mio. km per hverdag 2017-2025, (Kilde: TU og forvaltningens tællinger)



Københavnernes tilfredshed, tryghed og holdninger

Forvaltningen har hvert andet år undersøgt københavnernes holdninger til og tilfredshed med København som cykelby, blandt andet for at

følge op på målene i den tidligere cykelstrategi. I den periode har København udviklet sig markant på cykelområdet både i kvalitet og i oplevelse.

Cykelstrategien havde et tilfredshedsmål om, at 90 % af de cyklende københavnere føler sig trygge i trafikken. Status fra primo 2026 var 78 %. I 2010 var tilfredsheden 67%. Tilfredsheden med cykelforholdene er også steget gennem perioden fra 2011 til i dag. Andelen af cyklister, der vurderer København som en god by at cykle i, er vokset fra 93 % i 2010 til 98 % i dag.

Tilfredshed med mængden af cykelstier er steget fra 68 % til 89 %, tilfredsheden med cykelstiernes bredde er steget fra 47 % til 63 %, samt tilfredsheden med vedligeholdelsen af cykelstinettet er steget fra 50 % til 76 % fra 2010 til i dag.

Generelt er tilfredsheden med cykelparkering steget mærkbart siden 2010 både ved stationer, butikker og ved arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Til gengæld peger tallene på et fortsat forbedringspotentiale, når det gælder særlige cykeltyper. I dag er 37 % tilfredse med parkeringsmulighederne på offentlige arealer for ladcykler og cykelanhængere, hvilket indikerer, at denne del af cykelinfrastrukturen endnu ikke er fulgt med udviklingen af bredere cykeltyper.

Det mener Københavnerne (Procentfordeling %, tilfredshed)

	2010	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024	2026	Mål 2025
København som cykelby	93	95	94	97	97	97	97	97	98	-
Cyklisternes tryghed	67	76	74	76	77	79	79	76	78	90
Mængden af cykelstier	68	76	80	87	84	84	80	85	89	
Cykelstiernes bredde	47	50	53	62	56	56	55	54	63	
Vedligehold af cykelstier	50	61	63	71	73	73	68	72	76	80
Vedligehold af veje	31	32	36	44	37	38	38	-		
Cykelparkering generelt	27	29	33	37	37	44	47	44	49	70
Ved boligen	-	79	79	78	79	80	76	82	81	
Ved arbejdsplads/uddannelse	67	71	70	65	73	79	77	78	77	
Ved stationer	25	23	25	33	36	43	47	36	49	
Ved butikker	26	26	26	28	27	33	35	33	40	
Ladcykelparkering									37	
Kombination af cykel og kollektivtrafik	55	60	60	53	58	58	55	51	47	

cykelkul-turens på-virkning på bylivet	76	73	70	71	72	75	75	71	77	80

Udvikling i cykelbestanden

I 2025 ejede københavnerne tilsammen 754.200 cykler, hvoraf ca. 41.900 var elcykler og 43.400 ladcykler.

Tabel 1 Udviklingen i Cykel- og bilbestand

Kategori	Antal 2025	Udvikling 2024-2025	Udvikling 2020-2025	Udvikling 2015-2025
Indbyggere (K1)	**667.100**	**1 %**	**5 %**	**15 %**
Heraf indbyggere over 18 år (K1)	556.400	1 %	7 %	
Cykler i alt[1]	**754.200**	**-**	**2 %**	**12 %**
Heraf elcykler[1]	41.900	-	93 %	
Heraf ladcykler og elladcykler (ekskl. cykelangængere)[1]	43.400	-	42 %	
Delecykler[2]	**10.700**	**23 %**	-	

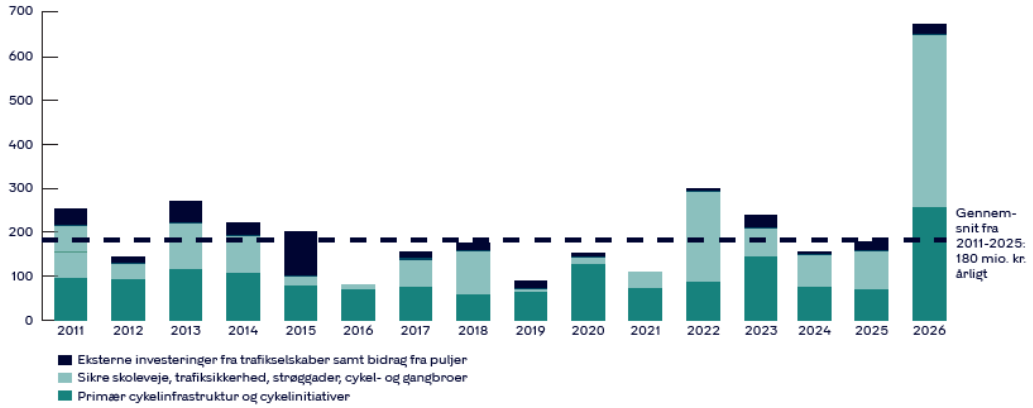
Udvikling i cykelinfrastruktur

I 2025 var der 401 km cykelsti i København. Heraf er der 66 km grønne ruter og 64 km supercykelsti. København har omkring fem km cykelgade fordelt på 10 strækninger. Nordre Frihavnsgade på Østerbro er fra 2025 ikke længere en cykelgade. Forvaltningen undersøger pt. nye tiltag for at forbedre sikkerhed og tryghed i gaden med inddragelse af beboere og handlende. I 2025 er der opsat ca. 820 nye, almindelige cykelparkeringsstativer, og 16 særlige stativer til ladcykler.

Tabel 5 infrastruktur og parkering til cykler og biler i København (Kilde: Forvaltningens egne opgørelser)

Kategori	2021	2022	2023	2024	2025
Cykelstier					
Cykelstier i alt (km)	388	392	397	398	**401**
Cykelbaner i alt (km)	33	33	33	33	**33**
Grønne Ruter i alt (km)	65	65	66	66	**66**
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt (km)	35	55	64	64	**64**
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt (km)	177	228	244	244	**244**
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år	6	19	5	1	**9**
Cykelparkering					
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	1.800	1.100	1.140	1.760	**820**
Ladcykelparkering anlagt (antal per år)			60	166	**16**

Investeringer til cykelområdet

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

Figur 25 Midler bevilget til cykelområdet og relaterede indsatser, mio. kr. i forbindelse med cykelindsatsen (Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)