



Notat

Sammenligning af trafiktal fra Københavns Kommune og Transportministeriet

31-01-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 246

Dokumentnummer i F2
179812

Sagsnummer eDoc
2025-0004528

Resumé

Der orienteres om forvaltningens screening af Transportministeriets modelberegninger for trafiktal på de københavnske veje. Screeningen ligger til grund for ministeriets vurdering af det fremadrettede kommunale handlerum. Forvaltningen har dog konstateret, at ministeriet i mange tilfælde har underestimeret trafikken markant sammenholdt med Københavns Kommunes trafiktællinger, og at ministeriets vurdering af det kommunale handlerum derfor ikke er retvisende.

Sagsfremstilling

Transportministeriet har i svar og kortbilag (vedlagt som bilag) redegjort for de veje i København, der efter Transportministeriets opfattelse bliver påvirket af den foreslåede ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

Transportministeriet skriver at kortbilaget er baseret på trafikmodelberegninger. Kortbilaget, der medfølger, viser årsdøgntrafikken (ÅDT) i København for veje med hhv. ÅDT >1.000 og ÅDT >4.000.

ÅDT er trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året. ÅDT anvendes som et sammenfattende mål for trafikmængden på en given lokalitet.

Forvaltningen kan konstatere, at trafikmængden på mange strækninger er underestimeret i Transportministeriets modelberegninger, når de sammenholdes med KKs trafiktællinger. Det betyder, at ministeriets vurdering af, hvilke veje der påvirkes af lovforslaget, efter forvaltningens vurdering ikke er retvisende. Ligeledes betyder det, at kommunens handlerum i lovforslaget på de enkelte veje ikke er retvisende.

I tabellen nedenfor fremgår en række veje, hvor forskellen mellem Transportministeriets modelberegning og kommunens trafiktælling vurderes at være kritisk/uacceptabelt højt. Strækningerne er udvalgt for at illustrere uoverensstemmelser mellem modelberegningerne og talt trafik i de to intervaller for ÅDT <1.000 og <4.000. Strækninger, hvor både kortbilag og trafiktællinger har trafikmængde >4.000 er således ikke medtaget, selvom der på nogle af disse veje også er konstateret tilfælde med meget store afvigelser.

Rådhussekretariatet

Listen er ikke udtømmende, da det på foreliggende materiale udsendt af Transportministeriet ikke har været muligt at lave en systematisk gennemgang af alle veje, fx er det ikke muligt at afkode trafikmængden på

alle veje. Dertil har forvaltningen ikke gennemført trafiktællinger på alle veje i København i nyere tid (2019-2024).

Tabel 1: Eksempler på vejstrækninger med store differencer i ÅDT

Vejnavn	ÅDT, angivet på TRM kort	ÅDT, KK Trafiktælling 2019-2024	Absolut afvigelse	Relativ afvigelse %
Islevhusvej	3.670	12.600	8.930	243
Åkandevej	3.320	9.300	5.980	180
Østrigsgade	3.260	8.300	5.040	155
Marbjergvej	3.270	8.200	4.930	151
Ruten øst for Åkandevej	3.770	8.100	4.330	115
Færgehavnsvej	2.840	6.300	3.460	122
Øresundsvej	3.440	6.200	2.760	80
Vejlands Alle	3.320	6.000	2.680	81
Vanløse Alle	2.200	5.800	3.600	164
Strandlodsvej	2.760	5.100	2.340	85
Classensgade	3.040	4.900	1.860	61
Kastrupvej	3.520	4.800	1.280	36
Nordre Frihavns-gade	3.210	4.700	1.490	46
Lundtoftegade	1.690	4.500	2.810	166
Strandøre	3.150	4.300	1.150	37
Backersvej	3.110	4.300	1.190	38
Ruten vest for Åkandevej	< 1.000	4.900	Min. 3.900	Min. 390
Nørre Alle	< 1.000	4.400	Min. 3.400	Min. 340
Bellmannsgade	< 1.000	3.300	Min. 2.300	Min. 230
Indiakaj	< 1.000	2.900	Min. 1.900	Min. 190
Landemærket	< 1.000	2.900	Min. 1.900	Min. 190
Christian IX's gade	< 1.000	2.600	Min. 1.600	Min. 160
Højbro	< 1.000	2.100	Min. 1.100	Min. 110
Weidekampsgade	< 1.000	2.100	Min. 1.100	Min. 110
Baggesensgade	< 1.000	1.800	Min. 800	Min. 80

Om trafikmodeller vs. trafiktællinger

Forvaltningen er ikke bekendt med, hvilken trafikmodel der er anvendt til beregningerne, men kan konstatere, at det ikke er kommunens trafikmodel COMPASS. Yderligere skal det nævnes, at der ikke er angivet årstal for trafikmodelberegningerne. Forvaltningen antager dog, at der er tale om trafiktal for perioden 2020-2024.

Trafikmodeller er generelt anvendelige til at beregne fremtidige trafikprognoser og dermed vurdere effekter af planlagte by- og trafikplaner, men kan også bruges til aktuelle vurderinger af dagens trafik. I begge tilfælde er det afgørende, at trafikmodellen afspejler den talte trafik i tilfredsstillende grad i udgangsåret, for at fungere som indikator for trafikmængderne.

Forvaltningen gennemfører årligt mange manuelle (og maskinelle) trafiktællinger på kommunens vejnet. En stor del af disse tællinger er et led i den årlige opgørelse af trafikken i kommune- og sø/havnensnit, som er blevet gennemført systematisk siden 1970'erne. Trafiktællinger, der ikke gennemføres i alle timer af døgnet hele året rundt, er naturligvis behæftet med usikkerhed, når disse opregnes til ÅDT. Det er forvaltningens

overbevisning, at usikkerheden på forvaltningens gennemførte manuelle tællinger er maksimalt 20 % ved opregning fra tælleperiode til ÅDT.

Da trafikmodeller benytter matematiske modeller til at forudsige trafikken, er en afvigelse på op til 10 % mellem talt og modelleret trafik normalt et acceptabelt niveau på store veje, der bærer meget trafik (>10.000 biler). Tilsvarende accepteres afvigelser på op til 20 % mellem talt og modelleret trafik på mindre trafikerede veje (1.000-10.000 biler). På veje med meget lidt trafik (<1.000 køretøjer) kan afvigelser på mere end 20 % også være acceptable, da det absolutte antal biler i disse tilfælde vil være begrænset. Da trafikmodeller typisk beregner trafikken i et sammenhængende net af veje, vil en stor afvigelse i trafikmængden på én vej typisk forplante sig videre i vejnettet. Dette i modsætning til tællinger, der helt og alene er stedsspecifikke.

Det bemærkes samlet set, at de relative afvigelser mellem trafikmodelberegning og talt trafik, der jf. tabel 1 spænder fra 36 % over 300 %, er uacceptabelt høje.

Bilag

Bilag 1: Svar og kortbilag fra Transportudvalget



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

22. januar 2025
2025-431

Transportudvalget har i brev af 17. januar 2025 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mads Olsen (SF).

Spørgsmål nr. 171:

Vil ministeren hurtigst muligt oversende et kort over de veje, der bliver påvirket af den foreslåede ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndigheders dispositioner over offentlige veje og private fællesveje) i forhold til henholdsvis mulighed for ensretning, muligheder for indkørselsforbud, gågader og vejafspærringer og muligheder for at fastsætte lokale hastighedsgrænser?

Svar:

Med de foreslåede lovændringer vil vejmyndighederne kunne nedsætte hastighedsgrænsen lokalt til 40 km i timen på veje i tættere bebygget områder med en årsdøgnstrafik på højst 4.000 uden en nærmere vurdering af vejens færdselsmæssige forhold. På veje med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 vil vejmyndigheden kunne indføre ensretning, forbyde færdselsarter og lave hel eller delvis afspærring af vejen. For beslutninger om parkering- og standsning, etablering af fodgængerfelter og indførelse af ubetinget vigepligt er der ikke lagt op til, at der skal gælde et årsdøgnstrafikkriterie.

Transportministeriet er ikke i besiddelse af en oversigt over årsdøgnstrafikken på hele landets vejstrækninger.

Jeg kan dog henvise til det vedlagte kortmateriale, der baseret på trafikmodelberegninger indikerer, hvilke veje i nogle af de større byer der har en årsdøgnstrafik under henholdsvis 4.000 og 1.000.

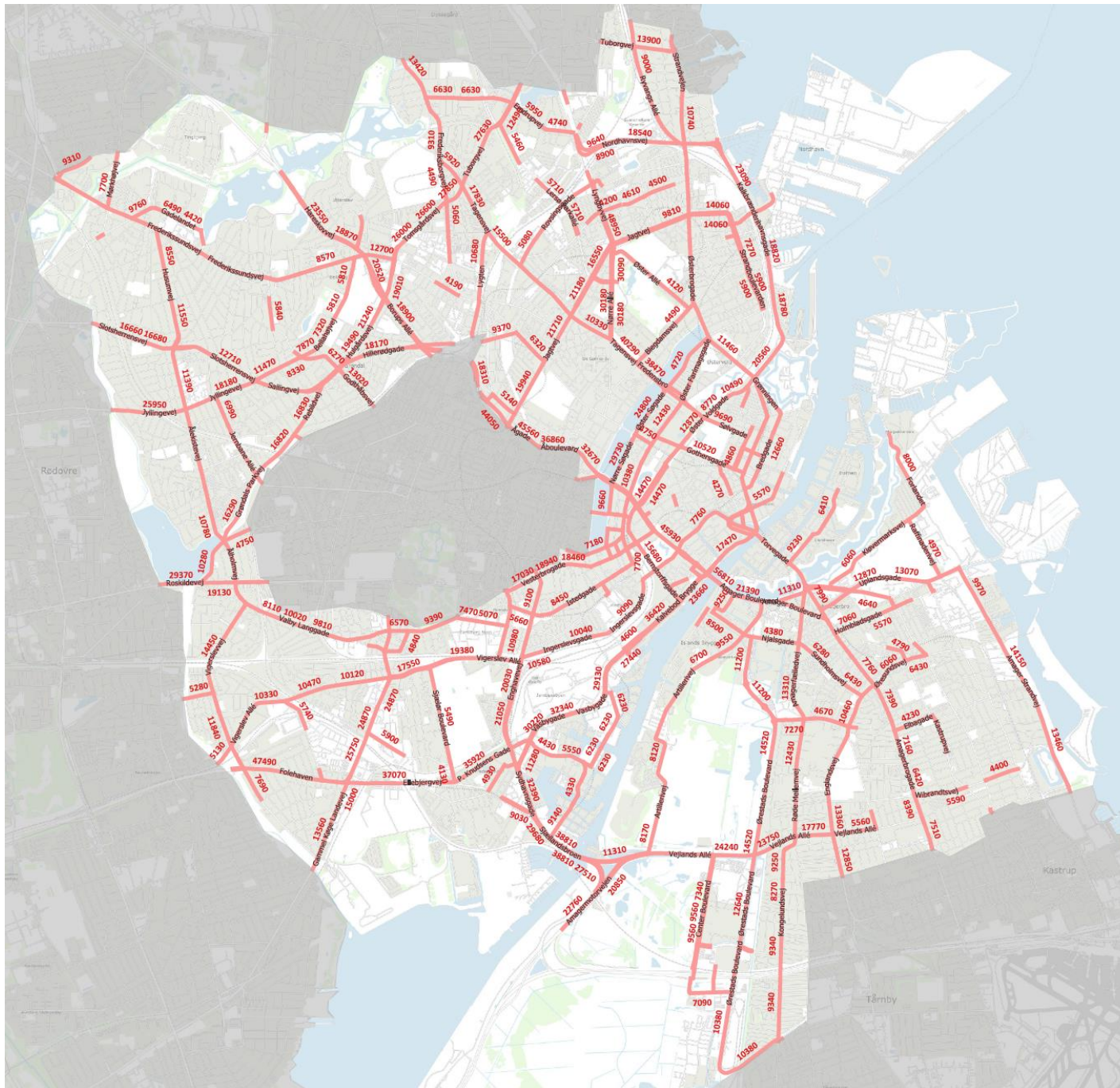
Med venlig hilsen

Thomas Danielsen

København

Transportudvalget 2024-25
TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 170
Offentligt

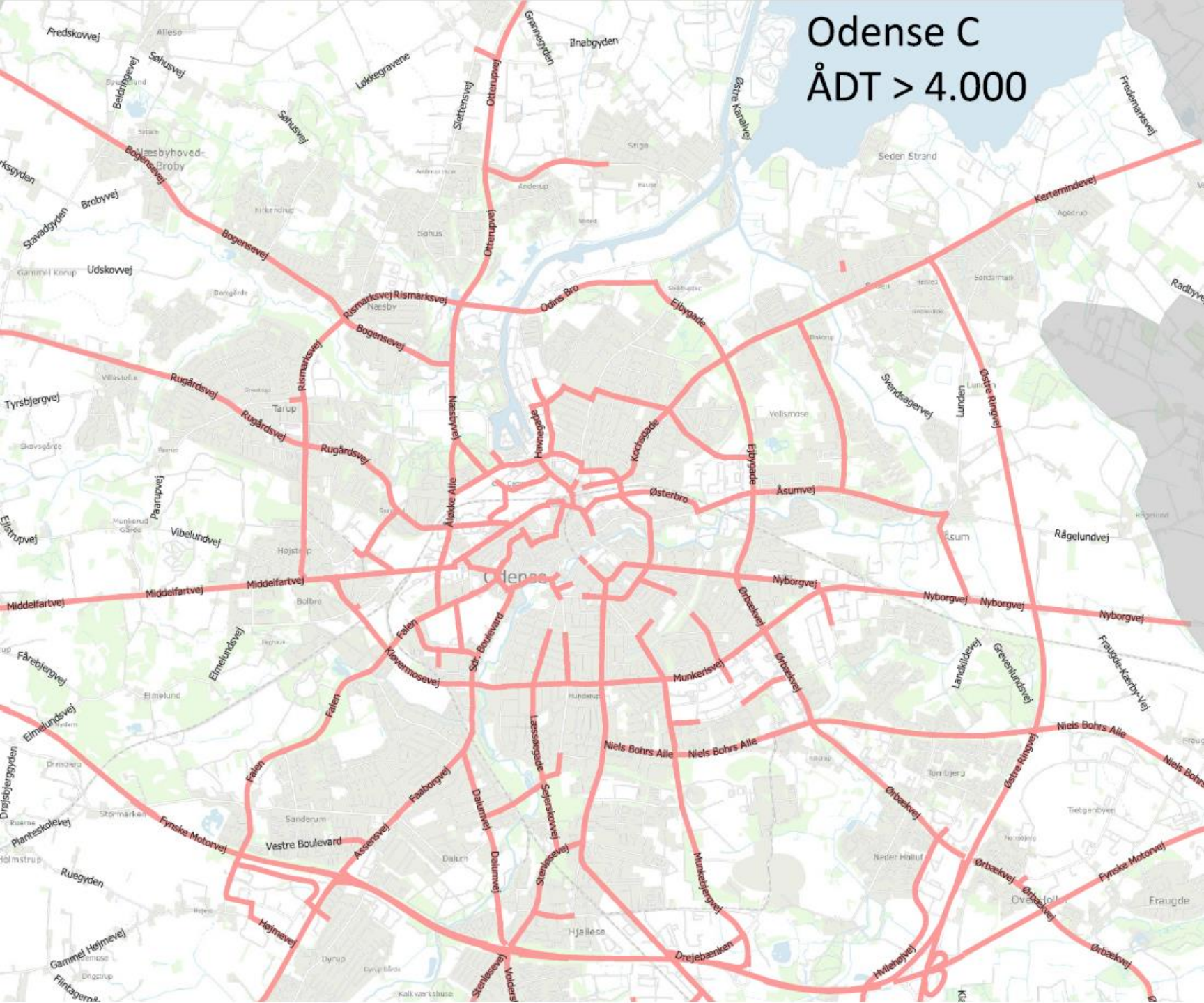
ÅDT > 4.000 (uden statsveje)



København

ÅDT > 1.000 (uden statsveje)





Odense C
ÅDT > 4.000

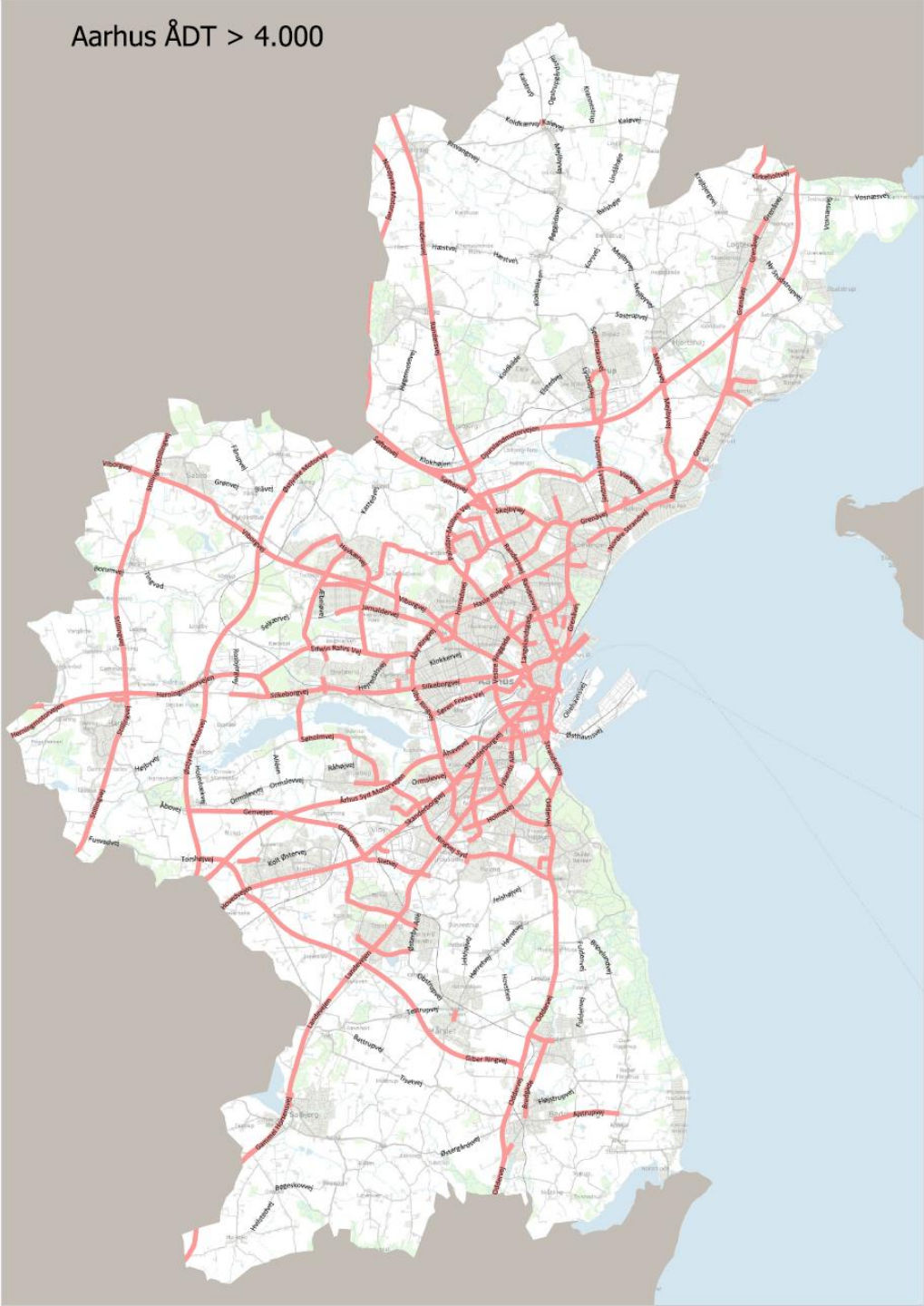
Odense
ÅDT > 4.000



Odense C
ÅDT > 1.000

Odense
ÅDT > 1.000

Aarhus ÅDT > 4.000



Aarhus

ÅDT > 4.000

Rutenummereret vejnet

