

MOBILITETSVANER BLANDT KØBENHAVNERNE

Opsummering

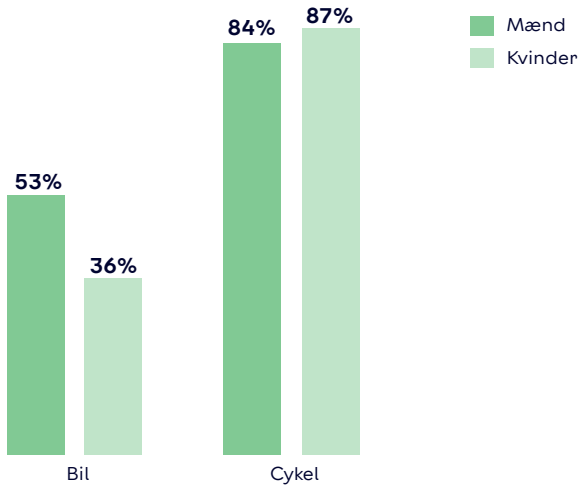
Bilaget giver overblik over mobilitets- og transportadfærd hos forskellige grupper blandt københavnernes. Ud over at fremhæve relevante forskelle fordelt på køn, alder, uddannelse og indkomstgrupper ses også på forskelle i transportmønstre blandt beboere i Københavns bydele samt på københavnske familiers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

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

Køn og mobilitet

I København har mænd og kvinder næsten samme rådighed over en cykel. Tal fra 2022 viser, at 87% af de københavnske kvinder og 84% mænd råder over en cykel. Forskellen er væsentlig større ved mænd og kvinders rådighed over bil. Her ses det, at 53% af mændene har rådighed over en bil, hvor det for kvinder kun er 36%.

Figur 1 Mænd og kvinders rådighed over bil og cykel

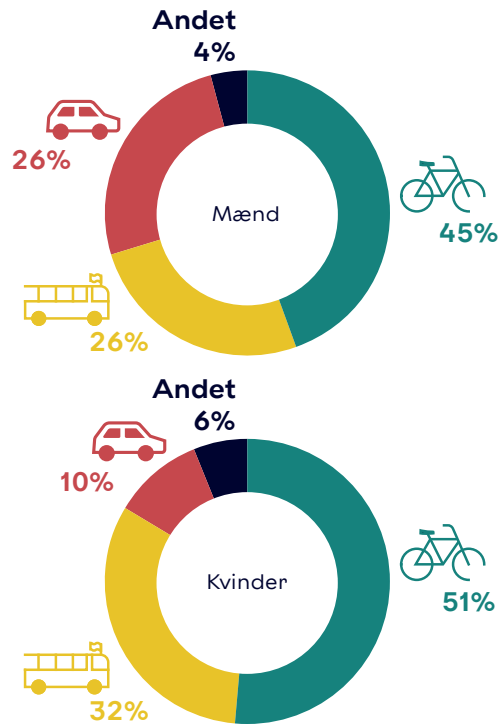


Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

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

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

Figur 2 Mænd og kvinders mest benyttede transportform.

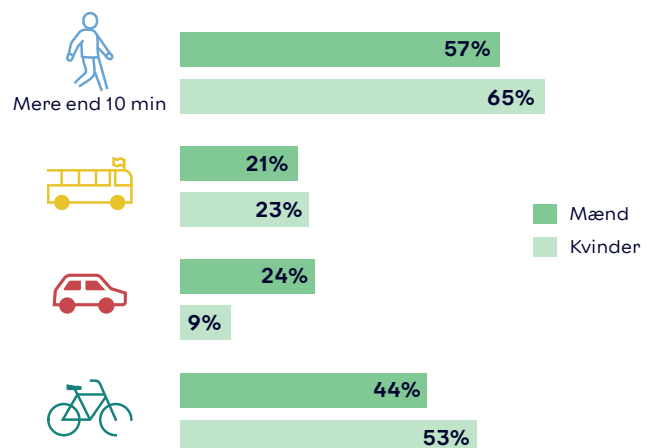


Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

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

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

Figur 3 Mænd og kvinders daglige transportformer



Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

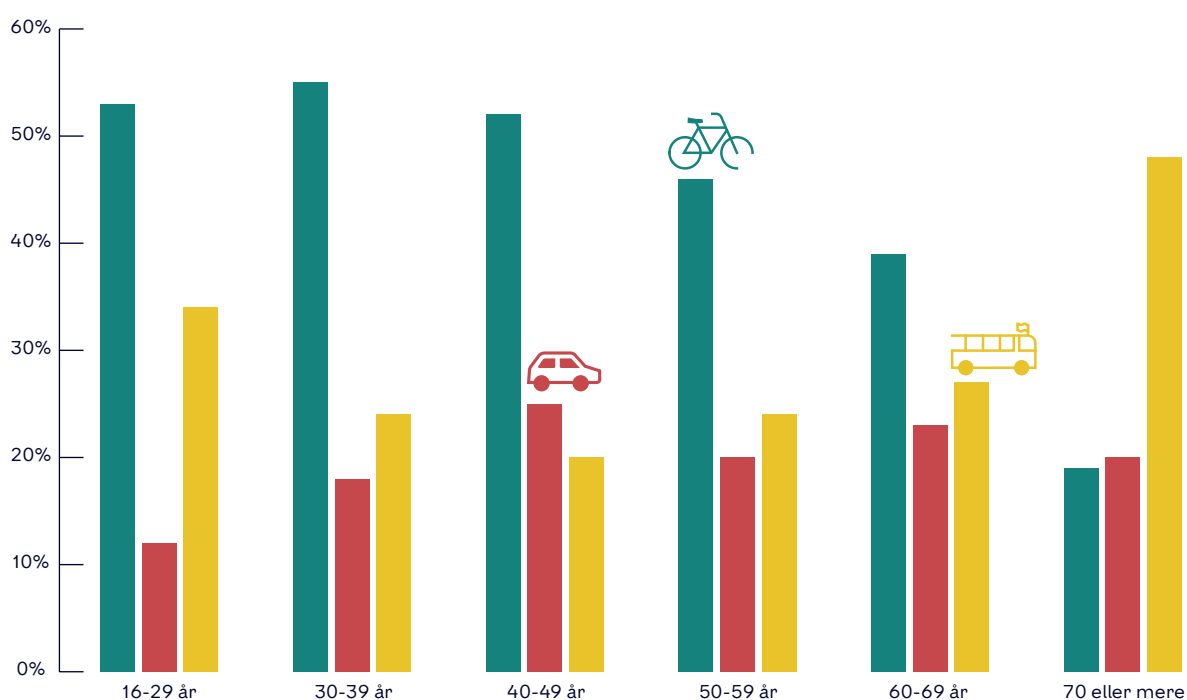
¹Undersøgelsen er udført af et eksternt bureau, hvor den interviewedes køn (mand eller kvinde) vurderes af interviewerens via telefonsamtalen. Teknik- og Miljøforvaltningen vil frem mod næste års redegørelse arbejde for at få lavet en spørgeguide, hvor der er flere svarmuligheder i forhold til køn.

Transportvaner i forhold til alder

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

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

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



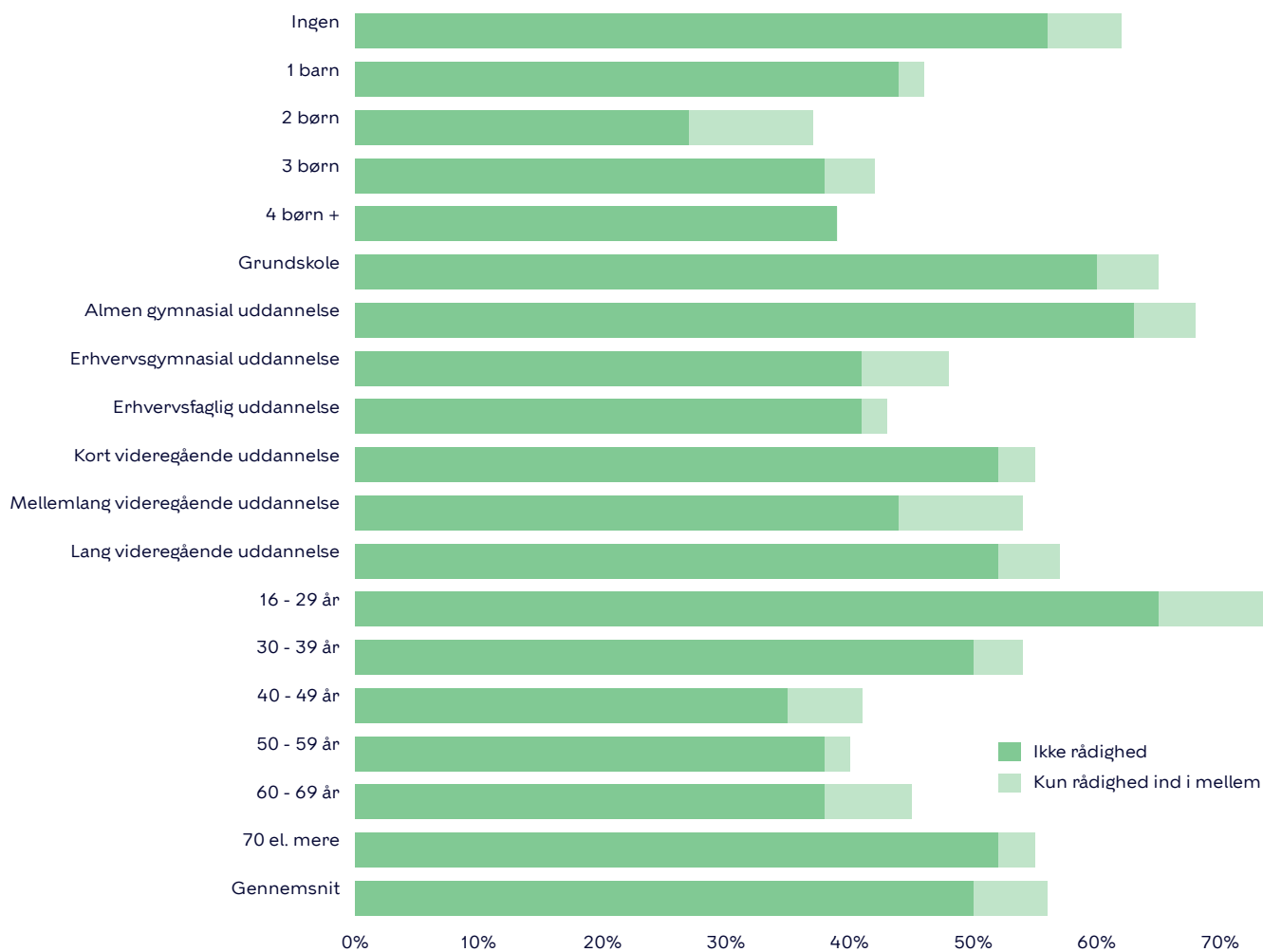
Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

Forskelle i mobilitetsvalg i forhold til uddannelse og familieforhold

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

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

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



Kilde: Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022

Bilejerskab i København

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

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

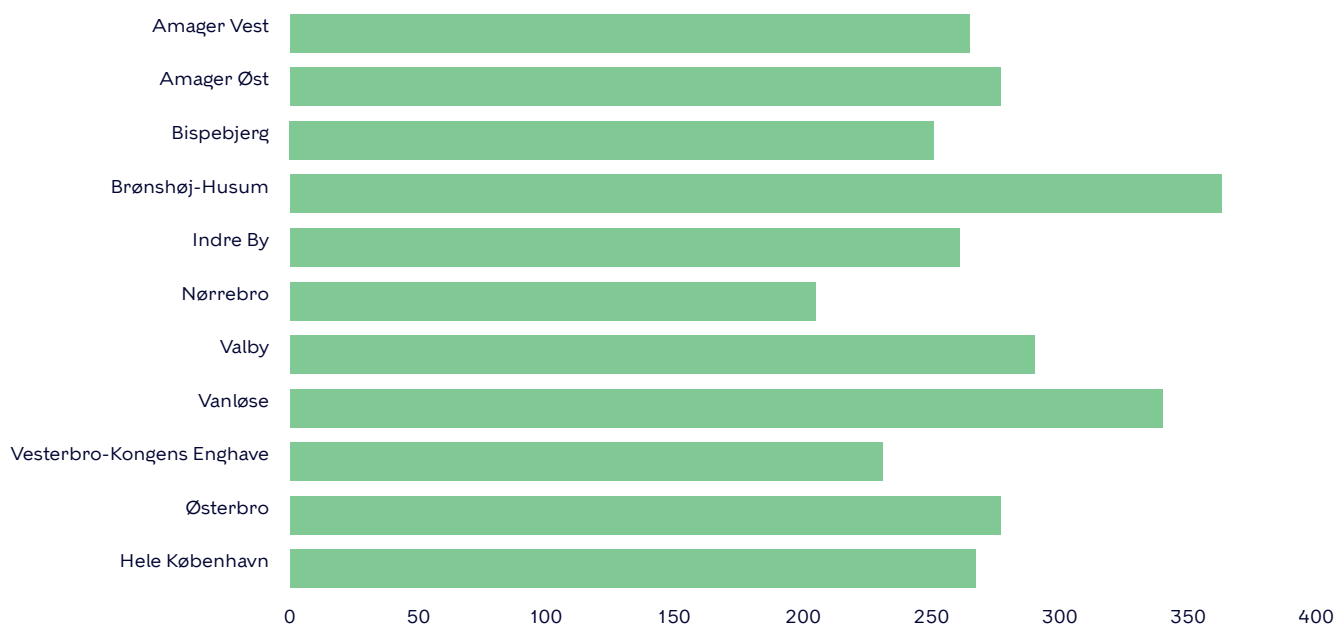
I gennemsnit har 40 % af de voksne københavnere adgang til bil i familien.

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

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

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

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



Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

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

Vigtige faktorer for bilejerskab og bilbrug

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

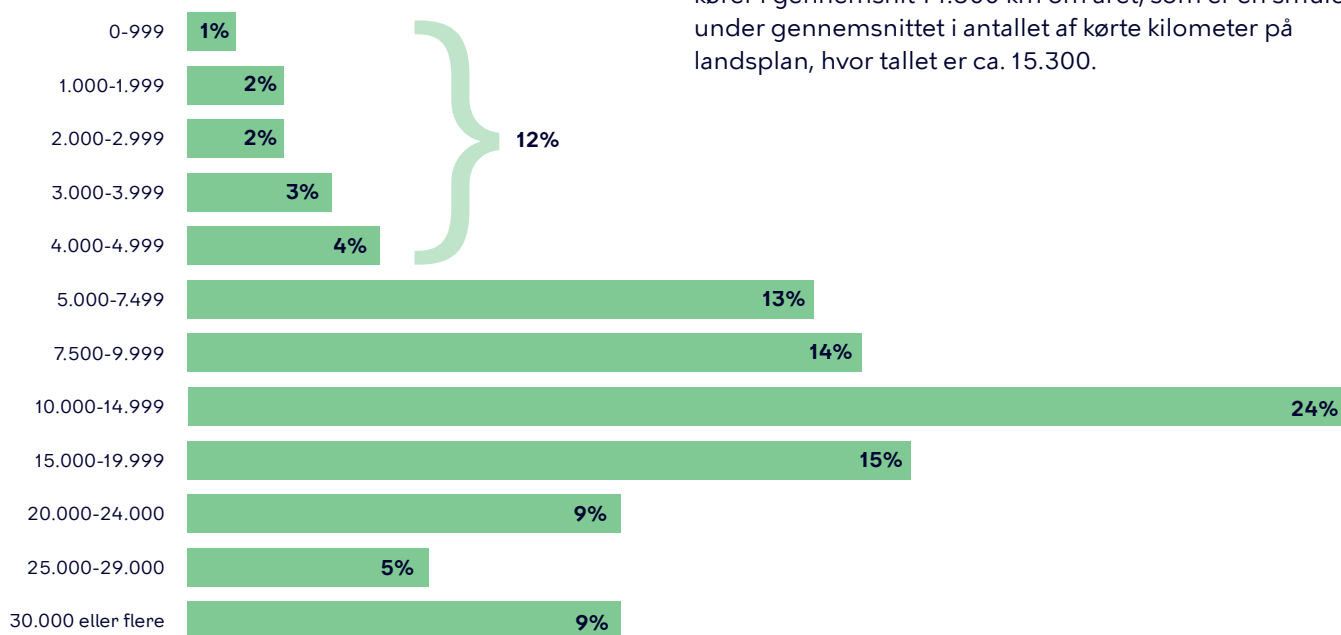
En familie, der således har sommerhus og børn, har dermed 61% større sandsynlighed for at have bil end familier, der hverken har sommerhus eller børn.

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

Københavnerne brug af bil

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

Figur 7 Årlig kørsel pr. bil i kilometer



Tabel 2 Udvalgte faktorerens påvirkning for bilejerskab og årlig kørsel

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

Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

Tabel 3 Københavnerne ærinde i bil sammenlignet med landsgennemsnittet

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

Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

Kørte kilometer

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

Kilde: Rådgivers beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

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