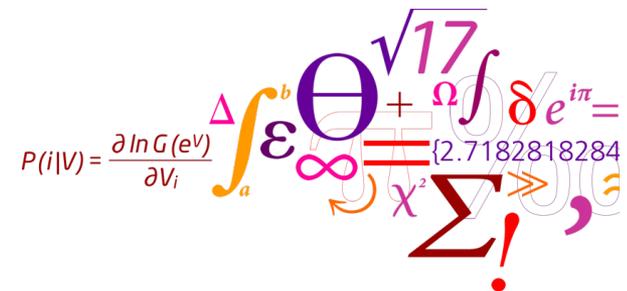
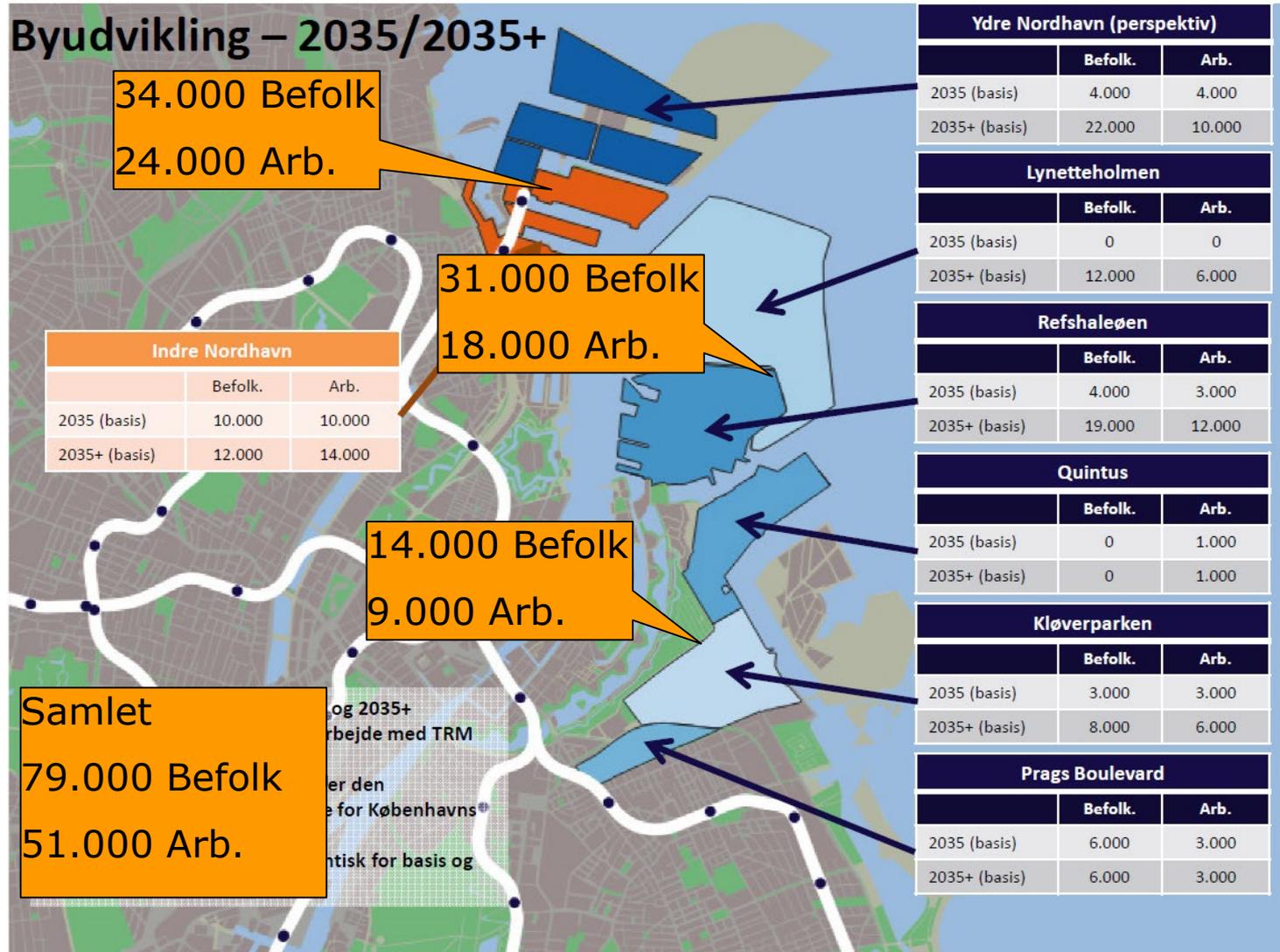


# Fremtidens trafikperspektiv og fremtidens by

Otto Anker Nielsen, Professor, Divisionsleder  
[oani@dtu.dk](mailto:oani@dtu.dk)



# Transportbehov ved den ønskede byudvikling

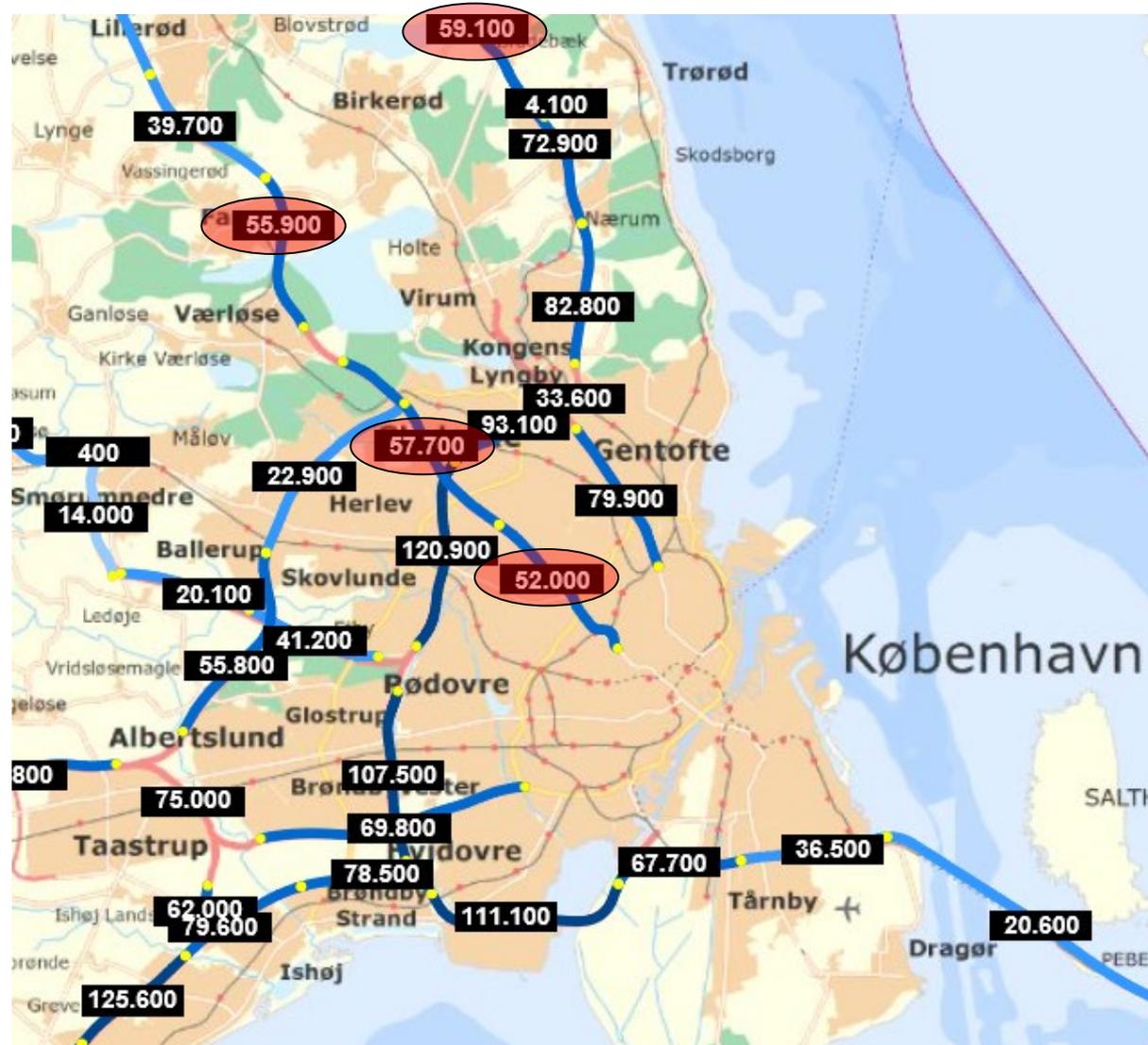


# Forventet persontrafik Til, fra og internt i områderne, men ikke gennemkørende

- Ved ca. 3 ture per indbygger per dag = 240.000
- Ved ca. 3 ture per arbejdsplads = 150.000
- Samlet 390.000 ture
  
- DERTIL HAR HAVNETUNNELLEN FORMÅL AT BETJENE GENNEMGÅENDE TRAFIK / AFLASTE KBH. CITY

# Eksisterende trafik på motorveje

- Kritisk trængsel på 2x2-sporede motorveje ved ca. 60.000 biler
- Eller ca. 80.000 personture
- VDs Prognose for Nordhavnsvej 87.000 biler



## Ørestaden

- Vejadgang
  - Øresundsmotorvejen (6 spor)
  - Sjællandsbroen (4 spor)
  - Langebro (6 spor)
  - Diverse lokalveje
  - => **Stor vejtrængsel i Ørestad syd**
- Kollektiv adgang
  - Knudepunkt i Ørestaden station
  - Gennemgående metro
  - Regionaltogsbetjening
  - => **Kapacitetsproblemer i metroen (Havnesnit)**
  - => **Planer om udbygning af Øresundsbanen**
- Cykling
  - Net af cykelstier med adgang fra mange sider

## Lynetteholm

- Vejadgang
  - Havnetunnel (4 spor)
- Kollektiv adgang
  - “Blindtarmsmetro”
- Cykling
  - Begrænset adgang

# Kan en så kraftig byudvikling løses uden at den østlige omfartsvej sander til i trængsel?

- Beboere arbejder, handler og har fritidsaktiviteter lokalt
- En tunnelafgift for bil kan tilskynde dette
  - Men reducerer attraktiviteten af området
- Effektiv kollektiv trafik
- Gode forbindelser for cykeltrafik
- Trængslen og/eller betalingen balancerer trafikken
  - Men reducerer attraktiviteten af området

# Lidt om godstrafik

- Politisk diskurs
  - Produktions Danmark i Vest
  - Minimal godstrafik i København
  - Forbrug, konsolidering, produktion
  
- Facts, lastbiltrafik per dag (VD 2019 strøm kort)
 

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Køge Bugt Motorvejen ved Køge; 17.600</li> <li>– Kalvebod; 8.400</li> <li>– Lyngbymotorvejen 5.000</li> <li>– Holbækmotorvejen ved Folehaven 7.200</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;-&gt; Vejle Fjord broen 14.400</li> <li>&lt;-&gt; Limfjordtunnellen 5.800</li> <li>&lt;-&gt; Sydlig motorvej ind til Aarhus 2.000 (ved Marselisborg Boulevard)</li> </ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

  
  - Storebælt 4.200, Rødby 1.900, Gedser 500, Øresund 1.800, Kongevejen Helsingør 1.200



# Ny containerhavn i Nordhavn

- Lastbiltrafik gennem byudviklingsområdet i Nordhavn



Containerne bliver i Nordhavnen, men efterhånden som byudviklingen rykker nærmere, vil al containerhåndtering blive flyttet til det helt nye landområde, der er ved at blive indvundet i Nordhavns nordøstligste ende.

- Læs mere om [landvindingsprojektet i Nordhavnen](#)

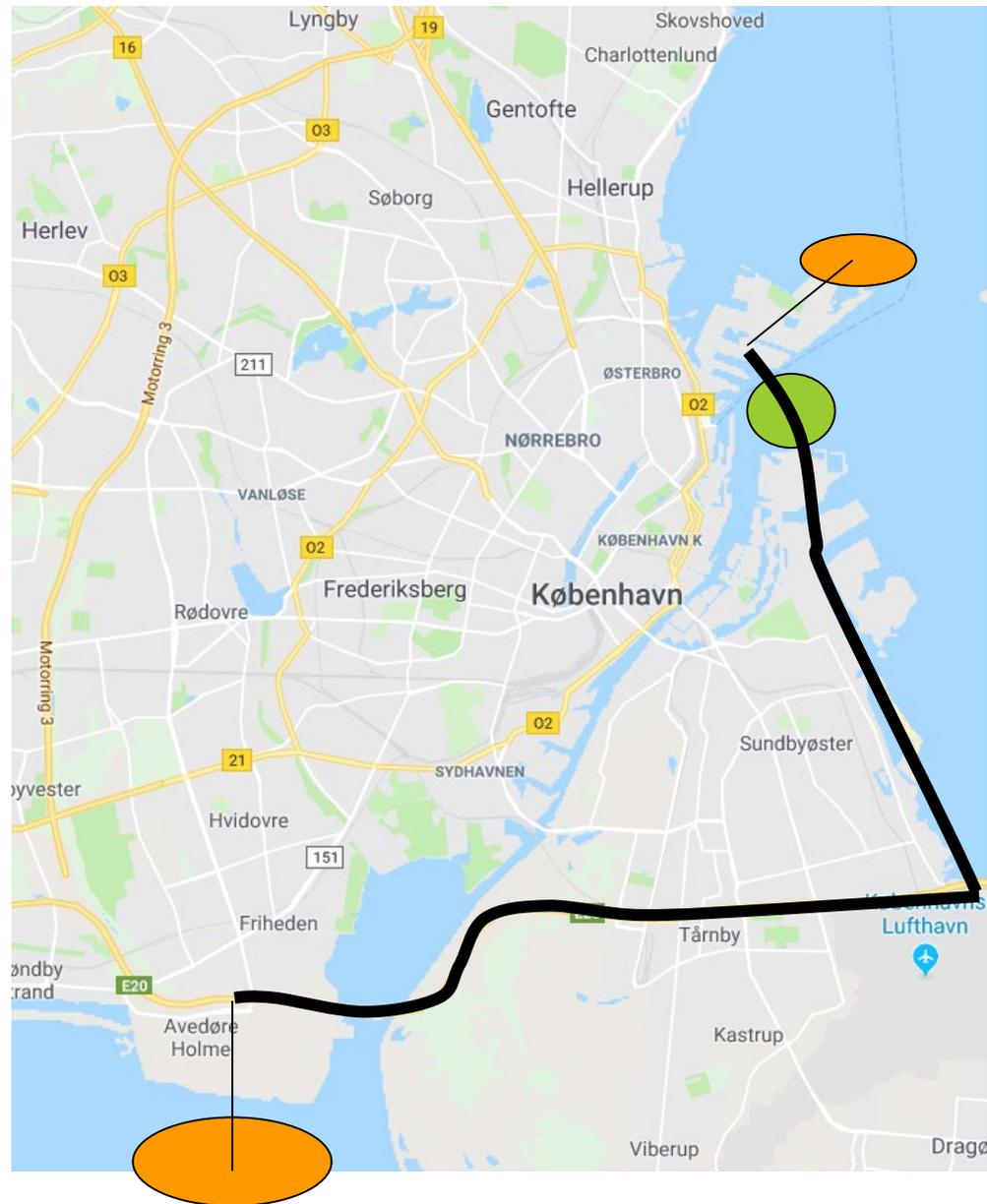


# 9 øer ved Avedøre Holme

- Alene vejbetjent
  - Gods med lastbil
  - Medarbejdere med bil

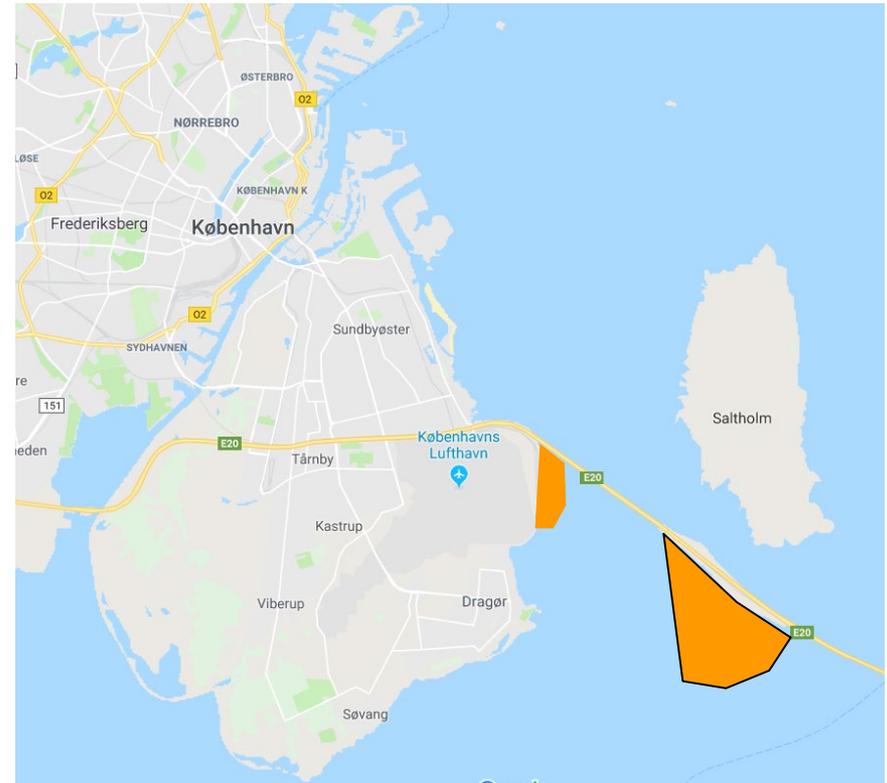


# Forbundet af den nye Østlige ringvej?

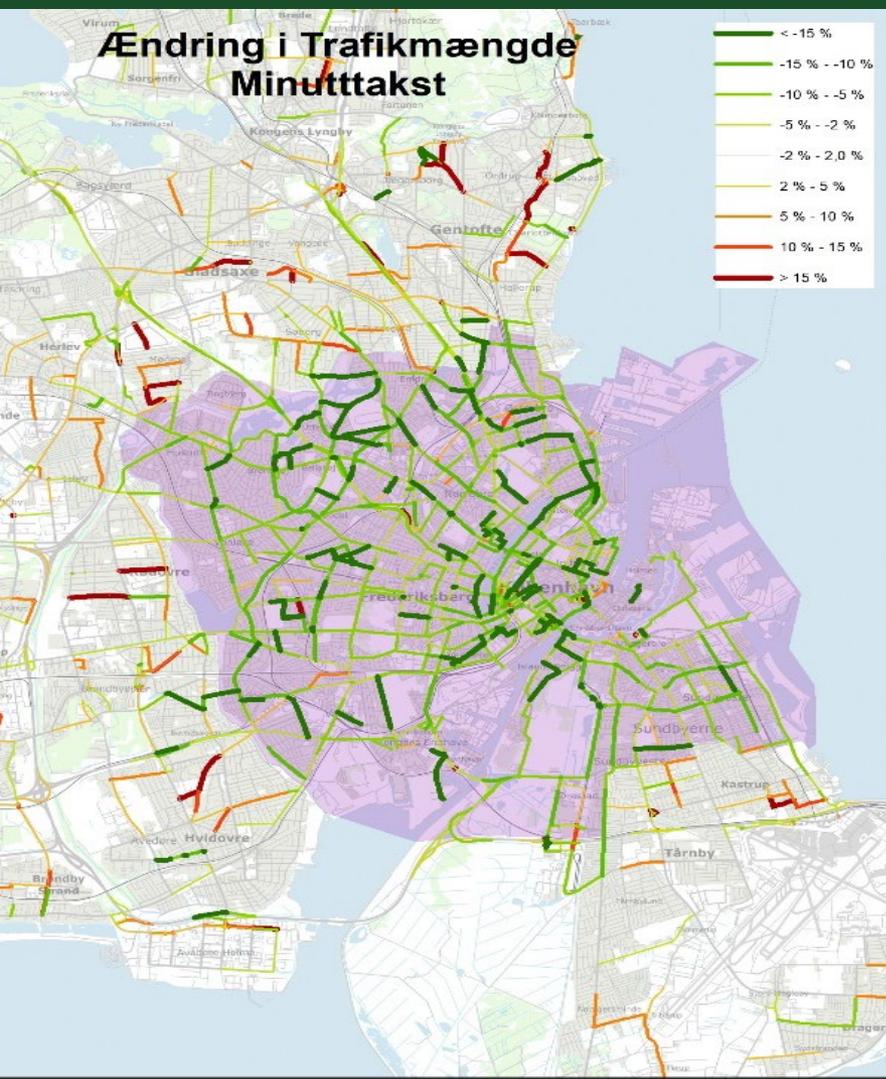


# Containerhavn og Industri syd for peberholm eller ved Kastrup, ved kombiterminalen ved Høje Taastrup, samt ved Køge Nord Station

- Container havn direkte ved sejlrender (uddybes)
- Multimodal
  - Jernbane mod både Danmark og Sverige
  - Både gods og evt. ekstra station
  - Direkte adgang til motorvej
- Ingen gene for boliger i København og Malmö
- Adgang til både Svensk og Dansk arbejdsmarked og kunder
- Plads til industri og logistikerhverv
- Frigiver areal på Nordhavn



# Trængsel og vejafgifter



- **Trængsel har væsentlige samfundsøkonomiske omkostninger**
  - **Personbilkommissionen har analyseret effekterne af en trængselsafgift i den eksisterende miljøzone i København og på Frederiksberg**
  - **Kommissionen har undersøgt en selvdeklareringsmodel med nummerpladeaflysning og betaling pr. dag eller pr. minut i miljøzonen**
  - **Mulighed for registrering via en app**

## **Samfundsøkonomi af miljøzoneafgift**

- **Samfundsøkonomisk overskud i minutmodellen (240 mio. kr.)**
- **160 mio. kr. i trængselsgevinster**
- **10 mio. kr. i CO<sub>2</sub> gevinster, 40 mio. med Klimarådets skyggepriser, 20.000 mindre tons CO<sub>2</sub> per år**
- **590 kr. i skatteprovenu (øget råderum)**
- **Fordelingspolitik**
  - **Bilisterne betaler**
  - **Omgivelserne og statskassen vinder**
  - **Erhvervskørsel vinder, privatkørsel taber**

# Faktorer for mulig realisering og værdi af grundsalg

- Nærhed til vand
- Lokalt bymiljø
  - Pladser, grønne områder, aktive transportmidler
  - Ro (ikke trafikstøj)
- Områdets udformning (arkitektur, byrum,...)
- God tilgængelighed og mobilitet
  - Målt i forhold til den samlede region
  - Tilstrækkelig vejkapacitet
  - Effektiv kollektiv trafik, udformning af byen omkring stationer
  - Gode cykelmuligheder