

HOVEDSTADSOMRÅDETS TRAFIKALE INFRASTRUKTUR

SAMMENLIGNET MED 5 ANDRE NORDEUROPEISKE REGIONER

2014

Hovedstadsregionen er en international metropol med afgørende betydning for væksten i Danmark

Stor befolkningstilvækst og stigende transportbehov stiller krav til infrastrukturen udvikling - særligt i Hovedstadsregionen

Hvordan står Hovedstadsregionens infrastruktur/transportsystem i forhold til sammenlignelige storbyregioner ?



Formål

For Region Hovedstaden har Tetraplan sammenlignet Hovedstadsregionens infrastruktur med 5 nordeuropæiske storbyregioner:

- Oslo
- Stockholm
- Amsterdam
- Berlin
- Hamburg

Formålet er at vise hvor Hovedstadsregionen står stærkt og hvor der er potentialer for forbedringer når det kommer til infrastrukturen



Metode

Der er sammenlignet på parametre som fx:

- Udbud af vej og baneinfrastruktur
- Udbud af kollektiv trafik

...sat i forhold til regionernes udstrækning og befolkning.

Data er baseret på eksisterende statistikker og andre tilgængelige datakilder, fx:

- Open Street Map
- Årsrapporter
- Statistik fra trafikselskaber
- Køreplaner
- Kontakt til lufthavne

Sammenligningen omfatter både den interne transport i regionerne og forbindelserne til udlandet for både person- og godstransporten



Seks regioner og seks metropoler

Hovedstadsregionen

65 % af 1,9 mio. indbyggere bor i København

Osloregionen

42 % af 1,5 mio. indbyggere bor i Oslo

Stockholmregionen

42 % af 2,1 mio. indbyggere bor i Stockholm

Berlinregionen

59 % af 6,0 mio. indbyggere bor i Berlin

Hamborgregionen

53 % af 3,4 mio. indbyggere bor i Hamborg

Noord-Holland

30 % af 2,7 mio. indbyggere bor i Amsterdam

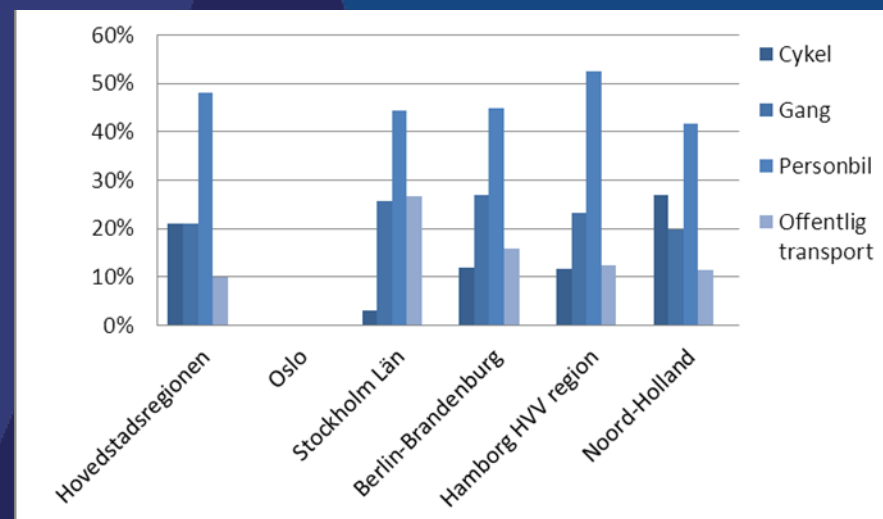


Persontransporten i regionerne

Hovedstadsregionen: 48% bil, 21% cykel, 21% gang og 10% kollektiv

- Bil generelt lige under 50% - Hamburg højere
- Stor forskel på anvendelsen af miljøvenlige transportformer: gang, cykling og kollektiv transport...
- ...cyklen har stor rolle i Noord-Holland og Hovedstadsregionen ...
- ..mens gang har en vigtig rolle i Stockholms Län og Berlin-Brandenburg – gang komplimenterer kollektiv transport, som også har større andel i disse to regioner
- Lav kollektiv andel i Hovedstadsregionen og Noord-Holland - ikke pga. lav standard, men bus og tog ikke kan konkurrere med cyklen på de korte afstande

Transportfordelinger for rejser i regionerne (andel af alle ture)



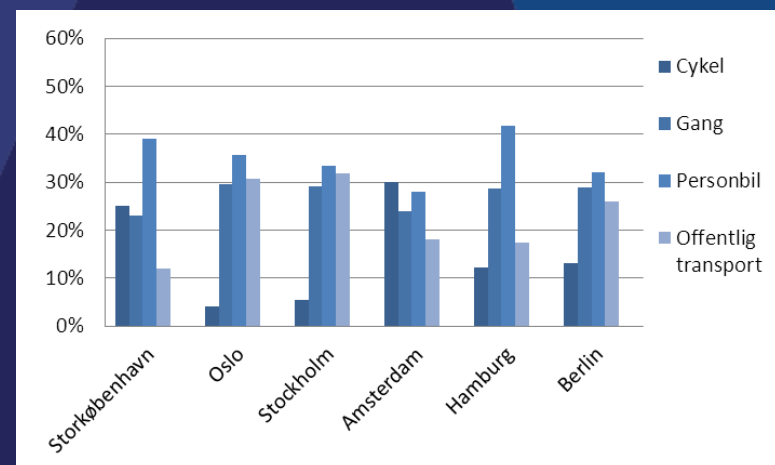
Persontransporten i storbyområderne

Storkøbenhavn: 39% bil, 26% cykel, 23% gang og 12% kollektiv

- Billedet ligner det fra regionerne..
- ..men med lavere bilandel og højere cykelandel...
- Høj cykelandel i Storkøbenhavn og Amsterdam - +25%
- Høj kollektivandel i Oslo og Stockholm - +30%
- Høj bilandel i Hamburg - +40%



Transportmiddel fordelinger storbyområder (andel af alle ture)



Vejinfrastruktur

Hovedstadsregionen flest kilometer vej per kvadratkilometer, med 3,6 km/km² ...

... men per indbygger er regionen i den lave ende med 4 km/1000 indbyggere

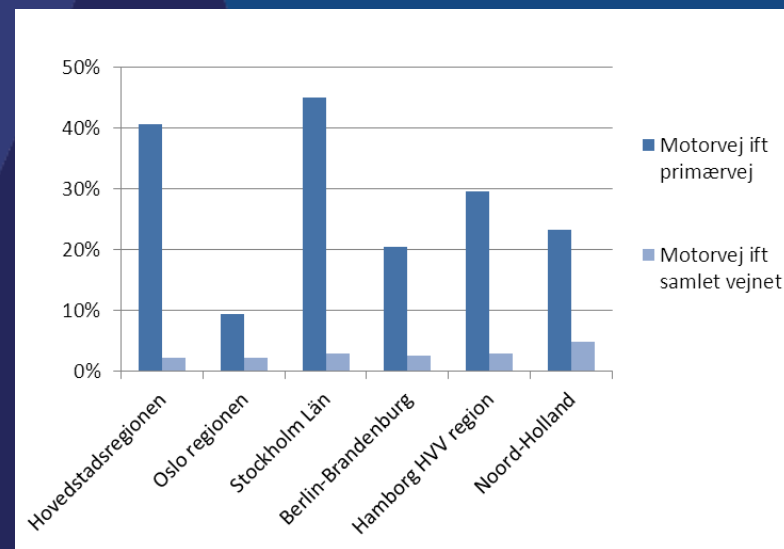
Vejnettet i Hovedstadsregionen er højklasset ift. de andre regioner - 40% af primærvejene har motorvejsstatus, kun Stockholm Län ligger højere

Trængselsniveauet i København er generelt lavt – kun Amsterdam ligger lavere og Stockholm har det højeste niveau

	Trængselsindeks (%)		
	Alle veje	Motorveje	Øvrige veje
København	21	13	28
Oslo	27	23	32
Stockholm	36	34	38
Berlin	28	23	33
Hamborg	29	22	36
Amsterdam	17	10	31

Baseret på Tom Tom trængselsindex

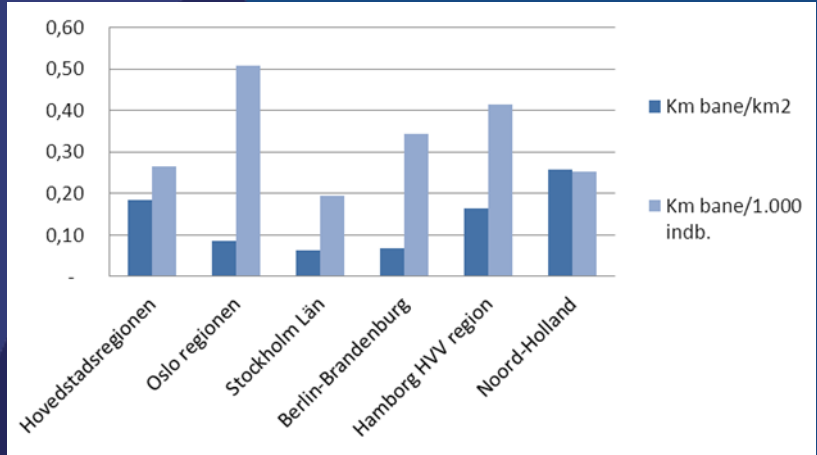
Længden af motorvejsnettet ift. det primære og det samlede vejnet



Kollektiv transport

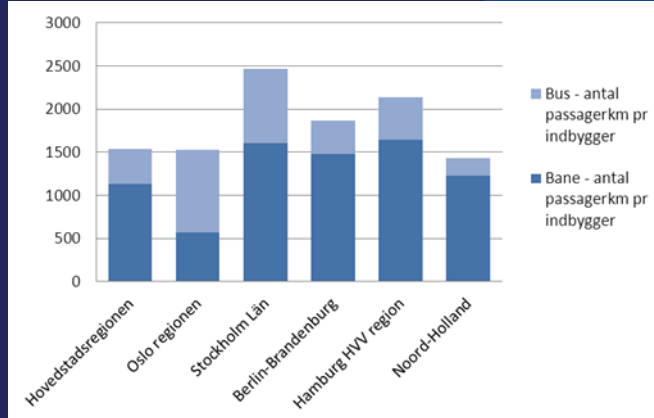
- Hovedstadsregionen har en høj banedækningen ift. areal, med 0,18 km bane/km² – kun overgået af Noord-Holland
- ...omvendt er banedækningen lav ift. indbyggertal, med 0,26 km bane/1000 indb.
- Det kollektive trafikarbejde med bus og bane i Hovedstadsregionen ligger relativt lavt, når det måles op mod indbyggertallet
- Hovedstadsområdet og Amsterdam har det højeste udbud af køreplanstimer med bus og tog målt pr indbygger pr år

Banedækning



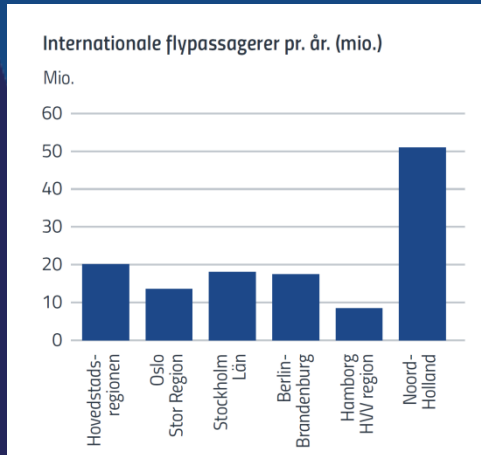
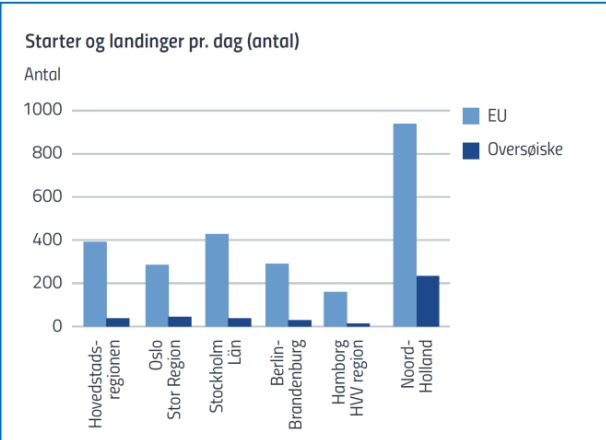
	Hovedstads-området	Oslo regionen	Berlin	Amsterdam
Køreplantimer pr indb. pr. år	2,1	1,8	1,6	2,1

Trafikarbejde med kollektiv trafik

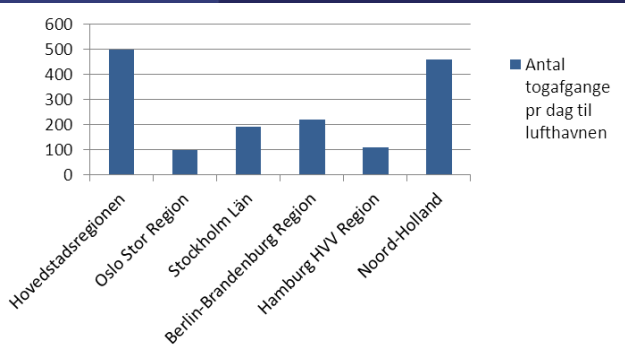


International tilgængelighed - fly

- CPH har gode forbindelser med 400 EU baserede starter og landinger pr dag og 33 til oversøiske destinationer.
- CPH er knudepunkt for den Skandinaviske luftfart og flere ruter end de andre skandinaviske lufthavne
- CPH har 20 mio. Internationale passagerer pr år, selvom omlandet er væsentligt mindre end fx regionerne Berlin og Hamburg. Schiphol er markant størst +50 mio.
- CPH har den bedste interne tilgængelighed med ca. 15 min for både kollektiv og bil fra lufthavn til bycentrum.
- CPH har de fleste togforbindelser med 500 daglige afgange fra lufthavnen.



Togafgange

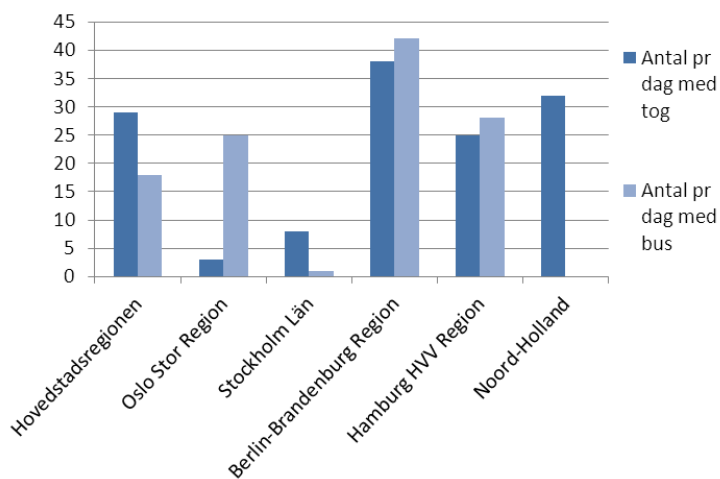


International tilgængelighed – bus og tog

- Hovedstadsregionen er godt forbundet med direkte internationale bus og togforbindelser, sammenlignet med de skandinaviske storbyregioner. Regionen har dagligt 29 togafgange og 18 busafgange til udenlandske destinationer
- Sammenlignet med storbyregionerne på det europæiske kontinent, står regionen lidt svagere



Internationale afgange med tog og bus

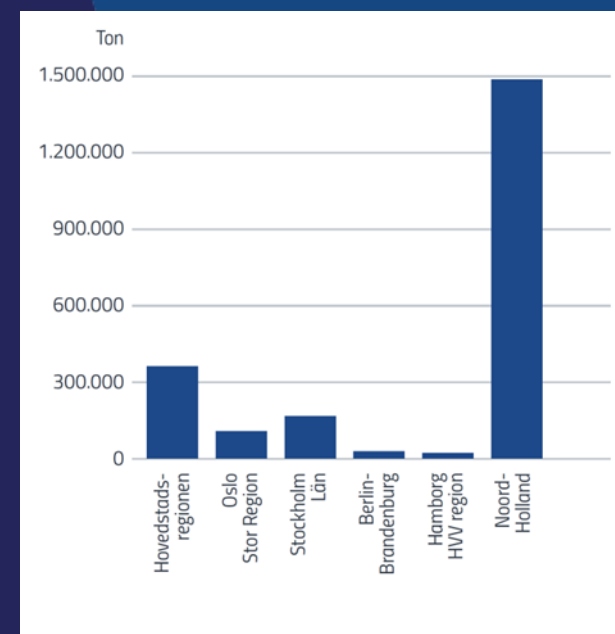


Godstransport i regionerne

Regionerne har forskellige roller i både den nationale og den internationale godstransport.

- Hovedstadsregionen er en transitkorridor for gods- og passagertransport mellem Skandinavien og kontinentet. CPH er hub for den skandinaviske luftfragt
- Oslo er Norges center for godstrafik på vej, bane og med fly, både nationalt og internationalt
- Stockholm og Berlin er primært et centre for forbrug
- Hamborg er en stor godshub i Europa pga. havnen, der er i top tre i Europa på containere og tons gods over kaj
- Amsterdam er en stor godshub i Europa. Schiphol er i top 20 i verden på luftfragt og Amsterdam Havn i top 10 i Europa, når det gælder tons gods over kaj

International luftfragt i ton pr år til/fra de seks regioner



Konklusioner

- Hovedstadsregionen står godt sammenlignet med de fem storbyregioner - den kollektive trafik performer godt, en stor del af vejnettet er højklasset og trængselsniveauet i og omkring København relativt lavt
- På cykelområdet indtager København en unik position, sammenlignet med andre Nordeuropæiske byer. Det er væsentlig at fastholde, da det er med til at sikre en bæredygtig mobilitet.
- Lufthavnen er en markant styrkeposition - Ud ad til er vi begunstiget af en international lufthavn, som bl.a. qua sin position som hub for ruter ind og ud af Skandinavien har et stort rutenet, hvilket giver en god international tilgængelighed for regionens borgere og virksomheder.
- Samlet set er hovedstadsregionens transportsystem og infrastruktur velfungerende, også i sammenligning med storbyregionerne i vores nærmeste nabolande.

