

24. Juni 2024

Indre By Lokaludvalg

# Velkommen til borgermøde om den tværgående mobilitetsanalyse



# Dagsorden

- Kl. 19:30      **Velkomst og gennemgang af aftenens program**  
ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg
- Kl. 19:40      **Orientering om arbejdet med den tværgående  
mobilitetsanalyse** ved Emma Liisberg, Københavns Kommunes  
Teknik- og Miljøforvaltning
- Kl. 20:15      **Oplæg om dilemmaer forbundet med udfordringer med den  
regionale mobilitet** ved Susanne Krawack, mobilitetskonsulent
- Kl. 20:50      **Workshop: Fire lokale løsningsforslag**  
ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg
- Kl. 21:30      **Videre proces og tak for i aften**  
ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg

**Oplæg ved Emma Liisberg**  
**Projektleder, Mobilitet**  
**Teknik- og Miljøforvaltningen**  
**Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold**

Indre By Lokaludvalg 26. juni 2024

# Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet

## Fase 1 – Kortlægning og beskrivelse af udfordringer og potentialer

Emma Liisberg, projektleder, Mobilitet, Teknik- og Miljøforvaltningen

# En samlet analyse for hovedstadsområdet

## Opdateret vidensgrundlag

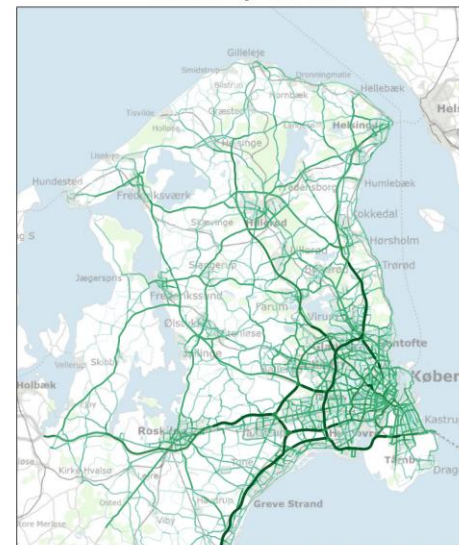
- Analysen skal bidrage med viden om udfordringer og potentialer for mobiliteten i hovedstadsområdet. Derudover viden om hvilke indsatser, der kan skabe bedre mobilitet, øge fremkommelighed og styrke sammenhæng på tværs af regionen
- Analysen skal efterfølgende indgå som en del af en fælles strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af nye prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger på tværs af de 29 kommuner i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden

## En analyse i to faser

- Fase 1: Status i 2025 og 2035 for mobiliteten i hovedstadsområdet, samt udpegnig af udfordringer og potentialer
- Fase 2: Opstilling af scenarier, samt udpegnig 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

Trafikbelastninger 2035 HVDT



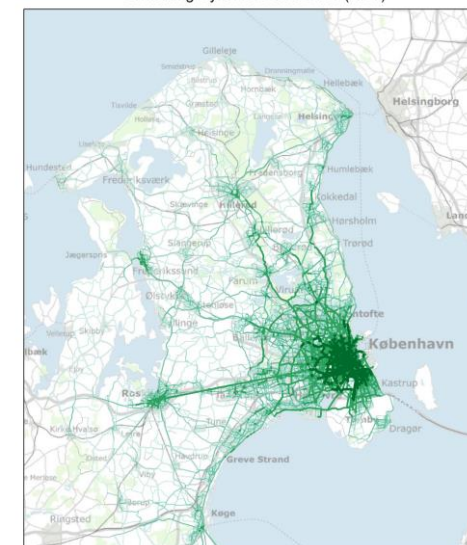
18.3.2024 16.17.45  
Biler pr. døgn  
0 ≤2,500 ≤5,000 ≤10,000 ≤25,000 ≤50,000 >50,000

Passagerbelastning Tog Basis 2035 (Morgenmyldretid)

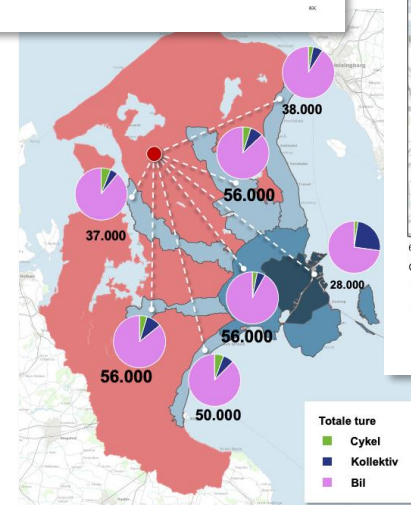


2024 13.05

Belastning Cykel for Basis 2035 (HDT)



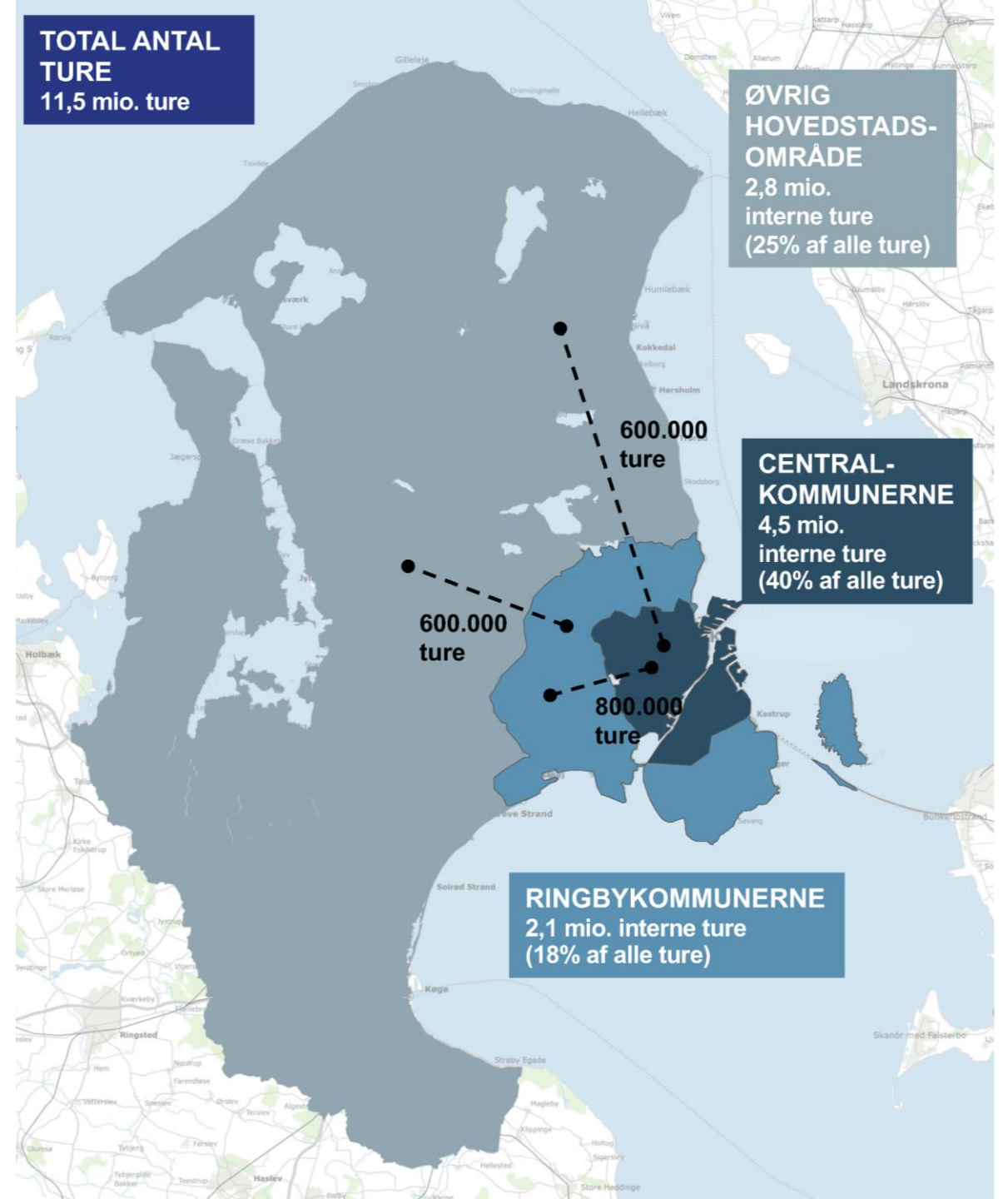
6.2.2024 13.06.59  
Cykler pr. døgn  
0 ≤100 ≤250 ≤5,000 >5,000



Totale ture  
Cykel  
Kollektiv  
Bil

# Forudsætninger

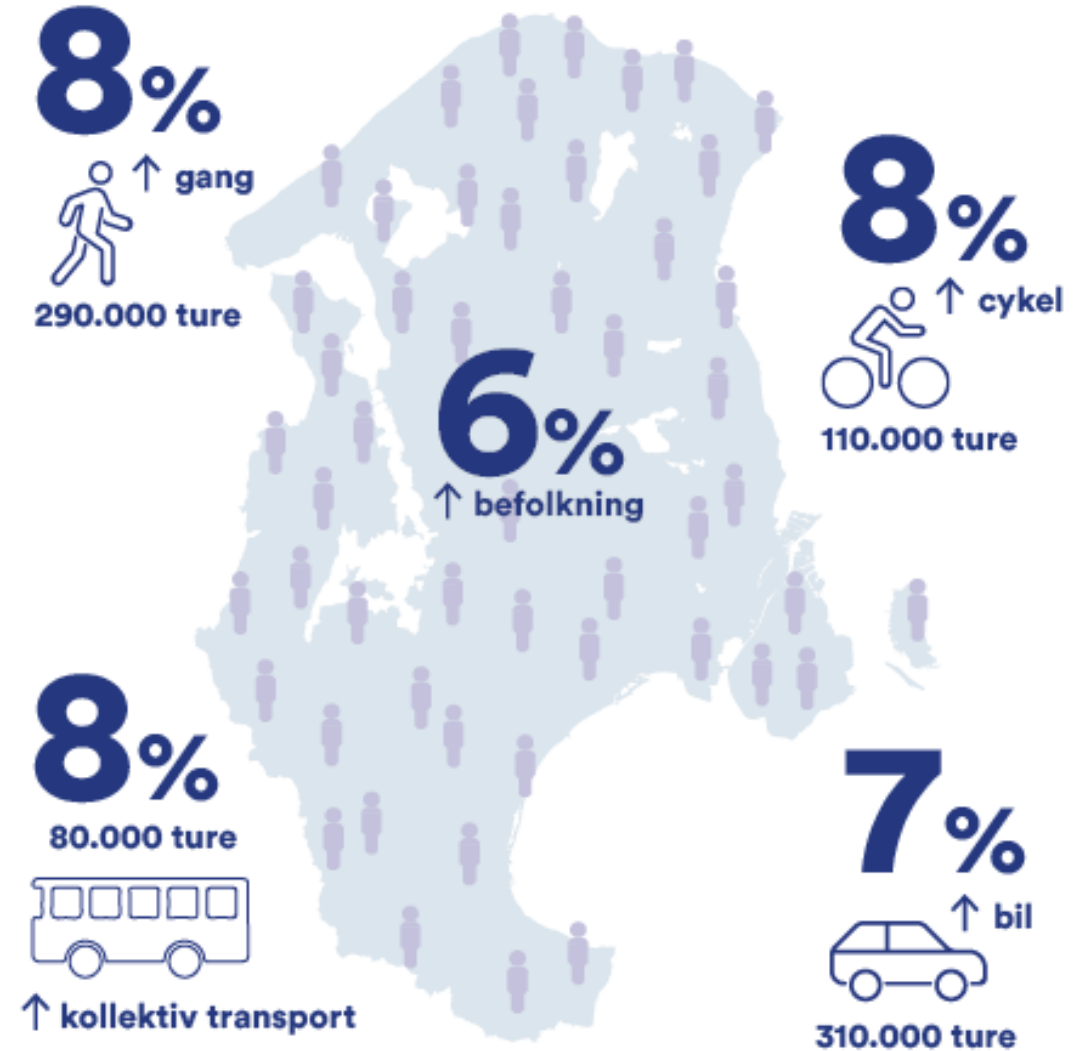
- Beregninger foretaget i COMPASS-trafikmodellen
- To beregningsår: 2025 og 2035
- 2025: Udtrykker dagens situation, inkl. letbanen i Ring 3 og Sydhavnsmetroen
- 2035: Udtrykker situationen i et 10-års perspektiv, inkl. besluttede og finansierede infrastrukturprojekter
- Generelle økonomiske forudsætninger (ex. kørselsomkostninger, takster i den kollektive trafik) bygger på Transportministeriets og Finansministeriets officielle fremskrivninger
- Befolkningsudvikling baseres på kommunernes seneste befolkningsprognoser



# 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

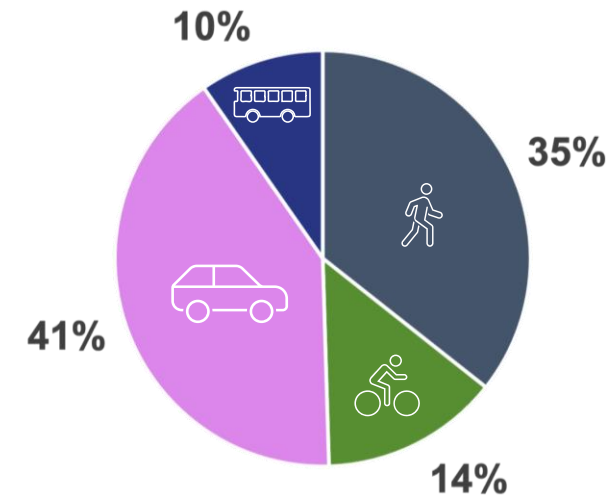


# Transportmønstre i 2035

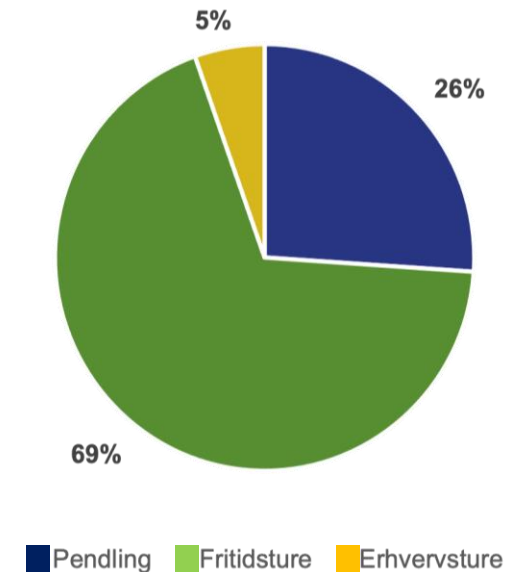
..biltrafik udgør 41% af alle ture

- 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

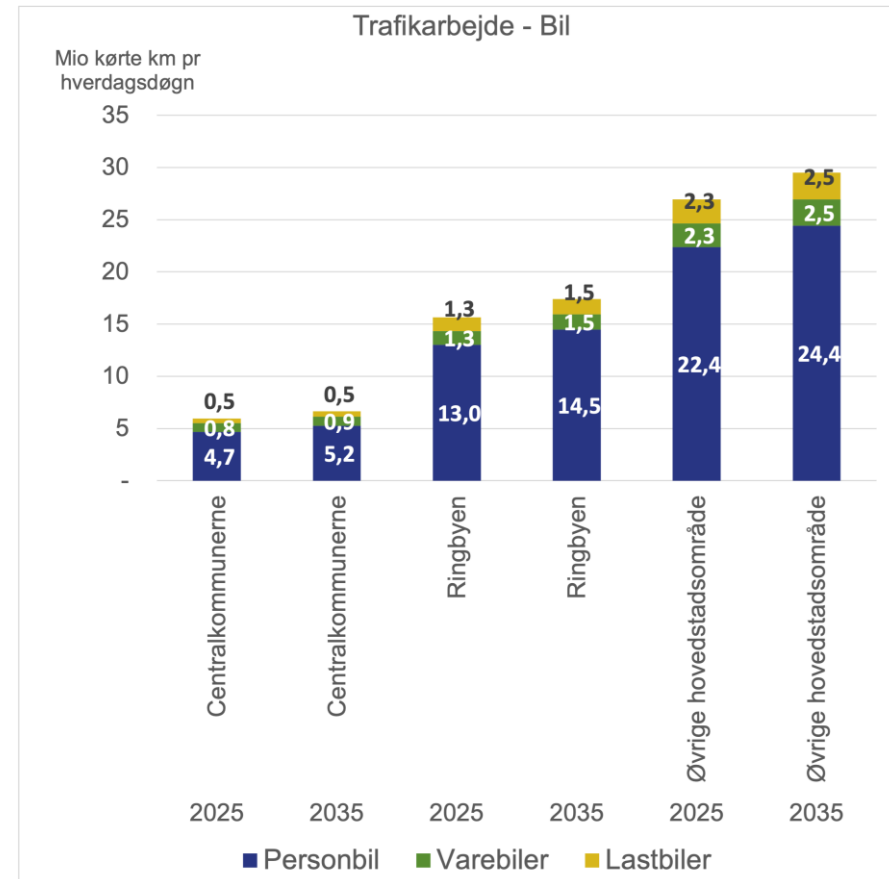




# Stigende bilejerskab – flere bilkm

..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

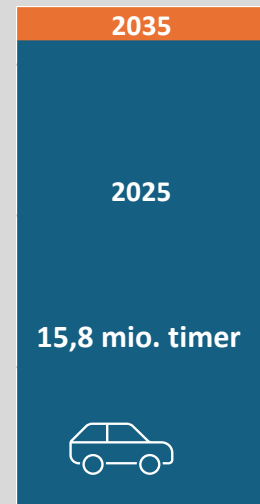


# Trængslen stiger på vejene

.. det påvirker også bustrafikken

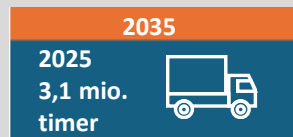
- Trængslen stige frem mod 2035 grundet flere personbilture og vækst i vare- og lastbiltrafikken
- Strækninger – især på motorvejsnettet, med kapacitetsudnyttelsen i myldretiden over 100 %
- Et yderligere samfundsøkonomisk tidstab som følge af trængsel på vejnettet på 1,1 mia. kr. per år

16,9 mio. timer

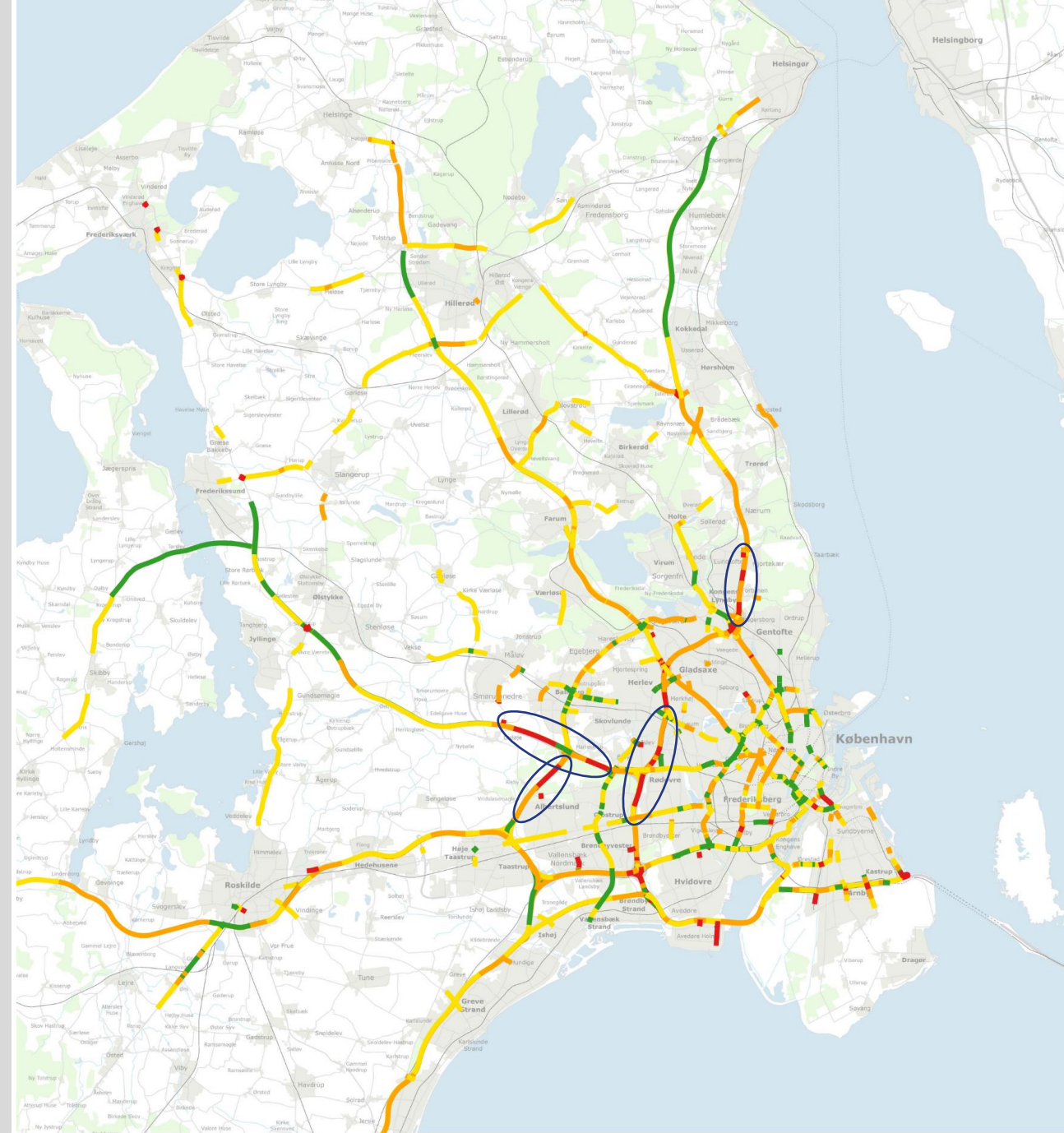


← 1,1 mio. flere timer i trængsel

4,2 mio. timer



← 1,2 mio. flere timer i trængsel



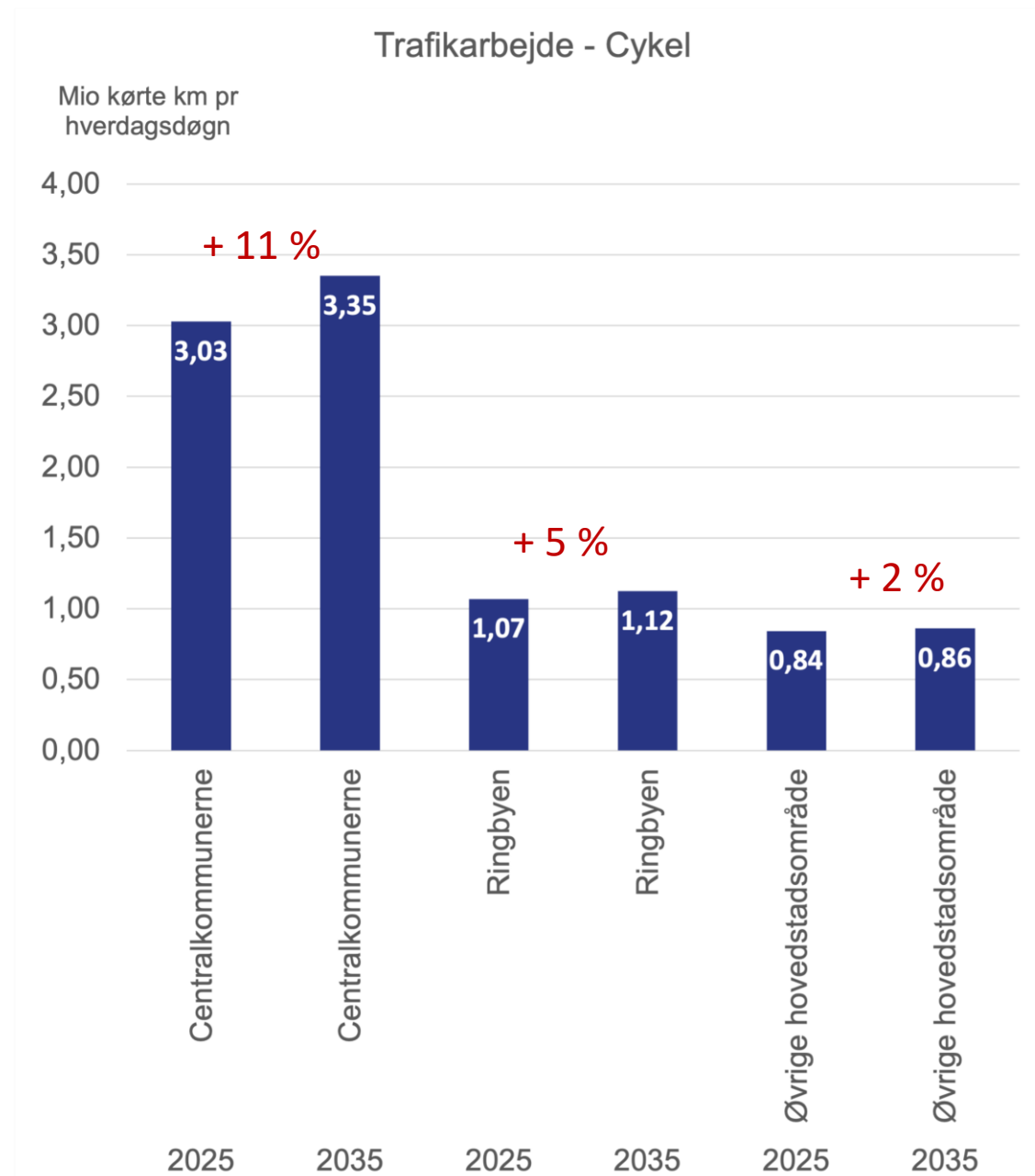
Belastningsgrader 2035 - Morgenmyldretid

0 10 20 km

# Cykeltrafikken mister terræn

... udenfor centralkommunerne

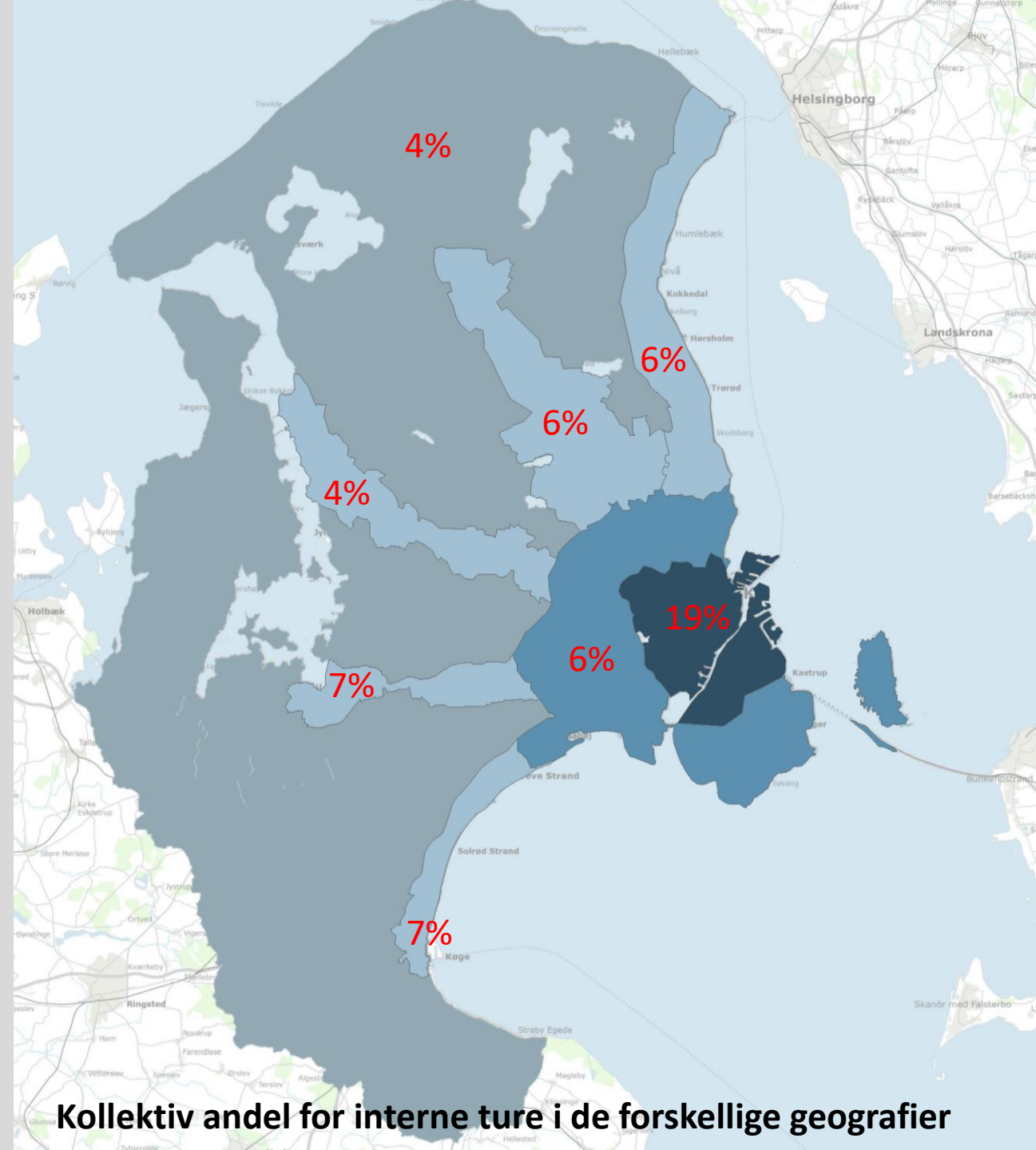
- I 2035 vil der dagligt blive cyklet ca. 5,3 mio. km på vej- og stinettet i hovedstadsområdet
- I Centralkommunerne er stigningen markant, men i Ringbyen og det Øvrige hovedstadsområde mister cykeltrafikken terræn til øvrige transportmidler



# 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

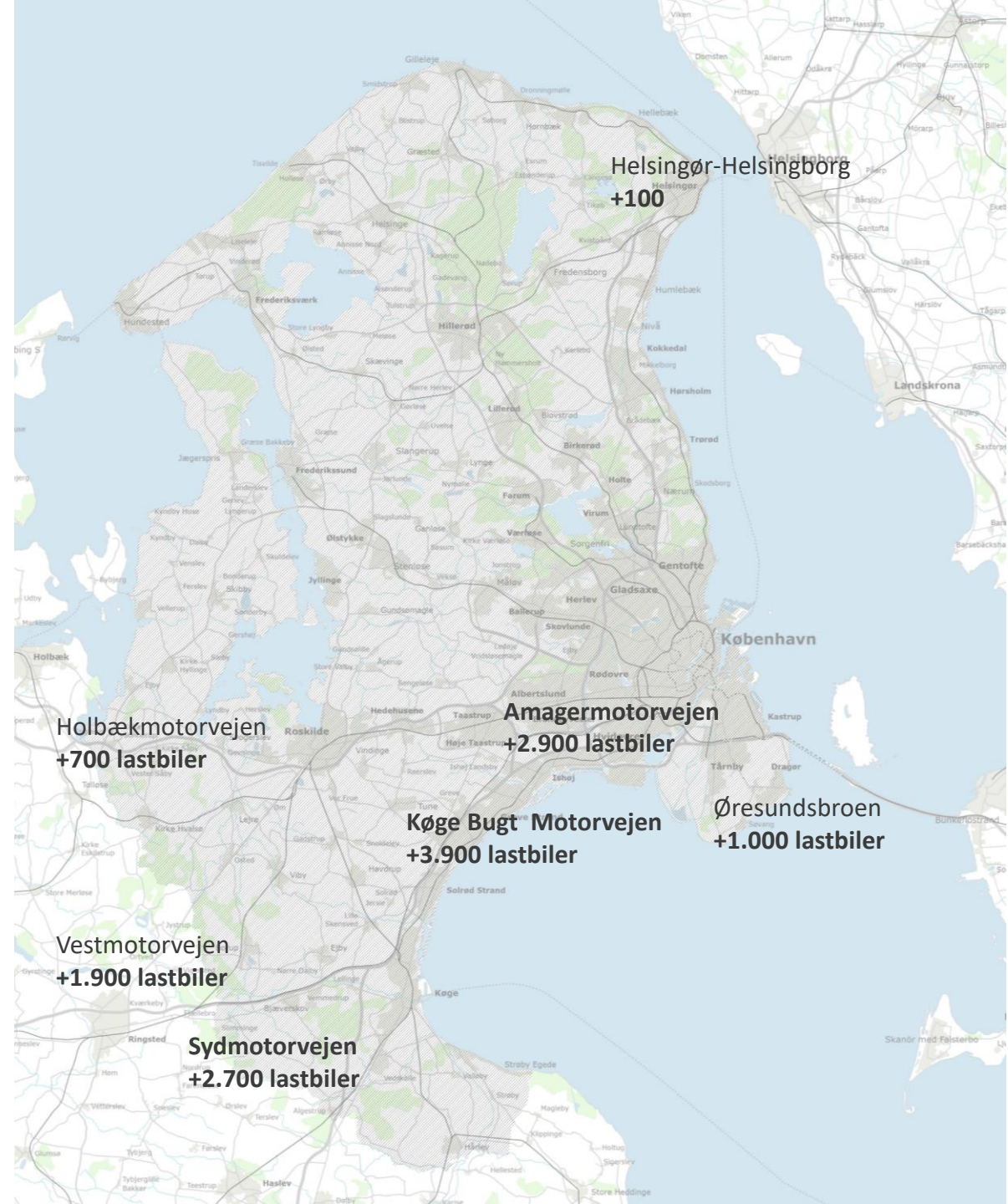


Kollektiv andel for interne ture i de forskellige geografier

# 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

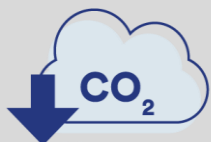


# Støjen stiger men CO<sub>2</sub>-udslippet falder

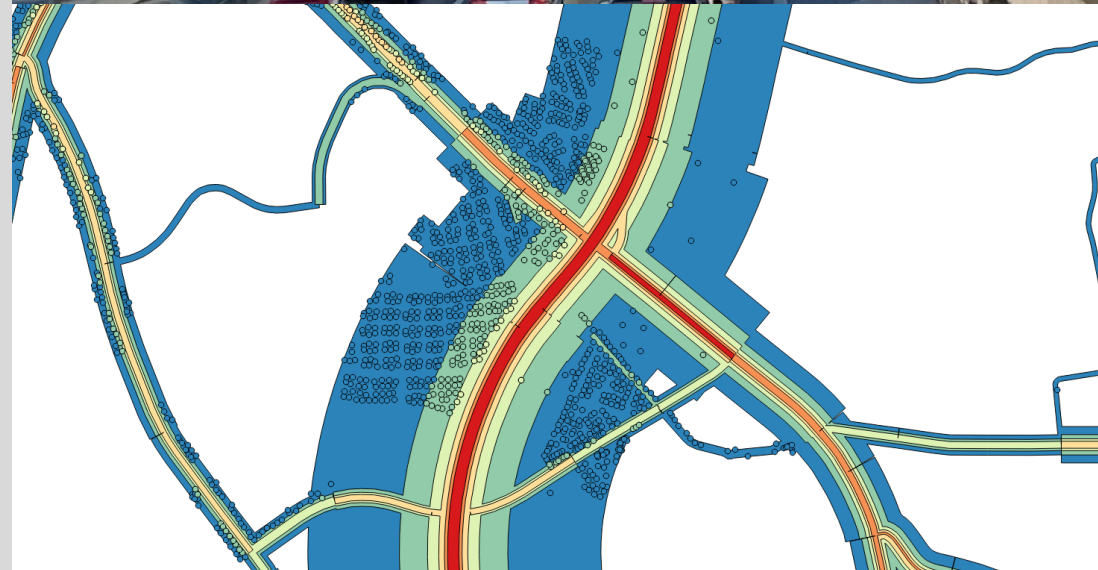
... samlet set flere støjbelastede boliger - men ulige geografisk fordelt



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



- Der beregnes en CO<sub>2</sub>-reduktion fra vejtrafikken på omkring 10 % i 2035

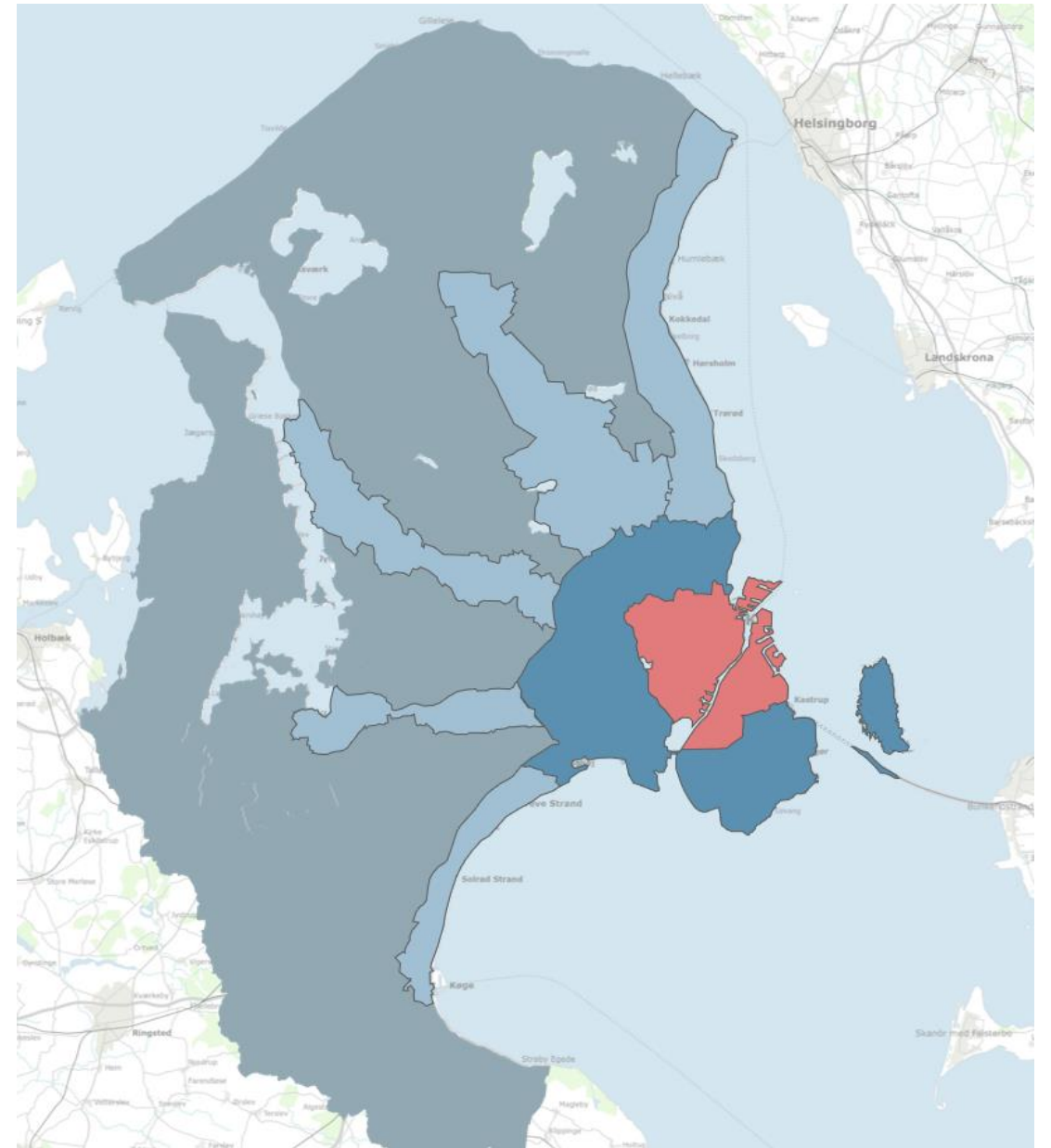


Støjinterval, dB	Basis 2025	Basis 2035	Forskel	Ændringer ift. Basis 2025
>58 dB	418.936	430.359	11.423	2,7%
>68 dB	38.019	40.807	2.788	7,1%
SBT	75.240	78.123	2.883	3,8%

# Udfordringer i de enkelte geografier

## Centralkommunerne

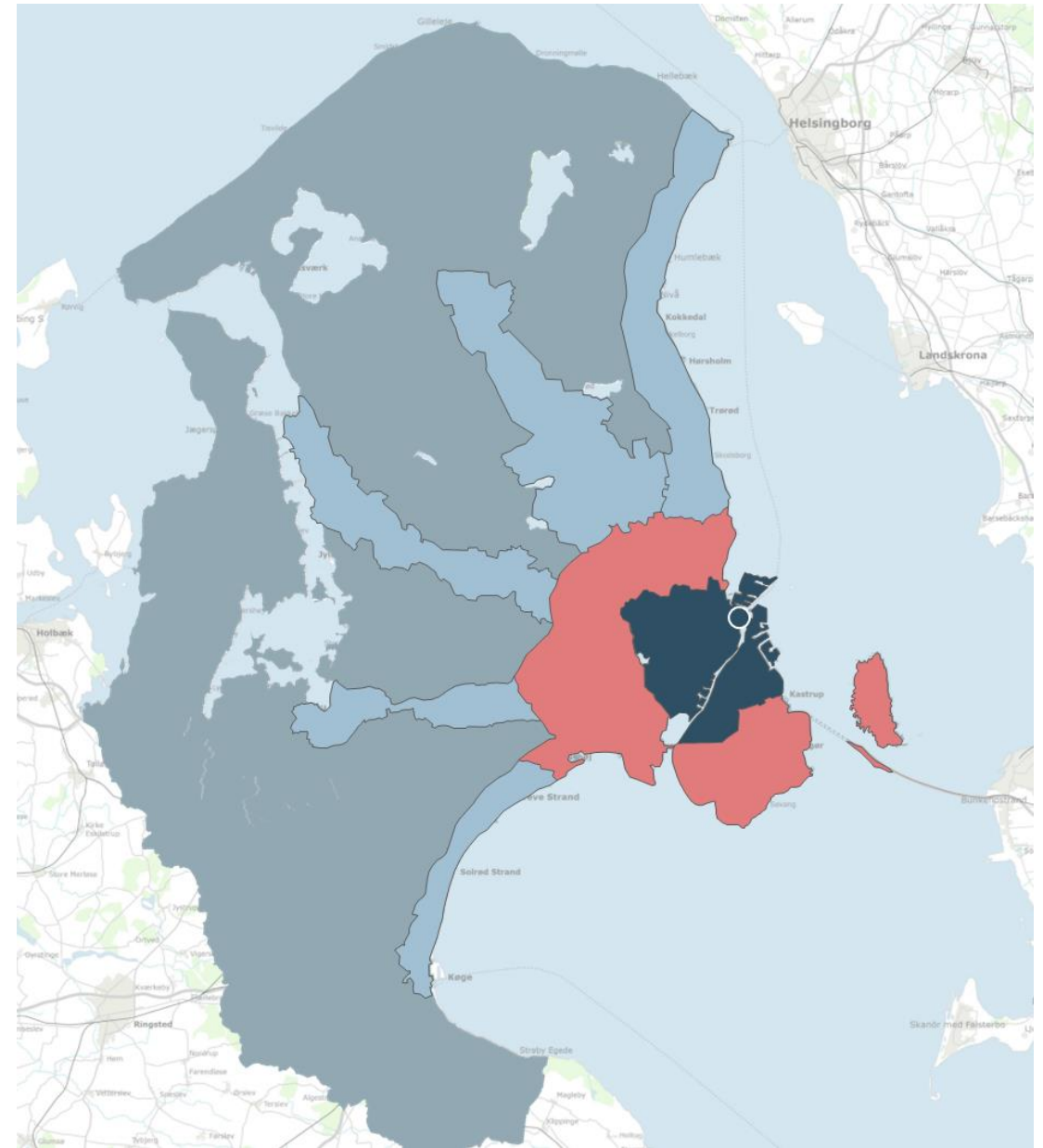
- En cykel- og gangtrafik i vækst udfordrer faciliteter og infrastruktur
- Væksten i bilejerskab presser vejnettet og øger trængsel
- Stor vækst i antallet af påstigere i Metro og S-tog kan udfordre kapaciteten
- Bustrafikkens fremkommelighed vil blive forringet som følge af stigende trængsel



# 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

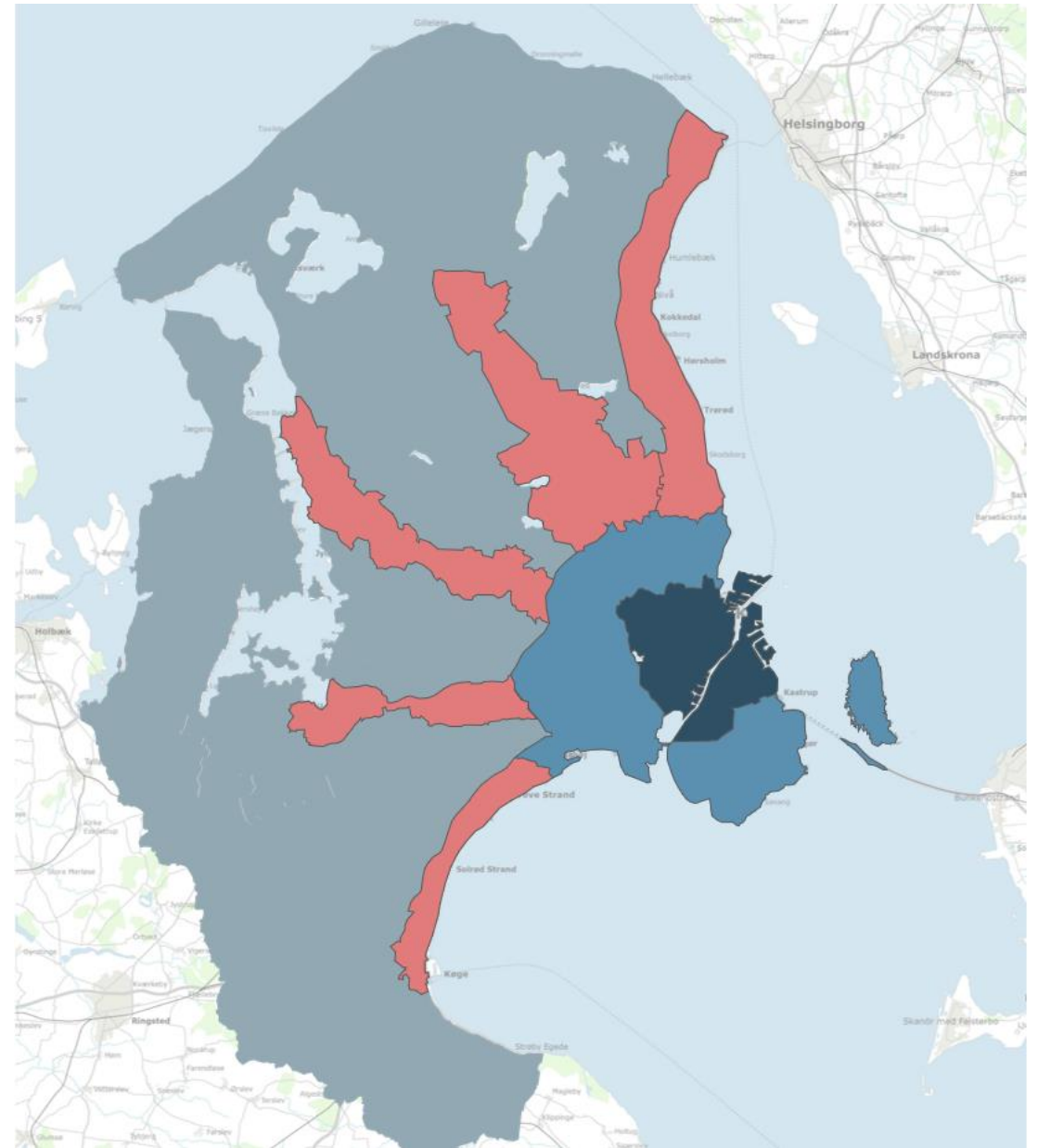




# Udfordringer i de enkelte geografier

## Byfingrene

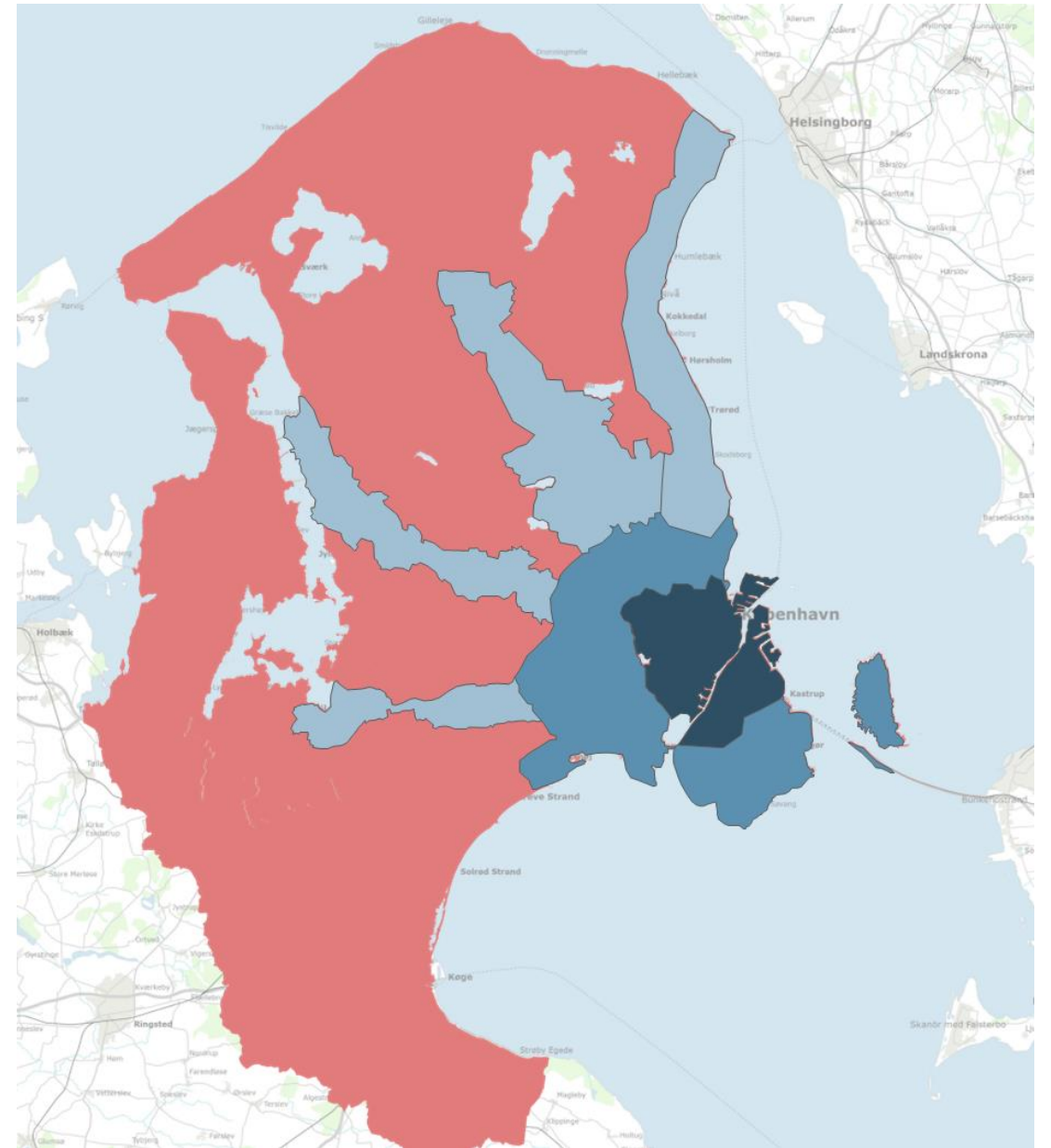
- Meget høj bilandel (85 %-95 %) på ture mellem Byfingrene
- Cykelandelen af de interne ture er lav
- En høj andel af kollektiv transport på ture mellem Byfingrene og Centralkommunerne skal understøttes af gode knudepunkter
- Højere kollektiv transport andel når der er højklassede kollektive forbindelser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



# Udfordringer i de enkelte geografier

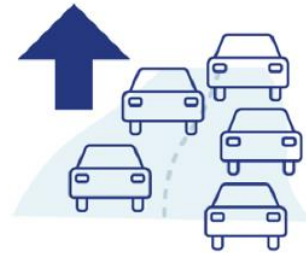
## Øvrige hovedstadsområde

- 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

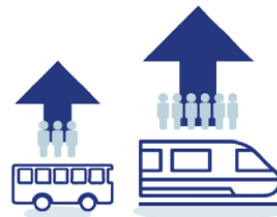
Stigningen i kørte km på vejnettet med både lette og tunge køretøjer udfordrer ønsket om at mindske trængsel og støj



De mange daglige fritidsture med bil udgør halvdelen af personbiltrafikens CO<sub>2</sub>-udslip, hvilket vil være en udfordring, når der skal findes bæredygtige og klimavenlige løsninger



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



Stigningen i biltrafik øger støjbelastningen – særligt i Ringbyerne. I Centrakommunerne cykles mere i 2035, hvilket kan forbedre folkesundheden både ift. mindre støj og øget fysisk aktivitet.



# Den videre proces

.. Fra udfordringer og potentialer til løsningsmuligheder og scenarier

- Sammen med parterne bevæger vi os ind i næste fase med fokus på løsningsmuligheder og indsatser
- Fælles scenarie-workshop for kommuner og interessenter
- Indsatskatalog for greb og virkemidler
- Udarbejde og effektberegne 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 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 trafikskaber.
- 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.

# **Oplæg ved Susanne Krawack**

## **Mobilitetskonsulent**

# Mobilitet i Københavns Indre By

Susanne Krawack

# Hvem er jeg?

- Har arbejdet med mobilitet, transport, planlægning og klima- og miljøforhold i transport i over 40 år
- Senest i Concito
- Ellers i Aarhus kommune, Cowi, Tetraplan, Transportrådet, Miljøministeriet....
- Er nu ved at blive primært pensionist og mormor
- Har dog stadig lidt småjobs i eget firma



# Internationale trends

- De store byer nedbygger bilarealet
- Bruxelles, Paris og London har reduceret biltrafikken
- Reducerer fremkommelighed ved at fjerne store boulevarder til biltrafik
- Begrænset parkering er et effektivt virkemiddel
- Mange steder bygger man bydele for færre biler- med delemobilitet





# Drivkræfter i mobilitet:

- **Tiden** det tager at komme derhen, hvor man gerne vil
  - **Prisen** for at komme derhen, hvor man gerne vil
  - Hvor **mageligt/behageligt** der er at komme derhen, hvor man gerne vil
- Derfor vinder bilen, hvis den får lov
  - Eksempler: bedre kollektiv trafik, parker&rejs, flere cykelstier

Vigtigt at regulere på både bilernes vilkår og alternativerne samtidigt!

# 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

## 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 bæredygtige, klimavenlige løsninger

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

## 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

# Indre by – en særlig rolle

- Her er MANGE statsligt finansierede institutioner (kultur, arbejdspladser, uddannelser, mv.)
- Servicerer hele Danmark – så man skal kunne komme dertil
- God kollektiv trafik dækning

På den anden side:

- Mange turister, fest i gaden, MANGE besøgende

# Kampen om pladsen

Så meget fylder 88 mennesker med forskellige transportformer.





*Grafen viser hvordan vores vejareal er fordelt i København*



*Grafen viser hvordan arealet ville være fordelt hvis det afspejlede Københavnerne rejsevaner. Sammenligningen viser at gadearealet ikke afspejler dagens rejsemønstre, og bilen har et for stort areal på bekostning af cykel og kollektiv transport.*

# Mulige trafikale forandringer

- Gennemkørende trafik
- Parkering
- Hastigheder
- Trafikøer
- Cykeltrafik
- Nulemissions zone
- Kollektiv trafik
- Vare og lastbiltrafik
- Dele- og samkørsel

De fleste elementer har fordele og bagdele

# Gennemkørende biltrafik

Veje der leder trafikken på kryds og tværs af byen skaber sammenhæng i byen

- På den ene side: Som midtpunkt i København mødes mange veje, skaber tilgængelighed til de mange nationale aktiviteter
- På den anden side: Opdeler og adskiller bydelen og skaber barrierer



- Der er mange gennemkørende veje i jeres område
- Måske kunne man gøre nogle veje som primære gennemkørsels gader og lukke andre på midten
- Udformning af krydsene er en nøgle til bilernes fremkommelighed

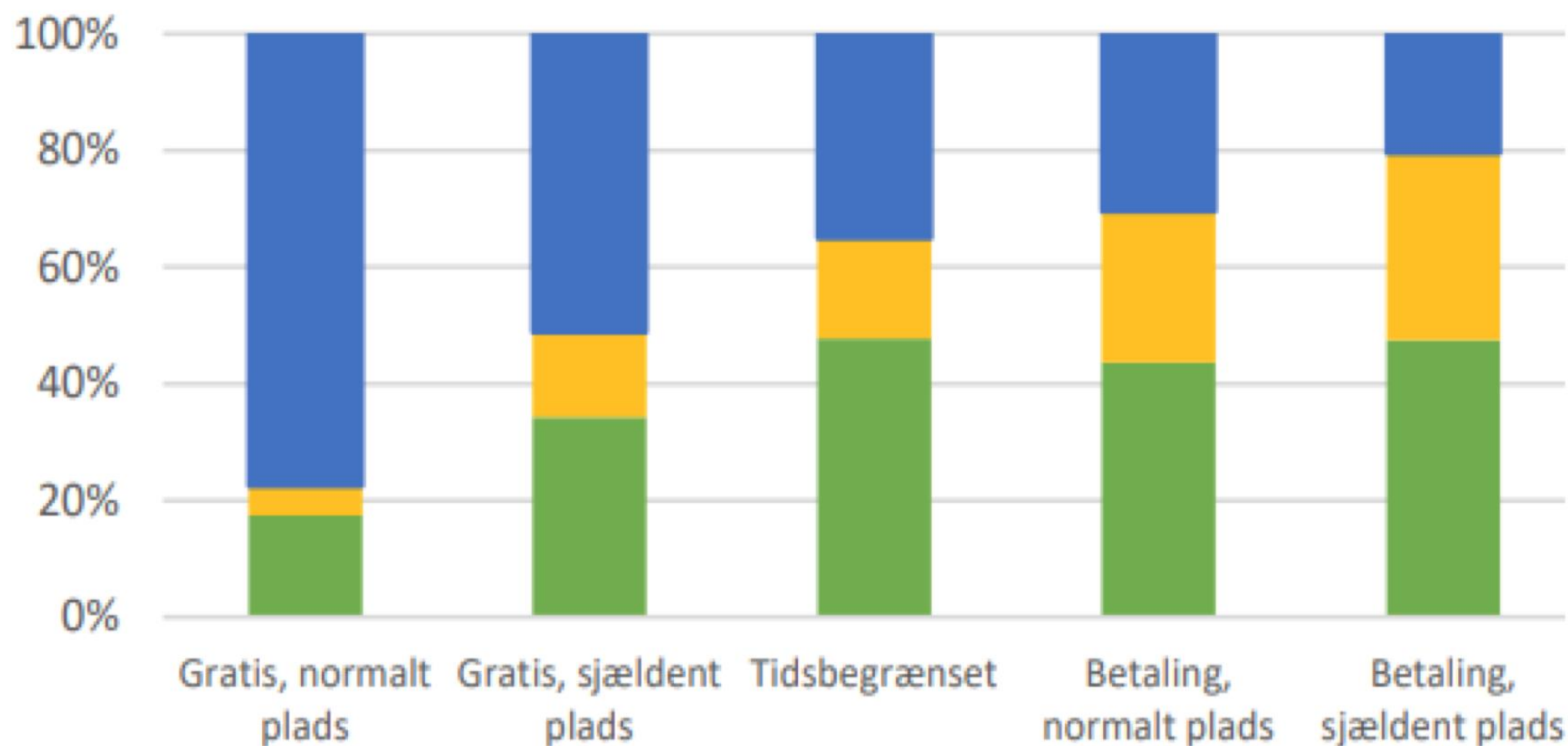


# Parkering

Der er ikke pladser nok til alle som ønsker at parkere på vejen

Hvem skal prioriteres:

- Beboere
  - Erhvervsdrivende og ansatte
  - Besøgende og kunder
- 
- På den ene side:
    - Man skal kunne have og bruge bil som beboer I Indre By
- 
- På den anden side:
    - Biler fylder og er i vejen
    - Man kunne få grønne strøg
    - En sundere befolkning



Andel af pendlerrejser foretaget i forskellige transportmidler fordelt efter parkeringsforhold ved arbejdspladsen

■ Gang, cykel og knallert

■ Kollektiv

■ Bil og motorcykel

# Hastighed

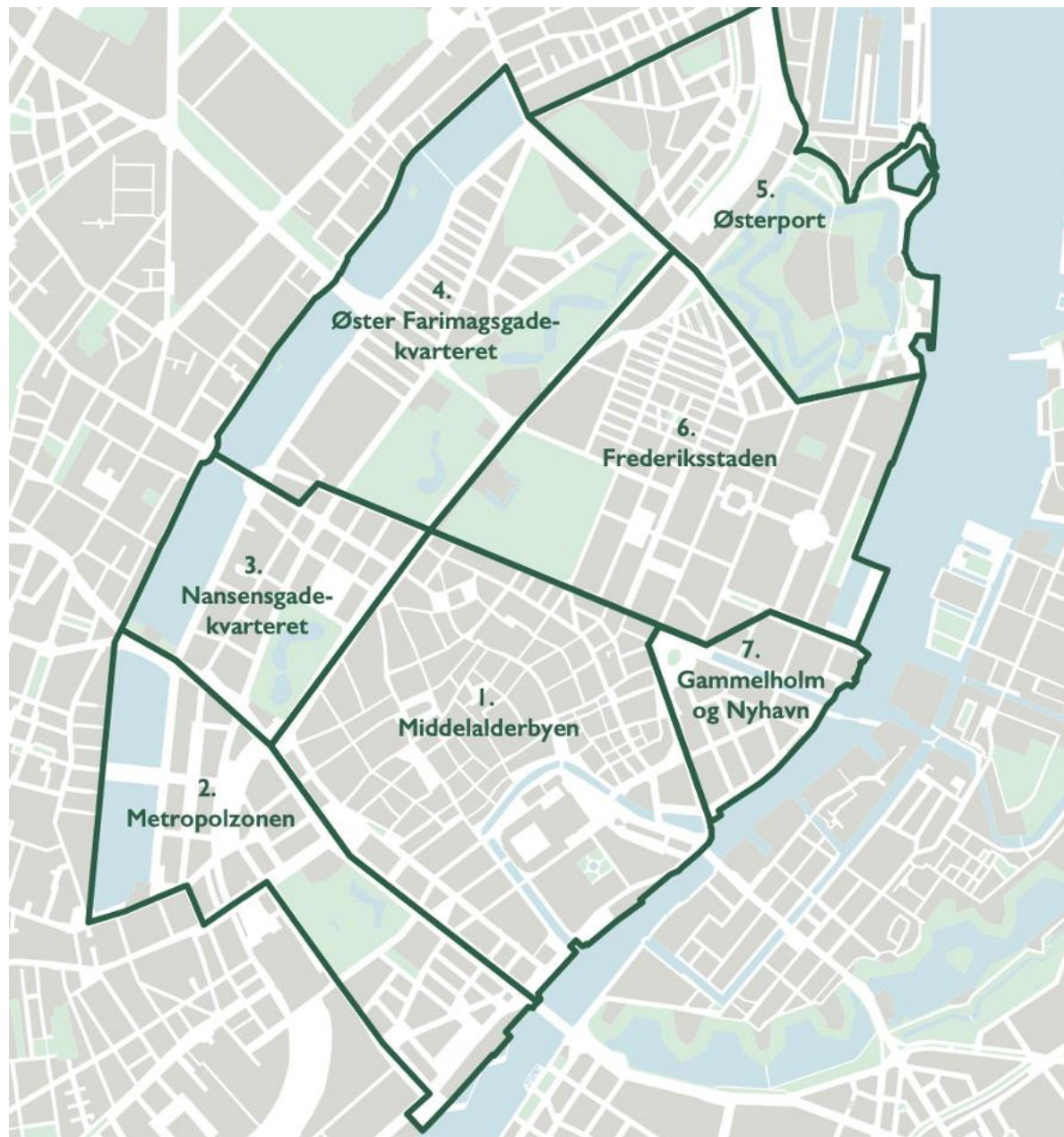
- Lavere hastigheder reducerer trafikulykker, mindsker utryghed
- Lavere hastigheder har minimal direkte indflydelse på CO2 udledning og luftforurening og støj
- Lavere hastighed betyder at cykel og kollektiv trafik bliver hurtigere end bil.



# Trafikøer

Al biltrafik skal ind og ud af området på samme sted. Ingen gennemkørende trafik. Vejlukninger, ensretninger er midlerne.

- På den ene side: Skaber fredeligt område indenfor øen. Ingen gennemkørende trafik, mulighed for at skabe grønne og fredelige områder. Lettere og mere fredeligt at cykle fx med børn.
- På den anden side: Skaber omvejskørsel fra trafikken med ærinde i området. Mere besværligt at køre i bil til og fra området



# Cykeltrafik

Cykeltrafik er sundt, miljø- og klimarigtigt og fylder ikke meget

- På den ene side: gode cykelbetingelser skaber store strømme af cykler. Fylder væsentligt mindre end biler. Forurener ikke.
- På den anden side: Mange cykler kan være meget hurtige og særligt el-køretøjer kan være utrygge. En del cyklister overholder ikke reglerne

# Cykel parkering

## Cykelstier

Nedlægge parkering i en side og skabe cykelstribestri/sti

Cykelgader (-parkering)

Plads til cykelparkering



# Vare- og lastbiler

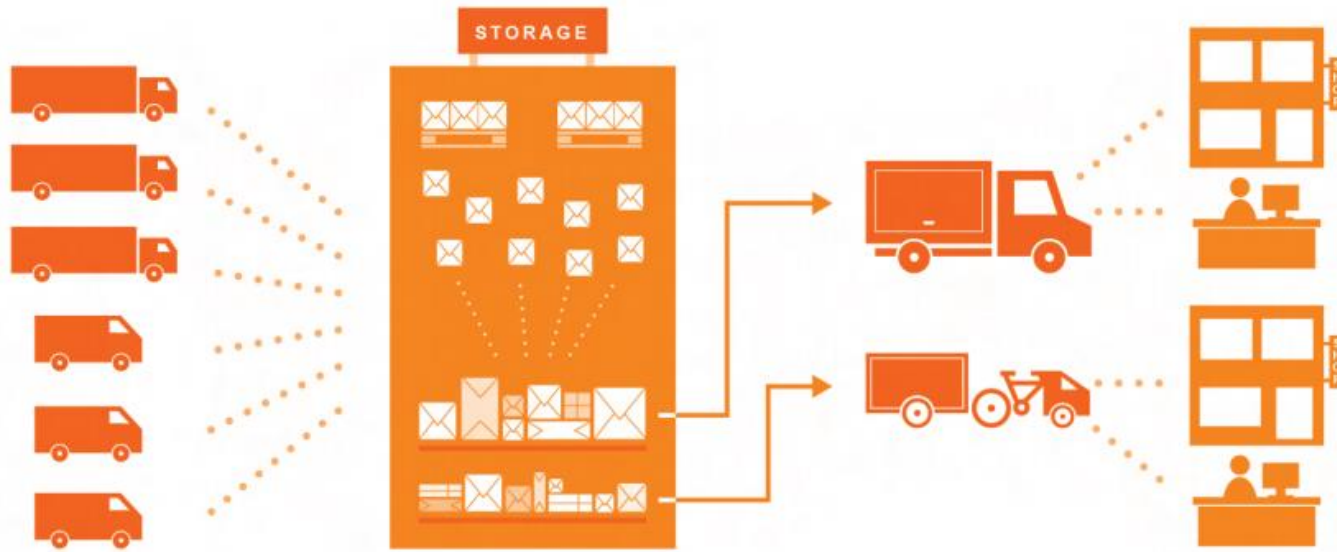
Varer skal levers til butikker og private. Man kan stille krav om at få leveret på el-køretøjer – og private kan få leveret til pakkeshops

**På den ene side:** varerne skal til butikkerne, komfortabelt at få pakker leveret til døren, flyttebiler, renovation, håndværkere mv. er nødvendige

**På den anden side:** den tunge trafik fylder, støjer og skaber luftforurening



# Stadsleverancern Göteborg



# Nulemissionszone

En zone, hvor der kun må køre el- (og brint-) køretøjer. Mulighed for at indføre én zone i København. Overgangsordninger for beboere og virksomheder indenfor zonen

Indre by kunne være en nulemissionszone – overgangsordning for beboere på 5 år?

Vil have betydelig effekt også udenfor Indre by.

# Kollektiv trafik

Mange transporteres på mindre plads og mere bæredygtigt

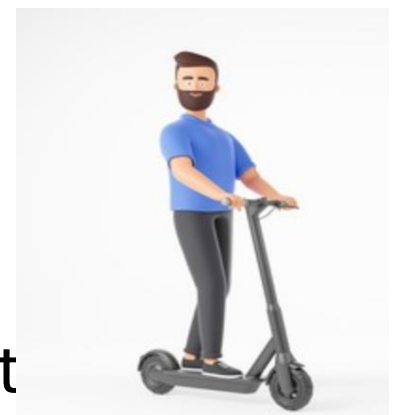
- På den ene side: Effektiv transport, hvor mange skal samme vej. Skal være hurtig og bekvem hvis konkurrere med bil. (langt mellem stop, på overordnede veje/på egen bane)
- På den anden side: Busser fylder på vejene, Metro g S-tog kan give lange gangafstande

# Dele/mikromobilitet og samkørsel

Kan bilen erstattes? Delebil, samkørsel og dele- mikromobilitet kunne i sammenhæng med kollektiv trafik være et alternativ?

På den ene side: Bilen er komfortabel, billig at køre i når, den er købt, altid til rådighed

På den anden side: Den fylder meget i byen, oftest kun én person i bilen

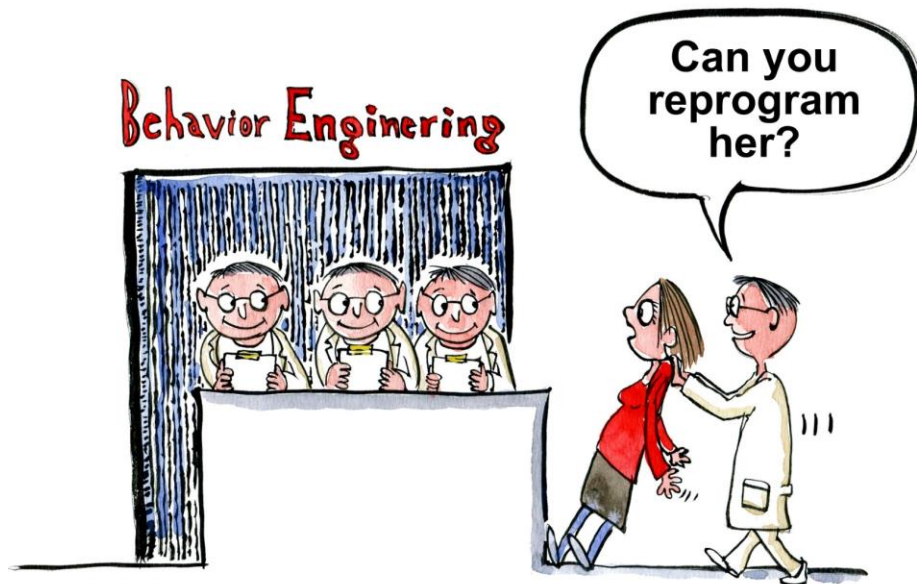


# Samkørsel

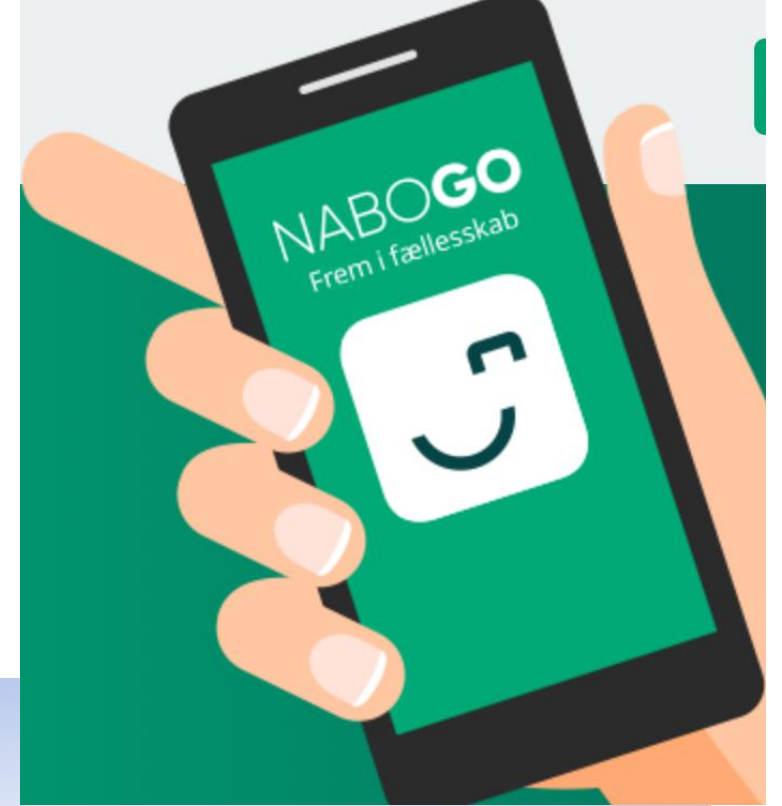
App's til at facilitere samkørsel findes

Flere i hver bil betyder:

- Mindre udledning
- Mindre trængsel
- Mindre behov for parkering



By HikingArtist.com



# Sammenfatning

- Indre by har en særlig rolle – man kan ikke ”smide trafikken ud”
- Mange måder at reducere biltrafik og skabe bedre miljø
- Alle har fordele og ulemper for forskellige grupper
- De vigtigste greb:
  - Undgå gennemkørende biltrafik
  - Hold hastighederne nede
  - Brug parkeringspolitik aktivt
  - Husk vare- og lastbiltrafikken
  - Skab gode alternativer, når biltrafikken begrænses

# Workshop: Fire lokale løsningsforslag



# **Workshop: Fire lokale løsningsforslag**

- 1. Vælg en talsperson**
- 2. Diskutér mulige løsninger på dilemmaspørgsmål  
I har 10 minutter**
- 3. Giv et resumé til resten af forsamlingen**





Hvordan kan vi...

- 1. Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj**
  - 2. Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger**
  - 3. Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked**
  - 4. Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed**
- ...med udgangspunkt i Indre By?

# Videre proces

Indre By Lokaludvalg sender resultatet af workshopen til Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg og Økonomiudvalg, der i sidste ende beslutter, hvordan der skal arbejdes videre med resultaterne af den tværgående mobilitetsanalyse.



# Kommende møder

## Lokaludvalgsmøde

Trinitatis Sognehus

15. august kl. 18:30-22:00

## Debatvogsmøde om Stokhusbroen

Sankt Pauls Plads

27. august kl. 15-17

## Byudviklingsgruppemøde

Brolæggerstræde 14A

28. august kl. 17:30-19:30

**Følg med i vores kalender på**

**[www.indrebylokaludvalg.kk.dk](http://www.indrebylokaludvalg.kk.dk)**

**- her kan du også melde dig til vores nyhedsbrev**



# Tak for i aften



**Skriv til [indrebylokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:indrebylokaludvalg@okf.kk.dk)**