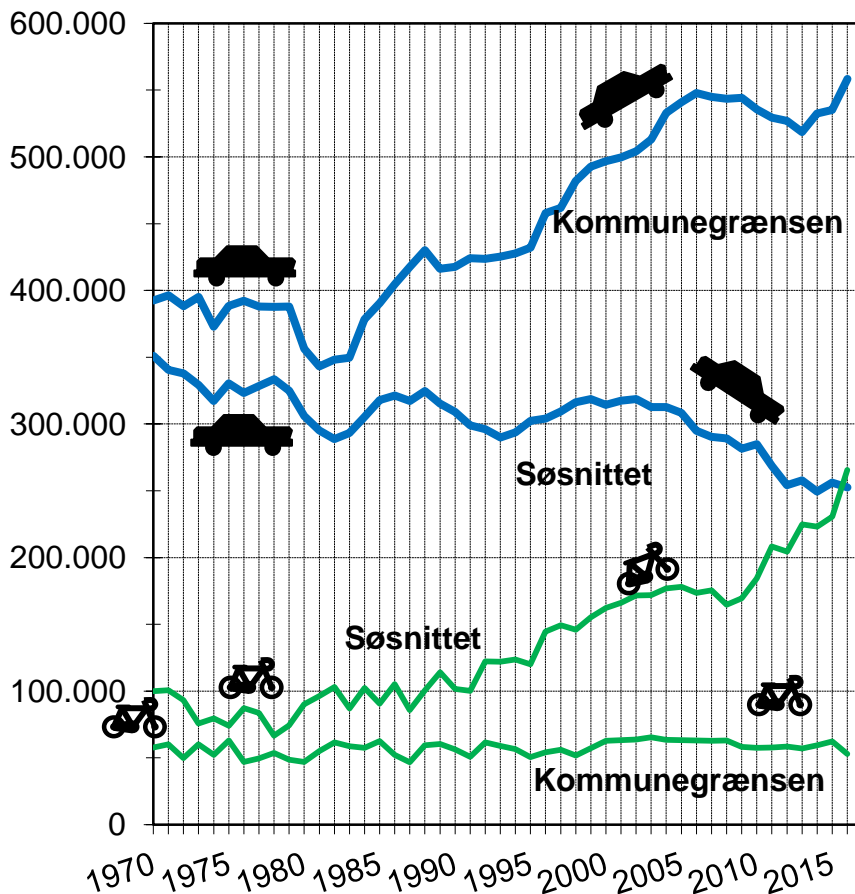


Trafikken i København 2016

Trafikken over kommunegrænsen og søsnittet



Figur: Trafikken over kommunegrænsen og søsnittet. 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.

Biltrafkarbejdet

I 2016 blev der kørt 4,71 mio. km i bil på et hverdagsdøgn på det københavnske vejnet. Det er en lille stigning på 0,4 % i forhold til de 4,69 mio. km i 2015.

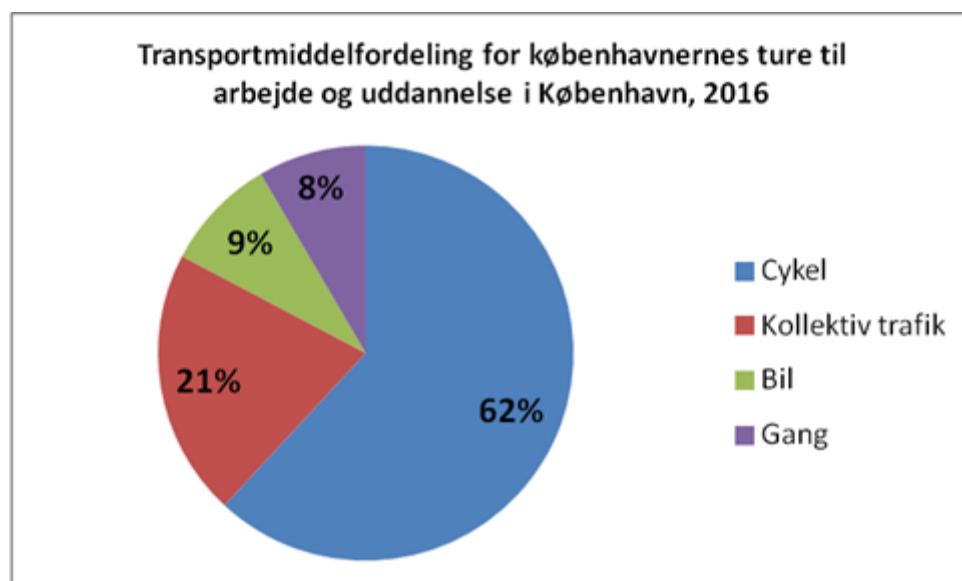
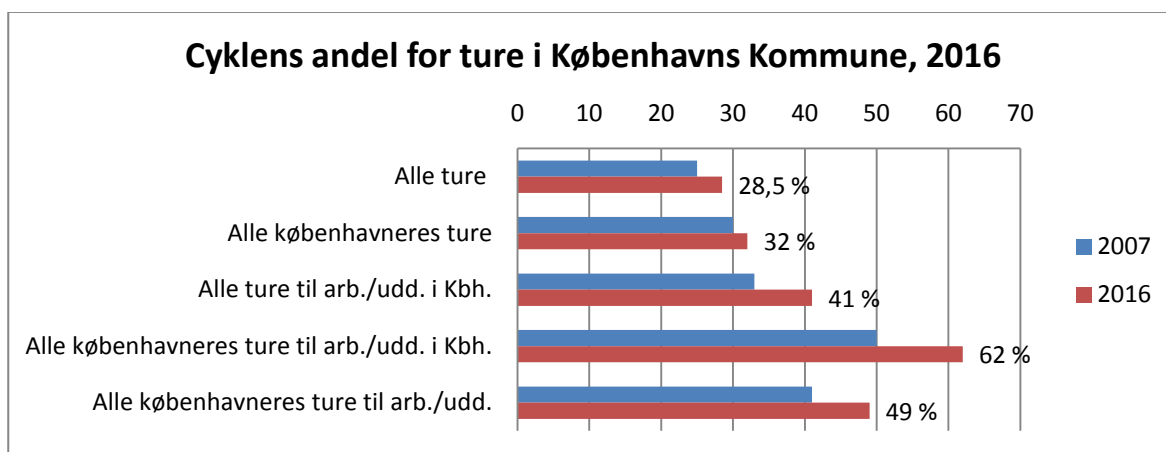
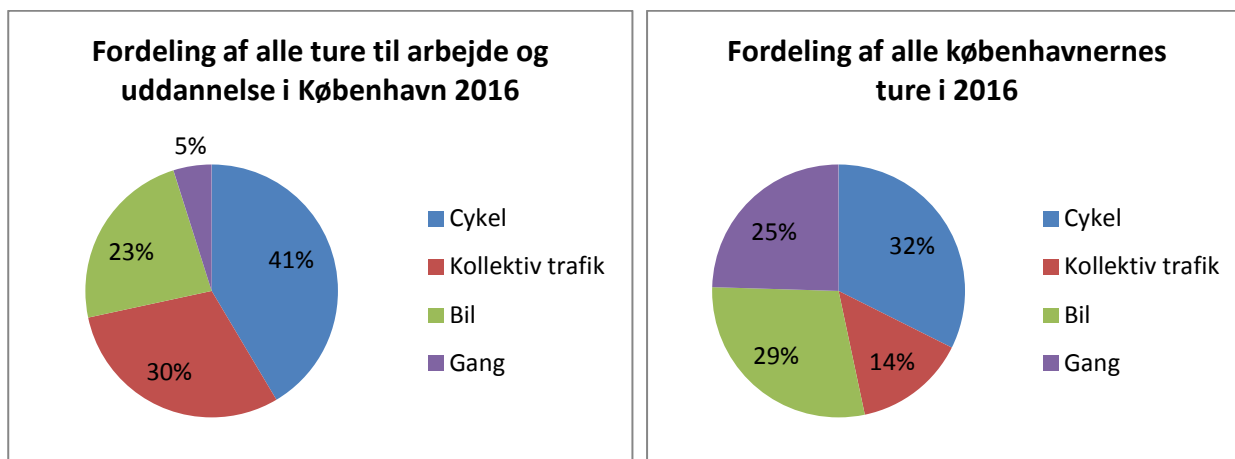
Biltrafkarbejdet steg hvert år fra 1993 til og med 2007. Fra 2007 til 2013 faldt det, og siden 2014 er det steget lidt igen. Samlet set er biltrafkarbejdet fra 2007 til 2016 faldet med 4 % fra 4,92 til 4,71 mio. km.

Cykeltrafkarbejdet

I 2016 blev der cyklet 1,40 mio. km på det københavnske vejnet på et hverdagsdøgn. Det er en stigning på 3 % i forhold til 2015, hvor cykeltrafkarbejdet var på 1,36 mio. km.

Cykeltrafkarbejdet har aldrig været højere i alle de år, forvaltningen har beregnet det, dvs. siden 1989.

Cyklens markedsandel i København



Cyklens andel har fra 2004-2012 ligget stabilt på 35-37 %, hvorefter den steg til 45 % i 2013 og 45 % i 2014. Andelen faldt til 36 % i 2015 og er så steget igen til 41 % i 2016. Det er ikke lykkedes at identificere en

udtømmende forklaring på stigningen til 45 % i 2013-2014 og det efterfølgende fald i 2015, men tallene er præget af den statistiske usikkerhed på op til 6-8 procentpoint. Dog ses en generel tendens til at cykelandelen er stigende over en længere periode.

Sidste år bad forvaltningen COWI om at undersøge eventuelle eksterne faktorer som forklaring på faldet fra 2014 til 2015. Her kunne ikke gives en entydig konklusion, idet eksterne faktorer såsom vejforhold, demografisk udvikling mv. understøttede både positive og negative tendenser i forhold til udviklingen i cykelandelen.

De seneste år har Teknik- og Miljøforvaltningen forsøgt at minimere usikkerheden ved at lægge de seneste to år sammen. Kommunen har imidlertid været alene om at benytte denne metode, mens de etårige tal for Københavns Kommune indgår i eksempelvis regionens cykelregnskab. I år er det derfor besluttet at gå tilbage til at basere sig på tallet for et år.