Fra: Henrik Busch
Sendt: 5. november 2026 07:26
Emne: [EKSTERN] SV: Svar – Hvorfor er København ikke blandt de 20 bedste byer til kollektiv transport

Kære Frederik & Line

Tak for dit svar Frederik og for den grundige gennemgang af kommunens målsætninger, metroprojekter og øvrige initiativer inden for kollektiv transport.

Jeg er bestemt glad for, at København investerer i kollektiv transport, og jeg er den første til at anerkende, at vores metro er en fantastisk succes.

Men jeg bliver også nødt til at konstatere, at jeg ikke synes, jeg har fået svar på flere af mine væsentligste spørgsmål.

Mit udgangspunkt er faktisk ganske enkelt:

Hvorfor bruger vi så mange kræfter på at gøre det vanskeligere og dyrere at være bilist, når vi endnu ikke har skabt en kollektiv transport, der er et attraktivt og realistisk alternativ for alle de borgere, som har behov for mobilitet i deres hverdag?

Jeg mener ikke, at kollektiv transport og privatbilisme skal være hinandens modsætninger. Tværtimod!

Derfor vil jeg gerne bede om nogle mere konkrete svar og dokumentation.

1. Kommunens målsætninger – hvad er egentlig succeskriteriet?

Du oplyser, at 26 % af turene i København i 2025 blev foretaget i bil, mens 21 % blev foretaget med kollektiv transport.

Målet for 2030 er maksimalt 25 % bilture og mindst 25 % kollektiv transport.

Det giver anledning til et ganske interessant spørgsmål:

Hvorfor har vi så stort fokus på at begrænse biltrafikken, når vi tilsyneladende har en endnu større opgave med at gøre den kollektive transport attraktiv for flere mennesker?

Hvilke konkrete initiativer skal øge den kollektive transports andel fra 21 % til mindst 25 % inden 2030, og hvilke målbare effekter forventer I af de enkelte initiativer?

2. Hvor er forbedringerne for borgerne HER OG NU?

Du fremhæver metroprojekter, hvor nye stationer forventes i 2032 og 2036.

Det er glimrende med langsigtede investeringer.

Men hvad gør vi i 2026, 2027 og 2028?

Kan du oplyse, hvilke konkrete forbedringer af rejsetid, frekvens, forbindelser og tilgængelighed københavnerne kan forvente inden for de kommende to år?

Og har kommunen konkrete mål for, hvor meget hurtigere eller mere attraktiv den kollektive transport skal blive?

3. Priserne – hvem tager ansvar for, at det bliver billigere?

Du henviser til, at taksterne fastsættes af trafikselskaberne, og at større ændringer besluttes af Folketinget.

Det er jeg naturligvis bekendt med.

Men det fritager vel ikke Københavns Kommune for at have en holdning og arbejde politisk for mere attraktive priser?

Har kommunen konkrete forslag eller initiativer til billigere kollektiv transport?

Har man eksempelvis undersøgt, hvordan lavere priser kan påvirke passagertallet og få flere til frivilligt at vælge bilen fra?

4. Hvad med alle dem, der ikke kan cykle eller bruge kollektiv transport til det hele?

Det er et spørgsmål, jeg savner et meget tydeligt svar på.

Hvad gør kommunen konkret for børnefamilier, ældre, gangbesværede, håndværkere, erhvervsdrivende og mennesker med skæve arbejdstider?

Hvordan indgår disse gruppers reelle transportbehov i kommunens mobilitetsplanlægning?

Og gennemfører kommunen konsekvensanalyser af, hvordan nedlæggelse af parkeringspladser og ændret fremkommelighed påvirker disse borgere?

5. Hvorfor lærer vi ikke mere af andre europæiske storbyer?

Jeg anerkender din bemærkning om Time Outs undersøgelsesmetode.

Men mit spørgsmål var ikke alene, hvorfor København ikke er på listen.

Mit spørgsmål var også, hvad vi kan lære af eksempelvis Wien, Zürich, Stockholm og Helsinki.

Har Københavns Kommune foretaget konkrete sammenligninger af priser, rejsetider, frekvens, tilgængelighed og brugertilfredshed?

Og hvilke erfaringer har vi i givet fald omsat til konkrete forbedringer i København?

6. Hvor er dokumentationen for, at begrænsninger for bilister skaber flere brugere af kollektiv transport?

Dette spørgsmål er efter min opfattelse helt centralt.

Når kommunen nedlægger parkeringspladser, begrænser fremkommeligheden eller gør bilparkering dyrere, har man så dokumentation for, at de berørte borgere rent faktisk skifter til kollektiv transport?

Eller risikerer vi blot, at de kører længere for at finde parkering, ændrer deres indkøbsvaner eller helt fravælger København?

Findes der før- og eftermålinger, som dokumenterer effekten?

Jeg vil meget gerne se dem.

7. Hvem har ansvaret for den samlede mobilitet?

Endelig undrer det mig, at mit oprindelige spørgsmål til Line Barfod alene bliver videresendt til Økonomiforvaltningen.

Jeg er helt med på ressortfordelingen, men trafikpolitikken hænger jo sammen.

Det er vanskeligt at diskutere kollektiv transport uden samtidig at diskutere parkeringspolitik, fremkommelighed, cykeltrafik og erhvervslivets adgang til byen.

Derfor vil jeg gerne spørge, hvordan de to forvaltninger koordinerer beslutningerne, og hvem der har ansvaret for at sikre, at den samlede mobilitet fungerer for ALLE københavnere.

Frederik, jeg er ikke modstander af kollektiv transport. Tværtimod mener jeg, at vi skal gøre langt mere for at udvikle den.

Men jeg er modstander af en trafikpolitik, hvor vi tilsyneladende tror, at mennesker automatisk begynder at bruge busser, tog og metro, bare fordi vi gør det mere besværligt at have en bil.

Vi skal gøre alternativerne bedre – ikke bare gøre bilen dårligere!

Og vi skal huske, at København ikke kun er en by for dem, der bor tæt på en metrostation, har en cykel og kan indrette hele deres hverdag efter den.

København er også en arbejdsplads, en handelsby, en hovedstad og en destination for hundredtusindvis af mennesker, som skal kunne komme til og fra byen.

Jeg ser derfor frem til konkrete svar på mine syv spørgsmål og gerne med henvisning til de analyser, beregninger og beslutninger, som ligger bag kommunens politik.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Henrik Busch
Formand – JA TAK TIL PARKERING

Fra: Frederik Henning Cornelis Hoedeman
Sendt: 4. november 2026 14:38
Til: Henrik Busch
Emne: Svar – Hvorfor er København ikke blandt de 20 bedste byer til kollektiv transport

Kære Henrik Busch

Tak for dine spørgsmål om kvaliteten af kollektiv trafik i København målt op imod andre storbyer. Du får svar fra mig, da ansvaret for den kollektive trafik ligger i Økonomiforvaltningen.

Københavns Kommunes overordnede mål på mobilitetsområdet er ifølge Kommuneplan 2024, at bilture i 2030 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % for gang, 25 % for cykling og 25 % den kollektive transport. Desuden sigtes mod en årlig reduktion af biltrafikken på 2 % frem mod 2030.

Det fremgår af Klima-, Teknik- og Miljøforvaltningens Mobilitetsredegørelse 2026 (link), at i 2025 blev 26 % af alle ture i København foretaget i bil, mens 21 % blev tilbagelagt med kollektiv transport. Resten af turene blev foretaget til fods og på cykel. Figur 7 på side 8 i redegørelsen viser desuden, at trafikarbejdet for bil er næsten dobbelt så stort som på cykel, og at det niveau kun er faldet en anelse siden 2017. Der er altså stadig meget biltrafik i København.

Hvad angår dit spørgsmål om kvaliteten af kollektiv transport i København, tager du udgangspunkt i en undersøgelse fra en international rejseportal, Time Out, fra oktober 2026. Undersøgelsen påpeger, at København ikke er blandt de 20 bedste byer i verden, når man ”spørger lokale” og deres umiddelbare holdning. Time Out redegør ikke nærmere for undersøgelsesmetoden og hvordan de lokale er blevet adspurgt, hvilket gør listen med de 20 byer vanskeligt at vurdere.

København rangerer dog blandt de bedste byer i andre internationale sammenligninger af kollektiv transport. Det gælder fx en undersøgelse af kollektiv trafik fra oktober 2026 foretaget af UITP, International Association of Public Transport, Explore Public Transport Data from 53 Cities Worldwide - UITP (link), som fremhæver København som førende på flere punkter.

Fx fremhæver UITP, at metroen er en af få metrosystemer globalt, hvor netværket er fuldt automatiseret. Det bidrager til, at metroen, ifølge Metroselskabet, i 2025 havde en rettidighed på 99,3% over hele døgnet.

Københavns Kommune arbejder løbende på at udbygge metronetværket. I juni 2024 blev den nye M4 mellem København H og København Syd i Valby åbnet. I 2032 vil to nye metrostationer i Nordhavn åbne (Levantkaj og Nordsø Plads). I marts 2025 indgik

kommunen aftale med staten om etablering af en helt ny metrolinje, M5 fra København H til Lynetteholm. Første etape, fra København H til Prags Boulevard, forventes at åbne i 2036. Derudover har Borgerrepræsentationen igangsat flere analyser af mulige yderligere udbygningen af metrosystemet (link). Aktuelt undersøges mulighederne for at forlænge den kommende M5 fra København H til enten Østerport og Lynetteholm N eller til Brønshøj eller Tingbjerg i sammenhæng med en evt. kommende S-tog eksprestunnel (link).

UITP fremhæver også det københavnske busnetværk som blandt de førende, når det gælder omstillingen til elbusser. I marts i år nåede vi 100 % elbusser i København.

For at forbedre busnetværket i København arbejder kommunen desuden løbende på at forbedre busfremkommeligheden med busbaner, signaloptimeringer og forbedre stoppesteder. Det sker aktuelt gennem større projekter på Østerbro, Amager og i Valby (link) samt mindre busoptimeringstiltag mange steder i byen (link).

Fastsættelse af taksterne i den kollektive trafik sker ifølge Lov om Trafikselskaber af trafikselskaberne i Danmark, herunder DSB, Metroselskabet og Movia indenfor DOT-samarbejdet. Større ændringer af takstsystemet besluttes af Folketinget.

I Økonomiforvaltningen har vi disse hjemmesider om vores arbejde med kollektiv trafik, hvor du kan læse mere om projekter og tiltag:

Effektiv kollektiv trafik | Københavns Kommune

Ren kollektiv trafik | Københavns Kommune

Med venlig hilsen

Frederik Henning Cornelis Hoedeman
Specialkonsulent
Kontor for Mobilitet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Fra: Henrik Busch
Sendt: 22. oktober 2026 10:10
Emne: SV: [EKSTERN] Spørgsmål til dig - Line

TAK…vil glæde mig til at modtage svar.

H.B.

Fra: KTFKP Sekretariat
Sendt: 22. oktober 2026 09:13
Emne: [EKSTERN] Spørgsmål til dig - Line

Kære Henrik Busch

På vegne af klima-, miljø- og teknikborgmester Line Barfod takker jeg for din henvendelse fra den 19. oktober 2026, der hermed videresendes til Økonomiforvaltningen, e-mail: okf@kk.dk, da kollektiv transport er Økonomiforvaltningens ressort.

Med venlig hilsen

Pia Lindgren

KTF Stab

_____
KØBENHAVNS KOMMUNE
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Fra: Henrik Busch
Sendt: 19. oktober 2026 08:13
Emne: [EKSTERN] Spørgsmål til dig - Line

🚇🚗 HVORFOR ER KØBENHAVN IKKE BLANDT VERDENS 20 BEDSTE BYER TIL KOLLEKTIV TRANSPORT, LINE BARFOD?

Og hvorfor skal københavnerne straffes for at have en bil, når alternativerne ikke nødvendigvis fungerer i deres hverdag?

En ny international undersøgelse fra *Time Out*, offentliggjort i oktober 2026, viser, hvilke 20 storbyer der har de mest tilfredse borgere, når det gælder kollektiv transport.

Her finder vi blandt andre Stockholm, Oslo, Helsinki, Amsterdam, Wien og Zürich.

Men København? Nej!

Det burde give anledning til eftertanke på Københavns Rådhus – og ikke mindst hos teknik- og miljøborgmester Line Barfod.

For hvad er det egentlig, vi vil med København?

Vi hører konstant om færre biler, færre parkeringspladser, flere cykler, mere besværlig adgang til byen og en trafikpolitik, der gør hverdagen vanskeligere for tusindvis af mennesker.

Men hvor er de tilsvarende markante forbedringer af den kollektive transport?

Hvor er de hurtigere busser, de bedre forbindelser, de attraktive priser, den øgede tilgængelighed og de løsninger, der rent faktisk kan få flere mennesker til FRIVILLIGT at lade bilen stå?

Line Barfod – hvorfor er svaret på næsten alle trafikale udfordringer tilsyneladende flere cykler og færre biler?

Har man glemt, at København også er en by for:

🚗 Børnefamilier, der skal hente, bringe, handle og passe deres arbejde.

🚗 Ældre og gangbesværede, som ikke bare kan hoppe op på en cykel.

🚗 Borgere med skæve arbejdstider, hvor den kollektive transport ikke altid er et reelt alternativ.

🚗 Håndværkere, selvstændige og erhvervsdrivende, der er afhængige af deres biler.

🚗 Pendlere fra omegnskommunerne, som ikke nødvendigvis bor ved en metro- eller S-togsstation.

🚗 Kunder, gæster og besøgende, som er med til at skabe omsætning, arbejdspladser og liv i vores hovedstad.

DET ER IKKE ALLE, DER KAN CYKLE! OG DET ER IKKE ALLE, DER KAN BRUGE DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT TIL ALT!

Og hvorfor skal de mennesker nærmest have dårlig samvittighed over at have behov for en bil?

Jeg er bestemt tilhænger af god kollektiv transport. Faktisk mener jeg, at den bør have en langt mere central plads i Københavns fremtidige trafikpolitik.

Men så skal den også fungere!

Vi skal ikke tvinge mennesker væk fra bilen ved at gøre deres hverdag besværligere. Vi skal skabe alternativer, der er så gode, at folk selv vælger dem.

DET ER FORSKELLEN PÅ AT UDVIKLE TRAFIKKEN OG AT AFVIKLE MULIGHEDERNE FOR MOBILITET!

Og netop her synes jeg, at Københavns Kommune har misforstået sin opgave.

At afvikle trafik betyder at sikre, at mennesker og køretøjer kommer effektivt, sikkert og smidigt frem. Det betyder ikke, at man nødvendigvis skal afvikle bilen som transportmiddel.

En moderne storby skal kunne rumme både cyklister, fodgængere, kollektiv transport, erhvervstrafik OG privatbilister.

Det ene udelukker ikke det andet!

MIT SPØRGSMÅL TIL LINE BARFOD OG BORGERREPRÆSENTATIONEN ER DERFOR:

Hvorfor bruger vi ikke mindst lige så mange kræfter på at gøre den kollektive transport bedre, billigere, hurtigere og mere attraktiv, som vi bruger på at gøre det dyrere og mere besværligt at være bilist?

Og hvorfor ser vi ikke mere på, hvad byer som Wien, Zürich, Stockholm og Helsinki gør rigtigt?

København skal være en tilgængelig hovedstad for ALLE – ikke kun for dem, der kan og vil cykle.

Vi skal udvikle mobiliteten – ikke afvikle den!

Det burde være en selvfølge. Men på Københavns Rådhus synes det desværre at være blevet en politisk kamp mellem transportformer i stedet for en fælles indsats for at få byen til at fungere.

Selv din partiformand kan se fidusen i biler sagde han i weekenden!!!

Hvad mener DU? Er den kollektive transport i København god nok til, at du kan undvære din bil?

JA TAK TIL PARKERING 🚙

Kilde: Time Out – *The World's Best Cities for Public Transport in 2026*, 13. oktober 2026.

Henrik Busch

Formand for Foreningen – Ja Tak Til Parkering

www.jataktilparkering.dk & https://www.facebook.com/groups/1305162653909119



Scan QR koden og kom med i foreningen

