



Mobilitetsredegørelse 2025



Indhold

Indledning	3
En sammenhængende mobilitetsindsats	5
Metoder og datakilder	5
Status på nøgletal	6
Turfordeling	6
Tilbagelagte kilometer	9
Trafikken om Indre By og ved kommunegrænsen	10
Cykel- og bilbestand	12
Eksisterende infrastruktur	14
Flow på cykelstien	15
Rejsetid i bil	16
Fordeling af arealet mellem husene	17
Arealfordelingen på bydelsniveau	19
Status på trafiksikkerhed	22
Børn i trafikken	25
Regionale samarbejder	28
Resultater fra Den tværgående mobilitetsanalyse	28
Supercykelstier på tværs af København og regionen	30
Afledte effekter fra trafikken	31
Trafikstøj	31
Luftkvalitet	32
Klima	33
Mobilitet for alle	34
Status på Cykelbyen	34
Status på gang	39
Status på biltransport, bilparkering og transport af varer	42
Status på målsætninger	45
Bilag 1 Supplerende tabeller til status på bilparkering	49

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Forsidefoto Københavns Kommune (Søtorvet)

Layout/grafik TMF MKB

Juni 2025

Indledning

Mobilitetsredegørelsen gør status på nøgletal for mobiliteten i København og følger op på Kommunens målsætninger på området. Redegørelsen ser desuden på udviklingstendenserne over en kort og længere periode, og sætter fokus på relevante initiativer og projekter på mobilitetsområdet.

Hovedkonklusioner fra redegørelsen

Københavns Kommune har et mål om at biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % for gang, cykling og kollektiv transport hver især.

I 2024 blev 29 % af alle ture i Københavns Kommune foretaget på cykel, 23 % blev tilbagelagt til fods, 19 % foregik med kollektiv transport og 29 % i bil. I forhold til 2023 er turandelen på cykel steget med 2 procentpoint, turandelen til fods er faldet med 4 procentpoint, turandelen for kollektiv transport er steget med 2 procentpoint mens turandelen for bil er uændret. Turfordelingen ligner således status i 2019, hvor 28 % af alle ture i København blev foretaget på cykel, 22 % til fods, 19 % med kollektiv transport og 31 % i bil.

Meget tyder således på, at mobiliteten i København begynder at ligne turfordelingen i 2019 før COVID-pandemien i 2020.

I perioden 2020- 2023 stod gang for en væsentlig større andel af turene i København end i de forgangne år, mens turandelen for den kollektive transport var relativt lav.

Målet om at 50 % af ture til arbejde og/eller uddannelse i 2025 sker på cykel er rykket ét procentpoint tættere på målet, og lå i 2024 på 46 %.

Ifølge Transportvaneundersøgelsen (TU) blev der på hverdage i 2024 tilbagelagt 2,75 mio. km på cykel og 4,84 mio. km i bil. Det er en stigning i cykeltrafikken på 8 % og et fald i biltrafikken på 3 % i forhold til 2023. Kommuneplanens målsætning om at reducere biltrafikken med 2 % om året er således opfyldt for 2024 ud fra TU-data. I 2024 blev der desuden gået 0,95 mio. km per hverdag, hvilket er 17 % mindre end i 2023, hvor de tilbagelagte km til fods var særligt højt. Tilbagelagte km til fods lå i 2024 på nogenlunde samme niveau som i 2020.

Der er fortsat flere cykler end indbyggere i København (743.000 cykler samt 667.600 københavnere), men opgørelsen af cykler viser et lille fald siden sidste opgørelse. Til gengæld har forvaltningen i 2024 givet tilladelse til at der må opstilles 17 % flere delecycler end året før, hvilket kunne tyde på at flere københavnere benytter delecycler eller cykler på abonnement.



Amager Boulevard, foto Københavns Kommune

Der er også kommet flere specialcykler og ladcykler i byen. Siden begyndelsen af 2020'erne er antallet af ladcykler steget med ca. 33 %, og bl.a. derfor er der i 2024 etableret 1.760 almindelige cykelparkeringspladser og 166 parkeringspladser til ladcykler.

Københavnerne havde i 2024 137.900 biler, hvilket er en reduktion på 1,2 % siden sidste opgørelse i 2023. Det samme er gældende for bilejerskabet i København. I 2024 var der 251 biler per 1.000 voksne københavnere, hvilket er et fald fra 257 i 2023. Det er andet år bilejerskabet falder. Bilejerskabet på bydelsniveau varierer meget, og er højest i Brønshøj-Husum (353) og lavest på Nørrebro (191).

Biljere vælger i fortsat stigende grad en elbil. I 2024 steg antallet af københavnernes elbiler fra 6.500 til 10.630. Antallet af elbiler voksede således med 64 %, og på de offentlige parkeringspladser er der i 2024 2.850 ladepunkter til elbiler. Siden 2023 er der således kommet 992 nye ladepunkter til. 42 af dem er lynladere.

Mængden af delebiler med og uden fast stamplads er, på trods af at delebilsoperatøren Share Now lukkede i København i februar 2024, kun reduceret minimalt. Der var ca. 1.940 delebiler med og uden fast stamplads på gaden i 2024 mod 1.970 i 2023, hvoraf to tredjedele var elbiler. Dertil er der givet tilladelse til opsætning af 49 ladestandere på parkeringspladser til delebiler med fast stamplads. Der er kommet 90 nye parkeringspladser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje i 2024, og der er etableret 320 eldebilspladser, herunder 100 pladser i eldebilshubs ved trafikknudepunkter.

I 2024 er der også kommet lovhjemmel til at indføre nulemissionszoner i afgrænsede områder.

Langt det meste plangrundlag på mobilitetsområdet og de tilhørende målsætninger udløber i 2025. Derfor har Teknik- og Miljøudvalget igangsat et arbejde med en ny mobilitetsstrategi, dels for at reducere antallet af planer, politikker og strategier fremadrettet, dels for at få sat nye mål og retningslinjer for København i fremtiden via nyt plangrundlag.

God læselyst!

En sammenhængende mobilitetsindsats

Mobiliteten i København fordeler sig på tværs af transportformer, og de fleste københavnere anvender forskellige transportformer i løbet af ugen. De enkelte transportformer kan understøtte hinanden, men også konkurrere om den begrænsede plads i byen. Fremmes én transportform, vil det ofte medføre forringede forhold for én eller flere af de øvrige transportformer. Der kan anvendes forskellige virkemidler til at fremme eller begrænse transportformerne. Dette kan ske ved hjælp af strategisk planlægning og fysiske tiltag, såsom at bygge ny eller ombygge eksisterende infrastruktur. Eller det kan ske ved hjælp af regulering, der har økonomisk eller lovgivningsmæssig effekt, samt ved hjælp af prioriteret drift såsom signaloptimering og vintertjeneste.

Som et ekstra redskab i forhold til forvaltningens indsatser på mobilitetsområdet bruges også undervisning om trafikantadfærd og adfærdspåvirkning gennem infrastrukturtiltag, kommunikation og information.

En helhedsorienteret tilgang til mobilitetsområdet kan øge synergien på tværs af politiske målsætninger, transportformer og trafikale effekter, da der er stor indbyrdes sammenhæng mellem disse. Som eksempel kan konkrete politisk vedtagne mål om at reducere eller fremme transportformerne, tænkes sammen med målet om at antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken reduceres. Løsningerne kan med fordel optimeres og rettes mod både trafiksikkerhed og overflytning af ture fra bil til kollektiv transport, cykling eller gang. Ligeledes er transportformerne gang, cykling og kollektiv transport mere pladsbesparende end personbiler. Disse udleder samtidig mindre CO₂ end biltrafikken, hvorved overflytning af ture i bil til andre transportformer både understøtter Klimaplanens målsætninger, og skaber plads til, at flere personer samlet set kan bevæge sig godt rundt i byen.

Metoder og datakilder

Mobilitetsredegørelsen indeholder tal og data fra forskellige datakilder. Turfordelingen opgøres ud fra DTU's årlige transportvaneundersøgelse (TU), hvis formål er at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd. Undersøgelsen gennemføres løbende hele året med ca. 12.000 danskere, hvoraf ca. 1.500 af de interviewede er københavnere. Opgørelsen af tilbagelagte kilometer for henholdsvis biler og cykler i nærværende redegørelse opgøres både ud fra data fra TU og forvaltningens egne tællinger. Tællingerne foretages to gange årligt over en uge i henholdsvis maj og september som hverdagsdøgntrafik (HVDT). Tilbagelagte kilometer til fods opgøres fra TU, som HVDT for 2024.



Krydset Tietgensgade/Bernstorffsgade,
foto Københavns Kommune

Derudover får forvaltningen hvert andet år udført en undersøgelse blandt københavnere om deres holdninger og tilfredshed med København som cykelby. I den seneste undersøgelse fra 2023/2024 spørges bl.a. til rådighed over cykel, herunder el- og ladcykler. Tallet fra undersøgelsen er ikke opdateret siden sidste års mobilitetsredegørelse.

Som københavnere har man mulighed for at få indflydelse på udviklingen i byen blandt andet via Borgerpanelet. Borgerpanelet giver Københavns Kommune indblik i københavnernes meninger og holdninger om byen, og styrke dialogen med københavnere. Borgerpanelet er både i 2023, 2024 og igen i begyndelsen af 2025 blevet spurgt til holdninger og vaner, hvad angår mobilitet og transportmønstre. Nogle af resultaterne om københavnernes fritidsture fra 2024-undersøgelsen deles i denne redegørelse.

Mobilitetsredegørelsen indeholder desuden en del anden data fra andre forskellige analyser og registre. Datakilden angives derfor som note under de forskellige tabeller og afsnit.

Status på nøgletal

I det følgende gives en status på nøgletal for mobiliteten i København i 2024 sammenholdt med tendenser for udviklingen på mobilitetsområdet over de seneste år. Desuden gøres der rede for Københavnernes cykel- og bilejerskab og for den infrastruktur, der sørger for at københavnere og besøgende kan komme godt igennem byen.

Turfordeling

Andelen af cykelture til, fra og i København er steget fra 27 % i 2023 til 29 % i 2024.

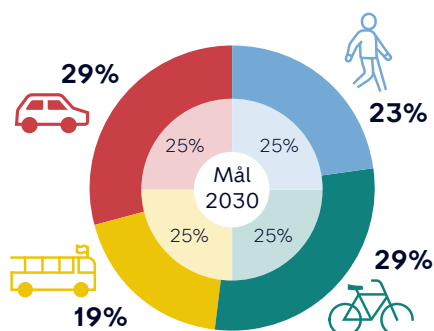
Tilsvarende blev 23 % af alle ture foretaget til fods i 2024, men her er der sket et fald fra 27 % i 2023.

Andelen af ture i bil er uændret fra 2023 til 2024 på 29 %, mens andelen af ture med kollektiv transport er steget fra 17 % i 2023 til 19 % i 2024.

Andelen af ture til fods, der også indeholder løbeture, er således faldet med 4 procentpoint i forhold til 2023. Under COVID-pandemien steg andelen af ture til fods markant og ramte i 2021 37 % af alle ture i København. Siden 2021 har andelen af ture til fods været faldende, og nåede i 2024 et niveau svarende til niveauet før pandemien.

Andelen af ture med kollektiv transport er steget med 2 procentpoint i forhold til 2023. Modsat fodgængerturene, var der et væsentligt fald i andelen af turene med kollektiv transport under COVID-pandemien.

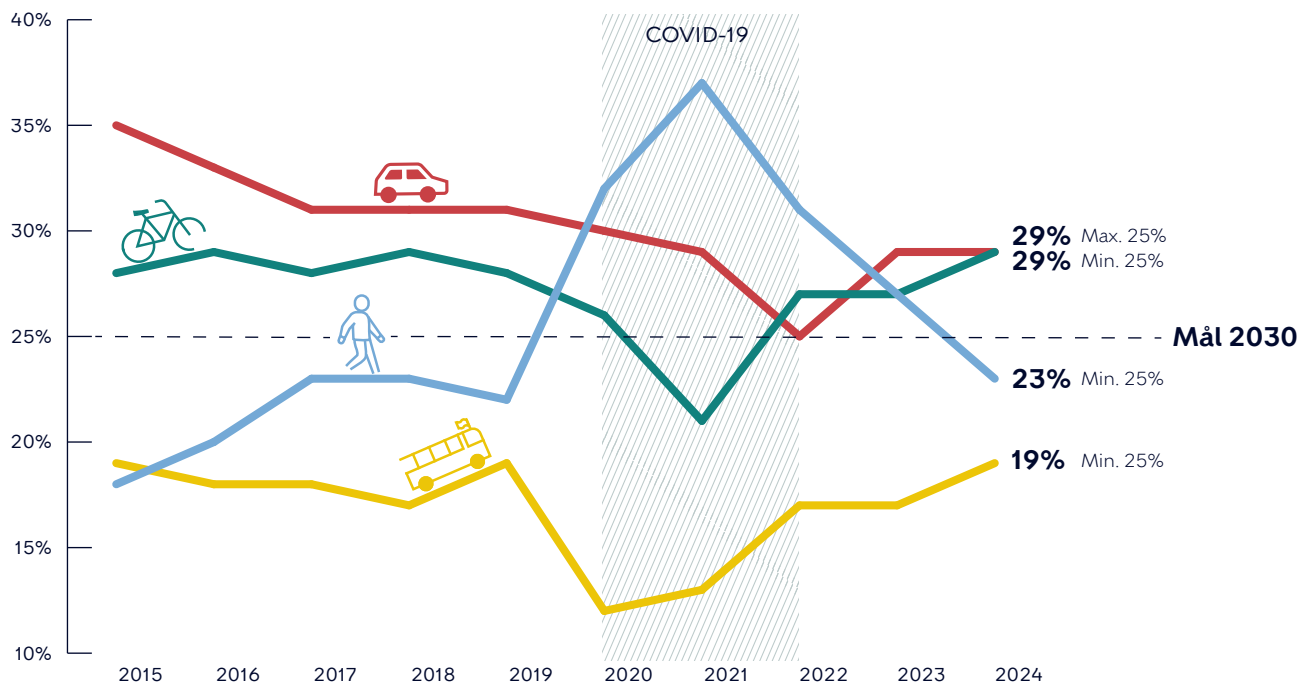
Figur 2 Turfordeling i 2024 med mål (TU)



Med en turandel på 19 % er brugerne i 2024 tilbage i den kollektive transport på niveau med før pandemien. Udover at brugerne har genoptaget turene med kollektiv transport fra før pandemien kan en del af stigningen formodentlig også tilskrives åbningen af M4 metrolinjen til Sydhavn og Valby i 2024.

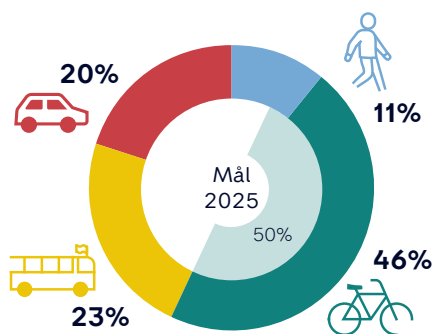
Kommuneplan 2024 indeholder samme målsætninger for turfordelingen fordelt på de forskellige transportformer, som den tidligere kommuneplan. Det vil sige at bilens andel højst skal udgøre 25 % af alle ture til, fra og i København i 2030, mens kollektiv transport, cykling og gang hver især som minimum skal udgøre 25 %.

Figur 1 Udvikling i turfordeling 2015-2024 (TU)



I tråd hermed er det målsætningen i KBH2025 Klimaplanen, at andelen af ture til fods, på cykel eller med kollektiv transport til sammen skal udgøre mindst 75 % af alle ture i København. Den samlede andel for de tre transportformer er uændret fra 2023, og udgør stadig 71 %. Fortsat flere skal således motiveres til at vælge et andet transportmiddel end bilen, når de skal transportere sig til, fra eller rundt i København, hvis målsætningerne om turfordelingen fra Kommuneplanen og Klimaplanen skal opnås i 2030.

Figur 3 Turfordeling til arbejde og uddannelse i København i 2024 med mål (TU)



Ture til arbejde og uddannelse

I 2024 blev 46 % af turene til arbejde eller uddannelse i København foretaget på cykel. Dette er en stigning fra 45 % året før. Tilsvarende blev 11 % af turene foretaget til fods, 23 % foregik med kollektiv transport og 20 % i bil.

Med en stigning i andelen af cykelture til arbejde eller uddannelse fra 45 % i 2023 er vi et lille skridt tættere



Cykelgade i Vendersgade, foto Københavns Kommune

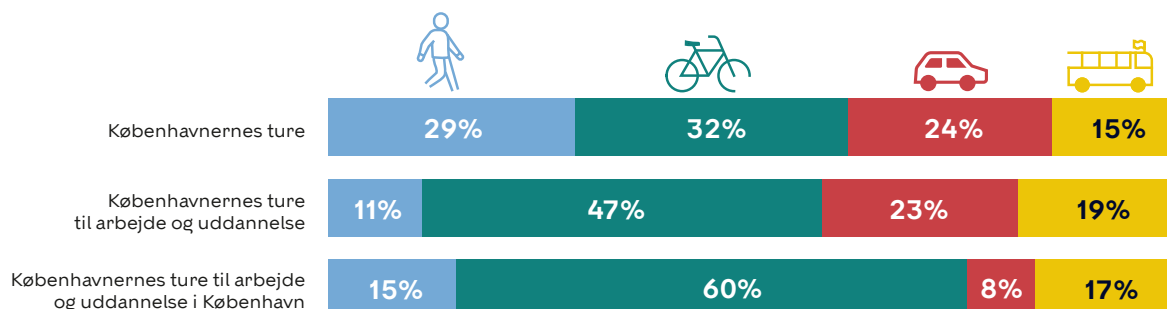
på målsætningen i Københavns Kommunes Cykelstrategi, om at minimum 50 % af turene til og fra arbejde eller uddannelse i København foretages på cykel i 2025.

Københavnernes ture

Selvom københavnernes fortsat transporterer sig meget til fods og på cykel, er gangs andel af alle københavnernes ture faldet markant fra 35 % i 2023 til 29 % i 2024. Omvendt er cykling blandt københavnernes ture steget fra 29 % i 2023 til 32 % i 2024. 24 % af københavnernes ture foretages i bil, hvilket er en stigning på ét procentpoint fra 2023, og 15 % af turene foretages med kollektiv transport, som ligeledes er en stigning fra 13 % i 2023.

Ser man udelukkende på københavnernes ture til arbejde eller uddannelse, foretrækker en væsentligt større del af københavnernes cyklen som transportmiddel. Københavnernes ture til arbejde eller uddannelse fordeler sig i 2024 med 11 % til fods, 47 % på cykel, 19 % med kollektiv transport og 23 % i bil.

Figur 4 Københavnerens ture, københavnernes ture til arbejde og uddannelse, københavnernes ture til arbejde og uddannelse i København (TU)



For dem, som både bor og arbejder eller studerer i København, er der en endnu større andel som vælger en aktiv transportform som gang eller cykling til arbejde/uddannelse. Her var det 15 % der gik, 60 % cyklede, 17 % benyttede tog kollektiv transport, mens 8 % valgte bilen i 2024.

Til fritidsture, som starter og/eller slutter i København er den foretrukne transportform gang, der udgør 39 % af turene. 20 % af fritidsturene foretages på cykel, 15 % med kollektiv transport og 26 % i bil.

For Københavnerne korte fritidsture, op til 5 km, der ses på figur 5, viser en borgerpanelsundersøgelse fra februar 2024, at 75 % cyklede, 74 % benyttede kollektiv transport, 42 % gik og 17 % bruge bil. Til de længere ture, som fremgår af figur 6, fx ture til sommerhus, benyttede 57 % bilen og 47 % kollektiv transport. Til de længere ture i fritiden omtales privatbilen ofte som det eneste alternativ, der kan opfylde krav og behov til turen. Se figur 6.

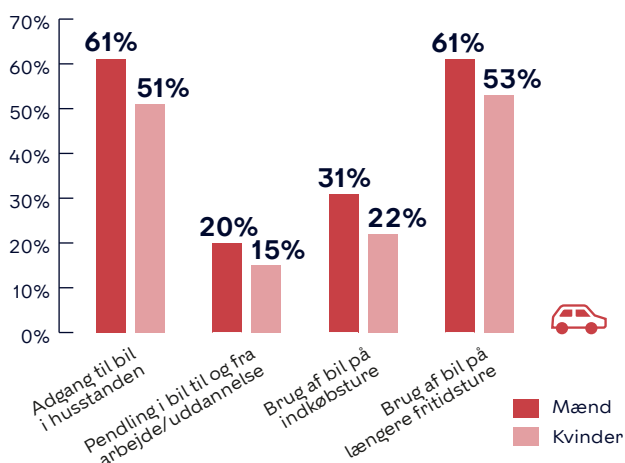
Mobilitetsvaner på tværs af køn

Samme borgerpanelsundersøgelse viste kønslige forskelle på københavnerne mobilitetsvaner mellem mænd og kvinder.

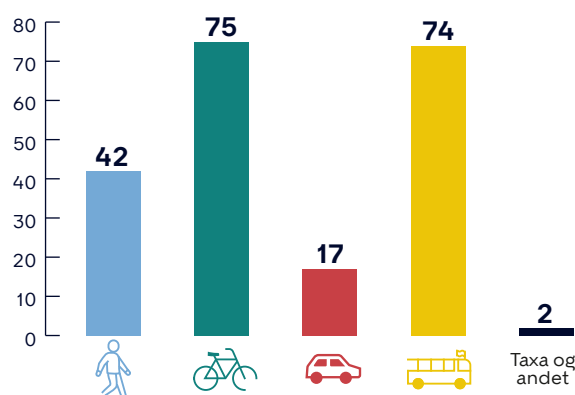
Samlet set havde 55 % af respondenterne egen bil eller bil i husstanden. Fordelt på køn har mænd (61 %) i højere grad adgang til bil i husstanden end kvinder (51 %). Mænd (20 %) er mere tilbøjelige til at pendle i bil til og fra arbejde/uddannelse end kvinder (15 %). Se figur 7.

Mens gang og cykling er de mest hyppige transportformer til indkøb for både kvinder og mænd, er kvinder (22 %) mindre tilbøjelige til at benytte bilen til indkøbsture af dagligvarer end mænd (31 %).

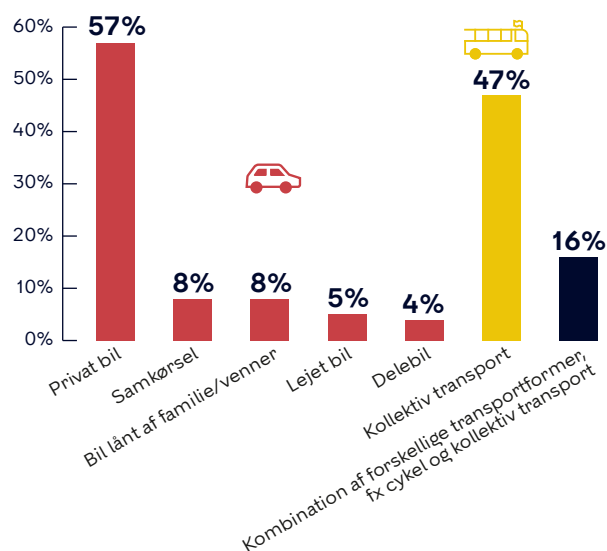
Figur 7 Kønsforskelle ved brug af bil, Københavns Borgerpanel 2024



Figur 5 Københavnerne korte fritidsture på op til 5 km (op til tre svar muligt), Københavns Borgerpanel 2024



Figur 6 Københavnerne længere fritidsture (op til tre svar muligt), Københavns Borgerpanel 2024



På længere ture i fritiden er bilen det mest benyttede transportmiddel af både mænd (61 %) og kvinder (53 %). Kvinder (52 %) er mere tilbøjelige til også at vælge kollektiv transport til længere fritidsture end mænd er (41 %).

Tilbagelagte kilometer

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

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

I figur 8 ses det, at TU-data har større udsving fra år til år sammenlignet med forvaltningens opgørelsesmetode. Forvaltningens metode bygger på vejnettet i COMPASS. Til trods for statistisk usikkerhed og årlige udsving ligger begge opgørelsesmetoder på nogenlunde samme niveau for de tilbage lagte km i perioden 2017-2024.

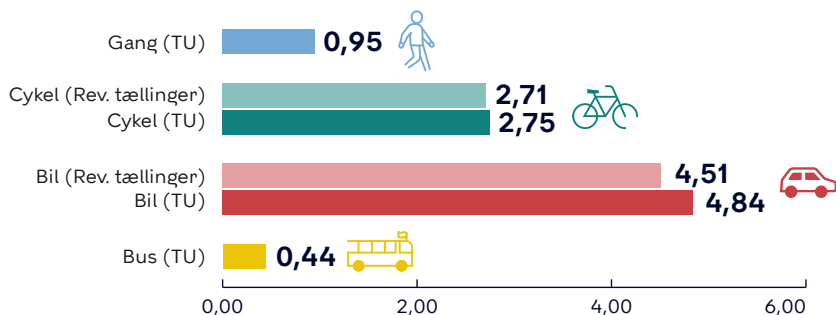
Forvaltningen fortsætter arbejdet med at gøre data og opgørelsesmetoden mere retvisende bl.a. via automatiske tællesystemer, som løbende opsættes langs de københavnske veje, cykelstier og fortove.

Trafikarbejdet for 2024 fremgår af figur 9, og viser mindre forskelle i tilbagelagte kilometer for såvel biler som cykler fra de to opgørelser, hvilket formodentlig kan tilskrives de forskellige metodiske tilgange og usikkerhed ved begge metoder.

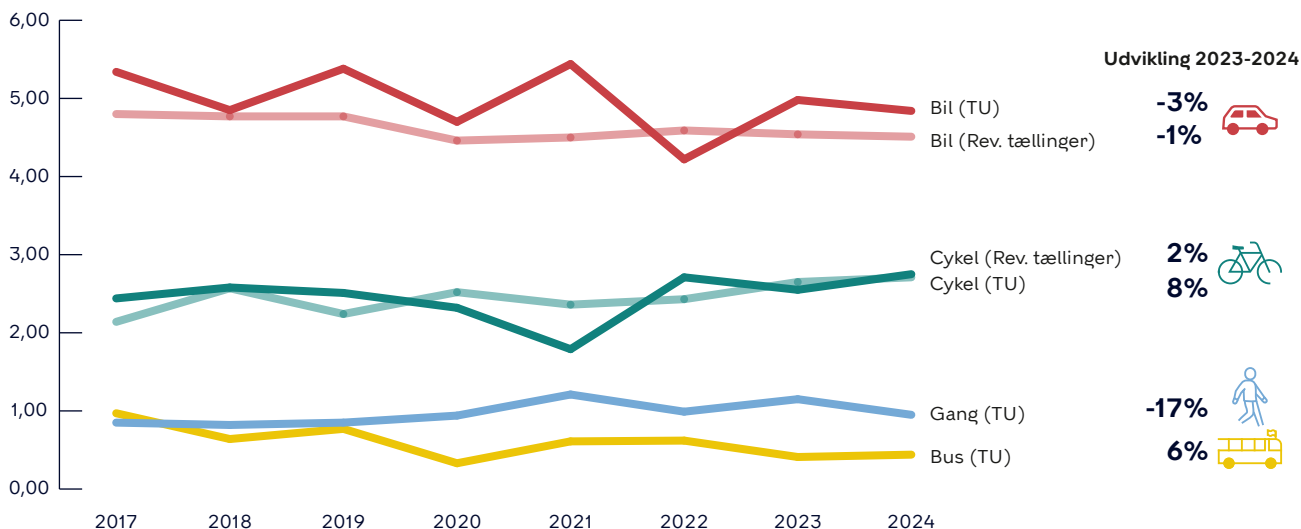
Ifølge TU blev der i 2024 tilbagelagt 2,75 mio. km per hverdag på cykel og 4,84 mio. km i bil. Det er en lille stigning i cykeltrafikken, og et mindre fald i biltrafikken i forhold til 2023. Forvaltningens egne tællinger af cykel- og biltrafikken følger samme tendens med en lille stigning i cykeltrafikken til 2,71 mio. km per hverdag, og et lille fald i biltrafikken til 4,51 mio. km per hverdag.

Der blev desuden gået 0,95 mio. km per hverdag i København. Dette tal er faldet fra 1,15 mio. km i 2023.

Figur 9 Tilbagelagte mio. km per hverdag i 2024, TU og forvaltningens tællinger



Figur 8 Udvikling i tilbagelagte mio. km per hverdag 2017-2024, TU og forvaltningens tællinger



Det daglige antal kilometer gået var særligt højt i 2021 og 2023. Over en tiårig periode har de tilbagelagte km til fods været let stigende.

Der blev i København tilbagelagt 0,44 mio. km med bus i 2024, og viser en let faldende tendens i trafikarbejdet for bus i København over de seneste ti år.

Med Kommuneplan 2024 fik Københavns Kommune en ny målsætning, om at biltrafikken skal reduceres med 2 % årligt. I 2024 blev der ifølge TU kørt 4,84 mio. kilometer i bil per hverdag. Til sammenligning blev der kørt 4,96 mio. kilometer per hverdag i 2023. Tages der udgangspunkt i forvaltningens egne tællinger blev der kørt 4,51 mio. km i bil per hverdag i 2024 og 4,54 mio. km per hverdag i 2023. Der er således sket et fald i biltrafikken på 1-3 % i 2024 afhængig af datakilden.

Trafikken om Indre By og ved kommunegrænsen

Forvaltningen foretager manuelle tællinger to gange årligt både ved kommunegrænsen, og rundt om Indre By i en ring langs Søerne og Inderhavnen.

I 2024 er cykeltrafikken ved kommunegrænsen steget siden sidste år, mens biltrafikken er faldet. Antallet af cyklister på hverdage lå i 2024 på 74.020 sammenlignet med 67.280 i året før. Desuden er der talt 537.700 motorkøretøjer på hverdage sammenlignet med 540.700 i 2023.

Forvaltningen begyndte at tælle trafikken tilbage i 1970'erne, og udviklingen over tid fremgår af figur 10. Over en 10-årig periode er cykeltrafikken over kommunegrænsen steget 19 procentpoint, mens biltrafikken er steget under 1 procentpoint i samme periode. Siden 1970 er biltrafikken til gengæld steget 37 procentpoint og 28 procentpoint for cykeltrafikken ved kommunegrænsen.

For den trafikale udvikling rundt om Indre By er der igen i 2024 registreret mere cykeltrafik end biltrafik. I 2024 var der over 46.000 flere cyklister end biler på hverdage inden for sø- og havnesnittedet, hvilket også betyder, at cykeltrafikken er steget med 15 procentpoint gennem de seneste 10 år og modsat, at biltrafikken er faldet med 14 procentpoint.

Siden 1970 er udviklingen i cykeltrafikken steget med 165 procentpoint og biltrafikken er reduceret med 37 procentpoint i samme periode.

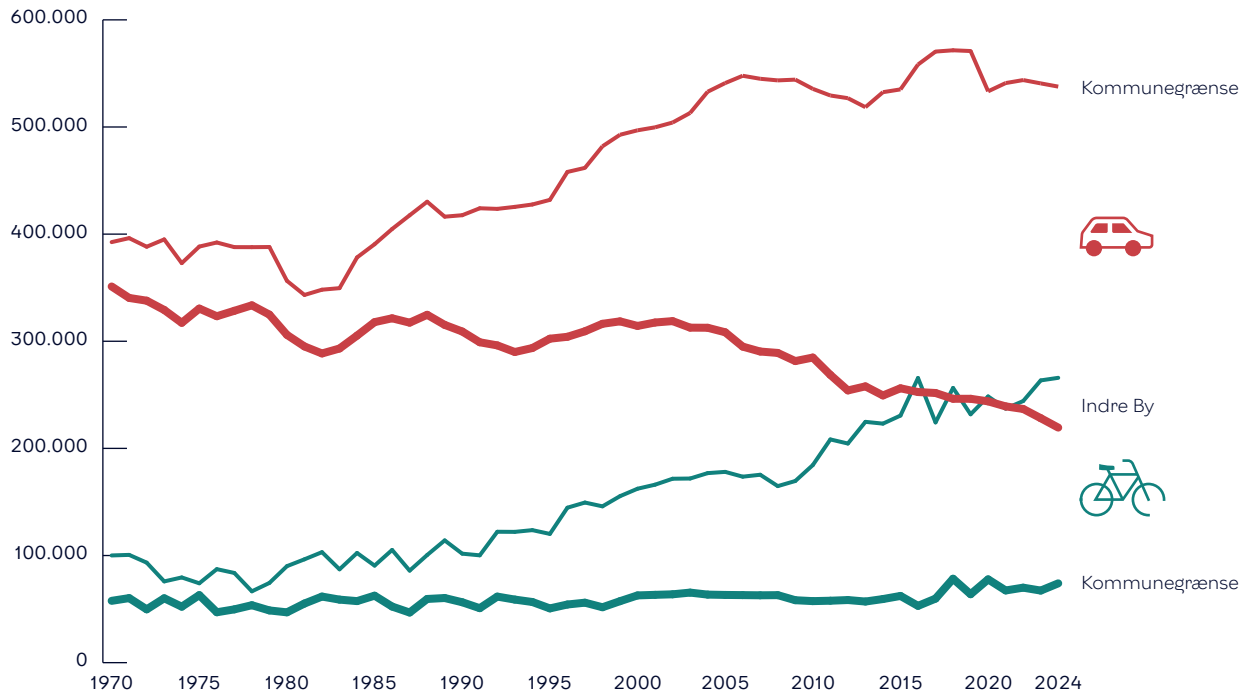
Antallet af lastbiler og varebiler har været faldende siden 2015 både over kommunegrænsen og ved Indre By. Antallet af lastbiler er faldet med ca. 7 procentpoint over kommunegrænsen og 19 procentpoint rundt om Indre By siden 2015.

Også antallet af varebiler er faldet med 15 procentpoint over kommunegrænsen og 24 procentpoint i Indre By over den samme 10-årige periode, hvilket fremgår af figur 11.

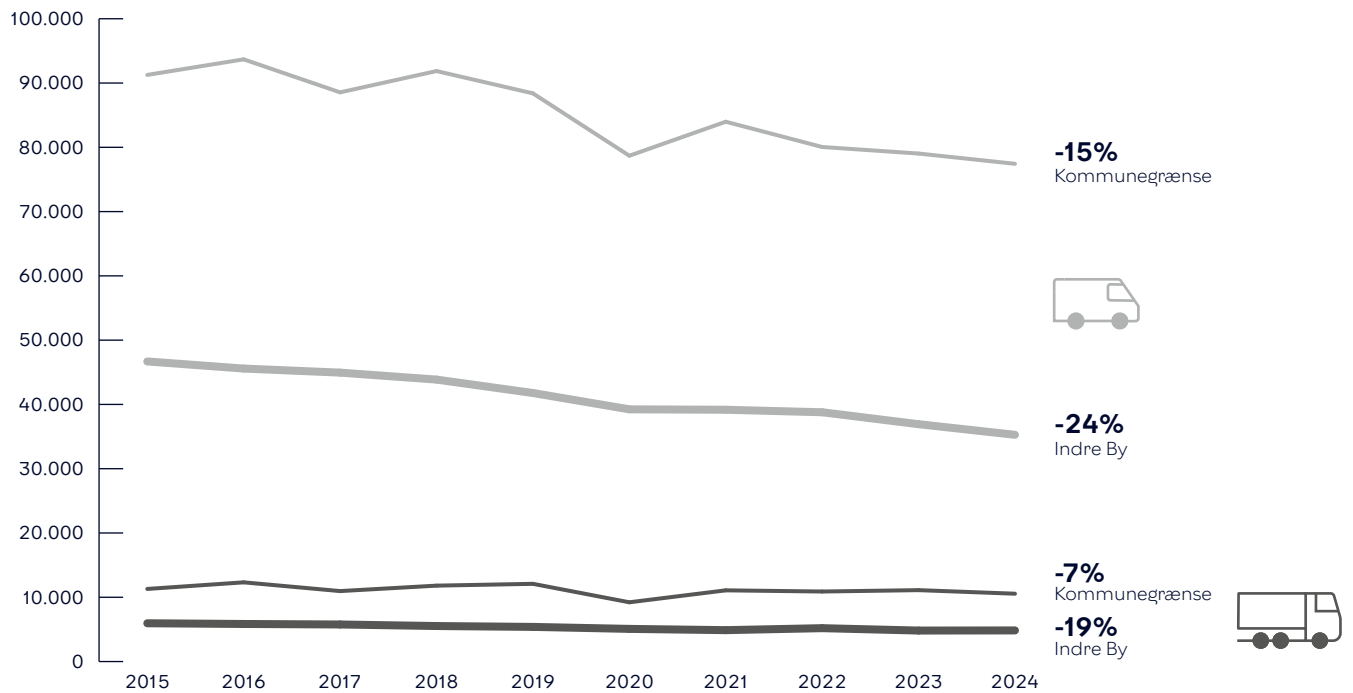


Amager Boulevard, foto 'Sekretariatet for Supercykelstier'

Figur 10 Bil- og cykeltrafik gennem Indre By og kommunegrænsen, 1970-2024



Figur 11 Vare og lastbiltrafik gennem Indre By og over kommunegrænsen 2015 - 2024



Cykel- og bilbestand

Ud fra et gennemsnit af data fra 2022 og 2024, ejede københavnere 744.500 cykler. Ud af disse cykler er 33.200 af dem elcykler og ca. 39.000 ladcykler. Således fortsætter den stigende tendens i antallet af elcykler og ladcykler fra tidligere år.

Tilsvarende ejede københavnere i 2024 137.900 biler, hvilket også inkluderer leasede biler. Bestanden af privatejede biler falder således for andet år i træk. Der er dog stadig 22 % flere biler i 2024 i forhold til 10 år tidligere. Til sammenligning er indbyggertallet kun steget med 13 % i samme periode.

Bilejerskabet opgøres som antallet af privatejede biler per 1.000 indbyggere over 18 år. I 2024 var der 251 biler per 1.000 voksne københavnere. Tendensen følger udviklingen i den samlede bilbestand. Med en faldende bilbestand og stigende indbyggertal er bilejerskabet faldet med 6 % siden 2022, hvor udviklingen toppede. Bilejerskabet er højest i Brønshøj-Husum og lavest på Nørrebro med henholdsvis 353 og 191 biler per 1.000 indbyggere over 18 år.

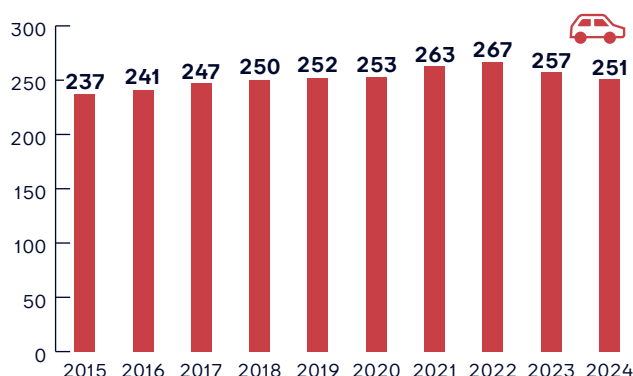
Mens den samlede privatejede bilbestand er faldet (tabel 1), er andelen af eldrevne biler steget markant. I 2024 var der 10.630 (primo 2025: 17.899 if. DST Bil54) private elbiler og 5.441 (primo 2025: 5.696 if. DST Bil54) plugin-hybridbiler i København. Det er en stigning på 150 % i forhold til 2022 for elbiler. I de seneste tre år er antallet af elbiler i København firedoblet og el- og plug-in hybridbiler udgør i dag 12 % af alle privatejede biler i kommunen.

Tabel 1 udviklingen i Cykel- og bilbestand

Kategori	Antal 2024	Udvikling 2022-24	Udvikling 2015-24
Indbyggere	667.600	2 %	13 %
Heraf indbyggere over 18 år	556.700	3 %	
Cykler i alt*	744.500	0,5 %	13 %
Heraf elcykler*	33.200	48 %	
Heraf ladcykler*	39.000	33 %	
Delecykler i alt (der er givet tilladelse til)	8.720	24 %	
Privatejede biler i alt	137.900	-3 %	22 %
Heraf elbiler	10.630	150 %	
Heraf plug-in hybridbiler	5.440	53 %	
Bilejerskab	251	-6 %	
Delebiler i alt	4.920	56 %	
Heraf delebiler med fast stamplads	678	36 %	
Heraf eldebiler	8	-11 %	
Heraf delebiler uden fast stamplads	1264	-5 %	
Heraf eldebiler	1264	13 %	
Heraf nabo-til-nabo biler	2978	16 %	
Heraf eldebiler	373		

* Undersøgelsen udarbejdes hvert 2. år og data beregnes som et gennemsnit af to surveys

Figur 12 Udvikling i Bilejerskabet de seneste ti år (antal biler per 1.000 voksne københavnere)



Tabel 2 Bilejerskabet på bydelsniveau (antal biler per 1.000 voksne)

Bydele	Bilejerskab i 2024
Brønshøj-Husum	353
Vanløse	331
Valby	273
Østerbro	261
Amager Øst	259
Indre By	250
Amager Vest	248
Bispebjerg	238
Vesterbro-Kongens Enghave	213
Nørrebro	191

Delemobilitet

Der er samlet set kommet lidt flere delebiler på vejene i København siden 2023. Der var ca. 4.900 delebiler til rådighed i 2024, herunder både delebiler med og uden fast stamplads samt nabo-til-nabo biler. Mens antallet af delebiler med fast stamplads har været støt stigende, er der kommet lidt færre delebiler uden fast stamplads, også kaldet bybiler. Der er var ca. 1.940 delebiler med og uden fast stamplads i 2024 imod ca. 1.970 i 2023.

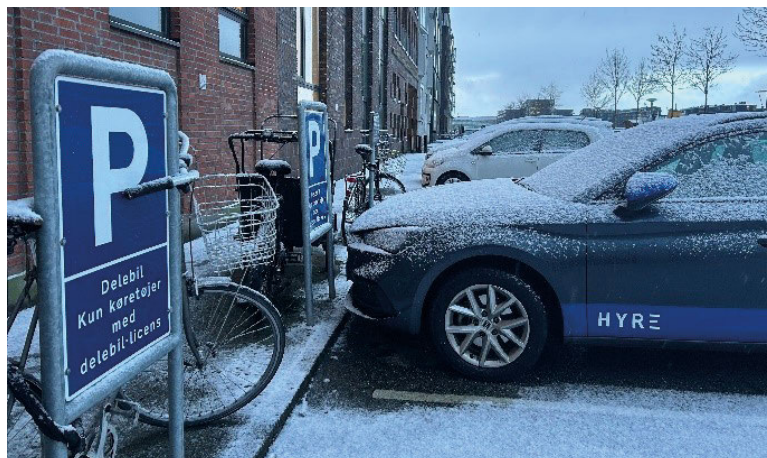
I februar 2024 lukkede delebilsoperatøren ShareNow, som havde 700 bybiler på gaden, ned i København. Reduktionen af antallet af bybiler, der kom med lukningen af ShareNow i København er tilnærmelsesvis, men ikke fuldt opvejet af nye bybiler fra andre udbydere. Samlet set er der ca. 300 flere delebiler på gaden i København i 2024 i forhold til 2023. En tredjedel af delebilerne var elbiler i 2024, heraf er langt størstedelen delebiler uden fast stamplads. Kun 8 ud af 680 delebiler med fast stamplads var elbiler i 2024. Der er i slutningen af 2024 givet tilladelse til flere delebilsoperatører til opsætning af i alt 49 ladestandere (98 ladepunkter) til delebiler med fast stamplads. Der forventes således at komme en del eldelebil med fast stamplads på gaden i løbet af 2025.

Der er ligeledes kommet flere udlejningscykler og cykler på abonnement i København, hvilket måske kan forklare antallet af privatejede cykler totalt ikke er steget.

Fra 2023 til 2024 er der sket en stigning på 17 % i antallet af tilladte udlejningscykler fra følgende fem operatører: Donkey Republic, Lime, Tier Dott, Bolt og Kinto. Udlejningscykler kan være et fleksibelt supplement til traditionelle privatejede cykler, hvis fx cyklen er flad en morgen, eller som first mile/last mile transport til og fra stationen. Delecykler er også populære blandt byens turister og expats.

Udviklingen i antallet af brugere var på sit højeste i efteråret 2024, og det er især københavnere i 20'erne og 30'erne, der benytter sig af delecycler. Gennemsnittet for en cykeltur på delecyckel er lidt over 2 km. Forvaltningen vurderer at brugen af almindelige delecycler overstiger brugen af elcykler, hvis man ser på antal ture per cykel per dag.

Da det offentlige areal til opstilling af udlejningscykler er begrænset, giver Teknik- og Miljøforvaltningen hvert år tilladelse til, hvilke og hvor mange cykler, der må opstilles, hvilket fremgår af tabel 3.



Parkeret delebil, foto Københavns Kommune

Tabel 3 Antal tilladte udlejningscykler i København

Operatør	Antal tilladte cykler i 2024	Antal cykler i drift
Lime	2.500 + (3.200 løbehjul)	2.500 + 1100 løbehjul
Donkey Republic	2.680	2.305 alm cykler + 375 elcykler
Tier Dott	1.700	*
Bolt	1.300	1.300
Kinto	540	**

* Data ikke tilgængeligt

** Data ikke tilgængeligt. Kinto lukker ned for deres delecycler i 2025.

Eksisterende infrastruktur

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

Parkeringspladser

I 2024 er der etableret 1.760 nye almindelige cykelparkeringspladser og yderligere 166 parkeringspladser særligt til ladcykler.

Der er i februar 2025 registreret ca. 123.000 kommunale bilparkeringspladser i København. Heraf ligger 75.000 på offentlig vej og 48.000 på privat fællesvej. Kommunen lejer yderligere 1.065 parkeringspladser i private parkeringshuse (opgjort den 31.12 2024).

Der er kommet 90 nye parkeringspladser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje i 2024, og der er etableret 320 eldebilspadser, herunder 100 pladser i eldebilshubs ved trafikknudepunkter.

Der er opsat 992 ladestandere på offentlige veje i 2024, og der er således i alt 2.850 elkøretøjspladser med tilhørende ladestander i Københavns Kommune. Heraf er 42 med lynladere.

En detaljeret opgørelse af bilparkering på bydelsniveau findes i bilag 1.

Cykelstier

Ved udgangen af 2024 var der etableret 398 km cykelsti. Heraf er der fortsat 66 km Grønne Ruter og 64 km supercykelsti i Københavns Kommune, hvilket fremgår af tabel 4.

Tabel 4 infrastruktur og parkering til cykler og biler i København, Forvaltningens egne opgørelser

Kategori	2021	2022	2023	2024	Mål 2025
Cykelstier i alt (km)	388	392	397	398	423
Cykelbaner i alt (km)	33	33	33	33	18
Grønne Cykelruter i alt (km)	65	65	66	66	115
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt (km)	35	55	64	64	-
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt (km)	177	228	244	244	850+*
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år)	6	19	5	8	-
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	1.800	1.100	1.140	1.760	37.000-72.000
Ladcykelparkering anlagt (antal per år)			60	166	-
Bilparkering på offentlige arealer	126.310	125.857	125.400	123.000	-
Kommunens lejede pladser i private parkeringshuse				1.065**	
Erhvervsparkering				463	
Antal delebilspadser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje	281	494	674	764	
Antal eldebilspadser (foreløbigt uden ladestandere)				320	
Antal elkøretøjspladser med tilhørende ladestandere på offentlige veje	1.141	1.471	1.858	2.850	

* Mål for 2045 fra Visionsplan - Supercykelstier

** Opgjort den 31. december 2024

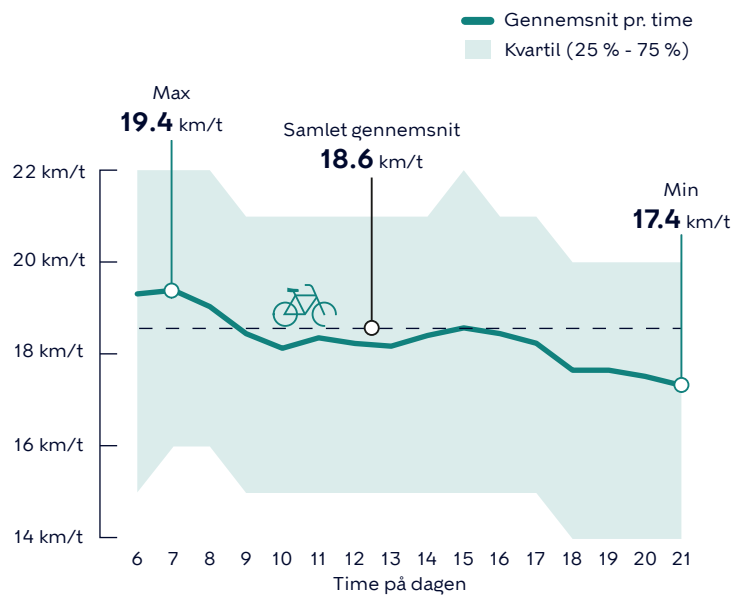
Flow på cykelstien

Som noget nyt er hastighedsdata for cykeltrafikken i København baseret på cyklisteres målte hastighed ud for 10 cykelbarometre, som er opsat på udvalgte strækninger i København. Resultaterne, er baseret på knap 290.000 individuelle målinger fra de 10 cykelbarometre.

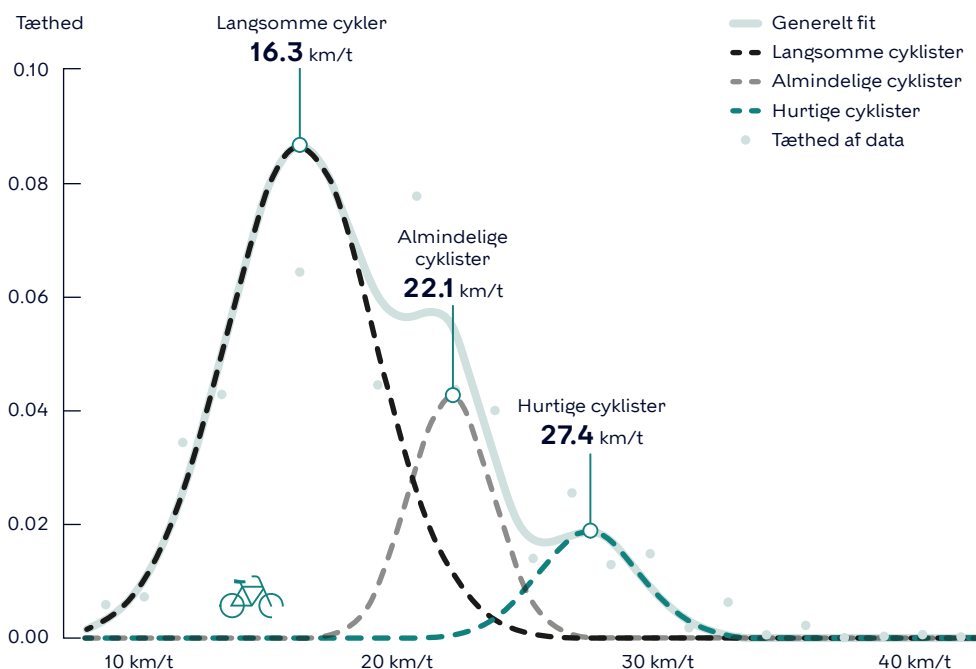
Flowet for cyklisterne, særligt i myldretiden, er påvirket af kapacitetsudfordringer på flere cykelstier, hvilket også afspejles i de målte hastigheder. Den normale hastighed for grøn bølge mellem trafiksignalerne er sat til 20 km/t. Gennemsnitligt passer data, særligt om morgenen, godt med 20 km/t, mens det er for højt om eftermiddagen (se figur 13). Gennemsnittet for hele døgnet er målt til 18,5 km/t, som dermed er lavere end 20 km/t. Ses der nærmere på tallene, er 20 km/t for højt for langt de fleste cyklister (se figur 14). Grafen viser, at der er tendens til tre kategorier af cykelhastigheder: Langsomme, almindelige og hurtige cyklister.

Datasættet er forsat meget nyt. Forvaltningen fortsætter med at indsamle og kvalificere data og på den baggrund vurdere behovet for at optimere samordningen af signaler for cykeltrafikken yderligere på udvalgte strækninger og særligt i myldretiden. Det betyder, at der ses på hvilken hastighed, som er den mest optimale for at få flest cyklister med over for grønt og med færrest stop på en vejstrækning.

Figur 14 Samlet cykelhastighed som gennemsnit per time



Figur 13 Hastighedsfordeling for cyklister. Grafen viser tætheden af cyklisteres hastigheder (km/t) opdelt i tre grupper: langsomme, almindelige og hurtige cyklister



Rejsetid i bil

Forvaltningen indsamler data, målt via sensorer om rejsetider i bil, dvs. den tid det tager at komme fra A-B, på udvalgte strækninger inklusive ventetid og forsinkelser i kryds. Rejsetiden giver en indikation af trængslen i København.

Figur 15 og tabel 5 viser bilernes hastighed og rejsetider på otte udvalgte strækninger, som er vist på figur 15. I tabel 5 ses de gennemsnitlige kørehastigheder og rejsetider i begge retninger på de udvalgte strækninger for hverdagsdøgn i 2025 sammenlignet med kørehastigheder og rejsetider for hverdagsdøgn i 2023.

Gennemsnitshastigheder og rejsetider påvirkes af en lang række faktorer som fx køddannelser, vejarbejder, vejens udformning eller grønne bølger på strækningen.

Figur 15 Illustrering af udvalgte strækninger



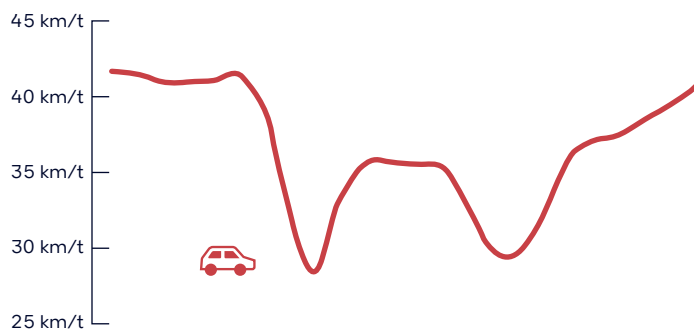
Tabellen viser også, hvordan hastigheden falder, hvis rejsetiden stiger. På fem ud af de otte strækninger er rejsetiden steget marginalt i 2025 sammenlignet med 2023 og hastigheden tilsvarende er faldet.

Den gennemsnitlige rejsetid stiger i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, og rejsehastigheden falder tilsvarende, hvilket indikerer trængsel på vejene.

Men også i løbet af dagen opnår bilisterne ikke den hastighed, der er mulig i aften og nattetimerne, hvilket ses af figur 16, der viser et gennemsnit af kørehastigheden for bilister på et gennemsnitshverdagsdøgn i 2025 på de otte udvalgte strækninger. Det indikerer igen, at der i gennemsnit er mange biler på de københavnske veje indenfor traditionel arbejdstid.

Det ses ligeledes ved, at fx. vejarbejder og uforudsete hændelser hurtigt kan skabe længere køretid i de områder af byen, hvor der er større vejarbejder i gang.

Figur 16 Gennemsnitshastighed for bilister på udvalgte strækninger over et gennemsnitshverdagsdøgn.



Tabel 5 Bilers hastighed og rejsetider på udvalgte strækninger

Strækning	Længde (km)	Rejsetid 2023 (min.)	Rejsetid 2025 (min.)	Hastighed 2023 (km/t)	Hastighed 2025 (km/t)
Amager Boulevard <-> Bella Center	3,33	5,3	5,4	37,6	36,7
Amager Boulevard <-> Kongelundsvej	2,72	5,3	5,3	30,7	31,0
Ring 2 Nord, Borups Alle <-> Tuborg Havn	5,11	9,5	9,3	32,2	32,9
Ring 2 Syd, Kongens Nytorv <-> Folehaven	7,87	13,0	13,6	36,3	34,7
Ring 2 Vest, Borups Alle <-> Folehaven	6,43	10,4	11,0	37,3	35,0
Ring 2 Øst, Kongens Nytorv <-> Tuborg Havn	5,88	10,4	10,5	34,0	33,7
Ryparken <-> Rådhuspladsen	4,95	9,3	9,3	32,0	32,0
Rådhuspladsen <-> Utterslev Mose	6,44	9,9	10,1	39,1	38,2

Fordeling af arealet mellem husene

Størstedelen af den daglige transport foregår på veje, cykelstier, fodgængerarealer og via byens torve og pladser, som tilsammen udgør arealet mellem byens huse.

Ud af det samlede areal mellem byens huse udgør kørebaner 49 %. Her foregår færdslen primært for biler, lastbiler og busser mv, men også for en vis mængde cyklister. Cyklister har ligeledes adgang til cykelstier og cykelbaner, som udgør 6 % af arealet mellem byens huse. Dertil kommer 4 % cykel- og gangstier, som typisk er fællestier adskilt fra det øvrige vejnet.

Gående, kørestolsbrugere med flere har adgang til fodgængerarealer, som udgør 31 % af arealet mellem byens huse. Heraf er 26 % fortov langs vej herunder gågader og 5 % andet areal som torve og pladser.

I opgørelsesmetoden er øvrige byrum udeladt, som bl.a. dækker over grønne områder, legepladser og byrum ved institutioner mv. Fodgængerarealet udgør en relativt stor del af arealet mellem husene, men bliver også udfyldt af mange andre funktioner såsom bænke og udendørsservering, vareudstillinger, ladestander til elbiler, skraldespande, læskure til busstop mm. Dette byrumsinventar er altså ikke fratrukket fodgængerarealet, og dermed kan man ikke aflæse tallet for fodgængerareal, som værende udelukkende til gang, som transportform.

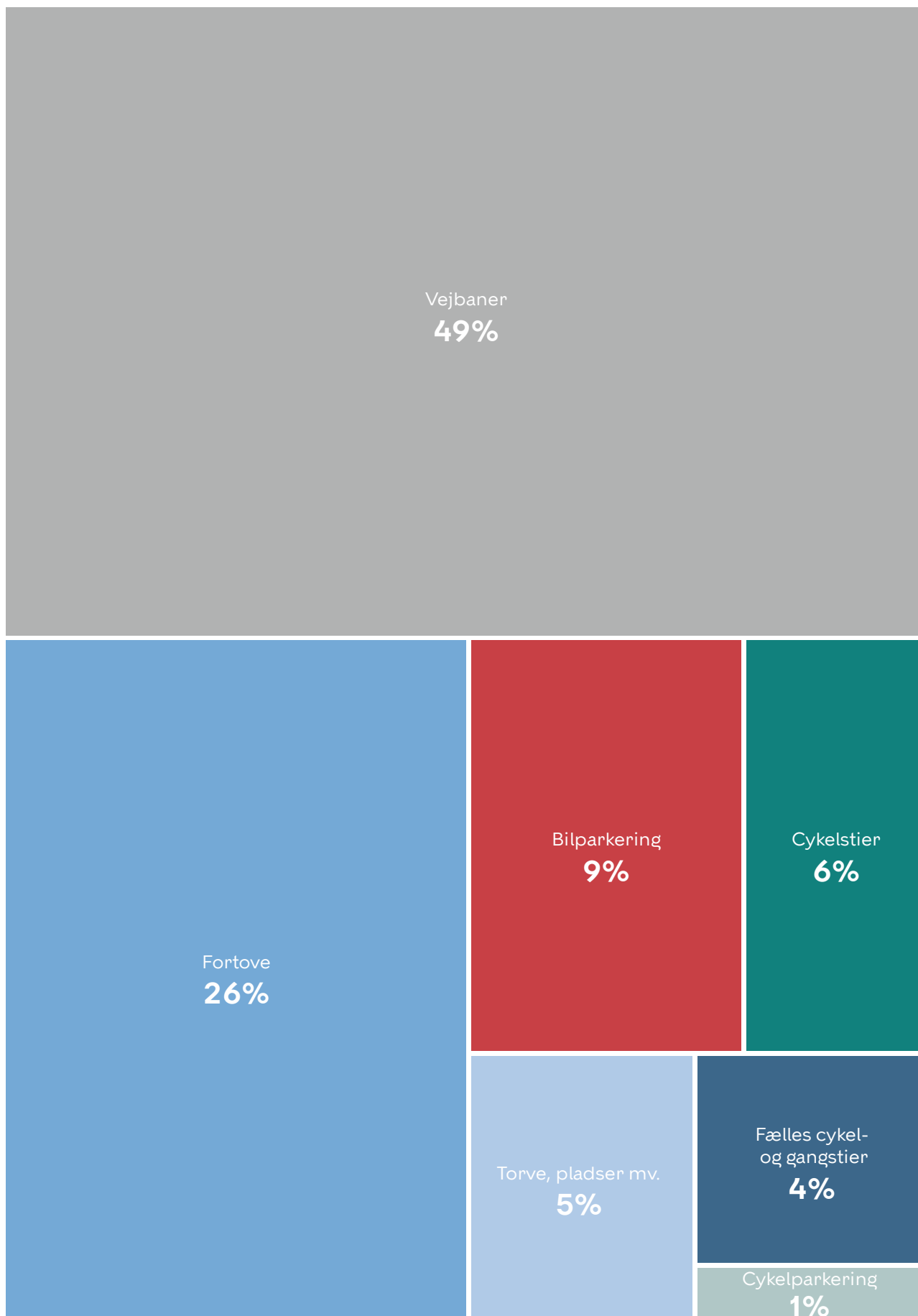
Bilparkering dækker 9 % af arealet mellem byens huse, mod 1 % til cykelparkering.

Arealfordelingen er illustreret på figur 17.

Forvaltningen har i år ikke opdateret analysen, da GeoDanmark data, som danner grundlaget for modellen, er blevet forsinket.



Figur 17 Arealet mellem byens huse





Rådhusstræde, foto Københavns Kommune

Arealfordelingen på bydelsniveau

Vision 'Vores København' fremgår det, at byen skal være for alle, og at funktioner og kvaliteter i byen skal fordeles ligeligt mellem bydelene, så alle københavnere har adgang til de væsentligste daglige funktioner inden for kort afstand af deres bopæl enten til fods eller på cykel.

Det har givet anledning til at se nærmere på arealfordelingen mellem byens huse på bydelsniveau, som også er relevant for de kommende bydelshandleplaner, som forvaltningen i den kommende tid skal udarbejde som udmøntning af visionen.

I figur 18 ses arealfordelingen for de 10 bydele i København.

Det er forskelle bydelene imellem. Eksempelvis er den procentvise andel af kørebaneareal størst på Amager Vest (59 %) og mindst i Vanløse (45 %), hvilket kan forklares ved at Amager Vest rummer mere motorvej sammenlignet med fx Vanløse.

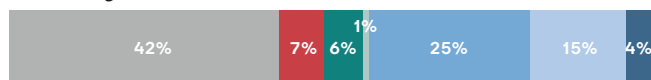
Bilparkeringen er højest på Nørrebro (12 %) og lavest på Amager Vest (5 %), hvilket skyldes at en stor del af Amager Vest huser byudviklingsområdet Ørestad, hvor der findes meget lidt bilparkering på terræn.

Vesterbro-Kongens Enghave og Bispebjerg har den højeste andel af cykelstier (8 %) sammenlignet med Brønshøj-Husum og Amager Øst på 5 %, der har de mindste andele. Ikke så underligt udgør Indre Bys areal en høj andel af torve og pladser (15 %).

Bemærk at arealfordelingen i "arealet mellem husene" udgøres af vejmyndighedens registrering af vejfladen samt manuelt udpegede arealer for torve, pladser og kirkeforpladser, der ikke ligger inden for vejfladen. Dermed indeholder fordelingen fx ikke grønne arealer, villahaver, gårdanlæg, bygninger mm. og skal ikke ses som en total arealkortlægning af bydelene.

Figur 18 Arealfordelingen på de 10 bydele

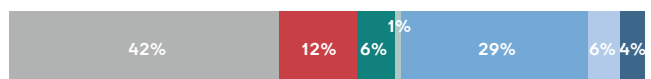
Indre By



Østerbro



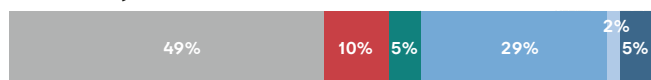
Nørrebro



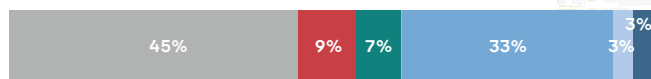
Bispebjerg



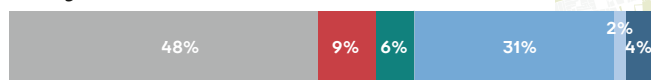
Brønshøj-Husum



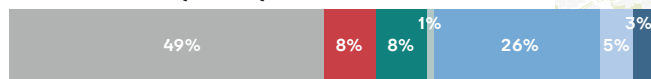
Vanløse



Valby



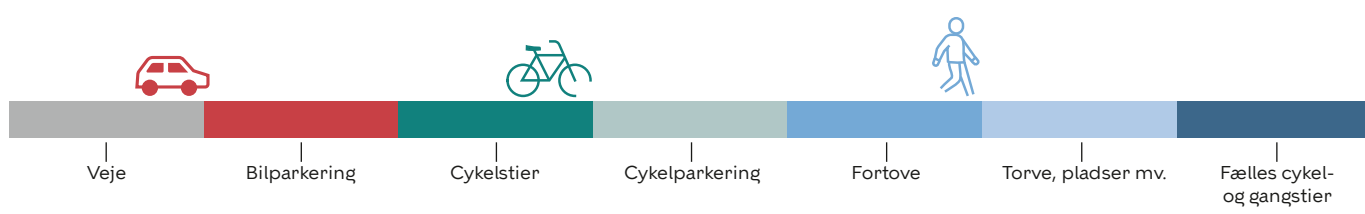
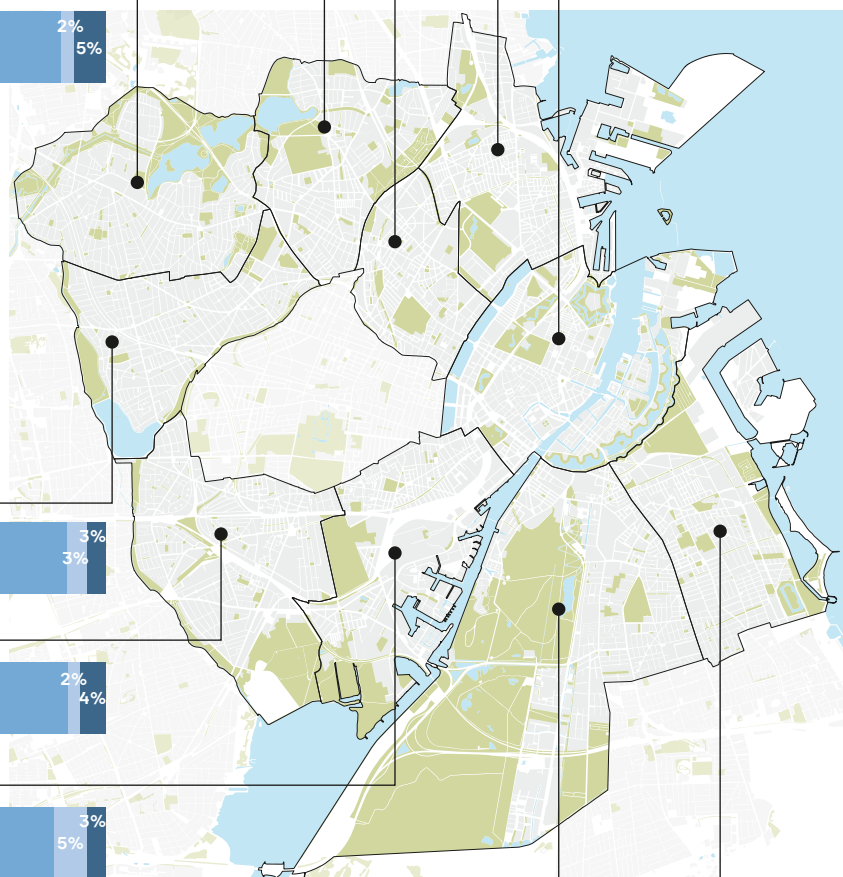
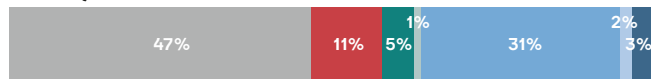
Vesterbro-Kgs. Enghave



Amager Vest



Amager Øst



Mere plads til cykler og fodgængere i Middelalderbyen

I Middelalderbyen skal der være bedre plads til at gå og cykle, men også til at slå sig ned på en offentlig bænk, til at det lokale byliv kan udfolde sig, og til mere grønt mellem de gamle bygninger.

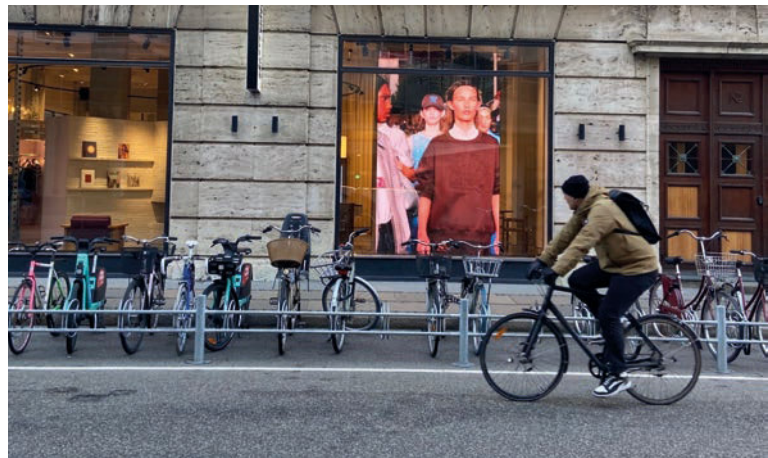
Ændrede parkeringsforhold er første skridt til at virkeliggøre en samlet Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen. Planen fokuserer på at omdanne Middelalderbyen, så de historiske bygninger og byrum træder tydeligere frem, og så der bliver mere plads til at gå, cykle og opholde sig. Det kræver, at bilerne optager mindre plads end i dag. Derfor er der fra 2024 færre parkeringspladser i gaderne. På den frigjorte plads er der kommet flere cykelstativer og på sigt mulighed for at indrette nogle bedre og hyggeligere byrum til københavnere og de besøgende.

Fra 2024 måtte biler i Middelalderbyen kun parkere i de afmærkede p-båse, og mange af p-båsene er desuden reserveret til særlige formål, bl.a. erhvervsparkering. Af- og pålæsning er stadig tilladt. Med en beboerlicens kan der til gengæld parkeres hele døgnet i ni private parkeringsanlæg, hvor forvaltningen har reserveret et antal p-pladser.

Det er der sket i 2024

- På de frigjorte gadearealer er der i 2024 opsat ca. 1.000 nye cykelstativer, heraf 77 specialdesignede stativer til ladcykler.
- De historiske pladser har fået fjernet ca. 500 cykelstativer, som er flyttet ud i de tilstødende gader
- På enkelte ensrettede strækninger er det blevet tilladt cyklister at køre imod ensretningen
- Rådhusstræde er blevet ensrettet for biler fra Nybrogade til Nytorv
- Gåsegadens ensretning er vendt, så den nu går fra Farvergade mod Vandkunsten
- Der er indført en hastighedsgrænse på 30 km/t i hele Middelalderbyen bortset fra to gennemkørende ruter ved Bremerholm, hvor 40 km/t er bevaret, og ved Christians Brygge, som er planlagt til at få max. 40 km/t i 2025.

På figur 19 ses en grøn markering, der viser hvor der i 2024 er sket ændringer i Middelalderbyen. Nørre Kvarter (det lilla område) etableres først i 2026 efter en evaluering af det de allerede etablerede initiativer. Evalueringen gennemføres i 2025.



Cykelparkering i Middelalderbyen, foto Københavns Kommune

Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen blev udviklet i dialog med beboere, erhvervsliv og brugere, og er vedtaget af Borgerrepræsentationen tilbage i 2023. Inden da blev det besluttet at fjerne 600 bilparkeringspladser og etablere ny cykelparkering, som en del af Budget 2023, og i 2024 besluttede Teknik- og Miljøudvalget principperne for fremtidig bil- og cykelparkering med input fra lokale høringsvar.

Figur 19 Ændringer i Middelalderbyen



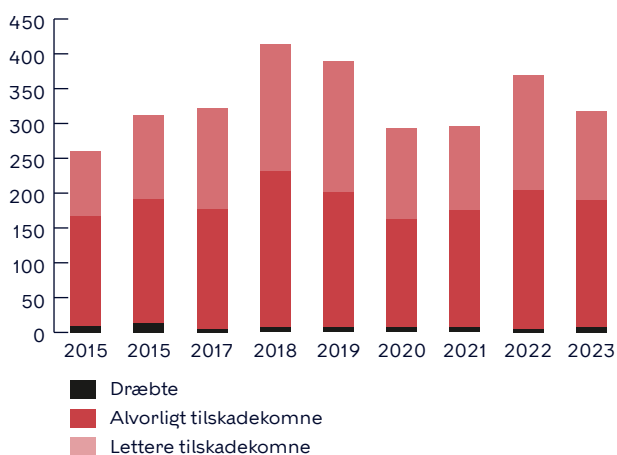
Status på trafiksikkerhed

Borgerrepræsentationen vedtog i 2017 en ambitiøs vision om, at ingen måtte blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken.

De initiativer, der er igangsat på området, har vist sig ikke at være tilstrækkelige til at forfølge visionen. Samlet set er antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne ikke reduceret siden 2017.

Antallet af såvel dræbte som alvorligt tilskadekomne er således højere i 2023 end i 2017. Kun i årene 2020 og 2021, der var præget af COVID-pandemien, var antallet af tilskadekomne lavere. De endelige tal for politiregistrerede tilskadekomne i 2024 er endnu ikke offentliggjort fra Vejdirektoratet.

Figur 20 Dræbte og tilskadekomne i 2015 til 2023



Tilskadekomne cyklister fylder mest i ulykkesstatistikken

Opdelt på trafikanttyper fremgår det, at cyklister udgør ca. 55 % af alle tilskadekomne. Tallet har været svagt stigende de seneste år. Det samme gælder antallet af tilskadekomne fodgængere.

Noget tyder derfor på, at de initiativer, der er gennemført nationalt og lokalt gennem de seneste år i høj grad har tilgodeset bilisters sikkerhed, og i mindre grad fodgængere og cyklister. Fx bliver det stadigt mere sikkert at være inde i en bil, på grund af airbags m.m. ligesom planlægning med fokus på tryghed og fremkommelighed i nogle tilfælde kan øge risikoen for cyklende og gående fx i krydsudformninger.

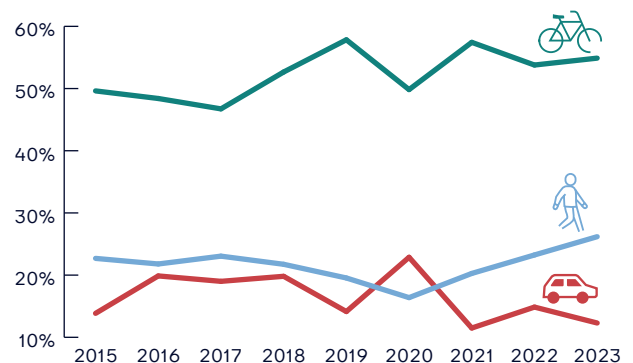
Region Hovedstadens ulykkesdata

Det har været velkendt i mange år, at politiets registreringer af tilskadekomne har et meget stort mørketal. Et mørketal, der særligt rammer eneulykker, er ulykker med cyklister eller fodgængere. Siden foråret 2023 har tilskadekomne fra trafikulykker, der er blevet behandlet på akutmodtagelser i Region Hovedstaden modtaget et spørgeskema, hvor den tilskadekomne rapporterer en lang række forhold om ulykken, herunder stedfastelse af, hvor ulykken er sket. I første omgang er projektet et treårigt forskningsprojekt, men der arbejdes på at forlænge forsøget, da de foreløbige resultater virker lovende.

Hovedtal fra Region Hovedstadens data om tilskadekomne i København giver nyttig viden til det fremadrettede forebyggende trafiksikkerhedsarbejde i Københavns Kommune. Desværre har det ikke været muligt at levere endelige data fra Region Hovedstadens projekt til denne publikation.

I det følgende fremhæves nogle af de initiativer, der i 2024, og på tværs af flere forvaltninger er arbejdet på for at reducere antallet af tilskadekomne i trafikken.

Figur 21 Dræbte og tilskadekomne i 2015 til 2023 fordelt på transportmidler



Sikre og trygge veje

Der er igennem de seneste år afsat midler til ombygning af nogle af de allermest ulykkesbelastede kryds. Projekterne er endnu ikke udført, men vil forhåbentligt over de kommende år medvirke til, at antallet af tilskadekomne falder. Det drejer sig blandt andet om:

- H.C.Andersens Boulevard – Tietgensgade
- Gammel Køge Landevej – Carl Jacobsensvej
- Øster Søgade – Webersgade
- Sallingvej – Hulgårdsvej – Godthåbsvej.

Desuden er Vejdirektoratet i gang med projekter i statsejede vejkryds:

- Vigerslevvej – Folehaven
- Borups Alle – Hulgårdsvej
- Borups Alle – Mågevej.

På figur 22 fremgår de kryds i byen, hvor der over de seneste fem år er registreret flest personskadeulykker. Mange af dem er der jf. ovenstående fokus på allerede.

Kompetente trafikanter

Foruden de vejtekniske løsninger, der kan medvirke til at trafikanter har en mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken, er der gennem 2024 gennemført en lang række initiativer, der skal påvirke trafikanterne til en mere hensigtsmæssig adfærd. Nogle af disse uddybes i det efterfølgende.

I 2024 udviklede Rådet for Sikker Trafik, sammen med de største kommuner, en helt ny kampagne med fokus på cyklisters adfærd. En kampagne der, med glimt i øjet, satte fokus på de små ting i trafikken, som kan få cyklister til at færdes lidt mere hensynsfuldt. Kampagnen var synlig langs cykelstier, på busser, buslæskure og på sociale medier. Kampagnen var synlig i sensommeren, og i løbet af året har der på forskellig vis været fokus på trafikanters adfærd med skolestartskampagnen 'Børn på vej', uopmærksomhedskampagnen 'Kør bil når du kører bil/kør cykel når du kører cykel' og krydsulykkeskampagnen 'Brug 2 sekunder mere'.

Rådet for Sikker Trafik gennemfører systematiske evalueringer af kampagnerne, og generelt bliver disse taget godt imod, og har en positiv effekt på trafikanternes adfærd. Fx sagde 75 % af de yngre cyklister, at de har ændret adfærd efter at have set kampagnen 'Er du HELT sikker' i byrummet.



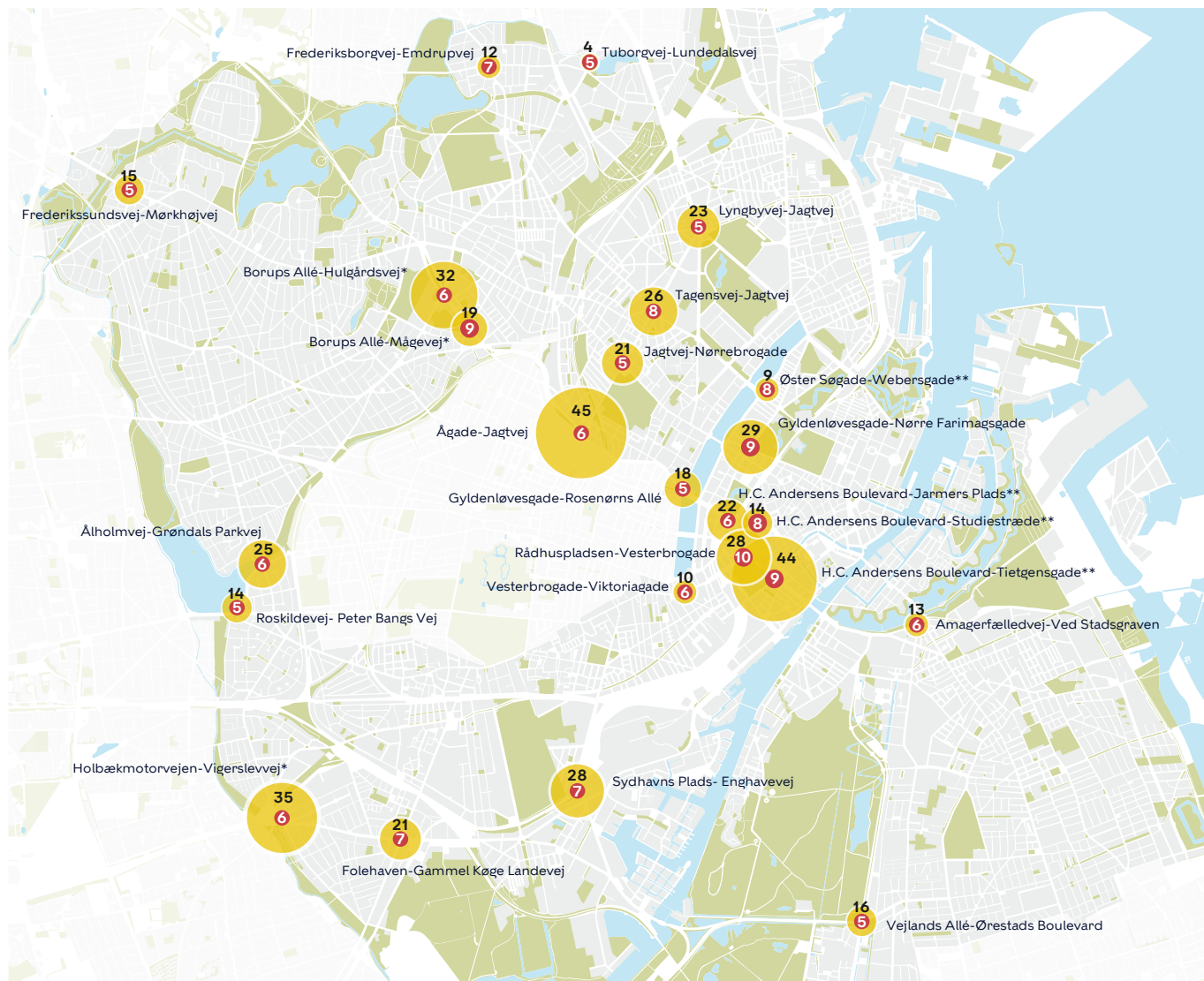
Kampagne fra 'Rådet for Sikker Trafik', foto 'Rådet for Sikker Trafik'

Fokus på de unge

Mens samarbejdet med Børne- og Ungeforvaltningen om færdselsundervisning i folkeskolen har foregået i mange år, er samarbejdet med andre forvaltninger om indsatser rettet mod unge etableret inden for de seneste år. Det gælder blandt andet samarbejdet med Sundheds- og Omsorgsforvaltningens 'Partnerskaber med Ungdomsuddannelser' bl.a. med fokus på mobilbrug, og i 2024 har kampagnen 'Kør cykel - når du kører cykel', været synlig på flere ungdomsuddannelser.

Endelig har Natteværterne i Kultur- og Fritidsforvaltningen bidraget til at forebygge cykelulykker med spirituspåvirkede cyklister i Københavns natteliv ved at have fokus på trafiksikkerhed i deres oplæg på ungdomsuddannelser, og ved at hjælpe unge berusede cyklister af cyklen og følge dem til nærmeste bus eller metro, eller ringe til forældre, så de kunne komme sikkert hjem.

Figur 22 Ulykkesbelastede kryds 2019-2023



x Antal tilskadekomne

O Antal ulykker

* Statsvejskryds: Vejdirektoratet arbejder på at forbedre forholdene

** Der er afsat midler til ombygning

Børn i trafikken



Foto 'Rådet for Sikker Trafik'

Københavns Kommune arbejder for, at alle børn skal kunne færdes trygt og sikkert til fods og på cykel til skole og fritidsaktiviteter, og indsatsen hermed er flerstrengt. Der er fokus på at etablere tryk og sikker infrastruktur på skoleveje. Dernæst på at øge tryk fx via adfærdsregulering, kampagner og kontrol, samt fokus på at styrke færdselsundervisningen i Københavns grundskoler, så skolebørn bliver kompetente til at færdes sikkert i trafikken.

I 2024 udgav Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltningen og Børne- og Ungeforvaltningen et konceptkatalog om børn og unge i trafikken. Kataloget beskriver forskellige løsninger og tiltag, der kan være med til at forbedre de trafikale forhold samt øge børns viden om og kompetencer til at bevæge sig rundt til fods og på cykel. Kataloget skal også give inspiration til, hvordan forældre, skoler, pædagogisk personale, foreningsliv, lokalmiljø og myndigheder hver især kan bidrage hertil.

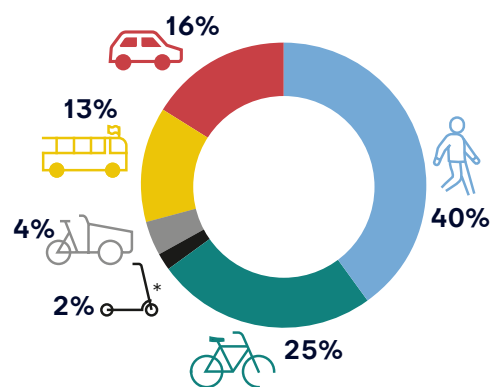
Skolevejene er sikre i København

Som udgangspunkt vurderer Teknik og Miljøforvaltningen også, at der ikke er skoleveje i København, der er trafikfarlige. Langt de fleste børn (84 %) går og cykler til skole i Københavns Kommune i 2024, enten på hele deres rute eller som del af deres rejse med bus, tog eller metro, hvilket fremgår af figur 23. Det er samtidigt meget sjældent, at politiet registrerer ulykker, hvor

mindre børn er kommet til skade på skoleveje i København.

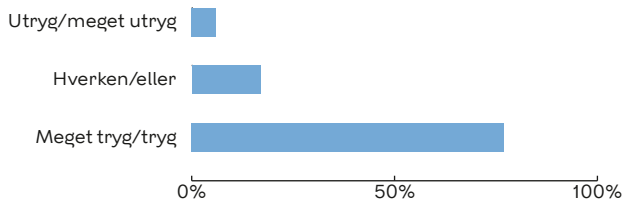
En ny undersøgelse af børns transportvaner og deres oplevede tryk på skolevejen viser, at langt de fleste skolebørn føler sig tryk ved at færdes til fods og på cykel på deres skolevej. Det er kun 6 % af de elever, der ankommer til fods og på cykel til skole, som føler sig utryk eller meget utryk på skolevejen, som fremgår af figur 24.

Figur 23 Børns transportform til skole i København



*Skateboard, løbehjul mm

Figur 24 Oplevelse af tryghed blandt skolebørn i København



Nogle forældre er utrygge ved skolevejen

Til gengæld viser en tryghedskortlægning fra 2020, at halvdelen af forældre til skolebørn i København føler sig utrygge ved at lade deres børn færdes på skolevejen. Københavns Kommune gør derfor en indsats for at øge forældrenes tryghed ved skolevejen. Dels ved at etablere tryghedszoner med tidsbestemt indkørselsforbud for motorkøretøjer kl. 7.30-8.30 ved skoler. Dels ved at understøtte færdselsundervisning i grundskolen, så alle børn bliver kompetente til at færdes trygt og sikkert i trafikken.

Når Teknik- og Miljøforvaltningen har dialog med skolerne eller får henvendelser fra bekymrede forældre, er den primære årsag til, at de oplever utryghed på skolevejene, når bilister kører for stærkt, kører for tæt på skolebørnene, og når bilister bakker og vender ved skolens ankomstreal.

Tryghedszoner

I 2021 blev det politisk besluttet at screene alle skoler i Københavns Kommune for potentialet for at etablere tryghedszoner med tidsbestemt indkørselsforbud for motorkøretøjer fra kl. 7.30-8.30 ved skoler. Screening- en viste, at 70 skoler havde potentiale for at få etableret en tryghedszone ud af København Kommunes 130 skoler. I perioden 2022-2024 har de første 20 skoler fået etableret tryghedszone, heraf er der i løbet af 2024 etableret tryghedszoner ved otte skoler.

Erfaringsopsamling med skolerne i 2024 viser, at tryghedszoner giver færre biler ved skolerne om morgenen, og skolerne oplever ankomstarealerne som mere trygge og rolige for alle de børn, der går og cykler til skole.

“At få etableret tryghedszonen ved Grøndalsvængets Skole har haft den positive effekt, at jeg ser langt flere børn komme gående til skole om morgenen.

Der er færre bilister ved skolen, dog er der et par enkelte bilister, som ikke kan finde ud af at overholde indkørselsforbuddet.”

Citat fra skoleleder på Grøndalsvængets skole

Status på hvor mange skoler i København, hvor der er blevet etableret en tryghedszone i perioden 2022-2024 (etableret i 2024 er markeret med blå)

Skoler på Amager:

Peder Lykke Skolen
Skolen ved sundet
Gerbrandsskolen
Sankt Annæ Skole

Skoler ved Bispebjerg

Lundehusskolen
Al Quds Skolen
Sjællands Privat Skole
Grøndalsvængets Skole

Vanløse:

Damhusengens Skole
Kirkebjerg Skole
Jinnah International School
Vanløse Privatskole
Vanløse Friskole
Behandlingsskolerne

Brønshøj-Husum

Korsager skolen

Vesterbro

Vesterbro Ny Skole
Tove Ditlevsens skole

Valby

Hanssted Skole
Vigerslev Allé Skole

Østerbro

Vibenshus

Elever som ambassadører for tryghedszoner

For at styrke elever og forældres engagement for tryghedszoner, er der på udvalgte skoler gennemført et understøttende inddragelsesforløb med elever i 5. klasse. Eleverne har udviklet kommunikationsmateriale til andre elever og forældre til børn på skolen. Der er også udarbejdet kampagner, der skal få flere til at gå og cykle til skole. De deltagende skoler har været meget begejstrede for forløbet og oplever, at det har en positiv effekt på adfærden og på modtagelsen af tryghedszonen, også hos de forældre, som har været mere skeptiske.

I 2025 gennemføres inddragelsesforløb på yderligere fire skoler i København.

Færdselsundervisning i København

Forældre bliver også mere trygge ved skolevejene, når de oplever, at deres børn er kompetente til at færdes sikkert i trafikken til fods og på cykel.

Skolerne i København har en vigtig rolle i at sikre, at alle børn i København bliver kompetente til at færdes trygt og sikkert til fods og på cykel. Det er dog langt fra alle folkeskoler, der når helt i mål med den obligatoriske færdselsundervisning.

Rådet for Sikker Trafik arrangerer hvert år kommunernes skoletrafiktest, der tager temperaturen på færdselsundervisningen i alle landets kommuner og skoler. Testen viste i 2024, at halvdelen af folkeskolerne gen-



Foto 'Rådet for Sikker Trafik'

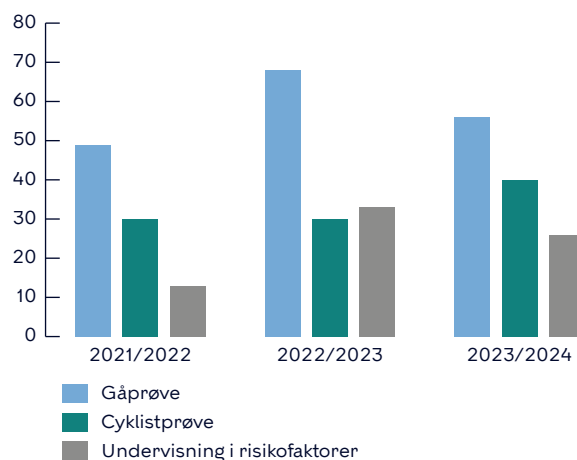
nemfører gå-prøve i indskoling. Fire ud af 10 skoler gennemfører cyklistprøve på mellemtrin og én ud af fire folkeskoler underviser i risikofaktorer i udskoling. Omfanget af færdselsundervisningen varierer lidt hen over årene, som fremgår af figur 25, og også efter hvilke bydele, skolebørnene går i folkeskole i. Se figur 26.

I sammenligning mellem landets 98 kommuner, placerer Københavns Kommune sig på en 53. plads fra toppen.

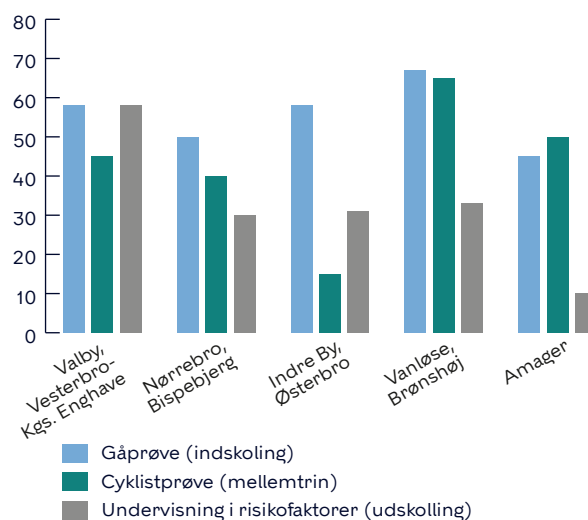
Teknik- og Miljøforvaltningen understøtter færdselsundervisning i alle skoler og synliggør tilbud til den obligatoriske færdselsundervisning i folkeskolerne i samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen. I 2024 har Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt et netværksmøde for skolerne, gennemført skolestartskampagne og gjort tilbud til færdselsundervisningen synlige og let tilgængelige for skolerne.

Der er fortsat langt til, at alle skolebørn får den obligatoriske færdselsundervisning i de københavnske skoler. Indsatserne til at styrke færdselsundervisningen er skrevet ind i Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025, som er vedtaget af Københavns Borgerrepræsentation i 2021. De er dog endnu ikke finansieret via de årlige politiske budgetforhandlinger.

Figur 25 Færdselsundervisning i de københavnske folkeskoler



Figur 26 Færdselsundervisning fordelt på bydele skoleåret 2023/2024



Regionale samarbejder

Københavns Kommune gør meget for at forbedre mobiliteten i København. Men mobiliteten og valg af transportmiddel til, fra eller rundt i byen afhænger i høj grad af forholdene i resten af hovedstadsregionen. Københavns Kommune har sammen med de øvrige kommuner i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden udarbejdet en mobilitetsanalyse på tværs af hovedstadsområdet. Formålet med analysen har været at belyse potentialer og udfordringer for mobiliteten i hovedstadsområdet i fremtiden. Resultaterne indgår som en del af vidensgrundlaget for udpegningen af fælles prioriterede indsatser for kommunerne i hovedstadsområdet. Analysen er gennemført ved hjælp af Københavns Kommunes trafikmodel COMPASS.

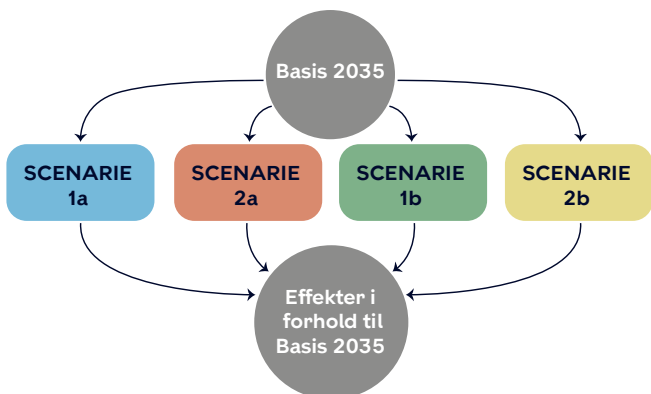
Resultater fra Den tværgående mobilitetsanalyse

I projektets første fase, som blev præsenteret i sidste års mobilitetsredegørelse, blev der gennemført en beregning af mobiliteten i 2035. Her er det forudsat, at alle nuværende politisk besluttede projekter er gennemført og i drift. Beregningen viser, at antal ture i hovedstadsområdet vokser med 8 % i perioden 2025-2035 pga. en befolkningsvækst på 6 %, økonomiske udvikling og udbygning af infrastrukturen.

Med udgangspunkt i udfordringsbilledet er der opstillet to hovedscenarier for fremtidige investeringer i mobiliteten i hovedstadsområdet med forskelligt fokus.

I det første scenarie (scenarie 1a) investeres der massivt i den kollektive transport, og det er særlig godt for arbejdsPendlingen. Fx etableres der en S-togtunnel mellem Hellerup og København, flere nye metro- og BRT-linjer og et fuldt udbygget supercykelstinet. I det andet scenarie (scenarie 2a) sænkes hastigheden

Figur 27 Scenarier for fremtidig investering i mobiliteten i hovedstadsområdet



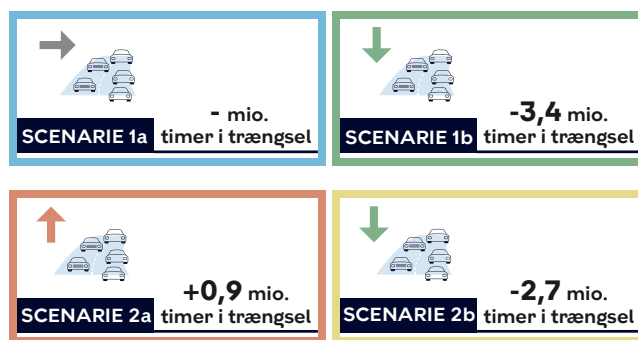
på bynære motorveje samt veje i byerne, supercykelstierne udbygges, og der investeres i bedre udnyttelse af nuværende infrastruktur fremfor store nyanlæg. Dermed reduceres støjen, og den aktive transport stiger - begge dele er godt for sundheden.

I analysen er det undersøgt, hvordan en evt. indførelse af kørselsafgifter vil påvirke effekterne i de to scenarier. Derfor er begge scenarier også beregnet med kørselsafgift (scenarie 1b og scenarie 2b). I analysen er der ikke taget stilling til, om provenuet fx skal tilbageføres til bilejerne i form af lavere bilafgifter, eller om det skal tilbageføres til anlæg af ny infrastruktur i regionen.

Det er kun scenarier med kørselsafgifter, der reducerer trængslen på vejnettet

På trods af store investeringer i den kollektive transport i scenarie 1a er det samlede trængselsbillede stort set uændret. I begge scenarier med kørselsafgifter, scenarie 1b og scenarie 2b, sker der en aflastning særligt af motorvejsnettet omkring København, hvor belastningsgraden på motorvejen falder flere steder med mere end 20 procentpoint, fx på den inderste del af Køge Bugt Motorvejen og Amagermotorvejen. Kun ganske få strækninger vil i dette scenarie have et kritisk trængselsniveau med belastningsgrader i morgenmyldretiden over 100 %.

Figur 28 Ændring i trængslen i hovedstadsområdet i de fire scenarier



Udbygget supercykelstinet giver stigning i cykeltrafikken

I scenarie 1a og 2a forventes det samlede antal kørte km på cykel at stige med ca. 5 %. I kombination med kørselsafgifter sker der en yderligere overførsel af bilture til cykelture, hvilket betyder, at trafikarbejdet på cykel øges med 14-15 %. Dette svarer til op imod 700.000 flere cyklede km hver dag.

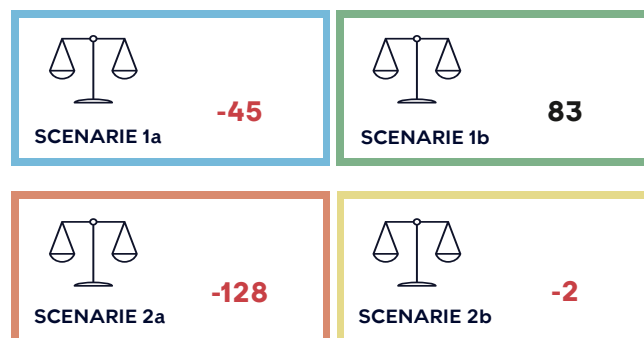
En stærk kollektiv ryggrad tiltrækker nye rejsende og forbedrer servicen for eksisterende brugere

De massive investeringer i den kollektive transport i scenarie 1a giver en samlet vækst i antallet af ture med kollektiv transport på 3 % ift. Basis 2035. S-togets forlængelse til Helsingør og ny S-togstrækning mellem Farum og Hillerød giver mulighed for flere direkte rejser og dermed færre skifte. Desuden bidrager eksprestunnelen til kortere rejsetid og større kapacitet i den kollektive transport. Det forbedrede serviceniveau i det samlede kollektive transportsystem tiltrækker nye rejsende, men giver også en stor gevinst for de mange nuværende brugere, som vil opleve kortere rejsetider og forbedret frekvens. I scenarierne med kørselsafgifter ses en samlet stigning i antal kollektive ture på hhv. 19 % og 16 %. Også scenarie 2b leverer en passager-vækst i det kollektive system på næsten samme niveau som scenarie 1b, selvom der ikke indgår større infrastrukturudbygninger i scenariet. Det understreger, at kørselsafgifterne kan være afgørende for at den kollektive transport vælges til.

Der er god samfundsøkonomi i at indføre kørselsafgifter

Scenarie 1b er som det eneste af de fire scenarier samfundsøkonomisk rentabelt. Det er særligt de afledte effekter af at indføre kørselsafgifter, der medvirker til en positiv samfundsøkonomi. Det er bl.a. drevet af, at de tilbageværende bilister får mindre rejsetid, når andre bilister skifter til cykel eller kollektiv transport.

Figur 30 Samlet samfundsøkonomisk tab eller gevinst for de fire scenarier opgjort i mia. kr. over en periode på 50 år.



Det giver en samfundsøkonomisk gevinst på 60 mia. kr. Der er også store gevinster i de eksterne sundhedseffekter fra cykling, og det offentlige får 32 mia. kr. mere i billetindtægter fra kollektiv transport. Desuden betyder skiftet væk fra bil, at der kommer mindre CO₂-udledning, støj og luftforurening samt færre ulykker, hvilket tilsammen giver en samfundsøkonomisk gevinst på 19-23 mia. kr. For scenarie 1a er det særligt de store anlægsomkostninger, der trækker ned, mens det for scenarie 2a og 2b er bilisternes tidstab pga. hastighedsnedsættelser, der trækker den samlede samfundsøkonomi ned.

Analysens resultater vil indgå som en del af vidensgrundlaget i den videre proces med at udarbejde en mobilitets- og infrastrukturstrategi samt udpegelse af fælles prioriterede mobilitets- og infrastrukturprojekter for de 29 kommuner i KKR Hovedstaden.

Figur 29 Ændring i antal ture per hverdagsdøgn for de fire scenarier

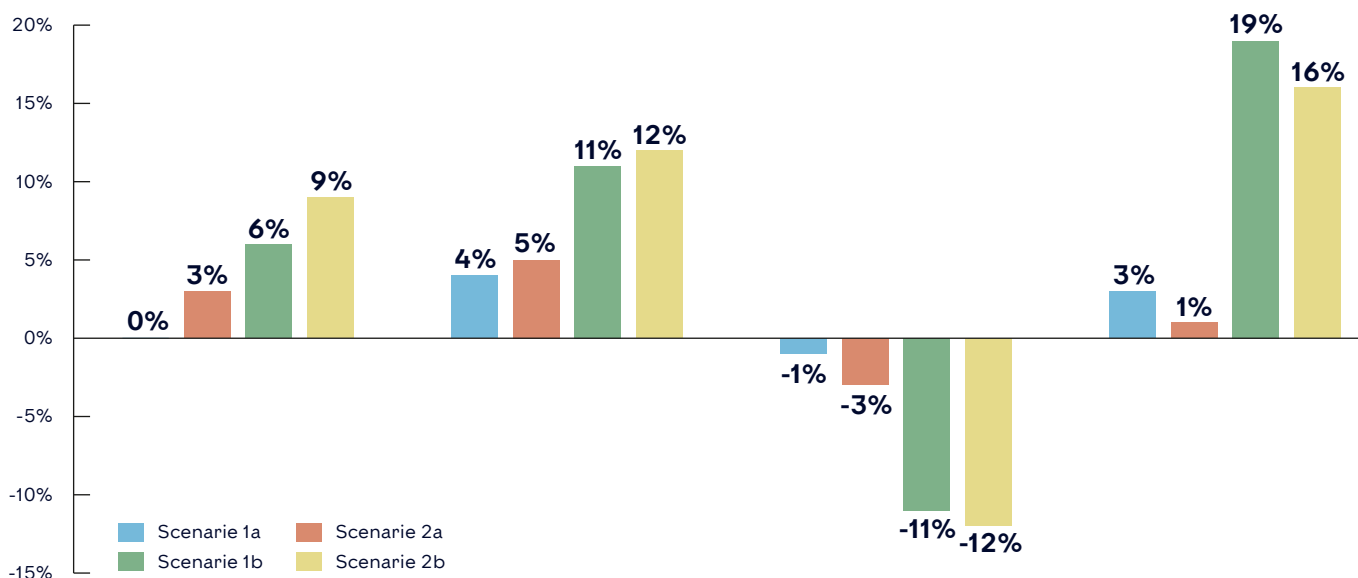




Foto 'Sekretariatet for Supercykelstier'

Supercykelstier på tværs af København og regionen

Supercykelstierne er et sammenhængende net af regionale cykelruter, der forbinder kommunerne og pendlere i hovedstadsregionen med gode cykelforbindelser af høj kvalitet. Der er indtil videre etableret 16 ruter eller 244 km supercykelsti i hovedstadsregionen – heraf er 64 km i København. Visionen er over 850 km supercykelsti fordelt på flere end 60 ruter i 2045. De første 16 supercykelstier er realiserede i 2024 af samarbejdets i alt 27 kommuner.

Cykelpendlerforbindelser med stor effekt

Formålet med supercykelstierne er at få flere til at cykle til arbejde og uddannelse i hele regionen, også på de længere distancer og på tværs af kommunegrænserne.

I gennemsnit er cykeltrafikken på de 16 supercykelstier steget med 54 %, fra før ruterne blev etableret til et år efter ruternes åbning. Men de årlige cykeltællinger fra 2024 viser, at effekten over længere tid er langt større end den umiddelbare effekt af at opgradere til supercykelsti. Fra de 16 ruters respektive førmålinger til cykeltællingerne i 2024 er der målt en gennemsnitlig stigning i cykeltrafikken på 87 %. 14 % af de nye cyklister tog før bilen.

Supercykelstiernes brugere

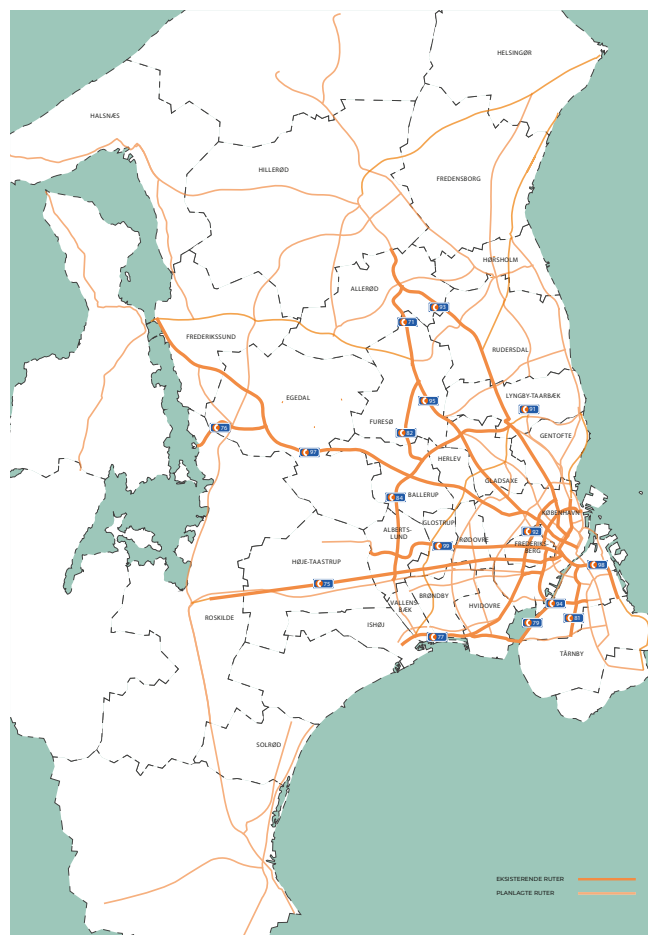
I Supercykelstisamarbejdet gennemføres løbende undersøgelser af ruternes anvendelse og brugere. Brugere af supercykelstierne cykler i gennemsnit 12 km hver vej. Derfor adskiller supercyklisten sig fra københavnercyklisten ved at betragte sig selv som cykelpendler i stedet for cyklist. Pendler man langt på cykel, er det sjældent hurtigst eller lettest. Det tager tværtimod ofte lidt længere tid, kræver en pakket taske med skiftetøj eller måske et bad, når man når frem. I stedet er det den daglige motion, og cykelturens effekt på supercyklisternes mentale velvære, der får dem til at vælge cyklen som pendlertransportmiddel.

En ny, tværgående brugerundersøgelse af supercykelstierne viser, at der er stor diversitet i brugergruppen. De, der anvender supercykelstierne, er både mænd og kvinder, unge og ældre, mange har bil til rådighed (67 %) og hjemmeboende børn (43 %), og 54 % cykler på en almindelig cykel, mens 21 % kører på en elcykel.

Det er ikke en daglig overvejelse, om vejret eller dagsformen er til at cykle eller ej. De cykler fordi de holder meget af deres pendlertur. Udvalgte resultater fra brugerundersøgelsen viser at:

- 81 % cykler dagligt eller næsten dagligt
- 64 % af dem med bil til rådighed pendler alligevel altid på cykel
- 65 % af dem med hjemmeboende børn, vælger altid at pendle på cykel. Endda selvom de også har bil til rådighed
- 89 % er gladere i hverdagen, når de cykler, mens 71 % er mindre stressede
- 53 % cykler lige meget hele året rundt.

Kilder: Evalueringerne af de første 16 supercykelstier, de årlige cykeltællinger og den tværgående brugerundersøgelse på supercykelstierne fra 2024.



Figur 31 Kort over planlagte og anlagte supercykelstier i Hovedstadsregionen, Supercykelstisamarbejdet, hovedstadsregionen

Afledte effekter fra trafikken

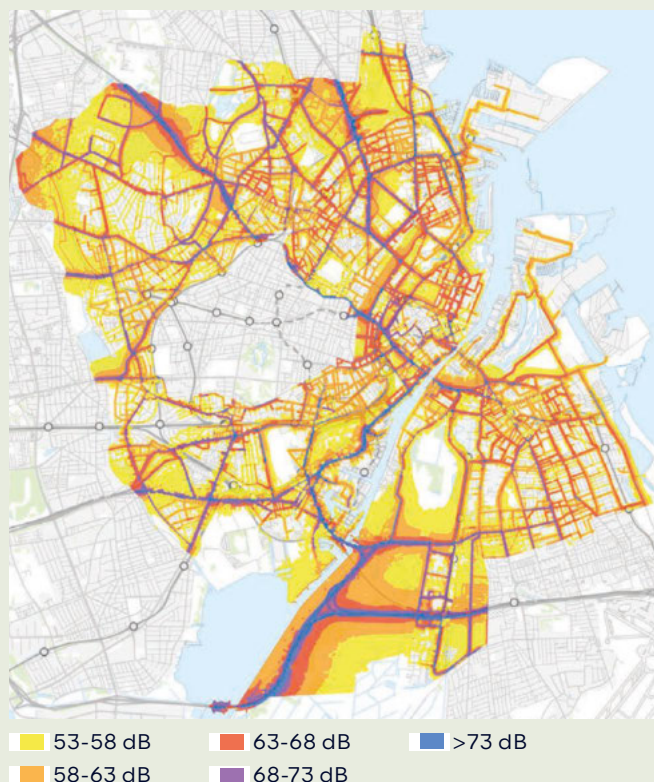
Trafikken har en række afledte effekter, som påvirker vores klima, miljø, byliv og hverdag. På mobilitetsområdet er det særligt biltrafikken, som bidrager til udledning af CO₂, luftforurenende stoffer og støj. Mens luftforurening og støj kan have alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser for de borgere,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

Trafikstøj

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

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

Figur 32 Støjkort over København



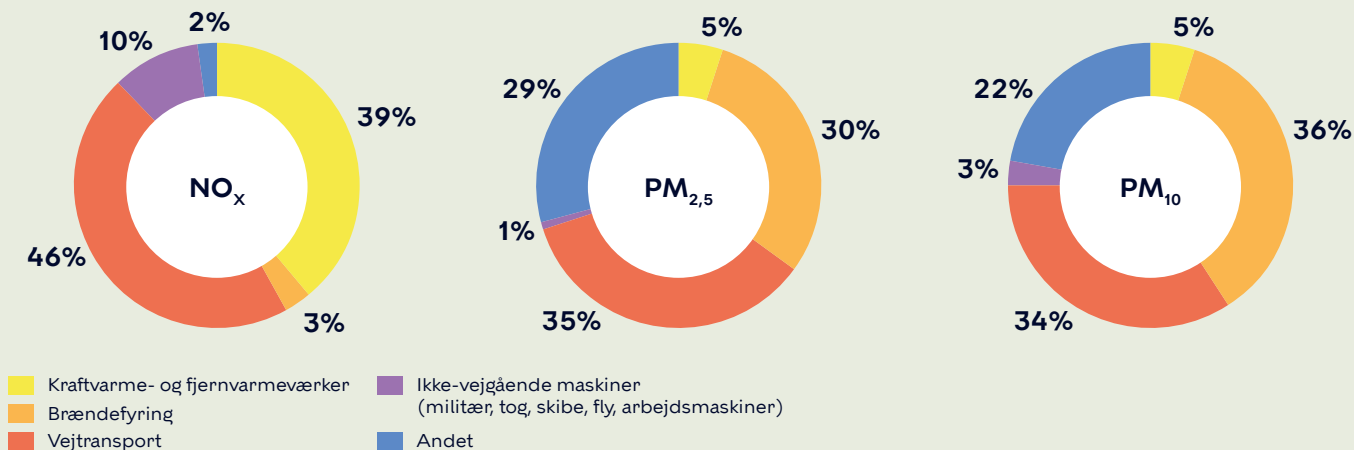
På baggrund af støj kortlægningen udarbejdes der også hvert femte år en handlingsplan for vejstøj. I 2024 vedtog Københavns Kommune den fjerde lovpligtige støjhandlingsplan i rækken, som dækker perioden 2024-2029. Støjhandlingsplanen angiver målsætninger på trafikstøjsområdet og opstiller initiativer,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

I forbindelse med handlingsplanen er den støjmæssige effekt af allerede vedtagne initiativer vurderet. Det vurderes eksempelvis at projektet 'København ned i fart', som sænker hastigheden på en lang række strækninger, har potentiale til at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger med helt op til 11.000 boliger. Denne effekt er forudsat af at '*København ned i fart*' gennemføres i sit oprindelige fulde omfang.

Indfrielse af målsætningen i handlingsplanen forudsætter, at der gennemføres yderligere initiativer for at sænke støjen fra trafikken. Handlingsplanen opstiller derfor yderligere en række initiativer, heriblandt udlægning af støjdæmpende vejbelægning og effektiv vurdering af trafiksaneringsprojekter, som kan bidrage til reduktion i udledning af støj fra trafikken.

Handlingsplanen sætter også rammerne for at arbejde mere med københavnernes eksponering for trafikstøj, gennem facaderenovering og at indtænke støjaspektet i renovering af skoler og daginstitutioner. Desuden lægges der op til at arbejde mere med det oplevede lyd miljø, hvilket kan have en væsentlig betydning for hvordan folk påvirkes af støjen, både mentalt og hvad angår folks fysiske helbred.

Figur 33 Primære lokale kilder til luftforurening i København



Luftkvalitet

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

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

I 2024 blev kildeopgørelsen for luftforurening i bybaggrund i København samt vurderingen af de helbredsmæssige omkostninger ved luftforurening opdateret. Kildeopgørelsen og de helbredsmæssige omkostninger er baseret på niveauet af luftforurening i 2022. Kildeopgørelsen viser, at det fortsat er langt størstedelen af partikelforureningen, som stammer fra kilder udenfor kommunen, henholdsvis 96 % af fine partikler (PM_{2,5}) og 95 % af grove partikler (PM₁₀). Det samme gør sig gældende for kvælstofdioxid (NO₂), hvor det vurderes at ca. 74 % af forureningen stammer fra kilder udenfor København.

Ser man på de lokale kilder til luftforurening er det primært kraftvarme- og fjernvarmeværker, brændefyring og vejtransport, der bidrager til den sundhedsskadelige forurening, som vist i figur 33.

Det er estimeret at 415 for tidlige dødsfald om året i København kan tilskrives luftforureningen. Tælles også de mange dage med sygdomme og tilfælde af luftvejslidelser med, estimeres luftforurening i 2022 at give anledning til helbredsmæssige omkostninger på 7,6 mia. kr. om året. Heraf kan 360 mio. kr. tilskrives luftforurening fra kilder i København.

Evaluering af den skærpede miljøzone

I oktober 2023 blev alle dieselmotorer inkluderet i miljøzonerreglementet, og der stilles således krav om partikelfiltre på alle dieselmotorer indenfor miljøzonen, som dækker det meste af Københavns Kommune. I første halvdel af 2024 blev skærpelsen evalueret og det konkluderes at partikeludledningen fra udstødningen er reduceret med 36 % som følge af skærpelsen. Da partikelforureningen i København, som nævnt ovenfor, kun i lille grad kan tilskrives udstødning fra trafikken i København, resulterer skærpelsen dog kun i en reduktion på 0,2 % og 0,1 % for hhv. PM_{2,5} og PM₁₀ og en reduktion på 1 % for NO_x.

Prognose- og varslingssystem for luftforurening

Med Budget 2024 blev der afsat midler til udvikling af et prognosesystem for luftkvalitet samt varsling af særligt sårbare københavnere ved særligt høje niveauer af forurening. I løbet af 2024 har Dansk Center for Energi og Miljø ved Aarhus Universitet udviklet et datasæt til brug for prognose- og varslingssystemet. Systemet beregner de forventede niveauer af fine partikler, grove partikler, kvælstofdioxid og ozon for de kommende fire døgn i gadeniveau på 103 forskellige lokationer i København. Datasættet er blevet visualiseret i en digital kortløsning på Københavns Kommunes hjemmeside samt i en app. Her kan københavnere holde sig orienterede om de forventede forureningsniveauer, og hvor de ligger i forhold til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet. Særligt sårbare københavnere har mulighed for at få handleanvisninger baseret på det kommende døgnns forventede forureningsniveau. Det skal give dem mulighed for at tage de nødvendige forholdsregler for at mindske den helbredsmæssige påvirkning, som luftforureningen kan have på dem.

Klima

Siden 2008 har Københavns kommune kortlagt CO₂-udledningerne i kommunen i det årlige CO₂-regnskab. CO₂-regnskabet er en opgørelse af den drivhusgasudledning, der tilknyttes aktiviteter i Københavns Kommunes geografi. Regnskabet udarbejdes blandt andet for at følge op på målene i KBH2025 Klimaplanen, som danner grundlag for rapportering og formidling om kommunens klimaindsatser.

I 2024 blev den samlede CO₂-udledning i Københavns Kommune i 2023 opgjort til 677.982 tons CO₂. Heraf blev 75 % tilskrevet trafikken, herunder vejtrafik, togtrafik, flytrafik og skibstrafik. Vejtrafikken er langt den største bidrager til CO₂-udledningen med en udledning på over 288.000 tons i 2023. Et bidrag der dog er blevet gradvist mindre siden den første kortlægning, hvor CO₂-udledningen fra vejtrafikken i 2005 blev opgjort til ca. 396.000 tons. Faldet i CO₂-udledningen i de seneste år tilskrives primært, at andelen af el-biler udgør en stadig større andel af bilbestanden. Hertil kommer, at emissionsfaktoren for 'busser i rute' – altså MOVIA – er faldet med 20 %. Samlet set er trafikarbejdet (antal kørte kilometer) faldet lidt i 2023 ift. 2022.

Med den nye klimastrategi, som er under udarbejdelse, opgøres som noget nyt også klimaindsatsernes forbrugsbaserede udledninger, det vil sige udledninger relateret til alle københavnernes forbrug, uanset hvor i verden udledningen sker. I den kommende klimastrategi arbejdes der på mobilitetsområdet således både med at reducere antallet af kørte kilometer i fossilbil i København, og med at reducere københavnernes bilejerskab. Færre kilometer i fossilbil vil sænke den geografiske CO₂-udledning, mens et lavere bilejerskab også vil kunne reducere københavnernes forbrugsbaserede klimaaftryk.

Københavns første nulemissionszone er på vej

Omstillingen fra fossilbiler til elbiler er et vigtigt element i reduktionen af CO₂-udledninger i København.

I januar 2025 trådte en ny lov i kraft, som giver alle kommuner mulighed for at etablere en nulemissionszone for enten persontrafik eller al trafik i et afgrænset byområde. En nulemissionszone er en zone, hvor der som udgangspunkt kun må befinde sig nulemissionskøretøjer, dvs. el- eller brintbiler. Københavns Kommune har igangsat en foranalyse om mulighederne for etablering af en zone i København, og en indstilling herom forventes behandlet medio 2025. Etablering af zonen vil være afhængig af finansiering i Budget 2026.

Vi kører grønt i Københavns Kommune

Københavns kommune går forrest med den grønne omstilling, og kommunen er derfor i fuld gang med at udfase fossile køretøjer og omstille flåden til eldrevet transport. Når gaderne skal fejjes, affaldet hentes og byen vedligeholdes, bestræbes der på at køre i elektriske køretøjer. Samtidig kører mange af kommunens medarbejdere på cykel, når de i løbet af arbejdsdagen skal rundt i byen for at lave tilsyn, udføre kontrol med parkeringer, pleje byens parker og kirkegårde eller besøge, hjælpe og drage omsorg for københavnernes.

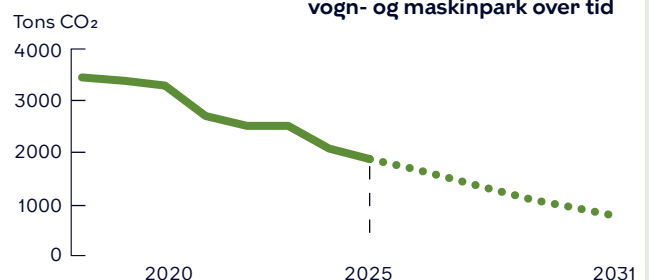
Københavns Kommune har ultimo 2024:

- 208 personbiler, hvor 95 % er på el
- 134 golfvogne, hvor 87 % er på el
- 119 vans hvor 62 % er på el
- 204 minibusser, hvor 42% er på el
- 28 fejmaskiner, hvor 25 % er på el
- 232 varebiler, hvor 24 % er på el
- 54 lastbiler hvor 4 % er på el
- 32 busser, hvor 3% er på el
- 17 komprimatorvogne, hvor 0% er på el.

I budgetaftale 2023 blev der politisk vedtaget et mål om, at alle Københavns Kommunes køretøjer kører på el i 2031, og den grønne omstilling afspejles i den reducerede CO₂-udledning fra arbejds-kørslerne.

På figur 34 ses udviklingen i udledning af CO₂ fra Københavns Kommunes samlede vogn- og maskinpark. Den prikkede linje fra 2025 til 2031 viser den forventede reduktion i CO₂-udledningen, baseret på den planlagte grønne omstilling. I 2031 forventes CO₂-udledningen at være ca. 800 tons, da der stadig vil være fossildrevne arbejdsmaskiner i kommunens flåde. For at reducere udledningen til 0 tons CO₂ kræves det, at markedet for emissionsfrie arbejdsmaskiner er tilstrækkeligt modent, samt at der afsættes midler til at finansiere merudgiften ved anskaffelse af disse maskiner.

Figur 34 CO₂-udledning i Københavns Kommunes vogn- og maskinpark over tid



Mobilitet for alle

Følgende kapitel opsummerer, hvad der i 2024 har rørt sig inden for gang, cykling, parkering og delemobilitet samt kørsel og varelevering. Kapitlet erstatter flere af de tidligere års statusark, men vil stadig have de væsentligste data og fortællinger med.

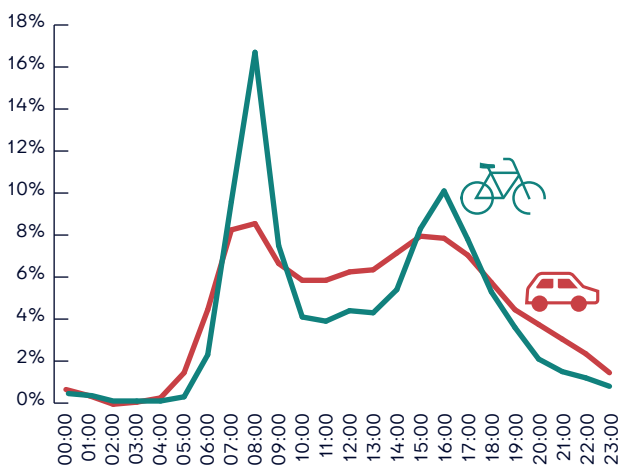
Status på Cykelbyen

En cykelby er en by med bedre plads, mindre larm, renere luft og sundere borgere. Det er en by, hvor der er godt at være, og hvor den enkelte har god livskvalitet. Cyklerne er derfor ikke et mål i sig selv, men et effektivt

middel til at skabe en bedre by at leve i med plads til mangfoldighed og udvikling. Sådan står det i Cykelstrategien fra 2011, og målet er stadig at København skal være verdens bedste cykelby.

I 2024 blev 29 % af alle ture, som startede eller sluttede i København kørt på cykel. Det er en stigning på 2 procentpoint fra 2023. Også andelen af ture på cykel til arbejde eller uddannelse er steget med ét procentpoint til 46 % i 2024 fra året før. Samlet set cykles der også flere kilometer i 2024, hvor der på hverdage blev cyklet 2,75 mio. km per dag (TU).

Figur 35 Procentvis andel af samlet hverdagsdøgnstrafik baseret på sensordata fra fem udvalgte lokationer for cykler og fem udvalgte lokationer for bilister



Flow på cykelstien og de mest cyklede strækninger

Især i morgenmyldretiden topper antallet af cyklister markant, hvilket fremgår af figur 35, og på de mest cyklede strækninger er der pres på cykelstierne i spidstimerne. De mest cyklede strækninger i 2024 i København er:

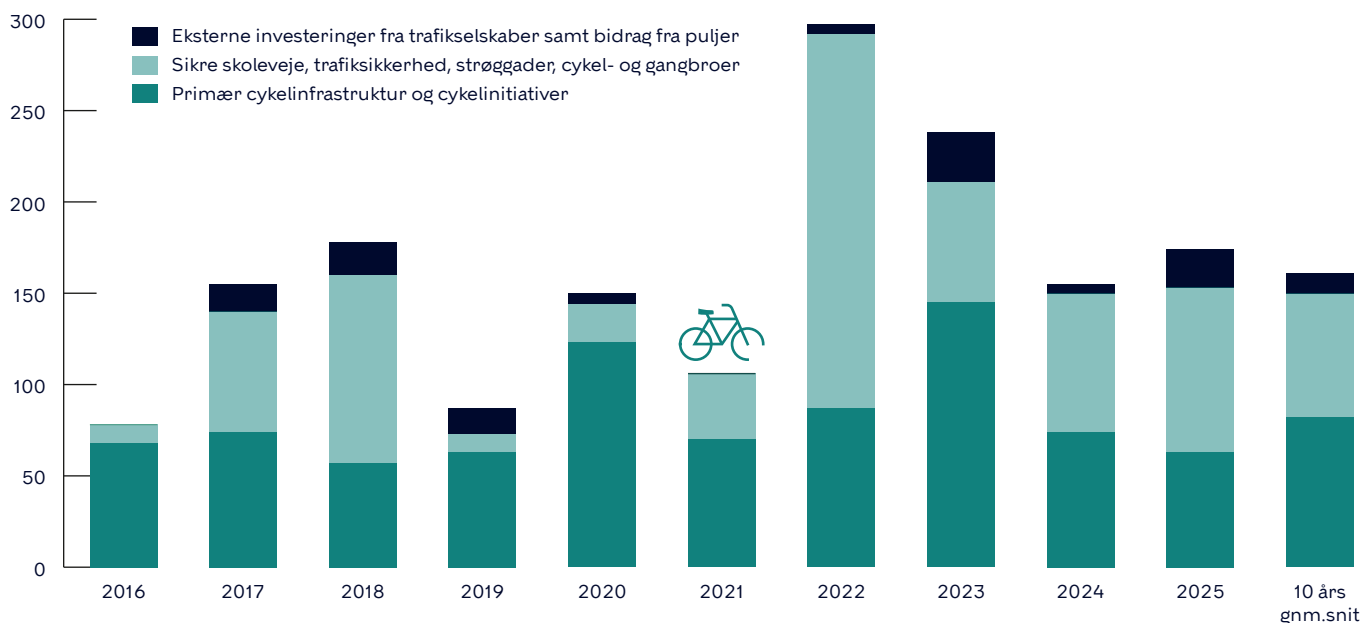
1. Dronning Louises Bro (43.400 daglige cyklister)
2. Langebro (31.100 daglige cyklister)
3. Østerbrogade, (27.300 daglige cyklister).

Generelt synes 82 % af københavnernes at København er god at cykle i, og cykler fordi det er den hurtigste og den nemmeste måde at komme rundt i byen. Men 28 % af københavnernes er utilfredse med bredden på cykelstierne.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Figur 36 Investeringer i cykelfremmende tiltag over tid



Investeringer på cykelområdet

Ved de årlige budgetforhandlinger i Københavns Kommune afsættes der midler til realisering af initiativer på cykelområdet. Det omfatter dels cykelrelaterede initiativer, som er direkte målrettede cyklistere, såsom cykelstier og cykelparkering, men også initiativer inden for skoleveje, trafiksikkerhed, mm. Desuden er der gennem tiden givet tilskud til forskellige cykelfremmende tiltag i København både fra statslige puljer, privatlivet og fra trafikselskaber, hvilket fremgår som eksterne investeringer i figur 36, der viser investeringsniveauet på cykelområdet gennem de seneste 10 år samt gennemsnittet for perioden. Investeringsniveauet toppede i 2022 som også, af den tidligere regering, var udpeget som Cyklens År. I 2025 blev der bevilliget 174 mio. kr. til cykelrelaterede indsatser sammenlignet med 154 mio. kr. i 2024. Dermed er der i 2025 bevilliget 20 mio. mere end året før, hvilket også er mere end gennemsnittet over en 10-årig periode, som ligger på 162 mio. kr.

Afprøvning af initiativer for cykelfremme blandt børn og unge i udsatte områder

Forvaltningen har via den Statslige Cykelpulje tilbage i 2022 modtaget midler til et innovationsprojekt, hvor formålet var at undersøge hvilke incitamenter, der kan få flere børn og unge fra udsatte områder i København til at cykle mere.

Der er taget afsæt i viden fra tidligere undersøgelser som bl.a. viste at følgende tre elementer gør sig gældende for om man benytter cyklen som transportform:

- Rådighed over en køreklar og aldersvarende cykel
- Kompetencer til at cykle i trafik
- Holdninger og cykelkultur i den nære familie og/eller omgangskreds.



Cykellegebane i Hørgården, foto Københavns Kommune

I samarbejde med relevante aktører både fra andre forvaltninger i Københavns Kommune, eksterne interessenter og børn og unge blev tre pilotprojekter identificeret og udviklet.

De foreløbige erfaringer viser følgende:

Tværfagligt samarbejde tager tid, men er nødvendigt: Cykling har gevinster på tværs af sundhed, beskæftigelse og sociale fællesskaber. For at opnå succesfulde resultater kræver det dog et langsigtet samarbejde mellem forskellige forvaltninger, fagområder og lokale aktører, som kan tage tid at etablere og koordinere.

Lokale arenaer er uundværlige:

Cykelfremmeinitiativer skal forankres lokalt i målgruppens nære miljø, og gerne indtænkes i eksisterende agendaer for at opnå opbakning og ejerskab.

Egen cykel er en nødvendighed:

Flere børn og unge i udsatte områder har ikke deres

egen funktionsdygtige cykel, hvilket hæmmer deres deltagelse i cykelfremmeaktiviteter. Udlån af cykler er en løsning, men der er juridiske udfordringer ved cykeldonationer.

Cykelfremme gennem leg og sociale fællesskaber: Cykelleg er en aktivitet, udviklet af Cyklistforbundet, hvor børn engageres i cykling gennem sjove og legende aktiviteter i et fællesskab. Fokus er på fri leg og ikke på præstation, så børnene udvikler motoriske færdigheder, balance og sociale interaktioner. Målet er at skabe positive oplevelser og øge børns selvtillid og mestring af cykling på en uformel måde.

Afprøvning af elladcykler, som alternativ til bil i Brønshøj-Husum

Ladcykler udgør ca. 5 % af den samlede cykelbestand i København. 21 % af københavnere, der råder over en ladcykel fortæller, at ladcyklen er en erstatning for bil eller bil nummer to. Københavnerne bosat i Brønshøj-Husum cykler generelt mindre end københavnere bosat i andre bydele. Samtidig er bilejerskabet generelt højere i Brønshøj-Husum, sammenlignet med resten af København, og mange københavnere i Brønshøj-Husum oplever, at der ikke er gode forbindelser med kollektiv transport.

I foråret og sommeren 2024 afprøvede fem familier fra Brønshøj-Husum over fire måneder elladcykler som alternativ til bil. Alle familier havde én eller flere biler i husstanden.

Familierne fik hver stillet en elladcykel til rådighed. Gennem forløbet blev kvantitativ data om deltagernes oplevelser og transportvaner indsamlet, for at undersøge elladcyklens potentiale som alternativ til bil på både korte og længere ture. Resultaterne viser, at ladcyklen var særligt attraktiv på korte fritidsture og ture for hele familien.

Én af de fem familier havde to måneder efter forløbet købt en elladcykel, og alle deltagere vil anbefale andre børnefamilier af anskaffe en elladcykel. Deltagerne oplevede elladcyklen som en fleksibel transportform, der er nem at parkere i forhold til en bil, og familierne fremhævede nærvær og tid sammen under transporten som særligt værdifuldt. Af barrierer for at anskaffe sig og bruge en elcykel nævnes frygt for tyveri, tryk i trafikken og at cyklens lad skal passe til familiers forskellige behov.



Ladcykelparkering, foto Københavns Kommune



Efterladt og ødelagt cykel, foto Københavns Kommune

Cykeloprydning af efterladte cykler

Mange cykler kasseres i København, hvilket medfører mange ejerløse cykler på gaden. Hvert år indsamler forvaltningens driftsfolk omkring 16.000 efterladte cykler ved stationer og på offentlig vej.

Endnu flere ejerløse cykler findes i københavnernes private gårde, som ofte efterlades til cykeloprydning eller som stort indbo. Derfor igangsatte forvaltningen et forsøg i 2024, der skulle undersøge mulighederne for genbrug af cykler fra gårdoprydninger.

Pilotprojektet omfattede samarbejde med affaldsansvarlige, hvis rolle i forsøget blandt andet var at opmærke cyklerne, tjekke cyklernes stelnumre samt bestille afhentning hos Københavns Kommune i stedet for hos politiet. Der blev oprettet et system for indsamling, opbevaring samt afsætning af cyklerne. Forsøget gav ca. 150 indsamlede cykler fra 12 forskellige gårde i København, og baseret på skøn fra modtagerne af cyklerne, kan ca. 40 % af de indsamlede cykler genbr-

ges, ca. 30 % kan bruges som reservedele og ca. 30 % må skrottes.

Et nyt pilotprojekt er beskrevet i Ressource- og Affaldsstrategien 2030, som skal undersøge, hvordan Københavns Kommune bedst muligt kan indsamle, opbevare og afsætte affaldscyklerner fra gårdoprydninger, med henblik på øget genbrug.

Cykelvrag på offentlige områder, kan indmeldes via appen 'giv et praj' til forvaltningens drift. Egne cykler, der stadig er funktionsdygtige kan med fordel doneres til et godt formål, se hvor på: [Giv din cykel videre | Københavns Kommune](#)

Københavnernes inputs til mere cykelparkering

Gode cykelparkeringsforhold har betydning for cyklisteres komfort og tilfredshed. I 2024 var den generelle tilfredshed med cykelparkeringen i København 44 %, men ved stationer og butikker lå tilfredsheden noget lavere. Generelt er tilfredsheden med cykelparkeringen steget gennem de seneste 10 år, som fremgår af tabel 6.

Ultimo 2024 udsendtes en offentlig forespørgsel. Formålet var at give københavnernes mulighed for at give input til, hvor de savner mere cykelparkering i byen. Det var muligt at markere på et kort, og der blev sat omkring 2.200 markeringer, fordelt i alle bydele, samtidig med at der indkom over 700 supplerende kommentarer.

En del kommentarer går på tværs af bydele, og omhandler ønsker om ny cykelparkering ved dagligvarebutikker, skoler og børnehaver, ved stationer og ved fritidstilbud såsom legepladser, biblioteker, fitnesscentre, teatre og lign.

Tabel 6 Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkeringsmuligheder, Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse

Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkeringsmuligheder	2014	2024
I byen generelt	33 %	44 %
Ved arbejde/uddannelse	70 %	78 %
Ved stationer	25 %	36 %
Ved Butikker	26 %	33 %
Ved bolig	79 %	82 %
Ladcykelparkering i byen generelt	-	34 %
Ladcykelparkering ved boligen	-	77 %



Cykelparkering langs fortovet, foto Københavns Kommune

Mange efterspørger både mere almindelig cykelparkering og ladcykelparkering ved boligområder, hvor cykelparkering på gadearealet er nødvendig. Flere påpeger konflikter mellem boligområder og erhvervsliv fx ved cafeer, restauranter og hoteller, hvor kunder og beboere kæmper om pladsen i cykelstativerne. Flere kommenterer også, at der er forskel på trængslen i forhold til årstid.

Der var også en del kommentarer om tilgængelighed, og flere ønsker at kunne friholde fortove eller tilføre mere cykeloprydning og bedre regulering af udlejningscykler. Mange efterspørger mere sikker cykelparkering med mulighed for at fastlåse cyklen til stativet.

I Indre By ønskes bl.a. mere cykelparkering forbindelse med indkøb og ved kulturtilbud:

"Ude foran hovedbiblioteket er det så svært at få plads til sin ladcykel..."

På Vestamager var en del af kommentarerne rettet mod manglende cykelparkering i boligområderne, og på Islands Brygge nævnes følgende:

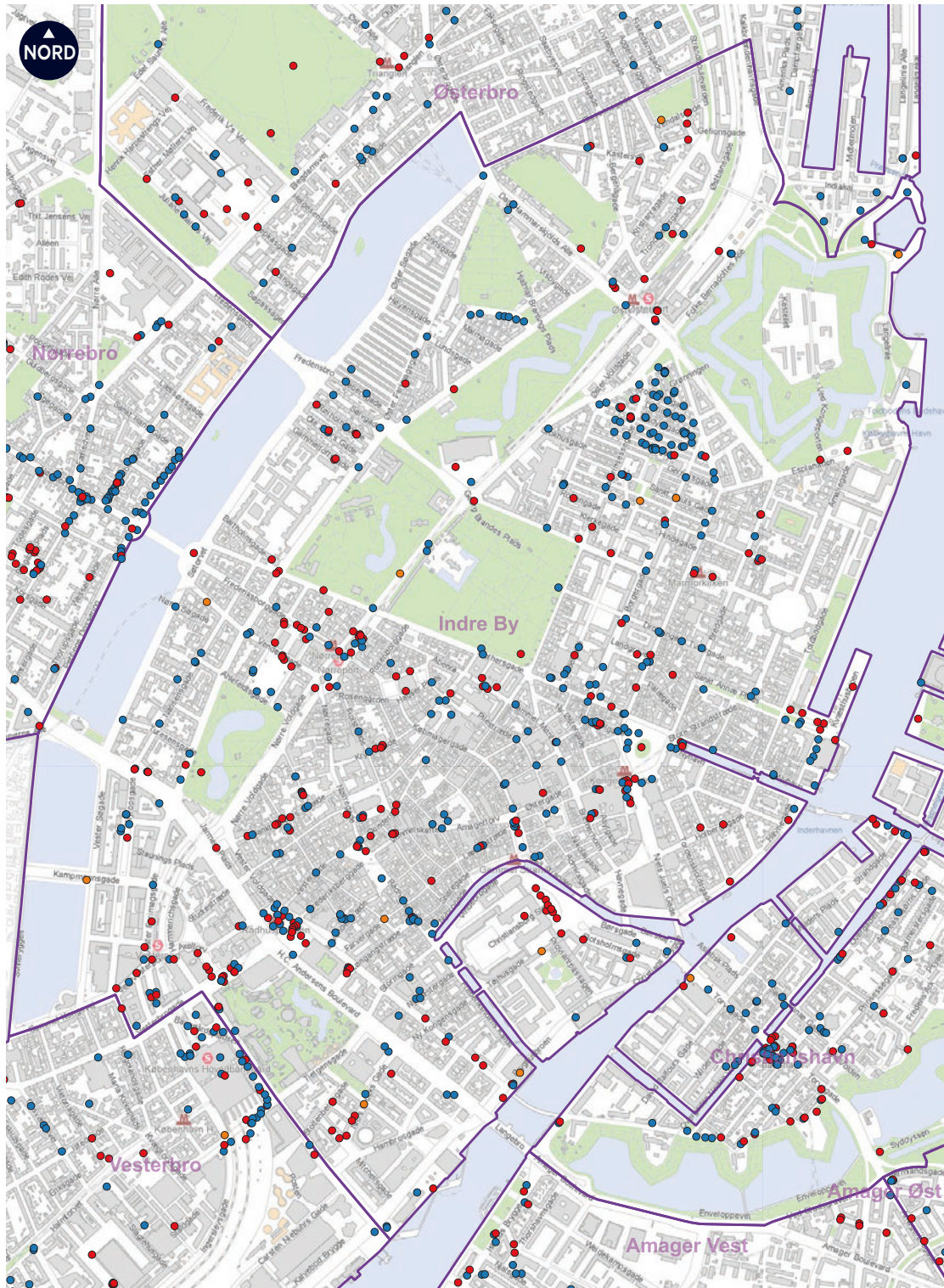
"Der holder i hvert fald 15+ ladcykler, på en kort strækning på Egilsgade. De står parkerede på fortovene, hvor der i for vejen er fuldstændig spækket med cykler, som spærrer halvdelen af fortovet. Det er EKSTREMT".

I Brønshøj-Husum bliver der bl.a. efterspurgt ny cykelparkering ved daginstitutioner:

"Der er to børnehaver med bilparkering. Men langt de fleste kommer på cykel. Det vil være bedre og mere sikkert hvis cykelparkeringen var dominerende."

Resultaterne fra undersøgelsen vil blive indtænkt, når forvaltningen sætter mere cykelparkering op i byen.

Figur 37 Kort med ønsker til cykelparkering i Indre By



Ønsker om cykelparkering

Hvilken type cykel?

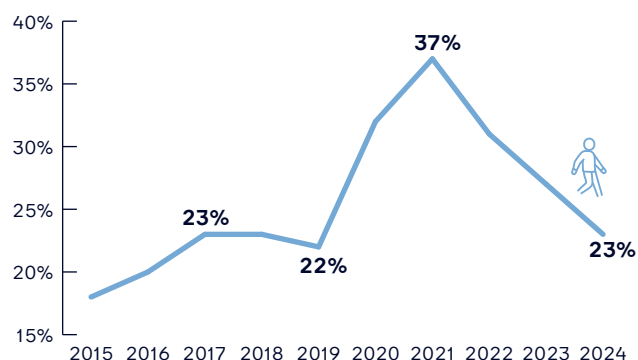
- Cykel
- Ladcykel
- Ikke angivet

Status på gang

Københavns Kommune har med Kommuneplan 2024 vedtaget målet om, at 25 % af alle ture skal foregå til fods, at København skal være en storby for mennesker, og en by som skaber rammen for høj livskvalitet. Byens fysiske rammer skal skabe de bedste forudsætninger for, at daglige gøremål såsom arbejde, uddannelse, indkøb, kultur- og fritidsaktiviteter og sundhedsfaciliteter ikke skal være mere end et kvarter væk på cykel eller til fods.

I 2024 blev 23 % af alle ture i København foretaget til fods. Det er et betydeligt fald siden 2023, hvor gangturene udgjorde 27 % af alle ture. Både det daglige antal gangture og antal kilometer gået faldt også i 2024. Tendenserne for gang ligner således i høj grad det vi så før COVID-pandemien.

Figur 38 Udvikling i andel af alle ture i København, der er foretaget til fods i perioden 2015-2024 (både gåture til destinationer og gå- og løbeture, hvor turen er formålet i sig selv)



Andelen af ture til fods steg markant i årene 2020 og 2021 pga. COVID-relaterede påvirkninger af københavnernes og byens brugers hverdag. I 2021 vurderede 73 % af københavnerne, at de fortsat ville gå mere efter pandemien, end før pandemien, men i 2024 var andelen af ture til fods dog igen ca. samme niveau som før pandemien. Faldet i antal daglige gangture kan primært tilskrives et fald i rene gangture. Antallet af gangture til og fra kollektiv transport varierer fra år til år, men er steget med henholdsvis 11 % som tilbringer til den kollektive transport fra 2023 til 2024 og med 8 % som frabringetransport.

Københavnernes ture til fods

Københavnerne går både til og fra kollektiv transport, når de skal hente pakker, købe ind, lufte hund, følge børn til og fra skole eller gåture med familie og venner. 89 % af københavnernes ture til fods er enten ærinde- eller fritidsture. Heraf er 52 % af turene fritidsture,



Fodgængere i Købmagergade, foto Københavns Kommune

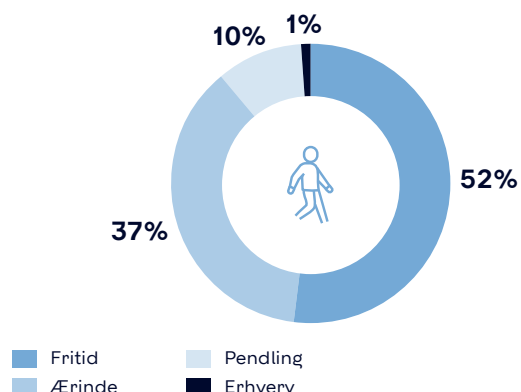
mens 37 % er ture til forskellige typer af ærinder. 10 % af turene er pendlingsture og 1 % er erhvervsture. Se figur 39.

Mere end hver fjerde af københavnernes ture til fods er selve turen formålet i sig selv. Det er væsentligt flere end for andre transportformer, hvor turen oftest er for at nå en destination. Løbeture forventes at udgøre en væsentlig del af disse ture, da løb er en populær motionsform for mange københavnere.

Københavnere i alle aldre bevæger sig rundt i byen til fods, og gang er den mest benyttede form for transport blandt de yngste og de ældste. Gang udgør to ud af fem af alle ture blandt de 6-9-årige, og næsten halvdelen af alle ture for de + 80-årige.

De mange forskellige typer af ture til fods stiller krav til, at byen er indrettet til mange forskellige måder at bevæge sig rundt i byen til fods. Når vi spørger københavnere om, hvad der kan få dem til at gå svarer 82 %, at grønne omgivelser vil få dem til at gå mere.

Figur 39 Formål med københavnernes ture til fods 2020-2024



Med Kommuneplan 2024 har Københavns Kommune vedtaget et ønske om at sikre adgang til flere grønne og blå områder for københavnere, både for at fremme biodiversitet og natur, og for at give københavnere bedre mulighed for både aktive og rolige aktiviteter i naturen. Mindre biltrafik, bedre luftkvalitet og flere cafeer, butikker og lignende er også blandt de vigtigste faktorer, der kan få københavnere til at gå mere.

Gang i kombination med den kollektive transport

Gang er også en del af ture med andre transportformer, fx fra parkeringsplads til destination for ture i bil, eller til og fra stationer og stoppesteder for ture med kollektiv transport. Gang indgår ofte som del af ture med kollektiv transport som bus, metro og S-tog. I 2023 svarede 80 % af de adspurgte københavnere, at de var tilfredse med gåafstanden til kollektiv transport i deres lokalområde. Den største tilfredshed var blandt københavnere bosiddende på Christianshavn og Vesterbro, og den laveste tilfredshed var blandt københavnere bosat i Bispebjerg og Brønshøj-Husum. Tilfredsheden med afstand til kollektiv transport er faldet fra 89 % i 2015 til 80 % i 2023. 34 % af de adspurgte københavnere svarede, at det var sandsynligt eller meget sandsynligt, at de ville gå mere, hvis der var bedre adgang til kollektiv transport. Bedre adgang til kollektiv transport handler både om korte afstande til stoppesteder og stationer, gode forbindelser med kollektiv transport og tilgængelige og attraktive byrum ved og på stationer.

Forbedringer af gangforhold i 2024

Sammenhængende og attraktive gangforhold er med til at sikre, at københavnere i alle aldre og med forskellige funktionsniveauer kan bevæge sig rundt i byen til fods. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder hele tiden på at forbedre forhold for gående i København. Ofte sker det som små forbedringer som bredere fortove, krydsningsheller og asfaltramper, og andre gange kan projekter med andre formål være med til at forbedre forhold for fodgængere fx i klimatilpasnings- eller cykelprojekter.

Forvaltningen har i disse år et særligt fokus på at etablere mere og bedre cykelparkering. Udover at gøre det nemmere for københavnere der cykler, kan gode cykelparkeringsmuligheder hjælpe til at forbedre tilgængeligheden i byen, fordi cykler ikke bliver sat på fortove, på ledelinjer eller andre steder, hvor de gør det svært at gå forbi. I 2024 har Københavns Kommune også etableret lys på skaterbanen i Fælledparken, åbnet en ny bypark i Bispebjerg, forbedret skoleveje over hele byen og lavet bredere fortove, fx på Rantzausgade i forbindelse med etableringen af cykelgaden.



'Bagerkrydset' før, foto Københavns Kommune



'Bagerkrydset' efter, foto Københavns Kommune

Bedre forhold for gående på Valby Langgade

På Valby Langgade er der i 2024 sket store forandringer ved det såkaldte ejendomsmæglerkryds, og strækningen af Valby Langgade ud for Ålholm Skole er blevet mere sikker for børn og voksne, der bevæger sig i området til fods og på cykel.

Denne del af Valby er kendetegnet af både villaer, rækkehuse og større lejlighedsbyggerier. Den brede Valby Langgade er en central trafikåre i byen, som også før har udgjort en barriere for cyklende og gående. Forvaltningen har i 2024 ombygget tre travle kryds på den vestlige del af Valby Langgade, for at skabe bedre forhold for både cyklende og gående.

Krydset ved Ring 02, det såkaldte ejendomsmæglerkryds, er omdannet fra fem til tre veje, så der i dag er færre retninger, biler kører i, og Ring 02 er blevet den nye hovedfærdselsåre i krydset, til gavn for fremkommeligheden. Der er etableret nye og mere enkle krydsninger for gående og cyklende, og der er anlagt bredere fortove, plantebede og træer omkring krydset. I 2025 plantes buske og træer.

I det såkaldte bagerkryds, er ind- og udkørslen fra Nakskovvej nedlagt, og der er af hensyn til trafikikkerheden skabt et areal for gående med mulighed for ophold ud for bager og købmand.

Valby Langgade er en bred vej, som har været svær at krydse, også for børn på vej til skole. Derfor er der lavet tre nye midterheller ved det såkaldte skolekryds, ved Ålholm Skole, så det bliver nemmere og mere sikkert for både børn og voksne at krydse vejen til fods. Der er også etableret gennemført fortov ud for sideveje til Valby Langgade.

Universelt design i praksis

Universelt design er et værktøj til at skabe en by, der er lige tilgængelig for alle mennesker, så flere kan bevæge sig i byen uden hjælp, samt deltage i sociale aktiviteter i byens rum.

Forvaltningen implementerer universelt design gennem en række konkrete tiltag, herunder i nye anlægsprojekter, genopretningsprojekter, daglig drift samtidig med at universelt design i fremtiden bliver et krav i arkitektkonkurrencer og udbud.

Københavns Kommune indgår ligeledes i et partnerskab med Bevica Fonden om bl.a. at udbrede vidensniveauet blandt medarbejdere, understøtte udviklingen af værktøjer inden for universelt design, samt styrke det tværfaglige samarbejde og kompetenceudviklingen af medarbejdere i forvaltningen. Det er særligt kompetenceudvikling og udbredelse af kendskabet internt, som har præget arbejdet i 2024, men nedenstående initiativ er et eksempel på, hvordan universelt design kan se ud i praksis.

Forsøg med udeserveringsarealer

I januar 2025 trådte et nyt administrationsgrundlag for udeservering i kraft. Med administrationsgrundlaget fastsætter Københavns Kommune principper og vurderingskriterier for udeservering, herunder at udeserveringsarealer skal opmærkes fysisk. Opmærkingen skal sikre, at udeservering ikke fylder så meget, at det begrænser tilgængeligheden for gående på byens fortov.

I 2024 afprøvede forvaltningen opmærkning af arealer til udeservering med grønne prikker på belægningen. Prikkerne markerede arealer, der er godkendt til udeservering. Formålet var at undersøge om opmærkingen kan hjælpe til at udeserveringsarealer ikke breder sig udover det tilladte, og dermed bliver til gene for at færdes på byens fortove. Opmærkingen skal ligeledes gøre det mere effektivt for forvaltningen at føre tilsyn med udeserveringerne. Forsøgene omfattede i første omgang udeserveringer på Gammel Strand i Indre By og i Ravnsborggade og Gartnergade på Nørrebro.

Fra januar 2025 bliver opmærkingen gradvist implementeret i hele København, med grå prikker i stedet for de grønne i forsøget. Opmærkingen bliver evalueret i slutningen af 2025.



Forsøg med grønne prikker ved udeservering, foto Københavns Kommune

Status på biltransport, bilparkering og transport af varer

I Kommuneplan 2024 er et af målene at biltrafikens andel maksimalt skal udgøre 25 % af alle ture til, fra og i København. I 2024 var bilens andel 29 %, hvilket er samme niveau som i 2023 og 2021. På hverdage bliver der dog kørt en lille smule mindre samlet set end året før. I 2024 er trafikarbejdet i bil 4,84 mio. km på hverdage i følge TU-data.

I 2024 har Teknik- og Miljøforvaltningen blandt andet arbejdet for at fremme el- og delebiler blandt dem, som har behov for bil, til daglig eller blot en gang imellem. Der er samtidig arbejdet for at skabe endnu større incitament for at vælge aktive transportformer i stedet for bilen når det er muligt, men også for at lette varelevering i trafikerede områder og reducere trængslen.

Københavnerne bilpark og udgifter til bil

En analyse om københavnerne biler og udgifter hertil fra starten af 2025 viser, at Københavns Kommune huser en større andel benzinbiler og en mindre andel dieslbiler end i resten af Danmark. Andelen af elbiler svarer stort set til landsgennemsnittet ultimo 2024.

Gennemsnitsalderen for de københavnske biler er 11 år, og over halvdelen af alle privatbiler i København er 10 år gamle eller yngre. Særligt elbilerne er nye med en gennemsnitsalder på 3 år.

Den mest udbredte bilstørrelse blandt københavnerne er en lille personbil (B-segment), som fx kan være en VW Polo, Mini Cooper eller en Peugeot 208. Samlet udgør denne biltype 27 % af alle privatbilerne i København.

Udgifter til privatbil udgøres af faste og variable omkostninger. Københavnske bilejere har i gennemsnit faste udgifter til bil for ca. 12.000 kroner årligt. Dertil kommer variable omkostninger til brændstof, dæk og vedligehold mm. Den gennemsnitlige samlede udgift til en privatbil i København er 3,2 kr. pr. km.

De samlede udgifter varierer bl.a. med kørselsomfanget og størrelsen på bilen. Udgifterne pr. kilometer er større ved lavt kørselsomfang, hvor de faste udgifter fordeles over færre kilometer, og lavere for mindre biler. 12% af privatbilerne i København kører under 5.000 km årligt.

Flere el- og delebiler

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder for at fremme elbiler og alle typer af delebilisme. El- og delebiler kan bidrage til at sænke CO₂-udledningen fra transporten, og til at reducere antallet af biler og ture i byen.



Parkeret elbil, foto Københavns Kommune

For at fremme udbuddet af delebiler i byen etableres løbende flere parkeringspladser reserveret til delebiler med fast stamplads, og der uddeles parkeringslicenser til delebiler uden fast stamplads. Forvaltningen har desuden gennemført en større kommunikationsindsats rettet mod københavnerne, virksomheder og boligforeninger, som vil skabe opmærksomhed på mulighederne med delebiler for de forskellige aktører.

Tilstrækkelig ladeinfrastruktur er afgørende for at fremme elbiler. Teknik- og Miljøforvaltningen opsætter derfor løbende ladestandere ved offentlige parkeringspladser, herunder også en række lynladere.

Ved budget 2023 blev det besluttet at etablere 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur, som er udover den eksisterende ramme på 5.000 parkeringspladser med tilhørende ladeinfrastruktur. Pladserne er både etableret i nærheden af eksisterende og fremtidige parkeringspladser med ladestandere og på lokationer, hvor det kan være vanskeligt at finde p-pladser. Initiativet skal gøre det lettere for bilister med elbil at finde en parkeringsplads, både generelt og efter endt opladning på parkeringspladser med ladestandere med tidsbegrænsning

Det er besluttet at den fremadrettede planlægning af ladeinfrastruktur skal bero på analysen 'Behov for ladeinfrastruktur i Københavns Kommune', som COWI har udarbejdet for Teknik- og Miljøforvaltningen. Analysen viser, at kommunens nuværende ramme på 9.500 normalladeudtag i kombination med de min. 64 lynladeudtag, som det er besluttet at etablere og udbyde, vil kunne dække behovet for ladeinfrastruktur på offentlig vej ved en fuld omstilling af bilflåden til el med et rimeligt serviceniveau for brugerne.

Med den reviderede planlov, per 1. januar 2024, er der desuden mulighed for i lokalplaner at reservere parkeringspladser til el- og delebiler, samt stille krav om etablering af ladeinfrastruktur. Denne mulighed er indarbejdet i Kommuneplan 2024 og kan anvendes, når områder lokalplanlægges.

Varelevering

Vare- og lastbiler står for 27% af CO₂-udledningerne fra vejtransporten i København. Samtidig udgør de kun

11 % af de kørte kilometer. Der er således et væsentligt potentiale i en omstilling af vare- og lastbiler til el eller til andre ikke-fossile transportmidler.

Kørslen dækker helt nødvendige transporter til byens beboere, virksomheder, servicefunktioner, samt til etablering og vedligehold af byens bygninger og infrastruktur, alt sammen nødvendigt for at byen kan forblive attraktiv for københavnernes, besøgende og virksomheder.

Københavns Kommune arbejder derfor sammen med logistikbranchen for en omstilling af vare- og lastbil-kørslen til ikke fossile transportmidler samt til en mere effektiv afvikling af kørsel med vare- og lastbiler i byen.

I EU-projektet DISCO gennemfører Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med projektets øvrige partnere, et forsøgsprojekt med smarte af- og pålæsningszoner. I samarbejde med Tivoli testes et sensorbaseret koncept, som giver mulighed for at leverandører til Tivoli kan booke en af- og pålæsningsplads i et selvvalgt tidsrum via en app. Leverandøren sparer tid på parkeringssøgning, og betaler kun for den tid, der er reserveret. Tivoli ved, hvornår varerne bliver leveret eller hentet. Og dette reducerer den ekstra trafik, som parkeringssøgning afstedkommer. Endelig bliver leverandørtrafikken fordelt over et større tidsrum af dagen. Forsøgsprojektet har vist, at konceptet har potentiale til at mindske kaos, trængsel og kødannelse ved af- og pålæsningszoner. Teknik- og Miljøforvaltningen går nu i dialog med Vejdirektoratet ang. lovgivningsmæssige barrierer for at udbrede konceptet.

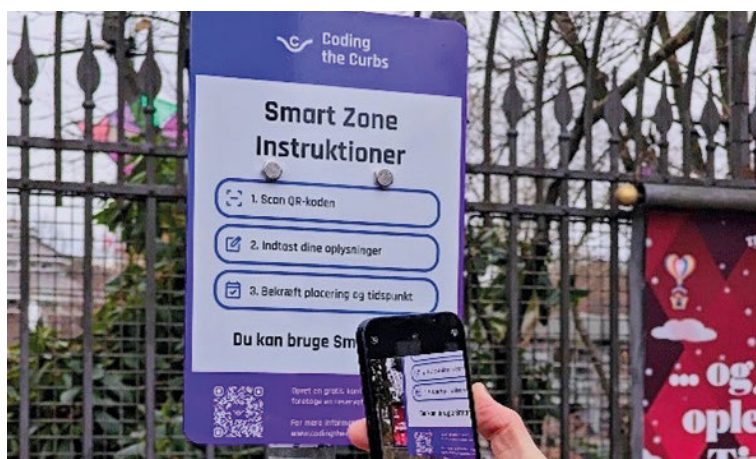
DISCO-projektet udviklede tillige en digital tvilling for logistiktrafikken. Resultaterne herfra viste, at der er potentiale for at optimere ruter, reducere parkeringssøgende trafik ved omlastning til mindre køretøjer fx ladcykler ved last mile varelevering i de indre bydele.

København Ned i Fart

Færre skal køre i bil i København, og dem, der gør, skal køre 10 km/t langsommere, når Københavns Kommune sænker farten på næsten alle veje.



Varelevering, foto Curbside Management



Skilt med instruktioner til 'Smart Zone', foto Curbside Management

Lavere fart betyder færre alvorlige trafikulykker, især for cyklende og gående, og vil anspre flere til at vælge bilen fra og skifte til grønnere transportformer som cykel, gang og kollektiv transport. Det vil sammen med andre tiltag som flere dele- og elbilpladser reducere udledningen af CO₂ i København, mindske trafikstøj og forurening og derigennem gavne både københavnernes nærmiljø og klimaet.

I 2024 er fartgrænsen blevet sænket til 40 km/t. på ca. 45 af de mere befærdede veje bredt fordelt i kommunen der er markeret på figur 40, og i 2025 kommer turen til yderligere ca. 35 veje.

De helt store trafikårer, de såkaldte regionale veje, er ikke en del af projektet, men har i anden sammenhæng allerede fået lavere fartgrænser.

Parkering

Københavns Kommune arbejder for at sikre tilstrækkelige parkeringsmuligheder for byens borgere og

gæster, samtidig med at der sikres bæredygtighed på parkeringsområdet. Det betyder blandt andet en række tiltag for at fremme el- og delebilisme, men også tiltag der tilgodeser vigtige services for københavnernes.

Forvaltningen er desuden i gang med en forsøgsordning, hvor der etableres parkeringssensorer på alle byens erhvervspladser. Disse kender man fra parkeringsanlæg, som viser om en plads er ledig eller ej. Dette har to formål. Det ene er at udstille data i en app, som erhvervslivet kan bruge til at se om pladsen er ledig eller ej i real-tid. Desuden giver det forvaltningen mulighed for at tilgå data over belægningsprocent mm.

I maj 2024 besluttede Teknik- og Miljøudvalget, at hjemmeplejeenheder fra Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Socialforvaltningen kan ansøge om en hjemmeplejelicens. Med licensen kan medarbejderen fritages fra en række restriktioner på parkeringsområdet i forbindelse med borgerbesøg i aften- og nattetimerne. Med en gyldig hjemmeplejelicens har hjemmeplejens medarbejdere dermed adgang en række reserverede parkeringspladser, såsom erhvervspladser, tomme delebilspladser og elbilspladser, hvor køretøjer med hjemmeplejelicens fritages for tidsbegrænsning og krav om opladning. Derudover fritages køretøjer med hjemmeplejelicens for det kommende parkeringsforbud i Middelalderbyen.

Uddybende tabeller og data om bilparkering i København findes i bilag 1.

Københavnernes kendskab, motivation og barriere for at anvende delebiler

I efteråret 2024 gennemførte forvaltningen en undersøgelse med fokus på kendskabet af delebiler samt motivation og barrierer for at anvende delebil frem for privatejet bil.

Undersøgelsen viser, at langt de fleste af de adspurgte københavnere kender til delebilsordningerne, og at cirka hver tredje har prøvet en delebil én eller flere gange, overvejende til at tage på ferie- eller weekendture, eller til at transportere større genstande. Det er også primært til disse formål, at folk som ikke har prøvet en delebil før, ser et potentiale i delebilerne.

Det er altovervejende muligheden for at spare penge, som får folk til at vælge en delebil frem for at have sin egen, og bekvemmelighed spiller også en afgørende rolle. Det er samme årsager, der gør, at folk vælger det fra. Her spiller folks frihedsfølelse ved privat bilejerskab også ind.

Det er også muligheden for at spare penge, der vil

Figur 40 Strækninger hvor fartgrænsen blevet sænket til 40 km/t i 2024



Parkeret biler, foto Københavns Kommune

kunne få folk at afskaffe deres egen bil, eller undlade at anskaffe sig en (eller flere) bil(er) og i stedet anvende delebil, når behovet opstår. På andenpladsen over faktorer, der kan få folk til at afskaffe/undlade at anskaffe deres egen bil kommer hensynet til klimaet.

Resultaterne fra undersøgelsen understreger at delebilerne i dag kun i lille omfang erstatter de private biler, som anvendes til hverdag, men at de har et væsentligt potentiale for at erstatte de privatbiler, der anvendes i fritiden og ikke så ofte.

Status på målsætninger



Københavns Kommuneplan 2024
Vedttaget i 2024



Klimaplanen 2025
Vedttaget i 2012



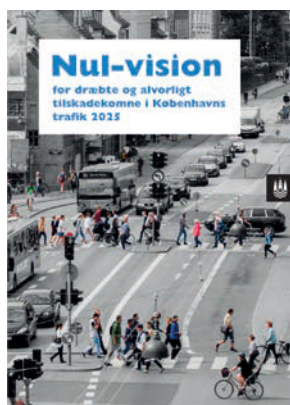
Roadmap 2021-2025
Vedttaget i 2020



Vores København
Vedttaget i 2024



Cykelstrategi 2011-2025
Vedttaget i 2011



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

Redegørelser og regnskaber



Mobilitetsredegørelsen
Udkommer årligt



Cykelregnskab
Udkommer ca. hvert andet år



Bylivsregnskab
Udkommer hvert andet år

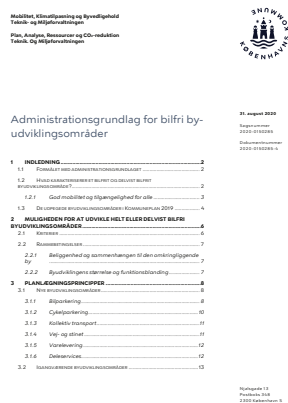


CO₂-regnskab
Udkommer hvert andet år

Planer og retningslinjer for mobilitetsindsatser



Handlingsplan for grøn mobilitet
Vedtaget i 2012



Administrationsgrundlag for bilfri byområder
Vedttaget i 2020



Handlingsplan for trafiksikkerhed
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for transport af turister
Vedttaget i 2021



Cykelsti-prioriteringsplan
Vedttaget i 2017



Prioriteringsplan for cykelparkering
Vedttaget i 2018



Cykelfokus
Vedttaget i 2024



Cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer
Vedttaget i 2021



Handlingsplan for delebilisme
Vedttaget i 2022



Handlingsplan for vejstøj
Vedttaget i 2024



Handlingsplan for ladeinfrastruktur
Vedttaget i 2022



Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
Vedttaget i 2023

	Status 2021	Status 2022	Status 2023	Status 2024	Mål 2025
Målsætninger Kommuneplan 2024					
Andel af alle ture på cykel	21 %	27 %	27 %	29 %	I 2030 >25 %
Andel af alle ture med kollektiv transport	13 %	17 %	17 %	19 %	I 2030 >25 %
Andel af alle ture som gangture	37 %	31 %	27 %	23 %	I 2030 >25 %
Andel af alle ture i bil	29 %	25 %	29 %	29 %	I 2030 <25 %
At biltrafikken reduceres med 2 % årlig				Fald på 3 % fra 2023 (TU-data) Fald på 1% fra 2023 (Forvaltningens egne tællinger)	I 2030
Luftkvalitet lever op til WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes	Nej	Nej	Nej	Nej ²	Ja
Målsætninger KBH2025 Klimaplanen / Roadmap 2021-25					
Andel af alle ture til fods, på cykel eller med kollektiv transport	70 %	74 %	71 %	71 %	75 %
Andel af cykelture til arbejde/uddannelse i København	35 %	45 %	45 %	46 %	50 %
Udvikling i passagerer med kollektiv transport (ift. 2009)	-16 %	9 %	18 %	34 %	20 %
Kollektiv transport er CO ₂ neutral (ift. 2008)	37 %	51 %	59 %	78 %	100 %
Andel af lette køretøjer der bruger nye drivmidler	2 %	5 % af personbiler, 3,5 % af varebiler personbiler, 3,5 % af varebiler	Ultimo 2023: 9,5 % af personbiler, 5,6 % af varebiler	Ultimo 2024: 15 % af personbiler, 8,1 % af varebiler ³	20-30 %
Andel af tunge køretøjer der bruger nye drivmidler		6,7 %	Ultimo 2023: 10 %	Ultimo 2024: 11,2 % ⁴	30-40 %
Andel nulemissionsbusser (inkl. Havnebusser)	23 %	43 %	60 %	60 %	100 %
Målsætninger Cykelstrategi 2011-2025					
Andel af cyklende københavnere der er trygge på cykel		79 %		76 %	90 %
Alvorligt tilskadekomne på cykel	99	108	116	- ⁵	0
Andel af PLUS-net med tre baner	21 %	22 %	22 %	22 %	80 %
Tilfredshed med vedligeholdelse af cykelstier		68 %		72 %	80 %
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet		75 %		71 %	80 %

² Mål for fine partikler og NO₂ er ikke overholdt. Grove partikler er overholdt.

³ Kilde: Danmarks Statistik

⁴ Kilde: Danmarks Statistik

⁵ Data fra 2024 er først tilgængelig i sommeren 2025

	Status 2021	Status 2022	Status 2023	Status 2024	Mål 2025
Målsætninger Fælleskab København 2025⁶					
Københavnere opholder sig 20 % mere i byens rum (opholdstid per uge ift. 2015)	3 timer, 54 min	3 timer, 37 min.	3 timer, 12 min	-	2 timer
Tilfredshed med at det er nemt at komme rundt i byen	79 %	80 %	78 %	-	90 %
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering	-	47 %	-	44 %	70 %
Handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2025					
Ingen dræbte eller alvorligt tilskadekomne i trafikken	7/168	5/199	8/181	- ⁷	0/0
Målsætninger i Handlingsplan for vejstøj 2024-2029⁸					
Andelen af stærkt støjbelastede boliger i København i 2029	-	-	10 %		1 2029 <7 %
Målsætninger i Handlingsplan for delebilisme 2022-2025					
Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2027, og 50 % i 2025	63 %	62 %	57 %	65 %	50 % i 2025 100 % i 2027
Der er etableret eldelebilshubs ved traikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025	0	0	100	100	100 pladser
Der er etableret 1000 p-pladser, som kan benyttes af eldelebiler med- og uden fast stamplads	0	0	100	320	1 %, 1.000 pladser
Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilplads per gade i Indre By og brokvarterene inklusive Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel	281	494	665	678	Ën plads per gade, svarende til ca 1.000 pladser
Målsætninger i Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025					
Der er max og 10 el-plug-in-hybridbiler per ladepunkt på offentligt areal	2,8 el- og plugin-hybrid per ladepunkt	Primo 2022: 6,5 el- og plugin-hybrid-biler pr. ladepunkt Ultimo 2022: 10,5 el- og plugin-hybrid-biler pr. ladepunkt	Primo 2023: 10,5 el- og plugin-hybrid-biler pr. ladepunkt Ultimo 2023: 12,7 el- og plugin-hybrid-biler pr. ladepunkt	Primo 2024: 12,8 el- og plugin-hybrid-biler pr. ladepunkt Ultimo 2024: 11,5 el- og plugin-hybrid-biler pr. ladepunkt	Max 10 bil per ladepunkt
Der er max 250 m til et offentligt tilgængeligt ladepunkt fra al etagebyggeri	215-1.530 m - gns 692 m	211-1.425m - gns. 480 m	190-839 m - gns. 474 m	150-706 m - gns. 358 m	250 m

6 Visionen "Fælleskab København" er per 1. februar 2024 erstattet af "Vores København". I denne redegørelse gives der status på mål fra den tidligere vision

7 Data fra 2024 er først tilgængelig i sommeren 2025

Bilag 1 Supplerende tabeller til status på bilparkering

Table 1 Parkeringspladser fordelt på bydele, marts 2025

Kilde: Data trukket fra kk database

Bydel	Antal pladser
Amager Vest	11.932
Amager Øst	14.883
Bispebjerg	10.710
Brønshøj-Husum	12.059
Indre By*	12.462
Nørrebro	12.073
Valby	12.694
Vanløse	10.928
Vesterbro-Kongens Enghave	10.565
Østerbro	16.605
Total**	124.936

*Data er trukket før omdannelse af parkeringspladser i Middellalderbyen

** Total er pladserne fordelt pr bydel og 25 pladser "uden allokeret bydel"

Table 2 Udviklingen i antal delebilspladser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2021-2024.

Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data

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

Table 3 Udviklingen i antal el-delebilspladser til el-delebiler på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2023-2024.

Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data

Bydel	2023	2024
Amager Vest	2	34
Amager Øst	2	22
Bispebjerg	8	16
Brønshøj-Husum	2	2
Indre By	16	64
Nørrebro	4	32
Valby	6	14
Vanløse	6	18
Vesterbro-Kongens Enghave	20	52
Østerbro	22	66
Total	88	320

Table 4 Udviklingen i antal elkøretøjspladser med tilhørende ladestandere på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2019-2023

Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data

Bydel	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Amager Vest	28	36	72	72	106	191
Amager Øst	44	60	90	90	98	186
Bispebjerg	8	8	8	8	26	122
Brønshøj-Husum	4	4	4	4	24	50
Indre By	192	258	266	347	411	463
Nørrebro	78	112	190	224	294	500
Valby	45	61	67	107	135	207
Vanløse	4	4	4	18	26	78
Vesterbro-Kongens Enghave	62	94	146	183	205	305
Østerbro	81	159	294	418	533	775
Total	546	796	1.141	1.471	1.858	2.877

Table 5 Udviklingen i antal el-køretøjspladser uden ladestandere på offentlige veje i Københavns Kommune i perioden 2023-2024.

Kilde: Datasæt trukket fra Område for Parkerings data

Bydel	2023	2024
Amager Vest	12	64
Amager Øst	4	76
Bispebjerg	0	32
Brønshøj-Husum	0	23
Indre By	0	128
Nørrebro	0	184
Valby	16	56
Vanløse	0	20
Vesterbro-Kongens Enghave	28	128
Østerbro	16	276
Total	76	987

Table 6 Licenser i betalingsområder, marts 2025

Kilde: Københavns Kommunes P-licenssystem og kk database

Licenszone	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Total	Antal p-pladser
Amager Nord	5.922	116	6.038	6.217
Christianshavn	1.525	23	1.548	1.386
Indre By	7.561	370	7.931	8.644
Indre Nørrebro	4.644	112	4.756	4.848
Indre Østerbro	9.953	159	9.412	10.007
Valby	2.826	55	2.881	3.167
Vesterbro	6.163	135	6.298	6.491
Ydre Nørrebro	5.775	86	5.861	6.973
Ydre Østerbro	5.139	61	5.200	5.072

Table 7 Licenses in time-limited zones, March 2025

Kilde: Københavns Kommunes P-licenssystem og kk database

Licenszone	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Total	Antal p-pladser
Grønjord	374	2	376	620
Havnestaden	1.037	3	1.040	723
Den Hvide Kødby	0	41	41	379
Hellerup Station	403	1	404	273
Lergravsparken*	2.871	152	3.023	2.704
Vanløse station	3.491	75	3.566	2.751
Valby Syd	1.577	33	1.610	1.502
Nordvest	4.468	161	4.629	4.339
Amager Strand**	501	10	511	1.612
Sundbyvester**	4.089	76	4.165	3.290
Sundbyøster**	1.910	28	1.938	2.623
Ålholm***	1.135	27	1.162	1.952
Bispebjerg***	2.297	47	2.344	2.127
Grøndal***	2.324	29	2.353	2.512
Kongens Enghave***	2.771	101	2.872	512
Ryparken***	516	17	533	1.993
Strandvejen***	1.031	27	1.058	954
Vigerslev Alle***	621	45	666	819

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

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

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

Table 8 Beboerlicenser fordelt på kategori 2022-2024

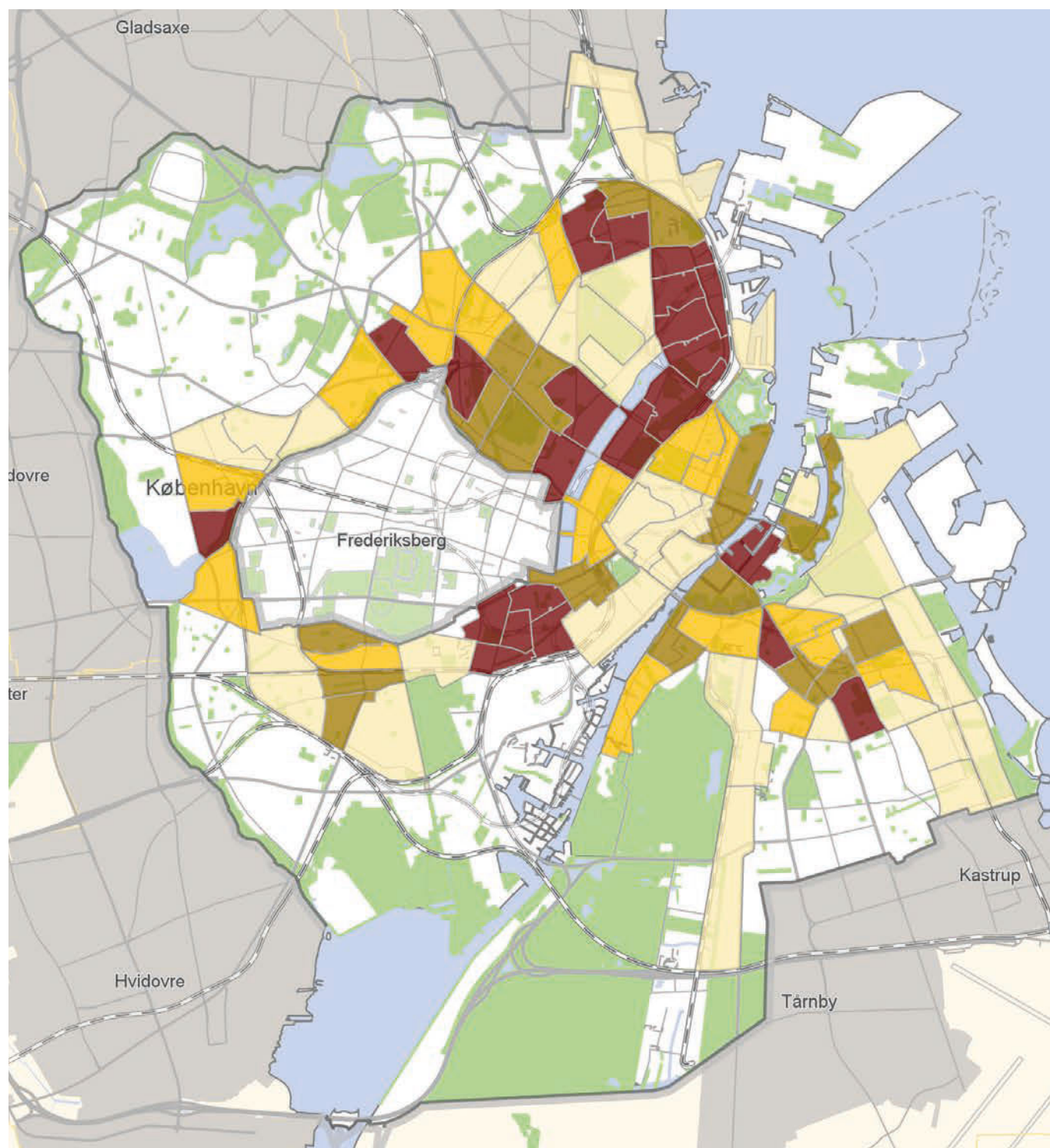
Kilde: Københavns Kommunes P-licenssystem og kk database

Kategori	Marts 2022		Marts 2023		Marts 2024		Marts 2025	
	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser	Pris i kr.	Udstedte licenser
Elbil, brintbil og elmotorcykel	205	557	215	702	695	4.929*	1.200	7.752
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.015	28.952	1.335	28.081	1.390	27.180	1.800	26.185
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.030	5.424	2.405	5.101	2.505	4.781	2.590	4.556
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.030	7.073	2.405	6.321	2.505	5.726	2.590	5.268
Forbrug ikke registreret	2.030	504	2.405	475	2.505	386	2.590	370
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	4.060	7.816	5.530	6.519	5.755	5.486	5.950	4.677
Total		50.326		47.199		48.488		48.808

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

Figur 1 Parkeringsbelægning kl. 22:00 efterår 2024

Kilde: Københavns Kommunes parkeringstælling



Belægningsprocent kl. 22

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