

21. maj 2024  
J.nr. 2024-0084340

Lokaludvalgene

Kære alle

Indre By Lokaludvalg drøftede den 11. april 2024 kommunens mobilitetsanalyse. Se det vedlagte dokument.

Vi besluttede at holde et offentligt orienteringsmøde i juni om analysen med fokus på Indre By. Vi har tænkt os at invitere Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen samt en ekspert til at holde oplæg.

Vi besluttede også at spørge jer, om vi skal bede Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen indkalde lokaludvalgene til et orienteringsmøde efter sommerferien om analysen med fokus på Hovedstadsregionen.

Baggrunden for forslaget er, at man ikke kan se isoleret på en bydel eller en kommune, når det handler om trafik. Det hele hænger sammen.

I må gerne sende en tilbagemelding om forslaget om et fællesmøde senest den 3. juni til mail [indrebylokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:indrebylokaludvalg@okf.kk.dk).

Så vurderer jeg, om der er grundlag for at bede om et fællesmøde.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
forperson i Indre By Lokaludvalg

Ikke-teknisk resumé

# Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet

Fase 1 – Kortlægning og beskrivelse af udfordringer og potentialer

April 2024



Region  
Hovedstaden



KKR  
HOVEDSTADEN

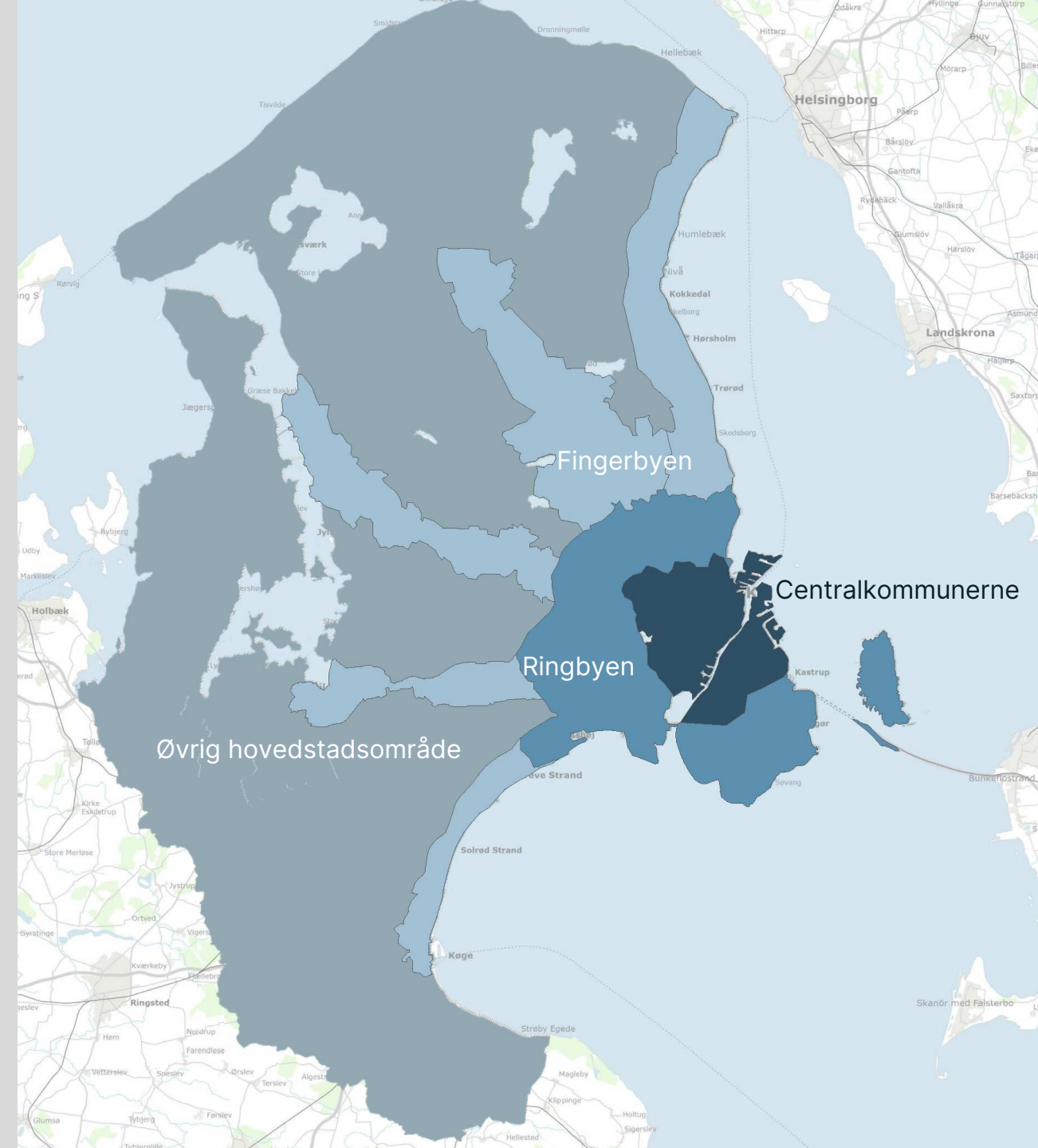
# Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. En fælles vision og pejlemærker
3. Flere daglige ture i 2035
4. Samme modal split
5. Stigende bilejerskab
6. Trængsel stiger på vejene
7. Banenettets kapacitetsudfordringer
8. Den kollektive transport står svagere
9. Cyklen mister terræn
10. Der kommer flere lastbiler på vejnettet
11. Opsamling på udfordringer i de enkelte geografier
12. Udfordringer og potentialer ift. at nå visionen
13. Kortlægning af planer og politikker
14. Udfordringer set fra trafiksselskaberne
15. Den videre proces

Udarbejdet af:  
**Urban Creators & Artelia**

**urban**  
creators

**ARTELIA**  
Passion & Solutions



# 1. Indledning

## En samlet analyse for hovedstadsområdet

KKR Hovedstaden, Københavns Kommune og Region Hovedstaden er gået sammen om at udarbejde en mobilitetsanalyse på tværs af hovedstadsområdet.

### Formål

Formålet med analysen er at skabe en fælles strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af nye prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsregionen på tværs af de 29 kommuner i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden. Analysen skal bidrage med viden om, hvilke indsatser, der kan skabe bedre mobilitet, øge fremkommelighed og styrke sammenhæng på tværs af regionen.

### Analysens to faser

- Fase 1: Status i 2025 og 2035 for mobiliteten i hovedstadsområdet, samt udpegning af udfordringer og potentialer.
- Fase 2: Opstilling af scenarier, samt udpegning af greb og af indsatser, der med udgangspunkt i den fælles vision vedtaget i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, kan løse mobilitetsudfordringerne i hovedstadsområdet.

Projektets samlede analysearbejde forventes præsenteret primo 2025.

Denne rapport er et resumé af den tekniske rapport for fase 1. Rapporten præsenterer en aktuel status og en opdateret fremskrivning af mobiliteten for hovedstadsområdet i 2025 og 2035, samt resultaterne fra kortlægningen af kommunernes planer og politikker. Desuden indgår de udfordringer, som er udpeget af trafiksselskaberne.

## Fase 1

### Kortlægning og beskrivelse af udfordringer og potentialer

- Opdatering af trafikmodellen COMPASS med befolkningsprognoser, væsentlige besluttede og finansierede infrastruktur- og byudviklingsprojekter mm.
- Kortlægning af regionale og kommunale politikker og ønsker på mobilitetsområdet og inddragelse af andre analyser.
- Inddragelse af interessenter og trafiksselskaber.
- Udarbejdelse af udkast til indsatskatalog til fase 2
- Afholdelse af fællesmøde og workshop for alle kommunerne i regionen, hvor kortlægning, udfordringer, potentialer og relevante indsatser blev drøftet.
- Kortlægning og beskrivelse af trafik og trafikstrømme i hovedstadsområdet nu og i 2035, samt overordnede udfordringer og potentialer.
- Offentliggørelse og afrapportering for KKR Hovedstaden, samt Region Hovedstaden og Københavns Kommune.

## 2. En fælles vision og pejlemærker

### Skaber en retning for valg af indsatser

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har i 2023 vedtaget en fælles vision og centrale pejlemærker, der sætter retningen for, hvordan mobiliteten skal bidrage til at sikre et attraktivt hovedstadsområde.

## 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 CO<sub>2</sub>e
- › 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



### 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 partikelforening



### 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 CO<sub>2</sub>-udledning fra trafik og trafikinvesteringer

- › Omstilling til grønnere drivmidler og transportformer
- › Valg af mindre CO<sub>2</sub>-belastende infrastrukturbyggeprojekter



### Økonomisk bæredygtighed

- › Samfundsøkonomisk rentabilitet
- › Gennemskuelig projektøkonomi

### 3. Flere daglige ture i 2035

...800.000 flere ture heraf 310.000 bilture

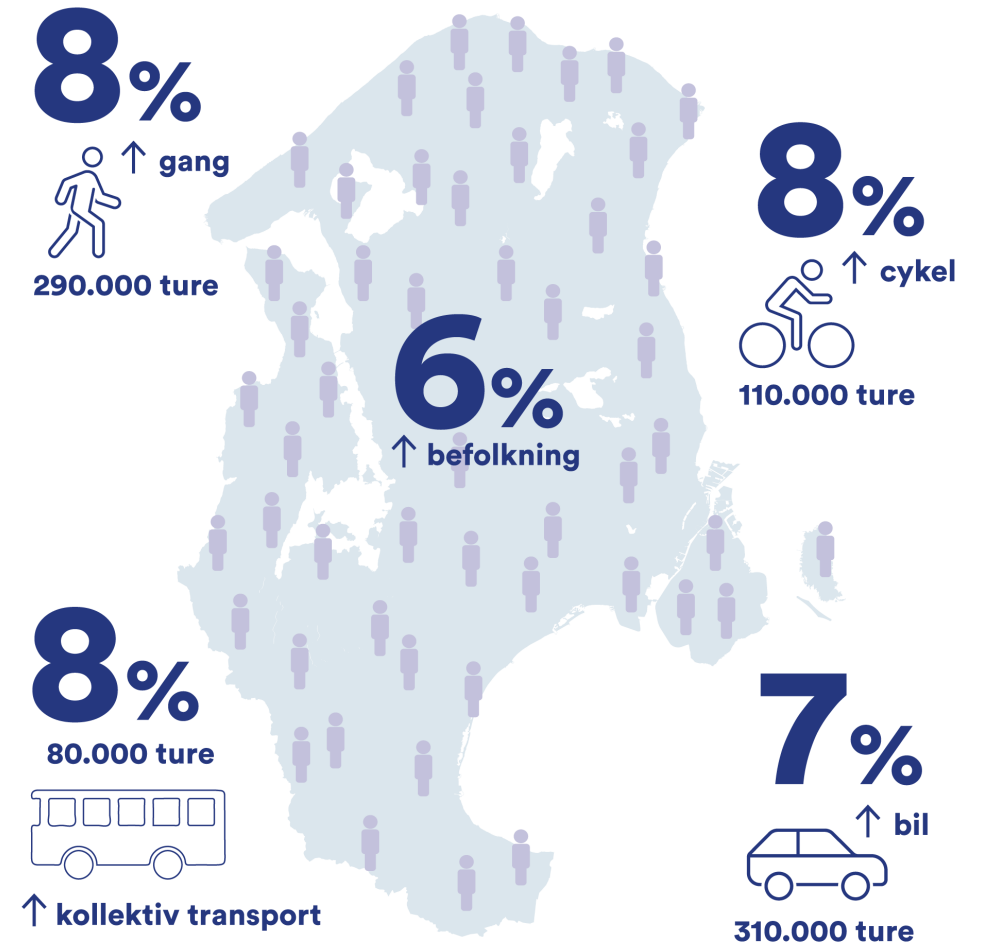
På grund af befolkningsvæksten, den økonomiske udvikling og udbygningen af infrastrukturen forventes antallet af ture i hovedstadsområdet at stige med 8%. Befolkningsvæksten forventes at være 7% i Centalkommunerne, 7% i Ringbyen og 5% i det Øvrige hovedstadsområde.

Der forventes en stigning på 290.000 gangture pr. hverdagsdøgn (8%). Gangturene er typisk korte og dækker både rene gangture, men også en stor del af tilbringerturene (til/fra stoppested og station) til den kollektive transport. Cykeltrafikken stiger med 110.000 (8%) og den kollektive trafik stiger med 80.000 ture pr. hverdagsdøgn (8%). Endelig forventes der 310.000 flere bilture pr. hverdagsdøgn (7%) i 2035 sammenlignet med 2025.

#### Beregningsforudsætninger for fremskrivningen i COMPASS mod 2035

Udviklingen af mobiliteten i hovedstadsområdet er fremskrevet frem mod 2025 og 2035 ved modelberegninger i Københavns Kommunes trafikmodel COMPASS. 2025 er basisår for analysen. Det betyder, at projekter der tages i brug til og med 2025, er inkluderet i tallene for basisåret, herunder f.eks. Hovedstadens Letbane i Ring 3 og åbning af metrolinje M4 Sydhavnsmetroen. I fremskrivningen til 2035 er besluttede og finansierede infrastrukturprojekter frem mod 2035 taget med i modellen.

I fremskrivningen indgår Transportministeriets forventning om, at kørselsomkostninger med bil vil falde med 18,4% frem mod 2035, mens de kollektive takster forventes at stige med 4,5%. Befolkningsudviklingen frem mod 2035 er baseret på kommunernes seneste befolkningsprognoser og forventes samlet for hele hovedstadsområdet at være på 6%.



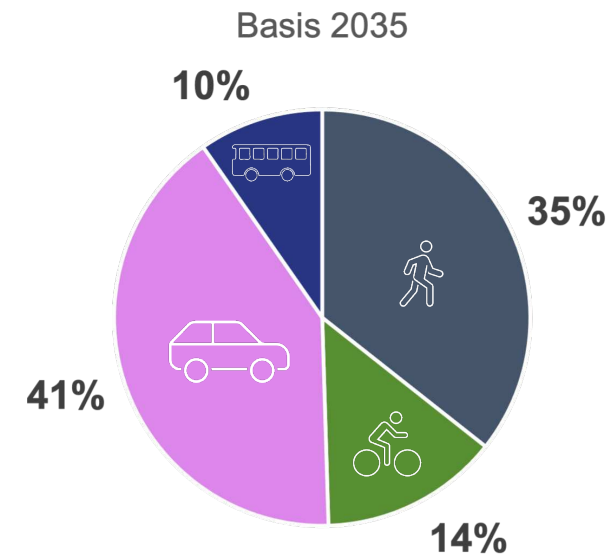
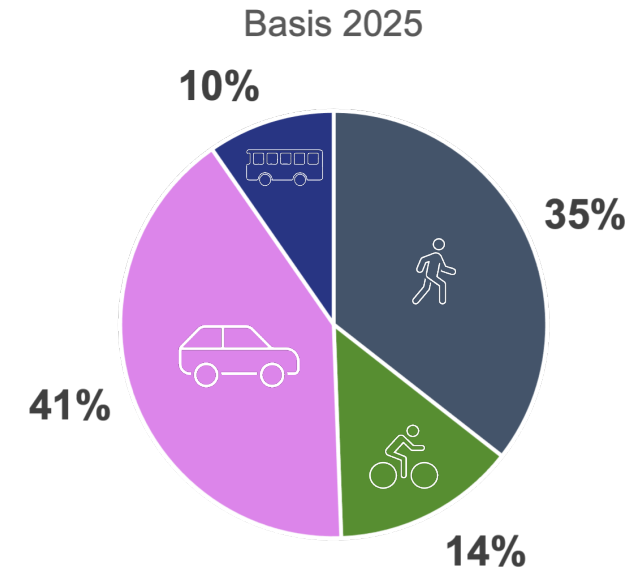
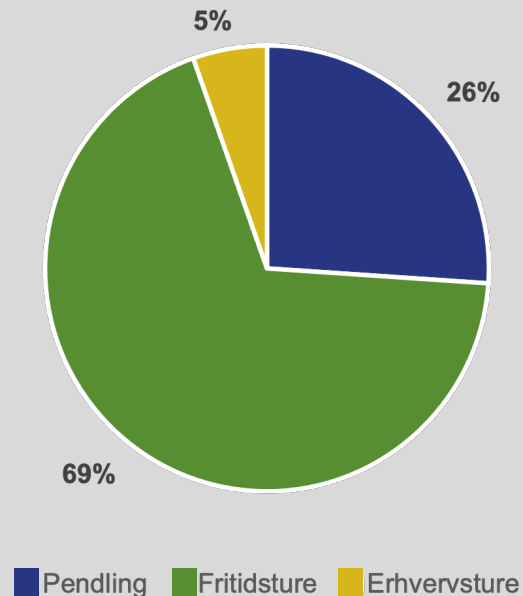
## 4. Samme modal split

### ...biltrafik udgør 41% af alle ture

Andelen af ture forventes at stige lige meget for hvert transportmiddel, så modal split (transportmiddelfordelingen) forbliver den samme.

I 2035 står fritidsture for 69 % af alle de daglige ture. Andelen af fritidsture på cykel og særligt kollektiv transport er markant lavere end pendlerture.

Fritidsturene er generelt kortere end pendlerturene, hvorfor der også vil ses mange korte bilture. Dette bidrager til det samlede antal kørte kilometer på vejnettet og betyder, at fritidsturene står for ca. halvdelen af personbiltrafikkens samlede CO<sub>2</sub>-udledning.

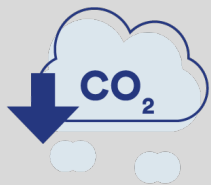


# 5. Stigende bilejerskab

...stadig mange korte bilture i 2035

Antallet af biler i hovedstadsområdet forventes at stige med 9% frem mod 2035, hvilket er højere end befolkningsvæksten. Det betyder, at bilejerskabet (antallet af biler pr. 1.000 indbyggere) stiger med 3% i perioden. Antal kørte kilometer i bil- og lastbiltrafikken stiger med 10% frem mod 2035. Samtidig forventes andelen af korte bilture at være stort set uforandret. 45% af bilturene i hovedstadsområdet forventes at være under 5 km og 16% under 2 km.

Den forventede vækst i de daglige ture vil øge presset på vejnettet. Opgjort i kørte km i bil på vejnettet pr. hverdagsdøgn ses en vækst på mellem 9% og 12% for de forskellige geografier (Centralkommunerne, Ringbykommunerne og det Øvrige hovedstadsområde).



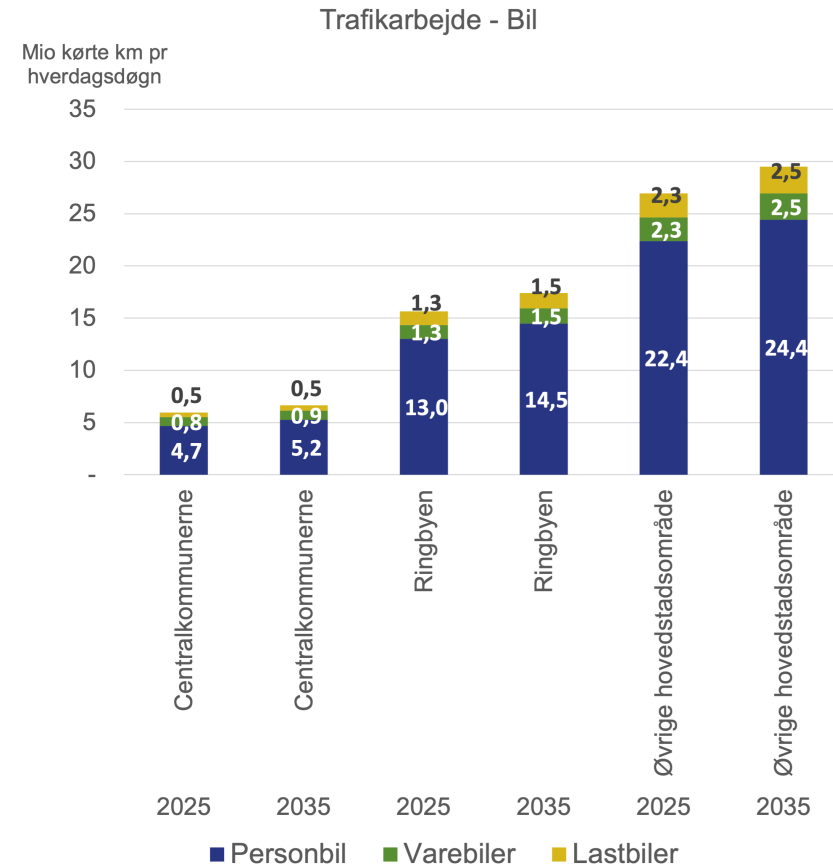
## CO<sub>2</sub> udslippet falder

På trods af det stigende antal biler på vejene vil den forventede omstilling til eldrevne transportmidler betyde, at CO<sub>2</sub>-udslippet falder med 10%.



## Antal støjrante boliger stiger

Antallet af støjrante boliger forventes at stige med 3%, hvor nogle kommuner vil opleve stigninger op til 8-9%. Stigningen er på 7,1% for de stærkt støjbelastede boliger med et støjniveau over 68 dB.





# 6. Trængslen stiger på vejene

...dette påvirker også bustrafikken

På trods af investeringer i udvidelser af vejkapaciteten vil trængslen stige frem mod 2035 grundet flere bilture og vækst i vare- og lastbiltrafikken. Der er flere strækninger på motorvejsnettet, hvor kapacitetsudnyttelsen i morgenmyldretiden overskrider 100% i 2035. Det gælder eksempelvis den indre del af Frederikssundmotorvejen, Motorring 3 mellem Jyllingevej og Gladsaxe, og Motorring 4 mellem Albertslund og Ballerup.

Trængslen medfører et samfundsøkonomisk tidstab på vejnettet på 7,1 mia. kr. pr. år i 2035. Det er en stigning på 1,1 mia. kr. pr. år. Trængslen på vejnettet påvirker også fremkommeligheden for bustrafikken i hovedstadsområdet.

**16,9 mio. timer**



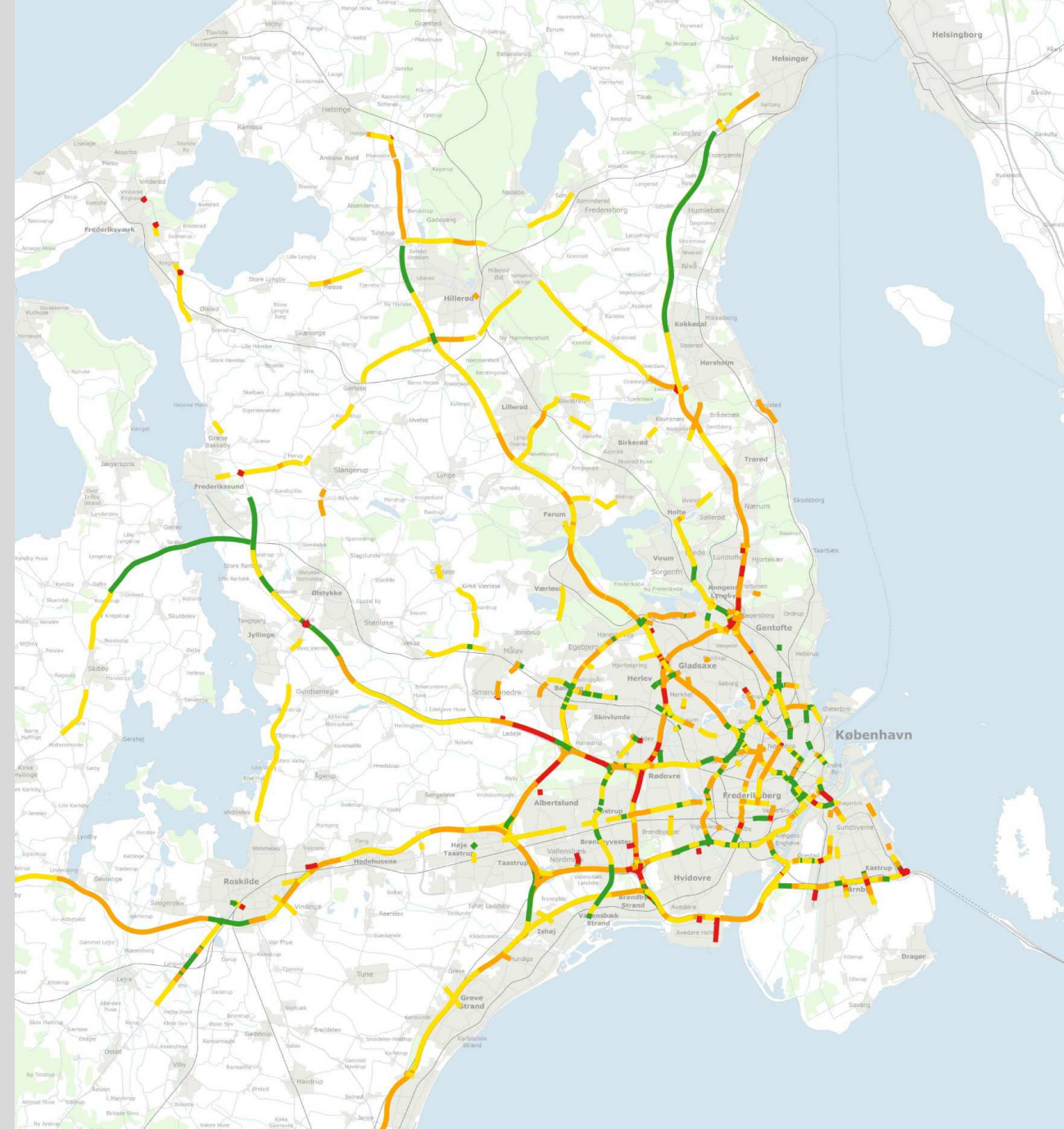
← 1,1 mio. flere timer i trængsel

**4,2 mio. timer**



← 1,2 mio. flere timer i trængsel\*

\*Tallene er afrundede



Belastningsgrader 2035 - Morgenmyldretid

0 10 20 km

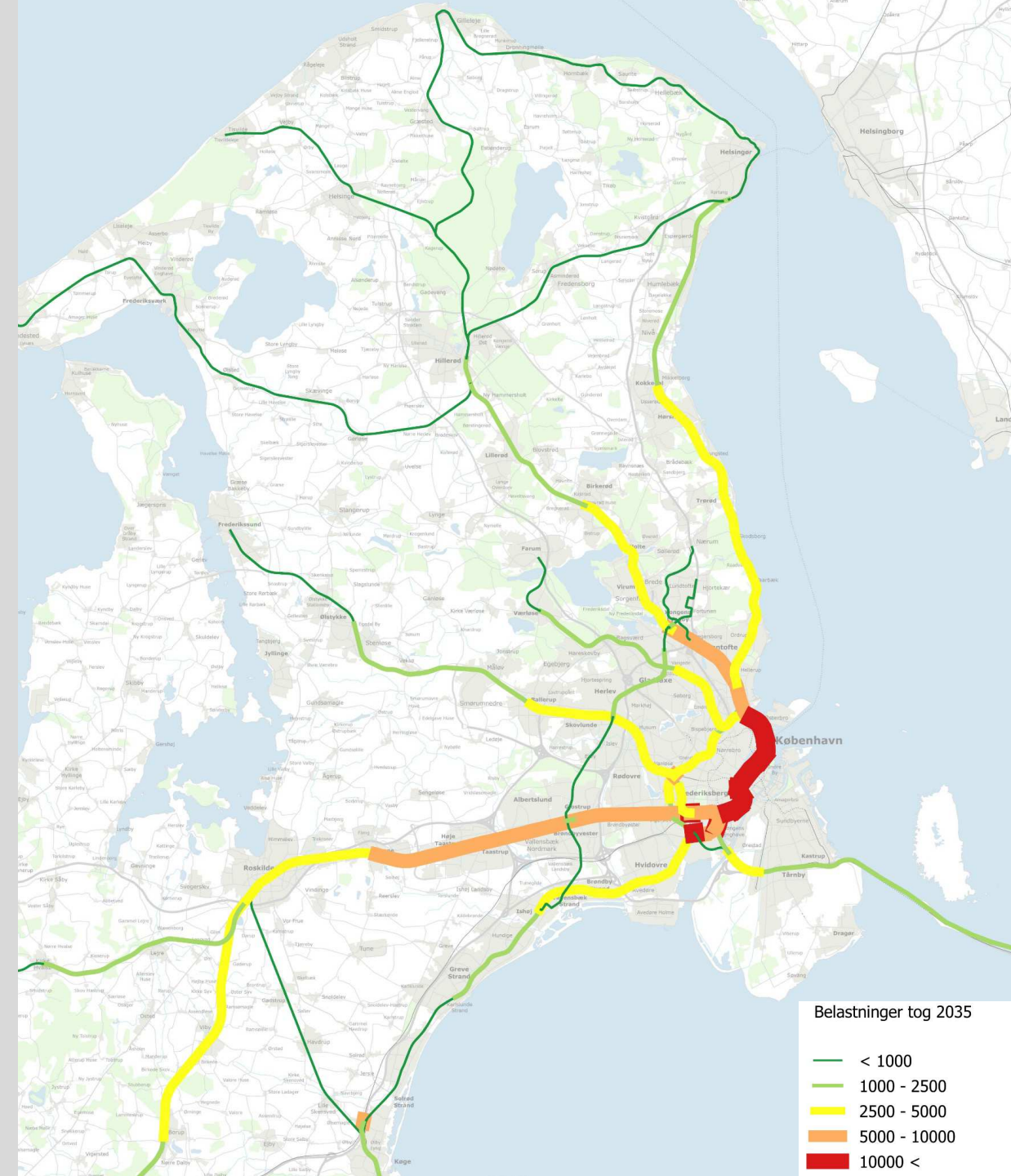
# 7. Banenettets kapacitetsudfordringer

I dag og forventeligt også i 2035 er der på udvalgte strækninger udfordringer med kapaciteten i den kollektive trafik. Det gælder både ift. mængden af passagerer, og mulighederne for at indsætte flere tog i myldretiderne. Trods kapacitetsudvidelser i banenettet i form af f.eks første etape af M5 og automatiske S-tog vil der fortsat være kapacitetsudfordringer flere steder i den kollektive transport i 2035.

Allerede i dag er banekapaciteten på den centrale strækning mellem Vesterport og Østerport ("Røret"), fuldt udnyttet, og der kan ikke indsættes flere tog i myldretiderne. Dette begrænser mulighederne for at løse kapacitetsudfordringerne på store dele af tognettet (både regional- og S-tog) i hovedstadsområdet.

Særligt på strækninger som metroen over havnesnittet, fjern- og regionaltog mellem Roskilde – København, Malmø - København og på Kystbanen samt flere dele af S-togsnettet indenfor Centalkommunerne og i Ringbyen vil der samtidig være udfordringer med passagerkapaciteten i myldretiderne. Indførelsen af automatiske S-tog vil gøre det muligt at køre togene tættere og dermed med en højere frekvens. Det betyder at S-togskunderne kan se frem til metrolignende drift med flere tog i timen end i dag.

1/3 af passagerne i metroen starter eller slutter deres rejse udenfor Centalkommunerne. Derfor har metronettet også en bredere betydning i et regionalt perspektiv. Metrolinje M5 øger kapaciteten over havnesnittet, men belastningsgraden på den centrale strækning på M1/M2 vil stadig være over 75 % i morgenmyldretiden i 2035.



# 8. Den kollektive transport

## ...står svagere uden for Centralkommunerne

Når man ser på mobiliteten i 2035, vil bilen være den dominerende transportform uden for Centralkommunerne.

### De interne ture

På de interne ture i Centralkommunerne er hver 5. tur med kollektiv transport. Her dominerer cyklen. På de interne ture i Ringbykommunerne, Byfingrene og det Øvrige hovedstadsområde er den kollektive transports markedsandel markant lavere (4-7% af turene).

### Høj kollektiv andel på ture mellem Centralkommunerne og Byfingrene og Øvrige hovedstadsområde

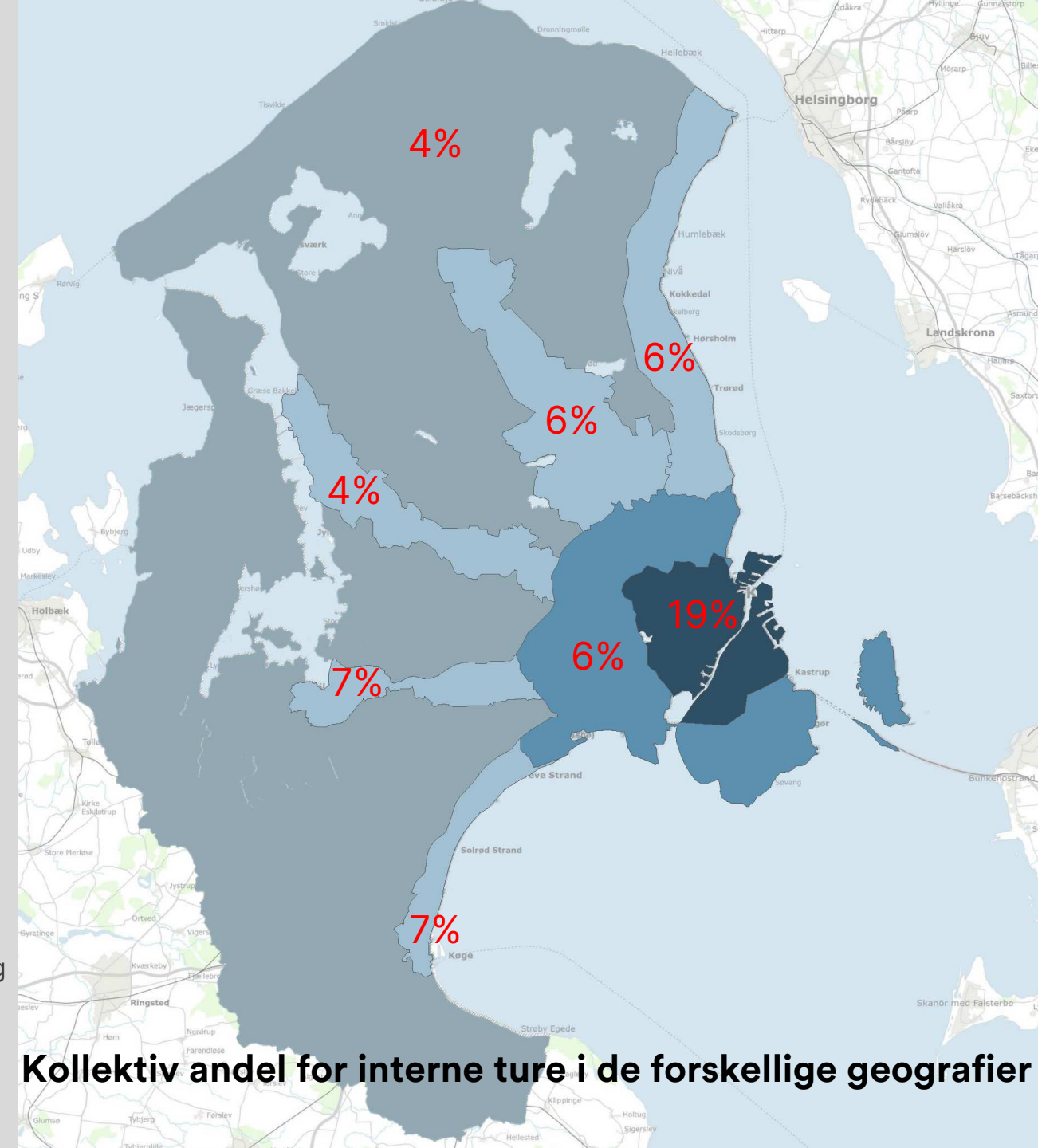
Omkring hver 2. tur mellem Centralkommunerne og de 5 Byfingre er med kollektiv transport. Her gør banebetjeningen i Byfingrene den kollektive transport konkurrencedygtig ift. bilen. Ture mellem det Øvrige hovedstadsområde og Centralkommunerne fordeler de sig med 1/3 med kollektiv trafik og 2/3 med bil. At den kollektive andel ikke er højere, kan skyldes, at den målt på rejsetid ikke er konkurrencedygtig ift. bilen. Lavere frekvens og behov for skift på den kollektive rejse kan være andre medvirkende forklaringer.

### Bilen dominerer i ture til og fra Ringbykommunerne

Der er mange rejser mellem mål i Ringbykommunerne og de fem Byfingre. I modsætning til ture mellem Centralkommunerne og Byfingrene er den kollektive andel af ture mellem Ringbykommunerne og Byfingrene væsentlig lavere, mellem 10% og 14%.

### Bilen dominerer på tværs mellem Byfingre og Øvrige hovedstadsområde

På tværs af det Øvrige hovedstadsområde og mellem Byfingrene er bilen den dominerende transportform og står for 85-93% af turene.



Kollektiv andel for interne ture i de forskellige geografier

# 9. Cykeltrafikken mister terræn

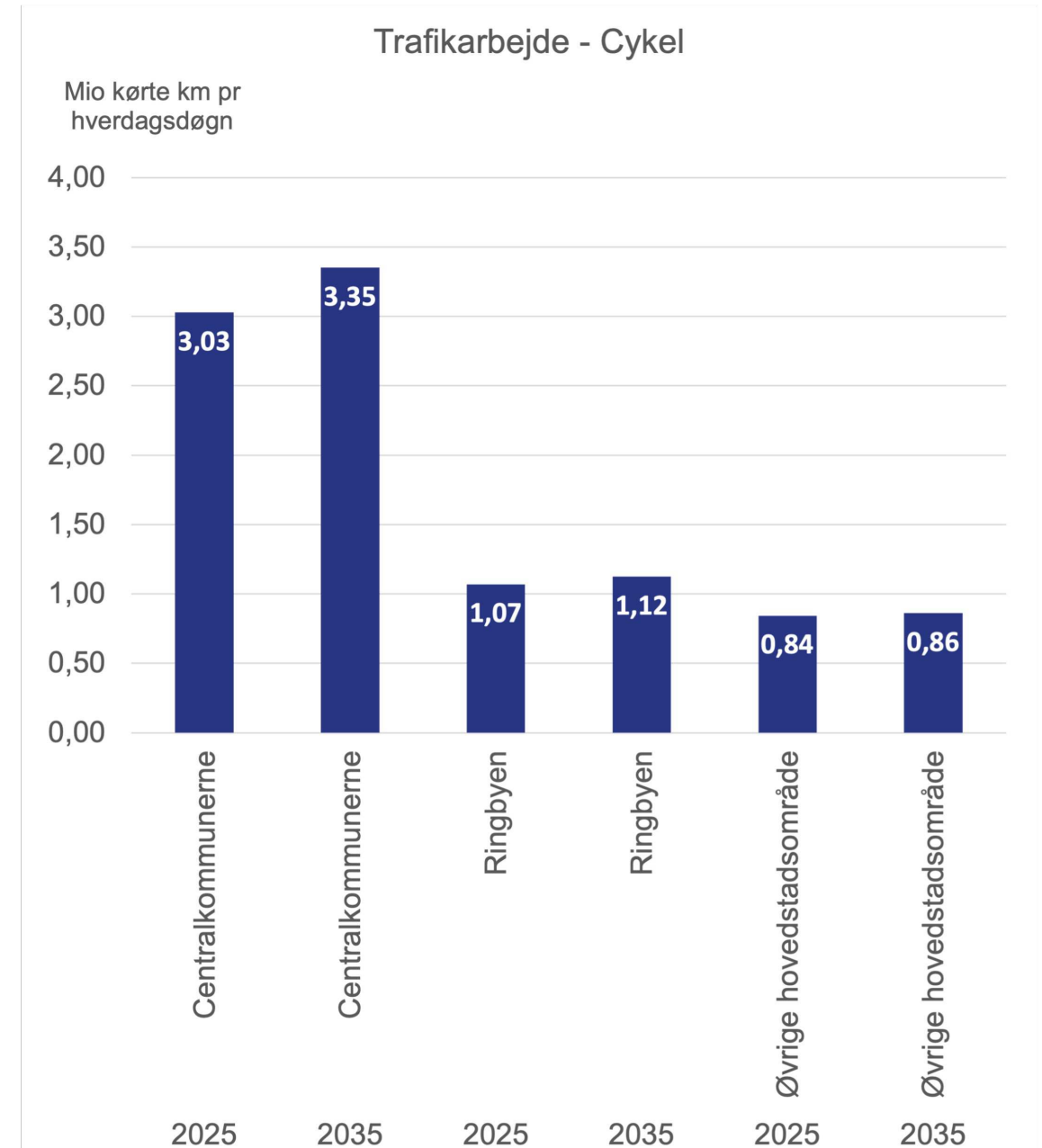
## ...uden for Centralkommunerne

I 2035 vil der dagligt blive kørt ca. 5,3 mio. km på cykel på vej- og stinettet i hovedstadsområdet.

I Centralkommunerne vil antallet af cyklede kilometer stige markant, men i Ringbyen og det Øvrige hovedstadsområde mister cykeltrafikken terræn til øvrige transportmidler.

De kørte kilometer på cykel forventes at stige med 11% i Centralkommunerne. Den tilsvarende vækst for biltrafikken er 12%.

I Ringbykommunerne forventes cykeltrafikken at stige med 5%, og i resten af hovedstadsområdet er stigningen kun på 2% på trods af en højere befolkningstilvækst.



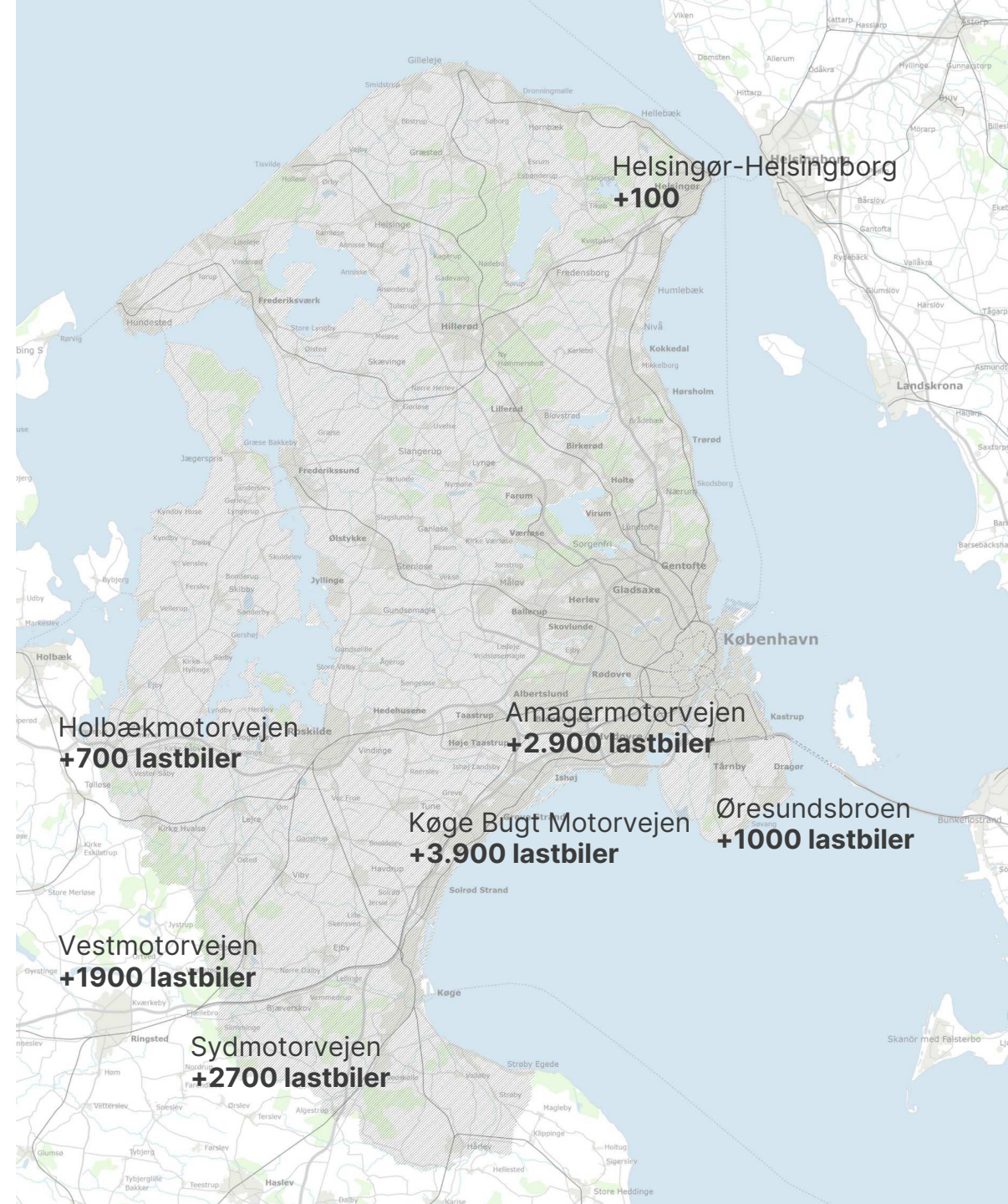
# 10. Der kommer flere lastbiler på vejnettet

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

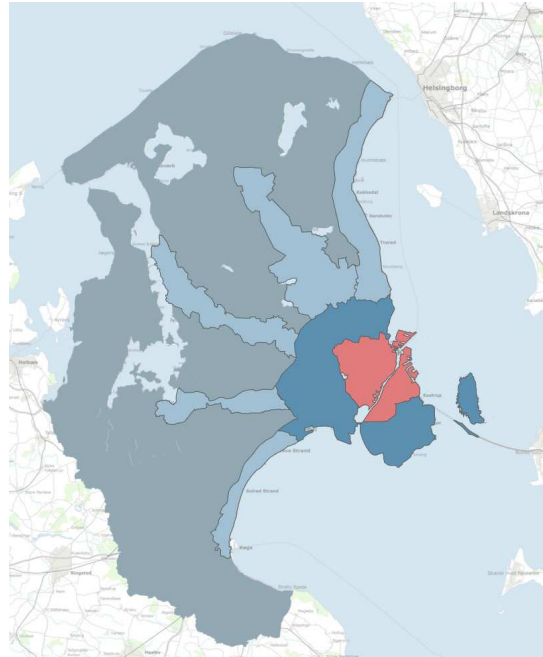
Lastbiltrafikken udgør omkring 8% af trafikken på vejnettet i hovedstadsområdet. Udviklingen i lastbiltrafikken viser en forventet stigning på 11% i perioden frem til 2035. En del af væksten er drevet af udviklingen i oplandstrafikken til hovedstadsområdet og transittrafikken, herunder ture via Femern og Øresundsbroen hvor der er høje forventede vækstrater for den tunge trafik. Lastbiltrafikken belaster det overordnede vejnet og i særlig grad motorvejsnettet.

Eksempelvis beregnes lastbiltrafikken i 2035 til at stige med:

- 37% i døgnet på Sydmotorvejen
- 61% på Øresundsbroen
- 19% mod Vestdanmark
- 28% på Køge Bugt motorvejen ved Greve
- 30% på Amagermotorvejen ved Kalvebodbroen

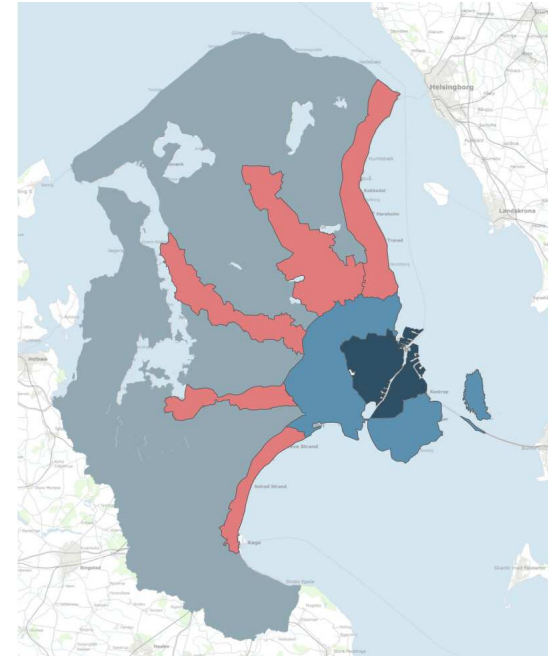


# 11. Opsamling på udfordringer i de enkelte geografier



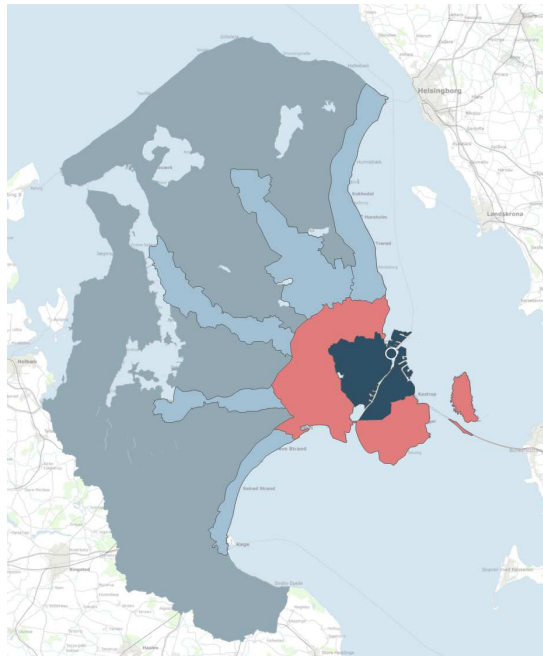
## Centralkommunerne

- 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.



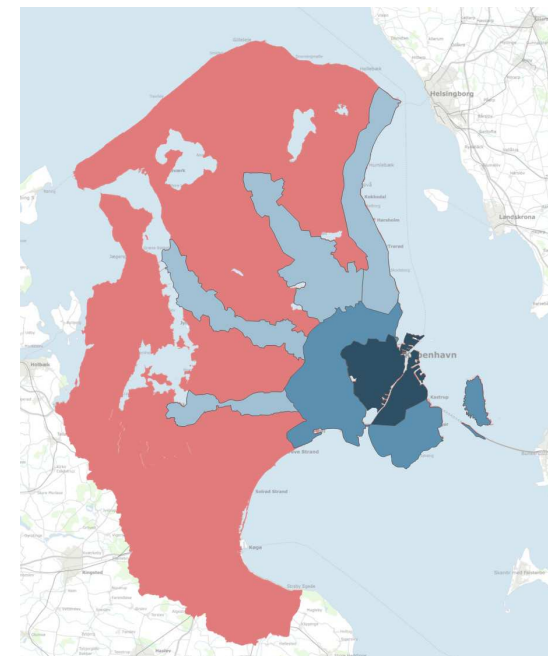
## Byfingrene

- 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 Centralkommunerne skal understøttes af gode knudepunkter.
- Højere kollektiv transport andel når der er højklassede kollektive forbindelser mellem byfingrene (Tog, S-Bus).



## Ringbyen

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



## 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.

## 12. Udfordringer og potentialer ift. at nå visionen

Ser man på visionen vedtaget i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, så udgør resultaterne fra analysen både udfordringer og potentialer.

I figuren oplistes hovedresultaterne fra analysen i forhold til deres betydning for visionens fire punkter.

### 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



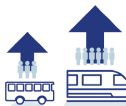
› De forventede 800.000 flere daglige personture i 2035 vil være mærkbart både på veje, baner og stier. Særligt vil de forventede 310.000 ekstra bilture pr. døgn være en udfordring for ønsket om at mindske trængsel og støj.

› Det er en udfordring at biltrafikken samlet set vil bruge 21,1 mio. timer om året i trængsel i 2035. Det er en stigning på 2,3 mio. timer sammenlignet med 2025 og et yderligere samfundsøkonomisk tidstab svarende til 1,1 mia. kr. om året. Trængslen forventes også at påvirke bustrafikken.

› Når man ser på mobilitet i 2035, er det bemærkelsesværdigt, at bilen vil udgøre størstedelen af turene uden for Centralkommunerne. Både på de interne ture i Ringbykommunerne, Byfingrene og det Øvrige hovedstadsområde samt i alle rejserelationer mellem disse geografier.

### 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



› Der forventes særligt flere ture til og fra Centralkommunerne, hvilket kan udfordre tilgængeligheden til arbejdspladser og øge behovet for gode kollektive transportmuligheder.

› En forventet øget vækst i den kollektive transport, primært i Metro, S-tog og på lokalbaner, samt et øget antal påstigere på en række af hovedstadsområdets større knudepunkter, kan udfordre kapaciteten og den frie bevægelighed.

› Der forventes flere kapacitetsudfordringer i den kollektive transport særligt på strækninger i Centralkommunerne, som vil påvirke store dele af togdriften i hovedstadsområdet.

### Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger

- › For at reducere udledning af CO<sub>2</sub>e
- › Der er cirkulære og reducerer brug af råstoffer

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

- › Hvor trafikstøj langs de store veje reduceres
- › Så der er gode muligheder for aktiv transport - såsom cykling



› Der forventes en halv million flere daglige fritidsture i 2035. Den største andel af disse ture vil være med bil, og de vil stå for halvdelen af personbiltrafikkens CO<sub>2</sub>-udslip, hvilket vil være en udfordring, når der skal findes bæredygtige og klimavenlige løsninger.



› I bestræbelserne på at mindske CO<sub>2</sub>-udslippet samt støj- og partikelforurening kan den forventede stigning i lastbiltrafikken til og fra hovedstadsområdet blive en udfordring.



› På grund af omstilling til eldrevne transportmidler forventes det, at CO<sub>2</sub>-udsplippet vil falde med 10%. En positiv udvikling som dog ikke bidrager tilstrækkelig til klimalovens generelle målsætning om en 70% reduktion i 2030.



› 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.



› Antallet af kørte kilometer for motorkøretøjerne vil stige 9-12% på vejnettet, hvilket forventes at få en negativ påvirkning af støjbelastningen. I Centrankommunerne vil antallet af cyklede kilometer dog også stige markant, 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% på grund af en stigende antal bilture på vejene i 2035.

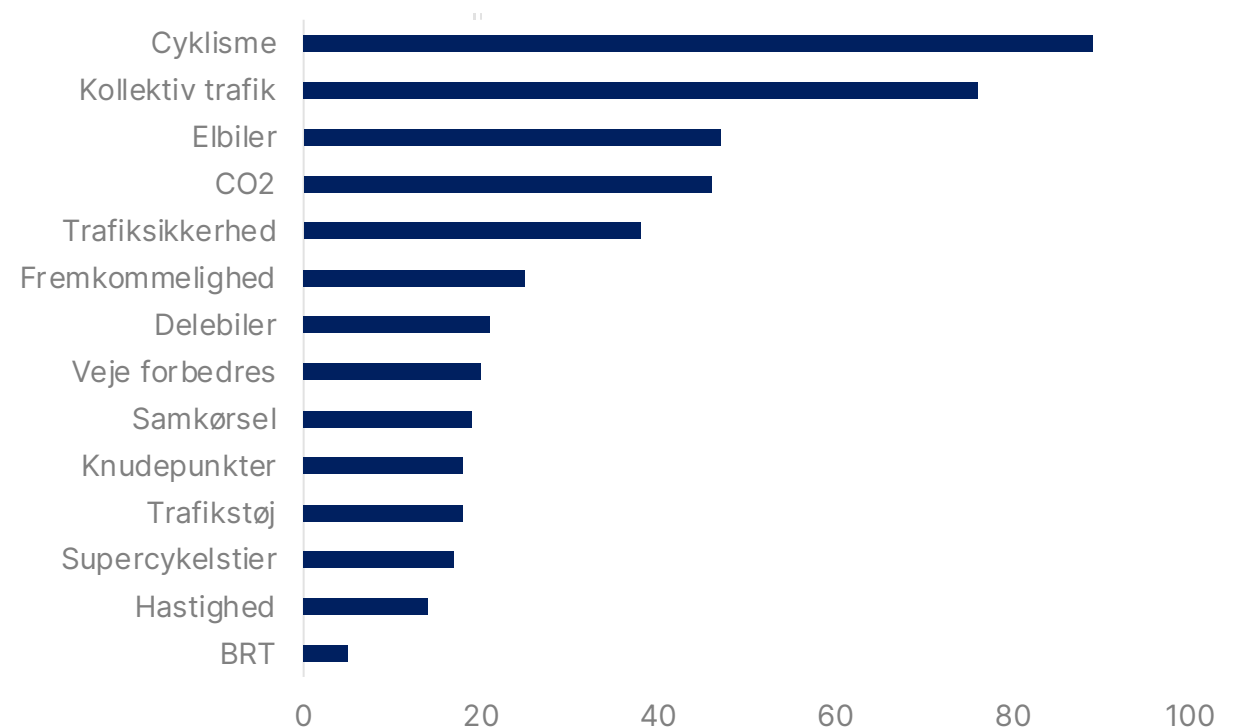


# 13. Kortlægning af planer og politikker

Sideløbende med udarbejdelsen af rapporten er regionale og kommunale politikker og planer kortlagt for regionen og alle de 29 kommuner i KKR Hovedstaden. Her ses det, hvilke emner kommunerne er særligt optaget af.

Desuden er kortlægningen blevet brugt til at få et overblik over hvilke tværkommunale indsatser, de forskellige kommuner arbejder for. Denne indsigt bliver bragt videre ind i scenarieudviklingen i Fase 2.

## Emner der fylder mest i kommunerne og regionens planer og politikker

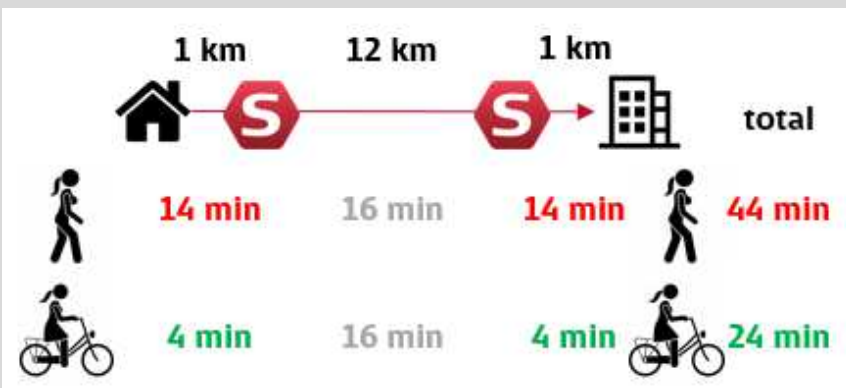


# 14. Udfordringer set fra trafikskaberne

Sideløbende med udarbejdelsen af rapporten har der været dialog med trafikskaberne, Movia, DSB og Metroselskabet/Hovedstadens Letbane om, hvilke udfordringer de ser i dag og frem mod 2035, og hvordan de 29 kommuner i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden kan gøre den kollektive transport mere attraktiv frem mod 2035.

Inspiration fra dialogen bliver bragt videre ind i scenarieudviklingen i Fase 2.

Den samlede kollektive rejse fra A til B bliver tidsmæssigt væsentlig mere konkurrencedygtig ift. en bilrejse, hvis cyklen bliver brugt som til- og frabringer transport.



Kollektiv rejse med og uden cyklen som til- og frabringer transport

## Hvilke emner peger trafikskaberne på?

- Fortætning omkring stationer - styrke samspillet mellem station og opland.
  - Cyklen som til- og frabringer har stort potentiale for den samlede rejsetid.
  - Cykeltrafikkens fysiske forhold omkring stationer kan forbedres.
- Gøre det enkelt og attraktivt at rejse kollektivt.
  - Et forsimplet zonesystem.
  - Billigere længere rejser og dyrere korte rejser – det ville understøtte overflytning af bilture særligt fra 10 km og opefter, hvor konkurrencen til cykel er lille.
- Udnytte forbedringerne på banerne til at tiltrække flere kunder til det samlede kollektive system.
- Påvirke konkurrenceforholdet mellem bil og kollektiv transport for at flytte flere over i kollektiv transport.
  - Parkeringspolitikken - Restriktioner, parkeringszoner og parkeringsafgifter.

# 15. Den videre proces

KKR Hovedstaden, Københavns Kommune og Region Hovedstadens fælles tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet består overordnet af to faser.

Denne resumérapport er en del af afrundingen på arbejdet med fase 1. Sideløbende med udarbejdelsen af rapporten er regionale og kommunale politikker og planer kortlagt. Ligesom alle involverede kommuner samt en række interessenter er blevet inddraget for at drøfte udfordringer og potentialer og udpege relevante indsatser.

Indsatserne bidrager til et katalog for greb og indsatser, der sammen med resultaterne fra denne rapport og de øvrige input indgår i analysens fase 2. På baggrund af dette vil der blive udarbejdet og effektberegnet på en række scenarier for fremtidens mobilitet, der skal kortlægge, hvordan og med hvilke greb de centrale punkter i visionen kan opnås.

Projektets samlede analysearbejde forventes præsenteret primo 2025 og skal indgå i det fremadrettede samarbejde omkring infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger på tværs af de 29 kommuner i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden.

## Fase 1

### Kortlægning og beskrivelse af udfordringer og potentialer

- Opdatering af trafikmodellen COMPASS med befolkningsprognoser, væsentlige besluttede og finansierede infrastruktur- og byudviklingsprojekter mm.
- Kortlægning af regionale og kommunale politikker og ønsker på mobilitetsområdet og inddragelse af andre analyser.
- Inddragelse af interessenter og trafiksekskaber.
- Udarbejdelse af udkast til indsatskatalog til fase 2
- Afholdelse af fællesmøde og workshop for alle kommunerne i regionen, hvor kortlægning, udfordringer, potentialer og relevante indsatser blev drøftet.
- Kortlægning og beskrivelse af trafik og trafikstrømme i hovedstadsområdet nu og i 2035, samt overordnede udfordringer og potentialer.
- Offentliggørelse og afrapportering for KKR Hovedstaden, samt Region Hovedstaden og Københavns Kommune.

## Fase 2

### Opstilling af løsningsmuligheder og scenarier

- Afholdelse af fælles scenarie-workshop for alle kommunerne i regionen samt andre relevante interessenter, hvor forskellige greb og indsatser drøftes.
- Færdiggørelse af indsatskatalog.
- Udvælgelse og opstilling af scenarier, som skal beregnes og effektvurderes på baggrund af vision og pejlemærker.
- Beskrivelse og beregning af scenarier udvalgt.
- Præsentation og møder om resultaterne fra analysen.