



3. Baggrundsanalyse: Fremkommelighed (jf. kapitel 3.2 og 4.3)

1. Baggrund for analysen: hvorfor er området vigtigt og hvordan påvirker fremkommelighed væksten?

En velfungerende infrastruktur er højt prioriteret hos virksomhederne i hovedstaden. Mere end 50 pct. af virksomhederne i hovedstaden mener, at kommunerne bør forbedre den kommunale indsats på infrastruktur- og transportområdet (DI, 2017). Også visse af medlemmerne af task-forcen har peget på behovet for en øget indsats for at forbedre fremkommeligheden og adgangen til og parkering i byen - især relateret til erhvervsdrivenes behov.

Transportsystemet er en af samfundets grundpiller. Et velfungerende transportsystem er en forudsætning for vores livsstil og er samtidig af afgørende betydning for vækst, beskæftigelse og for virksomhedernes konkurrenceevne. Fremkommeligheden påvirker produktiviteten direkte via transportomkostningerne og indirekte via afledte effekter på konkurrence, arbejdsudbud, klyngeeffekter, bosætning og virksomhedslokalisering. Tal fra DTU viser, at når pendlere eller fritidsrejsende spilder én time i kø i bil er den samfundsøkonomiske omkostning 137 kr., mens en spildtime for erhvervstrafikken er beregnet til 662 kr. (DTU, 2017).

De næste 10 år forventes befolkningstallet i hovedstaden at stige med op imod 100.000 indbyggere, hvilket sammen med den generelle økonomiske vækst vil lægge markant pres på fremkommeligheden (Trængselskommissionen, 2013). Ifølge beregninger om udbygning af den kollektive trafik, vil den samlede trafik i København Kommune og Frederiksberg Kommune øges med ca. 50 pct. fra 2015 til 2050 (Københavns Kommunes, 2017).

En høj fremkommelighed påvirker velfærd og vækst på flere måder, nedenfor nævnes nogle af de væsentligste:

- **Pendlere:** Der er en høj grad af pendling i hovedstadsområdet. Fx arbejder 68 pct. af de beskæftigede i hovedstadsområdet i en anden kommune, mens det tilsvarende tal på landsplan er 46 pct. I Københavns Kommune pendler ca. 38 pct. af borgerne ud af kommunen. Der er ca. 940.000 pendlere i hovedstadsområdet/heraf 180.000 indpendlere til hhv. 120.000 udpendlere af København. Hvis de hver skal bruge 5 minutter mere på at komme henholdsvis til og fra arbejde, har det væsentlige konsekvenser for produktiviteten.

- **Arbejdsudbud:** Spildtid i trafikken reducerer arbejdsudbuddet (nogle medarbejdere lægger færre timer på arbejdspladsen og nogle vælger deltids- frem for fuldtidsbeskæftigelse). Spildtid i trafikken har også indflydelse på, hvilke jobs potentielle medarbejdere er interesserede i.
- **Erhvervstrafik:** Hvis håndværkere, sælgere, flyttemænd og andre i forbindelse med deres job kan komme hurtigt frem, går arbejdstiden ikke til spilde, og produktiviteten kan holdes oppe.
- **Tiltrækning af investeringer:** Det er attraktivt at placere sin virksomhed i en by, hvor der er god fremkommelighed (og god luftkvalitet). Det gælder både adgang til en lufthavn med god adgang og ift. pendlingstider.

Vi kender ikke sammenhængende til bunds, men forskningsprojektet URBAN på DTU skal udarbejde en model, der kan forudsige, hvad trængslen betyder for væksten og produktiviteten - og for byers størrelse og form.

2. **Hvordan performer Københavns Kommune ift. fremkommelighed? Hvad er styrkerne og udfordringerne?**

En række analyser og målinger har fokus på at vurdere fremkommeligheden i Københavns Kommune.

International sammenhæng

Internationalt ligger København helt i top, når det gælder infrastruktur, herunder velfungerende offentlig infrastruktur og fremkommelighed generelt. Det gælder fx:

- **God international tilgængelighed:** Københavns Lufthavn er det største hub i Skandinavien med 165 internationale destinationer. Over de seneste år har lufthavnen styrket Danmarks internationale tilgængelighed med mere end 50 pct. (IATA, 2016). Lufthavnens betydning tages op under temaet ”International infrastruktur og pendling”. Også tunnelforbindelsen under Femern Bælt vil være med til at forbedre Københavns tilgængelighed.
- **Lav trængsel set med internationale briller:** På Tom Tom Trafficking Index ligger København med en 124. plads langt nede af listen over byer, som oplever problemer med trængsel. Stockholm er hårdere ramt og kommer på en 92. plads. Andre placeringer er Berlin (84), Oslo (81), Hamborg (61), Paris (35) og London (25).

- **Livability:** København ligger internationalt helt i top på diverse livability-indeks bl.a. pga. den gode fremkommelighed og den veludbyggede cykelinfrastruktur, fx ECA International, Mercer Quality of Living, Monocle Magazine.

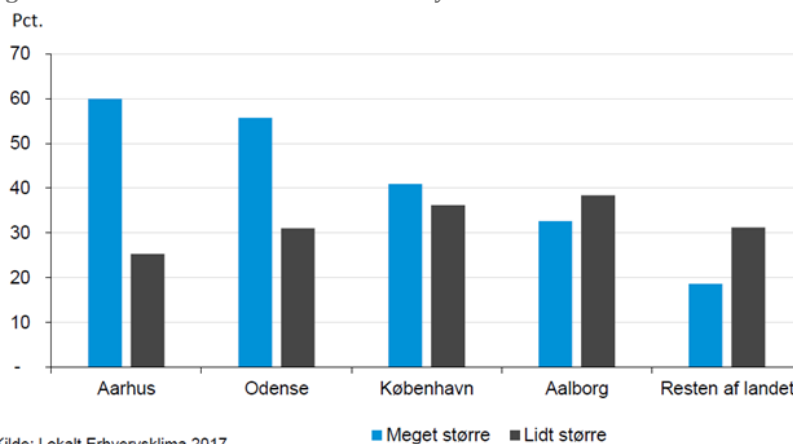
National sammenhæng

Set med nationale briller peger Trængselskommissionen på, at hovedstadsområdet og Københavns Kommune har de største udfordringer med dårlig fremkommelighed i Danmark.

Fremkommeligheden i fx Århus, Odense, og Aalborg er noget bedre.

I DI's erhvervs klimaundersøgelse 2017 angiver 40 procent af virksomhederne, at de trafikale udfordringer i København er blevet "meget større" de seneste fem år. 35 procent angiver, at det kun er blevet "lidt værre". Både i Odense og Århus synes trafikken relativt set at være blevet værre.

Figur 1: Trafikken sander til i de større byer



Kilde: Lokalt Erhvervs klima 2017.

Anm: Andel af virksomhederne, der svarer, at de trafikale udfordringer de seneste fem år er blevet enten meget større eller lidt større

Københavns Kommunes egne målinger

Københavns Kommune indførte i 2014 - som den første kommune i landet - servicemål for trafikken for biler, busser og cykler. Fx skal rejsetiden for biler på otte ruter forbedres med 10 pct. Den gennemsnitlige rejsetid på de otte strækninger er samlet set blevet reduceret, jf. nedenstående figur som viser strækninger (grønne) som allerede lever op til 2018 målet, mens de røde strækninger endnu ligger under.

Figur 2: Kort over status for servicemål for biler i eftermiddagsmyldretiden 2016.



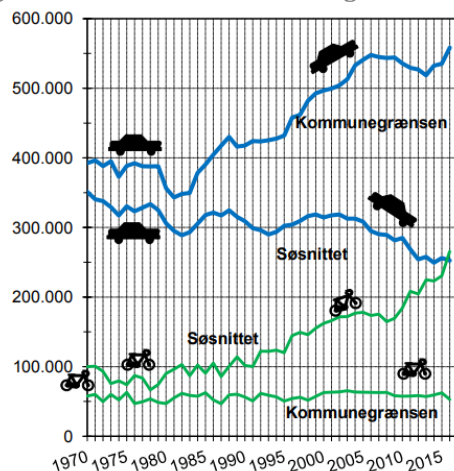
Anm: Grøn strækning: På niveau med servicemål
Rød strækning: Ikke på niveau med servicemål

For busser er der imidlertid sket en samlet forringelse af fremkommeligheden. For cykler er rejsetiden blevet forkortet.

Det er interessant at se på, hvordan trafikken i København generelt har udviklet sig. Den samlede biltrafik i København er faldet 4% fra 4,92 til 4,71 mio. km årligt fra 2007 til 2016.

Figuren nedenfor viser, at man i 2016 for første gang siden 1970 talte flere cykler end biler på tværs af Indre By (Søsnettet), og i gennemsnit blev der dagligt cyklet 20.000 km mere i 2016 end i 2015.

Figur 3: Trafikken over kommunegrænsen og søsnittet



Anm: Summen af det talte antal køretøjer eller cykler i begge retninger kl. 06-18 og fra 2009 kl. 07-19. Antallet af cykler og knallerter var vejrkorrigeret fra 1989 til 2007.

Over kommunegrænsen er antallet af biler steget med 4% fra 2015-2016.

Parkering

Parkering fremhæves ofte som et problem i Københavns Kommune. De kommercielle parkeringshuse i Indre by har imidlertid en belægningsgrad på kun ca. 60 pct. i dagtimerne og kun 20 pct. om natten.

I gul zone er belægningsgraden faldet gennemsnitligt 27% i dagtimerne.

En undersøgelse fra 2017 fra Håndværksrådet og Københavns Håndværkerforening, peger dog på, at hver tredje af de adspurgte håndværkervirksomheder for det meste, ofte eller nogle gange har fravalgt opgaver i København på grund af dårlige parkeringsforhold.

Erhvervslivet peger også på gener og trængsel i forbindelse med vej- og gravearbejde, men statistikken viser, at udviklingen går den rigtige vej idet antallet af såkaldte genedage er faldet 14% fra 2014 til 2015 og yderligere 3 % fra 2015 til 2016 (Københavns Kommunes, 2017).

Sammenfatning

Sammenfattende peger det på, at Københavns Kommune har:

- stigende trængselsproblemer pga. vækst og stigende befolkning.
- et væsentligt mindre problem med trængsel end sammenlignelige byer i en international målestok.
- en relativt velfungerende kollektiv trafik, førende cykelkultur og god international adgang med fly.
- en udfordring ift at bl.a. håndværkervirksomheder oplever fortsat problematiske parkeringsforhold.

3. Hvordan sætter Københavns Kommunen ind for at øge fremkommeligheden?

Fremkommeligheden kan påvirkes med forskellige instrumenter. Udviklingen af fremkommeligheden i København er udfordret af, at der ikke for nuværende synes at være statslig opbakning til væsentlige investeringer i infrastruktur i hovedstadsområdet. Desuden er der ikke udsigter til at Trængselskommissionens anbefaling om kilometerbaseret roadpricing som en løsning har et flertal bag sig – heller ikke på forsøgsbasis.

Københavns Kommune arbejder på en række forskellige fronter i lyset af, at der ikke kommer mere plads i byen. Udfordringen er at maksimere og effektivisere. Overordnet er strategien, at der skal være

færre biler og mindre bilkørsel i byen for at opnå bedre fremkommelighed og mindre CO2-udledning fra transport. Der arbejdes også i stigende grad med ”pålidelig rejsetid”. Det handler om at sikre, at erhvervsdrivende eller medarbejder kan planlægge deres rejsetid. Det er mindre afgørende, at rejsetiden er lidt længere, hvis blot man kan regne med den. Rejsetidspålideligheden skal som servicemål i 2018 fx øges med 10 pct. i myldretiden i retningen med mest biltrafik.

Kommuneplanens nøgleord er livskvalitet og vækst med en vision om, at byen skal være grøn og bæredygtig, og byudviklingen skal understøtte brugen af kollektiv trafik og cyklisme (Kommuneplanen, 2016). Målet er at nå en sammensætning i trafikken på max. 1/3 biler, min. 1/3 cykler og min. 1/3 kollektiv trafik.

I praksis betyder det, at den kollektive trafik skal have et højt serviceniveau - og cyklister og gående gode forhold. Samtidig skal samspillet mellem tog, bus, cykler, bycykler og delebiler styrkes. Når de der kan, benytter cykel, går og benytter kollektiv trafik, bliver der bedre plads på vejene for virksomheder og de borgere, for hvem bilen er en forudsætning for at kunne få hverdagen til at fungere. For at øge fremkommeligheden sætter Københavns Kommune ind på følgende måder:

- **Grundlæggende infrastruktur:**

- *Investeringer:* Københavns Kommune investerer bl.a. 300 mio. kr. i 2017 i renovering af veje og forbedring af cykelforhold. Derudover er der defineret en langsigtet genopretningsplan. KK bakker op om Københavns Lufthavn vækstplan *Expanding CPH*.
- *Samarbejde i regionen:* Der sker en sammenhængende planlægning af hovedstadsområdet, herunder projekter med bl.a. automatisering af S-tog.
- *Greater Copenhagen:* Vedtaget Trafikcharter med prioriteter i regional infrastruktur, fx international tilgængelighed i forhold til resten af verden.

- **Udbygning af kollektiv trafik og mere cyklisme:**

- *Metro/bus:* Cityringen åbner i 2019 og betyder bl.a., at de fleste københavnere får mindre end 10 minutters gang til en metro- eller S-togstation. Metro til Nordhavn (2020) og Sydhavn (2024). Det strategiske og det lokale busnet tilpasses metronettet. (En evt. metroudbygning mellem København og Malmø behandles under temaet ”International infrastruktur og pendling”).
- *Cykling:* 50% af alle pendlere skal cykle til og fra arbejde i København i 2025. Københavns Kommune udbygger cykelinfrastrukturen og forbedrer løbende forholdene for cykler (Cykelredegørelse, 2017).

- **Incitamentter til at bruge delebiler**
 - En delebil kan erstatte mellem 5 og 10 privatejede biler. Københavns Kommune har et mål om, at der i 2020 skal være mindst 750 delebiler med fast p-plads i byen mod ca. 250 i dag. Mindst 30% skal være el-biler. Særlige parkeringsfordele med dedikerede p-pladser til delebiler.
- **Intelligent trafikstyring (ITS):**
 - ITS hjælper fx med få trafikken til at glide bedre, forbedre trafikinformationen til trafikanterne og øge trafiksikkerheden. Der er afsat 60 mio. kr. til ITS i perioden 2014-2018, fx gennem optimering af signalanlæg, eco-driving, fælles trafikcentral etc.
- **Parkering:**
 - Der er igangsat en række indsatser, fx: reducere søgetid efter ledige parkeringspladser, lejet 380 pladser under Israels Plads, åbnet for pladser ved offentlige institutioner, og endvidere stiller Københavns Kommune krav om parkering under tag i lokalplaner.
 - Der er indført ”gul zone parkering” i Valby, ydre Østerbro og ydre Nørrebro i marts 2017, hvorefter det er blevet lettere at finde en parkeringsplads for beboerne og fremkommeligheden er øget i områderne.
 - Særligt for erhvervslivet har kommunen: afskaffet begrænsningen på antal erhvervslicenser pr. virksomhed, oprettet gratis 1-times pladser til brug for fx varelevering, afhentning m.m. i rød zone 08-15, samt mulighed for tidsbegrænset gratis parkering tæt på en station/metro i visse områder.
 - Endvidere er der indledt samarbejde med staten om etablering af en fjernbusterminal i København ved Dybbølsbro station.
- **Minimere gener af gravearbejder i København:**
 - Der er sket en fordobling af tilsynet med de ca. 10.000 årligt anmeldte gravninger samt bedre koordinering / dialog ved gravearbejder og indgåelse af strategiske aftaler med fx HOFOR, TDC m.fl.
 - Københavns Kommune giver endvidere dispensation til at arbejde i døgndrift på udvalgte projekter.
 - Store vejarbejder placeres fx i sommerperioden og øvrige ferieperioder, hvor trafikken generes mindre, og hvor der ikke er så store vejrmæssige udfordringer for fx asfaltarbejdet som i vinterhalvåret.
 - Visse steder afspærres trafikken helt, imens arbejdet pågår, frem for at holde et enkelt kørespor åbent. På den måde kan vejarbejdet gennemføres langt hurtigere og uden lige så stor risiko for forsinkelser undervejs, fordi det ikke bliver ”forstyrret” af gennemkørende trafik.
 - Trafikken Hovedstadens app og twitter informerer løbende om aktuelle vejarbejder og evt. omlægninger på en given rute

fremgår. Endvidere anvendes Trafikradio på DR P4 København.

- **Andet / private partnerskaber**

- Netværkssamarbejde med DI Transport og Danske Speditører m.fl. om gods- og varetransport / logistik i Københavns Kommune.

Parker & Rejs-anlæg uden for København

Transportministeriet og DSB har i samarbejde med fx Region Sjælland, DI m.fl. analyseret potentialet for at få flere passagerer i togene ved at udvide mulighederne for såkaldt ”park & ride”. Potentialet vurderes at være størst i lange og mellemlange rejser. DSB og DI anbefaler anlæg ved fx Sorø og Slagelse. Trængselskommissionen pegede også på det sydvestlige Sjælland.

I aftale om en grøn transportpolitik fra 2009 afsatte Folketinget (med undtagelse af Enhedslisten) en pulje på 1 mia. kr. til parkeringspladser og Parker & Rejs anlæg. For nuværende er ca. 50 pct. af midlerne disponeret. For at få adgang til midlerne er der krav om 50 pct. medfinansiering. Det er vanskeligt for mindre kommuner at finde ressourcer til at dække de 50 pct. og samtidig se nytteværdien af at anlægge et parkeringsanlæg for pendlere, der skal til/fra København. På Sjælland har puljen hidtil finansieret p-pladser ved f.eks. Humlebæk, Lejre, Køge Nord, Sorø, Vordingborg, Næstved og Slagelse.

4. Eksempler på indsatser, der øger fremkommeligheden i byer

Verden over er der en bred anerkendelse af, at roadpricing indeholder det største potentiale i forhold til effektivt at kunne regulere biltrafik. Flere byer har indført en betalingsring, hvor bilister skal betale en afgift for at køre ind i de indre byområder. Ordningen begrænser trængsel og skaber samtidig finansieringsmuligheder.

Andre byer presser bilerne ud af bycentrene ved hjælp af bøder, bedre design, nye apps, eller som i Milano - hvor bystyret belønner folk, der efterlader bilen derhjemme og tager toget i stedet (Fast Company, 2016). Paris' borgmester, Anne Hidalgo, arbejder på, at bilister, der ikke bor i den franske hovedstad, ikke må køre ind i centrum i weekenderne i 2020. Det overvejes om forbuddet skal gælde hele ugen.

Freiburg – bilfri by: Freiburg i den tyske delstat Baden-Württemberg har både en miljøvenlig og bilfri profil. Ni ud af 10 af de 220.000 indbyggere har mindre end 500 meter til nærmeste sporvognsholdeplads. Byen har 420 kilometer cykelsti. Bycentrum blev lukket for biltrafik allerede i 1973, og i dag har Freiburg et bæredygtigt kvarter, som er helt bilfrit. Det bilfri område i centrum er

domineret af butikker. Butikkerne er i dag mere besøgt end butikker, som kun kan nås med bil. (Se liste over bilfrie byer: Wikipedia)

London – betalingsring: Siden 2003 har man haft en virtuel betalingsring, hvor der opkræves en congestion charge. Provenuet fra betalingsringen reinvesteres i byens infrastruktur og kollektive trafik. I 2017 introducerede man en yderligere afgift på de mest forurenende biler.

Singapore – roadpricing og høje p-afgifter: Singapore har haft en betalingsring siden 1965. Herudover anvendes markant høje parkeringsafgifter og licens for at køre bil. Singapore er formentlig den by i verden, der har længst erfaring med trængselsafgifter, og har bestilt et GPS-baseret system, der kan tages i brug i 2020.

Kilder:

Cykelredegørelse (2017)

DI (2017): Erhvervs klimaundersøgelse

DTU (2017): transportøkonomiske enhedspriser

IATA (2016): connectivity-indeks

Fast Company (2016): Juli

Kommuneplanen (2016)

Københavns Kommunes (2017): KIK2-undersøgelse

Københavns Kommunes (2017): årsopgørelse over gravearbejder

Trængselskommissionen (2013)

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_car-free_places