



## Trafik- og mobilitetsområdet

09-12-2025

Sagsnummer I F2

Dokumentnummer i F2  
182783

Sagsnummer eDoc

### Resumé

Trafik- og mobilitetsområdet danner helt overordnet rammen om borgernes færdsel samt transport af varer til, fra og rundt i byen. Arbejdet med dette område sker både på et større strategisk niveau samt på et mere konkret niveau ift. indretning af byens trafik. Udvalget kan således træffe beslutning om planer og strategier, der kan rammesætte forvaltningens arbejde med området, men også om konkrete tiltag, fx om-/udbygning af infrastruktur og parkeringsforhold, eller en flerstrengt indsats i forhold til sikre skoleveje. Området er delvist finansieret af faste driftsbevillinger og delvist finansieret af bevillinger til konkrete initiativer via kommunens årlige budgetforhandlinger samt, om muligt, medfinansiering via den statslige cykelpulje. Området udgør 5-10 pct af sagerne i udvalget.

### Introduktion til området

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

Måden vi transporterer os selv og vores varer på, har betydning for byens udformning og karakter, og den kan have en række afledte effekter, fx i forhold til luftforurening, fremkommelighed, trafikstøj, CO<sub>2</sub>-udledning og trafikulykker. Planlægning af byens indretning på trafik- og mobilitetsområdet kan derfor være forbundet med en politisk prioritering mellem forskellige hensyn, fx mellem nutidige og fremtidige behov eller i nogle tilfælde mellem forskellige trafikanters fremkommelighed, sikkerhed eller tryghed.

### Politisk styring af området

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

#### *Kommuneplan*

Kommuneplan 2024 indeholder to overordnede mål på mobilitetsområdet: at bilens andel højst skal udgøre 25 % af alle ture til,

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

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

#### *Klimastrategi*

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

#### *Støjhandlingsplan*

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

#### *Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets ressortområde*

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

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

Ofte arbejdes der med flere tiltag i kombination, fx i arbejdet med skoleveje, hvor der etableres tryghedszoner (tidsbestemt indkørselsforbud) ved skoler, og skabes dialog med skoler om styrkelse af den lovpligtige færdselsundervisning. Forvaltningen udarbejder ofte analyser af potentielle effekter forud for implementering af konkrete tiltag som grundlag for udvalgets beslutninger.

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

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

#### *Ophæng i strategi og vision*

Trafik- og mobilitetsområdet er knyttet til arbejdet med den nye Mobilitetsstrategi.