

Mobilitetsanalyserne

Resultater



To mobilitetsanalyser

**Grøn omstilling
af trafikken**



→ **2025**

**Reduktion af biltrafik
og tung trafik i
Indre By og brokvartererne**



→ **2025** →

Grøn omstilling af trafikken

Analysen **Grøn omstilling af trafikken** er udarbejdet sideløbende med analysen af Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne.

Analysen har til formål at afdække mulighederne for at reducere CO₂-udledningen fra vejtrafikken i København frem mod 2025 med henblik på at nå **målsætningen i klimaplanen** om CO₂-neutralitet i 2025.

De to analyser understøtter og komplementerer hinanden, og initiativerne kan **realiseres parallelt**.

Fordeling af CO₂-udledning fra vejtrafikken i København i 2025

Grøn omstilling af trafikken

Transportmiddel

22%
Lastbiler

14%
Varebiler

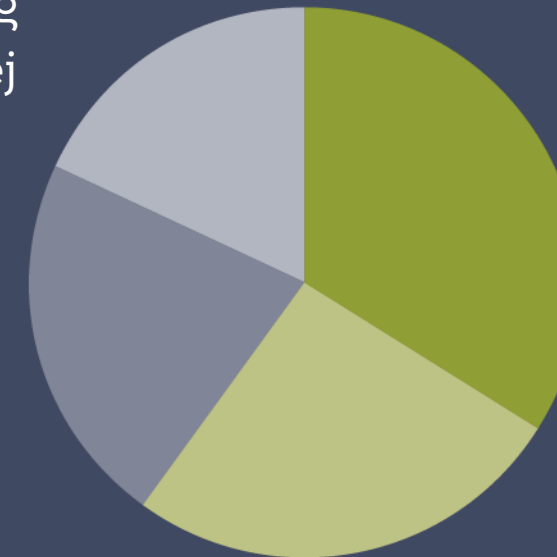


64%
Personbiler

Vejtype

18%
Amager- og
Øresundsmotorvej

22%
Bydels-, strøg-
og lokalgader



34%
Øvrige
regionale veje

26%
Fordelingsgader

Grundpakke

Grøn omstilling af trafikken

Grønne trafikveje



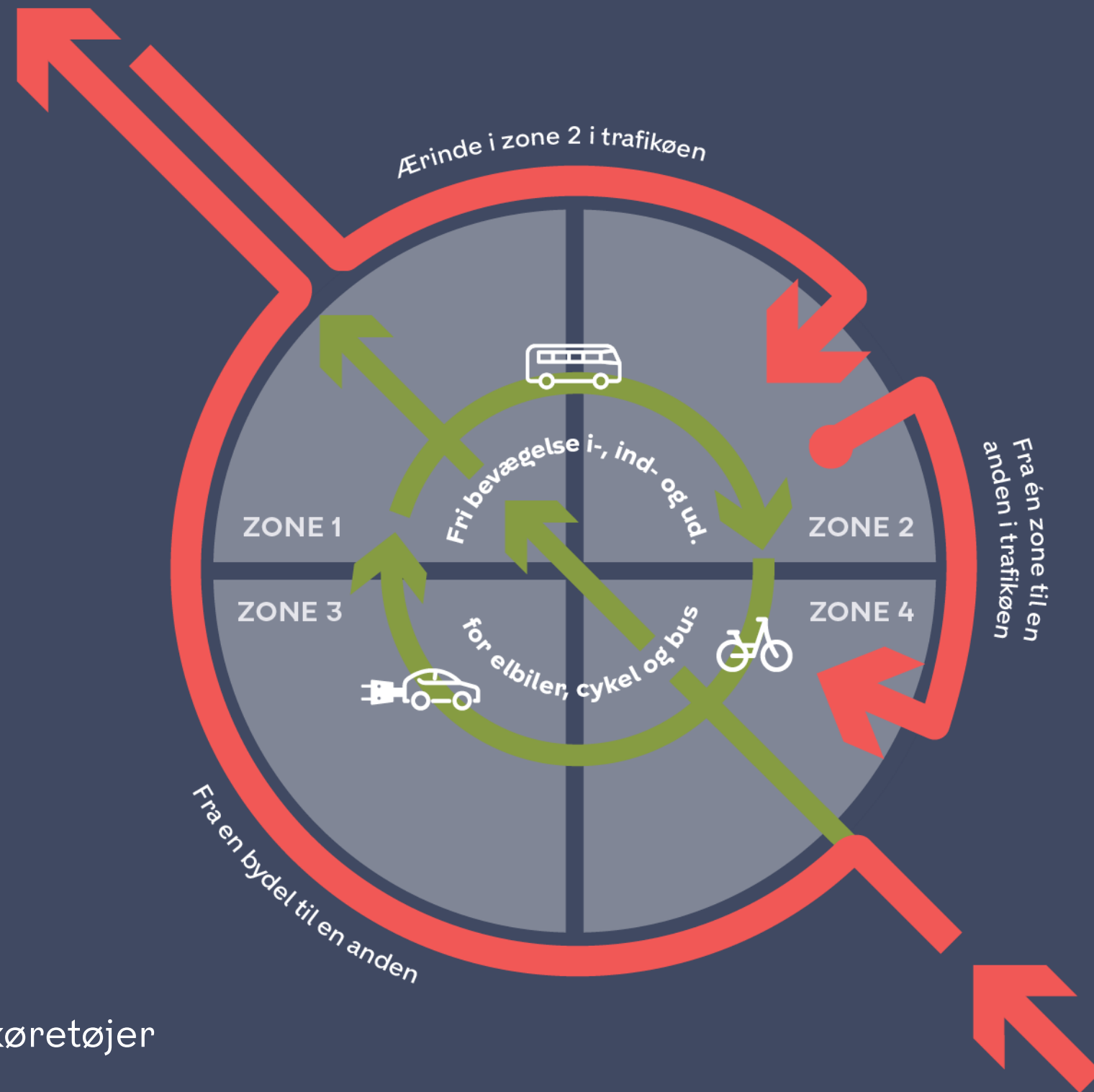
Ikke-fysiske tiltag



Trafikøer



Trafikø



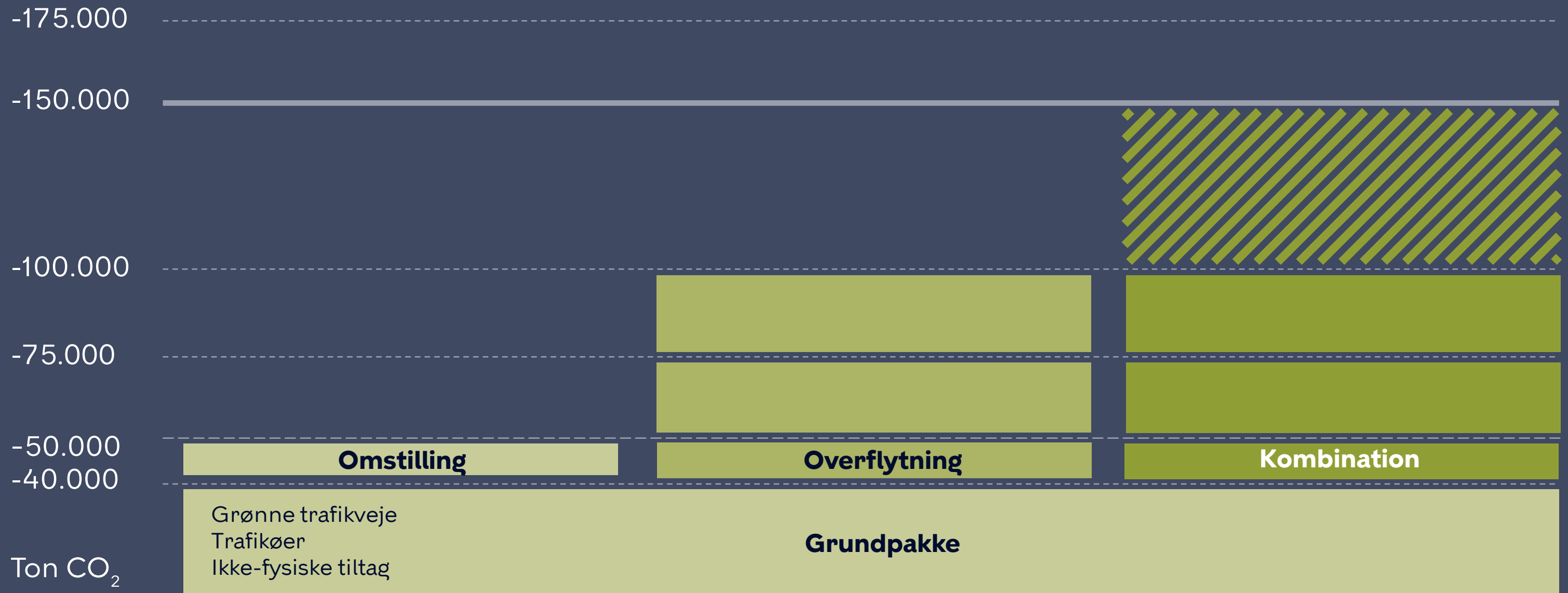
- Kørsel med alle typer af køretøjer
- Udelukkende kørsel med nulemissionskøretøjer

Trafikøer og grønne trafikveje





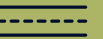


















3 initiativpakker

Grøn omstilling af trafikken



Pakker & initiativer

Grøn omstilling af trafikken

	Omstilling	Overflytning			Kombination			
Initiativer for 0-emissionskøretøjer								
Flere grønne trafikveje								
Bedre cykelfremkommelighed								
Bedre busbetjening								
Omprioritere regionale veje								
Reducere P-pladser								
Øget beboerlicens	P						P	P
Nedsat hastighed								
Ton CO₂ (grundpakke + initiativer)	-50.000	-50.000	-75.000	-100.000	-50.000	-75.000	-100.000	-150.000

Trafikale effekter i København

Grøn omstilling af trafikken

Ton CO ₂ reduktion		50.000	75.000	100.000
Ændring i transportarbejdet	Bil	-11%	-19%	-25%
	Cykel	+8%	+5%	+27%
	Kollektiv	+3%	+6%	+4%
Trafikmængder på veje i København		Stiger på veje til fossile biler og falder på grønne trafikveje	Stiger på veje til fossile biler og falder på grønne trafikveje	Falder markant på næsten alle veje
Rejsetid i Københavns Kommune	Fossil bil	Stiger	Stiger væsentligt	Stiger markant (i ekstreme tilfælde op til 70 min.)
	Cyklist	Uændret	Op til -5 minutter	Op til -5 minutter
	Bus	Bedre regularitet, uændret rejsetid	Bedre regularitet, uændret rejsetid	Bedre regularitet, uændret rejsetid, mindre ventetid

Trafikale effekter

Grøn omstilling af trafikken

Motorring 3, Amager- og Øresundsmotorvejen

Effekt ved CO₂-reduktion

+ 7-10%

50.000 ton CO₂

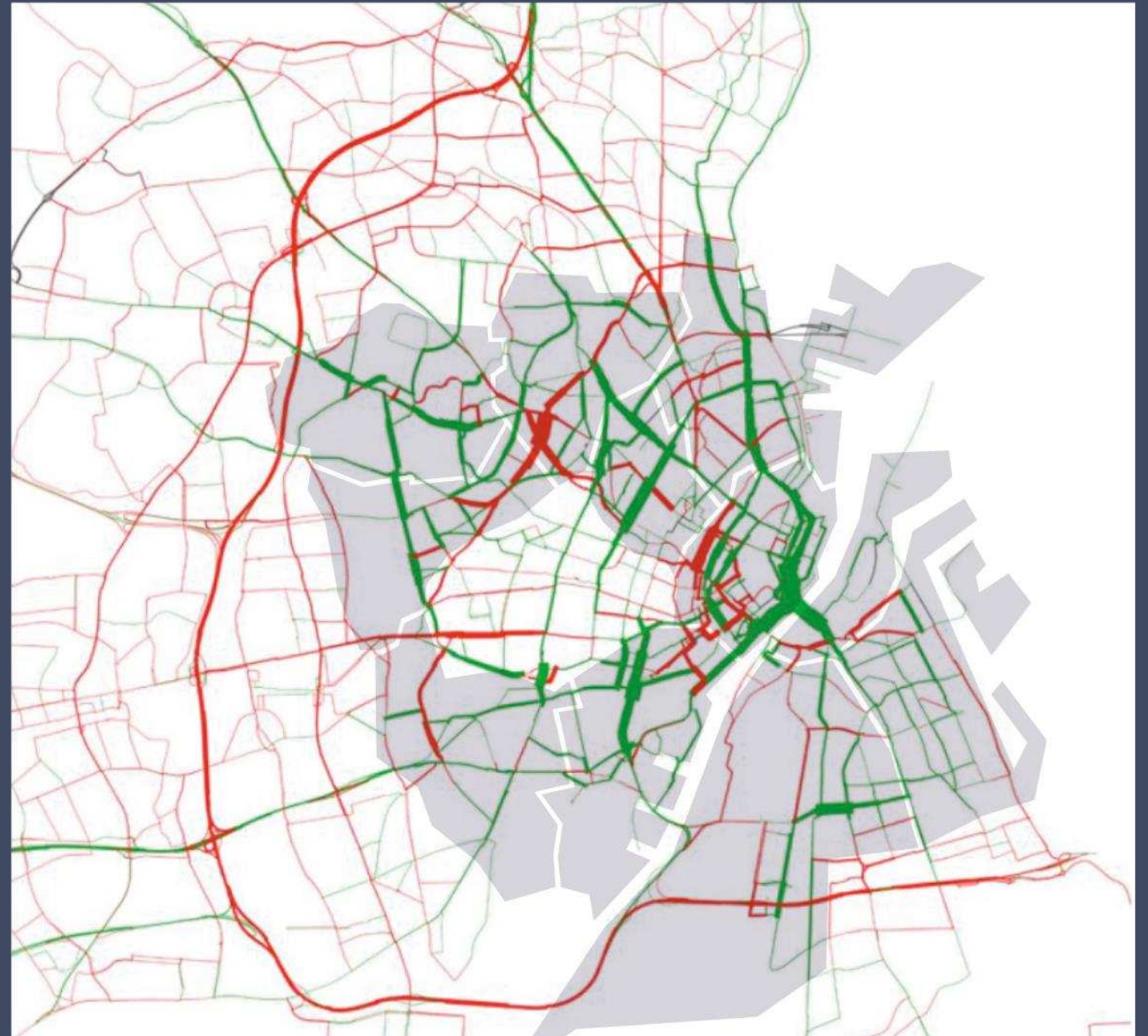
+ 15-22%

75.000 ton CO₂

+ 15-25%

100.000 ton CO₂

Kortet viser %-vis
ændring i trafikken
(50.000 ton CO₂ skalering)



Effekt i forhold til CO₂-udledning

Grøn omstilling af trafikken

CO₂-reduktioner, ton pr år (ændring i %)

Københavns Kommune	-50.000	(-13,3%)	-75.000	-20%	-100.000	-26,7%
Nabokommuner	+24.600	(+4,3%)	+54.000	+9,5%	+57.600	+10,2%
Øvrige kommuner	+11.400	+0,4%	+13.000	+0,5%	+1.000	0%
Hovedstadsområdet i alt	-14.000	-0,4%	-8.000	-0,2%	-41.400	-1,1%

Støj, luft & frigjort areal

Grøn omstilling af trafikken

Trafikstøj

- Trafikstøjen falder i takt med initiativpakkernes skalering. Enkelte veje vil opleve stigninger i støjniveauet.
- I Indre By vil alle skaleringer på de grønne trafikveje og omprioriterede trafikveje betyde et **fald i støjniveauet på 3-6 dB** de fleste steder.

Luftforurening

Nox og partikler reduceres i alle initiativpakker. Jo større CO₂-reduktion, jo større reduktion i luftforurening.

Frigjort areal

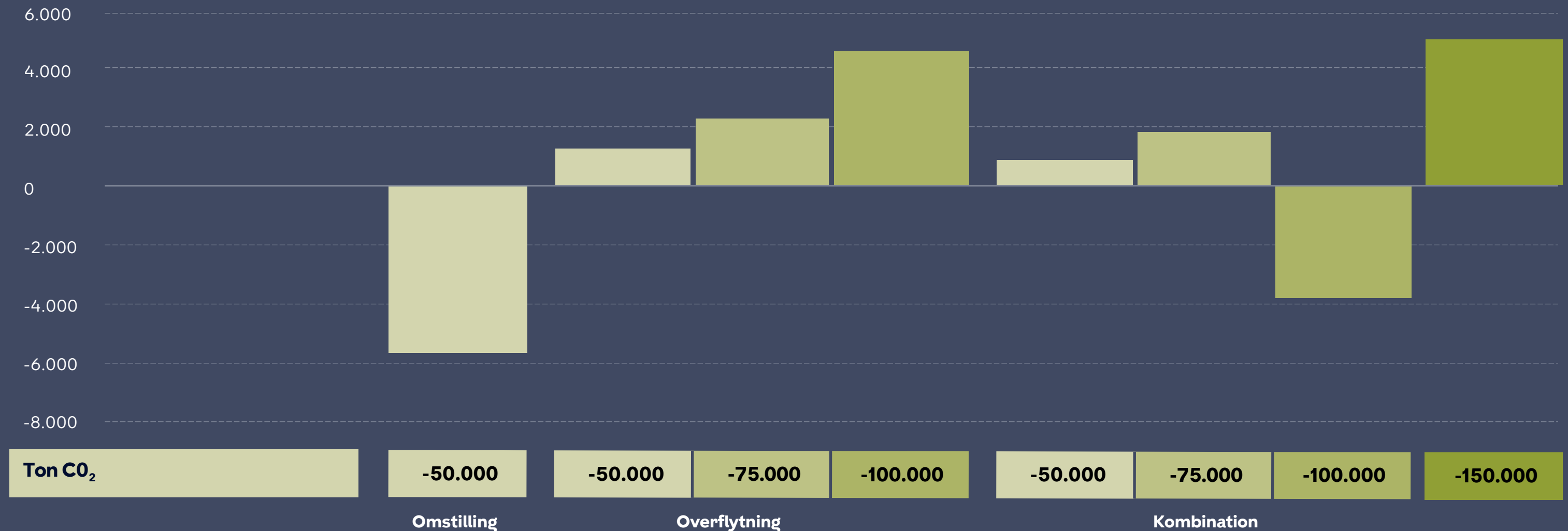
- Bedre byrum og forhold for grønne transportformer, klimatilpasning, affaldssortering mm.
- Det frigjorte areal vil være **140.000 - 1.365.000 m²**. Det svarer til 1,5-16 gange Tivolis areal.

Privatøkonomiske effekter

Privatøkonomiske effekter i 2025, kr. pr. bilejer i gennemsnit

Positive tal = privatøkonomisk gevinst

Negative tal = privatøkonomisk omkostning



Trafikøer uden grønne trafikveje

Alternativt scenarie

CO₂-reduktion 2025

Københavns
Kommune

-28.700

ton pr. år

Nabokommuner

+21.800

ton pr. år



Udelukkende initiativer beregnet i OTM

CO₂-effekt af roadpricing

Alternativt scenarie

CO₂-reduktion 2035

Københavns
Kommune

- 81.000

ton pr. år

Hovedstadsområdet

- 695.000

ton pr. år

Hele landet

- 985.000

ton pr. år

- Hovedscenariet (provenuneutralt)
- Beregnet på baggrund af trafikken i 2035 men med CO₂-emissionsfaktorer for 2025
- Indikative resultater baseret på højere trafikniveau og hermed overvurderet
- Kan ikke implementeres i 2025

Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

Analysen **Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne** er udarbejdet sideløbende med analysen af Grøn omstilling af trafikken.

Fokus er de **samlede gevinster og udfordringer** ved at reducere biltrafik og tung trafik i Indre By – ikke CO₂ reduktion.

De to analyser understøtter og komplementerer hinanden, og initiativerne kan **realiseres parallelt**.

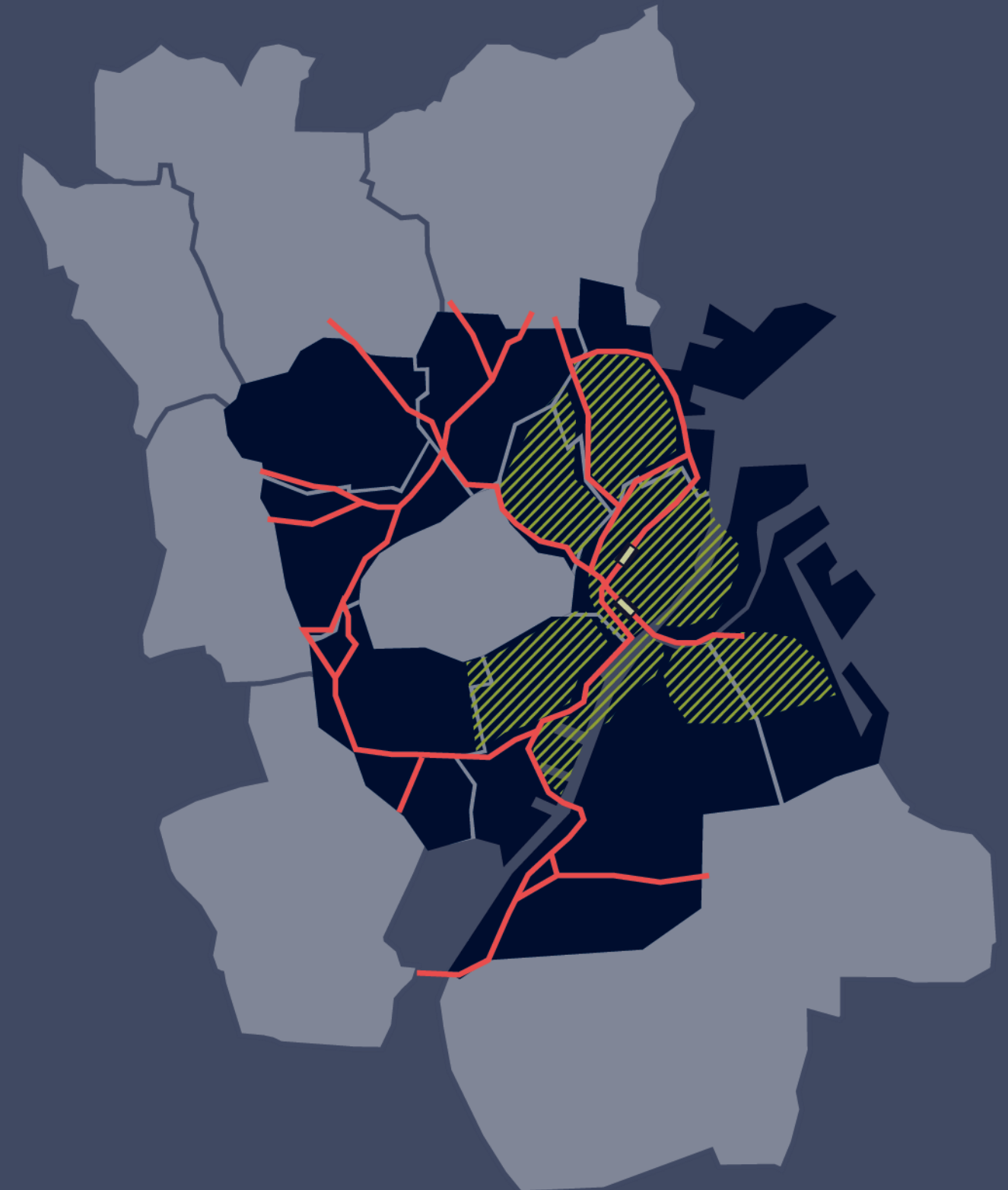
Initiativer

Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

-35%

Biltrafik i Indre By og brokvartererne

- Etablering af seks trafikøer
- Etablering af grønne trafikveje
- Omprioritering af udvalgte flersporede regionale veje og fordelingsgader
- Nedlæggelse af parkeringspladser (20% færre offentlige P-pladser på overfladen).



Trafikale effekter

Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

		Indre By og brokvarterne	Københavns Kommune	Hovedstads- området
Ændring for bil- og tung trafik (vognkilometer)	Personbil	-35%	-15%	-1%
	Varebil	+1%	+12%	+4,5%
	Lastbil	+0,3%	+7%	+2%
Ændring i mobilitet (Personkilometer)	Motorkøretøj	-	-9%	0%
	Cykel	-	+11%	+7%
	Kollektiv trafik	-	+2,5%	+1,3%

CO₂ effekt

Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

-46.000

Indre By &
brokvartererne

-28.000

København

+4.700

Hovedstadsområdet
i alt

Andre effekter

Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

Fald i trafikstøj & luftforurening

...i Indre By og brokvartererne.
Størst i Indre By.

Øget trafik-sikkerhed & tryghed

- Trafiksikkerheden og trygheden kan forbedres generelt.
- Initiativerne kan reducere antallet af personskadeulykker med mellem 140-212 (i forhold til 684) for en 5-årig periode efter initiativerne er implementeret.

230.000 m² frigjort areal

Initiativerne frigør op til 230.000 m² vejareal i Indre By og brokvartererne. Det svarer til ca. 2,5 gange Tivolis areal - som kan anvendes til pladsbesparende transportformer, klimatilpasning, byrumsforbedringer mm.

Detailhandel

Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

Indre By & brokvartererne

Marginalt positive effekter for omsætningen

Restauranter & caféer

Positive effekter

Butikstyper med et mere regionalt opland

(fx specialmøbler eller musikinstrumenter)
Får formentlig en omsætningsnedgang

Tidsplan

TMU forelægges analyserne

(ØU 11/5 og BR 20/5)

26. april

Tilbud om teknisk gennemgang af analyserne for de politiske partier i perioden 19. april -7. maj 2021

Samlet notat med svar på spørgsmål fra den politiske behandling samt fra de tekniske gennemgange for partierne

Medio juni

Notat med svar på spørgsmål sendes til orientering til partierne forud for behandling af tillæg til Roadmap

TMU beslutning vedr. niveau for Co2 reduktion fra vejtrafikken i tillæg til Roadmap 2021-2025

(ØU 10/8 og BR 19/8)

21. juni

Forberedelse af budgetnotater

Budget

Primo september

Beslutning om igangsætning af konkrete initiativer vil kunne træffes i forbindelse med budgetforhandlingerne

Igangsætning af initiativer

Forbehold

De trafikale effekter af initiativpakkerne er forbundet med en vis usikkerhed

Ingen trafikmodeller kan beskrive effekten af alle tiltag i analysen og en del af effekterne baseres på et **fagligt skøn**.

Usikkerhed ift. salg og ejerskab af **elbiler**, som derfor følger statens fremskrivning.

Ændring i **eksterne rammebetingelser**, fx den nationale aftale om Grøn omstilling af vejtransporten.