



Metroselskabet

Megatendenser

Fremtidens kollektive transport

Trafikdage, 26. august 2026

Kristian Bothe, Metroselskabet



A photograph of a modern, multi-story building with a light-colored, textured facade and large, dark-framed windows. The building has a unique architectural style with some windows protruding from the facade. In the background, a train is visible on a track. The sky is clear and blue.

Hvilke **tendenser** kan få størst indflydelse på **behovet for kollektiv transport** frem mod 2070?

Hvilke **faktorer** kan på langt sigt påvirke udviklingen?



Bosætning og befolkning

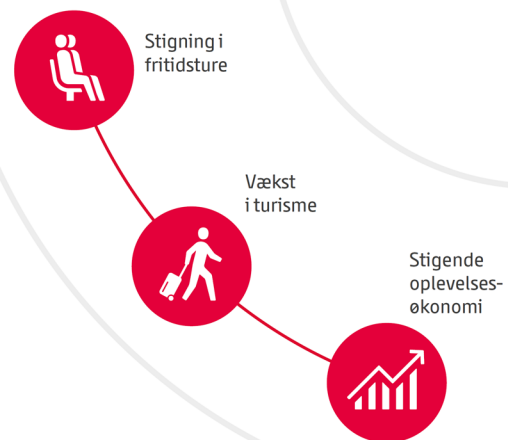


Arbejdsmarked og erhverv

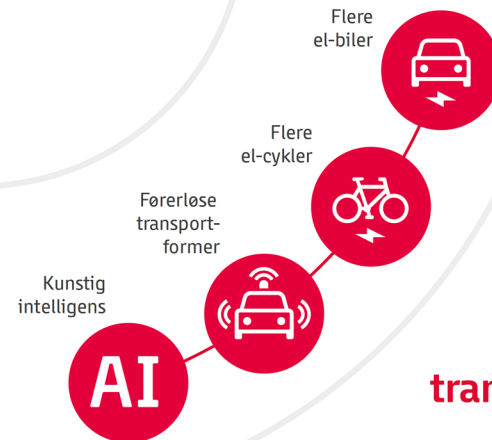


Fremtidens mobilitet

Fritidsliv og turisme



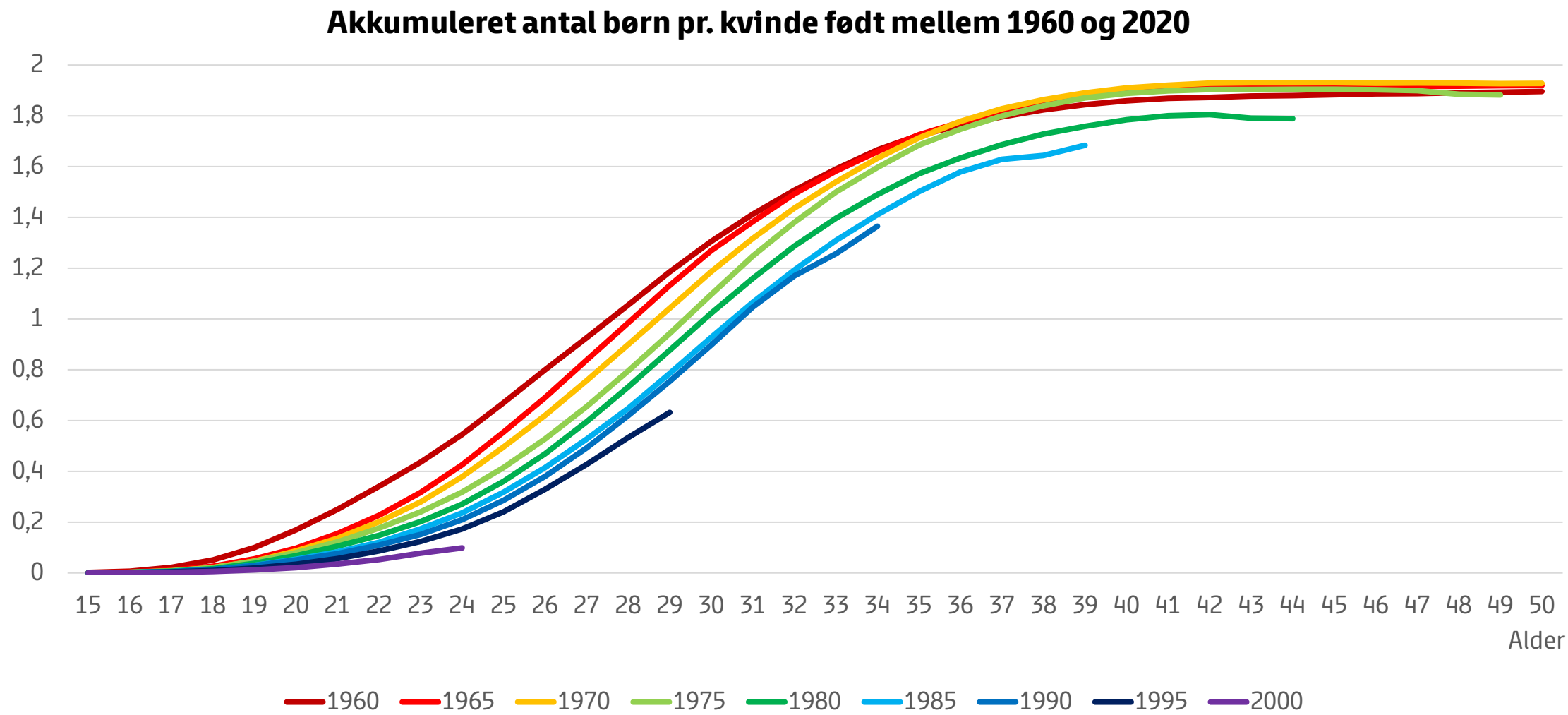
Teknologi og nye transportformer



Regulering og rammebetingelser



Fertilitetskrise?



M1

M2

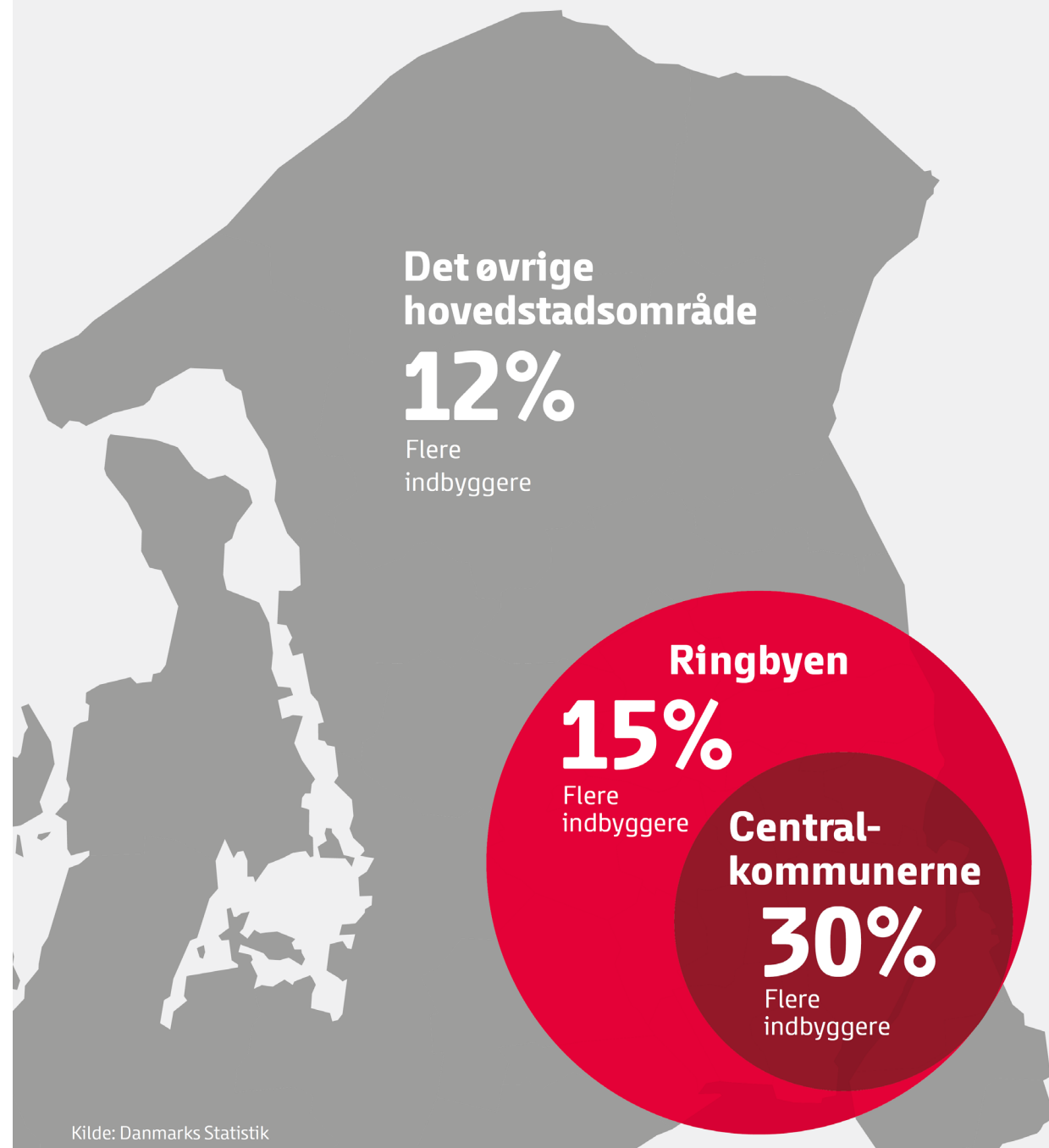
M3

M4

Hovedstadsområdet vokser fortsat – drevet af urbaniseringen og storbyens attraktivitet

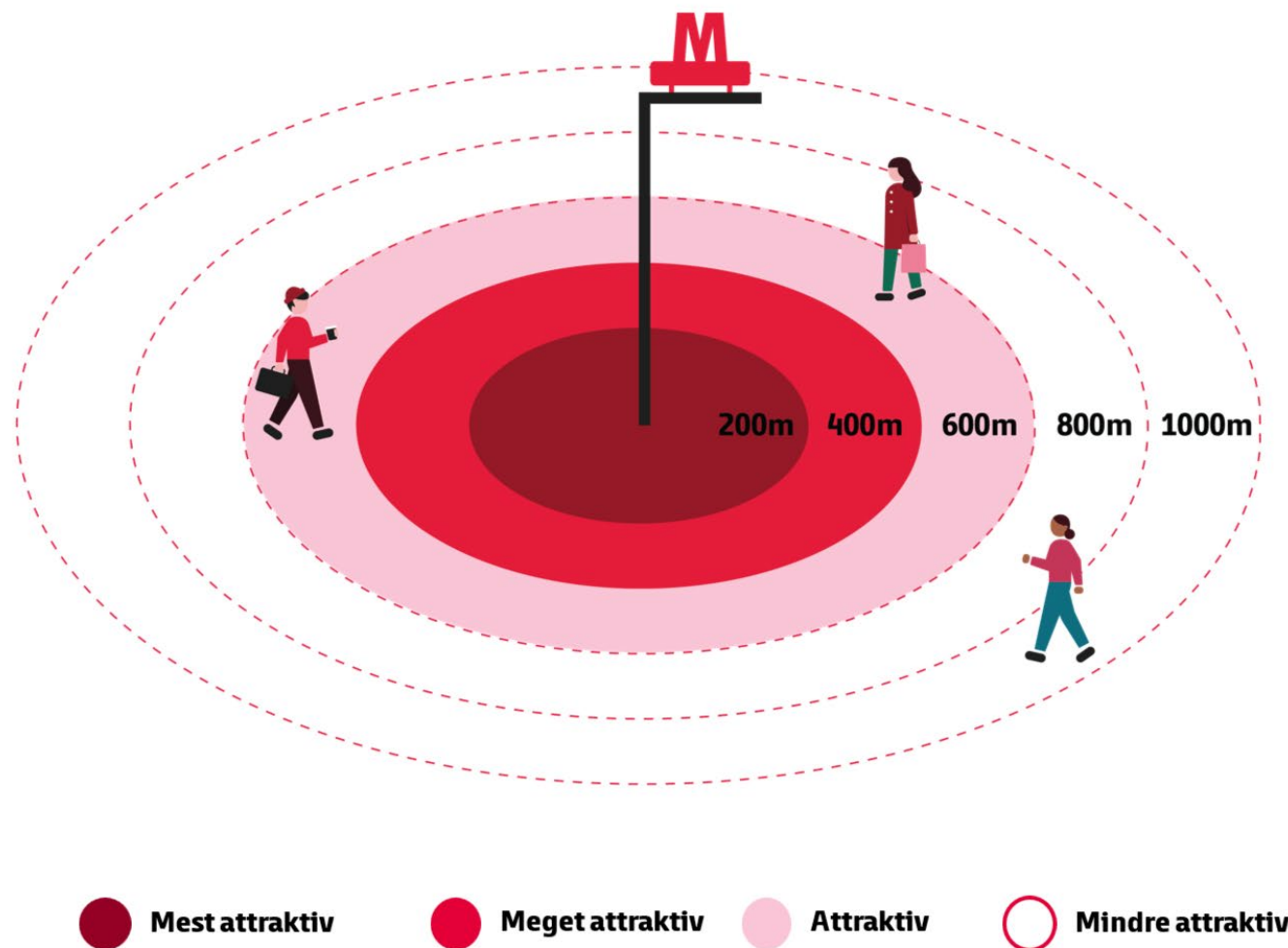
- Flere borgere giver større mobilitetsbehov
– op mod 1 mio. ekstra daglige rejser i 2070
- Befolkningsvækst og trængsel vil skabe et
øget behov for kollektiv transport
- Stationsnær byudvikling er afgørende for
valg af transportform
- Befolkningssammensætningen ændres og
det påvirker rejsemønstre

Befolkningsvækst i hovedstadsområdet fra 2004 til 2024



Kilde: Danmarks Statistik

Stationsnær byudvikling er afgørende for om man vælger at rejse kollektivt



Eksempel fra Metroselskabets bystrategiske principper for nye byområder med metro



**Befolkningssammensætningen ændres
og det kan påvirke rejsemønstre**



Befolkningssammensætningen ændrer sig



1 ud af 6

er i dag 70 år eller derover udenfor Central-kommunerne – for 20 år siden var det 1 ud af 10

Kilde: Danmarks Statistik



1 ud af 5

har i dag en udenlandsk baggrund i Central-kommunerne – for 20 år siden var det 1 ud af 10

Flere familier har i dag en bil, men bilejerskabet er uændret i Centralkommunerne



1 ud af 3

familier i Centralkommunerne har i dag en bil
– dette er uændret de seneste 20 år

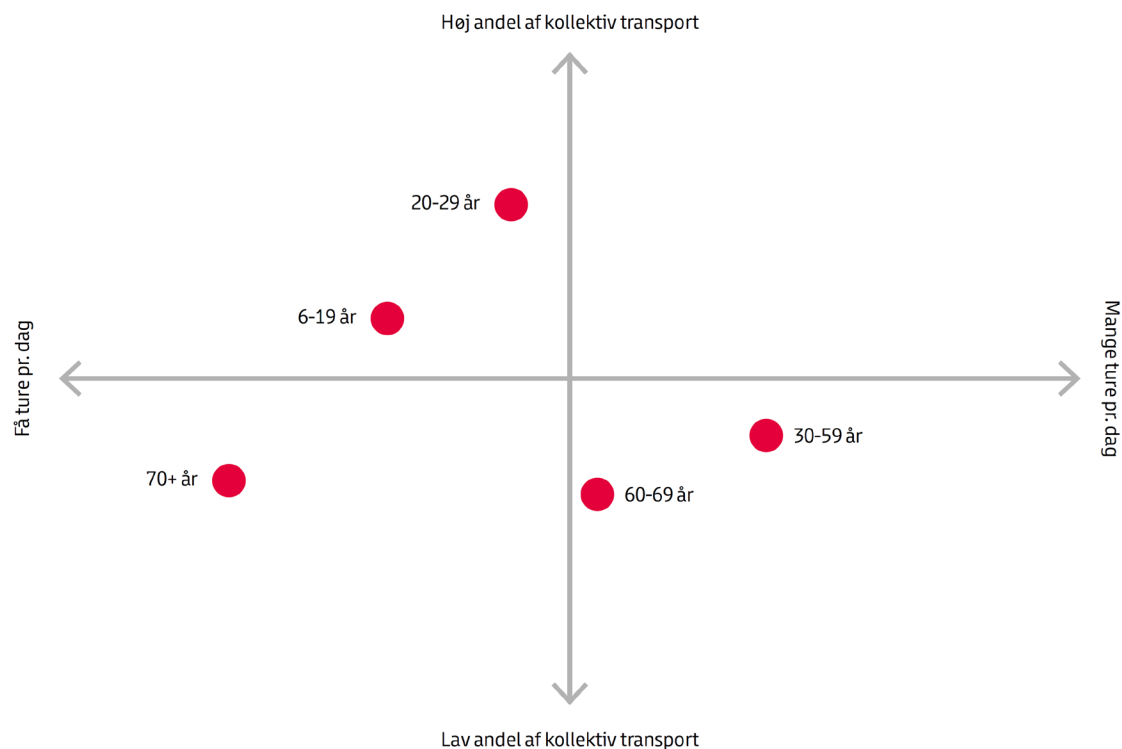


2 ud af 3

familier udenfor Centralkommunerne har i dag en bil
– for 20 år siden var det kun lidt over halvdelen

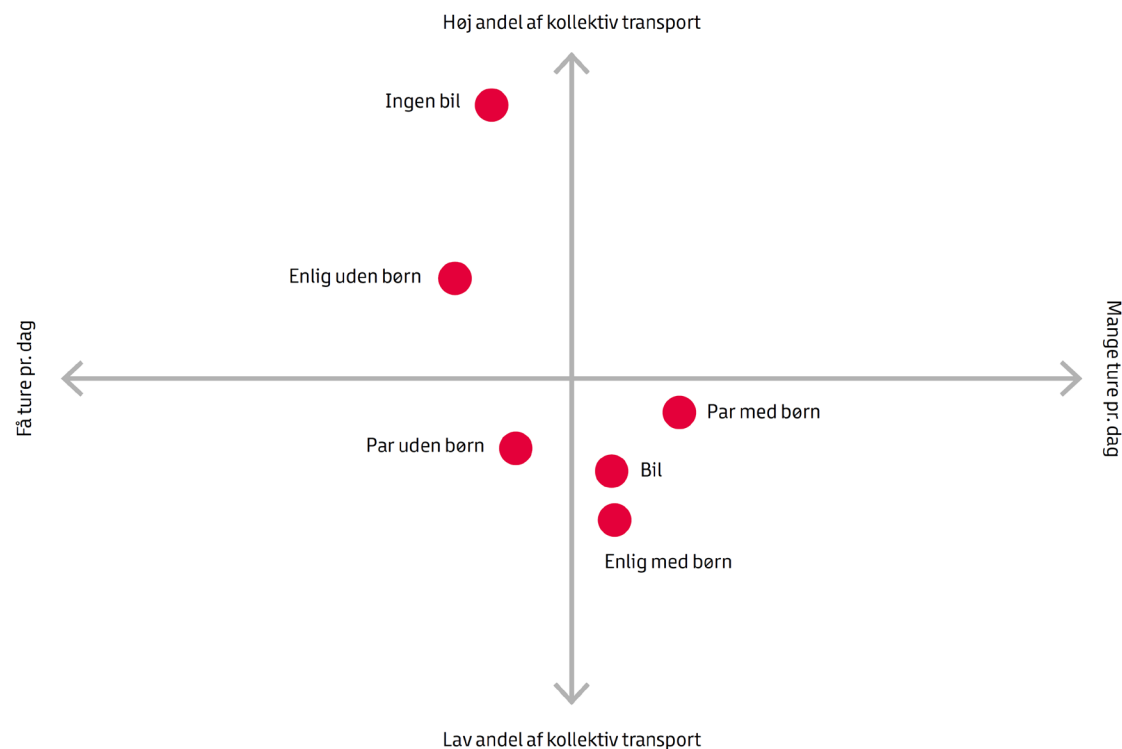
Hvordan befolkningen er sammensat, har betydning for rejsevaner, passagerstrømme og tidspunkter for rejser

Sammenhæng mellem alder og rejseadfærd i hovedstadsområdet



Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Sammenhæng mellem familietyper, bilejerskab og rejseadfærd i hovedstadsområdet



Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Arbejdsmarked og erhverv



Hjemmearbejde har stabiliseret sig, men fleksibilitet på arbejdsmarkedet kan påvirke pendlerstrømme

Antal hjemmearbejdsdage pr. måned i hovedstadsområdet før, under og efter Covid-19



Før
Covid-19



Under
Covid-19



Efter
Covid-19

Kilde: Transportvaneundersøgelsen

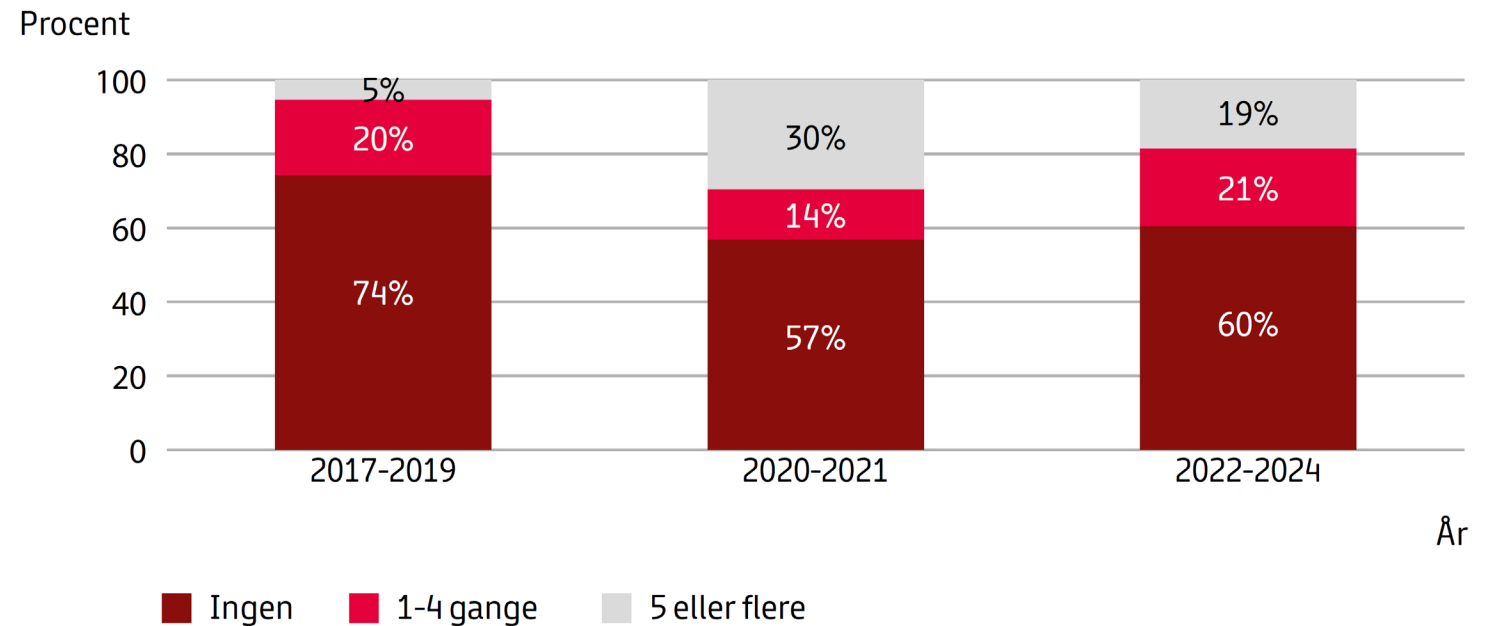
Hjemmearbejde har stabiliseret sig, men fleksibilitet på arbejdsmarkedet kan påvirke pendlerstrømme



2 ud af 3

medarbejdere har faste mødetider
i hovedstadsområdet

Antal hjemmearbejdsdage pr. måned i hovedstadsområdet



Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Vækst i arbejdspladser betyder flere pendlere

Pendlingsafstande i 2008 og 2023

Centralkommuner



Ringbykommuner

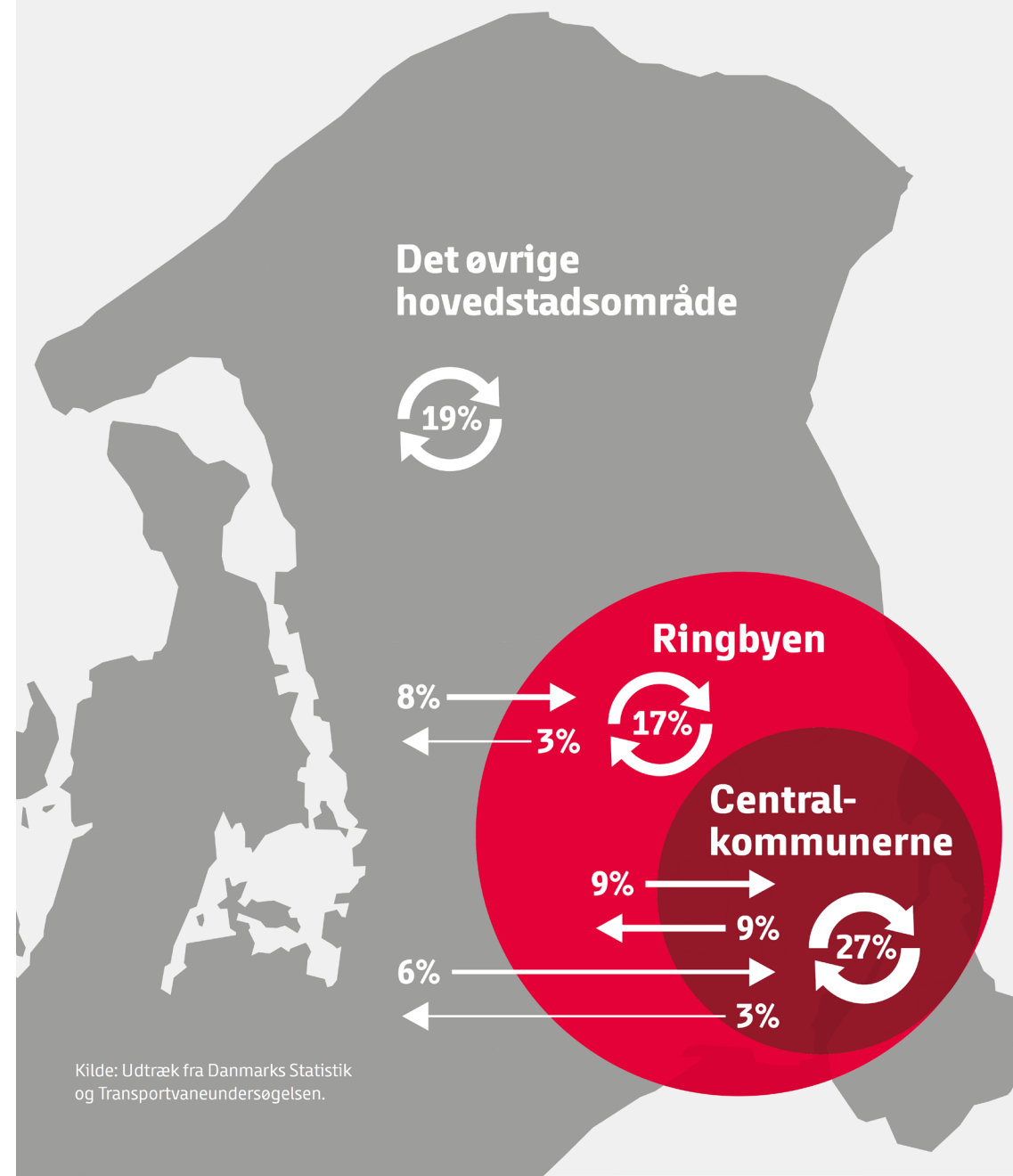


Resten af hovedstadsområdet



Kilde: Danmarks Statistik

Pendlingsmønstre i hovedstadsområdet (fordeling af alle pendlingsture i 2023)

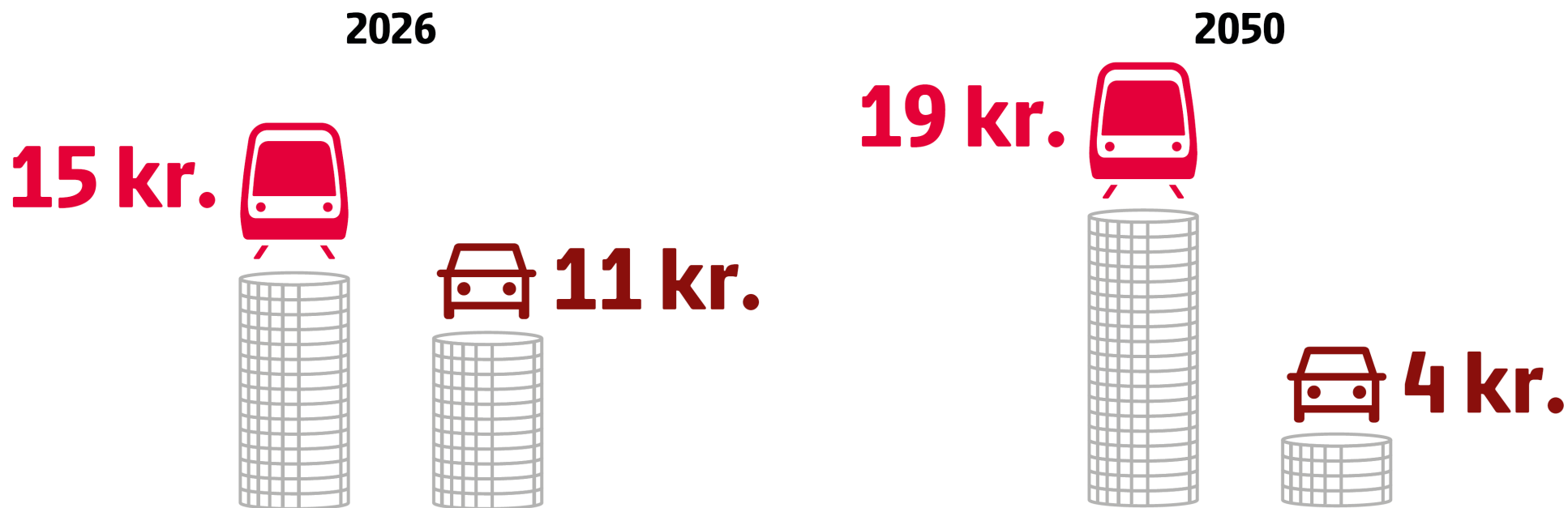


Kilde: Udtæk fra Danmarks Statistik og Transportvaneundersøgelsen.

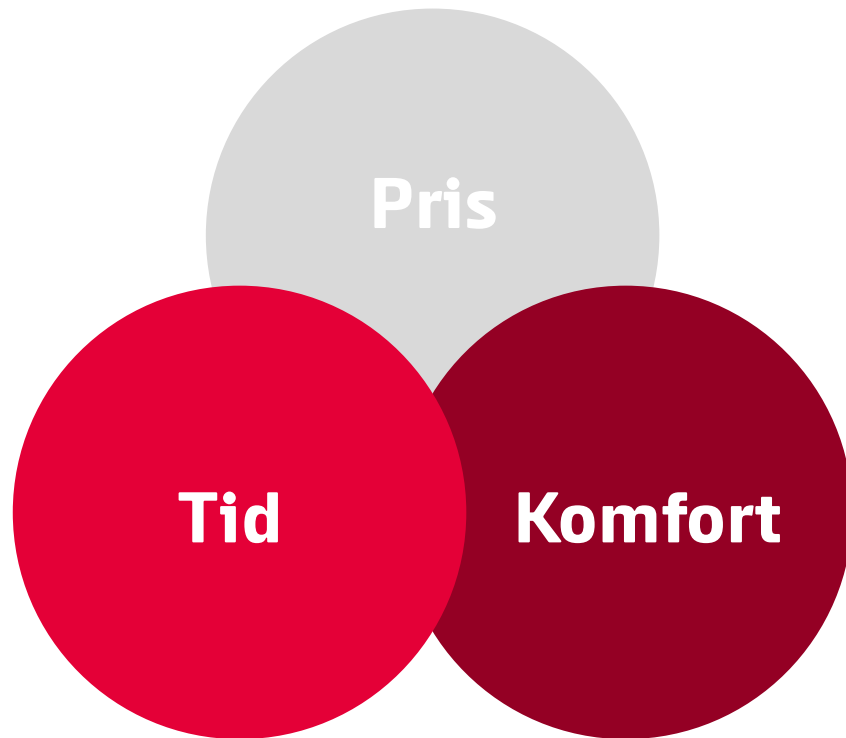
An aerial photograph of a busy city intersection. The scene shows multiple lanes of traffic with cars, buses, and a dedicated blue bicycle lane. Pedestrians are visible on the sidewalks. The text is overlaid in the center of the image.

Et ændret konkurrenceforholdet mellem bilen og den kollektive transport

Lavere kørselsomkostninger for bil vil ændre konkurrenceforholdet mellem bilen og den kollektive transport



Kilde: Beregning baseret på Transportøkonomiske enhedspriser (Transportministeriet, 2024) og Danmarks Konvergensprogram 2023 (Regeringen, 2023)



” Der vil fortsat være en produktivitetsudvikling og dermed stigende velstand. Dette vil igen betyde, at flere borgere vil få en **større betalingsvillighed og prioritere komfort og tidsbesparelse frem for pris.**

Her vil privatbilen mange steder være at foretrække. Det, afgørende for, hvor meget folk vil vælge privatbilen, er, hvordan bilismen bliver **reguleret.**

Niels Buus Kristensen, Transportøkonomisk Institutt

A vibrant, sunny day in a public square. In the background, a modern glass-enclosed escalator with red 'M' logos is visible. People are walking and sitting on benches. A person is riding a bicycle in the foreground. The scene is filled with greenery and flowers.

**Turismen og antallet af fritidsture i
hovedstadsområdet forventes at stige**

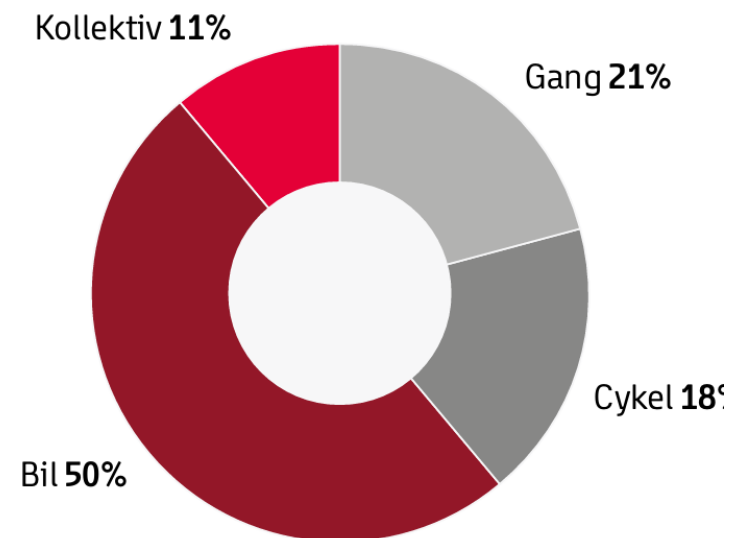
Vækst i turisme og oplevelsesøkonomien giver et større passagergrundlag



1 ud af 10

af metroens passagerer er i dag turister

Transportmiddelvalg for fritidsture
i hovedstadsområdet (ture hvor selve
bevægelsen er formålet er udeladt)



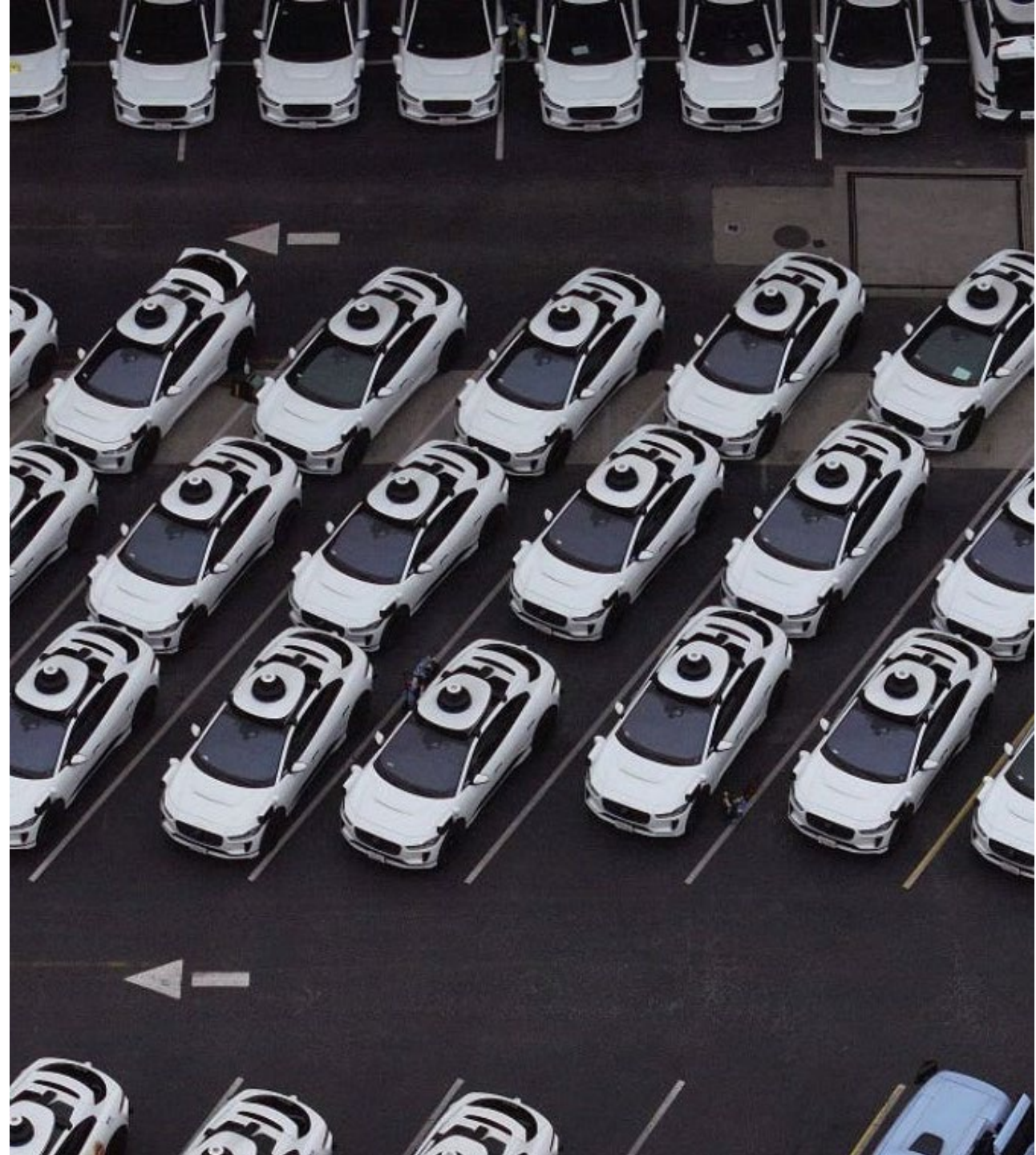
Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Teknologi og nye transportformer

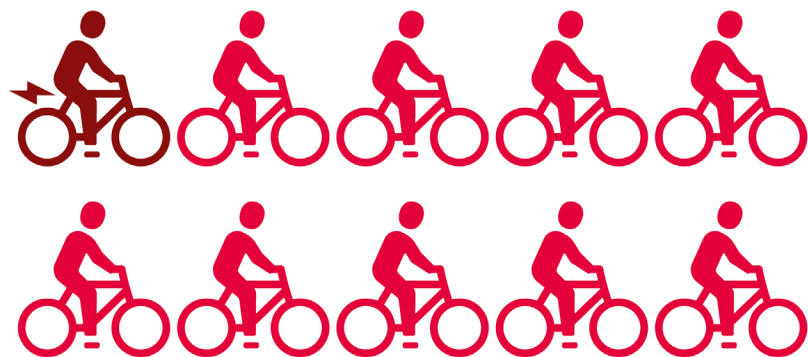


Førerløse biler og taxaer kan både supplere og konkurrere med den kollektive transport

- Førerløse biler og taxaer forventes at spille en væsentlig rolle i mobilitetssystemerne frem mod 2040
- Førerløse biler forventes ikke at reducere trængslen – tværtimod kan de forværre den
- Førerløse taxaer er interessante og kan både supplere og konkurrere med den kollektive transport, afhængigt af:
 - Hvordan de implementeres og reguleres
 - Geografi, skala og tidspunkt på dagen

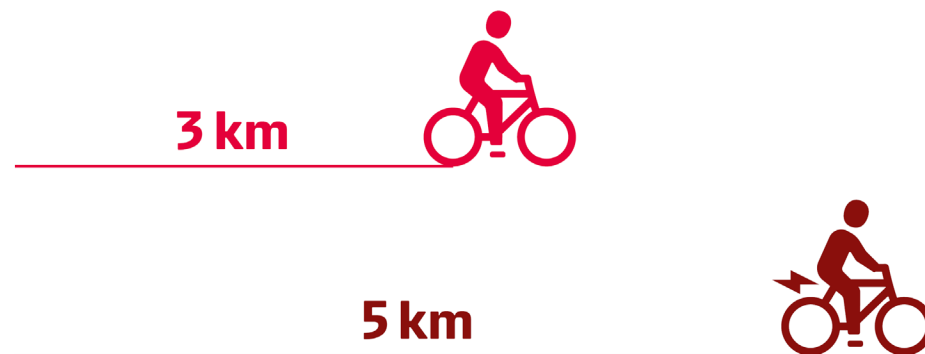


Brugen af elcykler stiger – det skaber både konkurrence og muligheder for nye kombinationsrejser



1 ud af 10

foretages i dag på en elcykel
i hovedstadsområdet



2 km

længere ture på elcykler end på alm. cykler
i hovedstadsområdet i dag

Bosætning og befolkning

Arbejdsmarked og erhverv

Fritidsliv og turisme

Teknologi og nye transportformer

Fremtidens mobilitet

Regulering og rammebetingelser

