

# 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 CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafikken i København frem mod 2025 med henblik på at nå **målsætningen i klimaplanen** om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025.

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

# Fordeling af CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtrafikken i København i 2025

Grøn omstilling af trafikken

## Transportmiddel

22%  
Lastbiler

14%  
Varebiler

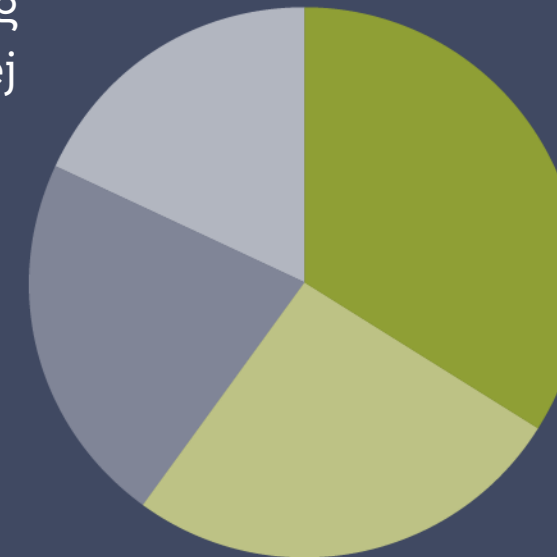


64%  
Personbiler

## Vejtype

18%  
Amager- og  
Øresundsmotorvej

22%  
Bydels-, strøg-  
og lokalgader



34%  
Øvrige  
regionale veje

26%  
Fordelingsgader

# Grundpakke

*Grøn omstilling af trafikken*

## Grønne trafikveje



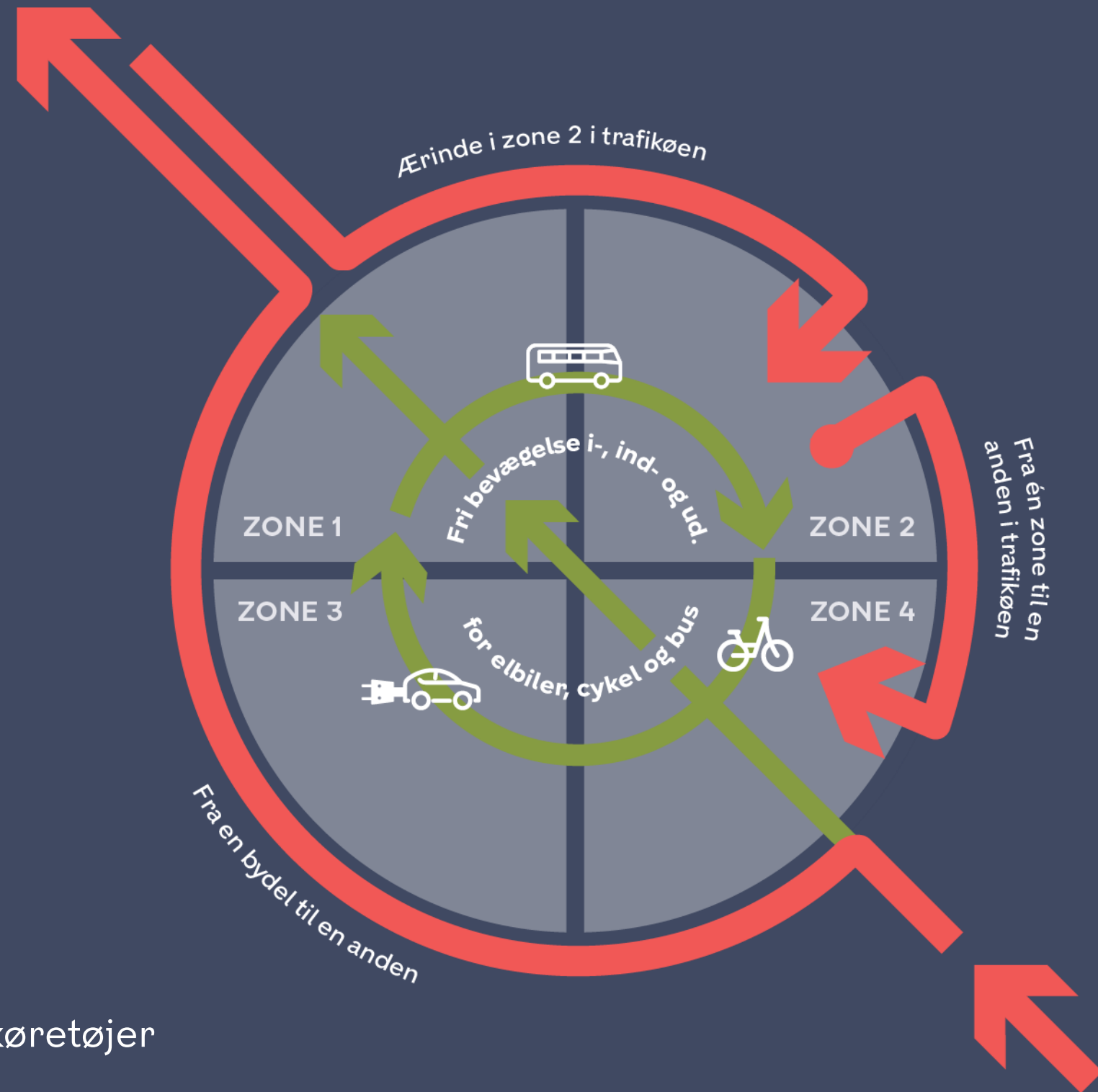
## Ikke-fysiske tiltag




## Trafikøer



# Trafikø



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

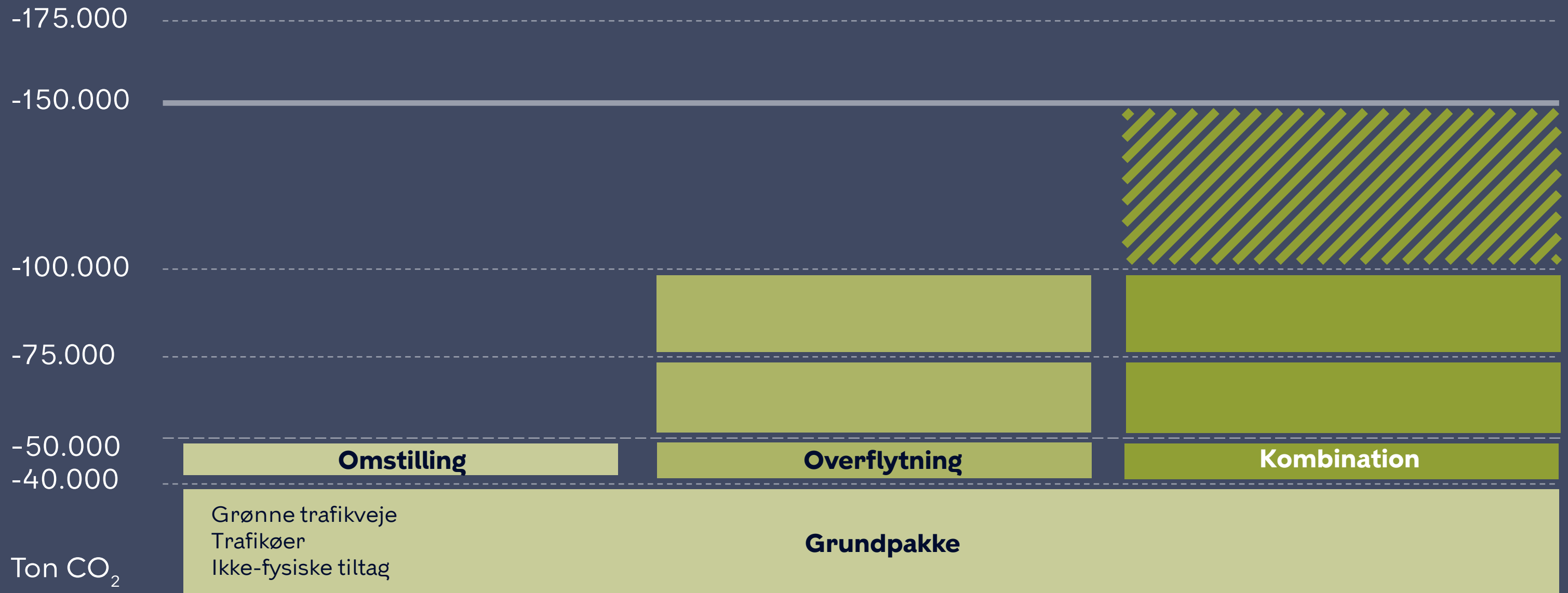


# Trafikøer og grønne trafikveje



# 3 initiativpakker



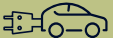



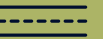







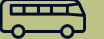















*Grøn omstilling af trafikken*





# 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	<b>P</b>						<b>P</b>	<b>P</b>
Nedsat hastighed								
<b>Ton CO<sub>2</sub> (grundpakke + initiativer)</b>	<b>-50.000</b>	<b>-50.000</b>	<b>-75.000</b>	<b>-100.000</b>	<b>-50.000</b>	<b>-75.000</b>	<b>-100.000</b>	<b>-150.000</b>

# Trafikale effekter i København

## Grøn omstilling af trafikken

Ton CO <sub>2</sub> reduktion		50.000	75.000	100.000
<b>Ændring i transportarbejdet</b>	Bil	-11%	-19%	-25%
	Cykel	+8%	+5%	+27%
	Kollektiv	+3%	+6%	+4%
<b>Trafikmængder på veje i København</b>		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
<b>Rejsetid i Københavns Kommune</b>	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 CO<sub>2</sub>-reduktion

**+ 7-10%**

50.000 ton CO<sub>2</sub>

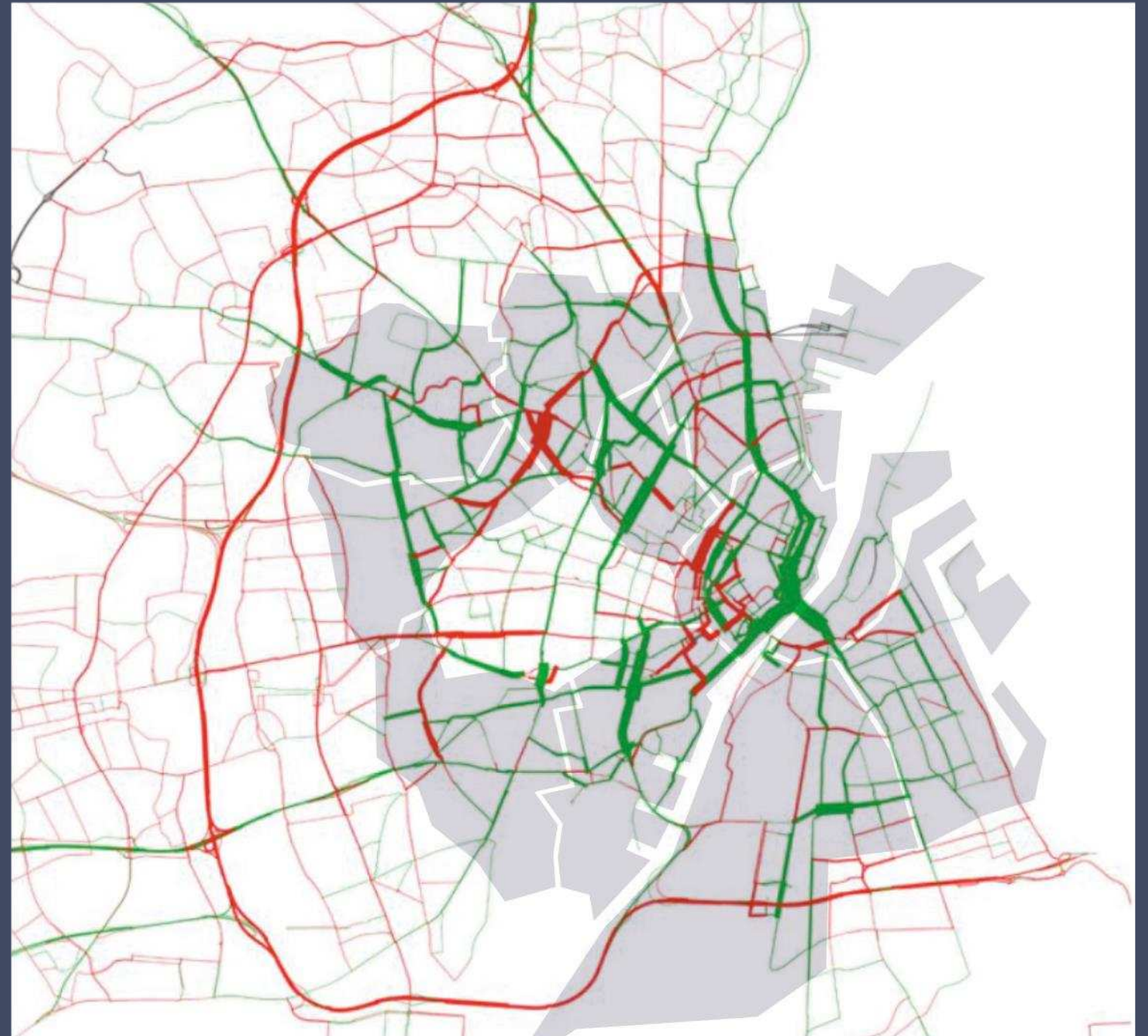
**+ 15-22%**

75.000 ton CO<sub>2</sub>

**+ 15-25%**

100.000 ton CO<sub>2</sub>

Kortet viser %-vis  
ændring i trafikken  
(50.000 ton CO<sub>2</sub> skalering)



# Effekt i forhold til CO<sub>2</sub>-udledning

*Grøn omstilling af trafikken*

CO<sub>2</sub>-reduktioner, ton pr år (ændring i %)

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

# Støj, luft & frigjort areal

*Grøn omstilling af trafikken*

## Trafikstøj

- Trafikstøjen falder i takt med initiativpakkerens 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 CO<sub>2</sub>-reduktion, jo større reduktion i luftforurening.

## Frigjort areal

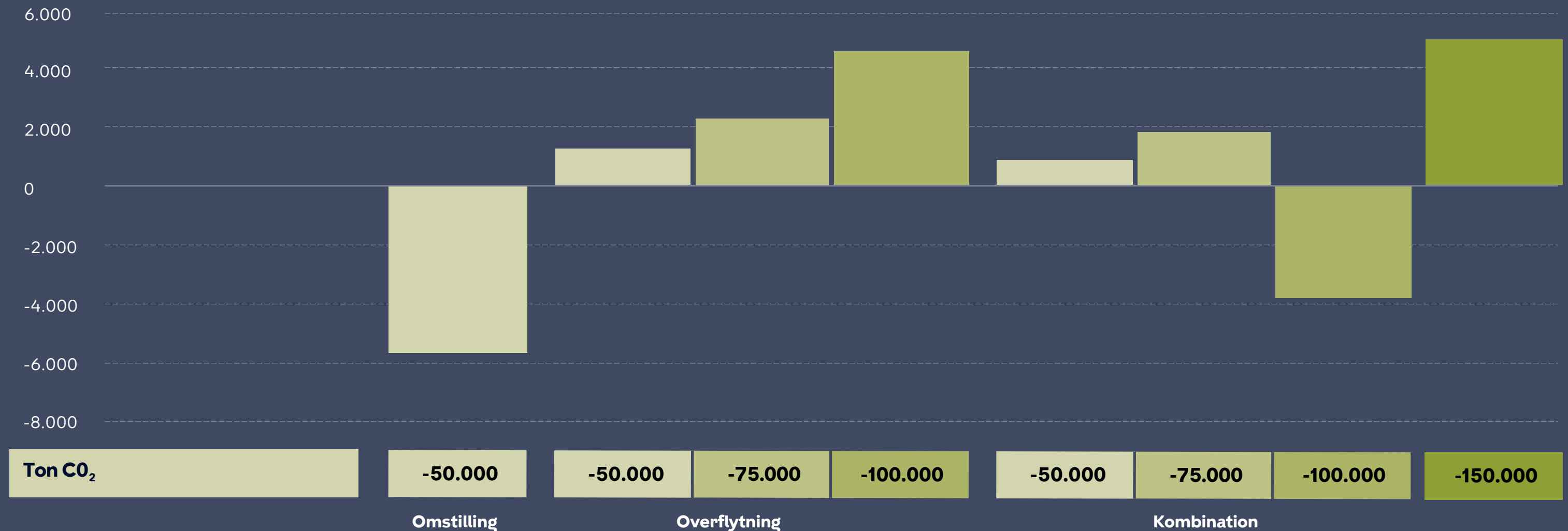
- Bedre byrum og forhold for grønne transportformer, klimatilpasning, affaldssortering mm.
- Det frigjorte areal vil være **140.000 - 1.365.000 m<sup>2</sup>**. Det svarer til 1,5-16 gange Tivolis areal.

# 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*

## CO<sub>2</sub>-reduktion 2025

Københavns  
Kommune

**-28.700**

ton pr. år

Nabokommuner

**+21.800**

ton pr. år



Udelukkende initiativer beregnet i OTM

# CO<sub>2</sub>-effekt af roadpricing

*Alternativt scenarie*

## CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> reduktion.

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

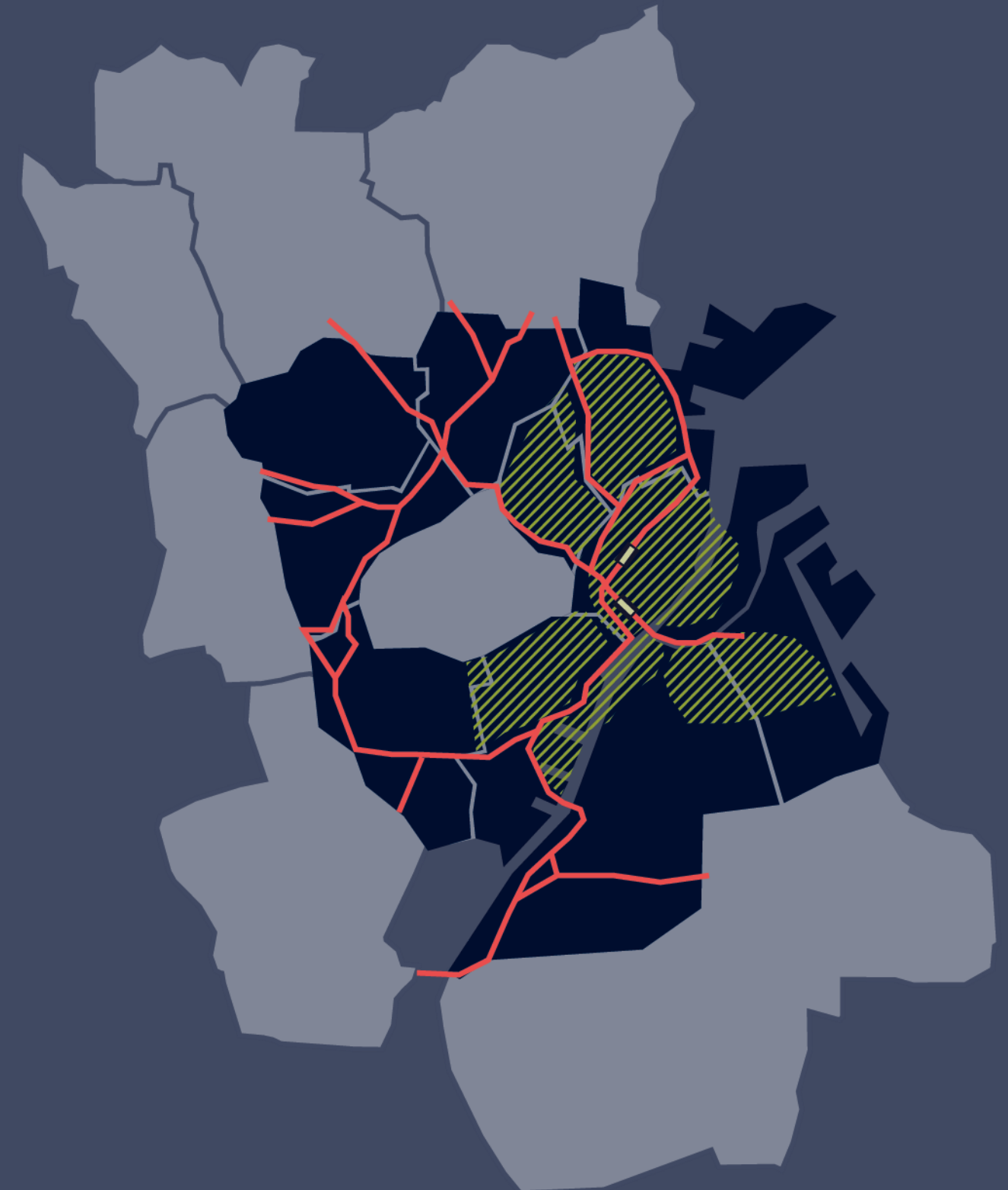
# Initiativer

*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
<b>Ændring for bil- og tung trafik</b> (vognkilometer)	Personbil	<b>-35%</b>	<b>-15%</b>	<b>-1%</b>
	Varebil	<b>+1%</b>	<b>+12%</b>	<b>+4,5%</b>
	Lastbil	<b>+0,3%</b>	<b>+7%</b>	<b>+2%</b>
<b>Ændring i mobilitet</b> (Personkilometer)	Motorkøretøj	-	<b>-9%</b>	<b>0%</b>
	Cykel	-	<b>+11%</b>	<b>+7%</b>
	Kollektiv trafik	-	<b>+2,5%</b>	<b>+1,3%</b>

# CO<sub>2</sub> 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 m<sup>2</sup> frigjort areal

Initiativerne frigør op til 230.000 m<sup>2</sup> 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.