



Trafikken i København 2005



Foreløbig

27. januar 2006



Forord

Trafikken i København 2005 er det andet af sin slags, som vi udgiver i Københavns Kommune. Hæftet har til formål at give alle interesserede et kortfattet og samlet overblik over udviklingen i trafikken og trafikmiljøet i Københavns Kommune. Hæftet indeholder derfor et overordnet resume af tællinger, analyser og vurderinger.

København er en by i udvikling. Der bygges til stadighed nye boliger og skabes nye arbejdspladser, og samtidig køber københavnere flere biler. Det kan ses på trafikudviklingen. Biltrafikken har været stigende de senere år – siden sidste år er den steget med ca. 0,5%. Cykeltrafikken er i de senere år steget væsentligt mere end biltrafikken. I 2005 var stigningen dog 0,5% som for biltrafikken. Endelig er der tegn på, at den kollektive trafik er ved at vende tidligere års stagnation og tilbagegang.

Den stadigt stigende biltrafik giver anledning til at overveje mulighederne for at forbedre fremkommeligheden og mindske miljøkonsekvenserne. Det mest effektive middel er at regulere biltrafikken direkte, og Borgerrepræsentationen har derfor fået lavet en indledende undersøgelse af mulighederne for og konsekven-

serne af at indføre kørselsafgifter i København. Undersøgelsens hovedresultater er medtaget i dette hæfte på side 8.

2005 var også året, hvor Trafik- og Miljøplanen blev vedtaget. Trafikken i København giver hvert år et overblik over udviklingen, og om det lykkedes at nå de trafikale og miljømæssige mål. Derfor har vi medtaget en kort status på Trafik- og Miljøplanens handlingsplan.

Trafikken i København 2005 er den første publikation om trafik, som bliver udgivet af den nye Teknik- og Miljøforvaltning i Københavns Kommune. Miljøkontrollens sammenlægning med Bygge- og Teknikforvaltningen vil i fremtiden give os endnu bedre muligheder for at vurdere og planlægge trafik og miljø i sammenhæng. Arbejdet med kommunens mål om at skabe et velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag er nu samlet ét sted.

Jeg håber, at mange vil få glæde af dette overblik. Det er vores hensigt, at Trafikken i København kan skabe et fælles grundlag for trafik- og miljødebatten blandt borgere, politikere, interessenter og alle andre, der interesserer sig for emnet.

København, januar 2005

Ole Bach

Direktør, Vej & Park
Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune

Indhold

| | |
|--|---------|
| Cykeltrafik | Side 3 |
| Biltrafik | Side 4 |
| Kollektiv trafik | Side 6 |
| Trafikken fordelt på transportmidler | Side 7 |
| Undersøgelse af kørselsafgifter | Side 8 |
| Trafiksikkerhed | Side 9 |
| Støj og luftforurening | Side 10 |
| Trafik- og Miljøplan 2004 - Status | Side 12 |

Kolofon

| | |
|--------------------|--|
| <i>Udgivet af:</i> | Københavns Kommune Teknik- og Miljøforvaltningen Vej & Park Trafik- og Plankontoret Njalsgade 13 2300 København S |
| <i>Redaktion:</i> | Københavns Kommune, Vej & Park og COWI AS |
| <i>Layout:</i> | COWI AS |
| <i>Billeder:</i> | Københavns Kommune, Vej & Park Forsidefoto: Tao Lytzen |
| <i>Grundkort:</i> | Københavns Kommune, Vej & Park |
| <i>Trykkeri:</i> | Jønsson & NKN A/S Svanemærket, ISO 14001, ISO 9002 og EMAS |
| <i>Oplag:</i> | 2.500 |



Cykeltrafik

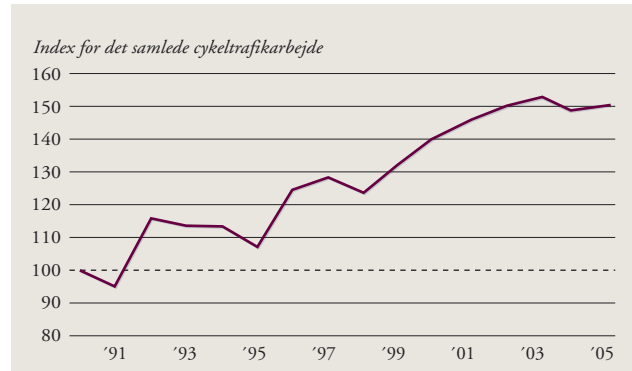
Cykeltrafikken er en central del af det samlede trafikbillede i København, hvilket ses både i omfanget af faciliteter til cyklister og i antallet af cyklister, der bruger faciliteterne.

Københavns Kommune har i alt 342 km cykelstier og -baner, og 37 km grønne cykelruter. I løbet af 2005 er der ikke indviet nye strækninger, men flere er påbegyndt og åbnes i 2006, ligesom tre broforbindelser for cykler (Langeliniebroen, Ågadebroen og Bryggebroen) forventes færdige i 2006.

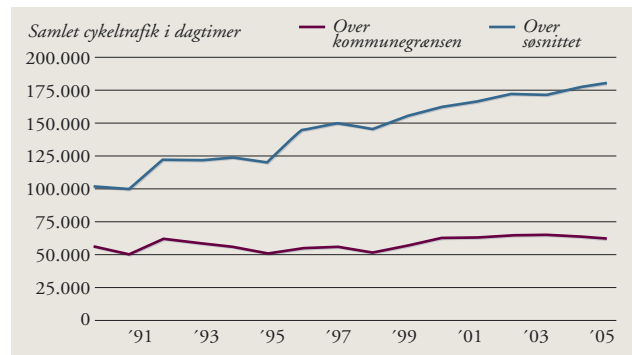
Udviklingen i cykeltrafikarbejdet – dvs. antal kørte km på cykel – viser en stigning på omkring 50% fra 1990 til 2005. Det svarer til, at der i 2005 blev cyklet mere end 1 mio. km om dagen på de større veje i København. Fra 2003 til 2005 har cykeltrafikarbejdet stort set ikke ændret sig.

Kommunen har i mange år fulgt cykeltrafikudviklingen i to udvalgte snit. Det ene snit ligger, hvor vejene krydser kommunegrænsen, og det andet snit (søsnittet) ligger uden om den indre by, hvor vejene krydser søerne og havnen.

Den samlede cykeltrafik er klart størst i søsnittet. Desuden er cykeltrafikken siden 1990 steget mere her end i snittet ved kommunegrænsen. Fra 2004 til 2005 har ændringerne været små. Antallet af cyklister i søsnittet er steget med mindre end 1%, mens det i kommunegrænsen er faldet med mindre end 1%.



Udvikling i det samlede trafikarbejde (antal kørte km) på cykel fra 1990 - 2005. Udsving mellem 2003 og 2004 skyldes ny opgørelsesmetode.



Cykeltrafikens udvikling fra 1990 - 2005.



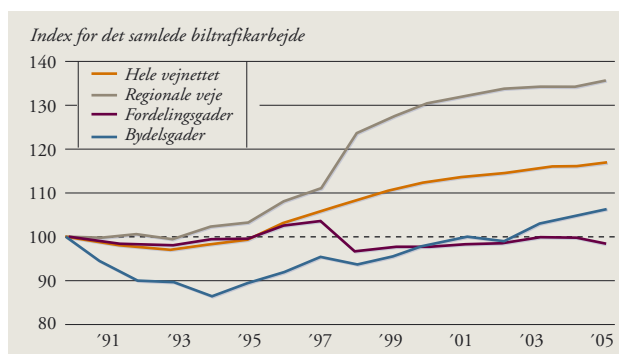
Kommunen tæller hvert år trafikken i søsnittet og i kommunegrænsen.



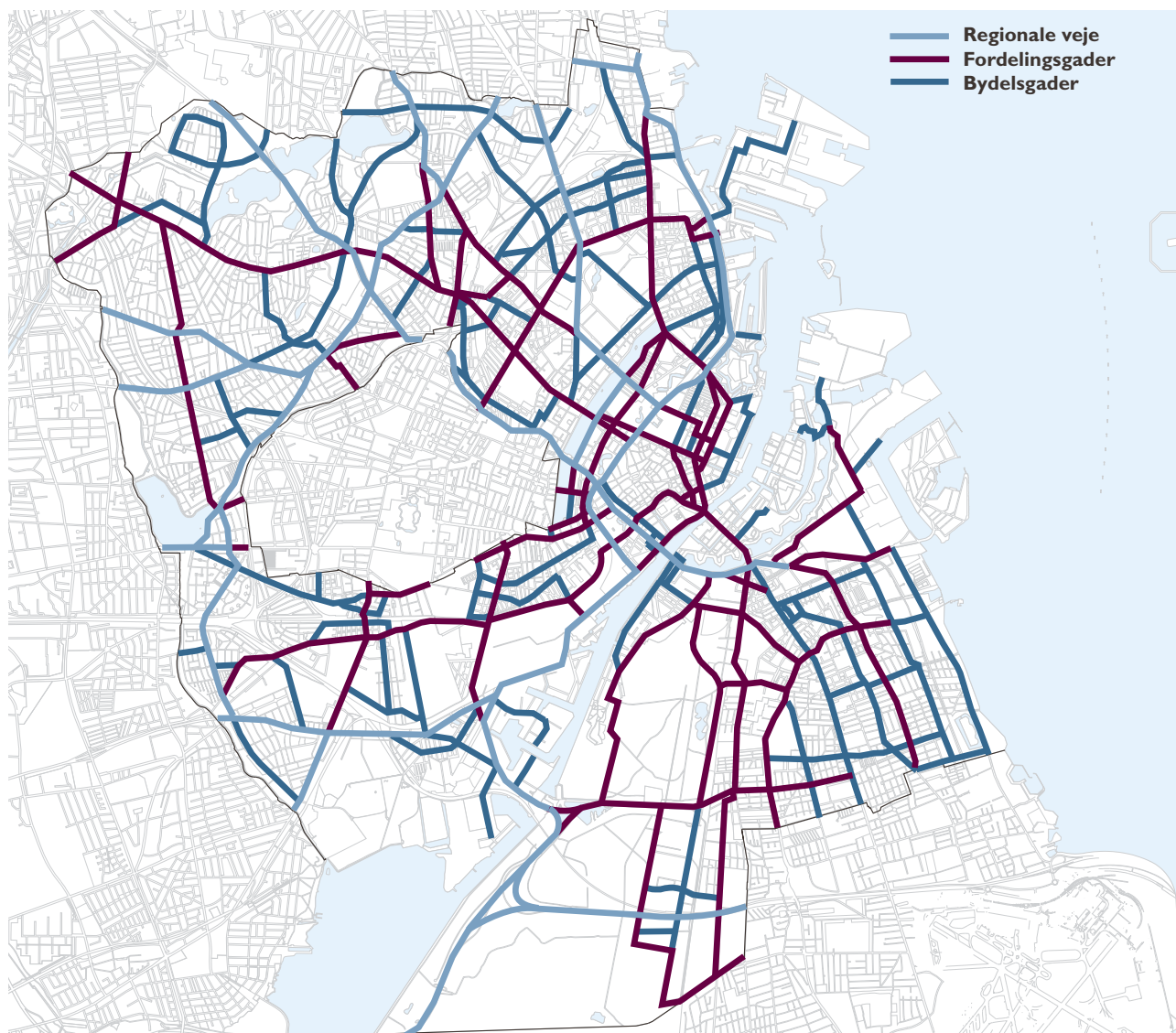
Biltrafik

Den samlede udvikling i biltrafkarbejdet (antal kørte km) i København viser en stigning på knap 20% fra 1990 til 2005. Stigningen har primært været på de største af vejene, men siden 2003 har der også været en markant stigning på bydelsgaderne. Fra 2004 til 2005 er trafikken steget ca. 0,5% på vejnettet som helhed.

De seneste 10 - 15 år er bilejerskabet steget blandt københavnere. Antallet af private personbiler var i 2004 ca. 11% højere end i 1999. Fra 2003 til 2004 forblev antallet af private personbiler i København stort set uændret.



Udvikling i det samlede trafikarbejde (antal kørte km) i bil fra 1990 - 2005.



Kommunens større veje fordelt på vejtyper.



I 2004 var der ca. 170 privatejede personbiler pr. 1.000 indbyggere i kommunen. På landsplan er det tilsvarende tal over 300. Der er således stadig langt færre biler pr. indbygger i København end i resten af landet.

Stigningen i bilejerskabet har medført et stort pres på gadeparkeringen. I visse bydele har udbuddet svært ved at følge med det øgede antal biler. Københavns Kommune har blandt andet derfor i 2005 vedtaget en ny parkeringsstrategi, der har til formål at regulere parkeringen og skabe 4.000 nye parkeringspladser i brokvartererne.

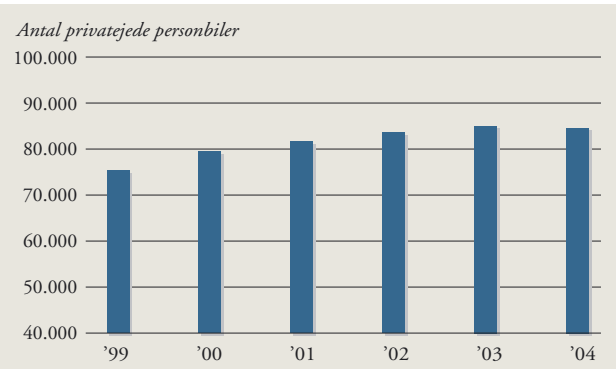
Biltrafikken udvikler sig ikke ens overalt i kommunen. I et snit, hvor vejene krydser kommunegrænsen har der siden 1990 været en vækst på ca. 29% med en stigning på ca. 1,5% fra 2004 til 2005.

Derimod er biltrafikken over søsnittet, hvor vejene krydser søerne og havnen, stort set uændret fra 1990 til 2005. Der er dog en del udsving fra år til år. Fra 2004 til 2005 er biltrafikken faldet med ca. 1%.

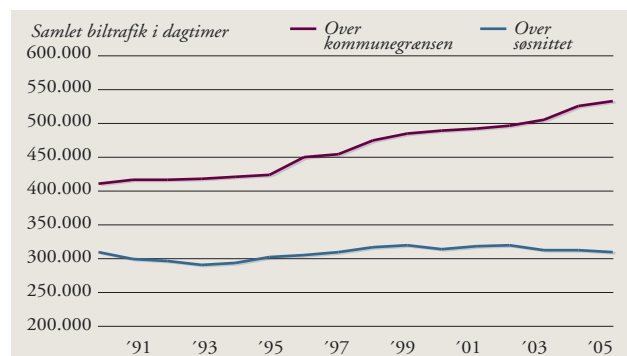
Andelen af tunge køretøjer varierer fra strækning til strækning. I kommunegrænsen og i søsnittet ligger andelen omkring 6% i 2005. Den tunge trafik i både kommunegrænsen og søsnittet har været faldende de seneste år, og tendensen synes at fortsætte fra 2004 til 2005 for søsnittet.



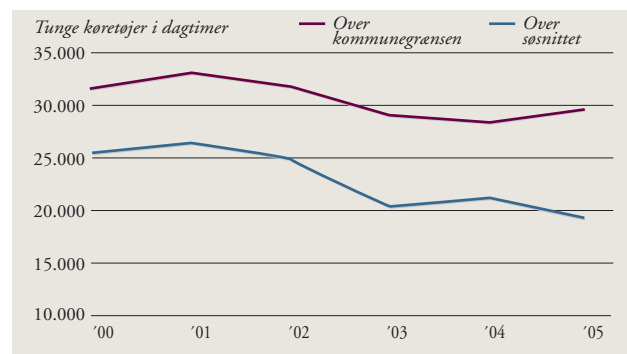
Kommunen tæller hvert år trafikken i søsnittet og i kommunegrænsen.



Udvikling i antallet af privatejede personbiler i Københavns Kommune fra 1990 - 2004. Tal for 2005 er ikke opgjort endnu.



Biltrafikens udvikling 1990 - 2005.



Udvikling i antal tunge køretøjer 2000 - 2005. Tal fra tidligere år er ikke opgjort.

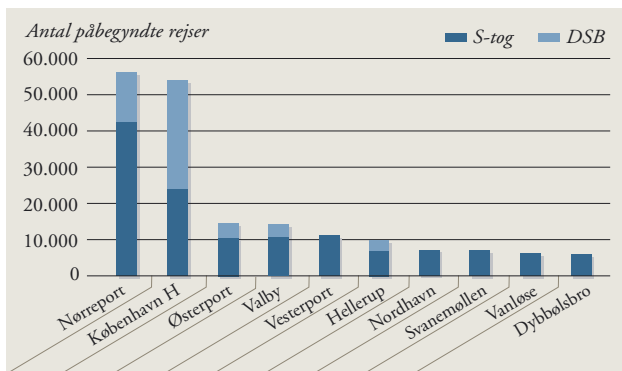
Kollektiv trafik

Den kollektive trafik har på en hverdag over 600.000 passagerer i Københavns Kommune. Adgangen til den kollektive trafik sker på knap 1.200 busstoppesteder og 37 stationer til tog, S-tog og Metroen.

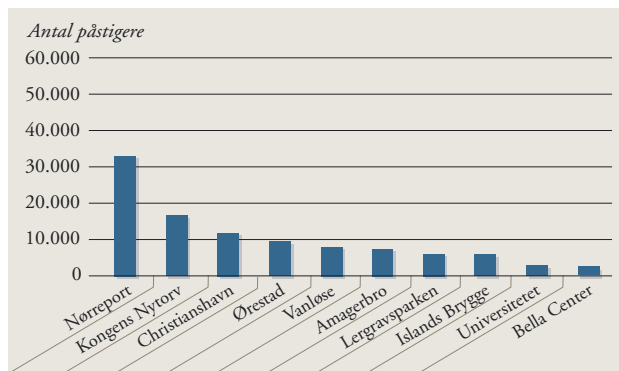
Mere end halvdelen af passagererne benytter bus, mens resten benytter tog eller Metroen.

Nørreport Station og Københavns Hovedbanegård er de to stationer, hvor flest passagerer begynder en togrejse. Nørreport Station er den mest benyttede station for både tog-, metro- og buspassagerer. Endelig er det markant, at Rådhuspladsen har mange påstigende buspassagerer, selvom der ikke her er mulighed for omstigning fra tog eller metro.

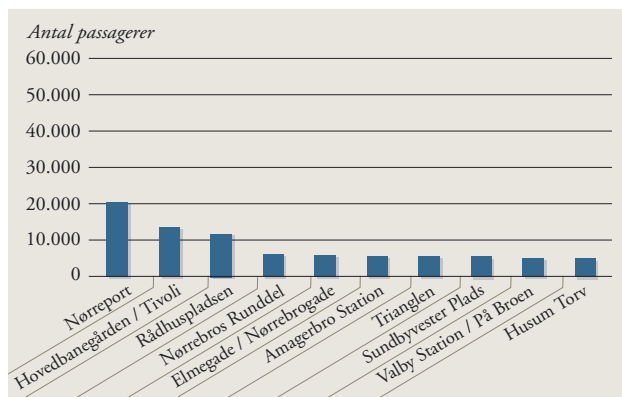
Fra 2002 til 2004 er antallet af busrejser i hovedstadsområdet faldet. En væsentlig årsag hertil er, at Metroen er åbnet. Denne har haft en stigning i passagertallet siden 2002. I samme tidsrum er antallet af kombinerede rejser også øget. Det vil sige, at der er flere passagerer, der benytter en kombination og bus, tog og Metro på deres rejse.



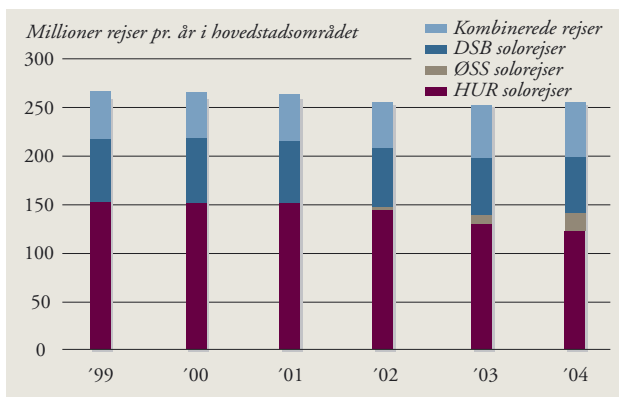
Påbegyndte rejser med S-tog og øvrige tog på de ti mest benyttede stationer i kommunen talt på en hverdag i november 2004.



Metropassagerer på de ti mest benyttede metrostationer i kommunen talt på en fredag i april 2005.



Buspassagerer på de ti mest benyttede stoppestedsgrupper i kommunen talt på en hverdag i februar 2005.



Udviklingen i bus trafikken i hele hovedstadsområdet 1999-2004.



Trafikken fordelt på transportmidler

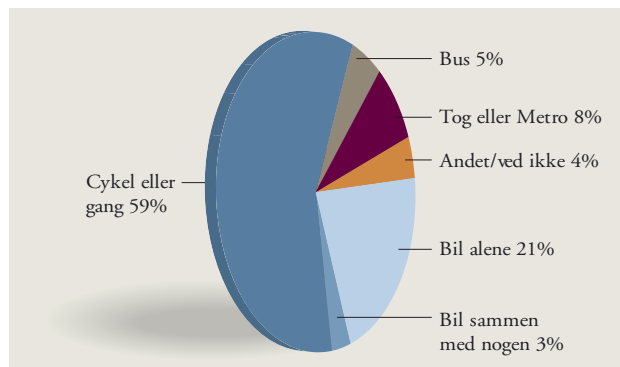
Fordelingen på de forskellige transportmidler kan illustreres ved at se på transporten til og fra arbejde. Mere end halvdelen af kommunens beboere går eller cykler på arbejde, ca. en fjerdedel (24%) kører i bil og 13% kører med kollektiv trafik. Tallene er baseret på interviews lavet i efteråret 2005.

Sammenlignet med tidligere års undersøgelser er andelen af beboere, der går eller cykler på arbejde, steget. Samtidig er der sket et tilsvarende fald i andelen af beboere, der benytter kollektiv trafik for at komme på arbejde.

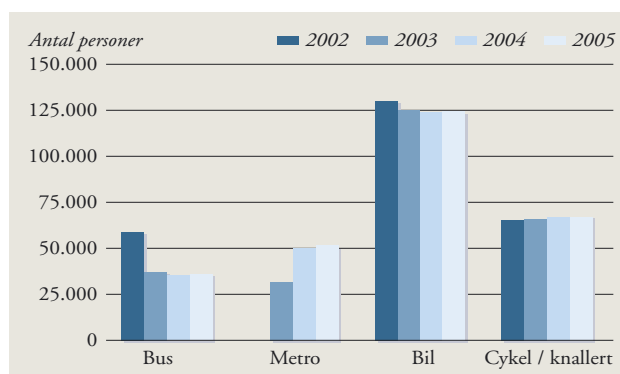
Fordelingen på transportmidler kan også illustreres ved at se på trafikken et bestemt sted i kommunen. Da Metroen stadig er relativ ny i bybilledet, er det interessant at se på udviklingen et sted, hvor metroen også kører. Her er valgt et snit over den centrale del af havnen, svarende til trafikken på Langebro og Knippelsbro samt Metroen.

Tallene viser, at ca. 280.000 personer krydsede dette snit på en dag i september 2005. Antallet af personer er 25.000 flere end på en tilsvarende dag i 2002, hvor Metroen ikke var begyndt at køre endnu.

Samlet er den kollektive trafik i dette centrale havnesnit steget med knap 50% siden 2002. Biltrafikken er derimod faldet med 4% og cykeltrafikken er steget med 3%. Fra 2004 til 2005 er både antallet og fordelingen af personrejser stort set uændret.



Københavneres valg af transportmiddel på vej til arbejde eller uddannelsessted i 2005.



Antal personrejser pr. dag på tværs af det centrale havnesnit i årene 2002 - 2005. Fodgængere er ikke medregnet.



Undersøgelse af kørselsafgifter

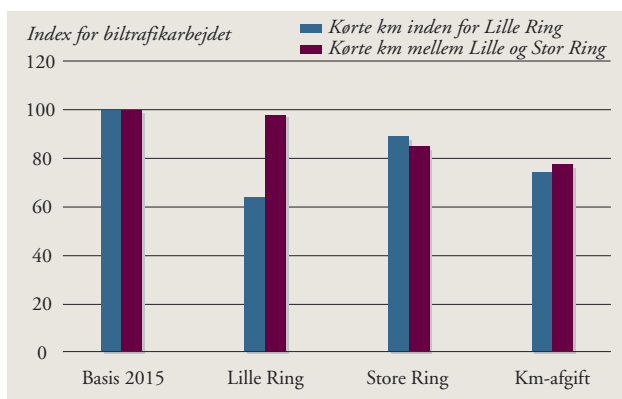
Københavns Kommune har gennemført en indledende undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af at indføre kørselsafgifter for biltrafikken. Der er undersøgt tre principielt forskellige modeller. Formålet er at dæmpe biltrafikken til gavn for fremkommeligheden og det lokale miljø.

To af modellerne – en lille ring og en stor ring – er et bompengesystem, hvor der betales en fast afgift for passage af ringen. I begge betalingsringe er afgiften i regneeksemplerne sat til 25 kr. pr passage i myldretiden og 10 kr. i de øvrige dagtimer.

Den tredje model – km-afgift – er et system, hvor betalingen baseres på en enhed i den enkelte bil, der registrerer, hvor, hvornår og hvor langt der køres. Her er afgiften i regneeksemplerne 5 kr. pr. km. i Indre By faldende gradvist til 1 kr. pr. km. i de billigste zoner.

Den Lille Ring vil give en stor aflastning af trafikken indenfor ringen, men vil til gengæld medføre omvejskørsel umiddelbart uden for ringen i de indre brokvarterer.

Den store ring vil give en mere jævn aflastning af biltrafikken i det meste af kommunen, men til gengæld en mindre effekt inden for den lille ring.

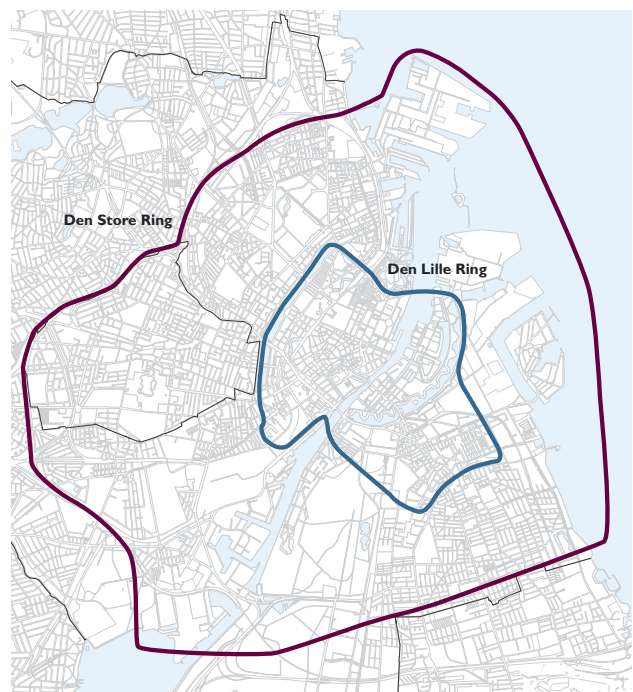


Vurderet ændring i trafikarbejde (korte km) med indførelse af kørselsafgifter.

Km-afgiften vil give en ret kraftig reduktion af biltrafikken i hele området, og alle bilture omfattes. I de andre modeller berøres kun ture, der overskrider betalingsringen. Til gengæld baserer km-afgiften sig på et nyt og i bymæssig sammenhæng endnu uafprøvet system.

Der skal gennemføres ny lovgivning før kørselsafgifter kan blive virkelighed, men hvis der indføres kørselsafgifter vil det medføre et provenu. Provenuet vil være størst i modellen med km-afgift og mindst i modellen med den lille ring. Det er endnu for tidligt at sige noget om hvad dette provenu kan eller bør anvendes til. I Norge og London har det imidlertid vist sig at være et væsentligt argument, at provenuet tilbageføres til trafikkanterne i form af forbedringer at det samlede transportsystem.

Undersøgelsen er afrapporteret i ”Kørselsafgifter i København 2005”, som kan fås ved henvendelse til Københavns Kommune.



Københavns Kommune har vurderet effekten af at indføre en betalingsring enten rundt om de centrale bydel eller om et større område.



Trafiksikkerhed

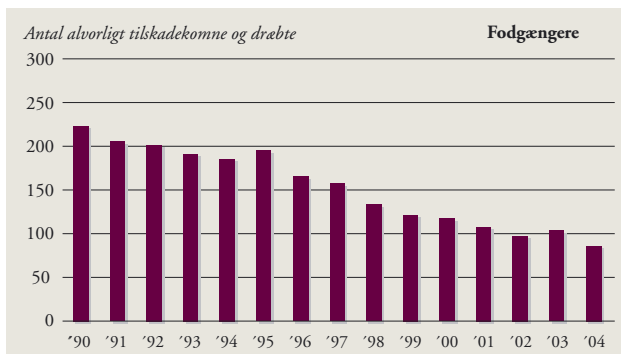
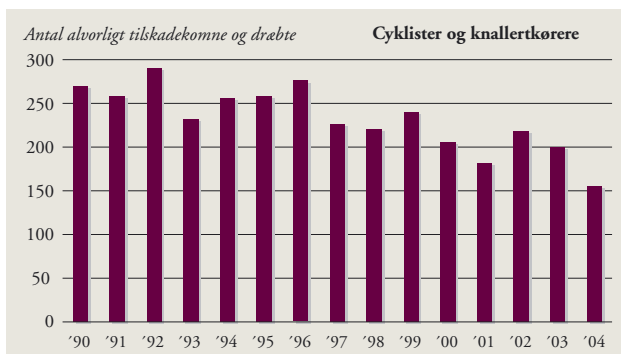
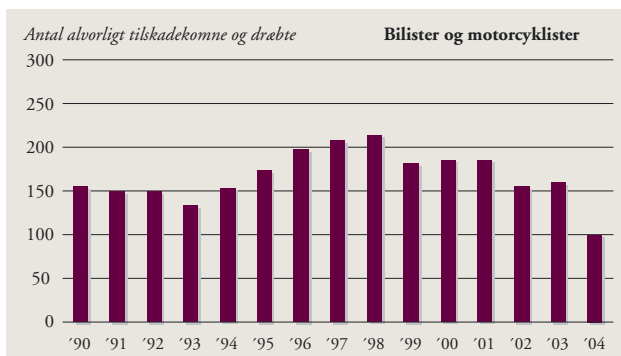
En af trafikens negative konsekvenser er, at der sker ulykker med menneskelige omkostninger. Kommunen arbejder målrettet for at mindske omfanget og har som redskab udarbejdet en trafiksikkerhedsplan. I planen er opstillet som mål, at antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte skal reduceres med 40% inden udgangen af 2012 i forhold til 1998.

Udviklingen er så positiv, at ved udgangen af 2004 var antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte på niveau med målet for 2012. Alene fra 2003 til 2004 faldt antallet med knap 27%.

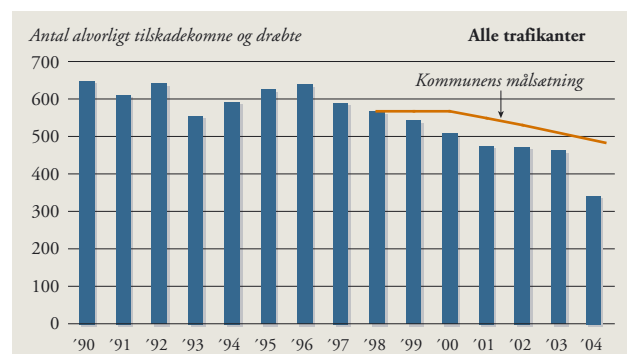
Knap en tredjedel (29%) af de alvorligt tilskadekomne i 2004 var bilister og motorcyklister. Fra 2003 til 2004 faldt antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne bilister og motorcyklister fra 160 til 100.

Knallertkørere og cyklister udgjorde i 2004 en større andel af alle alvorligt tilskadekomne end bilister og motorcyklister, ca. 45%. Ud af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2004 var der 125 cyklister og 28 knallertkørere.

Fodgængere udgjorde i 2004 ca. 25% af de dræbte og alvorligt tilskadekomne. Siden 1990 har der været et svagt fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere, og fra 2003 til 2004 faldt tallet fra 104 til 86.



Udvikling i antal alvorligt tilskadekomne og dræbte.



Udvikling i det samlede antal alvorligt tilskadekomne og dræbte trafikanter.

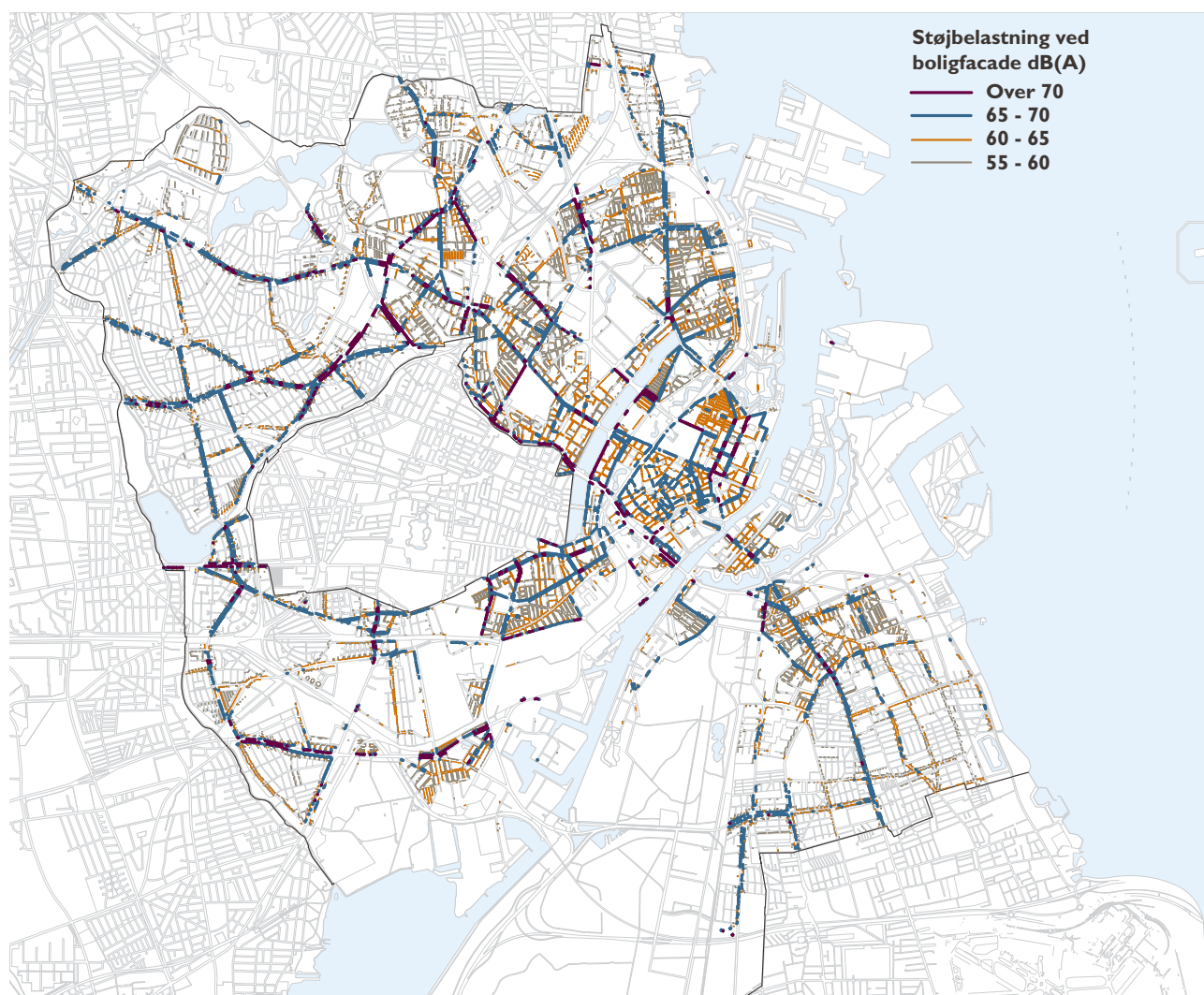
Støj og luftforurening

Langs de fleste større veje i kommunen ligger boliger. Det betyder, at ca. 45.000 boliger er stærkt belastet med vejtrafikstøj på over 65 dB på deres facade mod vejen.

To-tredjedele af alle boliger i København er belastet med vejtrafikstøj over 55 dB, som er grænseværdien for et tilfredsstillende støjniveau.

En anden gene fra biltrafikken er udslip af luftforurenende stoffer. Kommunen har derfor en målestation på H.C. Andersens Boulevard for at følge udviklingen i koncentrationen af sundhedsskadelige stoffer i luften.

Koncentrationen af blandt andet bly og kulilte (CO) har tidligere været stor, men indførelsen af blyfri benzin og katalysatorer på nyere biler betyder, at disse niveauer i dag er faldende og langt under gældende grænseværdier.



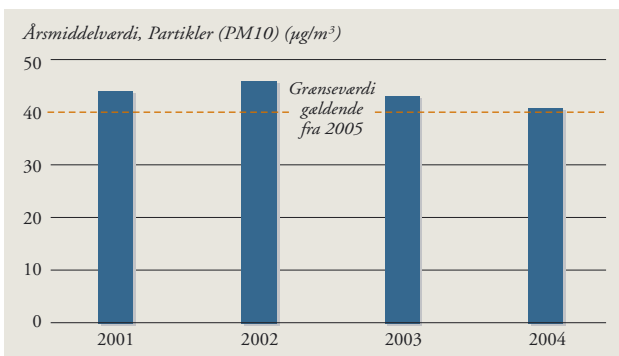
Oversigt over strækninger med boliger belastet med vejtrafikstøj på facaden.



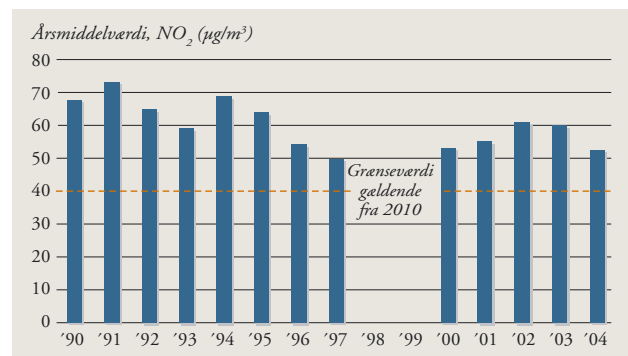
Siden 1990 har der været et konstant niveau af svævestøvpartikler på H. C. Andersens Boulevard. De seneste år har der været fokus på partikelforureningens sundhedsskadelige effekter, og det er meget usikkert, om de nye grænseværdier* for PM10 partikler kan overholdes. Fra 2003 til 2004 er der registreret et mindre fald i antallet af partikler (PM10).

Der har tidligere været et fald i NO₂-koncentrationen, men den er nu stagneret på et niveau over grænseværdien* på trods af, at næsten alle personbiler er udstyret med katalysator. Der er dog registreret et fald i NO₂-koncentrationen fra 2003 til 2004.

* EU's direktiv 1999/30/EF om luftkvalitetsgrænseværdier.



Koncentrationen af partikler (PM10) på målestation ved H.C. Andersens Boulevard i perioden 2001 - 2004.



Koncentrationen af NO₂ på målestation ved H.C. Andersens Boulevard i perioden 1990 - 2004.



Trafik- og Miljøplan 2004 – Status

Borgerrepræsentationen vedtog 28. april 2005 Trafik- og Miljøplan 2004 for Københavns Kommune. Planen er udarbejdet i dialog med borgerne, og indeholder kommunens bud på, hvordan trafikken og trafikudviklingen i de kommende år kan planlægges og påvirkes, så vi får en velfungerende og sund by.

Trafik- og Miljøplanens overordnede målsætning er at sikre et velfungerende transportsystem til betjening af byen med en væsentligt mindre miljøpåvirkning end i dag. Dette betyder, at den øgede trafikale aktivitet søges tilgodeset ved øget brug af kollektiv trafik og cykel, og at miljøproblemerne søges minimeret.

Trafik- og Miljøplanen indeholder en handlingsplan på 20 indsatser. Disse skal gennemføres inden for forvaltningens eksisterende økonomiske rammer, suppleret med eventuelle ekstrabevillinger. I det følgende gives en status på disse indsatser.

1. Etablering af manglende cykelstier og udvidelse af de mest belastede.

Det seneste større cykelstiprojekt var anlæg af cykelstier på Enghavevej. I 2005 er cykelstiprioriteringsplanen revideret, og der er kortlagt ca. 67 km manglende cykelstier. I 2006 er der reserveret ca. 45 mio. kr. til nye cykelstiprojekter.

2. Etablering af de cykelruter, der forventes at afvikle mest cykeltrafik.

Københavns Kommune har gradvist udbygget Nørrebro-ruten, herunder også planlagt og besluttet anlæg af en cykelbro over Åboulevarden. Samtidig er det meste af Ørestadsruten etableret i Ørestad, og dele af Amager-ruten etableres som led i byudvikling på Ny Tøjhusgrunden. Endelig blev det første spadestik til Bryggebroen – en cykel- og gangbro over havnen mellem Havnestaden og Fisketorvet – taget 29. september 2005.

3. Arbejde for etableringen af en Metroring i samarbejde med staten og Frederiksberg Kommune.

I efteråret 2005 blev der indgået en aftale mellem Københavns Kommune, regeringen og Frederiksberg Kommune om at etablere en Metroring i København. Metroringen forventes tidligst at åbne i 2017. Flere informationer om Metroaftalen på www.kk.dk.

4. Planlægning af kollektiv trafik i byudviklingsområderne.

To store byområder ved Havnen er under planlægning i disse år. I Sydhavnen overvejes den kollektive trafik styrket ved at afgrene Metroringen i forbindelse med Metroringens servicecenter på godsbanearialet nord for Kalvebod Brygge. I Nordhavnen undersøges forskellige muligheder for højklasset kollektiv trafikbetjening.

5. Forbedring af bussernes fremkommelighed på de vigtigste strækninger

Københavns Kommune har gennemført en lang række punktprojekter for at forbedre bussernes fremkommelighed. Samtidig er der i 2005 indført busbane på Amager Boulevard og Langebro. På St Kongensgade og Dag Hammerskiolds Allé gennemføres forbedringer, og på Nørrebrogade undersøges mulighederne for at forbedre bussernes fremkommelighed.





6. Forbedring af trafikikkerheden

Københavns Kommune gennemfører løbende fysiske ombygninger for at forbedre trafikikkerheden, dæmpe hastigheden og forbedre krydsningsmuligheder. I 2005 er bl.a. Njalsgade og Islevhusvej ombygget, og der er påbegyndt større ombygninger af krydsene Gyldenløvesgade – Søgade og Amager Strandvej – Prags Boulevard. Samtidig øger Københavns Kommune kampagneindsatsen. Seneste eksempel er kampagnen ”brughovedet.nu”, der sætter fokus på cyklisters trafikikkerhed og opførsel.

7. Arbejde for at påvirke københavnernes trafikvaner

Miljøtrafikugen sætter hvert år fokus på kampagner og aktiviteter, der har til formål at skabe debat om trafikvaner. Miljøtrafikugen gennemføres i 2006 i uge 38 (www.kk.dk/miljoetrafikugen). Københavns Kommu-

ne har i 2004-05 deltaget i projektet ”Bæredygtig Mobilitet i Øresundsregionen”. Projektet har givet gode erfaringer med adfærdspåvirkning. Endelig er der i 2005 gennemført en omfattende cykeloprydningskampagne på Vesterbro. Kampagnen viste, at over en tredjedel af parkerede cykler på gader og pladser er efterladte og ejerløse (www.vejpark.kk.dk under ”Cyklernes By”). Kampagnen søges udvidet til andre bydele i 2006.

8. Sikring af trafikafviklingen på det overordnede vejnet

I 2004 blev trængslen kortlagt på de københavnske veje. På den baggrund udarbejder Københavns Kommune en trængselsindikator, der løbende skal følge udviklingen i trængslen. Trængselsindikatoren vil fra næste år indgå i det årlige overblik. Samtidig vil Københavns Kommune i 2006 udarbejde en samlet vejnetsplan, der skal sikre den bedst mulige trafikafvikling for alle trafikarter i København.

9. Etablering af 40 km/t hastighedszoner på lokalgader i alle boligområder

Københavns Kommune har en plan for at indføre 40 km/t hastighedszoner i alle boligområder i København. Status er, at der er indført zoner i Middelalderbyen, i delområder i Valby, Kongens Enghave, Ydre Østerbro, Vigerslev (privat) samt i den østlige del af Amager. I 2006 bliver der etableret 40 km/t hastighedszoner i et område i Nordvestkvarteret og på Østerbro. Bygge- og Teknik Udvalget vedtog en revideret plan for hastighedszonerne i december 2005.

10. Arbejde for anlæggelsen af en vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen

Som en del af aftalen om Metroringen har Københavns Borgerrepræsentation vedtaget, at der skal etableres en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen. Københavns Kommune har sammen med Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet og Københavns Havne gennemført indledende undersøgelser af tre forslag til vejforbindelser. I løbet af 2006 skal disse undersøgelser detaljeres.



11. Overveje mulighederne for at fredeliggøre indre by og bilbetjene byudviklingsområderne gennem etablering af nye vejforbindelser på tværs eller langs af havnen

Borgerrepræsentationen vedtog 15. december 2005, at forvaltningerne konkretiserer og konsekvensvurderer forslag til at fredeliggøre dele af Indre By i samarbejde med erhvervsliv, beboere og interessenter til brug for den videre politiske drøftelse. Sund&Bælt Partner gennemførte i 2004-05 en indledende undersøgelse af en langsgående havnetunnel i København. Undersøgelsen var støttet af RealDania fonden, Københavns Havn AS og Københavns Kommune. Efterfølgende besluttede Borgerrepræsentationen 3. november 2005, at de hidtil fremkomne forslag til havnetunnel skal sammenlignes. Denne undersøgelse forventes gennemført i første halvdel af 2006.

12. Udarbejde en ny parkeringsstrategi

Københavns Borgerrepræsentation vedtog 15. juni 2005 at ændre den gældende parkeringsordning i København. Zonerne i Indre By ændres og taksterne stiger. Samtidig indføres parkometerbetaling i de indre brokvarterer i stedet for den gældende 2-timers parkeringsordning. Endelig skal der opføres ca. 4.000 parkeringspladser i de indre brokvarterer til dækning af parkeringsbehovet og til erstatning af ca. 1.000 gade-parkeringspladser, som forventes nedlagt. Parkeringsstrategien implementeres i de kommende år. Flere oplysninger kan fås på: www.vejpark.kk.dk.



Eksempel på løsning i forslag til lokal støjhandlingsplan for Folehaven

13. Udarbejde lokale støjhandlingsplaner samt støjsolering af boliger

Københavns Kommune har i tæt samarbejde med borgere og interessenter i området ved Folehaven udarbejdet den første lokale støjhandlingsplan. Planen skal vedtages og realiseres i 2006. Yderligere støjhandlingsplaner udarbejdes på baggrund af en evaluering af Folehaveplanen. Samtidig er retningslinierne for trafikstøj blevet skærpet med vedtagelsen af Kommuneplan 2005. Blandt andet skal det som hovedregel ikke være muligt at opføre boliger og institutioner i områder, hvor støjen overstiger 65 dB.

14. Udlægning af støjdæmpende asfalt ved vedligeholdelsesarbejder på støjbelastede strækninger

I 2005 er der udlagt støjdæmpende asfalt på Lyngbyvej og Vigerslevvej, og for 2006 planlægges en del af Roskildevej belagt med støjdæmpende belægning. Københavns Kommune følger løbende op på effekten og de driftsmæssige konsekvenser.

15. Etablering af en miljøzone i den inderste halvdel af kommunen

Københavns Kommune har ansøgt Justitsministeriet om tilladelse til at gennemføre et forsøg med en miljøzone for tunge køretøjer i København. Justitsministeriet har i første omgang afvist ansøgningen, fordi de vurderede at kravene var for vidtrækkende. På den baggrund har Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Miljøstyrelsen opstillet tre alternative modeller for en miljøzone, og Miljøstyrelsen har konsekvensvurderet de tre modeller. I øjeblikket afventes Justitsministeriets forhåndsgodkendelse på de tre modeller.

16. Aktiv støtte til afprøvningen og udviklingen af miljøvenlige teknologier

Af hensyn til borgernes sundhed er det vigtigt at få nedbragt luftforureningen. Her kan anvendelse af renere brændstoffer og mere miljøvenlige teknologi blive et væsentligt virkemiddel. Kommunen modtager løbende henvendelser fra virksomheder og andre om at indgå i udviklingsprojekter og afprøvning af nye produkter. Selvom kommunen finder det ønskeligt at medvirke til at fremme udviklingen, har der ikke hidtil været ressourcer til at indgå i sådanne samarbejder.



17. Udarbejde en strategi for tung trafik

Københavns Kommune har påbegyndt udarbejdelsen af en samlet strategi for den tunge trafik. I første omgang er lastbilverkningen i kommunen kortlagt. Den samlede strategi forventes at blive forelagt til politisk drøftelse i 2006.

18. Tilvejebringe ny viden om fodgængeres rejsemønstre, fremkommelighed, trængsel mv.

Københavns Kommune vil i 2006 starte arbejdet med at udarbejde en samlet strategi for fodgængere i København.

19. Offentliggøre et årligt overblik over udviklingen inden for trafik- og miljøområdet

Publikationen "Trafikken i København" er Københavns Kommunes årlige samlede og kortfattede overblik over status og udvikling på trafik- og miljøområdet. I 2004 udkom den første udgave og denne publikation er den anden udgave.

20. Bidrage til udvikling og afklaring vedr. kørselsafgifter

Københavns Kommune har i 2005 lavet en indledende undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af at indføre bompenger eller kørselsafgifter i København. Undersøgelsen blev behandlet af Københavns Borgerrepræsentation 3. november 2005 og er afrapporteret i "Kørselsafgifter i København, 2005" (www.kk.dk). Undersøgelsen kan danne grundlag for videre arbejde med et forslag til kørselsafgiftssystem i Københavns Kommune.

Når vi målet?

Udviklingen viser, at vi på en række områder er godt på vej mod målet, men også at der fortsat er lang vej til de overordnede mål. Forureningen med partikler og NO₂ er ikke ændret mærkbart og vil fortsat være et sundhedsproblem med grænseværdier, der forventes ikke at kunne overholdes. Antallet af støjbelastede boliger er ikke blevet færre, og trafikens CO₂ udslip er forøget. Biltrafikken stiger mindre end i tidligere år, men fortsat stigende biltrafik medfører alt andet lige stigende trængsel og miljøpåvirkning.

På andre områder går det dog bedre. Cykeltrafikken stiger fortsat, trafikuheldene er færre og nedgangen i passagertallet i den kollektive trafik ser ud til at være stagneret.

De gennemførte indsatser virker i den rigtige retning, men de er ikke tilstrækkelige til at sikre en mindre miljøpåvirkning og færre biler i byen. En markant satsning på at gennemføre planens indsatser afhænger derfor af, at der tages nye initiativer og findes ekstra midler til trafik- og miljøområdet i de kommende års budgetforhandlinger. I 2006 vil der blive gennemført en ekstraordinær stor indsats på cykelområdet med flere nye cykelstier og broforbindelser.

Kilder og henvisninger

Supplerende oplysninger og baggrundsdata kan findes hos Københavns Kommune og de kollektive trafiksselskaber:

<http://www.vejpark.kk.dk/> (Links til øvrige publikationer om trafik fra Københavns Kommune)

<http://www.miljoe.kk.dk/> (Fakta om støj og luftforurening)

<http://www.sk.kk.dk/> (Generel statistik om Københavns Kommune)

<http://www.hur.dk/plan/trafikoverblik> (Fakta om kollektiv trafik i hovedstadsområdet)

<http://www.m.dk/passagertal> (Fakta om trafik med Metroen)

<http://www.dsb.dk/> (Passagertællinger. Søg på "Østtælling")

