



Transportministeriet - Trængselskommissionen Trafikmodelberegninger for fællesscenarier 2025

1 Indledning

Dette notat indeholder en præsentation af en række beregningsresultater for de gennemførte trafikmodelberegninger for de af Trængselskommissionen opstillede fællesscenarier.

Resultaterne i dette notat omfatter 1 scenarie. Der er gennemført trafikmodelberegninger for tre varianter af scenariet. Et scenarie, hvor pakken af tiltag ikke omfatter road pricing samt to varianter, hvor der yderligere forudsættes indført road pricing.

Forudsætningerne for trafikmodelberegningerne er beskrevet i det følgende afsnit 2, medens en række beregningsresultater for scenarierne er præsenteret i notatets afsnit 3. Beregningsresultaterne er her sammenlignet med et basisscenarie uden implementering af tiltag. I afsnit 4 er de trafikafledte miljømæssige konsekvenser for scenarierne med hensyn til luftforurening i form af emissioner og CO₂-udslip opgjort i forhold til basisscenariet.

2 Beregningsforudsætninger

Trafikmodelberegningerne for yderscenarierne er gennemført med trafikmodellen OTM 5.4 for år 2025.

Befolkningstallet i hovedstadsområdet og deres geografiske fordeling er fremskrevet til 2025 med udgangspunkt i Danmarks Statistiks kommunefordelte og aldersfordelte Befolkningfremskrivning 2011, medens antallet af arbejdspladser og deres geografiske fordeling samt fordeling på brancher, er fremskrevet med udgangspunkt i en kommuneopdelt fremskrivning, som DTU Transport har foretaget i 2011 til brug for den kommende Landstrafikmodel. Udviklingen i personbilsjerskabet og befolkningens indkomstudvikling er foretaget på basis af den forventede udvikling i bruttonationalproduktet (BNP), som opgjort af Finansministeriet.

De øvrige generelle beregningsforudsætninger fremgår af notatet "Basistrafikfremskrivninger 2018, 2025 og 2040" (notat nr. 1100931-001).

Dato: 12.06.2013
Notatnr.: 1100931005
Rev: 0
Udarbejdet af: AT/HP
Kontrolleret / godkendt:
Filnavn: S:\1100931_trafik_TK\Dokumenter\1100931005_0_FællesSc.docx



Fællesscenariet – Scenarie F

Fællesscenariet omfatter en række tiltag, der i videst muligt omfang er indlagt i beregningsforudsætningerne for scenariet. En oversigt over de tiltag, der indgår i scenariet og i hvilket omfang og hvorledes de indgår i trafikmodelberegninger fremgår af bilag 1.

Scenarier med road pricing – RP A og RP B

Der er desuden gennemført trafikmodelberegninger for to varianter af fællesscenariet, hvor tiltagene i dette er suppleret med en forudsætning om kørselsafgifter på vejnettet.

Der er anvendt følgende forudsætninger for kørselsafgifter i de to scenarier:

Scenarie med road pricing alternativ 1 - Scenarie Rp A

Kilometerbaserede kørselsafgifter for biltrafikken (2013 prisniveau):

Indre Bydele	0,50 kr./km
Ringbyen	0,50 kr./km
Yderområderne	0 kr./km
Myldretid kl. 7-9 og 15-18	+ 1,00 kr./km

Scenarie med road pricing alternativ 2 - Scenarie Rp B

Kilometerbaserede kørselsafgifter for biltrafikken (2013 prisniveau):

Indre Bydele	1,00 kr./km
Ringbyen	1,00 kr./km
Yderområderne	0,50 kr./km
Myldretid kl. 7-9 og 15-18	+ 1,00 kr./km

Desuden forudsættes bilejerskabet i scenariet generelt forøget med 20 procent i forhold til basisscenariet.

3 Beregningsresultater 2025

I dette kapitel præsenteres en række resultattabeller for de gennemførte trafikmodelberegninger af de to yderscenarier sammenholdt med basisscenariet.

Beregningsresultaterne vil efterfølgende blive vurderet og dokumenteret nærmere og notatet udbygget med beskrivelser og supplerende præsentationer af de beregnede trafikale effekter af scenarierne.

Der er i det følgende foretaget opgørelser af hverdagsdøgntrafikken med hensyn til:

- antallet af ture i og mellem de enkelte geografier/områder, opgjort på transportmidler (bil, kollektiv trafik, cykeltrafik) og turformål,
- antallet af påstignere i den kollektive trafik i hvert område, fordelt på de enkelte kollektive transportmidler (S-tog, Re- og IC-tog, Metro, bus m.fl.),
- antallet af passagerkm i den kollektive trafik i hvert område, fordelt på de enkelte kollektive transportmidler,
- biltrafkarbejde i områderne,
- rejsetider og
- forsinkelsestid/ trængselstid for bilister.



3.1 Ture med de enkelte transportmidler

Tabel 1 viser antallet af personture i 2012, basisscenarioet, scenarie F, scenarie Rp A og scenarie Rp. B, opdelt på bilture, kollektiv trafik og cykelture, samt ændringer heri i forhold til basis.

Tabel 1 Antal tusind personture per hverdagsdøgn, fordelt på transportmidler

	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Ændr. ift. Basis		
						Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Bil	3.533	3.867	3.844	3.776	3.849	-23	-91	-18
Bil, chauffør	2.320	2.633	2.619	2.487	2.436	-14	-146	-197
Bil, passager	1.213	1.234	1.225	1.288	1.413	-9	54	179
Kollektiv tr.	959	1.128	1.132	1.155	1.114	4	27	-14
Cykel	1.192	1.214	1.255	1.281	1.280	41	67	66
Gang	1.049	1.078	1.061	1.074	1.072	-17	-4	-6
I alt	6.733	7.287	7.292	7.286	7.315	5	-1	28
						Ændr. ift. Basis (pct.)		
Bil						-0,6%	-2,4%	-0,5%
Bil, chauffør						-0,5%	-5,5%	-7,5%
Bil, passager						-0,7%	4,4%	14,5%
Kollektiv tr.						0,4%	2,4%	-1,2%
Cykel						3,4%	5,5%	5,4%
Gang						-1,6%	-0,4%	-0,6%
I alt						0,1%	0,0%	0,4%

Tabel 2 viser antallet af personture i prognoseårene, opdelt på bilture, kollektiv trafik og cykelture. Opgørelserne i tabellen er endvidere opgjort for alle turformål og for pendlerture på ture i og imellem de 3 geografier/områder.



Tabel 2 Antal tusind personture per hverdagsdøgn, fordelt på turformål, transportmidler og rejserelationer

	2012		Basis		Ændringer ift. Basis (procent)						
	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Sc. F		Sc. Rp A		Sc. Rp B		
					Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	
Bil											
Indre Bydele	63.300	357.300	68.100	392.900	-3%	-2%	-3%	-2%	6%	8%	
Ringbyen	157.000	729.800	169.600	807.700	-1%	-1%	-6%	-3%	-1%	3%	
Korridorerne	272.300	1.298.100	270.400	1.380.200	-1%	0%	3%	2%	3%	4%	
Indre Bydele- Ringby	122.700	424.500	136.600	483.900	-2%	-1%	-10%	-8%	-4%	-3%	
Indre Bydele- Korridor.	74.900	216.900	75.000	238.700	0%	0%	-16%	-10%	-27%	-19%	
Ringbyen- Korridor.	152.000	506.500	159.700	563.400	0%	0%	-9%	-5%	-18%	-11%	
I alt	842.100	3.533.000	879.400	3.866.800	-1%	-1%	-5%	-2%	-5%	0%	
Kollektiv trafik											
Indre Bydele	86.900	245.000	105.500	296.600	-1%	-1%	0%	0%	-4%	-5%	
Ringbyen	36.700	104.000	42.400	123.400	1%	3%	6%	6%	0%	0%	
Korridorerne	64.000	143.300	56.100	134.300	1%	1%	2%	2%	6%	3%	
Indre Bydele- Ringby	107.000	233.000	128.800	285.200	-1%	0%	2%	2%	-2%	-3%	
Indre Bydele- Korridor.	90.600	147.800	101.200	181.800	0%	0%	3%	2%	6%	2%	
Ringbyen- Korridor.	38.800	85.900	44.000	106.800	2%	3%	7%	6%	9%	4%	
I alt	424.000	959.100	477.900	1.128.200	0%	0%	3%	2%	1%	-1%	
Cykel											
Indre Bydele	167.800	438.900	188.400	482.700	3%	4%	5%	5%	4%	4%	
Ringbyen	93.400	237.800	90.800	238.800	1%	2%	6%	6%	4%	4%	
Korridorerne	148.600	355.000	124.400	325.600	0%	1%	2%	2%	5%	5%	
Indre Bydele- Ringby	58.000	109.100	64.600	118.600	8%	9%	14%	13%	13%	12%	
Indre Bydele- Korridor.	3.800	6.200	3.800	6.100	13%	13%	21%	16%	24%	18%	
Ringbyen- Korridor.	20.800	44.600	18.800	42.300	5%	5%	10%	9%	11%	9%	
I alt	492.400	1.191.600	490.700	1.214.200	3%	3%	6%	6%	6%	5%	
Samlet											
Indre Bydele	318.000	1.041.200	362.000	1.172.200	1%	1%	2%	2%	2%	3%	
Ringbyen	287.100	1.071.600	302.800	1.169.900	0%	0%	-1%	0%	1%	3%	
Korridorerne	484.900	1.796.400	450.900	1.840.100	0%	0%	3%	2%	4%	4%	
Indre Bydele- Ringby	287.700	766.600	330.000	887.700	1%	1%	0%	-2%	0%	-1%	
Indre Bydele- Korridor.	169.300	370.900	180.000	426.600	0%	0%	-4%	-5%	-8%	-10%	
Ringbyen- Korridor.	211.600	637.000	222.500	712.500	1%	1%	-4%	-3%	-10%	-7%	
I alt	1.758.500	5.683.700	1.848.000	6.209.200	0%	0%	0%	0%	-1%	1%	



Tabel 3 viser de relative fordeling af personturene i prognoseårene i de enkelte geografier for alle ture og for pendlerturene.

Tabel 3 Relativ fordeling af personture per hverdagsdøgn på transportmidler, turformål, og rejserelationer

	2012		Basis		Sc. F		Sc. Rp A		Sc. Rp B	
	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle
Bil										
Indre Bydele	20	34	19	34	18	33	18	32	20	35
Ringbyen	55	68	56	69	55	68	53	67	55	69
Korridorerne	56	72	60	75	60	75	60	75	59	75
Indre Bydele- Ringbyen	43	55	41	55	40	54	38	51	40	53
Indre Bydele- Korridorerne	44	58	42	56	42	56	37	53	33	50
Ringbyen- Korridorerne	72	80	72	79	71	79	68	77	65	76
I alt	48	62	48	62	47	62	45	61	45	62
Kollektiv trafik										
Indre Bydele	27	24	29	25	29	25	29	25	27	23
Ringbyen	13	10	14	11	14	11	15	11	14	10
Korridorerne	13	8	12	7	13	7	12	7	13	7
Indre Bydele- Ringbyen	37	30	39	32	39	32	40	33	38	31
Indre Bydele- Korridorerne	54	40	56	43	56	42	61	46	64	48
Ringbyen- Korridorerne	18	13	20	15	20	15	22	16	24	17
I alt	24	17	26	18	26	18	27	19	26	18
Cykel										
Indre Bydele	53	42	52	41	53	42	53	43	53	42
Ringbyen	33	22	30	20	30	21	32	22	31	21
Korridorerne	31	20	28	18	28	18	27	18	28	18
Indre Bydele- Ringbyen	20	14	20	13	21	15	22	15	22	15
Indre Bydele- Korridorerne	2	2	2	1	2	2	3	2	3	2
Ringbyen- Korridorerne	10	7	8	6	9	6	10	7	10	7
I alt	28	21	27	20	27	20	28	21	28	21

3.2 Kollektive rejser

Tabel 4 viser antallet af påstigere i den kollektive trafik i prognoseårene, opdelt på de enkelte kollektive transportmidler, medens Tabel 5 viser en tilsvarende opgørelse over antallet af passagerkm.

Tabel 4 Antal tusind påstigere i kollektiv trafik per hverdagsdøgn, opgjort på de enkelte kollektive transportmidler

Transp.middel						Ændr. ift. Basis (pct.)		
	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Bus	639	488	403	412	398	-17%	-16%	-19%
S-tog	416	469	464	477	459	-1%	2%	-2%
IC- og Re-tog	166	243	235	238	239	-3%	-2%	-2%
Lokalbaner	22	24	28	28	30	13%	15%	24%
Metro	179	486	526	534	512	8%	10%	5%
Letbaner	-	45	99	101	96	121%	128%	115%
I alt	1.422	1.755	1.754	1.790	1.734	0%	2%	-1%

Tabel 5 Antal tusind passagerkm i kollektiv trafik per hverdagsdøgn, opgjort på de enkelte kollektive transportmidler

Transp.middel						Ændr. ift. Basis (pct.)		
	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Bus	2.930	2.273	1.930	1.977	1.962	-15%	-13%	-14%
S-tog	4.808	5.336	5.552	5.733	5.653	4%	7%	6%
IC- og Re-tog	5.623	8.832	8.644	8.710	8.780	-2%	-1%	-1%
Lokalbaner	373	396	457	462	514	15%	17%	30%
Metro	763	1.891	2.052	2.087	1.998	9%	10%	6%
Letbaner	-	243	463	480	456	91%	98%	88%
I alt	14.498	18.972	19.098	19.449	19.363	1%	3%	2%



Tabellerne 6 og 7 viser mere detaljerede opgørelser over antallet af påstigere og passagerkm i den kollektive trafik, idet der her er foretaget en opdeling på de 3 områder.

Tabel 6 Antal tusind påstigere i kollektiv trafik per hverdagsdøgn, opgjort på områder og på de enkelte kollektive transportmidler

Transp.middel						Ændr. ift. Basis (pct.)		
	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Indre bydele								
Bus	273	198	150	152	144	-24%	-23%	-27%
S-tog	163	257	243	249	240	-5%	-3%	-7%
IC- og Re-tog	45	71	70	71	71	-2%	-1%	0%
Lokalbaner	0	-	-	-	-			
Metro	147	438	478	485	464	9%	11%	6%
Letbaner	-	-	23	24	22			
I alt	628	964	963	981	941	0%	2%	-2%
Ringbyen								
Bus	166	151	118	123	115	-21%	-19%	-23%
S-tog	137	125	125	129	122	0%	4%	-2%
IC- og Re-tog	15	50	50	51	50	-1%	1%	0%
Lokalbaner	3	2	2	2	2	6%	8%	3%
Metro	32	48	48	49	48	0%	2%	-1%
Letbaner	-	42	73	75	71	73%	79%	68%
I alt	354	418	416	429	408	0%	3%	-2%
Korridorerne								
Bus	199	140	135	137	139	-3%	-2%	-1%
S-tog	116	87	96	98	98	10%	13%	12%
IC- og Re-tog	106	121	116	116	117	-5%	-4%	-4%
Lokalbaner	19	22	26	26	28	14%	15%	26%
Metro	-	-	-	-	-			
Letbaner	-	2	3	3	2	3%	6%	2%
I alt	440	373	374	380	384	0%	2%	3%



Tabel 7 Antal tusind passagerkm i kollektiv trafik per hverdagsdøgn, opgjort på områder og på de enkelte kollektive transportmidler

Transp.middel						Ændr. ift. Basis (pct.)		
	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Indre bydele								
Bus	886	658	483	492	466	-27%	-25%	-29%
S-tog	1.336	1.978	1.955	2.017	1.941	-1%	2%	-2%
IC- og Re-tog	670	770	747	757	763	-3%	-2%	-1%
Lokalbaner	1	-	-	-	-			
Metro	696	1.765	1.926	1.958	1.874	9%	11%	6%
Letbaner	-	-	74	75	71			
I alt	3.589	5.171	5.186	5.300	5.115	0%	2%	-1%
Ringbyen								
Bus	800	657	539	561	529	-18%	-15%	-19%
S-tog	1.878	1.923	1.983	2.057	2.001	3%	7%	4%
IC- og Re-tog	1.702	3.523	3.474	3.497	3.506	-1%	-1%	0%
Lokalbaner	12	5	6	6	6	5%	7%	2%
Metro	67	126	126	128	124	0%	2%	-1%
Letbaner	-	237	382	398	378	62%	68%	60%
I alt	4.458	6.471	6.509	6.648	6.544	1%	3%	1%
Korridorerne								
Bus	1.245	959	908	924	967	-5%	-4%	1%
S-tog	1.594	1.435	1.614	1.659	1.711	12%	16%	19%
IC- og Re-tog	3.251	4.539	4.423	4.456	4.511	-3%	-2%	-1%
Lokalbaner	360	391	451	456	509	15%	17%	30%
Metro	-	-	-	-	-			
Letbaner	-	6	7	7	7	5%	8%	4%
I alt	6.450	7.330	7.403	7.501	7.704	1%	2%	5%

3.3 Biltrafikken

Det samlede biltrafkarbejde i prognoseårene er vist i Tabel 10, opgjort på de 3 områder/geografier samt på motorveje og øvrige veje.

Tabel 8 Biltrafkarbejdet i antal tusind køretøjskm. per hverdagsdøgn, opgjort på områder og på vejtyper

Område						Ændr. ift. Basis (pct.)		
	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Indre bydele	4.429	5.120	4.775	4.135	4.060	-7%	-19%	-21%
Ringbyen	12.089	13.325	13.528	10.942	9.653	2%	-18%	-28%
Korridorerne	20.877	24.816	25.015	24.248	19.064	1%	-2%	-23%
I alt	37.395	43.261	43.318	39.325	32.777	0%	-9%	-24%
Vejtype								
Motorveje	13.278	15.676	15.893	13.682	10.476	1%	-13%	-33%
Øvrige veje	24.117	27.585	27.425	25.644	22.301	-1%	-7%	-19%
I alt	37.395	43.261	43.318	39.325	32.777	0%	-9%	-24%

3.4 Trafik over snit

Antallet af henholdsvis antal biler og antal kollektive passagerer over et snit langs Københavns kommunegrænse på Sjælland og langs Motorring 3 fra Køge Bugt til Klampenborg er opgjort i tabel 9 for de enkelte beregningsscenarier med angivelse af ændringerne i forhold til basis.

Tabel 9 Antal biler og kollektive passagerer per hverdagsdøgn over udvalgte snit i tusind

Snit						Ændr. ift. Basis (pct.)		
	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Biltrafik, antal tusind ktj.								
Kbh.Kom. grænse Sjælland	471	554	548	452	423	-1%	-18%	-24%
Motorring 3	622	716	712	585	525	-1%	-18%	-27%
Koll. trafik, antal tusind pass.								
Kbh.Kom. grænse Sjælland								
Bus	54	54	44					
Baner	395	448	512	45	42	-19%	-16%	-22%
I alt	449	502	556	527	515	14%	18%	15%
Motorring 3								
Bus	48	36	28					
Baner	278	377	387	29	28	-20%	-17%	-22%
I alt	326	413	415	398	391	3%	6%	4%



3.5 Rejsetider

Tabel 10 viser de samlede opgjorte rejsetider i hovedstadsområdet i de enkelte scenarier og forsinkelsestidens andel heraf.

Tabel 10 Samlede rejsetider med personbil i morgenmyldretiden og forsinkelsestidens andel af rejsetiden

	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B	Ændr. ift. Basis (pct.)		
						Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
Rejsetid i alt (tusind timer)	722	857	840	752	653	-4%	-12%	-5%
Indre Bydele	41	48	46	42	46	-3%	-18%	-16%
Ringbyen	90	108	106	89	91	-1%	1%	-15%
Korridorerne	260	298	295	302	254	-3%	-22%	-20%
Indre Bydele-Ringbyen	89	108	104	84	86	-2%	-25%	-45%
Indre Bydele-Korridorerne	93	111	108	83	61	-2%	-18%	-37%
Ringbyen-Korridorerne	149	184	181	152	115	-1%	-8%	-18%
Rejsetid per biltur (min.)	17,21	18,30	18,02	16,89	14,94	-3%	-10%	-11%
Indre Bydele	9,10	9,62	9,37	8,71	8,57	-2%	-13%	-16%
Ringbyen	10,33	11,05	10,84	9,67	9,28	-1%	-2%	-14%
Korridorerne	17,35	18,28	18,16	18,00	15,81	-3%	-11%	-13%
Indre Bydele-Ringbyen	17	18	17	16	15	-2%	-6%	-11%
Indre Bydele-Korridorerne	38	39	39	37	35	-2%	-8%	-17%
Ringbyen-Korridorerne	25	27	26	25	22	-11%	-33%	-48%
<i>Andel forsinkelsestid (pct.)</i>	<i>5,6%</i>	<i>9,2%</i>	<i>8,2%</i>	<i>6,2%</i>	<i>4,8%</i>			
<i>Indre Bydele</i>	<i>10,4%</i>	<i>15,3%</i>	<i>13,6%</i>	<i>10,6%</i>	<i>10,6%</i>			
<i>Ringbyen</i>	<i>5,0%</i>	<i>9,6%</i>	<i>8,3%</i>	<i>5,0%</i>	<i>4,5%</i>			
<i>Korridorerne</i>	<i>3,7%</i>	<i>5,5%</i>	<i>5,2%</i>	<i>5,2%</i>	<i>3,5%</i>			
<i>Indre Bydele-Ringbyen</i>	<i>8,3%</i>	<i>13,5%</i>	<i>12,0%</i>	<i>8,4%</i>	<i>7,9%</i>			
<i>Indre Bydele-Korridorerne</i>	<i>7,1%</i>	<i>11,3%</i>	<i>9,9%</i>	<i>6,8%</i>	<i>4,6%</i>			
<i>Ringbyen-Korridorerne</i>	<i>5,4%</i>	<i>9,7%</i>	<i>8,5%</i>	<i>6,0%</i>	<i>3,7%</i>			



De beregnede rejsetider i morgenmyldretiden med personbil og med kollektiv trafik er for udvalgte rejserelationer opgjort i tabel 11 nedenfor.

Tabel 11 Samlede rejsetider med bil og kollektiv trafik (KT) i morgenmyldretiden for udvalgte rejserelationer i min

Til	Fra	2012		Basis		Ændr. ift. Basis					
		Bil	KT	Bil	KT	Sc. F		Sc. Rp A		Sc. Rp B	
						Bil	KT	Bil	KT	Bil	KT
Nørreport	Rødovre	18	50	18	39	-1	0	-2	0	-2	0
	Herlev	17	40	17	37	0	0	-2	0	-2	0
	Roskilde	42	48	46	47	-2	0	-7	0	-9	0
	Køge	54	59	59	49	-2	0	-9	0	-16	0
	Hørsholm	33	60	35	59	0	0	-4	0	-6	0
Rødovre	Herlev	13	35	13	37	0	0	-1	0	-1	0
	Roskilde	31	62	35	53	-1	0	-3	0	-5	0
	Køge	43	69	48	60	-2	-2	-6	-2	-13	-2
	Hørsholm	37	79	38	79	-2	-2	-5	-2	-6	-2
Herlev	Roskilde	28	67	32	55	-1	0	-5	0	-7	0
	Køge	46	77	50	68	-3	0	-8	0	-13	0
	Hørsholm	27	86	28	82	-1	0	-4	0	-5	0
Roskilde	Køge	29	50	30	47	0	0	-1	0	-3	0
	Hørsholm	48	101	52	97	-3	0	1	0	-4	0
Køge	Hørsholm	54	113	56	99	-1	0	1	0	-6	0

4 Emissioner og CO2-udledning



Bilag 1

Tiltag i fællesscenariet og forudsætninger om modellering

Tiltag	Modellering af tiltag
IB Metroafgrening til Ny Ellebjerg	Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
IB Fremkommelighed på Ring 2	Krydskapaciteten er forøget med 10 procent langs hele Ring 2
IB Citylogistik	Antallet af lastbilture til/fra centralkom. er reduceret med 3 procent.
IB Bedre planlægning af vejarbejder	Vejkapaciteten af forøget for alle strækninger (ekskl. motorveje) i centralkom. med 0,2 procent
IB Hurtigere respons ved hændelser	
IB Bedre tilsyn med kantstensparkering	
IB Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapaciteten	
RB Nye S-buslinjer	10 procent øget rejsehastighed på buslinjerne 400S, 500S og 5A og 20 procent reduceret strækningsskapacitet for vejstrækninger langs ovenstående buslinjer
RB Busfremkommelighedstiltag: BRT og +WAY	
RB Busfremkommelighedsnet	
RB Sammenhængende net af supercykelstier (inkl. strategisk cykelnet, cykler i kombination med kollektiv trafik og bedre cykelinfrastruktur)	Rejsehastigheder for cykeltrafik forøget med 5 procent i Indre By, 3 procent i Ringbyen og 2 procent i Yderområderne
RB Nyt by- og pendlercykelsystem	
RB Forlængelse af den statslige cykelpulje	
IB Cykelkapacitet ved centrale knudepunkter (pakke med cykelparkeringstiltag)	
RB Nye og styrkede trafikale trafikcentre (inkl. delelementer af "Parkér & Rejs" og "Bedre sammenhæng mellem cykler og kollektiv trafik")	Tilbringerstrækninger til stationer/stoppesteder i Ringbyen er reduceret med 5 procent og skiftetid mellem bus og tog med 5 procent
RB Sammenhængende letbanenet	Linien Lundtofte – Ishøj St. (Ring 3) suppleres af letbanelinier Nørreport St. – Husum Torv - Herlev Hospital / Gladsaxe Trafikplads, Herlev Hospital / Gladsaxe Trafikplads –Avedøre og Ny Ellebjerg - Glostrup St.
YO S-tog til Roskilde	Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
YO Nyt regionaltogskoncept (Ring Syd)	Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
YO Forbedring af lokalbanerne	10 procent køretidsforbedringer på lokalbanerne og etablering af ny station ved nyt hospital ved Hillerød'
YO Kørsel i nødspor på Motorring 3	2 ekstra kørespor forudsat
YO Fokus på udbedring af mindre trængselspletter	Kapacitetsforbedringer indlagt for lokaliteter opgjort i VD notat
YO Kapacitetsmæssige forbedringer på banen	Forbedret betjening af Glostrup og Ny Ellebjerg medtaget



YO Forlængelse og udvidelse af Hillerød-motorvejen	Udbygning 6 spor Motorring 3- Værløse, 4-sporet motorvej frem til Herredsvej, 2+1 vej frem til Helsingø og ny vejforbindelse Helsingø-Græsted
YO Udbygning af Ring 4	Udbygning til motorvej frem til Sortemosevej. Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
TV Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser	Signalanlægs grøntider er forudsat forøget med 2 pct. i central-kom. og 6 pct. i øvrige hovedstadsområde
IB Udvidelse af eksisterende miljøzoner	Indgår ikke i modelberegningerne
IB Varelevering uden for myldretiden	
YO Forsøg med rampedosering	
YO Kapacitet på København H	
YO Flere længere S-tog	
YO Flere længere regionaltog	
YO Forbedret togbetjening i Øresundsregionen	
TV Trafikinformation og billetter på tværs, herunder realtidsdata og udvikling af mobilapp.	
TV Organisering af den kollektive trafik	

IB – Indre Bydele
RB – Ringbyen
YO – Yderområderne (transportkorridorene)
TV – tværgående tiltag