

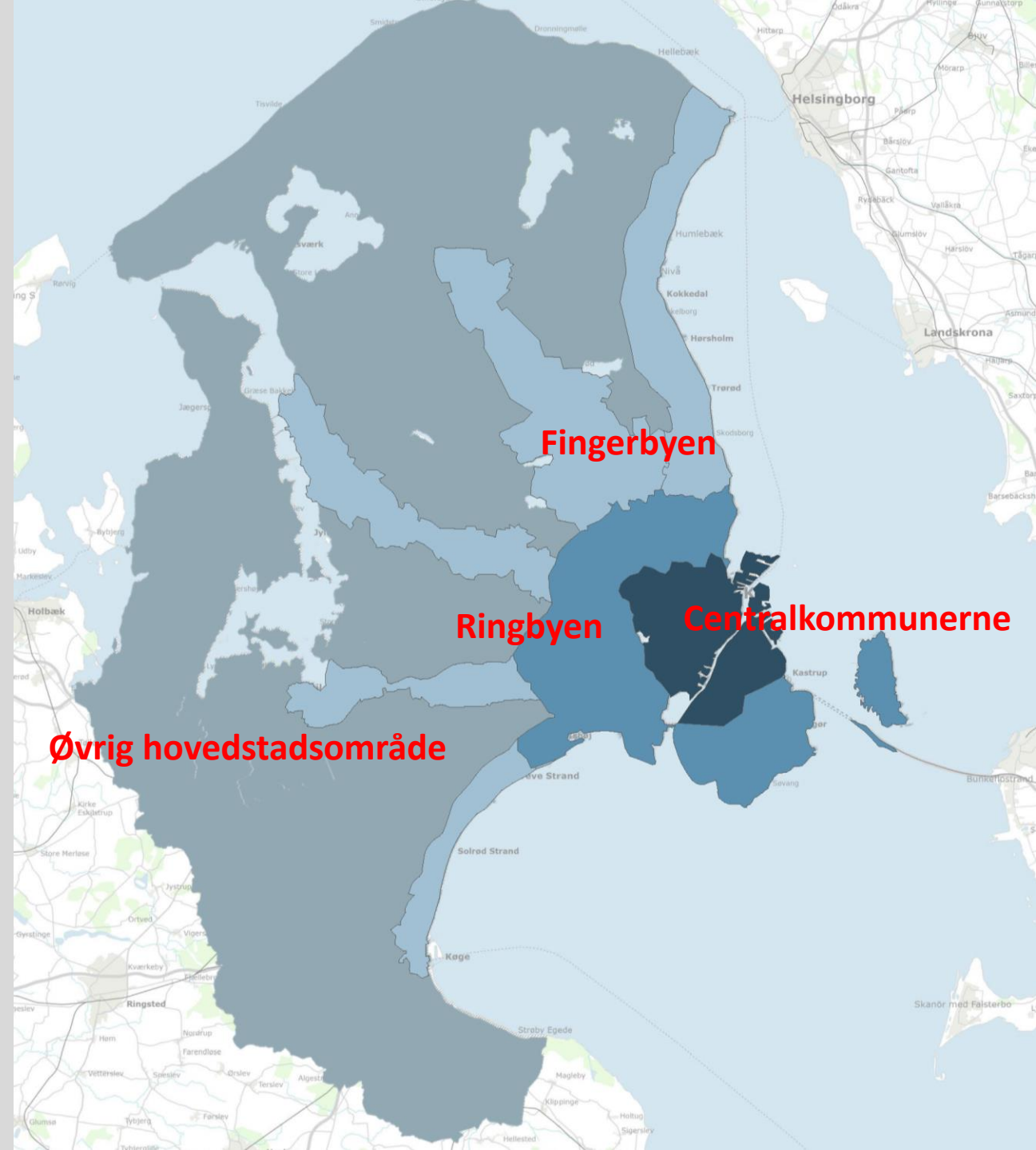
KKR – April 2024

Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet

Fase 1 – Kortlægning og beskrivelse af udfordringer og potentialer

Mobilitetsanalysen

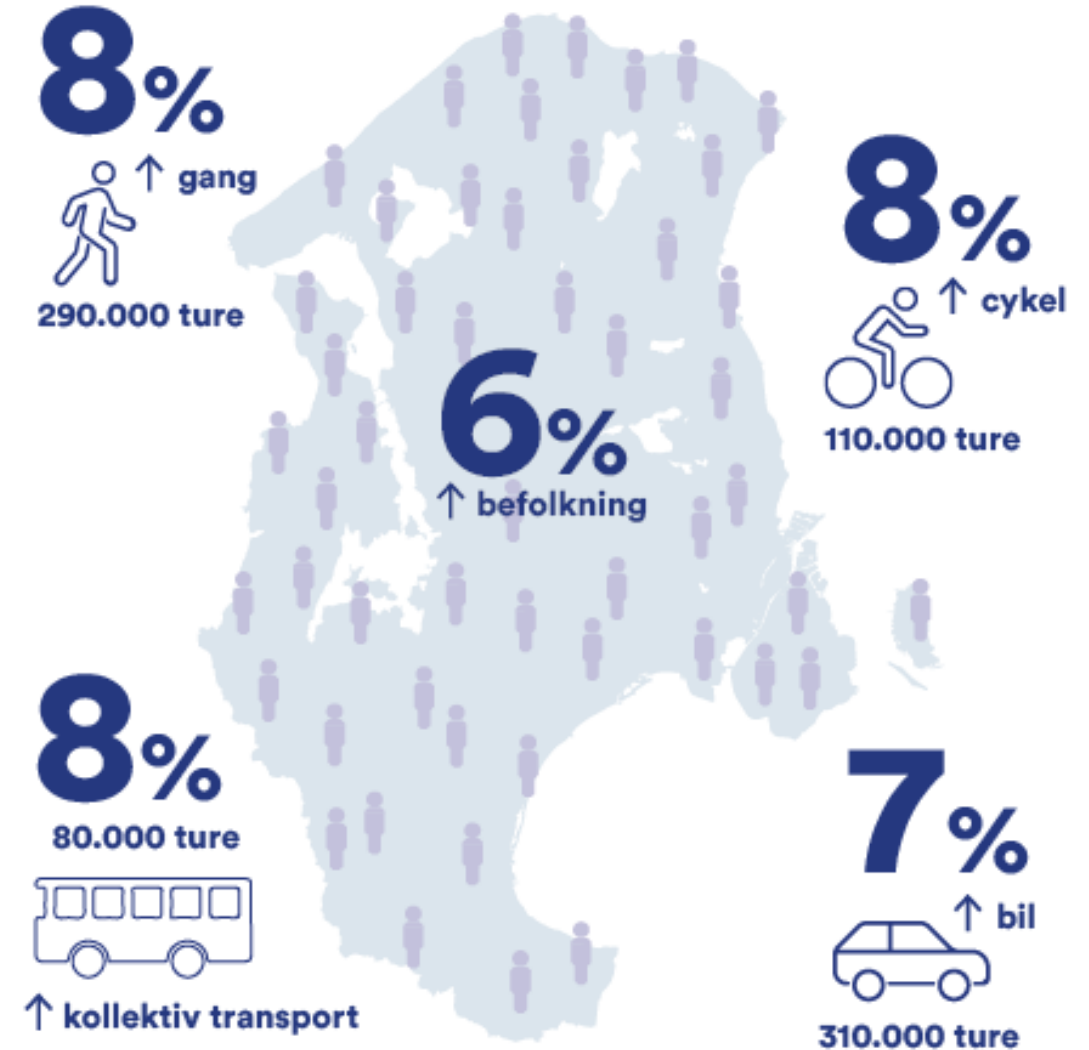
- Kortlægning af transport og mobilitet i hovedstadsområdet frem mod 2035
- København Kommunes trafikmodel COMPASS er omdrejningspunkt for analysen
- Forudsætninger for udviklingen
- De forskellige geografier i hovedstadsområdet
- Udfordringer i forhold til visionen



800.000 flere daglige ture i 2035

.. heraf 310.000 flere bilture

- Befolkningsvækst, økonomisk udvikling og udbygningen af infrastrukturen fører til flere ture
- Størst er befolkningsvæksten i Centrankommunerne og Ringbyen og mindst i det øvrige hovedstadsområde
- Stort set den samme vækst på tværs af transportformerne

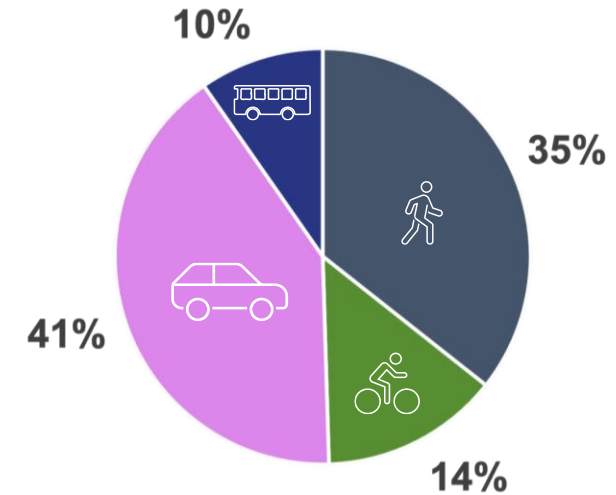


Transportmønstre i 2035

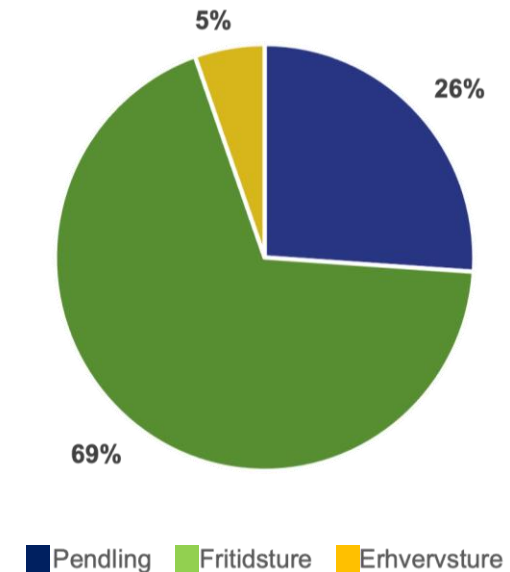
..biltrafik udgør 41% af alle ture

- Gang og cykel benyttes på halvdelen af alle ture - Den kollektive trafik på hver 10. tur
- Transportmiddelfordelingen er den samme som i 2025
- I 2035 står fritidsture for 69 % af alle de daglige ture
- Andelen af fritidsture på cykel og særligt kollektiv transport er markant lavere end for pendlerture
- Fritidsturene er generelt kortere end pendlerturene, hvorfor der også vil ses mange korte bilture

Transportmiddelfordeling



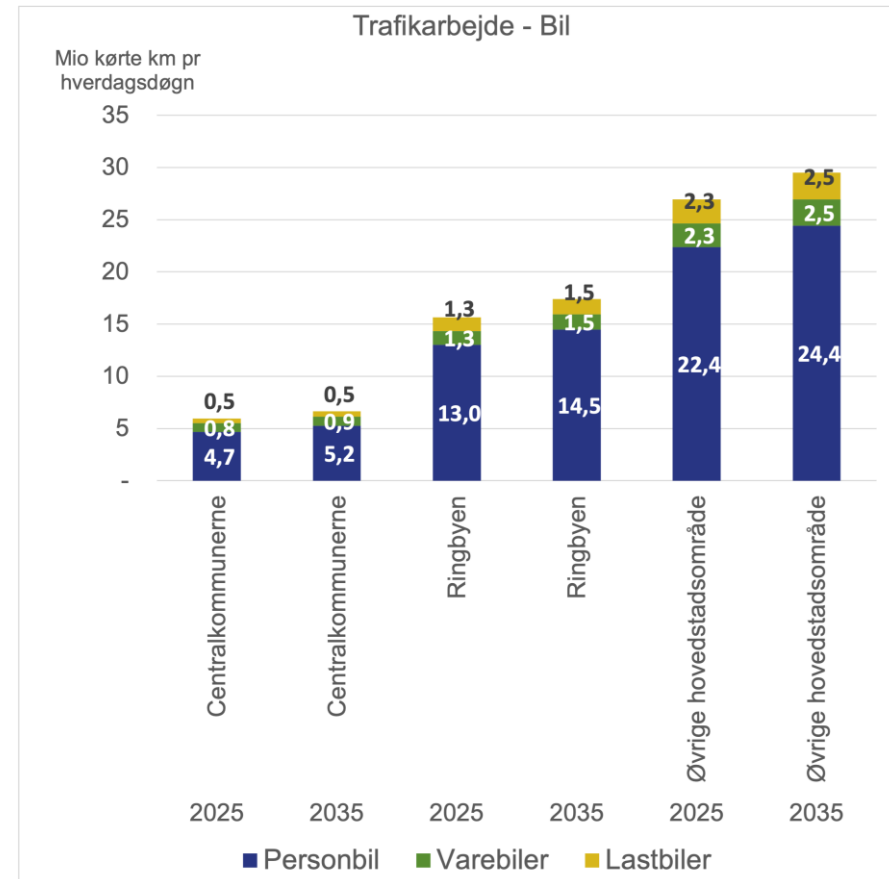
Turformål



Stigende bilejerskab – flere bilkm

..stadig mange korte bilture i 2035

- Bilejerskabet (antallet af biler pr 1.000 indbyggere) stiger med 3% frem mod 2035
- Den forventede vækst i de daglige ture vil øge presset på vejnettet. Der køres mellem 9 % og 12 % flere km i de forskellige geografier
- Mange korte bilture

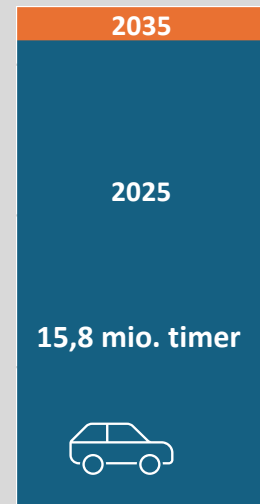


Trængslen stiger på vejene

.. det påvirker også bustrafikken

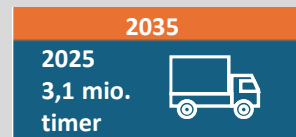
- Trængslen stige frem mod 2035 grundet flere personbilture og vækst i vare- og lastbiltrafikken
- Strækninger – især på motorvejsnettet, med kapacitetsudnyttelsen i myldretiden over 100 %
- Et yderligere samfundsøkonomisk tidstab som følge af trængsel på vejnettet på 1,1 mia. kr. per år

16,9 mio. timer

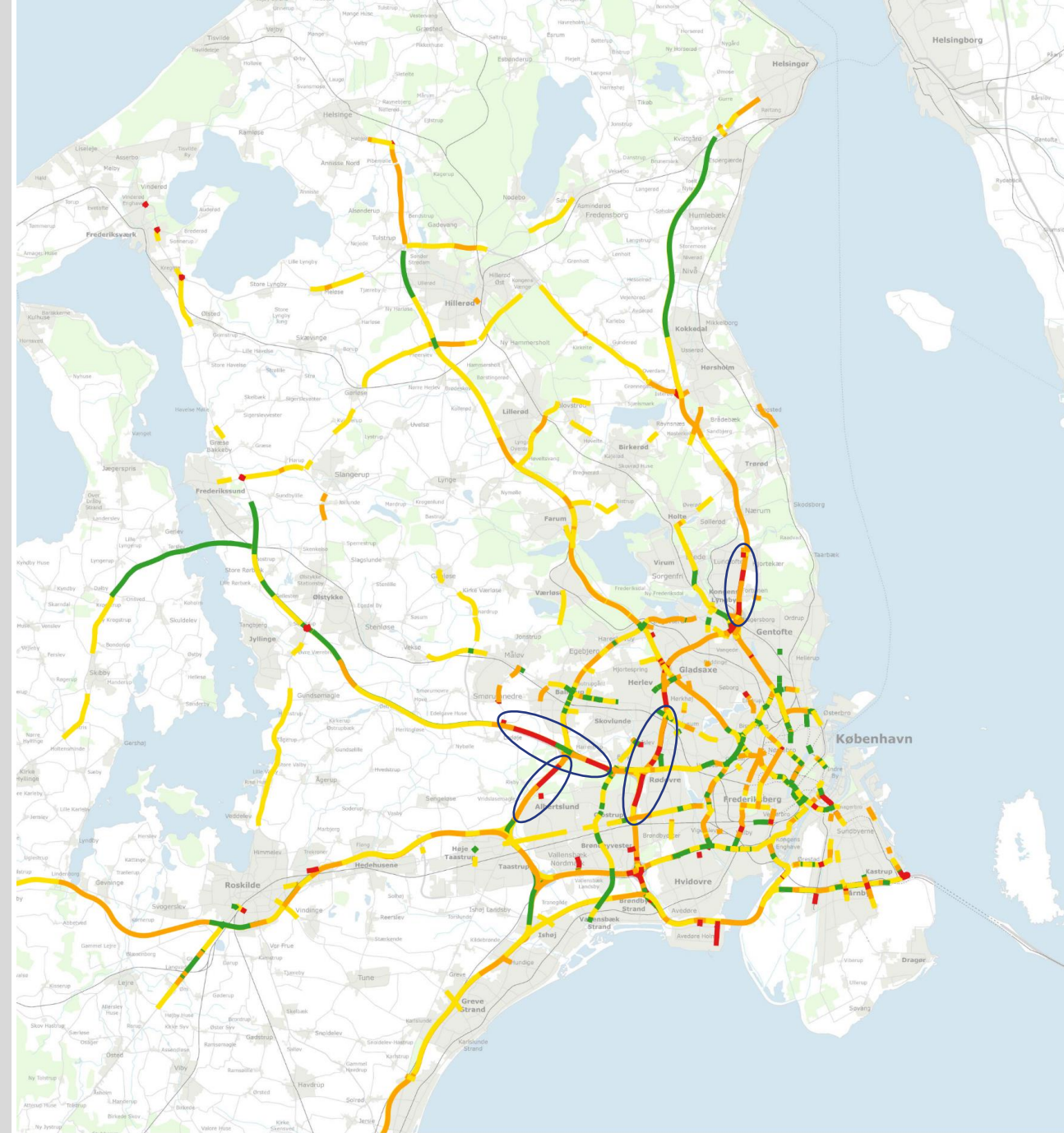


← 1,1 mio. flere timer i trængsel

4,2 mio. timer



← 1,2 mio. flere timer i trængsel



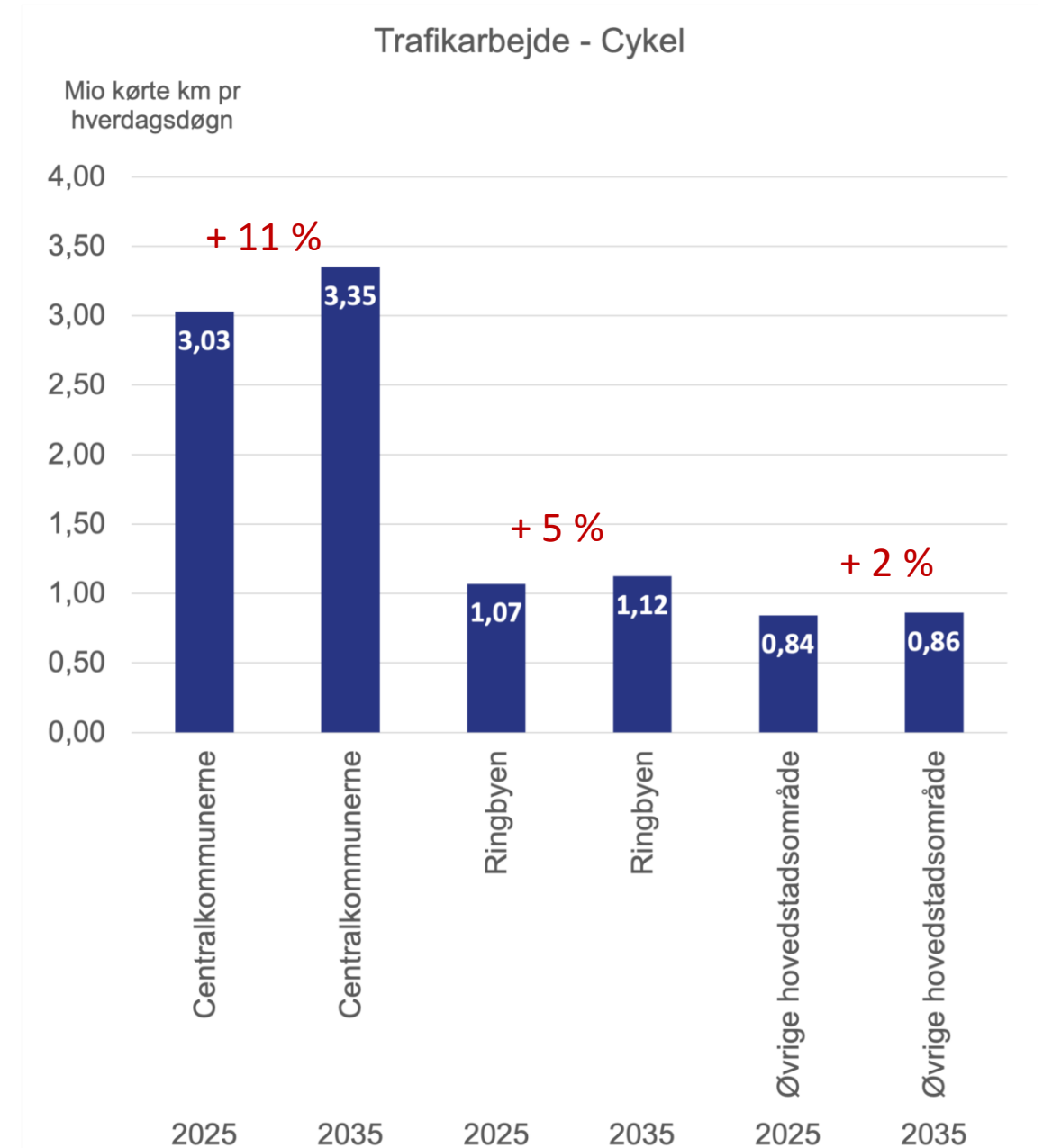
Belastningsgrader 2035 - Morgenmyldretid

0 10 20 km

Cykeltrafikken mister terræn

... udenfor centralkommunerne

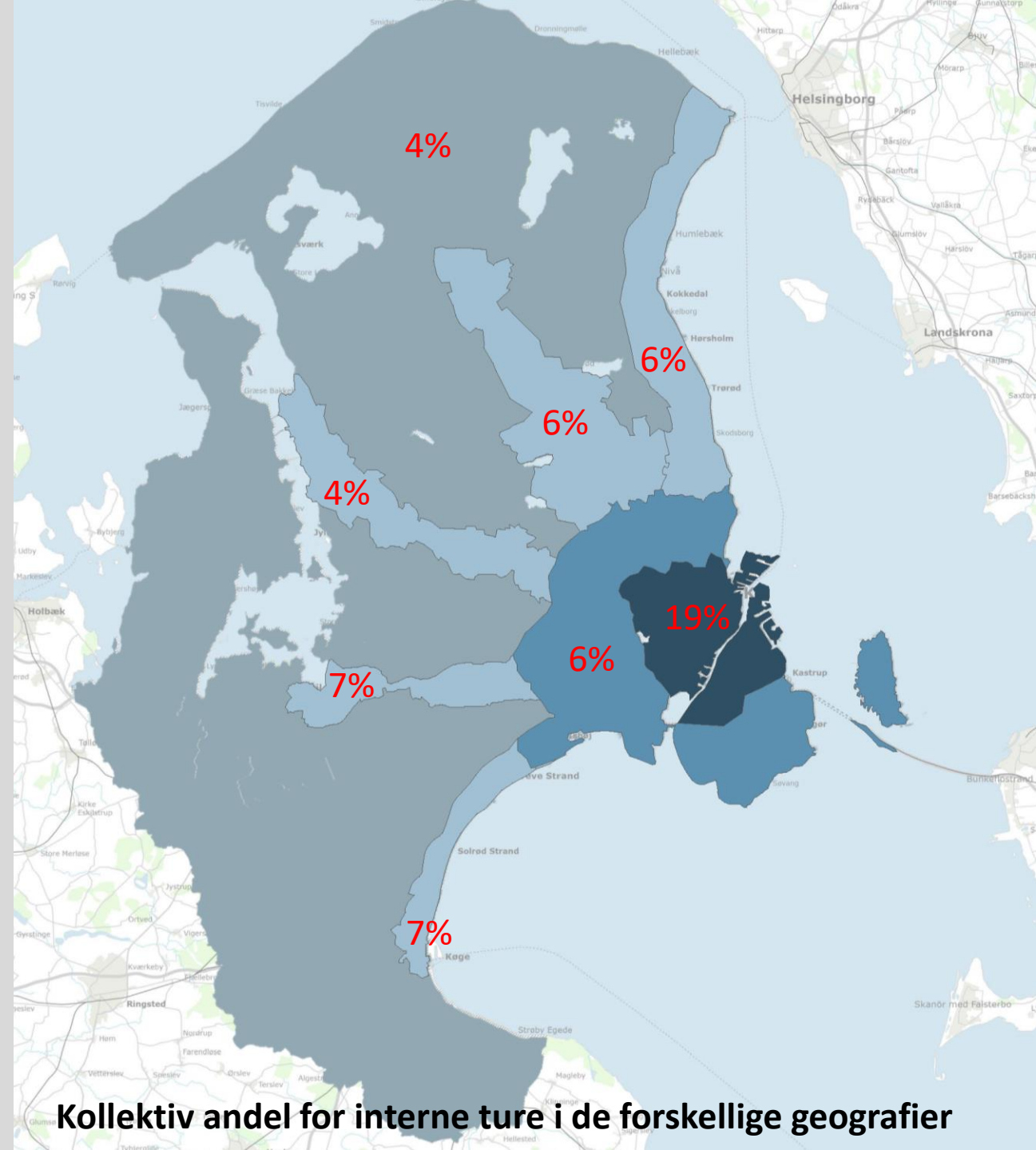
- I 2035 vil der dagligt blive cyklet ca. 5,3 mio. km på vej- og stinettet i hovedstadsområdet
- I Centralkommunerne er stigningen markant, men i Ringbyen og det Øvrige hovedstadsområde mister cykeltrafikken terræn til øvrige transportmidler



Den kollektive transport

...udfylder en vigtig rolle men står svagere uden for Centrankommunerne

- 11 % flere togpassagerer i 2035 - Især metro og S-tog tiltrækker flere passagerer
- Høj kollektiv andel internt i Centrankommunerne – markant lavere udenfor
- Hver anden tur mellem Centrankommunerne og de 5 byfingre er med kollektiv trafik
- For rejser på tværs i regionen dominerer bilen

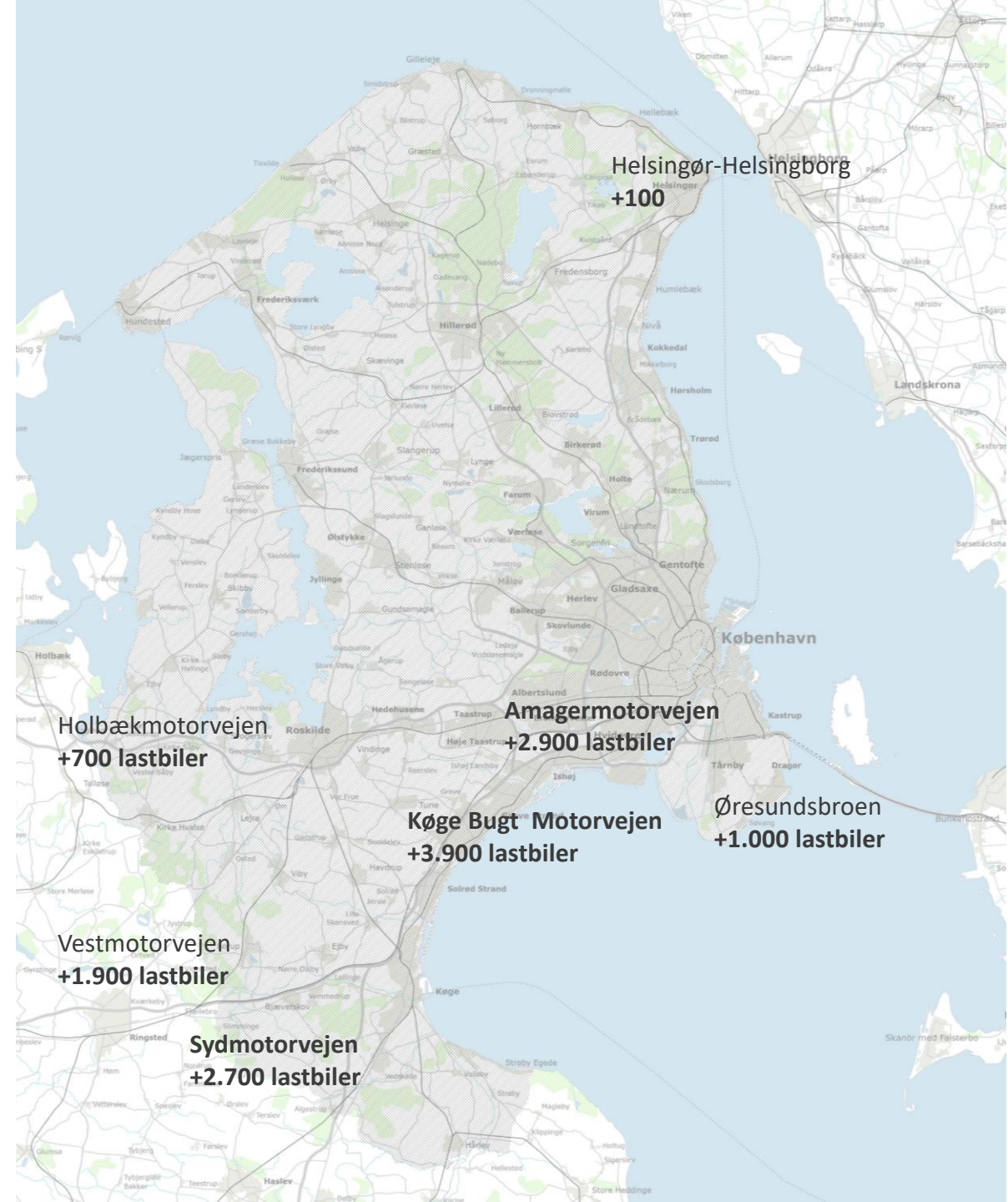


Kollektiv andel for interne ture i de forskellige geografier

Der kommer flere lastbiler på vejnettet

... en del af dem er ture til- og fra hovedstadsområdet

- Lastbiltrafikken udgør omkring 8% af trafikken på vejnettet i hovedstadsområdet
- Lastbiltrafikken belaster det overordnede vejnet og i særlig grad motorvejsnettet
- 11 % flere kørte km med lastbiler på vejnettet i 2035
- Vækst i den tunge trafik til og fra hovedstadsområdet, bl.a. via Femern og Øresundsbroen
 - 37 % flere lastbiler i døgnet på Sydmotorvejen
 - 61 % flere lastbiler i døgnet på Øresundsbroen



Støjen stiger men CO₂-udslippet falder

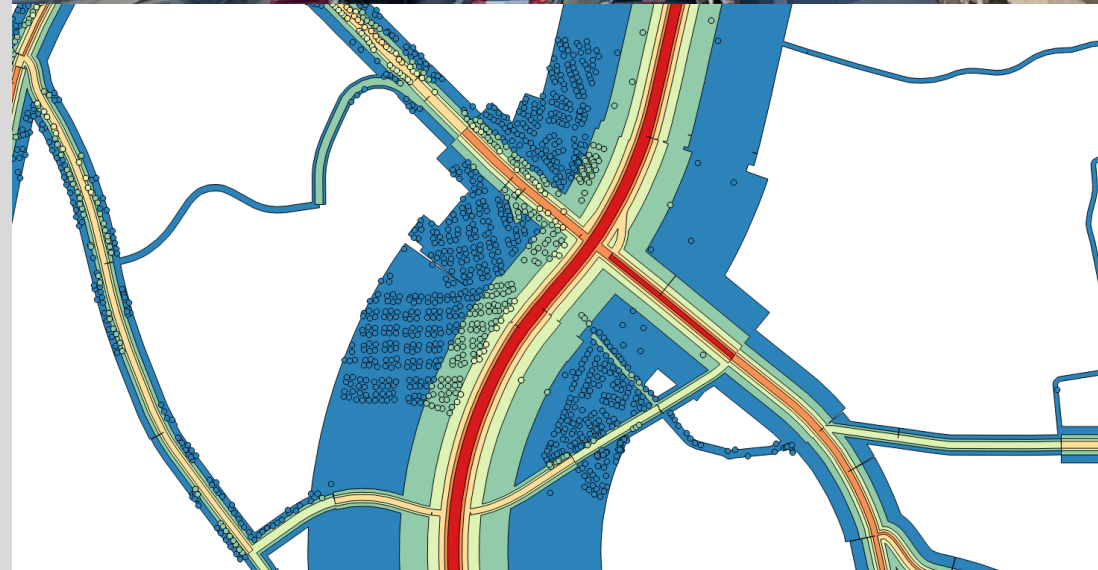
... samlet set flere støjbelastede boliger - men ulige geografisk fordelt



- Ca. 3 % flere støjbelastede boliger med et støjniveau over 58 dB
- Særligt Ringbykommunerne få en øget støjbelastning



- Der beregnes en CO₂-reduktion fra vejtrafikken på omkring 10 % i 2035

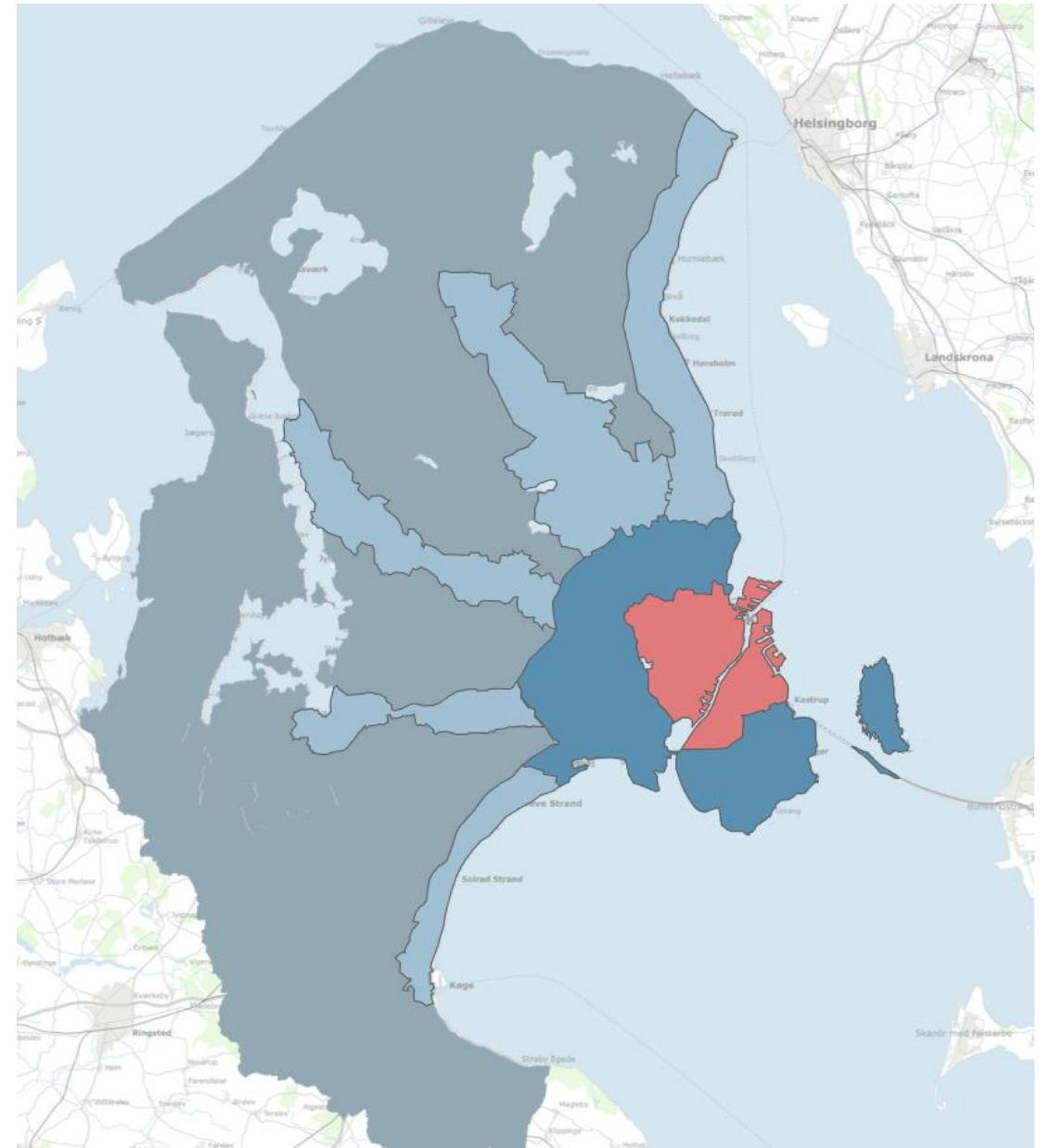


Støjinterval, dB	Basis 2025	Basis 2035	Forskel	Ændringer ift. Basis 2025
>58 dB	418.936	430.359	11.423	2,7%
>68 dB	38.019	40.807	2.788	7,1%
SBT	75.240	78.123	2.883	3,8%

Udfordringer i de enkelte geografier

Centralkommunerne

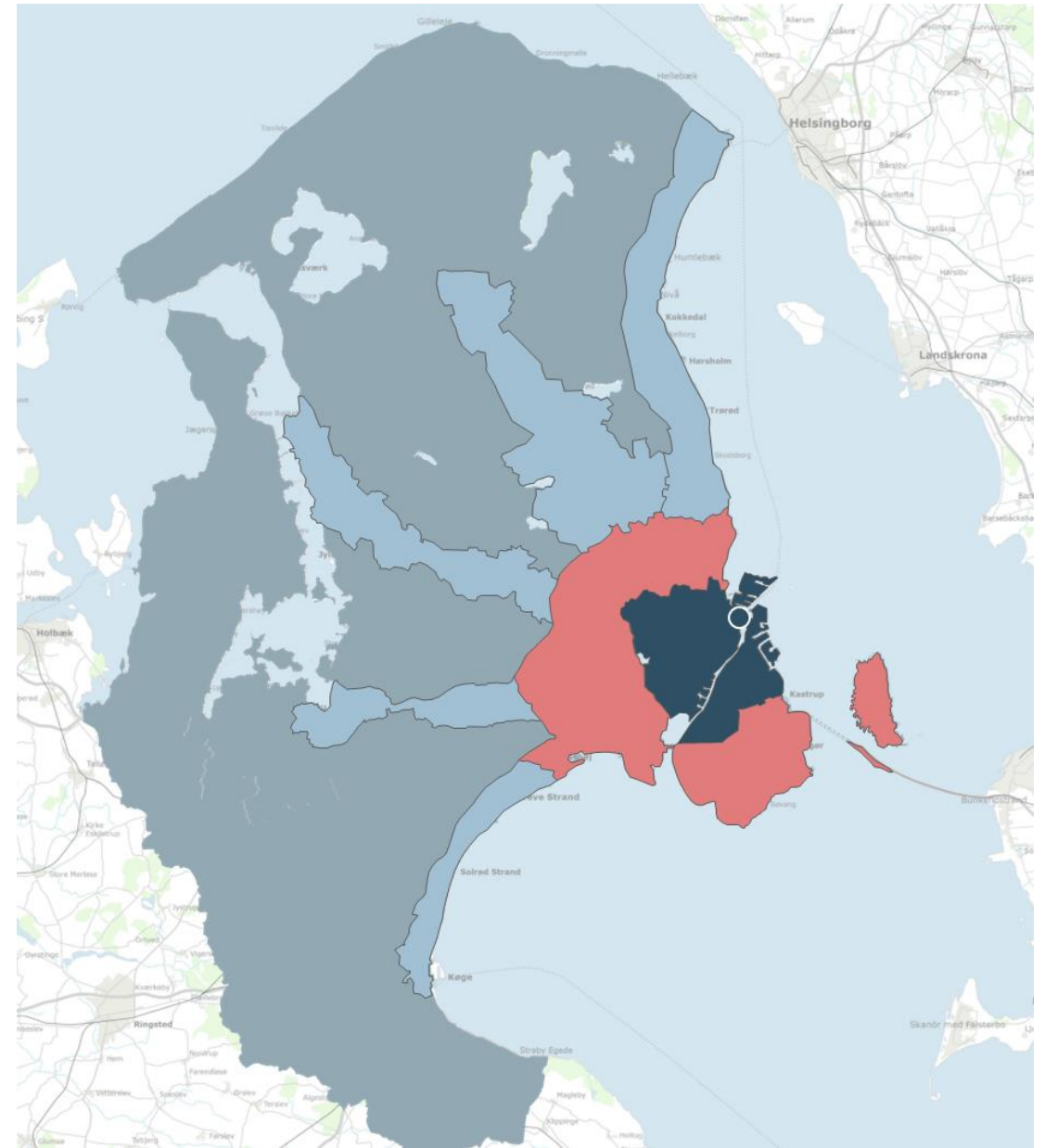
- En cykel- og gangtrafik i vækst udfordrer faciliteter og infrastruktur
- Væksten i bilejerskab presser vejnettet og øger trængsel
- Stor vækst i antallet af påstigere i Metro og S-tog kan udfordre kapaciteten
- Bustrafikkens fremkommelighed vil blive forringet som følge af stigende trængsel



Udfordringer i de enkelte geografier

Ringbyen

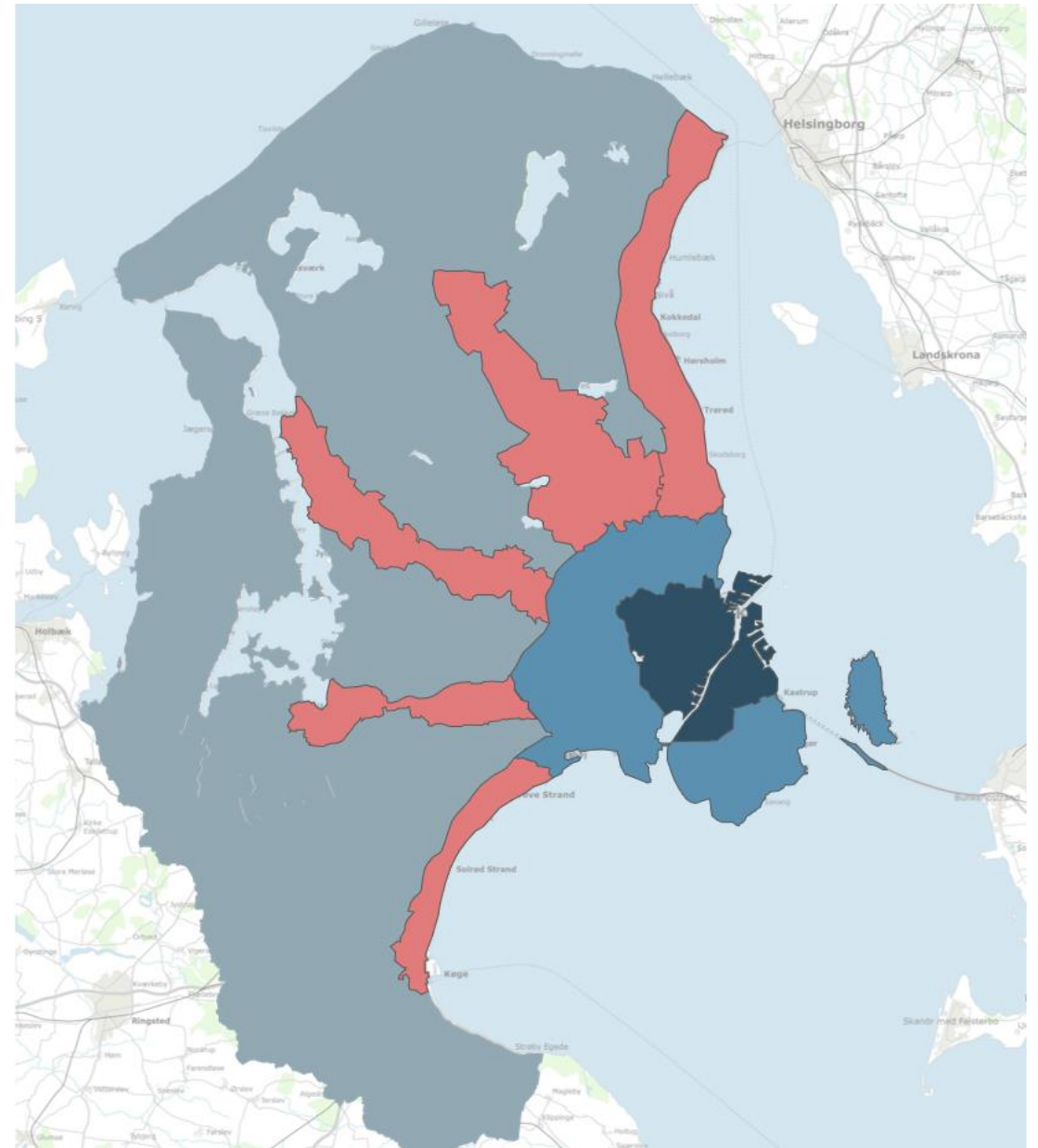
- Væksten i vejtrafik giver en øget støjbelastning og flere støjbelastede boliger
- Trængslen på vejnettet begrænser fremkommeligheden og øger tidstabt
- Cykeltrafikken fylder lidt i de interne ture
- Lav markedsandel for kollektiv transport på de interne ture



Udfordringer i de enkelte geografier

Byfingrene

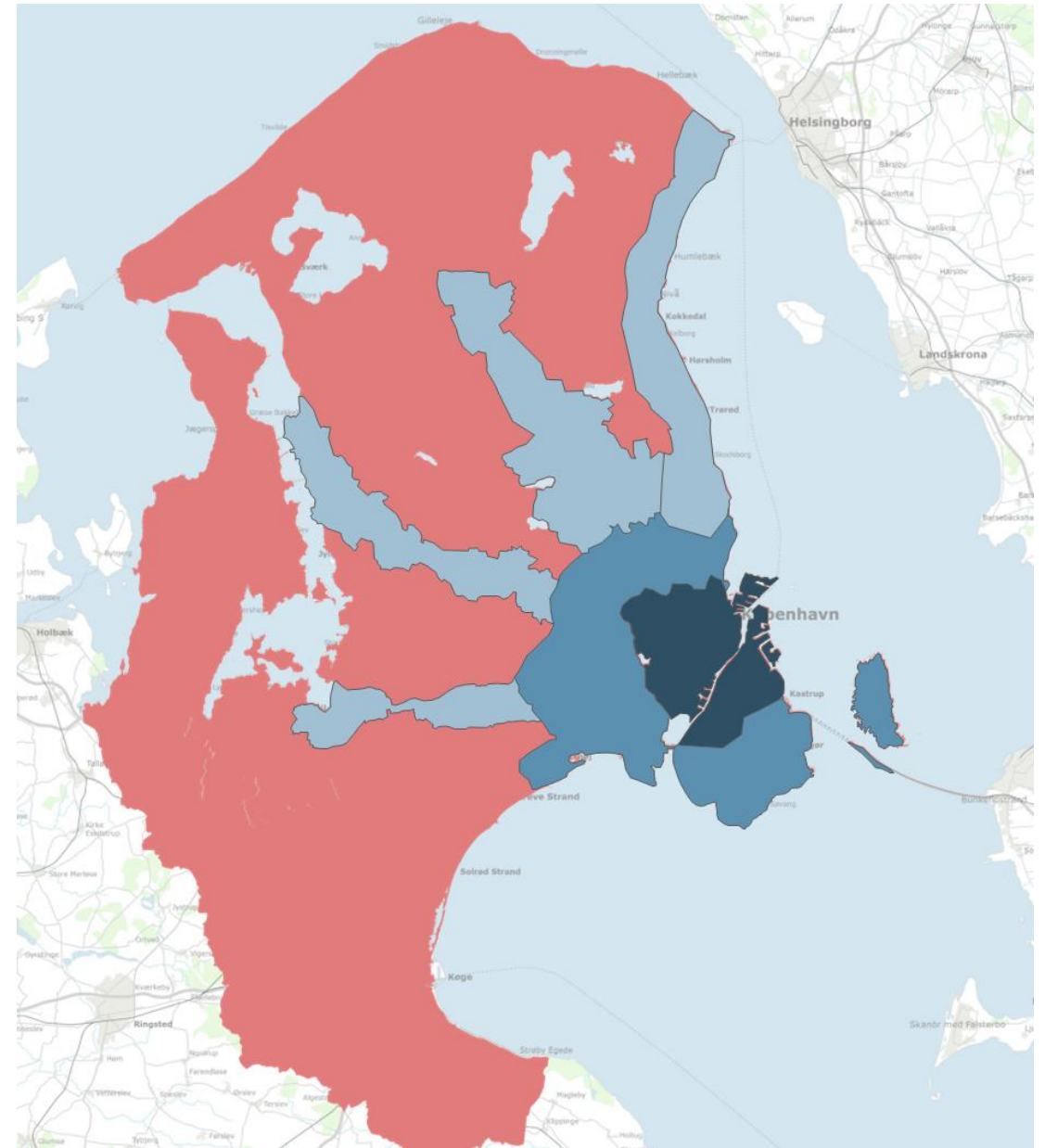
- Meget høj bilandel (85 %-95 %) på ture mellem Byfingrene
- Cykelandelen af de interne ture er lav
- En høj andel af kollektiv transport på ture mellem Byfingrene og Centrankommunerne skal understøttes af gode knudepunkter
- Højere kollektiv transport andel når der er højklassede kollektive forbindelser mellem byfingrene (Tog, S-Bus)



Udfordringer i de enkelte geografier

Øvrige hovedstadsområde

- Både cyklens og den kollektive transports andel af ture er lav fra det Øvrige hovedstadsområde til de andre geografier
- Cykeltrafikken taber markedsandel til bilen
- På ture til ikke stationsnære rejsemål kan den kollektive transport tidsmæssigt ikke konkurrere med bilen



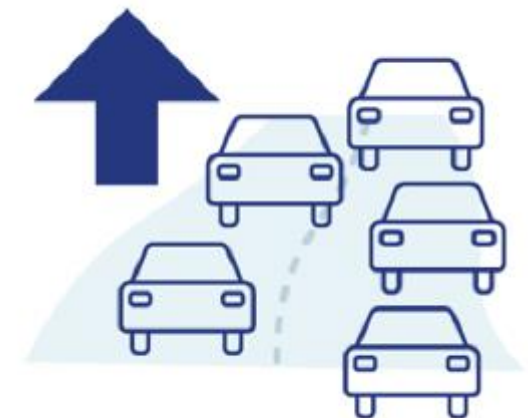
Udfordringer i 2035 ift visionen

Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj

Stigningen i kørte km på vejnettet med både lette og tunge køretøjer udfordrer ønsket om at mindske trængsel og støj



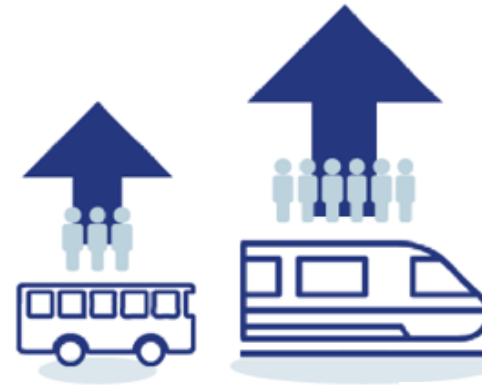
Bilisterne vil samlet set bruge 21,1 mio. timer om året i trængsel i 2035. Det er en stigning på 2,3 mio. timer sammenlignet med 2025



Udfordringer i 2035 ift visionen

Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked

Væksten i den kollektive transport, primært i Metro og S-tog kan udfordre kapaciteten og den frie bevægelighed i knudepunkter



Den markante vækst i ture til og fra Centralkommunerne, kan udfordre tilgængeligheden til arbejdspladser og øge behovet for gode kollektive transportmuligheder



Udfordringer i 2035 ift visionen

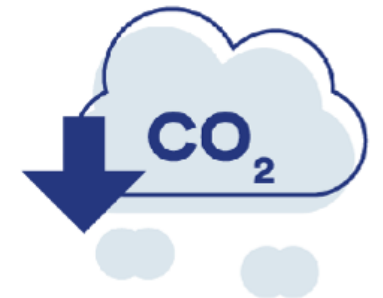
Sikre bæredygtige,
klimavenlige løsninger

Stigning i lastbiltrafikken til og fra og internt i hovedstadsområdet udfordrer bestræbelserne på at mindske støj- og luftforurening



De mange daglige fritidsture med bil udgør halvdelen af personbiltrafikkens CO₂-udslip, hvilket vil være en udfordring, når der skal findes bæredygtige og klimavenlige løsninger

På grund af omstilling til eldrevne transportmidler forventes det, at CO₂-udsplippet vil falde med 10% - Stadig langt til klimalovens generelle målsætning om en 70 % reduktion i 2030



Udfordringer i 2035 ift visionen

Sikre at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed

Det forventes, at der også i 2035 vil være mange korte bilture, og der kan være et potentiale for at overflytte flere af disse ture til aktiv transport



Stigningen i biltrafik øger støjbelastningen – særligt i Ringbyerne.

I Centrankommunerne cykles mere i 2035, hvilket kan forbedre folkesundheden både ift. mindre støj og øget fysisk aktivitet.

Det er en udfordring at antallet af støjramte boliger forventes at stige med ca. 3% i 2035 på grund af stigningen i biltrafikken

