

Styrket mobilitet for et hovedstadsområde i udvikling

Hovedstadsområdet er hele Danmarks vækstmotor. På knap 6 pct. af Danmarks areal bor næsten en tredjedel af befolkningen, og ca. 43 pct. af værditilvæksten skabes i hovedstadsområdet. Trængslen og mobilitetsudfordringerne er allerede i dag store og vil blive ved med at vokse i fremtiden. Det er derfor afgørende vigtigt, at udfordringerne håndteres med rettidig omhu, så det i fremtiden fortsat er attraktivt at bosætte sig og udvikle virksomheder i hovedstadsområdet.

Hovedstadens 29 kommuner og Region Hovedstaden står sammen om styrket mobilitet og infrastruktur, der skal understøtte et sammenhængende hovedstadsområde, der er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed. Sammen har de 29 kommuner og regionen fået udarbejdet en stor [tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet](#) fra 2023-2025, der udgør et kvalificeret og detaljeret vidensgrundlag for beslutninger om nødvendige indsatser til at styrke mobiliteten i hovedstadsområdet.

Analysen viser, at frem mod 2035 forventes befolkningstallet i hovedstadsområdet at stige, og det vil kunne ses i trafikken, hvor der hver dag vil være 800.000 flere rejser.

Allerede i dag er både den kollektive transport, vejnet og cykelstier ved at blive overbelastet, og analysen viser, at det bliver værre, hvis der ikke gøres noget for at begrænse trængslen. Analysen peger på, at der er flere muligheder for at opnå gode effekter på støj, forurening, sundhed og tilgængelighed ved at udbygge den kollektive trafik og supercykelstinet.

I KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden er der bred politisk enighed om, at det er nødvendigt at forbedre mobiliteten og infrastrukturen i hovedstadsområdet, og det står klart, at markante, statslige investeringer i styrket mobilitet i hovedstadsområdet er en forudsætning for at lykkes.

Hovedstadens 29 kommuner og Region Hovedstaden har siden 2016 arbejdet for realiseringen af en række fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet, [de 7+3 VIP infrastrukturprojekter](#). Det er fortsat af højeste prioritet, at disse projekter gennemføres.

På baggrund af ny viden fra den tværgående mobilitetsanalyse er vi også enige om at prioritere og anbefale følgende øvrige projekter: [Evt. kort og visualisering]

- *S-togseksprestunnel København H – Hellerup*
- *BRT på linje 150S, 200S og i Ring 4*
- *Udbygning af supercykelstinet*
- *Udbygning af rute 16 ml. Frederiksværk og Hillerød*
- *Hastighedsnedsættelser på udvalgte bynære motorveje*

Mobiliteten og infrastrukturen i hovedstadsområdet skal styrkes

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har en fælles vision for infrastruktur- og mobilitetsindsatser, der skal sikre bedre mobilitet, mindske trængsel og støj, styrke et sammenhængende hovedstadsområde og fremme et integreret arbejdsmarked samt bæredygtige og klimavenlige løsninger. Målet er, at hovedstaden skal være et attraktivt sted at bo, leve og drive virksomhed.

De 29 kommuner i hovedstadsområdet er af meget forskellig karakter og med forskellige mobilitetsbehov. København er sammen med Frederiksberg omsluttet af ringkommunerne og et opland med fem fingre ud i landet med det øvrige område imellem sig samt Bornholm. Der er behov for forskellige løsninger i den tætte by i forhold til områder, hvor der er længere mellem byerne og adgangen til den kollektive transport.

Hovedstaden hænger tæt sammen med resten af Danmark og Sydsverige i Greater Copenhagen-metropolregionen; især er der en vigtig kobling til Region Sjælland med betydning for et integreret arbejdsmarked. Samtidig er hovedstadsområdet et vigtigt internationalt forbindelsesled via havne, Københavns Lufthavn og den kommende Femernforbindelse.

Kommunerne og regionen er optagede af, at hovedstadsområdet også i fremtiden skal være vækstmotor for hele Danmark og derfor har gode betingelser for virksomheder og arbejdspladser, der også er med til at skabe udvikling i resten af landet. Det kræver gode mobilitetsmuligheder, der understøtter sammenhæng på tværs og har en kvalitet og kapacitet, der kan imødekomme behov hos både indbyggere, pendlere, erhvervstransport og virksomheder i hovedstadsområdet og fra resten af landet samt for godstransport og turister.

Hovedstadsområdet er den region i Danmark, hvor problemer med trængsel er størst. Størstedelen af landets borgere bor i regionen, og sammen med høj byfortætning bidrager det til kompleksitet i mobilitetsudfordringerne, der kendes fra hovedstadsområder andre steder i verden. Kompleksiteten kalder på, at der findes og arbejdes med løsninger, der går på tværs af hovedstadskommunerne og også tænkes sammen med de tilgrænsende områder.

Det er vigtigt, at der nationalt løbende investeres i infrastrukturen i hovedstadsområdet, så mobilitetsmulighederne vedligeholdes, opgraderes og klimasikres i takt med udviklingen, så hovedstadsområdet ikke sander til i trængsel og støj og begrænser geografiens udvikling. Samtidig er der behov højere prioritering af kollektive og aktive transportformer, der understøtter sundhed og mere bæredygtige løsninger.

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

Indsatser og projekter leverer på et eller flere parametre:



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 projektekonomi

FAKTABOKS: Udfordringer med mobiliteten i 2035

[Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet](#) viser, at fra 2025 til 2035 forventes det samlede antal daglige ture i hovedstadsområdet at stige med 8 pct. jævnt fordelt på transportformer. Det betyder bl.a., at der forventes 290.000 flere gangture, 110.000 flere cykelture, 80.000 flere ture med kollektiv transport og 310.000 flere bilture dagligt i 2035 sammenlignet med 2025.

Det forventes, at kørte kilometer i motorkøretøjer stiger med 10 pct. frem mod 2035, og at 45 pct. af bilturene i hovedstadsområdet forventes at være under 5 km og 16 pct. under 2 km. Selv om bilejerskabet og antallet af kørte kilometer med bil forventes at stige, forudser analysen en reduktion i CO₂-udslippet fra trafikken på 10 pct. i 2035, i høj grad som følge af overgangen til elbiler.

Analysen viser også en forventet stigning i lastbiltrafikken og en samlet stigning i trængslen på vejnettet, samt kapacitetsudfordringer i den kollektive transport, selv med nye planlagte tiltag som automatiske S-tog og nye metrolinjer. Særligt uden for de centrale kommuner som København og Frederiksberg vil bilen få en mere dominerende rolle, hvilket udfordrer både kollektiv transport og cykling i disse områder. Udviklingen vil betyde, at der kommer 3 pct. flere støjbelastede boliger i hovedstadsområdet.

Fælles prioriterede mobilitets- og infrastrukturprojekter

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden prioriterer og anbefaler derfor en række mobilitets- og infrastrukturprojekter, der kan imødegå nogle af de fremtidige udfordringer for mobiliteten i hovedstadsområdet.

De nye mobilitets- og infrastrukturprojekter har som forudsætning, at de projekter, som var med i kommunernes og regionens udspil fra 2016, de [7 + 3 VIP Infrastrukturprojekter](#), gennemføres.

De 7+3 VIP infrastrukturprojekter udgjorde rygraden i hovedstadsregionens interessevaretagelse frem mod Infrastrukturplan 2035 fra 2021. I Infrastrukturplan 2035 er hovedparten af de 7+3 projekter afspejlet; enten med fuld finansiering eller med finansiering af yderligere undersøgelser frem mod virkeliggørelse.

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden er fortsat enige om, at de 7+3 VIP infrastrukturprojekter skal prioriteres, herunder at der arbejdes for en rettidig og fuld realisering af de projekter, der er finansieret i Infrastrukturplan 2035. Hertil kommer at arbejde for at konkretisere projekter, der aktuelt kun er medtaget som analyseprojekter i Infrastrukturplan 2035.

Arbejdet med at følge fremdriften og varetage hovedstadsregionens interesser i forhold til 7+3 VIP infrastrukturprojekterne, fortsætter uændret, mens kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden samtidig prioriterer nye fælles mobilitets- og infrastrukturprojekter.

Opgradering af S-togsforbindelser [\[visuel kobling til pejlemærker\]](#)

S-toget er rygraden i hovedstadsområdets kollektive transport. Der er behov for nationalt fokus på at løse kapacitetsudfordringer i den kollektive transport og udbygge, hvor presset er størst. Det kræver udvidelse af forbindelser samt løbende styrkelse af kapacitet, frekvens og kvalitet via opdateret togmateriel, signalsystemer, baneinfrastruktur mv. En løsning med en ekstra tunnel gennem det centrale København vil kunne give forbedringer til hele S-togsnettet og vil sammen med opgradering af Kystbanen styrke rettidighed, høj frekvens og hastighed på det samlede net.

Prioriteret indsats: *Løse flaskehalsproblematikken på S-togsnettet med en **S-togseksprestunnel København H – Hellerup**. Løsningen skal muliggøre en samlet højere frekvens i hele nettet, øge antal afgange og reducere rejsetider og flaskehalsproblemerne i hele det nuværende system. En konkret løsning af linjeføringen afventer resultaterne af den igangværende analyse af en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet.*

Styrket BRT-betjening på tværs [\[visuel kobling til pejlemærker\]](#)

Der er behov for nationalt fokus på at styrke højklasset kollektiv transport på ikke-banebetjente korridorer og forbinde by- og erhvervsområder i hovedstadsområdet. Der er i stigende grad behov for at kunne bevæge sig på tværs af fingrene og sikre sammenhæng via et attraktivt, kollektivt system. BRT-betjening med separate busbaner på dele af det strategiske busnet vil forbedre regulariteten, sikre sammenhængen i den kollektive transport og øge passagerkomforten.

Skal en styrket BRT-betjening blive en realitet, forudsætter det, at der findes bedre modeller end de hidtidigt foreslåede for kommunernes deltagelse i finansieringen.

Prioriteret indsats:

- **BRT på linje 150S:** Der etableres en BRT-linje i korridoren betjent af linje 150S, der er en ikke-banebetjent strækning, som forbinder Nordsjælland med det centrale København (Gl. Holte – Haraldsgade/Sejerøgade i København).
- **BRT på linje 200S:** Der etableres en BRT-linje i korridoren betjent af linje 200S, der en central korridor på tværs af flere S-togslinjer og som forbinder bl.a. bolig- og erhvervsområder med fire S-togsstationer (Friheden St. - Buddinge St.).
- **BRT på linje 400S:** Der etableres en BRT-linje i korridoren betjent af linje 400S, der i Ring 4-korridoren betjener bl.a. store erhvervsområder og andre områder med et højt passagerpotentiale. BRT i Ring 4 vil forbinde fem S-togslinjer på tværs (Ishøj St. – Lyngby St.).

Udover de tre foreslåede BRT-linjerne fastholdes fokus på muligheder for flere BRT-linjer i hovedstadsområdet.

Styrket cykelinfrastruktur [visuel kobling til pejlemærker]

I hovedstadsområdet er cykling en udbredt transportform med større potentiale, da pendlingsafstandene mange steder er relativt korte. Cykling er både godt for sundheden, for klimaet og for reduktion af trængsel og støj. Både på de lange stræk på f.eks. supercykelstier og på de korte stræk til og fra trafikale knudepunkter.

Der er behov for, at staten tager et større ansvar for at understøtte cyklisme i hovedstadsområdet. Det kan indebære flere midler til cyklisme, herunder større andel og mere strategisk statslig finansiering af projekter, der kan muliggøre større tværgående cykelprojekter.

Prioriteret indsats: **Udbygning af supercykelstinettet.** Der bør etableres et fuldt udbygget supercykelstisystemet, så supercykelstinettet består af i alt ca. 850 km. Det vil forbinde store dele af hovedstadsområdet med cykelstier af høj kvalitet, kendetegnet ved god tilgængelighed, god fremkommelighed, høj komfort samt sikkerhed for cyklisterne. Udrulningen af supercykelstier bør understøttes af en samlet, tværgående koordinering. Erfaringen fra de 16 allerede etablerede ruter er, at cykeltrafikken i gennemsnit er steget med 87 pct.

Styrket mobilitet i yderområder [visuel kobling til pejlemærker]

Sammenhæng på tværs i hovedstadsområdet bør prioriteres fra nationalt hold med løsninger, der også sikrer gode mobilitetsmuligheder i yderområderne. Det handler bl.a. om at have et kollektivt transporttilbud i form af lokalbaner og busser med god sammenhæng til det øvrige strategiske net, og et vejnet i yderområder, der er udbygget til at håndtere pendling i bil til hovedstadsområdet.

Der er brug for at styrke togforbindelser i Nordsjælland ved at investere i hurtigere og hyppigere lokaltog og ved at undersøge mulighederne for yderligere s-togforbindelser, som kan forbinde købstæderne.

Styrket mobilitet i yderområder kræver et generelt fokus i den statslige planlægning og også finansiering og prioritering af indsatser, der tilgodeser disse hensyn.

Prioriteret indsats: **Udbygning af rute 16 ml. Frederiksværk og Hillerød.** Ruten bør udbygges til motortrafikvej med supercykelsti for at forbedre fremkommeligheden for borgerne i området til mange arbejdspladser i det øvrige hovedstadsområde.

Derudover skal der undersøges og fremmes indsatser, der fremmer mobilitet i yderområder med fokus på

- Fleksible og behovsstyrede kollektive løsninger som fx mere flexbus eller nærbus
- Alternative mobilitetsformer som delemobilitet og samkørsel
- Styrkelse af lokalbaners kvalitet, hastighed og frekvens
- Parkér og rejs-anlæg

Støjhåndtering [visuel kobling til pejlemærker]

Gener og sundhedspåvirkninger fra trafikstøj fylder meget for borgerne i hovedstadsområdet, og derfor er håndtering af støj en vigtig prioritet. Med stigende trafik, blandt andet fra flere lastbiler fra den kommende Femern-forbindelse, vil støjudfordringerne blive forøget i de kommende år. Mobilitet og vækst skal understøttes samtidig med, at de miljø- og sundhedsmæssige påvirkninger af trafikstøj skal minimeres.

Der er brug for en overordnet statslig opmærksomhed på sundhedseffekterne af trafikstøj, der følges op med statslig finansiering af støjreduktion i hovedstadsområdet, så antallet af støjbelastede boligområder reduceres markant.

Prioriteret indsats: **Hastighedsnedsættelser på udvalgte bynære motorveje.** For at reducere trafikstøj bør der indføres hastighedsnedsættelser til 90 km/t på de bynære motorveje i Motorring 4 og motorvejene inden for Motorring 4 samt udvalgte bynære motorveje i hovedstadsområdet, hvor viden viser, at særligt mange borgere er støjbelastede.

Hastighedsnedsættelserne skal være en forsøgsordning og en løsning på støjudfordringerne, indtil der er indført andre løsninger til håndtering af støjen fra de bynære motorveje fx støjskærme eller overdækninger.

Desuden skal der undersøges og fremmes indsatser, der mindsker trafikstøj som

- Flere statslige puljemidler til støjreducerende indsatser på det kommunale vejnet.
- Overdækning af bynære motorveje.
- Overflytning af gods fra lastbiler til tog.

Gode trafikale knudepunkter [visuel kobling til pejlemærker]

Borgernes muligheder for at få en sammenhængende rejse og for at bruge kollektiv og aktiv transport styrkes gennem gode trafikale knudepunkter med velfungerende skiftemuligheder mellem transportformer. Det gælder både regionale knudepunkter, der forbinder by og yderområder med fx Hillerød Station og for knudepunkter mellem forbindelser i den tættere by, der også giver gode muligheder for kombinationsrejser.

Der skal undersøges og fremmes indsatser, der etablerer og opgraderer flere trafikale knudepunkter med fokus på

- Skiftemuligheder mellem flere kollektive transportmidler fx S-tog, bus eller metro
- Højklasset cykelparkering og -adgang
- Attraktive, trygge og let tilgængelige skiftsteder med fx toiletter og ventemuligheder
- Plads til alternative mobilitetsformer fx delecykler og nogle steder også delebiler
- Parkér og rejs-anlæg ved udvalgte knudepunkter.