

Indsatskatalog

Tværgående analyse af mobiliteten i
hovedstadsområdet, del 2

Januar 2025



Indsatskatalog

**Tværgående analyse af mobiliteten i
hovedstadsområdet, del 2**

JANUAR 2025

Forsidefoto:

SUPERCYKELSTISAMARBEJDET, HOVEDSTADSREGIONEN

Udarbejdet af:

URBAN CREATORS & ARTELIA

Udarbejdet for:

**REGION HOVEDSTADEN, KKR HOVEDSTADEN &
KØBENHAVNS KOMMUNE**

Indledning

Dette dokument indeholder et katalog over mulige indsatser, der kan bringes i spil i samarbejdet om den fælles vision for tværgående mobilitet i Hovedstadsregionen.

Indsatskataloget er blevet til gennem en længere proces. Indledningsvis er der foretaget en screening af aktuelle kommuneplaner og mobilitetsplaner i de 29 kommuner i Hovedstadsregionen for at se, hvilke indsatser der er fokus på i de enkelte kommuner. Dernæst har der været afholdt to workshops med kommunernes fagpersoner, hvor de har bidraget med input til indsatser, der kan bringes i spil for at løse mobilitetsudfordringerne i dag og i fremtiden. Ydermere har der været afholdt møder med Movia, Metroselskabet, DSB og Vejdirektoratet for at afdække, hvordan de ser udviklingen i mobiliteten i hovedstadsområdet, og hvilke konkrete indsatser de arbejder med, samt hvilke analyser de har gennemført. På baggrund af dette har en projektgruppe bestående af KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune, sammen med rådgiverteamet, udvalgt de tværkommunale indsatser, der præsenteres i dette katalog. Indsatserne understøtter KKR Hovedstaden og Region Hovedstadens fælles vision, og de fleste indsatser indgår i de opstillede scenarier for mobiliteten i 2035, som indgår i den tværgående mobilitetsanalyses fase 2. Kataloget er ikke en udtømmende liste over

tiltag, der kan samarbejdes om. Der kan være eksisterende samarbejder, der skal fortsætte eller øvrige understøttende initiativer, fx inden for godsområdet, som skal undersøges nærmere i en anden analyse.

Effektvurderingen af de enkelte indsatser tager udgangspunkt i de seks fælles pejlemærker, som KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har besluttet med den fælles vision. Vurderingen af den potentielle effekt på de enkelte pejlemærker, bygger på resultater af tidligere gennemførte analyser og på rådgiverteamets grove skøn. Vurderingerne kan derfor kun bruges som en pejling af indsatsens effekt. Hvis barren for pejlemærket ikke er udfyldt betyder det, at indsatsen ikke forventes at bidrage til dette pejlemærke.

Det fremgår af beskrivelsen, hvor der mangler viden og undersøgelser af effekterne. Fx. er der mange af analyserne, der ikke indholder samfundsøkonomiske effekter, fordi de stadig er på et meget indledende stadie. Hertil kan det nævnes, at der er en række analyser på vej bl.a. vedr. BRT-indsatser og nye metrolinjer.

Af kataloget fremgår det, at de beskrevne indsatser har effekt på forskellige pejlemærker, og nogle indsatser har større effekt end andre. Der er ikke foretaget en prioritering af

indsatserne, og materialet har derfor karakter af at være et bruttokatalog med mange typer af projekter uden indbyrdes vægtning. Kataloget kan give indsigt i forskellige projekters potentiale og skabe grundlag for en videre drøftelse.

Pejlemærkerne er vurderet ud fra nedenstående kriterier (Se også side 40):

Tværgående relevans er vurderet ud fra, hvor stort et rejseopland (antal kommuner), der får glæde af tiltaget.

Sammenhæng og fremkommelighed er vurderet ud fra effekten på rejsetid og sammenhæng i mobilitetssystemet.

CO₂e driftsfase er vurderet på baggrund af udledning og potentiale for overflytning.

Folkesundhed er vurderet ud fra stigningen i cykel og gangture og procentvis fald i antal støjbelastede boliger.

Attraktiv kollektiv transport er vurderet ud fra følgende kriterier: Stigning i antal passagerer, sammenhæng til andre transportformer, antal ekstra afgang i døgn og komfort.

Samfundsøkonomi er vurderet ud fra den interne rente.

En fælles vision og proces

Figuren til højre viser et overblik over KKR Hovedstaden og Region Hovedstadens fælles vision og de seks fælles pejlemærker.

Visionen er politisk vedtaget i KKR Hovedstaden den 8. februar 2023, og i Region Hovedstaden.

VISION

Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj

- › Så folk kan komme til og fra arbejde uden unødigt tidsspild
- › For at sikre vækst og udvikling

Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger

- › For at reducere udledning af CO₂e
- › Løsninger der er cirkulære og reducerer brug af råstoffer

Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked

- › Så der er gode kollektive transportmuligheder
- › For at sikre nem tilgængelighed til arbejdspladser, en mobil arbejdsstyrke og friere bevægelighed

Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed

- › Hvor trafikstøj, bl.a. langs de store veje, reduceres
- › Så der er gode muligheder for aktiv transport - såsom cykling

PEJLEMÆRKER

Fælles og tværgående relevans i hovedstadsområdet



- › Bred kommunal og regional effekt
- › Projekter, som kommer mange indbyggere, arbejdspladser og geografiske områder til gavn

Øge folkesundhed



- › Omstilling til cyklisme og andre sundhedsfremmende transportformer
- › Mindske støj og partikelforurening

Styrke sammenhæng og fremkommelighed



- › Mindsket rejsetid på veldefinerede rejser i hovedstadsområdet
- › Nye transportformer og teknologisk innovation

Bidrage til en mere attraktiv kollektiv transport



- › Bedre adgang og høj kvalitet, samt en god rejseoplevelse
- › Styrket sammenhæng mellem transportformer

Nedbringe CO₂-udledning fra trafik og trafikinvesteringer



- › Omstilling til grønnere drivmidler og transportformer
- › Valg af mindre CO₂-belastende infrastrukturbyggeprojekter

Økonomisk bæredygtighed



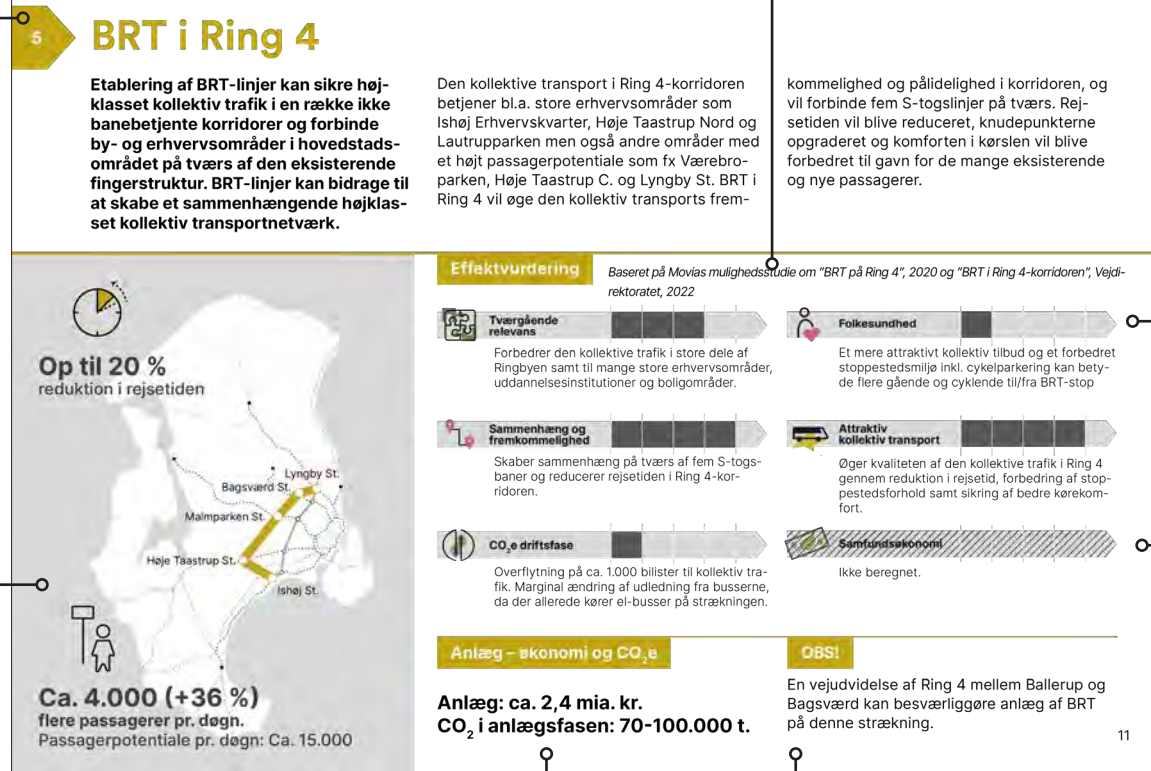
- › Samfundsøkonomisk rentabilitet
- › Gennemskuelig projektøkonomi

Læsevejledning

Indsatserne er inddelt i seks kategorier. Disse kategorier angives med forskellige farvekoder og numerisk fortløbende. Hver indsats beskrives overordnet samt i en mere projektspecifik kontekst. For indsatser inden for samme tema, fx BRT vil den overordnede beskrivelse være den samme, mens den projektspecifikke tekst henviser til det konkrete projekt.

For hver indsats er det angivet, hvilke kilder vurderingen af foretaget på baggrund af. For flere af indsatserne vil der i den kommende tid komme nyere og mere detaljerede analyser, der kan give nye nuancer til resultaterne.

Hver indsats er effektivt vurderet ud fra de 6 politisk besluttede pejlemærker. Vurderingen er underbygget med en kort tekst og angivet på en femtrinsskala. Er barren udfyldt med 1 bidrager det lidt til pejlemærket og er den udfyldt med 5 bidrager den meget. Skraverede barrer betyder, at det ikke har været muligt at foretage en vurdering af det enkelte pejlemærke. Er barren ikke udfyldt betyder det, at effekten for det enkelte pejlemærke er vurderet ikke at have positiv effekt. På side 40 fremgår det, hvordan de enkelte pejlemærker er vurderet.



Derudover er der en illustration med tilhørende infografikker, som beskriver projektet i en geografisk og faktamæssig sammenhæng, fx passagereffekt, rejsetidseffekt eller økonomisk effekt.

Der er angivet tal for et groft anlægsoverslag i prisindeks 2024 samt den forventede CO₂-udledning i anlægsfasen. Anlægsoverslagene er inkl. korrektionstillæg, som for de fleste anlægs vedkommende er på 50 %. I den tekniske rapport uddybes anlægsoverslagene, herunder metoden til opskrivning til 2024 p/l og særlige antagelser for visse initiativer.

Hvis der for de enkelte indsatser er nogle centrale forudsætninger, der har væsentlig betydning for vurderingerne, angives disse under punktet "OBS".

De samfundsøkonomiske effekter er et udtryk for resultatet for samfundet, når alle omkostninger og gevinster er gjort op. Hvis denne ikke er udfyldt, betyder det en ikke-positiv samfundsøkonomi. Hvis den er skraveret, er det et udtryk for, at de samfundsøkonomiske effekter ikke kendes.

Oversigt over indsatser

Indsatser under temaet Kollektiv trafik

1	S-togsdrift på Kystbanen	s. 7
2	BRT på Frederikssundsvej	s. 8
3	BRT på linje 150S	s. 9
4	BRT på linje 200S	s. 10
5	BRT i Ring 4	s. 11
6	BRT i købstæderne (Hillerød og Helsingør)	s. 12
7	S-togseksprestunnel København H – Hellerup	s. 13
8	Flere togaftage mellem Roskilde og Lufthavnen	s. 14
9	Flere regionaltoftage i aftenimerne	s. 15
10	Kortere rejsetid på lokalbanerne	s. 16
11	S-togsforbindelse mellem Farum og Hillerød	s. 17
12	Metro ml. København Syd og Hvidovre Hospital	s. 18
13	Metro ml. Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum	s. 19
14	Metro fra København Syd til Bispebjerg Hospital	s. 20
15	Opgradering af lokalbanen Hillerød–Frederiksværk	s. 21
16	Opgradering af lokalbanen Hillerød–Helsingør	s. 22
17	Opgradering af lokalbanen Hillerød–Helsingør	s. 23
18	Behovsstyret kollektiv trafik uden for de større byer	s. 24

Indsatser under temaet Aktiv transport

19	Udbygning af supercykelstinet	s. 25
----	-------------------------------	-------

Indsatser under temaet Knudepunkter

20	Parkér og rejs: Køge Nord St.	s. 26
21	Parkér og rejs: Favrholm St.	s. 27
22	Parker og rejs: Trekroner St.	s. 28
23	Parkér og rejs: Hvidovre Hospital	s. 29
24	Cykelparkering ved superknudepunkter	s. 30

Indsatser under temaet Kapacitet på vejnettet

25	Udbygning af rute 16 ml. Frederiksværk og Hillerød	s. 31
26	Tværgående trafikledelse/ITS-samarbejde	s. 32
27	Etablering af Ring 5 Syd	s. 33

Indsatser under temaet Støj og luftforurening

28	Hastighedsnedsættelser i byer til 30 km/t	s. 34
29	Indførelse af 50 km/t på alle bygader	s. 35
30	Hastighedsnedsættelse på bynære motorveje	s. 36
31	Overdækning af bynære motorvejsstrækninger	s. 37

Indsatser under temaet Regulering

32	Indførelse af kørselsafgifter	s. 38
33	Takstreform i den kollektive trafik	s. 39

S-togsdrift på Kystbanen

S-togsdrift på Kystbanen vil sikre højere hastigheder, mulighed for flere afgang, bedre punktlighed samt mulighed for at indsætte større kapacitet med flere siddepladser. Derudover vil S-togsdriftens øvrige fordele overføres til Kystbanen, herunder bl.a. gode muligheder for cykelmedtagning.

På Kystbanestrækningen mellem Klampenborg og Helsingør indføres der automatisk S-togsdrift. Projektet omfatter hastighedsopgraderinger, ombygning af perroner samt omstilling til S-banens jævnstrømsanlæg.

Projektet vil generelt forbedre driften med bedre punktlighed, kortere rejsetider, flere afgang samt flere direkte forbindelser fra Kystbanens stationer til de øvrige stationer i S-togsnettet.

Op til 7 %
reduktion i rejsetiden

Ca. 7.000 (+20 %)
flere passagerer pr. døgn.
Passagerpotentiale pr. døgn: Ca. 42.000

Effektivrurdering

Baseret på Banedanmarks strategiske analyse "Metrodrift på Kystbanen" fra maj 2023



Tværgående relevans

Forbedrer forbindelsen/tilgængeligheden mellem Kystbanen og det øvrige S-togsnet.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden langs Kystbanen. Systemskiftet til S-tog giver ny mulighed for direkte rejser mellem Kystbanen til resten af S-togsnettet.



CO₂e driftsfase

En overflytning fra bil til kollektiv transport kan evt. give en lille reduktion. Effekten af denne overflytning mindskes med elektrificeres af bilparken.



Folkesundhed

Mulighederne for at medtage cykel på togrejsen og et mere attraktivt kollektiv tilbud kan betyde flere gang- og cykelture til stationen.



Attraktiv kollektiv transport

S-tog på Kystbanen vil skabe bedre sammenhæng i togdriften, samt øge antallet af afgang.



Samfundsøkonomi

Banedanmark vurderer, at projektet har en intern rente på 5 pct.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: Ca. 3,6 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 25.000 t.

OBS!

BRT på Frederikssundsvej

Etablering af BRT-linjer kan sikre høj-klasset kollektiv trafik i en række ikke-banebetjente korridorer, og forbinde by- og erhvervsområder i Hovedstadsområdet. BRT-linjer kan bidrage til at skabe et sammenhængende, højklasset kollektiv transportnetværk.

Korridoren fra Nørrebro Station til Gladsaxe Trafikplads via Frederikssundsvej er en central strækning i den kollektive trafik med store områder uden stationsnærhed.

Korridoren sikrer forbindelse til og fra store bolig- og erhvervsområder, til bl.a. letbanen

i Ring 3, metrosystemet i København samt S-togssystemet.

BRT på Frederikssundsvej vil forbedre regulariteten og øge sammenhængen i den kollektive transport.

Effektivrurdering

Baseret på Compass-beregninger fra 2024 og BRT-erfaringsstal



Tværgående relevans

Forbedrer forbindelsen fra Ring 3 via Gladsaxe til det centrale København. Mange passagerer får gavn af forbedringerne.



Folkesundhed

Forbedringen af forholdene for cyklisterne ved BRT-stoppestederne kan øge brugen af cykel som tilbringermiddel til BRT-systemet.



Sammenhæng og fremkommelighed

Forbedrer regulariteten betydeligt mellem Ring 3 og metrosystemet i København samt for de mange passagerer langs Frederikssundsvej.



Attraktiv kollektiv transport

Skaber bedre sammenhæng mellem letbanen i Ring 3, S-tog og metroen.



CO₂e driftsfase

Vil kunne overflytte bilister. Effekten af denne overflytning bliver mindre, som bilparken elektrificeres.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: 0,8 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 20-30.000 t.

OBS!

Passagerpotentialer er baseret på, at der ikke skal ske et skift på Nørrebro St. for de buspassagerer, der skal videre mod Nørreport St. Stigning i antal passagerer kendes ikke.



BRT på linje 150S

Etablering af BRT-linjer kan sikre høj-klasset kollektiv trafik i en række ikke-banebetjente korridorer og forbinde by- og erhvervsområder i Hovedstadsområdet på tværs af den eksisterende fingerstruktur. BRT-linjer kan bidrage til at skabe et sammenhængende, højklaset kollektiv transportnetværk.

Linje 150S betjener en ikke-banebetjent strækning, som forbinder Nordsjælland med det centrale København. BRT på linje 150S vil sikre en attraktiv kollektiv trafik, der forbinder Kystbanen ved Kokkedal St., lokaltog ved Nærum St., letbanen i Ring 3 ved Lundtofte og DTU, metroen ved Vibenshus Runddel samt S-tog ved både Nørreport og Ryparken St.

BRT på linje 150S vil reducere rejsetiden, forbedre regulariteten, opgradere de fysiske rammer ved og omkring stoppestederne samt øge den oplevede passagerkomfort betragteligt.



Op til 13 %
reduktion i rejsetiden

Kokkedal St.
Nærum St.
Nørreport St.



Ca. 5.000 (+25 %)
flere passagerer pr. døgn.

Passagerpotentiale pr. døgn: Ca. 23.000

Effektivrurdering

Baseret på Movias mulighedsstudie om "BRT på linje 150S", 2021



Tværgående relevans

Forbedrer det kollektive transporttilbud for en lang række kommuner nord for København.



Folkesundhed

Et mere attraktivt kollektiv tilbud og et forbedret stoppestedsmiljø inkl. cykelparkering kan betyde flere gående og cyklende til/fra BRT-stop.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden betydeligt i en højt benyttet korridor med mange store rejsedestinationer.



Attraktiv kollektiv transport

Øger kvaliteten i en passagertung korridor, samt forbedrer sammenhængen mellem BRT, S-tog, Kystbanen og lokaltog.



CO₂e driftsfase

Kan overflytte bilture i korridoren. Effekten af denne overflytning bliver mindre, som bilparken elektrificeres.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: Ca. 2,5 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 70-110.000 t.

OBS!

Movias mulighedsstudie opererer ikke med fuld BRT, da der på længere strækninger køres i blandet trafik.

BRT på linje 200S

Etablering af BRT-linjer kan sikre høj-klasset kollektiv trafik i en række ikke-banebetjente korridorer og forbinde by- og erhvervsområder i Hovedstadsområdet på tværs af den eksisterende fingerstruktur. BRT-linjer kan bidrage til at skabe et sammenhængende højklaset, kollektiv transportnetværk.

Linje 200S betjener en central korridor på tværs af Hovedstadsområdet og forbinder bl.a. bolig- og erhvervsområder med fire S-togsstationer. BRT på linje 200S vil forbedre kvaliteten af den kollektive transport i Ring 2½ med betjening af bl.a. Hvidovre Hospital, Rødovre Centrum og Husum Torv.

BRT på linje 200S vil reducere rejsetiden, forbedre regulariteten og generelt øge kvaliteten af den kollektive trafik i en central korridor.



Op til 20 %
reduktion i rejsetiden

Buddinge St.

Friheden St.



Ca. 3.000 (+30 %)
flere passagerer pr. døgn.

Passagerpotentiale pr. døgn: Ca. 12.000

Effektivrurdering

Baseret på Movias mulighedsstudie for "BRT linje 200S", 2020 og "Seks BRT-projekter på tværs af Danmark", Movia mfl., 2021



Tværgående relevans

Giver et mere attraktivt og effektivt kollektivt tilbud på tværs af en række kommuner i Ringbyen og betjener en række store bolig- og erhvervsområder.



Sammenhæng og fremkommelighed

Skaber bedre sammenhæng på tværs af fire S-togsfingre samt til letbanen i Ring 3. Samtidig reduceres rejsetiden i korridoren.



CO₂e driftsfase

Vil overflytte ca. 1000 bilture pr. hverdag, svarende til ca. 500 tons CO₂ årligt. BRT-bussens udledning svarer stort set til dagens drift med el-busser.



Folkesundhed

Et mere attraktivt kollektiv tilbud og et forbedret stoppestedsmiljø inkl. cykelparkering kan betyde flere gående og cyklende til/fra BRT-stop



Attraktiv kollektiv transport

Øger kvaliteten i den kollektive trafik i Ring 2½. Styrker sammenhængen mellem S-tog og BRT.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: Ca. 1,3 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 40-60.000 t.

OBS!

Der er et overlap til indsatsen, der omhandler metro mellem Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum.

BRT i Ring 4

Etablering af BRT-linjer kan sikre høj-klasset kollektiv trafik i en række ikke banebetjente korridorer og forbinde by- og erhvervsområder i hovedstadsområdet på tværs af den eksisterende fingerstruktur. BRT-linjer kan bidrage til at skabe et sammenhængende højklaset kollektiv transportnetværk.



Op til 20 %
reduktion i rejsetiden



Ca. 4.000 (+36 %)
flere passagerer pr. døgn.

Passagerpotentiale pr. døgn: Ca. 15.000

Den kollektive transport i Ring 4-korridoren betjener bl.a. store erhvervsområder som Ishøj Erhvervskvarter, Høje Taastrup Nord og Lautrupparken men også andre områder med et højt passagerpotentiale som fx Værebro-parken, Høje Taastrup C. og Lyngby St. BRT i Ring 4 vil øge den kollektiv transports frem-

kommelighed og pålidelighed i korridoren, og vil forbinde fem S-togslinjer på tværs. Rejsetiden vil blive reduceret, knudepunkterne opgraderet og komforten i kørslen vil blive forbedret til gavn for de mange eksisterende og nye passagerer.

Effektivrurdering

Baseret på Movias mulighedsstudie om "BRT på Ring 4", 2020 og "BRT i Ring 4-korridoren", Vejdirektoratet, 2022



Tværgående relevans

Forbedrer den kollektive trafik i store dele af Ringbyen samt til mange store erhvervsområder, uddannelsesinstitutioner og boligområder.



Folkesundhed

Et mere attraktivt kollektiv tilbud og et forbedret stoppestedsmiljø inkl. cykelparkering kan betyde flere gående og cyklende til/fra BRT-stop



Sammenhæng og fremkommelighed

Skaber sammenhæng på tværs af fem S-togsbaner og reducerer rejsetiden i Ring 4-korridoren.



Attraktiv kollektiv transport

Øger kvaliteten af den kollektive trafik i Ring 4 gennem reduktion i rejsetid, forbedring af stoppestedsforhold samt sikring af bedre kørekomfort.



CO₂e driftsfase

Overflytning på ca. 1.000 bilister til kollektiv trafik. Marginal ændring af udledning fra busserne, da der allerede kører el-busser på strækningen.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: ca. 2,4 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 70-100.000 t.

OBS!

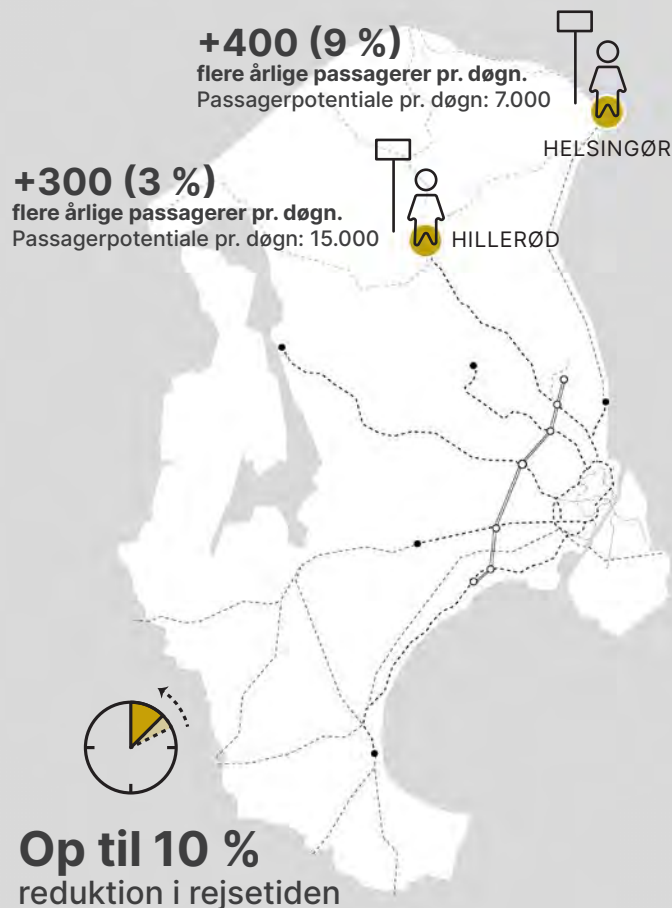
En vejudvidelse af Ring 4 mellem Ballerup og Bagsværd kan besværliggøre anlæg af BRT på denne strækning.

BRT i Købstæderne (Hillerød og Helsingør)

Busdriften i de mellemstore byer spiller en central rolle for mobiliteten fra stationer til bl.a. uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser og boligområder. Den stigende trængsel øger udfordringerne for busdriften med dårlig regularitet, længere rejsetider og generelt et mindre attraktivt tilbud for passagererne.

I de mellemstore byer som Helsingør og Hillerød giver trængslen udfordringer med fremkommeligheden for de centrale bybusser samt de regionale buslinjer, som kører til de større stationer i byerne. Med inspiration fra BRT-konceptet kan indsatsen forbedre busdriften i centrale korridorer i købstæderne

med fokus på at reducere rejsetiden, forbedre de fysiske forhold ved knudepunkterne samt øge komforten og kvaliteten for passagererne. Desuden vil en opgradering af disse buslinjer skabe mere effektive linjer, der kobler sig til banenettet og skaber sammenhæng.



Effektivrurdering

Baseret på Movias mulighedsstudier for "BRT i Købstæderne" for Helsingør og Hillerød, 2021-2022



Tværgående relevans

Primært effekt i købstæderne, og ikke på tværs i regionen.



Folkesundhed

Et mere attraktivt kollektiv tilbud og et forbedret stoppestedsmiljø inkl. cykelparkering kan betyde flere gående og cyklende til/fra BRT-stop.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden internt i købstæderne på udvalgte korridorer.



Attraktiv kollektiv transport

Øger kvaliteten af den kollektive mobilitet i købstæderne, og forbedrer sammenhængen mellem busdrift og togdrift.



CO₂e driftsfase

Mindre overflytning af bilister til kollektiv transport, samt minimal effekt af mindre udledning.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Anlæg: Ca. 70 mio. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 2-4.000 t.

S-togseksprestunnel København H - Hellerup

Strækningen mellem København H og Hellerup udgør en flaskehals i S-togssystemet. Etablering af en ny eksprestunnel vil dels kunne aflaste flaskehalsen, og dels skabe nye baneforbindelser til bl.a. Rigshospitalet.

En ny eksprestunnel mellem København H og Hellerup over Emdrup og via Rigshospitalet vil betyde, at tog fra Farumgrenen kan fortsætte fra Emdrup direkte mod Kbh H og tilsvarende kan tog fra Hillerød/Helsingør grenen køre direkte mod Kbh H, hvilket vil reducere rejsetiden betydeligt. Eksprestunnelen vil muliggøre en samlet højere frekvens og øge antal

afgange fra 33 til 56 i timen på den del af s-togsnettet, der får glæde af eksprestunnelen. Samtidig vil det reducere flaskehalsproblemerne i det nuværende system.

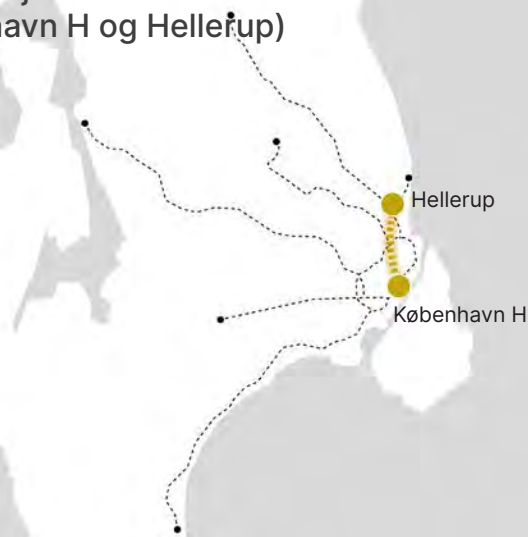
Ydermere giver det en ny forbindelse fra S-togssystemet til Rigshospitalet, der rummer et stort passagerpotentiale.



Op til 18 %
reduktion i rejsetiden
(ml. København H og Hellerup)



Ca. 52.000
daglige passagerer (ml. København H og Rigshospitalet)



Effektivrurdering

Baseret på Compass-beregninger samt et foreløbigt driftsoplæg fra DSB, 2024



Tværgående relevans

Vil have væsentlig betydning for rejser med start og slut i store dele af hovedstadsregionen.



Folkesundhed

En forbedring af det samlede system vil øge mængden af cykeltrafik kombineret med S-tog.



Sammenhæng og fremkommelighed

Eksprestunnelen vil reducere rejsetiderne i S-togssystemet og samtidig skabe et mere robust system.



Attraktiv kollektiv transport

Eksprestunnelen øger kvaliteten af det samlede S-togssystem. Samtidig forbedres sammenhængen til metro, letbane og bus.



CO₂e driftsfase

Rejsetidsgevinsten skaber et potentiale for overflytning af passagerer fra bil til S-tog. Effekten af denne overflytning bliver mindre som bilparken elektrificeres.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: Ca. 26 mia. kr.

**CO₂ i anlægsfasen:
650.000-1.000.000 t.**

OBS!

Passagerpotentialet er baseret på scenarieberegninger, hvor der også indgår andre investeringer. Der er ikke gennemført samfundsøkonomiske beregninger.

Flere togafgange mellem Roskilde og Lufthavnen

Denne indsats handler om at øge frekvensen for regionaltog på strækningen Roskilde – Københavns Lufthavn, der betjener større knudepunkter som Høje Taastrup, Glostrup, København Syd og Ørestad. Strækningen er allerede styrket kapacitetsmæssigt gennem investeringen i Ring Syd

Flere afgange mellem Roskilde og Københavns Lufthavn via København Syd vil øge kvaliteten i en central korridor med mange rejsende. Med denne indsats fordobles frekvensen på strækningen fra halvtimesdrift til kvartersdrift.

Den øgede frekvens vil også forbedre skiftet i de mange store knudepunkter. Med stop i Glostrup opnås forbindelse til S-tog og letbanenettet, mens stop i København Syd, Ørestad og Københavns Lufthavn Station giver forbindelse til metrosystemet.



4 afgange i timen

Roskilde St.

Cph Lufthavn St.



Ca. 17.000

flere daglige passagerer på linjen

Effektivrurdering

Baseret på Compass-beregninger og DSB-idéoplæg, 2024



Tværgående relevans

Flere afgange mellem Roskilde og Lufthavnen vil komme mange rejsende i flere kommuner særligt i den vestlige hovedstadsregion til gode.



Folkesundhed

Flere afgange kan øge antallet af cyklister, der kombinerer regionaltogetsrejsen med en cykelrejse.



Sammenhæng og fremkommelighed

Rejsetiden vil ikke blive reduceret på strækningen, men flere afgange kan dog reducere den samlede transporttid på udvalgte rejser.



Attraktiv kollektiv transport

Skaber et mere robust system med flere forbindelser.



CO₂e driftsfase

Potentiale for overflytning af passagerer fra bil til tog. Effekten af denne overflytning bliver mindre som bilparken elektrificeres.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Indsatsen handler udelukkende om drift ikke anlæg. De driftsøkonomiske konsekvenser kendes ikke.

OBS!

En væsentlig del af det stigende passagertal skyldes overflytning fra eksisterende togforbindelser mellem Lufthavnen og København H.

Flere regionaltogetsafgange i aftentimerne

Knap 70 % af alle rejser i hovedstadsområdet er fritidsrejser. Ofte er omfanget af driften i aftentimer og i weekendtimerne meget begrænset ift. myldretiderne på hverdage, hvilket reducerer attraktiviteten af den kollektive trafik til brug i forbindelse med bl.a. fritidsrejser eller arbejde i ydertimer.

Regionaltogetsdriften på Sjælland sikrer god kollektiv transport fra større byer som Køge, Roskilde, Helsingør og Holbæk til det centrale København. For at forbedre kvaliteten for de mange fritidsrejsende øges antallet af afgange på regionaltogetsnettet om aftenen, så der som minimum vil være halvtimesdrift på alle strækninger.

Det øgede antal afgange på regionaltogetsnettet vil også øge sammenhængskraften mellem København og de større byer på Sjælland. I Region Skåne har øget frekvens i den kollektive transport i aften- og weekendtimerne ført til stigning i passagerer i disse.

Fire ekstra aftenafgange til Slagelse, Holbæk og Næstved



Effektivrurdering

Baseret på Compass-beregninger, 2024



Tværgående relevans

Flere afgange i regionaltogetsnettet vil komme mange borgere i store dele af regionen til gode.



Sammenhæng og fremkommelighed

Flere afgange kan reducere ventetiden og øge oplevelsen af en sømløs rejse. Rejsetiden på regionaltog-strækningerne reduceres ikke.



CO₂e driftsfase

Marginal effekt.



Folkesundhed

En højere frekvens vil gøre den kollektiv transport mere attraktiv og dermed potentielt øge antallet, der går og cykler til stationen.



Attraktiv kollektiv transport

Flere afgange vil øge attraktiviteten i den kollektive transport og potentielt øge andelen af fritidsrejser med tog.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Indsatsen handler udelukkende om drift ikke anlæg. De driftsøkonomiske konsekvenser kendes ikke.

OBS!

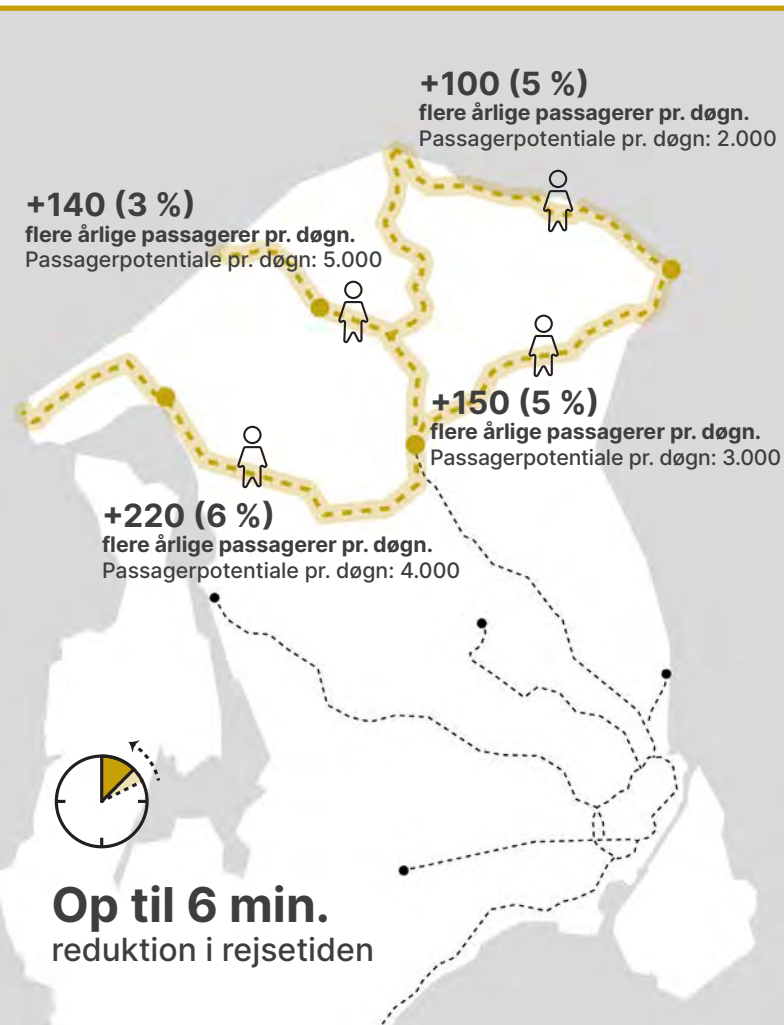
Passagereffekter kan ikke udledes af Compass-beregningerne.

Kortere rejsetid på lokalbanerne

Lokalbanerne i Nordsjælland forbinder både større og mindre bysamfund med S-togsnettet i Hillerød og regionaltogetsnettet i Snekkersten og Helsingør. En reduktion i rejsetiden på lokaltogetsstrækningerne kan forbedre den samlede kvalitet på lokalbanerne.

En reduktion i rejsetiderne på lokalbanerne i Nordsjælland kan ske ved hjælp af hastighedsopgraderinger, justering i standsningsmønstret samt indkøb af nyt tog med bedre køreegenskaber.

Hastighedsopgraderinger kræver fornyelse af den eksisterende skinneinfrastruktur samt i visse tilfælde opdatering af signalstyringssystemerne.



Effektivrurdering

Baseret på Lokaltogs "Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden", 2024



Tværgående relevans

Reduktionen i rejsetiderne på lokalbanerne vil komme rejsende fra flere kommuner til gavn.



Sammenhæng og fremkommelighed

Hastighedsopgraderingerne og signaloptimeringerne vil reducere rejsetiden.



CO₂e driftsfase

Marginal effekt.



Folkesundhed

Flere passagerer i lokalbanen vil potentielt også øge antal gang- og cykelturene til og fra stationerne.



Attraktiv kollektiv transport

En reduktion af rejsetiden vil øge kvaliteten i lokalbanedriften og understøtte en bedre sammenhæng til S-togsnettet.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: Ca. 180 mio. kr.

OBS!

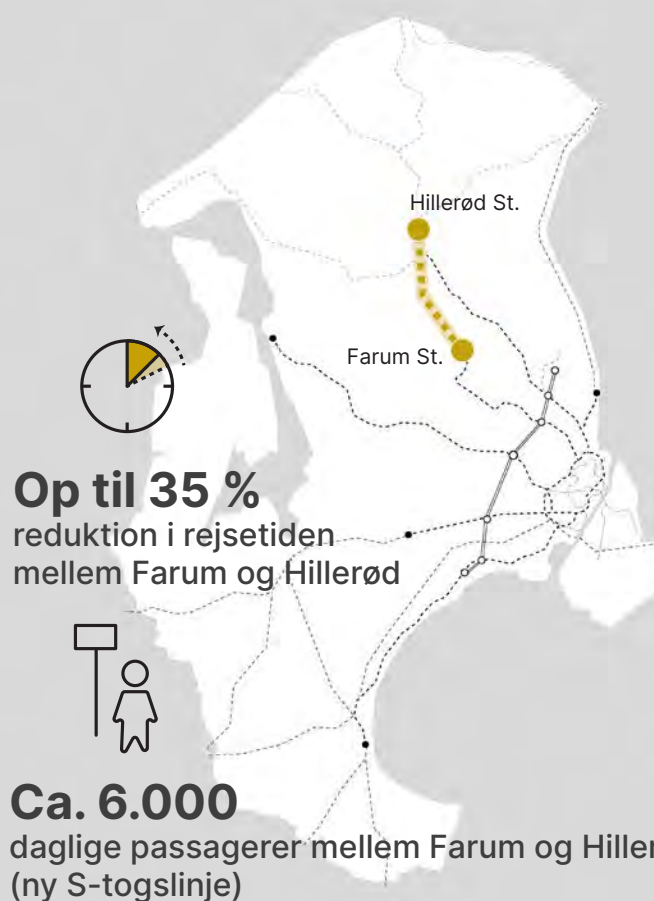
Der er ikke gennemført samfundsøkonomiske beregninger.

S-togsforbindelse mellem Farum og Hillerød

En S-togsforbindelse mellem Farum og Hillerød vil etablere en ny direkte forbindelse mellem to af S-togsbanerne. Projektet vil kunne reducere rejsetiden for passagerer mellem Hillerød-området og Farum-området, og øge mulighederne for at komme på tværs af hovedstadsområdet.

Den nye S-togsforbindelse fra Farum til Hillerød vil sikre sammenhæng mellem to eksisterende S-togsbaner. Projektet vil kunne reducere rejsetiden mellem de to byer, og bl.a. sikre bedre forbindelser til det nye Supersygehus ved Favrholm. Projektet vil kræve ny placering af den eksisterende Farum St., tættere på Farum Bytorv.

Derudover vil der være mulighed for anlæg af nye stationer mellem Farum og Hillerød, bl.a. ved Lynge og Vassingerød, hvor der ved Lynge St. forventes ca. 2.000 daglige påstigere.



Effektivrurdering

Baseret på Compass-beregninger og Banedanmarks idéoplæg, 2024



Tværgående relevans

Forbinder Farum og Hillerød med direkte forbindelse og øger attraktiviteten af S-togsnettet til gavn for mange rejser i hele hovedstadsregionen



Folkesundhed

Den nye S-togsforbindelse kan øge antallet af kombinationsrejser med cykel og gang.



Sammenhæng og fremkommelighed

S-togsforbindelsen giver en reduktion af rejsetiden mellem Farum og Hillerød.



Attraktiv kollektiv transport

Den nye tværgående S-togsforbindelse vil øge sammenhængen i den kollektive trafik. Opkoblingen mellem S-tog og lokaltog forbedres også.



CO₂e driftsfase

Kan potentielt overflytte bilister til kollektiv transport grundet konkurrencedygtig rejsetid mellem de to byer. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

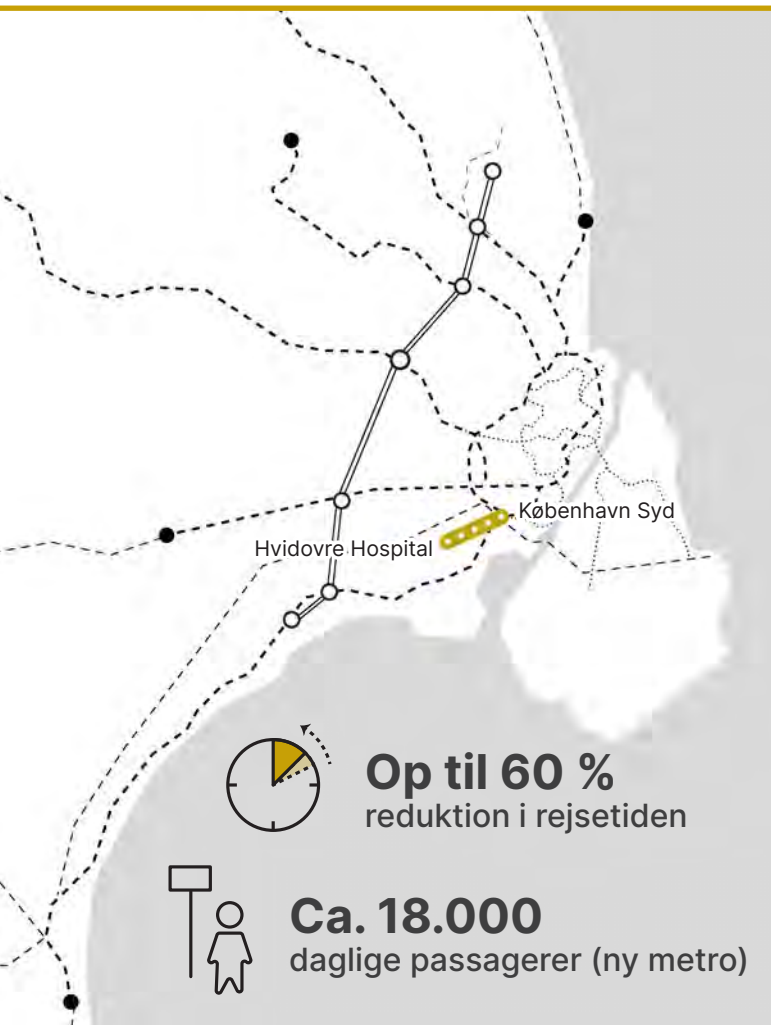
Anlæg: Ca. 2,6 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 20-35.000 t.

Metro ml. København Syd og Hvidovre Hospital

Metro sikrer hurtig og højfrekvent kollektiv trafik. En udbygning af det eksisterende metrosystem med bl.a. forlængelser fra København Syd vil øge kvaliteten for mange brugere af den kollektive trafik samt styrke det samlede metronetværk.

Med udbygningen af Hvidovre Hospital til supersygehus stiger antallet af daglige patienter, pårørende og medarbejdere fra 7.000 til 10.000, og øger behovet for attraktiv kollektiv mobilitet til og fra hospitalet. Denne indsats indeholder metro til Hvidovre Hospital etableret som en forlængelse af eksisterende

Sydhavnsmetro fra København Syd. Projektet vil kunne overflytte eksisterende bilister til kollektiv trafik, og dermed aflaste det i forvejen belastede vejnet omkring Hvidovre Hospital, herunder Holbækmotorvejen og Avedøre Havnevej.



Effektivrurdering

Baseret på Metroselskabets rapport "Forlængelse fra Ny Ellebjerg - Screening af metro/letbane/BRT forbindelser mellem Ny Ellebjerg og hhv. Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital/Emdrup", 2019.



Tværgående relevans

Forbedrer tilgængeligheden til Hvidovre Hospital, der har et relativt stort opland.



Folkesundhed

Der er potentiale for, at et nyt højklasset kollektiv tilbud kan få flere til at cykle eller gå til stationen. Omvendt kan indsatsen betyde overflytning af cykelture til metro.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden mellem København Syd og Hvidovre Hospital.



Attraktiv kollektiv transport

Kvaliteten af den kollektive transport i korridoren forbedres og sammenhængen i den kollektive trafik styrkes ved København Syd.



CO₂e driftsfase

Kan reducere antallet af bilture med op til 16 % i korridoren. Effekt af dette mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Det vurderes ud fra forventede påstigertal og anlægsmkostninger, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

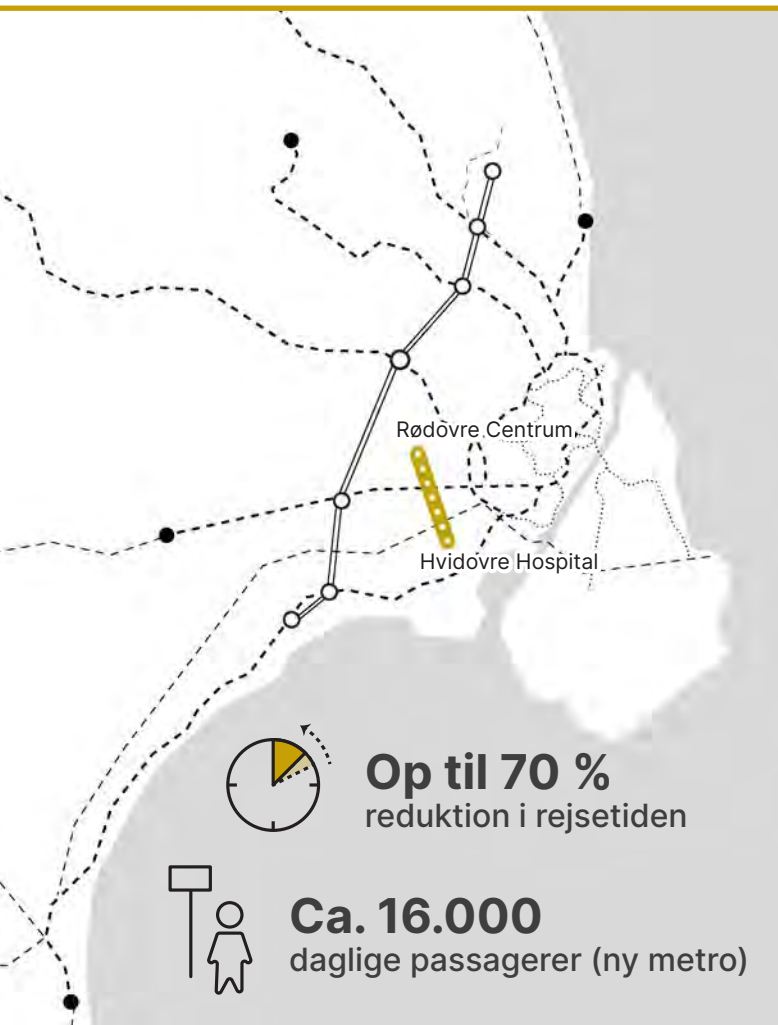
Anlæg: Ca. 11 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 120-200.000 t.

Metro ml. Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum

Metro sikrer hurtig og højfrekvent kollektiv trafik. En udbygning af det eksisterende metrosystem med bl.a. forlængelser fra København Syd vil øge kvaliteten for mange brugere af den kollektive trafik samt styrke det samlede metronetværk.

Metro mellem Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum etableres som en forlængelse af en metro fra København Syd til Hvidovre Hospital. Forlængelsen giver en endnu bedre kollektiv trafikbetjening af Hvidovre Hospital med en god opkobling til bl.a. S-toget ved Rødovre Station.

Derudover vil de mange brugere af Rødovre Centrum og arbejdspladserne omkring også få en bedre kollektiv trafikbetjening.



Effektivrurdering

Baseret på notat fra Rødovre kommune



Tværgående relevans

Øger den geografiske spredning af metrosystemet, og forbinder flere store knudepunkter og arbejdspladser (Hvidovre Hospital).



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden i en korridor med eksisterende god kollektiv trafik. Overgang fra busdrift til metrodraft.



CO₂e driftsfase

Kan potentielt overflytte en mindre antal bilister til kollektiv trafik. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Folkesundhed

Der er potentiale for, at et nyt højklasset kollektiv tilbud kan få flere til at cykle eller gå til stationen. Omvendt kan indsatsen betyde overflytning af cykelture til metro.



Attraktiv kollektiv transport

Øger sammenhængen mellem metrosystemet og S-togssystemet.



Samfundsøkonomi

Det vurderes ud fra forventede påstigertal og anlægsmkostninger, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: Ca. 8 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 90-140.000 t.

OBS!

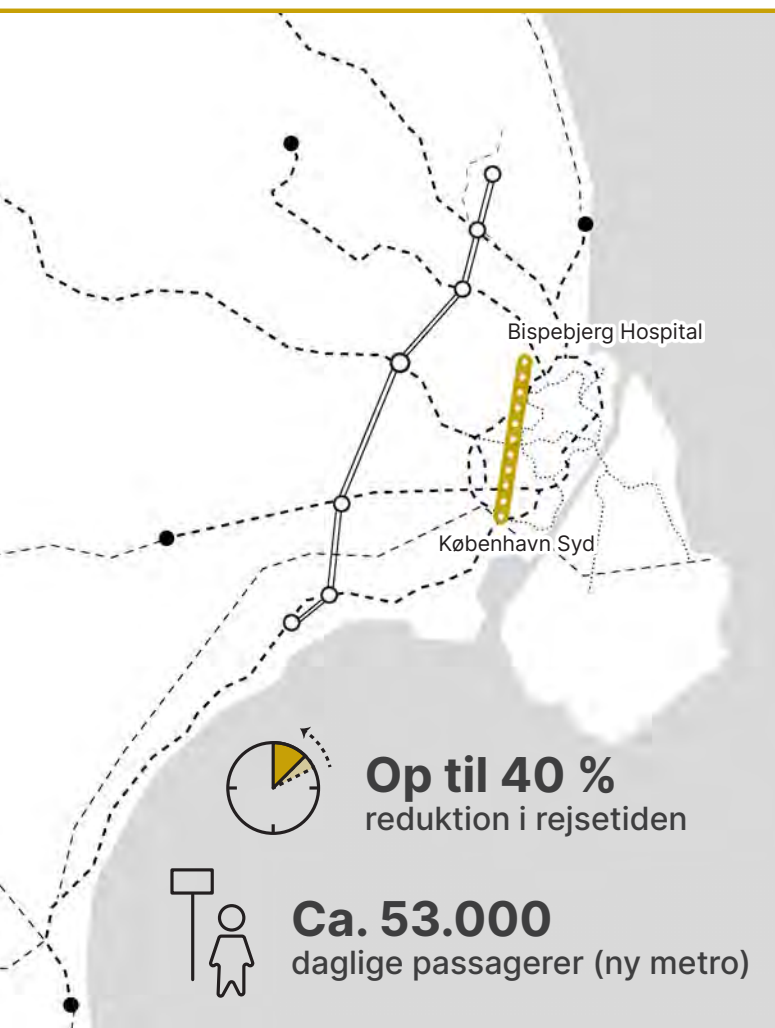
Overlap med BRT-projektet på linje 200S. Indsatsen forudsætter at metro ml. København Syd og Hvidovre Hospital er gennemført.

Metro fra København Syd til Bispebjerg Hospital

Metro sikrer hurtig og højfrekvent kollektiv trafik. En udbygning af det eksisterende metrosystem med bl.a. forlængelser fra København Syd vil øge kvaliteten for mange brugere af den kollektive trafik samt styrke det samlede metronetværk.

Metro mellem København Syd og Bispebjerg Hospital kan etableres som en forlængelse af Sydhavnsmetroen. Forlængelsen vil skabe forbindelse til centrale dele af Frederiksberg og den eksisterende station ved Fasanvej, og videre mod Nørrebro Station og Bispebjerg Hospital.

Projektet vil udvide det samlede metronetværk betragteligt, og skabe nye, hurtige forbindelser på tværs af det centrale hovedstadsområde.



Effektivrurdering

Baseret på Metroselskabets rapport "Forlængelse fra Ny Ellebjerg - Screening af metro/letbane/BRT forbindelser mellem Ny Ellebjerg og hhv. Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital/Emdrup", 2019.



Tværgående relevans

Forbedrer kvaliteten af den kollektive trafik i intern København/Frederiksberg-korridor.



Folkesundhed

Der er potentiale for, at et nyt højklasset kollektiv tilbud kan få flere til at cykle eller gå til stationen. Omvendt kan indsatsen betyde overflytning af cykelture til metro.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden i Fasanvejs-korridoren. Omstilling fra busdrift til metrodrift.



Attraktiv kollektiv transport

Netværkseffekten i metrosystemet vil blive forbedret, og store boligområder og offentlige arbejdspladser vil blive betjent med metro.



CO₂e driftsfase

Can potentielt overflytte et mindre antal bilister til kollektiv trafik. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Det vurderes ud fra forventede påstigertal og anlægsmkostninger, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Anlæg: Ca. 25 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 250-450.000 t.

Opgradering af lokalbanen Hillerød–Frederiksværk

Lokalbanerne i Nordsjælland forbinder både større og mindre bysamfund med bl.a. S-togsnettet i Hillerød. Et kvalitetsløft ved investeringer i udvidelse af kapaciteten ved stationer og spor, kan øge kvaliteten i lokalbanedriften og skabe større regional sammenhæng.

7 ud af 16 stationer på Frederiksværkbanen betjenes af hurtigtog (som kun stopper på de større stationer), som ca. 81 % af passagererne benytter. Der er dog kun én afgang pr. time med hurtigtogene. En udvidelse af

sporkapaciteten til dobbeltspor på Frederiksværkbanen, vil kunne øge antallet af afgang med hurtigtoget. Derudover vil dobbeltsporet mindske sårbarheden overfor forsinkelser.

Effektivrurdering

Baseret på Lokaltogs "Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden", 2024 og Compass-beregninger



Tværgående relevans

Forbedrer primært lokaltogsforbindelsen mellem de to store bysamfund Frederiksværk og Hillerød.



Folkesundhed

Forbedret drift på lokaltogene kan øge antallet af cyklister der kombinerer lokaltogsrejsen med en cykelrejse.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden marginalt.



Attraktiv kollektiv transport

Et mere robust system med mulighed for flere ekspresafgange, øger kvaliteten af lokaltogsdriften.



CO₂e driftsfase

Har kun marginal effekt på CO₂.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: ca. 1,4 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 8-13.000 t.

OBS!

I trafikmodelberegningerne er der regnet med 10-minutters drift i dagtimerne, som svarer til frekvensen på S-togsnettet



Ca. 700 (+18 %) flere passagerer pr. døgn.
Passagerpotentiale pr. døgn: Ca. 4.500

Opgradering af lokalbanen Hillerød–Helsingør

Lokalbanerne i Nordsjælland forbinder både større og mindre bysamfund med bl.a. S-togsnettet i Hillerød. Et kvalitetsløft ved investeringer i udvidelse af kapaciteten ved stationer og spor, kan øge kvaliteten i lokalbanedriften og skabe større regional sammenhæng.

En udvidelse af sporkapaciteten på Gribskov-banen mellem Hillerød og Helsingør til dobbeltspor, vil kunne øge antallet af afgange, muliggøre hurtigtog med færre stop, og samlet styrke den kollektive trafik fra bl.a. Helsingør til Hillerød.

Dobbeltsporet vil derudover mindske sårbarheden over for forsinkelser i driften.



Effektivrurdering

Baseret på Lokaltogs "Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden", 2024 og Compass-beregninger



Tværgående relevans

Forbedrer primært lokaltogsforbindelsen mellem de to bysamfund Hillerød og Helsingør.



Folkesundhed

Forbedret drift på lokaltogene kan øge antallet af cyklister der kombinerer lokaltogsrejsen med en cykelrejse.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden marginalt.



Attraktiv kollektiv transport

Et mere robust system med mulighed for flere ekspresafgange, øger kvaliteten af lokaltogsdriften.



CO₂e driftsfase

Har kun marginal effekt på CO₂.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: 0,7 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 5-8.000 t.

OBS!

I trafikmodelberegningerne er der regnet med 20-minutters drift i dagtimerne.

Opgradering af lokalbanen Hillerød–Helsingør

Lokalbanerne i Nordsjælland forbinder både større og mindre bysamfund med S-togsnettet i Hillerød og regionaltogetsnettet i Snekkersten og Helsingør. Et kvalitetsløft ved investeringer i udvidelse af kapaciteten ved stationer og spor, kan øge kvaliteten i lokalbanedriften og skabe større regional sammenhæng.

Strækningen mellem Hillerød og Snekkersten er i dag enkeltsporet med kun én krydsningsmulighed ved Fredensborg Station. Dette begrænser mulighederne for øget frekvens, hurtigtog og skaber en generel sårbarhed overfor driftsforstyrrelser.

Etablering af dobbeltspor på strækningen vil kunne give en rejsetidsbesparelse på op til 2 min. grundet mulighed for mere fleksibel drift samt øge antallet af afgang.

Effektivrurdering

Baseret på Lokaltogs "Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden", 2024 og Compass-beregninger



Tværgående relevans

Forbedrer primært lokaltogsforbindelsen mellem de bysamfundene Hillerød, Fredensborg og Helsingør.



Folkesundhed

Forbedret drift på lokaltogene kan øge antallet af cyklister der kombinerer lokaltogsrejsen med en cykelrejse.



Sammenhæng og fremkommelighed

Reducerer rejsetiden, da dobbeltsporet reducerer den nødvendige opholdstid ved Fredensborg St.



Attraktiv kollektiv transport

Et mere robust system med mulighed for flere ekspresafgange, øger kvaliteten af lokaltogsdriften. Forbedrer sammenhængen til Kystbanen.



CO₂e driftsfase

Har marginal effekt på CO₂.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: ca. 1,2 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 7-11.000 t.

OBS!

I trafikmodelberegningerne er der regnet med 10-minutters drift, som modsvarer frekvensen på S-togsnettet.

Op til 7 %
reduktion i rejsetiden

Ca. 500 (+16 %) flere passagerer pr. døgn.

Passagerpotentiale pr. døgn: Ca. 3.500

Behovsstyret kollektiv trafik uden for de større byer

Efterspørgslen efter kollektiv trafik uden for de større byer har ændret sig i løbet af de sidste 10-15 år. Kørsel i fast rute med busser med stor kapacitet er ofte ikke længere den rette løsning, og der er behov for mere fleksible løsninger, som er tilpasset den forskelligartede efterspørgsel i de tyndere befolkede områder.

Fleksible, behovsstyrede mobilitetsløsninger skal sikre opretholdelse af kollektiv trafik i yderområder, hvor der ikke er passagergrundlag til fast rutedrift, men hvor der er borgere, som stadig er afhængige af busdrift i deres hverdag.

Løsningerne kan have fokus på at forbinde hjemmadressen med det nærmeste stoppested eller station på det strategiske net, forbinde fra adresse til adresse eller køre fleksibelt i et fast område uden køreplan.



Effektivrurdering

Baseret på Movias hjemmeside om Nærbus



Tværgående relevans

De fleksible, behovsstyrede løsninger kan implementeres i mange kommuners yderområder. Mulighed for at skabe synergieffekt på tværs af regionen.



Sammenhæng og fremkommelighed

De fleksible løsninger kan reducere rejsetiden på udvalgte rejser og skabe bedre adgang til det højklassede kollektive transportsystem.



CO₂e driftsfase

Overgang til kørsel udelukkende efter behov kan reducere det samlede kørselsomfang med bus.



Folkesundhed

Kendes ikke.



Attraktiv kollektiv transport

Kan bidrage til at opretholde et kollektivt trafiktilbud i yderområder. Kan styrke sammenhængen fra yderområder til det strategiske net.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Kendes ikke

Udbygning af supercykelstinettet

Supercykelstierne i Hovedstadsområdet sikrer et net af cykelpendlerruter med gode forhold for cyklisterne på både korte og lange ture. Det samlede net rummer supercykelstier på i alt ca. 850 km fordelt på 60 ruter.

En samlet udbygning af supercykelstisystemet vil kunne forbinde store dele af hovedstadsområdet med cykelstier af høj kvalitet, som kendetegnes ved god tilgængelighed, god fremkommelighed, høj komfort, tryghed samt sikkerhed for cyklisterne. En fuld udbygning af supercykelstinettet vil forbinde

hovedstadsregionen fra Helsingør, Hundested, Frederikssund, Roskilde og Køge til det centrale København samt på tværs af hovedstadsregionens byfingre. Erfaringen fra de 16 allerede etablerede ruter er, at cykeltrafikken i gennemsnit er steget med 87 %.

10-100 % stigning i cykeltrafik
potentiale afhængig af rute



12 km
gennemsnitsturlængde

Effektivrurdering

Baseret på Supercykelstisekretariatets publikationer



Tværgående relevans

En samlet udbygning af supercykelstinettet vil komme samtlige kommuner i Region Hovedstaden til gavn i form af forbedret cykelinfrastruktur.



Sammenhæng og fremkommelighed

Rejsetiden på supercykelstierne reduceres ikke væsentligt.



CO₂e driftsfase

Kan overflytte bilister til cykelrejser og/eller kollektive trafikrejser. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Folkesundhed

Vil forøge antallet af cykelture samt reducere støj- og partikelforurening fra biltrafikken.



Attraktiv kollektiv transport

Tilgængeligheden til og sammenhængen med den kollektive trafik vil blive forbedret.



Samfundsøkonomi

Projektet har en intern forrentning på 23 %, når alle ruter er etableret.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Anlæg: ca. 2,5 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 70-100.000 t.

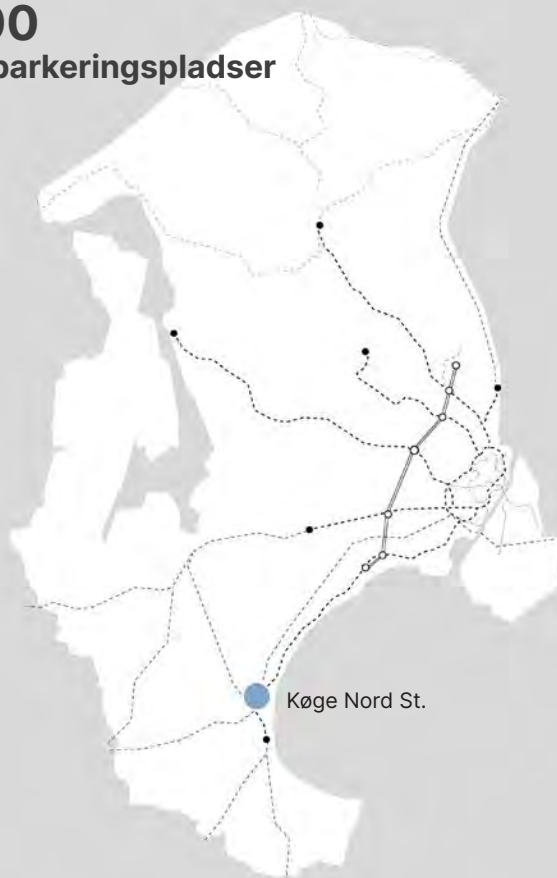
Parkér og rejs: Køge Nord St.

Udbygning og opgradering af parkér og rejs-anlæg ved regionale trafikknudepunkter uden for København. Indsatsen vil gøre det mere attraktivt at kombinere bilture med kollektive transportturer og reducere bilkørsel på trængselsramte strækninger mellem København og omegns-kommuner.

Parkér og rejs-anlægget ved Køge Nord St. udbygges og opgraderes med ca. 2.000 flere parkeringspladser, da anlægget er tæt på at være fyldt. Anlægget fungerer som knudepunkt for transportskift mellem bil og tog for pendlere der rejser mod København fra syd-sjællandske kommuner.

Udbygning og opgradering af parkér og rejs-anlægget vil gøre det mere attraktivt at foretage transportskift på Køge Nord St. og resultere i flere kombinationsrejser. Med omskift til tog på Køge Nord St. er rejsetiden væsentlig kortere ind mod København i morgenmyldretiden.

2000
flere parkeringspladser



Effektivrering

Bl.a. baseret på Compass og analysen "Parkér og rejs i omegnen af København Fase 0 - Vidensopsamling og roadmap", 2022



Tværgående relevans

Det styrkede parkér og rejs-anlæg ved Køge Nord St. vil forbedre muligheden for kombinationsrejser for pendlerne syd og vest for Køge.



Folkesundhed

Marginal effekt - men potentiale for flere lastmile gangture.



Sammenhæng og fremkommelighed

Tidligere undersøgelser viser, at størstedelen af bilisternes forsinkelse i bil sker på motorvejen og ikke inde i København, hvilket giver et potentiale for reduceret rejsetid i tog i myldretiden.



Attraktiv kollektiv transport

Flere parkér og rejs-pladser kan bidrage til at skabe sammenhængende rejsekæder for flere og gøre den kollektive transport mere attraktiv.



CO₂e driftsfase

Kan potentielt overflytte en mindre antal bilister til kollektiv trafik. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: ca. 50 mio. kr. (fladeparkering)

OBS!

Fladeparkering til parkér og rejs kan også være oplagte arealer til stationsnær byudvikling.

Parkér og rejs: Favrholm St.

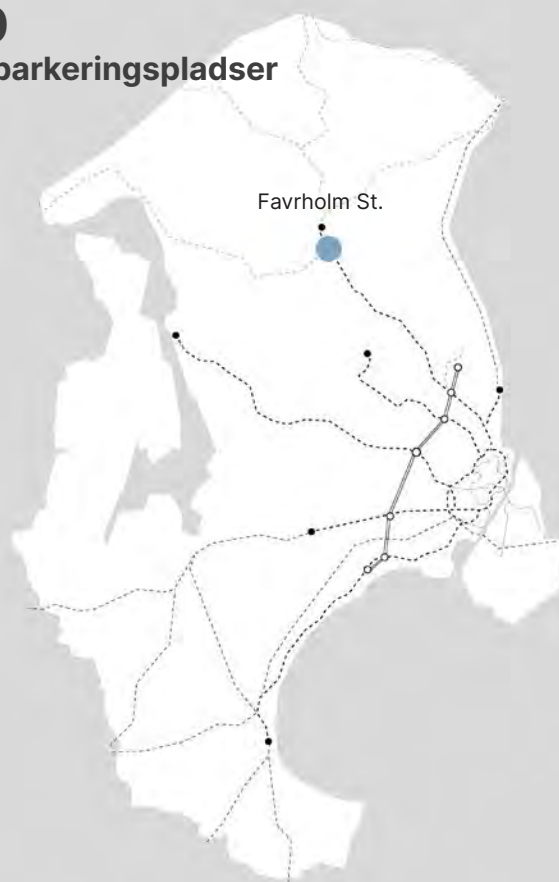
Udbygning og opgradering af parkér og rejs-anlæg ved regionale trafikknudepunkter uden for København. Indsatsen vil gøre det mere attraktivt at kombinere bilture med kollektive transportturer og reducere bilkørsel på trængselsramte strækninger mellem København og omegns-kommuner.

Parkér og rejs-anlægget ved Favrholm St. udbygges og opgraderes med ca. 500 flere parkeringspladser. Udbygningen vil gøre det lettere og hurtigere at bruge parkér og rejs-anlægget som knudepunkt for transport-skit for pendlere, der rejser med S-tog til København fra nordsjællandske kommuner, og det vil øge attraktiviteten ved kombinations-

rejser. I myldretiden er det hurtigere at tage tog til København end at køre i bil, grundet den trængsel på strækningen.

Tidligere undersøgelser viser, at der er størst potentiale for parkér og rejs-anlæg, hvis de ligger mere end 30 km fra Københavns centrum, hvilket dette anlæg lever op til.

500
flere parkeringspladser



Effektivrurdering

Bl.a. baseret på Compass og analysen "Parkér og rejs i omegnen af København Fase 0 - Vidensopsamling og roadmap", 2022



Tværgående relevans

Det styrkede parkér og rejs-anlæg ved Favrholm St. vil forbedre muligheden for kombinationsrejser for pendlerne fra Nordsjælland.



Folkesundhed

Marginal effekt - potentiale for flere lastmile gangture.



Sammenhæng og fremkommelighed

Ifølge trafikberegningerne vil 2-300 bilister pr. døgn benytte anlægget, hvilket kan indikere en rejsetidsbesparelse sammenlignet med en ren biltur.



Attraktiv kollektiv transport

Flere parkér og rejs-pladser kan bidrage til at skabe sammenhængende rejsekæder for flere og gøre den kollektive transport mere attraktiv.



CO₂e driftsfase

Kan potentielt overflytte en mindre antal bilister til kollektiv trafik. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: ca. 15 mio. kr. (fladeparkering)

OBS!

Fladeparkering til parkér og rejs kan også være oplagte arealer til stationsnær byudvikling.

Parkér og rejs: Trekroner St.

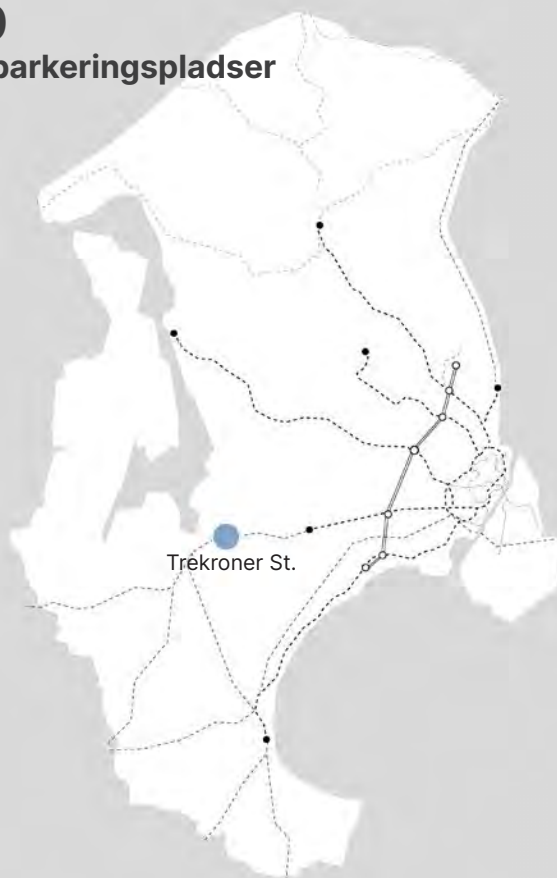
Udbygning og opgradering af parkér og rejs-anlæg ved regionale trafikknudepunkter uden for København. Indsatsen vil gøre det mere attraktivt at kombinere bilture med kollektive transportturer og reducere bilkørsel på trængselsramte strækninger mellem København og omegns-kommuner.

Parkér og rejs-anlægget ved Trekroner St. udbygges med ca. 800 flere parkeringspladser, og parkeringspladserne prioriteres til pendlere. Udbygningen vil gøre det lettere og hurtigere at bruge parkér og rejs-anlægget som knudepunkt for transportskit for pendlere, der skifter til Regionaltog mod København

fra vestsjællandske kommuner, og det vil øge oplandet i Roskildes omegn.

Tidligere undersøgelser viser, at der er størst potentiale for parkér og rejs-anlæg, hvis de ligger mere end 30 km fra Københavns centrum, hvilket dette anlæg lever op til.

800
flere parkeringspladser



Effektivrurdering

Bl.a. baseret på Compass og analysen "Parkér og rejs i omegnen af København Fase 0 - Vidensopsamling og roadmap", 2022



Tværgående relevans

Det styrkede parkér og rejs-anlæg ved Trekroner St. vil forbedre muligheden for kombinationsrejser for pendlerne fra Vestsjælland.



Folkesundhed

Marginal effekt - potentiale for flere lastmile gangture.



Sammenhæng og fremkommelighed

I myldretiden kan det være hurtige at kombinere bil og tog end ren biltur. Fuld belægning svarer til at 800 bilister pr. døgn vil benytte anlægget og dermed potentielt kan få en rejsetidsgevinst.



Attraktiv kollektiv transport

Flere parkér og rejs-pladser kan bidrage til at skabe sammenhængende rejsekæder for flere og gøre den kollektive transport mere attraktiv.



CO₂e driftsfase

Kan potentielt overflytte en mindre antal bilister til kollektiv trafik. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Anlæg: ca. 20 mio. kr. (fladeparkering)

OBS!

Fladeparkering til parkér og rejs kan også være oplagte arealer til stationsnær byudvikling.

Parkér og rejs: Hvidovre Hospital

Udbygning og opgradering af parkér og rejs-anlæg ved regionale trafikknudepunkter uden for København. Indsatsen vil gøre det mere attraktivt at kombinere bilture med kollektive transportturer og reducere bilkørsel på trængselsramte strækninger mellem København og omegns-kommuner.

Etablering af metro til Hvidovre Hospital vil gøre det til et muligt knudepunkt for transportskift for rejsende, der skal ind til København. Etablering af parkér og rejs-anlæg med plads til ca. 2.000 biler vil skabe bedre sammenhæng med den kollektive transport og gøre det lettere at komme ind til, og rundt i København, fra forstadskommunerne.

Et parkér og rejs-anlæg ved Hvidovre Hospital vil bidrage til overflytning af bilister til kollektiv trafik.

Tidligere undersøgelser viser, at der er størst potentiale for parkér og rejs-anlæg, hvis de ligger mere end 30 km fra Københavns centrum, hvilket dette anlæg ikke lever op til.

2.000
flere parkeringspladser



Effektivrering

Bl.a. baseret på Compass og analysen "Parkér og rejs i omegnen af København Fase 0 - Vidensopsamling og roadmap", 2022



Tværgående relevans

Det styrkede parkér og rejs-anlæg ved Hvidovre Hospital vil forbedre muligheden for kombinationsrejser for pendlerne med arbejdsplads i København.



Sammenhæng og fremkommelighed

Ifølge trafikberegningerne vil 1.400-1.700 bilister pr. døgn benytte anlægget, hvilket skyldes en rejsetidsbesparelse ved at kombinere bil- og tog i myldretiden.



CO₂e driftsfase

Kan potentielt overflytte en mindre antal bilister til kollektiv trafik. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Folkesundhed

Marginal effekt - potentiale for flere lastmile gangture.



Attraktiv kollektiv transport

Flere parkér og rejs-pladser kan bidrage til at skabe sammenhængende rejsekæder for flere og gøre den kollektive transport mere attraktiv.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

**Anlæg: ca. 530 mio. kr.
(konstruktion)**

Cykelparkering ved superknudepunkter

Investeringer i udvidelse af højklasset cykelparkering ved centrale regionale superknudepunkter med større cykelparkeringsanlæg og forbedring af adgangen hertil, kan styrke kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik. Indsatsen kan øge brugen af den kollektive trafik.

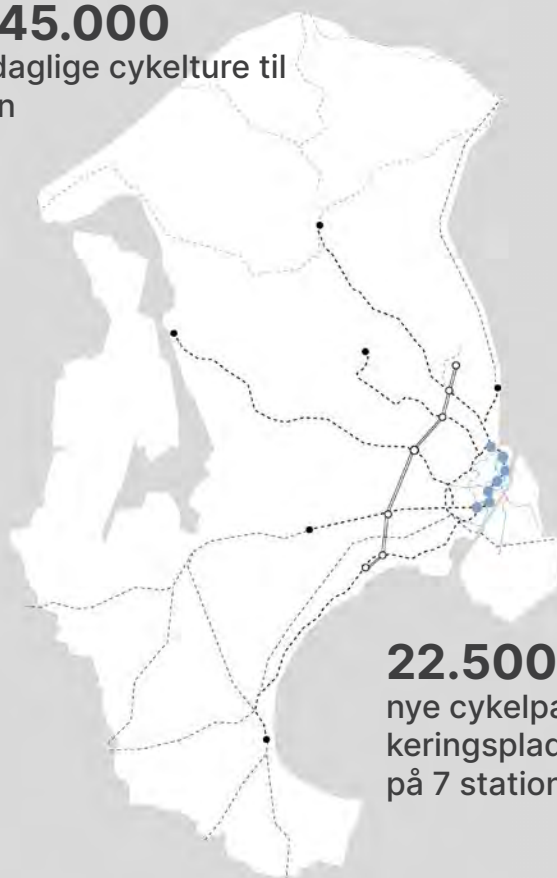
Indsatsen fokuserer på at øge antallet af sikre, trygge og tilgængelige cykelparkeringspladser ved superknudepunkter for den kollektive trafik, og derved styrke kombinationsrejser. Indsatsen indebærer etablering af flere højklassede cykelparkeringspladser, hvor cyklister trygt tør efterlade deres cykel. Der skal også sikres god tilgængelighed til cykelparke-

ringspladserne, evt. med cykelsti helt frem til cykelstaterne, eller cykelramper der tillader cykel-ind og cykel-ud af parkeringsanlægget, så det effektive transportskift understøttes.

Superknudepunkterne er baseret på DSB's opgørelser over stationer med størst passagerpotentiale, fx Nørreport, Østerport.

20-45.000

flere daglige cykelture til station



22.500

nye cykelparkeringspladser på 7 stationer

Effektvurdering

Overflytningspotentiale fra bil til kombinations-rejser med cykel og tog" Gehl & MOE / Tetraplan, for Københavns Kommune, 2017



Tværgående relevans

Superknudepunkterne er placeret i Københavns Kommune, men da stationerne benyttes af mange rejsende fra hele hovedstadsområdet, har indsatsen tværgående relevans.



Sammenhæng og fremkommelighed

Gode cykelparkeringsforhold giver nemme skift til kollektiv transport og kan potentielt skabe kortere rejsetid, hvis cykel benyttes i stedet for gang til stationen.



CO₂e driftsfase

De forbedrede cykelparkeringsforhold vil potentielt kunne overflytte bilister til cykel-kollektiv kombination. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Folkesundhed

Projektet vil understøtte cykling som transportmiddel for mange rejsende, og dermed understøtte folkesundheden.



Attraktiv kollektiv transport

Skiftet mellem cykling og kollektiv transport vil blive forbedret og dermed bidrage til en bedre rejseoplevelse.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Anlæg: ca. 130 mio. kr.

Udbygning af rute 16 ml. Frederiksværk og Hillerød

Et overordnet vejnet der kan håndtere trafikmængderne, er centralt for pendlingen i hovedstadsområdet. Hovedvejnettet som forbinder til motorvejsnettet, er stadig mere udfordret i forhold til fremkommelighed, gør det løbende mere vanskeligt at pendle fra yderområder til det centrale hovedstadsområde.

Op til 55 % af alle erhvervsaktive i Halsnæs Kommune pendler til arbejdspladser uden for kommunen, hvor af mange benytter Rute 16 fra byerne i Halsnæs Kommune, fx Frederiksværk, til at komme til det overordnede motorvejsnet i Hillerød. En opgradering i form af udbygning af kapaciteten på Rute 16 vil

forbedre fremkommeligheden for borgerne i Halsnæs til mange arbejdspladser i det øvrige hovedstadsområde. Trafiksikkerheden forventes at blive forbedret grundet opgradering til motortrafikvej og ombygning af kryds.

Effektivrurdering

Baseret på notat udarbejdet for Hillerød Kommune og Halsnæs Kommune, RAW Mobility, 2024



Tværgående relevans

Højere kapacitet på rute 16 mellem Frederiksværk og Hillerød vil primært komme pendlere i Halsnæs til gode.



Folkesundhed

Projektet vil øge støjniveauet langs rute 16.



Sammenhæng og fremkommelighed

Den højere kapacitet vil reducere rejsetiden betydeligt for bilpendlerne mellem Frederiksværk og Hillerød.



Attraktiv kollektiv transport

Ingen forbedring af kvaliteten i den kollektive trafik.



CO₂e driftsfase

Indsatsen vil øge den samlede udledning af CO₂ grundet en forventet trafikstigning.



Samfundsøkonomi

Projektet har en intern rente på op til 20 %

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Anlæg: Ca. 670 mio. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 15-25.000 t.



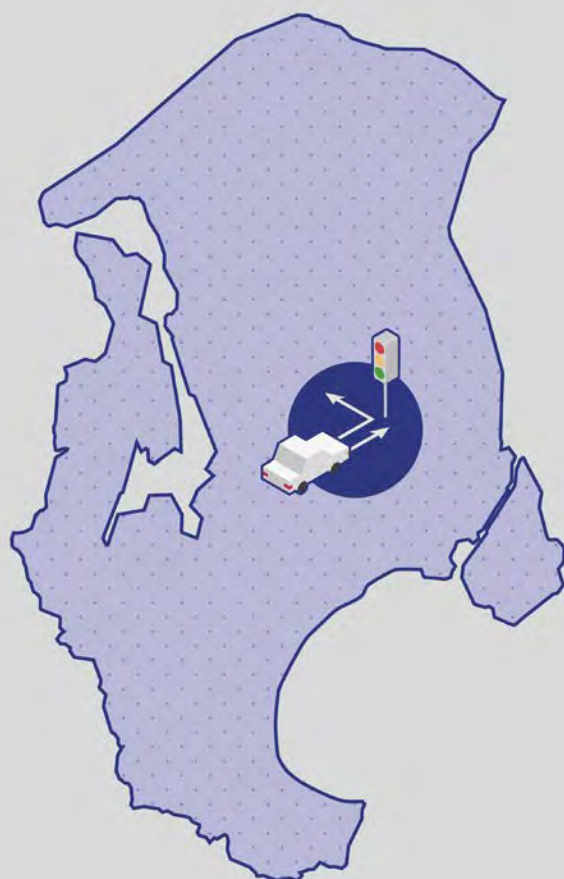
Op til 20 %
reduktion i rejsetiden for
biltrafikken på strækningen

Tværgående trafikledelse/ITS-samarbejde

Trafikafvikling går på tværs af administrative grænser. Manglende koordinering på tværs af de kommunale signalsystemer kan reducere fremkommeligheden på centrale korridorer i hovedstadsområdet.

Tidligere analyser har tydeliggjort et potentiale i at styrke det tværgående kommunale samarbejde om trafikafvikling, med henblik på at opnå en samlet bedre fremkommelighed på vejene i hovedstadsregionen. Et tværgående trafikledelses/ITS-samarbejde med bl.a. fokus

på intelligent signalstyring, datadeling, informationsdeling samt mere sammenhængende trafikinformationskanaler vurderes at kunne fremme den overordnede mobilitet og fremkommelighed i hovedstadsregionen.



Effektivrurdering

Baseret på Region Hovedstadens rapport "Bedre trafikinformation og fælles trafikledelse i hovedstadsregionen", 2018



Tværgående relevans

En tværgående trafikledelse og ITS-samarbejde vil kunne forbedre trafikafviklingen i alle hovedstadsregionens kommuner.



Folkesundhed

Færre accelerationer vil kunne reducere den lokale støjforurening.



Sammenhæng og fremkommelighed

Tværgående trafikledelse vil kunne reducere rejsetiden i centrale korridorer for mange biler, cyklister og den kollektive busstrafik.



Attraktiv kollektiv transport

Fremkommeligheden for busser på centrale strækninger vil kunne blive forbedret med en tværgående trafikledelse.



CO₂e driftsfase

En bedre trafikafvikling reducerer forbruget af brændstof grundet færre accelerationer. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Kendes ikke.

Etablering af Ring 5 Syd

Etablering af Ring 5 Syd vil øge fremkommeligheden på motorvejsnettet omkring København, ved at aflaste trafikken med start- og slutdestination i byfingrene og i omegnskommunerne.

Etablering af Ring 5 Syd vil betjene flere i Hovedstadsområdet som før havde en længere vej til en højklaset vejforbindelse og gøre det lettere for bilister der rejser på tværs af byfingrene mellem Køge og Frederikssundsvej. Projektet vil forbedre fremkommeligheden på de højklasede vejforbindelser i Hoved-

stadsområdet, ved at overflytte bilpendlere, der rejser fra én byfinger til en anden, til en ny ydre og, for mange pendlere, mere direkte ringforbindelse på tværs af byfingrene, og dermed aflaste trængslen på Ring 3 og Ring 4 samt Køge Bugt Motorvejen.



Effektvurdering

Baseret på Vejdirektoratets rapport "Ring 5 mellem Køge og Frederikssundsvej", 2022



Tværgående relevans

Den nye højklasede vejforbindelse øger tilgængeligheden på tværs for en række kommuner i den sydlige- og vestlige del.



Folkesundhed

Støjbelastningen vil blive forværret langs områderne ved den nye vejforbindelse. Til gengæld reduceres støjen ved Ring 3, Ring 4 og Køge-Bugt Motorvejen.



Sammenhæng og fremkommelighed

Ring 5 Syd vil øge rejsehastigheden samt skabe nye mere direkte forbindelser samt aflaste den eksisterende Køge Bugt Motorvej.



Attraktiv kollektiv transport

Kendes ikke.



CO₂e driftsfase

Ring 5 Syd forventes at øge biltrafikken og CO₂-belastningen. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken



Samfundsøkonomi

Projektets intern rente er beregnet til 4,7 %

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Anlæg: ca. 8 mia. kr.
CO₂ i anlægsfasen: 200-320.000 t.

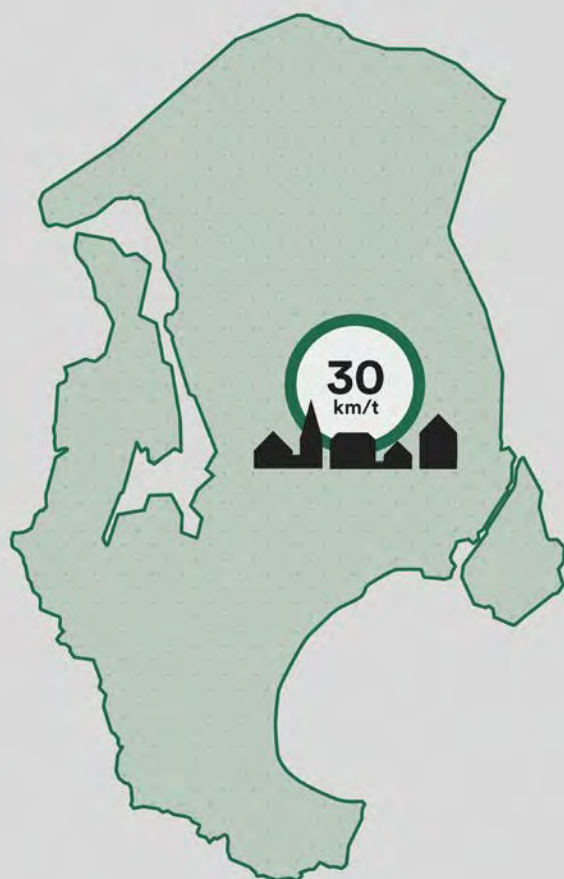
Hastighedsnedsættelser i byer til 30 km/t

En generel nedsættelse af den tilladte hastighed på vejene i byer til 30 km/t vil bidrage til reduktion af de negative effekter ved biltrafikken, samt understøtte omstillingen til grønne mobilitetsformer.

På store dele af vejnettet i byerne i hovedstadsregionen er den eksisterende tilladte hastighed 50 km/t. Med henblik på at øge trygheden for cyklister og fodgængere, for at reducere antallet af trafikulykker samt for at anspore flere til at benytte grønne mobilitetsformer, vil en generel hastighedsnedsættelse

til 30 km/t bidrage til opfyldelsen af disse målsætninger.

Etablering af 30 km/t-zoner vil kræve tiltag af forskellig karakter, herunder skiltning og fartdæmpende tiltag.



Effektivrurdering

Baseret på TØI's rapport "Indførelse af 30 km/t som generel fartsgrense i europæiske byer", 2024



Tværgående relevans

En generel hastighedsnedsættelse i alle byer i hovedstadsregionen, vil have betydning for alle regionens kommuner.



Folkesundhed

Lavere hastigheder kan reducere antallet af ulykker samt reducere støjbelastningen. Derudover vil det blive mere attraktivt at gå eller cykle.



Sammenhæng og fremkommelighed

Rejsetiden for biler og evt. busdrift vil blive forøget, grundet den samlede lavere hastighed.



Attraktiv kollektiv transport

Lavere tilladt hastighed øger rejsetiden for busdriften.



CO₂e driftsfase

Forventes at reducere CO₂-udledningen særligt pga. overflytning til cykel, gang og kollektiv transport. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken



Samfundsøkonomi

Det vurderes ud fra de trafikale effekter i Compass-beregningerne, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt.

Anlæg – økonomi og CO₂e

Kendes ikke

OBS!

Hastighedsgrænse på 30 km/t kræver politiets godkendelse jf. gældende lovgivning.

Indførelse af 50 km/t på alle bygader

I mange byer i hovedstadsområdet er der vejstrækninger, hvor den tilladte hastighed er over 50 km/t. Det er ofte fordelingsveje og veje, som ved anlæg-gelse blev udformet til højere hastig-heder. Hastigheder over 50 km/t i byer øger udfordringerne med støjforurening samt trafiksikkerheden.

På en række indfaldsveje eller overordnede veje i byerne i hovedstadsområdet, er der tilladte hastigheder på over 50 km/t., hvilket giver en større støjforureningen af nærliggen-de boliger og arbejdspladser, øger antallet af ulykker samt reducere trygheden for cyklister og fodgængere.

En generel hastighedsnedsættelse på veje i byerne med tilladt hastighed over 50 km/t til en maksimal tilladt hastighed på 50 km/t, vil reducere de negative effekter, og samtidig anspre flere til at benytte kollektiv trafik, cykler og gang.



Effektivrurdering

Baseret på Gate 21's rapport "Hastighedsnedsættelser og trafikstøj", 2023



Tværgående relevans

En generel hastighedsnedsættelse på alle bygader, vil have betydning for alle regionens kommuner.



Folkesundhed

Lavere hastigheder vil reducere antallet af ulykker samt reducere støjbelastningen. Derudover vil det blive mere attraktivt at benytte cyklen.



Sammenhæng og fremkommelighed

Rejsetiden for biler og evt. busdrift vil blive forøget, grundet den samlede lavere hastighed.



Attraktiv kollektiv transport

Ingen mærkbare konsekvenser for den kollektive trafiks kvalitet. Antallet af passagerer kan forøges pga. overflytning.



CO₂e driftsfase

Forventes at reducere CO₂-udledningen pga. lavere hastighed og pga. overflytning til cykel, gang og kollektiv transport. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Det vurderes ud fra de trafikale effekter i Compass-beregningerne, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Kendes ikke

Hastighedsnedsættelse på bynære motorveje

Støj fra motorveje udgør et stort problem, især på bynære motorvejsstrækninger. Motor- og dækstøjen ved hastigheder på op til 110 km/t giver sundhedsmæssige påvirkninger på borgere, der bor i nærheden af motorvejsstrækningen.

Ca. 65.000 boliger i hovedstadsområdet er plaget af støj fra motorvej på over 58 dB (= støjbelastet bolig), hvoraf ca. 6.000 boliger oplever støj på over 68 dB (= stærkt støjbelastet). En reduktion af hastigheden på motorvejsstrækninger på bynære strækninger til 80 km/t, vil kunne reducere støjen med ca. 5 dB,

og nedbringe antallet af støjbelastede boliger med ca. 9 %.

Hastighedsnedsættelsen vil medføre et stort samfundsøkonomisk tab for bilister, som ikke kan opvejes af sundhedsgevinsterne ved lavere støj. Og overflytning af trafik til kommuneveje kan lokalt give mere støj.

Effektivrurdering

Baseret på Gate 21's rapport "Hastighedsnedsættelser og trafikstøj", 2023



Tværgående relevans

De bynære motorvejsstrækninger ses primært i centalkommunerne og Ringbyen.



Folkesundhed

Antallet af støjbelastede boliger langs de bynære motorvejsstrækninger reduceres med ca. 9 %



Sammenhæng og fremkommelighed

Indsatsen vil reducere rejsehastigheden på både motorvejene og de kommunale veje. Sidstnævnte pga. overflytning af trafik til disse veje.



Attraktiv kollektiv transport

Overflytning af trafik fra motorveje til kommuneveje kan påvirke bussernes fremkommelighed.



CO₂e driftsfase

Hastighedsnedsættelsen på de bynære motorveje vil reducere CO₂-udledningen med ca. 88.000 tons/år med den nuværende bilpark, men effekten mindskes med elektrificeringen.



Samfundsøkonomi

Det vurderes ud fra de trafikale effekter i Compass-beregningerne, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Kendes ikke



Overdækning af bynære motorvejsstrækninger

Støj fra motorveje udgør et væsentligt problem i Region Hovedstaden - særligt på de bynære motorvejsstrækninger. Ud over at reducere støjgenerne kan overdækning af bynære motorveje frigive nye arealer til fx grønne områder. Det kan sikre en bedre sammenhængskraft, byudvikling og folkesundhed i disse områder.

Overdækning af bynære motorveje som Hillerødmotorvejen, Helsingørmotorvejen og Amagermotorvejen kan bidrage til at reducere trafikstøjen i de tilstødende områder, hvor mange mennesker bor og arbejder. Reduktion af støj medfører også bedre vilkår for forbedring af folkesundheden.

Foruden støjreduktioner vil motorvejsoverdækningerne bidrage til bedre sammenhængskraft på tværs, da motorvejene i dag udgør barrierer i byen. Det vil også skabe synergi til de store naturværdier som ligger tæt ved vejene samt skabe flere arealer, der ikke er støjbelastede og kan benyttes til byudvikling.

Effektivrurdering

Baseret på Realdanias rapport "Fremtidens forstad uden støj fra motorveje" og MKV af "Udbygning af Amagermotorvejen", 2022



Tværgående relevans

Projekterne forbedrer det lokale miljø i et begrænset antal kommuner i hovedstadsregionen.



Folkesundhed

Støjbelastningen for de omkringliggende boliger vil blive reduceret betydeligt ved overdækning af de bynære motorvejsstrækninger.



Sammenhæng og fremkommelighed

Overdækningen har ingen indflydelse på rejsetider på motorvejsstrækningerne.



Attraktiv kollektiv transport

Ingen effekt for den kollektive trafik.



CO₂e driftsfase

Projektet vil ikke reducere CO₂-belastningen fra trafikken.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Kendes ikke

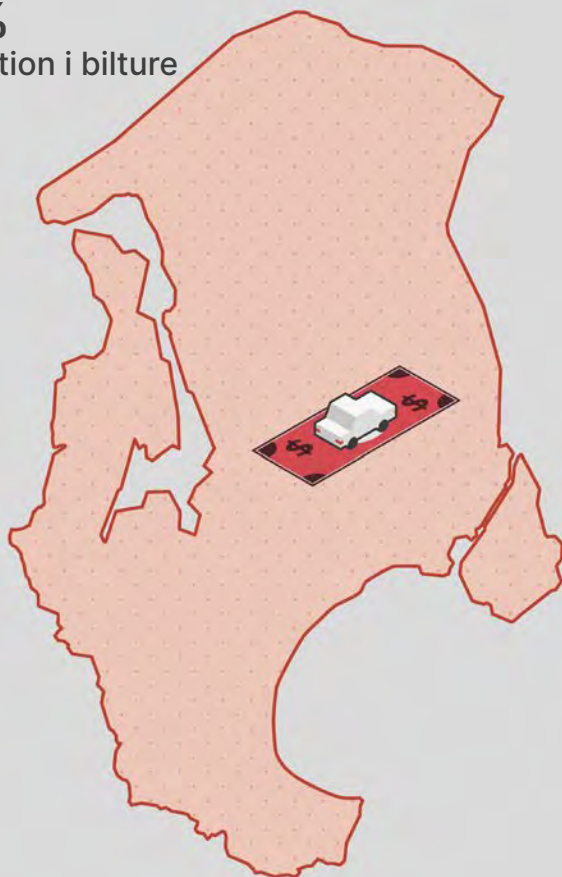
Indførelse af kørselsafgifter

En afgift på brug af bilen som transportmiddel kan bidrage til en reduktion i antallet af kørte kilometer. En kilometerbaseret afgift giver mulighed for, at betalingen svarer til de omkostninger, man påfører andre i form af bl.a. trængsel, luftforurening, CO₂-udledning og støj.

Vejafgifter kan implementeres som et landsdækkende system med kilometerbaseret afgift. Afgifterne kan variere afhængigt af geografi og tid på døgnet og ugen. I denne indsats er det forudsat, at kørselsafgifter er en ekstra afgift oveni de eksisterende bilafgifter. Da bilkørsel samlet set beskattes hårdere, falder bilejerskabet med ca. 3 % under disse

forudsætninger. Kørselsafgifter vil reducere bilkørsel samlet set og mest i områder og på tidspunkter, der er trængselsplagede. I Centalkommunerne og Ringbyen falder biltrafikken med 18-20 %. I byfingrene og det øvrige hovedstadsområde er faldet på 6-7 %. Der findes også alternative modeller for kørselsafgifter, som kan føre til stigende bilejerskab.

11 %
reduktion i bilture



Effektvurdering

Compass-beregninger og "Screening af et landsdækkende kilometerbaseret roadpricingsystem. Omkostninger, takststruktur og provenu", Københavns Kommune, 2020



Tværgående relevans

Kørselsafgifter vil have effekt for hele hovedstadsområdet og påvirke prisen for bilrejser i hele geografien.



Folkesundhed

Antallet af ture foretaget med cykel og gang forventes at stige, samtidig med at både den lokale støj- og partikelforurening vil mindskes.



Sammenhæng og fremkommelighed

Analysen viser en forventet reduktion i biltrafikken i Hovedstadsområdet, hvilket vil reducere rejsetiden på de store veje i trængselsramte områder.



Attraktiv kollektiv transport

Antallet af passagerer forventes at stige, hvilket vil forbedre driftsøkonomien, men dette kan medføre kapacitetsudfordringer for den kollektive transport på nogle strækninger.



CO₂e driftsfase

Reduktionen i biltrafikken vil nedbringe den samlede CO₂-udledning fra biltrafikken. Denne effekt mindskes med elektrificeringen af bilparken.



Samfundsøkonomi

Anlæg – økonomi og CO₂e

2,8 mia. kr. til opstart og drift

OBS!

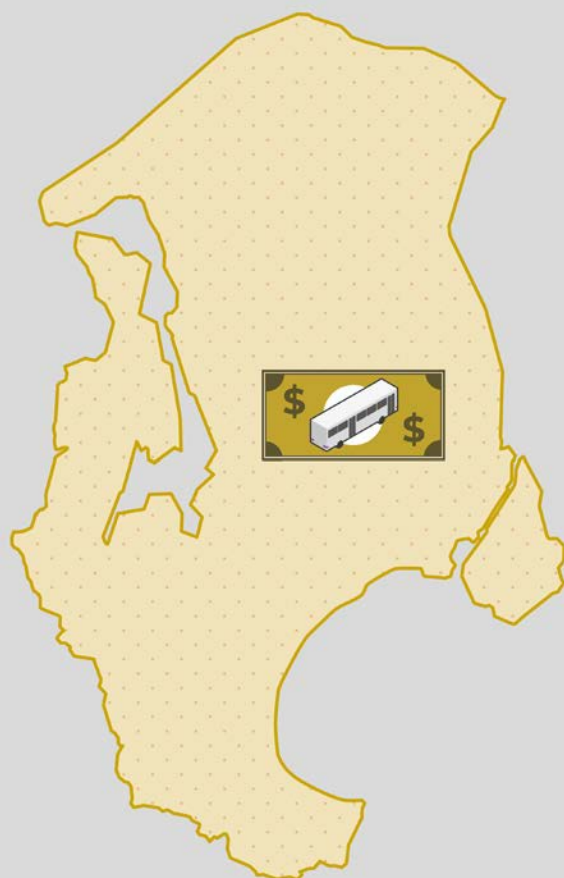
Kørselsafgifterne giver en indtægt på ca. 13 mia. kr. pr. år for hovedstadsområdet i scenarieberegningerne. Indsatsen kræver lovændring.

Takstreform i den kollektive trafik

Prissætningen for brug af den kollektive trafik har betydning for, hvem de kollektive trafiktilbud bliver attraktive for, og hvor mange der vælger kollektiv trafik. I en takstreform er det derfor centralt at overveje, hvad det overordnede mål med reformen er.

Hvis målet er at understøtte pendlere eller reducere vejtrængslen, kan prisen på periodekort reduceres. Ønskes det at øge det samlede passagertal, kan man reducere priserne på produkterne målrettet de prisfølsomme kunder. Dette kan ske gennem reduktion af priserne på rejsekort eller ved at sænke priserne på de lange rejser.

Hvis takstreformen ønskes at være indtægtsneutral for trafikselskabernes ejerkreds, vil der også være produkter, hvor prisen skal stige. Dette kan i nogle tilfælde medføre et passagertab. Denne indsats indeholder ikke et specifikt oplæg til takstreform og er derfor baseret på en overordnet vurdering.



Effektvurdering

Baseret på generelle vurderinger



Tværgående relevans

Takstreformen får betydning for priserne på kollektive rejser i hele hovedstadsregionen.



Folkesundhed

Effekten afhænger af den valgte takstreform.



Sammenhæng og fremkommelighed



Attraktiv kollektiv transport

Effekten afhænger af den valgte takstreform.



CO₂e driftsfase

Effekten afhænger af den valgte takstreform.



Samfundsøkonomi

Ikke beregnet.

Anlæg – økonomi og CO₂e

OBS!

Kendes ikke

Alle indsatser

I tabellen fremgår de beskrevne indsatsers individuelle effekt på de forskellige pejlemærker. De samfundsøkonomiske konsekvenser fremgår ikke, da de fleste indsatser er i et for tidligt stadie til, at dette er undersøgt. Tabellen kan ikke bruges til at sammenligne indsatsernes vurdering på tværs.

Vurderingerne er af pejlemærkerne er baseret på tidligere undersøgelser, hvor kilden er angivet under hver beskrivelse. Enkelte steder er disse kilder suppleret med udtræk fra mobilitetsanalysens Compass-beregninger fra 2024. Der er tale om grove skøn og vurderingen kan derfor kun bruges til at give en pejling af, om indsatsen har potentiale for at bidrage meget eller lidt til de politisk besluttede pejlemærker. For flere af indsatserne er der nye undersøgelser på vej i 2025, og Ekspertudvalget for kollektiv mobilitet i hele landet kommer også med deres anbefaler bl.a. til takststrukturer. I vurderingen af effekterne er det også vigtigt at gøre opmærksom på, at der ikke indgår synergieffekt af at sammensætte flere indsatser. Ligeledes kan nogle indsatser modarbejde hinanden – dette er noteret under OBS! i beskrivelserne.

Indsats/Pejlemærker	Tværgående relevans	Sammenhæng og fremkommelighed	CO ₂ e driftsfase	Folkesundhed	Attraktiv kollektiv transport
1 - S-togsdrift på Kystbanen	***	***	*	**	*****
2 - BRT på Frederikssundsvej	**	***	*	*	*****
3 - BRT på linje 150S	***	*****	*	*	*****
4 - BRT på linje 200S	**	*****	*	*	*****
5 - BRT i Ring 4	***	*****	*	*	*****
6 - BRT i Købstæderne		**		*	*
7 - S-togseksprestunnel KBH H	*****	*****	**	***	*****
8 - Flere togaftage ml. Roskilde og lufthavnen	***	*	*	**	*****
9 - Flere regionaltoftage i aften timerne	*****	*		*	**
10 - Kortere rejsetid på lokalbanerne	**	***		*	***
11 - S-tog mellem Farum og Hillerød	**	*****	*	**	***
12 - Metro ml. København Syd og Hvidovre Hospital	**	*****	*	*	*****
13 - Metro ml. Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum	**	*****	*	*	*****
14 - Metro fra København Syd til Bispebjerg Hospital	**	*****	*	*	*****
15 - Opgradering af lokalbanen Hillerød-Frederiksværk	**	*		*	**
16 - Opgradering af lokalbanen Hillerød-Helsingør	**	*		*	**
17 - Opgradering af lokalbanen Hillerød-Helsingør	**	**		*	***
18 - Behovsstyret kollektiv trafik uden for de større byer	*****	*		-	**
19 - Udbygning af supercykelstinet	*****	*	***	*****	**
20 - Parkér og rejs: Køge Nord St.	**	*	*		*
21 - Parkér og rejs: Favrholm St.	**	*	*		*
22 - Parkér og rejs: Trekroner St.	**	*	*		*
23 - Parkér og rejs: Hvidovre Hospital	**	*	*		*
24 - Cykelparkering ved superknudepunkter	**	**	**	***	*
25 - Udbygning af rute 16 ml. Frederiksværk og Hillerød	*	*****			
26 - Tværgående trafikledelse/ITS-samarbejde	*****	***	*	*	**
27 - Etablering af Ring 5 Syd	***	***			-
28 - Hastighedsnedsættelser i byer til 30 km/t	*****		*	*****	
29 - Indførelse af 50 km/t på alle bygader	*****		*	**	
30 - Hastighedsnedsættelse på bynære motorveje	***		***	***	
31 - Overdækning af bynære motorvejsstrækninger	**			***	
32 - Indførelse af kørselsafgifter	*****	***	***	*****	***
33 - Takstreform i den kollektive trafik	*****	-	-	-	-

