



Region Hovedstaden – 26. februar 2025

Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet

Fase 2 – Opstilling af løsningsmuligheder og scenarier for 2035



Region
Hovedstaden



KKR
HOVEDSTADEN

Tværgående mobilitetsanalyser for hovedstadsområdet

- **Formål:**

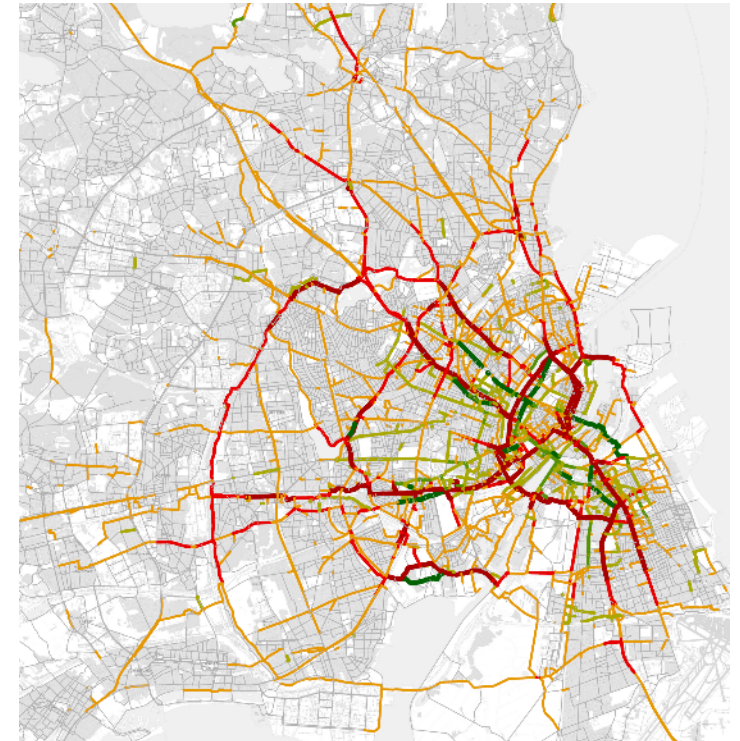
- Belyse potentialer og udfordringer for mobiliteten frem mod 2035
- Skabe en fælles strategisk ramme for en fremtidig prioritering af nye infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsregionen

- **Metode:**

- Scenarier som både omfatter ny infrastruktur, optimering af eksisterende infrastruktur og regulering gennem kørselsafgifter
- Trafikmodelberegninger med København Kommunes Compass model
- Vurdere effekter af scenarier og initiativer ift. pejlemærker for parternes vision for fremtidens mobilitet i hovedstadsområdet

- **Resultater:**

- Resultaterne viser, at der er flere muligheder for at få gode effekter på støj, forurening og fremkommelighed
- Trængslen på vejnettet kan nedbringes væsentligt, hvis initiativerne i scenarierne kombineres med kørselsafgifter



Scenarier for 2035

1: Effektiv mobilitet og stærke forbindelser

-  S-togsdrift på Kystbanen fra Hellerup til Helsingør
-  S-togseksprestunnel fra Københavns Hovedbanegård til Hellerup via Rigshospitalet
-  S-togsforbindelse mellem Farum og Hillerød
-  Flere togaftage mellem Roskilde og Lufthavnen (Ring Syd)
-  Metro mellem København Syd og Hvidovre Hospital
-  Metro mellem Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum
-  Metro fra København Syd til Bispebjerg Hospital
-  Opgradering af Lokalbanen Hillerød-Frederiksværk
-  Opgradering af Lokalbanen Hillerød-Helsingør
-  Opgradering af Lokalbanen Hillerød-Helsingør
-  BRT på Frederikssundsvej
-  BRT på linje 150S
-  BRT på linje 200S
-  BRT i Ring 4
-  Udbygning af supercykelstinet
-  Cykelparkering ved superknudepunkter
-  Udbygning af Parkér & Rejs anlæg
-  Udbygning af Rute 16 mellem Frederiksværk og Hillerød

- Massive investeringer for at skabe en stærk rygrad af kollektive trafikforbindelser med større kapacitet og bedre service
- Udbygning af Supercykelstinet og styrket kobling mellem cyklen og den kollektive trafik
- Anlægsinvesteringer på ca. 91 mia. kr.

2: Mindre støj og mere bevægelse

- Fremme aktiv og sund transport samt reducere de negative sundheds- og klimapåvirkninger fra transporten – særligt støj
- Optimere nuværende infrastruktur fremfor større nyanlæg
- Anlægsinvesteringer på ca. 14 mia. kr.

-  S-togsdrift på Kystbanen fra Hellerup til Helsingør
-  Øget frekvens i aftentimer i Fjern- og Regionaltoget
-  Kortere rejsetider på lokalbanerne
-  BRT på Frederikssundsvej
-  BRT på linje 150S
-  BRT på linje 200S
-  BRT i Ring 4
-  BRT i Købstæderne
-  Cykelmedtagning i tog
-  Cykelparkering ved knudepunkter
-  Hastighedsnedsættelse i byer til 30 km/t
-  Indførelse af 50 km/t på alle bygader
-  Hastighedsnedsættelse på de bynære motorveje
-  Udbygning af supercykelstinet

Scenarier med kørselsafgifter

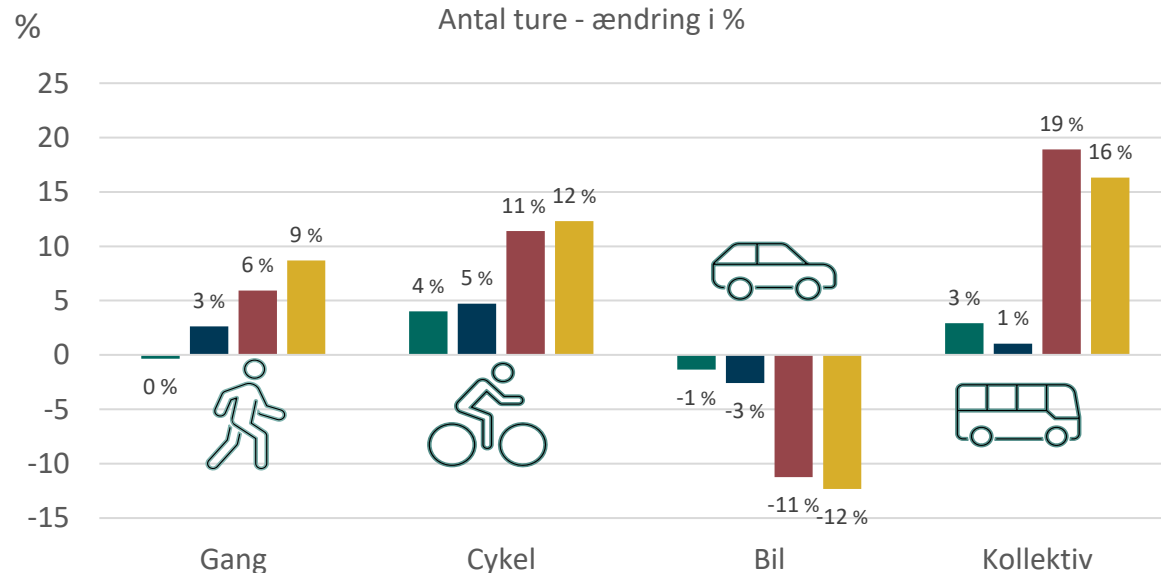
Kr. pr km (2019)	Myldretid	Uden for myldretid
Centralkommunerne	2,4	1,4
Ringbyen	1,9	0,9
Øvrige hovedstadsområde	0,5	0,5

- Scenarierne tager ikke stilling til anvendelsen af provenuet – om det skal bruges til at sænke bilafgifter eller til finansiering af ny infrastruktur

Effekter på antal ture og transportmiddel

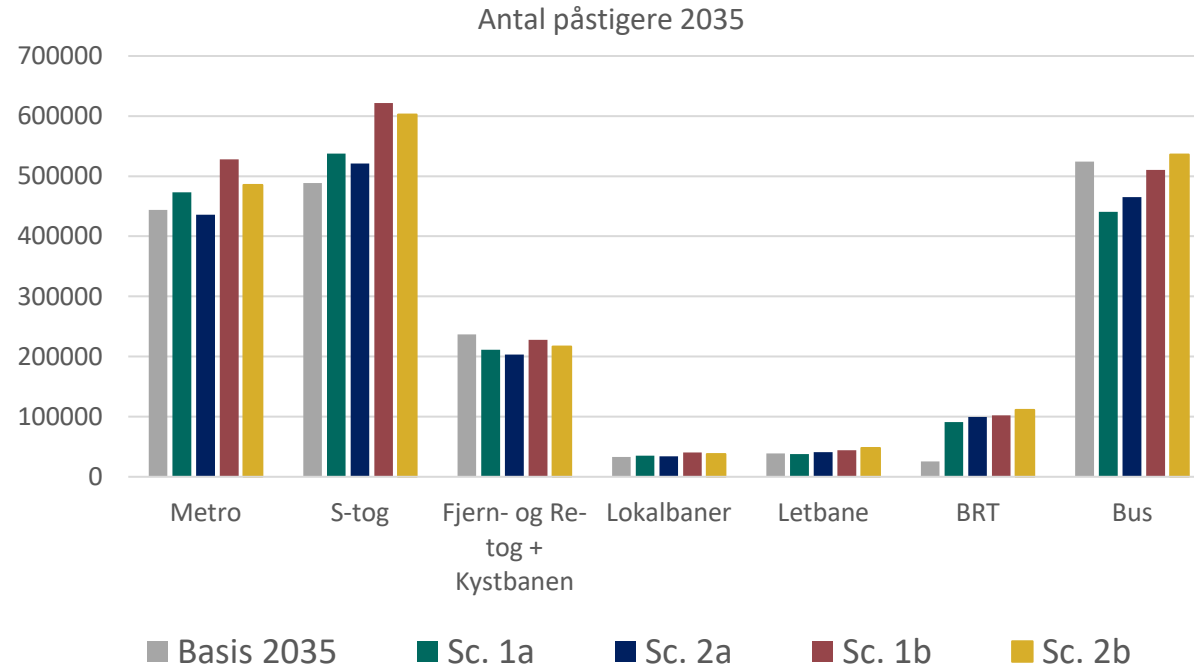
● Transportmiddelfordelingen

- Uændret antal ture – men forskydninger i modal split
- Scenarie 1 og 2 øger især cykeltrafikken – mindre effekt på bilture
- Antallet af bilture reduceres med 11 % og 12 % når der indregnes kørselsafgifter



● Den kollektive trafik

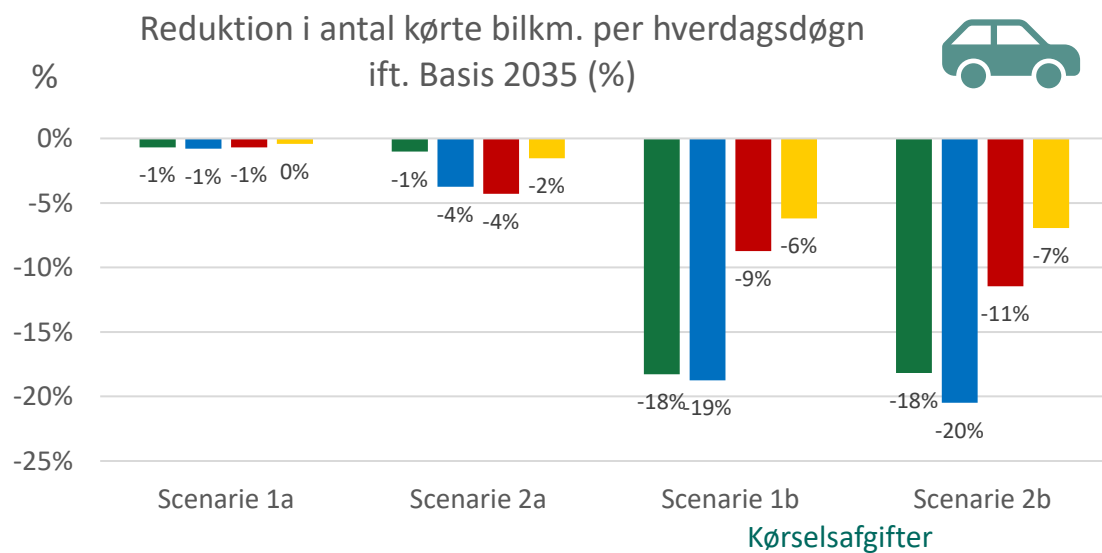
- Der er i alle scenarier en passagervækst i de forskellige tog- og bussystemer
- Scenarie 1 giver en samlet vækst på i alt 36.000 daglige påstigere (2 %). Metro- og S-togsudvidelser driver væksten
- I scenarierne med kørselsafgifter beregnes en samlet vækst på henholdsvis 16 % og 14 % i påstigertallet



Effekt på trafikken på vej- og stinettet

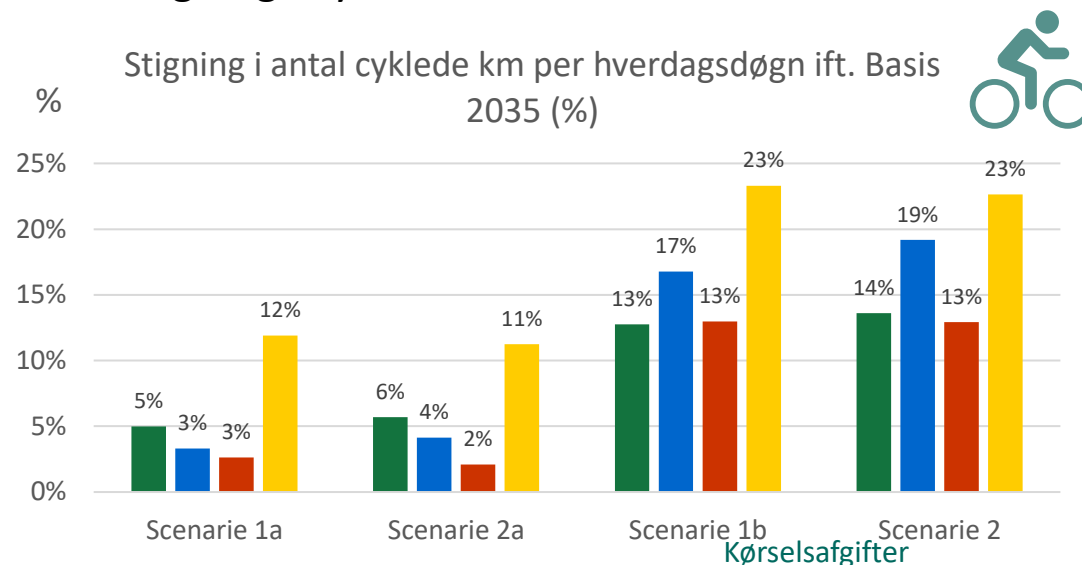
● Biltrafikken

- I scenarie 1 og 2 sker der et fald i de kørte km på vejnettet på 1-3 %
- Kombineret med kørselsafgifter er reduktionen i kørte bilkm. på 12-13 %. Reduktionen er størst for personbilerne
- Reduktionerne afspejler den geografiske variation i kørselsafgifter, hvor afgiften er højest i Centralkommunerne og lavest i det øvrige hovedstadsområde



● Cykeltrafikken

- Der bliver cyklet ca. 5 % flere km i scenarie 1 og 2 ift. Basis 2035 (op til 250.000 flere km pr døgn)
- Kørselsafgifter overfører bilture til cykelture. Op imod 700.000 flere cyklede km hver dag. En vækst på 14-15 %
- Udbygningen af Supercykelstinettet i det Øvrige Hovedstadsområde betyder, at den relative største stigning i cyklede km sker her



Hovedkonklusioner

- Det er kun scenarier med kørselsafgifter, der har effekt på trængslen
- ... men de store investeringer i kollektiv transport i og Supercykelstinet bidrager med forbedrede mobilitetsmuligheder – for både de mange nuværende brugere og de nye
- **Scenarie 1** bidrager til forbedret tilgængelighed til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og hospitaler. Denne effekt styrkes med kørselsafgifter, da den reducerede trængsel også bidrager til bedre tilgængelighed
- **Scenarie 1** er udfordret i forhold til CO₂-udslip fra anlæg, da der indgår en lang række infrastrukturprojekter i scenarierne
- **Scenarie 2** giver store støjgevinster pga. lavere hastigheder – særligt udtalt i Ringbykommunerne
- Store sundhedsgevinster som følge af vækst i særligt cykeltrafikken

