

Dette artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# HOVEDSTADSOMRÅDETS TRAFIK- OG MOBILITETSPLANLÆGNING ER EN FÆLLES REGIONAL OPGAVE

Søren Bom og Caroline Schousboe, [soeren.bom@regionh.dk](mailto:soeren.bom@regionh.dk) og [caroline.schousboe@regionh.dk](mailto:caroline.schousboe@regionh.dk)  
Center for Regional Udvikling, Region Hovedstaden

---

## Abstrakt

Set i et regionalt borgerperspektiv giver det ingen mening at fokusere på enten tog, busser, cykler eller biler. Vi har hver især vores transportbehov, som får hverdagen til at hænge sammen på tværs af transportformer og myndighedsgrænser.

Men med den stigende trængsel bliver hverdagen mere og mere usammenhængende for dem, som tager bilen – buspassagerer oplever ligeledes store forsinkelser i myldretiden. I toget og på stationerne rykker passagererne tættere sammen, når de nærmer os byen – mens der er god plads til at strække ben uden for bycentrene.

Region Hovedstaden vil med en ny trafik- og mobilitetsplan bryde med de traditionelle planlægger tanker og tage udgangspunkt i at udnytte vores samlede transportsystem bedre og sætte ind der, hvor vi ser potentialer i at få flere til at skifte til den kollektive trafik, bl.a. ved at tilbyde flere forskellige kombinationer en bare et skift mellem bus og tog.

Det er ikke en nem opgave – men det er en nødvendig opgave, hvor Region Hovedstaden præsenterer nogle konkrete indsatser, som kan imødegå den stigende trængsel og gøre hverdagen nemmere og grønnere for pendlerne.

Det kræver et regionalt overblik og samarbejde på tværs, hvis vi skal lykkes – men planen er et seriøst bud på, hvordan vi får brudt med de barrierer som også trængselkommissionen pegede på for mere end fem år siden.

---

## Med udgangspunkt i de eksisterende planer

Vi har udsigt til en fordobling af tidsspild på vejene – især i omkring de store veje, hvor man holder mere og mere i kø. Hertil kommer en kollektiv trafik, der også er under voldsomt pres, der er for mange aflysninger og både busser og tog har svært ved at holde køreplaner og sikre plads til de flere og flere passagerer.

Den udvikling skal vi have vendt – og vi kommer derfor med en samlet vision og plan, hvordan vi gerne vil sikre en god mobilitet for borgerne og de mange, som dagligt pendler ind- og ud af regionen, så de undgår unødigt spildtiden i hverdagen. Med udgangspunkt i eksisterende planer og en række analyser om udvikling

og muligheder har vi de sidste halvandet år været i dialog med kommuner og nøgleaktører på transportområdet om, hvordan vi sikrer fremtidens transport.

For at sikre en helhed i planen har vi undervejs haft en grundig dialog med en partnergruppe bestående af 20 hovedstadskommuner, KKR Hovedstaden – og vi har taget udgangspunkt i både Fingerplanen, de eksisterende strategiske vej- og banenet og sammenholdt det med det interregionale trafikcharter i Greater Copenhagen.

I vores nye Trafik- og mobilitetsplan samler vi centrale infrastrukturprojekter, som hovedstadskommunerne og region i fællesskab ser nødvendige for at imødegå trængslen, vi udpeger et sammenhængende trafik- og mobilitetsnet med centrale knudepunkter – og vi præsenterer fem konkrete strategiske udviklingsområder og tilhørende indsatser, som tilsammen skal sikre unødigt spildtid i trafikken og øge mobiliteten, på trods af en årlig vækst på 20.000 indbyggere og stor vækst i antallet af arbejdspladser.

Allerede i 2025 vil vi samlet set vil bo op mod 2,2 mio. indbyggere i hele hovedstadsregionen. Og vores analyse viser, at væksten i indbyggere og arbejdspladser betyder, at der skal håndteres mindst 20% flere rejser i 2035, hvilket lægger et pres på hele trafiksystemet.

### Fokus på kollektivt hovednet og nye mobilitetsløsninger

I hovedstadsområdet skal vi ligesom andre internationale metropoler i højere grad kunne tilbyde fleksible kollektive trafikløsninger, der tilpasser sig transportbehovet for den enkelte – og vi ser derfor en stigning i mange forskellige kombinationer af delebiler, taxa-tjenester, samkørsel og cykelture. Vi ser gode muligheder at styrke traditionelle kollektive transportformer bus, letbane, tog og metro via gode trafikale knudepunkter, hvor det bliver nemt at skifte cykel og deletjenester.

I Trafik- og mobilitetsplanen udpeger vi et regionalt trafik- og mobilitetsnet med de centrale vej-, cykel- og banestrækninger og vigtigste forbindelser til naboregionerne. Det er dette net, som pendlerne primært skal bruge for, at vi kan sikre en effektiv og sammenhængende transport – og vi skal have de fleste pendlere til tage cyklen, bus, tog og metro – og benytte alle mulige kombinationer, som alternativ til bilen.

Uden for Trafik- og mobilitetsnettet skal vi sikre at borgerne i yderområderne for tilbudt gode alternativer til bilen, hvor de får tilbudt nye teknologiske muligheder for fleksible lokale busser, samkørselsordninger, taxi og andre mobilitetsservices og dermed også gode forbindelser til hovednettet.

Hvis den kollektiv trafik skal gøres mere attraktiv over for pendlerne, er det nødvendigt at se på incitamentstrukturer, tænke nyt og udvide bevidstheden om, hvad der er kollektiv transport og derigennem finde koblingerne med de individuelle behov, som får hverdagen til at hænge sammen for den enkelte borger.

Derfor skal offentligt drevne trafikselskaberne arbejde tættere sammen med private transportaktører og forskellige trafiktjenester og udvikle et sammenhængende transportudbud, som gør den kollektive mere attraktiv end den er i dag. Desuden skal kommunerne og forvaltere af knudepunkter arbejde på en lokal infrastruktur, som understøtter cykel og gang, som et sundt og effektivt supplement, der styrker det regionale trafik- og mobilitetsnet.

#### Fem vigtige udviklingsområder

De er i planen udpeget 5 udviklingsområder, som bør samtidig ske i sammenhæng med en gennemgående indsats, som handler om at udnytte tilgængelige data og ny teknologi fx til mere pålidelig rejseinformation både før og under rejsen. Desuden vil udviklingsområderne bidrage til grøn omstilling, når flere pendlere skifter bilen ud med nye kombinationer af kollektiv trafik, grøn delemobilitet, gang og cykel.

- 1) Fremtidens kollektive transport som førstevalg for flere

Den kollektive transports styrke er, at den kan transportere mange personer effektivt, klimavenligt og på mindre plads, hvilket bliver afgørende i en fremtid med befolkningsvækst og øget pres på trafiksystemet. Den teknologiske udvikling har desuden skabt grundlag for nye mobilitetstilbud (delebiler, delecycler, samkørselstjenester, fjernbusser etc.). Ved at samtænke private tilbud med den kollektive transport i én service (Mobility As A Service) kan der tilbydes en effektivt og sammenhængende dør-til-dør transport til fremtidens pendlere.

### *2) Flere cykelpendlere*

Cyklen er fleksibel, pladsbesparende, sundhedsfremmende og ikke mindst klimavenlig. Der er et stort potentiale for endnu flere pendlerrejser på cykel særligt med elcyklens stigende popularitet. Det handler både om cykelpendling hele vejen til job eller uddannelse, og der hvor cyklen indgår som en del af en kombinationsrejse. Cyklen som transportform til/fra stationen udvider det geografiske område, hvor den kollektiv transport er konkurrencedygtig overfor bilen målt på rejsetid.

### *3) Knudepunkter der skaber sammenhæng*

Hvis en større andel af rejserne i 2035 skal ske i den kollektive transport, er det vigtigt at optimere knudepunkternes trafikale funktion, skabe sammenhæng mellem transportformerne og sikre nemme skift. Men det er også vigtigt at styrke knudepunkternes bymæssige funktion og udnytte potentialet for at lokalisere arbejdspladser, boliger og hverdagsfunktioner tæt på stationen.

### *4) Trafikinformation og mobilitetsservice med brugeren i centrum*

Mange storbyregioner arbejder målrettet med at udnytte data og opbygge digitale løsninger for at forbedre mobiliteten. En samlet Mobility As A Service kan give pendlere større fleksibilitet og bedre mulighed for at træffe et grønt og effektivt transportvalg på baggrund af opdateret trafikinformation både før og under rejsen. Realtidsdata om trafikken kan forbedre muligheder for at optimere trafikflowet og håndtere hændelser i trafikken.

### *5) Attraktiv deletransport*

Der er et stort potentiale for at udnytte bilparken bedre bl.a. gennem samkørsel. Her handler det om at gøre det mere attraktivt og enkelt at opbygge partnerskaber omkring dele- og samkørselstjenester og sikre gode muligheder for at indfri sit transportbehov via sådanne ordninger. Fremme af deletransport kan både være med til at reducere trængslen på de mest belastede vejstrækninger i regionen, og være et supplement til den kollektive trafik især i yderområderne.

## **Styrket regionalt trafik- og mobilitetsnet**

I trafik og mobilitetsplanen er der udpeget et regionalt trafik- og mobilitetsnet med de centrale vej- og banestrækninger og forbindelser til naboregionerne. Det er trafik- og mobilitetsnettet, der primært skal bære væksten i trafikken og sikre grundstammen for effektiv og sammenhængende transport med fokus på:

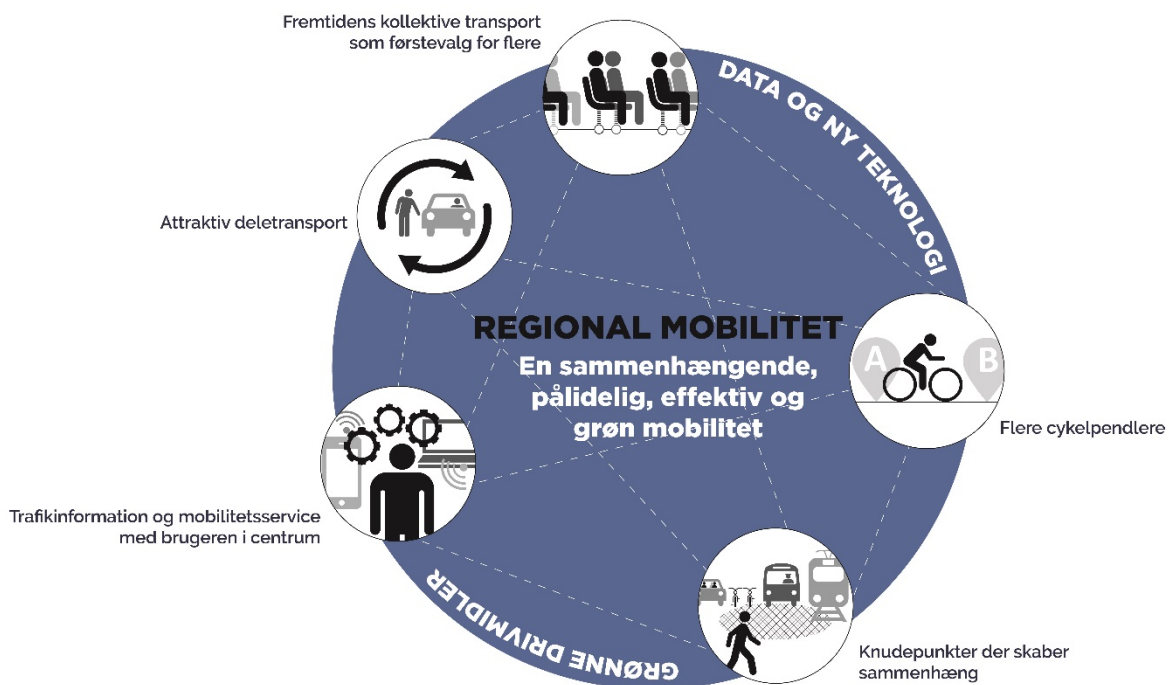
- den enkelte pendlers rejsebehov
- et samlet transportsystem på tværs af transportformerne
- muligheder nemme skift i centrale knude mellem de enkelte transportmidler

**Planen er første skridt til et struktureret samarbejde på tværs af offentlige og private aktører**

Trafik- og mobilitetsplan er en del af udmøntningen af Region Hovedstadens vækst- og udviklingsstrategi fra 2017. Planen har fokus på at sikre en god mobilitet til borgere, som er bosat i hovedstadsregionen samt pendlere udefra, når presset på det samlede transportnet i regionen er størst.

Planen giver et fælles overblik og forståelse af de trafikale udfordringer i hovedstadsregionen. Gennem analyser og debat med centrale aktører har arbejdet med planen identificeret strategiske udviklingsområder og indsatser, der kan reducere den stigende trængsel og skabe et sammenhængende transportsystem.

Der følger ikke penge direkte med planen, men de skal kunne igangsætte partnerskaber mellem offentlige aktører og invitere private aktører med ind for at udvikle fremtidens løsninger. Udviklingsområder og indsatserne i planen skal bidrage til at skabe bedre rammer for sammenhængende hverdagsliv uden unødigt spildtid i den daglige transport, og bidrage til en grøn omstilling af persontransporten. God mobilitet for regionens borgere og pendlere udefra er også med til at skabe gode rammer for et fleksibelt arbejdsmarked, bosætning og handel – og giver bedre adgang til uddannelser, behandlingstilbud og fritidsaktiviteter.



Billedtekst - eksempel

Tabel 1 – eksempel
