



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Sag til orientering om Mobilitetsredegørelse 2023

Teknik- og Miljøudvalget orienteres hermed om Mobilitetsredegørelse 2023, der giver status på nøgletal for mobilitetsområdet i 2022. Vedlagt redegørelsen er bilag fra de respektive fagområder, samt nye bilag om gang, mobilitetsvaner blandt københavnere og trafikale fremskrivninger for 2035.

02-06-2023

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget tog på mødet den 18. juni 2020 til efterretning, at Teknik- og Miljøforvaltningen fra 2021 og frem, i stedet for den årlige Cykelredegørelse, udarbejder en mobilitetsredegørelse. Mobilitetsredegørelsen giver en samlet status på mobilitetsindsatsen i Københavns Kommune inden for Teknik- og Miljøudvalgets ressort og på de dertil hørende mål i kommunale planer og strategier.

Mobilitetsredegørelsens nøgletal

Mobilitetsredegørelsen giver status på trafikmål i blandt andet Kommuneplan 2019, KBH2025 Klimaplan, Fællesskab København, Københavns Cykelstrategi 2011-2025, Nulvision 2025 og handlingsplaner for delebiler og ladeinfrastruktur. De politiske målsætninger omhandler dels fordelingen mellem forskellige transportformer, dels de afledte effekter af trafikken.

Fordeling af ture mellem transportformer

I Københavns Cykelstrategi og i Kommuneplan 2019 indgår et mål om, at halvdelen af alle ture til arbejde og uddannelse i København skal ske på cykel (status angivet i parentes i tabellen herunder). Status for 2022 er, at 45% af turene foretages på cykel, hvilket er fem procentpoint fra målet for 2025. Kommuneplan 2019 indeholder ligeledes et mål om at ture i bil højst må udgøre 25 % af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv trafik, cykling og gang hver især skal udgøre mindst 25 % hver i 2025.

Som det fremgår af tabellen nedenfor, er turandelen for gang faldet fra 35% i 2021 til 30% i 2022 ligesom turandelen for bil er faldet fra 30% i 2021 til 26% i 2022. Turandelen for gang ligger stadig højere end før COVID-pandemien, mens bilens turandel ligger historisk lavt. Turandelen for cykel er gået fra 21% i 2021 til 26% i 2022, hvilket betyder, at den ligger nogenlunde på samme niveau som før pandemien. DTU vurderer, at trafikmønstrene i de seneste år har været under heftig påvirkning af pandemien, og at 2022 har budt på ekstraordinært store stigninger i energipriserne, hvilken må forventes at have haft en betydelig effekt på

transportarbejdets samlede størrelse og dets fordeling mellem de forskellige transportformer.

Tabel 1. Fordeling af ture. I parenteser fremgår status på cyklede ture til arbejde og uddannelse i København

	Status 2021	Status 2022	Mål 2025
Bil	30%	26%	Max 25%
Cykel	21% (25%)	26% (45%)	Min 25% (Min. 50 % af til ture arbejde / uddannelse i KBH)
Gang	35%	30%	Min 25%
Kollektiv trafik	14%	18%	Min 25%

Forskellige opgørelsesmetoder - men samme udvikling over tid

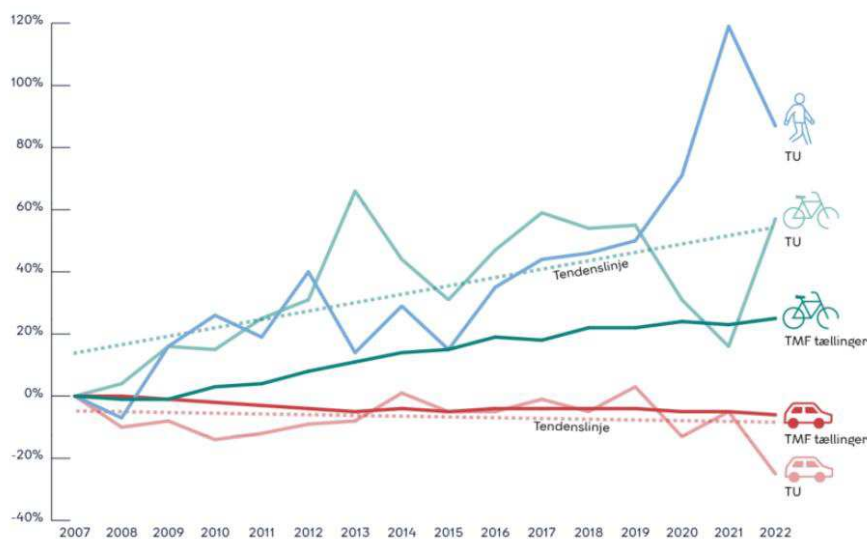
Omfanget af trafikken kaldes transportarbejdet og opgøres ud fra, hvor mange kilometer, der dagligt tilbagelægges via forskellige transportformer. Tilbagelagte kilometer for biler og cykler opgøres i dette års redegørelse både ud fra forvaltningens egne tællinger samt DTU's Transportvaneundersøgelse (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.

Som det fremgår af grafen nedenfor, er der forskelle i resultaterne for 2022 for transportarbejdet for såvel biler som cykler i de to opgørelser. Dette skal formodentlig 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 Københavnerne.

Derudover bemærker DTU, at transportarbejdet i 2022 potentielt stadig kan være påvirket af eftervirkninger fra pandemien, f.eks. i form af ændrede transportvaner. Derudover vil transportarbejdet i 2022 i særlig grad være påvirket af de kraftigt stigende energipriser, der fik priserne på transport i bil til at stige betragteligt.

TU-data kan have en statistisk usikkerhed på op til 7%. Dette gælder både for trafikarbejdet og turandelene. Til trods for statistisk usikkerhed og årlige udsving viser begge opgørelsesmetoder dog de samme tendenser over en 15-årig periode, som det fremgår af figuren nedenfor. På grafen ses tendenslinjer (stiplede lineære kurver) for TU data henholdsvis for bil- og cykeltrafikken uden de årlige udsving.

Figur 6 Udvikling i tilbagelagte km per hverdag 2007-2022



Forvaltningens egne tællinger viser et lille fald i trafikarbejdet 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 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 afdække, hvordan opgørelsen af transportarbejdet kan præciseres.

Trafikmodelberegning

I mobilitetsredegørelsen præsenteres den trafikale fremskrivning for trafikarbejdet beregnet med trafikmodellen COMPASS. Ud fra basisåret 2021 fremskriver modellen en stigning i trafikarbejdet på 13% for biler frem mod 2035, og for cykeltrafikken forventes en stigning på 10%. Denne fremskrivning giver et billede af udviklingen, som den kan se ud forudsat, at der ikke bliver gennemført trafikregulerende projekter i perioden frem mod 2035.

Bil- og cykelbestand, herunder delebiler og elcykler

Københavnerne's bestand af biler og cykler er steget i takt med befolkningsvæksten i byen, som præsenteres over en femårig periode.

Status fremgår af tabel 2.

Tabel 2. Procentvis vækst i antallet af københavnere og privatejede cykler og biler 2018-2022

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%

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, KintoShare

Politisk handlerum

Mobilitetsredegørelsen fremlægges til orientering for Teknik- og Miljøudvalget. Udvalget kan som altid afgive bemærkninger og stille uddybende spørgsmål til redegørelsen. Der henvises til Teknik- og Miljøudvalgets introduktionsmateriale vedr. trafik- og mobilitetsområdet for uddybning af de væsentligste elementer og forhold på mobilitetsområdet, herunder lovgivning og bindinger samt mål og indsatser. Materialet er vedlagt som bilag.

Videre proces

Indhold fra Mobilitetsredegørelse 2023 vil indgå som baggrundsviden i udvikling af kommende planer og initiativer.

Søren Wille

/ Peter Højer



Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Sagen har ikke tidligere været behandlet politisk.

14-05-2023

Sagsnummer I F2
2023 - 6509

Dokumentnummer i F2
85545

Sagsnummer eDoc
2023-0149793

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452



Mobilitetsreddegørelse 2023

UDKAST
06.06.2023



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 indsatser 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.

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.

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.

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

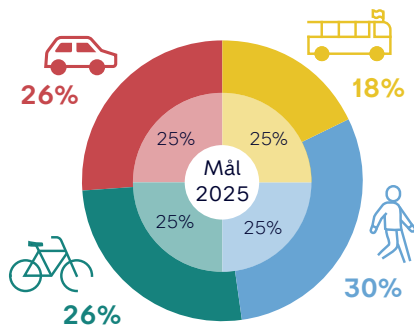


Status og nøgletal

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 københavnner 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



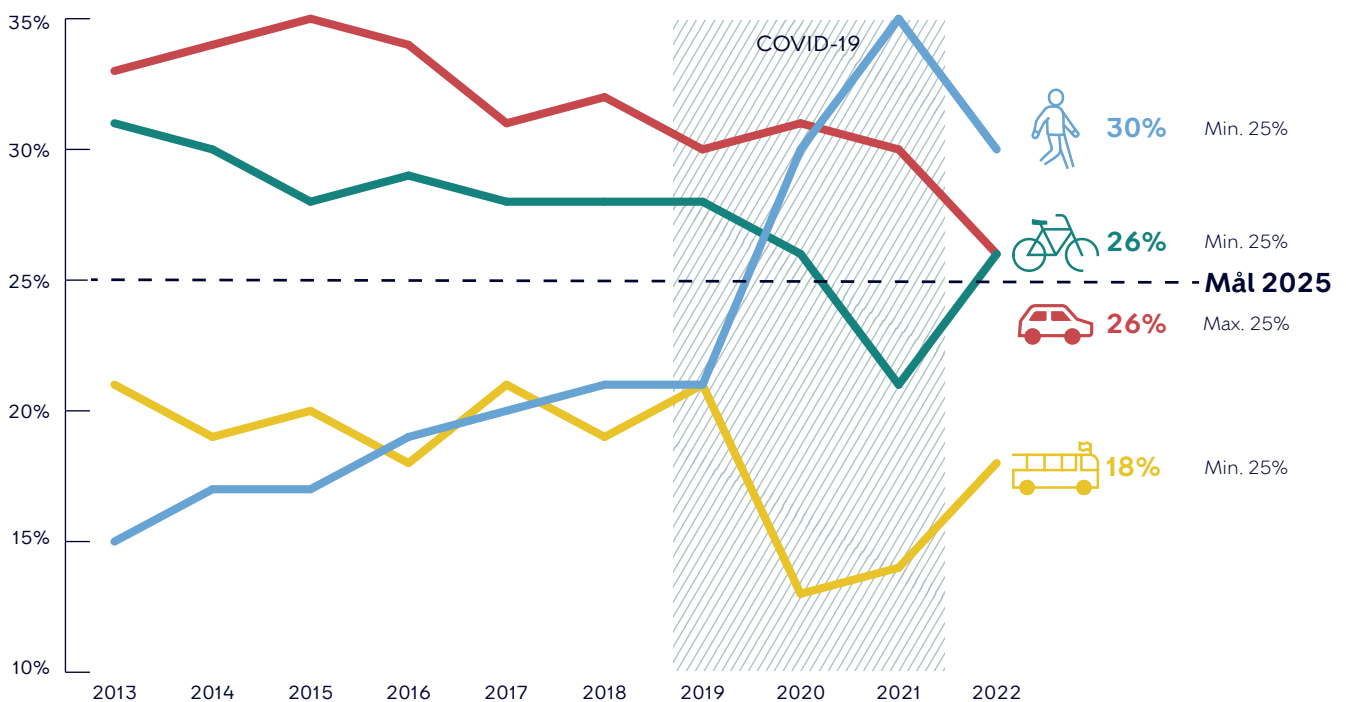
I 2022 er andelen af cykelture er steget fra 21% i 2021 til 26% i 2022, hvilket svarer til niveauet før pandemien. Dermed er Københavns Kommunes målsætning om en cykelandel på minimum 25% nået.

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 københavnner viser, en stigning på 34% i 2022, hvilket er et godt stykke over målet.

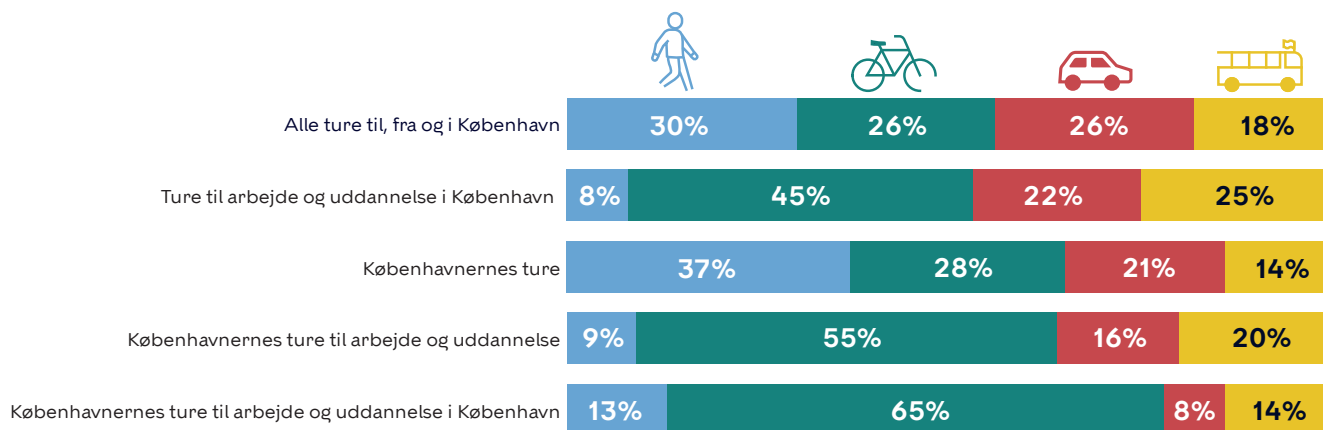
Når det kommer til ture i bil, er der sket et fald fra 30% i 2021 til 26% i 2022. Bilens turandel er altså ét procentpoint fra kommuneplanens mål. Det er værd at bemærke, at bilandelen ikke har ligget under 30%, i de femten år forvaltningen har opgjort turandelen ud fra DTU's Transportvaneundersøgelse.

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.

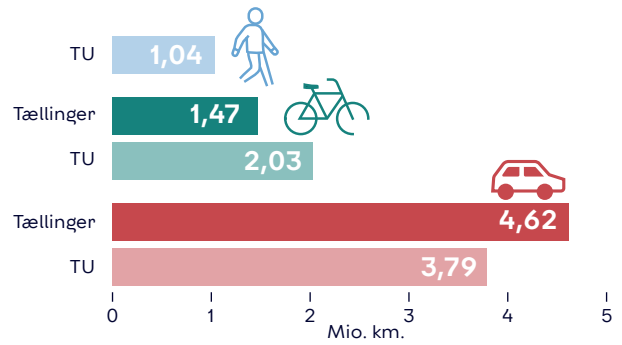
Til trods for statistisk usikkerhed og årlige udsving viser begge opgørelsesmetoder de samme tendenser over en 15-årig periode, som det fremgår af figur 6. På figuren er indtegnet stiplede tendenslinjer for TU data for henholdsvis bil- og cykeltrafikken, der viser udviklingen uden udsving. Forvaltningens 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.

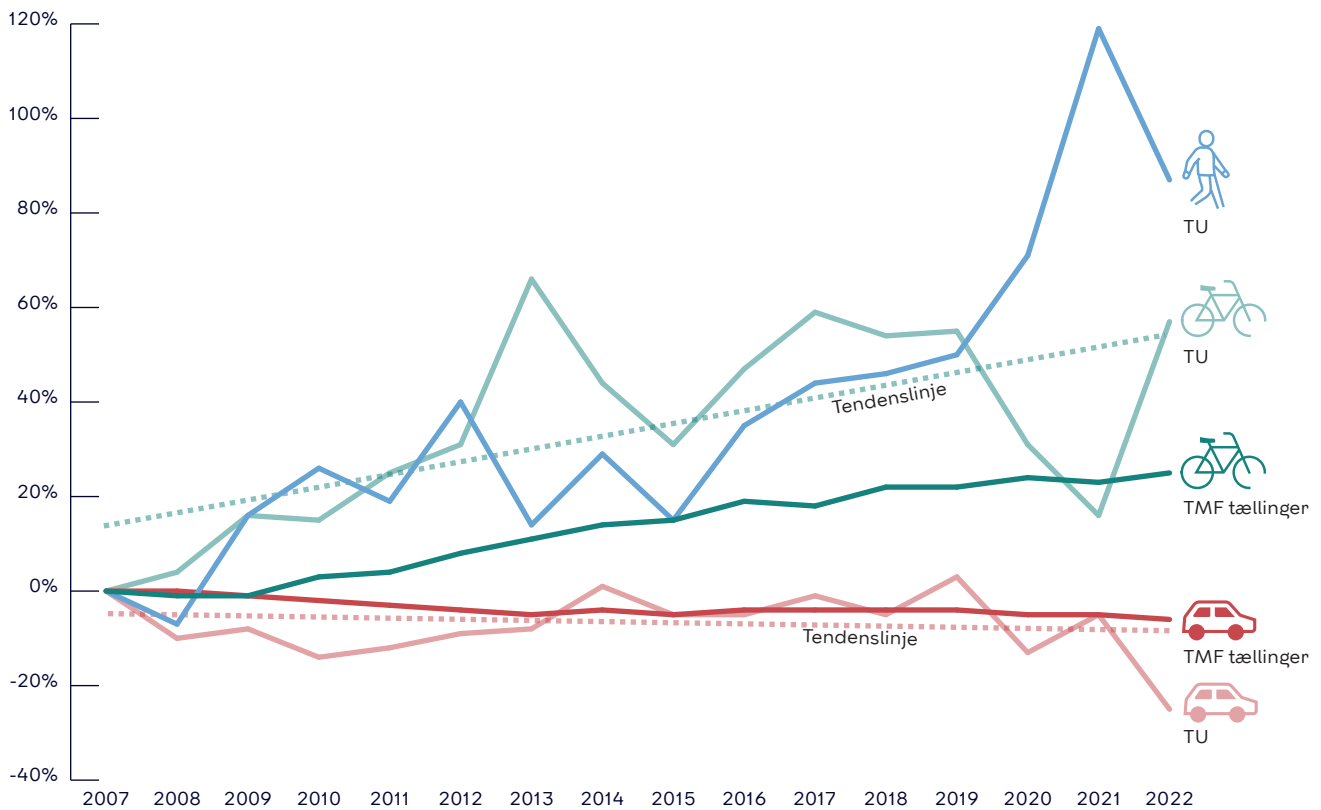
Figur 5 Tilbagelagte km per hverdag i 2022



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.

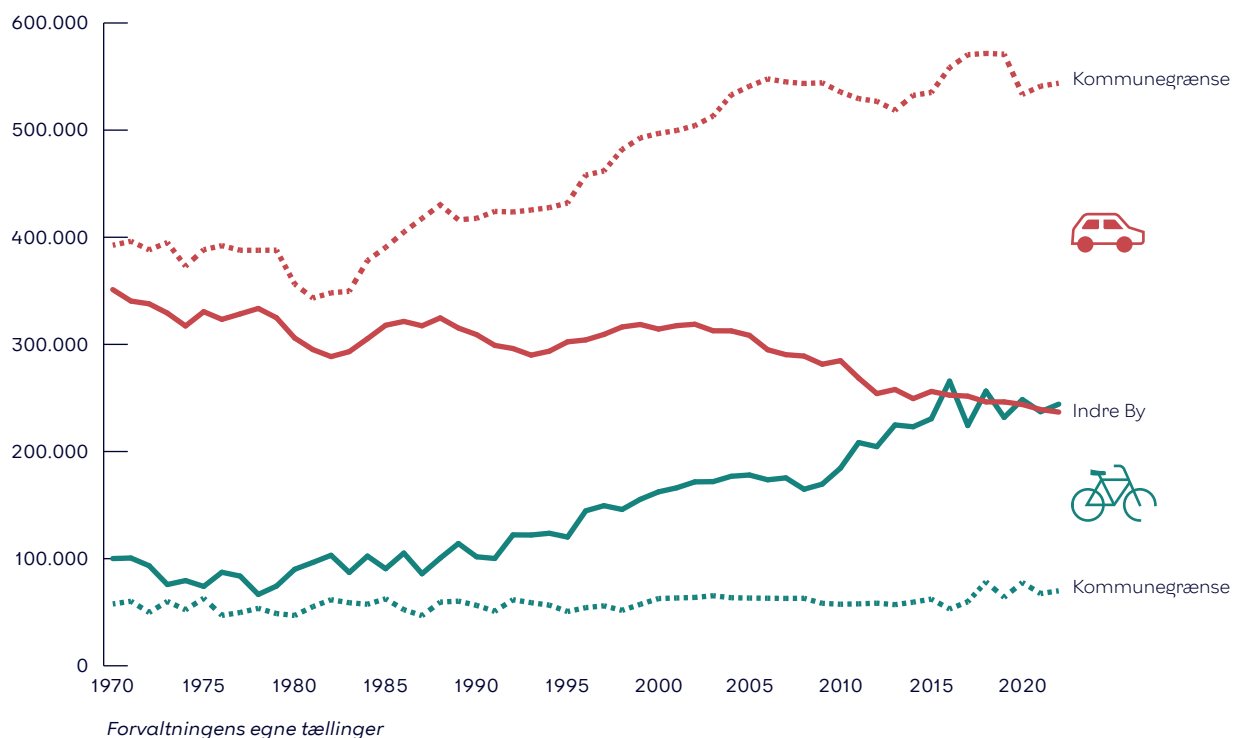
Forvaltningens tællinger foretages dels langs kommunegrænsen, dels rundt om Indre by i en ring langs Søerne og Inderhavnen. I 2022 var cykeltrafikken over kommunegrænsen den højeste målt nogensinde med 70.000 cykler dagligt, mens der er talt 543.800 biler dvs. tæt på otte gange flere end cykler, som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

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

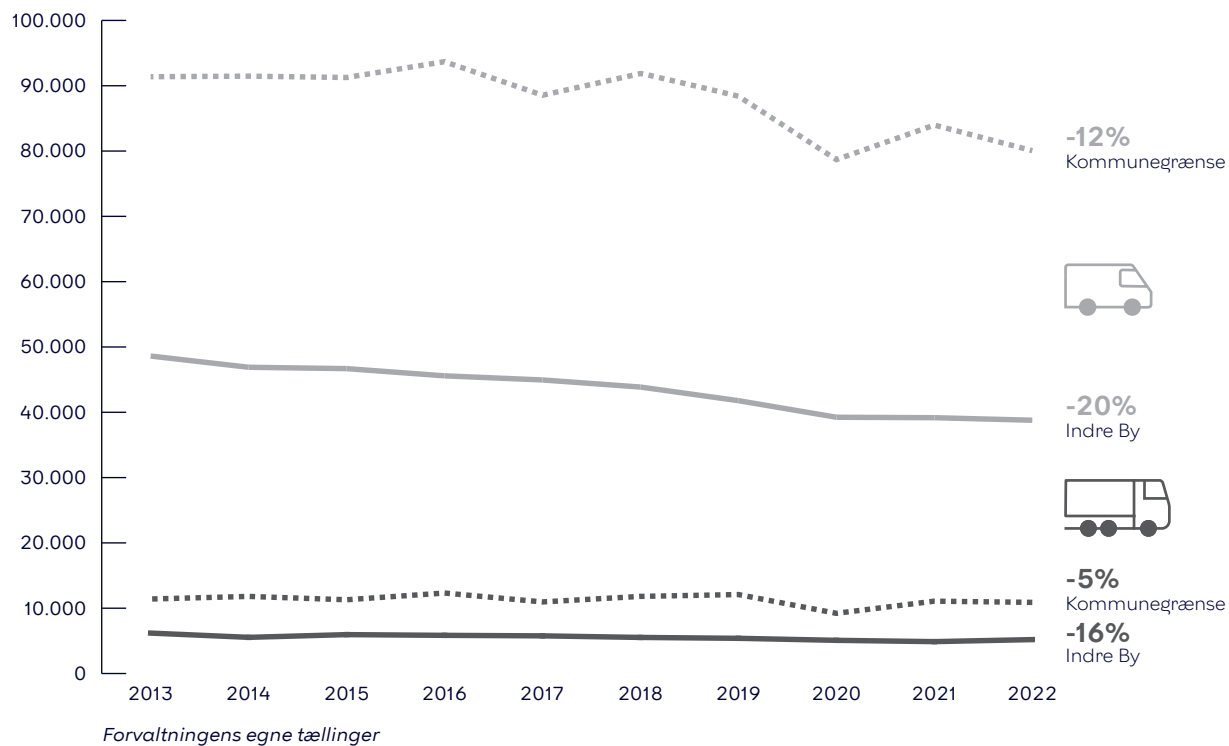
Både antallet af lastbiler og varebiler har været faldende siden 2013 både over kommunegrænsen og gennem Indre by, hvilket fremgår af figur 8. Antallet af lastbiler er faldet med ca. fem procentpoint over kommunegrænsen og 16 procentpoint gennem Indre by. Antallet af varebiler er ligeledes faldet med 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 københavnere 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 københavnere 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 københavnere også fået flere ladcykler og cykelanhængere, som udgør ca. 40.000 i 2022.

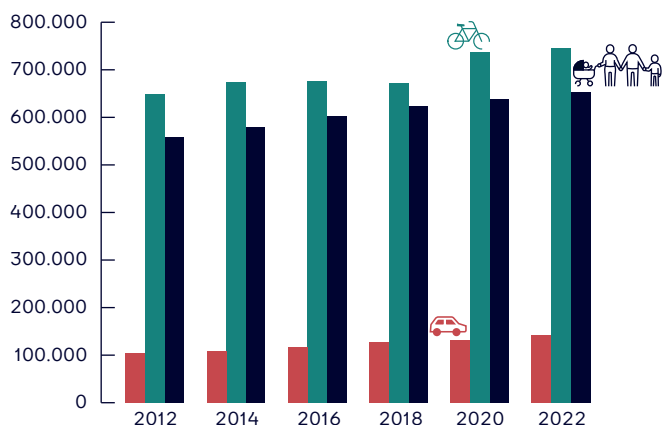
Figur 9 Vækst i antal af københavnere og privatejede biler og cykler i absolutte tal

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%

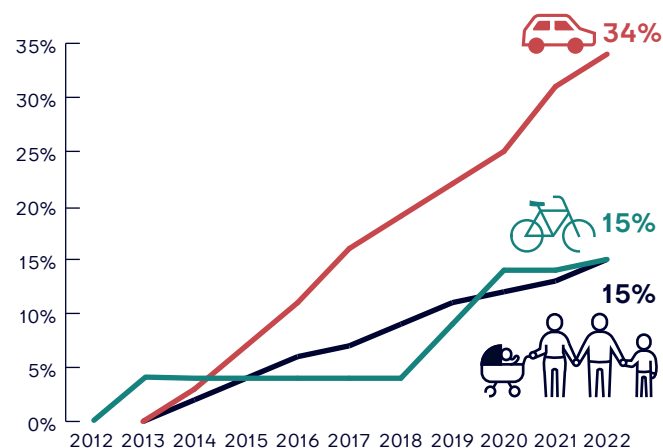
*Nabo-til-nabo-biler er en delingsordning mellem private, hvor ejere af private biler udlejer sin bil til andre

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 københavnere 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

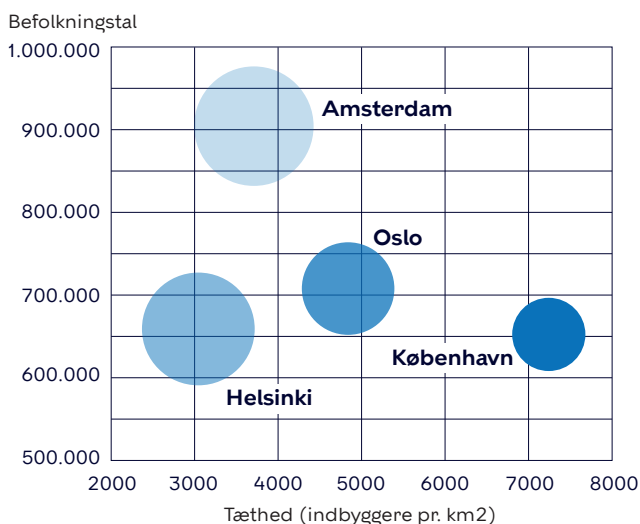
København er kendt som verdens bedste cykelby, men vi kan også lære af andre byer, fx når det kommer til at skabe en mere fodgængervenlig by. I dette afsnit sammenlignes København med tre sammenlignelige storbyer, Amsterdam, Oslo og Helsinki.

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.



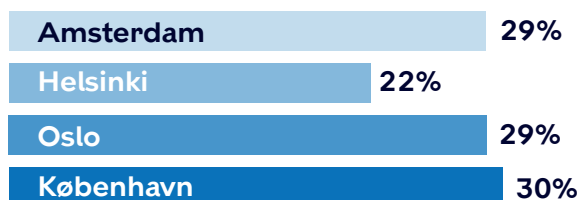
* Akserne er tilpasset således, at den relative forskel mellem de fire byer fremstår tydeligere. Oslo Kommune er i alt 454 km², men omfatter et stort naturområde. Dette er filtreret væk i denne opgørelse, der dermed kun omfatter bebygget areal.

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

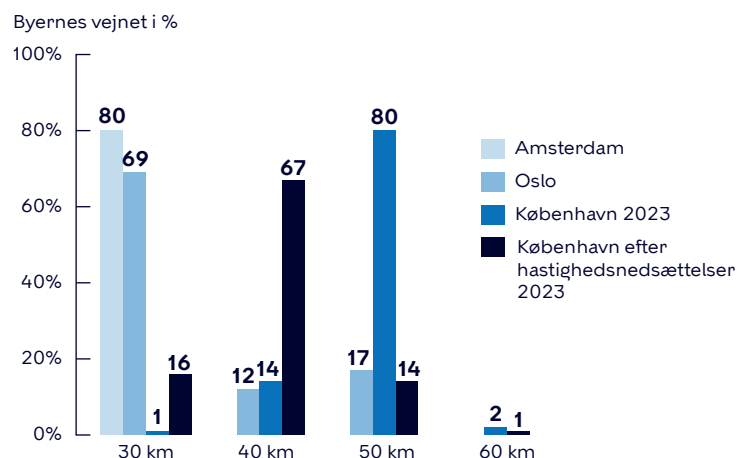


* Data fra 2019

Hastighed

Der er en generel tendens i Europa med hastighedsgrænser på 30 km/t. I Oslo er hastighedsgrænsen 30 km/t på 69% af alle veje, og i Amsterdam vil hastighedsgrænsen 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.

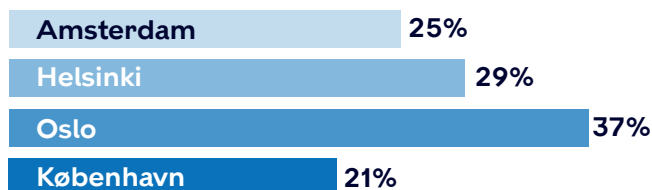
København er den af de fire byer, der har lavest andel med kollektiv transport. Ved sammenligning de fire byer imellem fremgår det, at billetprisen i København sammen med Amsterdam er billigst, og Oslo og Helsinki er dyrere. Biletprisen er således umiddelbart ikke en tilstrækkelig del af forklaringen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

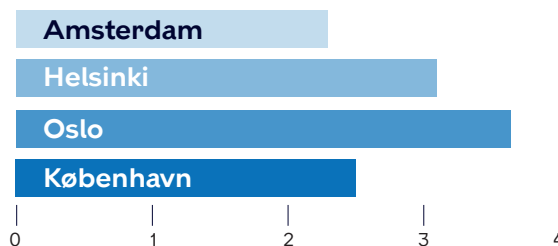
Dette er et forsøg på at udarbejde en struktureret sammenligning mellem de fire byer. Tallene og konklusionerne skal tages med forbehold, både ud fra systemiske forskelle i byerne samt ud fra metodologi.

Figur 15 Kollektiv transports andel af den samlede transport



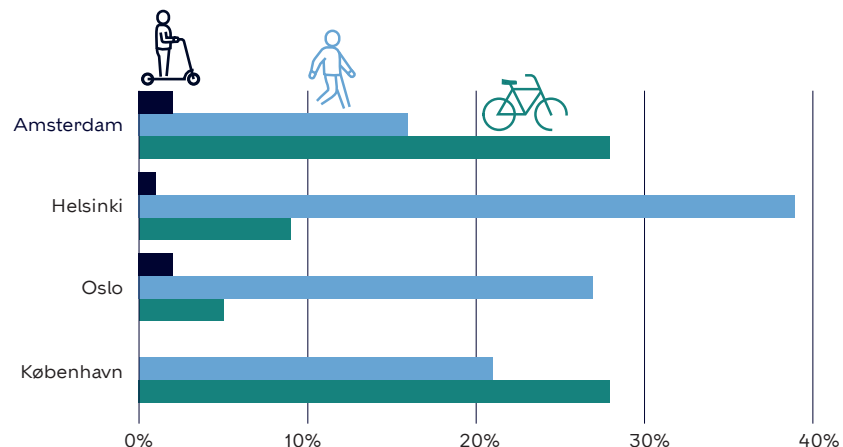
*Data fra 2019

Figur 16 Biletpriser opgjort i Euro for de centrale bydele



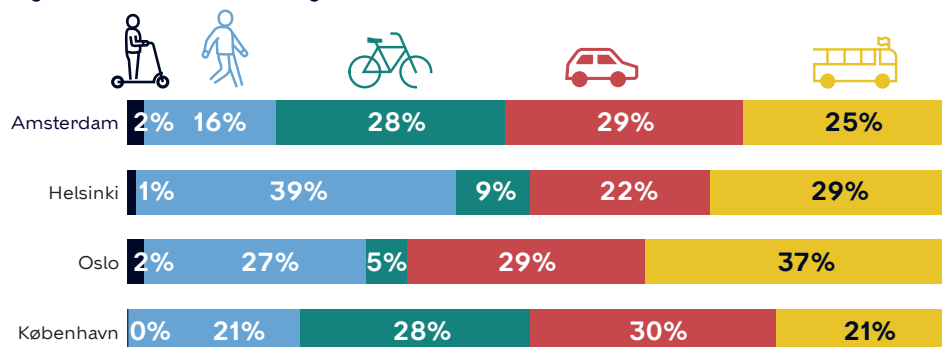
*Der er ikke korrigeret i forhold til gennemsnitsslønninger i landene. Dvs. at biletpriser sammenlignes 1:1, selvom gennemsnitssindkomsten i det pågældende land kan være både højere eller lavere end København

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 fællestier 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 fratrukket fodgængerarealet, og dermed kan man ikke aflæse tallet for fodgængerareal, som værende udelukkende til gang, som transportform.

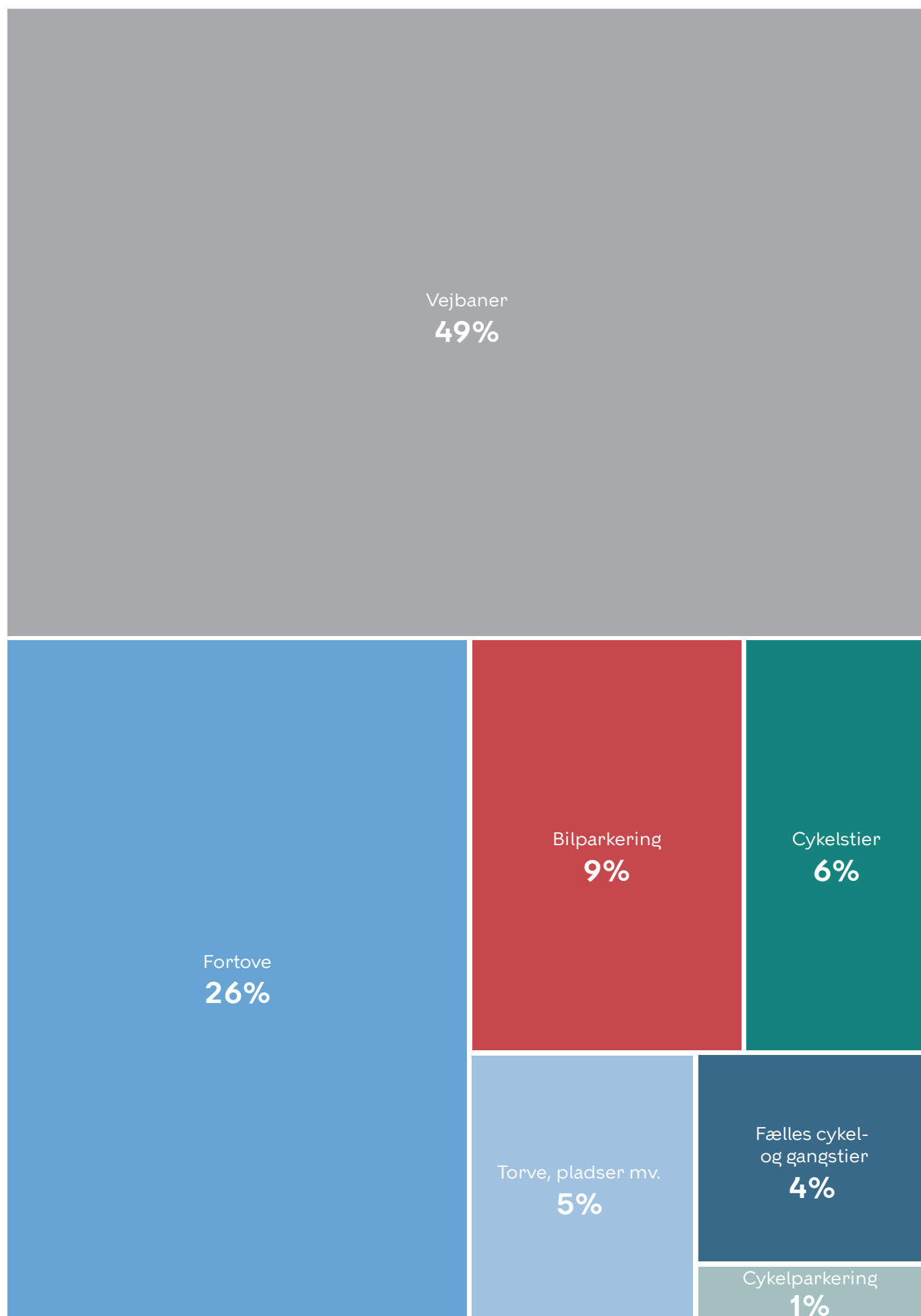
Bilparkering på vejarealet står for 9% af arealet mellem byens huse, og cykelparkering dækker 1%.

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 cykel-pendling 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

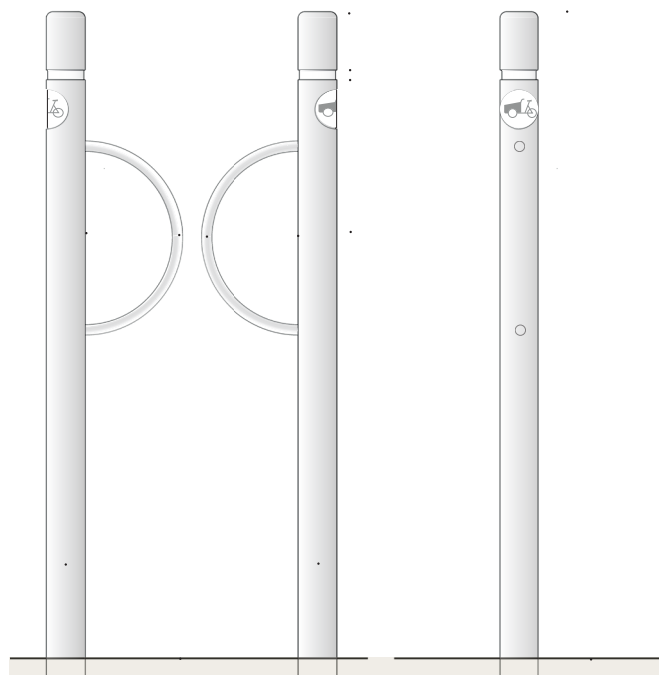
Supercykelstierne i hovedstadsregionen er et samarbejde mellem 29 kommuner og Region Hovedstaden om at skabe sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænserne i hele regionen.



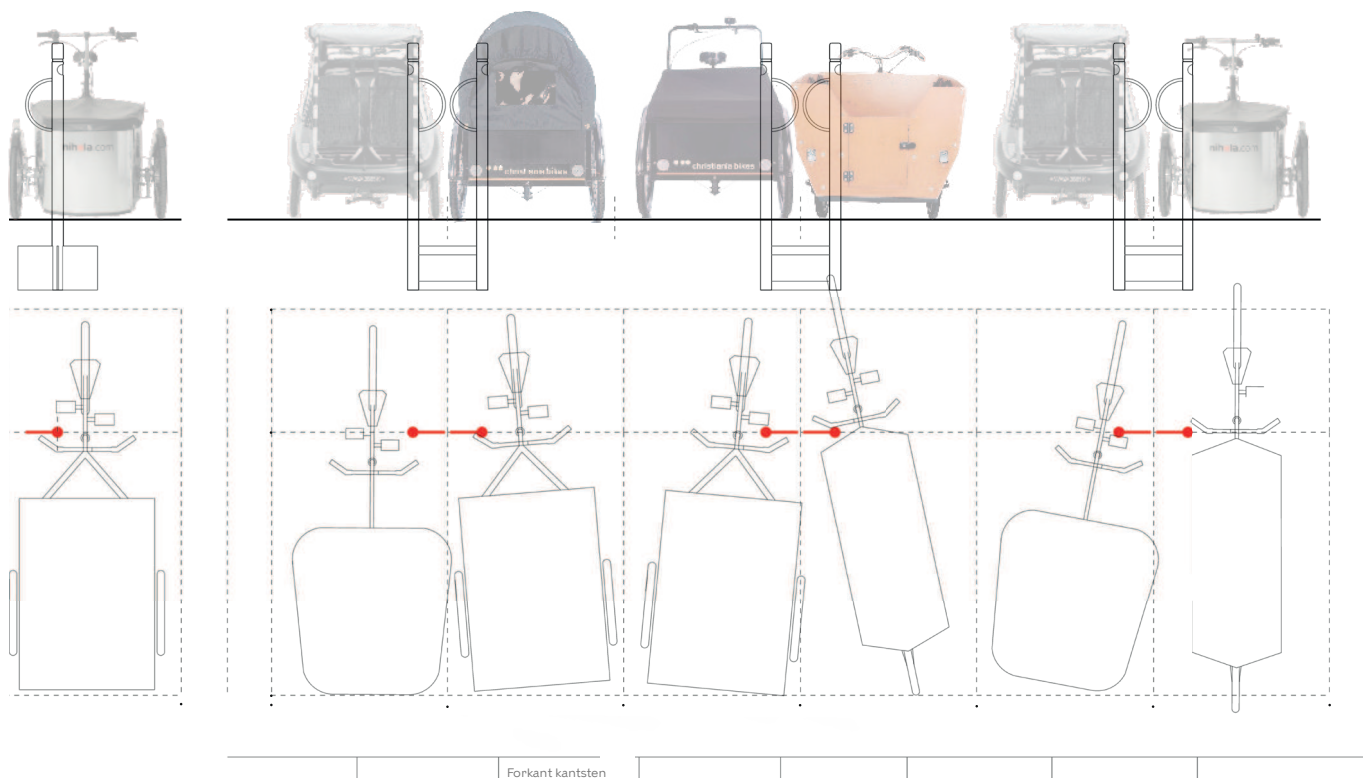
"Cykelkaravane" som del af indvielsen af Roskilderuten.
Foto Supercykelstisamarbejdet, hovedstadsregionen

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 tryk 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 trykke 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.

Trykedszoner ved skoler

Mange forældre føler at skolevejene i Københavns Kommune er utrykke. I den bydækkende trykeds-kortlægning fra 2020 svarer 52% af de voksne, at de er utrykke på skolevejen. Modsat føler kun 14% af børnene sig utrykke på skolevejen. Mange biler på skolevejen og bilisters adfærd ved skolerne om morgenen bidrager til utryk. 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 trykedszoner omkring 70 skoler i Københavns Kommune. I 2022 er der etableret trykedszoner 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 trykedszoner 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 skolerne 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 delecyclykler

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.

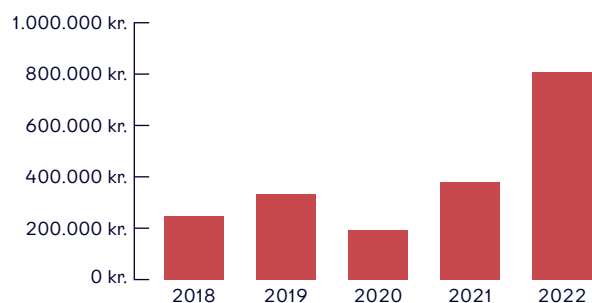
Delebilskørsel til arbejdskørsel

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 højdedryg 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 opgørelse 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 tilskadekomnen 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 indsatsen 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 hurtiglæstandere 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/oprørelser. 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.

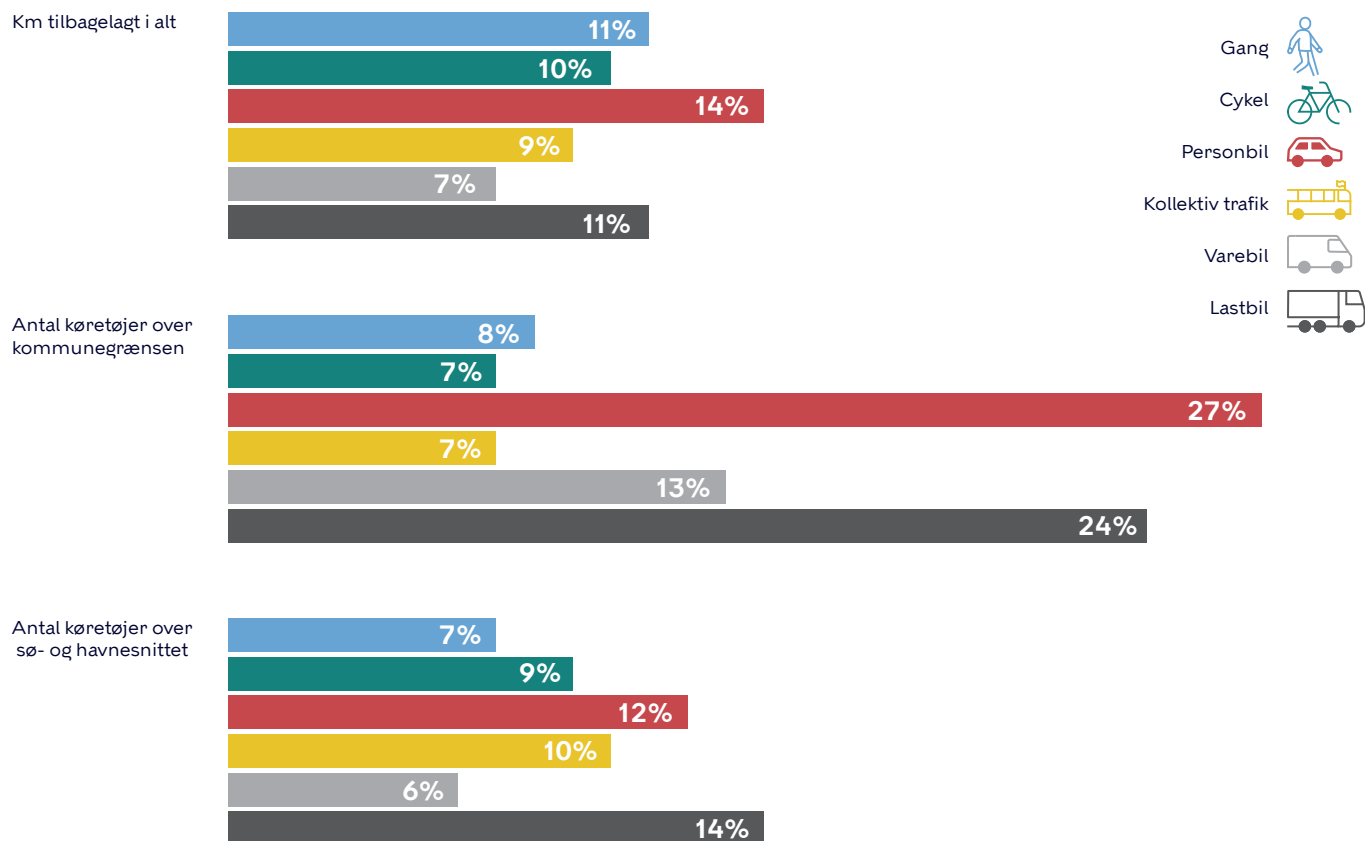
For så vidt angår uformelle rammer for en omstilling af mobiliteten blev der ved Cykeltopmøde 2022 underskrevet en erklæring om at hæve antallet af cyklede ture med 20% frem mod 2030. Underskriverne var

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



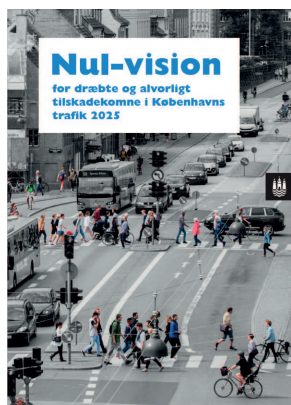
Klimaplanen 2025
Vedttaget i 2012



Roadmap 2021-2025
Vedttaget i 2020



TMF visionsplan 2025
Vedttaget i 2015



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

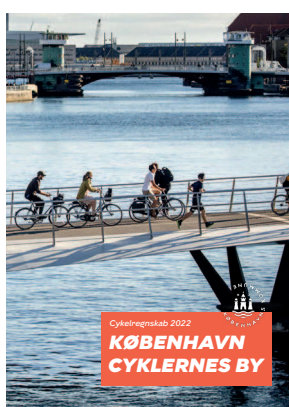


Cykelstrategi 2011-2025
Vedttaget i 2011

Redegørelser og regnskaber



Mobilitetsredegørelsen
Udkommer årligt



Cykelregnskab
Udkommer hvert andet år



Bylivsregnskab
Udkommer hvert andet år

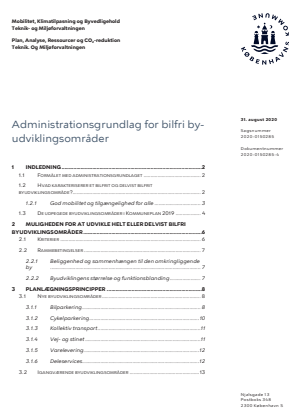


CO₂-regnskab
Udkommer hvert andet år

Planer for mobilitetsindsatser



Handlingsplan for grøn mobilitet
Vedtaget i 2012



Administrationsgrundlag for bilfrie byområder
Vedttaget i 2020



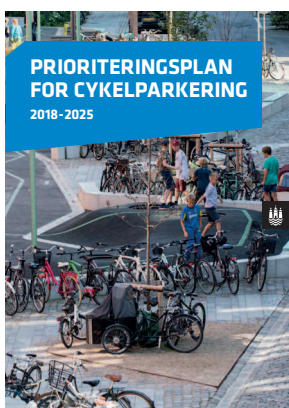
Handlingsplan for trafikikkerhed
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for transport af turister
Vedttaget i 2021



Cykelsti-prioriteringsplan
Vedttaget i 2017



Prioriteringsplan for cykelparkering
Vedttaget i 2018



Cykelfokus
Vedtages forventeligt i 2023



Cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for delebilisme
Vedttaget i 2022



Handlingsplan for vejstøj
Vedttaget i 2018



Handlingsplan for ladeinfrastruktur
Vedttaget i 2022



Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
Vedttaget 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 københavner 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 tilskadede 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 tilskadede 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 eldebiler 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 delebilspads 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 plug-in-hybrid per ladepunkt	Primo 2022: 6,5 el- og plug-in-hybridbiler pr. ladepunkt Ultimo 2022: 10,5 el- og plug-in-hybridbiler 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-delebilspadser. 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 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.

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.

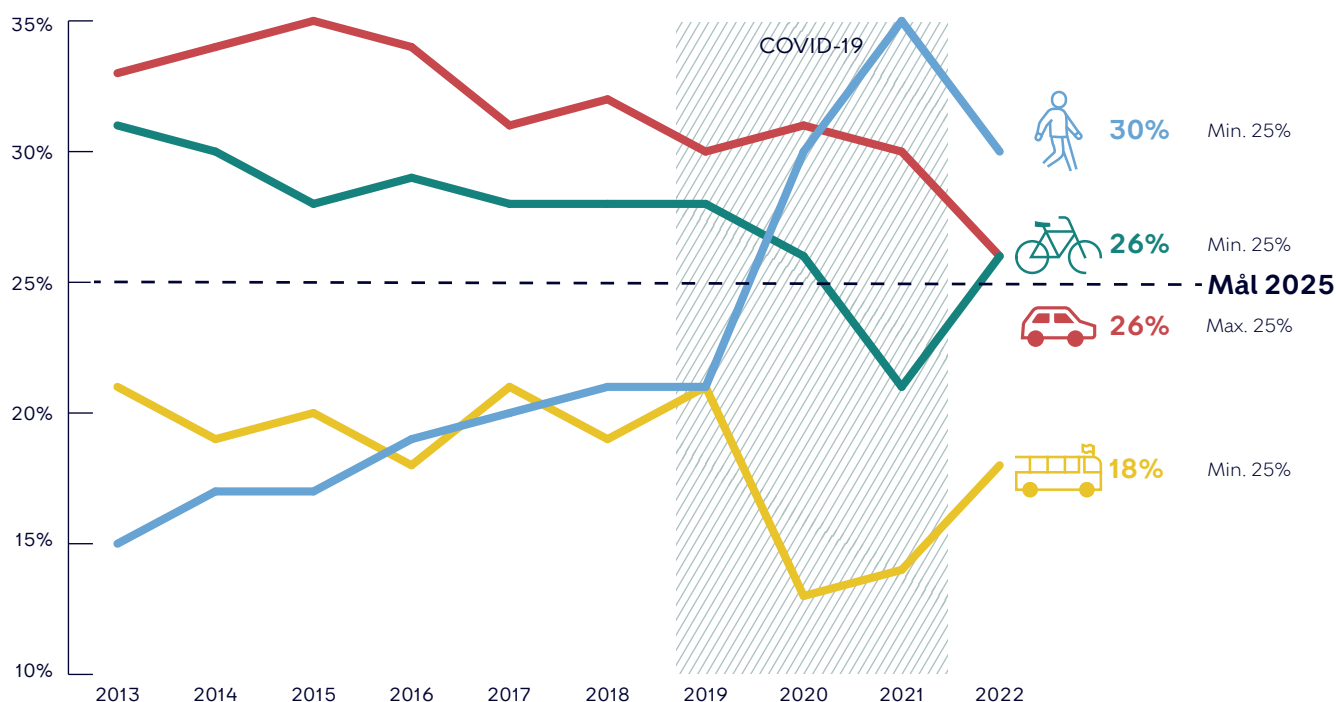
Københavns Kommune udgiver hvert andet år et bylivsregnskab. I forbindelse med det seneste bylivsregnskab fra 2021, svarede de adspurgte københavnere på spørgsmål om deres transportvaner før og under pandemien samt deres forventninger til fremtidige vaner.

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

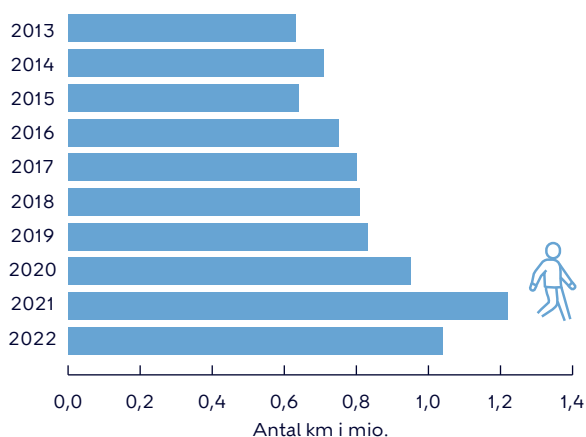


Kilde: DTU Transportvaneundersøgelse 2022

Københavnerne vurderede, at de gik mere som følge af pandemien, herunder at de gik mere i deres lokal-område. 73% af københavnerne 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 københavnerne 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 københavnere går, i stedet for at benytte andre trans-

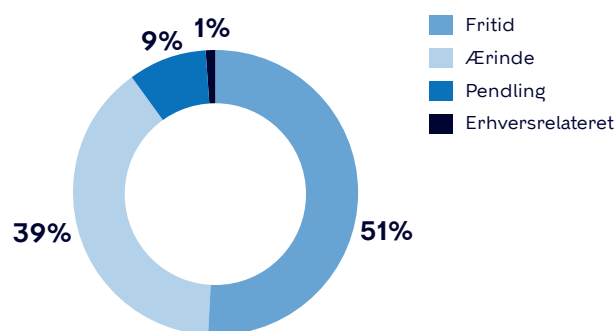


Foto Ursula Bach



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 københavnere går. Københavnerne svar på hvorfor de går har ikke ændret sig væsentligt, siden vi begyndte at spørge om dette i 2010. De hyppigste svar på, hvorfor københavnere 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.

Københavnernes tilfredshed med fodgængerforhold

Fra bylivsregnskabet fra 2021 har Teknik- & Miljøforvaltningen viden om københavnernes 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, vejr og årstider

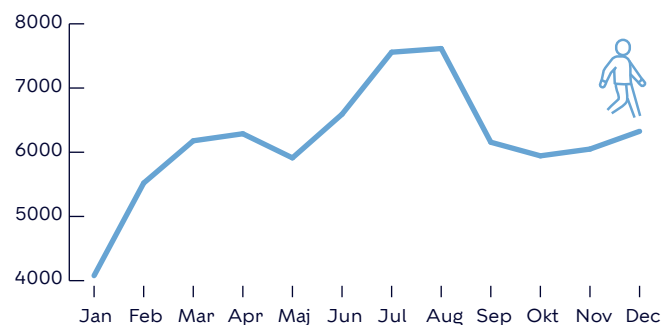
Fodgængere er, ligesom cyklister, i direkte kontakt med omgivelserne, når de bevæger sig rundt i byen. Vejrforhold og årstider har generelt betydning for antallet af fodgængere i byen.

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 vejr 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.

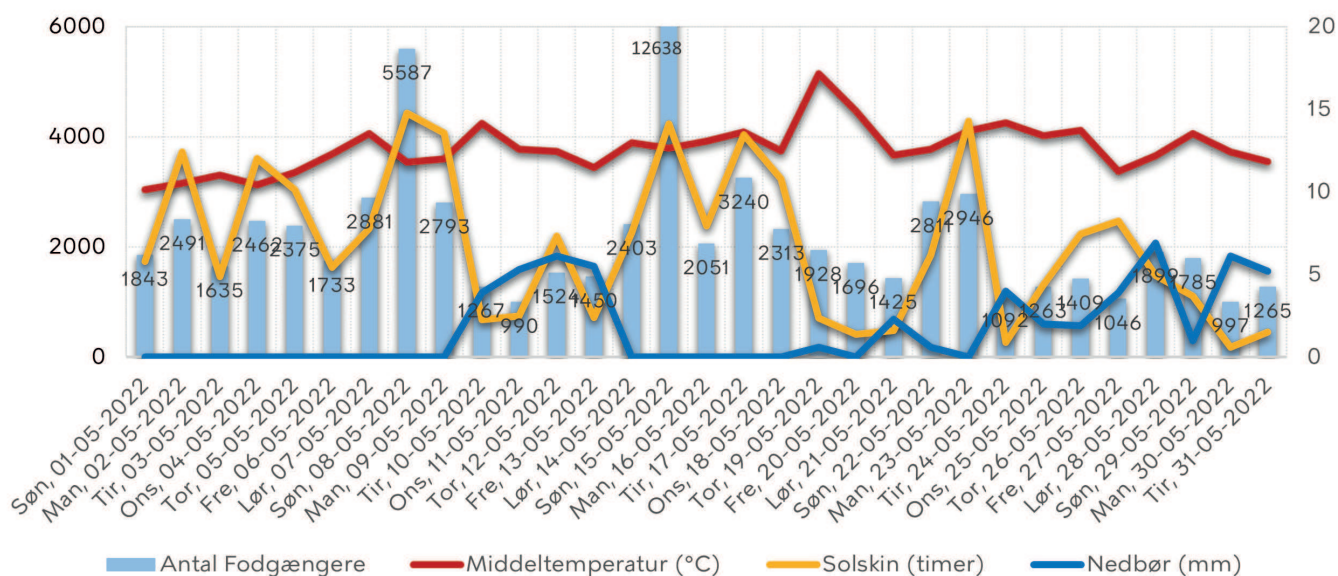
Figur 5 Dagligt gennemsnit af antal gående på Lille Langebro i 2022



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 vejrdata, maj 2022



Kilde: Forvaltningens egne tællinger

STATUS PÅ VERDENS BEDSTE CYKELBY

Opsummering

Københavns Kommunes ambition er at være verdens bedste cykelby. Københavns cykelstrategi 2011-2025 indeholder en målsætning om, at 50% af turene til arbejde og uddannelse inden udgangen af 2025 skal foretages på cykel. Desuden skal det være trygt, hurtigt og komfortabelt for alle at cykle i København, uanset hvor rutineret en cyklist man er. Cykelstrategien omfatter også PLUS-nettet, der er et hovedstinet med særligt høje krav til cykelstibredde, vedligehold og snerydning.

Dette bilag giver en uddybende status for Københavns Kommunes mål og indsats på cykelområdet i 2022.

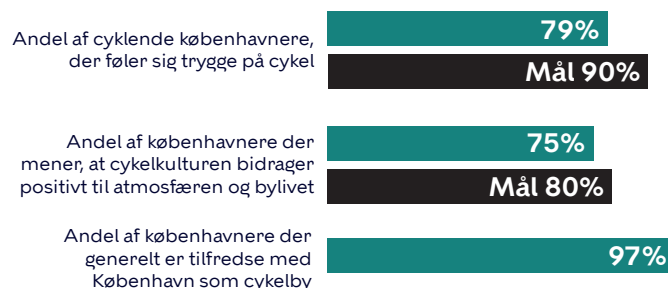
Målsætninger for cykelområdet

Målsætningerne for cykelområdet er vedtaget i Kommuneplan 2019 og/eller Københavns cykelstrategi 2011-2025. Tabel 1 nedenfor viser status på disse målsætninger.

Tryghed og adfærd

I Københavns Cykelstrategi 2011-2025 indgår to målsætninger vedrørende tryghed og adfærd, nemlig at 90% af cyklende københavnere skal føle sig trygge i trafikken og 80% af københavnere skal synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt.

Figur 1 Status på målsætninger, 2022



Tabel 1 Status på målsætninger på cykelområdet

	2020	2021	2022	Mål 2025
Andel af alle ture på cykel	26%	21%	26%	>25%
Andel af ture til arbejde/uddannelse i Kbh på cykel	42%	35%	45%	50%
Dræbte og alvorligt tilskadekomne på cykel (antal pr. år)	4/78	3/99	- ¹	0/0
Andel af PLUS-nettet med tre baner	20%	20%	20%	80%

Kilde: Transportvaneundersøgelse, politiets registrerede ulykker, forvaltningens egne opgørelser

Tabel 2 Status på den oplevede tryghed og tilfredshed for cykelbyen København over tid

	2018	2020	2022	Mål 2025
Andel af cyklende københavnere der føler sig trygge på cykel	77%	79%	79%	90%
Andel af københavnere der mener, at cykelkulturen bidrager positivt til atmosfæren og bylivet	72%	75%	75%	80%
Andel af cyklende københavnere der generelt er tilfredse med København som cykelby	97%	97%	97%	-

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

¹ Seneste data er fra 2021.

Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturen i København er afgørende for, at københavnernes oplever byen som mere tryk, sikker og fremkommelig at cykle i.

I Cykelstiprioriteringsplanen 2017-2025 og Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 er der udpeget en række initiativer til udbygning af cykelinfrastrukturen. Disse initiativer skal understøtte de politiske mål, der er sat for cykelinfrastrukturen i Københavns cykelstrategi 2011-2025. Status for disse mål fremgår af tabel 3.

Status på københavnernes tilfredshed med cykelinfrastruktur og cykelforhold fremgår af tabel 4.



Cykelgade i Vendersgade, foto Nadia Horsted

Tabel 3 Udbygning af cykelinfrastruktur

	2020	2021	2022	Mål 2025
Cykelstier i alt (km)	386	388	392	423
Cykelbaner i alt (km)	33	33	33	18
Grønne Cykelruter i alt (km)	64	65	65	115
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt (km)	30	35	55	145
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt (km)	169	176	228	877
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år)	9,5	5,8	19	-
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	2.600	1.800	1.100	37.000-72.000*
Indsamlede efterladte cykler (antal per år)	20.140	11.670	14.920	-
Oprydning i parkerede cykler samt opmærkning og afhentning af efterladte cykler (mio. kr.)	4,3	3,8	4,8	-

*Mål fra samlede initiativer i Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025
Kilde: Forvaltningens egne opgørelser

Tabel 4 Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelforholdene i København

	2018	2020	2022	Mål 2025
Mængden af cykelstier	84%	84%	80%	-
Cykelstiernes bredde	56%	56%	55%	-
Vedligeholdelsen af cykelstier	73%	73%	68%	80%
Vedligeholdelsen af veje hvor der ikke findes cykelstier	37%	38%	38%	-
Mængden af grønne cykelruter	53%	51%	53%	-
Skiltning og rutevejvisning for cyklister i København	66%	63%	64%	-
Regionale supercykelstier	86%	76%	72%	-
Mulighed for at kombinere cykel med kollektiv trafik	58%	58%	55%	-

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Cykelparkering

Gode cykelparkeringsforhold har betydning for cyklisteres komfort og tilfredshed. I fællesskab KBH indgår der derfor et mål om, at 70% af de cyklende københavnere er tilfredse med de generelle cykelparkeringsmuligheder i 2025. Status for denne målsætning fremgår af tabel 5 og figur 2.

Cykelejskab

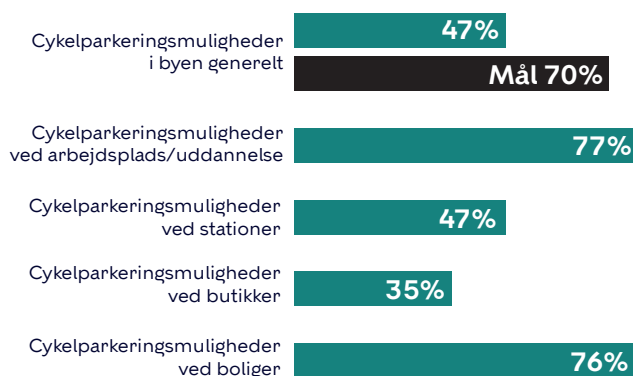
Adgangen til en cykel er en forudsætning for at cykle, og i København er der flere cykler end indbyggere. Derudover er bestanden af elcykler og ladcykler vokset de seneste år. Antallet af by- og udlejningscykler (Donkey Republic, Lime, Tier og Bolt), såvel som cykler på abonnement er ligeledes vokset de seneste år. Eksempelvis findes der omtrent 15.000 abonnementscykler fra Swapfiets, som er en abonnementsordning, københavnere kan benytte sig af.

Cykelbestanden i København vises i tabel 6, og københavnernes brug af udlejningscykler- og løbehjul fremgår af tabel 7.



Cykelparkering i Vendersgade, foto Nadia Horsted

Figur 2 Status på tilfredshed med cykelparkering, 2022



Tabel 5 Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkering over tid

	2018	2020	2022	Mål 2025
Cykelparkeringsmuligheder i byen generelt	37%	44%	47%	70%
Cykelparkeringsmuligheder ved arbejdsplads / uddannelse	73%	79%	77%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved stationer	36%	43%	47%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved butikker	27%	33%	35%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved bolig	79%	80%	76%	

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Tabel 6 Cykelbestand i København (antal cykler ejet af indbyggere i Københavns Kommune)

	2018	2020	2022	2022 (andel af alle cykler)
Cykelbestand, alle privatejede cykler	672.560	736.600	745.800	100%
Heraf elcykler	-	18.200	26.800	3,6%
Heraf ladcykler (inkl. el og cykelanhængere)	33.268	24.800	40.000	5,4%

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Tabel 7 Københavnernes brug af udlejningscykler og -løbehjul, 2022

	Udlejningscykler (bicykler, leje- og delecycler) 2020	Udlejnings- løbehjul (inkl. elløbehjul) 2020	Udlejningscykler (bicykler, leje- og delecycler) 2022	Udlejnings- løbehjul (inkl. elløbehjul) 2022
Andel af københavnere, der har anvendt mindre udlejningskøretøjer det seneste år	7%	22%	8%	10%
Andel af københavnere, der forventer at anvende mindre udlejningskøretøjer fremover		12%		6%
Andel af københavnere, der er generet af andres brug af mindre udlejningskøretøjer	24%	53%	19%	37%

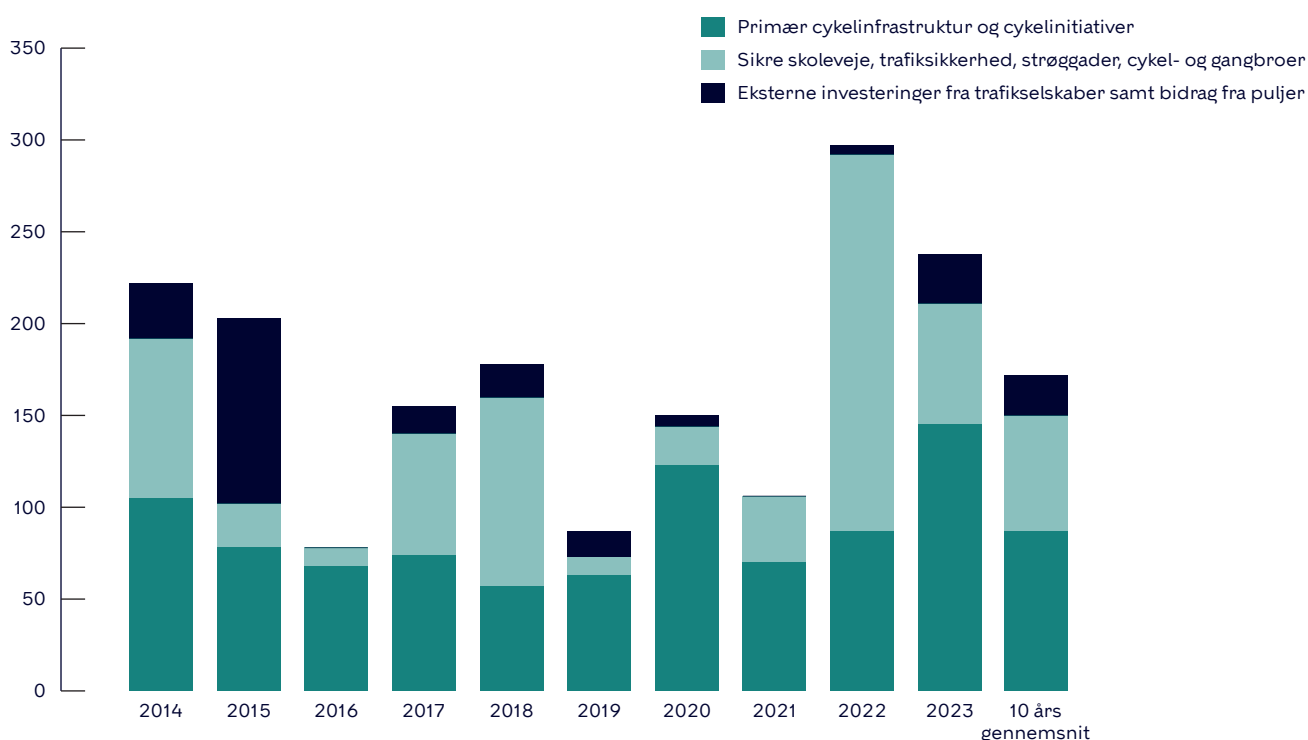
Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Investeringsniveau

Ved de årlige budgetforhandlinger afsættes der midler til realisering af initiativer på cykelområdet. Det omfatter dels cykelrelaterede initiativer, som er direkte målrettede cyklister, såsom cykelstier, cykelparkering mv. Derudover er der initiativer, der også kommer f.eks. fodgængere eller kollektiv transport til gode, heriblandt sikre skoleveje, trafikikkerhed, strøggader og cykel- og gangbroer. Desuden er der igennem tiden givet tilskud til cykeltiltag i København fra statslige puljer, private donorer og fra trafikelskaber, hvilket fremgår som eksterne investeringer i grafen nedenfor.

Grafen på figur 3 nedenfor viser investeringsniveauet på cykelområdet de seneste 10 år samt et årligt gennemsnit.

Figur 3 Investeringsniveau på cykelområdet 2014-2023, samt 10 års gennemsnit



Kilde: Forvaltningens egne opgørelse

Udvidelse af "I bike Cph-konceptet"

Forud for Tour de France's ankomst til København blev det velkendte logo "I bike CPH" redesignet, så det ikke kun er ét logo, men i stedet et koncept som nemmere kan målrettes en specifik målgruppe, et event eller for en bydel. Se eksempler her:



Det gamle logo fra 2006



Den nye identitet, 2021



Tour de France 2022, foto Claudia Dons

Målinger på nyeste supercykelstier i København

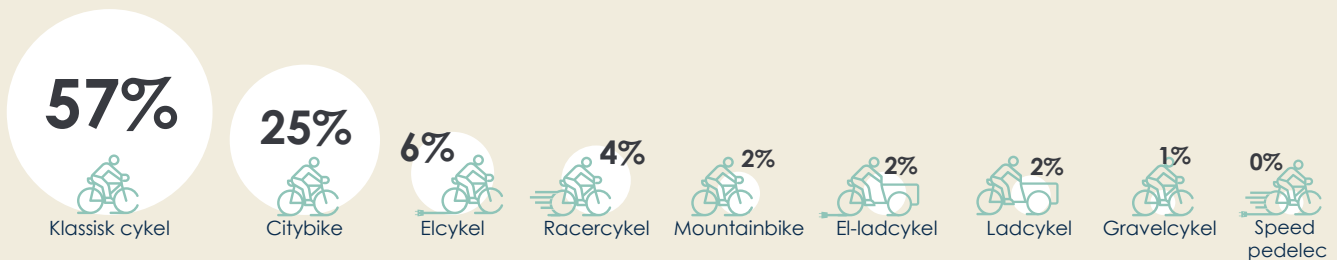
I september 2022 blev der lavet målinger på supercykelstrækningen fra Øresund St. til Svanemøllen St. Strækningen er 9,5 km lang og løber via to supercykelstier; Københavneruten og Lyngbyruten. Strækningen er en god pendlerkorridor for både københavnere og pendlere fra nabokommunerne Gentofte og Tårnby.

Der er lavet cykeltællinger to steder på strækningen, som blev sammenlignet med tællinger fra 2014. Begge steder kan man se en stor stigning i cykeltrafikken på hhv. 165 % og 87 % fra 2014 til 2022.

Samtidigt er der udarbejdet en spørgeskemaundersøgelse på baggrund af ca. 500 respondenter, hvor cyklisterne bl.a. har svaret på hvilken type cykel de benyttede, om de vil betegne sig som nye cyklister på strækningen, og hvad årsagen er til, at de har valgt at cykle på strækningen.



CYKELTYPEFORDDELING

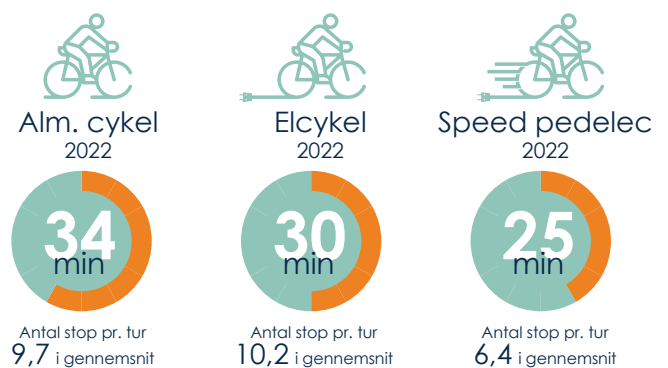
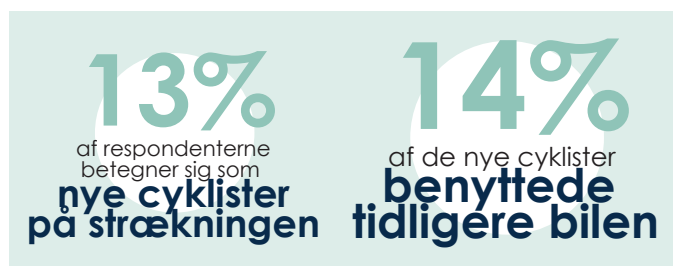


I spørgeskemaundersøgelserne angav 66 ud af 519 respondenter, svarende til 13%, at de vil betegne sig selv som nye cyklister på strækningen. Heraf benyttede 14% primært bil tidligere, 16% brugte tog eller metro og 59% cyklede i forvejen.

Årsagerne til, at de vælger at cykle på strækningen, er primært:

1. Det er den hurtigste rute (53%)
2. Det er den korteste rute (44%)
3. Bor eller har ærinde på strækningen (40%)

Der er foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger. Ruten er gennemkørt 5 gange i myldretiden i hver retning på en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. På en almindelig cykel er det tilstræbt at opretholde en hastighed på 20 km/t. På elcykel og speed pedelec var det henholdsvis 25 og 35 km/t. Der er 29 lyskryds på de 9,5 km, og målinger viste, at man i gennemsnittet stopper 9,7 på en almindelig cykel og 10,2 gange på en elcykel.



Kilde: Evalueringsrapport 2022, Via trafik

STATUS PÅ BILPARKERING

Opsummering

Københavns Kommune arbejder for at sikre tilstrækkelige parkeringsmuligheder for byens borgere og gæster, og arbejder samtidig med at sikre bæredygtighed på parkeringsområdet. Det betyder blandt andet en række tiltag for at fremme el- og delebilisme.

På parkeringsområdet har der i 2022 været fokus på bæredygtige tiltag, hvor især elbilspladser og delebilspladser har været i fokus. I arbejdet med at optimere parkeringsforholdene for elbiler besluttede Borgerrepræsentationen med Budget 2023 (6. oktober 2022, B, C, D, I, O, V, Ø og Å), at elbiler fremadrettet kan parkeres tidsbegrænset i de kommunale tretimers zoner. Denne beslutning blev indført den 1. oktober 2022.

I 2022 fortsatte kommunen arbejdet med at udmønte beslutningen fra Budget 2022 om kommunale tidsbegrænsede parkeringszoner. Tiltaget har til hensigt at begrænse trængsel fra udefrakommende biler, der langtidsparkerer i randområder ved de eksisterende parkeringszoner. De nye tretimers tidsbegrænsede zoner forventes at træde i kraft inden udgangen af 2023.

I det følgende ses en række oversigter over parkeringsdata.

Parkeringspladser

Der er imarts 2023 registreret ca. 126.000 kommunale parkeringspladser i København. Heraf er ca. 53.100 beliggende i betalingszonerne. Tabel 1 viser en fordeling af parkeringspladser per bydel.

Med aftalerne om kommunens budget for 2022 og 2023 er det politisk vedtaget, at der de kommende år skal reserveres 7.100 parkeringspladser til delebiler og elbiler. Forvaltningen vil således i perioden 2022-2025 omdanne almindelige parkeringspladser til 7.100 delebilspladser og elbilspladser, hvoraf er ca. 400 pladser oprettet i 2022. Se tabel 2 og 3.



Foto Colourbox

Parkeringslicenser

Københavns Kommune udsteder parkeringslicenser, som giver ret til parkering til reduceret pris i et område nær boligen. Betalingsområdet er inddelt i ni licenszoner, mens hver af de tidsbegrænsede zoner udgør en licenszone. Licensen til de tidsbegrænsede zoner er gratis.

Som vist i tabel 4 og 5 udstedes der i nogle licenszoner flere licenser, end der er registrerede parkeringspladser.

Tabel 1 Parkeringspladser fordelt på bydele, marts 2022

Bydel	Antal pladser
Amager Vest	12.113
Amager Øst	15.015
Bispebjerg	10.753
Brønshøj-Husum	12.064
Indre By	12.487
Nørrebro	12.169
Valby	12.759
Vanløse	10.998
Vesterbro-Kgs. Enghave	10.657
Østerbro	16.842
Total	125.857

Tabel 2 Udviklingen i antal delebilspladser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2021-2022

Bydel	2021	2022
Amager Vest	28	47
Amager Øst	18	48
Bispebjerg	5	7
Brønshøj-Husum	7	9
Indre By	48	98
Nørrebro	43	81
Valby	15	16
Vanløse	10	16
Vesterbro-Kgs. Enghave	56	84
Østerbro	51	88
Total	281	494

Tabel 3 Udviklingen i antal el-køretøjspladser med tilhørende ladestandere på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2019-2022.

Bydel	2019	2020	2021	2022
Amager Vest	44	60	90	90
Amager Øst	28	36	72	72
Bispebjerg	8	8	8	8
Brønshøj-Husum	4	4	4	4
Indre By	192	258	266	347
Nørrebro	78	112	190	224
Valby	45	61	67	107
Vanløse	4	4	4	18
Vesterbro-Kgs. Enghave	62	94	146	183
Østerbro	81	159	294	418
Total	546	796	1.141	1.471

Tabel 4 Licenzoner i betalingsområder, marts 2023

Licenzzone	Beboer-licenser	Erhvervs-licenser	Total	Antal P-pladser
Amager Nord	5.745	72	5.812	6.157
Christianshavn	1.488	32	1.520	1.383
Indre By	7.129	256	7.385	8.658
Indre Nørrebro	4.619	96	4.715	4.894
Indre Østerbro	8.919	161	9.080	9.971
Valby	2.707	56	2.763	3.197
Vesterbro	6.022	130	6.152	6.530
Ydre Nørrebro	5.677	84	5.761	7.027
Ydre Østerbro	4.893	62	4.955	5.138

Tabel 5 Licens i tidsbegrænsede zoner, marts 2023

Licenzzone	Beboer-licenser	Erhvervs-licenser	Total	Antal P-pladser
Grønjord	380	4	384	760
Havnestaden	985	0	985	738
Den Hvide Kødby	0	41	41	379
Hellerup Station	371	0	371	273
Lergravsparken	2.439	19	2.458	2.332
Vanløse	2.190	32	2.222	2.138
Valby Syd	1.483	38	1.521	1.526
Nordvest	4.195	214	4.409	4.328

Parkeringslicenser fordelt på køretøjer

Kommunerne har mulighed for at prisdifferentiere parkeringslicenser på baggrund af miljøhensyn, og i Københavns Kommune er beboerlicenserne inddelt i forskellige priskategorier afhængig af køretøjets brændstofforbrug. Se Tabel 6 for en oversigt over de forskellige priskategorier. Faldet kan skyldes, at el- og brintkøretøjer fra 1. januar 2020 blev undtaget betaling for parkering på kommunale p-pladser på gadeplan. Der har generelt i hele Københavns kommune været en markant stigning i antallet af hjemmehørende elbiler i løbet af 2022. Bestanden af elbiler i hele Københavns Kommune er ifølge Danmarks Statistik ca. 10.000 elbiler (herunder personbiler og erhvervs køretøjer) primo 2023.

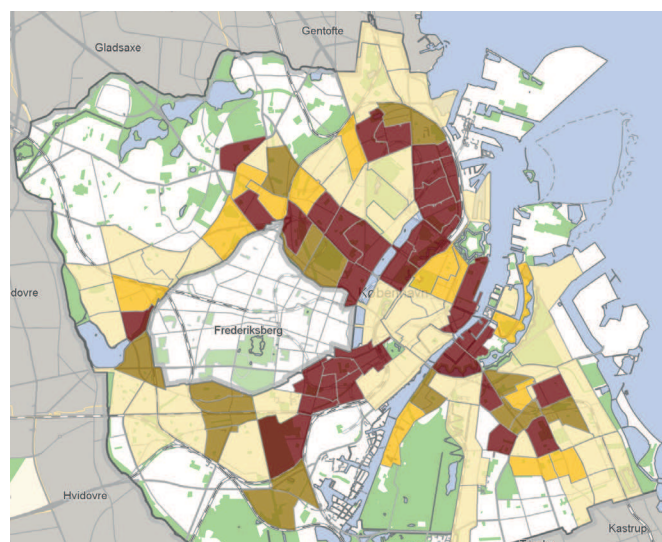
Mange elbilsejere har ikke behov for at anskaffe sig beboerlicens, da elbiler parkeres gratis på kommunale parkeringspladser. Dog vælger nogle elbilsejere at få en beboerlicens så køretøjet kan parkeres i kommunens underjordiske p-anlæg eller på en af kommunens lejede parkeringspladser under Israels Plads.

Parkeringsbelægning

To gange årligt udføres der parkeringstællinger i 86 tælleområder i byen. I 2022 er der desuden udført tællinger i 17 yderligere områder af byen i forbindelse med arbejdet omkring oprettelse af tidsbegrænsede parkeringszoner. De nye tidsbegrænsede parkeringszoner er en del af kommunens budgetaftale 2022. Det forventes, at zonerne er oprettet ved udgangen af 2023.

Parkeringsbelægningen er forholdsvis uændret siden sidste år.

Figur 1 Seneste parkeringsbelægning kl. 22 fra efterår 2021



Belægningsprocent kl. 22

- Under 80%
- 80-90%
- 90-100%
- Over 100%

Tabel 6 Beboerlicenser fordelt på kategori 2020-2023

Kategori	August 2020*		Marts 2022		Marts 2023	
	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser
Elbil, brintbil og elmotorcykel	200	795**	205	557**	215	702
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.000	27.420	1.015	28.952	1.335	28.081
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.000	5.518	2.030	5.424	2.405	5.101
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.000	7.889	2.030	7.073	2.405	6.321
Forbrug ikke registreret	2.000	978	2.030	504	2.405	475
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	4.000	10.211	4.060	7.816	5.530	6.519
Total		52.811		50.326		47.199

*Nye højere priser trådte i kraft 1. april 2022. Borgerne blev først opkrævet ny pris ved fornyelse af licens

**Pr. 1. januar 2020 er det gratis at parkere el- og brintkøretøjer på kommunale p-pladser på gadeplan.

Kilde: Københavns Kommunes P-licenssystem og kk database

STATUS PÅ FREMKOMMELIGHED

Opsummering

Dette bilag ser på, hvilke tiltag foretaget i 2022, som er med til at forbedre fremkommeligheden på byens vejnet. Dernæst dykkes ned i konkrete nøgletal for cykel og biltrafik for 2022.

Tiltag i 2022, der forbedrer fremkommeligheden

I 2022 er flere tiltag sat i værk, som er med til at styrke trafikafviklingen og forbedre fremkommeligheden i København. Flere af de investeringer, der er i Infrastrukturplanen, som f.eks. cykelstier, lægger man som trafikant hurtigt mærke til. Men ofte er tiltagene ikke synlige for den enkelte trafikant, som f.eks. udskiftning af modems i trafiksignalanlæg eller en forbedret omfordeling af grøntider.

Selvom tiltagene ikke er direkte synlige for trafikanterne, vil Københavnerne og byens brugere hurtigt lægge mærke til, hvis Teknik & Miljøforvaltningen ikke kontinuerligt arbejder for at forbedre trafikafviklingen og fremkommeligheden.

Udskiftning af modem

Alle Københavns Kommunes trafiksignalanlæg har et modem installeret, hvori der sidder et simkort, som gør det muligt for anlægget at være online. En stabil netværksforbindelse sikrer blandt andet, at forbindelsen til trafiksignalanlæggene opretholdes, samt at de grønne bølger på udvalgte strækninger fastholdes.

I starten af 2023 begyndte teleselskaberne at lukke for 3G for at gøre plads for 4G og siden 5G. Derfor påbegyndte forvaltningen allerede i 2022 arbejdet med at udfase de modems, som kun fungerer op til 3G, og erstatte dem med modems, som kan klare 4G og 5G.

I alt skal over 200 modems udskiftes. Dette sikrer, at forvaltningen opretholder den bedst mulige fremkommelighed igennem byens trafiksignalanlæg.

Trafikledelseskameraer

I 2022 blev nye trafikledelseskameraer integreret på trafikledelsesplatformen MobiMaestro. Teknik & Miljøforvaltningen råder over ca. 50 trafikledelseskameraer, der er placeret på strategiske steder i København i forbindelse med større trafiksignaler. Via MobilMaestro kan der nemt skiftes mellem de enkelte kameraer eller laves specielle visninger. Dataene lagres ikke, men fungerer udelukkende som øjne på vejene.

Under sommerens Tour de France fik forvaltningen alvor sat trafikledelseskameraerne i spil, hvor de var med til at understøtte den operative trafikledelse og skabe overblik over, hvordan trafikken forløb på vejene omkring Tour de France-ruten. Men også i det daglige er kameraerne til god gavn. Via livefeed kan der hurtigt skabes et overblik over hændelser på vejnettet og tjekkes, hvad der fx forårsager kø.



Foto Troels Heien

Scenarier

Begivenheder, arrangementer eller uforudsete hændelser skaber nye trafikale mønstre i en afgrænset periode. I 2022 er der arbejdet på at imødekomme de situationer, hvor trafikken ikke opfører sig, som vi er vant til – f.eks. pga. afspærrede veje ved arrangementer eller under vejarbejder, øget trafik ved julehandlen eller, når tusindvis af tilskuere fra Parken skal hjem.

Ved hjælp af trafikledelsesplatformen MobiMaestro opsættes scenarier, der i en tidsbegrænset periode er med til at aflaste den trafikale situation og sikre en bedre fremkommelighed. Som for eksempel ved at skifte til bestemte programmer i trafiksignalanlæggene i nærheden af fx Fisketorvet eller Fields på de dage og tidspunkter uden for myldretiden, hvor vi ved, der vil være øget trængsel fx under julehandlen.

Udrulning af Dynamiske Bånd

Hvert trafiksignalanlæg har typisk en håndfuld signalprogrammer, hvor grøntidsfordelingen og omløbstiden er fastsat på en bestemt måde.

Hvis grøntiderne eller omløbstiderne i et trafiksignalanlæg skal ændres, så der f.eks. kommer mere grøntid i den ene retning end i den anden retning, kræver det typisk, at der skal programmeres et nyt trafiksignalprogram.

Men i 2017 påbegyndte forvaltningen arbejdet med at sætte en ny standard for programmeringen af trafiksignalprogrammer. Dette arbejde har været godt i gang i 2022, og alle trafiksignalprogrammer bliver nu programmeret som standard med brugerparametre, der kaldes dynamiske bånd. Ved at ændre brugerparameteren kan grøntiden på kort tid omfordes fra den ene retning til den anden uden at udarbejde et nyt trafiksignalprogram.

Trafikale mønstre

Regnvejr påvirker de trafikale mønstre

Det er undersøgt, hvorvidt vejret påvirker trafikanterne. Den 8.-9. september samt den 26.-30. september 2022 faldt der store mængder nedbør i København. Figur 1 viser den normaliserede trafikbelastning på hverdage i september 2022 for biler og cykler på seks lokationer i alt. Grafen viser, at cyklisterne er mere påvirket af vejrliget end bilisterne.

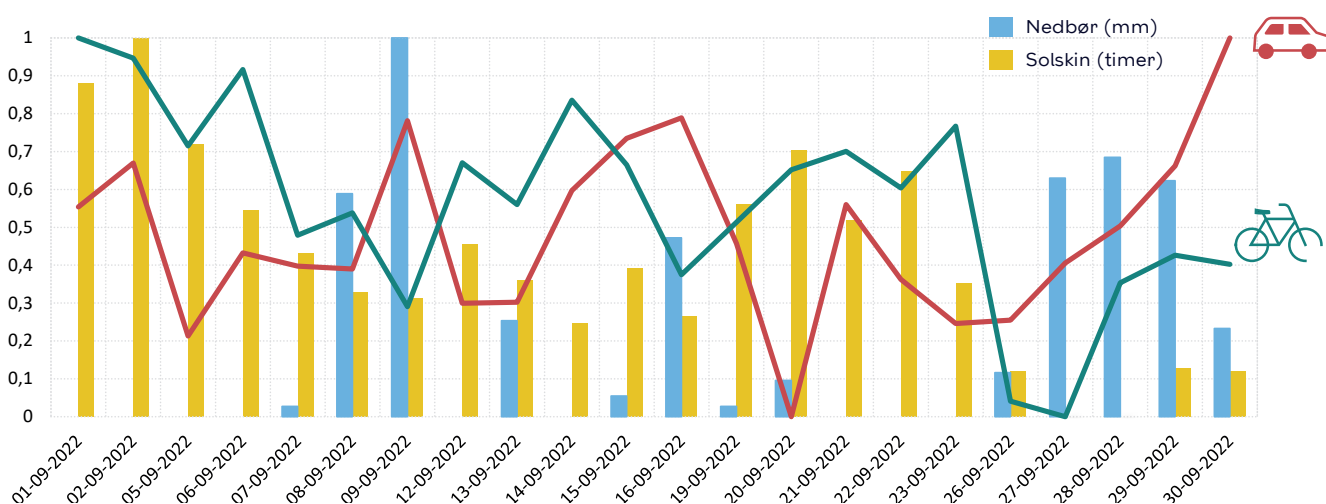
Bil- og cykeltrafik på hverdage i september 2022 sammenlignet med vejrdata fra DMI Normaliseret data er en statistisk metode, hvor alle værdier ligger mellem 0 og 1, og hvor 0 svarer til minimum- og 1 til maksimumværdien af et datasæt og bruges til at sammenligne forskellige datasæt med forskellige skalaer.

Minimum-værdien for biltrafik er 28.752 køretøjer (hvilket svarer til "0" i figur 1) og maksimum-værdien for biltrafik er 35.435 køretøjer (hvilket svarer til "1" i figur 1). Minimum-værdien for cykeltrafik er 24.428 (hvilket svarer til "0" i figur 1) og maksimum-værdien for cykeltrafik er 35.832 (hvilket svarer til "1" i figur 1).

Minimum-værdien for nedbør er 0,0 mm (hvilket svarer til "0" i figur 1) og maksimum-værdien for nedbør er 14,6 mm (hvilket svarer til "1" i figur 1).

Minimum-værdien for solskin er 0,1 timer (hvilket svarer til "0" i figur 1) og maksimum-værdien for solskin er 12,6 timer (hvilket svarer til "1" i figur 1).

Figur 1 Bil- og cykeltrafik afhængig af vejret i september 2022

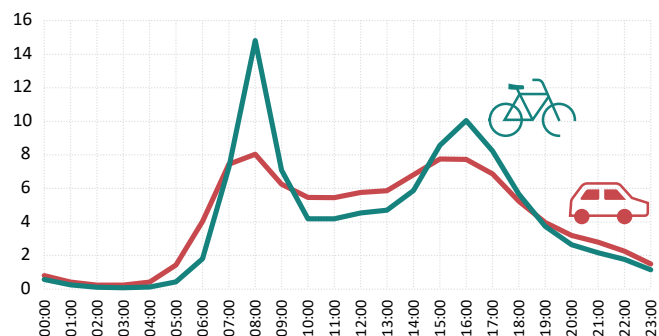


Fremkommelighed for cykler og biler i 2022

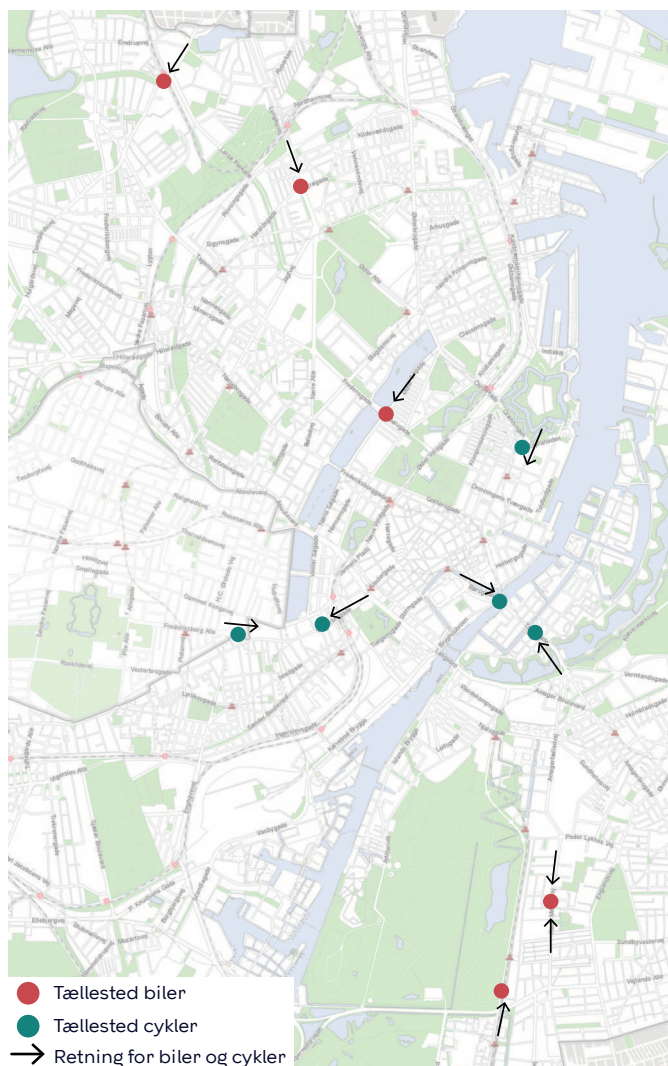
Trafikanter fordelt over et helt hverdagsdøgn i hele 2022

På fem udvalgte lokationer for cyklister og fem udvalgte lokationer for bilister er der indsamlet sensordata af antallet af cyklister og bilister. Figur 2 viser den samlede døgnvariation for alle hverdage (mandag - fredag) i hele 2022 for cykeltrafik (grøn kurve) og biltrafik (rød kurve).

Figur 2 Den procentvise andel af samlet hverdagsdøgnstrafik i 2022 baseret på sensordata fra fem udvalgte lokationer for cykler og fem udvalgte lokationer for bilister. Fx er der kl. 08.00 på de udvalgte lokationer ca. 15% af hverdagsdøgnets samlede cyklister. Og kl. 16.00 ca. 8% af hverdagsdøgnets bilister



Figur 3 Placeringen af de målte lokationer for biler og cykler



Ikke overraskende er spidsbelastningerne, hvor der er flest biler og cykler, i morgentimerne mellem kl. 07.00-09.00 og igen i eftermiddagstimerne fra kl. 15.00-17.00.

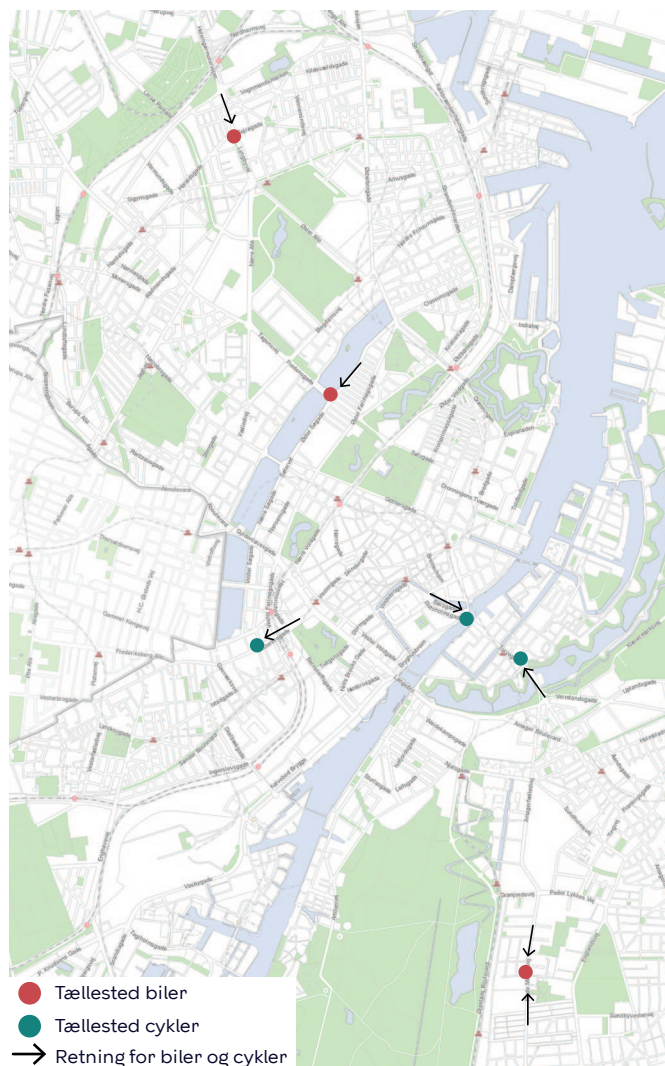
Især efter morgenmyldretiden topper antallet af cyklister markant. Også for biler ses tendensen i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne, dog knapt så markant.

Trafikanter fordelt på hverdage kl. 06.00-18.00 i september

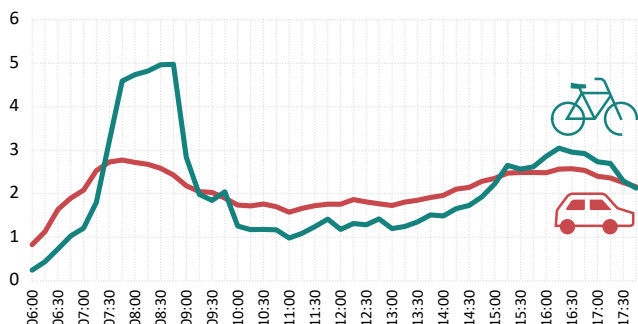
På tre udvalgte lokationer for henholdsvis cykler og biler, er der set på, hvordan trafikken på hverdagsdøgnene i september 2022 fordeler sig i tidsrummet 06.00-18.00 i et interval på 15 min. Ved at se på 15-minutters interval, i stedet for en hel time, bliver det tydeligt, hvor intensivt især cykeltrafikken om morgenen er.

For cyklisterne er det tydeligt, at intensiteten af myldretiden er højere om morgenen i en kortere periode på en time (fra kl. 07.45-08.45) hvorimod myldretiden om eftermiddagen for cyklisterne er spredt ud over to timer fra kl. 15.15-17.15.

Figur 5 Placering af lokationer, hvor der er foretaget tællinger



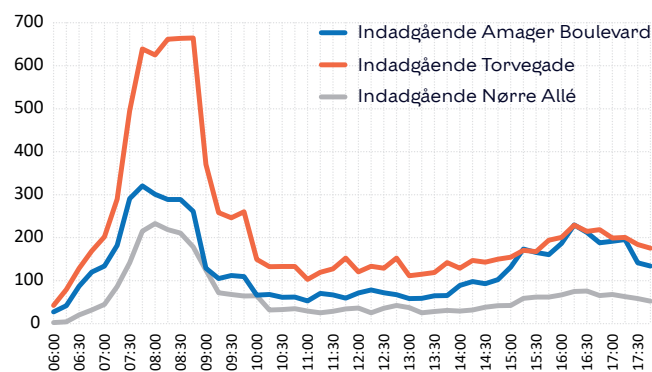
Figur 4 Procentvis andel af den samlede døgnvariation for alle hverdage (mandag - fredag) i september 2022 for cykeltrafik (grøn kurve) og biltrafik (rød kurve) i et 15 minutters interval fra kl. 06.00-18.00. Der er indsamlet sensordata fra tre lokationer for cykler og tre lokationer for biler



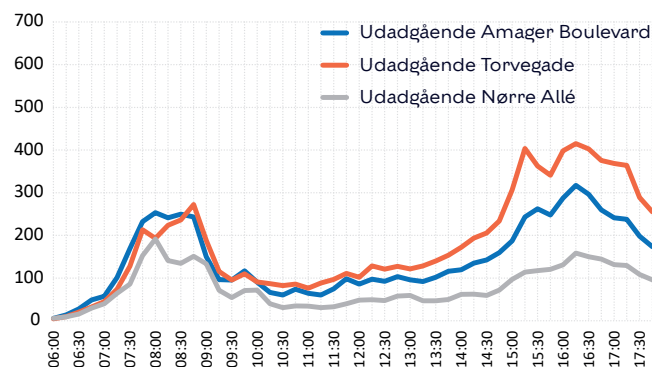
Cykeltrafik

Der er drøn på cykelstierne ind til byen om morgenen. Der er set på, i hvilken retning cyklisterne cykler i myldretiden ved at indsamle sensordata for antallet af cyklister på tre lokationer i hver deres retning. Som figur 6 viser, har størstedelen af cyklisterne retning ind mod byen om morgenen, og figur 7 viser, at de har retning ud ad byen om eftermiddagen. Retning og lokation for dataindsamlingen ses på kortet figur 8.

Figur 6 Gennemsnitlig døgnvariation for alle hverdage (mandag - fredag) i september 2022 for antallet af indadgående cykeltrafik, baseret på sensordata for 3 lokaliteter hen over døgnet spidsbelastningstimer (kl. 6-18) i et 15 min. interval



Figur 7 Gennemsnitlig døgnvariation for alle hverdage (mandag - fredag) i september 2022 for antallet af udadgående cykeltrafik, baseret på sensordata for 3 lokaliteter hen over døgnet spidsbelastningstimer (kl. 6-18) i et 15 min. interval



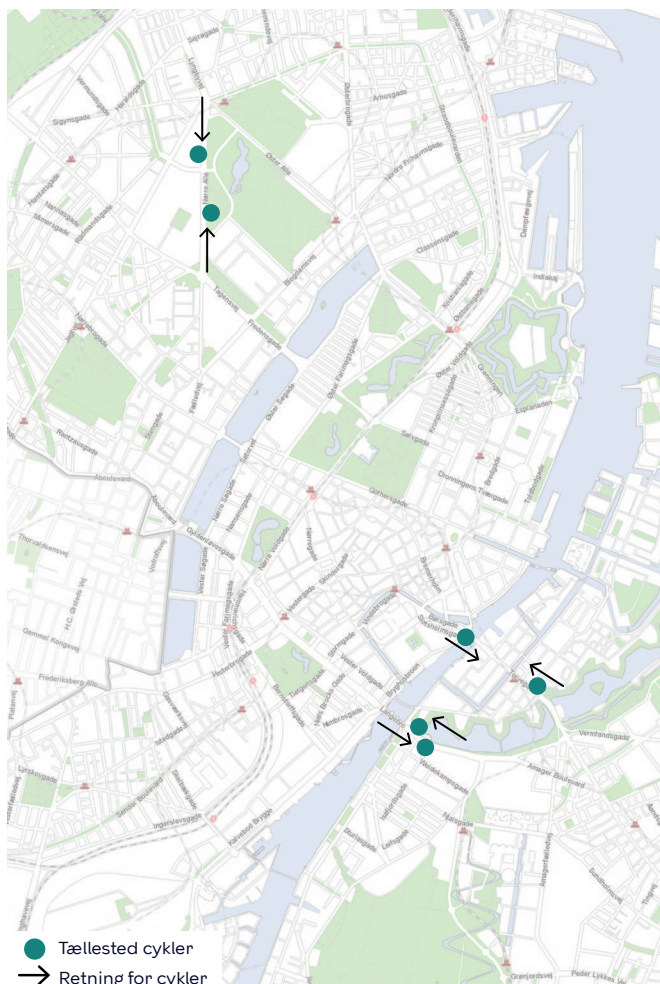
Cykelfremkommelighed

Fremkommelighed for cyklister i København påvirkes af mange forskellige faktorer. Det kan være vejarbejde, antallet af cykler, bredden på cykelstien, de trafikale forhold, hvor længe man skal vente for rødt ved lyskryds og meget mere.

Fremkommeligheden for cyklister kan påvirkes i en positiv retning ved f.eks. at arbejde med samordningerne og de grønne bølger langs de store cykelkorridorer. En samordning består af flere trafiksignalanlæg, som er timet, så de passer til hinanden. Det gør, at man kan lave en grøn bølge på strækningen, og for den enkelte cyklist betyder det blandt andet, at rejsetiden forbedres.

Derfor kan det have negative konsekvenser for fremkommeligheden for cyklister, hvis der foretages ændringer i ét trafiksignalanlæg uden, at det gennemtænkes med de andre trafiksignalanlæg på strækningen. Derfor er det vigtigt ved ombygninger af veje eller lyskryds, samt hvis der opsættes grønne svingpile for biler, eller der sker en prioritering af busserne, at tænke de afledte konsekvenser for hele strækningen med i arbejdet.

Figur 8 Kort over retning og målested for cykeltrafik indadgående og udadgående



Biltrafik

Kørehastigheder

Københavns Kommune indsamler blandt andet data om rejsetider, dvs. den tid det tager at komme fra A-B på udvalgte strækninger, og der ses også på, hvordan gennemsnitshastighederne er.

Tabellen herunder viser otte udvalgte strækninger. Se figur 10 over strækningerne.

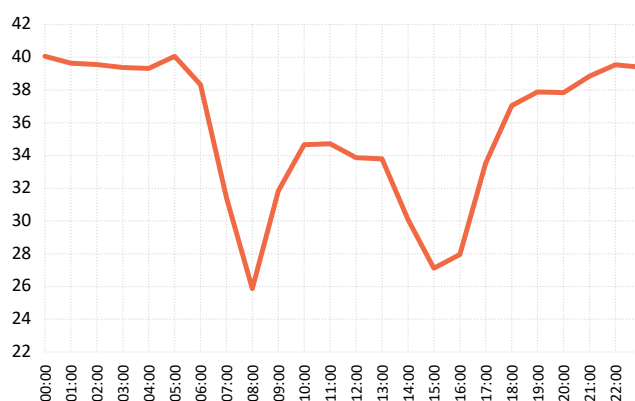
I tabellen ses de gennemsnitlige kørehastigheder og rejsetider i begge retninger sammenlagt på udvalgte strækninger for hverdagsdøgn i en uge i september 2022 sammenlignet med kørehastigheder og rejsetider for hverdagsdøgn i en uge i september 2021.

Gennemsnitshastigheder og rejsetider påvirkes af en lang række faktorer, som f.eks. kødannelser, vejarbejder, vejens udformning eller signalernes samordninger på strækningen.

Tabellen viser også, hvordan hastigheden falder, hvis rejsetiden stiger. På fire ud af otte strækninger er rejsetiden steget i 2022 sammenlignet med 2021. På de resterende strækninger er rejsetiden faldet.

Figur 11 viser et gennemsnit af kørehastigheden for biler på et gennemsnitshverdagsdøgn i en uge i september 2022 sammenlagt på de otte udvalgte strækninger (se figur 10 over strækningerne). Her ses det, at den gennemsnitlige kørehastighed falder betydeligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, hvilket indikerer trængsel på vejene. Men også i løbet af dagen opnår bilisterne ikke den hastighed, der er mulig i aften og nattetimerne. Så i løbet af dagen oplever bilisterne også trængsel på de udvalgte strækninger.

Figur 11 Gennemsnitshastighed for udvalgte strækninger over et gennemsnitshverdagsdøgn i en uge i september (d. 12.-18. sept. 2022)



Figur 9 Bilers hastighed og rejsetider. "Rejsetid 2022 (min)" og "Hastighed 2022 (km/t)" stammer fra d. 12.-18. sept. 2022 "Rejsetid 2021 (min)" og "Hastighed 2021 (km/t)" stammer fra d. 13.-19. sept. 2021

Strækning	Længde (km)	Rejsetid 2022 (min)	Rejsetid 2021 (min)	Hastighed 2022 (km/t)	Hastighed 2021 (km/t)
Amager Boulevard <-> Bella Center	3,33	5,6	5,3	35,9	37,5
Amager Boulevard <-> Kongelundsvej	2,72	5,4	5,2	30,5	31,2
Ring 2 Nord, Borups Alle <-> Tuborg Havn	5,11	10,1	9,9	30,2	30,9
Ring 2 Syd, Kongens Nytorv <-> Folehaven	7,87	15,1	15,7	31,2	30,0
Ring 2 Vest, Borups Alle <-> Folehaven	6,43	11,0	10,9	35,1	35,4
Ring 2 Øst, Kongens Nytorv <-> Tuborg Havn	5,88	10,8	11,8	32,5	29,8
Ryparken <-> Rådhuspladsen	4,95	9,7	10,3	30,6	28,9
Rådhuspladsen <-> Utterslev Mose	6,44	9,6	9,9	40,2	38,9

Figur 10 Strækninger for biler



STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHED

Opsummering

Dette bilag giver status på udviklingen af ulykker og ulykkestyper i trafikken både generelt for København og blandt forskellige trafikantgrupper. Der ses også på forskelle i Københavns bydele. Ulykkestal i bilaget bygger, medmindre andet er oplyst, på Vejdirektoratets officielle ulykkesdata, der stammer fra Politiets rapporter.

Data i det følgende beskriver ulykkesudviklingen frem til 2021, og er dermed fra årene under COVID-pandemien, hvor hjemsendelser og nedlukninger resulterede i mindre trafik på vejene. Samlet set har antallet af tilskadekomne i 2020 og 2021 ligget lavere end antallet af tilskadekomne i 2018 og 2019. Disse år lå til gengæld noget højere end de foregående år.

De endelige tal for 2022 er endnu ikke offentliggjort. Data i dette bilag medtager således kun ulykker, der er sket frem til 2021. Vejdirektoratet forventer at offentliggøre ulykkestal for 2022 i juni/juli 2023.

Trafiksikkerhed

I 2017 vedtog Borgerrepræsentationen en vision om, at ingen måtte blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken i 2025. Handlingsplanen blev i 2021 fulgt op af Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025, hvor der blev peget på fem temaer for trafiksikkerhedsarbejdet de kommende år.

Der er igennem den sidste tid igangsat flere initiativer indenfor hver af de fem indsatsområder:

- Bedre ulykkesdata
- Trafiksikkerhed i planlægningen
- Kompetente trafikanter
- Sikre køretøjer
- Sikre og trygge veje

Ulykkesudviklingen

Antallet af dræbte og tilskadekomne i 2021 ligger på niveau med 2020. Begge år er syv personer blevet dræbt i trafikken. Antallet af alvorligt tilskadekomne er steget lidt i forhold til 2020.

Tabel 1 Hovedtal for ulykker i 2020 og 2021

Politiets registreringer	2020	2021
Dræbte	7	7
Alvorligt tilskadekomne	156	168
Lettere tilskadekomne	130	121
Personskadeulykker	277	285
Materielskadeulykker	1.233	1.318

Store mørketal

Forvaltningen har igennem 2021 og 2022 været i tæt dialog med Region Hovedstaden og Vejdirektoratet for at få igangsat et regionalt/statsligt arbejde for at tilvejebringe bedre informationer om tilskadekomne, der bliver behandlet på Region Hovedstadens akutmodtagelser m.m.

Der er igangsat et projekt i Region Hovedstaden, der forventeligt vil give bedre ulykkesdata de kommende år. Der er ligeledes igangsat et projekt på Aalborg Universitet, der i samarbejde med et mindre antal kommuner – herunder Københavns Kommune – vil undersøge mulighederne for selvrapportering af ulykker for forsikringsselskabers kunder.

Begge nye datakilder forventes indenfor nogle år at kunne danne et endnu bedre beslutningsgrundlag for forebyggelse af trafikulykker.

På baggrund af de indikationer vi har om tilskadekomne, der bliver behandlet på akutmodtagelser, vurderes det, at:

- Antallet af tilskadekomne er ca. 10 gange så højt, som politiet registrerer.
- At mørketallet for cyklister er endnu højere end for tilskadekomne generelt.
- At andelen af eneulykker for cyklister er langt højere end politiet registrerer.

Omkostninger ved trafikulykker

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

60 km/t stort set udfaset

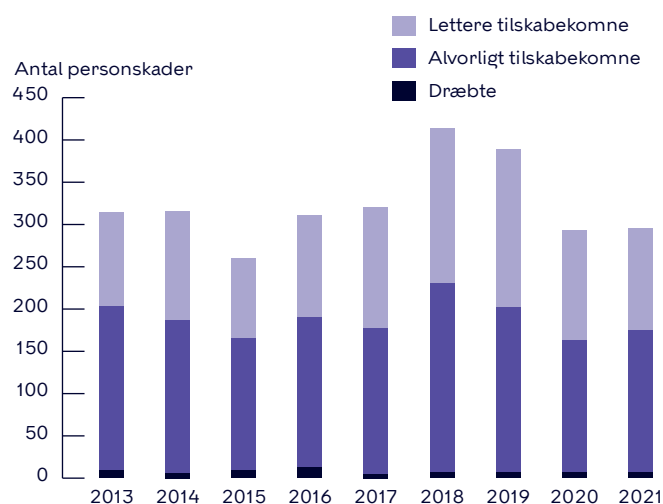
I løbet af 2021 og 2022 er hastigheden på de regionale veje sænket fra 60 km/t til 50 km/t. Vejdirektoratet har således også i 2022 nedsat hastighedsgrænserne på statsvejen fra Bispeengbuen til Hillerødmotorvejen fra 60 km/t til 50 km/t. Hastighedsgrænserne på Bispeengbuen og tunnelen under Bellahøj er dog 60 km/t mod tidligere 70 km/t.

Effekten af hastighedsnedsættelsen vil være færre tilskadekomne, mindre vejstøj, og vil samtidig være med til at understøtte projektet om generel hastighedsnedsættelse på det øvrige vejnet, der blev besluttet med Budget 2022.

Udviklingen i antallet af tilskadekomne

Igennem de sidste 10 år har antallet af tilskadekomne varieret noget. En tendens der også ses nationalt, og som de sidste år formodentlig i nogen udstrækning kan tilskrives Corona.

Figur 1 Udvikling i dræbte og tilskadekomne 2013-2021



Tabel 2 Absolutte tal for hhv. dræbte, alvorligt- og lettere tilskadekomne 2013-2021

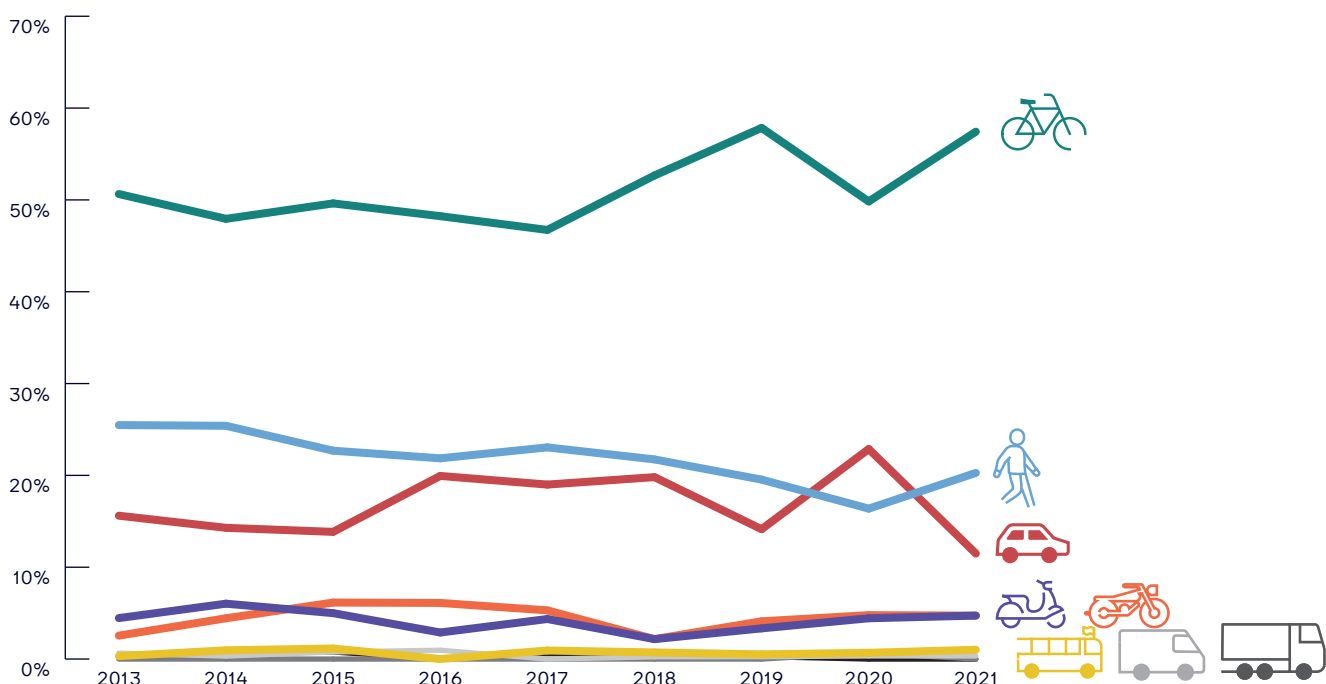
År	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Total
2013	9	195	110	314
2014	6	180	129	315
2015	9	157	94	260
2016	13	177	121	311
2017	5	172	144	321
2018	7	224	183	414
2019	7	195	187	389
2020	7	156	130	293
2021	7	168	121	296

Tilskadekomne fordelt på transportmiddel

Cyklister udgør forsat hovedparten af de tilskadekomne i trafikken. I 2/3 af ulykkerne, hvor en cyklist kommer til skade, er det en bil, der er modpart, men en cykel er modpart i ca. 9% af ulykkerne.

Det skal dog bemærkes, at der er en tendens til, at politiet sjældent optager rapport i ulykker, hvor kun fodgængere og cyklister er involveret. Dette skyldes, at disse uheld i mindre grad bliver meldt til politiet.

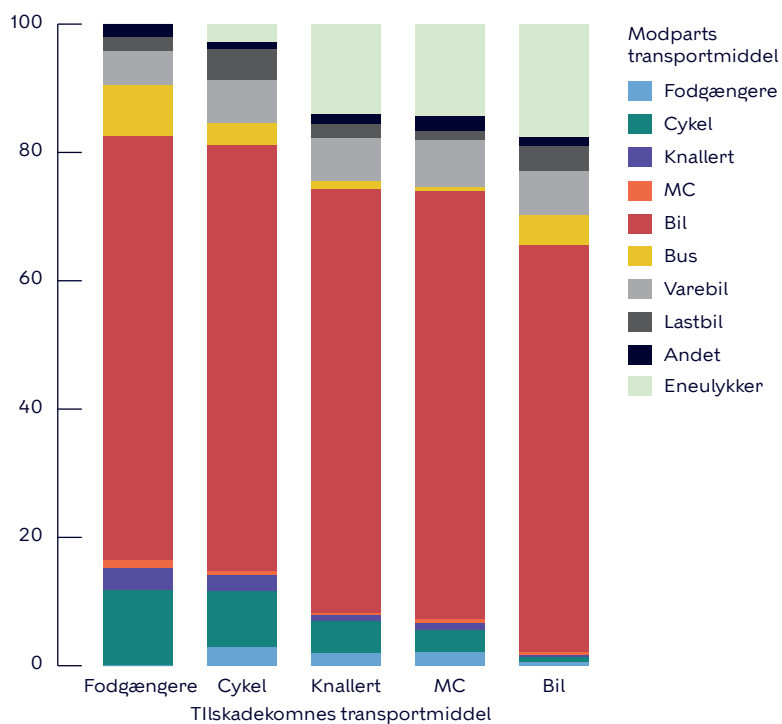
Figur 2 Fordelingen af personskade ud fra trafikantgrupper 2013-2021



Tabel 3 Fordelingen af personskade ud fra trafikantgrupper 2013-2021

År	Fodgænger	Cykel	Knallert	MC	Bil	Bus	Varebil	Lastbil	Andet
2013	25,48%	50,64%	4,46%	2,55%	15,61%	0,32%	0,64%	0,00%	0,32%
2014	25,40%	47,94%	6,03%	4,44%	14,29%	0,95%	0,32%	0,00%	0,63%
2015	22,69%	49,62%	5,00%	6,15%	13,85%	1,15%	0,77%	0,00%	0,77%
2016	21,86%	48,23%	2,89%	6,11%	19,94%	0,00%	0,96%	0,00%	0,00%
2017	23,05%	46,73%	4,36%	5,30%	19,00%	0,93%	0,00%	0,00%	0,62%
2018	21,74%	52,66%	2,17%	2,17%	19,81%	0,72%	0,24%	0,00%	0,48%
2019	19,54%	57,84%	3,34%	4,11%	14,14%	0,51%	0,26%	0,00%	0,26%
2020	16,38%	49,83%	4,44%	4,78%	22,87%	0,68%	0,34%	0,68%	0,00%
2021	20,27%	57,43%	4,73%	4,73%	11,49%	1,01%	0,34%	0,00%	0,00%

Figur 3 Fordeling på transportmidler for modparter (2017-2021)



Tabel 4 Fordeling på transportmidler for modparter (2017-2021)

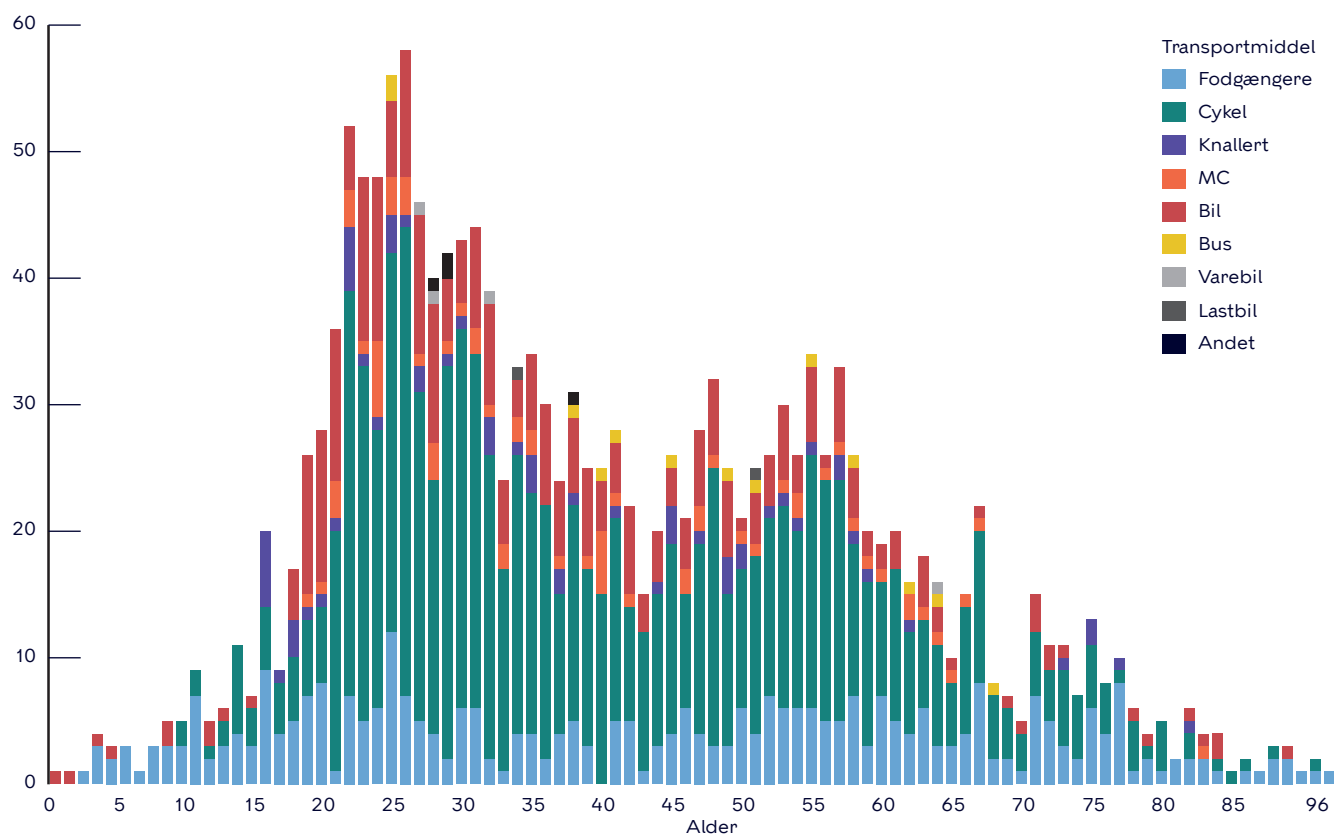
Tilskade	Modpart									
	Fodgængere	Cykel	Knallert	MC	Bil	Bus	Varebil	Lastbil	Andet	Eneulykker
Fodgængere	0,00%	11,81%	3,36%	1,23%	66,12%	7,95%	5,27%	2,32%	1,95%	0,00%
Cykel	2,90%	8,75%	2,48%	0,55%	66,45%	3,37%	6,82%	4,68%	1,17%	2,81%
Knallert	1,93%	4,94%	1,08%	0,24%	66,02%	1,33%	6,63%	2,29%	1,45%	14,10%
MC	2,15%	3,35%	1,20%	0,48%	66,75%	0,72%	7,18%	1,44%	2,39%	14,35%
Bil	0,53%	0,84%	0,18%	0,49%	63,58%	4,65%	6,81%	3,85%	1,55%	17,52%

Alder og transportmiddel (2017-2021)

Fordelingen af tilskadekomne på alder og køn adskiller sig væsentligt fra fordelingen i resten af landet. Den samlede andel af tilskadekomne cyklister er langt højere end i resten af landet og tidspunktet for, hvornår kurven topper, ligger også ca. 5 år højere i København end i resten af landet. Årsagen til det er formodentligt, at bilejerskabet er lavere i København blandt unge, og at København derfor har en lavere andel af unge, der kommer galt afsted i bil.

I hvor høj grad unge københavnere kommer til skade i bil uden for København, kan ikke afdækkes med tilgængelige data, da data fra Politiet alene omhandler ulykker på veje i København.

Figur 4 Dræbte og alvorligt tilskadekomne fordelt på alder og transportmiddel (2017-2021)



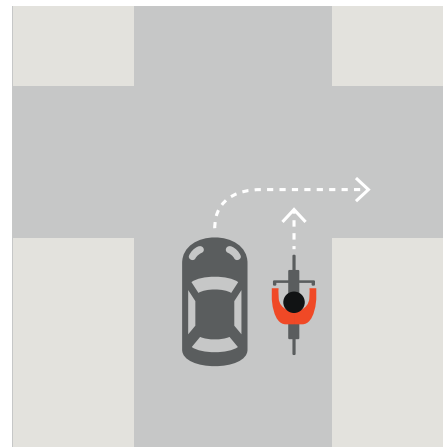
Ulykkestype

Manglende orientering, uopmærksomhed, for høj hastighed og dårlige oversigtsforhold er årsagerne til mange ulykker. I mere end 90% af ulykkerne er trafikantadfærd en væsentlig ulykkesårsag, og målrettede adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser og politikontrol kan påvirke trafikanternes adfærd i trafikken.

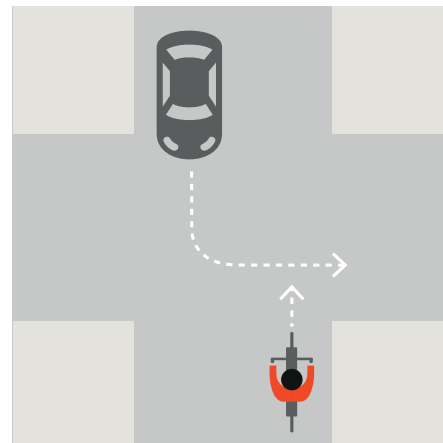
Infrastruktur, der er "selvforklarende", og systematisk indsats for at indrette vejene til den rette hastighed, samt at sikre tilstrækkelige oversigtsforhold er dog også væsentlige indsatser for at reducere antallet af tilskadedkomne i trafikken.

En opgørelse over ulykkesituationer og trafikantgrupper viser, at de fire mest udbredte ulykkesituationer medfører mere end en femtedel af alle tilskadedkomne i trafikken.

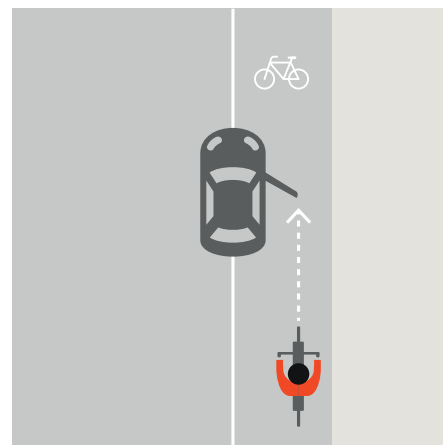
Den mest udbredte ulykkesituation er højresvingsulykker, hvor ligeudkørende cyklister køres ned af højresvingende biler.



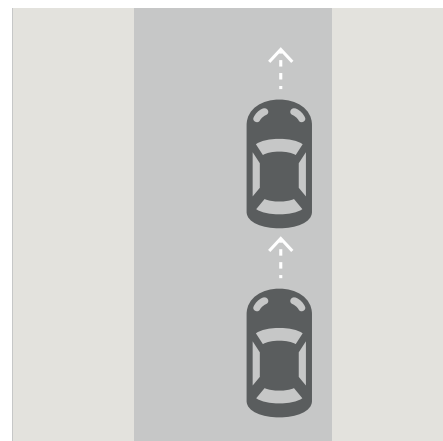
Højresvingende bil ind foran ligeudkørende cyklist (8,93%)



Venstresvingende bil ind foran ligeudkørende cyklist (4,67%)



Åbning af bildør rammer cyklist (3,44%)



Bagendekollisioner mellem personbiler (3,91%)

Kryds med flest personskader

Nedenfor en liste med de kryds, hvor politiet har registreret 5 eller flere personskadeulykker i perioden 2017-2021.

Tabel 5

Kryds	Personskader	Ulykker
Ågade-Jagtvej	10	31
H.C. Andersens Boulevard-Tietgensgade	10	40
Borups Alle-Hulgårdsvej	8	27
Jyllingevej-Jernbane Allé	8	10
Gyldenløvesgade-Nørre Farimagsgade	8	23
Borups Alle - Mågevej	8	15
Rådhuspladsen-Vesterbrogade	7	14
Amagerfælledvej-Ved Stadsgraven	7	11
Frederiksborgvej-Emdrupvej	7	10
Nørrebrogade-Jagtvej	7	18
Tagensvej-Jagtvej	7	20
Tuborgvej-Tagensvej	6	14
Frederikssundsvej-Åkandevej	6	18
Borups Alle - Hillerødgade	6	31
Hillerødgade-Lundtoftegade	6	11
Christmas Møllers Plads-Amagerbrogade	6	28
Gyldenløvesgade-Rosenørns Allé	6	11
H.C. Andersens Boulevard-Jarmers Plads	6	15
Gammel Køge Landevej-Vigerslev Allé	5	26
Ellebjergrvej-Borgmester Christiansens Gade	5	19
Vejlands Allé-Ørestads Boulevard	5	16
Holbækmotorvejen-Vigerslevvej	5	27
Øster Søgade-Webersgade	5	5
Godthåbsvej-Sallingvej	5	24
Søtorvet-Frederiksborggade	5	10
Folehaven-Retortvej	5	9
Gammel Køge Landevej-Carl Jacobsens Vej	5	20
Sydhavns Plads-Enghavevej	5	25
Jyllingevej-Ålekistevej	5	22
Roskildevej-Peter Bangs Vej	5	15

Figur 5 Kryds med mere en 4 tilskadekomne 2017-2021



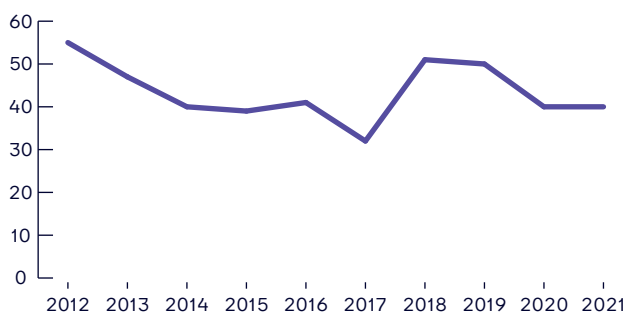
- Antal tilskadekomne
- Antal ulykker

Bydele

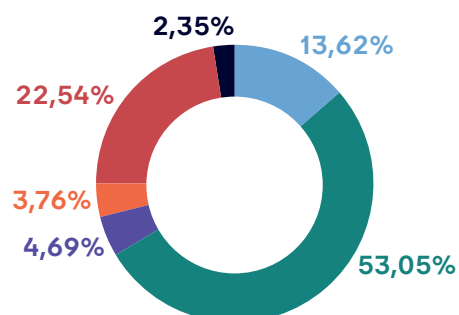
De trafikale forhold på tværs af bydele varierer meget. Der er således også stor forskel på udviklingen af personskader i de enkelte bydele, ligesom fordelingen på transportmiddel er forskellige fra bydel til bydel. Som eksempel illustreres henholdsvis antal af personskader samt tilskadekomne trafikanter fordelt på transportmiddel for bydelen Amager Vest herunder:

Amager Vest

Figur 6 Personulykker over tid

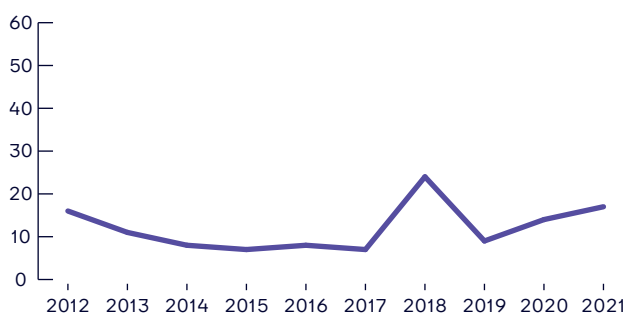


Figur 7 Personskader fordelt på transportform

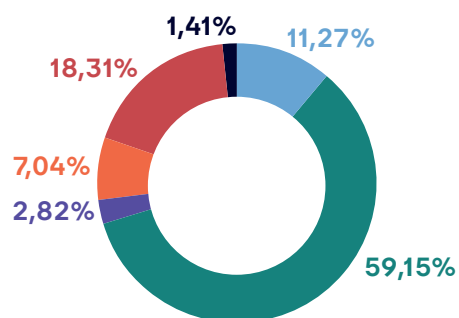


Amager Øst

Figur 9 Personulykker over tid

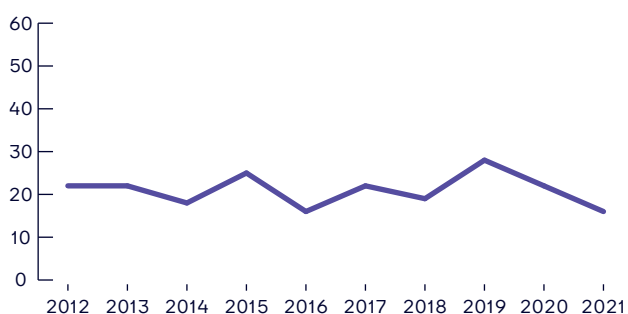


Figur 10 Personskader fordelt på transportform

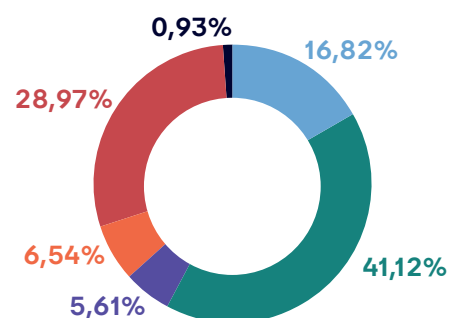


Bispebjerg

Figur 11 Personulykker over tid

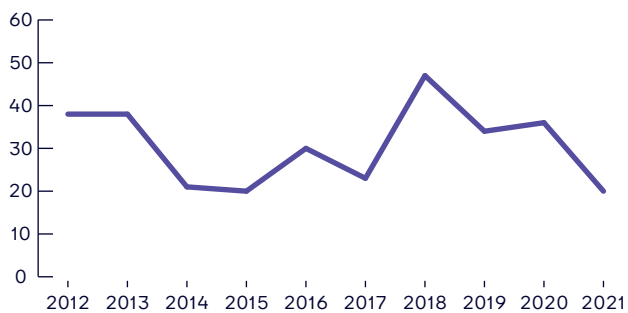


Figur 12 Personskader fordelt på transportform

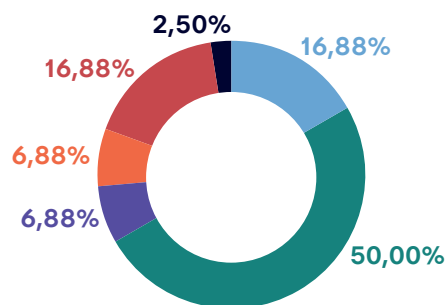


Brønshøj-Husum

Figur 13 Personulykker over tid

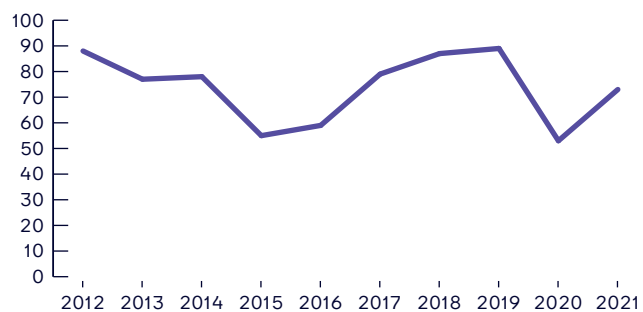


Figur 14 Personskader fordelt på transportform

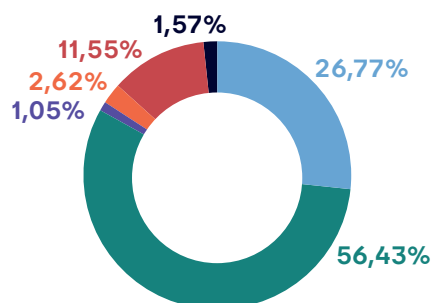


Indre By

Figur 15 Personulykker over tid

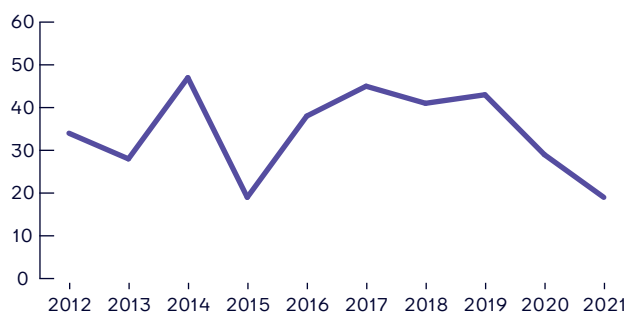


Figur 16 Personskader fordelt på transportform

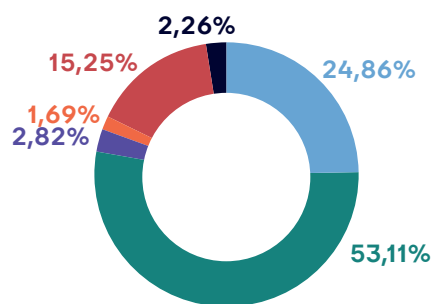


Nørrebro

Figur 17 Personulykker over tid

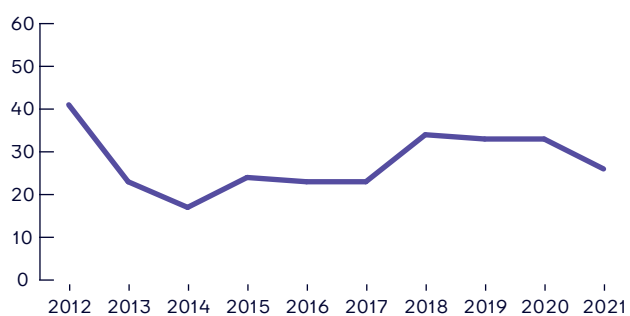


Figur 18 Personskader fordelt på transportform

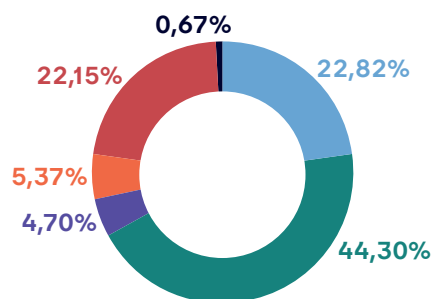


Valby

Figur 19 Personulykker over tid

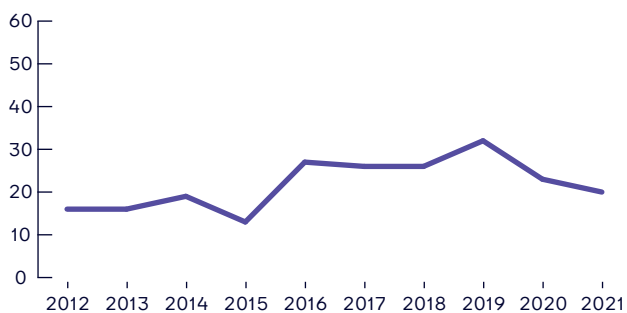


Figur 20 Personskader fordelt på transportform

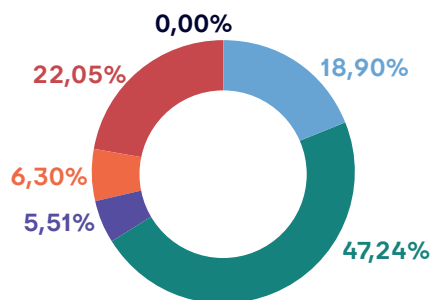


Vanløse

Figur 21 Personulykker over tid

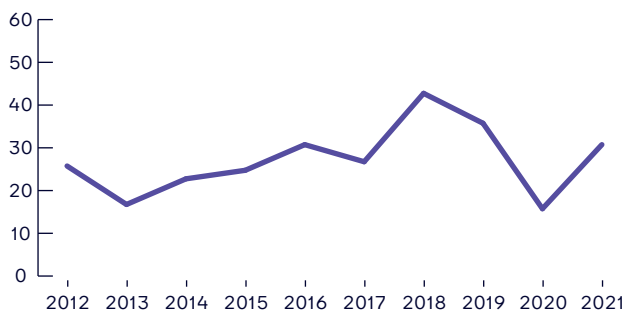


Figur 22 Personskader fordelt på transportform

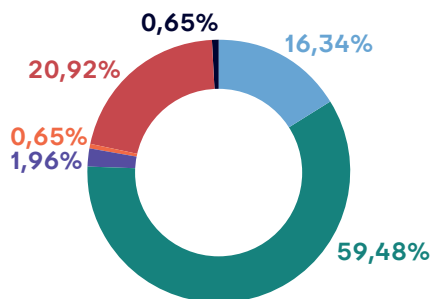


Vesterbro-Kongens Enghave

Figur 23 Personulykker over tid

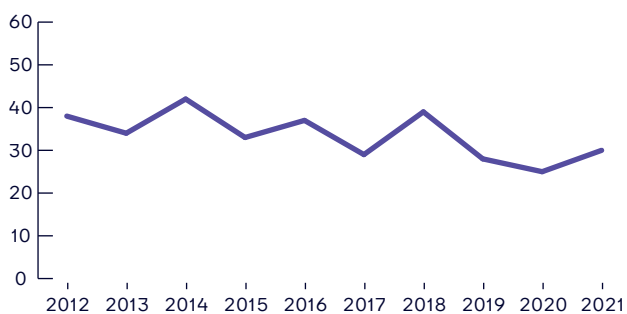


Figur 24 Personskader fordelt på transportform

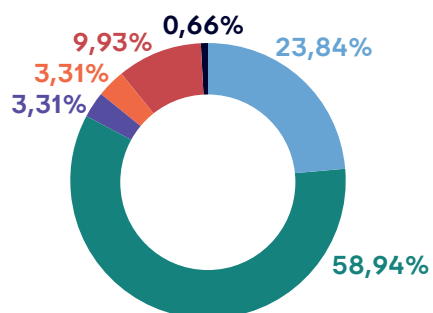


Østerbro

Figur 25 Personulykker over tid



Figur 26 Personskader fordelt på transportform



Tabel 6 Antal tilskadekomne fordelt på bydel 2012-2021

Bydel	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Amager Vest	55	47	40	39	41	32	51	50	40	40
Amager Øst	16	11	8	7	8	7	24	9	14	17
Bispebjerg	22	22	18	25	16	22	19	28	22	16
Brønshøj-Husum	38	38	21	20	30	23	47	34	36	20
Indre By	88	77	78	55	59	79	87	89	53	73
Nørrebro	34	28	47	19	38	45	41	43	29	19
Valby	41	23	17	24	23	23	34	33	33	26
Vanløse	16	16	19	13	27	26	26	32	23	20
Vesterbro-Kongens Enghave	26	17	23	25	31	27	43	36	16	31
Østerbro	38	34	42	33	37	29	39	28	25	30
Hovedtotal	374	313	313	260	310	313	411	382	291	292

Tabel 7 Tilskadekomne fordelt på bydele og transportmidler 2012-2021

Bydel	Fod-gænger	Cykel	Knallert	MC	Bil	Andet
Amager Vest	13,62%	53,05%	4,69%	3,76%	22,54%	2,35%
Amager Øst	11,27%	59,15%	2,82%	7,04%	18,31%	1,41%
Bispebjerg	16,82%	41,12%	5,61%	6,54%	28,97%	0,93%
Brønshøj-Husum	16,88%	50,00%	6,88%	6,88%	16,88%	2,5%
Indre By	26,77%	56,43%	1,05%	2,62%	11,55%	1,57%
Nørrebro	24,86%	53,11%	2,82%	1,69%	15,25%	2,26%
Valby	22,82%	44,30%	4,70%	5,37%	22,15%	0,67%
Vanløse	18,90%	47,24%	5,51%	6,30%	22,05%	0,00%
Vesterbro-Kongens Enghave	16,34%	59,48%	1,96%	0,65%	20,92%	0,65%
Østerbro	23,84%	58,94%	3,31%	3,31%	9,93%	0,66%
Hovedtotal	20,54%	52,93%	3,55%	3,91%	17,64%	0,30%

MOBILITETSVANER BLANDT KØBENHAVNERNE

Opsummering

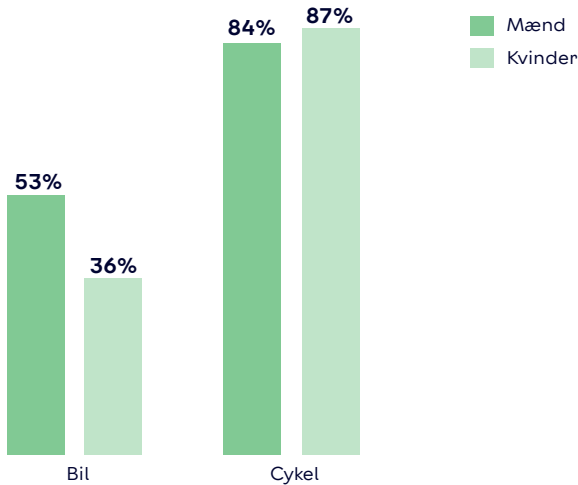
Bilaget giver overblik over mobilitets- og transportadfærd hos forskellige grupper blandt københavnernes. Ud over at fremhæve relevante forskelle fordelt på køn, alder, uddannelse og indkomstgrupper ses også på forskelle i transportmønstre blandt beboere i Københavns bydele samt på københavnske familiers brug af bil.

Data i bilaget stammer fra en undersøgelse¹, som forvaltningen fik udarbejdet ifm. Cykelregnskab 2022, samt fra en rapport om bilejerskab og brug af bil blandt københavnernes udarbejdet for Teknik- og Miljøforvaltningen primo 2023.

Køn og mobilitet

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 ved mænd og kvinders rådighed over bil. Her ses det, at 53% af mændene har rådighed over en bil, hvor det for kvinder kun er 36%.

Figur 1 Mænd og kvinders rådighed over bil og cykel

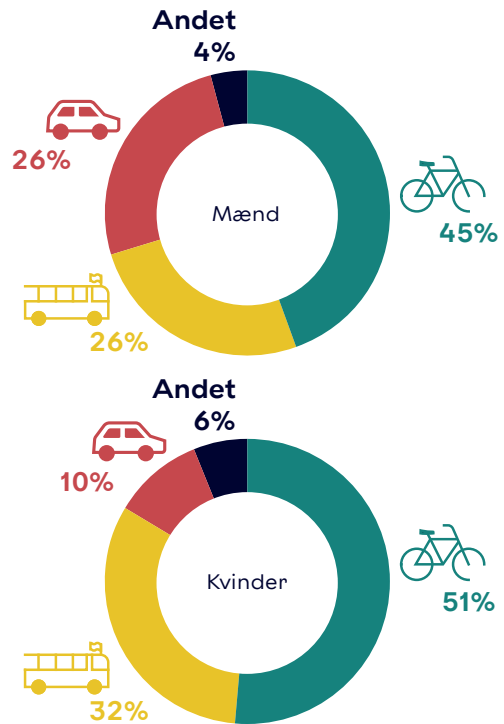


Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

Fordelingen ift. mænd og kvinders mest benyttede transportform kan ses på figur 2. Cyklen er både for københavnske mænd og kvinder den mest benyttede transportform, men i forhold til brug af bil og kollektiv transport ses større forskelle. 32% af kvinderne benytter oftest kollektiv transport sammenlignet med 26% af mændene. Når det gælder brug af bil, er forskellen større, da det for 26% af de adspurgte mænd er bilen, som er den mest benyttede transportform, hvor det for kvinder kun er 10%.

30% af de københavnske kvinder fortæller desuden, at de har en ladcykel eller en cykelanhænger, som erstatning for en bil, hvor det for mænd er 17%.

Figur 2 Mænd og kvinders mest benyttede transportform.

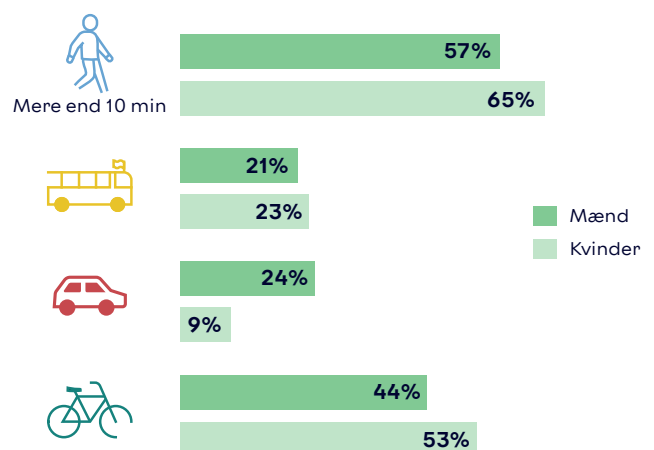


Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

Figur 3 viser forskellen på mænd og kvinders brug af transportformer i dagligdagen. Det fremgår hvor mange mænd og kvinder, der stort set hver dag henholdsvis cykler, benytter bil, bruger kollektiv transport eller går i mere end 10 min i København. Her kan det konkluderes, at mænd i højere grad benytter sig af bil i dagligdagen, hvor kvinder i højere grad benytter de andre transportformer. Det er samtidig brugen af bil, hvor den største forskel mellem kønnene findes på 15 procentpoint.

Kvinder cykler generelt også i flere minutter end mænd hver dag, viser andre tal fra samme undersøgelse.

Figur 3 Mænd og kvinders daglige transportformer



Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

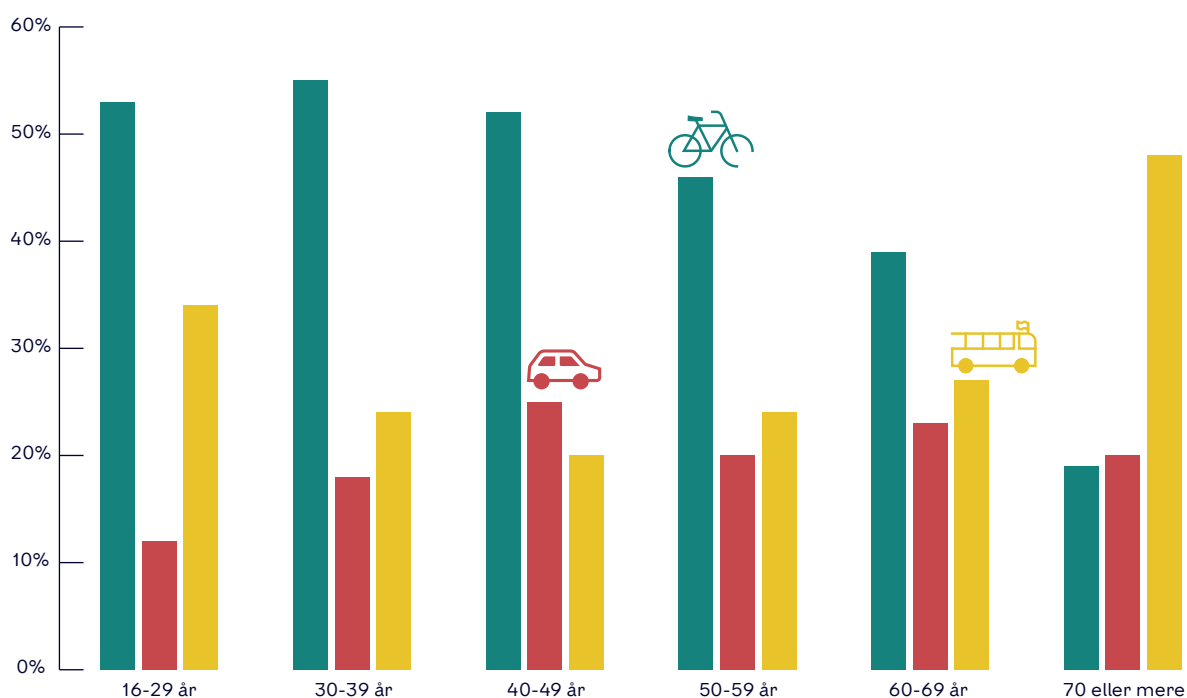
¹Undersøgelsen er udført af et eksternt bureau, hvor den interviewedes køn (mand eller kvinde) vurderes af interviewerens via telefonsamtalen. Teknik- og Miljøforvaltningen vil frem mod næste års redegørelse arbejde for at få lavet en spørgeguide, hvor der er flere svarmuligheder i forhold til køn.

Transportvaner i forhold til alder

Cyklen er den mest benyttet til transport på ture på mere end fem minutter i alle aldersgrupper under 70 år. Den mest benyttede transportform for københavnere fra 70 år og ældre er kollektiv trafik efterfulgt af bil. Derudover er det kun ved aldersgruppen 40-49 år, at den næst mest benyttede transportform er bilen. For de resterende aldersgrupper, er det kollektive transportmidler, som er de mest benyttede efter cyklen.

Undersøgelsen viser også, at over halvdelen af københavnere mellem 16-29 år cykler hver dag.

Figur 4: Mest benyttede transportform på længere strækninger (dvs. ture på 5 min eller mere) fordelt på alder



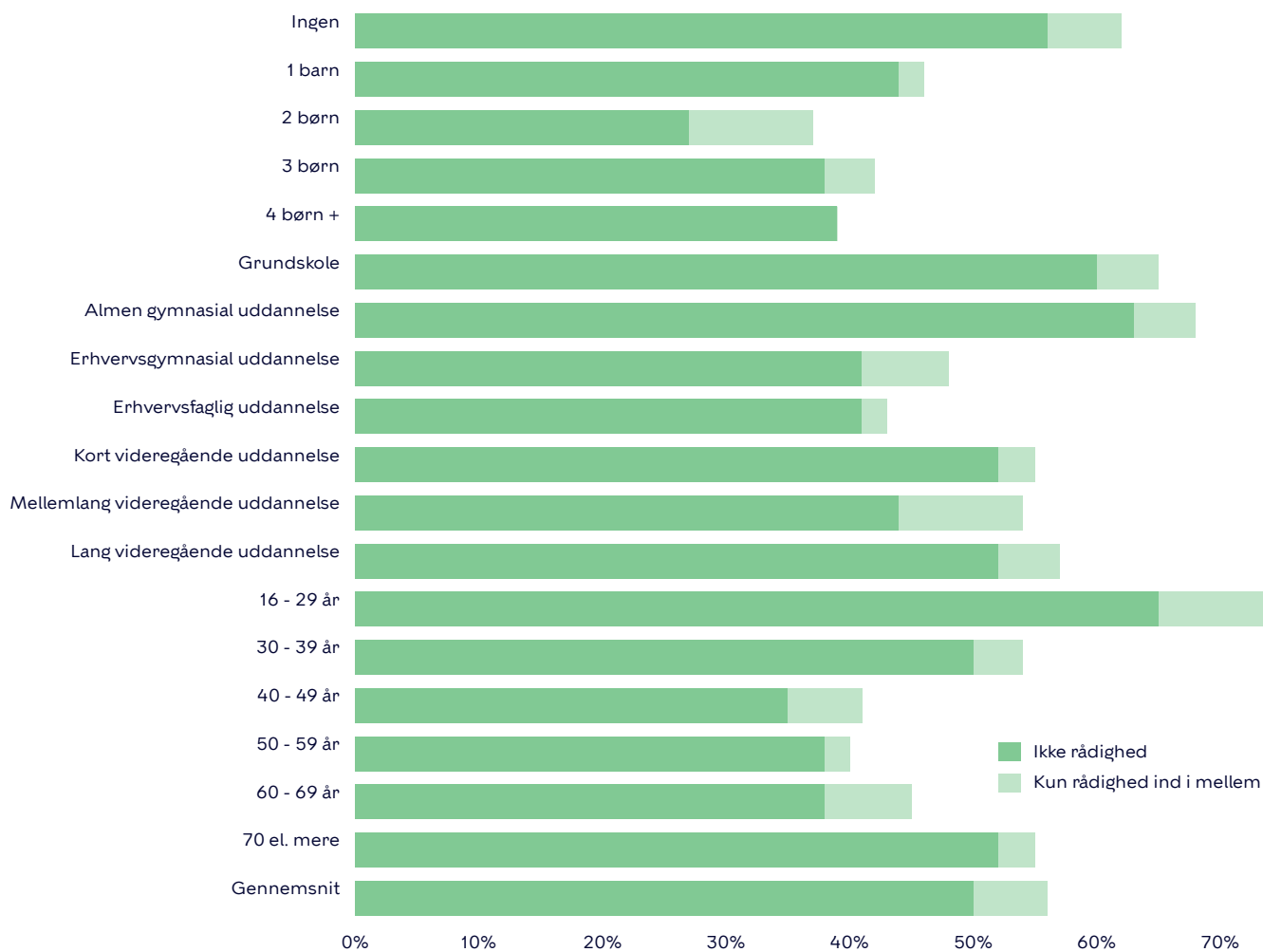
Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

Forskelle i mobilitetsvalg i forhold til uddannelse og familieforhold

50% af københavnere angiver, at de ikke har rådighed over bil til den daglige transport, og 6% angiver, at de har rådighed en gang imellem. Generelt har unge, kortuddannede og familier uden børn mindre rådighed over bil sammenlignet med gennemsnittet.

Tilsvarende tal for rådighed over cykel viser, at gennemsnitligt 15% af københavnere ikke har rådighed over cykel, og at dette særligt gælder kortuddannede, ældre og familier uden børn.

Figur 5 Andel af københavnere uden rådighed over bil til den daglige transport



Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

Bilejerskab i København

Teknik- og Miljøforvaltningen fik i 2022-2023 udført en analyse af københavnernes bilejerskab og brug af bilen. Nogle af resultaterne uddybes nedenfor.

Bilejerskabet opgøres som antal biler per 1.000 voksne indbyggere i København. Ved udgangen af 2021 var bilejerskabet 267². Til sammenligning er bilejerskabet i hele landet 572, samt i Aarhus Kommune er bilejerskabet 449. Bilejerskabet i København er vokset med en årlig vækstrate på 1,3 % siden 2003.

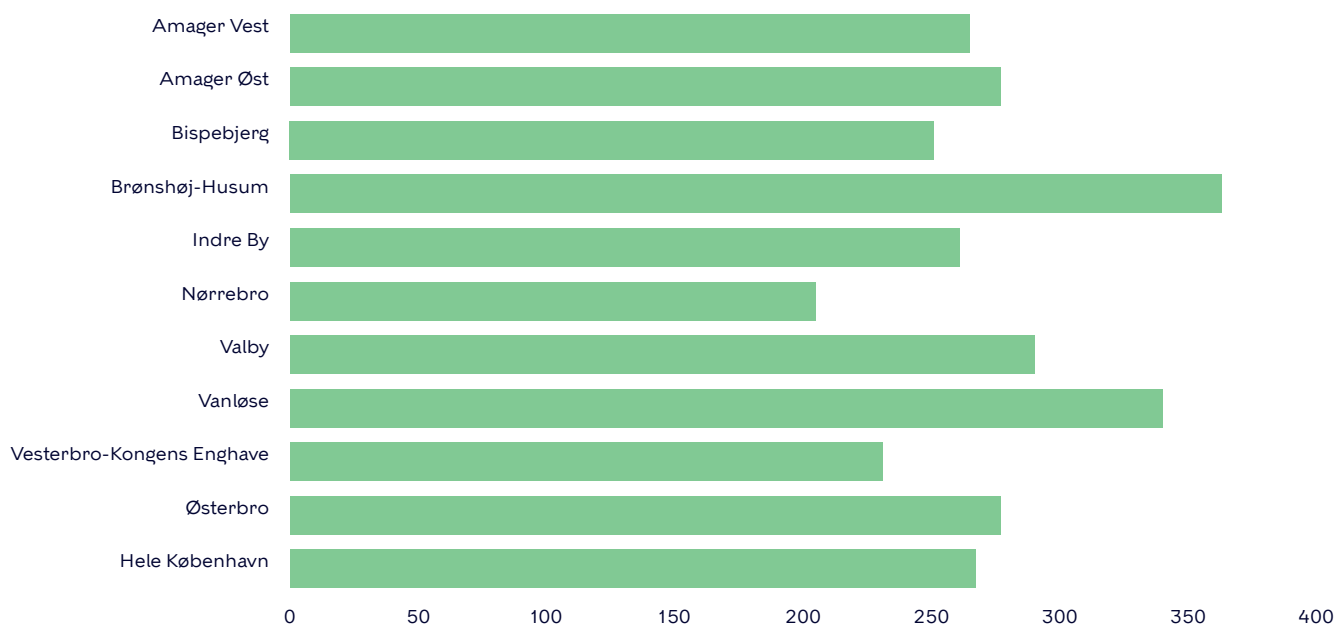
I gennemsnit har 40 % af de voksne københavnere adgang til bil i familien.

På bydelsniveau ses en rimelig stor variation i bilejerskabet. Bilejerskabet er højest i Brønshøj-Husum (363) og i Vanløse (340), og lavest på Nørrebro (205).

Table 1 Bilejerskab fordelt på bydele (antal biler per 1.000 voksne indbyggere)

Bydel	Antal
Amager Vest	267
Amager Øst	277
Bispebjerg	251
Brønshøj-Husum	363
Indre By	261
Nørrebro	205
Valby	290
Vanløse	340
Vesterbro - Kongens Enghave	231
Østerbro	277
Hele København	267

Table 6 Bilejerskab fordelt på bydele (antal biler per 1000 voksne indbygger)



Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

²Bilejerskabet er beregnet på baggrund af registerdata fra Danmarks Statistik og afviger en lille smule fra det resultat man får, hvis man beregner bilejerskab på baggrund af data fra KK statistikbank. Rådgiver har brugt samme metode og samme registerdata som KK statistikbank. Afvigelser i denne størrelsesorden er forventeligt, når man arbejder med registerdata.

Vigtige faktorer for bilejerskab og bilbrug

Det er 34% mere sandsynligt, at familier³ med et sommerhus har en bil sammenlignet med familier uden sommerhus, jf. tabel 1. Hvis familien har hjemmeboende børn, er det 27% mere sandsynligt, at de har bil. Og der er 22% større sandsynlighed for, at familier med høj indkomst har bil. En sidste faktor, der er belyst er, hvis en eller flere af de voksnes arbejdsplads ikke ligger placeret stationsnært. I så fald er der 12% større sandsynlighed for at familien ejer bil.

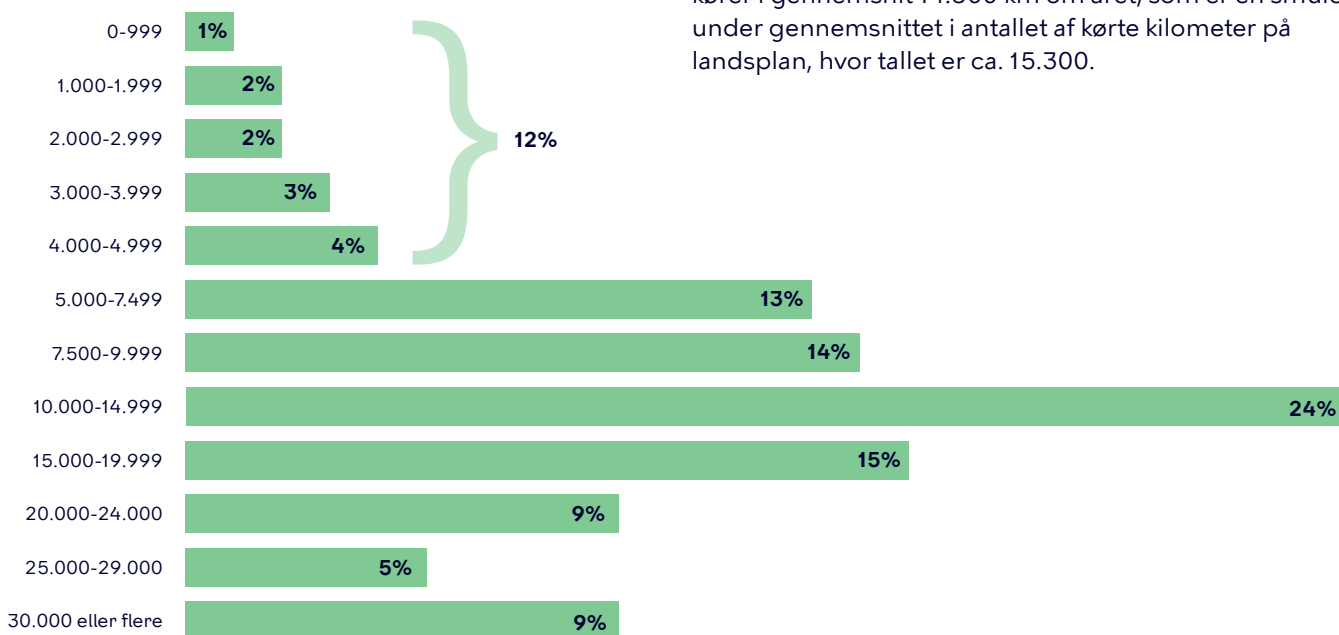
En familie, der således har sommerhus og børn, har dermed 61% større sandsynlighed for at have bil end familier, der hverken har sommerhus eller børn.

En families årlige kørsel afhænger af flere faktorer, men den største effekt i forhold til kørte kilometer afhænger af, om mindst en af de voksne i familien har en arbejdsplads, der ikke er stationsnær. Hvis det er tilfældet, kører familien i gennemsnit 38 % længere, end familier, hvor alle arbejdspladser ligger under én km fra en metro- eller en togstation.

Københavnerne brug af bil

Størstedelen af københavnerne bilture er under 10 km, og hver tiende tur i bil er under to km. Over halvdelen af de kilometer, københavnerne kører i bil, er i forbindelse med fritidsture (56%). Sammenligner vi med landsgennemsnittet, kører københavnerne flere kilometer i forbindelse med ærinder og fritidsformål, men færre kilometer i forbindelse med arbejde.

Figur 7 Årlig kørsel pr. bil i kilometer



Tabel 2 Udvalgte faktorerens påvirkning for bilejerskab og årlig kørsel

Faktorer	Førøgelse af sandsynlighed for, at familien har bil	Førøgelse af årlig kørsel i familien
Ejer af et sommerhus	34%	11%
Børn i familien	27%	17%
Høj indkomst	22%	10%
Ikke stationsnær arbejdsplads	12%	38%

Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

Tabel 3 Københavnerne ærinde i bil sammenlignet med landsgennemsnittet

Ærinde	Københavns Kommune	Lands-gennemsnit
Ærinder og fritidsformål i bil	71%	64%
Arbejdskørsel i bil	20%	27%

Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

Kørte kilometer

Omkring hver ottende privatbil i København kører under 5.000 km om året. 9% af privatbilerne i København kører over 30.000 km om året. En typisk årlig kørsel, når bilen bruges til daglig pendling, ligger på omkring 12-15.000 km. Personbiler der anvendes af familierne i København, kører i gennemsnit 14.800 km om året, som er en smule under gennemsnittet i antallet af kørte kilometer på landsplan, hvor tallet er ca. 15.300.

Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

³En familie dækker både over enlig eller et par, der bor på samme adresse med eller uden børn. Der medregnes hjemmeboende børn, hvis de bor på samme adresse som en forælder, er under 25 år og er ugifte.

COMPASS OG TRAFIKALE FREMSKRIVNINGER

Opsummering

Dette bilag giver en kort introduktion til trafikale fremskrivninger samt trafikmodellen COMPASS. Dernæst præsenteres en trafikal prognose for år 2035 sammenholdt med den beregnede trafik for år 2021. COMPASS tager ikke højde for det generelle fald i aktivitetsniveauet i 2021 grundet COVID-19 pandemien. Resultaterne skal derfor læses som et normalt år i nutiden sammenholdt med 14 år ud i fremtiden.

COMPASS og trafikale fremskrivninger

COMPASS er Københavns Kommunes mulighed for at se ind i fremtiden, når det kommer til den trafikale udvikling. Trafikken kan tælles i dag og sammenholdes med tællinger tilbage i tiden. Dermed opnås der indsigt i omfanget af trafik og udviklingen frem til nu. Til planlægning og til beslutningsstøtte er der behov for at se fremad. En prognose for trafikken er vigtig for at kunne vurdere effekter af initiativer på det trafikale område i en fremtid, hvor trafikken vil se anderledes ud end i dag. Med brug af trafikmodellen kan der tages højde for det komplicerede samspil, der er mellem byudvikling, befolkningsvækst, økonomisk vækst og nye regler eller ny infrastruktur.

Hvilke faktorer påvirker udviklingen i trafikken?

Det er kompliceret at lave en fremskrivning, da udviklingen i trafikken påvirkes af flere forskellige faktorer. Den økonomiske udvikling er vigtig, da den direkte påvirker aktivitetsniveauet i samfundet og dermed behovet for transport. Befolkningens størrelse og sammensætning, samt antallet af arbejdspladser er også vigtige faktorer, da udvikling i disse påvirker, hvor mange der har behov for at transportere sig generelt, samt særligt til og fra arbejde. Dernæst er der en række andre faktorer, som også har stor betydning, f.eks. har udvikling i antallet af parkeringspladser og biler betydning for, hvor meget biltrafik der vil være i fremtiden.

Ny infrastruktur, også udenfor Københavns Kommune, påvirker også trafikken. Nye veje eller udvidelse af veje vil give mere plads til biltrafikken og dermed mere biltrafik. Alle de nævnte faktorer kan Københavns Kommunes nye trafikmodel COMPASS tage højde for i form af de fremskrivninger, der er implementeret i modellen.

COMPASS - kort fortalt

Københavns Kommune har taget initiativ til at udvikle en ny strategisk trafikmodel for Hovedstadsområdet: COMPASS - **C**openhagen Greater Area **M**odel for **P**assenger Transport. COMPASS simulerer hverdagsdøgntrafikken for de fire transportmidler: bil, cykel, gang og kollektiv, samt en kombination af de fire transportmidler, kaldet kombinationsrejser. Modellen har basisår 2017, samt en række scenarie år, hvoraf scenarie år 2035 rækker længst ud i fremtiden. Geografisk set dækker COMPASS Hovedstadsområdet (se Figur 1). Trafikken ind og ud af COMPASS området er beskrevet ved såkaldte portzoner.

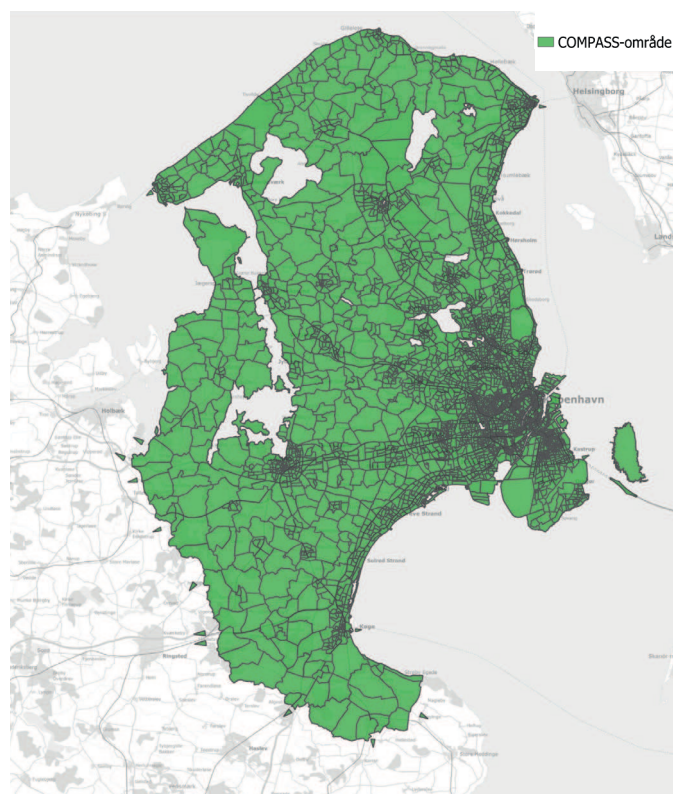
Det nye i COMPASS

COMPASS adskiller sig fra andre trafikmodeller i Danmark på en række områder. Et af de centrale nybrud i COMPASS er den aktivitetsbaserede tilgang til trafikmodellering. Den aktivitetsbaserede tilgang gør, at modellen på et meget detaljeret niveau modellerer de aktiviteter i samfundet, som producerer behov for transport. En aktivitet kunne f.eks. være at tage på arbejde eller hente barn fra institution. Den sidste aktivitet giver en tidsmæssig binding, da man skal nå at hente sit barn, inden institutionen lukker. Denne binding tager den aktivitetsbaserede model bedre højde for end andre anvendte modeller og producerer dermed mere virkelighedstro trafik end tidligere modeller.

Udover den aktivitetsbaserede model er der en række andre opgraderinger i COMPASS. Et udpluk af disse listes her:

- Beregning af konsekvenser af kapacitetsbegrænsning i kollektiv trafik
- Beregning af udviklingen i antal af biler
- Analyser af demografiens betydning for rejseadfærd
- Bedre analyser af trængselseffekters påvirkning på bilisters valg af rute
- Analyser af detaljeret takstpolitikker i kollektivtrafik
- Analyser af parkeringspolitikker
- Modellering af fodgængertrafik.

Figur 1 COMPASS dækningsområde



Forudsætninger i trafikale prognoser med COMPASS

Dette afsnit beskriver de forudsætninger, som ligger til grund for de trafikale prognoser i COMPASS.

Infrastruktur

Vej- og stinet for bil, cykel, gangtrafik samt det kollektive trafiknet er opdateret til 2035. Dette er foretaget på grundlag af allerede gennemførte og igangværende, samt besluttede og finansierede større ændringer og udbygninger, der planlægges ibrugtaget senest i år 2035. Herunder nævnes blot nogle få af de projekter, som er implementeret i COMPASS prognose for år 2035:

- Forlængelse af Nordhavnstunnel til Refshaleøen
- Generelle hastighedsnedsættelser i Københavns Kommune
- Sydhavnsmetro
- Metrolinje (M4) forlænget med to nye stationer ved henholdsvis Levantkaj og Krydstogskaj.
- Delvis nedrivning af Bispeengbuen
- Ny stibro over Artillerivej langs Vejlands Allé
- Ny stiforbindelse (Nordvestpassagen) mellem Mimersparken og Fyrbødervej
- Ny cykelsti på Strandboulevarden mellem Vordingborggade og Langelinjebroen.

COMPASS dækker geografisk hele Region Hovedstaden, samt dele af Region Sjælland. Ovenstående liste er derfor langt fra udtømmende men blot et udsnit af projekter, som er medtaget.

Økonomi:

Indkomstudviklingen frem mod scenarie år 2035 er baseret på den forventede udvikling i Bruttonationalproduktet (BNP) ifølge Transportministeriets regneark for de transportøkonomiske enhedspriser.

Parkeringsudvikling:

Ændringen i parkeringsudbuddet forventes i fremtiden primært at ske i byudviklingsområder. Parkeringsudbuddet i disse nye byudviklingsområder er baseret på fastlagte parkeringsnormer i henhold til Kommuneplan 2019.

Udover fremskrivningen af parkering i byudviklingsområder implementeres allerede fastlagte større ændringer i parkeringsudbuddet også løbende, f.eks. reduktion af parkeringspladser i Middelalderbyen.

Befolknings- og arbejdspladser:

Befolkningsfremskrivning baserer sig internt i Københavns Kommune på kommunens egne fremskrivninger, mens den udenfor Københavns Kommune baserer sig på fremskrivninger af bl.a. Danmarks Statistik. Befolkningstallet i Københavns Kommune er forudsat at stige fra 634.300 i 2021 til 714.600 i 2035, en stigning på 12,7%. Fremskrivningerne for arbejdspladser er også baseret på forskellige datakilder, herunder Københavns Kommunes egen fremskrivninger, samt bl.a. prognoser fra DTU.



Foto Troels Heien

Resultater

I dette afsnit præsenterer vi de trafikale prognoser for år 2035 holdt op imod år 2021, som begge er beregnet med trafikmodellen COMPASS.

Der præsenteres prognoser for:

- Antal biler
- Ture til/fra bydele
- Gennemsnitlig turlængde
- Trafikarbejde for bydele.

Antal biler*

Tabel 1 viser udviklingen i antallet af biler. Som det ses af tabellen, viser prognosen fra COMPASS en generel stigning i antal biler i København på ca. 18% fra 2021 til 2035. Der ses dog store forskelle på bydelsniveau. Vesterbro/Kgs. Enghave samt Amager Vest vil opleve den største vækst i antal biler, mens Vanløse og Nørrebro vil opleve den mindste vækst i antal biler. 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.

Turfordeling internt i Københavns Kommune

Tabel 2 viser prognosen i antal ture internt i København. Den største stigning ses for bil. Stigning i bil skal bl.a. ses i lyset af, at forlængelsen af Nordhavnstunnel til Refshaleøen er medtaget i prognosen for 2035, og som nævnt betyder mere vej også mere biltrafik.

Gennemsnitlig turlængde

Tabel 3 viser den gennemsnitlige turlængde for de tre transportmidler: Cykel, bil og kollektiv. Den gennemsnitlige turlængde dækker over den gennemsnitlige turlængde for en rejsende, der starter sin tur i København.

Det ses, at den gennemsnitlige cykeltur ikke ændrer sig væsentlig i længde mellem 2021 og 2035. Den gennemsnitlige længde for en biltur stiger en anelse, hvilket kan skyldes befolkningsfremskrivning, som genererer flere pendlingsture, der i gennemsnit er længere end øvrige turformål. Den gennemsnitlige turlængde for en kollektiv tur falder en smule mellem 2021 og 2035, hvilket kan skyldes udbygningen af M4 til Sydhavnen, som genererer flere korte kollektive ture.

Tabel 1 Ændring i antal biler fordelt på bydele og på Frederiksberg

Bydel	Antal biler 2021	Antal biler 2035	Ændring	Relativ ændring
Indre By	13.365	14.945	1.580	12%
Østerbro	16.962	20.377	3.415	20%
Nørrebro	13.805	14.176	371	3%
Vesterbro-Kongens Enghave	14.713	22.338	7.625	52%
Valby	14.665	17.083	2.418	16%
Vanløse	10.450	10.657	207	2%
Brønshøj-Husum	12.158	12.950	792	7%
Bispebjerg	11.897	12.640	743	6%
Amager Øst	14.735	17.836	3.101	21%
Amager Vest	19.420	24.740	5.320	27%
Totalt i Københavns Kommune	142.170	167.742	25.572	18%
Frederiksberg	27.602	29.512	1.910	7%

Tabel 2 Ture som starter og slutter i Københavns Kommune opdelt på transportmidler

Transportmiddel	Basis 2021	Basis 2035	Ændring	Relativ ændring
Cykel	771.780	834.749	62.970	8%
Bil	451.834	498.439	46.605	10%
Kollektiv	298.179	317.211	19.032	6%
Total	1.521.793	1.650.399	128.606	8%

*Antal biler er her opgjort som den totale bestanddel af personbiler pr bydel, total for Københavns Kommune, samt totalt på Frederiksberg.

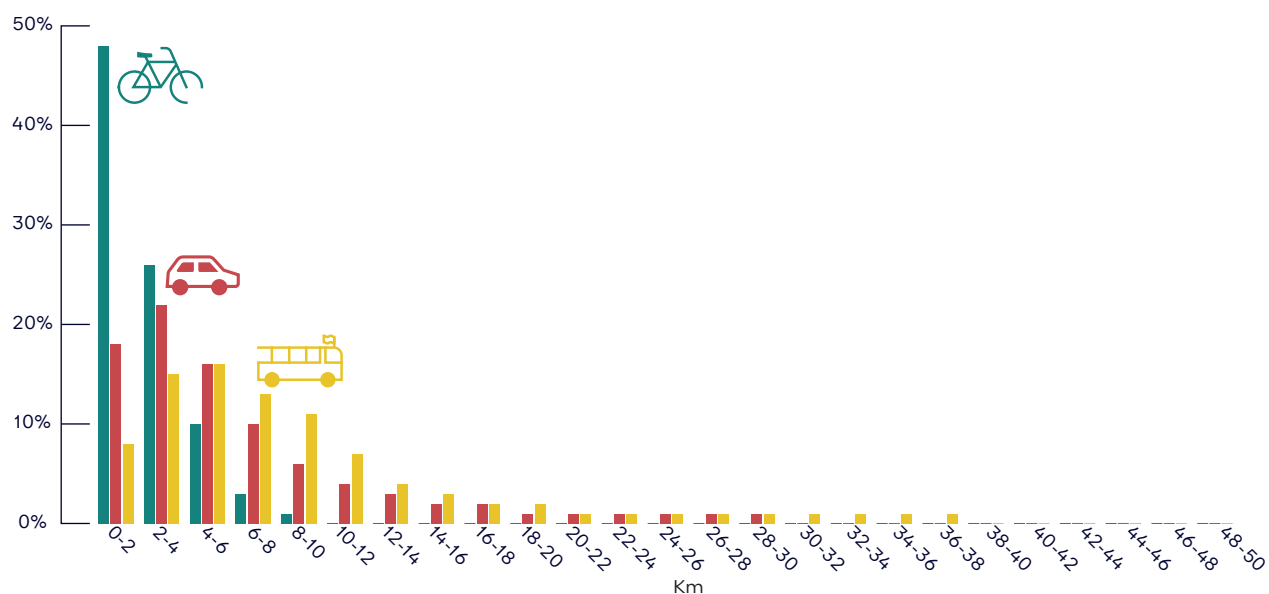
De gennemsnitlige rejselængder i Tabel 3 er kun punktestimater, hvilket skal forstås som et forsøg på at beskrive turlængden med blot ét enkelt tal. Bag den gennemsnitlige rejselængde er der variation. Denne variation er illustreret i Figur 2 og Figur 3 som viser fordelingen i turlængde for transportmidlerne cykel, gang og kollektiv for scenarieårene 2021 og 2035.

Som det ses af de to grafer, så er der for cykel en relativ stor andel af korte ture og en relativ lille spredning i turlængde. For bil og kollektiv er det dog det omvendte billede. Her ses en større spredning i turlængden.

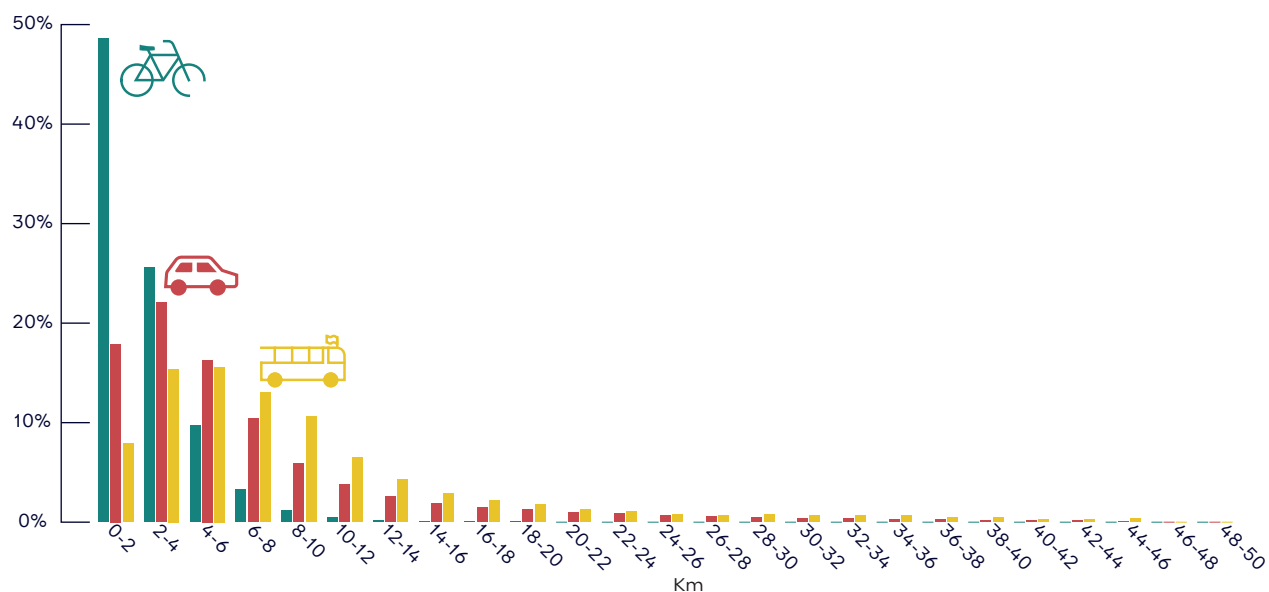
Tabel 3 Gennemsnitlig turlængde for en rejsende med start i København opdelt på transportmidler på transportmidler

Transportmiddel	Gns. turlængde 2021 (km)	Gns. turlængde 2035 (km)
Cykel	2,5	2,6
Bil	7,6	8,0
Kollektiv	9,9	9,7

Figur 2 Fordeling i turlængde opdelt på transportmiddel - COMPASS 2021



Figur 3 Fordeling i turlængde opdelt på transportmiddel - COMPASS 2035



Trafikarbejde

Trafikarbejdet er et mål for den belastning, der opleves ude på veje og stier. Trafikarbejdet beregnes som køretøjer* længde for biltrafikarbejdet og som personer* længde for cykeltrafikarbejdet. Enheden vil typisk være køretøjskilometer for biltrafikarbejdet og personkilometer for cykeltrafikarbejdet.

Trafikarbejde for biltrafik

Som det ses af tabel 4, vil trafikarbejdet med bil generelt stige i hele København. Dette skal ses i lyset af en generel forventelig stigning i befolkningstal, samt arbejdspladser og økonomiske fremskrivninger. Det ses dog også af tabellen, at der er en del variation imellem bydelene.

Østerbro, Amager Øst, og Indre by vil opleve nogle af de højeste stigninger. Dette kan skyldes udvidelsen af Nordhavnstunnelen, som uundgåeligt vil generere flere køretøjskilometer langs selve linjeføringen, som går gennem det nordøstlige Østerbro, samt de omkringliggende bydele: Ved Refshaleøen, som er en del af Indre by, samt formodentlig også Amager Øst. Stigningerne på Vesterbro/Kgs. Enghave, samt Amager Vest skal ses i lyset af at disse to bydele, som nævnt tidligere, formodes at have en høj befolkningsvækst frem mod 2035.

Trafikarbejde for cykeltrafik

Det ses af tabel 5, at trafikarbejdet for cykel, ligesom trafikarbejdet for bil, generelt også vil stige. Dog ses der også nogle lokale mindre fald i cykeltrafikarbejdet. Igen ses der relativ stor variation i ændringen i trafikarbejdet fordelt på bydele. Vesterbro/Kgs. Enghave samt Amager Vest vil opleve de højeste stigninger i trafikarbejdet. Dette er som tidligere nævnt tæt forbundet med fremskrivninger i befolkning for de to bydele. Valby og Amager Øst, som grænser op til henholdsvis Vesterbro/Kgs. Enghave og Amager Vest, vil også opleve nogle af de højeste stigninger i cykeltrafikarbejdet. Vanløse og Nørrebro oplever små fald, hvilket kan skyldes stagnering i prognosen for befolkningsudvikling i disse bydele.



Foto Troels Heien

Tabel 4 Ændring i biltrafkarbejde per hverdagsdøgn fordelt på bydele og på Frederiksberg

Bydel	Køretøjs-kilometer 2021	Køretøjs-kilometer 2035	Ændring	Relativ ændring
Amager Vest	1.245.096	1.406.153	161.056	13%
Amager Øst	245.160	301.967	56.807	23%
Bispebjerg	437.442	476.030	38.588	9%
Brønshøj-Husum	347.013	363.262	16.249	5%
Indre By	584.015	657.447	73.432	13%
Nørrebro	288.246	291.272	3.026	1%
Valby	439.118	479.743	40.625	9%
Vanløse	366.497	385.260	18.763	5%
Vesterbro - Kongens Enghave	527.740	605.288	77.548	15%
Østerbro	456.573	595.380	138.807	30%
Totalt i København*	4.936.900	5.561.802	624.902	13%
Frederiksberg	566.645	606.151	39.506	7%

Tabel 5 Ændring i cykeltrafkarbejde per hverdagsdøgn fordelt på bydele og på Frederiksberg

Bydel	Person-kilometer 2021	Person-kilometer 2035	Afvigelse	Relativ afvigelse
Amager Vest	327.277	386.273	58.996	18%
Amager Øst	169.084	186.887	17.803	11%
Bispebjerg	151.161	155.269	4.108	3%
Brønshøj-Husum	110.231	113.443	3.212	3%
Indre By	527.609	568.610	41.001	8%
Nørrebro	322.792	314.625	-8.167	-3%
Valby	155.370	182.647	27.277	18%
Vanløse	121.582	118.773	-2.809	-2%
Vesterbro - Kongens Enghave	284.566	367.779	83.213	29%
Østerbro	242.508	255.912	13.404	6%
Totalt i København*	2.412.180	2.650.218	238.038	10%
Frederiksberg	289.639	306.443	16.804	6%

*Zoneinterne ture er ikke medtaget. De udgør en meget lille andel og har derfor meget lille indflydelse på det samlede trafikarbejde.



Notat

Introduktion til trafik- og mobilitetsområdet

Teknik- og Miljøudvalget har jf. Styrelsesvedtægtens § 19 stk. 2, nr. 2 ansvaret for trafik og parkering. Denne introduktion giver et overblik over de væsentligste elementer indenfor styrelsesområdet. Det omfatter bl.a. regulering af cykelstier, hastigheder, vejforhold, parkeringsforhold, rammebetingelser i overordnede planer samt udviklingen af strategier og planer på områder. "Trafik" handler om den faktiske færdsel og dermed trafikafvikling, fremkommelighed og trafiksikkerhed. "Parkering" dækker over både adgang til og rammer for parkering, som beskrives i dette notat. Som en samlet betegnelse for trafik og parkering, som beskrevet ovenfor, bruges "Mobilitet". Parkeringskontrol og -håndhævelse beskrives i et separat notat (jf. Introduktion til parkeringskontrol).

Lovgivningsmæssige rammer og bindinger

Trafik- og mobilitetsområdet er reguleret af Vejloven, Færdselsloven, Miljøbeskyttelsesloven og Planloven. Kommunen kan indenfor gældende lovgivning gøre brug af en række virkemidler for at understøtte politiske mål på området. Virkemidlerne kan bl.a. omfatte de trafikale forhold i byen (fx om- og udbygning af infrastruktur, parkeringsforhold, hastighedsbegrænsninger, miljøzoner, krav i udbud o.l.) såvel som adfærdsmæssige forhold (fx prisregulering for parkering, strategisk planlægning med fokus på stationsnærhed, tæthed og blandede funktioner, adfærdskampagner, undervisning, trafikinformation, m.m.).

En række fysiske tiltag på mobilitetsområdet forudsætter en godkendelse fra politiet (fx hastighedsreduktioner, vejlukninger o.l.), mens andre virkemidler kræver ændret national lovgivning (fx roadpricing, nulemissionszoner mv). Herudover er udvalgets mulighed for at igangsætte trafikale anlægsprojekter afhængig af det kommunale anlægsloft.

Mål og indsatser

Kommuneplan 19 (BR 27. februar 2020) indeholder en række mål for trafik og parkering. Det overordnede mål er, at biltrafikken i 2025 maksimalt må udgøre 25 % af alle ture, der foretages i København, mens kollektiv trafik, cykling og gang hver især skal udgøre mindst 25 %. Hertil kommer mål om, at cykling udgør mindst 50 % af ture til arbejde eller uddannelse i København i 2025 samt mål om 20 % flere daglige gangture pr. københavner i forhold til 2017. Det er desuden i kommuneplanen, at de overordnede krav og retningslinjer for parkering fastsættes.

10. februar 2023

Sagsnr.
2021-0315738

Dokumentnr.
2021-0315738-7

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37, 2300 Køben-
havn S
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Det gælder bl.a. parkeringsnormerne, der bestemmer, hvor mange parkerings- og cykelparkeringspladser der skal etableres afhængig af type byggeri og område i byen, men også retningslinjer for fx udvikling af bilfrie byområder.

Med baggrund i Kommuneplan 19 har Københavns Kommune desuden udarbejdet "Administrationsgrundlag for bilfri byudvikling", der giver bl.a. udvalget mulighed for at arbejde med parkeringskrav og decentraliseret parkering i byudviklingsområder, som det fx er tilfældet for Jernbanebyen. For det øvrige parkeringsområde skal der skelnes mellem offentlig vej og privat fællesvej. Den indre del af Københavns Kommune (ca. halvdelen af byen) er inddelt i betalingszoner, hvor vejene er overtaget til offentlige veje, og der er indført betaling for parkering på de offentlige arealer. Herudover findes en række offentligt administrerede tidsbegrænsede zoner uden betaling på private fællesveje. Se også notatet om parkeringskontrol. Ifm. Budget 2023 blev det desuden besluttet at indføre tidsbegrænset parkering i yderligere 15 områder af byen for at begrænse trængsel fra udefrakommende køretøjer til disse områder.

Teknik- og Miljøudvalget præsenteres årligt for Mobilitetsredegørelsen, der giver et samlet overblik over forvaltningens mål og indsatser på hele området. Indsatserne på mobilitetsområdet understøtter desuden Københavns Kommunes målsætninger på luft og trafikstøjsområdet.

Politisk handlerum

Det politiske handlerum indenfor trafik- og mobilitetsområdet er omfattende, både i forhold til den overordnede prioritering af forskellige transportformer, samt den konkrete udmøntning og udformning af specifikke løsninger i byens rum. Dette uddybes nedenfor.

Teknik- og Miljøudvalget kan justere på parkeringsforhold, herunder bl.a. antallet af offentlige parkeringsarealer og prisregulering i betalingsområdet, som dækker halvdelen af byen. Justeringer af priser og udbud af offentlig parkering kan have betydning for kommunens økonomi i form af mer- eller mindreindtægter. Det vil kræve, at der træffes beslutning og/eller afsættes midler til de årlige budgetforhandlinger. Forvaltningen håndterer sager om ændring af parkeringsforhold, herunder skiltning og afmærkning i henhold til Principper for administrativ oprettelse og nedlæggelse af parkeringspladser (TMU 13. august 2018). Helt overordnet gælder det, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke nedlægger parkeringspladser, medmindre nedlæggelserne er godkendt politisk, eller er en forvaltningsmæssig forpligtelse. Forvaltningen kan være juridisk forpligtet til at nedlægge parkeringspladser, da forvaltningen har pligt til at tilpasse forholdene på vejene til de trafikale behov og den gældende lovgivning.

Ved anlæg af vej- og trafikprojekter skal udvalget godkende projektforslag for de konkrete anlægsprojekter, herunder nedlæggelse af bilparkeringspladser og evt. fældning af træer på grund af omprioritering af gaderummet, fx ved anlæg af cykelstier. I de tilfælde, hvor nedlæggelse af bilparkeringspladser inden for betalingszonen medfører indtægts- tab, skal Borgerrepræsentationen også godkende projektet. Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen får forelagt beslutninger om nedlæggelse eller oprettelse af parkeringspladser i forbindelse med anlægsprojekter, hvor der er tale om ny anvendelse af byrummet. Det gælder fx etablering af cykelstier, nye grønne byrum, klimasikringsprojekter mv.

Den overordnede trafikale planlægning og den kollektive trafik er Økonomiudvalgets ressort herunder fx busudbud, metrolinjer, østlig ringvej og lignende.