

Trafikale udfordringer og scenarier for hovedstadsområdet

Leif Gjelsing Hansen

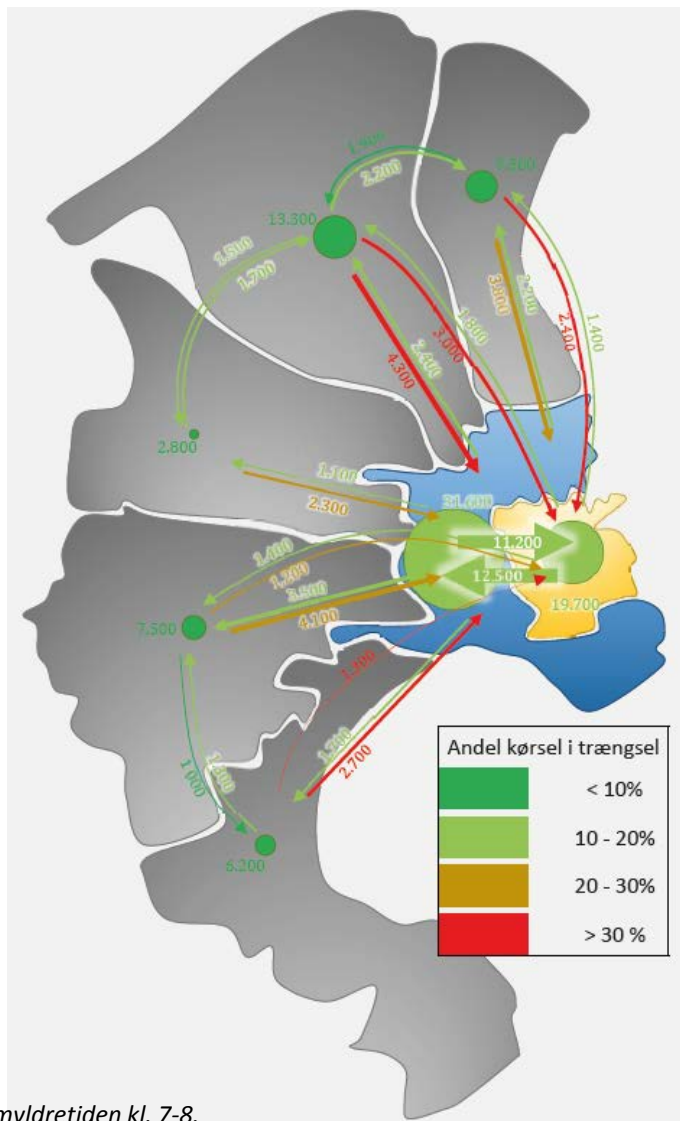


Udgangspunktet

- Hvor står vi med dagens udfordringer med hensyn til trængsel, kapacitet og rejsetid i hovedstadsområdet?
- I hvilket omfang kan nye strategiske infrastrukturprojekter løse udfordringer med trængsel og længere rejsetider?
- Hvilken betydning har ændret bosætningsmønstre i hovedstadsområdet frem mod 2035 på omfanget af trafik og trængsel?
- Hvilken betydning kan førerløse køretøjer og delebiler få for håndteringen af trængsel og behovet for tilgængelighed i hovedstadsområdet frem mod 2035?



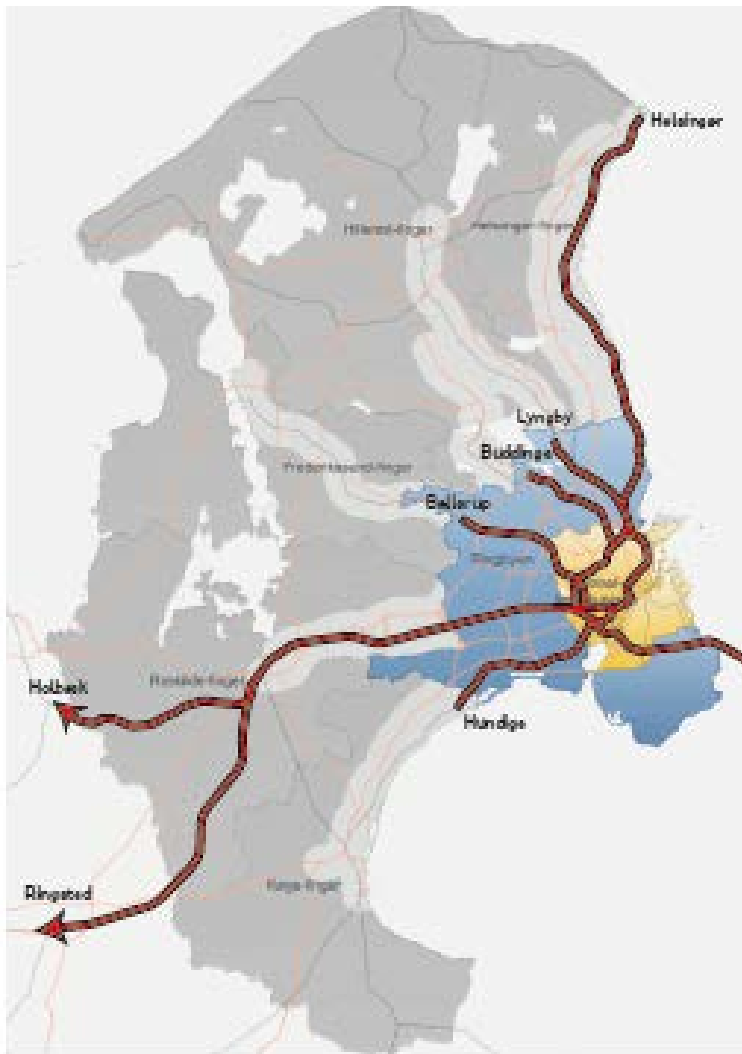
Trængsel på vejene



*) Morgenmyldretiden kl. 7-8.

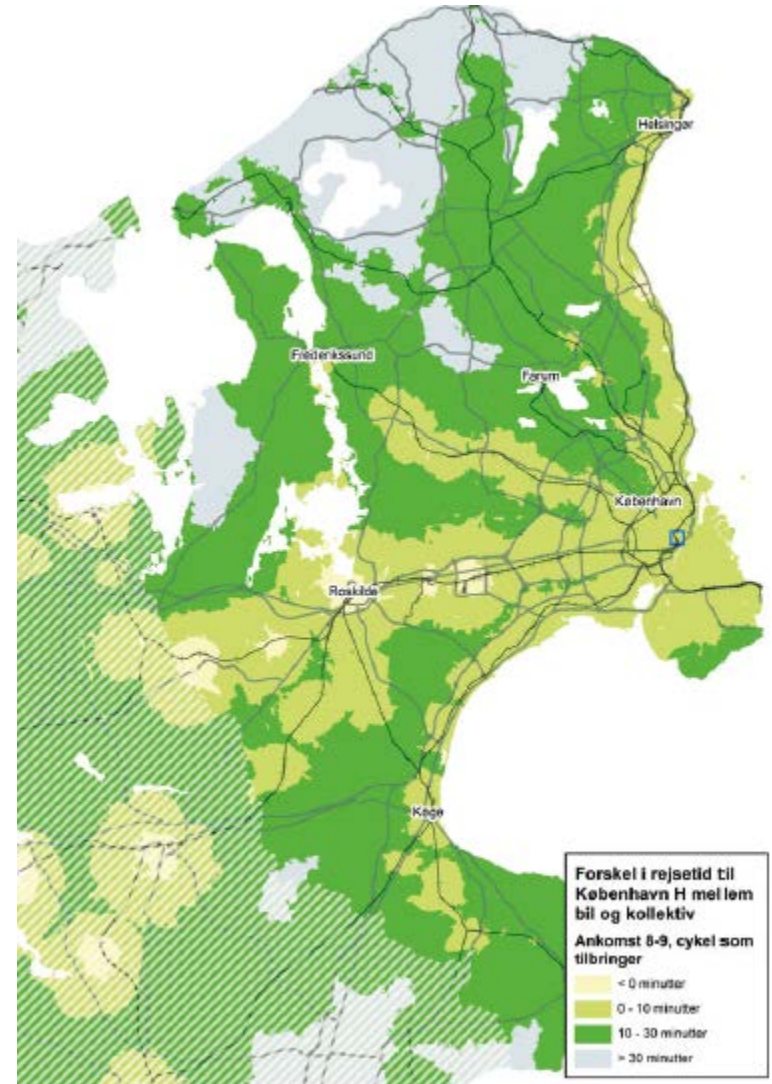
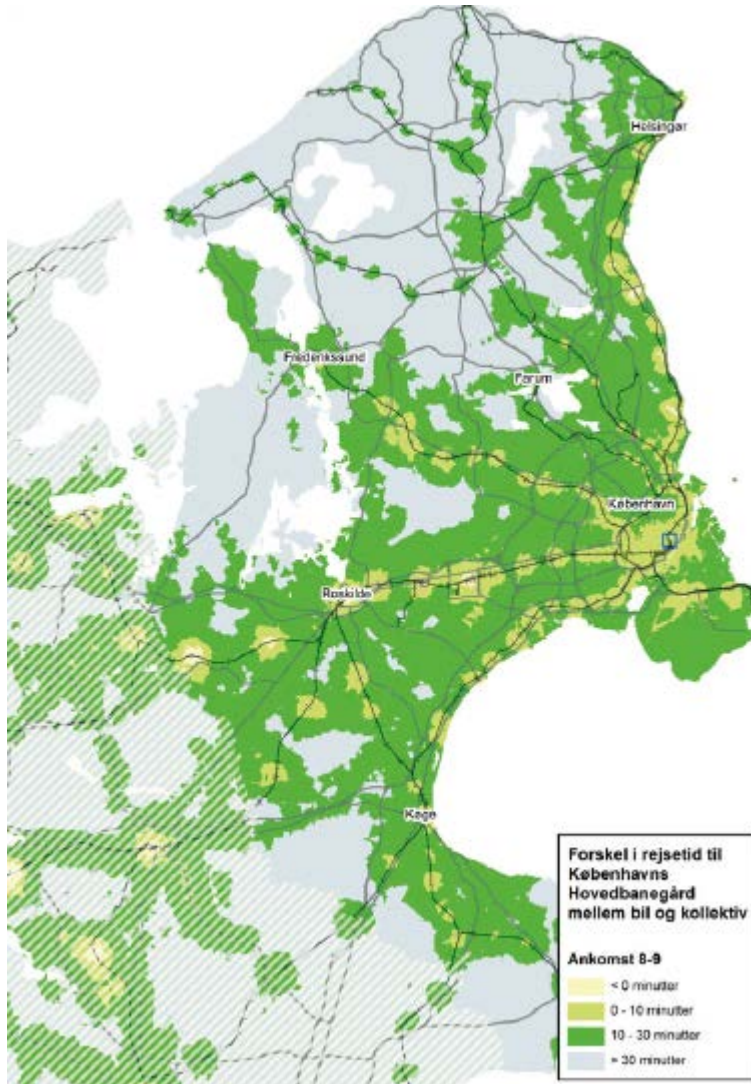
- I 2015 spildte trafikanter i hovedstadsområdet **16,7 mio. timer i køkørsel** (9,3 mio. timer i 2010)
- Særlige udfordringer i **Helsingør-, Hillerød og Køgekorridorerne**
- En del rejsende bruger mere end **30 pct. af samlet rejsetid i køkørsel** i myldretiden

Trængsel på banerne

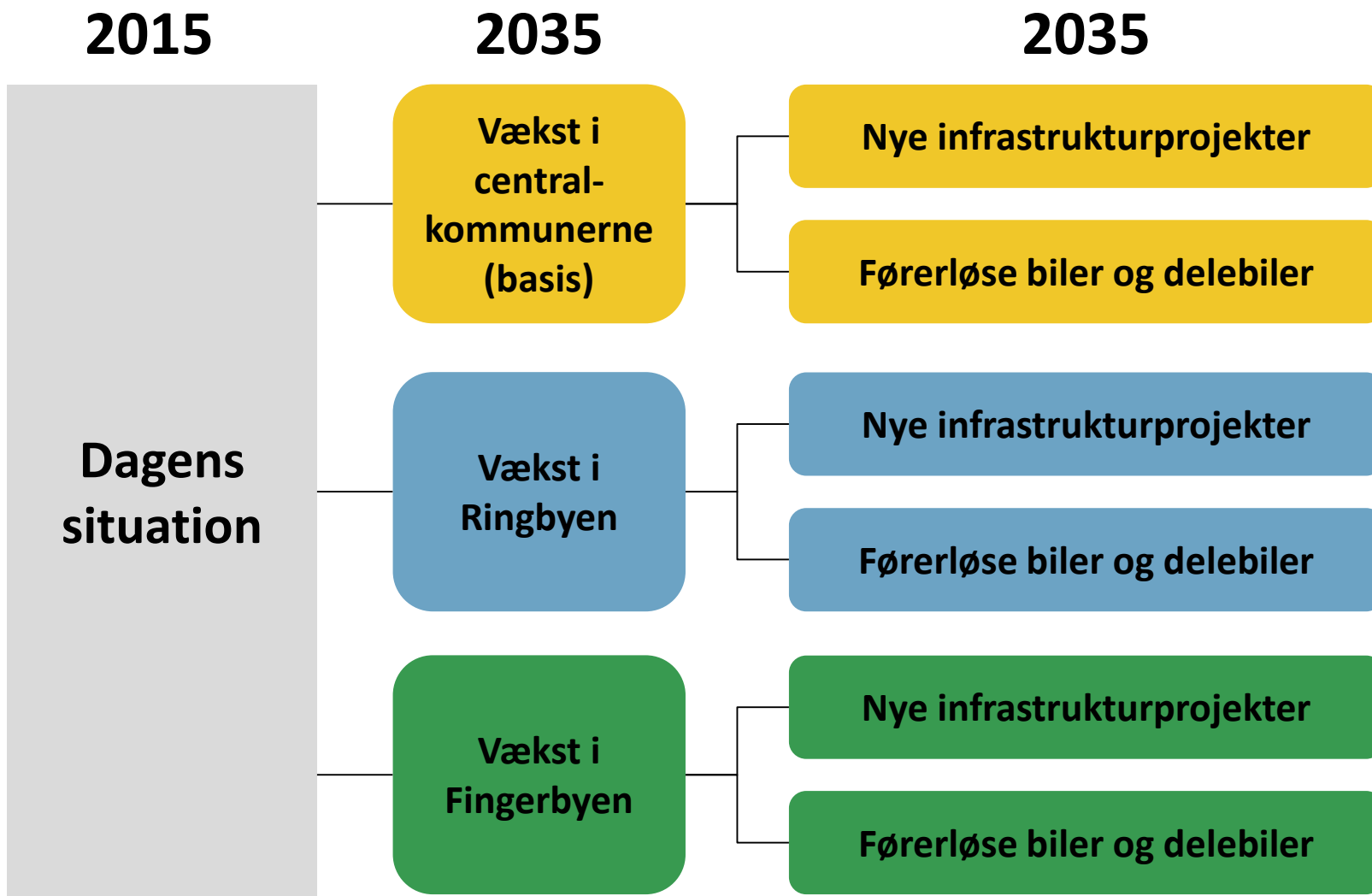


- Trængslen på banenettet kan mærkes som **trængsel på skinnerne og trængsel i togene**
- Flere strækninger på S-togsnettet med trængsel – især **Glostrup-Valby, Ballerup-Flintholm og Hellerup-Flintholm (stort rejsebehov via Ringbanen)**
- På regional- og fjerntog er det især strækningerne **København-Roskilde og Roskilde-Ringsted** og i mindre omfang Kystbanen og Øresundsbanen

Tilgængelighed med bil vs kollektiv transport i hovedstadsområdet

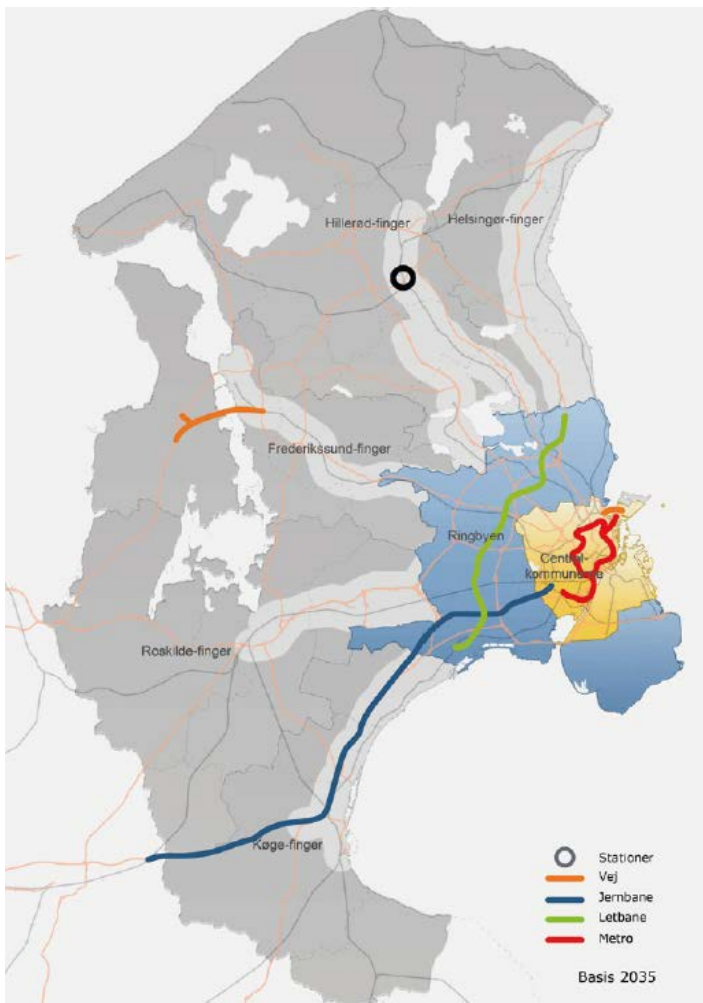


Scenarier 2035

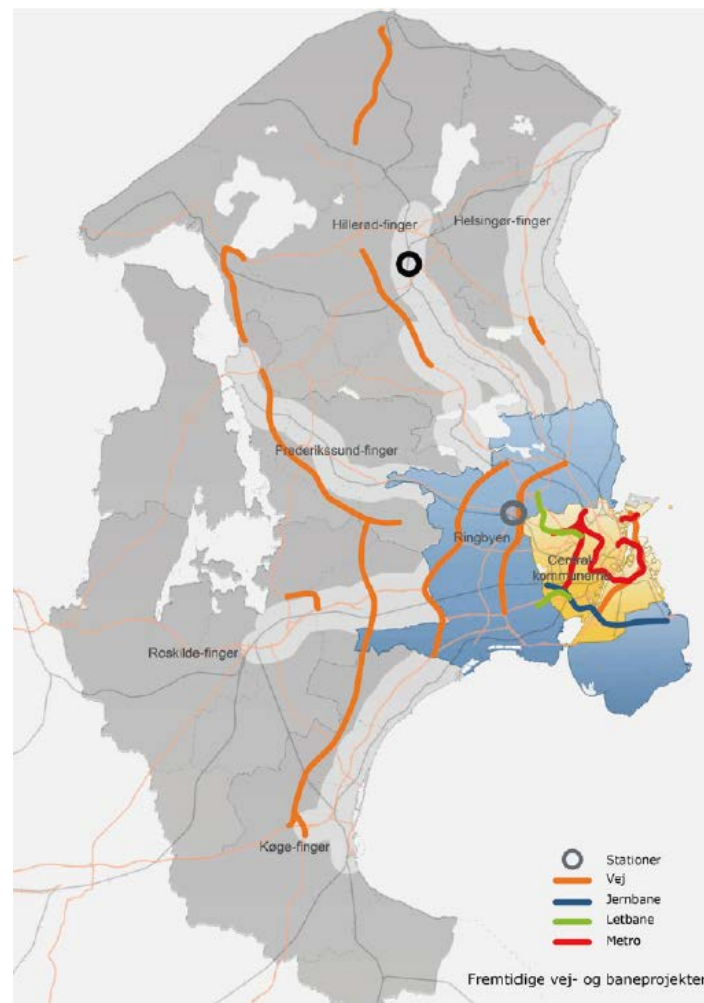


Fremtidige infrastrukturprojekter 2035

Besluttet & finansierede



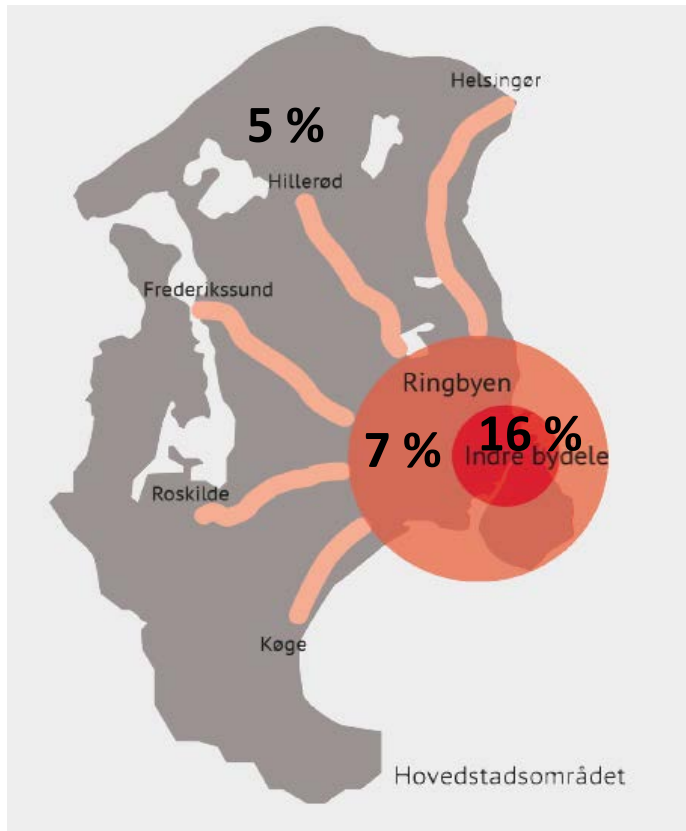
Strategiske



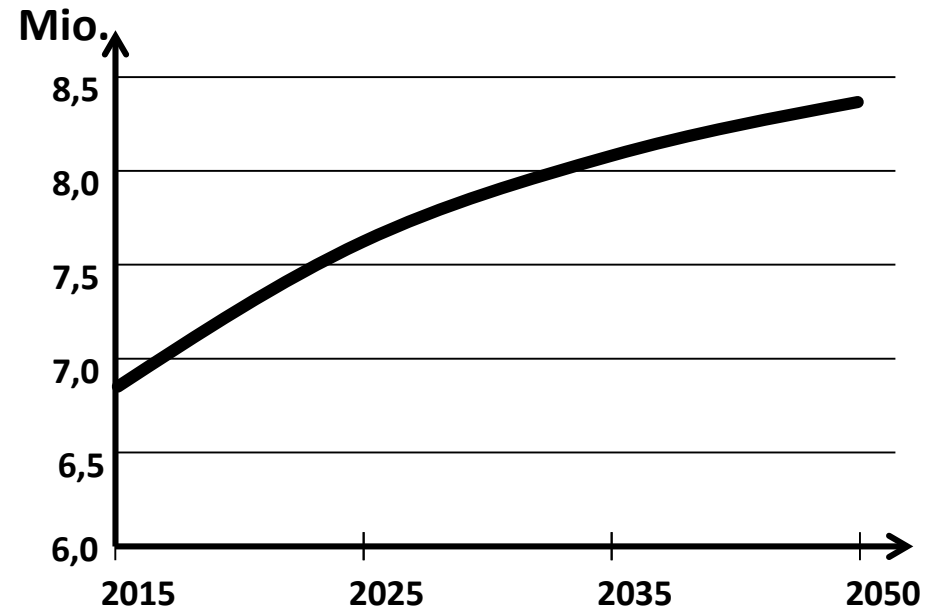
Konklusioner

Befolkningsvækst og øget trafik

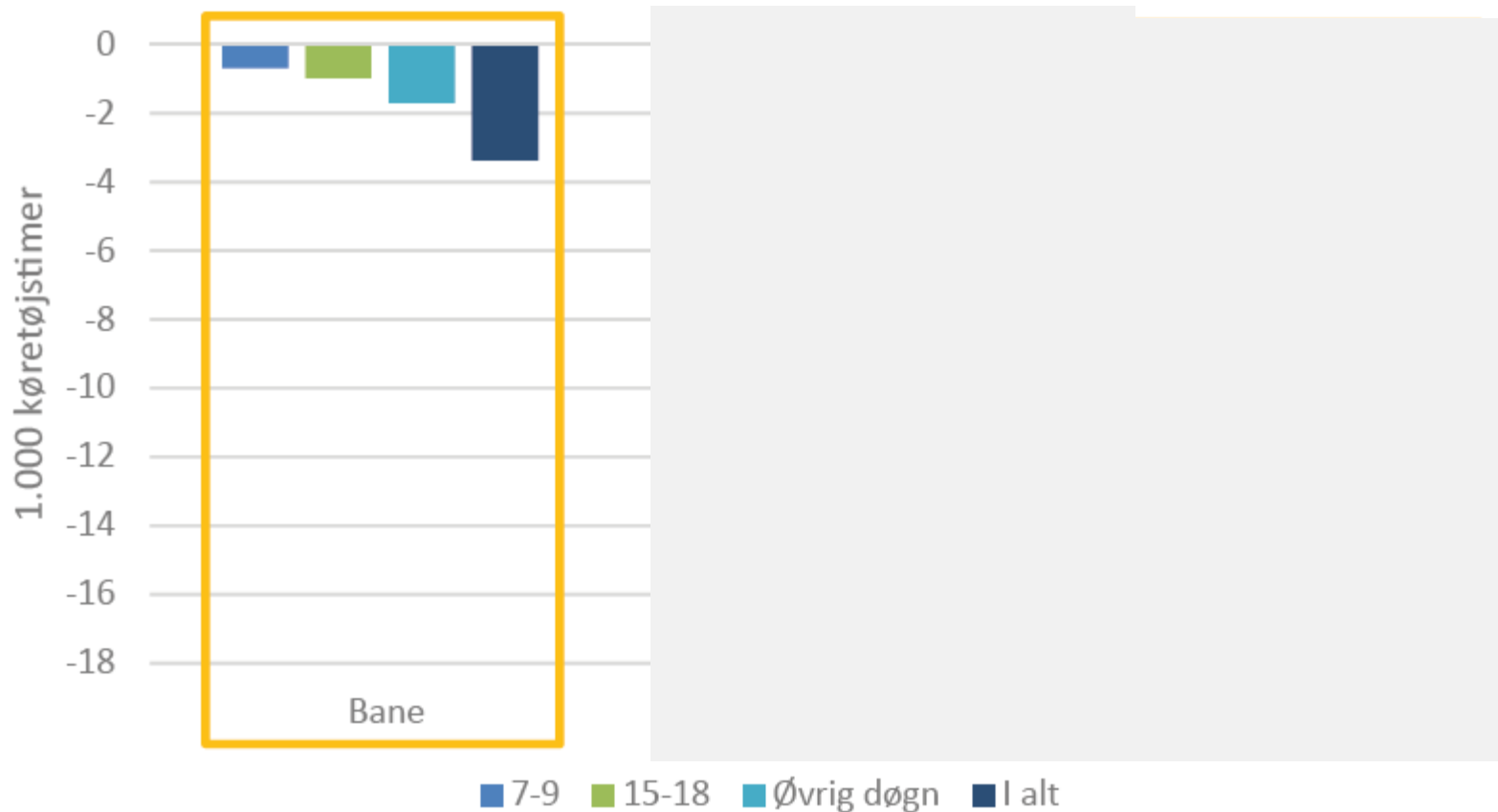
Befolkningsvækst 2025



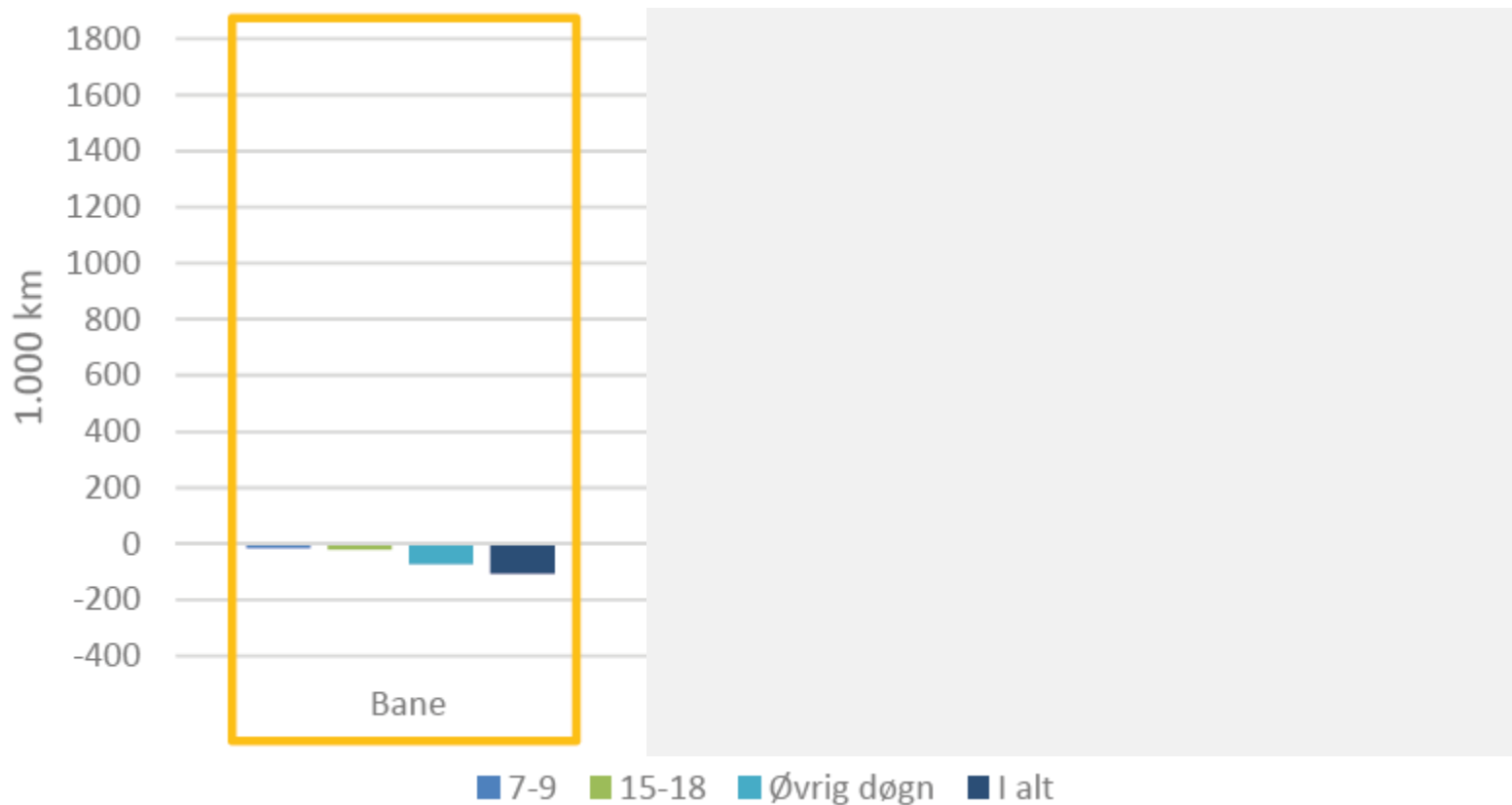
Daglige ture i hovedstadsområdet



Ny infrastruktur begrænset effekt på trængsel på vejene i 2035



Ny baneinfrastruktur (alene) har begrænset effekt på overflytning fra bil til tog i 2035



Enkelte infrastrukturprojekter giver mærkbare effekter på trængsel i 2035



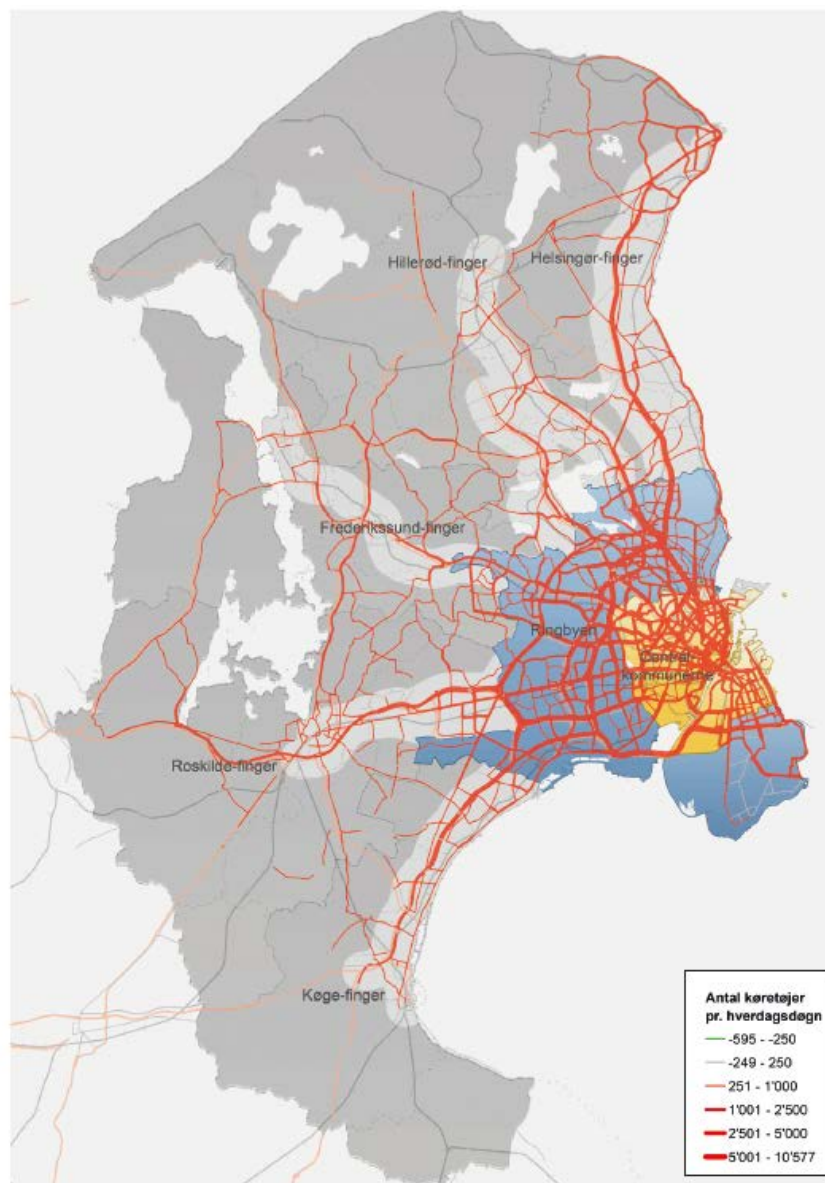
- Ny **Ring 5 Syd** Køge-Frederikssundmotorvejen
- **Østlig Havnetunnel** i København
- Projekterne fjerner trafik fra landeveje og indre by



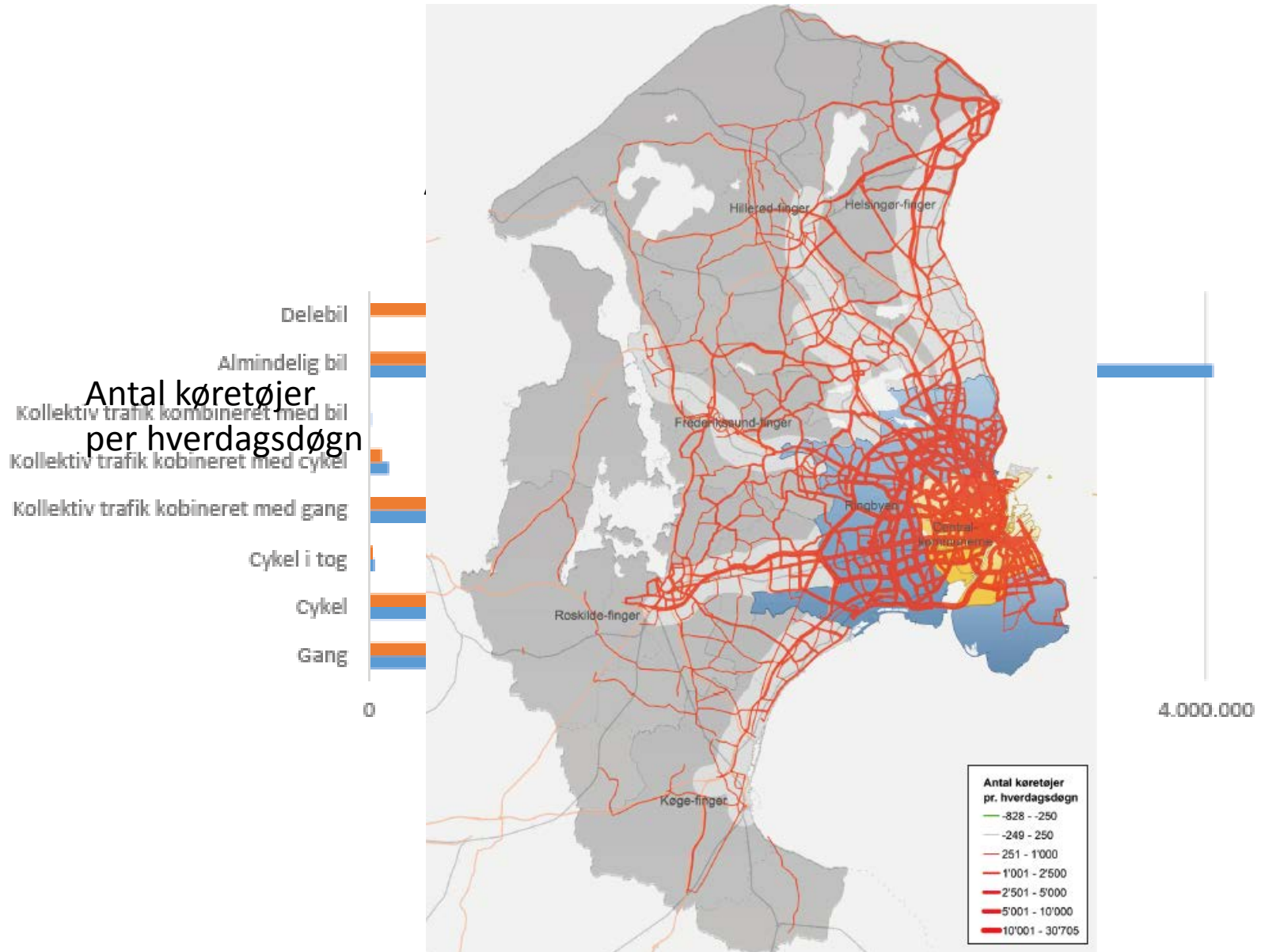
- Ny **metrolinje Ny Ellebjerg – Emdrup** via Frederiksberg
- **Letbane ad Frederikssundvejen** Nørrebro – Gladsaxe
- Ny **metrolinje Brønshøj – Refshaleøen**
- Alle projekter giver 25.000 daglige påstigere og aflaster nuværende system

Førerløse køretøjer i 2035

Antal køretøjer
per hverdagsdøgn



Delebiler i 2035



Sammenfatning

- Ny infrastruktur på vej og bane forventes at have begrænset effekt på trængslen på vejnettet i hovedstadsområdet frem mod 2035
 - Trafikken vokser hurtigere end kapaciteten
 - Trafikken er koncentreret omkring smalt ”myldretidsvindue”
- Førerløse køretøjer og delebiler (alene) løser ikke trængselsudfordringen i hovedstadsområdet
- Behov for at kombinere ny infrastruktur, ny teknologi/delebiler med adfærds ændrende initiativer
 - F.eks. Road Pricing og nye mobilitetsplatforme (Mobility as a Service – MaaS)



Tak for opmærksomheden