



Transportministeriet - Trængselskommissionen Trafikmodelberegninger for yderscenerier 2025

1 Indledning

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

De to yderscenerier omfatter scenariet *Bedre fremkommelighed på vejnettet* (her benævnt scenarie V) og *Mørkegrønt kollektiv trafikscenarie* (scenarie K). Der er desuden foretaget yderligere 2 beregninger med ændrede byplanforudsætninger for henholdsvis scenarie V og scenarie K. Disse beregninger er benævnt scenarie V+ og scenarie K+.

Forudsætningerne for trafikberegningerne 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.

2 Beregningsforudsætninger

Trafikmodelberegningerne for yderscenerierne 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 Befolkningsfremskrivning 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 personbilseljerskabet og befolkningens indkomstudvikling er foretaget på basis af den forventede udvikling i bruttonationalproduktet (BNP), som opgjort af Finansministeriet (ADAM-fremskrivning fra Danmarks Konvergensprogram 2012).

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

Yderscenerierne V og K

De to yderscenerier V og K omfatter en række tiltag til implementering, der i videst muligt omfang er indlagt i beregningsforudsætningerne for scenarier. En række tiltag er indlagt direkte i modellen, medens andre der for andre tiltag er grupperet og indlagt i modellen som mere generelle ændringer i modelparametre. Endelig er der tiltag, der ikke er med-

Dato: 12.06.2013
Notatnr.: 1100931002
Rev: 0
Udarbejdet af: AT/HP
Kontrolleret / godkendt:
Filnavn: S:\1100931_trafik_TK\Dokumenter\1100931002_1_YderSc.docx



taget i beregninger, da de enten skønnes ikke at have direkte trafikale effekter, eller ikke foreligger tilstrækkeligt defineret eller fordi det ikke er muligt at modellere tiltaget. Operationaliseringen af de modelmæssige forudsætninger for scenarier er foretaget på grundlag af drøftelser med scenariegruppen.

En oversigt over de tiltag, der indgår i de to yderscenerier og i hvilket omfang og hvorledes de indgår i trafikmodelberegninger fremgår af bilag 1.

Yderscenerierne V+ og K+

Scenerierne V og K er suppleret af to yderscenerier, hvor der i forhold til henholdsvis scenarie V og K er ændret i de byplanmæssige forudsætninger med den geografiske fordeling af udviklingen i befolkning, antal arbejdspladser og bilejerskab. Dette med henblik på at kunne vurdere konsekvenserne af en øget fokus på stationsnærhedsprincippet og på ændringer i den geografiske fordeling af væksten i bilejerskabet som konsekvens af bl.a. byspredning/bykoncentration.

I forhold til basisforudsætningerne for 2025 er der foretaget følgende ændringer for de to scenarier:

Forudsætning/område	Basis	Sc. V+	Sc. K+
Befolkningsvækst til 2025	Tusind indbyggere		
Centralkommuner	138	111	165
Ringbyen	46	49	46
Yderområderne	2	26	-25
Hovedstadsomr. i alt	186	186	186
Vækst arbejdspladser til 2025	Tusind arbejdspladser		
Centralkommuner	41	32	50
Ringbyen	23	24	23
Yderområderne	2	10	-7
Hovedstadsomr. i alt	66	66	66
Vækst i bilejerskab til 2025	Procentuel vækst		
Centralkommuner	9	11	3
Ringbyen	12	14	10
Yderområderne	12	18	11

3 Beregningsresultater 2025

I dette kapital præsenteres en række resultattabeller for de gennemførte trafikmodelberegninger af de to yderscenerier 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 påstigere 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,
- biltrafikarbejde i områderne,
- rejsetider og
- forsinkelsestid/ trængselstid for bilister.

3.1 Ture med de enkelte transportmidler

Tabel 1 viser antallet af personture i basisscenariet, scenarie V, scenarie K, scenarie V+ og scenarie K+, 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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Ændr. ift. Basis			
							Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Bil	3.533	3.867	3.867	3.933	3.774	3.702	0	66	-93	-165
Kollektiv tr.	959	1.128	1.132	1.110	1.178	1.203	4	-18	50	75
Cykel	1.192	1.214	1.239	1.221	1.283	1.301	25	7	69	87
Gang	1.049	1.078	1.059	1.045	1.054	1.068	-19	-33	-24	-10
I alt	6.733	7.287	7.297	7.309	7.289	7.274	10	22	2	-13
							Ændr. ift. Basis (pct.)			
Bil							0,0%	1,7%	-2,4%	-4,3%
Kollektiv tr.							0,4%	-1,6%	4,4%	6,6%
Cykel							2,1%	0,6%	5,7%	7,2%
Gang							-1,8%	-3,1%	-2,2%	-0,9%
I alt							0,1%	0,3%	0,0%	-0,2%

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 personture per hverdagsdøgn, fordelt på turformål, transportmidler og rejserelationer

	2012		Basis		Ændringer ift. Basis (procent)							
	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Sc. V		Sc. V+		Sc. K		Sc. K+	
					Pend	Alle	Pend	Alle	Pend	Alle	Pend	Alle
Bil												
Indre Bydele	63.300	357.300	68.100	392.900	-1%	-1%	-4%	-4%	-5%	-4%	-5%	-4%
Ringbyen	157.000	729.800	169.600	807.700	-1%	-1%	0%	0%	-3%	-2%	-4%	-2%
Korridorerne	272.300	1.298.100	270.400	1.380.200	0%	0%	5%	5%	-4%	-2%	-7%	-5%
Indre Byd.- Ringby	122.700	424.500	136.600	483.900	-1%	-1%	-2%	-2%	-5%	-4%	-6%	-4%
Indre Byd.- Korridor	74.900	216.900	75.000	238.700	2%	2%	3%	1%	-10%	-5%	-11%	-5%
Ringby- Korridor	152.000	506.500	159.700	563.400	3%	2%	6%	4%	-7%	-2%	-9%	-4%
I alt	842.100	3.533.000	879.400	3.866.800	0%	0%	2%	2%	-5%	-2%	-7%	-4%
Kollektiv trafik												
Indre Bydele	86.900	245.000	105.500	296.600	0%	1%	-4%	-3%	0%	1%	5%	7%
Ringbyen	36.700	104.000	42.400	123.400	-1%	0%	-3%	-2%	3%	3%	5%	6%
Korridorerne	64.000	143.300	56.100	134.300	0%	0%	1%	2%	6%	5%	2%	1%
Indre Byd.- Ringby	107.000	233.000	128.800	285.200	-1%	0%	-3%	-3%	3%	4%	7%	8%
Indre Byd.- Korridor	90.600	147.800	101.200	181.800	0%	0%	-1%	-1%	9%	9%	9%	9%
Ringby- Korridor	38.800	85.900	44.000	106.800	0%	1%	0%	1%	8%	7%	8%	6%
I alt	424.000	959.100	477.900	1.128.200	0%	0%	-2%	-2%	4%	4%	6%	7%
Cykel												
Indre Bydele	167.800	438.900	188.400	482.700	1%	3%	-3%	-1%	3%	4%	7%	8%
Ringbyen	93.400	237.800	90.800	238.800	1%	2%	0%	1%	4%	5%	5%	7%
Korridorerne	148.600	355.000	124.400	325.600	-1%	-1%	1%	2%	5%	5%	2%	2%
Indre Byd.- Ringby	58.000	109.100	64.600	118.600	6%	7%	2%	4%	11%	12%	16%	16%
Indre Byd.- Korridor	3.800	6.200	3.800	6.100	11%	10%	11%	10%	29%	23%	29%	23%
Ringby- Korridor	20.800	44.600	18.800	42.300	3%	4%	4%	5%	17%	15%	15%	13%
I alt	492.400	1.191.600	490.700	1.214.200	1%	2%	0%	1%	5%	6%	7%	7%
Samlet												
Indre Bydele	318.000	1.041.200	362.000	1.172.200	0%	1%	-3%	-2%	0%	1%	4%	4%
Ringbyen	287.100	1.071.600	302.800	1.169.900	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Korridorerne	484.900	1.796.400	450.900	1.840.100	0%	0%	3%	4%	0%	0%	-4%	-4%
Indre Byd.- Ringby	287.700	766.600	330.000	887.700	0%	0%	-2%	-2%	1%	1%	3%	3%
Indre Byd.- Korridor	169.300	370.900	180.000	426.600	1%	1%	1%	1%	2%	2%	1%	1%
Ringby- Korridor	211.600	637.000	222.500	712.500	2%	2%	4%	4%	-2%	0%	-4%	-2%
I alt	1.758.500	5.683.700	1.848.000	6.209.200	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%



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. V		Sc. V+		Sc.K		Sc.K+		
	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle	Pendl.	Alle
Bil												
Indre Bydele	20	34	19	34	19	33	19	33	18	32	17	31
Ringbyen	55	68	56	69	56	69	56	69	54	68	54	67
Korridorerne	56	72	60	75	60	75	61	76	58	74	58	74
Indre Bydele- Ringbyen	43	55	41	55	41	54	41	54	39	52	38	51
Indre Bydele- Korridor	44	58	42	56	42	56	43	56	37	53	37	52
Ringbyen- Korridorerne	72	80	72	79	72	79	73	79	68	77	68	77
I alt	48	62	48	62	48	62	48	63	45	61	44	60
Kollektiv trafik												
Indre Bydele	27	24	29	25	29	25	29	25	29	25	29	26
Ringbyen	13	10	14	11	14	11	14	10	14	11	15	11
Korridorerne	13	8	12	7	12	7	12	7	13	8	13	8
Indre Bydele- Ringbyen	37	30	39	32	39	32	38	32	40	33	40	34
Indre Bydele- Korridor	54	40	56	43	55	42	55	42	60	46	61	46
Ringbyen- Korridorerne	18	13	20	15	19	15	19	15	22	16	22	16
I alt	24	17	26	18	26	18	25	18	27	19	27	19
Cykel												
Indre Bydele	53	42	52	41	52	42	52	42	53	43	53	43
Ringbyen	33	22	30	20	30	21	30	21	31	21	31	22
Korridorerne	31	20	28	18	27	18	27	17	29	19	29	19
Indre Bydele- Ringbyen	20	14	20	13	21	14	20	14	22	15	22	15
Indre Bydele- Korridor	2	2	2	1	2	2	2	2	3	2	3	2
Ringbyen- Korridorerne	10	7	8	6	9	6	8	6	10	7	10	7
I alt	28	21	27	20	27	20	26	19	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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Bus	639	488	456	450	362	367	-7%	-8%	-26%	-25%
S-tog	416	469	467	460	574	583	0%	-2%	23%	24%
IC- og Re-tog	166	243	237	235	233	233	-3%	-3%	-4%	-4%
Lokalbaner	22	24	28	28	28	27	13%	14%	13%	10%
Metro	179	486	518	499	520	544	7%	3%	7%	12%
Letbaner	-	45	44	44	91	93	-1%	0%	104%	108%
I alt	1.422	1.755	1.750	1.716	1.808	1.846	0%	-2%	3%	5%

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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Bus	2.930	2.273	2.140	2.122	1.693	1.693	-6%	-7%	-26%	-26%
S-tog	4.808	5.336	5.528	5.462	6.808	6.841	4%	2%	28%	28%
IC- og Re-tog	5.623	8.832	8.670	8.646	8.693	8.690	-2%	-2%	-2%	-2%
Lokalbaner	373	396	454	457	464	452	14%	15%	17%	14%
Metro	763	1.891	2.015	1.935	2.070	2.170	7%	2%	9%	15%
Letbaner	-	243	238	240	432	438	-2%	-1%	78%	80%
I alt	14.498	18.972	19.045	18.862	20.160	20.285	0%	-1%	6%	7%



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.

Table 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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Indre bydele										
Bus	273	198	179	174	126	131	-10%	-12%	-36%	-34%
S-tog	163	257	249	244	314	322	-3%	-5%	22%	25%
IC- og Re-tog	45	71	70	69	68	68	-2%	-3%	-5%	-4%
Lokalbaner	0	-	-	-	-	-				
Metro	147	438	471	454	469	490	7%	4%	7%	12%
Letbaner	-	-	-	-	19	19				
I alt	628	964	968	940	995	1.031	0%	-2%	3%	7%
Ringbyen										
Bus	166	151	143	140	108	110	-5%	-7%	-28%	-27%
S-tog	137	125	126	124	137	139	1%	0%	10%	12%
IC- og Re-tog	15	50	49	48	48	49	-2%	-4%	-5%	-3%
Lokalbaner	3	2	2	2	1	1	8%	7%	-23%	-23%
Metro	32	48	48	45	51	54	-2%	-7%	6%	12%
Letbaner	-	42	42	42	70	72	-1%	-1%	67%	70%
I alt	354	418	409	402	416	425	-2%	-4%	0%	2%
Korridorerne										
Bus	199	140	135	136	128	125	-3%	-3%	-8%	-11%
S-tog	116	87	92	92	124	122	6%	6%	42%	40%
IC- og Re-tog	106	121	118	118	117	116	-3%	-3%	-4%	-4%
Lokalbaner	19	22	26	26	26	25	13%	14%	16%	13%
Metro	-	-	-	-	-	-				
Letbaner	-	2	2	2	2	2	0%	1%	-20%	-22%
I alt	440	373	373	374	397	390	0%	0%	6%	5%



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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Indre bydele										
Bus	886	658	593	577	387	403	-10%	-12%	-41%	-39%
S-tog	1.336	1.978	2.005	1.968	2.476	2.518	1%	-1%	25%	27%
IC- og Re-tog	670	770	747	744	725	725	-3%	-3%	-6%	-6%
Lokalbaner	1	-	-	-	-	-				
Metro	696	1.765	1.891	1.817	1.902	1.993	7%	3%	8%	13%
Letbaner	-	-	-	-	67	69				
I alt	3.589	5.171	5.236	5.107	5.557	5.708	1%	-1%	7%	10%
Ringbyen										
Bus	800	657	646	636	441	449	-2%	-3%	-33%	-32%
S-tog	1.878	1.923	1.976	1.952	2.239	2.255	3%	2%	16%	17%
IC- og Re-tog	1.702	3.523	3.470	3.455	3.461	3.470	-2%	-2%	-2%	-2%
Lokalbaner	12	5	6	6	4	4	8%	7%	-33%	-33%
Metro	67	126	124	117	168	176	-1%	-7%	34%	40%
Letbaner	-	237	232	234	360	364	-2%	-1%	52%	54%
I alt	4.458	6.471	6.454	6.400	6.672	6.718	0%	-1%	3%	4%
Korridorene										
Bus	1.245	959	901	909	865	841	-6%	-5%	-10%	-12%
S-tog	1.594	1.435	1.547	1.542	2.093	2.068	8%	7%	46%	44%
IC- og Re-tog	3.251	4.539	4.453	4.447	4.507	4.495	-2%	-2%	-1%	-1%
Lokalbaner	360	391	448	452	460	449	15%	15%	18%	15%
Metro	-	-	-	-	-	-				
Letbaner	-	6	6	6	6	6	1%	2%	-9%	-10%
I alt	6.450	7.330	7.355	7.355	7.931	7.858	0%	0%	8%	7%



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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Indre bydele	4.429	5.120	5.003	4.976	4.580		-2%	-3%	-11%	
Ringbyen	12.089	13.325	13.230	13.401	13.261		-1%	1%	0%	
Korridorerne	20.877	24.816	25.981	26.637	24.012		5%	7%	-3%	
I alt	37.395	43.261	44.214	45.014	41.852		2%	4%	-3%	
Vejtype										
Motorveje	13.278	15.676	17.940	18.176	15.391		14%	16%	-2%	
Øvrige veje	24.117	27.585	26.274	26.839	26.462		-5%	-3%	-4%	
I alt	37.395	43.261	44.214	45.014	41.852		2%	4%	-3%	

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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Biltrafik, antal tusind ktj.										
Kbh.Kom. grænse Sjælland	471	554	566	569	524		2%	3%	-6%	
Motorring 3	622	716	718	726	690		0%	1%	-4%	
Koll. trafik, antal tusind pass.										
Kbh.Kom. grænse Sjælland										
Bus										
Baner	54	54	54	53	27		-1%	-3%	-50%	
I alt	395	448	501	496	525		12%	11%	17%	
Motorring 3	449	502	555	548	553		11%	9%	10%	
Bus										
Baner	48	36	37	36	17		3%	2%	-52%	
I alt	278	377	378	375	431		0%	-1%	14%	



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. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+	Ændr. ift. Basis (pct.)			
							Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
Rejsetid i alt (tusind timer)	722	857	825	841	815		-7%	-9%	-2%	
Indre Bydele	41	48	45	44	47		-4%	-2%	-4%	
Ringbyen	90	108	105	106	104		-3%	1%	-4%	
Korridorerne	260	298	290	301	287		-6%	-6%	-4%	
Indre Bydele-Ringbyen	89	108	102	101	103		-4%	-4%	-8%	
Indre Bydele-Korridorerne	93	111	106	106	102		-3%	-1%	-7%	
Ringbyen-Korridorerne	149	184	178	182	172		-4%	-4%	-2%	
Rejsetid per biltur (min.)	17	18	18	18	18		-6%	-7%	1%	
Indre Bydele	9	10	9	9	10		-3%	-3%	-2%	
Ringbyen	10	11	11	11	11		-3%	-3%	-2%	
Korridorerne	17	18	18	18	18		-5%	-5%	-1%	
Indre Bydele-Ringbyen	17	18	17	17	18		-5%	-6%	-2%	
Indre Bydele-Korridorerne	38	39	37	37	39		-5%	-5%	-3%	
Ringbyen-Korridorerne	25	27	26	25	26		-28%	-27%	-19%	
<i>Andel forsinkelsestid (pct.)</i>	5,6%	9,2%	6,6%	6,7%	7,5%					
<i>Indre Bydele</i>	10,4%	15,3%	10,4%	10,2%	12,3%					
<i>Ringbyen</i>	5,0%	9,6%	7,3%	7,4%	7,8%					
<i>Korridorerne</i>	3,7%	5,5%	4,0%	4,2%	4,7%					
<i>Indre Bydele-Ringbyen</i>	8,3%	13,5%	10,3%	10,2%	11,2%					
<i>Indre Bydele-Korridorerne</i>	7,1%	11,3%	8,1%	8,3%	8,8%					
<i>Ringbyen-Korridorerne</i>	5,4%	9,7%	6,5%	6,8%	7,5%					



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	Ændr. ift. Basis											
		2012		Basis		Sc. V		Sc V+		Sc. K		Sc. K+	
		Bil	KT	Bil	KT	Bil	KT	Bil	KT	Bil	KT	Bil	KT
Nørreport	Rødovre	18	39	18	39	-1	0	0	-18	-1	0		
	Herlev	17	37	17	37	0	0	-1	2	0	0		
	Roskilde	46	47	46	47	-2	0	-3	0	-2	0		
	Køge	59	49	59	49	-11	0	-4	0	-10	0		
	Hørsholm	35	59	35	59	-2	-1	-2	-6	-2	-1		
Rødovre	Herlev	13	37	13	37	0	0	0	0	0	0		
	Roskilde	35	53	35	53	-1	0	-2	0	-1	0		
	Køge	48	60	48	60	-10	-2	-4	-6	-10	-2		
	Hørsholm	38	79	38	79	-4	-3	-3	-10	-3	-3		
Herlev	Roskilde	32	55	32	55	-2	0	-2	0	-2	0		
	Køge	50	68	50	68	-12	0	-4	0	-12	0		
	Hørsholm	28	82	28	82	-3	-1	-2	-12	-2	-1		
Roskilde	Køge	30	47	30	47	-4	-1	-1	-1	-3	-1		
	Hørsholm	52	97	52	97	-14	-1	-5	-4	-14	-1		
Køge	Hørsholm	56	99	56	99	-9	-1	-4	-5	-9	-1		



Bilag 1

Tiltag i yderscenerierne og forudsætninger om modellering

Tiltag	Sc. V	Sc. K	Modellering af tiltag
Hastighedsopgradering af Sydbanen og Ringsted-Odense		X	Opskrivning af passagemængder til/fra Hovedstadsområdet baseret på data fra Trafikstyrelsen
Forbedring af lokalbanerne	X	X	10 procents køretidsforbedringer på lokalbanerne og etablering af ny station ved nyt hospital ved Hillerød'
Sammenhængende letbanenet		X	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.
Fokus på udbedring af mindre trængselspletter	X	X	Kapacitetsforbedringer indlagt for lokaliteter opgjort i VD notat
Optimering af signaler på tværs af vejbestyrelser i hovedstadsområdet	X	X	Signalanlægs grøntider er forudsat forøget med 2 pct. i centralkom. og 6 pct. i øvrige hovedstadsområde
Afskaffelse af befordringsfradraget		X	Kørselsomkostninger med bil er forudsat forøget med 30 øre pr. km for pendlerture
Hastighedsregulering		X	Skiltet hastighed sænkes til 40 km/t på sekundære trafikveje i centralkommunerne
Havnetunnel øst om København	X		Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
S-tog til Roskilde	X	X	Ny køreplan 1)
S-tog til Helsingør	X	X	Køretider på Kystbanen er reduceret
Udbygning af Ring 4	X		Udbygning til motorvej frem til Sortemosevej. Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
Udvidelse af Helsingørmotorvejen	X		Udbygning 6 spor Hørsholm S-Hørsholm C, tilslutningsanlæg Hørsholm C udbygges ikke. Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
Anlæg af Frederikssundmotorvejen	X		Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
Nyt regionaltogskoncept (Ring Syd)	X	X	Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen	X		Indgår i basissceneriet
Metroafgrening til Ny Ellebjerg		X	Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag



Metroafgrening Flintholm-Rødovre		X	Baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
Kørsel i nødspor på Motorring 3	X	X	2 ekstra kørespor forudsat
Forlængelse og udvidelse af Hille-rødmotorvejen	X	X	Udbygning 6 spor Motorring 3- Værløse, 4-sporet motorvej frem til Herredsvej, 2+1 vej frem til Helsing og ny vejforbindelse Helsing-Græsted
Udbygning af de vestlige ringkorridorer (Ring 5, Ring 5½, Ring 6)	X		Udbygning af Ring 5, baseret på foreliggende løsnings-/linieføringsforslag
Vendespor ved Enghave st.	X	X	Ny køreplan 1)
Flere længere S-tog	X	X	Ny køreplan 1)
Nyt "rør" (gennem indre by)		X	Ny køreplan 1)
Automatisering af S-tog		X	Ny køreplan 1)
S-tog langs Helsingørmotorvejen		X	Ny køreplan 1)
Forlængelse af S-banen til Fredensborg		X	Ny køreplan 1)
Forlængelse af Farumbanen med tilslutning til Hillerødbanen		X	Ny køreplan 1)
Kapacitetsmæssige forbedringer for S-tog	X	X	Ny køreplan 1)
Nye S-buslinjer	X	X	Pakke af tiltag modelleret som 10 procent øget rejsehastighed på buslinjerne 400S, 500S og 5A og 20 procent reduceret strækningsskapacitet for vejstrækninger langs ovenstående buslinjer
Bus Rapid Transit +Way	X	X	
Forbedret S- og R-busnet	X	X	
Busfremkommelighedsnet		X	
Cykler i kombination med kollektiv trafik		X	Pakke af tiltag modelleret som Sc. V - rejsehastigheder for cykeltrafik forøget med 4 procent i Indre By, 3 procent i Ringbyen og 1 procent i Yderområderne
Forlængelse af den statslige cykelpulje		X	Sc. K - rejsehastigheder for cykeltrafik forøget med 5 procent i Indre By, 4 procent i Ringbyen og 2 procent i Yderområderne
Etablering af strategisk cykelnet	X	X	
Supercykelstilkoblinger	X	X	
Park and bike-terminaler		X	
Bedre cykelinfrastruktur på strækninger med mange cyklister		X	
Bedre cykelinfrastruktur til stationer	X	X	
Nyt by- og pendlercykelsystem		X	
Fremme af cyklisme gennem kampanjer mv.		X	
Cykelvenlige arbejdspladser gennem badefaciliteter og cykelsmed		X	
Bedre og sikre cykelforhold ved		X	



skoler				
Bedre cykelparkering i de tætte byrum			X	
Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen			X	
Skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlercykler			X	
Udvidelse af P-zonerne til inden for Ring 2-snittet			X	
<hr/>				
Flere længere regionaltog			X	Pakken af tiltag er modelleret som generel kortere afstand til stationer og stoppesteder samt reduktion i skiftetid
Parkér & Rejs og Kys & Kør	X		X	Sc. V - tilbringerstrækninger til stationer/stoppesteder er reduceret med 3 procent
Kapacitet på København H			X	Sc. K - tilbringerstrækninger til stationer/stoppesteder er reduceret med 3 procent og skiftetid mellem bus og tog er reduceret med 2 procent
Pendlerbusser til større arbejdspladser			X	
Styrket busservice			X	
Tværgående trafikinformation og billetter	X		X	
Cykler i kombination med kollektiv trafik			X	
Mere attraktive stationer og busstoppesteder	X		X	
Øget fokus på stationsnærhedsprincippet			X	
Cykelparkering ved København H			X	
Nye og styrkede trafikale knudepunkter			X	
Bedre cykelinfrastruktur til stationer	X		X	
Udvikling af et samlet informationssystem (mobilapp) på tværs af kollektiv transport, cykler, delebiler, samkørsel mv.			X	
Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen			X	
Udvidelse af P-zonerne til inden for Ring 2-snittet			X	
<hr/>				
Bedre planlægning af vejarbejder mv.	X		X	Pakken af tiltag er modelleret som generel forøgelse af vejkapaciteten
Hurtigere respons ved hændelser	X		X	Vejkapaciteten af forøget for alle strækninger (ekskl. motorveje) i centralkom. med 0,2 procent
Bedre tilsyn med kantstensparkering	X		X	
Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapacitet	X		X	
<hr/>				
Samkørselsbaner			X	Pakken af tiltag modelleres som ændringer i bilejerskab i V+ og K+ scenarierne
Tiltag rettet mod delebiler			X	
Øget samkørsel gennem mobilapps			X	



Brug af delebiler til samkørsel i mindre byer		X		
Forhøjelse af beboerlicensbetalingen		X		
Samkørselsbaner og forbeholdte parkeringsbaner		X		
Ændring og forøgelse af registreringsafgiften		X		
Inddragelse af ikkekommunale parkeringspladser		X	Forøgelse af parkeringssøgetider i centralkom. med 10 procent.	
Attraktive byrum gennem reduktion af parkeringspladser		X		
Citylogistik		X	Antallet af lastbilture til/fra centralkom. er reduceret med 3 procent.	
Grøn byggeogistik		X		
Bidrag fra private grundejere og udviklingsselskaber samt offentlige myndigh		X	Tiltag, som indgår i scenarier, men som ikke indgår i modelberegninger, da ikke forudsættes at have trafikale effekt, men primært effekter på skatteprovenu og miljøeffekter	
Privat medfinansiering		X		
Ændring af kørselsgodtgørelse		X		
Offentlig medfinansiering fra øget grundskyld og skatter som følge af infras		X		
Salg af offentlige aktiver som arealer og selskaber		X		
Udvidelse af eksisterende miljøzoner (person- og varebiler)		X		
Udbredelse af elbiler, brint og gaskøretøjer		X		
Øget anvendelse af biogas		X		
				Tiltag, der ikke er inkluderet i modelberegningerne
Forbedret togbetjening i Øresundsregionen	X	X		Ikke tilstrækkeligt defineret
Kørsel i nødspor	X	X	Kørsel i nødspor på M3 medtaget	
Rampedosering	X	X	Ikke tilstrækkeligt defineret	
Ændret parkeringstakststruktur i spidstimerne		X	Kan ikke afspejles i modelberegningerne	

- 1) Otto Anker Nielsen fra DTU Transport har opstillet nye linieføringer og køreplaner for S-togstrafikken for henholdsvis Scenarie V og Scenarie K baseret på de indeholdte tiltag for S-togstrafikken i scenarierne. Disse køreplaner er indlagt og benyttet i modelberegningerne for 2025. Desuden er S-togskøreplanen for Basis-scenariet revideret, så de mulige effekter af et nyt signalsystem afspejles i køreplanerne.