

Projektbeskrivelse - Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet

Opgavestiller og anledning

Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet er besluttet som et led i en kvalificering af og strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af nye fælles prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsområdet. Samtidig skal analysen bruges til at styrke det tværgående vidensgrundlag og kommunikation om mobilitet i hovedstadsområdet. Analysen er besluttet i samarbejde mellem KKR hovedstaden (Kommunekontakttråd) og Region Hovedstaden. Analysen forventes færdig i 2024.

Københavns Kommune og Region Hovedstaden har afsat midler og medarbejderressourcer til analysen, som organiseres og gennemføres i et tæt samarbejde mellem KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune. Københavns Kommune finansierer 2,0 mio. kr. (budget 2023) og Region Hovedstaden finansierer 1 mio. kr. (budget 2023). Direkte involvering af KKR Hovedstadens 29 kommuner kan ske ad hoc. Parterne opretter en politisk styregruppe for analysen med medlemmer fra både kommuner og regionen, for at sikre bredde og ejerskab for hele geografien.

Baggrund

Hovedstadsregionen vokser og er den region i Danmark, hvor trængslen er størst. I Region Hovedstaden steg befolkningstallet med 9 pct. i perioden fra 2012- 2022¹. Ifølge Danmarks Statistik forventes befolkningstallet fortsat at stige i hovedstadsområdet og på resten af Sjælland, hvilket øger presset på infrastrukturen. I perioden 2012-2022 steg antallet af personbiler Region Hovedstaden med 32 pct.² Prognoser for trafikken i 2035 viser, at det forventes, at der skal håndteres op mod 20 pct flere rejser i regionen i 2035 i forhold til 2015³. Det lægger et pres på hele trafiksystemet.

Ifølge Region Hovedstadens analyse "Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet" tilbragte bilisterne i hovedstadsområdet i 2015 ca. 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel, og prognoserne forudsiger en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035. Tidligere analyser har vist, at kapaciteten på hovedvejene og på banenettet er fuldt udnyttet i myldretiden⁴. Den nye bane København-Ringsted, Letbanen Ring 3 (åbner i 2025) og nye metrolinjer kan have en betydning for det kollektive net.

Trafik og mobilitet på tværs af de radiale trafikårer i Fingerplanen giver flaskehalse i vejinfrastrukturen og sætter begrænsninger for hovedstadsområdets udvikling⁵. Op mod 50 pct. af landets støjplagede boliger ligger i hovedstadsområdet med vejtrafikken som den største kilde til støj⁶. Der er således et stort behov for at imødekomme udfordringerne med støjplagede boliger i hovedstadsområdet.

Iflg. Vejdirektoratets analyse var pendlingsafstanden gennemsnitligt i Region Hovedstaden knap 16 km. i 2020 og skiller sig dermed ud fra resten af landet, hvor pendlingsafstanden gennemsnitligt ligger på 24-28 km.⁷ Den gennemsnitlige kortere pendlingsafstand betyder at potentialet for at øge andelen af grøn, kollektiv og sund hverdagstransport er væsentligt. Den relativt kortere pendlingsafstand skaber potentiale til at fortsætte den grønne omstilling af transporten for at kunne levere på klimalovens 70%-målsætning.

De enkelte kommuner kan ikke for alvor løfte på klimadagsordenen eller løse fremtidens trængselsproblematikker ved alene at fokusere på mobiliteten indenfor egen kommunegrænse. Dette blev bl.a. tydeligt med Københavns Kommunes mobilitetsanalyser (2021), der viste, at de mest ambitiøse greb for en grøn mobilitet i København i høj grad ville resultere i en forskydning af trafik og CO₂-udledning til andre kommuner pga. øget omvejskørsel.

¹ Danmarks Statistik og egne beregninger for procenter

² Danmarks Statistik og egne beregninger for procenter

³ Trafikale scenarier for hovedstadsområdet, 2018, baggrundsrapport fra Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen 2019

⁴ Trafikale scenarier for hovedstadsområdet, 2018, baggrundsrapport fra Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen 2019

⁵ Trafikale scenarier for hovedstadsområdet, 2018, baggrundsrapport fra Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen 2019

⁶ Rapport: "Kortlægning af støjs helbreds- og miljøeffekter i Region Hovedstaden", COWI, 2017, side 17

⁷ <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>

På den baggrund igangsættes en fælles analyse af mobiliteten i og på tværs af hovedstadsområdet.

Formål

Formålet med analysen er at udarbejde en fælles strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af nye prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsregionen. Analysen skal bidrage med viden om, hvilke indsatser, der kan skabe bedre mobilitet, øge fremkommelighed og styrke sammenhæng på tværs af regionen. Arbejdet skal desuden kvalificere det tværgående vidensgrundlag og kommunikation om mobilitet. Der lægges op til at analysen kan inkludere en borgerinddragelsesproces.

Analysen tager udgangspunkt i den fælles vision for infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger, der er udarbejdet af KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, og den nationale Infrastrukturplan 2035 (2021), samt det vidensgrundlag der er i øvrige og allerede gennemførte lokale, regionale og nationale trafik- og infrastrukturanalyser. Således bliver analysens formål at kortlægge mulighederne for, hvordan og med hvilke greb de fire centrale punkter i visionen kan opnås. De fire centrale punkter i visionen er uddybet i figur 1 nedenfor.

Figur 1: Fælles vision for infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsområdet (KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden)



Analysen skal anskueliggøre, hvad der skal til for at øge kollektiv trafik og aktiv transport, samt hvilken vejinfrastruktur der er nødvendig for at binde hovedstadsregionen bedre sammen. Det afdækkes om indsatser og hvilke virkemidler kan sikre at hovedstadsområdet lever op til klimalovens 70% målsætning. Ligeledes beskrives, hvad der skal til for at leve op til den fælles deklaration om at der i 2030 cykles 20% flere ture sammenlignet med 2022.

Indhold

Analysens indhold vil i overordnede træk bestå af to hoveddele, hvor den første del vil være en opdatering af det regionale udfordringsbillede på mobilitetsområdet bl.a. på baggrund af den nationale Infrastrukturplan 2035 og den anden del vil belyse mulige greb og redskaber til at løse/lette de udfordringer der er kortlagt i del et. Der er lavet et grundigt arbejde i Region Hovedstadens Trafik- og mobilitetsplan fra 2019 med data fra årene før samt en række andre relevante analyser og studier af mobiliteten i hovedstadsområdet nu og i fremtiden⁸. Region Hovedstadens trafik- og mobilitetsplan fra 2019 har kortlagt tre hovedudfordringer på mobilitetsområdet frem mod 2035.

1. Trængslen på vej- og banenettet stiger, der kommer et øget transportbehov på tværs af fingrene
2. Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres
3. CO₂e-aftrykket stiger.

Med afsæt i den nationale Infrastrukturplan 2035 (2021) og de tidligere analyser, skal det samlede udfordringsbillede opdateres og kvalificeres. Desuden kan analysen f.eks. i scenarieform beskrive hvilke projekter,

⁸ Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet 2017, Mobilitetsanalyserne København 2021, Handlingsplan for Trafikken Region H 2018 m.fl.

greb og løsninger, der er nødvendige for at håndtere udfordringerne med trængsel i vejinfrastrukturen og den kollektive trafik, CO₂e-udledning, støj og luftforurening.

Analysen vil have et særligt fokus på at øge mobiliteten og begrænsning af fossil biltrafik. Det betyder, at der bl.a. vil være fokus på forbedringer for kollektiv trafik og aktiv transport samt reduktion af fossil biltrafik på vejene. Fokus kan formuleres i følgende fire emner:

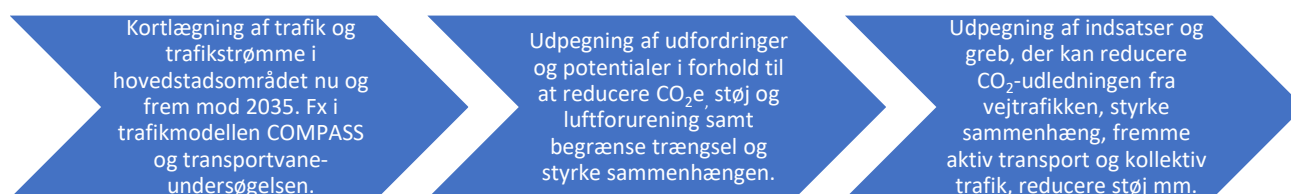
1. Kortlægning af mulighederne for at aflaste det eksisterende vejnet ved at begrænse den individuelle bilkørsel.
2. Fremme af kollektiv transport, samkørsel og delebilisme samt forbindelserne mellem de forskellige transportformer. Kollektiv transport er mere bæredygtigt og mindre støjende, og det aflaster det eksisterende vejnet.
3. Mulighederne for at fremme aktiv transport i hovedstadsområdet. Aktiv transport fremmer både CO₂e-reduktion og andre vigtige fokusområder som sundhed, støjreduktion, pladshensyn, luftkvalitet og anlægs- og driftsøkonomi.
4. Omstilling til el. Det grønne alternativ til privatbilisme og varetransport i benzin- og dieseldrevne køretøjer.

Analysen vil have fokus på indsatser der har effekt på tværs af kommunerne. Analysens resultater skal løfte tværkommunale mobilitetsudfordringer og vil blandt andet kunne danne grundlag for det videre arbejde med at formulere nye mål på trafik- og mobilitetsområdet i hovedstadsområdet og i kommunerne.

Analysen kan tage afsæt i allerede vedtagne mål i klimaloven om 70 % reduktion samt deklarationen fra Cykeltopmødet om 20 % flere ture på cykel i 2030 sammenlignet med 2022⁹.

Analysen afrapporteres som en samlet rapport inkl. resume.

Indikativ analyseproces:



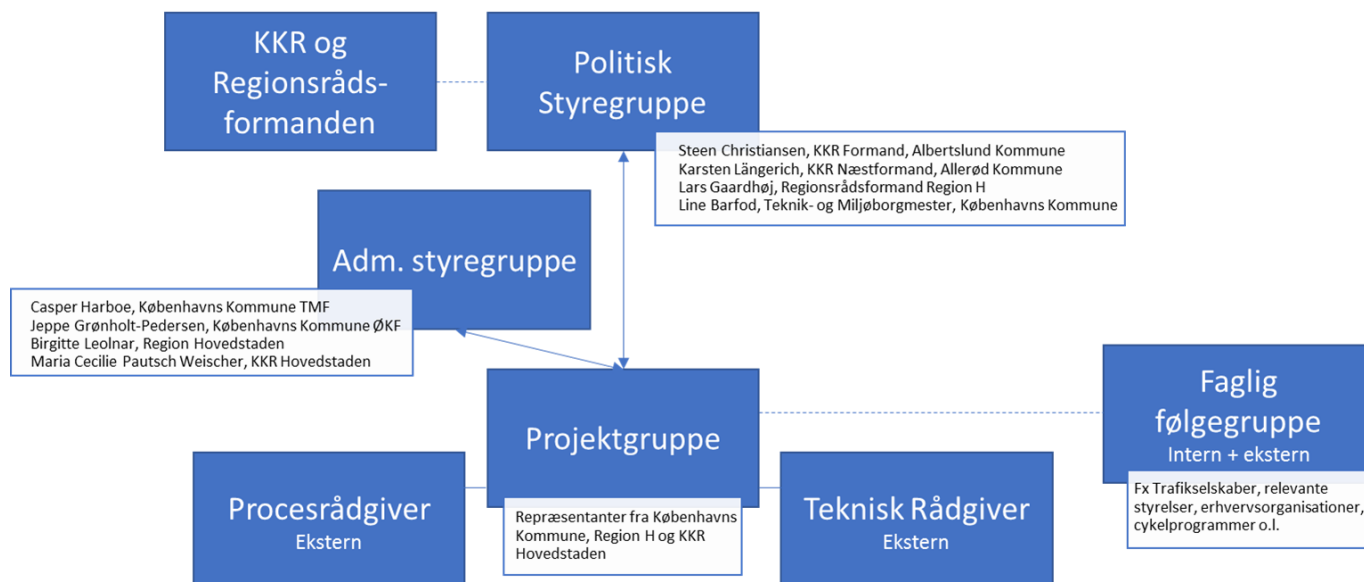
Proces og milepæle

Analysens resultater forventes forelagt styregruppen og KKR Hovedstaden medio 2024.

Organisering

Projektet organiseres i tæt samarbejde mellem KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune. KKR Hovedstaden og Regionsrådsformanden har formelt projektejerskabet og skal godkende igangsættelsen og den endelige aflevering. Løbende centrale beslutninger omkring projektets rammer og retning besluttet af en politisk styregruppe. KKR-sekretariatet har en koordinerende netværksledelsesfunktion og repræsenterer de 29 kommuner. Den operationelle projektledelse af selve analysen og dens arbejdsplaner ligger hos Københavns Kommune og Region Hovedstaden.

⁹ 34 offentlige og private aktører har skrevet under på den nationale deklaration, herunder bl.a. Region Sjælland, Region Hovedstaden, Region Syddanmark, Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden, Danske Regioner, Kommunernes Landsforening, Transportministeriet og Vejdirektoratet m.fl.



Der nedsættes en adm. styregruppe og en projektgruppe med deltagere fra Region Hovedstaden, Københavns Kommune og KKR Sekretariatet, som varetager interesser på tværs af kommuner og regionen. Projektgruppen kan løbende inddrage repræsentanter fra kommunerne. Hertil kan etableres en følgegruppe med eksterne deltagere bestående af f.eks. eksperter fra trafiksekskaberne mm., for at bidrage til at kvalificere og forankre arbejdet.

KKR Hovedstadens Embedsmandsudvalg for Klima og Infrastruktur agerer advisory board/sparringspartner for projektgruppen og følger løbende arbejdet.

Derudover oprettes en politisk styregruppe for analysen med medlemmer fra både kommuner og region, for at sikre bredde og ejerskab for hele geografien. Styregruppen mødes efter behov for at sikre operationalitet og fremdrift.

KKR Hovedstaden og regionsrådsformanden orienteres løbende og godkender projektbeskrivelsen.

Projektgruppe		
Navn	Organisation	Rolle
Niels Stange	Københavns Kommune, TMF	Projektleder
Maria Cecilie Pautsch Weischer	KKR Hovedstaden – De 29 hovedstadskommuner	Projektdeltager
Karin Langendorf	Region Hovedstaden	Projektdeltager
Berit Bekhøj Hansen	Københavns Kommune, TMF	Projektdeltager
Jarl Zinn	Københavns Kommune, ØKF	Projektdeltager
Søren Kofoed Bom	Region Hovedstaden	Projektdeltager
Caroline Schousboe	Region Hovedstaden	Projektdeltager
Liva Marie de Vries Bækgaard	Københavns Kommune, ØKF	Projektdeltager
Administrativ styregruppe		
Birgitte Leolnar	Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling, Enhedschef	Projektdeltager
Maria Cecilie Pautsch Weischer	KKR Hovedstaden, Chefkonsulent	Projektdeltager
Casper Harboe	Københavns Kommune, TMF, Enhedschef	Projektdeltager
Jeppe Grønholt	Københavns Kommune, ØKF, Kontorchef	Projektdeltager
Forslag til faglig følgegruppe (udkast)		
F.eks. Repræsentant fra Supercyklistsekretariatet, DSB, Movia, Metroselskabet, Vejdirektoratet, Banedanmark, Trafikstyrelsen, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Cykelteamet Københavns Kommune, m.fl.		

Succeskriterier

Det overordnede succeskriterium er at der ved projektets afslutning er udviklet en evidensbaseret tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet, der fungerer som bidrag til en strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af prioriterede projekter samt til brug for kommunikation og interessevaretagelse.

Konkrete målbare succeskriterier, der ligger indenfor formålsbeskrivelsen, kan opstilles i løbet af projektets første fase, hvor trafikens udvikling og de trafikale udfordringer i fremtiden kortlægges.

Økonomi

Københavns Kommune har afsat 2 mio. kr. til rådgiverbistand og bidrager derudover med et årsværk i to år til projektledelse og sekretariatsfunktion for opgaven.

Region Hovedstaden bidrager med 1 mio. kroner til rådgiverbistand og ligeledes 1 årsværk i to år til projektdeltagelse for opgaven.

KKR Hovedstaden bidrager ikke økonomisk til opgaven, men KKR-sekretariatet har en koordinerende netværksledelsesfunktion, der sikrer kobling til KKR Hovedstadens infrastrukturområde og -vision, herunder varetager med understøttelsen i fht. KKR, K29 og Embedsmandsudvalget for klima og infrastruktur.

Samlet økonomi for opgaven: 3 mio. kr.