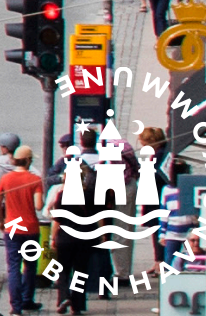


Mobilitets- redegørelse 2021



Indhold

Indledning	3
En sammenhængende mobilitetsindsats	4
Status og nøgletal	6
Turfordeling	6
Tilbagelagte kilometer	7
Cykel- og bilejerskab	8
Fordeling af areal mellem byens huse	9
Trafikale effekter	10
Gennemførte tiltag i 2020	12
Udvikling mod 2025 og frem	15
Trafikale prognoser	15
Centrale eksterne faktorer	16
Fremtidig indsats og initiativer	17
Kommende plangrundlag	17
Budget 2022 på mobilitetsområdet	20
Bilag: Uddybende status for mobilitetsområdet	23
Overblik over mål og planer på mobilitetsområdet	24
Status for trafikens omfang og trafikale forhold	27
Status for parkering	35
Status for trafiksikkerhed	40
Status for fremkommelighed	46
Status for verdens bedste cykelby	52



Indledning

NY MOBILITETSREDEGØRELSE FOR 2021 OG FREM

Teknik- og Miljøudvalget tog i juni 2020 til efterretning, at Teknik- og Miljøforvaltningen fra 2021 og frem, i stedet for den årlige Cykelredegørelse, udarbejder en Mobilitetsredegørelse, der giver en samlet status på mobilitetsindsatsen i Københavns Kommune.

Mobilitetsredegørelse 2021 giver et samlet overblik over indsatsen indenfor Teknik- og Miljøudvalgets ressortområde på tværs af transportformer, trafikale effekter og virkemidler, samt en status for trafikens udvikling over de seneste ti år. En uddybende status for parkering, trafikikkerhed, fremkommelighed og cykling afrapporteres desuden i form af separate, tematiske bilag. Endvidere giver Mobilitetsredegørelse 2021 et overblik over forventninger til den trafikale udvikling de kommende fem år, det kommende plangrundlag og anbefalinger til initiativer til Budget 2022.

Med Kommuneplan 2019 er der vedtaget en række nye mål for fremtidens transport i København. Herunder mål om, at andelen af bilture maksimalt må udgøre 25% i 2025 og mål om, at antallet af daglige gangture per københavner i København øges med 20% ift. 2017. Desuden er en række planer, strategier og analyser besluttet og undervejs, herunder et nyt tillæg til Klimaplanens Roadmap 2021-2025, der beskriver kommende mobilitets tiltag på baggrund af Mobilitetsanalyserne forelagt Teknik- og Miljøudvalget 20. april 2021. Plangrundlagene for trafikikkerhed, børns cykling og gang, delebiler, ladeinfrastruktur til elbiler, turisttransport, luftforurening, parkering, fodgængere samt byrum og trafik i Middelalderbyen er ligeledes under udarbejdelse.

MOBILITETSANALYSERNE

I Budget 2020 blev der bevilget midler til at gennemføre to mobilitetsanalyser; Analyse af en grøn omstilling af trafikken og Analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og Brokvartererne. Mobilitetsanalyserne er blevet forelagt Teknik- og Miljøudvalget 10. maj 2021. Med Tillæg til Roadmap 2021-2025, der foreventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget 10. maj 2021, skal det i forhold til mobilitetssporet besluttes, hvor stor en andel vejtrafikken skal bidrage med i forhold til at nå målet om CO₂-neutralitet i 2025, mens den konkrete udmøntning og finansiering heraf henvises til forhandlingerne om budget 2022.

2020 - ET SÆRLIGT ÅR

Det seneste år har mobiliteten været særligt præget af COVID-19. Den generelle nedlukning, såvel som diverse myndighedskrav, har påvirket mobiliteten væsentligt. Dette gør, at de tilgængelige data for det seneste år ikke er direkte sammenlignelige med tidligere år.

Særligt i den kollektive trafik har der været et stort fald i passagertal sammenlignet med før nedlukningen. Dermed er den kollektive trafiks andel af alle ture faldet fra 21% i 2019 til 13% i 2020.

Omvendt er fodgængerandelen af alle ture i 2020 steget med 9 procentpoint. En undersøgelse af byrum og byliv under nedlukningen i foråret 2020 viste, at mens bymidten blev affolket, blev de lokale mødesteder, som skolegårde og lokale pladser og parker, væsentligt mere besøgt. Her spiller gang en vigtig rolle grundet de kortere afstande.

Når det kommer til biltrafikken og cykeltrafikken, så er billedet mindre entydigt. Både biltrafik og cykeltrafik faldt under den første nedlukning i marts 2020. Sensortællinger i 2020 viser, at biltrafikken omtrent er oppe på normalt niveau igen, dog med et lille fald på antal kørte km i 2020 og en lille stigning i bilens andel af alle ture. Med 31% af alle ture i bil er der fortsat et stykke vej for at nå kommuneplanens mål om, at max 25% af alle ture i bil.

I sensommeren 2020, hvor vejret var godt og samfundet genåbnet, blev der talt historisk mange cyklister og dermed det højeste antal kørte kilometer på cykel siden 1970. Samtidig er cyklens andel af alle ture faldet fra 28% til 26%. Generelt angiver hver 3. cyklist, at nedlukningen har medført, at de cykler mindre som følge af COVID-19, mens hver 5. cyklist angiver, at de cykler mere, primært som alternativ til kollektiv trafik.

Det vides endnu ikke, hvilke længerevarende effekter COVID-19-pandemien kan have for mobiliteten i København.

En sammenhængende mobilitetsindsats

EN HELHEDSORIENTERET TILGANG TIL MOBILITET

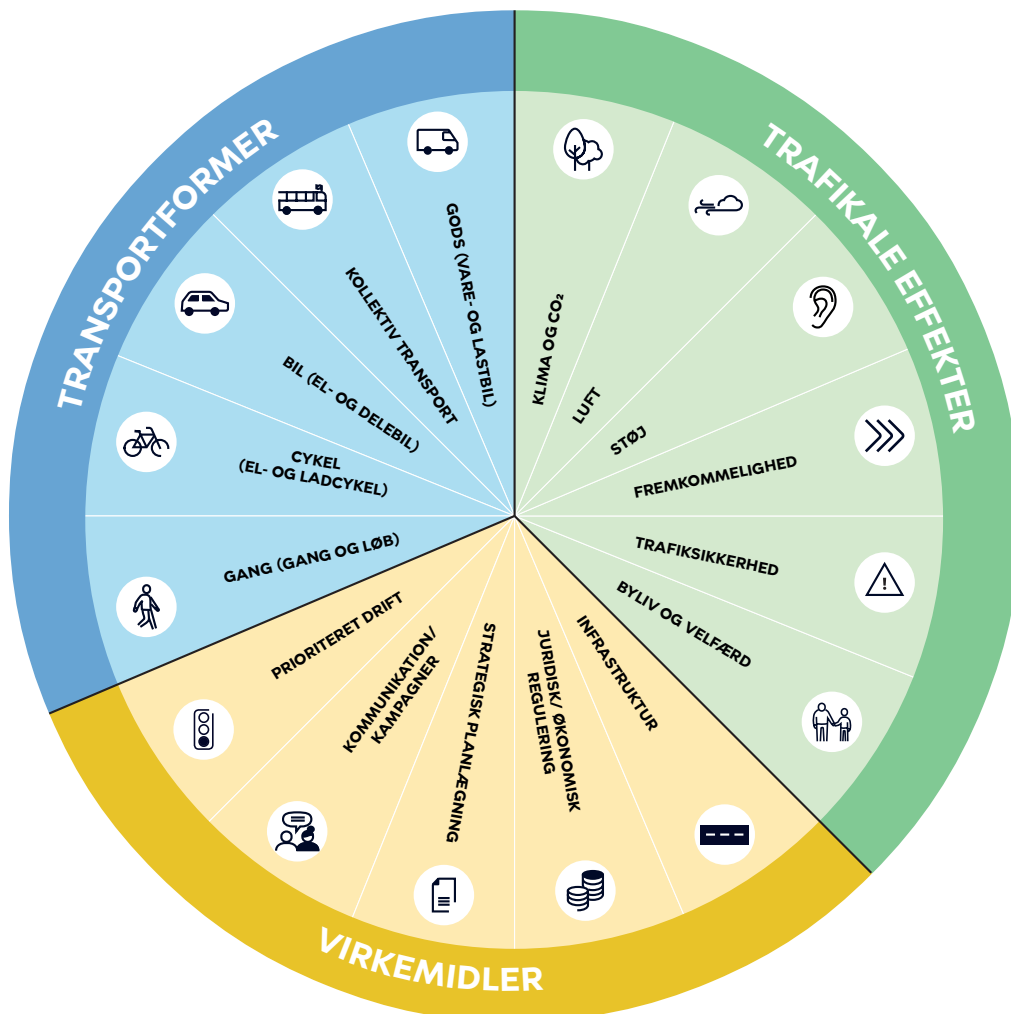
Mobiliteten i København fordeler sig på tværs af transportformer, som til sammen udgør trafikken i byen. De enkelte transportformer kan både understøtte og konkurrere med hinanden, og med begrænset plads i byen vil fremme af én transportform ofte medføre forringede forhold for én eller flere af de øvrige transportformer.

Trafikkens afledte effekter påvirker livet i byen for både trafikanterne selv og for de øvrige indbyggere, besøgende og brugere af byen. En række politiske målsætninger fokuserer på at nedbringe de negative effekter ved trafikken såsom luftforurening, vejstøj, CO₂-udledninger, trængsel og trafikulykker. Trafikken har også positive effekter såsom fremkommelighed for personer og varer, samt byliv og velfærd, blandt andet i form af levende byrum og øget fysisk aktivitet.

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 nævnes, at hvis Københavns Kommune skal indfri målet i Kommuneplan 2019 om at reducere bilens andel af ture samtidig med, at antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken reduceres, så kan løsningerne med fordel optimeres og rettes mod både trafiksikkerhed og overflytning af ture fra bil til andre transportformer.

Ligeledes er transportformer som gang, cykling og kollektiv trafik mere pladsbesparende end personbiler, som har en gennemsnitlig belægning på 1,3 personer. Disse transportformer udleder samtidig mindre CO₂ end biltrafikken, hvorved overflytning af ture i bil til andre transportformer både understøtter Klimaplanens målsætninger, og skaber plads til, at flere personer samlet set kan bevæge sig gennem byen.

Figur 1: Sammenhængen mellem transportformer, trafikale effekter og virkemidler på mobilitetsområdet.



For at nå de politiske mål på mobilitetsområdet kan der gøres brug af en række virkemidler, som kan gøre transportformer mere eller mindre attraktive, og som kan påvirke de afledte effekter af trafikken. Virkemidlerne kan både omfatte de trafikale forhold i byen såvel som adfærdsmæssige forhold.

Eksempelvis kan anlæg af bredere cykelstier forbedre fremkommelighed og tryghed for cykeltrafikken, men

kan til gengæld kræve inddragelse af bilparkeringspladser. Forvaltningens løbende drift spiller også en rolle, som eksempelvis vedligehold af fortovenes belægning og signalprioritering af bustrafikken, der kan forbedre forholdene for fodgængere og passagerer i den kollektive trafik. Den strategiske planlægning og løbende regulering, af blandt andet parkering og hastighed, sætter ligeledes rammer for de trafikale forhold. Endelig kan kommunikation, kampagner og undervisning understøtte borgernes trafikale adfærd.

Den overordnede trafikale planlægning og den kollektive trafik hører til Økonomiforvaltningens ressort og er derfor ikke specifikt adresseret i denne redegørelse.

Udvalgte målgrupper som borgere i udsatte byområder samt børn og unge har i særlig grad behov for en fokuseret indsats. Indsatsen skal sammentænke planlægning og trafikale anlæg, og omfatter også adfærdspåvirkende tiltag, såsom undervisning og lokal inddragelse.

BEGREBSAFKLARING: "MOBILITET", "TRANSPORT" OG "TRAFIK"

Mobilitet: Fokus er på personers bevægelighed, dvs. adgang til forskellige funktioner efter individuelt behov, med udgangspunkt i en samlet vifte af transporttilbud på tværs af transportformer og transportudbydere.



Transport: Fokus er på transportformerne, såsom biler, cykler mv. Transportsektoren omfatter både transport af personer og varer.

Trafik: Fokus er på færdsel, dvs. den trafikale afvikling, herunder fremkommelighed og trafiksikkerhed.

UDVALGTE MÅLGRUPPER, SOM FORVALTNINGEN HAR MÅLRETTEDE INDSATSER FOR

- Børn og unge
- Borgere i udsatte byområder
- Tilflyttere til byudviklingsområder
- Turister
- Københavns Kommunes medarbejdere

Figur 2: Eksempler på virkemidler, som spiller en central rolle for forvaltningens indsats på mobilitetsområdet.

EKSEMPLER PÅ VIRKEMIDLER INDENFOR FORVALTNINGENS RAMMER		
INFRASTRUKTUR  <ul style="list-style-type: none"> • Cykelstier og cykelparkering • Gangforbindelser • Krydsombygninger • Trafiksaneringer 	JURIDISK/ ØKONOMISK REGULERING  <ul style="list-style-type: none"> • Hastighedsbegrænsninger • Miljøzoner • Udbud og pris for bilparkering • Krav ifm. kommunens udbud • Hastighedsbegrænsninger 	STRATEGISK PLANLÆGNING  <ul style="list-style-type: none"> • Byudvikling med fokus på stationsnærhed, tæthed og blandede funktioner mht. at mindske transportbehov • Parkeringsnormer og krav til bygherrer ifm. lokalplaner
KOMMUNIKATION/ KAMPAGNER  <ul style="list-style-type: none"> • Adfærdspåvirkning af borgere, besøgende og erhvervsliv • Information om valg af transportmidler • Undervisning om trafikadfærd, fx for børn og tilflyttere • Dynamisk trafikinformation 	PRIORITERET DRIFT  <ul style="list-style-type: none"> • Trafikledelse og signaloptimering • Vedligehold af belægning • Vintertjeneste 	

Status og nøgletal

TURFORDELING

Kommuneplan 2019 indeholder et mål om, at bilen højst skal udgøre 25% af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv trafik, cykling og gang hver især udgøre mindst 25%. Målet er som noget nyt kendetegnet ved, at det skal være realiseret i 2025, og at fodgængertrafikken indgår på lige fod med cykler, biler og busser. Desuden indgår et mål om, at det daglige antal gangture per københavner skal øges med 20% i 2025 i forhold til 2017, herunder både rene gåture og delture til og fra den kollektive trafik.

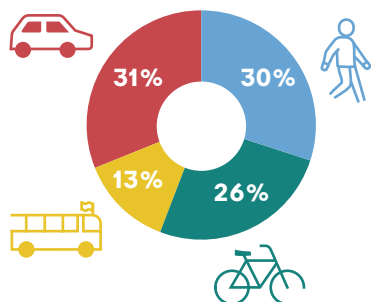
Turfordelingen er opgjort som hele turkæder, dvs. en samlet tur fra start til slut og retur igen. En uddybning af metoden fremgår af bilaget s. 28.

Status er, at bilens andel er 31%, og at den kun er faldet minimalt de seneste ti år, hvorfor det vil kræve en øget indsats at nedbringe andelen til 25% i 2025.

For kollektiv trafik er turandelen faldet markant, fra 21% i 2019 til 13% i 2020, hvilket formodes at skyldes restriktionerne forbundet med COVID-19. Af de 13% står tog for 7%, mens metro og bus hver står for 3% af alle ture. I KBH 2025 Klimaplanen indgår tillige et mål om, at der i 2025 skal være 20% flere passagerer med kollektiv trafik end i 2009. I 2019 var denne målsætning indfriet med 22% flere passagerer med kollektiv trafik, om end der i 2020 forventes et markant fald i antal passagerer pga. COVID-19. Opdaterede tal for 2020 vil fremgå af CO₂-regnskab 2020.

Andelen af alle ture til fods er steget markant fra 21% i 2019 til 30% i 2020, hvilket må antages at skyldes COVID-19, blandt andet i form af flere rekreative gangture i lokalområdet, samt overflytning fra kollektiv trafik. Ser man på, hvor mange ture københavnerne gik i København, viser det dog et andet billede. I 2020 gik hver københavner dagligt 1,66 ture i København, hvilket kun er 1,5% mere end i 2017, mens målet for 2025 er 20% stigning.

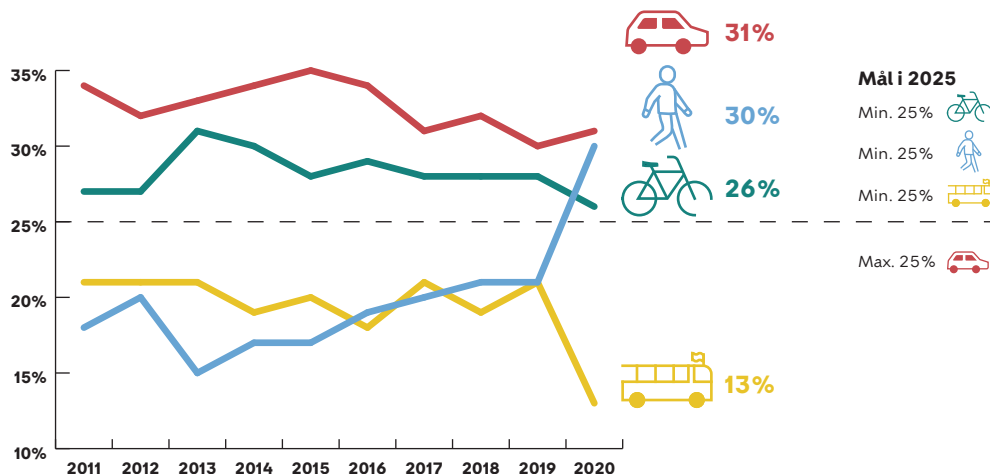
Figur 3a: Turfordeling i 2020



Cyklens andel af alle ture er faldet fra 28% i 2019 til 26% i 2020. Hvad angår målet om 50% cykelture til arbejde og uddannelse i København i 2025 er status 42% i 2020, hvilket er et fald fra 44% i 2019.

Hvad angår målet i Kommuneplan 2019 om, at 75% af væksten i antal personture skal ske med cykel og kollektiv trafik, foreligger der endnu ikke en baseline for dette tal. Frem mod Mobilitetsredegørelse 2022 vil forvaltningen udarbejde en baseline samt metode for opgørelse af, hvilke ture, der udgør væksten.

Figur 3b: Udvikling i turfordeling 2011-2020 samt mål for 2025



TILBAGELAGTE KILOMETER

Omfanget af trafikken opgøres efter, hvor mange kilometer, der dagligt tilbagelægges med forskellige transportformer, det såkaldte trafikarbejde. Der foreligger ikke pt. fuldt sammenlignelige data for alle transportformer. Derfor indhentes data for cykler og biler fra forvaltningens egne tællinger og data for gang fra DTUs nationale transportvaneundersøgelse. Som tidligere er der ikke opgjort tal for kilometer kørt med kollektiv trafik.

I 2020 viser forvaltningens tællinger af biltrafikken, at der blev kørt 4,65 mio. km. per hverdag, hvilket er et lille fald fra 2019, hvor tallet var 4,7 mio. km.

Tilsvarende tællinger foretaget i sensommeren 2020, hvor samfundet var genåbnet og vejret varmt og tørt, viser, at der blev cyklet 1,46 mio. km. per hverdag, hvilket er det højeste siden 1970.

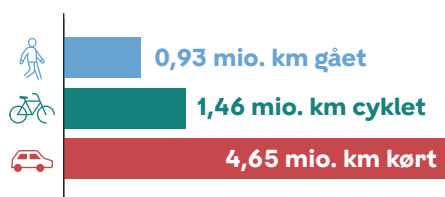
For fodgængere viser DTUs transportvaneundersøgelse, at der i 2020 blev gået 0,93 mio. km. per hverdag, hvilket er en stigning på 15% i forhold til 2019.

Udviklingen over de sidste 10 år viser, at der bliver gået og cyklet flere kilometer (+42% og +19%), mens der bliver kørt lidt mindre i bil (-3%).

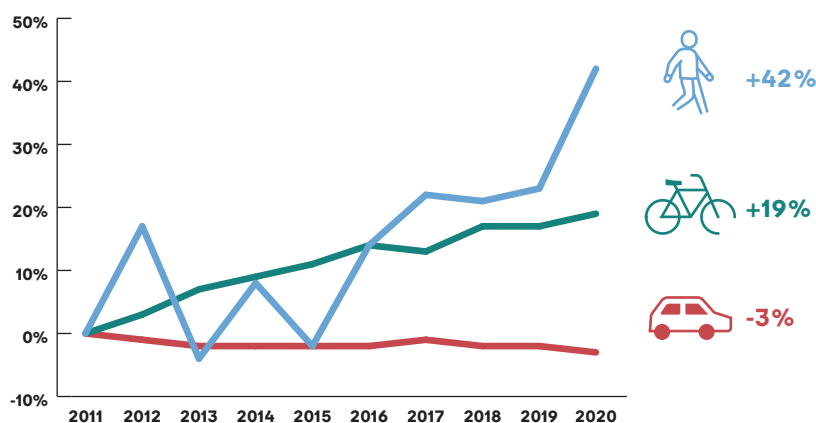
Forvaltningens tællinger foretages dels langs kommunegrænsen, dels rundt om indre by i en ring langs Søerne og Havnen. I 2020 var cykeltrafikken over kommunegrænsen det næsthøjeste i 50 år med 78.000 cykler, mens der er talt 533.000 køretøjer, ca. 7 gange flere end cyklerne.

Igennem Indre By var antallet af køretøjer i 2020 det laveste nogensinde med 244.000, og lavere end antallet af cykler, som med 249.000 var det tredjehøjeste i 50 år.

Figur 4a: Tilbagelagte km per hverdag i 2020



Figur 4b: Udvikling i tilbagelagte km per hverdag 2011-2020



CYKEL- OG BILEJERSKAB

I 2020 ejede københavnere 132.200 biler og 736.600 cykler, i alt over fem gange flere cykler end biler. Antallet af personbiler er steget med 28% de sidste ti år, dvs. mere end befolkningsvæksten, som er på 17%. Cykelbestanden er steget med 16% i samme periode.

De seneste fem år er der sket en udbredelse af el- og delebiler. Antallet af elbiler er steget med 156%, så københavnere nu ejer 990 elbiler, samt 470 hybridbiler (plug-in), i alt 1,1% af alle privatbiler. I alt er der 4.410 delebiler til rådighed for københavnere i 2020, hvilket er en stigning på 67% siden 2017. 23% af delebilerne er eldeleebiler i 2020.

For cykler er der også sket en udbredelse af elcykler på 148% siden 2016, så der i dag er 18.200. Dette svarer til 2% af det samlede antal cykler i København. Ligeledes er ladcykler (inkl. elladcykler og cykeltrailere) steget med 33%, til i alt 24.800.

En række private udbydere tilbyder udlejning af cykler og løbehjul og de fleste oplevede en tilbagegang i antal af ture i 2020. Årsagen er, at der pga. COVID-19 er færre, der pendler til arbejde og uddannelse samt færre turister. 7% af københavnere svarede ultimo 2020 i en spørgeundersøgelse om cykelbyen, at de havde anvendt udlejnings- eller bycykler det seneste år, mens 22% har anvendt et udlejningsløbehjul. I alt svarer 12%, at de forventer at anvende udlejningscykler og/eller løbehjul fremover. Swapfiets, som udlejer cykler i længerevarende perioder i stil med leasing af biler, har pt. 10.000 kunder på cykelabonnement, og oplevede i 2020 en vækst på 65%.

I 2020 vedtog Borgerrepræsentationen, at udlejningscykler og elløbehjul, som opstilles i byrummet, ikke må stå på kommunale arealer i Indre By og brokvartererne per januar 2021. Generelt oplever 24% af københavnere, at de er generet af andres brug af bycykler, leje- eller delecyclyer, og 53% er generet af andres brug af udlejningsløbehjul, når de færdes i byen.

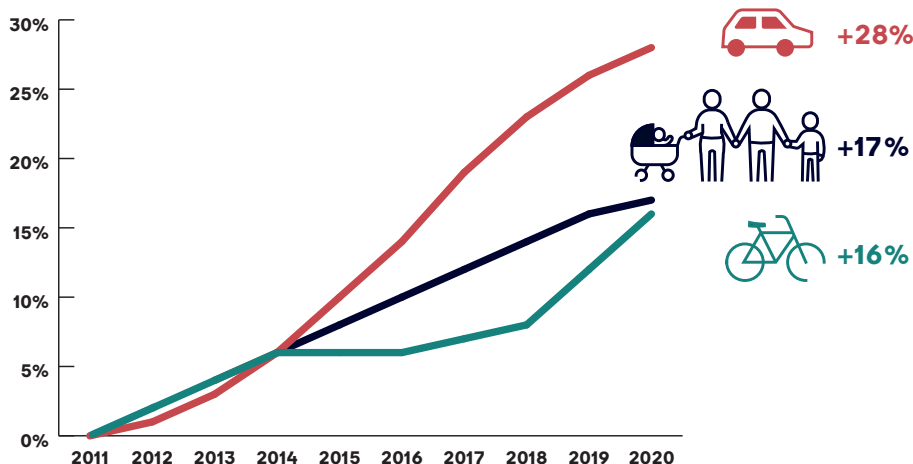
Figur 5a: Cykel- og bilejerskab 2020 samt udvikling 2016-2020

Kategori	Antal 2020	Udvikling 2016-20
Indbyggere	632.300	+ 7%
Cykler i alt	736.600	+ 9%
Elcykler	18.200	+ 148%
Ladcykler (inkl. el)	24.800	+ 33%
Personbiler i alt	132.200	+ 12%
Elbiler	990	+ 156%
Plug-in hybridbiler	470	+ 675%*
Delebiler (samlet)	4.410	+ 67%*
Heraf nabo-til-nabo biler	3.180	+ 101%*

*= 2017-20



Figur 5b: Vækst i antallet af københavnere og privatejede cykler og biler 2011-2020



FORDELING AF AREAL MELLEM BYENS HUSE

Størstedelen af færdslen foregår på veje, fodgængerarealer, cykelstier, torve og pladser som til sammen omfatter arealet mellem byens huse. Dette udgør i alt 20% af det samlede areal i kommunen. Til sammenligning udgør de grønne områder (naturområder og parker) 24%, og bygninger 17% af det samlede areal. Grundet forskellige datakilder er kategorierne ikke fuldstændigt gensidigt udelukkende, men de kan alligevel give et overordnet billede af arealanvendelsen.

I 2021 har forvaltningen gennemført en opdatering af data for arealet mellem byens huse ud fra en ny opgørelsesmetode baseret på grunddata samt forvaltningens eksisterende data, der løbende opdateres. Den nye kortlægning giver et mere detaljeret overblik end tidligere, og tager blandt andet udgangspunkt i flere underkategorier. Således er tallene ikke direkte sammenlignelige med tidligere estimater fra 2016. Forskellene mellem opgørelsesmetoderne uddybes i bilag s. 30.

Ud af det samlede areal mellem byens huse udgør vejbaner 46%. Her foregår færdslen primært på bilernes og bussernes præmisser, omend der også er en del cykeltrafik.

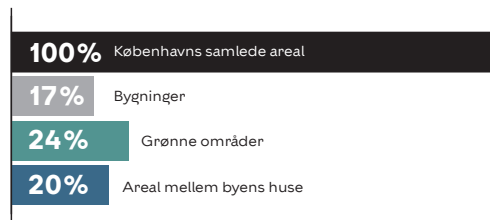
Cyklister har ligeledes adgang til cykelstier og cykelbaner langs vej, som udgør 6% af arealet mellem byens huse. Dertil kommer 3% cykel- og gangstier, som typisk er fællestier adskilt fra det øvrige vejnet. Det samlede net af cykelstier omfatter i 2020 386 km cykelsti og 33 km cykelbaner. Den samlede længde af de Grønne Cykelruter er 64 km, og Supercykelstierne omfatter 35 km i Københavns Kommune.

Fodgængere har adgang til fodgængerarealer, som udgør 36% af arealet mellem byens huse. Heraf er 25% fortov langs vej og 11% andet fodgængerareal som torve, pladser, opholdsarealer og gågader. Selvom fodgængerarealet udgør en relativt stor del af arealet mellem husene, bliver det ofte også brugt til mange andre af byens funktioner, eksempelvis udendørsservering, bænke, vareudstillinger, el-skabe, skraldespande, busstop med mere.

Bilparkering langs vej står for 8% af arealet mellem byens huse, mod 1% for cykelparkering. Samlet set vurderes der at være 185.000 offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser og 125.200 bilparkeringspladser i København. Af disse udgør 52.000 offentlige betalingspladser (p-pladser i betalingszonerne) og derudover er der kortlagt ca. 125.000 private parkeringspladser.

Udover de fysiske løsninger på vejarealet kan trafikken desuden reguleres gennem krav om hastighed, udledning mv. Hele Københavns vejnet er pt. omfattet af en miljøzone, der stiller krav til tunge køretøjers udledning. Dertil planlægges der at indføre hastighedszoner med 40 km/t, bl.a. omkring Holmbladsgade. Endelig lægger Kommuneplan 2019 op til, at kommende byudviklingsområder skal etableres som helt eller delvist bilfrie bydele, hvilket bl.a. vil omfatte Jernbanebyen på Vesterbro.

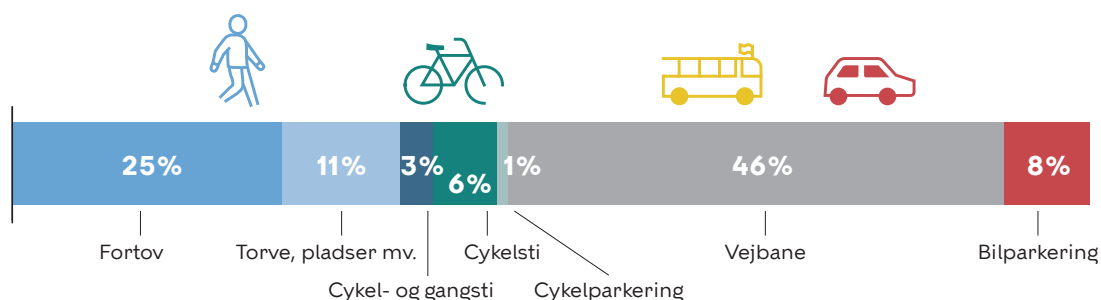
Figur 6a: Omfang af arealet mellem byens huse i forhold til det samlede areal i Københavns Kommune*



* Kategorierne er ikke fuldstændigt gensidigt udelukkende grundet forskellige datakilder



Figur 6b: Fordeling af areal mellem byens huse



TRAFIKALE EFFEKTER

Trafikken påvirker livet i byen, både for den enkelte borger og mere overordnet for samfundet. Effekterne af trafikken kan være negative i form af CO₂-udledning, luftforurening, vejstøj og trafikulykker, som der er politiske målsætninger om at nedbringe.

Samtidig har trafikken betydning for fremkommelighed for indbyggere, besøgende og varelevering, ligesom trafikken kan bidrage positivt til bylivet og velfærden i form af levende byrum, fysisk aktivitet og attraktive omgivelser.



**367.170 tons CO₂
fra vejtrafikken
i 2019**

CO₂ -UDLEDNINGER FRA TRAFIKKEN

Transportsektoren forventes at udgøre den største kilde til CO₂-udledning i København fra 2021 og frem. Indenfor transportsektoren er det vejtrafikken, der står for langt den største andel af CO₂-udledningen, med en udledning på 367.170 ton i 2019. Dette svarer til 75% af transportsektorens udledning, og 36% af den samlede CO₂-udledning på tværs af sektorer.

Siden 2010 er CO₂-udledningen fra vejtrafikken reduceret med knap 4%. Sideløbende er både befolkningstal og bilejerskab i København steget, uden at biltrafikken er steget tilsvarende. Særligt cyklen har taget markedsandele fra bilen. Samlet set er københavnernes udledning per indbygger fra vejtrafikken faldet med ca. 18% fra 2010 til 2019.

Personbilerne står for den største del af vejtrafikens CO₂-udledning (ca. 70%), og erfaringer fra perioden 2010-2019 har vist, at det er vanskeligt at nå de ønskede CO₂-reduktioner fra vejtrafikken alene ved at forbedre forholdene for de grønne transportformer.



**440 for tidlige
dødsfald årligt
som følge af
luftforurening**

LUFTKVALITET

Vejtrafik er en af de største kilder til lokal partikelforurening i København. Luftforurening er årsag til alvorlige sygdomme som hjertekarsygdomme, diabetes og lungekræft, og er dermed et alvorligt problem for folkesundheden. Svarende til den tredjestørste årsag til for tidlig død i Danmark i 2017. I København dør hvert år ca. 440 indbyggere for tidligt på grund af luftforureningen.

Bilister er de mest udsatte trafikanter for sundhedseffekterne af luftforurening, idet de både er nær en forurenende kilde og samtidig ikke får de sundhedsmæssige fordele, der er ved fx at cykle og gå. Samlet set er de årlige totale eksterne omkostninger i Københavns Kommune pga. al luftforurening fra både danske og udenlandske emissionskilder beregnet til ca. 8,5 milliarder kr. i 2019.

Baseline og forslag til delmål for at opnå WHO-retningslinjerne for luftkvalitet ift. 'C40-deklarationen om ren luft' udarbejdes i 2021.



**5.300 færre
stærkt
støjbelastede
boliger**

VEJSTØJ

Støj påvirker menneskers helbred og velbefindende negativt, og støj estimeres at føre til op imod 500 dødsfald årligt i Danmark. Over 40% af landets støjplagede borgere bor i hovedstadsområdet. I 2014 blev trafikstøj opgjort til 2,4 mia. kr. i samfundsøkonomiske udgifter for Region Hovedstaden. 48% af københavnere oplevede i 2019 deres lokalområde som støjende, og 63% oplevede byen som støjende.

Københavns Kommune har en målsætning om, at antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB skal være halveret inden udgangen af 2025. Set i forhold til 2012, som var basisåret for målingen med 35.000 stærkt støjbelastede boliger, skal antallet reduceres til 17.500 boliger inden udgangen af 2025. I 2017 var der 22.800 stærkt støjbelastede boliger over 68 dB. Der foretages en støj kortlægning hvert 5. år, og næste kortlægning er i 2022.



195 registrerede alvorligt tilskadekomne og 7 døde i trafikken i 2019

TRAFIKSIKKERHED

Hvert år registrerer Politiet omkring 350 tilskadekomne på de københavnske veje, mens næsten 4.000 københavnere kommer så galt af sted i trafikken, at de bliver behandlet på en akutmodtagelse eller et traumecenter.

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

I 2017 vedtog Borgerrepræsentationen en vision om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade på de københavnske veje. For at forfølge den vision skal der løbende sættes ind på de steder, hvor der sker flest ulykker og som forekommer hyppigst.

Færdselssikkerhedskommissionen vedtog i efteråret 2020 en ny National Trafik-sikkerhedshandlingsplan. Planen har en målsætning om, at antallet af dræbte og tilskadekomne skal halveres frem mod 2030, og peger bl.a. på indsatser indenfor infrastruktur, kommunikation, uddannelse og bedre data for at nå målet.



76% af borgerne oplevede i 2019, at det er nemt at komme rundt i byen

FREMKOMMELIGHED

God fremkommelighed er afgørende for, at borgere, besøgende og ansatte har adgang til formål og destinationer på tværs af byen. I 2019 angav 76% af københavnere, at de oplevede byen som nem at komme rundt i, mod 90%, som er målet for 2025. Dette gjaldt særligt for cyklister og fodgængere, men kun i begrænset grad for bilister.

Fremme af pladsbesparende transportformer som cykling, gang og kollektiv trafik kan øge den samlede trafikale kapacitet. Tidligere servicemål for trafikafvikling har peget på udfordringer særligt for bus-, cykel- og gangtrafikkens vedkommende. En af udfordringerne er, at når man forbedrer fremkommeligheden for nogle transportformer, kan det forringe fremkommeligheden for andre transportformer.

Fremkommeligheden for biler er siden 2011 steget markant. Den gennemsnitlige hastighed i myldretiderne for biler, på tværs af udvalgte strækninger, er steget fra 23,6 km/t i 2011 til 34,4 km/t i 2020 inklusive stop ved trafiksignaler. For cyklerne viser simuleringer fra forvaltningens trafikledelsessystemer, at hastigheden er steget langs udvalgte strækninger, fra 14,4 km/t i 2011 til 16,2 km/t i 2020.



22% af københavnere er fysisk inaktiv i 2017

BYLIV OG VELFÆRD

Fysisk aktive transportformer, som cykling og gang, har en særligt positiv effekt for borgernes sociale, mentale og fysiske sundhed. I 2017 var det 22% af de voksne københavnere, som var fysisk inaktiv. For fysisk inaktive vil 30 minutters daglig cykling kunne medføre 30% reduceret dødelighed.

Samtidig er gang og cykling økonomisk tilgængeligt for mange borgere uafhængigt af indkomst, alder og sociale eller geografiske tilhørsforhold, hvorfor gode cykel- og gangforhold kan bidrage til at styrke social inklusion gennem mobilitet. Dette indgår som mål i Kommuneplan 2019. Her indgår tillige et nyt mål om at øge de daglige gangture per københavnere i 2025 med 20% ift. 2017. Dette var 1,66 i 2020, hvilket er en stigning på 1,5%.

Endelig kan levende byrum med mange cyklister og gående bidrage til bylivet og den samlede oplevelse af byen som attraktiv og imødekommende. I 2020 angav 75% af københavnere, at byens cykelkultur bidrager positivt til atmosfæren og bylivet. Målet i Københavns Cykelstrategi er 80% i 2025.

GENNEFØRTE TILTAG I 2020

I 2020 er der gennemført en række initiativer, som bidrager til at nå målene på mobilitetsområdet. På denne og næste side fremgår en række udvalgte eksempler, som illustrerer spændvidden i virkemidler på mobilitetsområdet, på tværs af forskellige transportformer og trafikale effekter.



ANLÆG AF CYKEL- OG GANGBRO OVER FOLEHAVEN

I april 2020 åbnede en ny cykel- og gangbro over Folehaven som del af den Grønne Cykelrute Vigerslevruten. Broen skaber en tryk passage over Holbækmotorvejen, og binder Vigerslevparken sammen for cyklister og gående, ligesom Folehaveområdet bindes tættere sammen med resten af Valby. Projektet blev finansieret i 2012, men har bl.a. afventet færdiggørelsen af Ringstedbanen. Dissing + Weitling har tegnet broen, som måler 137 meter og 5,5 meter i bredden. Som tilslutning til broen er desuden anlagt en dobbeltrettet cykelsti og fodgængersti og plantet 72 nye træer.



OMSTILLING AF HAVNEBUSSE TIL EL

Indenfor kollektiv trafik, der er Økonomiudvalgets ressortområde, er Københavns havnebusser i 2020 blevet udskiftet med nye eldrevne både, der hverken udleder CO₂, NO_x eller partikler. Hermed er den samlede udledning fra Københavns Kommunes kollektive trafik faldet med 14% for NO_x og 44% for partikler. Elhavnebusserne varmes op med HVO, som er en biodiesel, der er bedre for klimaet end almindelig diesel. De er også mere rummelige med plads til 80 passagerer, og transporterer årligt ca. 700.000 passagerer. Borgerrepræsentationen har besluttet at forlænge elhavnebusruten til også at dække Nordhavn, så der kommer en genvej mellem Nordhavn og Refshaleøen. Ruten forventes forlænget fra medio 2021.



TILLADELSER TIL HASTIGHEDSDÆMPNING OG CYKELGADE

Ifm. Nordre Frihavnsgade på Østerbro og Holmbladsgadekvarteret på Amager har Transport- og Boligministeriet truffet afgørelse for en bredere brug af cykelgader som trafikalt greb, dels styrkede muligheder for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40km/t i områder, hvor trafikikkerhedsmæssige hensyn taler for det.



PARKERING SOM VÆRKTØJ TIL FREMME AF MILJØ- OG KLIMADAGSORDEN

Betalingsparkering kan anvendes som strategisk værktøj til at begrænse biltrafikkens negative effekter. Borgerrepræsentationen vedtog i Budget 2020 to initiativer vedr. justering af priser på betaling for parkering, som har til formål at understøtte overgangen til en grønnere biltrafik i København og påvirke den københavnske bilparks sammensætning. De to initiativer er henholdsvis beboerlicenser og gadetakst, og trådte i kraft primo 2020 og er tiltænkt revurderet i løbet af en kortere årrække. Kommunen oplever generelt en stigning i antallet af emissionsbegrænsende biler i byen samt markant flere henvendelser herom fra forskellige interessenter. Der foreligger dog på nuværende tidspunkt ingen analyser af, i hvilken grad justeringen af priserne spiller en rolle for den øgede interesse.



DELEBILER TIL KOMMUNALE OPGAVER

I 2017 startede Københavns Kommune at anvende delebiler på forsøgsbasis. I dag anvender 25 enheder delebiler til at understøtte deres daglige opgaver. Delebilerne opfattes som et fleksibelt, bæredygtigt og effektivt arbejdsredskab og bruges bl.a. til kørsel ifm. møder, byggeplads- og borgerbesøg. Delebilerne øger mobiliteten blandt kommunens medarbejdere, der ellers ikke ville have adgang til en bil. Dertil udgør de et billigt alternativ til taxa. Delebilerne kan bruges som supplement til kommunens egen flåde fx i spidsbelastningssituationer. Under COVID-19 har delebiler vist sig som en konstruktiv løsning, og flere af kommunens enheder har haft en stigning i anvendelsen af delebiler i 2020. Siden pilotprojektets begyndelse er der som direkte følge af konverteringen til delebiler afviklet 12 af kommunens egne biler. Kommunen er ved at analysere potentialet for yderligere at anvende delebiler. Desuden arbejdes der på at gøre pilotprojektet permanent med et delebilsudbud i 2021.



SIGNALOPTIMERING OG DYNAMISK TRAFIKINFORMATION FOR CYKLISTER

I 2020 er der sket en optimering af cykeltrafikkens flow ved at tilpasse trafiksignalerne til cyklisternes hastighed på Kastropvej og Vester Voldgade, på strækningen fra Lille Langbro til Løngangsstræde. Fra Løngangsstræde til Rådhuspladsen udestår fortsat signaLOPTIMERING, så antallet og længden af stop reduceres. I 2020 er byens to gamle cykelbarometre på Dr. Louises Bro og på Rådhuspladsen desuden blevet udskiftet med moderne, dynamiske trafiktavler. Udover en mere korrekt og præcis registrering af cyklister er de nye tavler også mere driftsvenlige, idet de ikke længere er baseret på spoler i asfalten, som kan gå i stykker ved gravearbejder.



Scenegade
10
Bro
14
movier
855-1000

10 Bro

Udvikling mod 2025 og frem

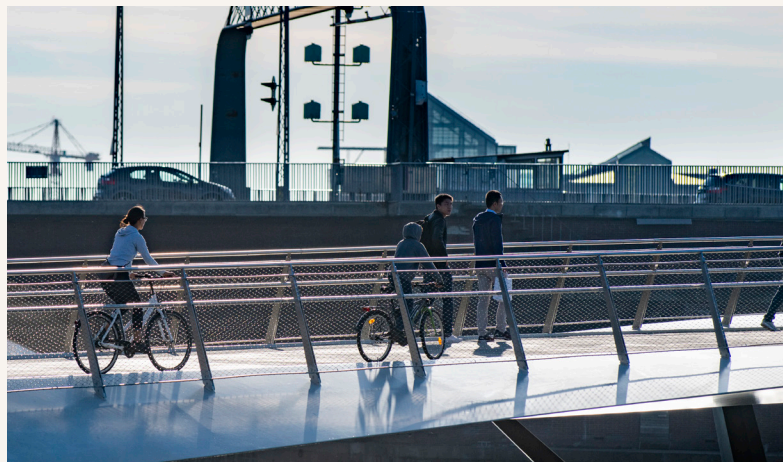
TRAFIKALE PROGNOSE

For at kunne målrette indsatsene de kommende år, er det væsentligt at kunne vurdere den forventede effekt af initiativer op mod et scenarie uden yderligere indsats, et såkaldt basisscenarie. En væsentlig parameter for den trafikale udvikling er befolkningsvæksten, som forventes at udgøre 6% frem mod 2025.

Trafikale fremskrivninger af et basisscenarie for 2025 er bl.a. gennemført i forbindelse med trafikmodelberegninger af Mobilitetsanalyserne. Her er anvendt trafikmodellen OTM (ØresundsTrafikModellen), som forudsiger en stigning i både personbil- og cykeltrafikarbejdet med henholdsvis 9% og 21% fra 2015-2025. Trafikarbejdet med lastbil og varebil forventes ligeledes at stige.

Fremadrettet, når Københavns Kommunes egen trafikmodel, COMPASS, i løbet af 2021 er færdigudviklet kan der gennemføres fremskrivninger efter behov. COMPASS skal bl.a. give mere detaljerede prognoser for cykel- og gangtrafik end eksisterende modeller. Desuden kan COMPASS beskrive, hvordan valg af transportmiddel påvirkes af trafikale forhold og initiativer. Eksempler på COMPASS-beregninger af, hvilket areal og hvor mange arbejdspladser, cyklister og bilister kan nå, fremgår af bilag "Status for fremkommelighed", s. 46.

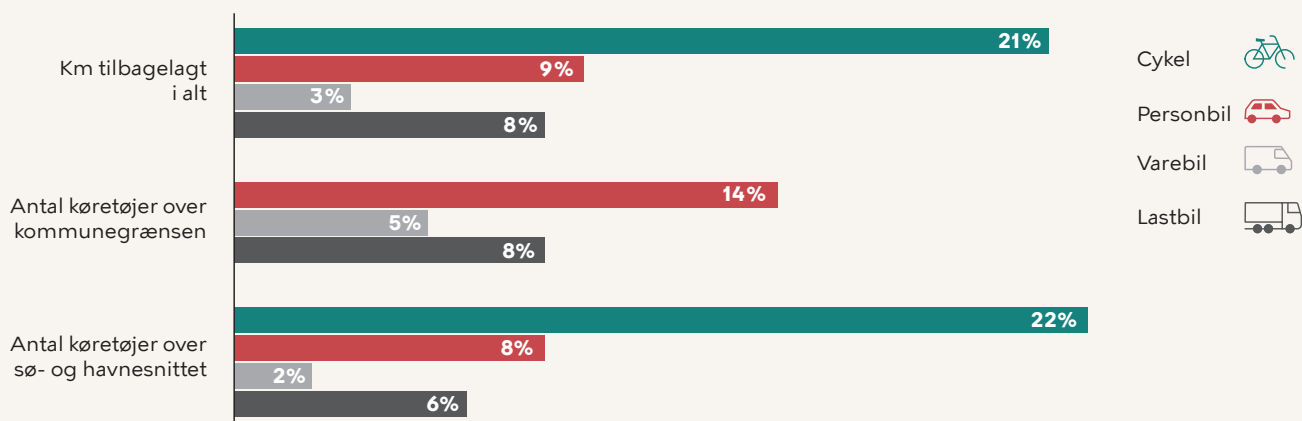
Fremskrivninger af trafikarbejde og emissionsfaktorer indgår i KBH 2025 Klimaplanens Roadmap for 2021-2025. Her forventes vejtrafikkens CO₂-udledning at falde lidt i 2025 (ift. 2019), hvis der ikke igangsættes yderligere initiativer. Dette skyldes en forventning om en mindre stigning i trafikarbejdet, som til gengæld modsvares af et mindre fald i emissionsfaktoren, bl.a. som følge af flere elbiler. CO₂-udledningen fra de øvrige sektorer forventes at falde i samme periode, hvorved vejtransportens andel af den samlede CO₂-udledning vil stige fra ca. 50% til 80% af den samlede udledning i 2025.



Tabel 7a: Fremskrivninger af centrale trafikale parametre

	Status, 2019 (*=2020)	Frem-skrivning, 2025	Forv. udvikling (%)
Indbyggere	632.340*	667.740	+6%
Trafikarbejde, motorkøretøjer i alt (mio. km per år)	1.500	1.605	+7%
Emissionsfaktor (g CO ₂ udledt per kørt km)	245	222	-7%
CO₂-udledninger fra vejtrafikken (tons CO ₂ per år)	367.107	356.425	-3%
Elbilbestand	990*	11.500	+1.161%

Figur 7b: Trafikal udvikling 2015-2025 ifølge beregninger i OTM-trafikmodellen (procentvis stigning)



CENTRALE EKSTERNE FAKTORER

I trafikmodelberegninger tages højde for officielle befolkningsfremskrivninger mv., men også større anlægsprojekter, der er politisk besluttet. Imidlertid er der en lang række eksterne faktorer, som påvirker effekten af de

indsatser, Københavns Kommune sætter i værk, og som modellerne ikke fuldt ud kan tage højde for. Her gives et overblik over centrale eksterne faktorer, der kan få afgørende betydning for fremtidens mobilitet i København.



NATIONAL KLIMAPLAN OG INFRASTRUKTURPLAN

Lovgivning og andre nationale bestemmelser sætter rammen for kommunens handlerum. Regeringen har vedtaget en klimalov, hvor der er fastsat et ambitiøst mål om, at CO₂-udledningen skal være reduceret med 70% i 2030. Regeringen forhandler pt. om delindsatser i aftalen om Grøn omstilling af vejtransporten, om en kommende national handlingsplan for grøn mobilitet samt om en infrastrukturplan, der alle skal bidrage til at nå klimamålet. Nationale indsatser såsom ændrede afgiftsstrukturer og lovgivningsmæssige rammer vil sætte rammen for Københavns Kommunes fremtidige handlemuligheder på mobilitetsområdet. Ambitionsniveauet kendes først, når planerne vedtages, forventeligt i løbet af 2021.



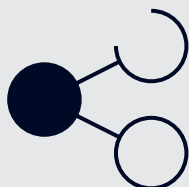
VARIGE EFFEKTER FOR TRANSPORTADFÆRD SOM FØLGE AF COVID-19

Det vides endnu ikke, om COVID-19 vil få længerevarende konsekvenser for den trafikale udvikling. Den kollektive transport vil muligvis få svært ved at genvinde passagertal på niveau før COVID-19, hvis befolkningens ændrede vaner varer ved. Mere udbredt brug af hjemmearbejde vil kunne nedbringe det samlede transportbehov, men vil samtidig muliggøre bosætning længere væk fra arbejdspladsen. Endelig kan udbredelsen af rekreative ture til fods og på cykel i lokalområdet inspirere flere til fortsat at opsøge alternativer til bilen i fritiden.



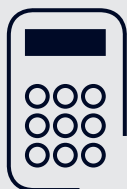
BYUDVIKLING I KØBENHAVN OG OMEGN

Byen gennemgår en omfattende udbygning i disse år. Det vil uungæeligt komme til at påvirke byens trafik, både i anlægsfasen for byggerierne og i form af ændrede transportmønstre. Store infrastrukturprojekter, som Østlig ringvej og metroudbygningen til Lynetteholmen, ændrer grundlæggende på byens trafikale struktur, ligesom flere af de kommende byudviklingsområder og Nordhavn kan blive bilfri eller delvist bilfri.



NYE TEKNOLOGIER OG SERVICES

Den teknologiske udvikling indenfor mobilitetssektoren kan muliggøre nye virkemidler for initiativer såsom roadpricing, app-baseret udlejning af eksempelvis løbehjul, elcykler og delebiler, men også optimering af køretøjers brændstoffektivitet og teknologiske trafikikkerhedstiltag. Smart city-løsninger indenfor eksempelvis dynamisk trafikinformation og signaloptimering kan effektivisere forvaltningens indsatser. På den længere bane kan selvkørende biler, dronelevering og højhastighedstog påvirke fremtidens transportbehov og indretningen af byrum og veje.



STATSLIGE INVESTERINGER OG ANLÆGSMÅLTAL

Realisering af kommunens mål og planer forudsætter anlægsinvesteringer og tilsvarende anlægsmåltal. For en række initiativer gælder, at behov og gevinster rækker ud over kommunen, eksempelvis hvad angår kollektiv trafik og kollektive knudepunkter (parker og rejs-anlæg), tværkommunale supercykelstier og trafikledelse på tværs af byen. Her vil muligheden for statslig medfinansiering af anlæg samt rammerne for det kommunale anlægsloft påvirke forvaltningens handlemuligheder de kommende år.

Fremtidig indsats og initiativer

KOMMENDE PLANGRUNDLAG

Københavns Kommune har ambitiøse målsætninger på mobilitetsområdet, bl.a. om at reducere den fossile biltrafik, både i Kommuneplan 2019 og KBH2025 Klimaplanen. På nationalt og internationalt niveau har rammebetingelserne for kommunens og den enkelte borgers handlerum desuden ændret sig det seneste år, fx hvad angår afgifter i forbindelse med køb af hhv. fossile biler og elbiler.

Denne udvikling afstedkommer en række nye planer og strategier, samt strategiske analyser og dataoverblik som fundament for det opdaterede plangrundlag. Således er der både truffet beslutning om at udarbejde mere overordnede planer og strategier for den samlede mobilitet, men også specifikke plangrundlag for udvalgte transportformer, trafikale effekter, virkemidler, målgrupper og geografiske områder i byen.

En del af disse nye plangrundlag afhænger af beslutning om mobilitetsindsatsen i tillæg til Roadmap 2021-2025. Rammen for dette er niveauet af CO₂-reduktion fra vejtrafikken og en mulig deraf følgende ændring af vejnettet i København. Derfor opdeles flere af de kommende planer i en fase 1 og en fase 2. Dette muliggør, at der allerede med Budget 2022 kan igangsættes initiativer på den korte bane, mens det endelige plangrundlag færdiggøres med udgangspunkt i de politiske beslutninger om tillæg til Roadmap 2021-2025.

Figur 7a viser et overblik over kommende planer og strategier fordelt på fokus for planerne, mens figur 7b giver et kronologisk overblik. I bilaget til redegørelsen fremgår et samlet overblik over eksisterende mål og plangrundlag for mobilitetsindsatsen.

Figur 7a: Tematisk oversigt over kommende planer og strategier på mobilitetsområdet

SAMLET, TVÆRGÅENDE MOBILITETSINDSATS:

- Mobilitetsanalyser
- Mobilitetsredegørelse 2021
- Revideret vejnetsplan som tillæg til Kommuneplan 2019 pba. Mobilitetsanalyserne
- Kommuneplanstrategi forud for Kommuneplan 2023
- Kommuneplan 2023

BIL:

- Handlingsplan for delebilisme (del 1 og del 2)
- Handlingsplan for ladeinfrastruktur (del 1 og del 2)

CYKEL:

- Cykelregnskab 2020

GANG:

- Walkability index
- Fodgængernet

KLIMA:

- Tillæg til Roadmap for Klimaplanen pba. Mobilitetsanalyserne
- Trafiksikkerhed
- Trafiksikkerhedshandlingsplan

LUFT:

- Baseline for C40 deklARATION for luft
- Handlingsplan for C40 deklARATION for luft
- Vejstøj
- Kortlægning af vejstøj
- Handlingsplan for vejstøj

PARKERING:

- Parkeringsstrategi

TRAFIKLEDELSE:

- Nye servicemål for trafikledelse Fodgængernet

BØRN OG UNGE:

- Kortlægning af tryghed ifm. børns cykling og gang
- Retningslinjer for børns cykling og gang

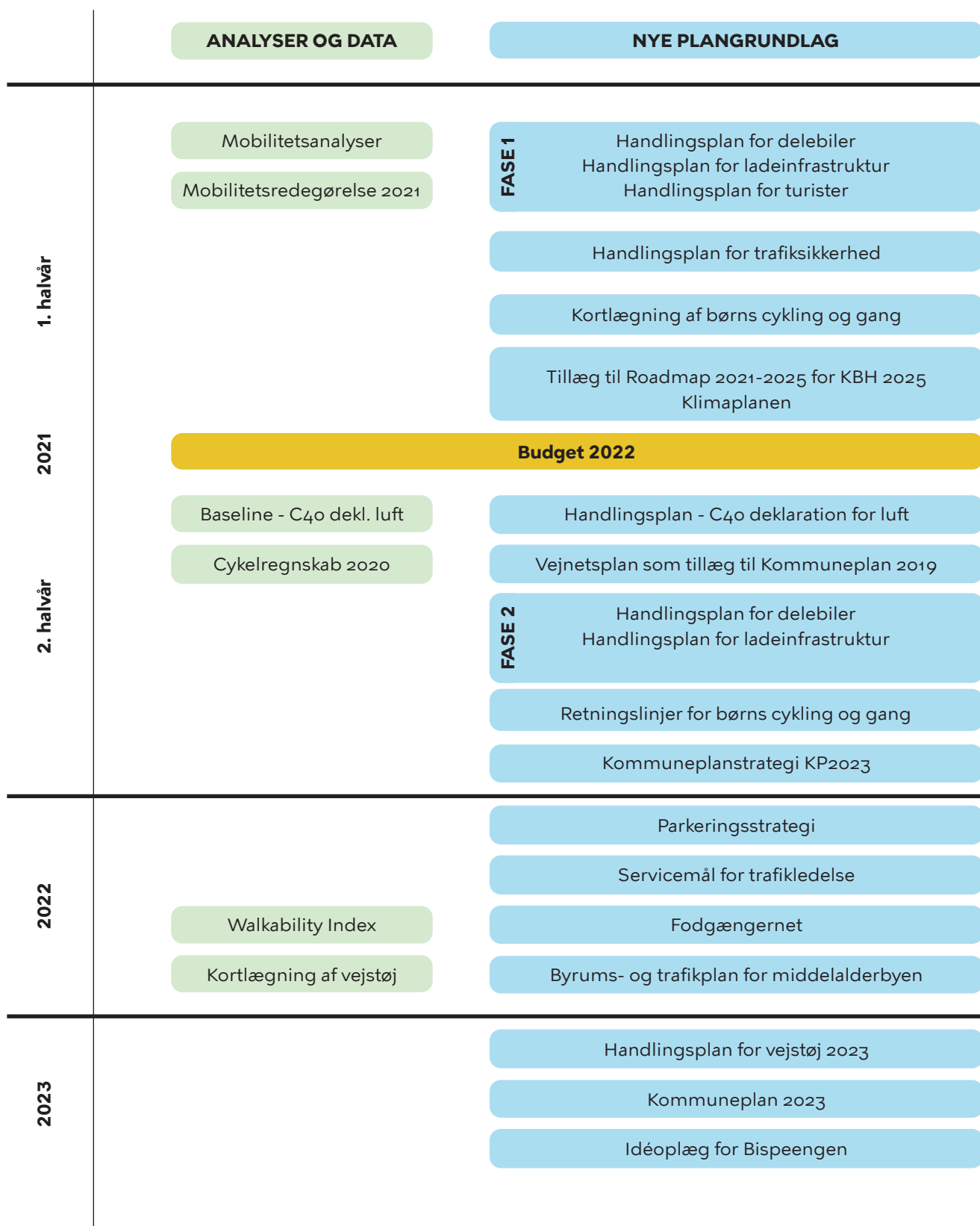
TURISTER:

- Handlingsplan for transport af turister

UDVALGTE GEOGRAFISKE OMRÅDER:

- Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
- Idéoplæg for Bispeengen

Figur 7b: Kronologisk oversigt over kommende planer og strategier på mobilitetsområdet.





BUDGET 2022 PÅ MOBILITETSOMRÅDET

Forud for forhandlingerne om Budget 2022 udarbejder forvaltningen en række budgetnotater med forslag om initiativer, der kan igangsættes for at understøtte politiske mål på mobilitetsområdet.

Tabel 8 viser budgetnotater med direkte fokus på mobilitetsindsatsen og øvrige budgetnotater med kobling til mobilitetsindsatsen fremgår af tabel 9.

Tabel 8: Budgetnotater til Budget 2022 med direkte fokus på mobilitetsindsatsen

CO₂-neutralt København i 2025	
TM16	Omstilling af kommunens vognpark
TM22	Forlængelse af pulje til fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner i bygge- og anlægsprojekter
Mobilitet og trafikikkerhed i København	
TM23	Cykelpakke 2022 (cover)
TM23a	Nye og bredere cykelstier
TM23b	Cykelstier i kombination med genopretning og klimatilpasning
TM23c	Supercykelstier
TM23d	Grønne Cykelruter
TM23e	Cykelparkering
TM23f	Lokale genveje for cyklister
TM23g	Forbedringer for cyklister i kryds
TM23h	Torvegade - øget cykelkapacitet, herunder forbedret trafikafvikling i krydset Torvegade/Strandgade (hensigtserklæringer)
TM23i	Omdannelse af Istedgade - etape 4 (hensigtserklæring)
TM24	Trafikkerhed (cover)
TM24a	Ulykkesbelastede kryds
TM24b	Trafikkerhed ved torontoanlæg
TM24c	Prinsesse Charlottes Gade - tryghedssikring (hensigtserklæring)
TM24d	Ørestads Boulevard - forbedret trafikikkerhed (udvalgsindstilling)
TM25	Børn og unge i trafikken, herunder skoleveje (cover)
TM25a	Skolestartskampagne og andre kampagner (bevillingsudløb)
TM25b	Skolevejsprojekter
TM25c	Sikre veje til fritidsfaciliteter
TM26	Parkering (cover)
TM27	Landgreven - renovering af P-anlæg (hensigtserklæring)
TM28	Bedre parkeringskontrol
TM30	Parkering i takt med byens udvikling
TM31	Støjkortlægning og handlingsplan for vejstøj
TM44	Cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge - foranalyse
TM58	Refshalevej - forbedrede cykel- og gangforhold
TM76	De Gamles By - realisering af helhedsplan
TM88	Trafikanalyse for Bådehavnsgade
TM90	Fredeliggørelse af Toldbodgade
TM91	Sikre Skoleveje ved Arenakvarterets Skole, Ny Skole ved Købbyen samt Nordøstamager Skole

Table 9: Øvrige budgetnotater til Budget 2022 med kobling til mobilitetsindsatsen

Budgetbehov	
TM1	Nyt sagsbehandlingssystem til parkeringsafgifter
TM2	Opgradering af IT-sikkerhed på automatiske p-anlæg
TM3	Dyrere drift af signalanlæg
Pas på København	
TM4	Genopretning af vejinfrastruktur - udmøntning af IC-midler for Budget 2022
TM6	Tilsyn og vedligehold af 18 strækninger og pladser med særlige belægninger
Hverdagen i København	
TM12	Etablering af belysning på steder med ingen eller mangelfuld belysning
Et grønt og blå København	
TM35	Genopretning samt vedligehold af parkbroer
TM37	Arealplan for grønne områder (cover)
TM38	Toftegårds Plads - anlæg af ny plads
TM41	Sidegader til Jagtvej - gadetræer og fortove med øget tilgængelighedstiltag som tilkøb til skybrudsprojekt
Udsatte by- og boligområder i København	
TM50	Englandsvej og ny indgang til Remisevænget Øst - trafiksikkerhed og tværgående forbindelse
TM51	Nyt grønt og aktivt byrum i Sigynsgade og Krakas Plads (Forandringsplan Aldersrogade)
TM53	Begrønning og fredeliggørelse af Frederiksborgvej
TM55	Belysning på gang- og cykelsti mellem Tingbjerg-Utterslevhusene og Nørre Gymnasium
TM57	Implementering af to forandringsplaner

Bilag Uddybende status for mobilitetsområdet

Mobilitetsredegørelse 2021 indeholder en række bilag, der giver uddybende status på mobilitetsområdet.

Indhold

Overblik over mål og planer på mobilitetsområdet	24	Status for fremkommelighed	46
Status for trafikens omfang og de trafikale forhold	27	Introduktion	46
Samlet status for målsætninger på mobilitetsområdet	27	Trafikdata	46
Fordeling af ture	28	Hastigheder og antal stop	48
Tilbagelagte kilometer	29	Transportindikatorer	50
Cykel- og bilejerskab	29	Konklusion	51
Fordeling af areal mellem byens huse	30	Status for verdens bedste cykelby	52
Trafikale effekter	32	Tryghed og adfærd	52
Trafikale prognoser	32	Fremkommelighed for cyklister	53
Fodgængere og gang som transportform	33	Cykelinfrastruktur	53
Børn og unges transport til skole og fritid	33	Cykelparkering	54
Københavns Kommunes egen transport	34	Cykelejerskab	55
Trafikken under COVID-19	34	Investeringsniveau	55
Status for parkering	35	Cykling under COVID-19	57
Sammenfatning	35		
Parkeringspladser	35		
Parkeringslicenser	35		
Parkeringslicenser og fordeling af køretøjer	36		
Bilejerskab	37		
Parkeringsbelægning	38		
Efterspørgsel på regulering af parkering 2018-2021	39		
Status for trafiksikkerhed	40		
Trafiksikkerhed	40		
Hovedtallene	40		
Omkostninger ved trafikulykker	40		
Nationale indsatser	40		
Udviklingen i antallet af tilskadekomne	41		
Alder og transportmiddel	42		
Ulykkestyper	43		
Ulykkesbelastede kryds	44		
Landspatientregistret vs. politiets registrering	44		

Overblik over mål og planer på mobilitetsområdet

POLITISKE MÅLSÆTNINGER

KOMMUNEPLAN 2019

- Vedtaget i Borgerrepræsentationen (BR) den 27.2.2020
- **Biltrafikken** skal i 2025 maksimalt udgøre 25% af alle ture, der foretages i København. Dertil fordeler antallet af ture sig på mindst 25% gang, 25% cykling og 25% kollektiv transport i 2025
- Mindst 75% af **væksten** i antal personture skal ske inden for cykling og kollektiv trafik
- **Cykling** skal udgøre mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse i kommunen
- Komfort, fremkommelighed og tryghed for **fodgængere** skal forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges med 20% i forhold til 2017
- Ingen trafikanter skal blive **dræbt** eller komme **alvorligt til skade** i trafikken
- Den bedst mulige **sammenhæng** mellem alle transportformer skal sikres, herunder i den kollektive trafik, mellem kollektiv trafik og cykler samt forbedre brugernes oplevelse af sammenhængen
- Byens **gaderum og vejarealer** skal udnyttes i et samspil mellem **mobilitet og ophold**
- Der skal arbejdes på at **frigøre vejareal fra privatbilisme** til nye anvendelser såsom rekreative formål, offentlig transport og klimatilpasning
- Mobilitet og infrastruktur skal bidrage til den **sociale inklusion** i København
- Cykel- og fodgængeradgang på langs og tværs af **havnen** skal binde byen sammen, samtidig med at havnen skal bruges aktivt til både daglig transport og til færdsel og ophold i fritiden
- **Luftkvaliteten** i København skal forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet
- Københavns Kommune skal arbejde på at **forbyde dieselmotorer** i byen inden 2030.
- Københavns Kommune skal arbejde på at indføre en form for **intelligent roadpricing**, for at reducere fossildreven privatbilisme til gavn for københavnernes sundhed og klimaet.
- **Støjbelastningen** af eksisterende og nye boliger skal reduceres

KBH2025 KLIMAPLANEN

- Vedtaget i BR den 23.8.2012
- 75% af alle ture i København til fods, på cykel eller med kollektiv trafik
- 50% cykelture til arbejde og uddannelse i København.
- 20% flere passagerer i kollektiv trafik ift. 2009
- Den kollektive transport er CO₂-neutral
- 20-30% af alle lette køretøjer bruger nye drivmidler
- 30-40% af alle tunge køretøjer bruger nye drivmidler

FÆLLESSKAB KØBENHAVN

- Vedtaget i BR den 26.11.2015
- 75% af alle ture i København til fods, på cykel eller med kollektiv trafik
- 50% cykelture til arbejde og uddannelse i København
- 70% af københavnere er tilfredse med cykelparkering.
- 90% af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen
- Københavnerne opholder sig 20% mere i byens rum
- Antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB skal være halveret inden udgangen af 2025

NUL-VISION 2025

- Vedtaget i BR den 14.12.2017
- Ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken

KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI 2011-2025

- Vedtaget i BR den 1.12.2011
- 50% cykelture til arbejde og uddannelse i København
- 80% af PLUS-nettet har tre baner
- Cyklisternes rejsetid er reduceret med 15%
- 90% af cyklende københavnere føler sig trygge i trafikken
- Ingen alvorligt tilskadede cyklister i 2025
- 80% af cyklisterne oplever cykelstierne som godt vedligeholdte
- 80% af københavnere synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt

REDEGØRELSER OG REGNSKABER

MOBILITETS-REDEGØRELSEN	CYKELREGNSKAB	BYLIVSREGNSKAB	KLIMAREGNSKAB (CO ₂ -REGNSKAB)
<ul style="list-style-type: none"> Vedtaget i TMU den 18.6. 2020 Afløser tidligere redegørelser for trafiksikkerhed, cykelindsatsen, trafikafvikling og parkering Udkommer årligt fra 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Udkommet hvert andet år i ulige år siden 1996 - næste gang efterår 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Udkommet årligt 2010-2013 og derefter hvert 2. år i ulige år 	<ul style="list-style-type: none"> Udkommet årligt siden 2008 og giver status på KBH2025 Klimaplanens indsatser i tilhørende roadmap - næste gang august 2021.

PLANGRUNDLAG FOR MOBILITETSINDSATSER

ROAPMAP 2021-2025 FOR KBH 2025 KLIMAPLANEN	HANDLINGSPLAN FOR GRØN MOBILITET	
<ul style="list-style-type: none"> Vedtaget i BR den 17.9.2020 	<ul style="list-style-type: none"> Vedtaget i BR den 11.10.2012 	
CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2017-2025	PRIORITERINGSPLAN FOR CYKELPARKERING 2018-2025	HANDLINGSPLAN FOR VEJSTØJ 2018-2025
<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlag for cykelstinettet vedtaget i BR den 30.3.2017 	<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlag for cykelparkering vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget den 6.3.2018 	<ul style="list-style-type: none"> Vedttaget i BR den 23.8.2018 Udarbejdes hvert 5. år, næste gang i 2023
CYKELFOKUS - RETNINGSLINJER FOR CYKELINFRASTRUKTUR	ADMINISTRATIONSGRUNDLAG FOR CYKELPARKERING OG OPSTILLING AF MINDRE UDLEJNINGSKØRETØJER	ADMINISTRATIONSGRUNDLAG FOR BILFRI BYOMRÅDER
<ul style="list-style-type: none"> Udarbejdet 2013 	<ul style="list-style-type: none"> Under udarbejdelse 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Vedttaget i BR den 8.10.2020

KOMMENDE PLANGRUNDLAG

TILLÆG TIL ROADMAP 2021-2025	HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKSIKKERHED	HANDLINGSPLAN FOR LADEINFRASTRUKTUR	PARKERINGSSTRATEGI
<ul style="list-style-type: none"> Tillæg til klimaplanens roadmap 2021-2025, som skal fastlægge, hvor stor en andel vejtrafikken skal bidrage med ift. målet om CO₂-neutralitet i 2025 Forventes vedtaget juni 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Udarbejdes pba. drøftelse i TMU den 24.8.2020 Forventes vedtaget juni 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Besluttet udarbejdet i TMF feb. 2019 Forventes vedtaget 2. halvår 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Besluttet igangsæt med Kommuneplan 2019 Forventes vedtaget i 2022
NYT VEJNET	C40 DEKLARATION FOR LUFT	HANDLINGSPLAN FOR DELEBILER	BYRUMS- OG TRAFIKPLAN FOR MIDDELALDERBYEN
<ul style="list-style-type: none"> Alt efter hvilke mobilitetsindsatser der evt. igangsættes med Budget 2022, vil det kunne betyde, at vejnetsplanen i Kommuneplan 2019 skal justeres via et kommuneplantillæg 	<ul style="list-style-type: none"> Besluttet igangsæt af BR den 8.10.2019 Forventes vedtaget 2. halvår 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Besluttet igangsæt med overførselssagen 2019/2020 Forventes vedtaget 2. halvår 2021 	<ul style="list-style-type: none"> Besluttet igangsæt af BR den 1.10.2020 Forventes vedtaget 2. halvår 2021

ØVRIGT RELEVANT PLANGRUNDLAG FOR TRAFIKALE ANLÆG

VEJ PLADS PARK	ARKITEKTURPOLITIK KØBENHAVN 2017-2025			
<ul style="list-style-type: none"> Tekniske standarder for veje, pladser og parker Opdateres løbende på kommunens hjemmeside 	<ul style="list-style-type: none"> Vedtaget i BR 18.5.2017 			
KØBENHAVNS KLIMATILPASNINGSPAN	ET LØFT TIL VEJENE - PLAN FOR GENOPRETNING 2020	BYNATUR I KØBENHAVN 2015-2025	KØBENHAVNS KOMMUNES HAN- DICAPPOLITIK 2018-2022	RETNINGSLINJER FOR BØRNS CYK- LING OG GANG TIL SKOLE OG FRITID
<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlag for klimatilpasning vedtaget i BR den 25.8.2011 	<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlag for genopretning vedtaget 2020 	<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlag for bynatur vedtaget af BR den 10.12.2015 	<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlag for tilgængelighed vedtaget i BR den 1.2.2018 	<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlag for udsat by vedtaget i BR den 22.6.2017

Status for trafikens omfang og de trafikale forhold

I det følgende gives en mere detaljeret gennemgang af faste nøgletal på mobilitetsområdet.

SAMLET STATUS FOR MÅLSÆTNINGER PÅ MOBILITETSOMRÅDET

Tabel 1: Status for målsætninger

	Status 2019	Status 2020	2025 (mål)
Målsætninger Kommuneplan 2019			
Andel af alle ture på cykel	28%	26%	>25%
Andel af alle ture med kollektiv trafik	21%	13%	>25%
Andel af alle ture som gangture	21%	30%	>25%
Andel af alle ture i bil	30%	31%	<25%
Udvikling i daglige gangture per københavner ift. 2017	+3,2%	+1,5%	+20% ¹
Udvikling i antal personture, som sker med cykel og kollektiv trafik		- ²	+75%
Andel af cykelture til arbejde/uddannelse i København	44%	42%	50%
Luftkvaliteten forbedres, så den lever op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet	Delvist ³	- ⁴	Ja
Ingen dræbte / alvorligt tilskadede i trafikken	7 / 195 ⁵	- ⁵	0 / 0
Målsætninger KBH2025 Klimaplanen / Roadmap 2021-25			
Udvikling i passagerer med kollektiv trafik (ift. 2009)	+22%	- ⁶	+20%
Kollektive transport er CO2 neutral (ift. 2008)		-43% ⁷	Ja
Andel af lette køretøjer, der bruger nye drivmidler		1%	20-30%
Andel af tunge køretøjer, der bruger nye drivmidler		- ⁸	30-40%
Andel nulemissionsbusser (inkl. Havnebusser)	15% ⁹	- ⁹	100%
Målsætninger Cykelstrategi 2011-2025			
Andel af cyklende københavnere, der er trygge	77% ¹⁰	79%	90%
Alvorligt tilskadede på cykel	119	- ¹¹	0
Andel af PLUS-net med tre baner	20%	20%	80%
Reduktion i rejsetid på cykel ift. 2012	9% ¹²	- ¹²	15%
Tilfredshed med cykelstiernes tilstand	73% ¹⁰	73%	80%
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet	72% ¹⁰	75%	80%
Målsætninger Fællesskab København 2025			
Københavnere opholder sig 20% mere i byens rum (opholdstid per uge ift. 2015)	3 timer 13 min	2 timer	2 timer
Antal af stærkt støjbelastede boliger over 68dB reduceret (ift. 2012)	-35% ¹³	- ¹³	-50%
Tilfredshed med at komme rundt i byen	76%	76%	90%
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering	37% ¹⁰	44%	70%

Kilder: Fremgår af nedenstående afsnit, hvor de pågældende nøgletal er uddybet, samt af fodnoter nedenfor.

¹Målet ikke fastlagt til 2025, men medtaget i tabellen

²Metode udarbejdes frem mod Mobilitetsreddegørelse 2022

³WHO's retningslinjer for NO₂ er overholdt, men ikke for ozon og fine partikler

⁴Baseline udarbejdes ved udgangen af 2021

⁵Nyeste tal fra 2019; tal for 2020 udgives i efterår 2021

⁶Endelige passagerantal for 2020 udarbejdes frem mod Klimaregnskab 2020 (2. halvår 2021)

⁷Ca. 10% CO₂-reduktion af bus 5C grundet bioforgasning af gylle indgår ikke, så den faktiske reduktion udgør ca. 53%. Kilde: Udledning af CO₂ for busser, Movias Miljøregnskab 2020

⁸Ikke opgjort i 2020

⁹Opgøres kun hvert 2. år, nyeste tal fra 2018

¹⁰Tal fra 2018. Tilfredshed på cykelområdet samt reduktion i rejsehastighed bliver målt hvert 2. år

¹¹Nyeste tal fra 2019; tal for 2020 udgives i efterår 2021

¹²Tal for 2020 opdateres i forbindelse med Cykelregnskab 2020 (2. halvår 2021)

¹³Nyeste tal fra 2017; næste opgørelse i 2022

Tabel 2: Transportformernes andel af alle ture til, fra og i København

	Bil	Cykel	Gang	Kollektiv trafik
Målsætning 2025	Max 25%	Min 25% af alle ture (Min. 50 % af til ture arbejde / uddannelse i KBH)	Min 25%	Min 25%
2020 (andel af alle ture)	31%	26% (42%)	30%	13%
2019 (andel af alle ture)	30%	28% (44%)	21%	21%
Udvikling ift. 2011 (procentuel udvikling i turandel 2011-2020)	-3%	+19%	+42%	-53%

Kilder: DTUs transportvaneundersøgelse, særudtræk

FORDELING AF TURE

I tabel 2 fremgår status på mål om ture med forskellige transportformer i Kommuneplan 2019, KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København 2025 og Københavns Cykelstrategi 2011. Tallene opgøres af DTU som en del af den årlige transportvaneundersøgelse.

Tal for turfordeling bliver opgjort i hele turkæder, dvs. den samlede transport fra hjem og tilbage til hjem. Respondenterne er 10-84 år. Af Kommuneplan 2019 fremgår det, at "Frem mod Kommuneplan 2023 vil Københavns Kommune undersøge, i hvilket omfang der er behov for, at Københavns trafikmål for den kørende trafik revideres."

Hvad angår målet i Kommuneplan 2019 om, at 75% af væksten i antal personture skal ske med cykel og kollektiv trafik, foreligger der endnu ikke en baseline for dette tal. Frem mod Mobilitetsredegørelse 2022 vil forvaltningen udvikle en baseline samt metode for opgørelse af hvilke ture, der udgør væksten.

I figur 1 fremgår turfordelingen for forskellige typer af ture, henholdsvis alle ture på tværs af turformål og ture til arbejde og uddannelse; samt for alle ture vs. ture kun foretaget af københavnere.

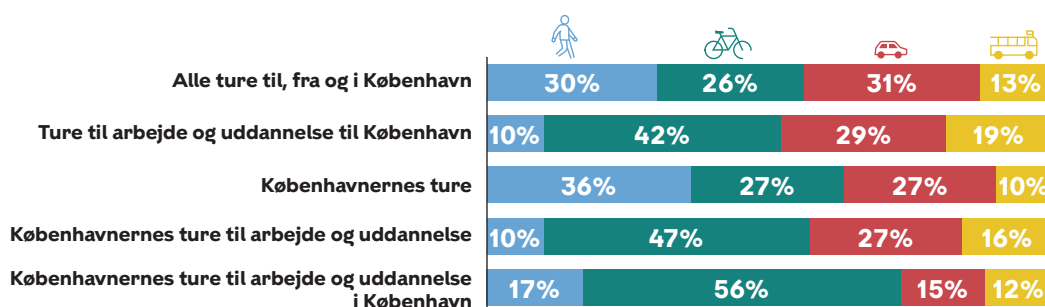
Tabel 3: Gangture, inkl. delture

	Antal daglige gangture per københavnere	Udvikling ift. 2017
Målsætning 2025	1,97	+20%
2020	1,66	+1,5%
2019	1,69	+3,5%
Baseline 2015-2017	1,64	0%

Kilde: DTUs transportvaneundersøgelse, særudtræk

I Kommuneplan 2019 indgår et mål om at øge københavnernes daglige gangture i København med 20% i 2025 ift. 2017 (se tabel 3). Dette mål omfatter rene gangture såvel som delture, herunder til- og frabringerture til kollektiv trafik. Delturene udgør cirka en tredjedel af de opgjorte gangture i 2020, mens de i perioden inden 2020 har udgjort op til halvdelen. For at have en baseline med tilstrækkelige data, er beregningerne af baseline udført på baggrund af et gennemsnit for 2015-2017.

Figur 1: Turfordeling, 2020



Kilde: DTUs transportvaneundersøgelse, særudtræk, 2020

TILBAGELAGTE KILOMETER

Det såkaldte trafikarbejde omfatter antallet af tilbage-lagte kilometer (se tabel 4). Der foreligger ikke pt. fuldt sammenlignelige tal på tværs af transportformer. Trafikarbejdet for biler og cykler opgøres på baggrund af forvaltningens egne tællinger, der foretages dels langs kommunegrænsen og dels rundt om indre by i en ring langs Søerne og Havnen (se figur 2). Her blev der for cykeltrafikken talt et rekordhøjt antal cyklister i sensommeren, hvor samfundet var genåbnet og vejret varmt og tørt. For fodgængere opgøres trafikarbejdet via DTU's transportvaneundersøgelse. Som tidligere er trafikarbejdet for kollektiv trafik ikke opgjort. Frem mod Mobilitetsredegørelse 2022 vil forvaltningen undersøge mulighederne for at indhente tal for dette.

CYKEL- OG BILEJERSKAB

Antallet af biler og cykler ejet af københavnernes påvirkes af udviklingen i indbyggertallet, men også fremkomsten af nye køretøjstyper såsom elbiler og -cykler (se tabel 5).

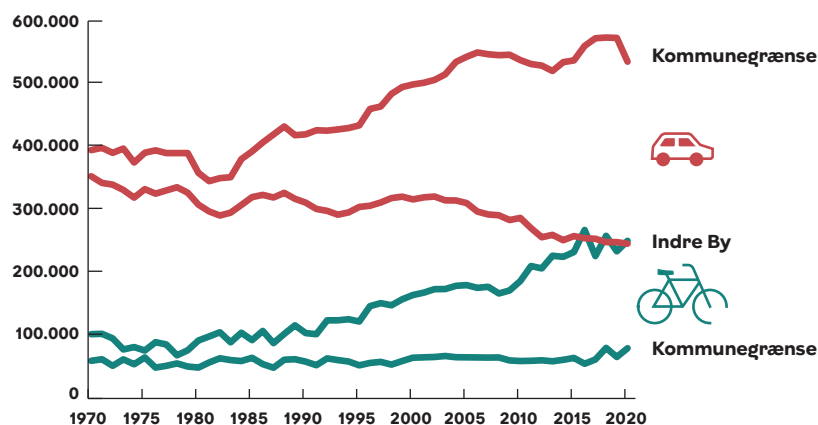
Tal for københavnernes brug af såkaldt "mikromobilitet", dvs. udlejningscykler, delecykler, bycykler samt udlejningsløbehjul, fremgår af bilaget "Status for Verdens bedste cykelby", s. 55.

Tabel 4: Trafikarbejde for bil, cykel og gang (mio. km. tilbagelagt per hverdag)

	Bil	Cykel	Gang
2020	4,65	1,46	0,93
2019	4,70	1,41	0,81
Udvikling siden 2011	-3%	+19%	+42%

Kilde: Forvaltningens tællinger (bil, cykel) og DTUs transportvaneundersøgelse (gang)

Figur 2: Bil- og cykeltrafik gennem indre by og kommunegrænsen, 1970-2020



Kilde: Forvaltningens trafiktællinger, sum af begge retninger kl. 7-19

Tabel 5: Københavnerens køretøjsbestand

	Antal, 2020	Andel af alle køretøjer, 2020	Udvikling 2016-2020	Udvikling 2011-2020
Indbyggere	632.300	-	+7%	+17%
Cykler i alt	736.600	-	+9%	+16%
Elcykler	18.200	2,5%	+148%	-
Ladcykler (inkl. el)	24.800	3,4%	+33%	-
Personbiler i alt	132.200	-	+12%	+28%
Elbiler	990	0,7%	+156%	-
Plug-in hybridbiler	470	0,4%	+675%*	-
Delebiler (samlet):	4.410	3,3%	+67%*/**	-
Heraf nabo-til-nabo biler	3.180	2,4%	+101%*	-

Kilder: Biler: Danmarks Statistik, særudtræk. Cykler: Toårig spørgeundersøgelse v. Jysk Analyse for Københavns Kommune ifm. Københavns Cykelregnskab.

*2017-2020

**Cirka 23% af delebilerne er eldebiler i 2020, disse indgår ikke i tabellens øvrige tal for elbiler

Tabel 6: Fordeling af arealet mellem byens huse, 2020

	Fortove	Torve, pladser mv.	Fælles cykel- og gangstier	Cykelstier	Cykelparkering	Vejbaner	Bilparkering
Status 2020	25%	11%	3%	6%	1%	46%	8%

Kilde: Forvaltningens egen opgørelse, baseret på grunddata og interne geodata

Tabel 7: Fordeling af vejareal, 2016

	Fortove	Cykelstier	Vejbane m. busprioritering	Vejbane	Kantstensparkering
2016	26%	7%	1%	54%	12%

Kilde: Kortlægning v. Rambøll på vegne af Københavns Kommune

FORDELING AF AREAL MELLEM BYENS HUSE

En ny opgørelse af vejarealet mellem byens huse inkl. pladser, torve og byrum, er baseret på grunddata samt forvaltningens geodata, fremgår af tabel 6. Tilsammen udgør det 20% af kommunens samlede areal. Til sammenligning udgør bygninger 17% og grønne områder 24%, om end kategorierne ikke er endeligt gensidigt udelukkende, grundet forskellige datakilder.

Tallene er opgjort ud fra en ny model for beregning af arealfordeling mellem byens huse i Københavns Kommune, og fremgår af tabel 6. Forvaltningen har tidligere henvist til en kortlægning af fordelingen af vejarealet foretaget af Rambøll i 2016, som ikke er direkte sammenlignelig med forvaltningens nye opgørelse, grundet forskellige opgørelsesmetoder. De tidligere tal fremgår af tabel 7.

En væsentlig forskel på de to opgørelser er, at forvaltningens nye opgørelse både dækker arealer, hvor kommunen er vejmyndighed, samt offentligt tilgængelige byrum, hvorfor det totale areal, der indgår, er justeret.

Forvaltningens nye kortlægning tager afsæt i vejflader, hvor Københavns Kommune er vejmyndighed, og er udviklet på baggrund af fælles offentlige grunddata fra GeoDanmark i kombination med forvaltningens egne fagdata. Modellen generer automatisk arealer og giver et estimat på fordeling af arealer mellem bygninger.

Som eksempel antages det, i Rambølls kortlægning fra 2016, at én parkeringsplads svarer til et areal på 2,5m x 6m = 15m², hvor forvaltningens opgørelse generer arealer ud fra reelle registreringer af p-pladserne og deres placering. Hermed tages der f.eks. højde for arealforskelle mellem kantstensparkering og skråparkering, hvorfor gennemsnitsarealet for en parkeringsplads er nedskrevet til ca. 12m² i den nye opgørelse.

Endelig omfatter forvaltningens nye opgørelse flere kategorier end den tidligere Rambøll-kortlægning, hvilket fremgår af tabel 8.

Tabel 8: Forskelle i kategorier ifm. opgørelse af vejareal

TMFs nye opgørelse, 2020	Rambølls opgørelse, 2016
Vejbane	Vejbane
-	Vejbane med busprioritering
Fortov	Fortov
Cykelsti	Cykelstier
Bilparkering	Kantstensparkering
Torve og pladser mv.	-
Cykel- og gangsti	-
Cykelparkering	-

Forvaltningens nye opgørelsesmetode er udviklet med henblik på at kunne opdatere tallene årligt, baseret på de løbende ajourførte data i GeoDanmark og forvaltningens fagdata. Der arbejdes løbende på at forbedre den automatisk genererede model, hvorfor der vil forekomme mindre justeringer af modellen og forbedringer af datagrundlag frem mod Mobilitetsredegørelse 2022. Eksempelvis vil forvaltningen undersøge muligheden for at opgøre vejbaner med busprioritering ud fra forvaltningens stedspecifikke data frem mod Mobilitetsredegørelse 2022.

Offentligt tilgængelige parkeringspladser for biler og cykler fremgår af tabel 9.

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 indeholder en standardnorm for parkering, der afhænger af den konkrete anvendelse og geografisk placering i byen (se tabel 10). Udover standardnormerne indeholder Kommuneplan 2019 mulighed for, at lokalplaner kan vurdere parkeringsbehovet i særlige situationer.

En uddybende status for bilparkering fremgår af bilaget "Status for parkering", s. 35.

Tabel 9: Parkeringspladser, antal

	Cykelparkering	Bilparkering
Status 2020/2021, offentligt tilgængelige pladser	185.000	125.200
Heraf offentlige p-pladser i betalingszonerne	-	52.000
Private parkeringspladser (separat opgørelse)	-	125.000*

Kilde: Forvaltningens egen opgørelse. Cykelparkering er opgjort i 2020, og bilparkering i marts 2021

*Opgørelsen af private parkeringspladser er foretaget af Rambøll i 2018 og over halvdelen af disse vurderes at være offentligt tilgængelige pladser

Tabel 10: Standardnormer for parkering (antal parkeringspladser pr. kvadratmeter etageareal)

Funktion/ bydel	Centrum	Tætby og byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig	1:357	1:250	1:214
Erhverv	1:214	1:214	1:143
Grundskoler	1:714	1:607	1:464
Daginstitutioner	1:286	1:286	1:179
Kollegie- og ungdomsboliger	1:857	1:857	1:857
Plejecentre/ plejeboliger	1:714	1:714	1:714
Butiksformål	1:143	1:143	1:143

Kilde: Kommuneplan 2019

TRAFIKALE EFFEKTER

Status for udvalgte nøgletal for trafikale effekter fremgår af tabel 11. Uddybende status for trafikikkerhed og fremkommelighed fremgår af separate bilag for disse. Øvrige kilder til uddybende status for de øvrige effekter fremgår af tabellen.

Tabel 11: Trafikale effekter, udvalgte nøgletal

Effekt	Klima / CO ₂	Luft	Vejstøj	Trafikkerhed	Fremkommelighed	Byliv og velfærd
Nøgletal	CO ₂ -udledning fra vejtrafikken	For tidlige dødsfald årligt som følge af luftforurening	Antal stærkt støjbelastede boliger	Dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken	Andel af københavnere, der oplever, at det er nemt at komme rundt i byen	Fysisk inaktive københavnere
Mål 2025	Fastsættes i tillæg til Roadmap 2021-2025	-	17.500	Nul	90%	-
Status	2019: 367.107 ton CO ₂	2019: 440	2017: 22.800	2019: 7 døde og 195 alvorligt tilskadede	2019: 76%. (78% for fodgængere, 80% for cyklister, 7% for bilister)	2017: 22% af københavnere
Uddybende status	Klimaregnskab 2020 (2. halvår 2021)	Baseline udarbejdes ved udgangen af 2021	Kortlægning af trafikstøj (2022)	Bilag: Status for trafikikkerhed + Handlingsplan for Trafikkerhed 2021-2025 (2. halvår 2021)	Bilag: Status for fremkommelighed	Rapport for Region Hovedstaden og kommuner 2017 - sundhedsadfærd og risikofaktorer

TRAFIKALE PROGNOSE

En væsentlig parameter for den trafikale udvikling er befolkningsvæksten, som forventes at udgøre 6% frem mod 2025 (se tabel 12). Trafikale fremskrivninger af et basis-scenarie for 2025 er bl.a. gennemført i forbindelse med trafikmodelberegninger af Mobilitetsanalyserne forelagt Teknik- og Miljøudvalget maj 2021. Her er anvendt trafikmodellen OTM (ØresundsTrafikModellen).

Fremskrivninger af trafikarbejde og emissionsfaktorer indgår i KBH 2025 Klimaplanens Roadmap for 2021-2025, og fremgår af tabel 13. Fremskrivninger kvalificeres løbende på baggrund af fornyet data, viden og rammebetingelser på området.

Tabel 12: Trafikal udvikling 2015-2025 (procentvis stigning)

	Cykel	Personbil	Varebil	Lastbil
Km tilbagelagt i alt	+21%	+9%	+3%	+8%
Antal køretøjer over kommunegrænsen	-	+14%	+5%	+8%
Antal køretøjer over sø- og havnesnittet	+22%	+8%	+2%	+6%

Kilde: Beregninger af basisscenarie foretaget i OTM-trafikmodellen ifm. Mobilitetsanalyserne

Tabel 13: Fremskrivninger af trafikken

	Status, 2019	Fremskrivning, 2025	Forventet udvikling, 2019-2025
Indbyggere	632.340*	667.740	+6%
Trafikarbejde, motorkøretøjer i alt (mio. km per år)	1.500	1.605	+7%
Emissionsfaktor (g CO ₂ udledt per kørt km)	245	222	-7%
CO ₂ -udledninger fra vejtrafikken (tons CO ₂ per år)	367.170	356.425	-3%
Elbilbestand	990*	11.500	+1.161%

Kilder: Indbyggere: Københavns Kommunes befolkningsprognose. Trafikarbejde: Forvaltningens fremskrivninger baseret på OTM-beregninger. Emissionsfaktor: Forvaltningens fremskrivninger baseret på antagelser fra de transportøkonomiske enhedspriser og Energistyrelsens Basisfremskrivning 2020, samt en effektivitetvurdering af den grønne transportaftale. Elbilbestand: Forvaltningens fremskrivninger baseret på forvaltningens analyse fra 2021, samt fremskrivninger fra Energistyrelsen, der også indregner effekter af den grønne transportaftale.

*2020

FODGÆNGERE OG GANG SOM TRANSPORTFORM

Med Kommuneplan 2019 er det besluttet, at fodgængertrafikken som transportform skal prioriteres og vurderes på lige fod med cykler, biler og busser. Det betyder, at gang nu er inkluderet i det overordnede trafikmål om fordeling af ture på transportmidler, ligesom der er tilføjet et særskilt mål for antal gangture pr. københavnere, inklusive hele gåture såvel som delture til og fra den kollektive trafik.

Kommuneplanen indeholder en række fokusområder for gangindsatsen. Desuden skal der frem mod Kommuneplan 2023 undersøges hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang, herunder muligheden for at indføre et fodgængerindex.

Byrummet og bygninger har stor betydning for, hvad vi oplever på en gåtur og hvor meget vi vælger at gå. Gode forbindelser og behagelige, sikre, trygge, grønne, smukke og livlige gader får københavnere til at bruge gang mere som transportmiddel. Spørger man københavnere, er deres primære grund til at gå at få frisk luft og for at nyde miljøet. Af tabel 14 fremgår hvilke forhold, som flest københavnere angiver vil kunne få dem til at gå mere.

Tabel 14: Forhold, der kan få københavnere til at gå mere

	Grønne omgivelser	Grønne ruter og stier	Mindre biltrafik	Bedre luftkvalitet
Andel af københavnere, der angiver at ville gå mere som følge af forbedrede forhold	83%	82%	66%	66%

Kilde: Bylivsregnskab 2019

BØRN OG UNGES TRANSPORT TIL SKOLE OG FRITID

Ved Budget 2020 blev der afsat midler til en bydækkende tryghedskortlægning af børns gang og cykling til skole og fritid (se tabel 15). Projektet har til formål at målrette forvaltningens fortsatte indsats for at forbedre børns muligheder for at cykle og gå i København gennem en stedsspecifik kortlægning af trygheden ved skoler og større fritidstilbud. De overordnede resultater fra tryghedskortlægningen viser, at der er stor forskel på, hvordan forældre og elever oplever trygheden på vej til skole og fritidstilbud.

Tabel 15: Oplevet tryghed / utryghed i forbindelse med børn og unges vej til skole

	Oplevet tryghed	Oplevet utryghed
Andel af forældre, der oplever vejen til deres barns skole som henholdsvis tryk / utryk	31%	52%
Andel af elever i 6.-9. klasse, der oplever deres vej til skolen som henholdsvis tryk / utryk	68%	13%

Kilde: Stedsspecifik kortlægning af tryghed, 2020

KØBENHAVNS KOMMUNES EGEN TRANSPORT

I KBH 2025 Klimaplanen indgår indsats, der har til formål at omstille kommunens egen transport til grønne transportformer. I tabel 16 fremgår en status for kommunens køretøjer, herunder andelen af køretøjer med grønne drivmidler. Samlet set blev der i 2020 kørt ca. 1,9 mio. km. med Københavns Kommunes personbiler, et fald på 60% ift. 2017, hvor der blev kørt ca. 4,8 mio. km. Der foreligger ikke en samlet opgørelse over tjenestecykler i hele kommunen. Teknik- og Miljøforvaltningen råder pt. over 242 elcykler / elscootere / knallerter.

TRAFIKKEN UNDER COVID-19

COVID-19 har påvirket trafikken i 2020, blandt andet som følge af samfundets nedlukning og de skærpede krav om afstand og brug af mundbind. I tabel 17 opsummeres centrale pointer fra tilgængelige undersøgelser. Det vides endnu ikke, hvilke langsigtede effekter COVID-19-pandemien eventuelt får for mobiliteten i København.

Tabel 16: Køretøjer i Københavns Kommune

	2017	2018	2019	2020	2021	Udvikling, 2017-2021	Andel køretøjer med el/brint/gas, 2021
Personbiler	280	292	266	254	247	-11,8%	91,9%
Vans	133	134	126	124	123	-7,5%	37,4%
Varevogne	246	265	253	235	232	-5,7%	3,4%
Minibusser	225	231	216	194	208	-7,6%	7,7%
Total	884	922	861	807	810	-8,4%	36,7%

Tabel 17: COVID-19s betydning for forskellige transportformer

Transportform	Indsigt	Kilder
Bil	<ul style="list-style-type: none"> Biltrafikken blev væsentligt reduceret, særligt under den første nedlukning i 2020, men steg til næsten normalt niveau i august 2020 	<i>Forvaltningens sensordata</i>
Cykel	<ul style="list-style-type: none"> Cykeltrafikken blev væsentligt reduceret under nedlukningen og steg langsomt i takt med første fase af genåbningen Cykeltrafikken stiger normalt i sommerhalvåret og dette skete også i 2020 I september 2020 blev der talt historisk mange cyklister, dels grundet genåbningen, dels grundet varmt og tørt vejr 20% af københavnske cyklister angiver at have cyklet mere under COVID-19, og 39% angiver at have cyklet mindre 	<i>Forvaltningens sensordata, forvaltningens tællinger af cyklister, samt spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2020. Sidstnævnte uddybes i bilaget Status for Verdens Bedste Cykelby, s. 57.</i>
Gang	<ul style="list-style-type: none"> Markant fald af fodgængeraktiviteter i bymidten og på handelsgader Offentligt tilgængelige byrum som Enghave Plads på Vesterbro, Superkilen på Nørrebro og Sundbyøster Plads på Amager har oplevet 2-2,5 gange så mange besøgende som normalt Byens rum - og især byens parker - er generelt blevet brugt mere til motion, leg og rekreation end før 	<i>Analyse forår 2020 v. Gehl Architects med støtte fra Realdania og Københavns Kommune, på baggrund af data fra København, Horsens, Helsingør og Svendborg.</i>
Kollektiv trafik	<ul style="list-style-type: none"> Andelen af alle ture med kollektiv trafik er faldet fra 21% til 13% grundet COVID-19. Dette på trods af åbning af ny metro i både 2019 og 2020. 	<i>DTUs årlige transportvaneundersøgelse, særudtræk.</i>
Generelt ift. hjemmearbejde	<ul style="list-style-type: none"> 67% arbejder hjemme under COVID-19, heraf 29% hver dag 66% forventer at fortsætte med at arbejde hjemme efter COVID-19, heraf 14% lige så ofte som under COVID-19. 	<i>Spørgeundersøgelse, Mobility Futures 2021 Next Normal, City Report Copenhagen, Kantar Gallup 2021</i>

Status for parkering

SAMMENFATNING

Antallet af privatejede biler vokser i København. Dette afspejles i et stigende pres på parkeringspladserne i byen, og i syv ud af ni licenszoner i betalingsområdet udstedes der flere licenser, end der er registrerede parkeringspladser. Fordelingen af udstedte beboerlicenser viser dog en tendens til en løbende udskiftning af københavnernes biler med mere brændstoføkonomiske køretøjer.

Der opleves desuden en stigende efterspørgsel fra borgerne på regulering af parkering i deres områder med kommunale parkeringszoner, men også i stigende grad efter privat regulerede parkeringszoner, som der også i højere grad end tidligere gives tilladelse til. Tabeller, grafer og kort i dette bilag sammenstiller de gængse og tilgængelige data på parkeringsområdet.

PARKERINGSPLADSER

Der er i marts 2021 registreret ca. 125.200 kommunale parkeringspladser i København. Heraf er ca. 52.100 beliggende i betalingsområdet, mens ca. 12.800 er beliggende i de tidsbegrænsede zoner. Ca. 3700 p-pladser er reserveret til særlige køretøjer eller særlige formål (erhvervskøretøjer, el- og delebiler, samt bus-, ambassade-, taxa-, motorcykel- og handicappladser), som derfor udgør 3% af de offentligt tilgængelige p-pladser.

Særligt antallet af p-pladser reserveret til elkøretøjer og handicap p-pladser er steget siden 2018, ligesom der i 2020 er oprettet et større antal p-pladser reserveret til køretøjer på gule nummerplader. Det er udtryk for efterspørgsel på, at parkeringspladserne i højere grad skal opfylde særlige formål, hvilket også sætter pres på udbuddet af parkeringspladser, der er tilgængelige for alle.

Det seneste estimat af private parkeringspladser er fra 2018, hvor Rambøll i en analyse har kortlagt cirka 125.000 private parkeringspladser i København. Tallet omfatter dog ikke samtlige parkeringskældre, der er tilknyttet boligbyggeri. Der er derfor en vis usikkerhed forbundet med tallet. Over 50% af de kortlagte private parkeringspladser vurderes at være offentligt tilgængelige.

PARKERINGSLICENSER

Københavns Kommune udsteder parkeringslicenser, som giver ret til parkering til reduceret pris i et område nær boligen. Betalingsområdet er inddelt i ni licenszoner, mens hver af de tidsbegrænsede zoner udgør en licenszone. Som vist i tabel 1 og 2 udstedes der i flere licenszoner flere licenser, end der er registrerede parkeringspladser.

Tabel 1: Udstedte licenser og p-pladser i betalingszonen

Licenszone	Februar 2021			Marts 2021
	Beboerlicens	Erhvervslicens	Total	P-Pladser
Amager Nord	6.173	92	6.265	6.134
Christianshavn	1.699	38	1.737	1.366
Indre By	8.207	336	8.543	8.774
Indre Nørrebro	5.246	120	5.366	4.750
Indre Østerbro	10.099	251	10.350	9.918
Valby	3.164	61	3.225	3.097
Vesterbro	6.912	149	7.061	6.382
Ydre Nørrebro	6.467	91	6.558	6.636
Ydre Østerbro	5.633	68	5.701	5.025
I alt	53.600	1.206	54.806	52.082

Tabel 2: Udstedte licenser og p-pladser i de tidsbegrænsede zoner

Licenszone	Februar 2021			Marts 2021
	Beboerlicens	Erhvervslicens	Total	P-Pladser
Grønjord	412	2	414	1.146
Havnestaden	972	1	973	748
Den Hvide Kødby	0	34	34	380
Hellerup Station	375	0	375	278
Lergravsparken	2.515	20	2.525	2.339
Vanløse	2.128	24	2.152	2.061
Valby Syd	1.474	20	1.494	1.505
Nordvest	4.181	232	4.413	4.326
I alt	12.057	333	12.390	12.783

PARKERINGSLICENSER OG FORDELING AF KØRETØJER

Kommunerne har mulighed for at prisdifferentiere parkeringslicenser under hensyntagen til miljøet, og i Københavns Kommune er beboerlicenserne inddelt i seks forskellige priskategorier afhængig af køretøjets brændstofforbrug. Priserne for beboerlicenser og spændet i prisdifferentiering steg væsentligt i 2020. Som vist i tabel 3, er der sket et fald i antal af udstedte licenser til køretøjer, der er mindre brændstoføkonomiske, mens der udstedes flere licenser til køretøjer, der kører længere på literen. Det er sandsynligt, at der er andre faktorer, der bidrager til dette skift udover øget prisdifferentiering på beboerlicenser.

Der er desuden sket et mindre fald i antallet af samlede udstedte licenser. Det skal ses i lyset af, at el- og brintkøretøjer pr. 1. januar 2020 blev undtaget betaling for parkering på kommunale p-pladser på gadeplan, hvorfor mange elbilsejere forventes ikke at anskaffe sig beboerlicens. Antal licenser udstedt til disse køretøjer forventes derfor ikke at være retvisende for antal hjemmehørende el- og brintbiler i betalingsområdet. Der er i 2020 registreret knap 1.000 elbiler til private i Københavns Kommune. Der er desuden et antal elkøretøjer registreret til virksomheder, som kan anvendes til privat brug, men som ikke kan isoleres fra øvrige elkøretøjer registreret til virksomheder. Øvrige årsager til faldet i antal udstedte licenser, set i lyset af samtidig stigning i bilejerskab, kræver yderligere afklaring

Tabel 3: Fordeling af licenser på kategori 2019-2021

Kategori	August 2019		August 2020*		Februar 2021	
	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser
Elbil, brintbil og elmotorcykel	10	608	200	795**	205	691**
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	10	25.375	1.000	27.420	1.015	27.758
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	290	5.696	2.000	5.518	2.030	5.418
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	825	8.476	2.000	7.889	2.030	7.643
Forbrug ikke registreret	825	1.244	2.000	978	2.030	653
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	1.575	12.589	4.000	10.211	4.060	9.102
I alt		53.988		52.811		51.265**

*Øgede priser pba. beslutning i Budget 2020 træder i kraft 1.4.2020, men borgerne opkræves først den nye pris ved fornyelse af licens 2020

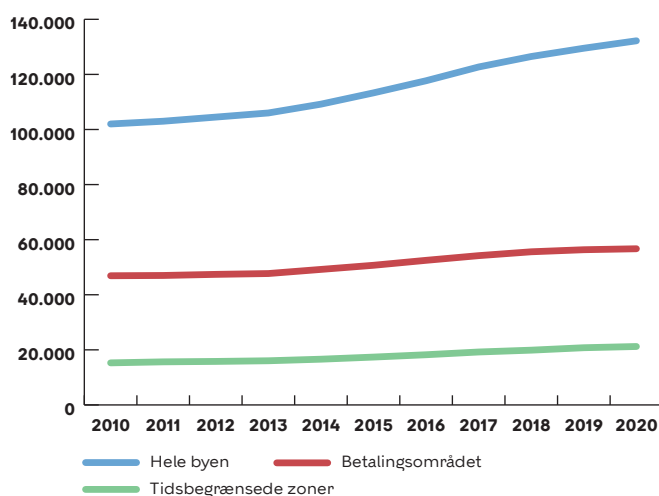
**Dertil kommer 2.335 erstatningslicenser, som ikke kan opgøres på kategori.

BILEJERSKAB

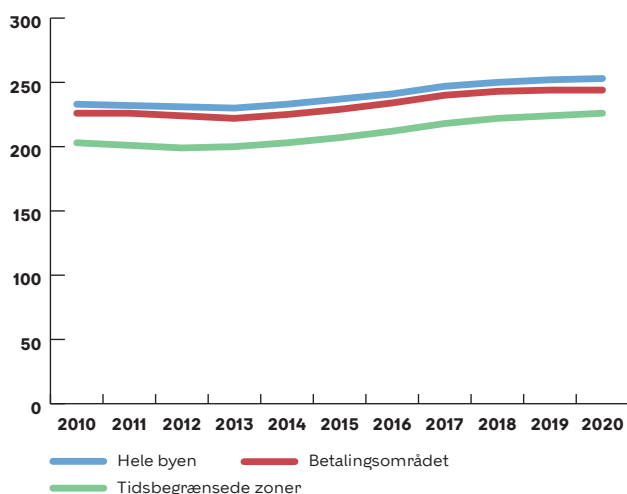
Antal biler og bilejerskabet stiger fortsat i hele byen. Der er i perioden 2010 - 2020 kommet over 30.000 yderligere hjemmehørende biler til København. Det skyldes til dels flere voksne beboere, men også bilejerskabet er steget med 9% i samme periode. Bilejerskabet defineres som antal biler per 1.000 voksne over 18 år.

Som vist i nedenstående grafer er tendensen gældende for byen som helhed, men også i betalingszonen og i de tidsbegrænsede zoner ses tilsvarende stigning i både antal biler og bilejerskab.

Figur 1a: Udvikling i antal biler 2010-2020



Figur 1b: Udvikling i bilejerskab 2010-2020



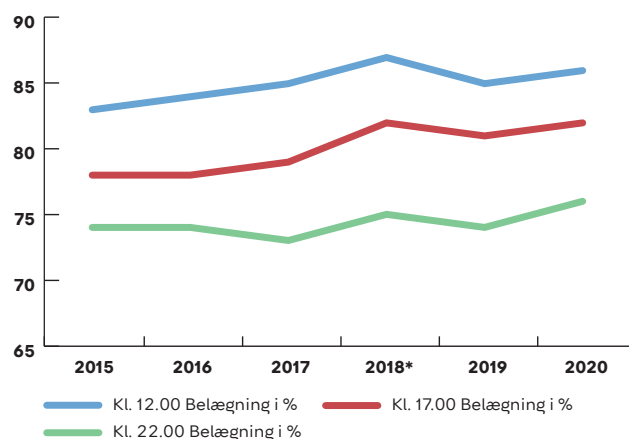
PARKERINGSBELÆGNING

To gange årligt udføres der parkeringstællinger i 86 tælleområder i byen, hvor antallet af parkerede biler sættes i relation til antal lovlige parkeringspladser for at finde parkeringsbelægningen

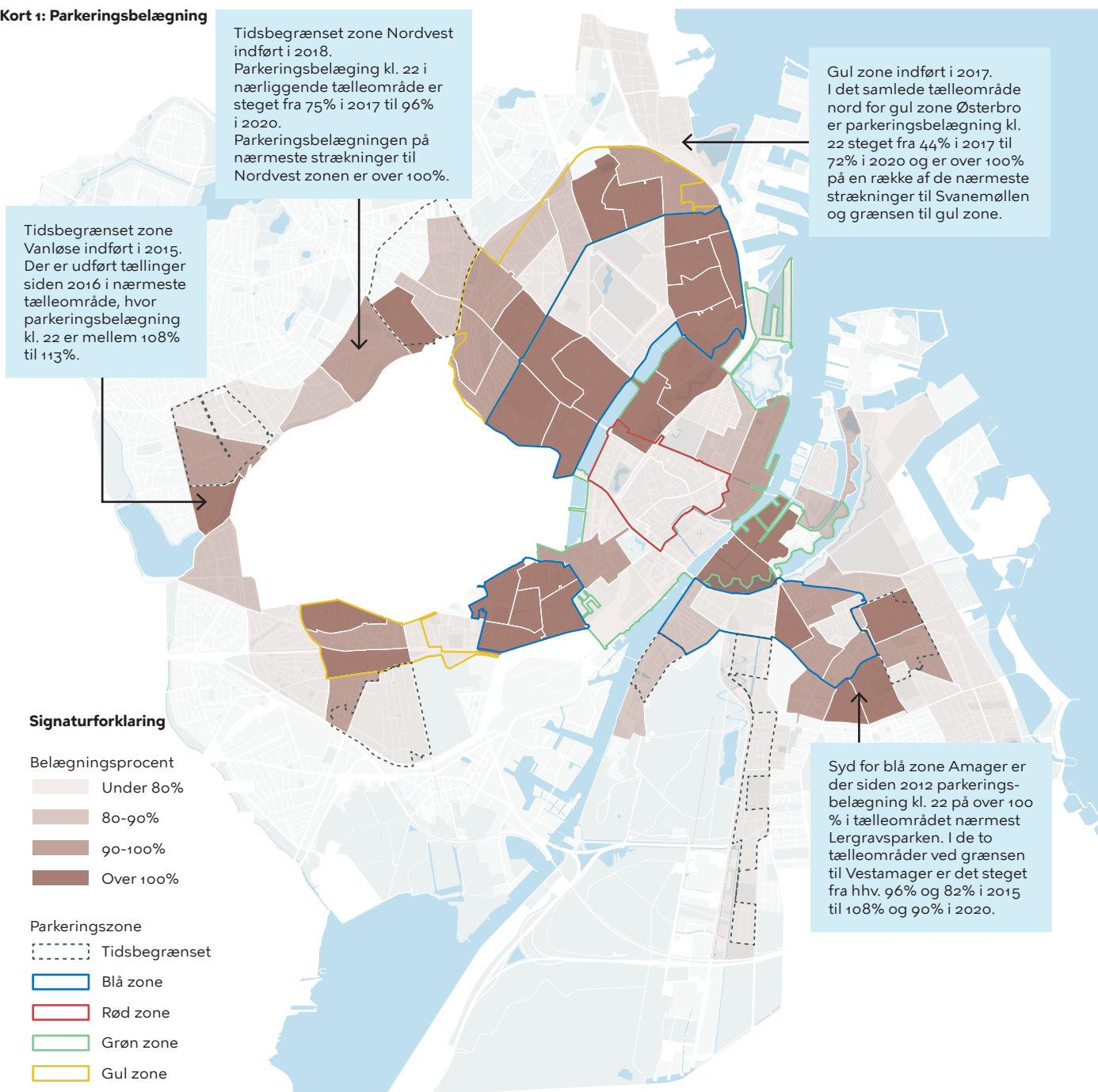
Kortoversigten angiver seneste parkeringsbelægning på en hverdag kl. 22, som i store dele af brokvarterne er på over 100%.

Der ses desuden stigning i p-belægning i en række områder uden for de nuværende parkeringszoner, som angivet med kommentarer i kortet herunder. Figur 2 viser en generel stigning i parkeringsbelægningen i byen siden 2015. Der er sket en tilsvarende udvikling i parkeringsbelægning i betalingsområdet.

Figur 2: Parkeringsbelægning hele tælleområdet 2015-2020



Kort 1: Parkeringsbelægning

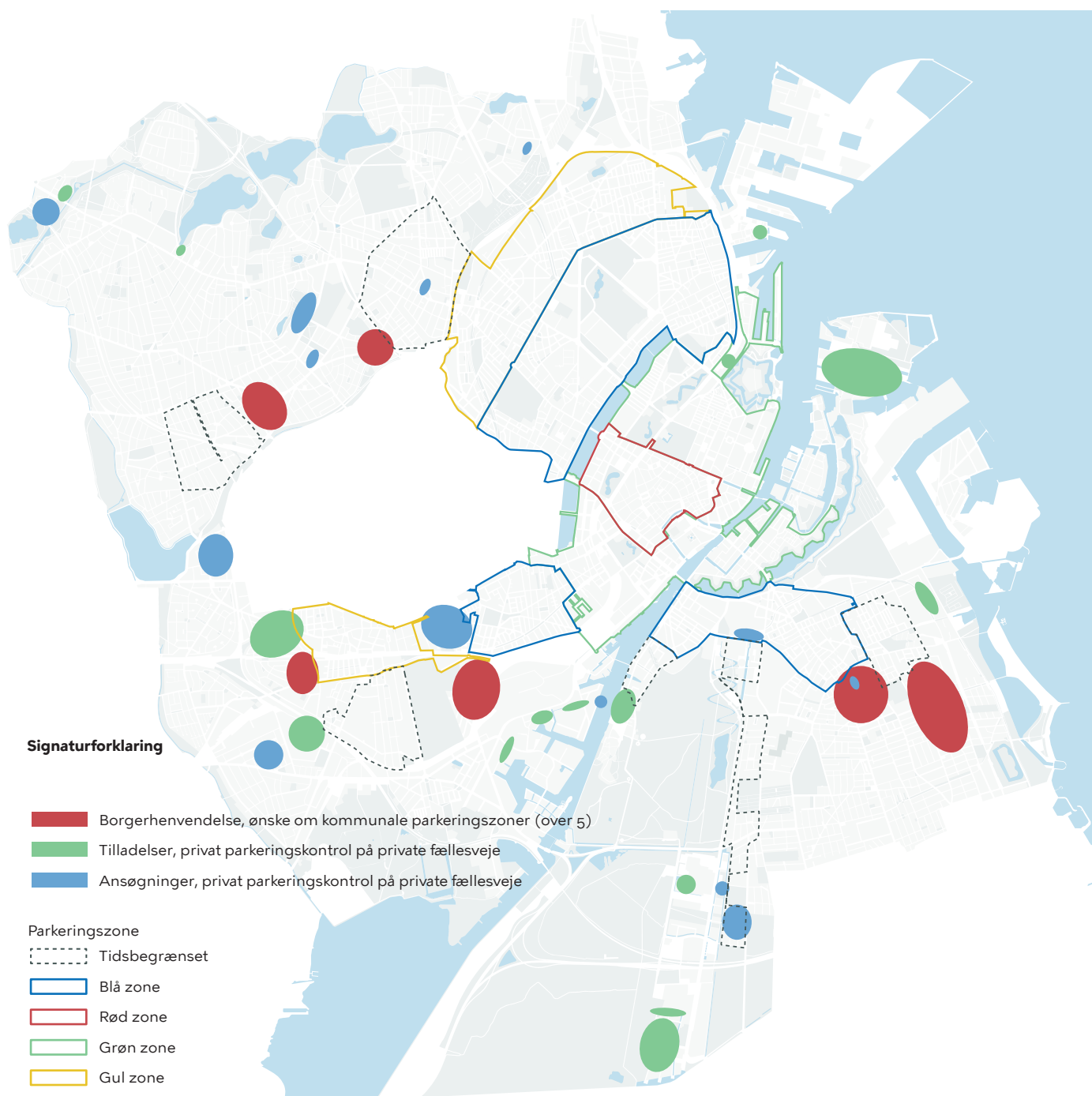


EFTERSPØRGSEL PÅ REGULERING AF PARKERING 2018-2021

Der er siden 2018 registreret en øget efterspørgsel på parkeringszoner i byen og en stigning i antallet af parkeringszoner med privat parkeringsregulering. Henvendelser med ønske om nye parkeringszoner er bredt geografisk fordelt. Områder med en større koncentration af henvendelser i perioden 2018-2021 er angivet i kortet herunder.

Der er desuden stigende efterspørgsel fra grundejere på private fællesveje på regulering af parkering med privat parkeringskontrol, som er muligt jf. privatvejsloven. Der er siden 2018 givet tilladelse til privat parkeringskontrol 19 steder i byen, mens 17 yderligere ansøgninger er under behandling i de områder angivet i kortet herunder. Kommunen skal foretage en vurdering af ansøgningen, herunder om almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn, taler imod ansøgningen. Hvis det ikke er tilfældet, kan kommunen umiddelbart ikke nægte at udstede tilladelsen.

Kort 2: Borgerønsker kommunale p-zoner, ansøgninger om og tilladelser til privat parkeringsordning på private fællesveje 2018-2021



Status for trafikssikkerhed

TRAFIKSIKKERHED

I 2017 vedtog Borgerrepræsentationen en vision om at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade på de Københavnske veje. For at forfølge den vision, skal der løbende sættes ind på de steder, hvor der sker flest ulykker, og mod de ulykker som er hyppigst forekomne.

Hidtil har forvaltningens viden om trafikulykker primært stammet fra Politiets registreringer, men helt nye tilgængelige tal fra Landspatientregistret (LPR) giver et nyt indblik i de Københavnerne der bliver registreret på Akutmodtagelser og Traumecentre.

Endnu er LPR-data alene tilgængelige for 2017 og 2018, men det forventes at data bliver tilgængeligt længere tilbage og fremadrettet indenfor kort tid. LPR-data giver meget få data om ulykken, men alene informationer om køn, alder og transportmiddel, men ikke om modparter, ulykkessituation og stedfæstelse.

Politiets registreringer for 2020 bliver desværre først endelige i løbet af sommeren 2021. Data på de følgende sider bygger derfor på data frem til 2019.

HOVEDTALLENE

Politiets registreringer (gennemsnit 2017-2019)	
Dræbte	7
Alvorligt tilskadekomne	195
Lettere tilskadekomne	187
Personskadeulykker	353
Materielskadeulykker	1.167

LPR-Registret (Gennemsnit 2017-2018)	
Alvorligt tilskadekomne	805
Lettere tilskadekomne	3.114

OMKOSTNINGER VED TRAFIKULYKKER

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

NATIONALE INDSATSER

Færdselssikkerhedskommissionen vedtog i efteråret 2020 en ny National Trafikssikkerhedshandlingsplan. Planen har en målsætning om at antallet af dræbte og tilskadekomne skal halveres frem mod 2030, og peger på bl.a. indsatser indenfor infrastruktur, kommunikation, uddannelse og bedre data for at nå målet.

Særligt følgende nationale indsatser vurderes at kunne få en positiv indvirkning på trafikssikkerheden i København:

- Styrkelse af færdselsundervisning i skolerne
- Trafikalkultur - Kampagne
- Manglende/utilstrækkelig orientering - Kampagne
- Pulje til forbedring af trafikssikkerhed i kommuner
- Politiets indsatser mod for høj hastighed
- Kommunernes mulighed for at sætte hastighederne ned i byerne
- Øget hastighedskontrol med Automatisk trafikkontrol (ATK)
- Rødkørselskontrol
- Direkte udsyn i lastbiler
- Trafikulykker i et samlet ulykkesregister/database
- Systematiseret og opdateret registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret
- Undersøgelse om glatførebekæmpelse og renholdelse
- Styrkelse af det regionale trafikssikkerhedsarbejde (politikredse)

De enkelte indsatser samt de indsatser, der peges på, som kommuner særligt bør igangsætte, fremgår af Handlingsplan for Trafikssikkerhed 2021-2025.

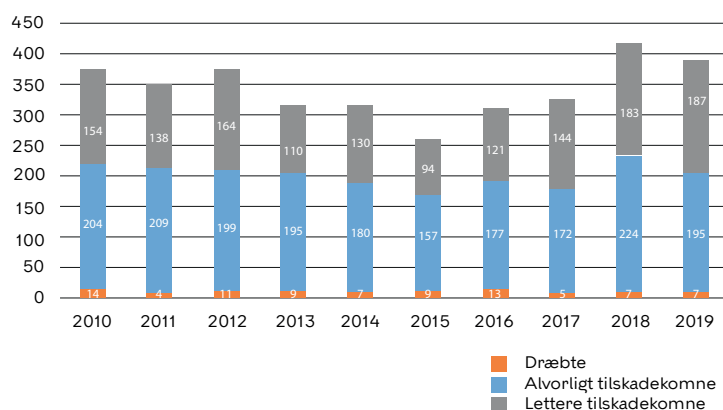
UDVIKLINGEN I ANTALLET AF TILSKADEKOMNE

Siden 2015 er antallet af tilskadekomne steget fra omkring 260 til knap 400. Det er særligt andelen af tilskadekomne cyklister der er steget. Dette skyldes blandt andet at bilparken bliver stadig sikrere, men også at antallet af cyklister er steget.

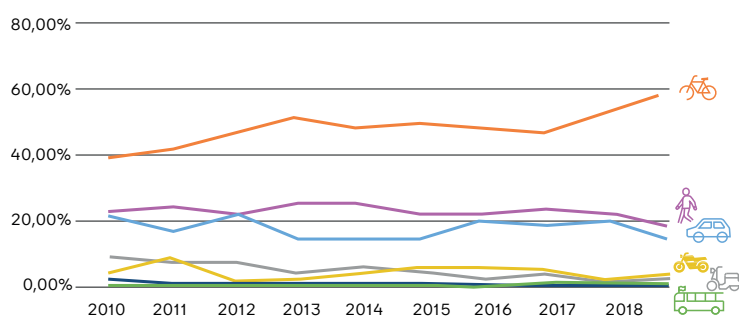
Antallet af cyklister er højt, men i de fleste ulykker, som politiet registrerer, er der også en modpart, og her er bilister meget ofte modparten.

Det skal dog bemærkes at politiet meget sjældent optager rapport i ulykker hvor der kun har været fodgængere og cyklister indblandet.

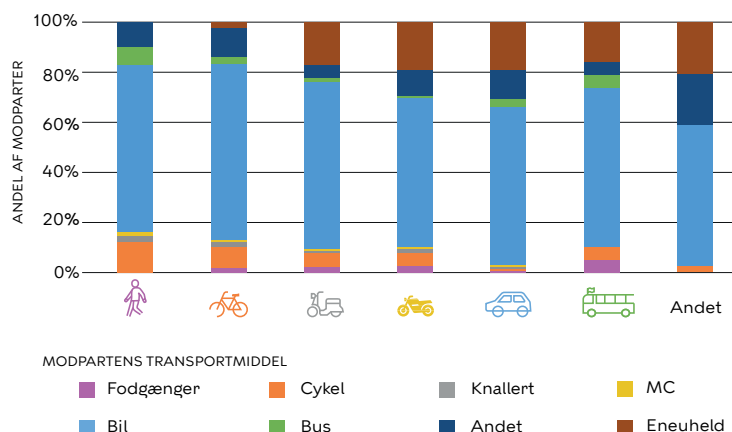
Figur 1: Udviklingen i dræbte og alvorligt tilskadekomne



Figur 2: Andel af tilskadekomne



Figur 3: Modparter til tilskadekomne

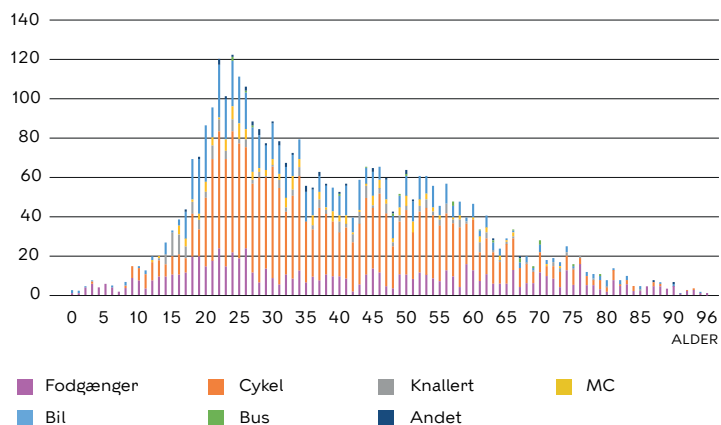


ALDER OG TRANSPORTMIDDEL

Fordelingen af tilskadekomne på alder og køn, adskiller sig væsentligt fra fordelingen i resten af landet. Den samlede andel af tilskadekomne cyklister er langt højere end i resten af landet, og tidspunktet for hvornår kurven topper,

ligger også ca. 5 år højere i København end i resten af landet. Årsagen til det er formodentligt at bilejerskabet er lavere i København blandt unge, og at København derfor har en lavere andel af de unge der kommer galt afsted i bil.

Figur 4: Tilskadekomne - alder og transportmiddel 2010-2019



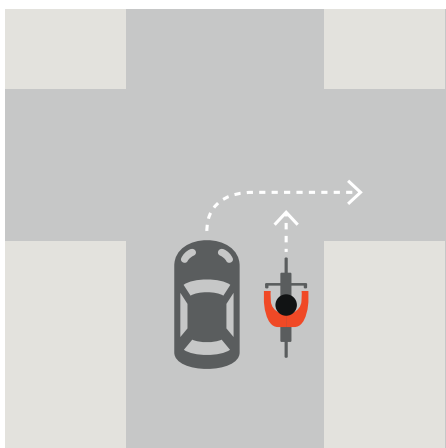
ULYKKESTYPER

Manglende orientering, uopmærksomhed, for høj hastighed og dårlig oversigt er årsag til mange ulykker.

I mere end 90% af ulykkerne er trafikantadfærd en væsentlig ulykkesårsag, og målrettede adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser og politikontrol, kan påvirke trafikanternes adfærd i trafikken.

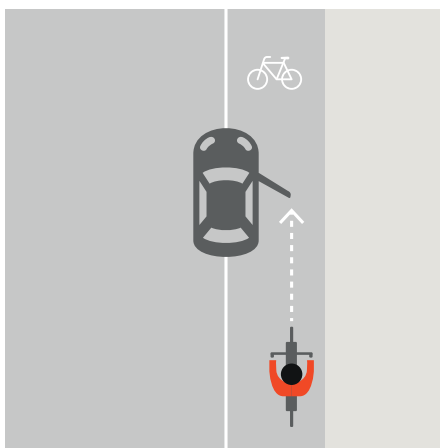
Infrastruktur der er "selvforklarende", og systematisk indsats for at indrette vejene til den rette hastighed, samt at sikre tilstrækkelige oversigtsforhold er dog også væsentlige indsatser for at reducere antallet af tilskadekomne i trafikken.

En opgørelse over ulykkesituationer og trafikantgrupper, viser, at fem situationer medfører 24% af alle alvorligt tilskadekomne i trafikken.



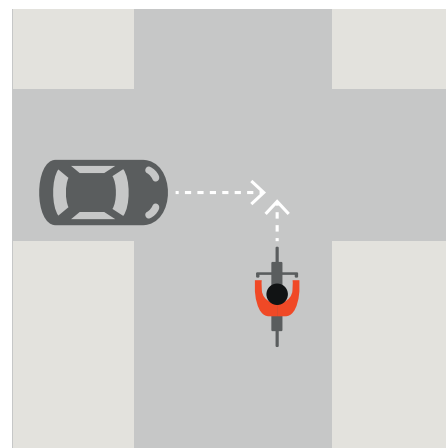
Højresvingende bil ind foran ligeudkørende cyklist (9,2%)

Ulykken opstår ofte som følge af manglende opmærksomhed fra bilistens side, samt mange steder dårlig oversigt mellem kørebane og cykelsti.
Ulykkestypen fordeler sig ligeligt mellem signalregulerede kryds og vigepligtsregulerede kryds.



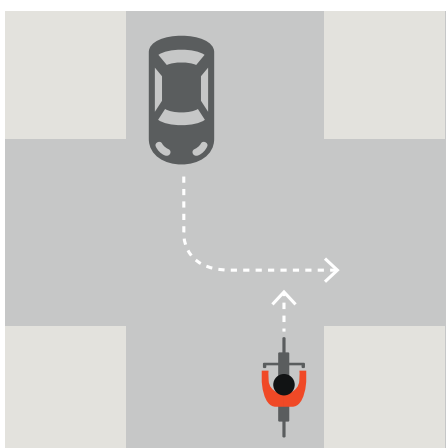
Åbning af dør mod cyklist (4,2%)

Ulykken opstår ved, at bilisten/passageren er uopmærksom.
Det er ikke registreret, hvorvidt det sker ind mod cykelsti eller ud mod vejen. Dog tyder det på, at taxaer er overrepræsenteret i ulykkesituationen.



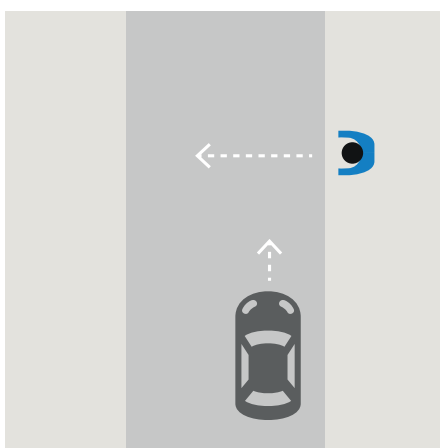
Cyklist bliver påkørt af biler i kryds, hvor cyklisten kommer fra højre (4,0%)

Ulykken sker ofte i vigepligtsregulerede kryds. Det er ikke opgjort, hvorvidt cyklisten eller bilisten havde vigepligt.



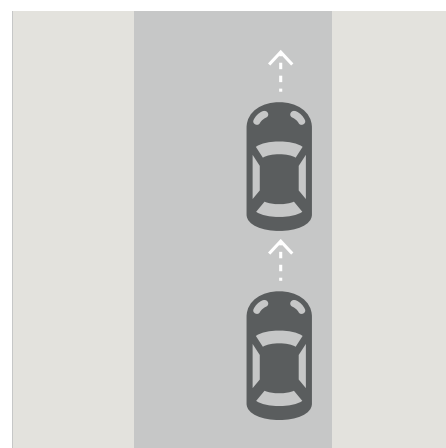
Venstresvingende bil ind foran ligeudkørende cyklister (3,6%)

Ulykken skyldes oftest uopmærksomhed fra bilisten side, men i mange tilfælde har det også haft betydning for ulykken, at hurtigkørende cyklister er skjult f.eks. bag parkerede biler eller træer.



Fodgængere træder ud foran bilist fra højre vejside (3,1%)

Ulykken skyldes ofte uopmærksomhed fra fodgængerens side - og i nogle tilfælde kombineret at bilen kører for hurtigt.



Bagendekollisioner

Dette er en ulykkestype, der medfører mange lettere tilskadekomne, og derfor indgår den ikke blandt top fem over ulykkestyper med flest alvorligt tilskadekomne. Når den alligevel er med i denne oversigt skyldes det, at skadesgraden formodentlig er undervurderet, da ulykkestypen ofte medfører alvorlige skader som fx piskesmæld, der først bliver synlige på et senere tidspunkt, og derfor ofte ikke kan registreres på ulykkestidspunktet.

ULYKKESBELASTEDE KRYDS

Langt hovedparten af alle ulykker sker i kryds. De mest ulykkesbelastede kryds er dem med meget blandet trafik, hvor der ikke er en trafikantart eller retning der er dominerende. De kryds der skiller sig ud, er krydsene hvor der i forhold til trafikmængden sker mange ulykker.

Kryds	Tilskadekomne	Ulykker
Ågade - Jagtvej	11	26
Gyldenløvesgade - Nørre Farimagsgade	11	20
Jyllingevej - Jernbane Allé	10	14
Tuborgvej - Tagensvej	8	13
H.C. Andersens Boulevard - Tigensgade	8	33
Christmas Møllers Plads - Amagerbrogade	8	38
Øster Søgade - Webersgade	7	6
Tagensvej - Jagtvej	7	23
Nørrebrogade - Jagtvej	7	17
Søtorvet - Frederiksborggade	6	10
Vasbygade - Havneholmen	6	13
Hareskovvej - Hulgårdsvej	6	26
Frederiksborgvej - Emdrupvej	6	10
Frederikssundsvej - Åkandevej	6	12
Vesterbrogade - Hammerichsgade	5	12

LANDSPATIENTREGISTRET VS. POLITIETS REGISTRERING

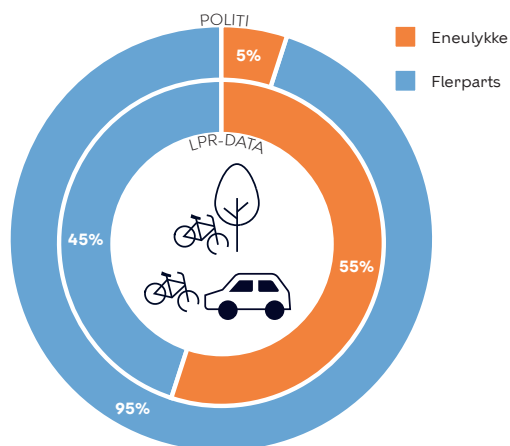
Den nye datakilde fra Landspatientregistret, giver et nyt billede af trafikikkerhed. Det har længe været kendt at politiet gav kendskab til ca. 10 % af de tilskadekomne, men nu er det muligt at grave dybere ned i tallene.

Der er dog væsentlige forskelle på hvilke typer ulykker der bliver registreret, og hvilke data der er tilgængelige.

	Politiets data (Officielle ulykkesstatistik)	Data fra Landspatientregistret (LPR)
Datakilde	Politiets rapporter fra trafikulykker i hele landet	Personer, der er behandlet på et sygehus/ Akutmodtagelse i hele landet
Afgrænsning	Ulykker der er sket i Københavns Kommune	Personer med bopælsadresse i Københavns Kommune
Tilgængelige år	Fra 1985 til 2019	2017-2018
Data	En lang række trafikale data om ulykkens faktuelle opståen, modpart, tidspunkt for ulykken, transportformer, og stedfæstelse	Alder Køn År Transportmiddel Hospital Men ikke stedfæstelse af ulykken
Grad af tilskadekomst	Dræbt, alvorligt eller lettere tilskadekomne på baggrund af politiets registrering	Alvorligt og lettere tilskadekomne på baggrund af diagnosekoder
Antal registreringer i 2018	7 dræbte 224 Alvorligt tilskadekomne 183 Lettere tilskadekomne	846 Alvorligt tilskadekomne 3.138 Lettere tilskadekomne

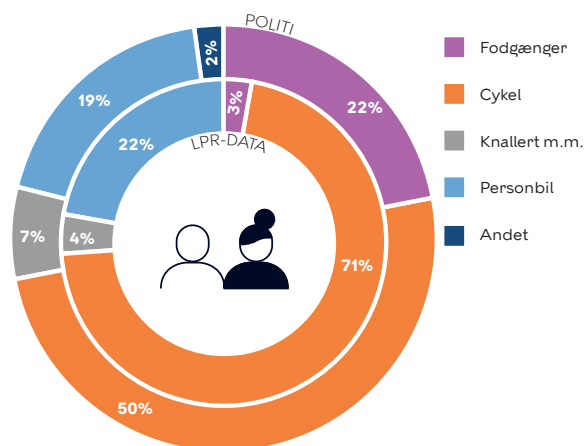
På de følgende figurer vises hvordan forskellige parametre bliver registreret i henholdsvis politiets og Landspatientregistrets data. Den inderste ring viser data fra Landspatientregistret, mens den yderste viser Politiet.

Figur 5: Tilskadekomne i eneulykke/flerpartsulykke 2017-2018



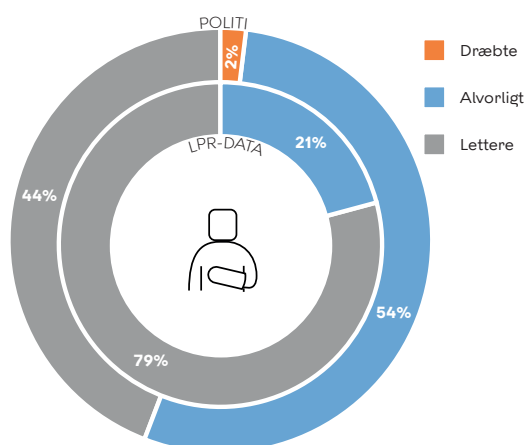
Figurforklaring: Ikke overraskende bliver eneulykker i langt højere grad registreret i Landspatientregistret, end hos politiet. Dette skyldes at interessen for at kontakte politiet efter en eneulykke er begrænset.

Figur 7: Tilskadekomne opdelt på transportmiddel 2017-2018



Figurforklaring: Tilskadekomne fodgængere udgør en overraskende lille del af de tilskadekomne i PPR, mens cyklister udgør en tilsvarende større del.

Figur 6: Tilskadekomne og skadesgrad 2018-2018



De lettere tilskadekomne udgør en noget større andel af de registrerede i LPR end i politiet. Det skal dog huskes at antallet af alvorligt tilskadekomne i LPR er ca 4 gange så højt som det Politiet registrerer, men at LPR registrerer langt flere lettere tilskadekomne, som dog er så alvorlige at man opsøger akutmodtagelse.

Status for fremkommelighed

INTRODUKTION

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder i den daglige drift aktivt på at forbedre fremkommeligheden for alle trafikantgrupper i København.

Trafiksignaler, trafikledelsessystemet MobiMaestro og ITS (Intelligente Transport Systemer) udgør det teknologiske fundament i indsatsen for at skabe et bedre flow i trafikken. Dermed skabes de bedste forudsætninger for at reducere udledningen af CO₂ fra trafikken, forbedre trafiksikkerheden og ikke mindst trafikanternes oplevelse i trafikken.

Konkret skal ITS-indsatsen bidrage med en reduktion på ca. 25.000 tons CO₂ fra trafikken i 2025 og indgår dermed i Københavns Kommunes mål om at blive CO₂-neutral i 2025, jf. KBH2025 Klimaplanen.

TRAFIKDATA

Trafikdata fra sensornetværket og trafikledelsessystemet spiller en stor rolle i den daglige trafikledelse, men kan også benyttes til, over længere tid, at danne et overordnet billede af trafikken i København. I dette bilag fremhæves nøgletal for trafikken for 2020.

De nøgletal som præsenteres i de følgende afsnit, omhandler kun år 2020 og har til formål at give et indtryk af, hvordan trafikken ser ud hen over døgnet, ugen eller året. Der skal dog tages det forbehold, at nedlukningen grundet COVID-19 også påvirker disse tal.

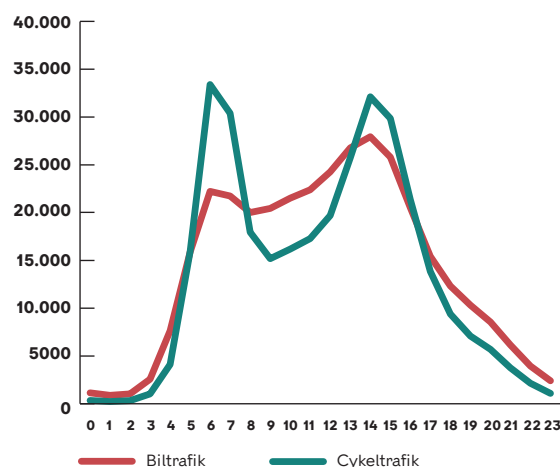
Gennemsnitlig døgnvariation

Den gennemsnitlige døgnvariation kan ses i figur 1. Tallene stammer fra ugedage i perioden mellem 1. januar og 30. november 2020 for 18* udvalgte lokaliteter i København. Den grønne linje repræsenterer mængden af cyklister, mens den røde repræsenterer mængden af biler.

Grafen viser, hvordan den samlede mængde cyklister og biler på udvalgte målesteder, opdelt i time-intervaller, varierer hen over et gennemsnitligt hverdagsdøgn. Distinkte morgen- og eftermiddagsmyldretider er observerbare, hvorimod trafikken gennemsnitligt er mindre ved middagstid, om aftenen og naturligvis falder markant om natten. I gennemsnit er cykeltrafikken højere i myldretiderne end biltrafikken, mens der gennemsnitligt er flere biler midt på dagen, om aftenen og om natten.

Spidsbelastningen, som top-punkterne på graferne viser,

Figur 1: Trafikken på et gennemsnitlig hverdagsdøgn**



indikerer de tidspunkter, hvor der måles flest køretøjer og cykler indenfor hvert timeinterval. Det er spidsbelastningen, som vejnettet generelt set er dimensioneret efter.

Ugevariation for udvalgte uger

Ugevariationen giver et indtryk af trafikken over tre udvalgte, men typiske, uger hen over året. Samme tællesteder benyttes her, som i figur 1 for døgnvariationen og tallene er et gennemsnit af alle målepunkterne. Ugevariationen giver et indtryk af weekendtrafikken i forhold til hverdagstrafikken og de forskellige hverdage indbyrdes, hvor mandage og fredage typisk er anderledes end de øvrige hverdage. De samme myldretidsspidsbelastninger fra døgnvariationen kan her ses over ugens hverdage, og vi ser også noget der kan ligne en weekendmyldretid når københavnere benytter fridagene til en weekendtur. Tallene er opgjort som intensiteten, altså køretøjer pr. minut, for cykel- (grøn) og biltrafikken (rød).

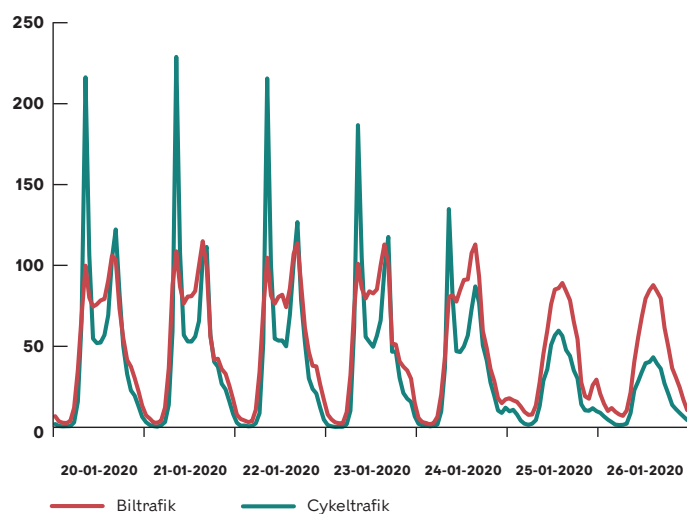
Som det fremgår på den næste side, minder intensiteten i en vinteruge (figur 2) meget om den vi ser i en efterårsuge (figur 4), især for biler, mens den for cykler er lidt mindre om vinteren end om sommeren (figur 3). Men som ved døgnvariationen ser vi her tydeligt, hvordan cykler dominerer gaderne i myldretiderne.

Om sommeren – i industriferien – ser vi naturligvis en noget lavere trafikintensitet. Der kan stadig ses tydelige myldretider for cykler, mens de udviskes en smule for biler, der har et peak om eftermiddagen.

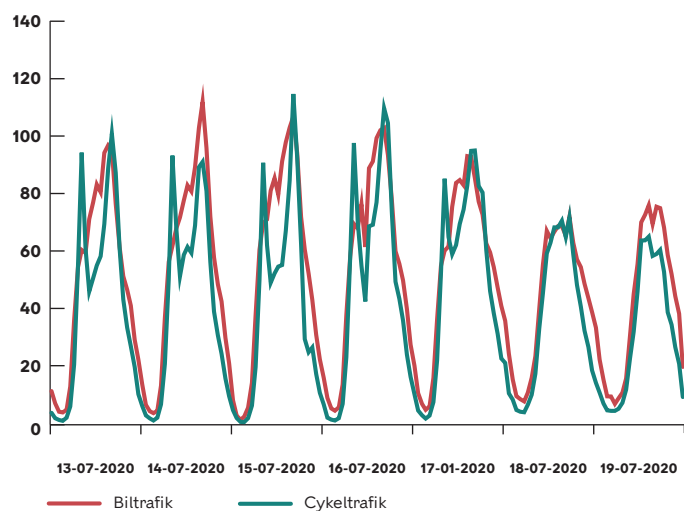
*Tællestederne for cykel og biltrafikken, som benyttes her og til ugevariationerne, er fra 18 udvalgte punkter i København. Der skal tages forbehold for at midlertidige nedbrud i tælleudstyret kan påvirke tallene, men denne påvirkning udjævnes noget ved den lange tidsperiode henover hvilken tallene er hentet fra.

**En fejl i dataanalyseværktøjet bevirker, at der ikke tages højde for vinter- og sommertid.

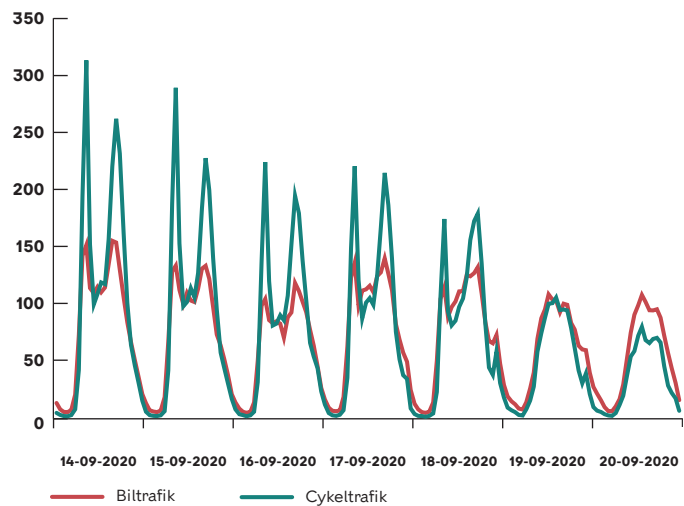
Figur 2: Typisk vinteruge



Figur 3: Typisk sommeruge



Figur 4: Typisk efterårsuge - afspejler også forårsuger



HASTIGHEDER OG ANTAL STOP

Cykelhastigheder

Københavns Kommunes trafikledelsessystem giver kommunen mulighed for at beregne forventede gennemsnitshastigheder langs strækninger ved at indhente data om trafiksignalernes indstillinger (fx myldretidsprogram). I tabel 1 ses en sådan beregning for et gennemsnit af hverdage i 2020.

Af den gule kolonne fremgår det, at strækninger med en bedre samordning i forhold til cyklisteres hastigheder, tillader en højere gennemsnitlig rejsetid igennem strækningen, siden cyklisterne skal bruge mindre tid på at holde stille for rødt. Blandt strækninger med gode samordninger af signalerne for cykler, kan nævnes Tuborgvej til og fra Kongens Nytorv. Blandt de dårligere samordnede strækninger for cyklister, kan nævnes Vesterbrogade mellem Rahbeks Alle og Rådhuspladsen, hvor gennemsnitshastigheden er lav fordi cyklisterne venter længe ved trafiksignalerne.

I den grønne kolonne ses stopandelen langs strækningerne. Dette tal indikerer den andel af kryds langs strækningerne en cyklist gennemsnitligt kan forvente at stoppe ved. En cyklist må gennemsnitligt skulle stoppe ved 68% af signalerne mellem Emdrup Sø og Sølvtorvet, mens en cyklist gennemsnitligt skal stoppe ved 49% af signalerne mellem Tuborgvej og Kongens Nytorv.

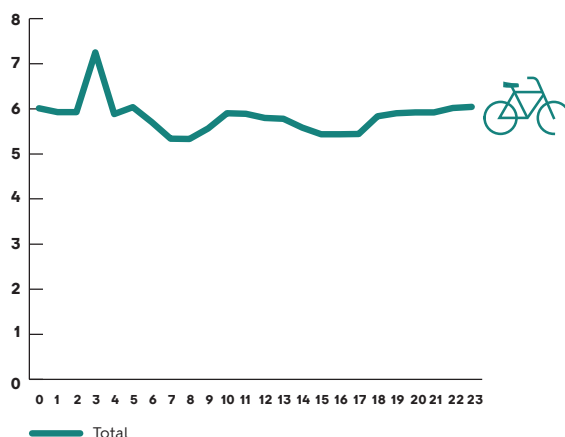
Bemærk at der ikke altid er sammenfald mellem gennemsnitshastigheden og stopprocenten. Stopprocenten siger kun noget om antallet af stop, mens gennemsnitshastigheden også siger noget om hvor længe en cyklist gennemsnitligt holder stille, når de er stoppet.

I figur 5 ses en gennemsnitlig døgnvariation over antal stop for cyklister. Her ses det at antallet af stop overordnet set falder i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne, når trafiksignalerne optimeres til at imødekomme cykeltrafikken i de strækninger.

Tabel 1: Gennemsnitshastigheder for cykler

Strækning	Længde, km	Rejsetid, sek	Hastighed, km/t	Kryds	Stop	Stop-andel
Tuborgvej ↔ Kongens Nytorv	5,60	1163	17,3	17	8,36	49%
Emdrup Sø ↔ Sølvtorvet	3,63	842	15,5	10	6,80	68%
Tomsgårdsvej ↔ Nørreport	4,40	915	17,3	16	8,40	53%
Rahbeks Allé ↔ Rådhuspladsen	1,80	461	14,1	7	5,48	64%
Sundbyvester Plads ↔ Kongens Nytorv	4,73	979	17,4	14	8,24	59%
Lille Triangel ↔ Hovedbanegården	2,77	646	15,4	9	5,69	63%

Figur 5: Gennemsnitlig døgnvariation på udvalgte strækninger for antal stop for cyklister*



*Den forøgelse, der kan ses omkring kl. 3 om natten skyldes en daglig genstart af trafikledelsessystemets servere. Denne genstart påvirker ikke trafikken, blot det data der modtages og som indgår i dette bilag.

Bilers hastigheder

Trafikledelsessystemet Mobimaestro giver også mulighed for at måle bilers hastigheder på udvalgte strækninger i Københavns Kommune. I tabel 2 ses de gennemsnitlige kørehastigheder i begge retninger sammenlagt på udvalgte strækninger for hverdage i 2020.

De forskellige gennemsnitshastigheder kan fx afspejle kødannelser, længerevarende vejarbejder i perioden eller geometriske forhold ved vejene. De afspejler også signalernes samordninger for bilerne langs med strækningerne, som sænker bilernes gennemsnitshastigheder på godt og ondt.

Som det fremgår, er gennemsnitshastigheden relativt høj på strækningen mellem Rådhuspladsen og Utterslev Mose, mens gennemsnitshastigheden er noget lavere på Ring 2 Syd mellem Folehaven og Kongens Nytorv.

Tabel 2: Bilers gennemsnitshastigheder

Strækning	Længde, km	Rejstid, sek	Hastighed, km/t
Amager Boulevard ↔ Bella Center	3,33	308	38,9
Amager Boulevard ↔ Kongelundsvej	2,72	308	31,8
Ring 2 Nord, Borups Alle ↔ Tuborg Havn	5,11	575	32,0
Ring 2 Syd, Kongens Nytorv ↔ Folehaven	7,87	891	31,8
Ring 2 Vest, Borups Alle ↔ Folehaven	6,43	691	33,5
Ring 2 Øst, Kongens Nytorv ↔ Tuborg Havn	5,88	605	35,0
Ryparken ↔ Rådhuspladsen	4,95	555	32,1
Rådhuspladsen ↔ Utterslev Mose	6,44	575	40,3

TRANSPORTINDIKATORER

Dette afsnit er et eksempel på to indikatorer, der fortæller hvor gode transportmuligheder, der er fra forskellige områder i Hovedstadsområdet. Den første indikator viser, hvilket areal cyklister og bilister kan nå på 30 min. Den anden indikator viser, hvor mange arbejdspladser cyklister og bilister kan nå på 20 min.

Kortene i figur 6 og figur 7 er lavet på baggrund af en trafikmodelberegning i COMPASS for 2017. Kortene viser således transportmulighederne for 2017. Endnu vigtigere at vide er, at beregningerne er foretaget for morgenmyldretiden kl. 8 - 9 på en hverdag.

Opnåeligt areal

Indikatoren "opnåeligt areal" viser, hvilket areal cyklister og bilister kan nå på 30 min fra hver zone (se figur 6). Med en bil kan man nå et større areal fra en zone med gode motorvejsforbindelser i alle retninger i forhold til en zone, som kun gennemskæres af en landevej. For cykel gælder det samme, at jo flere cykelforbindelser, der er i en zone, jo længere kan man nå. Fx giver en cykelbro hurtigere rute til andre zoner og dermed vil man som cyklist kunne nå flere km² indenfor 30 min. Med andre ord vil nye cykelforbindelser forbedre indikatoren for opnåeligt areal for cyklister.

Kortene i figur 6 skal læses med udgangspunkt i hver zone. Er zonen mørkegrøn på bil-kortet, betyder det, at man fra denne zone potentielt kan nå et stort areal ved at køre 30 min. På bil-kortet kan man se at farven er lysere grøn i centrum af København og mørkere grøn for de

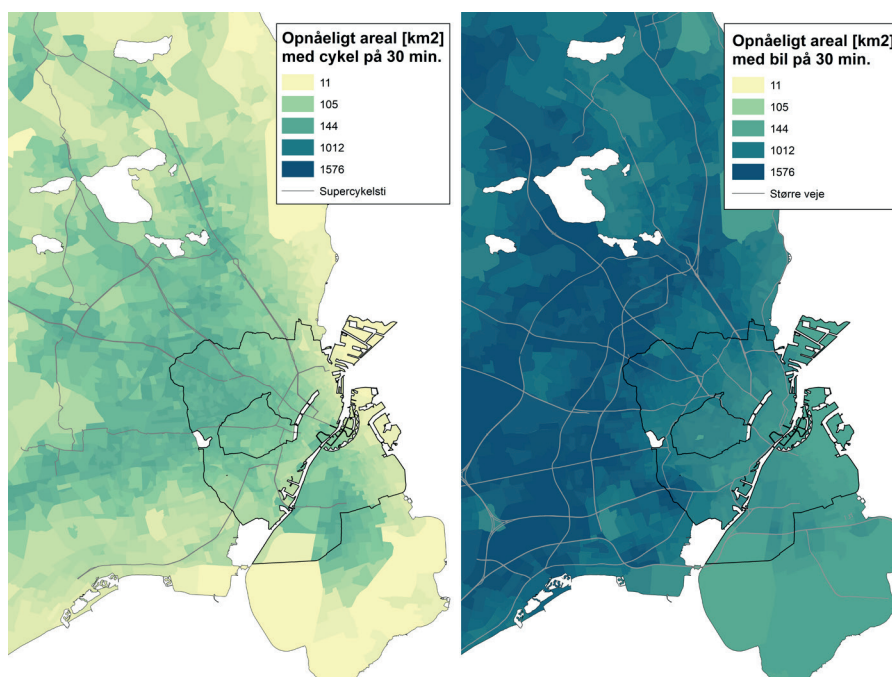
zoner, som ligger lidt udenfor København. Det betyder, at man kan nå et mindre areal, hvis man starter sin biltur fra centrum af København, end hvis man starter sin biltur udenfor København. Det skyldes, at man lidt udenfor centrum af København hurtigere kan komme på fx en motorvej og dermed nå langt på 30 min. For cyklister ser vi et andet mønster. Cyklister kan nå længst på 30 min, der hvor cykelinfrastrukturen er bedst, hvilket blandt andet er langs supercykelstierne.

Tilgængelige arbejdspladser

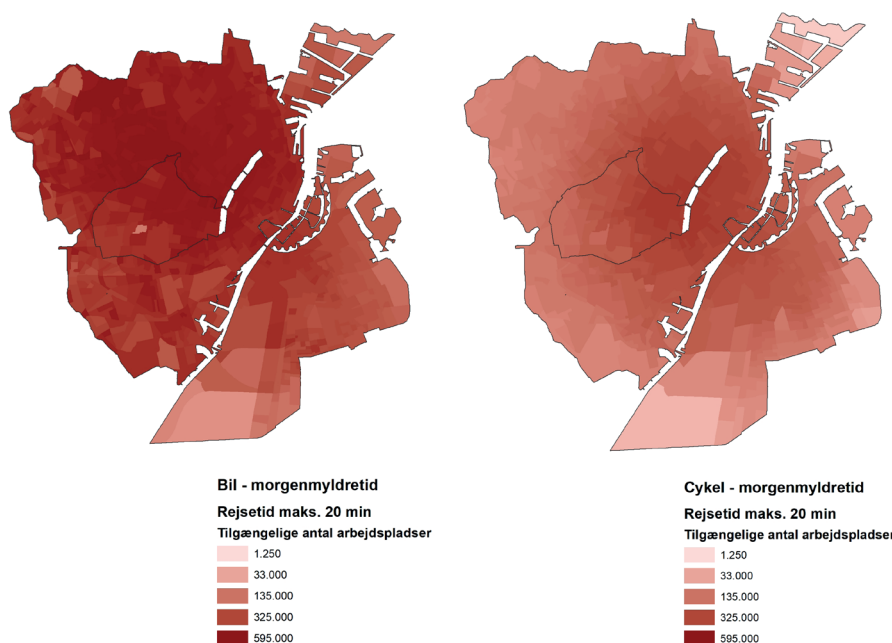
Kortene i figur 7 viser, hvor mange arbejdspladser man kan nå fra hver zone på 20 min. med hhv. bil og cykel. Antal opnåelige arbejdspladser måles ud fra antal opnåelige zoner og tælles sammen på baggrund af data om antal arbejdspladser for de pågældende zoner. På kortene i figur 6 handlede det blot om hvilke zoner man kan nå ud til på 30 min. I figur 7 er dette kombineret med hvor mange arbejdspladser, der er i hver af zonerne. Antallet af arbejdspladser varierer meget fra zone til zone og er typisk højere i og omkring en by.

Kortene i figur 7 skal også læses med udgangspunkt i hver zone. Er zonen mørkerød på bil-kortet, betyder det at man fra denne zone potentielt kan nå mange arbejdspladser ved at køre 20 min. På bil-kortet kan man se at farven er mørkerød i centrum af København. Kortet viser at man kan nå mange arbejdspladser med en biltur, der starter i centrum af København, på trods af trængsel, da arbejdspladserne er koncentreret her. Samme mørkerøde farve har mange zoner udenfor centrum, særligt nordvest for centrum. Årsagen her er en anden. Lidt uden

Figur 6: Opnåeligt areal i morgenmyldretiden kl. 8-9 - basisår 2017 for cykel og bil



Figur 7: Tilgængelige arbejdspladser i morgenmyldretiden kl. 8-9 - basisår 2017 for cykel og bil



for centrum er trængslen mindre og vejene større, til gengæld er koncentrationen af arbejdspladser lavere. Samlet set giver det samme høje tilgængelighed til arbejdspladser.

For cyklister ser vi et andet mønster. Cyklister kan nå flest arbejdspladser på 20 min, der hvor koncentrationen af arbejdspladserne er højest, hvilket er i centrum af København.

Zoner

Trafikmodellen COMPASS består af ca. 10.000 såkaldte mikrozoner. Hver zone indeholder en række relevante informationer som for eksempel: areal, indbyggertal, brancheopdelte antal arbejdspladser og studiepladser. Zonerne spiller en vigtig rolle i beregningen af transportindikatorerne, da "tilgængelige arbejdspladser" måles på baggrund af opnåelige antal arbejdspladser fra hver zone. I figur 8 er vist et kort over zonerne for et udsnit af det geografiske område, som COMPASS dækker.

KONKLUSION

Trafik- og Miljøforvaltningens Trafikenhed vil fortsat arbejde med digitale værktøjer såsom trafikledelsessystemet Mobimaestro, COMPASS og de muligheder for operationel trafikledelse, scenariestyling og modellering disse giver. Der vil arbejdes på at minimere antallet af stop for cyklister yderligere og skabe et bedre flow for trafikanterne på de tidspunkter og strækninger, hvor de særligt har behov herfor.

Jo bedre et datagrundlag forvaltningen har jo mere øges evnen til at forbedre fremkommeligheden for trafikanterne og rapportere på effekterne af tiltag og hændelser. Der arbejdes derfor på mulighederne for at forøge antallet af målepunkter eller tællestederne, hvorfra der hentes

data. Desuden arbejdes der på at finde datakilder for data forvaltningen endnu ikke kan fremskaffe.

Sidst men ikke mindst, ønsker forvaltningen at udarbejde nye servicemål, som dem beskrevet i Administrationsgrundlaget for Trafikledelse 2014 - 2018, med udgangspunkt i de politisk vedtagne målsætninger på mobilitetsområdet, herunder også evt. kommende beslutning om mobilitetsinitiativer til at nå mål om CO₂-neutralitet i Budget 2022.

Figur 8: Udsnit af mikrozonelaget i trafikmodellen COMPASS



Status for verdens bedste cykelby

Dette bilag giver en uddybende status for forvaltningens indsats på cykelområdet og de politiske mål herfor. Overordnede nøgletal for cykeltrafikkens turfordeling og trafikarbejde med videre fremgår af bilaget "Status for trafikens omfang og trafikale forhold" (s. 27). Tal for trafikulykker for cyklister fremgår af bilaget "Status for trafikikkerhed" (s. 40) og sensormålinger af cykelhastighed fremgår af bilaget "Status for fremkommelighed" (s. 46)

TRYGHED OG ADFÆRD

I Københavns Cykelstrategi 2011-2025 indgår en overordnet vision om, at det skal være trygt at cykle hele vejen fra A til B i København. Dertil indgår konkrete mål for andelen af trygge cyklister samt tilfredshed med cykelkulturens indflydelse på atmosfære og byliv. Status for trygheds- og adfærdsmålene fremgår af tabel 1.

I forbindelse med hensynskampagnen "Sikker Cykelby", bevilget med Budget 2020, har forvaltningen gennemført en spørgeundersøgelse, som giver en status for hensynsfuld cyklistadfærd i København (se tabel 2).

Tabel 1: Oplevet tryghed og tilfredshed for cykelbyen København

	2010	2018	2020	Mål 2020	Mål 2025
Andel af cyklende københavnere, der føler sig trygge på cykel	67%	77%	79%	85%	90%
Andel af københavnere, der mener, at cykelkulturen bidrager positivt til atmosfæren og bylivet	76%	72%	75%	75%	80%
Andel af cyklende københavnere, der generelt er tilfredse med København som cykelby	93%	97%	97%	-	-

Kilde: Spørgeundersøgelse v. Jysk Analyse for Københavns Kommune ifm. toårige cykelregnskaber

Tabel 2: Holdninger til hensynsfuld cyklistadfærd, 2020

Andel af københavnske cyklister, der selv oplever, at de viser hensyn til andre cyklister i trafikken	88%
Andel af københavnske cyklister, der har oplevet aggressiv adfærd fra andre cyklister indenfor den seneste måned	47%
Andel af københavnske cyklister, der angiver selv at have udvist aggressiv adfærd fra andre cyklister indenfor den seneste måned	9%
Andel af københavnere, der er bekendt med reglen om, at cyklister skal holde tilbage for buspassagerer, når disse står af direkte ud på cykelstien	96%
Andel af københavnere, der er bekendt med reglen om, at buspassagerer skal holde tilbage for cyklister, når disse står af på en bushelle	86%
Adfærd, som københavnske cyklister mest efterspørger hos andre cyklister	1. Orienter sig bagud inden de overhaler 2. Holde til højre på cykelstien 3. Give tegn, når de stopper eller drejer
Adfærd hos andre cyklister, der opleves som mest generende af københavnske cyklister	1. Overhale uden at orientere sig bagud først 2. Bruge mobiltelefon, mens de cykler 3. Undlade at give tegn når de stopper eller drejer

Kilde: Survey v. Norstat for Københavns Kommune ultimo 2020

FREMKOMMELIGHED FOR CYKLISTER

I Københavns Cykelstrategi 2011-2025 indgår en overordnet vision om, at det skal være hurtigt at cykle hele vejen

fra A til B i København. Nøgletal for cyklisternes fremkommelighed fremgår af tabel 3.

Tabel 3: Fremkommelighed for cyklister

	2010	2018	2020	Mål 2025, KBH Cykelstrategi 2025
Reduktion i rejsetid for cyklister ift. 2012*	-	9%	*	15%
Målt gennemsnitshastighed for cyklister (GPS)*	15,8 km/t	16,9 km/t	*	-
Beregnet gennemsnitshastighed for cyklister**	-	15,6 km/t	16,2 km/t	-
Andel af københavnere, der oplever København som let at komme rundt i på cykel***	-	78%	78%	-

*Kilde: Rejsetid og gennemsnitshastighed opgøres hvert andet år i forbindelse med forvaltningens cykelregnskab. Tallene opgøres på baggrund af GPS-målinger af cykelhastighed på en række korridorer, kombineret med beregninger af rejsetiden på tværs af byen. Tal for 2020 opdateres i forbindelse med Cykelregnskab 2020, der udkommer 2. halvår 2021.

**Kilde: Beregning af forventede gennemsnitshastigheder baseret på data om trafiksignalerne i de korridorer, der indgik i forvaltningens tidligere administrationsgrundlag for trafikledelse. En uddybende status kan ses i bilag "Status på Fremkommelighed", s. 48.

*** Kilde: I Fællesskab KBH 2025 indgår en målsætning om, at 90% af københavnere skal opleve det som nemt at komme rundt i København i 2025. I den forbindelse foretages en spørgeundersøgelse, hvoraf de enkelte trafikanttypers tilfredshed også opgøres.

CYKELINFRASTRUKTUR

Cykelinfrastrukturen er afgørende for at gøre København mere tryk, sikker og fremkommelig at cykle i, og dermed nå de politiske mål på cykelområdet. I Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 og Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 er der udpeget en række initiativer til udbygning af cykelinfrastrukturen, som løbende udbyg-

ges i form af anlægsprojekter. I Københavns Cykelstrategi 2011-2025 indgår desuden mål for, hvor stor en del af det prioriterede cykelstinet, PLUS-nettet, der skal have tre baner. Status for cykelinfrastrukturen fremgår af tabel 4.

Tabel 4: Udbygning af cykelinfrastrukturen

	2011	2019	2020	Mål 2020	Mål 2025*
Cykelstier i alt	352 km	385 km	386 km	-	423 km
Cykelbaner i alt	24 km	33 km	33 km	-	18 km
Grønne Cykelruter i alt	43 km	63 km	64 km	-	115 km
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt	0 km	35 km	35 km	-	139 km
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt	0 km	167 km	174 km	-	740 km
Andel af PLUS-nettet med tre baner	-	20%	20%	60%	80%
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år)	-	12,7 km	7,0 km	-	-
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	500	801	2.600	-	37.000-72.000**
Indsamlede efterladte cykler (antal per år)	6.000***	14.500	20.140	-	-

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser.

*Udbygning af cykelstier, cykelbaner, Grønne Cykelruter og supercykelstier i Københavns Kommune indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025. Udbygning af supercykelstier i Region Hovedstaden indgår i Visionsplan for supercykelstierne 2045. Udbygning af cykelparkering indgår i Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025.

**Tallene dækker over et minimum- og et maximum-scenarie

***2010

I forbindelse med Københavns cykelregnskab opgør forvaltningen hvert andet år københavnernes tilfredshed med cykelinfrastrukturen, ligesom mål for tilfredsheden med vedligeholdelse af cykelstierne indgår i Københavns Cykelstrategi 2011-2025. Status for københavnernes tilfredshed med cykelforholdene fremgår af tabel 5.

Tabel 5: Cyklende københavneres tilfredshed med cykelforholdene i København (andel tilfredse)

	2010	2018	2020	Mål 2020	Mål 2025
Mængden af cykelstier	68%	84%	84%	-	-
Cykelstiernes bredde	47%	56%	56%	75%	-
Vedligeholdelsen af cykelstier	50%	73%	73%	-	80%
Vedligeholdelsen af veje hvor der ikke findes cykelstier	31%	37%	38%	-	-
Mængden af grønne cykelruter*	-	53%	51%	-	-
Skiltning og rutevejvisning for cyklister i København	-	66%	63%	-	-
Regionale supercykelstier*	-	86%	76%	-	-
Mulighed for at kombinere cykel med kollektiv trafik	55%	58%	58%	-	-
Københavns Kommunes indsats for at sikre børn en tryk skolevej**	38%	40%	48%	-	-

Kilde: Spørgeundersøgelse v. Jysk Analyse for Københavns Kommune ifm. toårige cykelregnskaber

*24% af de adspurgte cyklende københavnere kendte ikke til de grønne cykelruter og 41% kendte ikke til de regionale supercykelstier i 2020. Disse er fratrukket.

**Kun familier med børn, der cykler til skole, er adspurgte

CYKELPARKERING

Gode cykelparkeringsforhold har betydning for cyklisters komfort og tilfredshed. I Fællesskab KBH 2025 indgår derfor et mål om, at 70% af cyklende københavnere er tilfredse med de generelle cykelparkeringsmuligheder i 2025. Status for københavnernes tilfredshed med cykelparkering fremgår af tabel 6.

Tabel 6: Cyklende københavneres tilfredshed med cykelparkering (andel tilfredse)

	2010	2016	2018	2020	Mål 2025
Cykelparkeringsmuligheder i byen generelt	27%	37%	37%	44%	70%
Cykelparkeringsmuligheder ved arbejdsplads / uddannelse	67%	65%	73%	79%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved stationer	25%	33%	35%	43%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved butikker	26%	28%	27%	33%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved bolig	-	78%	79%	80%	-

Kilde: Spørgeundersøgelse v. Jysk Analyse for Københavns Kommune ifm. toårige cykelregnskaber

CYKELEJERSKAB

Adgang til en cykel er en forudsætning for at cykle. 86% af københavnere angav i 2020, at de havde rådighed over en cykel. Antal cykler ejet af københavnere fremgår af tabel 7. Cirka hver fjerde ejer af en ladcykel eller cykelanhænger angav, at den erstatter en bil i husstanden.

Som noget nyt har forvaltningen i 2020 spurgt ind til Københavnernes brug af udlejningscykler og -løbehjul, såkaldt mikromobilitet, som er vundet frem de senere år. Status for udlejningscykler og -løbehjul fremgår af tabel 8.

Tabel 7: Cykelbestand i København (antal cykler ejet af indbyggere i Københavns Kommune), 2020

	2010	2016	2018	2020	2020 (andel af alle cykler)
Cykelbestand, alle cykler	626.900	675.100	691.000*	736.600	100%
Elcykler	-	7.300	-	18.200	2,5%
Ladcykler (inkl. el, samt cykelanhængere)	-	19.300	-	24.800	3,4%

Kilde: Spørgeundersøgelse v. Jysk Analyse for Københavns Kommune ifm. toårige cykelregnskaber

*Korrigeret tal (tidligere opgjort: 672.000)

Tabel 8: Københavnernes brug af udlejningscykler og -løbehjul, 2020

	Udlejningscykler (bycykler, leje- og delecykler)	Udlejningsløbehjul (inkl. elløbehjul)
Andel af københavnere, der har anvendt mindre udlejningskøretøjer det seneste år	7%	22%
Andel af københavnere, der forventer at anvende mindre udlejningskøretøjer fremover	12%	
Andel af københavnere, der er generet af andres brug af mindre udlejningskøretøjer	24%	53%

Kilde: Spørgeundersøgelse v. Jysk Analyse for Københavns Kommune ifm. Cykelregnskab 2020

INVESTERINGSNIVEAU

I forbindelse med årlige budgetforhandlinger afsættes der midler til realisering af initiativer på cykelområdet. Det omfatter dels tiltag direkte målrettet cyklister, såsom cykelstier, cykelparkering mv., dels tiltag, der også kommer fx fodgængere og buspassagerer til gode, såsom trafik

sikkerhedstiltag, sikre skoleveje, strøggader og cykel- og gangbroer. Endelig er der gennem tiden givet tilskud til cykeltiltag, dels i form af statslige puljer, private donationer til cykel- og gangbroer, samt tilskud fra trafikselskaber til cykelparkering ved stationer. Status for investeringer i cykeltiltag fremgår af tabel 9.

Tabel 9: Investeringer i cykeltiltag, mio. kr.

	Total 2012-2021	Årligt gennemsnit, 2012-2021	Budget 2021 + OFS 2020-2021
Cykelpakker og selvstændigt bevilgede cykeltiltag	846	85	70
Øvrige tiltag - delvist målrettet cyklister (fx trafik-sikkerhed og sikre skoleveje, strøggader, cykel- og gangbroer mv.)	496	50	36
Statslige tilskud	111	11	0
Private tilskud til cykel- og gangbroer	129	13	0
Trafikselskabers tilskud til cykelparkering ved stationer	5	1	0
Total	1.587	159	106

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser.

I 2020 har forvaltningen foretaget en midtvejsevaluering af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025. Af planens initiativer udestår realisering af i alt 134 tilbageværende initiativer. Herunder hører blandt andet 27 nye cykelstier, 20 udvidelser af cykelsti, 23 grønne ruter og 16 strækninger med cykling mod ensretningen. I den forbindelse er investeringsbehovet forbundet med udmøntning af planen og dermed det samlede estimerede investeringsbehov blevet opdateret og fremgår af tabel 10. Estimatet udgør et spænd mellem et minimums- og maximumsniveau, og omfatter desuden udmøntning af Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025 (eksklusive større anlæg i kon-

struktion), samt øvrige, understøttende indsatser såsom trafikdæmpning, adfærdspåvirkning, signaloptimering mv. Investeringer, som er bevilget siden planernes vedtagelse, er fratrukket det resterende investeringsbehov.

Forvaltningen opgør løbende fremdriften i anlægsp porteføljen på cykelområdet. Tabel 11 giver status for omfanget af afsluttede vs. igangværende anlægsprojekter.

Cykelforholdene bliver løbende prioriteret i forvaltningens daglige drift, og tabel 12 giver status for udgifterne til dette.

Tabel 10: Investeringsbehov 2022-2025

	Resterende initiativer	Total, mio. kr.			Årligt gennemsnit, mio. kr.		
		Minimum	Maksimum	Gennemsnit	Minimum	Maksimum	Gennemsnit
Udmøntning af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, resterende udmøntning 2022-2025	134 anlægsprojekter	830,0	1.540,0	1.185,0	207,5	385,0	296,3
Udmøntning af Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025	33.000-56.000 pladser	600,0	2.700,0	1.650,0	150,0	675,0	412,5
Cykelparkering i konstruktion (fratrukket)*	4.000-16.000 pladser	-500,0	-2.500,0	-1.500,0	-125,0	-625,0	-375,0
Øvrige indsatser	-	200,0	300,0	250,0	50,0	75,0	62,5
Total 2017/2018-2025		1.130,0	2.040,0	1.585,0	282,5	510,0	396,3
Investeret 2017-2021**		-224,0	-224,0	-224,0	-56,0	-56,0	-56,0
Resterende investeringsbehov 2022 - 2025		906,0	1.816,0	1361,0	226,5	454,0	340,3

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser.

*Omkostninger til større cykelparkeringsanlæg i konstruktion, der forudsætter en høj grad af ekstern medfinansiering, er fratrukket i opgørelsen.

**Dette tal omfatter øvrige investeringer udover udmøntning af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 i perioden 2017-2021, som er fratrukket ifm. opgørelsen af det resterende investeringsbehov for udmøntning af planen i 2022-2025 øverst i tabellen.

Tabel 11: Anlægsp portefølje på cykelområdet

	Bevilget 2006-2020/21	Forbrugt / afsluttet	Igangværende
Antal anlægsprojekter	242	198	44*
Omkostninger	1.264 mio. kr.	908 mio. kr.	356 mio. kr.

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser.

*Pga. anlægsløftet bliver projekter prioriteret i de enkelte år.

Tabel 12: Drift og vedligehold på cykelområdet

	2016	2019	2020
Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, løbende reno- vering (drift)	19,30 mio. kr.	2,50 mio. kr.	4,70 mio. kr.
Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, genopretning (anlæg)	12,90 mio. kr.	0,05 mio. kr.	1,04 mio. kr.
Saltning og snerydning (mio. kr.)	7,90 mio. kr.	4,50 mio. kr.	2,75 mio. kr.
Renhold af cykelstier (totalt timetal)	-	25.712 t	26.740 t

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser.

CYKLING UNDER COVID-19

Forvaltningen har ultimo 2020 spurgt københavnere, hvordan COVID-19 har påvirket deres brug af cyklen (se tabel 13).

Øvrig viden om COVID-19s påvirkning af mobilitet fremgår af bilaget "Status på trafikens omfang og de trafikale forhold" s. 34.

Tabel 13: Københavnernes brug af cyklen under COVID-19, 2020

	Har cyklet mere	Har cyklet mindre
Andel af københavnere, der har anvendt cyklen mere eller mindre under COVID-19	20%	38%
Primære årsager til ændret brug af cyklen under COVID-19	<ul style="list-style-type: none"> • For at undgå offentlig transport (60%) • Mindre smittefare (27%) • Sundhed / motion (13%) • Komme ud / frisk luft (12%) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hjemmearbejde (64%) • Færre aktiviteter (28%) • Smittefare (9%)

Kilde: Spørgeundersøgelse v. Jysk Analyse for Københavns Kommune ifm. Cykelregnskab 2020.