



Notat

Mobilitetsredegørelse 2026

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget orienteres om den årlige mobilitetsredegørelse, der giver status på nøgletal på mobilitetsområdet for 2025. Af redegørelsen fremgår det blandt andet, at fordelingen mellem transportformerne bil, cykel, gang og kollektiv transport nærmer sig kommuneplanens mål herom. Samtidig giver redegørelsen en opsummering ift. de strategier og planer indenfor mobilitetsområdet, der udløb med udgangen af 2025.

Sagsfremstilling

Mobilitetsredegørelsen, der er udarbejdet årligt siden 2021, giver status på mål og nøgletal inden for mobilitetsområdet i Københavns Kommune samt status på arbejdet inden for Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets ressortområde. En række af forvaltningens plandokumenter udløb med udgangen af 2025, og derfor er det sidste gang, at Mobilitetsredegørelsen rapporterer status på målsætninger herfra.

Nøgletal for 2025

Turandele

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

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

08-06-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 7526

Dokumentnummer i F2
252270

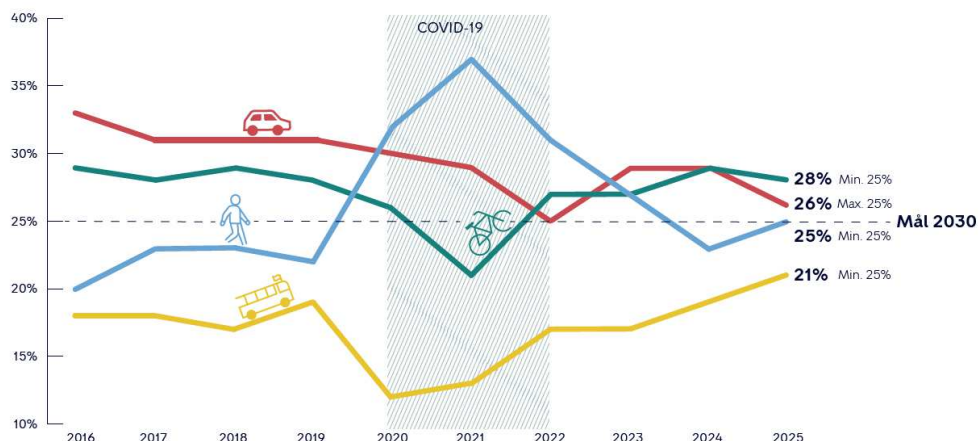
Sagsnummer i eDoc
2026-0125991

Sagsbehandler
Lill Bjerregaard

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

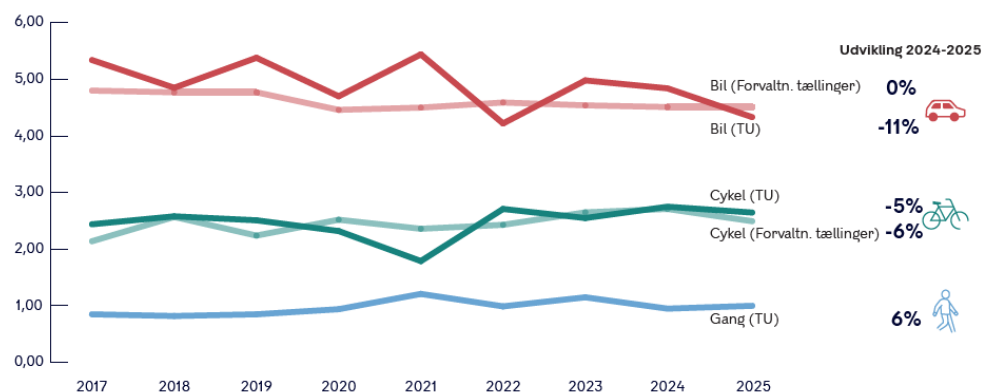


Figur 1 Udvikling i turfordelingen over tid, Kilde: TU

Tilbagelagte kilometer på vej (trafikarbejdet)

Tilbagelagte kilometer for biler og cykler opgøres både ud fra forvaltningens trafiktællinger samt DTU's Transportvaneundersøgelse (TU). Forvaltningen har ikke selv tællinger for tilbagelagte km til fods, så derfor opgøres dette kun ud fra TU-data. Forvaltningens egne tællinger viser et fald i tilbagelagte km på cykel (6 %), og en stagnering i udviklingen i kørte km i bil (0 %) fra 2024 til 2025. Ifølge TU er der et fald på 5 % i kørte kilometer på cykel og et fald på 11 % i kørte kilometer km i bil i forhold til 2024. Gang er fra 2024 til 2025 steget 6 %.

De to opgørelsesmetoder (TU og forvaltningens egne tællinger) viser de samme tendenser over tid, hvor kørte km i bil på hverdage har været faldende og tilbagelagte km til fods og på cykel været stigende. På figur 2 ses det, at TU-data har større udsving fra år til år sammenlignet med forvaltningens opgørelse. Kommuneplan 2024 indeholder en målsætning om, at biltrafikken skal reduceres med 2 % årligt. Opfyldelsen af målsætningen i 2025 afhænger dermed af datakilden.



Figur 2 Udvikling i tilbagelagte km over tid, Kilde: TU + forvaltningens egne tællinger

Tung trafik (lastbiler og varebiler) Antallet af lastbiler er over en 10-årig periode faldet 21 procentpoint ved kommunegrænsen og 22 procentpoint ved sø- og havnesnittet omkring Indre By. Tilsvarende er antallet af varebiler reduceret med 17 procentpoint ved kommunegrænsen og 24 procentpoint omkring Indre By i samme 10-årige periode.

Cykel- og bilbestand

I 2025 ejede københavnere tilsammen 754.200 cykler, hvoraf ca. 41.900 var elcykler og 43.400 ladcykler. På samme tidspunkt var der 139.200 privatejede biler i København (inkl. leasede biler og firmabiler med privat råderet). Det er en stigning på 1 % i forhold til 2024, hvor der var registreret 137.900 private biler. Ud af de private biler var 17.200 elbiler og 5.700 plug-in hybridbiler, svarende til i alt 16 % af den samlede private bilbestand i 2025.

I 2025 var der 250 biler per 1.000 voksne københavnere. Året før var bilejerskabet 251 per 1.000 voksne københavnere. Bilejerskabet varierer i Københavns bydele, hvor det ligger lavest på Nørrebro (191) og højest i Brønshøj-Husum (354) i 2025.

Over en tiårig periode er antallet af private biler i København steget med 23 %. Til sammenligning er cykelbestanden steget med 12 % og indbyggertallet med 15 %. Antallet af private biler registreret i København er dog ikke steget i samme takt de seneste tre år.

Afledte effekter af trafikken

Der er generelt en faldende tendens i CO₂-udledningerne fra trafikken, hvilket primært kan tilskrives bedre forbrændingsmotorer og partikelfiltre samt udbredelsen af elbiler. Koncentrationerne af de fleste luftforureningskomponenter er ligeledes aftagende. Hvis den faldende tendens, fortsætter i de kommende år forekommer det sandsynligt, at WHO's retningslinjer for nogle luftkvalitetsparametre gradvist kan blive overholdt på gadeplan.

Opsamling på strategier og handleplaner

Mobilitetsredegørelse 2026 giver også status på mål og indsatser i følgende strategier og handlingsplaner på mobilitetsområdet, som udløb ved udgangen af 2025:

- Cykelstrategi – Fra god til verdens bedste 2011-2025
- Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025
- Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025
- Handlingsplan for grøn mobilitet 2012
- Nulvision for dræbte og alvorligt tilskadede i Københavns trafik 2025
- Handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2025
- Handlingsplan for delebilisme 2022-2025
- Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025
- Ren luft til københavnere

Udvalgte pointer fra plangrundlag, der udløb i 2025

Cykelstrategi 2011-2025 har bidraget til at øge andelen af ture til arbejde og uddannelse på cykel fra 36 % i 2011 til 43 % i 2025, hvor andelen i perioden nåede op på 51 % i 2018. Målsætningen om, at 50 % af alle ture til arbejde eller uddannelse skulle foregå på cykel i 2025, er dog ikke nået.

Det kan konkluderes, at nulvisionen om ingen dræbte og ingen alvorligt tilskadekomne i trafikken med stor sandsynlighed ikke opfyldes. Når det gælder antallet af alvorligt tilskadekomne, som i 2024 var 180, har forvaltningen vurderet, at målsætningen var meget ambitiøs og næppe realistisk at nå inden for den fastsatte tidsramme. Visionen blev fastlagt som en politisk målsætning. Antallet af tilskadekomne har varieret over perioden uden en entydig positiv udvikling. I 2014 lå antallet af dræbte på 7, i 2016 på 13 og 1 i 2024. Data for 2025 er først tilgængelige senere i 2026.

I regi af Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 og Handlingsplan for ladeinfrastruktur er der gennemført en række tiltag for at fremme disse, som beskrives i Mobilitetsredegørelse 2026. Mere detaljerede opfølgninger på Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 og Handlingsplan for ladeinfrastruktur forelægges udvalget til orientering på et senere tidspunkt.

Politisk handlerum

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget.

Økonomi

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, vil Mobilitetsredegørelse 2026 blive tilgængelig på Københavns Kommunes hjemmeside i en dansk og engelsk udgave.

Peter Højer
Vicedirektør



UDKAST
01.06.2026

Mobilitetsreddegørelse 2026



Indhold

Indledning	3
Hovedkonklusioner	3
Nyt strategisk grundlag	4
En sammenhængende mobilitetsindsats	5
Metoder og datakilder	5
Status på nøgletal	6
Turfordeling	6
Tilbagelagte kilometer	8
Trafikken rundt om Indre By og over kommunegrænsen	9
Cykel- og bilbestand	11
Infrastruktur	15
Rejsetid på cykel og i bil	18
Status på trafiksikkerhed	21
Fordeling af arealet mellem husene	24
Afledte effekter fra trafikken	26
Trafikstøj	26
Luftkvalitet	26
Klima	27
Opsamling på strategier og handleplaner	29
Cykelindsatsen - fra god til verdens bedste	29
Handlingsplan for grøn mobilitet	36
Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadede i Københavns trafik 2025 og Handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2025	38
Handlingsplan for delebilisme 2022-2025	40
Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025	41
Ren luft til københavnere	42
Overordnede strategier og planer	43
Status på målsætninger	45
Bilag 1 Supplerende tabeller til status på bilparkering	47

KLIMA-, MILJØ OG TEKNIKFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Forsidefoto Ursula Bach, Københavns Kommune

Layout/grafik KTF MKB

Juni 2026

Indledning

Mobilitetsredegørelsen gør status på nøgletal for mobiliteten i København, og følger op på kommunens målsætninger på området. Redegørelsen beskriver desuden udviklingstendenserne over en kort og længere periode, og samler op på en række strategier og handleplaner, der er udløbet med udgangen af 2025, og som konsolideres i en ny samlet mobilitetsstrategi.

Hovedkonklusioner

Københavns Kommunes overordnede mål på mobilitetsområdet i Kommuneplan 2024 er, 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.

I 2025 blev 26 % af alle ture i København foretaget i bil mens 25 % af turene blev foretaget til fods, 28 % på cykel og 21 % blev tilbagelagt med kollektiv transport. Sammenlignet med 2024 er turandelen i bil faldet med tre procentpoint, turandelen for cykler faldet med ét procentpoint, mens turandelen for gang og med kollektiv transport begge er steget med to procentpoint. Dermed er opfyldelsen af målet fra kommuneplanen rykket et skridt tættere på.

Ifølge forvaltningens tællinger blev der på hverdage i 2025 tilbagelagt 4,56 mio. km i bil i Københavns Kommune. Det er stort set det samme antal som i 2024.

Tilsvarende blev der tilbagelagt 2,48 mio. km på cykel og 1,01 km til fods (TU). Det er et fald i cykeltrafikken på 6 % og en stigning i km til fods på 6 % fra året før.

Cyklens andel af ture til arbejde eller uddannelse i København er, ligesom cyklens generelle turandel, faldet. Således blev 43 % af turene til arbejde og uddannelse foretaget på cykel i 2025 mod 46 % i 2024. Målet fra cykelstrategien er 50 % af ture til arbejde og uddannelse i København foregår på cykel i 2025.

I 2025 rådede københavnernes over 754.200 cykler, som er en stigning siden sidste gang, cykelbestanden blev opgjort. Samtidig ses også flere delecycler i København. Forvaltningen har i alt givet tilladelse til at seks udbydere tilsammen må opstille 10.700 delecycler i byen, hvilket er en stigning på 23 % i forhold til 2024.

Antallet af privatejede biler i København er steget med ca. 2.000 biler fra 2024 til 2025, hvilket svarer til 1 %, men bilejerskabet er faldet en lille smule fra 251 i 2024 til 250 biler per 1.000 voksne københavnere i 2025.

Tendensen går fortsat mod flere eldrevne køretøjer, både hvad angår cykler og biler. I januar 2025 havde københavnernes ca. 41.000 elcykler, som svarer til ca. 5 % af cykelbestanden, og knap. 17.200 elbiler og 5.700 plug-in hybridbiler, hvilket tilsammen er omkring 16 % af den totale private bilbestand. I begyndelsen af 2026 var antallet af elbiler steget til 27.600 mens antallet af plug-in hybridbiler var steget til 5.900.



Rådhuspladsen, foto Københavns Kommune

Elbilsejerne i København kan i 2025 benytte sig af 4.126 ladepunkter ved parkeringspladser på offentlig vej. Siden 2024 er der kommet 1.276 nye ladepunkter til.

Mængden af delebiler med og uden fast stamplads er vokset. I 2025 var der ca. 1.990 delebiler med og uden fast stamplads på gaden mod 1.940 i 2024, hvoraf ca. to tredjedele var elbiler. I 2025 er de første ladestandere til delebiler med fast stamplads etableret. Der er således kommet 80 ladepunkter på parkeringspladser til delebiler med fast stamplads.

I starten af 2026 er der registreret 123.762 kommunale bilparkeringspladser i alt i København. Det er ca. 1.200 færre end i 2024. I 2025 lejede Københavns Kommune yderligere ca. 3.000 bilparkeringspladser i private parkeringsanlæg mod 1.065 pladser i 2024.

Der er også etableret flere parkeringspladser til delebiler i 2025 med i alt 982 pladser til delebiler med fast stamplads, og 963 eldelebilspadser på tværs af byen. Der var samlet set 6.025 parkeringspladser reserveret til elkøretøjer både med og uden ladestandere, samt 463 pladser reserveret til erhvervskøretøjer.

Til de mange cykler var der knap 190.000 cykelparkeringspladser på offentlig vej i 2025, hvilket er ca. 10.800 flere cykelparkeringspladser sammenlignet med 2017, hvor forvaltningen sidst kortlagde cykelparkeringen i byen. I 2025 afsatte det daværende udvalg over 600 mio. kroner, som er et historisk stort beløb, til sikre skoleveje, grønne bølger og bedre cykelforbindelser, så det bliver nemmere og tryggere at cykle i København.

Københavns Kommune har en vision om, at ingen skal dø eller komme alvorligt til skade i trafikken. Ud fra nyeste data fra 2024 blev én person dræbt i trafikken i København, og 180 personer kom alvorligt til skade. Data varierer fra år til år, men en langt højere andel af hospitalsbehandlinger af tilskadekomne i trafikken peger på et stort mørketal i politiregistreret ulykkesdata. Dette understøttes af ny data fra Region Hovedstaden, som forvaltningen har fået indsigt i.

Af det samlede areal mellem byens huse udgør kørebaner 49 %, cykelstier og cykelbaner udgør 6 %, mens fælles gang- og cykelstier, typisk adskilt fra det øvrige vejnet udgør 4 %. Fodgængerarealer, herunder fortove, torve og pladser udgør samlet set 32 % af arealet mellem husene. Bilparkering optager 8 % af arealet mellem husene, mens cykelparkering udgør 1 %. Opgørelsen af arealet tæller ikke parker og grønne områder.

Der ses en fortsat nedadgående tendens i forhold til luftforurening i København. Det samme gælder for CO₂-udledningen fra trafikken. Den nedadgående tendens kan primært tilskrives en fortsat forbedring af bilparkens miljøpåvirkning, herunder overgangen til eldrevne køretøjer, samt en reduktion i den fjerntransporterede luftforurening, som er forurening, der stammer fra kilder uden for Københavns Kommune.

Nyt strategisk grundlag

De fleste planer, politikker og strategier med tilhørende målsætninger og indsatser på mobilitetsområdet, er udløbet med udgangen af 2025. Det er således sidste gang, der gives en status på disse målsætninger og indsatser.

Der samles derfor i årets mobilitetsredegørelse op på en række strategier og handleplaner, som har haft betydning for arbejdet på mobilitetsområdet de seneste 15 år og udvalgte indsatser fra det strategiske grundlag fremhæves.

Det gælder særligt cykelindsatsen, hvor Cykelstrategi 2011-2025 har været omdrejningspunktet for udviklingen på cykelområdet sammen med understøttende planer som Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 og Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025.

Der samles desuden op på Handlingsplan for trafik-sikkerhed 2021-2025, med ophæng i Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i Københavns trafik 2025, som har dannet grundlaget for at forbedre trafik-sikkerheden i København.

Handlingsplan for Grøn Mobilitet 2012, Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 og Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 er også udløbet med udgangen af 2025. For de to sidstnævnte er derudover arbejdet separate evalueringer, som gengives kort her i mobilitetsredegørelsen. Slutteligt samles op på Ren Luft planen fra 2013.

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget har besluttet, at der skal udarbejdes en samlet mobilitetsstrategi. I den nye strategi konsolideres alle planer og strategier med relevans for mobilitetsområdet, og en række igangværende indsatser og tilhørende målsætninger fra de tidligere planer og strategier forventes således videreført. Det forventes at den nye mobilitetsstrategi bliver politisk behandlet primo 2027.

En sammenhængende mobilitetsindsats

Mobiliteten i København fordeler sig på tværs af transportformer, og de fleste københavnere anvender forskellige transportformer i løbet af dagen og 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. Københavns Kommune anvender 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 bruges også undervisning om trafikantadfærd og adfærdspåvirkning gennem infrastrukturtiltag, kommunikation og information.

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 konkrete politisk vedtagne mål om at reducere eller fremme transportformerne, 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 kollektiv transport, cykling eller gang. Ligeledes er transportformerne gang, cykling og kollektiv transport mere pladsbesparende end personbiler. Disse udleder samtidig mindre CO₂ end biltrafikken, hvorved overflytning af ture i bil til andre transportformer både understøtter Klimastrategiens målsætninger, og skaber plads til, at flere personer samlet set kan bevæge sig godt rundt i byen.



Nørreport station
foto Københavns Kommune

Metoder og datakilder

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

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

Derudover får forvaltningen hvert andet år udført en undersøgelse blandt københavnere om deres holdninger og tilfredshed med København som cykelby. I den seneste undersøgelse fra ultimo 2025 spørges bl.a. til rådighed over cykel, herunder el- og ladcykler.

Mobilitetsredegørelsen indeholder desuden data fra andre forskellige analyser og registrer. Datakilden angives dermed som note under de forskellige tabeller og afsnit.

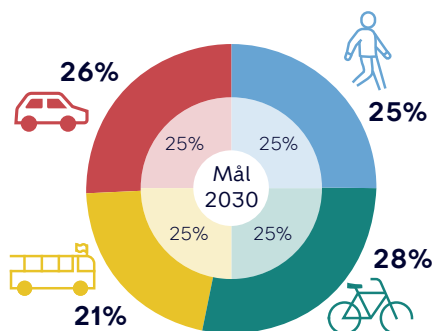
Status på nøgletal

I det følgende beskrives status på nøgletal for mobiliteten i København i 2025, og der redegøres for tendenser for udviklingen på mobilitetsområdet over de seneste år. Desuden gøres status på københavnernes cykel- og bilejerskab samt på den infrastruktur, der sørger for at københavnerne og besøgende kan komme godt rundt i byen.

Turfordeling

I 2025 fordelte turene sig med 26 % i bil, 25 % til fods, 28 % på cykel og 21 % med kollektiv transport.

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

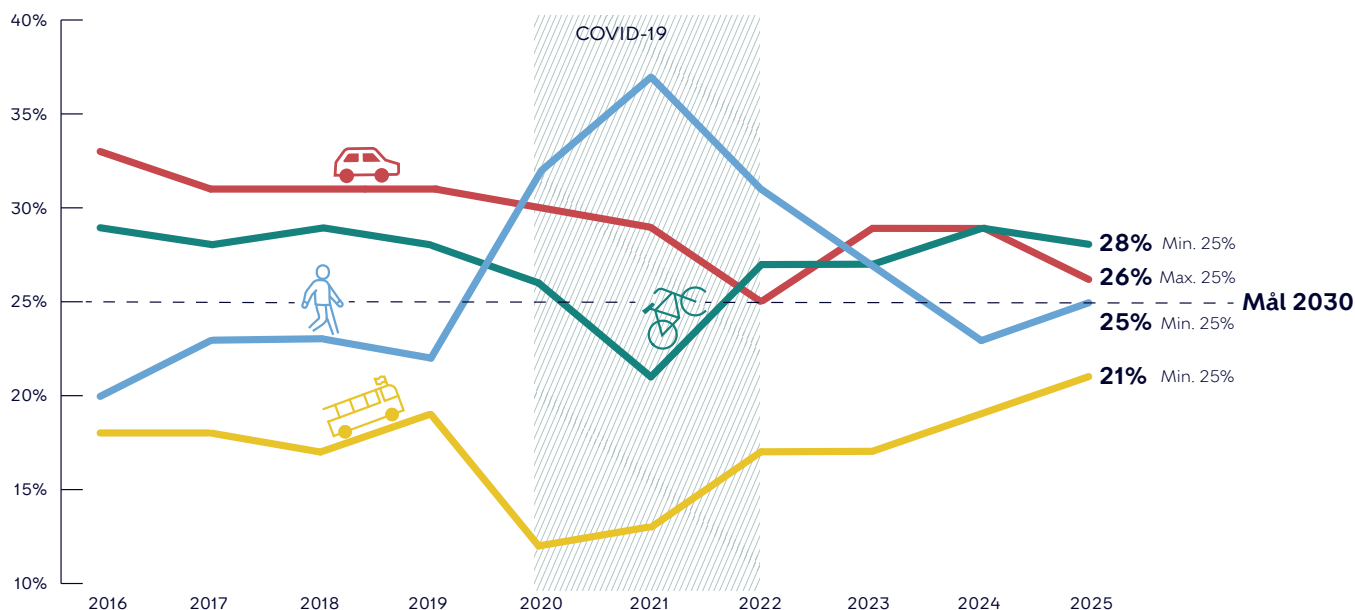


Andelen af ture i bil er dermed faldet med tre procentpoint, ture til fods er steget med to procentpoint, cyklens andel er faldet med ét procentpoint og andelen af ture med kollektiv transport er gået op med to procentpoint.

Kommuneplan 2024 indeholder en målsætning om at bilens andel højst skal udgøre 25 % af alle ture til, fra og i København i 2030, mens kollektiv transport, cykling og gang hver især som minimum skal udgøre 25 %. Med det seneste data for 2025 er målet nået for cykling og gang. Den kollektive transport er fire procentpoint fra minimumsmålet, og bilens andel er kun ét procentpoint fra målet.

Over en 10-årig periode, hvor COVID-pandemien i 2020 til 2022 påvirkede rejsemønstre, og dermed turfordelingen med store udsving, er bilens andel over tid faldende, mens gang og kollektiv transports andel er stigende. Cyklens andel har ligget ret stabilt, hvis man ser bort fra tiden under pandemien.

Figur 2 Turfordeling 2016-2025 (Kilde: TU)



Ture til arbejde og uddannelse

Københavns Kommunes cykelstrategi indeholder en målsætning om, at 50 % af alle ture til arbejde og uddannelse i København skal foregå på cykel i 2025.

I 2025 blev 43 % af turene til arbejde og uddannelse i København foretaget på cykel, hvilket betyder at målet ikke er nået. Siden 2024 er andelen faldet fra 46 %. I samme periode er der sket en stigning i den kollektive transport, på ture til arbejde og uddannelse i København, hvor ture i bil og til fods er stort set uændret.

Turfordelingen for københavnere

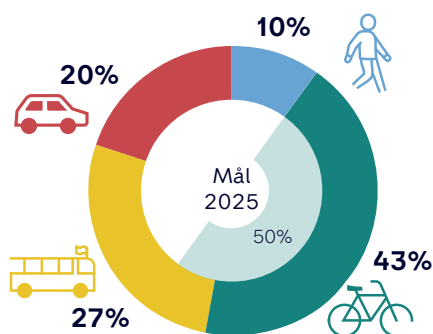
Københavneres ture, som dækker over alle ture både i og uden for København, var i 2025 fordelt således, at gang, som er den mest benyttede transportform, udgjorde 32 %. Cyklens andel lå på 31 %, og den kollektive transport udgjorde, som året før, 15 % af turene. Bilens andel udgjorde 22 % i 2025.

Turfordelingen til arbejde eller uddannelse for københavnere fordelte sig således, at der i 2025 var 12 % der gik, 47 % cyklede, 21 % benyttede kollektiv transport og 20 % kørte i bil.

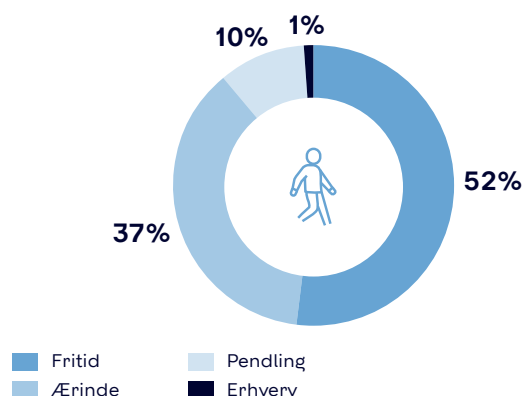
For københavnere, der også arbejder eller studerer i Københavns Kommune, var der i 2025 12 % som benyttede bilen til og fra arbejde eller uddannelse, hvilket er en stigning på 4 procentpoint fra 2024. Derudover transporterede 17 % sig til fods, 55 % cyklede og 16 % benyttede kollektiv transport. I 2025 gik københavnere 1,4 ture hver dag i København.

Over halvdelen af Københavneres ture til fods udgøres af fritidsture herunder ture til idræts- eller sportsfaciliteter, besøg hos venner og andre udflugter. For halvdelen af fritidsturene til fods er turen formålet i sig selv. Mere end hver tredje tur er ærindeture, som primært dækker over indkøbsture, men blandt andet også hente- og bringeture af børn samt lægebesøg. Pendling til arbejde eller uddannelse udgør hver 10. tur til fods for københavnere.

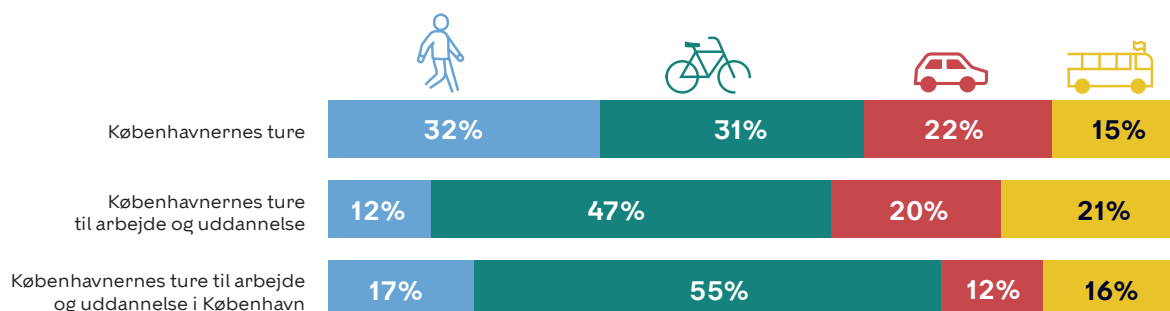
Figur 3 Turfordelingen for ture til arbejde og uddannelse i København i 2025 med mål fra cykelstrategien (Kilde: TU)



Figur 5 Formål med københavnernes ture til fods som gennemsnit over 2021-2025 (Kilde: TU)



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



Tilbagelagte kilometer

Omfanget af trafikken på veje, stier og fortove kaldes trafikarbejdet og opgøres ud fra, hvor mange kilometer der dagligt tilbagelægges via de forskellige transportformer på hverdage.

Tilbagelagte kilometer for biler og cykler opgøres både ud fra trafiktællinger foretaget af forvaltningen samt DTU's Transportvaneundersøgelse (TU). Forvaltningen har ikke selv foretaget tællinger for tilbagelagte km til fods, så derfor opgøres dette kun ud fra TU-data, som også har været praksis i de tidligere redegørelser.

Forvaltningens egne tællinger viser et fald i tilbagelagte km på cykel (på 6 %), men en stagnering i kørte km i bil (0 %) fra 2024 til 2025. Ifølge TU er der et fald på 5 % i cykeltrafikken i forhold til 2024. Tilsvarende er der ifølge TU et fald på 11 % i tilbagelagte km i bil. Fodgængertrafikken, som kun opgøres ud fra TU, er steget med 6 % i samme periode.

Der kan være større årlige udsving, som det ses på figur 7. Her ses det, at TU-data har større årlige udsving sammenlignet med forvaltningens opgørelse. De to

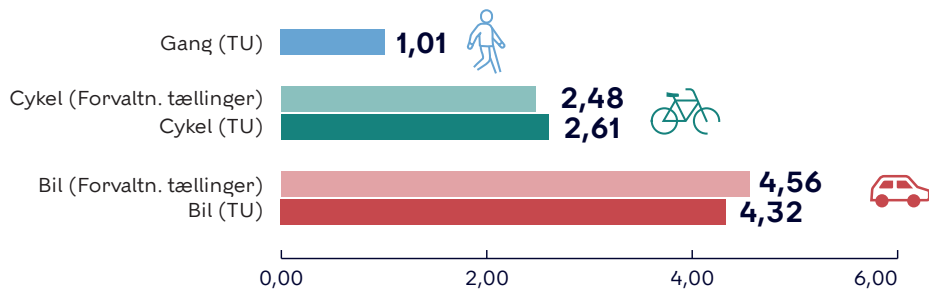
opgørelser viser dog de samme tendenser over tid, hvor kørte km i bil på hverdage har været faldende, og modsat at tilbagelagte km til fods og på cykel har været stigende. I samme periode fra 2017 til 2025 er København vokset indbyggermæssigt med 10 % hvilket betyder, at flere københavnere transporterer sig dagligt.

Mens TU-data er baseret på interviews, bygger forvaltningens metode på manuelle trafiktællinger. Opfyldelsen af målsætningen om reduktion af biltrafikken på 2 % fra kommuneplan 2024 afhænger i 2025 dermed af datakilden.

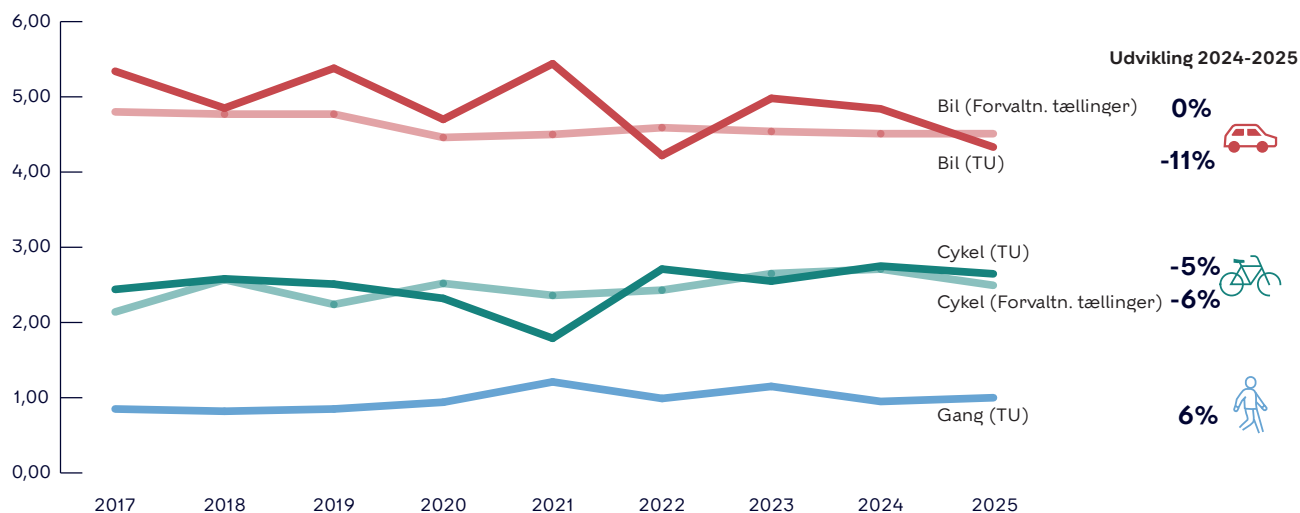
Forvaltningen vurderer, at det virkelige trafikarbejde ligger et sted imellem resultaterne fra de to datakilder, da der for TU vurderes at være en statistisk usikkerhed på 3-5 %, og som nævnt har TU-data større årlige udsving end forvaltningens tællinger. I 2025 blev der foretaget lidt færre trafiktællinger sammenlignet med året før. Dette samt vejforhold på tælledagene giver ligeledes statistisk usikkerhed i forvaltningens tællinger.

I løbet af 2026 overgår forvaltningens trafiktællinger til digital registrering via sensorer, der opsættes på strategisk udvalgte lokaliteter i alle bydele.

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



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



Trafikken rundt om Indre By og over kommunegrænsen

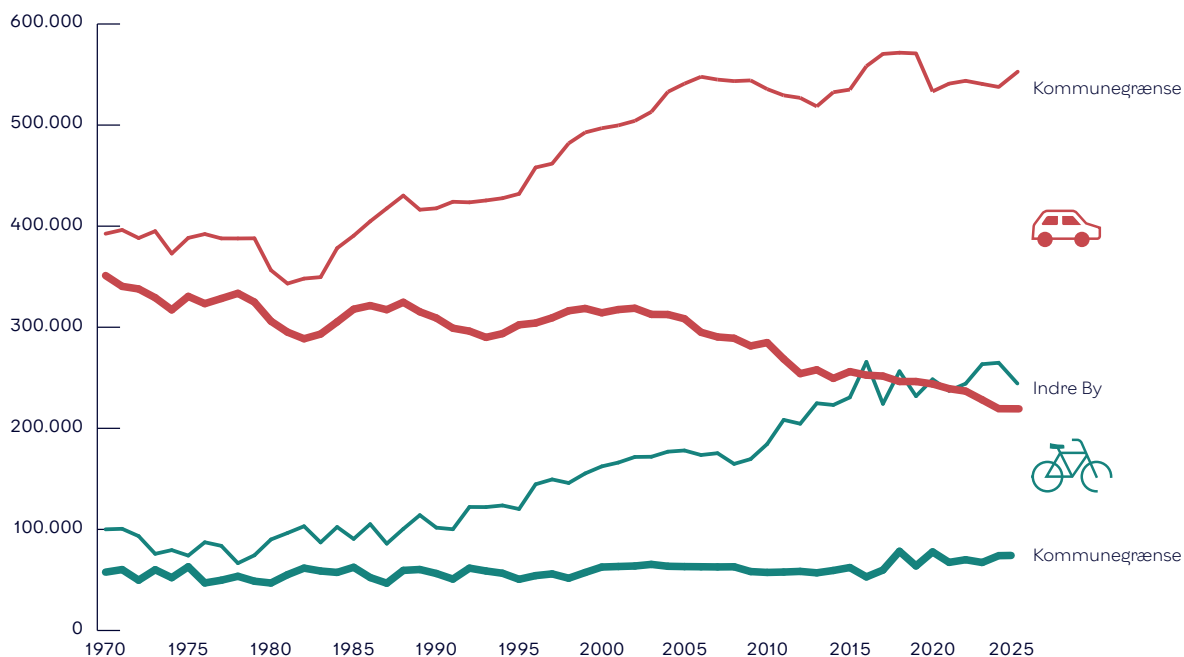
Forvaltningen gennemførte trafiktællinger i april og i september 2025 både ved kommunegrænsen og i en ring om Indre By ved Søerne og over Inderhavnen, som kaldes sø- og havnesnittet.

I 2025 er både bil- og cykeltrafikken ved kommunegrænsen steget i forhold til året før. På hverdage i 2025 blev der registreret 77.890 cyklister mod 74.020 året før. Samtidig blev der talt 551.100 motorkøretøjer på hverdage, hvilket er en stigning fra 537.700 i 2024.

Forvaltningens trafiktællinger går helt tilbage til 1970'erne, og udviklingen over tid fremgår af figur 8. Siden 1970 er cykeltrafikken ved sø- og havnesnittet, steget med 145 procentpoint, og biltrafikken er reduceret med 38 procentpoint. Ved kommunegrænsen er biltrafikken over den samme årrække steget med 40 procentpoint, og cykeltrafikken er her steget med 35 procentpoint.

Siden 2010, hvor, cykelindsatsen for alvor blev igangsat, er cykeltrafikken over kommunegrænsen steget med 36 procentpoint, mens biltrafikken i samme periode er steget med 3 procentpoint. Her er indsatsen særlig tydelig ved sø- og havnesnittet, hvor cykeltrafikken er steget med 33 procentpoint og biltrafikken modsat er faldet med 24 procentpoint.

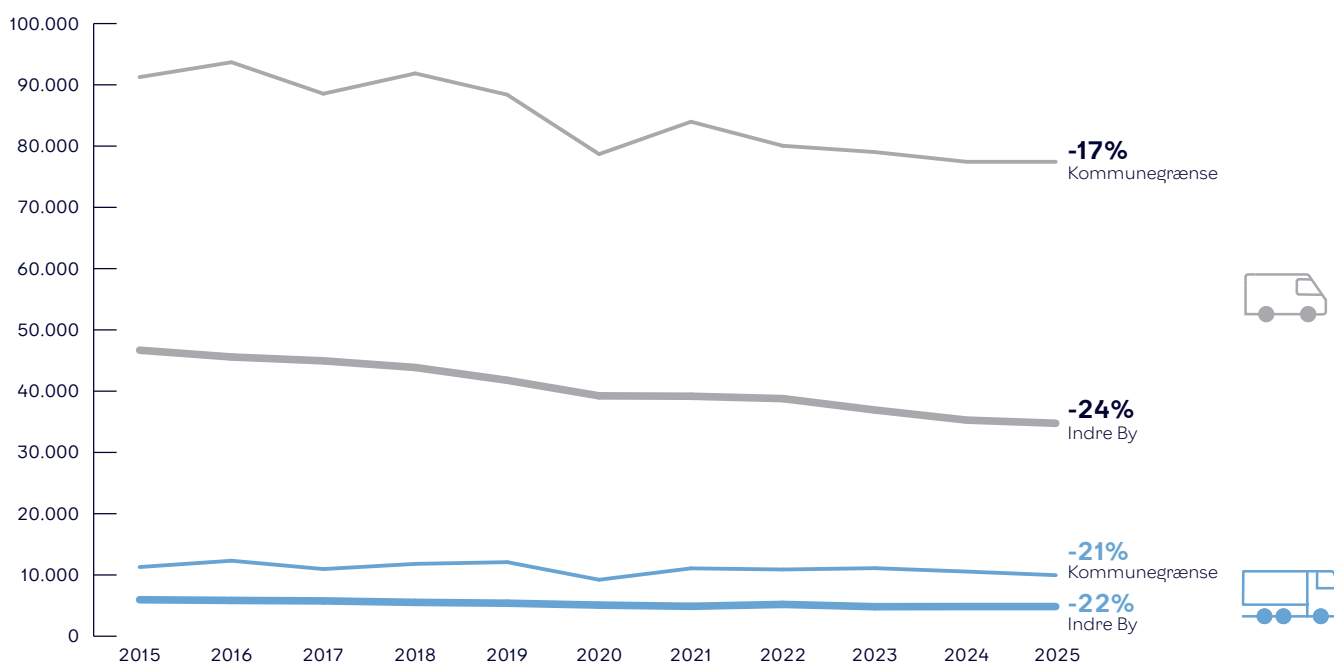
Figur 8 Bil- og cykeltrafik rundt om Indre By og over kommunegrænsen, 1970-2025 (Kilde: forvaltningens tællinger)



Forvaltningen har over en længere periode registreret antallet af lastbiler og varebiler, som har været faldende både ved kommunegrænsen samt ved sø- og havnesnittet rundt om Indre By. Antallet af lastbiler er over en 10-årig periode faldet 21 procentpoint ved kommunegrænsen og 22 procentpoint omkring Indre By.

Tilsvarende er antallet af varebiler reduceret med 17 procentpoint ved kommunegrænsen og 24 procentpoint i Indre By i samme 10-årige periode, hvilket fremgår af figur 9. Det vil sige at der i 2025 var mindre tung trafik i Indre By end tidligere.

Figur 9 Vare og lastbiltrafik rundt om Indre By og over kommunegrænsen 2016 - 2025 (Kilde: Forvaltningens tællinger)



Dronning Louises Bro, foto Københavns Kommune

Cykel- og bilbestand

Cykler er fortsat i stort overtal i forhold til andre transportmidler i København. I 2025 ejede Københavnerne til sammen 754.200 cykler heraf var 43.400 ladcykler og 41.900 tohjulede elcykler. Over en 10-årig periode er cykelbestanden i København steget med 12 %.

I 2010 lå andelen af københavnerne der havde rådighed over en cykel på 85 % og i begyndelsen af 2026 lå den på 86 %. Ca. 2 % af dem, der råder over en cykel, leaser eller lejer denne ifølge en interviewundersøgelse med 1.000 københavnerne fra 2025.

I 2025 var der 139.200 privatejede biler i København, herunder også leasede biler. Det er en lille stigning i forhold til 2024, hvor der var registreret 137.900 private biler. Over en tiårig periode er antallet af private biler i København steget med 23 %. Til sammenligning er indbyggertallet steget med 15 % i samme periode.

Antallet af privatejede biler i København er dog i de seneste tre år ikke steget særlig meget.

Den relativt kraftige stigning i antallet af elbiler er fortsat ind i 2025. Ud af de 139.200 private biler var 17.200 af dem elbiler og 5.700 var plug-in hybridbiler, svarende til i alt 16 % af den samlede private bestand⁴. I begyndelsen af 2026 er dette tal steget yderligere til ca. 27.600 elbiler og 5.900 plug-in hybridbiler⁵. Der ses således ind i en fortsat hastig udvikling i omstillingen af den private bilbestand.

Tabel 1 Udviklingen i Cykel- og bilbestand

Kategori	Antal 2025	Udvikling 2024-2025	Udvikling 2020-2025	Udvikling 2015-2025
Indbyggere (K1)	667.100	1 %	5 %	15 %
Heraf indbyggere over 18 år (K1)	556.400	1 %	7 %	
Cykler i alt¹	754.200	-	2 %	12 %
Heraf elcykler ¹	41.900	-	93 %	
Heraf ladcykler og elladcykler (ekskl. cykelangængere) ¹	43.400	-	42 %	
Delecykler ²	10.700	23 %	-	
Privatejede biler i alt (inkl. leasede biler)	139.200	1 %	5 %	23 %
Heraf elbiler	17.200	62 %	1642 %	
Heraf plug-in hybridbiler	5.700	5 %	1106 %	
Delebiler i alt	4.500	-1 %	19 %	
Heraf delebiler med fast stamplads	740	9 %	196 %	
Heraf eldelebiler med fast stamplads	59	638 %	1080 %	
Heraf delebiler uden fast stamplads	1250	-1 %	27 %	
Heraf eldelebiler uden fast stamplads	1250	-1 %	58 %	
Heraf nabo-til-nabo-biler ³	2.500	-4 %	-2 %	
Heraf eldelebiler af nabo-til-nabo-biler	480	28 %	139 %	
Erhvervskøretøjer i alt	33.200	-1 %	17 %	
Heraf elkøretøjer	8.200	49 %	690 %	

¹ Data er gennemsnit af to opgørelser + beregnet ud fra K42025

² Tilladelser til antal delecykler fra Lime, Bolt, Tier Dott og Donkey Republic på offentlige arealer

³ Nabo-til-nabo-biler er en delebilservice, hvor private bilejere udlejer deres egne biler til andre, typisk via en online platform

⁴ Jf. KK Statistikbank, januar 2025

⁵ Jf. Dansk Statistik, BIL54, januar 2026

Bilejerskab

Bilejerskabet opgøres som antallet af privatejede biler per 1.000 indbyggere over 18 år. I 2025 er bilejerskabet i København opgjort til 250 biler per 1.000 voksne københavnere. Selvom det samlede antal biler, er steget en smule siden året før, er der kommet tilsvarende flere nye indbyggere i København, og bilejerskabet er således faldet en lille smule.

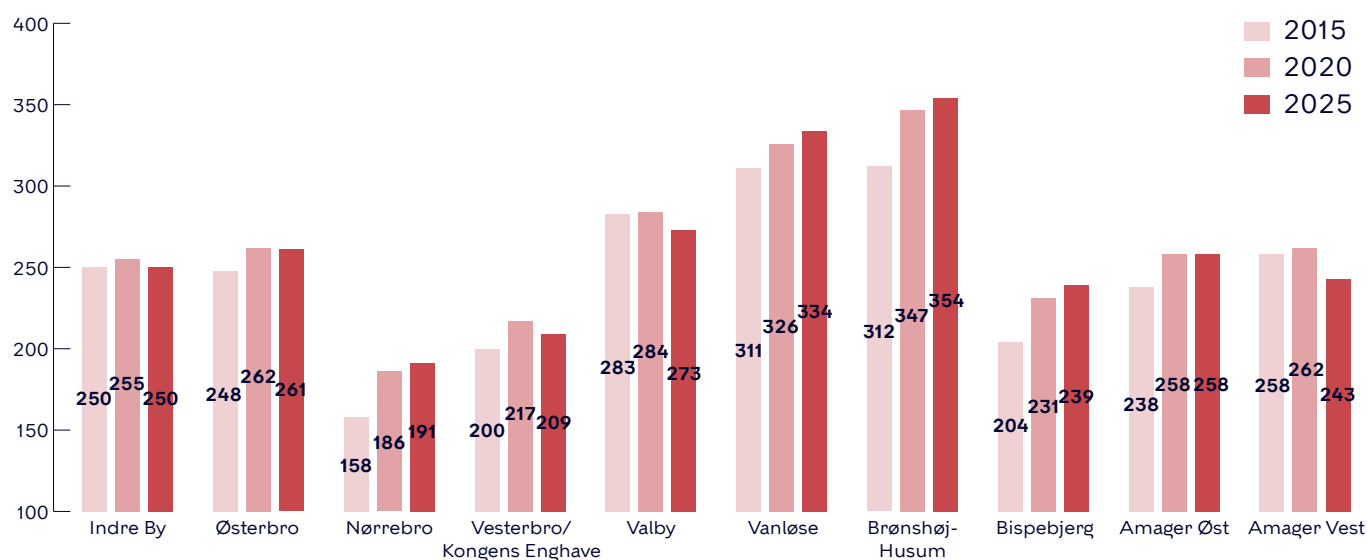
Forvaltningen har set på udviklingen i bilejerskabet i Københavns 10 bydele i henholdsvis 2015, 2020 og i 2025, som det fremgår af figur 10. Bilejerskabet er over en ti-årig periode fra 2015- 2025 steget i de fleste bydele, særligt i Brønshøj-Husum, Vanløse og Bispebjerg, men også på Nørrebro.

Centrale bydele som Nørrebro og Vesterbro/Kongens Enghave har fortsat et relativt lavere bilejerskab sammenlignet med flere af yderbydelene. I enkelte bydele, bl.a. Valby og Amager Vest, ses et mindre fald fra 2020 til 2025. I 2025 er bilejerskabet på bydelsniveau højest i Brønshøj-Husum og lavest på Nørrebro med henholdsvis 354 og 191 biler per 1.000 indbyggere over 18 år.

Tabel 2 Bilejerskab fordelt på bydele i 2024 og 2025
(Kilde: KK Statistikbanken)

Bydele	Bilejerskab 2024	Bilejerskab 2025
Indre By	250	250
Østerbro	261	261
Nørrebro	191	191
Vesterbro/ Kongens Enghave	213	209
Valby	273	273
Vanløse	331	334
Brønshøj-Husum	353	354
Bispebjerg	238	239
Amager Øst	259	258
Amager Vest	248	243
Københavns Kommune⁶	251	250

Figur 10 Bilejerskab i Københavns 10 bydele i 2015, 2020 og 2025
(Kilde: KK Statistikbanken)



⁶ En meget lille andel af de private biler er placeret uden for bydelskategori i KK Statistikbanken. Derfor stemmer det totale bilejerskab ikke overens med bilejerskabet for bydelene sammenlagt

Delemobilitet

Der kommer fortsat flere delecykler på gaderne i København. Der er i 2025 givet tilladelse til 10.700 delecykler fordelt på fire operatører: Lime, Donkey Republic, Dott og Bolt. Fra 2024 til 2025 er der dermed bevilget 23 % flere tilladelser til delecykler i København på trods af at to operatører har nedlukket deres service.

Københavns Kommune har indgået aftale med Lime, som primær operatør af udlejningsløbehjul, for perioden 2025-2027. Der må maksimalt opstilles 3.200 løbehjul uden for en forbudszone, som omfatter Indre by, Islands Brygge og Christianshavn, ved Svanemøllen Strand samt dele af Valby, Amagerbro, Nørrebro, Vesterbro og Østerbro.

I 2025 var der ca. 4.500 delebiler til rådighed i København. Der var ca. 740 delebiler med fast stamplads, 1.250 delebiler uden fast stamplads samt ca. 2.500 aktive nabo-til-nabo-biler. Antallet af delebiler med fast stamplads til rådighed varierer over året. Markedet er sæsonbetonet og delebilsudbydere justerer antallet af biler på gaden efter efterspørgslen. Mens der er kommet flere delebiler med fast stamplads til. Efter 2024 er antallet af nabo-til-nabo-biler, som har været aktive i løbet af året, faldet. Antallet af delebiler uden fast stamplads ligger på nogenlunde samme niveau. Det samlede antal delebiler til rådighed er derved på samme niveau som i 2024. Knap 2.000 af dem var delebiler med eller uden fast stamplads fra kommercielle udbydere.

Mens alle 1.250 delebiler uden fast stamplads fortsat er elbiler, gælder det kun for 7 % af delebilerne med

fast stamplads og 19 % af nabo-til-nabo-bilerne som er elektriske. Det er dog en stigning i forhold til 2024, hvor kun 1 % af delebiler med fast stamplads og 13 % af nabo-til-nabo-bilerne var elektriske. Samlet set er 39 % af alle delebiler elektriske i 2025 mod 33 % i 2024. Blandt delebiler med og uden fast stamplads fra kommercielle udbydere er 63 % elbiler i 2025.

Der blev i 2025 opsat 40 ladestandere (80 ladepunkter) på parkeringspladser til delebiler med fast stamplads. Det har været afgørende for, at der er kommet flere delebiler med fast stamplads på el. Det er delebilsudbydere selv, der med tilladelse fra Københavns Kommune, står for finansiering og opsætning af ladestandere på pladserne. Der er givet yderligere tilladelser til 16 ladestandere til delebiler med fast stamplads, men det vides ikke om disse tilladelser tages i brug.

Tabel 3 Tilladelser til delecykler
(Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)

Operatør	Antal tilladte cykler i 2023	Antal tilladte cykler i 2024	Antal tilladte cykler i 2025	Forskel fra 2024 til 2025
Lime	1.150	2.500	3.200	28 %
Donkey Republic	2.680	2.680	4.500	68 %
Tier Dott	1.700	1.700	1.700	0 %
Bolt	1.300	1.300	1.300	0 %
Kinto	600	540		100 %
Voi	30			0 %
I alt	7.460	8.720	10.700	23 %



Parkerede delebiler, foto Københavns Kommune

Københavns Kommunes egne biler og maskiner

Københavns Kommune tager en ledende rolle i den grønne omstilling, og arbejder målrettet på at udfase fossildrevne arbejdskøretøjer til fordel for en elektrisk bilflåde (tabel 4), og i højere grad benytte delebiler i arbejdsregi.

I 2025 blev der kørt mere end 2.600 ture i en delebil, blandt Københavns Kommunes medarbejdere i arbejdstiden, som svarer til godt 123.800 kørte km. Det er en stigning på 129 % sammenlignet med 2021, hvor Københavns Kommune begyndte at benytte de offentligt tilgængelige delebiler.

Derudover benytter mange af kommunens medarbejdere cyklen som transportmiddel i løbet af arbejdsdagen. De cykler rundt i byen til møder, for at føre tilsyn, kontrollere parkering, samt passe parker og kirkegården.

Tabel 4 Flådesammensætning
(Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)

	Antal elektriske køretøjer	% af den totale flåde	Antal totalt
Personbiler	208	99 %	210
Transportvogne	114	90 %	127
Minibusser	113	61 %	185
Varevogne	108	40 %	268
Vans	90	78 %	116
Lastvogne	9	14 %	63
Fejemaskiner	8	22 %	36
Busser	3	11 %	28
Komprimatorvogne	0	0 %	17



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Infrastruktur

Der arbejdes løbende med at forbedre infrastrukturen for de forskellige transportformer. Her er fokus, i tråd med Klima- Miljø- og Teknikforvaltningens vision, især at forbedre forholdene for grøn og bæredygtig transport, og med en prioritering af de mest pladseffektive transportformer.

Cykelstier og cykelparkering

I 2025 var der 401 km cykelsti i København. Heraf er der 66 km Grønne Ruter og 64 km supercykelsti. København har omkring fem km cykelgade fordelt på 10 strækninger. Nordre Frihavsgade på Østerbro er fra 2025 ikke længere en cykelgade. Forvaltningen undersøger pt. nye tiltag for at forbedre sikkerhed og tryghed i gaden med inddragelse af beboere og handlende.

I 2025 er der opsat ca. 820 nye, almindelige cykelparkeringsstativer, og 16 særlige stativer til ladcykler.

Bilparkering og ladeinfrastruktur

Der er i marts 2026 registreret 123.762 kommunale parkeringspladser i alt i København. Kommunen lejer yderligere ca. 3.000 private parkeringspladser.

Der er etableret 221 nye parkeringspladser til delebiler med fast stamplads i 2025, så der er 982 pladser i alt. På 80 af dem er der desuden etableret ladestandere. Der er i alt etableret 963 eldebilspladser ud af rammen på 1.000 pladser på tværs af byen. Heraf er ca. 330 placeret ved trafikknudepunkter og 64 af dem har tilhørende ladestandere.

Der er i alt 6.025 pladser reserveret til elkøretøjer. Der er etableret 1.276 nye ladeudtag på offentlig vej i 2025, og der er således 4.126 elkøretøjspladser med tilhørende ladestander, hvor 50 af dem er lynladere.

463 pladser er reserveret til erhvervskøretøjer.

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

Kategori	2021	2022	2023	2024	2025
Cykelstier					
Cykelstier i alt (km)	388	392	397	398	401
Cykelbaner i alt (km)	33	33	33	33	33
Grønne Ruter i alt (km)	65	65	66	66	66
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt (km)	35	55	64	64	64
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt (km)	177	228	244	244	244
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år)	6	19	5	1	9
Cykelparkering					
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	1.800	1.100	1.140	1.760	820
Ladcykelparkering anlagt (antal per år)			60	166	16
Bilparkering					
Bilparkering på offentlige arealer	126.310	125.857	125.400	123.000	123.762
Kommunens lejede pladser i private parkeringshuse				1.065	3.000
Erhvervsparkering				463	463
Antal delebilspladser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje	281	494	674	764	982
Antal eldebilspladser				320	963
Antal elkøretøjspladser med tilhørende ladestander på offentlige veje	1.141	1.471	1.858	2.850	4.126

Leje af private parkeringspladser

Københavns Kommune lejer private parkeringspladser og stiller dem til rådighed for borgerne i København med det formål, at imødekomme behovet for parkering hos københavnere.

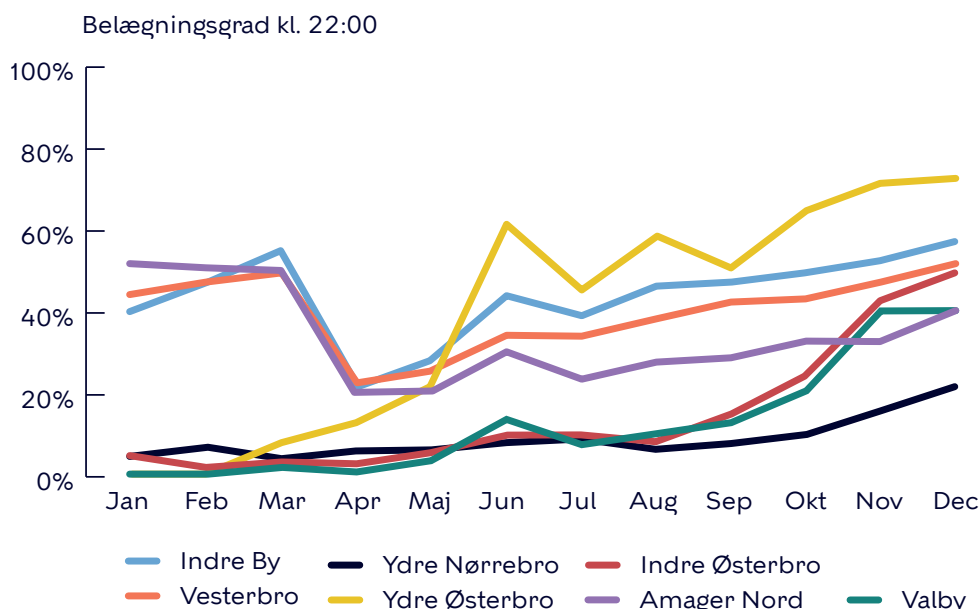
Forvaltningen lejer i skrivende stund 630 parkeringspladser i parkeringsanlægget under Israels Plads, som er tilgængelige via adgangsbrik. Derudover giver appen Visitors adgang til yderligere 2.434 lejede private parkeringspladser på tværs af byen. Adgangen forudsætter en aktiv beboerlicens, og pladserne kan bookes i op til tre dage ad gangen.

Belægningsprocenten, som betegner belægningsgraden på bydelsniveau for lejede p-pladser i parkeringsanlæg, fremgår af figur 11, og er udregnet ved nedslag kl. 22 på tilfældige hverdage i hver måned. Siden den 1. januar 2025 til og med den 31. december 2025 blev pladserne booket ca. 80.000 gange, og der blev tilmeldt ca. 18.300 brugere. Belægningsprocenten varierer fra parkeringsanlæg til parkeringsanlæg og kan ses på bydelsniveau i figur 11. Der er en stigning i brugen af pladserne hver måned. Belægningsprocenten kl. 22 i parkeringsanlægget under Israels Plads var i efteråret 2025 ca. 97 % på hverdage og ca. 89 % i weekender.

Det pludselige fald i belægningsprocenten i Indre By, Vesterbro og Ydre Østerbro fra marts til april 2025 skyldes, at forvaltningen lejede pladser i to etaper, hvor anden etape med yderligere 1.400 pladser blev lejet fra og med april måned 2025.

I løbet af sommeren 2025 sendte forvaltningen et informationsbrev til 32.797 københavnere med en aktiv beboerlicens i områder, hvor Visitors-løsningen kan anvendes. Brevet med titlen 'Nu kan du bruge din beboerlicens på udvalgte private p-pladser' indeholdt en guide til brug af Visitors-appen, samt andet relevant information.

Figur 11 Belægning kl. 22 i betalingsområder fordelt på bydele



Drift og vedligehold

Forvaltningen har ansvaret for den løbende drift og vedligehold af infrastrukturen og de offentlige arealer i byen, og arbejder året rundt på at sikre at det er nemt, sikkert at komme rundt i byen. Driften omfatter blandt andet renholdelse af veje, fortove og cykelstier, oprydning af efterladte cykler samt løbende tilsyn og vedligehold. Vedligeholdelsen fokuserer på udbedring af slid og skader i belægningen, herunder reparation af huller og revner samt genopretning efter gravearbejde.

I vinterperioden udføres vintertjeneste på veje og cykelstier med snerydning og saltning af prioriterede ruter for at sikre fremkommelighed og trafiksikkerhed også under vanskelige vejrforhold.

I 2025 blev der indsamlet mere end 13.000 herreløse cykler fra de offentlige arealer, hvor pladsen til cykelparkering i forvejen, flere steder i byen, er under pres.

Table 6 Drift og vedligehold på cykelområdet
(Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)

	2023	2024	2025
Cykeloprydning (mio. kr.)	4,5	4,1	4,0
Indsamlede efterladte cykler (antal per år)	16.240	15.932	13.755
Renhold af cykelstier (totalt timetal)	18.598	17.866	16.545
Saltning og snerydning af veje, cykelstier og fodgængerareal (mio. kr.)	38,85	42,29	44,24



Vejarbejde, foto Københavns Kommune

Rejsetid på cykel og i bil

Flow på cykelstien

I 2025 har forvaltningen afprøvet en ny metode til at måle fremkommelighed på Københavns cykelstier. Metoden bygger på GPS-data fra cyklister, hvilket gør det muligt at måle, hvad infrastrukturen koster cyklister i mistet tid dvs. fremkommelighedstab målt i sekunder per kilometer. Det er nyt at have GPS-data for cyklende, og forvaltningen vil fremover kunne bruge denne datakilde til at måle cyklisternes flow i byen, samt undersøge om trafikale løsninger giver de cyklende et bedre flow og færre stop på deres vej.

Metoden er baseret på cyklistens foretrukne hastighed, uden påvirkning fra kryds eller trængsel, og isolerer infrastrukturens påvirkning fra cyklistens indsats, uanset cykeltype, alder eller form.

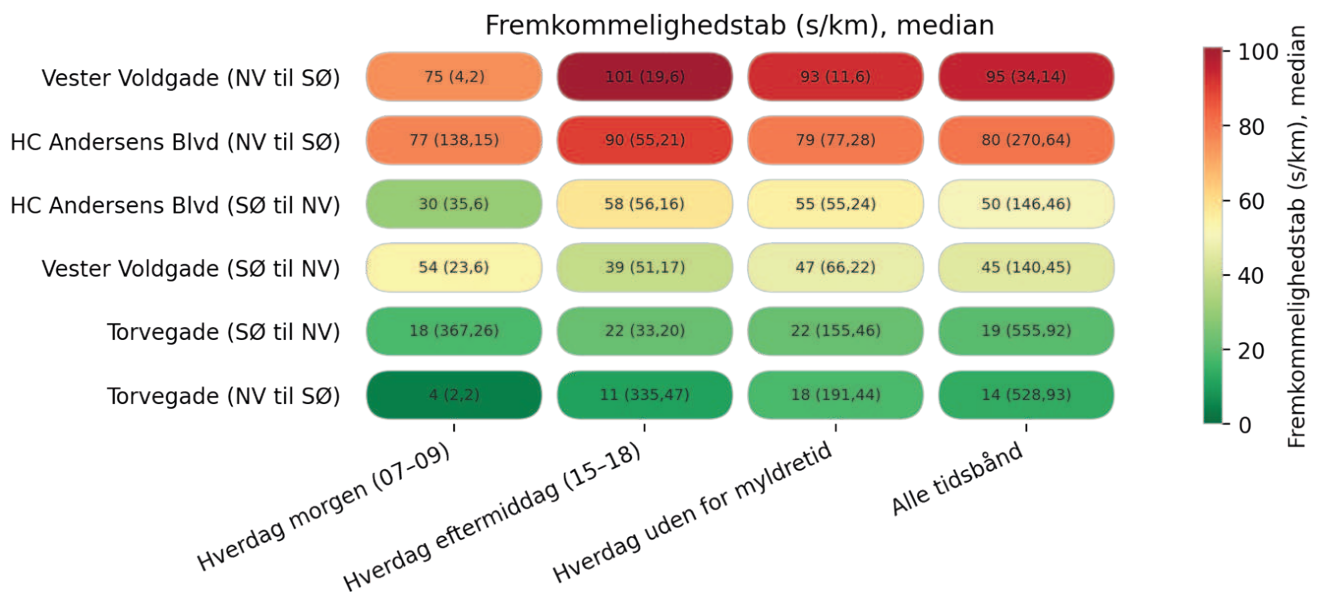
Strækninger af forskellig længde kan dermed sammenlignes, og det bliver således i højere grad muligt at identificere, hvor forvaltningens indsats, for at forbedre forholdene for cyklister vil have størst effekt.



Rådhuspladsen, foto Københavns Kommune

Figur 12 præsenterer cyklisters fremkommelighedstab på tre strækninger i København. Tallene viser, at der er en god samordning af signalanlæg for cyklister på Torvegade. På Vester Voldgade og H.C. Andersens Boulevard viser data derimod at en cykeltur tager længere tid grundet de signalregulerede kryds.

Figur 12 Heatmap over fremkommelighedstab for tre strækninger i København (Kilde: Findr for Københavns Kommune)



På figur 13 er illustreret sandsynligheden for at en cyklist oplever forsinkelse på et givet sted. Kortet viser, at fremkommelighedstab for cyklister ofte skyldes signalregulerede kryds, hvor cyklister skal stoppe for rødt lys. De blå linjer er stoplinjer ved kryds. Udover signalregulerede kryds, kan udkørsler fra parkeringspladser, busstoppesteder eller smalle cykelstier også give cyklister længere rejsetider.

Figur 13 Grafisk illustration af sandsynligheden for, at en cyklist oplever forsinkelse på cykelstinet i det centrale København



Rejsetid i bil

Forvaltningen har ligeledes set på bilisters rejsetider og hastigheder på udvalgte strækninger i København ud fra en anden type GPS-baseret data, der viser hvor og hvor hurtigt bilister kører. Denne type anonymiseret data kan forvaltningen købe adgang til via en dataplatform. Figur 14 viser de udvalgte strækninger for opsamling af data vedr. bilisters hastighed og rejsetid.

Figur 14 Udvalgte strækninger til registrering af rejsetid i bil

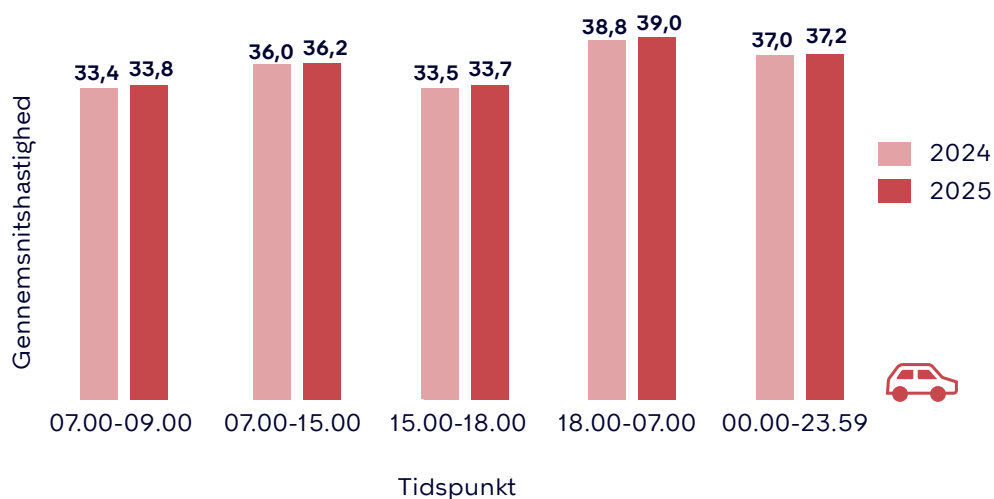


På figur 15 ses, at bilisternes gennemsnitlige hastighed er steget lidt fra 2024 og 2025 på de udvalgte strækninger.

Tabel 7 viser rejsetiderne for de otte udvalgte strækninger i begge retninger fordelt på myldretid og uden for myldretid. Når rejsetiderne for 2024 til 2025 sammenlignes ses, ligesom for hastighederne, en stort set uændret rejsetid for bilisterne fra 2024 til 2025.

Data viser, at der er 15-28% forskel på bilisternes rejsetid i og uden for myldretiden afhængigt af strækningen. Når man sammenligner rejsetiden i myldretiden med rejsetiden om aftenen og natten, hvor der er "frit flow" og ingen kø, får man et mål for, hvor meget ekstra tid trafikken koster den enkelte, som kaldes Travel Time Indeks. Fx viser Travel Time Indekset for Ring 2 Nord: Borups Allé <-> Emdrupvej ligger på 1,21 som betyder, at turen i gennemsnit tager 21 % længere i eftermiddagsmyldretiden end om aftenen eller natten.

Figur 15 Udvalgte strækninger til registrering af rejsetid i bil
(Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)



Tabel 7 Rejsetider i minutter på udvalgte strækninger
(Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)

Strækning/Tidspunkt (rejsetid i minutter)	2025				Travel Time Index (eftermiddag)	2024	
	07:00-09:00	09:00-15:00	15:00-18:00	18:00-07:00		Døgn	Døgn
Amager Boulevard <-> Bella Center	6,2	5,4	6,4	5,0	1,28	5,4	4,8
Amager Boulevard <-> Kongelundsvej	4,8	4,5	4,9	4,2	1,15	4,4	4,4
Ring 2 Nord, Borups Alle <-> Emdrupvej	5,0	4,4	5,2	4,3	1,21	4,5	4,4
Ring 2 Syd, Kongens Nytorv <-> Tuborg Havn	12,0	11,9	12,1	10,2	1,19	11,0	11,5
Ring 2 Øst, Folehaven <-> Kongens Nytorv	14,9	13,5	15,6	12,4	1,26	13,2	12,8
Ring 2 Vest, Borups Alle <-> Folehaven	11,7	10,3	11,4	9,8	1,16	10,3	10,6
Ryparken <-> Rådhuspladsen	9,9	8,8	9,4	7,9	1,19	8,5	8,4
Rådhuspladsen <-> Utterslev Mose	11,2	9,4	10,8	8,9	1,21	9,4	10,9
Samlet middelværdi	75,5	68,0	75,6	62,4	1,21	66,4	67,6

Status på trafiksikkerhed

Københavns Kommune indsamler hvert år data om trafiksikkerhed, og over en femårig periode fra 2020 til 2024 viser data, at 28 personer blev dræbt i trafikken i København. I 2024 døde én person og 180 kom alvorligt til skade, men antallet af dræbte varierer meget fra år til år.

Nationalt blev der i 2021 fastsat en målsætning om at antallet af dræbte og tilskadekomne skal reduceres med 50 % frem mod 2030, men de initiativer, der er igangsat både nationalt og kommunalt, har indtil nu ikke haft den ønskede effekt på risikoen for at komme til skade i trafikken. Der skal således iværksættes langt mere vidtrækkende initiativer for at nå i mål med målsætningen, og for at sikre at byens trafikanter færdes mere sikkert. Dette gælder bl.a. lavere hastighedsgrænser, målrettet ombygning af ulykkesbelastede steder i byen, konsekvent at vælge de trafiksikreste løsninger ved ombygning og genopretning, samt langt mere målrettet adfærdspåvirkning gennem kampagner og undervisning.

De sidste to år har der været en positiv udvikling i forhold til trafikulykker i København, men som det fremgår af figur 16, har der været store variationer over dræbte og tilskadekomne de sidste 15 år, uden at der har været en generel positiv udvikling.

Vejdirektoratet offentliggør de endelige tal for 2025 i løbet af sommeren 2026.

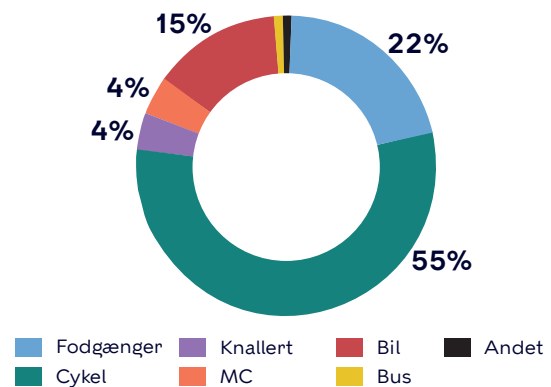
Som det fremgår af figur 17 udgør cyklister langt den største andel af tilskadekomne registreret af politiet. Over halvdelen af de tilskadekomne i trafikken i København, er cyklister og ulykkerne for cyklende og gående er typisk også mere alvorlige end for bilisterne.



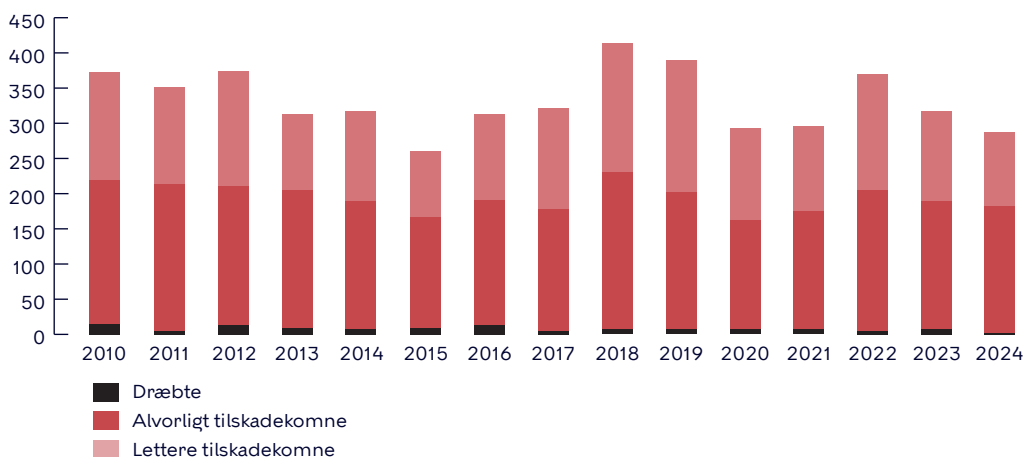
Cyklister i mørke, foto Københavns Kommune

Det skyldes, at København har mange cyklister, og at bilister er langt bedre beskyttet, og risikoen for selv at komme til skade i bil er begrænset med de relativt lave hastigheder, der er på vejene i København, i forhold til hastighedsniveauerne udenfor København.

Figur 17 Dræbte og tilskadekomne i 2020 til 2024 fordelt på transportmidler (Kilde: Politiets registreringer/Vejman)



Figur 16 Dræbte og tilskadekomne 2010-2024 (Kilde: Politiets registreringer/Vejman)



I forhold til resten af landet topper risikoen for at komme til skade i trafikken nogle år senere i København. De årgange hvor flest kommer til skade er de 22 til 25-årige, hvilket er ca. fem år senere end i resten af Danmark.

Dette skyldes formodentligt et lavere bilejerskab blandt de helt unge, kombineret med mange studerende i København cykler i starten af deres 20'ere.

Fordelingen i antallet af trafikulykker varierer i Københavns 10 bydele. Det skyldes mængden af trafik i de enkelte bydele. Indre By med en meget tæt trafik, og rigtig mange cyklende og gående medfører derfor et større antal ulykker. En del af ulykkerne kan også kobles til byliv og alkohol, og ulykker er også stærkt repræsenteret i nätterne omkring weekenden.

Selvrapportering af trafikulykker

I 2025 har forvaltningen fået adgang til ny viden om trafikulykker gennem selvrapporteringer fra borgere, der har været i kontakt med Region Hovedstadens akutmodtagelser eller 1813. Dette data giver bedre indsigt i ulykker med cyklende og gående, som ofte ikke registreres af politiet. Foreløbige data (2.933 svar) viser mange eneulykker blandt både cyklende og gående, og ulykker mellem cyklister.

En målrettet indsats for at reducere antallet af tilskadekomne bør fokusere på både infrastrukturen og den adfærd, der fører til ulykker.

Den nye viden identificerer også nye ulykkestyper og særligt udsatte steder som cykelbroer, pladser og grønne cykelruter.

Over en 5-årig periode registrerede politiet ca. 1.500 tilskadekomne, mens Region Hovedstadens akutmodtagelser behandlede i størrelsesordenen 3.000 personer årligt efter trafikulykker, hvilket svarer til ca. 10 gange så mange ulykker sammenlignet med politiets registerdata.

Trygge og sikre børn i trafikken

Det er meget sjældent at yngre børn kommer alvorligt til skade i trafikken i København, men fra omkring 12-13 års-alderen registrerer politiet i stigende grad børn involveret i trafikulykker. Det samme billede tegner sig ved selvrapporteringer. Det er typisk ulykker, der sker i fritiden om eftermiddagen, og ikke på vej til skole. Selvom det er meget sjældent, at børn kommer alvorligt til skade på skolevejene i København, så viser tryghedskortlægningen fra 2020 at halvdelen af forældrene oplever skolevejene i København som utrygge.

For at øge trafiksikkerhed og trygheden på skolevejene bliver udvalgte skoleveje derfor ombygget de steder, hvor der er behov for at øge trafiksikkerheden. Der bliver løbende etableret nye tryghedszoner med indkørselsforbud for motorkøretøjer omkring skoler, hvor mange biler ved skolens ankomstarealer om morgenen skaber utryghed for de mange børn, der ankommer til fods og på cykel. Det hjælper til at skabe trygge og sikre ankomstforhold for børn på skoleveje, men det kan ikke stå alene.

Det er afgørende for børns trygge færden i trafikken at de lærer færdselsreglerne, og bliver trænet i at kunne gå og cykle kompetent i trafikken fx til og fra skole. Den lovpligtige færdselsundervisning er derfor en hjørnesteen i at skabe en tryk skolevej. Rådet for Sikker Trafik gennemfører derfor hvert år Kommunernes Skoletrafiktest, der ser på, hvordan det går med færdselsundervisningen i alle landets kommuner og skoler.

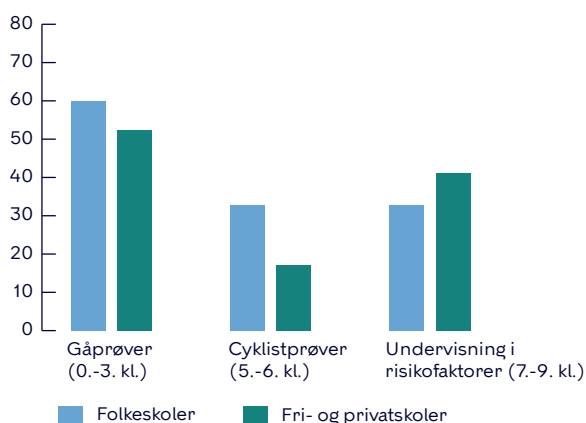
Tabel 8 Tilskadekomne og deres modparter/eneulykker

Transportmiddel	Modpart					
	Eneulykke	Fodgænger	Cykel	Personbil	Øvrige	
Fodgænger	83 %	3 %	5 %	7 %	2 %	
Rulleskøjter/løbehjul/skateboard	82 %	0 %	4 %	4 %	11 %	
Cykel	60 %	4 %	19 %	12 %	5 %	
Knallert/scooter	41 %	0 %	5 %	45 %	9 %	
Motorcykel	16 %	0 %	0 %	84 %	0 %	
Personbil	15 %	0 %	1 %	70 %	14 %	
Andet	68 %	3 %	7 %	9 %	12 %	
Total	61 %	3 %	15 %	15 %	6 %	

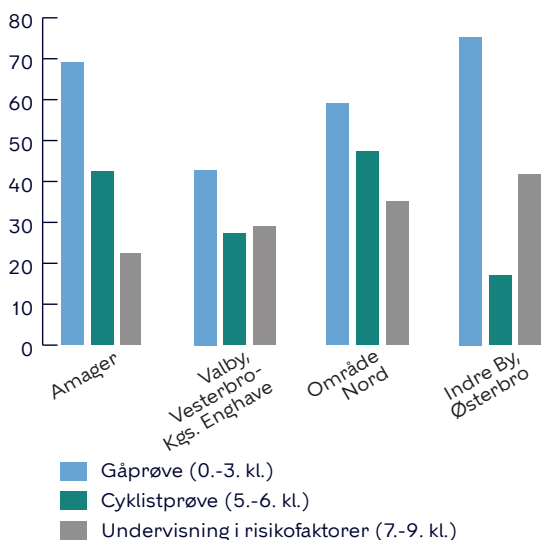
Årets test viser, at København er rykket fra en 53. plads i 2024 til en 49. plads i 2025 blandt landets 98 kommuner. Selvom der er flere skoler, der prioriterer færdselsundervisning, så er det langt fra alle københavnske folkeskoler, der gennemfører den obligatoriske færdselsundervisning i alle klasser på alle trin og langt fra alle privat- og friskoler, der afholder færdselsundervisning.

Samtidigt viser testen, at det varierer mellem bydelene, hvor mange af folkeskolerne, der gennemfører den obligatoriske færdselsundervisning, og dermed at børns bopæl og skoletilknytning har betydning for, om de får den færdselsundervisning, som skolerne er forpligtet til at give dem.

Figur 18 Københavnske skoler, der har færdselsundervisning
(Kilde: Rådet for Sikker Trafik)



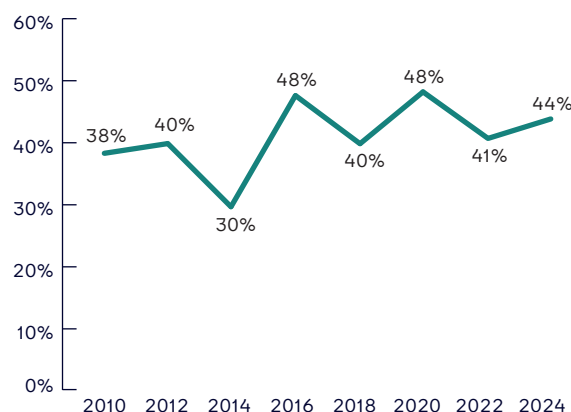
Figur 19 Folkeskoler, der løfter den obligatoriske færdselsundervisning fordelt på BUF-skoleområder
(Kilde: Rådet for Sikker Trafik)



I Københavns Kommunes Budget 2026 er der sat 9,7 mio. kr. af til at styrke færdselsundervisning og førstehjælpsundervisningen i København i de kommende år.

Forvaltningen får løbende foretaget en undersøgelse om københavnernes tilfredshed med København som cykelby blandt 1.000 repræsentative københavnere. Her bliver de bl.a. spurgt til deres tilfredshed netop med kommunens indsats for at forbedre sikkerheden og trygheden på vejene omkring byens skoler. I besvarelserne ses en stigende tilfredshed over tid, hvor 44 % af de adspurgte københavnere i 2025 er tilfredse med indsatsen, som ses på figur 20.

Figur 20 Københavnernes tilfredshed med Københavns Kommunes indsats for sikre skoleveje over tid
(Kilde: Interviews med 1.000 københavnere, 2025)



Fordeling af arealet mellem husene

Hovedparten af den daglige transport sker via veje og cykelstier, på fortove samt på byens torve og pladser, som tilsammen udgør arealet mellem byens huse.

Af det samlede areal mellem byens huse, hvor fx parker og grønne områder er taget ud af beregningen, udgør kørebaner 49 %. Her foregår trafikken primært for biler, varevogne, lastbiler og busser, men også en del cyklister benytter kørebanen, dér hvor der ikke er cykelsti. Cykelstier og cykelbaner udgør 6 % af arealet mellem husene, og derudover findes 4 % cykel- og gangstier, som typisk er fællestier adskilt fra det øvrige vejnet.

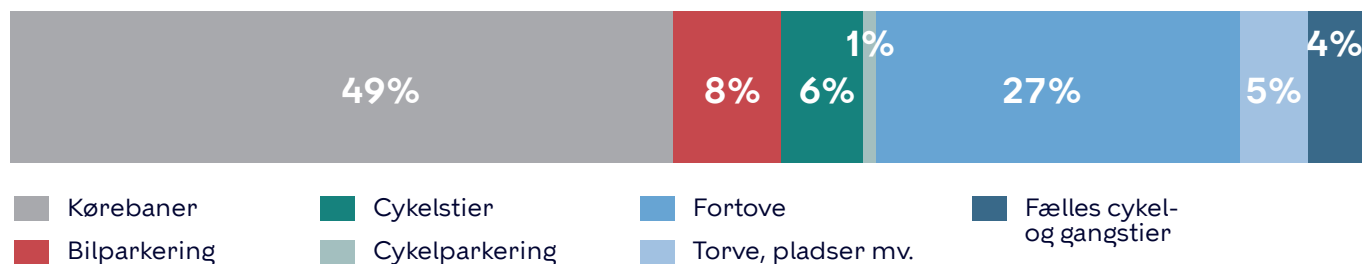
Fodgængere, kørestolsbrugere m.fl. benytter primært fodgængerarealer, som samlet udgør 32 % af arealet mellem husene. Heraf er 27 % fortove langs vejene samt gågader, mens 5 % består af andre opholdsarealer som torve og pladser.

Bilparkering optager 8 % af arealet mellem husene, mens cykelparkering udgør 1 %. Arealet til bilparkering på gadearealet har været svagt faldende de seneste to år. I denne opgørelse er bilparkering reduceret med et procentpoint siden sidste opgørelse, og omvendt er fortovsarealet steget med ét procentpoint. Faldet skyldes en lille ændring på omkring 0,1 procentpoint, som får tallet til at krydse afrundingsgrænsen. Arealfordelingen fremgår af figur 21.

GeoDanmark har siden sidste opgørelse fra 2024 opdateret baggrundsdata, som analysen af arealet mellem byens huse bygger på. Ændringer i opgørelsen skyldes dermed en kombination af faktiske ændringer i byen, små variationer, som bliver tydelige ved afrundinger på grund af opgørelse i heltal, samt øvrige fagdata, der er blevet opdateret mellem de to opgørelser.

Forud for Mobilitetsredegørelse 2026 har forvaltningen set nærmere på, hvor meget byinventar såsom bænke, belysning, skilte, ladestandere, affaldsspande mv. udgør af fortovsarealet. Dette estimeres at udgøre ca. 3-4 % af fortovsarealet, men selvom disse trækkes ud af opgørelsen, giver det ikke det fulde billede af det reelle fortovsareal, man som fodgænger kan bevæge sig på. Derfor er byinventaret heller ikke undtaget af fortovsarealet i år.

Figur 21 Arealet mellem byens huse 2025 (Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)





innerups
tikvariat

LAVENDELHUS

Chez Elaine

Afledte effekter fra trafikken

Trafikken har en række afledte effekter, som påvirker vores klima, miljø, byliv og hverdag. På mobilitetsområdet er det særligt biltrafikken, som bidrager til udledning af CO₂, luftforurenende stoffer og støj. Mens luftforurening og støj kan have alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser for de borgere, som påvirkes af den til daglig, er reduktion af CO₂-udledningerne afgørende for at bremse klimaforandringerne.

Trafikstøj

Støj fra vejtrafik er et væsentligt miljøproblem. Støj kan have alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser for de københavnere, som påvirkes af den til daglig, både hvad angår deres fysiske og mentale helbred. Støj fra vejtrafik og lyd miljøet generelt er samtidig en væsentlig faktor i oplevelsen af et byrum og dets kvalitet.

Trafikstøjen i Københavns Kommune kortlægges hvert femte år. Den seneste kortlægning er gennemført i 2023 på baggrund af trafikale data fra 2021. Kortlægningen viser, at der er 173.984 boliger og 335.638 personer, der bor i boliger som er belastet af støj over den vejledende grænse på 58 dB Lden. Det svarer til næsten halvdelen (48 %) af alle boliger i kommunen. Heraf er 37.784 boliger, svarende til ca. 10 % af boligmassen i Københavns Kommune stærkt støjbelastede med støjniveauer over 68 dB Lden.

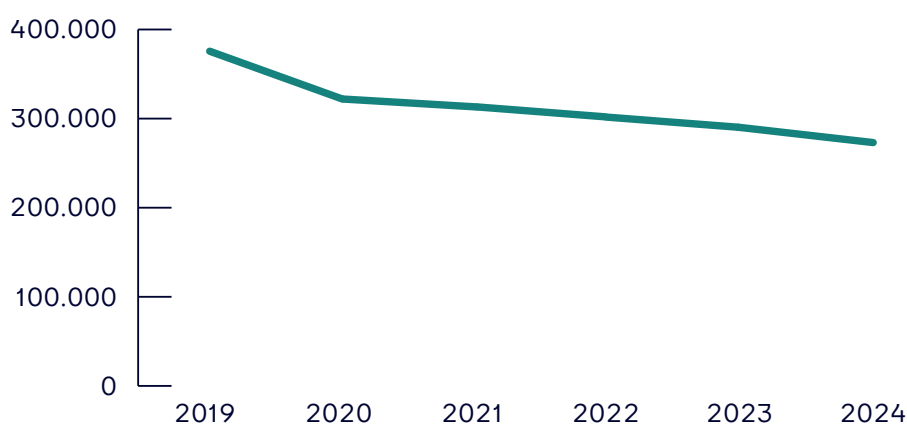
På baggrund af støj kortlægningen udarbejdes der også hvert femte år en handlingsplan for vejstøj. I 2024 vedtog Københavns Kommune støjhandlingsplanen, som dækker perioden 2024-2029. Støjhandlingsplanen angiver målsætninger på trafikstøjsområdet og opstiller initiativer, som kan bidrage til at reducere trafikstøjen og dens negative konsekvenser. I planperioden arbejder kommunen mod et mål om at andelen af stærkt støjbelastede boliger i 2029 maksimalt må udgøre 7 % af den samlede boligmasse.

Luftkvalitet

Vejtrafikken bidrager også til udledning af luftforurenende stoffer. Luftforurening udgør, ligesom støj, en væsentlig miljømæssig sundhedsrisiko, og kan være medvirkende til udvikling eller forværring af en lang række sygdomme såsom astma, hjertekarsygdomme, diabetes og lungekræft.

Det er, jf. Kommuneplan 2024, Københavns Kommunes målsætning at luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes.

Figur 22 CO₂-emission fra vejtrafik i Københavns Kommune (Tons CO₂/år)



Københavns Kommune måler luftforureningen i byen ved tre luftmålestationer, Luftmålestationerne, der har været i drift siden 2020, står på Folehaven, Hillerødgade og Backersvej. Her måles koncentrationerne af kvælstofdioxid (NO₂), grove partikler (PM₁₀), fine partikler (PM_{2,5}), ultrafine partikler (UFP) og Black Carbon (BC).

Mens EU's grænseværdier for luftkvalitet i 2025 overholdes ved alle målestationerne, overskrides WHO's retningslinjer for god luftkvalitet for NO₂ ved Folehaven og Hillerødgade og PM_{2,5} ved alle tre luftmålestationer.

Det opsummeres i den årlige afrapportering af overvågningen af luftkvaliteten i Københavns Kommune for 2025, at der har været en aftagende tendens for luftkvalitetsparametrene NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} og BC set over perioden 2021-2025 på målelokationerne. Hvis den faldende tendens for NO₂ og PM_{2,5} fortsætter i de kommende år forekommer det sandsynligt, at WHO's retningslinjer for de luftkvalitetsparametre gradvist kan blive overholdt på gadeplan i de dele af København, som målestationerne repræsenterer. Data understøtter desuden, at særligt niveauerne af NO₂, PM₁₀ og UFP i

vid udstrækning er koblet til den lokale trafikintensitet, mens niveauerne af PM_{2,5} i mindre grad er påvirket af trafikintensiteten nær ved målestationerne. Årsmiddelværdierne for 2025 for de målte luftkvalitetsparametre fremgår af tabel 9.

Klima

Siden 2008 har Københavns kommune kortlagt CO₂-udledningerne i kommunen i det årlige CO₂-regnskab. CO₂-regnskabet er en opgørelse af den drivhusgasudledning, der tilknyttes aktiviteter i Københavns Kommune. Regnskabet udarbejdes blandt andet for at følge op på målene i KBH2025 Klimaplanen, som, indtil vedtagelse af den nye Klimastrategi 2035 i efterår 2025, har dannet grundlag for rapportering og formidling om kommunens klimaindsatser.

Den samlede emission fra trafik på vejene i Københavns Kommune var i 2024 på 272.888 tons CO₂/år. Der er generelt en faldende tendens i CO₂-udledningerne fra trafikken, hvilket primært kan tilskrives en renere bilpark generelt og den fortsatte elektrificering af store dele af vejtrafikken.

Tabel 9 Årsmiddelværdier målt ved Københavns Kommunes luftmålestationer i 2025 sammenlignet med EU's grænseværdier og WHO's retningslinjer for god luftkvalitet

	EU's grænseværdi	WHO's retningslinjer	Folehaven	Hillerødgade	Backersvej
NO ₂ (µg/m ³ , årsmiddelværdi)	40 µg/m ³	10 µg/m ³	13 µg/m ³	13 µg/m ³	8 µg/m ³
PM ₁₀ (µg/m ³ , årsmiddelværdi)	40 µg/m ³	15 µg/m ³	11 µg/m ³	10 µg/m ³	10 µg/m ³
PM _{2,5} (µg/m ³ , årsmiddelværdi)	25 µg/m ³	5 µg/m ³	8 µg/m ³	7 µg/m ³	7 µg/m ³
UFP (#/cm ³ , årsmiddelværdi)	Ingen grænseværdi	Ingen retningslinjer	7.000/cm ³	6.700/cm ³	5.800/cm ³
BC (µg/m ³ , årsmiddelværdi)	Ingen grænseværdi	Ingen retningslinjer	0,7 µg/m ³	Måles ikke	0,39

Ny klimastrategi 2035

I efteråret 2025 godkendte Københavns Borgerrepræsentation en ny Klimastrategi, som sætter retningen for kommunens klimaindsatser de kommende ti år. Klimastrategiens overordnede mål er at, at København skal være klimapositiv i 2035 og som et nyt parameter skal København arbejde for at halvere de forbrugsbase-rede CO2-udledninger inden 2035. De forbrugsbase-rede udledninger er alle udledninger der knytter sig til københavnernes forbrug, uafhængigt af hvor i verden udledningerne sker.

Klimastrategien indeholder tre delmål på mobilitetsområdet. De tre delmål er:

- at andelen af københavnernes ture på cykel, til fods og med kollektiv transport stiger
- at københavnerne i stigende grad benytter delebiler frem for at eje biler
- at vejtrafikken i København er fossilfri.

Der følges halvårligt op på Klimastrategiens delmål. Status på delmålene på mobilitetsområdet monitoreres via tre indikatorer: Københavnernes turfordeling, københavnernes bilejerskab og andelen af de privatejede biler i København, som er elbiler.

Andelen af københavnernes ture på cykel, til fods eller med kollektiv transport var i 2025 78 %. Udviklingen i turandelen har siden 2019 været præget af udsving, blandt andet udløst af COVID-pandemien.

Bilejerskabet var, som tidligere nævnt i 2025 250 biler per 1.000 indbyggere over 18 år. Mens der gennem en længere periode har været en stigende tendens i bilejerskabet, ser udviklingen ud til at være bremset siden 2022.

I begyndelsen af 2025 var 12 % af de privatejede biler i København elbiler. Tendensen har været let stigende siden 2019 mens der de seneste år har været en udvikling af mere eksponentiel karakter.



Dronning Louises Bro, foto Københavns Kommune

Opsamling på strategier og handleplaner

En væsentlig del af politikker, planer og strategier på mobilitetsområdet har set frem mod 2025. Det er således sidste gang, der gives en status på disse målsætninger og indsatser.

Der samles i det følgende op på alle de planer, som har sigtet mod 2025, og som konsolideres i den kommende mobilitetsstrategi. Desuden præsenteres en endelig status på deres målsætninger og væsentlige indsatser.

Cykelindsatsen - fra god til verdens bedste

Københavns Kommunes cykelindsats fra 2011 til 2025 har været forankret i tre centrale strategiske dokumenter: Cykelstrategi 2011-2025, Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 og Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025.

Tilsammen fastlægger strategien og prioriteringsplanerne politiske målsætninger og visioner samt konkrete prioriteringer for udviklingen af cykelinfrastruktur og cykelkultur i København.

I det følgende gives status på udviklingen af mål og nøgletal fra cykelstrategien og de tilhørende planer.



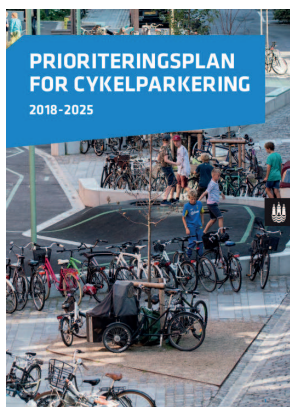
Fra god til verdens bedste - Cykelstrategi 2011-2025 udstikker de langsigtede mål på cykelområdet i København med fokus på turandele, trafiksikkerhed, infrastruktur, rejsetid, tryghed samt oplevelse og tilfredshed. Strategien har haft som overordnet ambition at styrke Københavns position som verdens bedste cykelby.



Cykelstiprioriteringsplanen operationaliserer cykelstrategien ved at prioritere investeringer i cykelinfrastruktur, så kapacitet, fremkommelighed og sammenhæng i cykelnettet understøtter den stigende cykeltrafik og bidrager til opfyldelse af de politiske mål.



Foto: Nørreport Station, Københavns Kommune



Prioriteringsplan for Cykelparkering har særligt fokus på cykelparkering, som en forudsætning for en velfungerende cykelby. Planen skal sikre markant bedre og mere tilgængelige parkeringsløsninger og samtidig bidrage til bykvalitet, fremkommelighed og øget borger- og brugertilfredshed. Målet om 70 % tilfredshed med cykelparkering i 2025 stammer fra Fællesskab København, men er indarbejdet som et centralt pejlemærke i planen.

Ture på cykel

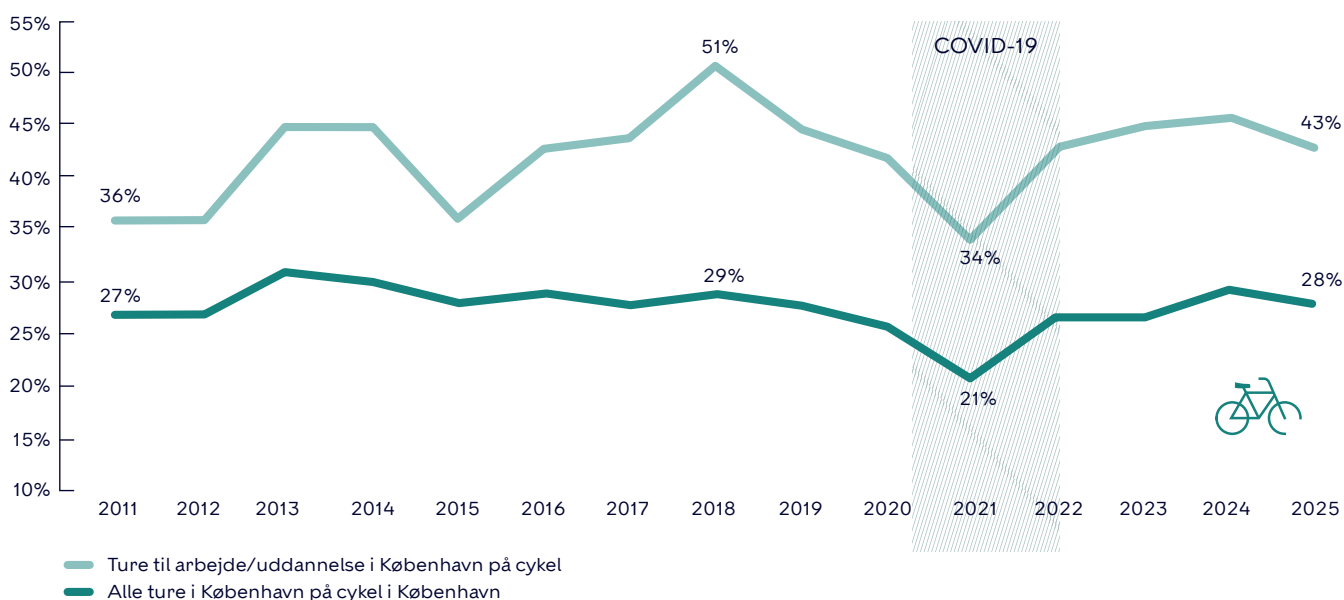
Turandelen beskriver, hvordan ture fordeler sig på forskellige transportmidler, og har for København udgjort centrale nøgletal på mobilitetsområdet både i kommunepå og strategier gennem en årrække.

Tilbage i 2011, da cykelstrategien blev politisk godkendt, lå cyklens andel af alle ture i København på 27 %. Andelen lå i 2025 på 28 %, og toppede i 2013 med 31 %.

COVID-pandemien påvirkede vores rejsevaner i perioden, og billedet så anderledes ud i København end i andre byer. Mange offentligt ansatte og studerende var hjemsendte, hvilket betød at færre i denne periode cyklede, men i stedet gik mere og længere. Tendensen normaliserede sig dog i takt med at pandemien drev over, og lå igen i 2022 på et niveau svarende til før pandemien, både for cyklens andel af alle ture i København og cykelture til arbejde og uddannelse.

Cykelstrategien har et særligt fokus på den daglige pendling særligt ture til arbejde og uddannelse, hvor både mål og værktøjer handler om at gøre cykling attraktivt, sikkert og hurtigt, så flere vælger cyklen til daglig pendling. I 2011 lå andelen af ture på cykel til arbejde eller uddannelse i København på 36 %. I 2025 udgjorde den 43 % af ture til arbejde eller uddannelse. De cyklede ture til arbejde og uddannelse har kun et enkelt år ligget over 50 % tilbage i 2018, hvor den lå på 51 %. Se figur 23.

Figur 23 Alle cykelture i København samt ture til arbejde og uddannelse på cykel fra 2011-2015 (Kilde: TU)



Hvad mener københavnere om cykelbyen

Forvaltningen har hvert andet år, siden strategien blev godkendt, undersøgt københavnernes holdninger til og tilfredshed med København som cykelby.

I både 2010 (76 %) og 2025 (77 %) mener ca. tre fjerdedele af københavnere, at cykelkulturen bidrager positivt til bylivet og atmosfæren, hvilket vidner om en robust og vedvarende opbakning blandt borgerne. Målet fra cykelstrategien er 80 % i 2025, hvilket betyder, at målet var tre procentpoint fra at blive opnået ved strategiens udløb.

Fra 2011 til 2025 har København udviklet sig markant på cykelområdet både i kvalitet og i oplevelse. Cykelstrategien har et tilfredsheds mål om, at 90 % af de cyklende københavnere føler sig trygge i trafikken. Status fra primo 2026 var 78 %. I 2010 var tilfredsheden 67%.

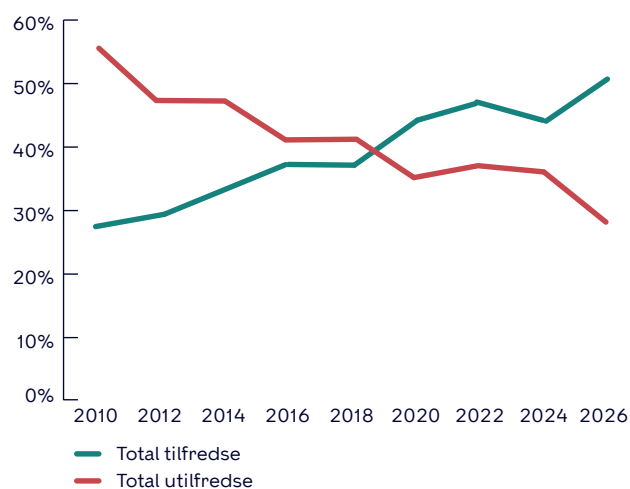
Tilfredsheden med cykelforholdene er også steget gennem perioden fra 2011 til 2025. Andelen af cyklister, der vurderer København som en god by at cykle i, er vokset fra 93 % i 2010 til 98 % i 2025, men har gennem indsatsen ligget stabilt. Endnu tydeligere ses tilfredsheden med udviklingen i infrastrukturen. Tilfredshed med mængden af cykelstier er steget fra 68 % til 89 %, tilfredsheden med cykelstiernes bredde er steget fra 47 % til 63 %, samt tilfredsheden med vedligeholdelsen af cykelstinet er steget fra 50 % til 76 % fra 2010 til i 2025. Målet for 2025 ifølge Cykelstrategien var 80 %'s tilfredshed med vedligeholdelsen af cykelstinet. Målet er fire procentpoint fra at blive nået.

Cykelparkering

Generelt er tilfredsheden med cykelparkering steget mærkbart siden 2010 både ved stationer, butikker og ved arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. I 2010 var den generelle tilfredshed med cykelparkering i byen lav, og lå på 27 %. I 2025 er opfattelsen markant forbedret, idet 49 % af de cyklende københavnere nu er tilfredse med cykelparkeringen generelt, svarende til en stigning på 22 procentpoint. Se figur 24. Der er dog stadig langt til det ambitiøse mål på 70 %.

I den seneste undersøgelse blev københavnere for første gang spurgt til deres tilfredshed med cykelparkeringsmulighederne ved offentlige institutioner som biblioteker, idrætsfaciliteter mm, hvor tilfredsheden ligger relativt højt på 75 %.

Figur 24 Tilfredshed med cykelparkeringen generelt i byen over tid (Kilde: Interviews med 1.000 københavnere)



Til gengæld peger tallene på et fortsat forbedringspotentiale, når det gælder særlige cykeltyper. I 2025 er kun 37 % tilfredse med parkeringsmulighederne på offentlige arealer for ladcykler og cykelanhængere, hvilket indikerer, at denne del af cykelinfrastrukturen endnu ikke er fulgt med udviklingen af bredere cykeltyper.

Prioriteringsplan for cykelparkering

Prioriteringsplan peger på 68 initiativer fordelt på byrumstyper og nogle bydækkende initiativer. I perioden fra 2018 til 2025 er fem initiativer fuldt udmøntet. Det vil sige, at initiativet enten er gennemført eller finansieret i det fulde omfang. 24 initiativer er delvist udmøntet. Her er der afsat midler eller gennemført dele af initiativet. Det skyldes som ofte, at der er opsat en delmængde af de cykelparkeringspladser der er angivet i planen. I 2022 blev et nyt stativ til ladcykler udviklet af forvaltningen. I alt er der i perioden 2017 til 2025 opsat mere end 14.000 almindelige cykelstativer i byen, og ca. 240 stativer med fastlåsningsmuligheder til ladcykler.

Tabel 10 Tilfredshed med cykelparkering (Kilde: Interviews med 1.000 københavnere)

	2010	2025
Ved stationer	25 %	49 %
Ved arbejde/uddannele	67 %	77 %
Ved butikker	26 %	40 %
Ved boligen	79 % (data fra 2012)	81 %
Generelt i byen	27 %	49 % (Mål: 70 %)

En stor del er opsat i Middelalderbyen, og ved tog-og metrostationer via en særlig pulje til mere cykelparkering, på baggrund af input fra borgere og andre lokale aktører.

I København var der i 2025 omkring 189.860 cykelstative på de offentlige arealer.

Tabel 11 Initiativer fra Prioriteringsplan for cykelparkering, heraf udmøntede initiativer i perioden 2018-2025 samt tilbageværende initiativer, der ikke er fuldt udmøntet (Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)

Kategori	Antal initiativer i planen	Udmøntede initiativer		Antal tilbageværende, ikke fuldt udmøntede initiativer
		Fuldt udmøntet	Delvist udmøntet	
Specifikke initiativer - byrumstype 1				
Store stationer	16	2	6	
Middelalderbyen	8		3	
Strøggader og centrale pladser	4		1	
Specifikke initiativer - byrumstype 2				
Mindre stationer	2	1	1	
Fordelings- og bydelsgader	7		1	
Pladser og parker	4		1	
Specifikke initiativer - byrumstype 3				
Lokale gader og pladser og mindre grønne områder	10	1	5	
Bydækkende initiativer				
Punktvis behov for cykelparkering i hele byen	3		3	
Nye stativtyper	1		1	Udvikling af nyt ladcykelstativ i 2022
Kapacitetsoptimering	2		2	Foranalyse igangsat ved Vanløse St.
Administrationsgrundlag for cykelparkering og mindre udlejningskøretøjer	1	1		
I alt	68	5	24	63

Cykelstisprioriteringsplanen

Cykelstisprioriteringsplanen indeholder i alt 151 initiativer, der både dækker over nye cykelstier, bredere cykelstier, opgradering af cykelbaner til cykelsti og andre tiltag som fx ophævelse af ensretning for cykler. Planen rummer også forbedringer på nettet af cykelruter i København herunder Grønne Ruter og tværkommunale supercykelstier.

I perioden fra 2017 til 2025 er 37 initiativer fra planen fuldt udmøntet, det vil sige de enten er færdiganlagt, finansieret eller under anlæg. Det omfatter bl.a. bre-

dere cykelstier på hovedfærdselsårer som Torvegade, kommende, nye cykelstier på Mimersgade og Hamletsvej, etablering af cykelgade på Stefansgade og opgradering af cykelbaner til cykelsti på Retortvej og Bernstorffsgade. Derudover er der åbnet nye smutveje, hvor det er tilladt at cykle mod ensretningen på Birkedommelvej og Ålandsgade. Mange tiltag er finansieret gennem de årlige budgetforhandlinger, men der er også etableret mange tiltag i synergi med forvaltningens vejgenopretningsindsats eller via udbygningsaftaler i byudviklingsområder. I samme periode er der åbnet seks supercykelstier i København.

Tabel 12 Initiativer fra Cykelstisprioriteringsplanen, heraf udmøntede initiativer i perioden 2017-2025 samt tilbageværende initiativer, der ikke er fuldt udmøntet (Kilde: Forvaltningens egen opgørelse)

Kategori	Antal initiativer i planen	Udmøntede initiativer		Antal tilbageværende, "ikke udmøntede" og "ikke fuldt udmøntede" initiativer
		Fuldt udmøntet	Delvist udmøntet	
Ny cykelsti	35	14	4	21
Udvidelse af cykelstier	20	3	3	17
Signalregulerede kryds	20	4	6	16
Supercykelstier	13	7	0	6
Grønne cykelruter	24	1	8	23
Cykling mod ensretningen	17	3	0	14
Cykelgader	8	2	2	6
Opgradering fra cykelbaner til cykelsti	14	3	0	11
I alt	151	37	23	114

Investering på cykelområdet

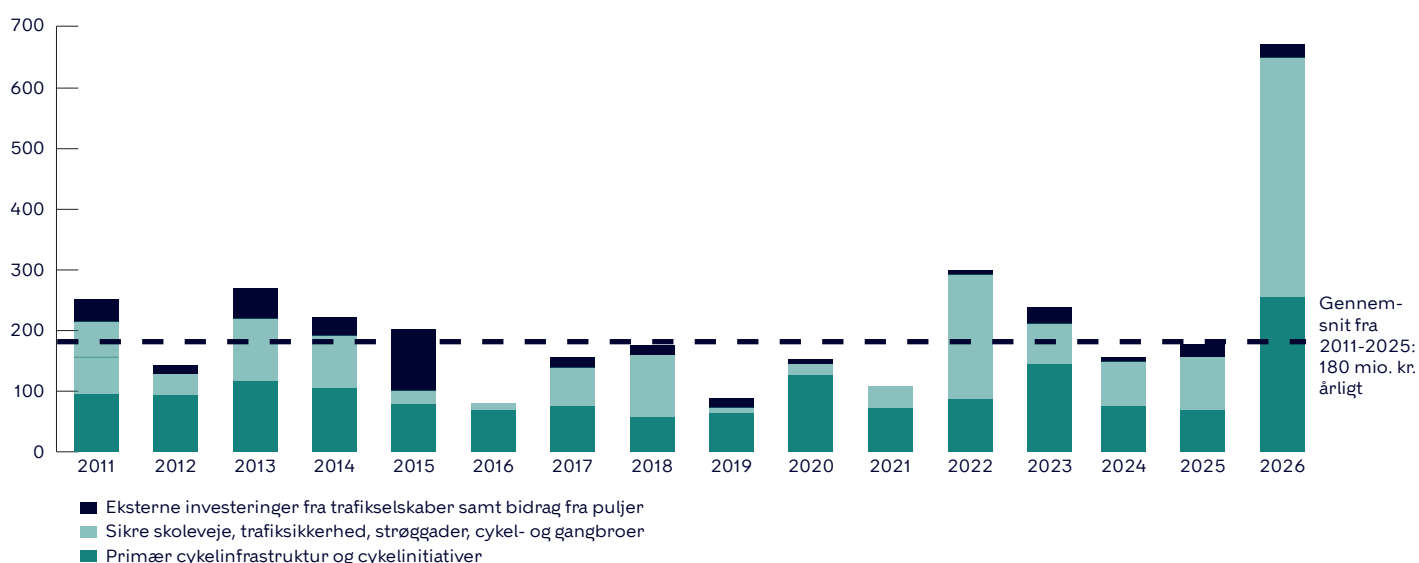
Ved de årlige budgetforhandlinger afsættes midler til realisering af forskellige initiativer på cykelområdet. Det omfatter dels cykelrelaterede initiativer, som er direkte målrettet cyklister, såsom cykelstier, cykelparkering, og derudover initiativer, der også kommer fx. fodgængere eller brugere af den kollektive transport til gode, heriblandt sikre skoleveje, trafiksikkerhed, strøggader samt cykel- og gangbroer. I de seneste budgetforhandlinger blev der afsat et historisk stort beløb på cykelområdet til sikre skoleveje, grønne bølger for cyklister og cykelforbindelser, der gør det nemmere og mere trygt at cykle i København.

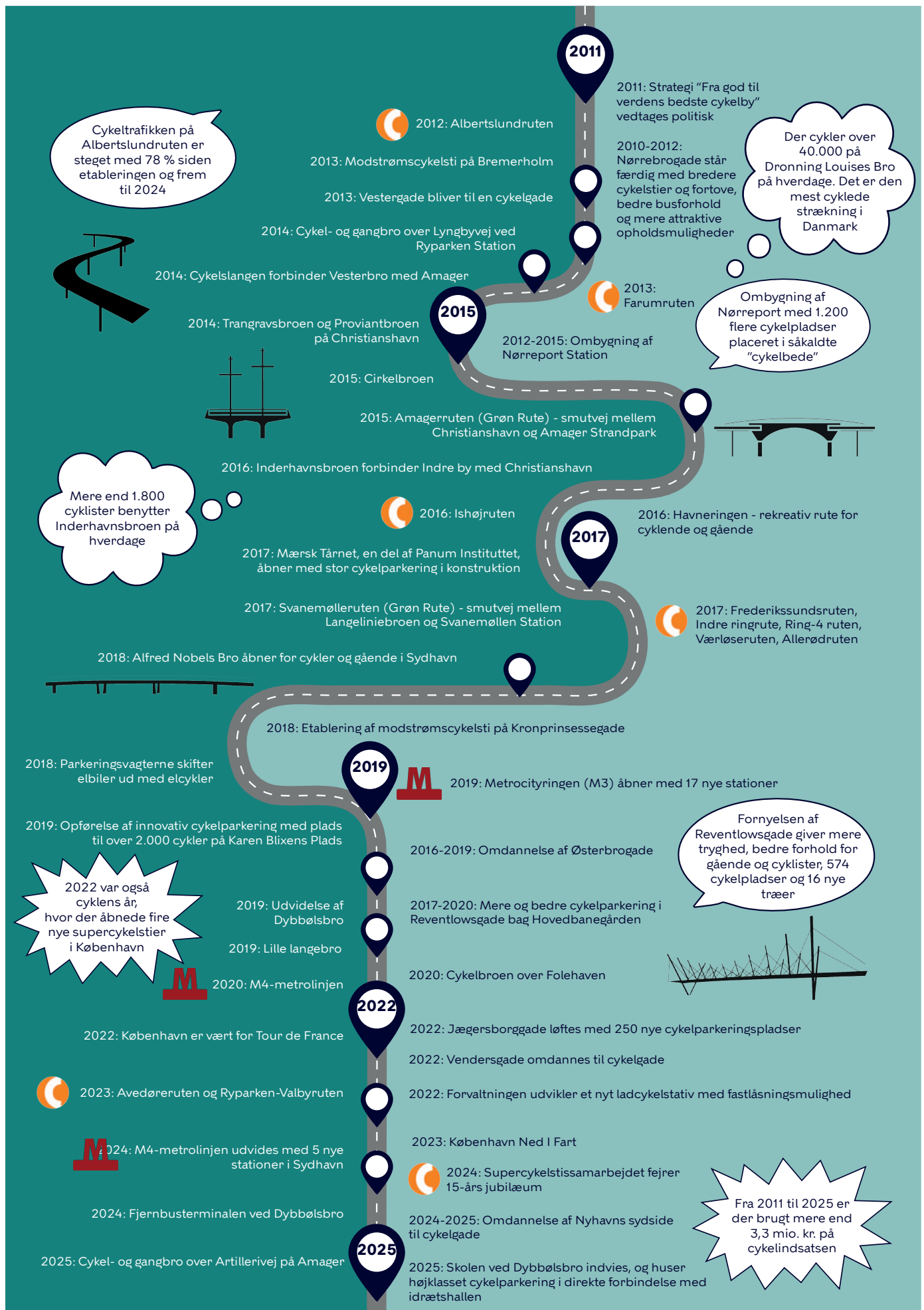
Budget 2026 og Overførselssagen 2025-2026 indeholder projekter, der forbedrer vilkårene for cyklister for over 679 mio. kr. Projekterne er blandt andet:

- Sikker skolevej og cykelsti i Mimersgade.
- Cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen
- Styrket fremkommelighed og trafiksikkerhed på Refshaleøen
- Flere grønne bølger for cyklister
- Etablering af underjordisk cykelparkering ved de kommende metrostationer ved Sundbyøster Plads og Lergravsparken
- Løbende tiltag for sikre skoleveje.

I Københavns Kommunes cykelindsats fra 2011 til 2025 har der i gennemsnit givet 180 mio. kr. årligt til cykelinitiativer via budgetforhandlinger, statslige puljer, private donorer og fra trafiksselskaber, hvilket fremgår som eksterne investeringer i figur 25. Figuren viser investeringsniveauet på cykelområdet fra 2011 til 2026 samt det årlige gennemsnit, hvor 2026 tydeligt skiller sig ud.

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





Figur 26 Udvalgte projekter og resultater fra cykelindsatsen 2011 til 2025

Handlingsplan for grøn mobilitet



Handlingsplanen for Grøn Mobilitet beskriver visionen for grøn transport i København og fastlægger de vigtigste tiltag og initiativer, som kommunen tilbage i 2012 mente var nødvendige for at skabe en mere effektiv og bæredygtig mobilitet.

Grøn mobilitet skulle skabe de bedste vilkår for at:

- den enkelte trafikant kan nå sine aktiviteter
- virksomheder kan tiltrække arbejdskraft
- vareleveringen i byen fungerer.

Handlingsplanen blev udarbejdet som en fælles plan for både Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Hovedgrebene i planen var markante udbygninger af den kollektive transport herunder metro, letbaner og højklassede buslinjer, et udviklet cykelnetværk bestående af et hovedcykelnet samt regionale cykelruter samt mulig forlængelse af Nordhavnsvejen i tunnel. Hovedgrebene skulle suppleres med mindre omkostningstunge initiativer indenfor temaerne:

Byens udvikling: Rammerne for byens udvikling fastlægges overordnet i Kommuneplanen gennem blandt andet linjer for udbygning af kollektiv transport, vejklassificeringer og parkeringsnormer for biler og cykler.

Grønne transporttilbud: PLUS-net, Supercykelstier, busfremkommelighed, stoppestedsforhold, højklassede trafik-kundepunkter, busser på alternative drivmidler, fodgængernetværk, infrastruktur til el- og brintbiler, fremme af delebiler samt et fokus på bedre muligheder for samspil på hele rejsen.

Optimeret transportsystem: Brugen af byrum og vejnet, herunder trafiksikkerhed, en vejnetsplan med strøggader, fleksible gaderum samt optimeret, grøn citylogistik.

Incitament: Bedre muligheder for planlægning af mobilitet gennem blandt andet ny teknologi, sikre skoleveje og lokale samarbejder.

Innovation: København som laboratorium for grøn teknologi, e-mobilitet og miljøzoner.

I 2017 blev opfølgningen på Handlingsplan for Grøn Mobilitet udarbejdet som statusrapport og politisk opfølgning på, hvordan Københavns Kommune havde klaret sig i forhold til de mål og indsatser, der blev besluttet i den oprindelige handlingsplan fra 2012.

Formålet med opfølgningen var at vurdere, hvor langt Københavns Kommune var kommet med planens mål og indsatser, give status på byens udvikling på mobilitetsområdet samt opdatere den oprindelige handlingsplan fra 2012 med nye, relevante initiativer. To nye initiativer blev tilføjet i forbindelse med opfølgningen i 2017, som omhandlede selvkørende køretøjer samt trafik- og bylivsløsninger i forbindelse med åbningen af Cityringen (M3).

Status

De overordnede greb fra den oprindelige plan fra 2012 er sat i værk, og udbygningen af den kollektive transport fortsætter. Metroen er udvidet med M3 (Cityringen) og M4 (linjen mellem Sydhavnen og Nordhavn), og der er indgået aftale med Staten om etablering af metrolinje M5 fra Københavns Hovedbanegård til Lynetteholm, som anlægges i to etaper. Samtidig undersøges mulighederne for yderligere metrolinjer løbende.

Derudover er der etableret effektive busløsninger, blandt andet BRT ved Nørre Campus. Samtidig indgår anlægget af Nordhavnstunnelen og første etape af Østlig Ringvej i en række større infrastrukturprojekter, der skal forbedre fremkommeligheden i og omkring København fremover.

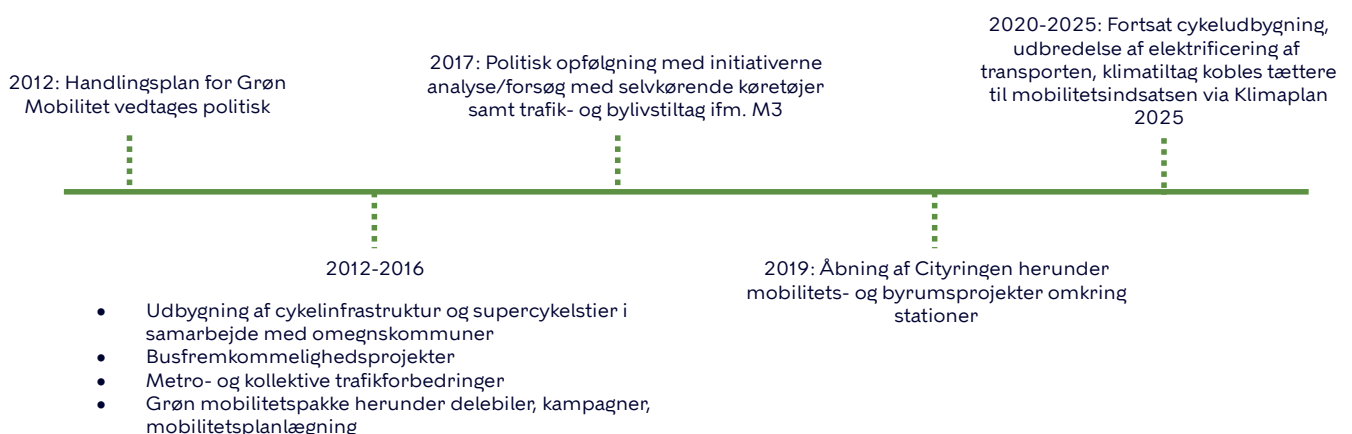
Planens temaer er i vid udstrækning blevet integreret i efterfølgende planer og strategier, og der arbejdes kontinuerligt med at fremme den grønne mobilitet. Gennem kommuneplanarbejdet fastlægges de overordnede rammer for byens udvikling og dermed også for mobilitetens udvikling. De grønne transporttilbud udbredes løbende og i takt med byens behov. Siden planens vedtagelse er supercykelstinet blevet markant udbygget, og det regionale samarbejde om cykelinfrastruktur er styrket væsentligt.

Samtidig har stigningen i antallet af elbiler medført en markant udvidelse af ladeinfrastrukturen generelt i København, ligesom delemobiliteten har fået en mere fremtrædende rolle i bybilledet, hvor delecycler på offentlige arealer har afløst de tidligere bycykler. Infrastrukturen optimeres løbende med fokus på trafiksikkerhed, sikre skoleveje og udvidelse af strøggader, så flere kan bevæge sig trygt og sikkert gennem byen. Der arbejdes desuden med at udvikle incitamentter, der understøtter brugen af bæredygtige mobilitetsløsninger, blandt andet i forbindelse med sikre skoleveje og gennem samarbejder med både private aktører og andre forvaltninger i Københavns Kommune med fokus på børn og unge, socialt udsatte og sundhed.

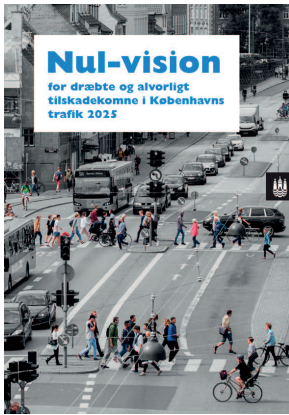
Samtidig undersøges og afprøves nye løsninger på mobilitetsområdet. Kommunen deltager løbende i forskningsprojekter og testforløb, samt videns- og innovationsprojekter der kan bidrage til udviklingen af innovative og grønne mobilitetsløsninger i byens rum.

Mål, nøgletal og handleplanens initiativer er løbende blevet fulgt og monitoreret bl.a. via Cykelredegørelsen, senere Mobilitetsredegørelsen samt via Status på København, hvilket har sikret et solidt grundlag for den fortsatte udvikling.

Figur 27 Tidslinje for "Handlingsplan for grøn mobilitet"



Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i Københavns trafik 2025 og Handlingsplan for trafikikkerhed 2021-2025



I december 2017 vedtog Borgerrepræsentationen følgende ambitiøse vision på Trafikkerhedsområdet:

København skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

Visionen gælder for alle trafikanter; Fodgængere, cyklister, bilister og kollektiv rejsende.

Efterfølgende blev visionen konkretiseret i vedtagelsen af Handlingsplan for Trafikkerhed 2021-2025. Handlingsplanen blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i august 2021, og indeholdt en lang række initiativer indenfor følgende fem indsatsområder:

- Trafikkerhed i planlægning
- Sikre og trygge veje
- Bedre ulykkesdata
- Kompetente trafikanter
- Sikre køretøjer.

Udviklingen i antallet af tilskadekomne

Der er mange faktorer der spiller ind på, hvordan antallet af tilskadekomne i trafikken udvikler sig. Effekten er direkte afledt af nogle af de initiativer, som kan gennemføres af Københavns Kommune, andre har Københavns Kommune ikke indflydelse på, eller kun i meget begrænset omfang mulighed for at påvirke.

Blandt de initiativer kommunen kun i begrænset omfang har indflydelse på, er prioritering af politiets ressourcer til kontrol, køretøjers udvikling og Folketingets lovgivning. Mens etablering af sikre og trygge veje, kampagneaktiviteter og færdselsundervisning på Københavns skoler, er indsatser der direkte kan prioriteres af Københavns Kommune.

De samlede indsatser på området har i 2025 desværre ikke i tilstrækkelig grad påvirket antallet af tilskadekomne, således er der trods stigninger og fald over perioden ikke har været en entydig positiv udvikling.

Den ambitiøse vedtagelse af Nul-visionen, hvor målet er, at ingen mennesker skal blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken, kan ikke alene løses med initiativer vedtaget i Københavns Kommune. Det vil derimod kræve opfølgning fra andre myndigheder, samt i nogle tilfælde ændringer af rammebetingelser på området.

På flere områder er der nationalt vedtaget initiativer på trafikikkerhedsområdet, der direkte trækker den gale vej. I nedenstående beskrives enkelte indsatser og samfundsudviklinger, som nationalt har gået imod ønsket om at begrænse antallet af tilskadekomne.

Nationale effekter

Til trods for en politisk beslutning i Borgerrepræsentationen om en bydækkende sænkning af hastighedsgrænserne i København, har nationale bekendtgørelser stået i vejen for at sænke hastighederne i byen til 30 og 40 km/t. Hastighederne er kun sænket i ganske få dele af byen, til trods for at Europaparlamentet i oktober 2021 opfordrede til at hastighederne i byområder med mange gåede og cyklende blev reduceret til 30 km/t, for at mindske antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. En opfordring der har medført at mange større byer i hele Europa har valgt at sænke hastighedsgrænsen til 30 km/t på store dele af deres vejnet.

Forsøgsordninger, ladcykler og hurtigtkørende el-cykler

Gennem handlingsplansperioden er variationen af køretøjer, der færdes på cykelstien kraftigt øget. Brede ladcykler, distributionscykler, 45 km/t speedpedelcs, elektriske løbehjul og meget mere, har betydet at adfærden på cykelstierne er langt mindre forudsigelig end tidligere. Dette har skabt en større ulykkesrisiko, når de er involveret i ulykker.

17-årige med kørekort

Efter en årrække hvor 17-årige måtte køre med ledsager, blev reglerne lempet 1. juli 2025, så 17-årige måtte køre uden ledsager fra 05.00 til 20.00. Ændringen forventes at øge antallet af ulykker med de helt unge bilister. Det er dog for tidligt at se ændringens fulde konsekvenser, men siden 1. juli, har der været én dødsulykke med en 17-årig bilist i København.

Lastbiler med direkte udsyn

I handlingsplansperioden har forvaltningen været inddraget i et arbejde for at udbrede lastbiler med direkte udsyn, så det er lettere for lastbilchaufførerne at se cyklende og gående lige omkring førerhuset. Arbejdet tog udgangspunkt i Londons Direct Vision system, men har mundet ud i ikke at anbefale den model, som findes i London. Det skyldtes bl.a. EU-lovgivning, men også ud fra trafikikkerhedsmæssige hensyn.

Der blev dog peget på andre muligheder, der vil gøre det lettere for kommuner at stille krav til direkte udsyn i forbindelse med udbud af transport og leverancer, men som Transportministeriet ikke har valgt at gå videre med.

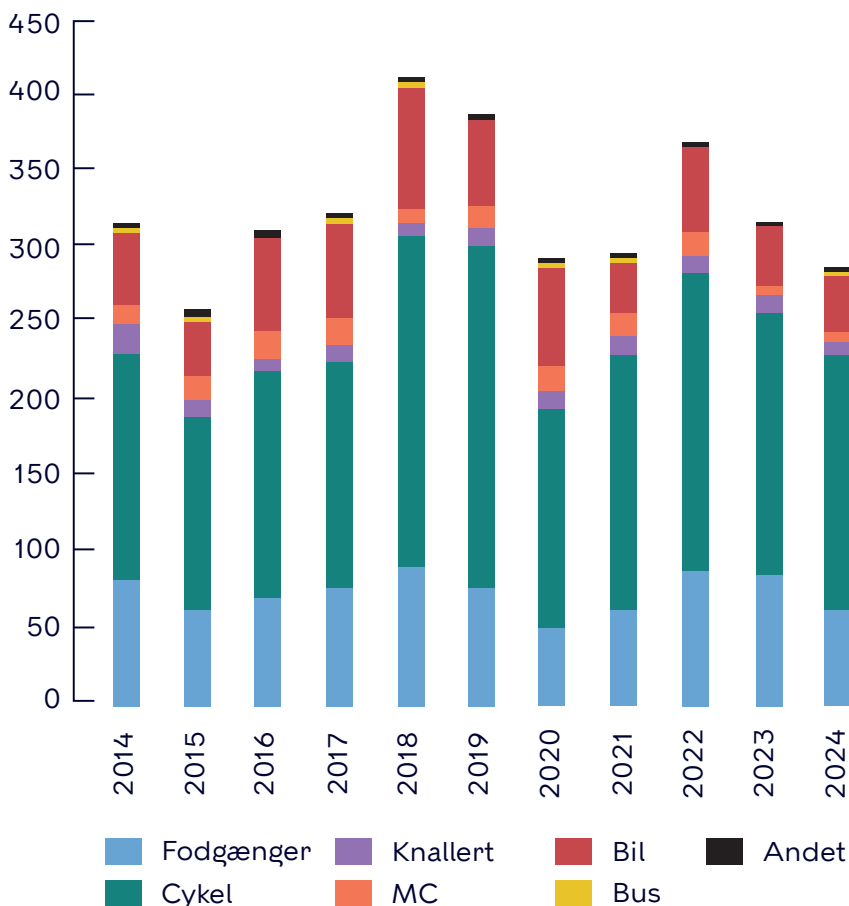
Distraction i trafikken

Samfundet bliver i stigende grad præget af distraktioner, og ikke mindst gennem mobiltelefoner, reklamer i byrummet mm. En udvikling der i større eller mindre grad trækker opmærksomheden væk fra trafikken.

Den videre proces

Forvaltningen vil i løbet af 2026 orientere Klima-, Miljø- og Teknikudvalget om baggrunden for at målsætningen på trafikikkerhedsområdet med stor sandsynlighed ikke bliver opfyldt, og hvilke initiativer der vil have størst effekt fremadrettet for at forfølge visionen om at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken i København.

Figur 28 Tilskadekomne over tid (Kilde: Politiets registreringer/Vejman)



Handlingsplan for delebilisme 2022-2025



Handlingsplan for delebilisme blev vedtaget i Borgerrepræsentationen i juni 2022. Planen indeholdt mål, principper og konkrete initiativer for delebilsområdet i relation til den daværende klimaplan og kommuneplan, og havde til formål at fremme delebilisme bredt.

Handlingsplanen havde følgende fire mål for delebilsområdet i 2025:

- At alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2027, og 50 % er elbiler i 2025
- At der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, herunder minimum 100 pladser i 2025
- At der er etableret 1.000 parkeringspladser, som kan benyttes af el-delebiler med og uden fast stamplads
- At der er etableret pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusive Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel.

Status på handlingsplanens mål

63 % af delebilerne med og uden fast stamplads var eldrevne i 2025. Andelen af elbiler var primært båret af delebiler uden fast stamplads, hvoraf alle var elbiler, mens det kun gjaldt for 8 % af delebilerne med fast stamplads. Delebiler med fast stamplads var på daværende tidspunkt afhængige af at have en ladestander på den faste stamplads for at kunne omstilles til elbiler. Forvaltningen havde ikke mulighed for at opstille ladestandere på pladserne, da det var delebilsoperatørernes eget ansvar at finansiere og opstille ladestandere efter kommunens tilladelse. I 2025 var de første 40 ladestandere etableret for delebiler med fast stamplads. Målet om, at alle delebiler skulle være elbiler i 2027, blev desuden videreført i Kommuneplan 2024.

Der blev i 2025 etableret i alt 963 eldelebilspadser herunder 64 med ladeudtag, hvoraf 332 blev etableret ved trafikknudepunkter. Eldelebilspadserne har skabt en del debat, mens udbyderen Green Mobility, melder positivt om brugen af pladserne.

I 2025 blev der etableret i alt 982 pladser til delebiler med fast stamplads. Antallet af delebiler med fast stamplads, som er til rådighed, kan variere over året grundet udsving i et sæsonbetonet marked.

Initiativer fra handlingsplanen

Handlingsplanen indeholdt 18 initiativer, hvoraf følgende blev gennemført for at fremme delebilisme i handlingsplanens periode:

- Hævet rammen for antallet delebilspadser med fast stamplads fra 300 til 1.200 pladser
- Etableret en ramme på 1.000 el-delebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads
- Etableret el-delebilspadser ved trafikknudepunkter
- Kortlagt sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler
- Haft dialog med Staten om krav til delebilspadser i lokalplaner og nybyggeri. Planloven er siden ændret og det er politisk besluttet, at 20 % af pladserne i nye lokalplaner skal reserveres til delebiler.
- Haft dialog med Staten om samkørsel, højere parkeringsafgift og et delebilspiktogram
- Gennemført kommunikationsprojektet 'Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur'
- Arbejdet med at fremme samkørsel på arbejdspladser i København
- Øget anvendelsen af delebiler til kommunens arbejdskørsel.

Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025



Handlingsplan for ladeinfrastruktur blev vedtaget af Københavns Kommunes Borgerrepræsentation i juni 2021 og opdateret i 2022. Planen beskrev mål, principper og konkrete initiativer for ladeinfrastruktur, og tog udgangspunkt i den daværende klimaplan og kommuneplanen. Formålet var at sikre en sammenhængende, bydækkende og velfungerende ladeinfrastruktur i København. Ladeinfrastrukturen skulle være godt integreret i byens rum og have den nødvendige ladekapacitet.

Handlingsplanen havde følgende to mål for ladeinfrastrukturen i 2025:

- Maks. 10 el- og plug-in hybridbiler per ladepunkt på offentligt areal
- Maks. 250 meter til et offentligt tilgængeligt ladepunkt fra al etagebyggeri.

Status på handlingsplanens mål

I handlingsplanens løbetid er antallet af ladepunkter på offentlig vej steget fra 1.141 i 2021 til 4.126 ladepunkter i 2025, mens antallet af el- og plug-in hybridbiler er vokset fra 10.842 (fordelt på 6.202 elbiler og 4.640 plug-in hybridbiler) til 44.811 i ultimo 2025 (fordelt på 36.823 elbiler og 7.988 plug-in hybridbiler). I 2025 var der således 10,9 el- og plug-in hybridbiler per ladepunkt.

Den gennemsnitlige afstand til et offentligt tilgængeligt ladepunkt har i samme periode udviklet sig fra 692 meter i 2021 til 326 meter i 2025, hvilket er udtryk for, at nettet af ladeinfrastruktur er blevet markant forbedret. Det forventes, at den gennemsnitlige afstand i de kommende år vil blive reduceret yderligere i takt med, at de politiske beslutninger om yderligere ladeinfrastruktur implementeres.

Initiativer fra handlingsplanen

Handlingsplanen indeholdt 17 initiativer. For at forbedre ladeinfrastrukturen i København har forvaltningen i handlingsplanens periode gjort følgende:

- Løbende justeret retningslinjer og krav til design, udformning og placering af ladeinfrastruktur på offentlige arealer
- Indarbejdet krav om at ladeoperatørerne arbejder på løsninger med intelligent opladning i udbud af normalladere
- Etableret 4.126 nye parkeringspladser med ladestandere
- Stillet krav om opladning i tidsrummet 8-19 på pladser med ladestandere
- Etableret knap 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladestandere
- Sparret og koordineret med bl.a. Region Hovedstaden, Kommunernes Landsforening (KL) samt andre kommuner for at skabe bedre rammevilkår og ensartede krav for elbiler
- Løbende været i dialog med Staten om rammevilkår for elbiler
- Gennemført kommunikationsprojektet 'Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur'
- Løbende monitoreret antallet af el- og plug-in hybridbiler og antallet af ladestandere
- Etableret digitalt værktøj til monitorering af behov for ladeinfrastruktur gennem borger- og virksomhedsinput.

Ren luft til københavnernes



Ren luft-planen blev vedtaget i Borgerrepræsentationen i september 2013. Planen skulle bidrage til at skabe renere luft i København, og bestod af en række indsatser på forskellige områder, herunder mobilitetsområdet, hvor kommunen har mulighed for at påvirke udledningerne af luftforurenende stoffer.

Planen indeholdt mobilitetsrelaterede initiativer om ren luft-zoner, renere kollektiv busdrift, renere havnetrafik og transport af turister, støj- og partikelreducerende asfalt samt flere luftmålinger.

Siden planens ikrafttrædelse har der været flere lovændringer, som har resulteret i skærpelse af kravene i miljøzonen i København, og de øvrige miljøzonekommuner. Kravene til tunge køretøjer er gradvis blevet strammet, og krav om partikelfiltre for person- og varebiler er blevet indført. De skærpede miljøzoner blev evalueret i 2024, hvor det blev estimeret, at NOx-emissionen i 2024 er reduceret med omkring 4 %, og partikeludledningen med 36 %, som følge af de skærpede miljøzonekrav.

Gadekoncentrationen af NO₂ blev dermed reduceret med 0,3 µg/m³ svarende til 1 %, mens PM₁₀ og PM_{2,5} blev reduceret med 0,02 µg/m³ svarende til hhv. omkring 0,1 % og 0,2 %.

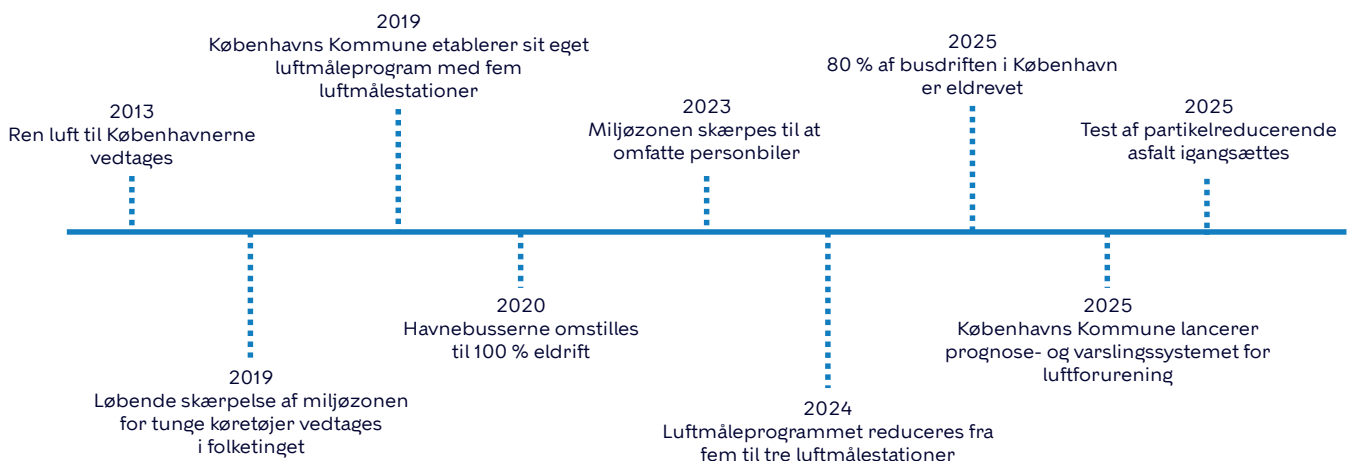
Borgerrepræsentationen besluttede med Budget 2019, at alle buslinjer skulle omlægges til elbusser. I 2025 var 80 % af busdriften eldrevet. De sidste to buslinjer forventedes at blive omstillet til eldrevne busser i første halvdel af 2026, således at den kollektive busdrift i København i 2026 ville være 100 % eldrevet. Havnebusserne sejlede fra januar 2018 til juni 2020 på syntetisk biodiesel, så luftforureningen fra dem blev i 2020 minimeret, da de tidligere havnebusser blev udskiftet med nye havnebusser, der sejler på el. De nye havnebusser støjer mindre og udleder hverken CO₂, NO_x, partikler eller anden luftforurening til fremdrift.

I 2025 igangsatte Københavns Kommune, i samarbejde med Teknologisk Institut, et forsøg med en asfalttype, som er udviklet til at mindske partikelforurening fra vejtrafik. Der foreligger ikke nogen resultater på forsøget endnu.

I 2019 etablerede Københavns Kommune sit eget luftmåleprogram. Der blev opsat fem luftmålestationer, som måler grove, fine og ultrafine partikler samt nitrogendioxid og black carbon. I 2024 blev to af luftmålestationerne nedlagt. De resterende tre luftmålestationer står på Hillerødgade, Folehaven og Backersvej. De tre luftmålestationer er foreløbigt finansieret til og med 2027.

I 2025 lancerede Københavns Kommune desuden prognose- og varslingssystemet for luftforurening kaldet Byens Luft. Via en app og en hjemmeside, kan særligt sårbare og deres pårørende orientere sig de kommende dages forventede niveauer af luftforurening.

Figur 29 Tidslinje for planen for "Ren luft til københavnernes"



Overordnede strategier og planer



Københavns Kommuneplan 2024
Vedttaget i 2024



Klimaplanen 2025
Vedttaget i 2025



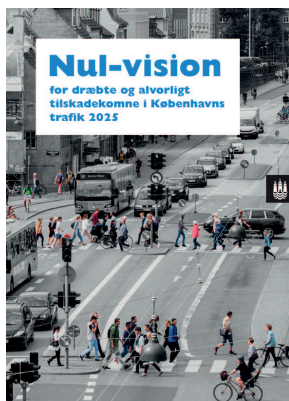
Roadmap 2021-2025
Vedttaget i 2020



Vores København
Vedttaget i 2024



Cykelstrategi 2011-2025
Vedttaget i 2011



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

Redegørelser



Mobilitetsredegørelsen
Udkommer årligt

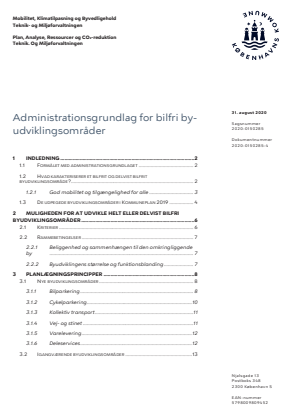


CO₂-regnskab
Udkommer hvert andet år

Planer og retningslinjer for mobilitetsindsatser



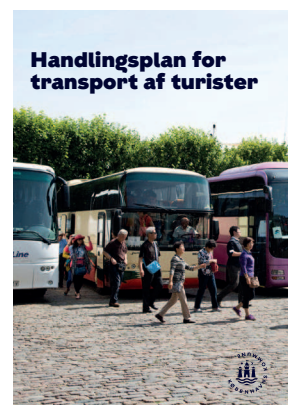
Handlingsplan for grøn mobilitet
Vedtaget i 2012



Administrationsgrundlag for bilfri byområder
Vedttaget i 2020



Handlingsplan for trafiksikkerhed
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for transport af turister
Vedttaget i 2021



Cykelsti-prioriteringsplan
Vedttaget i 2017



Prioriteringsplan for cykelparkering
Vedttaget i 2018



Cykelfokus
Vedttaget i 2024



Cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for delebilisme
Vedttaget i 2022



Handlingsplan for vejstøj
Vedttaget i 2024



Handlingsplan for ladeinfrastruktur
Vedttaget i 2022



Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
Vedttaget i 2023

Status på målsætninger

	Status 2021	Status 2022	Status 2023	Status 2024	Status 2025	Mål 2025
Målsætninger Kommuneplan 2024						
Andel af alle ture på cykel	21 %	27 %	27 %	29 %	28 %	>25 % i 2030
Andel af alle ture med kollektiv transport	13 %	17 %	17 %	19 %	21 %	>25 % i 2030
Andel af alle ture som gangture	37 %	31 %	27 %	23 %	25 %	>25 % i 2030
Andel af alle ture i bil	29 %	25 %	29 %	29 %	26 %	<25 % i 2030
At biltrafikken reduceres med 2 % årlig				Fald på 3 % fra 2023 (TU-data) Fald på 1% fra 2023 (Forvaltningens egne tællinger)	Fald på 11 % fra 2024 (TU-data) Fald på 0% fra 2024 (Forvaltningens egne tællinger)	2 % årligt i 2030
Luftkvalitet lever op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja i 2030
Målsætninger KBH2025 Klimaplanen / Roadmap 2021-25						
Andel af alle ture til fods, på cykel eller med kollektiv transport	70 %	74 %	71 %	71 %	74 %	75 %
Andel af cykelture til arbejde/uddannelse i København	34 %	43 %	45 %	46 %	43 %	50 %
Udvikling i passagerer med kollektiv transport (ift. 2009)	-16 %	9 %	18 %	34 %	- ¹	20 %
Kollektiv transport er CO ₂ neutral	37 %	51 %	59 %	78 %	85 %	Ja, 100 %
Andel af lette køretøjer der bruger nye drivmidler	2 %	5 % af personbiler, 3,5 % af varebiler	Ultimo 2023: 9,5 % af personbiler, 5,6 % af varebiler ⁴	Ultimo 2024: 15 % af personbiler, 8,1 % af varebiler	Ultimo 2025: 22 % af personbiler, 11,9 % af varebiler ²	20-30 %
Andel af tunge køretøjer der bruger nye drivmidler		6,7 % ⁴	Ultimo 2023: 10 % ⁴	Ultimo 2024: 11,2 % ⁴	Ultimo 2025: 14,8 % ²	30-40 %
Andel nulemissionsnusser (Inkl. Havnebusser)	23 %	43 %	60 %	60 %	85 %	100 %
Målsætninger Cykelstrategi 2011-2025						
Andel af cyklende københavnere der er trygge		79 %		76 %	78 %	90 %
Alvorligt tilskadekomne på cykel	99	108	116	103	- ³	0
Andel af PLUS-net med tre baner	21 %	22 %	22 %	22 %	22 %	80 %
Tilfredshed med vedligeholdelse af cykelstier		68 %		72 %	76 %	80 %
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet		75 %		71 %	77 %	80 %

¹ Data er først tilgængelig senere

² Kilde: Danmarks Statistik, Bil54

³ Data fra 2025 er først tilgængelig i sommeren 2026

	Status 2021	Status 2022	Status 2023	Status 2024	Status 2025	Mål 2025
Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025⁶						
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering	-	47 %	-	44 %	49 %	70 %
Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2025						
Ingen dræbte eller alvorligt tilskadekomne i trafikken	7/168	5/199	8/181	1/180	- ⁴	0/0
Målsætninger i Handlingsplan for vejstøj 2024-2029⁸						
Andelen af stærkt støjbelastede boliger i København	11 %					<7 % i 2029
Målsætninger i Handlingsplan for delebilisme 2021-2025						
Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2027, og 50 % i 2025	63 %	62 %	57 %	65 %	63 %	50 % i 2025 100 % i 2027
Der er etableret eldelebilshubs ved traikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025	0	0	100	100	332	100 pladser
Der er etableret 1000 p-pladser, som kan benyttes af eldebiler med- og uden fast stamplads	0	0	100	320	963	1 %, 1.000 pladser
Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads per gade i Indre By og brokvarterene inklusive Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel	281	494	665	678	982	En plads per gade, svar- ende til ca 1.000 pladser
Målsætninger i Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2021-2025						
Der er max 10 el-plug-in-hybridbiler per ladepunkt på offentligt areal	Der er 1200 lade- punkter	Primo 2022: 6,5 el- og plugin- hybrid- biler pr. lade- punkt ⁴ Ultimo 2022: 10,5 el- og plugin- hybrid- biler pr. lade- punkt	Primo 2023: 10,5 el- og plugin- hybrid- biler pr. lade- punkt Ultimo 2023: 12,7 el- og plugin- hybrid- biler pr. lade- punkt	Primo 2024: 12,8 el- og plugin- hybrid- biler pr. lade- punkt Ultimo 2024: 11,5 el- og plugin- hybrid- biler pr. lade- punkt	Ultimo 2025: 10,9 el- og plugin- hybrid- biler pr. lade- punkt ⁵	Max 10 bil per lade- punkt
Der er max 250 m til et offentligt tilgængeligt ladepunkt fra al etagebyggeri	215- 1.530 m - gns 692 m	211- 1.425m - gns. 480 m	190- 839 m - gns. 474 m	150- 706 m - gns. 358 m	133-705 m - gns. 326 m	250 m

⁴ Data fra 2025 er først tilgængelig i sommeren 2026

⁵ Kilde: Danmarks Statistik, Bil54

Bilag 1 Supplerende tabeller til status på bilparkering

Tabel 1 Parkeringspladser fordelt på bydele, marts 2026
(Kilde: Data trukket fra kk database)

Bydel	Antal pladser
Amager Vest	11.921
Amager Øst	14.742
Bispebjerg	10.712
Brønshøj-Husum	12.021
Indre By	11.813
Nørrebro	11.989
Valby	12.626
Vanløse	10.882
Vesterbro-Kongens Enghave	10.480
Østerbro	16.567
Total*	123.762

* Total er pladserne fordelt pr bydel og 9 pladser "uden allokeret bydel"

Tabel 2 Udviklingen i antal delebilspladser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2021-2025.
(Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data)

Bydel	2021	2022	2023	2024	2025
Amager Vest	28	47	74	79	90
Amager Øst	18	48	58	65	69
Bispebjerg	5	7	9	9	15
Brønshøj-Husum	7	9	6	11	13
Indre By	48	98	132	151	207
Nørrebro	43	81	114	128	199
Valby	15	16	26	33	42
Vanløse	10	16	10	10	10
Vesterbro-Kongens Enghave	56	84	107	117	146
Østerbro	51	88	138	158	191
Total	281	494	674	761	982

Table 3 Udviklingen i antal el-delebilspladser til el-delebiler på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2023-2025.
(Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data)

Bydel	2023	2024	2025
Amager Vest	2	34	74
Amager Øst	2	22	94
Bispebjerg	8	16	68
Brønshøj-Husum	2	2	14
Indre By	16	64	192
Nørrebro	4	32	120
Valby	6	14	61
Vanløse	6	18	38
Vesterbro-Kongens Enghave	20	52	104
Østerbro	22	66	198
Total	88	320	963

Table 4 Udviklingen i antal elkøretøjspladser med tilhørende ladestandere på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2019-2025
(Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data)

Bydel	2019	2022	2021	2022	2023	2024	2025
Amager Vest	28	36	72	72	106	191	265
Amager Øst	44	60	90	90	98	186	310
Bispebjerg	8	8	8	8	26	122	136
Brønshøj-Husum	4	4	4	4	24	50	88
Indre By	192	258	266	347	411	463	550
Nørrebro	78	112	190	224	294	500	750
Valby	45	61	67	107	135	207	293
Vanløse	4	4	4	18	26	78	158
Vesterbro-Kongens Enghave	62	94	146	183	205	305	469
Østerbro	81	159	294	418	533	775	1.107
Total	546	796	1.141	1.471	1.858	2.877	4.126

Table 5 Udviklingen i antal elkøretøjspladser uden ladestandere på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2023-2024.
(Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data)

Bydel	2023	2024	2025
Amager Vest	12	64	132
Amager Øst	4	76	120
Bispebjerg	0	32	60
Brønshøj-Husum	0	23	43
Indre By	0	128	272
Nørrebro	0	184	348
Valby	16	56	127
Vanløse	0	20	64
Vesterbro-Kongens Enghave	28	128	216
Østerbro	16	276	517
Total	76	987	1.899

Table 6 Licenser i betalingsområder, marts 2026
(Kilde: Københavns Kommunes P-licenssystem og kk database)

Licenszone	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Total	Antal p-pladser
Amager Nord	5.934	97	6.031	6.212
Christianshavn	1.513	23	1.536	1.315
Indre By	7.557	366	7.923	7.985
Indre Nørrebro	4.658	155	4.773	4.798
Indre Østerbro	9.310	176	9.486	10.000
Valby	2.887	51	2.938	3.108
Vesterbro	6.277	138	6.415	6.476
Ydre Nørrebro	5.857	85	5.942	6.939
Ydre Østerbro	5.187	75	5.262	5.062

Tabel 7 Licenser i tidsbegrænsede zoner, marts 2026
(Kilde: Københavns Kommunes P-licenssystem og kk database)

Licenszone	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Total	Antal p-pladser
Grønjord	371	2	373	624
Havnestaden	1.056	4	1.060	723
Den Hvide Kødby	0	39	39	377
Hellerup Station	394	2	396	273
Lergravsparken*	2.791	115	2.906	2.695
Vanløse station	3.379	87	3.466	2.726
Valby Syd	1.492	33	1.525	1.302
Nordvest	4.619	190	4.809	4.340
Amager Strand**	482	9	491	1.609
Sundbyvester**	3.954	64	4.018	3.270
Sundbyøster**	1.821	21	1.842	2.623
Ålholm***	1.041	26	1.067	816
Bispebjerg***	2.443	51	2.494	1.954
Grøndal***	2.283	31	2.314	2.107
Kongens Enghave***	2.809	86	2.895	2.506
Ryparken***	484	15	499	511
Strandvejen***	998	22	1.020	1.991
Vigerslev Alle***	616	41	657	954

*Lergravsparken er med de nye tidsbegrænset zoner på Amager blevet udvidet.

** Del af de nye tidsbegrænset zoner oprettet d. 1. december 2023 på Amager.

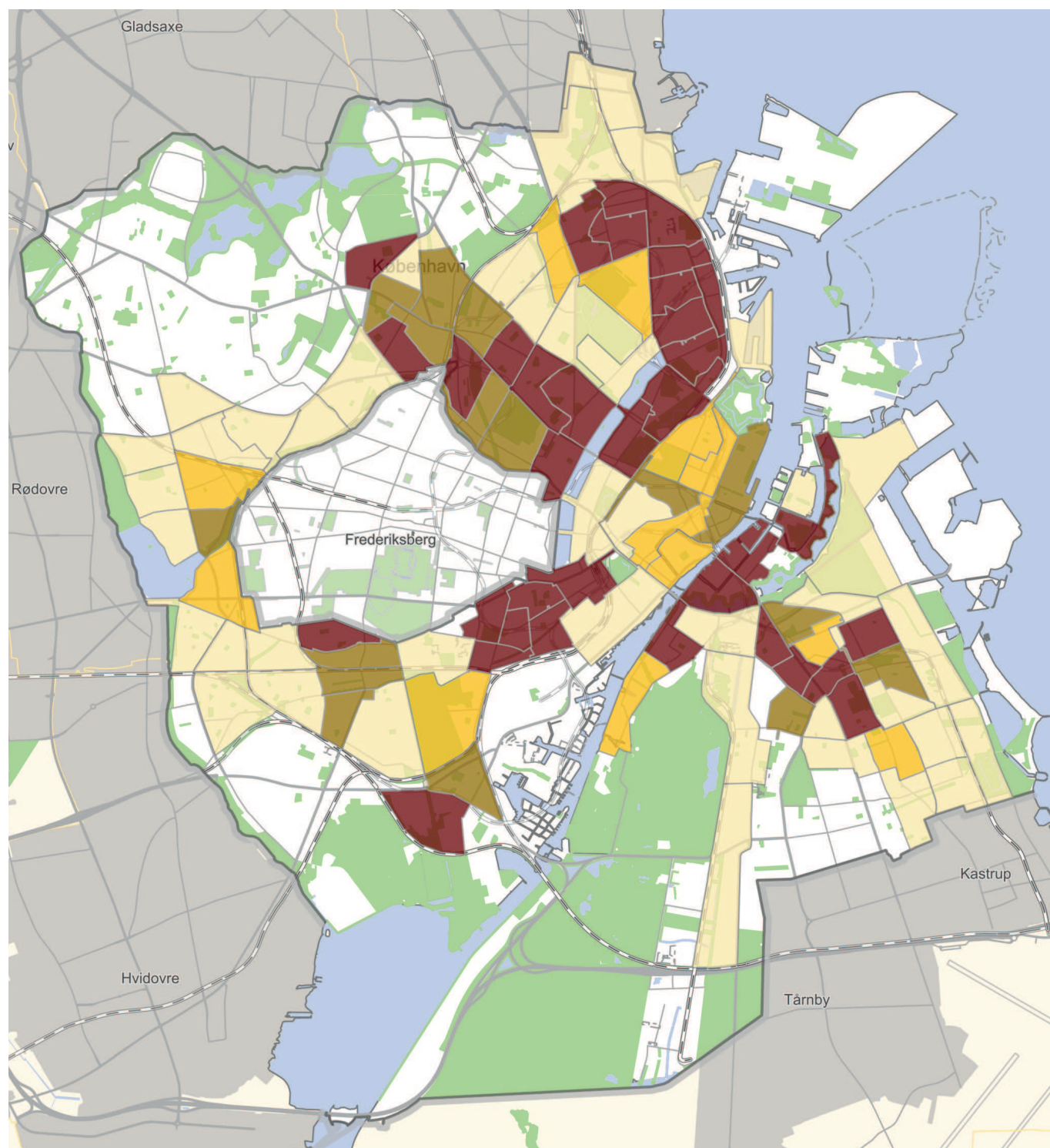
*** Nye tidsbegrænset zoner oprettet i løbet af 2024.

Tabel 8 Beboerlicenser fordelt på kategori 2023-2025
(Kilde: Københavns Kommunes P-licenssystem og kk database)

Km/l	Marts 2023		Marts 2024		Marts 2025		Marts 2026	
	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser
Elbil, brintbil og elmotorcykel	215	702	695	4.929*	1.200	7.752	1.235	11.949
Benzin >20,0 / Diesel >22,5	1.335	28.081	1.390	27.180	1.800	26.185	1.855	24.074
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.405	5.101	2.505	4.781	2.590	4.556	2.670	4.194
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.405	6.321	2.505	5.726	2.590	5.268	2.670	4.579
Forbrug ikke registreret	2.405	475	2.505	386	2.590	370	2.670	349
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	5.530	6.519	5.755	5.486	5.950	4.77	6.135	4.035
Total		47.199		48.488		48.808		49.180

*Pr. 1. januar 2024 er el- og brintkøretøjernes fritagelse for betalingsparkering ophørt.

Figur 1 Parkeringsbelægning kl. 22:00 efterår 2025
(Kilde: Københavns Kommunes parkeringstælling)



Belægningsprocent kl. 22

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



Notat om Trafik- og mobilitetsområdet

Resumé

Trafik- og mobilitetsområdet danner helt overordnet rammen om borgernes færdsel samt transport af varer til, fra og rundt i byen. Arbejdet med dette område sker både på et større strategisk niveau samt på et mere konkret niveau ift. indretning af byens trafik. Udvalget kan således træffe beslutning om planer og strategier, der kan rammesætte forvaltningens arbejde med området, men også om konkrete tiltag, fx om-/udbygning af infrastruktur og parkeringsforhold, eller en flerstrengt indsats i forhold til sikre skoleveje.

Området er delvist finansieret af faste driftsbevillinger og delvist finansieret af bevillinger til konkrete initiativer via kommunens årlige budgetforhandlinger samt, om muligt, medfinansiering via den statslige cykelpulje.

Introduktion til området

Trafik og mobilitet i København handler om borgernes færdsel til, fra og rundt i byen, om deres mulighed for at bevæge sig rundt og tilgå de funktioner, som de ønsker og har behov for, og om mulighederne for at flytte varer og materialer rundt.

Måden vi transporterer os selv og vores varer på, har betydning for byens udformning og karakter, og den kan have en række afledte effekter, fx i forhold til luftforurening, fremkommelighed, trafikstøj, CO₂-udledning og trafikulykker. Planlægning af byens indretning på trafik- og mobilitetsområdet kan derfor være forbundet med en politisk prioritering mellem forskellige hensyn, fx mellem nutidige og fremtidige behov eller i nogle tilfælde mellem forskellige trafikanters fremkommelighed, sikkerhed eller tryghed.

Politisk styring af området

Det igangværende arbejde med trafik og mobilitet i København har primært ophæng i politisk vedtagne planer og strategier, opsummeret herunder.

Kommuneplan

Kommuneplan 2024 indeholder to overordnede mål på mobilitetsområdet: at bilens andel højst skal udgøre 25 % af alle ture til, fra og i København i 2030, mens kollektiv transport, cykling og gang hver især minimum skal udgøre 25 %, og at biltrafikken reduceres med to procent årligt. Kommuneplanen beskriver også målet om, at København skal fortsætte med at være en af verdens bedste cykelbyer. Kommuneplanen indeholder desuden mål om, at luftkvaliteten i København skal leve op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.

Klimastrategi

I Klimastrategi 2035 er der målsætninger om færre bilture, at flere københavnere vælger delebil frem for privat bil, samt at vejtrafikken er fossilfri i 2035. Cykelstrategien 2011-2025 indeholder et mål om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i København foregår på cykel og har desuden en række mål angående kvaliteten af cykelinfrastrukturen og -kultur. Handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2025 har et mål om ingen dræbte eller alvorligt tilskadede i trafikken.

Støjhandlingsplan

Som følge af EU's støjdirektiv er kommunen desuden forpligtet til at gennemføre en kortlægning af støj fra veje og udarbejde en støjhandlingsplan for de infrastrukturanlæg, som kommunen er myndighed for hvert femte år. Den seneste støjhandlingsplan blev vedtaget i efteråret 2024 og indeholder bl.a. et mål om, at andelen af stærkt støjbelastede boliger i København skal reduceres til max 7 %. Handleplanen gælder til og med 2029.

Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets ressortområde

Udover ovenstående planer og strategier, som vedtages bredt af Borgerrepræsentationen, træffer Klima- Miljø- og Teknikudvalget også løbende beslutninger på trafik- og mobilitetsområdet. Hvert år præsenteres udvalget desuden for en mobilitetsredegørelse med status på målsætningerne på området.

Udvalget kan inden for gældende lovgivning gøre brug af en række tiltag for at understøtte politiske mål for mobiliteten i København. Tiltag kan vedrøre fysiske og trafikale forhold i byen, fx om- eller udbygning af infrastruktur og parkeringsforhold. De kan også have mere strategisk bydækkende karakter, fx, kommunikationskampagner, undervisning, trafikinformation og regulering på parkeringsområdet (se notat om parkering).

Ofte arbejdes der med flere tiltag i kombination, fx i arbejdet med skoleveje, hvor der etableres tryghedszoner (tidsbestemt indkørselsforbud) ved skoler, og skabes dialog med skoler om styrkelse af den lovpligtige færdselsundervisning. Forvaltningen udarbejder ofte

analyser af potentielle effekter forud for implementering af konkrete tiltag som grundlag for udvalgets beslutninger.

Den kollektive transport, fx udbud af bus- og metrolinjer, er Økonomiudvalgets ressort. Ændring af vejforhold, fx for bedre busfremkommelighed, varetages i samarbejde på tværs af forvaltningerne.

Forvaltningens arbejde på området er delvist finansieret af faste driftsbevillinger og delvist finansieret af bevillinger til konkrete initiativer via budgetforhandlingerne. Desuden søger forvaltningen med udvalgets godkendelse årligt medfinansiering fra den statslige cykelpulje til kommunale anlægsprojekter.

Ny samlet mobilitetsstrategi

Der er igangsat et arbejde med en ny samlet Mobilitetsstrategi, som skal konsolidere ti strategier og planer på området. Mobilitetsstrategiens tre temaer er: Sammenhængende og effektiv mobilitet, Grøn og aktiv mobilitet samt Tryk og tilgængelig mobilitet. Mobilitetsstrategien skal vedtages politisk primo 2027.