

Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet

**Temamøde for Teknik- og Miljøudvalget og
Økonomiudvalget
Mandag d. 10. marts 2025**

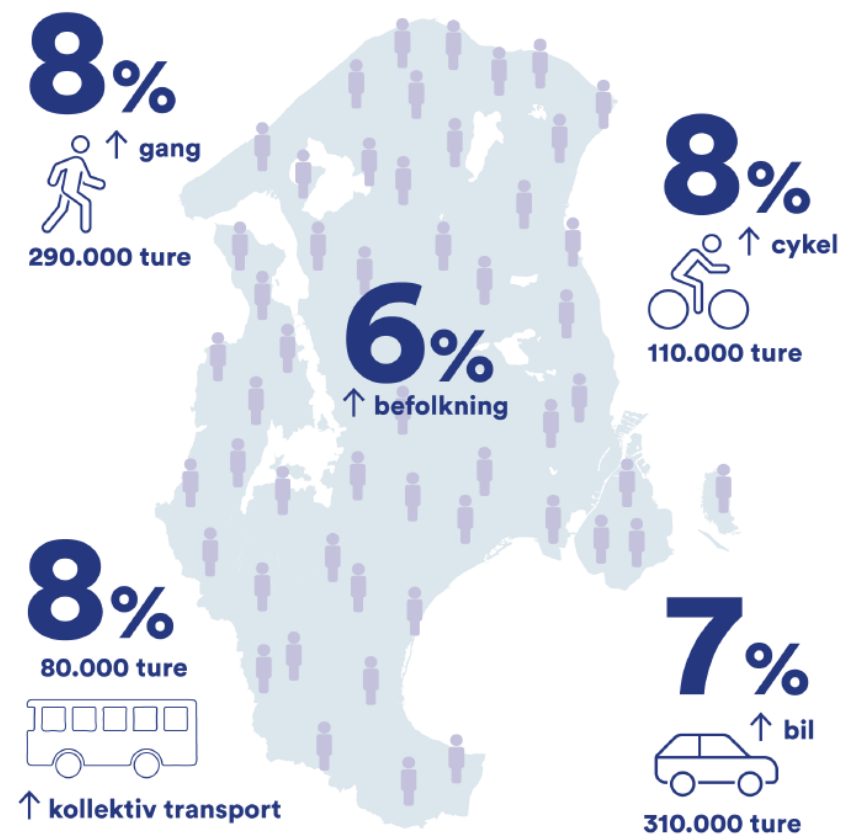


Dagsorden

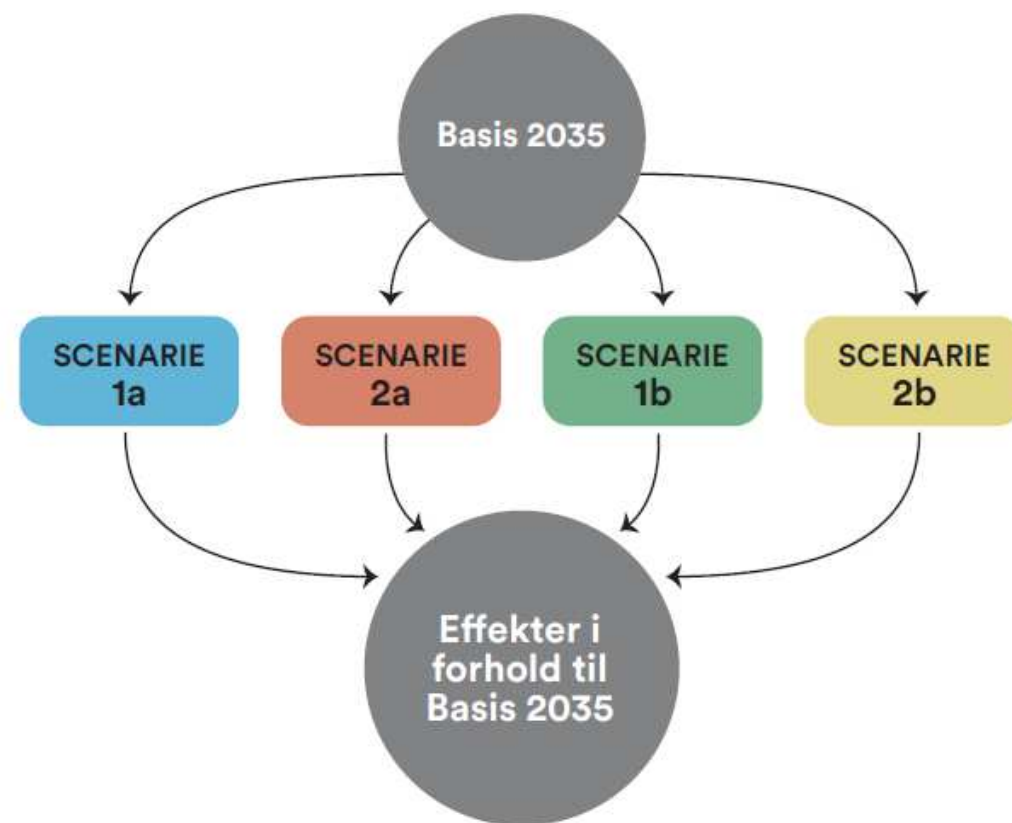
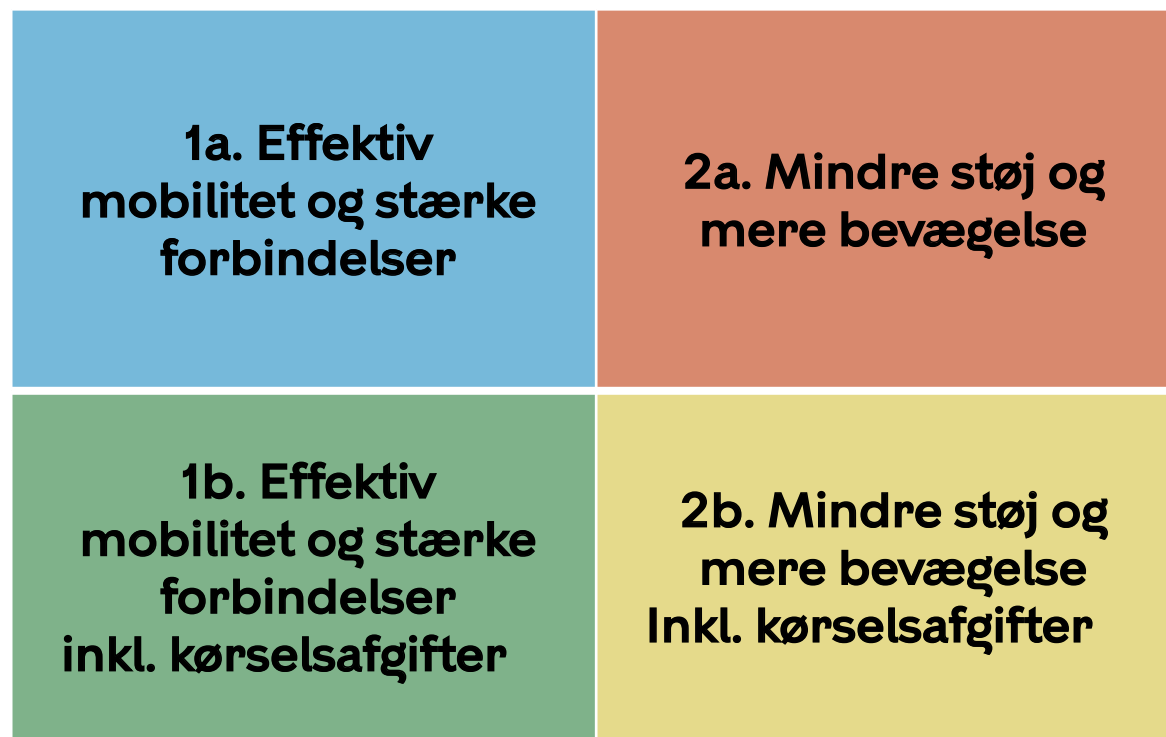
1. Baggrund og hovedresultater fra den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet med fokus på København v. Teknik- og Miljøforvaltningen
2. Orientering om det videre arbejde i KKR Hovedstaden med mobilitet og infrastruktur, herunder eventuelle nye forslag til VIP-projekter og efterfølgende drøftelse v. Økonomiforvaltningen
3. Præsentation af eksempler på indsatser, som kan igangsættes af/i Københavns Kommune på kort bane og efterfølgende drøftelse v. Teknik- og Miljøforvaltningen
4. Eventuelt

1) Baggrund og hovedresultater fra den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet med fokus på København

Fase 1: Udfordringsbilledet



Fase 2: Scenarier for mobiliteten i 2035



To hovedscenarier for 2035

Hovedscenarie 1a: Effektiv mobilitet og stærke forbindelser

- Massive investeringer i den kollektive transport for at skabe en stærk rygrad af kollektive trafikforbindelser med større kapacitet og bedre service
- Udbygning af Supercykelstinettet og styrket kobling mellem cyklen og den kollektive trafik
- Tilbyde flere mobilitetsmuligheder til borgerne med forbedret tilgængelighed til arbejdspladser, regionale rejsemål og hverdagsaktiviteter
- Sigter også på at reducere trængsel på vejnettet
- Anlægsinvesteringer på ca. 91 mia. kr.

-  S-togsdrift på Kystbanen fra Hellerup til Helsingør
-  S-togseksprestunnel fra Københavns Hovedbanegård til Hellerup via Rigshospitalet
-  S-togsforbindelse mellem Farum og Hillerød
-  Flere togafgange 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 supercykelstinettet
-  Cykelparkering ved superknodepunkter
-  Udbygning af Parkér & Rejs anlæg
-  Udbygning af Rute 16 mellem Frederiksværk og Hillerød

To hovedscenarier for 2035

Hovedscenarie 2a: 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
- Hastighedsnedsættelser på bynære motorveje og større kommuneveje af støjhensyn
- Hastighedsnedsættelser i byområder af hensyn til tryghed og trafiksikkerhed
- Udbygning af Supercykelstinettet og styrket kobling mellem cyklen og den kollektive trafik
- Anlægsinvesteringer på ca. 14 mia. kr.



S-togsdrift på Kystbanen fra Hellerup til Helsingør



Øget frekvens i aftentimer i Fjern- og Regionaltog



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



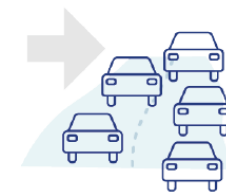
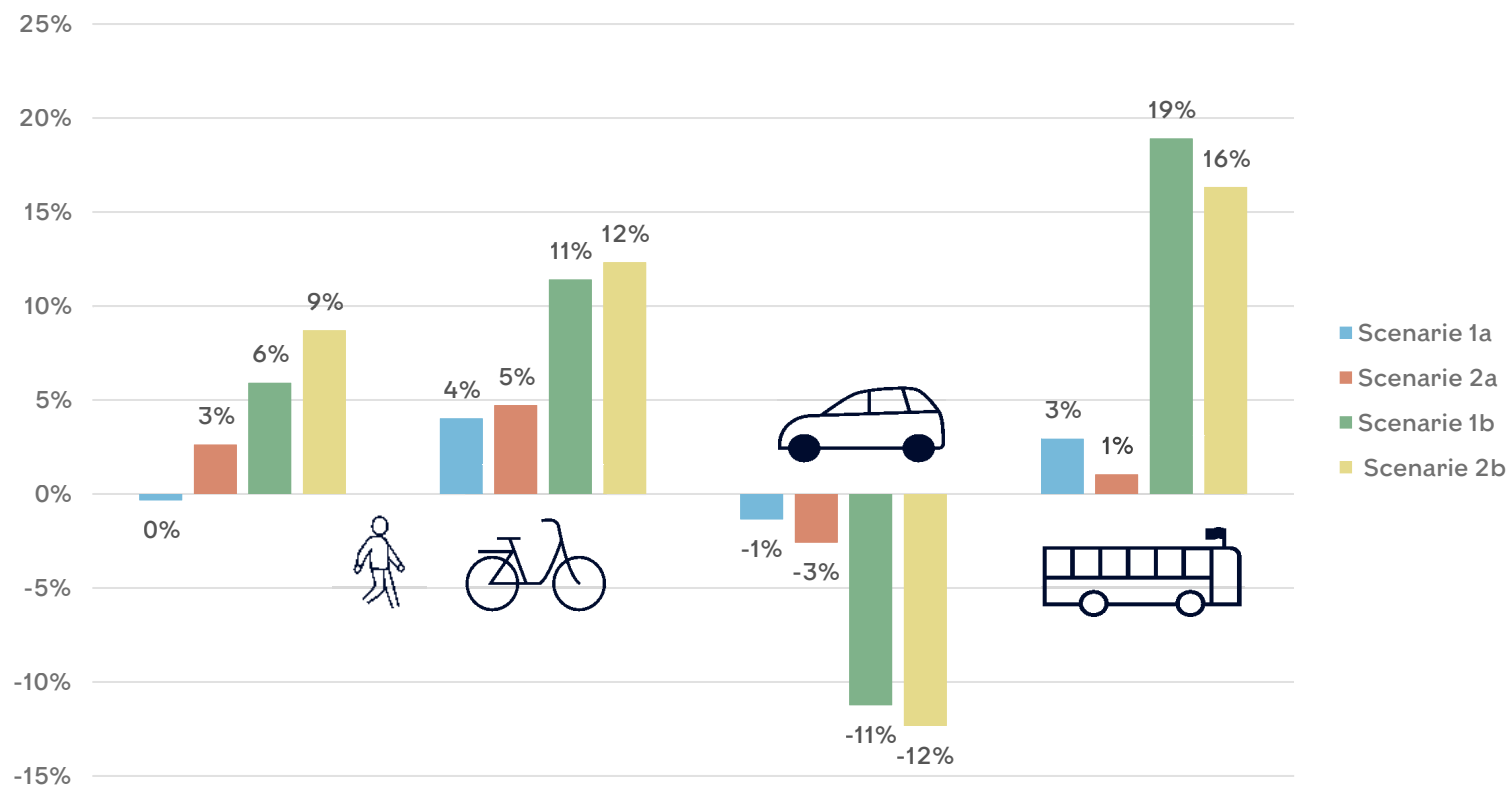
Hastighedsnedsættelse på de bynære motorveje



Udbygning af supercykelstinettet

Hovedresultater fra scenarieberegningerne

Ændring i antal ture pr hverdagsdøgn



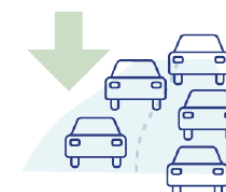
SCENARIE 1a

— mio.
timer i trængsel



SCENARIE 2a

+0,9 mio.
timer i trængsel



SCENARIE 1b

-3,4 mio.
timer i trængsel



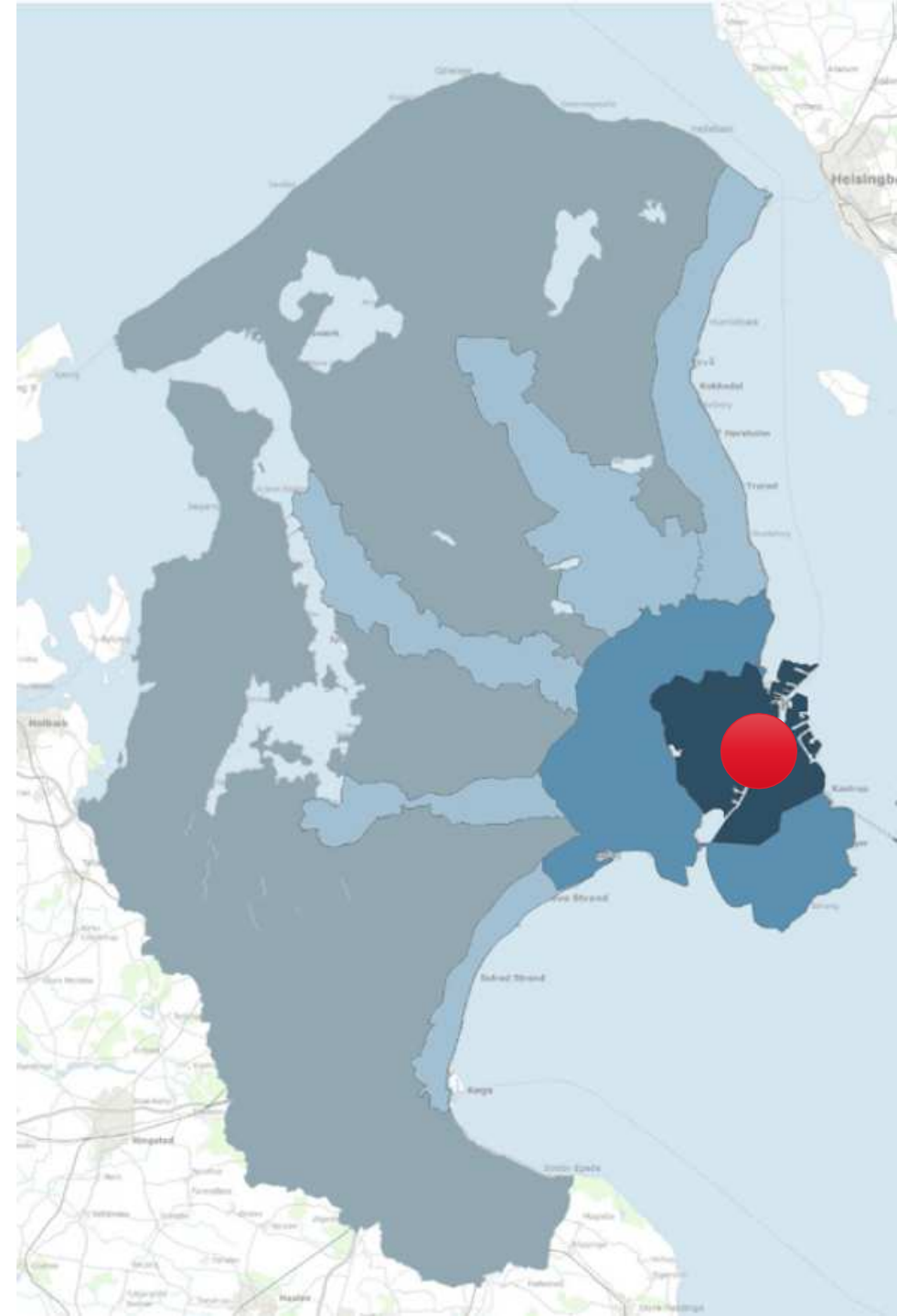
SCENARIE 2b

-2,7 mio.
timer i trængsel

Interne ture i centralkommunerne

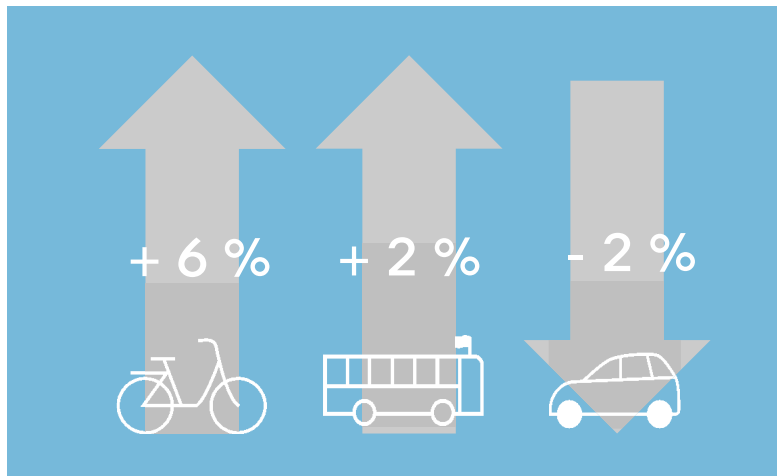
Effekt på interne ture i centralkommunerne

SCENARIO				
1a	-1%	+4%	-1%	+2%
2a	0%	+4%	-1%	+0%
1b	+5%	+11%	-18%	+12%
2b	+5%	+11%	-18%	+10%

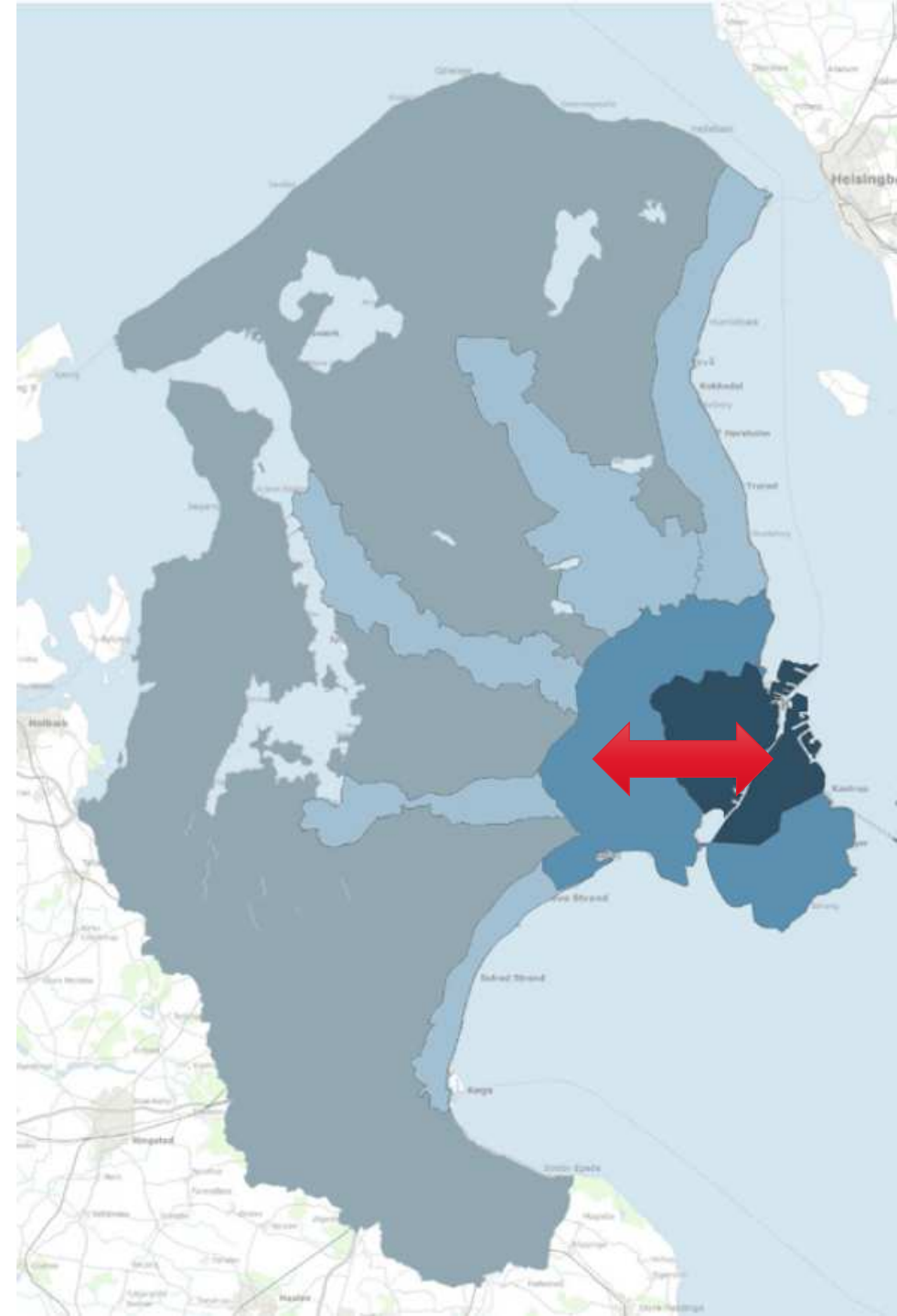
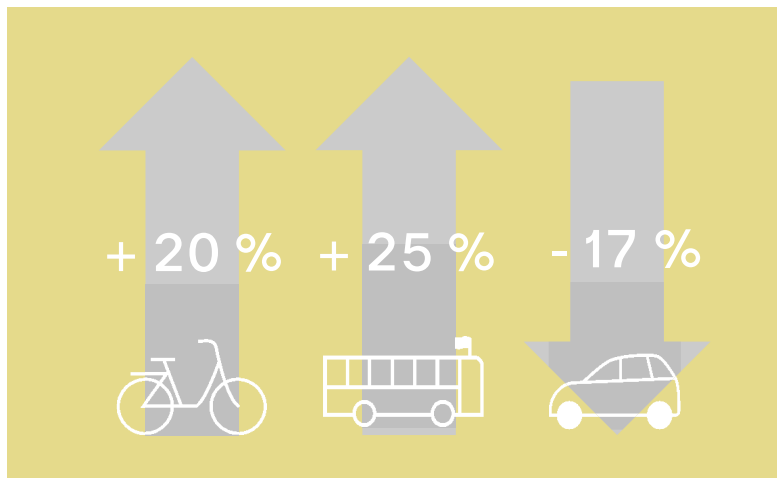


Centralkommuner - Ringbyen

1a

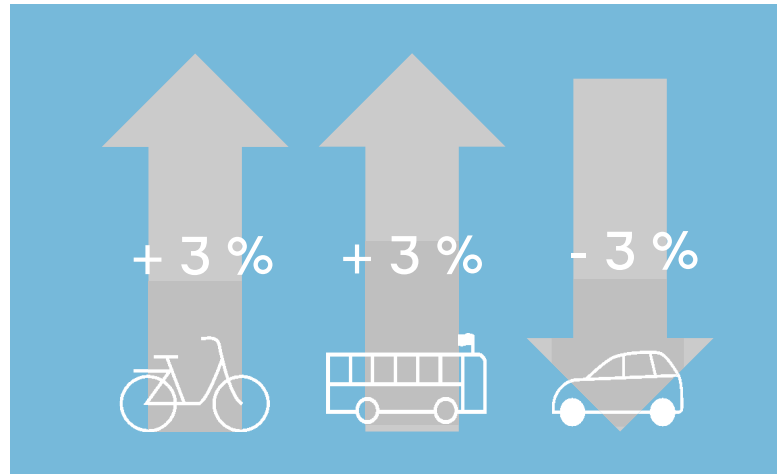


2b

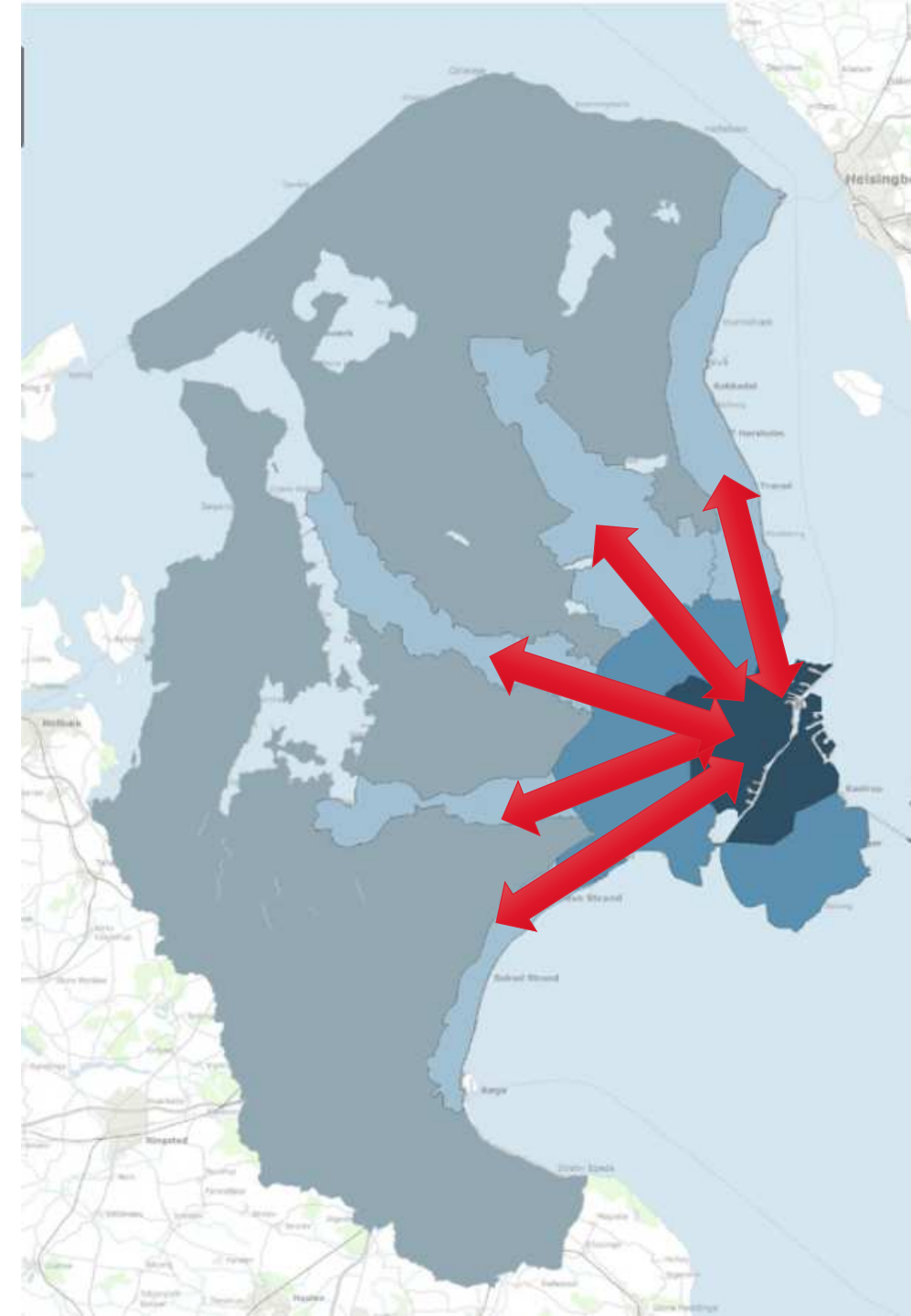
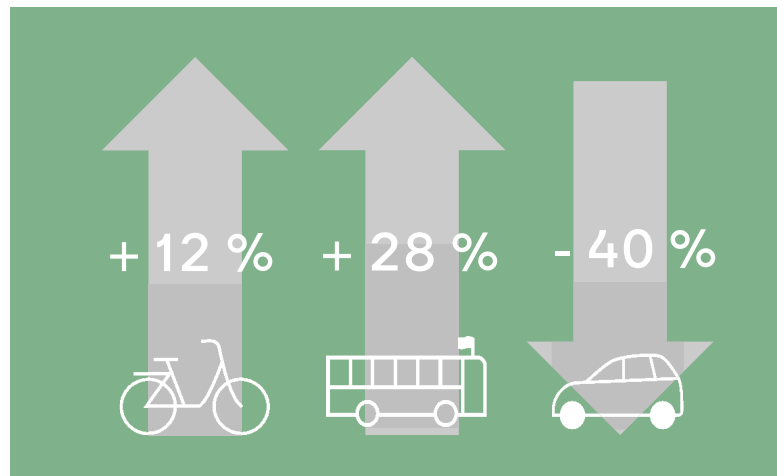


Centralkommuner - byfingre

1a



1b



Scenariernes samfundsøkonomiske effekt



Scenarie 1a

-45



Scenarie 1b

83



Scenarie 2a

-128



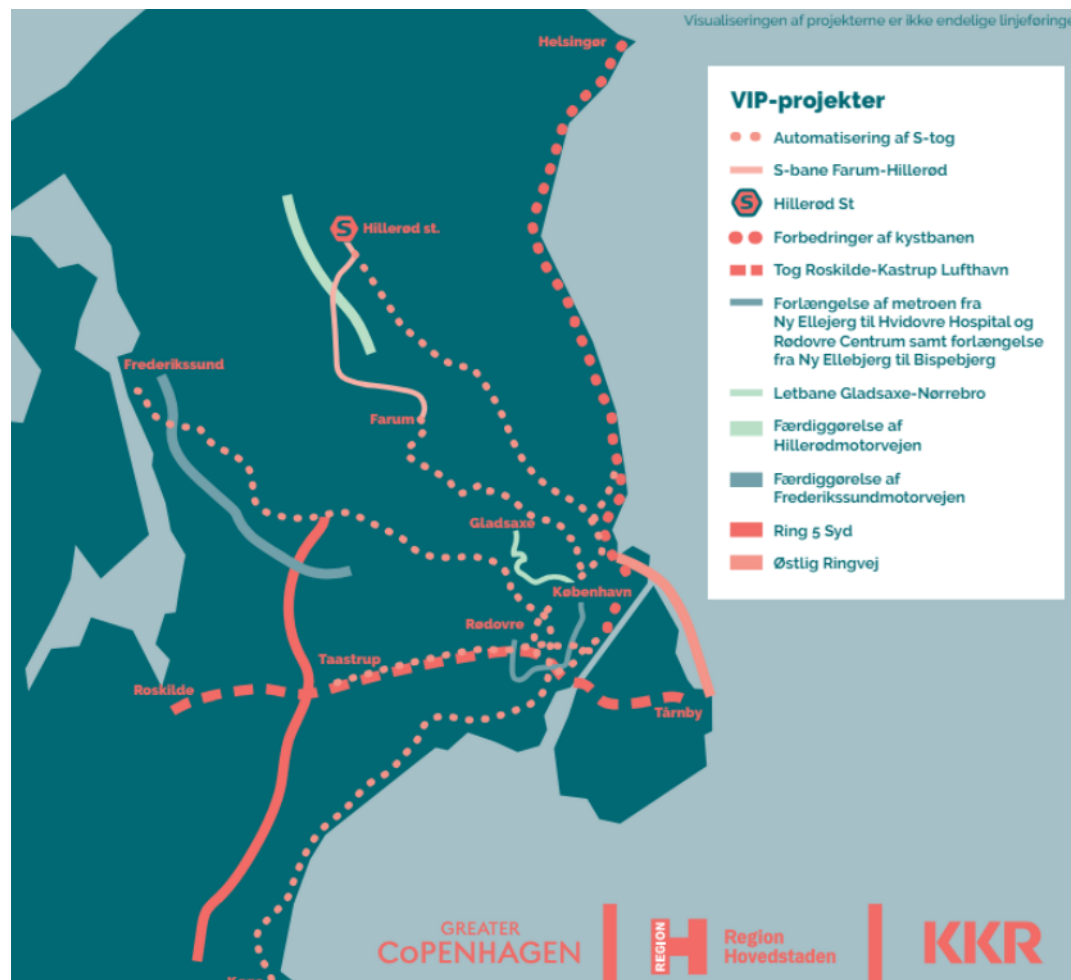
Scenarie 2b

-2

Det videre arbejde i KKR Hovedstaden med mobilitet og infrastruktur, herunder eventuelle nye forslag til VIP-projekter

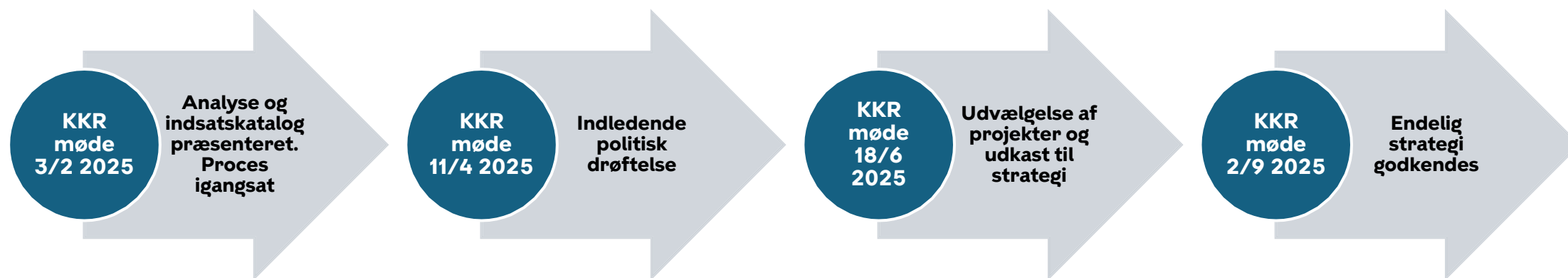
Plandirektør Nanna Westerby Jensen, Økonomiforvaltningen

Nuværende VIP-projekter



- Færdiggørelse af Frederikssunds- og Hillerød motorvejene
 - Forbedringer af Kystbanen
 - Ring 5 syd – motorvejsforbindelse fra Frederikssundsvej til Køge
 - Automatisering af S-tog
 - Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro
 - Østlig ringvej øst om Prøvestenen til lufthavnen
 - Direkte togforbindelse fra Roskilde til Kastrup lufthavn
- +
- Ombygning af Hillerød Station
 - Forlængelse af metroen (Ny Ellebjerg til Hvidovre Hospital og videre til Rødovre Centrum samt fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg)
 - Forlængelse af S-banen fra Farum til Hillerød

KKR Hovedstadens tidsplan for Mobilitets- og infrastrukturstrategi og nye VIP-projekter i hovedstadsområdet



I Kommuneplan 2024 indgår flere elementer, der er relevante ift. infrastrukturprioriteter i KKR Hovedstaden

- Nationale kørselsafgifter og parkér og rejs-anlæg i omegnskommuner
- Gode muligheder for delebiler og -cykler ved endestationer på knudepunkter for den kollektive trafik
- Cykelparkering mv. ved knudepunkter
- Statslig finansiering til yderligere investeringer i cykelinfrastruktur
- Mere metro, herunder til hospitaler

➤ **Nationale kørselsafgifter og parker og rejs-anlæg i omegnskommuner**

- *"Ligesom Trængselskommissionen, Produktivitetskommissionen og Det Økonomiske Råd finder Københavns Kommune, at nationale kørselsafgifter i form af roadpricing kan bidrage til at mindske trængsel. Midlerne herfra bør tilbage investeres i mobilitetsløsninger for hovedstadsområdet. Tilsvarende kan ny lovgivning skabe incitament til en parkeringsinfrastruktur, som kan mindske trængslen, fx i form af 'parker og rejs' -anlæg i omegnskommunerne for at få flere bilister til at benytte kollektiv transport som transportmiddel."*

➤ **Gode muligheder for delebiler og -cykler ved endestationer på knudepunkter for den kollektive trafik**

- *" Ved endestationer på knudepunkter for den kollektive trafik ser kommunen gerne, at der skabes gode muligheder for flere delebiler og delecykler. "*

➤ **Cykelparkering mv. ved knudepunkter**

- *"Stationer og trafikale knudepunkter (steder med adgang til flere transportformer) skal udvikles og kombineres med andre services og funktioner for brugerne, hvor der eksempelvis bør etableres fælles plads til el-delebiler og attraktiv cykelparkering. "*

➤ **Statslig finansiering til yderligere investeringer i cykelinfrastruktur**

- *" Nationale puljer til udbygning af cykelinfrastruktur er vigtige for at udbrede cyklismen og bl.a. udbygge Supercykelstinetværket i hovedstadsområdet."*

➤ **Mere metro, herunder til hospitaler**

- *"Den næste metrolinje skal sikre metro til de dele af Amager, der mangler, og fremtidssikre metroen med ekstra kapacitet under havnesnittet. Og så vil Københavns Kommune arbejde for at sikre metro til de dele af København, der mangler. Det gælder Rigshospitalet, Brønshøj og Bispebjerg samt til hospitalerne i Herlev og Hvidovre."*

3) Indsatser som kan igangsættes af og i Københavns Kommune på den korte bane



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

Effektvurdering

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.



Samfundsekonomi

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.

Følgende ruter er finansieret:

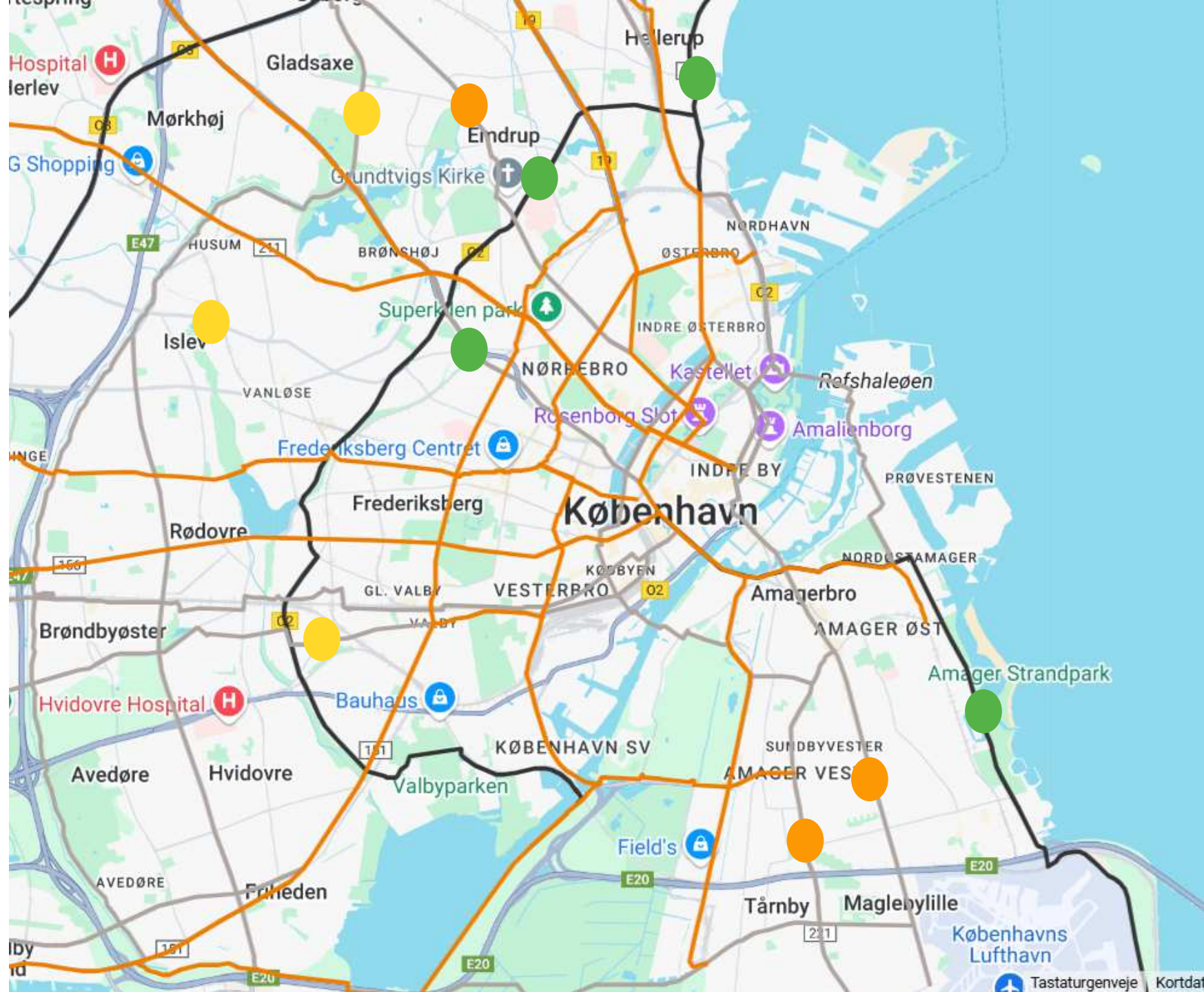
- Kystbaneruten
- Lufthavnsruten
- Ring 2-ruten
- Farumruten (etape 3)

Forvaltningens anbefalinger til supercykelstiruter, der kan søges cykelpuljemidler til i år:

- Ballerupruten
- Vallensbækruten
- Buddingeruten

Øvrige ruter som forvaltningen anbefaler at prioritere:

- Tårnbyruten
- Dragørruten
- Bagsvædruten



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 cykelstativerne, 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.

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.



Effektvurdering

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.

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 togafgange mellem Roskilde og Lufthavnen | s. 14 |
| 9 | Flere regionaltogetsafgange i aftentimerne | 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–Helsinge | 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 supercykelstinettet | 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 |

Nuværende VIP-projekt

Kommuneplan 2024