

21. september 2021

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

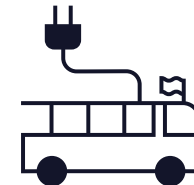
Kollektiv trafik og klima i København

Jepp Grønholt-Pedersen
Kontorchef i Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen
Københavns Kommune



Agenda

- **KBH 2025 Klimaplanen**
 - Omlægning til 100% nulemissionsbusser
 - Status på modal split
- **Mobilitetsanalyserne**
- **Udvidelse af metronettet**
- **Øresundsmetro**



A
bus



FREDERIKSBERG
KOMMUNE



movia

KBH 2025 Klimaplanen

Vi kører
på el

København og Frederiksbergs kommuner og
Movia sikrer grøn transport

Hop på og gør en forskel for klima og miljø



KBH 2025 Klimaplanen: CO2-neutralitet i 2025

- Status: 53 % reduktion i CO2-udledning fra 2010-2019
- KBH2025 Klimaplanen består af indsatser i fire spor:
 - Energiforbrug
 - Energiproduktion
 - **Mobilitet**
 - Københavns Kommune som virksomhed
- Udvalgte trafikmål for Københavns mobilitet i 2025
 - **Den kollektive transport er CO2-neutral**
 - **75 pct. af alle ture foregår i gang, på cykel eller i kollektiv trafik**

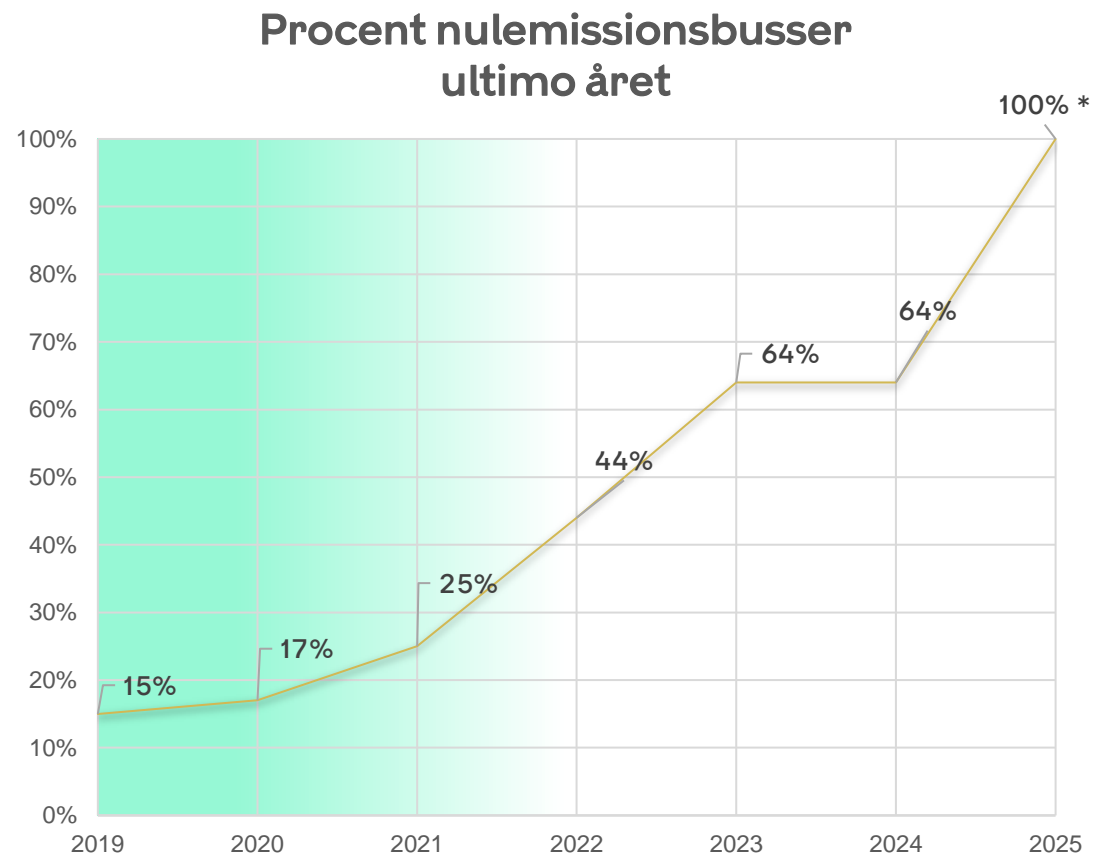
Omlægning til 100 % nulemissionsbusser

Politisk principbeslutning i 2018:

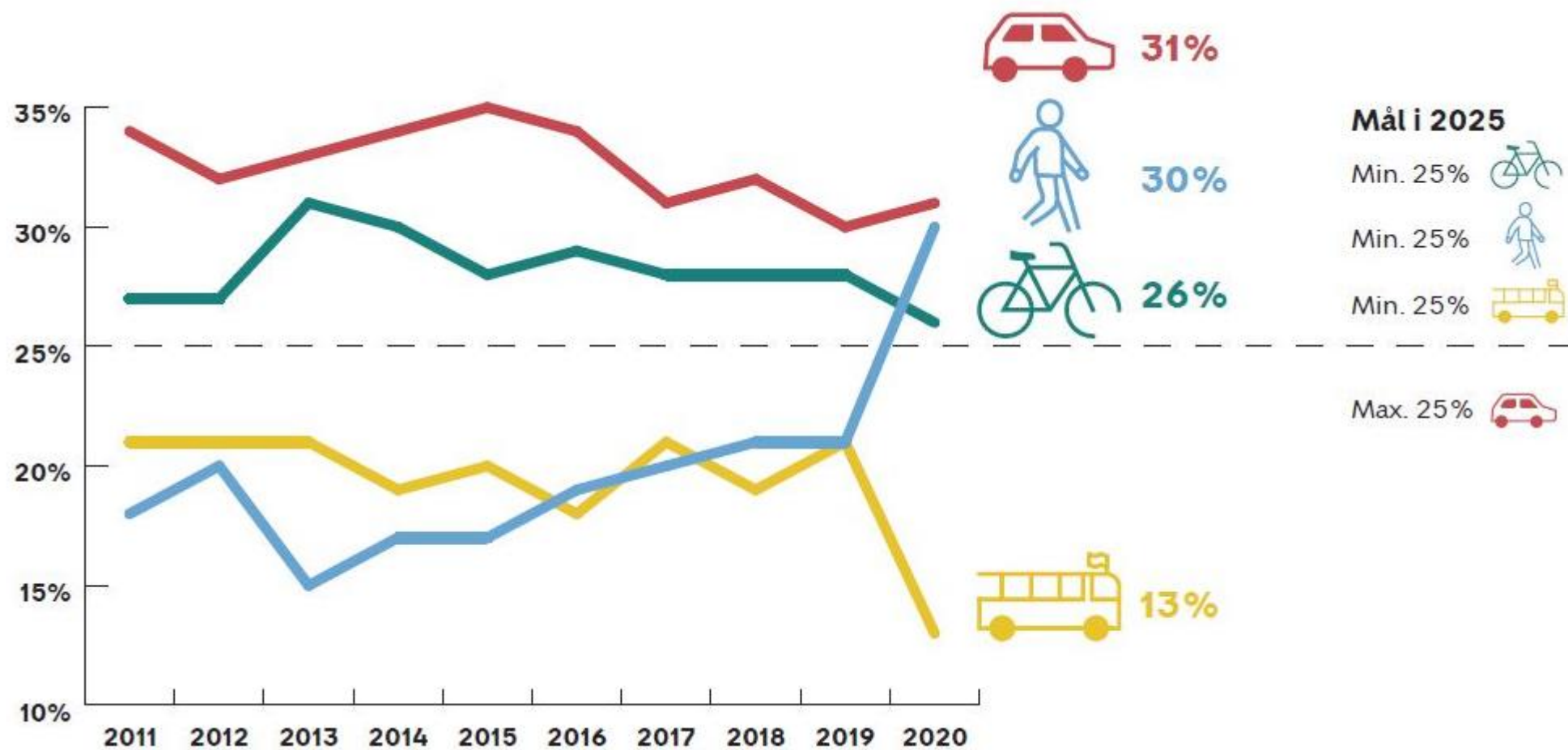
100 % nulemissionsbusser i 2025

Kræver:

- Enighed med nabokommuner med fælles buslinjer
- Tæt samarbejde med trafikelskab om implementering



Status på modal split

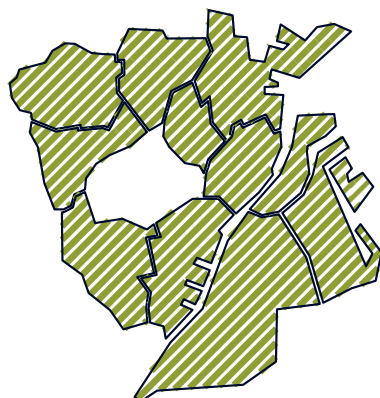


Mobilitetsanalyserne



To mobilitetsanalyser

Grøn
omstilling af
trafikken



→ 2025

Reduktion af biltrafik
og tung trafik i
Indre By og brokvartererne



→ 2025 →

Fordeling af CO₂-udledning fra vejtrafikken i København i 2025

Grøn omstilling af trafikken

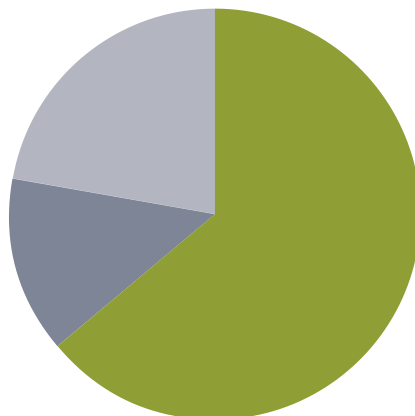
Transportmiddel

22 %

Lastbiler

14%

Varebiler



64 %

Personbiler

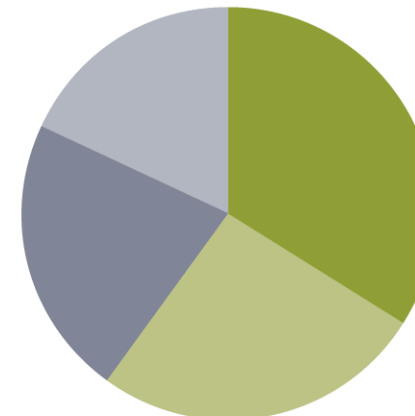
Vejtype

18%

Amager- og
Øresundsmotorvej

22%

Bydels-,strøg-
og lokalgader



34 %

Øvrige
regionaleveje

26%



Fordelingsgader

Trafikøer og grønne trafikveje



Pakker & initiativer

Grøn omstilling af trafikken

	Omstilling	Overflytning			Kombination			
Initiativer for 0-emissionskøretøjer								
Flere grønne trafikveje								
Bedre cykelfremkommelighed								
Bedre busbetjening								
Omprioritere regionale veje								
Reducere P-pladser								
Øget beboerlicens	P						P	P
Nedsat hastighed								
Ton CO₂ (grundpakke + initiativer)	-50.000	-50.000	-75.000	-100.000	-50.000	-75.000	-100.000	-150.000

Effekt i forhold til CO₂-udledning

Grøn omstilling af trafikken

CO₂-reduktioner, ton pr. år
(ændring i %)

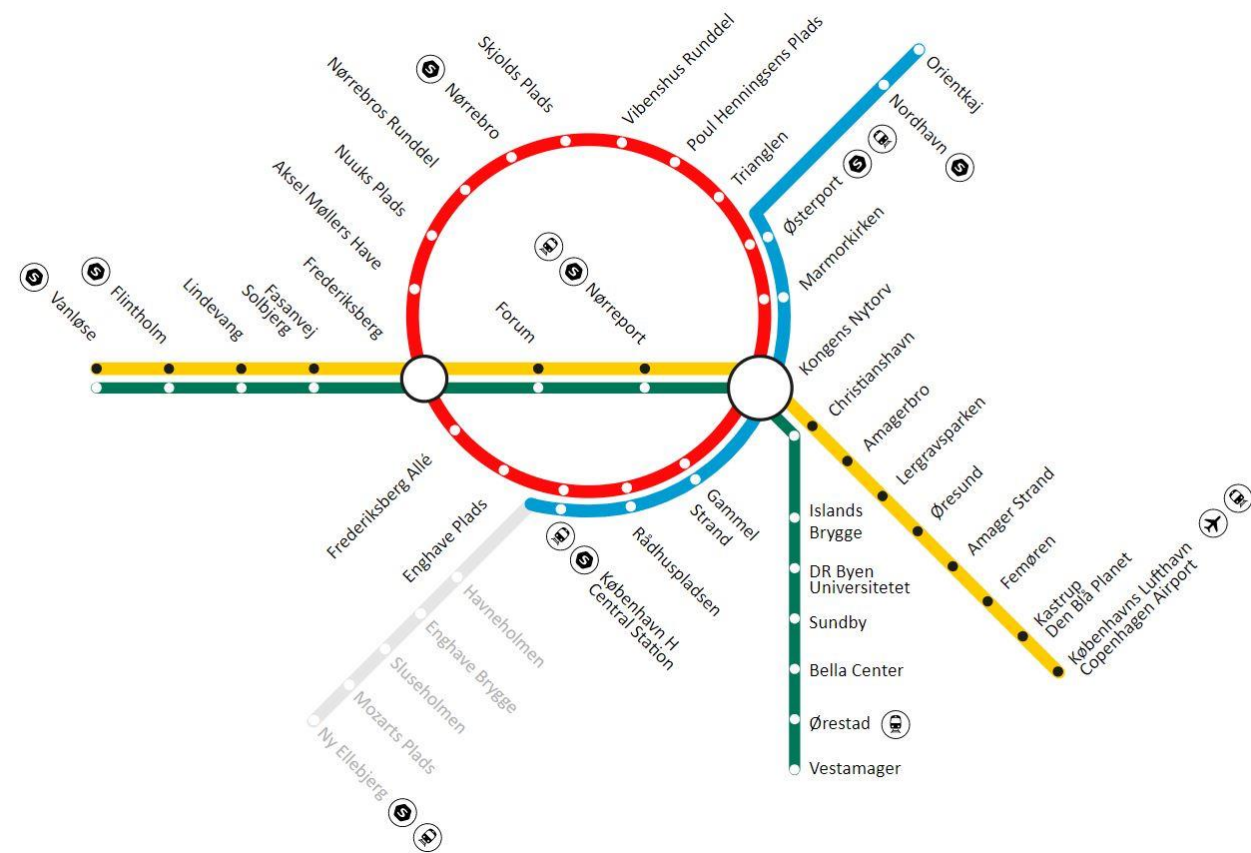
Københavns Kommune	-50.000	(-13,3%)	-75.000	-20%	-100.000	-26,7%
Nabokommuner	+24.600	(+4,3%)	+54.000	+9,5%	+57.600	+10,2%
Øvrige kommuner	+11.400	+0,4%	+13.000	+0,5%	+1.000	0%
Hovedstadsområdet i alt	-14.000	-0,4%	-8.000	-0,2%	-41.400	-1,1%

Udvidelse af metronettet



Metro i København

- Fire linjer: M1, M2, M3 og M4
- 39 stationer
 - 17 nye i 2019 med Cityringen (M3 rød)
 - 2 nye i 2020 med afgreningen til Orientkaj (M4 blå)
- Kun 63,7 mio. passagerer i 2020 på grund af corona. I 2019 var der 78,9 mio. passagerer.
 - Årsagen til at forskellen ikke er større, er at M3 og M4 først åbnede i sep. 2019 og mar. 2020.
- Udvidelse af M4 med fem nye stationer til Ny Ellebjerg åbner i 2024
- Plan om udvidelse af metronettet i Nordhavn (2030) og til Lynetteholm (2035/2045)



Lynetteholms fire formål

Stormflodssikring

- Beskytter København mod stormflod fra nord

Deponi af overskudsjord

- Plads til overskudsjord fra byggeri og anlæg i København

Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet

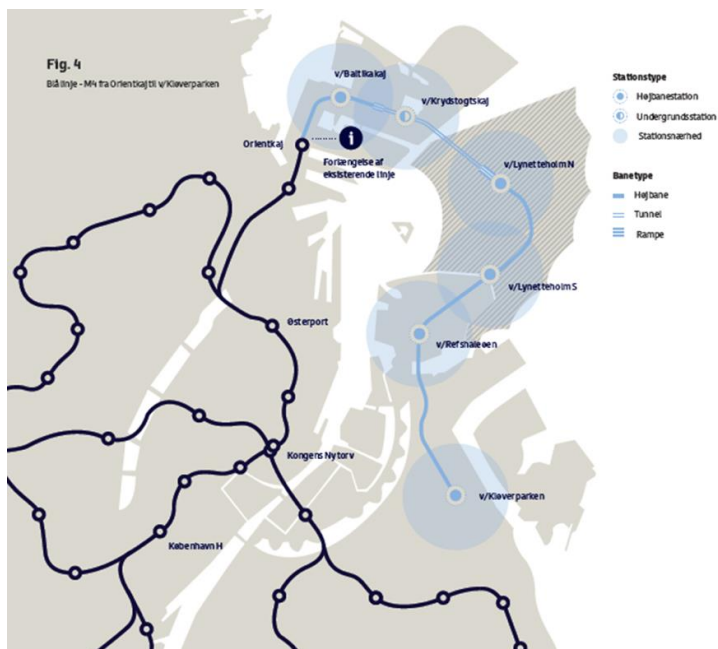
- Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur

- Metrolinje og vejforbindelse reducerer trængslen i byen

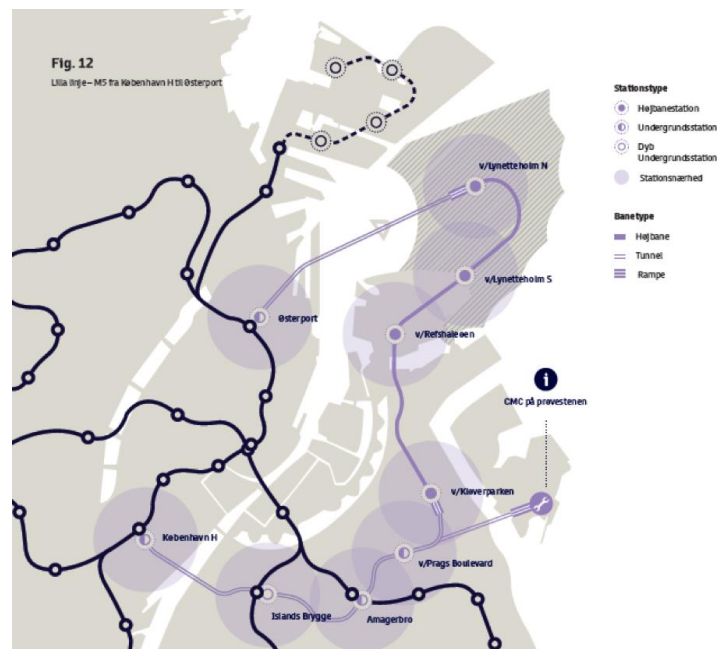


M4 - Orientkaj til Kløverparken



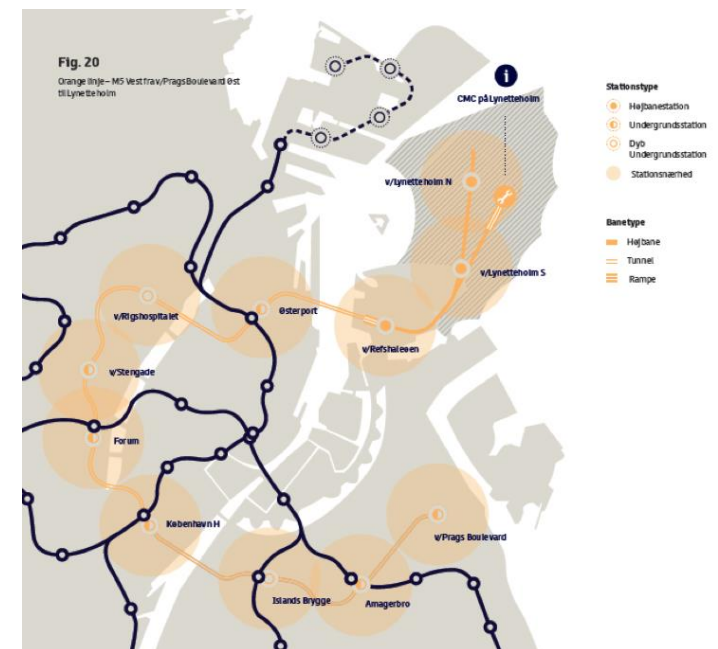
Anlægsoverslag	6,6 mia. kr.
Restfinansiering	5,3-7,2 mia. kr.
Daglige merpåstigere i 2050	57.000
Mål betjenes i 2035	27.000

M5 - København H til Østerport



Anlægsoverslag	20,5 mia. kr.
Restfinansiering	18,8 mia. kr.
Daglige merpåstigere i 2050	83.000
Mål betjenes i 2035	26.500

M5 Vest - Lynetteholm til Prags Boulevard Øst



Anlægsoverslag	22,8 mia. kr.
Restfinansiering	20,4 mia. kr.
Daglige merpåstigere i 2050	96.000
Mål betjenes i 2035	78.000

Øresundsmetroen



Varför en Metro? ¹⁸

Öresundsbron riskerar att bli en flaskhals

4,4 miljoner invånare i Greater Copenhagen

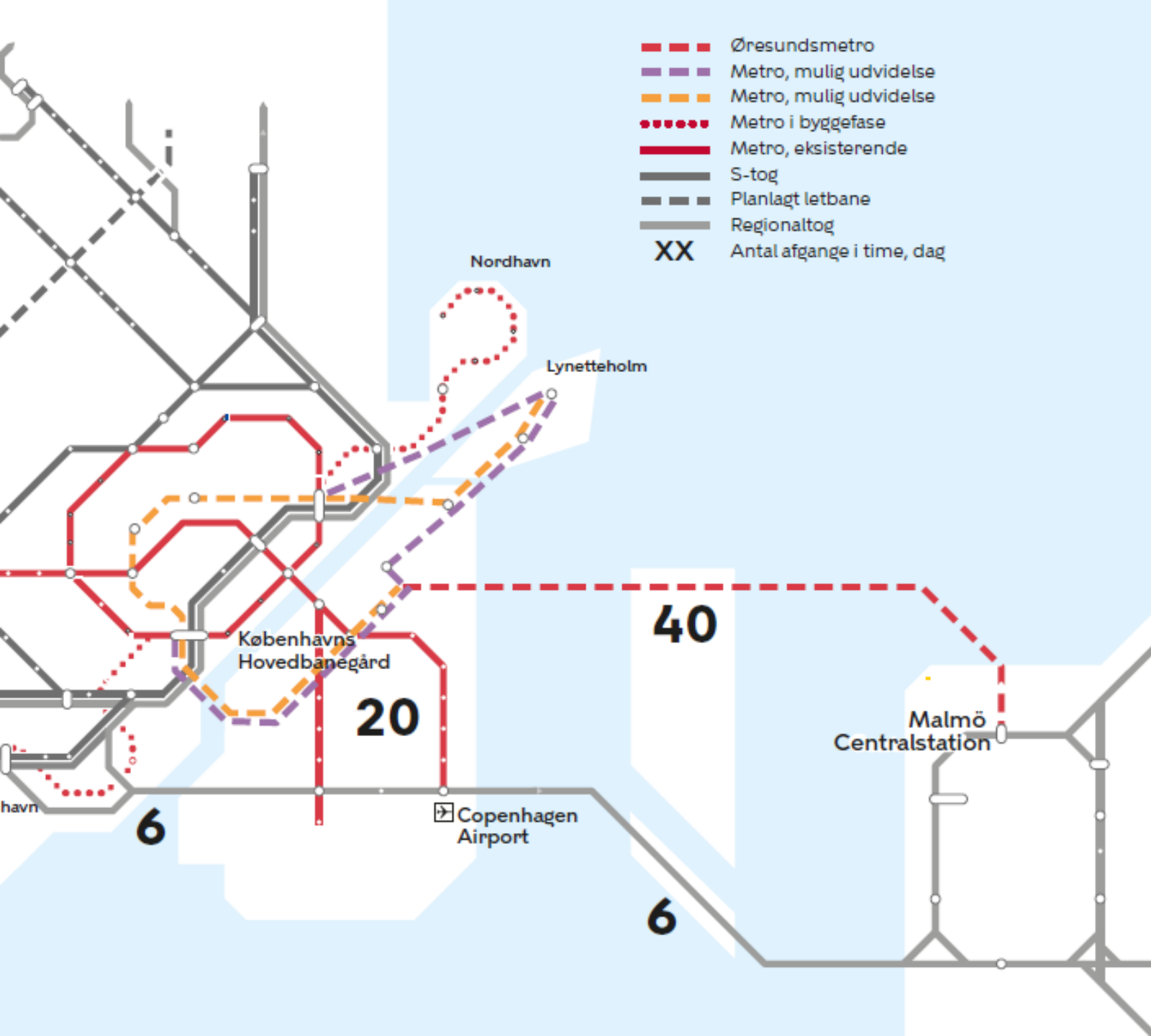
2029 Fehmarn Bält-tunneln öppnar

SE och DK målsättningar om minskade utsläpp från transportsektorn

EU mål överflyttning av fler långväga gods-transporter till järnväg



Öresundsmetron mer konkret



- **En tunnelbana mellan centrala Malmö och centrala Köpenhamn**
- **22 km. borrard tunnel under Öresund**
- **Hastighet: 100-120 km / h**
- **Restid: ca 20 min**
- **Frekvens: avgångar upp till var 90:e sekund**
- **Punktlighet: 99 %**
- **Upp till 40 tunnelbanetåg per timme**

**Metron frigör
plats för fler
goods- och
fjärrtåg på
Öresundsbron**



Fyra utredningsfaser genomförda

- **2012-2013 Fas 1** Trafiksystem (pendel / integrerad trafik), samspel med Öresundsbron, byggteknik (kust-kust), effekter och ekonomi etc.
- **2014 Fas 2** Organisation och finansiering, miljöfrågor, samordning med Köpenhamns metro, dynamiska samhällseffekter.
- **2015-2017 Fas 3** Koppling till svenska höghastighetståg, sammanvägning av funktionalitet, ekonomi och miljö, tillgänglighet, kommunikation.
- **2017-2021 Fas 4** Analys internationella effekter för ScanMed korridoren (TEN-T), Hamburg och Köpenhamns flygplats, lokala och regionala effekter etc. samt kommunikation.

Arbejdet med Øresundsmetro

- Arbejdet med Øresundsmetro er struktureret ved de to borgmestere, en styregruppe samt en arbejdsgruppe.
- Øresundsmetro-projektet har i fire faser modtaget støtte fra EU's Interreg-program for regionaludvikling.
- I tilknytning hertil etablerede Københavns overborgmester og Malmøs borgmester Øresundsmetro Executive, som er et dansk-svensk strategisk forum med repræsentanter fra begge sider af Øresund.