

# Foreløbigt notat

Sag: MKV af henholdsvis Østlig Ringvej og Nordhavn-Lynetteholm  
Titel: Modelberegning af trafikudviklingen 2022-70 i basisscenariet  
Notatnr. 40003-007  
Rev.: F  
Udarbejdet: Christian Overgård Hansen 7. oktober 2025  
Kontrolleret:  
Godkendt:

## 1 Indledning

Sund & Bælt skal gennemføre en miljøkonsekvensvurdering (MKV) af Østlig Ringvej, herunder også en MKV af en forbindelse mellem Nordhavn og Lynetteholm. Det fremgår af det politiske kommissorium (ostligringvej.dk), at der ved brug af Ørestadstrafikmodellen (OTM 7.3) skal udarbejdes nye og opdaterede trafikmodelberegninger, herunder for nye veje omkring mulige tilslutningsanlæg, som kan belyse, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikken.

Trafikmodelberegningerne omfatter beregninger med henholdsvis Østlig Ringvej, Nordhavn-Lynetteholm og uden nogen af dem. Endvidere gennemføres en række følsomhedsberegninger. Trafikmodelberegninger af-rapporteres i fire selvstændige baggrundsnotater for hhv. Østlig Ringvej, Nordhavn-Lynetteholm, trafik i basis og følsomhedsberegninger.

Formålet med nærværende notat er at beskrive den modelberegnete trafikudvikling fra 2022 til 2070 som baggrundsviden i forhold til gennemførelse af MKV af Østlig Ringvej og Nordhavn-Lynetteholm. Trafikudviklingen belyses derfor for et scenarie uden etablering af hverken Østlig Ringvej eller Nordhavn-Lynetteholm, hvilket er benævnt som 'Basis' i Hansen (2025B).

Modelberegningerne af trafikudviklingen tager udgangspunkt i den byudvikling, som forventes af Københavns Kommune på Lynetteholm, i resten af Østhavnen og i Nordhavnen jf. Hansen (2025A)<sup>1</sup>. Der er til sammenligning også gennemført trafikmodelberegninger uden byudvikling på Lynetteholm. Der er ikke forskel mellem de to byudviklingsvarianter for 2035, da der ikke forudsættes nogen bebyggelse af Lynetteholm i 2035.

Trafikmodelberegningerne er gennemført for prognoseårene 2035, 2040, 2050 og 2070, hvor 2070 repræsenterer et langsigtet fremtidsscenario mere end et konkret årstal. Resultaterne er generelt behæftet med større usikkerhed desto længere tidshorizonten er, da beregningsforudsætningerne bliver mere usikre på langt sigt. Det langsigtede perspektiv er dog medtaget for at kunne belyse de trafikale effekter ved langsigtede byudviklingsplaner for Østhavnen, herunder Lynetteholm.

OTM 7.3, som geografisk dækker hovedstadsområdet (København og Frederiksberg kommuner samt de tidligere København, Frederiksberg og Roskilde amter), har basisår 2015. Vejdirektoratet har gennemført en afstemning af OTM 7.3 til observeret trafik for 2022 (Hansen, 2023) med det formål at belyse, hvor præcist modellen beregner den observerede trafik i 2022 for at kunne kvantificere beregningsusikkerhed mere præcist ved kendskab til afvigelser i 2022 og samtidig reducere usikkerhed i prognoseberegninger ved at tage udgangspunkt i 2022 fremfor modellens basisår 2015.

Afsnit 2 indeholder en sammenfatning af den modelberegnete trafikudvikling over perioden fra 2022 til 2070. Afsnit 3 belyser og forklarer ændringer i turantal og transportmiddelskift over perioden fra 2022 til 2070. Afsnit 4 indeholder detaljerede resultater for biltrafikken over perioden 2022-70. Det omfatter tabeller med biltrafik på centrale strækninger, kortoptegninger med beregnet biltrafik samt opgørelse af trafikarbejde. Afsnit 5 beskriver den overordnede udvikling i kollektiv trafik og cykeltrafik for perioden 2022-70.

<sup>1</sup> Ifm. aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Østhavnen fra d. 28. marts 2025, blev forudsætningerne for byudviklingen i Østhavnen opjusteret i tillæg til de oprindelige forudsætninger, som er anvendt i nærværende OTM-beregninger. Byudviklingen blev opjusteret med ca. 7.000 beboere og ca. 4.000 arbejdspladser. Effekten heraf er adresseret i en følsomhedsberegning.

Afsnit 6 viser trafikale effekter uden byudvikling på Lynetteholm. Effekterne beregnes i forhold til en situation med byudvikling på Lynetteholm.

## 2 Sammenfatning

Tabel 1 sammenfatter udvalgte nøgletal med fokus på biltrafikudviklingen i basisscenariet fra 2022 til 2050 beregnet ved hjælp af OTM.

Det bemærkes, at trafikken på Øresundsbroen er beregnet ved hjælp af Grøn Mobilitetsmodel (GMM) og dermed et eksogent input til beregningerne i OTM (Hansen, 2025A). Den store stigning i trafikken på broen i forhold til 2022 må primært tillægges byudvikling på begge sider af Øresund, uændret takstniveau, stigende indkomster (større tidsværdier), som reducerer betydning af omkostningen ved at krydse broen.

Geografi	Trafikudvikling 2022-50
Hele hovedstadsområdet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 50,7% flere kørte km</li> <li>• 10,7% flere påstigere i kollektiv trafik</li> </ul>
Indre By	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 16,6% flere kørte km</li> <li>• Stigning på H.C. Andersens Boulevard med ca. 7.600 køretøjer (15%)</li> <li>• Stigning på Nørre Voldgade med ca. 3.500 køretøjer (23%)</li> </ul>
Havnesnittet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stigning på Knippelsbro med ca. 3.200 køretøjer (11%)</li> <li>• Stigning på Langebro med ca. 9.600 køretøjer (15%)</li> <li>• Stigning for hele Havnesnittet med ca. 121.000 køretøjer (49%)</li> </ul>
Lynetteholm og Refshaleøen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stigning på Refshalevej med ca. 14.400 køretøjer (251%)</li> <li>• Stigning på Forlandet med ca. 10.600 køretøjer (105%)</li> </ul>
Amager	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 55,3% flere kørte km på Vestamager</li> <li>• 40,4% flere kørte km på Østamager</li> <li>• Stigning på Amager Strandvej med ca. 4.300 køretøjer (27%)</li> <li>• Stigning på Amagerbrogade med ca. 300 køretøjer (4%)</li> </ul>
Søsnittet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stigning på Østerbrogade med ca. 300 køretøjer (1%)</li> <li>• Stigning på Fredensbro med ca. 4.900 køretøjer (12%)</li> <li>• Stigning på Gyldenløvesgade med ca. 5.200 køretøjer (11%)</li> <li>• Stigning for hele Søsnittet med ca. 29.100 køretøjer (13%)</li> </ul>
Motorveje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stigning på Motorring 3 nordlig del med ca. 85.900 køretøjer (70%)</li> <li>• Stigning på Øresundsmotorvejen øst for Amagermotorvejen med ca. 86.100 køretøjer (94%)</li> <li>• Stigning på Øresundsmotorvejen øf. Englandsvej med ca. 68.400 køretøjer (129%)</li> <li>• Stigning på Amagermotorvejen ml. Øresundsmotorvejen og Vejlands Allé med ca. 30.700 køretøjer (59%)</li> <li>• Stigning på Helsingørmv./Lyngbyvej med ca. 44.000 køretøjer (54%)</li> <li>• Stigning på Nordhavnsvej med ca. 22.800 køretøjer (115%)</li> </ul>
Øresund	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stigning på Øresundsbroen med ca. 15.900 køretøjer (87%)</li> </ul>
Lastbiler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 51% flere kørte km i Indre By</li> <li>• Stigning på H.C. Andersens Boulevard med 22%</li> <li>• Stigning på Knippelsbro med 48%</li> <li>• Stigning på Langebro med 29%</li> <li>• Stigning på Amager Strandvej med 3%</li> </ul>

Tabel 1 Sammenfatning af trafikudvikling fra 2022 til 2050.

### 3 Beregnede ture opdelt på hovedtransportmiddel

Tabel 2 viser antallet af personture opdelt på hovedtransportmiddel samt vare- og lastbilture for et hverdagsdøgn i hovedstadsområdet. Tallene for 2022 er modelberegnet i afstemningen af OTM. I tabel 3 er antallet af ture for prognoseårene beregnet som absolutte og relative forskelle i forhold til 2022.

Der beregnes en vækst på 902.000 personture fra 2022 til 2050 svarende til en relativ vækst på 13,2%. Det kan sammenlignes med en befolkningsvækst i den tilsvarende periode på 10,0% (Hansen, 2025A). Den større vækst i antallet af personture end befolkning skyldes primært en vækst i portzonetrafik (ture til og fra hovedstadsområdet) og større bilejerskab. Der beregnes en samlet vækst på 1.041.000 personture fra 2022 til 2070 svarende til en relativ vækst på 15,2%. Den begrænsede vækst fra 2050 til 2070 skyldes, at den eneste forskel mellem de to prognoseår er byudvikling i Københavns Kommune, herunder Lynetteholm.

Der beregnes for perioden 2022-50 en vækst på 639.000 personbilture, hvilket udgør 71% af væksten i antallet af personture. Der beregnes samtidigt for perioden et fald i antallet af bilpassagerer, som skyldes en vækst i bilejerskabet. Det medfører en lavere belægning i personbilerne. Der beregnes for perioden 2022-70 en lille stigning i antallet af bilpassagerer, som skyldes befolkningsvækst kombineret med en forudsætning om uændret bilejerskab mellem 2050 og 2070 (Hansen, 2025A).

Der beregnes en lidt lavere relativ vækst i antallet af vare- og lastbilture i forhold til personture. Væksten i vare- og lastbilture drives af vækst og sammensætning af arbejdspladser, mens væksten i persontransport primært drives af befolkningsudvikling. Da den forudsatte relative vækst i befolkning og arbejdspladser i hovedstadsområdet er nogenlunde ens (Hansen, 2025A), er det formodentlig en ændret sammensætning af arbejdspladser f.eks. lavvækst i arbejdspladser indenfor transportvirksomhed og industri (se figur 25 i Hansen 2025A), som forklarer forskellen i væksten mellem person- og godstransport. Det forklarer formodentlig også en lidt større vækst for varebiler end for lastbiler.

Transportmiddel	2022	2035	2040	2050	2070
Gang	1.079.265	1.128.142	1.138.619	1.164.045	1.205.344
Cykel	1.306.627	1.359.952	1.361.981	1.398.771	1.424.072
Bil, chauffør	2.554.902	2.910.702	3.011.333	3.194.310	3.198.260
Bil, passager	946.593	937.818	939.401	942.940	947.239
Kollektiv trafik	941.830	1.006.670	1.013.056	1.031.560	1.095.096
Personture i alt	6.829.218	7.343.284	7.464.389	7.731.627	7.870.011
Varebiler	346.633	368.907	373.728	385.794	393.288
Lastbiler	194.079	201.768	204.778	211.873	214.841
Vare-/lastbiler i alt	540.712	570.675	578.506	597.668	608.129

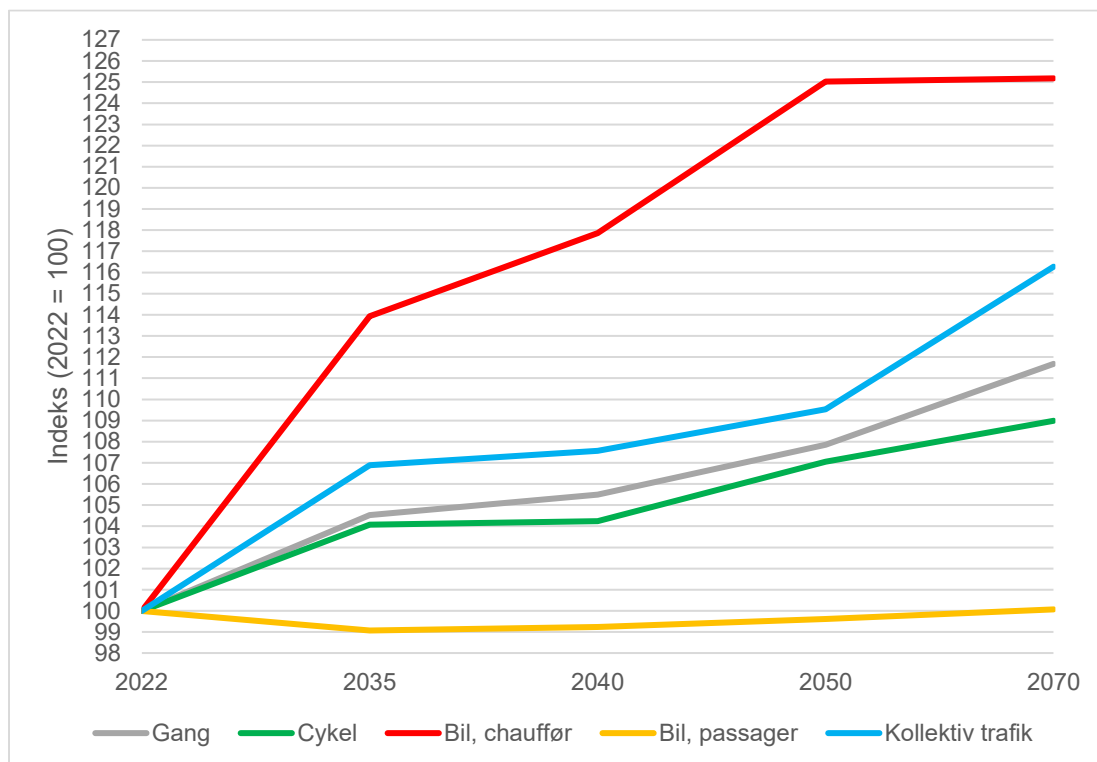
Tabel 2 Ture pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet

Transportmiddel	2022-35	2022-40	2022-50	2022-70
Gang	48.877 (4,5%)	59.354 (5,5%)	84.779 (7,9%)	126.079 (11,7%)
Cykel	53.324 (4,1%)	55.353 (4,2%)	92.144 (7,1%)	117.444 (9,0%)
Bil, chauffør	355.800 (13,9%)	456.430 (17,9%)	639.408 (25,0%)	643.358 (25,2%)
Bil, passager	-8.774 (-0,9%)	-7.192 (-0,8%)	-3.653 (-0,4%)	646 (0,1%)
Kollektiv trafik	64.840 (6,9%)	71.226 (7,6%)	89.731 (9,5%)	153.266 (16,3%)
Personture i alt	514.067 (7,5%)	635.172 (9,3%)	902.409 (13,2%)	1.040.793 (15,2%)
Varebiler	22.273 (6,4%)	27.095 (7,8%)	39.161 (11,3%)	46.654 (13,5%)
Lastbiler	7.689 (4,0%)	10.699 (5,5%)	17.794 (9,2%)	20.762 (10,7%)
Vare-/lastbiler i alt	29.962 (5,5%)	37.793 (7,0%)	56.955 (10,5%)	67.417 (12,5%)

Tabel 3 Absolut og relativ vækst i antal ture pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet

Figur 1 viser den relative vækst i antallet af ture indekseret i forhold til 2022. Der beregnes en relativ stor vækst i kollektiv trafik fra 2022 til 2035, og en noget mindre vækst er fra 2035 til 2050. Det skyldes, at der forudsættes en udbygning af den kollektive trafik fra 2022 til 2035 (Sydhavnsmetro, M5, letbane, automatisk drift på S-banen mv.) samt en stor vækst i portzonetrafikken (Hansen, 2025A). Den kollektive trafik forudsættes ikke udbygget i perioden 2035-50 samtidig med, at taksterne stiger og kørselsomkostningerne for bil falder. I perioden 2050-70 forudsættes uændrede takster og kørselsomkostninger samt en stationær byudvikling i

Østhavnen. Da trængslen i vejnettet samtidig er stor mange steder, medfører det relativ større vækst i kollektiv trafik, cykel og gang end for bil i perioden 2050-70.



Figur 1 Relativ vækst i antallet af personture i hovedstadsområdet i forhold til 2022

## 4 Biltrafik

### 4.1 Trafikarbejde

Tabel 4 viser trafikarbejde opdelt på køretøjsart for et hverdagsdøgn i hovedstadsområdet. Tabellen viser den relative vækst i trafikarbejdet for prognoseårene i forhold til 2022, som er modelberegnet.

Der beregnes en vækst i personbiltrafikarbejdet på 59,8% fra 2022 til 2050. Det er noget større end den relative vækst i antal bilture (tabel 3), hvilket skyldes at den gennemsnitlige turlængde stiger. Lavere kørselsomkostninger bidrager til længere bilture, idet km-elasticiteten overfor kørselsomkostninger er numerisk væsentligt større end turelasticiteten (i OTM 7.3 er km-elasticiteten ca. 3 gange større end turelasticiteten). Samtidig forudsættes flere portzoneture til og fra hovedstadsområdet, eksempelvis stiger biltrafikken over Øresundsbroen med 87% fra 2022 til 2050. Da portzoneturene er væsentlig længere end interne ture i hovedstadsområdet bidrager de forholdsvis meget til trafikarbejdet og medfører, at den gennemsnitlige turlængde stiger.

Der beregnes stort set samme trafikarbejde for personbiler i 2050 og 2070. Det skyldes, at byudviklingen af Lynetteholm kun medfører en begrænset stigning i brugen af personbiler på grund af trængsel på Refshalevej. Det fremgår således af tabel 3, at især brug af kollektiv trafik og gang stiger fra 2050 til 2070.

Trafikarbejdet for varebiler følger væksten i antallet af varebilture, mens trafikarbejdet for lastbiler stiger mere end turantallet. Det skyldes, at lastbilturene bliver længere, mens det ikke er tilfældet for varebilturene. Væksten i antallet af vare- og lastbilture drives af forskellige typer af arbejdspladser, hvilket resulterer i forskellig udvikling i turmønstre og dermed turlængder, som påvirker trafikarbejdet.

Køretøjsart	Mio. vogndkm					Relativ vækst ift. 2022			
	2022	2035	2040	2050	2070	2035	2040	2050	2070
Personbil	30,397	42,032	44,887	48,567	48,591	38,3%	47,7%	59,8%	59,9%
Varebil	4,688	4,912	5,015	5,189	5,287	4,8%	7,0%	10,7%	12,8%
Lastbil	2,524	2,827	2,864	2,916	2,949	12,0%	13,5%	15,5%	16,8%
I alt	37,609	49,770	52,767	56,672	56,827	32,3%	40,3%	50,7%	51,1%

Tabel 4 Trafikarbejde (mio. vogndkm) pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet

Tabel 5 viser beregnet trafikarbejde for et hverdagsdøgn opdelt på bydele i Københavns Kommune og udvalgte kommuner. Trafikarbejdet for prognoseårene er vist som relativ forskel i forhold til det beregnede trafikarbejde for 2022. De meget store stigninger i Nordhavn og Østhavnen skyldes byudvikling i områderne. Opgørelsen af trafikarbejdet i tabellen er svarende til den øvrige afrapportering af OTM-resultater eksklusivt trafikarbejdet på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen. Dermed viser tabellen det trafikarbejde, som finder sted på de øvrige almindelige veje i bydelsområderne. Hvis trafikarbejdet på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen medtages i opgørelsen ville det for perioden 2022-50 medføre en væsentlig større stigning i Nordhavn (632% mod 365%) og en mindre ekstra stigning på Østerbro (23% mod 18%) og i Bispebjerg (34% mod 30%).

Bydel	Mio. vogndkm					Relativ vækst ift. 2022			
	2022	2035	2040	2050	2070	2035	2040	2050	2070
Indre By	0,4826	0,5117	0,5306	0,5629	0,5885	6,0%	9,9%	16,6%	21,9%
Østerbro	0,3467	0,3774	0,3898	0,4098	0,4106	8,8%	12,4%	18,2%	18,4%
Nørrebro	0,2164	0,2252	0,2301	0,2405	0,2405	4,1%	6,3%	11,1%	11,1%
Vesterbro	0,3863	0,4336	0,4393	0,4582	0,4735	12,3%	13,7%	18,6%	22,6%
Valby	0,4125	0,4407	0,4499	0,4701	0,4766	6,8%	9,1%	14,0%	15,5%
Vanløse	0,3172	0,3622	0,3726	0,3894	0,3901	14,2%	17,5%	22,8%	23,0%
Brønshøj-Husum	0,2987	0,3384	0,3553	0,3800	0,3805	13,3%	18,9%	27,2%	27,4%
Bispebjerg	0,2866	0,3345	0,3492	0,3734	0,3756	16,7%	21,8%	30,3%	31,0%
Østamager	0,1703	0,1970	0,2106	0,2390	0,2649	15,7%	23,6%	40,4%	55,6%
Vestamager	1,1437	1,5687	1,6624	1,7766	1,8005	37,2%	45,3%	55,3%	57,4%
Østhavnen	0,0000	0,0000	0,0047	0,0144	0,0451	-	-	-	-
Nordhavn	0,0072	0,0206	0,0244	0,0335	0,0434	185,3%	239,0%	365,3%	502,5%
Frederiksberg	0,3395	0,3765	0,3803	0,3947	0,3981	10,9%	12,0%	16,3%	17,2%
Tårnby	0,5978	0,9201	0,9851	1,0630	1,0685	53,9%	64,8%	77,8%	78,7%
Dragør	0,0721	0,0863	0,0898	0,0961	0,0960	19,7%	24,6%	33,4%	33,2%
Gentofte	1,1184	1,4099	1,4854	1,5930	1,5972	26,1%	32,8%	42,4%	42,8%
Gladsaxe	1,6347	2,3200	2,4801	2,6848	2,6832	41,9%	51,7%	64,2%	64,1%
Herlev	0,3072	0,3847	0,4020	0,4278	0,4270	25,2%	30,8%	39,2%	39,0%
Rødovre	0,7792	1,0513	1,1189	1,1998	1,1986	34,9%	43,6%	54,0%	53,8%
Hvidovre	0,8968	1,3003	1,3870	1,4972	1,5056	45,0%	54,7%	67,0%	67,9%

Tabel 5 Trafikarbejde (mio. vogndkm) pr. hverdagsdøgn opdelt på bydele og kommuner

Figur 2 viser en kortoptegning af den relative forskel i trafikarbejde mellem 2022 og 2035. De røde områder viser en stigning i trafikarbejdet i forhold til 2022, mens de grønne områder viser et fald i trafikarbejdet i forhold til 2022. De grå områder angiver ingen eller en meget lille ændring i trafikarbejdet. Der beregnes en vækst i biltrafikken overalt. Det skyldes primært befolkningsvækst, stigning i bilejerskab, lavere kørselsomkostninger og en stigning i portzonetrafik sammenlignet med 2022.

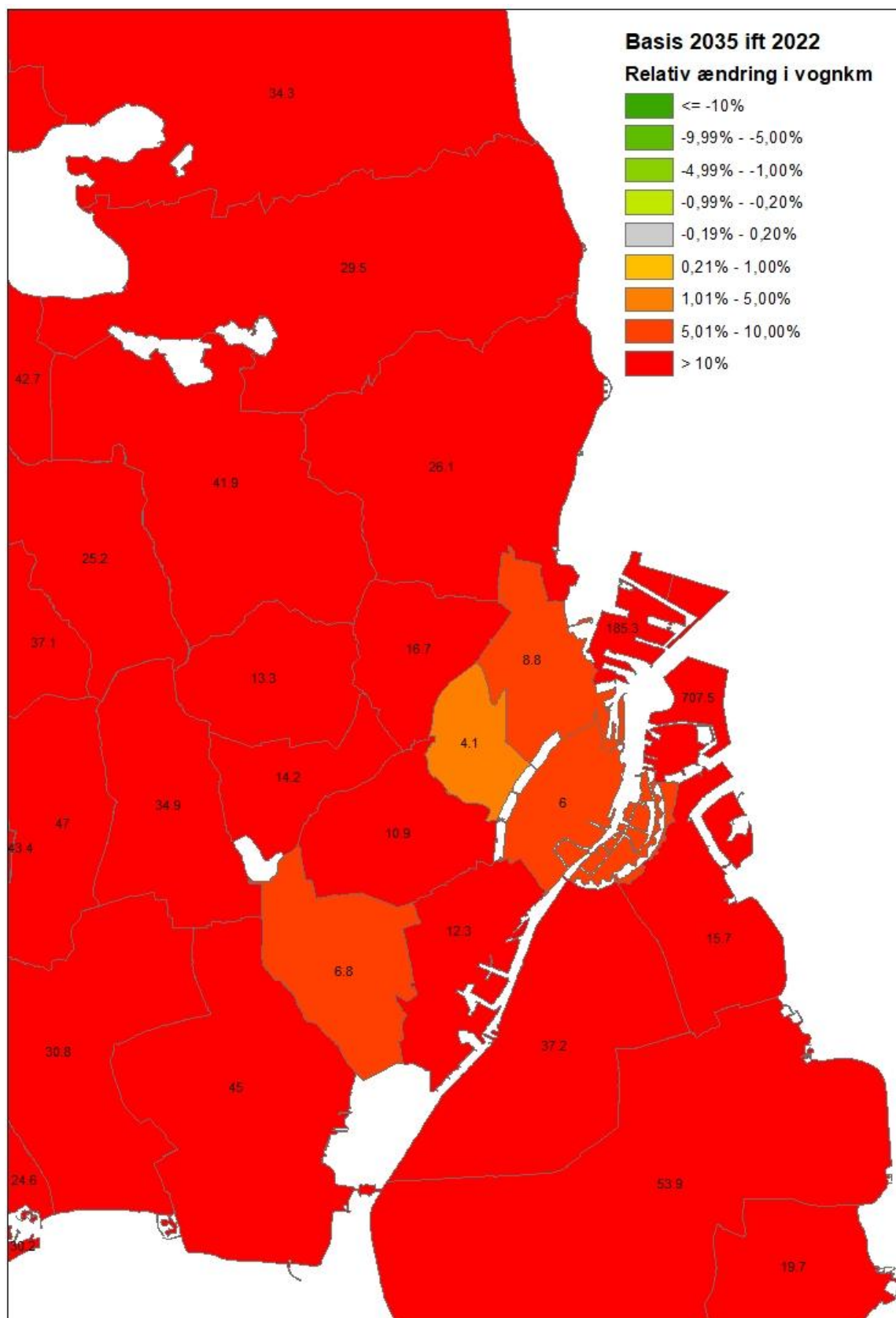
De mindste relative stigninger beregnes for bydele i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, idet der jævnfør Hansen (2025A) forudsættes en anderledes vækst i bilejerskabet i de to kommuner. Den relative store vækst på Vestamager skyldes primært en stor stigning i trafikken på Amagermotorvejen fra 2022 til 2035.

Figur 3 viser den relative forskel i trafikarbejde mellem 2035 og 2040. Der beregnes generelt mindre vækst fra 2035 til 2040 end fra 2022 til 2035, da tidsperioden er mindre. Den meget store relative vækst i trafikarbejdet i Østhavnen skyldes byudviklingen i Østhavnen i 2040, herunder Lynetteholm.

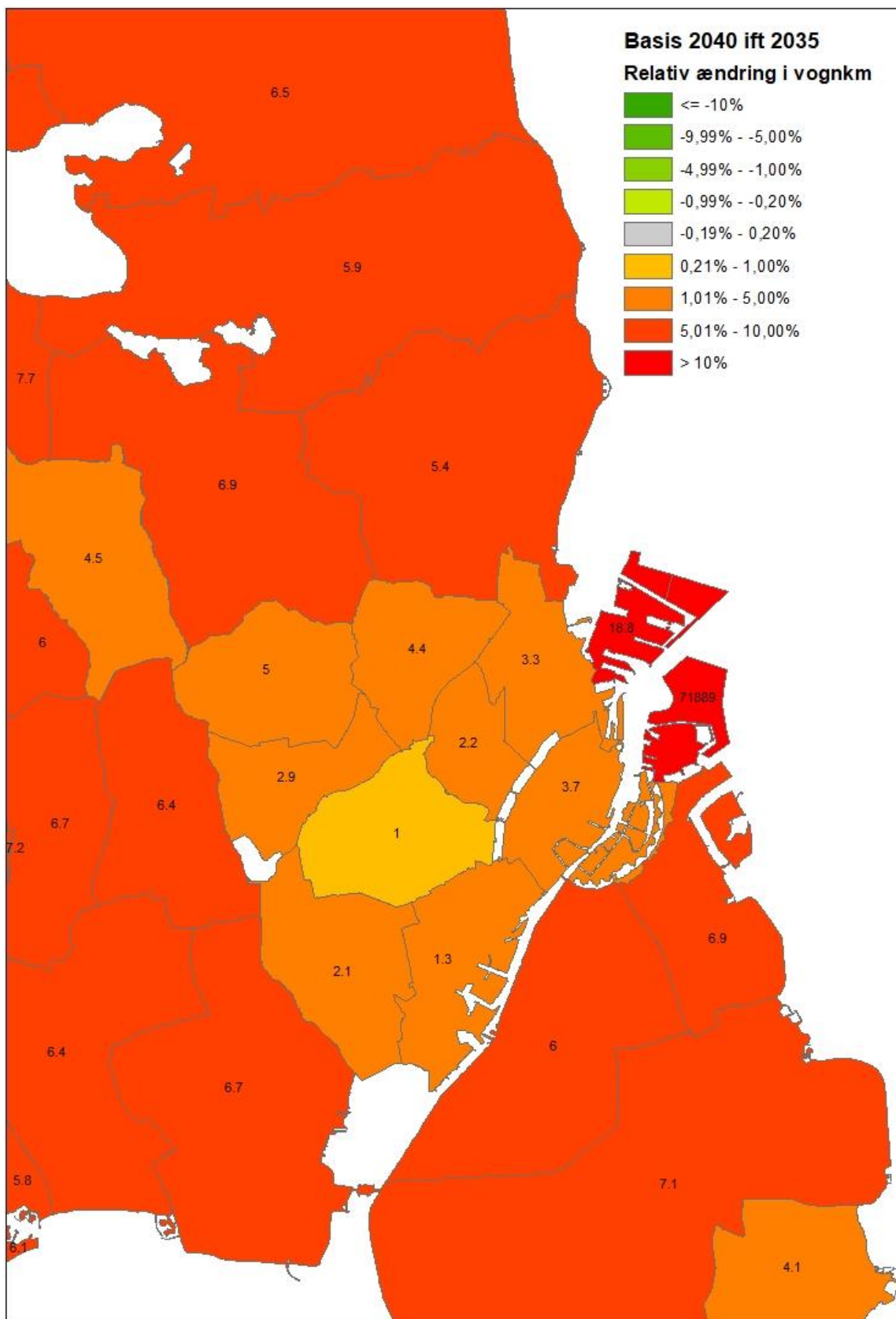
Figur 4 viser den relative forskel i trafikarbejde mellem 2040 og 2050. Der beregnes på nær Østhavnen større stigninger i trafikarbejdet fra 2040 til 2050 end i perioden 2035 til 2040. Det skyldes en større vækst i befolkning, bilejerskab, portzonetrafik og lavere kørselsomkostninger over en 10-årig periode i forhold til en 5-årig periode. De mindste vækstrater er i de indre bydele af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, hvilket skyldes en anden vækst i bilejerskabet end i resten af hovedstadsområdet.

Figur 5 viser den relative forskel i trafikarbejde mellem 2050 og 2070. Figuren viser, at biltrafikken primært stiger i Østhavnen og Nordhavn. Den relative lave vækst i trafikarbejdet skyldes som tidligere nævnt, at der antages samme beregningsforudsætninger for 2070 som for 2050 på nær byudviklingen i Østhavnen og Nordhavn. Det er derfor et mere usikkert billede af 2070 end for de øvrige prognoseår.

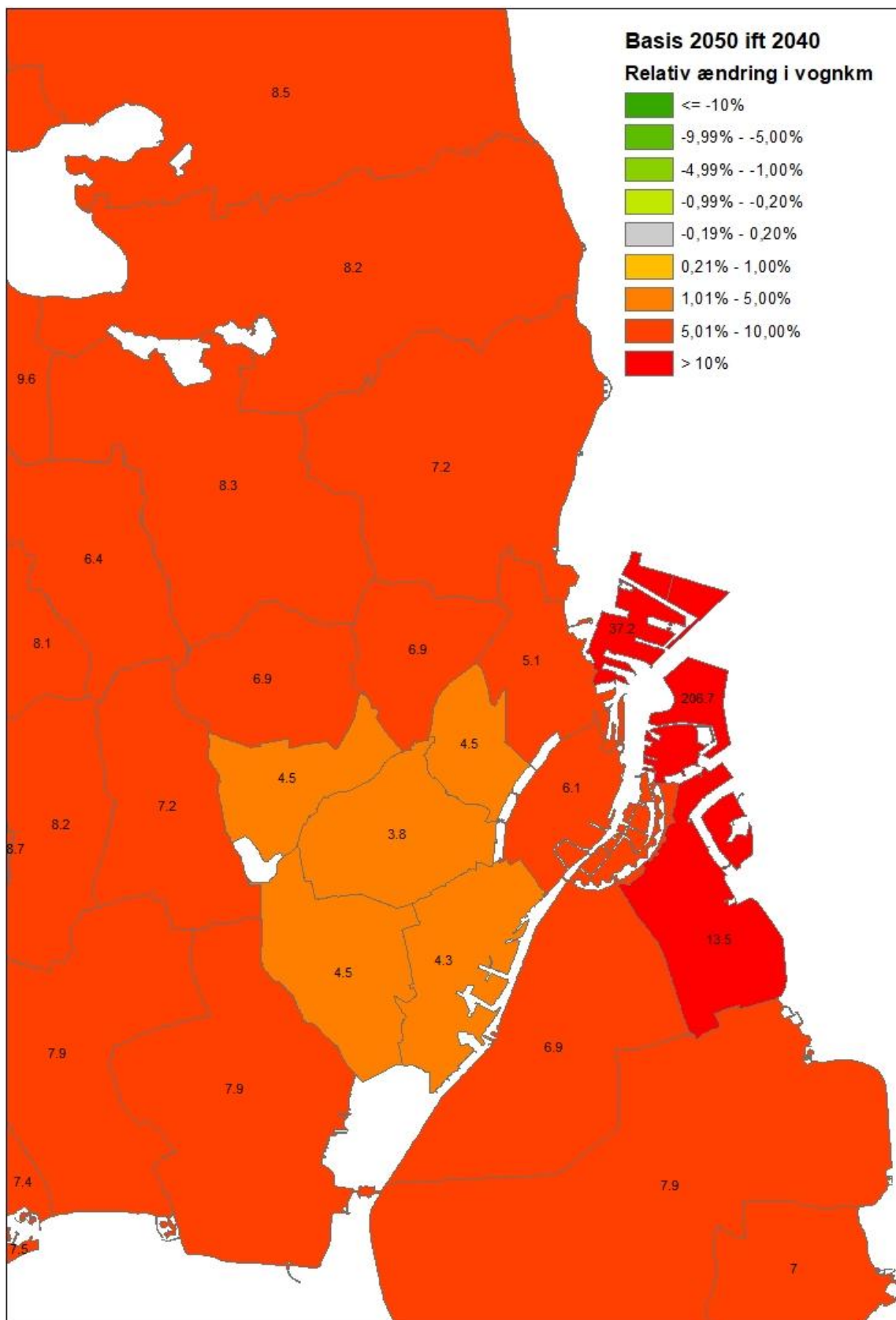
De relative ændringer angivet i kortene er afskåret til et decimal, mens farvelægning er baseret på værdier uden afrunding.



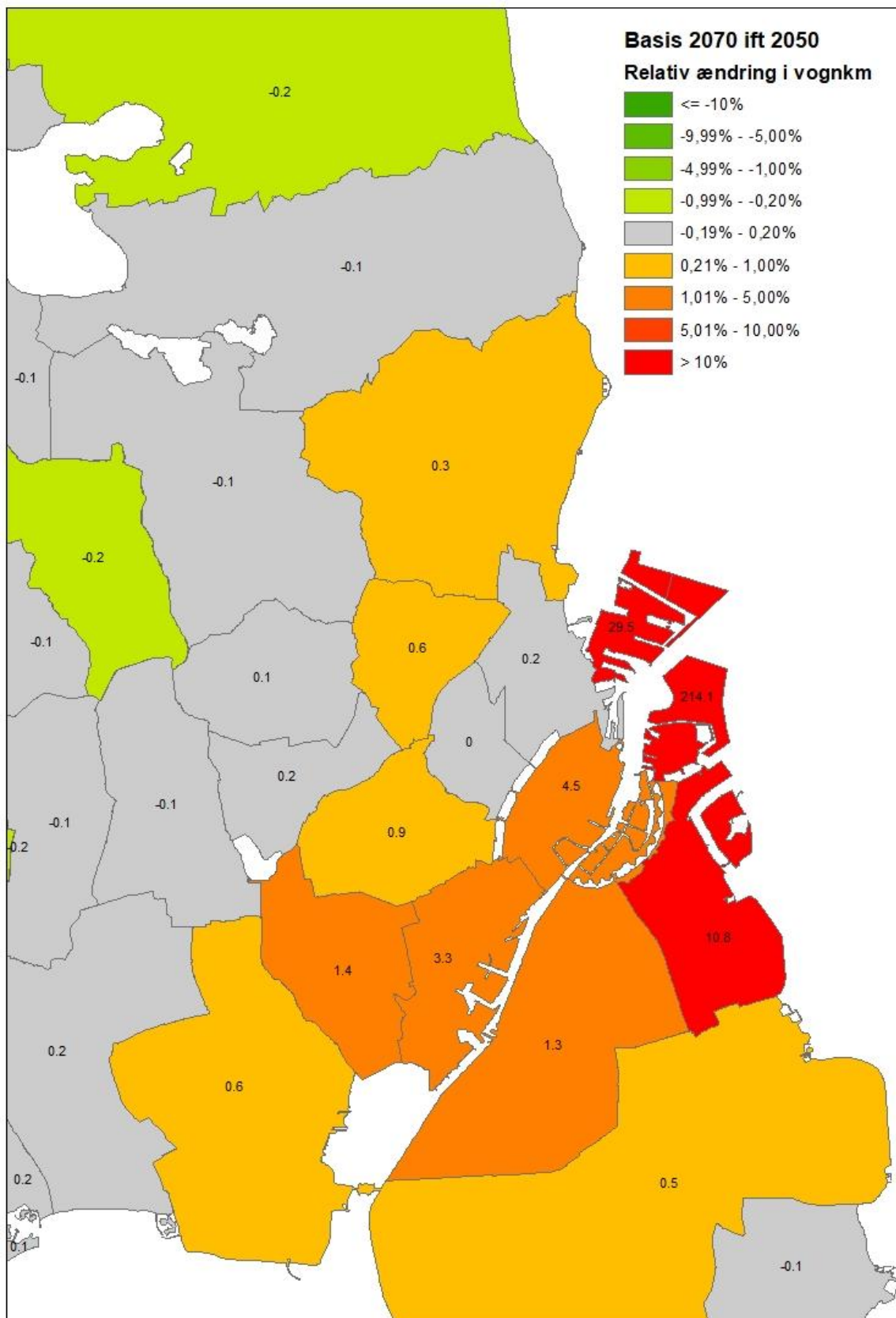
Figur 2 Relativ forskel i trafikarbejde i 2035 i forhold til 2022 (opgørelsen af trafikarbejde er ekskl. trafik på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Figur 2 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2022 til 2035. De mindste stigninger beregnes for bydele i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, da der forudsættes lavere vækst i bilejerskab end i det øvrige hovedstadsområde. Der er meget stor relativ vækst i biltrafik i Østhavnen og Nordhavnen på grund af byudvikling.



Figur 3 Relativ forskel i trafikarbejde i 2040 i forhold til 2035 (opgørelsen af trafikarbejde er ekskl. trafik på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Figur 3 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2035 til 2040. De mindste stigninger beregnes for bydele i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, da der forudsættes lavere vækst i bilejerskab end i det øvrige hovedstadsområde. Der er meget stor relativ vækst i biltrafik i Østhavnen på grund af byudvikling.



Figur 4 Relativ forskel i trafikarbejde i 2050 i forhold til 2040 (opgørelsen af trafikarbejde er ekskl. trafik på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Figur 4 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2040 til 2050. Den store relative vækst i Østhavnen og Nordhavn, som skyldes byudvikling, bidrager til en større vækst i biltrafikken i Indre By og Østamager.



Figur 5 Relativ forskel i trafikarbejde i 2070 i forhold til 2050 (opgørelsen af trafikarbejde er ekskl. trafik på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Figur 5 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2050 til 2070. Væksten i biltrafik skyldes byudviklingen i Østhavnen og Nordhavn, idet der ellers forudsættes samme beregningsforudsætninger for 2050 og 2070.

## 4.2 Trafik i udvalgte snit

Tabel 6 viser antallet af køretøjer på udvalgte strækninger pr. hverdagsdøgn for 2022 og prognoseårene. Det er ikke den realiserede trafik for 2022. Den er modelberegnet for på en konsistent måde at kunne sammenligne med trafikken beregnet i prognoseårene. Tabel 7-8 viser henholdsvis den absolutte og relative forskel i trafikbelastningen for prognoseårene i forhold til 2022. Det ses bl.a., at:

- Trafikken over Havnesnittet stiger med 34% fra 2022 til 2035 og 49% fra 2022 til 2050. Stigningen skyldes især mere trafik over Kalvebodbroen på Amagermotorvejen, som forudsættes udbygget inden 2035.
- Der beregnes på Amagermotorvejen (Kalvebodbroen) og på Motorring 3 over 200.000 køretøjer på hverdagsdøgn i 2070. Trafikken vil formodentlig teoretisk kunne afvikles på grund af motorvejsudvidelserne forudsat i IP35 (Hansen, 2025A) men vil formodentlig medføre væsentlig trængsel på tidspunkter af døgnet (se afsnit 4.4).
- Trafikken over Knippelsbro beregnes at stige med 11% fra 2022 til 2050 og 17% fra 2022 til 2070. Trafikken over Langebro beregnes at stige med 15% henholdsvis 20% over de tilsvarende perioder. Stigningen i trafikken over de to broer fra 2050 til 2070 skyldes primært byudviklingen på Lynetteholm (se perspektivanalysen i afsnit 6).
- Trafikken over Søsnettets beregnes at stige med 13% fra 2022 til 2050. Trafikstigningen skyldes primært en vækst i trafikken på de store indfaldsveje: Kalkbrænderihavnsgade, Fredensbro, Gyldenløvesgade og Kalvebod Brygge. Byudviklingen i Nordhavn bidrager til stigningen i biltrafikken på Kalkbrænderihavnsgade. Der beregnes til gengæld et forholdsvis stort fald i trafikken på Istedgade fra 2022 til 2035, mens trafikken på Ingerslevsgade stiger. Det er formodentlig en konsekvens af planen for hastighedsreduktioner i Københavns Kommune (Hansen, 2025A).
- Trafikken på de store veje i Indre By beregnes at stige mellem 5% og 23% fra 2022 til 2050. Der sker en del omfordelinger af trafikken i Indre By som konsekvens af hastighedsplanen, ensretninger og Nordhavnstunnelen (se figur 8).
- Forlandet, Refshalevej og Refshalevejs Forlængelse til Lynetteholm får meget store stigninger i biltrafikken efter 2035 på grund af byudviklingen i Østhavnen, herunder Lynetteholm. Mens trafikmængder på omkring 20.000 køretøjer normalt vil kunne afvikles på en almindelig to-sporet vej med en kapacitet på 1.200 køretøjer pr. time pr. retning, så er det næppe praktisk muligt at afvikle 30.000 køretøjer, som det beregnes i 2070, uden store trafikale problemer.
- Trafikken på Englandsvej og Amager Strandvej beregnes at stige med 29% henholdsvis 27% fra 2022 til 2050. Der forventes en stigende trafik til bl.a. Københavns Lufthavn og Sverige, og nogle bilister vil formodentlig benytte lokale veje på Amager for at komme til lufthavnen og Øresundsmotorvejen.
- Der beregnes en meget stor stigning i biltrafik på Øresundsmotorvejen over perioden 2022-50. Således beregnes trafikken på Øresundsmotorvejen øst for Amagermotorvejen (ved Ørestad) at stige med 94% og med 129% øst for Englandsvej. Den ekstraordinære store stigning skyldes en kombination af udbygningen af Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen, stigende biltrafik til og fra Københavns Lufthavn og stigende biltrafik til og fra Sverige. Der forudsættes således over perioden 2022-50 en stigning i biltrafikken over Øresundsbroen på 87% og en stigning på 120% i flyrejsende, som benytter bil til og fra Københavns Lufthavn (Hansen, 2025A).
- Trafikken beregnes at stige fra 2022 til 2050 på Amagermotorvejen syd for Vejlands Alle med 59%, på Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej med 54%, på den nordlige del af Motorring 3 med 70% og på Hareskovvej (inderste del af Hillerødmotorvejen) med 44%. Det er en konsekvens af en generel stigning i biltrafikken (se tabel 4) og en udbygning af motorvejsnettet omkring København. Der beregnes en meget mindre stigning på Ellebjergvej (11% fra 2022 til 2050), som er tilkørselsvej til Holbækmotorvejen. Det skyldes formodentlig at noget af trafikken overflyttes til Amagermotorvejen og Køgebugt Motorvejen på grund af de forudsatte udvidelser af motorvejene. Det kan også skyldes, at kapacitetsudfordringer på Ellebjergvej, som dæmper væksten i biltrafikken.
- Der beregnes en meget stor stigning i trafikken på Nordhavnsvej som konsekvens af byudviklingen i Nordhavn og etableringen af Nordhavnstunnelen i 2035 (forventes åbnet i 2027).
- Der beregnes et fald i trafikken på Ryvangs Alle i forhold til 2022. Det skyldes formodentlig etableringen af Nordhavnstunnelen, så den sammen med Nordhavnsvej benyttes som den primære vej til og fra Nordhavn. Det betyder, at bilisterne foretrækker at køre via Bernstorffsvej, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen til og fra Nordhavn fremfor en rute via eksempelvis Ryvangs Alle og Jagtvej.

Snit	Strækning	2022	2035	2040	2050	2070
Havnesnit	Knippelsbro	28.771	29.940	30.605	31.958	33.764
	Langebros	62.237	66.881	68.622	71.842	74.611
	Sjællandsbroen	42.232	58.392	59.135	61.729	63.513
	Kalvebodbroen	111.421	171.733	184.947	200.179	202.024
	I alt Havnesnittet	244.662	326.946	343.309	365.707	373.912
Indre By	Store Kongensgade	13.351	14.261	14.502	14.898	15.028
	Bredgade	13.903	14.864	15.258	15.697	15.973
	Øster Søgade	32.514	33.757	33.873	34.598	34.340
	Øster Farimagsgade	11.558	11.971	11.868	12.180	12.454
	Nørre Voldgade	15.410	16.787	17.914	18.923	19.408
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	50.268	54.039	55.829	57.904	59.820
Søsnittet	Kalkbrænderihavns­gade	20.352	25.894	27.251	29.483	30.430
	Østbanegade	2.042	1.733	1.771	1.826	1.850
	Strandboulevarden	6.456	6.321	6.553	7.049	7.034
	Østerbrogade	19.433	17.964	18.719	19.709	20.114
	Fredensbro	41.878	44.695	45.310	46.758	46.741
	Dronning Louises Bro	3.664	3.527	3.483	3.784	3.847
	Gyldenløvesgade	45.836	48.123	49.053	51.051	51.937
	Kampmannsgade	4.551	3.976	4.078	4.235	4.215
	Gl. Kongevej	7.777	8.071	8.293	9.135	9.258
	Vesterbrogade	19.244	19.773	19.932	20.485	21.212
	Istedgade	11.456	6.326	6.345	6.818	7.224
	Ingerslevsgade	9.698	11.786	12.292	13.354	14.057
	Kalvebod Brygge	39.963	45.335	46.292	47.781	49.163
I alt Søsnittet	232.350	243.525	249.373	261.466	267.081	
Amager (ekskl. motorveje)	Refshalevejs Forlængelse	-	-	2.326	7.101	21.538
	Refshalevej	5.716	7.089	12.277	20.087	31.955
	Forlandet	10.128	11.559	14.667	20.716	28.607
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	15.712	18.141	18.610	19.995	20.726
	Kastrupvej	4.844	5.171	5.189	5.290	5.337
	Amagerbrogade	7.913	8.314	8.255	8.256	8.360
	Englandsvej	12.680	15.200	15.677	16.343	16.662
	Røde Mellemvej	13.656	13.550	14.004	14.293	14.638
	Ørestads Boulevard	15.985	16.742	17.214	17.979	18.275
	Artillerivej	8.891	8.097	8.359	8.747	8.861
Motorveje mv.	Øresundsbroen	18.363	32.274	34.172	34.258	34.429
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorv.)	91.551	153.259	165.006	177.671	178.737
	Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	52.869	102.548	111.818	121.230	122.187
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	52.342	75.347	78.382	83.053	84.816
	Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	81.867	108.458	115.120	125.826	128.894
	Hareskovvej	48.593	61.049	64.874	70.100	70.318
	Nordlige Motorring 3	121.972	179.633	193.275	207.869	207.869
	Ellebjergrvej	40.351	42.641	43.216	44.799	45.889
Øvrige	Nordhavnsvej	19.820	32.395	36.078	42.594	46.301
	Nordhavnstunnelen	0	8.082	10.264	15.145	19.345
	Nørre Alle	32.274	37.591	38.831	40.730	40.171
	Jagtvej	23.018	22.860	23.141	23.996	23.761
	Bernstorffsvej v/kommunegrænsen	9.034	11.428	11.858	12.797	12.945
	Strandvejen v/kommunegrænsen	11.781	11.480	11.633	12.138	12.217
	Ryvangs Alle	9.917	7.595	7.712	7.926	7.913
	Frederiksborgvej	14.611	14.719	15.179	16.276	16.345
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	29.814	35.395	36.823	39.243	39.613

Tabel 6 Biltrafik på udvalgte strækninger og snit på et hverdagsdøgn.

Snit	Strækning	2022-35	2022-40	2022-50	2022-70
Havnesnit	Knippelsbro	1.169	1.834	3.186	4.993
	Langebro	4.644	6.385	9.604	12.374
	Sjællandsbroen	16.160	16.902	19.497	21.281
	Kalvebodbroen	60.311	73.525	88.757	90.602
	I alt Havnesnittet	82.284	98.647	121.045	129.250
Indre By	Store Kongensgade	910	1.151	1.547	1.676
	Bredgade	960	1.355	1.794	2.070
	Øster Søgade	1.243	1.359	2.084	1.826
	Øster Farimagsgade	413	310	622	897
	Nørre Voldgade	1.377	2.504	3.513	3.998
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	3.770	5.560	7.635	9.552
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	5.542	6.899	9.131	10.078
	Østbanegade	-309	-271	-216	-191
	Strandboulevarden	-135	97	593	578
	Østerbrogade	-1.469	-715	275	680
	Fredensbro	2.816	3.432	4.880	4.863
	Dronning Louises Bro	-137	-181	119	183
	Gyldenløvesgade	2.287	3.217	5.215	6.101
	Kampmannsgade	-575	-473	-315	-336
	Gl. Kongevej	294	516	1.358	1.481
	Vesterbrogade	529	688	1.241	1.969
	Istedgade	-5.130	-5.111	-4.638	-4.232
	Ingerslevsgade	2.088	2.594	3.655	4.358
	Kalvebod Brygge	5.372	6.330	7.818	9.200
	I alt Søsnittet	11.175	17.023	29.116	34.731
Amager (ekskl. motor- veje)	Refshalevejs Forlængelse	-	2.326	7.101	21.538
	Refshalevej	1.373	6.561	14.371	26.238
	Forlandet	1.432	4.539	10.588	18.480
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	2.430	2.899	4.283	5.014
	Kastrupvej	326	345	445	493
	Amagerbrogade	401	342	343	447
	Englandsvej	2.521	2.997	3.663	3.982
	Røde Mellemvej	-106	348	637	982
	Ørestads Boulevard	757	1.229	1.993	2.290
	Artillerivej	-794	-532	-144	-30
Motorveje mv.	Øresundsbroen	13.911	15.809	15.895	16.066
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorv.)	61.708	73.455	86.120	87.187
	Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	49.680	58.949	68.361	69.318
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	23.005	26.040	30.711	32.474
	Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	26.591	33.252	43.959	47.027
	Hareskovvej	12.456	16.281	21.507	21.724
	Nordlige Motorring 3	57.661	71.303	85.897	85.897
	Ellebjergvej	2.291	2.866	4.448	5.538
Øvrige	Nordhavnsvej	12.575	16.258	22.773	26.480
	Nordhavnstunnelen	8.082	10.264	15.145	19.345
	Nørre Alle	5.316	6.557	8.456	7.897
	Jagtvej	-158	124	979	743
	Bernstorffsvej v/kommunegrænsen	2.394	2.824	3.763	3.911
	Strandvejen v/kommunegrænsen	-301	-148	357	437
	Ryvangs Alle	-2.322	-2.206	-1.991	-2.004
	Frederiksborgvej	107	568	1.665	1.733
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	5.581	7.010	9.429	9.799

Tabel 7 Absolut vækst i biltrafik i forhold til 2022 på udvalgte strækninger og snit for et hverdagsdøgn.

Snit	Strækning	2022-35	2022-40	2022-50	2022-70
Havnesnit	Knippelsbro	4%	6%	11%	17%
	Langebro	7%	10%	15%	20%
	Sjællandsbroen	38%	40%	46%	50%
	Kalvebodbroen	54%	66%	80%	81%
	I alt Havnesnittet	34%	40%	49%	53%
Indre By	Store Kongensgade	7%	9%	12%	13%
	Bredgade	7%	10%	13%	15%
	Øster Søgade	4%	4%	6%	6%
	Øster Farimagsgade	4%	3%	5%	8%
	Nørre Voldgade	9%	16%	23%	26%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	8%	11%	15%	19%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	27%	34%	45%	50%
	Østbanegade	-15%	-13%	-11%	-9%
	Strandboulevarden	-2%	2%	9%	9%
	Østerbrogade	-8%	-4%	1%	4%
	Fredensbro	7%	8%	12%	12%
	Dronning Louises Bro	-4%	-5%	3%	5%
	Gyldenløvesgade	5%	7%	11%	13%
	Kampmannsgade	-13%	-10%	-7%	-7%
	Gl. Kongevej	4%	7%	17%	19%
	Vesterbrogade	3%	4%	6%	10%
	Istedgade	-45%	-45%	-40%	-37%
	Ingerslevsgade	22%	27%	38%	45%
	Kalvebod Brygge	13%	16%	20%	23%
	I alt Søsnittet	5%	7%	13%	15%
Amager (ekskl. motor- veje)	Refshalevejs Forlængelse	-	-	-	-
	Refshalevej	24%	115%	251%	459%
	Forlandet	14%	45%	105%	182%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	15%	18%	27%	32%
	Kastrupvej	7%	7%	9%	10%
	Amagerbrogade	5%	4%	4%	6%
	Englandsvej	20%	24%	29%	31%
	Røde Mellemsvej	-1%	3%	5%	7%
	Ørestads Boulevard	5%	8%	12%	14%
	Artillerivej	-9%	-6%	-2%	0%
Motorveje mv.	Øresundsbroen	76%	86%	87%	87%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorv.)	67%	80%	94%	95%
	Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	94%	112%	129%	131%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	44%	50%	59%	62%
	Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	32%	41%	54%	57%
	Hareskovvej	26%	34%	44%	45%
	Nordlige Motorring 3	47%	58%	70%	70%
	Ellebjergvej	6%	7%	11%	14%
Øvrige	Nordhavnsvej	63%	82%	115%	134%
	Nordhavnstunnelen	-	-	-	-
	Nørre Alle	16%	20%	26%	24%
	Jagtvej	-1%	1%	4%	3%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænsen	27%	31%	42%	43%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	-3%	-1%	3%	4%
	Ryvangs Alle	-23%	-22%	-20%	-20%
	Frederiksborgvej	1%	4%	11%	12%
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	19%	24%	32%	33%

Tabel 8 Relativ vækst i biltrafik i forhold til 2022 på udvalgte strækninger og snit for et hverdagsdøgn.

Tabel 9 viser den modelberegne trafik på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2022 opdelt på køretøjsarter (person-, vare- og lastbiler). Det skal bemærkes, at modelberegningen af vare- og lastbiltrafikken er behæftet med større usikkerhed end beregningen af personbiltrafik, da datagrundlaget er mere spinkelt.

Strækning	Personbil	Varebil	Lastbil
Knippelsbro	21.218	6.568	985
Langebros	45.659	14.812	1.767
H.C Andersens Boulevard v. Rådhuset	37.521	11.232	1.516
Nordhavnsvej	16.135	2.260	1.425
Kalkbrænderihavnsvej	16.199	3.132	1.021
Strandboulevarden	5.019	1.262	175
Østerbrogade	15.668	3.292	473
Fredensbro	33.678	7.192	1.008
Dronning Louises Bro	2.768	807	89
Gyldenløvesgade	35.001	9.640	1.195
Gl. Kongevej	6.287	1.295	195
Vesterbrogade	14.478	4.297	469
Ingerslevsgade	7.330	2.043	325
Kalvebod Brygge	31.126	7.859	978
Refshalevej	4.475	1.057	184
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	12.727	2.003	982
Amagerbrogade	6.200	1.489	225
Englandsvej	9.820	2.542	318
Røde Mellevej	10.638	2.624	394
Ørestads Boulevard	12.850	2.664	471
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorv.)	73.994	12.137	5.420
Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	43.725	4.731	4.413
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	41.175	9.256	1.911
Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	67.975	10.320	3.571
Nordlige Motorring 3	101.343	12.320	8.309

Tabel 9 Biltrafik opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2022.

Tabel 10 viser de absolutte og relative forskelle i trafikbelastninger opdelt på køretøjsart for et hverdagsdøgn i 2035 i forhold til 2022. Det bemærkes, at der på veje med få lastbiler kan forekomme tilfældige beregningsresultater. Det skyldes, at en tilfældig ændring i rutevalg for et par lastbiler kan medføre store relative ændringer. Derfor skal man være varsom med at konkludere for meget på store relative ændringer i lastbiltrafikken på de små veje.

Det ses bl.a., at:

- Lastbiltrafikken stiger relativt set mest på alle veje i det indre af København på nær Kalkbrænderihavnsvej og Strandboulevarden. Det skyldes formodentlig, at lastbiltrafikken drives af vækst i arbejdspladser i Københavns Kommune, mens personbiltrafikken dæmpes af et forudsat uændret bilejerskab (personbiler pr. indbyggere) i Københavns Kommune i forhold til 2022. Den absolutte stigning i lastbiltrafik er dog de fleste steder noget mindre end den absolutte stigning i personbiltrafik.
- Vare- eller lastbiltrafikken stiger relativt set mest på de fleste lokale veje på Amager. Det gælder dog ikke Englandsvej og Ørestads Boulevard, hvor personbiltrafikken stiger mest. Mens forskellen i vækst på Englandsvej virker lidt tilfældigt mellem køretøjsarterne, så skyldes den større vækst i personbiltrafik på Ørestadsboulevard en større befolkningsvækst i forhold til vækst i arbejdspladser i Ørestad.
- Der er ikke generelt fald i lastbiltrafikken på Ørestadsboulevard, selvom tabellen kan antyde det. Lastbilerne kører i 2035 i højere grad mod syd ad Ørestadsboulevard for at benytte Øresundsmotorvejen, som er forudsat udvidet i 2035, således at lastbiltrafikken stiger på den sydlige del af Ørestadsboulevard og falder på den nordlige del.
- Person- og varebiltrafikken stiger relativt set mere på Amager Strandvej end lastbiltrafikken. Det skyldes formodentlig, at der forudsættes færre og en anden type af arbejdspladser i området omkring Prøvestenen.

- De største relative stigninger i biltrafikken beregnes for Nordhavnsvej, Refshalevej og Øresundsmotorvejen. Mens stigning på Nordhavnsvej og Refshalevej skyldes udbygning af Nordhavn og Østhavnen, så skyldes væksten på Øresundsmotorvejen vækst i trafik til og fra Københavns Lufthavn, Sverige og udbygning af motorvejsnettet. Eksempelvis forudsættes biltrafikken over Øresundsbroen som tidligere nævnt at stige med 87% fra 2022 til 2050 og biltrafikken til Københavns Lufthavn med 120%.
- Personbiltrafikken stiger mest på Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen. Det skyldes som nævnt ovenfor en vækst i trafik til og fra Københavns Lufthavn og dernæst Sverige, som domineres af personbiltrafik. Dertil kommer, at udbygning af motorvejene (Hansen, 2025A) medfører ekstra personbiltrafik på grund af overflytning fra andre transportmidler, mens der ikke genereres ekstra vare- og lastbiltrafik.
- Vare- og lastbiltrafikken stiger relativt set mest på Nordhavnsvej og Refshalevej. Det er væksten i arbejdspladser, som driver stigningen i vare- og lastbiltrafik, mens befolkningsudviklingen driver væksten i personbiltrafik. Der er både i Nordhavn og Østhavnen forudsat en god kollektiv trafikbetjening, som reducerer væksten i personbiltrafikken. Det skal dog bemærkes, at den absolutte vækst i persontrafikken på Nordhavnsvej er meget større end den absolutte vækst i vare- og lastbiltrafik.

Strækning	Absolut vækst 2022-35			Relativ vækst 2022-35		
	Personbil	Varebil	Lastbil	Personbil	Varebil	Lastbil
Knippelsbro	-64	754	479	0%	11%	49%
Langebro	2.434	1.848	361	5%	12%	20%
H.C Andersens Boulevard v. Rådhuset	2.873	637	261	8%	6%	17%
Nordhavnsvej	9.471	1.597	1.506	59%	71%	106%
Kalkbrænderihavnsgade	3.551	1.524	467	22%	49%	46%
Strandboulevarden	-792	595	63	-16%	47%	36%
Østerbrogade	-1.522	6	47	-10%	0%	10%
Fredensbro	2.223	326	267	7%	5%	26%
Dronning Louises Bro	-299	123	39	-11%	15%	44%
Gyldenløvesgade	1.923	217	147	5%	2%	12%
Gl. Kongevej	-69	272	91	-1%	21%	47%
Vesterbrogade	-253	566	217	-2%	13%	46%
Ingerslevsgade	1.300	615	172	18%	30%	53%
Kalvebod Brygge	2.273	2.408	691	7%	31%	71%
Refshalevej	249	953	171	6%	90%	93%
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	2.014	416	0	16%	21%	0%
Amagerbrogade	288	66	46	5%	4%	21%
Englandsvej	2.354	107	59	24%	4%	19%
Røde Mellevej	153	-277	19	1%	-11%	5%
Ørestads Boulevard	685	118	-47	5%	4%	-10%
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermv.)	56.022	3.876	1.810	76%	32%	33%
Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	44.517	3.290	1.873	102%	70%	42%
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	19.764	2.975	266	48%	32%	14%
Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	22.423	2.247	1.921	33%	22%	54%
Nordlige Motorring 3	54.688	947	2.026	54%	8%	24%

Tabel 10 Biltrafik opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2035 vist som absolut og relativ forskel i forhold til 2022.

Tabel 11 viser de absolutte og relative forskelle i trafikbelastninger opdelt på køretøjsart for et hverdagsdøgn i 2040 i forhold til 2022. Det ses bl.a., at:

- Der på Gyldenløvesgade er en lidt større vækst i personbiltrafikken og lidt mindre for vækst for lastbiltrafikken. Ellers er billedet det samme som for perioden 2022-35.
- Vækstraterne er generelt større for perioden 2022-40 end for perioden 2022-35 på grund af større vækst i befolkning, arbejdspladser, bilejerskab og portzonetrafik (til og fra Københavns Lufthavn og Sverige).
- Der er meget store stigninger på Nordhavnsvej og Refshalevej, som skyldes en fortsat byudvikling i Nordhavn og Østhavnen. Der beregnes de relativ største stigninger for vare- og lastbiltrafik, hvilket skal forklares på samme måde som for perioden 2022-35.

Strækning	Absolut vækst 2022-40			Relativ vækst 2022-40		
	Personbil	Varebil	Lastbil	Personbil	Varebil	Lastbil
Knippelsbro	563	824	448	3%	13%	45%
Langebro	3.668	2.289	428	8%	15%	24%
H.C Andersens Boulevard v. Rådhuset	4.301	983	277	11%	9%	18%
Nordhavnsvej	12.551	2.001	1.705	78%	89%	120%
Kalkbrænderihavnsvej	4.694	1.670	535	29%	53%	52%
Strandboulevarden	-684	701	81	-14%	56%	46%
Østerbrogade	-865	98	52	-6%	3%	11%
Fredensbro	2.693	457	282	8%	6%	28%
Dronning Louises Bro	-280	74	25	-10%	9%	28%
Gyldenløvesgade	2.941	177	100	8%	2%	8%
Gl. Kongevej	125	285	106	2%	22%	54%
Vesterbrogade	-238	672	255	-2%	16%	54%
Ingerslevsgade	1.676	696	221	23%	34%	68%
Kalvebod Brygge	3.001	2.583	746	10%	33%	76%
Refshalevej	3.997	2.023	541	89%	191%	294%
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	2.379	531	-11	19%	26%	-1%
Amagerbrogade	211	73	58	3%	5%	26%
Englandsvej	2.779	158	60	28%	6%	19%
Røde Mellevej	542	-228	34	5%	-9%	9%
Ørestads Boulevard	1.096	193	-60	9%	7%	-13%
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermv.)	66.964	4.338	2.152	91%	36%	40%
Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	52.990	3.760	2.200	121%	79%	50%
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	22.343	3.407	290	54%	37%	15%
Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	28.347	2.767	2.138	42%	27%	60%
Nordlige Motorring 3	68.219	1.367	1.717	67%	11%	21%

Tabel 11 Biltrafik opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2040 vist som absolut og relativ forskel i forhold til 2022.

Tabel 12 viser de absolutte og relative forskelle i trafikbelastninger opdelt på køretøjsart for et hverdagsdøgn i 2050 i forhold til 2022. Det ses bl.a., at:

- Der er samme mønster i væksten mellem person-, vare- og lastbiler som for perioden 2022-40.
- Væksten er generelt større for perioden 2022-50 end for perioden 2022-40 på grund af større vækst i befolkning, arbejdspladser, bilejerskab og portzonetrafik.
- Den meget store stigning i trafikken på Refshalevej skyldes byudviklingen i Østhavnen, herunder Lynetteholm. Der er også en stor stigning i trafikken på Nordhavnsvej, som skyldes byudvikling i Nordhavn. Den absolutte vækst er størst for personbiltrafikken, mens den er relativt set størst for lastbiltrafikken.
- Der er relativt store stigninger i lastbiltrafikken på Knippelsbro og Langebro. Det skyldes primært den forudsatte byudvikling på Lynetteholm.

Strækning	Absolut vækst 2022-50			Relativ vækst 2022-50		
	Personbil	Varebil	Lastbil	Personbil	Varebil	Lastbil
Knippelsbro	1.410	1.305	472	7%	20%	48%
Langebro	6.092	2.996	517	13%	20%	29%
H.C Andersens Boulevard v. Rådhuset	5.908	1.400	327	16%	12%	22%
Nordhavnsvej	18.224	2.627	1.922	113%	116%	135%
Kalkbrænderihavnsvej	6.519	2.081	531	40%	66%	52%
Strandboulevarden	-375	855	113	-7%	68%	65%
Østerbrogade	-38	242	71	0%	7%	15%
Fredensbro	3.921	729	230	12%	10%	23%
Dronning Louises Bro	10	72	37	0%	9%	42%
Gyldenløvesgade	4.807	304	104	14%	3%	9%
Gl. Kongevej	765	433	160	12%	33%	82%
Vesterbrogade	262	687	291	2%	16%	62%
Ingerslevsgade	2.496	932	227	34%	46%	70%
Kalvebod Brygge	4.426	2.649	743	14%	34%	76%
Refshalevej	9.237	4.034	1.100	206%	382%	597%
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	3.574	678	31	28%	34%	3%
Amagerbrogade	162	101	79	3%	7%	35%
Englandsvej	3.332	249	83	34%	10%	26%
Røde Mellevej	786	-184	35	7%	-7%	9%
Ørestads Boulevard	1.764	288	-58	14%	11%	-12%
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermv.)	78.833	5.060	2.227	107%	42%	41%
Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	61.666	4.228	2.468	141%	89%	56%
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	26.594	3.848	269	65%	42%	14%
Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	38.034	3.659	2.267	56%	35%	63%
Nordlige Motorring 3	82.446	1.828	1.623	81%	15%	20%

Tabel 12 Biltrafik opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2050 vist som absolut og relativ forskel i forhold til 2022.

Tabel 13 viser de absolutte og relative forskelle i trafikbelastninger opdelt på køretøjsart for et hverdagsdøgn i 2070 i forhold til 2022. Det ses bl.a., at:

- Der på nær Englandsvej og Ørestads Boulevard er samme mønster for væksten i person-, vare- og lastbiltrafik som for perioden 2022-50. Der er på Englandsvej en større stigning i lastbiltrafikken sammenlignet med perioden 2022-50, mens varebiltrafikken stiger mest på Ørestads Boulevard.
- Der er en meget stor stigning i trafikken på Refshalevej, som skyldes en fuld byudvikling på Lynetteholm. Byudviklingen på Lynetteholm forklarer også den relative store vækst i vare- og lastbiltrafik på Knippelsbro.
- Der er generelt større stigninger i biltrafikken i forhold til perioden 2022-50 på grund af byudviklingen i København, herunder Lynetteholm. Væksten er dog dæmpet, idet der ikke forudsættes andre forskelle mellem 2050 og 2070 end byudvikling i København.

Strækning	Absolut vækst 2022-70			Relativ vækst 2022-70		
	Personbil	Varebil	Lastbil	Personbil	Varebil	Lastbil
Knippelsbro	1.375	2.924	694	6%	45%	70%
Langebros	6.289	5.366	718	14%	36%	41%
H.C Andersens Boulevard v. Rådhuset	6.146	2.892	514	16%	26%	34%
Nordhavnsvej	20.631	3.553	2.296	128%	157%	161%
Kalkbrænderihavnsvej	6.566	2.888	623	41%	92%	61%
Strandboulevarden	-448	916	111	-9%	73%	63%
Østerbrogade	147	411	123	1%	12%	26%
Fredensbro	3.447	1.155	260	10%	16%	26%
Dronning Louises Bro	46	90	47	2%	11%	53%
Gyldenløvesgade	5.098	839	164	15%	9%	14%
Gl. Kongevej	821	482	178	13%	37%	91%
Vesterbrogade	569	1.038	361	4%	24%	77%
Ingerslevsgade	2.878	1.224	256	39%	60%	79%
Kalvebod Brygge	4.356	3.912	932	14%	50%	95%
Refshalevej	13.550	10.387	2.301	303%	983%	1250%
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	3.798	1.161	56	30%	58%	6%
Amagerbrogade	177	156	114	3%	10%	51%
Englandsvej	3.361	477	144	34%	19%	45%
Røde Mellemsvej	836	33	114	8%	1%	29%
Ørestads Boulevard	1.817	510	-37	14%	19%	-8%
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermv.)	79.756	5.019	2.411	108%	41%	44%
Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	62.484	4.237	2.597	143%	90%	59%
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	27.643	4.344	487	67%	47%	25%
Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	39.380	4.944	2.703	58%	48%	76%
Nordlige Motorring 3	82.180	2.024	1.692	81%	16%	20%

Tabel 13 Biltrafik opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2070 vist som absolut og relativ forskel i forhold til 2022.

### 4.3 Trafikkort

Figur 6 viser den modelberegneede hverdagsdøgntrafik for 2022. Tallene viser antallet af køretøjer (person-, vare og lastbiler) på strækninger med mere end 5.000 køretøjer. For strækninger, som i OTM-modellen er dobbelt-digitaliseret<sup>2</sup>, vises alene trafiktallet for den ene retning. Det omfatter eksempelvis motorveje, hvor hverdagsdøgntrafikken vises i hver retning. For alle andre veje, herunder byveje, er trafiktallene på kortet hverdagsdøgntrafik over begge retninger.

Figur 7 viser hverdagsdøgntrafikken i 2035, mens figur 8 viser den beregnede vækst i hverdagsdøgntrafikken fra 2022 til 2035. Røde strækninger marker mere trafik i 2035, mens grønne strækninger viser mindre trafik i 2035 i forhold til 2022. Det er ikke umiddelbart muligt at sammenholde trafikbelastningerne på motorvejsnettet mellem 2035 og 2022, fordi strækningsopdelingerne i vejnet er ændret fra 2022 til 2035. Der er derfor i figuren foretaget et zoom for at kunne vise en retvisende ændring af biltrafikken mellem 2022 og 2035.

Det ses bl.a., at:

- Der beregnes de største stigninger i trafikken på veje i Nordhavn og Østhavnen, som skyldes byudvikling. Byudviklingen er formodentlig også en væsentlig forklaring på den stigende trafik på de store indfaldsveje til København.
- Der beregnes stigende trafik på Kalkbrænderihavnsvej og Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej på bekostning af bl.a. Ryvangs Alle og Østerbrogade. Det er som tidligere nævnt en effekt af Nordhavnstunnelen og den forudsatte hastighedsplan for Københavns Kommune.
- Der beregnes på næsten alle veje på Amager stigende trafik forårsaget af byudviklingen i Østhavnen og stigende trafik til og fra Københavns Lufthavn og Sverige.
- Der beregnes i Indre By, Østerbro og Vesterbro ændringer i rutevalg, som formodentlig skal forklares ved konsekvenser af Københavns Kommunes hastighedsplan.

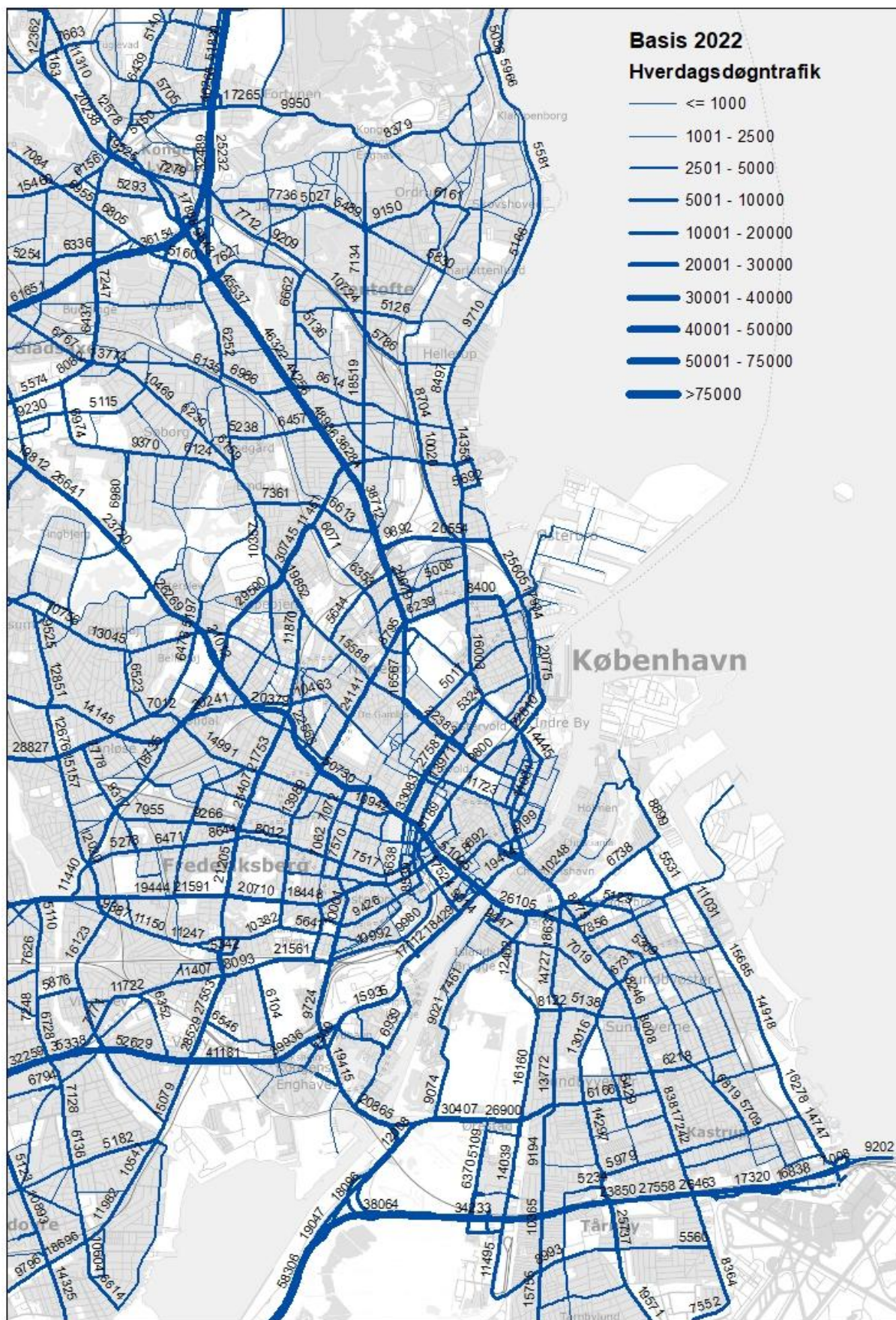
Figur 9 viser hverdagsdøgntrafikken i 2040, mens figur 11 viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken for 2040 i forhold til 2035. Der ses trafikvækst på stort set alle veje. Den største absolutte vækst forekommer på motorvejene, Nordhavnsvej, Refshalevej og Forlandet.

Figur 11 viser hverdagsdøgntrafikken i 2050, mens figur 12 viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken for 2050 i forhold til 2040. Der ses trafikvækst på stort set alle veje. Den største absolutte vækst forekommer på motorvejene samt veje i tilknytning til Nordhavnsområdet og Østhavnen.

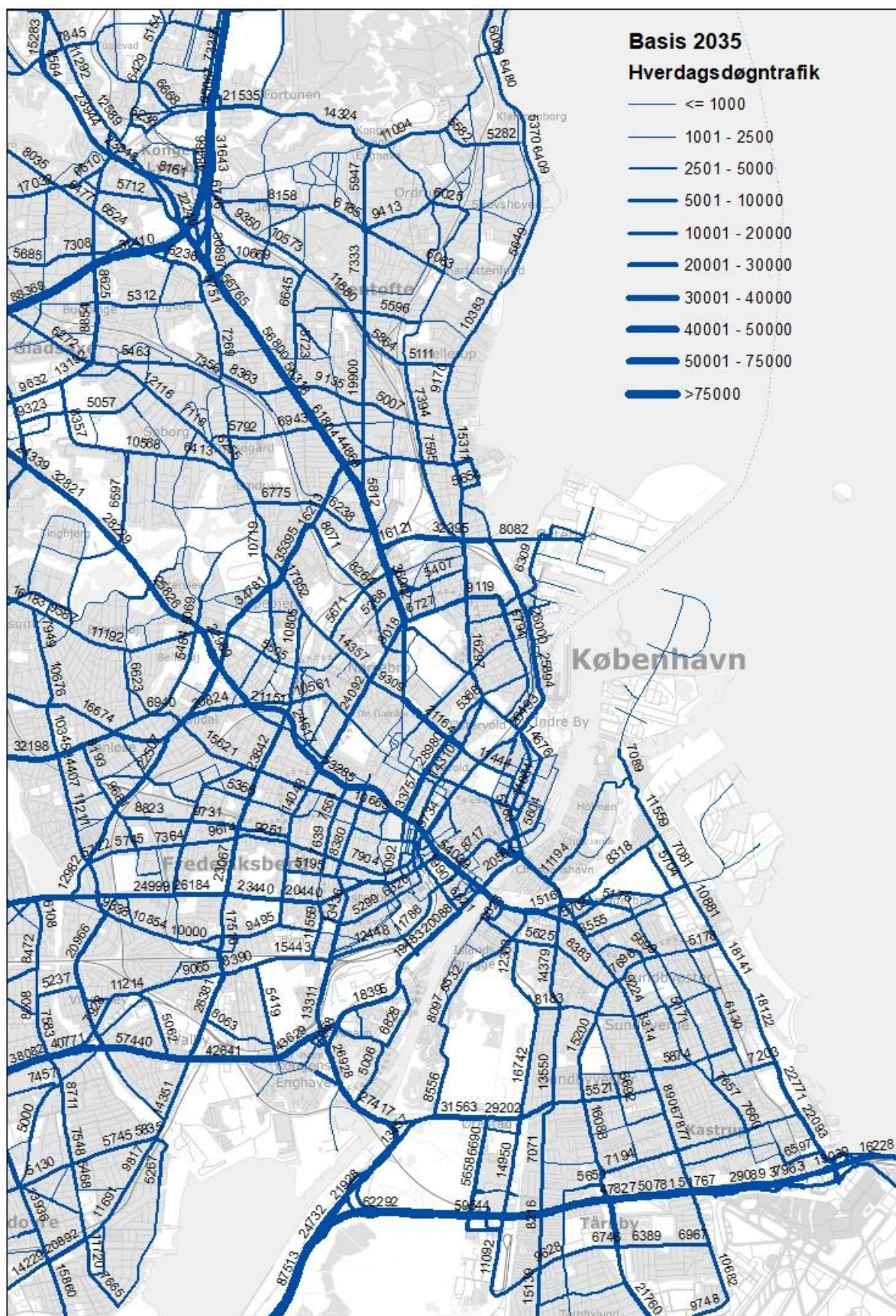
Figur 13 viser hverdagsdøgntrafikken i 2070, mens figur 14 viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken for 2070 i forhold til 2050. Trafikvæksten er knyttet til Nordhavn og Østhavnen. Det skyldes, at beregningsforudsætningerne er ens mellem 2050 og 2070 på nær vækst i byudviklingsområderne i København.

---

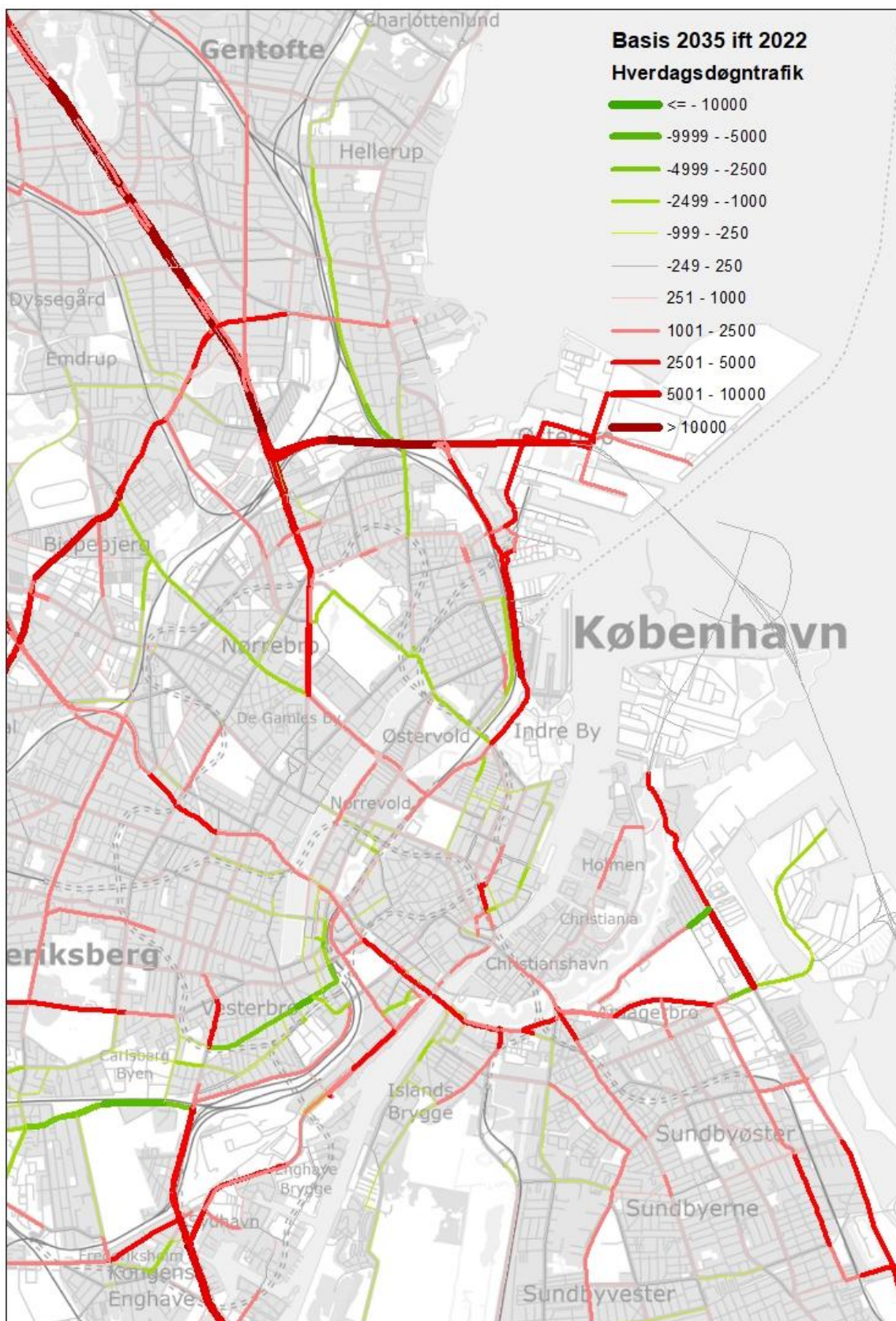
<sup>2</sup> En vejstrækning f.eks. en motorvejsstrækning, som i modelvejnettet er kodet (digitaliseret) retningsopdelt. Det vil sige en ensrettet strækning i den ene retning og en ensrettet strækning i den anden retning



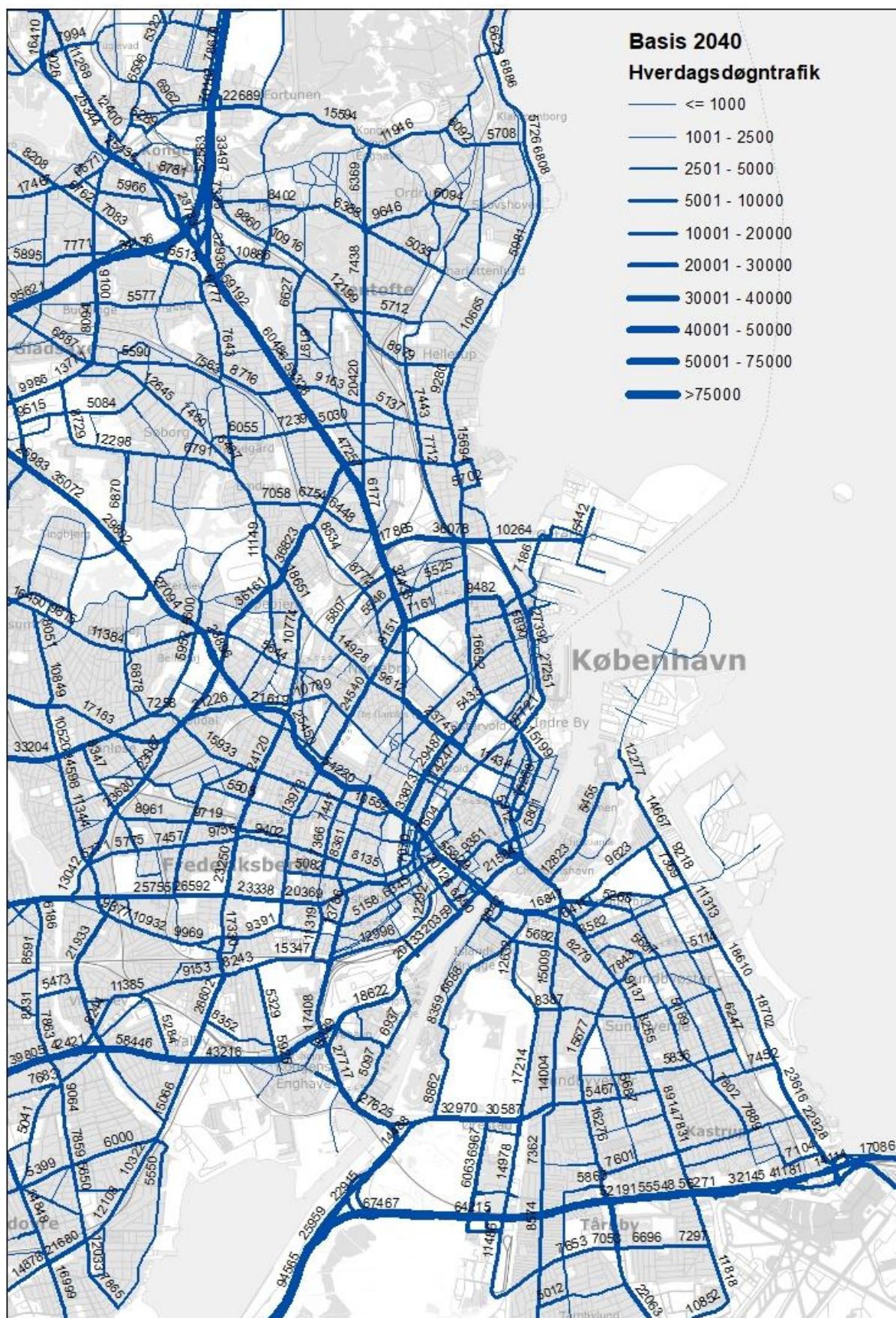
Figur 6 Beregnet hverdagsdøgntrafik for 2022. For strækninger, som i OTM er dobbelt-digitaliseret (f.eks. motorveje), vises alene trafikallet for den ene retning. For alle andre veje, herunder byveje, er trafikallene på kortet hverdagsdøgntrafik over begge retninger.



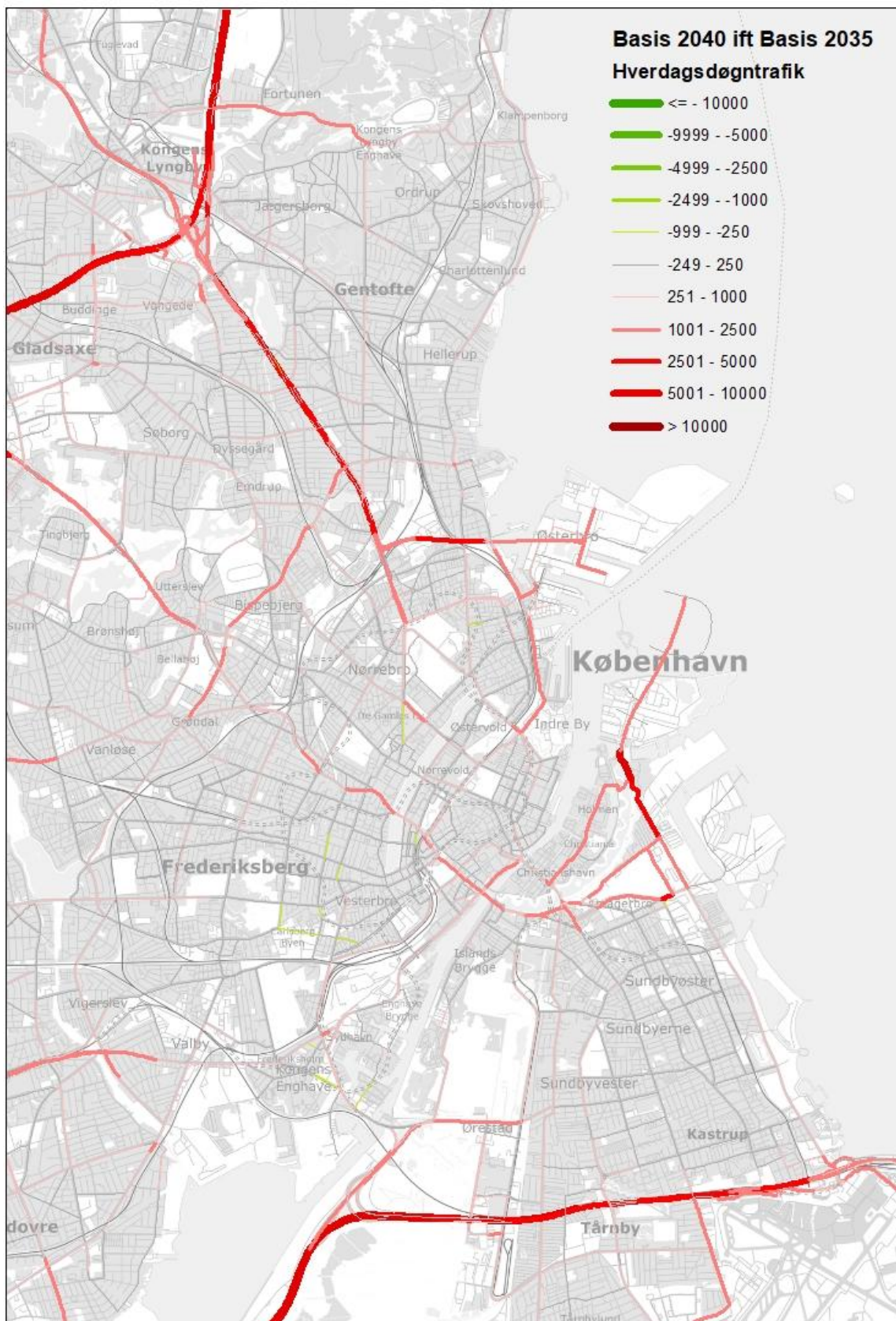
Figur 7 Hverdagsdøgntrafik i 2035. For strækninger, som i OTM er dobbelt-digitaliseret (f.eks. motorveje), vises alene trafikallet for den ene retning. For alle andre veje, herunder byveje, er trafikallene på kortet hverdagsdøgntrafik over begge retninger.



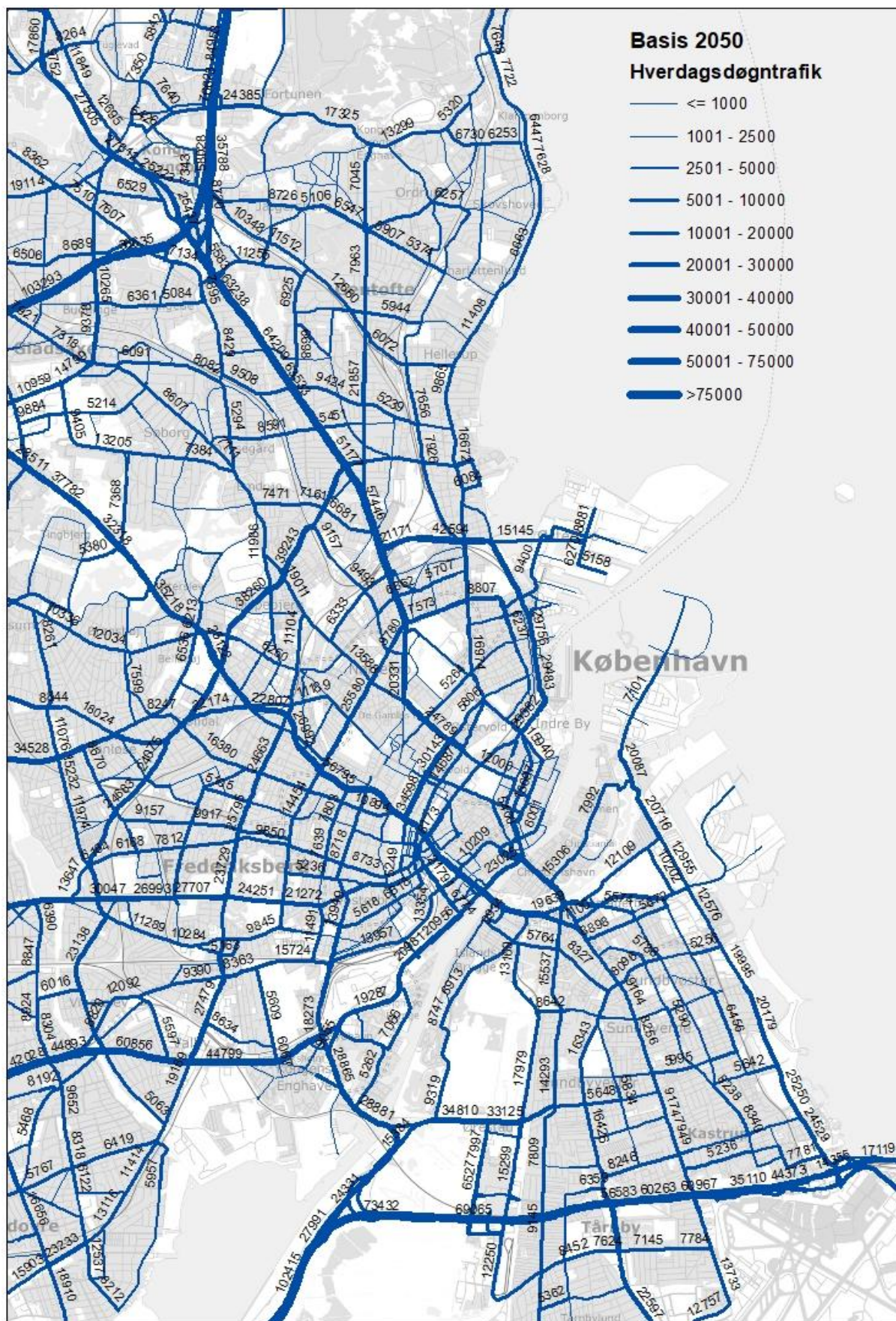
Figur 8 Forskel i hverdagsdøgntrafik for 2035 i forhold til beregning af 2022. Figur 8 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2022 til 2035. Der er især stor stigning i trafikken på Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej på grund af byudviklingen i Nordhavn.



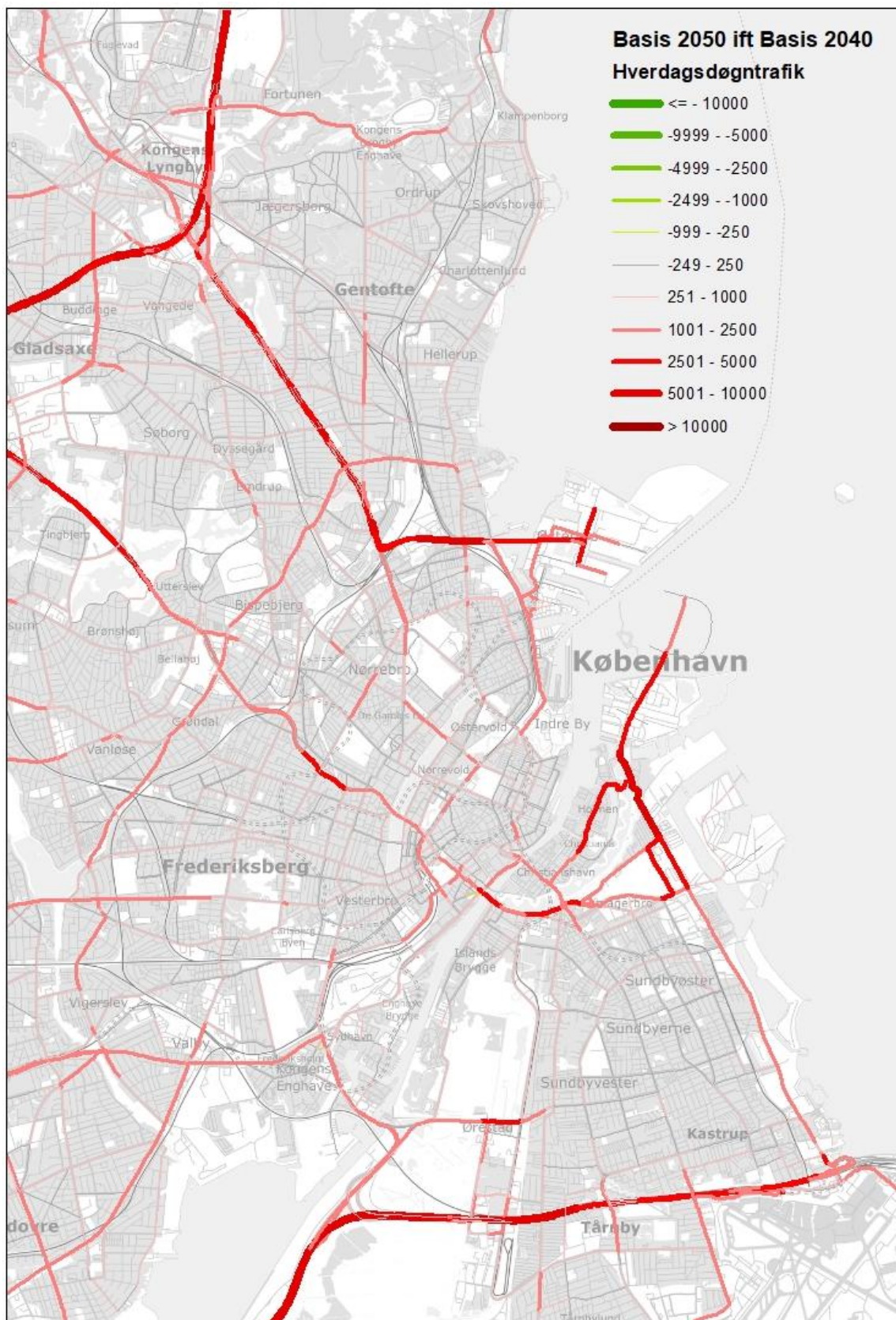
Figur 9 Hverdagsdøgnetrafik i 2040. For strækninger, som i OTM er dobbelt-digitaliseret (f.eks. motorveje), vises alene trafikallet for den ene retning. For alle andre veje, herunder byveje, er trafikallene på kortet hverdagsdøgnetrafik over begge retninger.



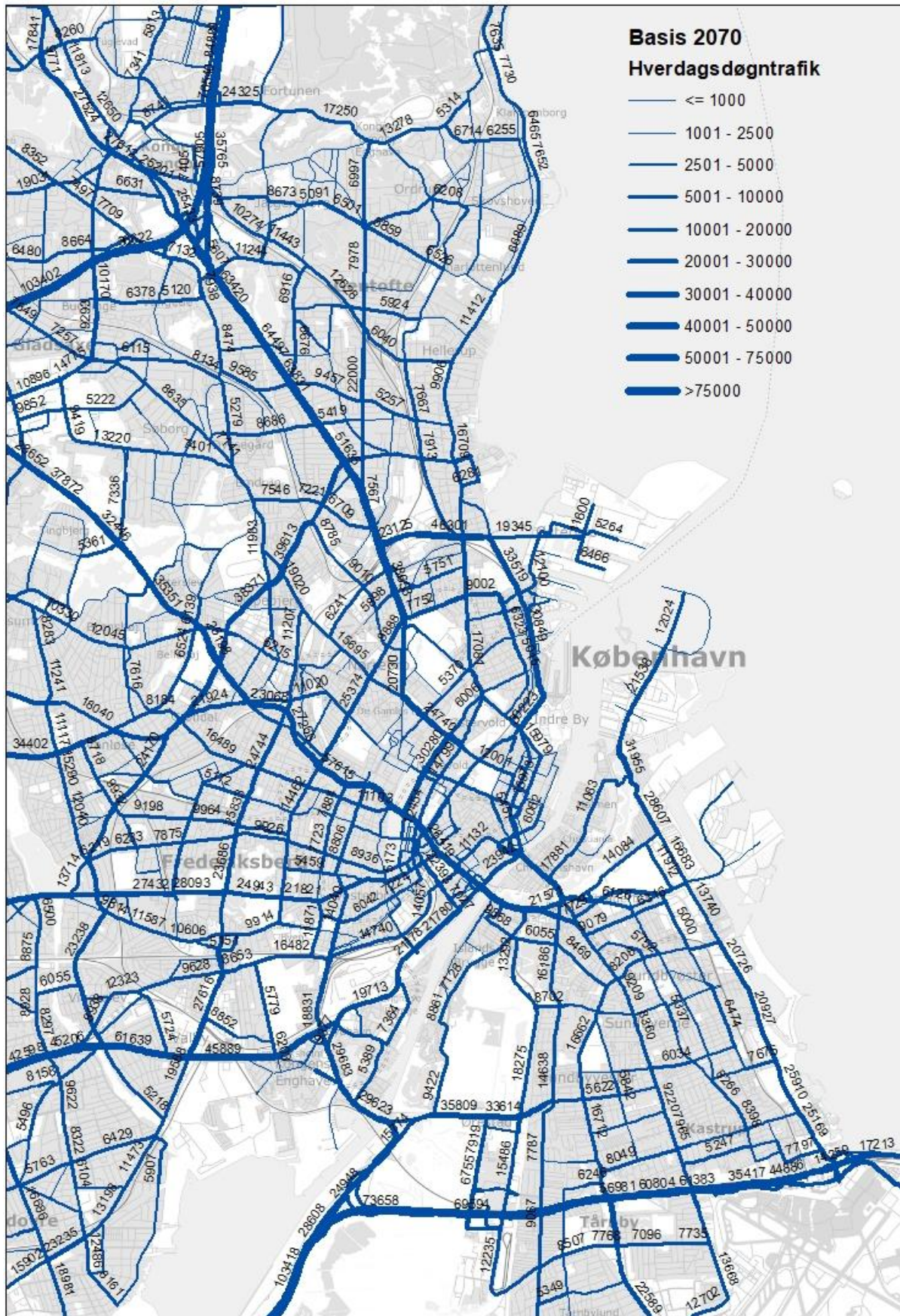
Figur 10 Forskel i hverdagsdøgtrafik for 2040 i forhold til 2035. Figur 10 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2035 til 2040. Det er primært trafikken på motorvejsnettet (Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Helsingørmotorvejen og Motorring 3), som stiger fra 2035 til 2040.



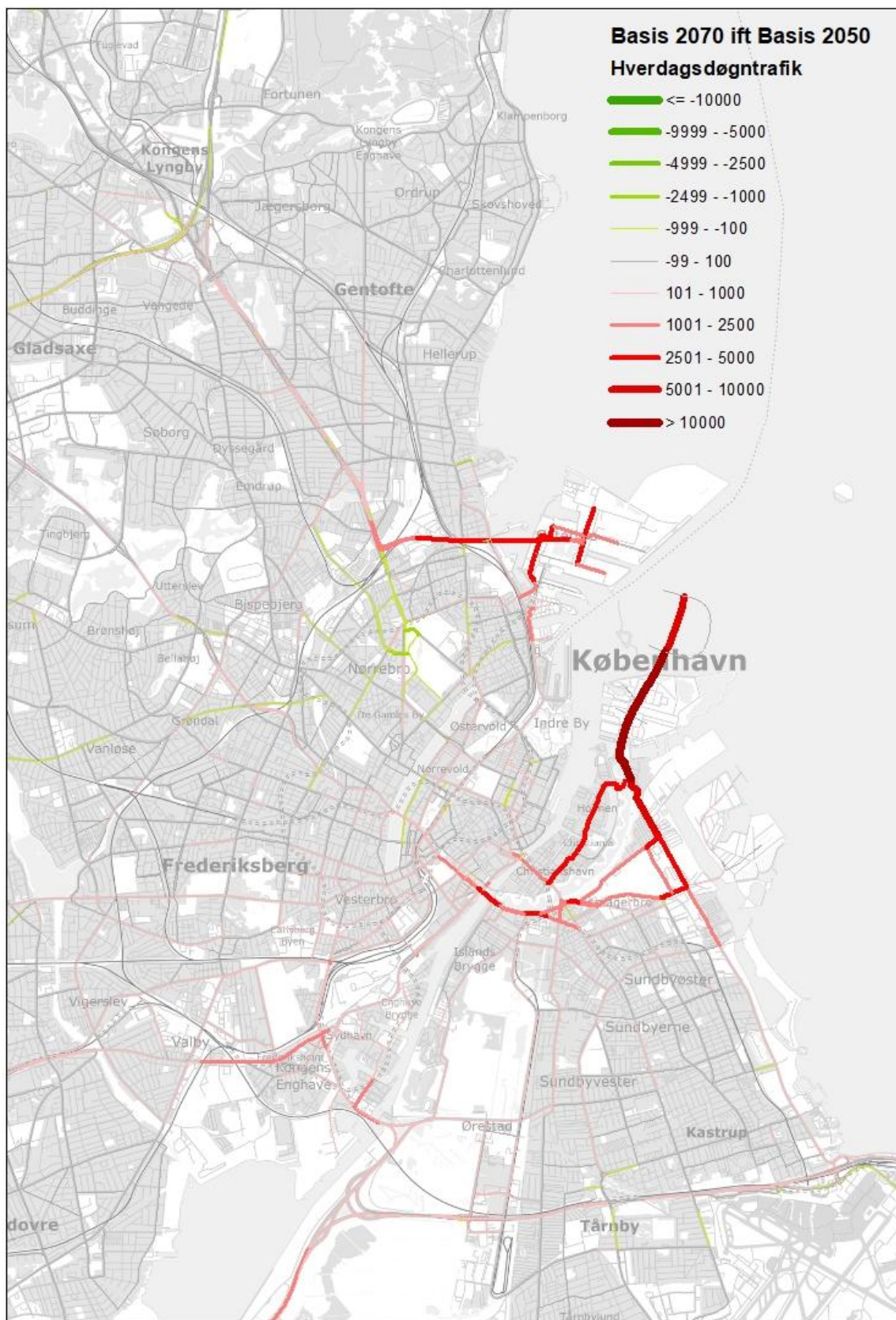
Figur 11 Hverdagsdøgntrafik i 2050. For strækninger, som i OTM er dobbelt-digitaliseret (f.eks. motorveje), vises alene trafikallet for den ene retning. For alle andre veje, herunder byveje, er trafikallene på kortet hverdagsdøgntrafik over begge retninger.



Figur 12 Forskel i hverdagsdøgntrafik for 2050 i forhold til 2040. Figur 12 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2040 til 2050. Det ses, at trafikken især stiger på veje i og omkring Østhavnen og Nordhavn på grund af byudvikling. Der er også en stor stigning på motorvejene omkring København, som primært skyldes en vækst i befolkning og bilejerskab.



Figur 13 Hverdagsdøgnetrafik i 2070. For strækninger, som i OTM er dobbelt-digitaliseret (f.eks. motorveje), vises alene trafikallet for den ene retning. For alle andre veje, herunder byveje, er trafikallene på kortet hverdagsdøgnetrafik over begge retninger.



Figur 14 Forskel i hverdagsdøgntrafik for 2070 i forhold til 2050. Figur 14 viser, hvordan trafikken vil ændre sig fra 2050 til 2070. Trafikken stiger primært på veje i og omkring Østhavnen og Nordhavn på grund af byudvikling.

#### 4.4 Kapacitetsudnyttelse

Figur 15 viser for modelberegning af 2022 den maksimale timebelastning på en normal hverdag i 2022 i forhold til vejens kapacitet. Kapacitet og timebelastning er beregnet som personbilenheder, idet lastbiler er omregnet svarende til 2,5 personbiler og varebiler svarende til 1 personbil. Den maksimale timebelastning er bestemt pr. retning i den pågældende myldertime, hvorefter den største værdi er anvendt. De gule strækninger i figuren angiver en kapacitetsudnyttelse på mellem 90% og 100%. Det er på disse strækninger sandsynligt, at der i et mindre tidsrum vil opstå trængsel, da trafikken ikke vil ankomme jævnt indenfor timen. De røde strækninger angiver kapacitetsudnyttelse over 100%, hvilket teoretisk set vil medføre kø.

I praksis vil køerne opstå de steder, hvor kapaciteten først overskrides og derefter danne kø bagud. Det betyder, at kapacitetsudnyttelsen på en given strækning ikke nødvendigvis angiver flaskehalsen i nettet. I byområder vil flaskehalsen i vejnettet typisk være lyskryds, som skaber kø på de bagud liggende strækninger. Kapacitetskortene, som alene viser udnyttelse af vejstrækningens kapacitet, tager ikke hensyn til eventuelle køopstuvninger fra kryds og vil derfor i den situation undervurdere de faktiske trængselsproblemer.

Det skal bemærkes, at der i modellen kan forekomme fiktive kapacitetsoverskridelse på mindre veje på grund af zoneophæng, hvor der lukkes meget trafik ud i et punkt på vejnet. Man bør derfor ikke overfortolke eventuelle kapacitetsoverskridelse på de mindre veje.

Figuren viser bl.a., at:

- Kapaciteten på Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Hillerødmotorvejen overskrides flere steder i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapaciteten på Knippelsbro overskrides i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapaciteten overskrides på enkelte veje i Indre By i myldretiden på en normal hverdag.

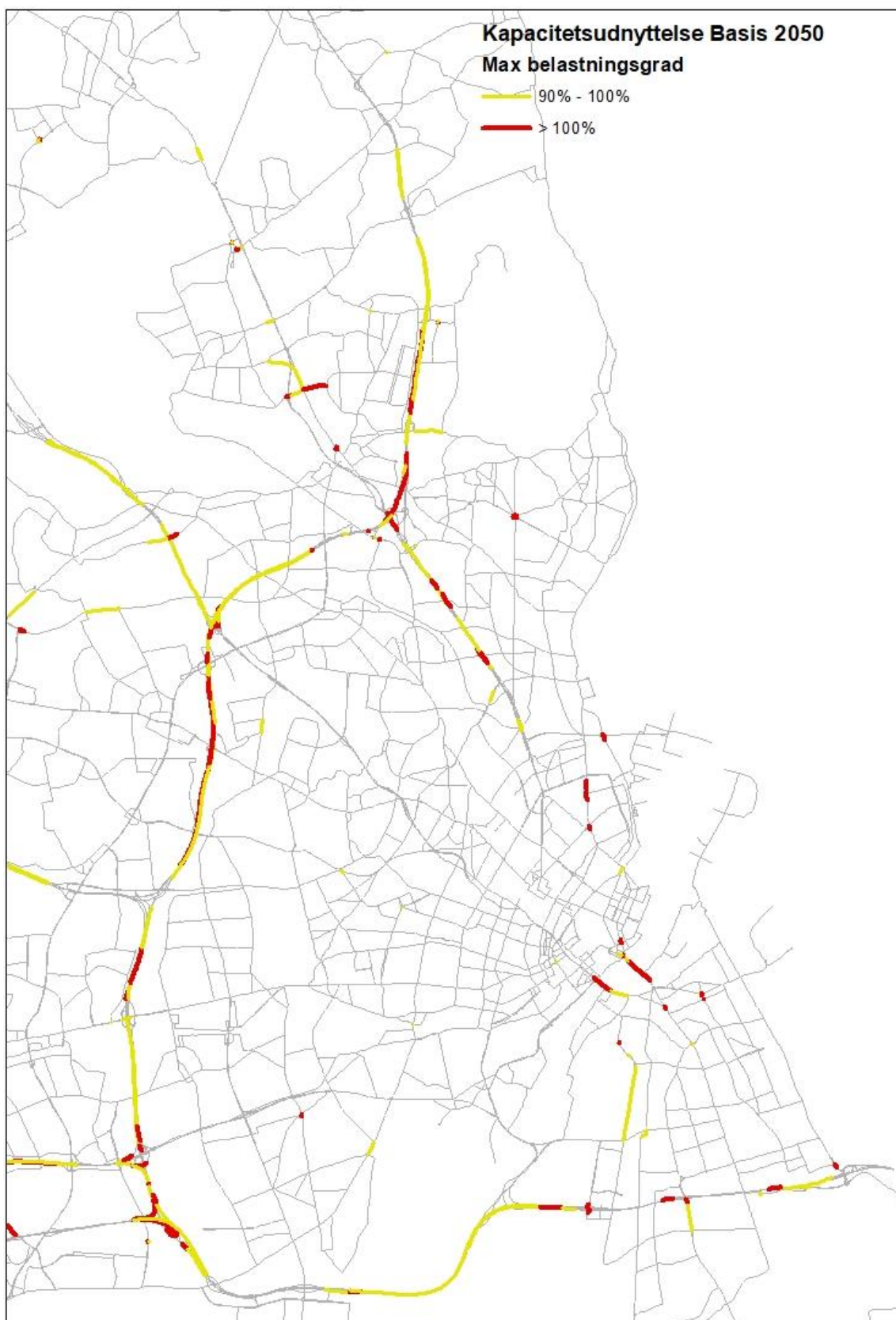
Figur 16 viser kapacitetsudnyttelsen i den maksimal belastede time på en normal hverdag i 2050. Det ses ved sammenligning med figur 15, at:

- Kapaciteten overskrides mange flere steder på motorvejsnettet omkring København på en normal hverdag i 2050 i forhold til 2022. Det omfatter Motorring 3, Helsingørmotorvejen, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen. Det vil sige, at den forudsatte udbygning af motorvejsnettet omkring København (Hansen 2025A) ikke kompenserer for hele væksten i biltrafikken.
- Kapaciteten på både Knippelsbro og Langebro overskrides i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapaciteten på Englandsvej syd for Øresundsmotorvejen overskrides i myldretiden på en normal hverdag. Der synes også at være en kapacitetsudfordring på Center Boulevard ved tilslutning til Amagermotorvejen.

Bilag 1 viser kapacitetsudnyttelser for 2035, 2040 og 2070.



Figur 15 Kapacitetsudnyttelse i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2022. Figur 15 viser en modelberegning af trafikbelastningen i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2022 i forhold til strækningens kapacitet. Der er kapacitetsudfordringer på bl.a. Motorring 3, Helsingørsmotorvejen, Hillerødmotorvejen og Knippelsbro.



Figur 16 Kapacitetsudnyttelse i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2050. Figur 16 viser en modelberegning af trafikbelastningen i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2050 i forhold til strækningens kapacitet. Det ses bl.a., at kapaciteten på Langebro og Knippelsbro samt strækninger på Motorring 3, Helsingørmotorvejen, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen overskrides.

## 5 Kollektiv trafik og cykeltrafik

Tabel 14 viser beregning af antal påstigere med kollektiv trafik for et hverdagsdøgn i hovedstadsområdet. Antallet af påstigere er opdelt på de forskellige kollektive transportmidler i hovedstadsområdet. Antallet af påstigere for 2022 er modelberegnet. I tabel 15 er antallet af påstigere i prognoseårene vist som absolut og relativ forskel i forhold til antallet af påstigere i 2022.

Det ses ved sammenligning med tabel 3, at antallet af påstigere stiger mere end antallet af kollektive trafikure. Da ture i den kollektive trafik kan involvere skift mellem de forskellige kollektive transportmidler, så vil en ny kollektiv trafikur ofte medføre flere påstigninger.

Der beregnes en stor vækst i antallet af metro-påstigere i perioden 2022-35, som især skyldes forudsætningen om anlæg af Sydhavnsmetro og M5 samt en vækst i flytrafikken, som giver flere kollektive ture til og fra lufthavnen. Væksten i påstigere med S-tog fra 2022 til 2035 skyldes forudsætningen om etablering af automatisk drift på S-banen og S-tog til Roskilde. Væksten for regional- og fjerntog skyldes primært vækst i portzonetrafikken til og fra hovedstadsområdet. Faldet i buspåstigere skyldes primært udbygning af Metro, anlæg af letbanen i Ring 3 og nedlæggelse af buslinjer.

Der er en vækst i antallet af metro-påstigere fra 2035 til 2050, hvilket primært skyldes vækst i antallet af flyrejser og en større befolkning i København, herunder byudviklingen i Nordhavn og Østhavnen. Antallet af påstigere med regional- og fjerntog skyldes i høj grad, at rejsende til og fra hovedstadsområdet bestemmes i portzonetrafikken (Hansen, 2025A), hvilket indebærer en vækst fra 2035 til 2050. Derimod er der tilbagegang for de øvrige kollektive transportmidler fra 2035 til 2050, hvilket forklares ved højere kollektive trafiktakster, større bilejerskab og lavere kørselsomkostninger for bil.

Der beregnes for 2070 en stor stigning i antallet af metro-påstigere, hvilket skyldes byudviklingen på Lynetteholm. Det får en positiv afsmittende effekt på især bus og S-tog på grund af omstigninger til og fra Metro.

Transportsystem	2022	2035	2040	2050	2070
Bus	585.700	457.100	456.900	446.900	462.600
Metro	391.500	562.900	578.000	631.000	716.400
Letbane	0	36.200	35.400	34.600	34.700
S-tog	396.200	429.400	425.000	419.600	433.700
Re- og fjerntog	220.300	235.300	238.100	236.800	240.600
Lokalbaner	25.000	23.700	23.100	22.200	22.400
I alt	1.618.700	1.744.600	1.756.500	1.791.100	1.910.400

Tabel 14 Antal påstigere pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet

Transportmiddel	2022-35	2022-40	2022-50	2022-70
Bus	-128.600 (-22,0%)	-128.800 (-22,0%)	-138.800 (-23,7%)	-123.100 (-21,0%)
Metro	171.400 (43,8%)	186.500 (47,6%)	239.500 (61,2%)	324.900 (83,0%)
Letbane	-	-	-	-
S-tog	33.200 (8,4%)	28.800 (7,3%)	23.400 (5,9%)	37.500 (9,5%)
Re- og fjerntog	15.000 (6,8%)	17.800 (8,1%)	16.500 (7,5%)	20.300 (9,2%)
Lokalbaner	-1.300 (-5,2%)	-1.900 (-7,6%)	-2.800 (-11,2%)	-2.600 (-10,4%)
I alt	125.900 (7,8%)	137.800 (8,5%)	172.400 (10,7%)	291.700 (18,0%)

Tabel 15 Absolut og relativ vækst i antal påstigere pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet

Tabel 16 viser beregning af cykeltrafkarbejdet pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet opdelt på områder for 2022 og prognoseår. Tabellen viser også den relative vækst i forhold til 2022, som er modelberegnet.

Tabellen viser, at væksten i cykeltrafikken drives af vækst i København og Frederiksberg kommuner. Der beregnes udenfor de to kommuner et lille fald i cykeltrafkarbejdet frem mod 2070. Det er især stigende bilejerskab og faldende kørselsomkostninger, som reducerer væksten i cykeltrafikken udenfor de to kommuner.

Køretøjsart	Mio. cykelkm					Relativ vækst ift. 2022			
	2022	2035	2040	2050	2070	2035	2040	2050	2070
Kbh. Kommune	2,268	2,496	2,516	2,605	2,662	10,1%	10,9%	14,8%	17,4%
Frb. Kommune	0,251	0,262	0,261	0,265	0,264	4,6%	4,0%	5,8%	5,3%
Øvrige kommuner	1,370	1,301	1,283	1,289	1,287	-5,0%	-6,3%	-5,9%	-6,0%
I alt	3,888	4,060	4,060	4,159	4,212	4,4%	4,4%	7,0%	8,3%

Tabel 16 Cykeltrafkarbejde (mio. km) pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet

Tabel 17 viser cykeltrafkarbejdet for et hverdagsdøgn opdelt på bydele i Københavns Kommune og udvalgte kommuner. Tabellen viser samtidigt den relative vækst i forhold til modelberegningen for 2022. Der beregnes meget store vækstrater i byudviklingsområderne Østhavnen og Nordhavn. Byudviklingen i Østhavnen bidrager også til væksten i cykeltrafkarbejdet på Østamager.

Der beregnes også en stor vækst i cykeltrafikken på Vestamager, som formodentlig skal forklares ved en forudsat udbygning af cykelinfrastrukturen (Hansen, 2025A). Den store relative vækst på Vesterbro kan bl.a. henføres til byudvikling af Jernbanebyen.

Bydel	Mio. vognkm					Relativ vækst ift. 2022			
	2022	2035	2040	2050	2070	2035	2040	2050	2070
Indre By	0,5530	0,5667	0,5710	0,6052	0,6210	2,5%	3,2%	9,4%	12,3%
Østerbro	0,2595	0,2729	0,2732	0,2814	0,2896	5,2%	5,3%	8,4%	11,6%
Nørrebro	0,3028	0,3009	0,2979	0,2992	0,2989	-0,6%	-1,6%	-1,2%	-1,3%
Vesterbro	0,2471	0,3050	0,3153	0,3183	0,3129	23,4%	27,6%	28,8%	26,6%
Valby	0,1225	0,1390	0,1399	0,1406	0,1411	13,5%	14,2%	14,8%	15,1%
Vanløse	0,1105	0,1131	0,1119	0,1131	0,1139	2,3%	1,3%	2,3%	3,1%
Brønshøj-Husum	0,0962	0,1035	0,1022	0,1031	0,1047	7,5%	6,2%	7,1%	8,8%
Bispebjerg	0,1386	0,1474	0,1448	0,1455	0,1457	6,3%	4,5%	4,9%	5,1%
Østamager	0,1408	0,1669	0,1713	0,1898	0,1968	18,5%	21,6%	34,8%	39,7%
Vestamager	0,2893	0,3579	0,3591	0,3632	0,3620	23,7%	24,1%	25,5%	25,1%
Østhavnen	0,0027	0,0077	0,0109	0,0186	0,0378	179,8%	298,7%	577,6%	1279%
Nordhavn	0,0048	0,0155	0,0185	0,0269	0,0373	223,8%	287,7%	462,3%	679,6%
Frederiksberg	0,2506	0,2621	0,2607	0,2652	0,2638	4,6%	4,0%	5,8%	5,3%
Tårnby	0,0904	0,0990	0,0980	0,0990	0,0983	9,5%	8,4%	9,5%	8,7%
Dragør	0,0269	0,0260	0,0256	0,0256	0,0257	-3,2%	-5,1%	-4,7%	-4,6%
Gentofte	0,1407	0,1317	0,1294	0,1304	0,1312	-6,4%	-8,0%	-7,3%	-6,8%
Gladsaxe	0,1136	0,1084	0,1066	0,1071	0,1072	-4,6%	-6,2%	-5,7%	-5,7%
Herlev	0,0346	0,0334	0,0329	0,0332	0,0332	-3,5%	-4,8%	-3,9%	-4,0%
Rødovre	0,0532	0,0536	0,0535	0,0545	0,0543	0,8%	0,7%	2,6%	2,1%
Hvidovre	0,0833	0,0854	0,0850	0,0858	0,0847	2,6%	2,1%	3,0%	1,8%

Tabel 17 Cykeltrafkarbejde (mio. km) pr. hverdagsdøgn opdelt på bydele og kommuner.

## 6 Trafikale effekter uden byudvikling på Lynetteholm

I scenariet uden byudvikling på Lynetteholm forudsættes befolkning og arbejdspladser på Lynetteholm fordelt over hovedstadsområdet med den ene halvdel i Københavns Kommune og den anden halvdel i de øvrige kommuner, så den samlede befolkning og antal arbejdspladser i hovedstadsområdet er ens i de to scenarier. Der er i 2035 ikke forudsat nogen byudvikling på Lynetteholm, hvorfor de to scenarier er ens.

Tabel 18 viser antallet af personture pr. hverdagsdøgn opdelt på hovedtransportmiddel samt vare- og lastbilture for alle prognoseår. Antallet af ture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som absolut og relativ forskel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Tabellen viser, at en udflytning af befolkning og arbejdspladser fra Lynetteholm til andre områder i hovedstadsområdet vil medføre en overflytning til bil og cykel, mens der vil være et fald i brugen af kollektiv trafik. Uden byudvikling på Lynetteholm forudsættes højere bilejerskab<sup>3</sup>, ligesom flere vil have dårligere kollektiv trafikbetjening i forhold til, hvis de var bosat eller arbejdede på Lynetteholm. Det er den primære forklaring på det større antal bilture og det mindre antal kollektive trafikture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm. Det større antal cykelture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm skyldes en dårligere kollektiv trafik udenfor København og Frederiksberg kommuner kombineret med en forudsat begrænset cykelinfrastruktur på Lynetteholm. Hvis der havde været forudsat en opgraderet cykelinfrastruktur i Østhavnen, ville forskellen i antal cykelture mellem de to scenarier have været mindre.

Der beregnes lidt flere personture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm, hvilket skyldes et større bilejerskab i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Der beregnes flere vare- og lastbilture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm, hvilket skyldes en anden sammensætning af arbejdspladser udenfor København.

Transportmiddel	2035		2040		2050		2070	
	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm
Gang	1.128.142	0	1.138.619	59 (0,0%)	1.164.045	393 (0,0%)	1.205.344	-6.275 (-0,5%)
Cykel	1.359.952	0	1.361.981	973 (0,1%)	1.398.771	6.319 (0,5%)	1.424.072	22.766 (1,6%)
Bil, chauffør	2.910.702	0	3.011.333	775 (0,0%)	3.194.310	6.580 (0,2%)	3.198.260	29.428 (0,9%)
Bil, passager	937.818	0	939.401	126 (0,0%)	942.940	507 (0,1%)	947.239	2.671 (0,3%)
Kollektiv trafik	1.006.670	0	1.013.056	-1.464 (-0,1%)	1.031.560	-12.346 (-1,2%)	1.095.096	-43.853 (-4,0%)
Personture i alt	7.343.284	0	7.464.389	470 (0,0%)	7.731.627	1.452 (0,0%)	7.870.011	4.738 (0,1%)
Varebiler	368.907	0	373.728	182 (0,0%)	385.794	241 (0,1%)	393.288	1.776 (0,5%)
Lastbiler	201.768	0	204.778	173 (0,1%)	211.873	191 (0,1%)	214.841	947 (0,4%)
Vare/lastbiler i alt	570.675	0	578.506	354 (0,1%)	597.668	431 (0,1%)	608.129	2.723 (0,4%)

Tabel 18 Ture pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Ture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som absolut og relativ forskel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

<sup>3</sup> Udflytning af befolkning fra København medfører højere bilejerskab fordi der antages højere bilejerskab og en højere vækst i bilejerskabet udenfor København og Frederiksberg kommuner jævnfør Hansen (2025A).

Tabel 19 viser trafikarbejdet for et hverdagsdøgn i hovedstadsområdet opdelt på køretøjsart og prognoseår. Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Tabellen viser, at der i scenariet uden byudvikling beregnes lidt større trafikarbejde i 2050 og 2070 i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Det skyldes som nævnt ovenfor en større brug af bil som transportmiddel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Der beregnes for 2050 og 2070 et lille fald i trafikarbejdet for varebiler og en lille stigning for lastbiler i 2070. Det skal formodentlig forklares ved om-lokalisering af arbejdspladser mellem de to scenarier. I scenariet med byudvikling på Lynetteholm vil der være flere vare- og lastbilture til området på bekostning af andre steder i hovedstadsområdet, hvilket kan medføre andre turmønstre og turlængder.

Køretøjsart	2035		2040		2050		2070	
	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm	Med Ly-netteholm	Uden Ly-netteholm
Personbil	42,032	0,0%	44,887	0,0%	48,567	0,2%	48,591	0,7%
Varebil	4,912	0,0%	5,015	0,0%	5,189	-0,1%	5,287	-0,1%
Lastbil	2,827	0,0%	2,864	0,0%	2,916	0,0%	2,949	0,4%
I alt	49,770	0,0%	52,767	0,0%	56,672	0,2%	56,827	0,6%

Tabel 19 Trafikarbejde (mio. vognkm) pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Tabel 20 viser beregnet trafikarbejde for et hverdagsdøgn opdelt på bydele i Københavns Kommune og udvalgte kommuner. Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Trafikarbejdet er som tidligere nævnt i afsnit 4 korrigeret for det trafikarbejde, som udføres på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen. Det har imidlertid ingen reel betydning for den relative forskel mellem scenarie med og uden byudvikling på Lynetteholm, da korrektionen foretages for begge scenarier.

Der beregnes et stor fald i trafikarbejdet i Østhavnen, da der i scenariet uden byudvikling af Lynetteholm kommer mindre trafik til og fra området. Der beregnes mindre trafikarbejde i Indre By, Vesterbro og Østamager uden byudvikling på Lynetteholm, da en stor del af trafikken til og fra Lynetteholm er flyttet til andre steder i hovedstadsområdet. Der beregnes således større trafikarbejde i Dragør, Gentofte, Gladsaxe, Herlev og Rødovre og Hvidovre i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.

Der beregnes for 2070 en mindre stigning i trafikarbejdet i Tårnby Kommune i scenariet uden byudvikling af Lynetteholm. Det skyldes formodentlig en udflytning af befolkning og arbejdspladser til Tårnby Kommune, som er væsentlig større i 2070 end i 2050 og 2040.

Bydel/kommune	2035		2040		2050		2070	
	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm
Indre By	0,5117	0,0%	0,5306	-0,7%	0,5629	-1,7%	0,5885	-4,0%
Østerbro	0,3774	0,0%	0,3898	0,0%	0,4098	0,0%	0,4106	0,8%
Nørrebro	0,2252	0,0%	0,2301	-0,1%	0,2405	0,0%	0,2405	0,2%
Vesterbro/Kgs Enghave	0,4336	0,0%	0,4393	-0,1%	0,4582	-0,3%	0,4735	-1,2%
Valby	0,4407	0,0%	0,4499	0,0%	0,4701	0,1%	0,4766	0,2%
Vanløse	0,3622	0,0%	0,3726	0,0%	0,3894	0,3%	0,3901	0,8%
Brønshøj-Husum	0,3384	0,0%	0,3553	-0,1%	0,3800	0,3%	0,3805	-0,1%
Bispebjerg	0,3345	0,0%	0,3492	0,1%	0,3734	0,3%	0,3756	0,9%
Østamager	0,1970	0,0%	0,2106	-1,5%	0,2390	-3,9%	0,2649	-9,3%
Vestamager	1,5687	0,0%	1,6624	-0,1%	1,7766	-0,2%	1,8005	-0,1%
Østhavnen	0,0000	0,0%	0,0047	-88,4%	0,0144	-92,5%	0,0451	-90,5%
Nordhavn	0,0206	0,0%	0,0244	-0,1%	0,0335	0,3%	0,0434	0,2%
Frederiksberg	0,3765	0,0%	0,3803	-0,1%	0,3947	-0,1%	0,3981	-0,2%
Tårnby	0,9201	0,0%	0,9851	-0,1%	1,0630	-0,1%	1,0685	0,3%
Dragør	0,0863	0,0%	0,0898	0,1%	0,0961	0,2%	0,0960	1,2%
Gentofte	1,4099	0,0%	1,4854	0,1%	1,5930	0,4%	1,5972	0,9%
Gladsaxe	2,3200	0,0%	2,4801	0,0%	2,6848	0,3%	2,6832	0,8%
Herlev	0,3847	0,0%	0,4020	-0,1%	0,4278	0,6%	0,4270	1,2%
Rødovre	1,0513	0,0%	1,1189	-0,1%	1,1998	0,3%	1,1986	0,6%
Hvidovre	1,3003	0,0%	1,3870	0,0%	1,4972	0,1%	1,5056	0,4%

Tabel 20 Trafikarbejde (mio. vognkm) pr. hverdagsdøgn i scenariet med byudvikling på Lynetteholm opdelt på bydele og kommuner (opgørelsen af trafikarbejdet er ekskl. trafik på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Tabel 21 viser antallet af køretøjer for et hverdagsdøgn i 2050 med og uden byudvikling på Lynetteholm på udvalgte trafiksnit og strækninger. Det ses bl.a., at:

- Scenariet uden byudvikling på Lynetteholm aflaster Refshalevejs Forlængelse, Refshalevej og Forlandet, da der kommer mindre trafik til og fra Østhavnen i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.
- Scenariet uden byudvikling på Lynetteholm medfører små aflastninger af trafikken over Havnesnittet og Søsnettet og på flere af vejene i Indre By.
- Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen opnår mindre aflastninger uden byudvikling på Lynetteholm.

Tabel 22 viser antallet af køretøjer på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2070 med og uden byudvikling på Lynetteholm. Tabellen viser det samme billede som i 2050. En sammenligning med tabel 21 viser dog, at forskellene mellem scenariet uden byudvikling på Lynetteholm og scenariet med byudvikling på Lynetteholm er større i 2070 end i 2050. Det skyldes, at Lynetteholm antages fuldt udbygget i 2070. Det gælder især for Refshalevejs Forlængelse, Refshalevej og Forlandet, at der i 2070 beregnes større aflastninger end i 2050 uden byudvikling på Lynetteholm. Det betyder, at trafikken på Forlandet og Refshalevej kommer ned på et niveau, som kan afvikles. Trafikken på Refshalevejs Forlængelse reduceres til næsten ingen trafik i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.

Der beregnes for 2070 mindre stigninger i trafikken på Motorring 3, Frederiksborgvej og Turborgvej. Det skyldes formodentlig en udflytning af befolkning og arbejdspladser fra Lynetteholm til andre områder i hovedstadsområdet.

Snit	Strækning	Køretøjer		Forskel	
		Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	31.958	31.382	-576	-2%
	Langebro	71.842	70.863	-979	-1%
	Sjællandsbroen	61.729	61.484	-245	0%
	Kalvebodbroen	200.179	200.214	35	0%
	I alt Havnesnittet	365.707	363.943	-1.764	0%
Indre By	Store Kongensgade	14.898	14.994	95	1%
	Bredgade	15.697	15.663	-34	0%
	Øster Søgade	34.598	34.539	-60	0%
	Øster Farimagsgade	12.180	12.222	42	0%
	Nørre Voldgade	18.923	18.807	-116	-1%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	57.904	57.307	-597	-1%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	29.483	29.412	-70	0%
	Østbanegade	1.826	1.844	19	1%
	Strandboulevarden	7.049	7.003	-46	-1%
	Østerbrogade	19.709	19.779	70	0%
	Fredensbro	46.758	46.419	-339	-1%
	Dronning Louises Bro	3.784	3.851	67	2%
	Gyldenløvesgade	51.051	50.902	-150	0%
	Kampmannsgade	4.235	4.253	17	0%
	Gl. Kongevej	9.135	8.894	-240	-3%
	Vesterbrogade	20.485	20.465	-20	0%
	Istedgade	6.818	6.676	-142	-2%
	Ingerslevsgade	13.354	13.322	-32	0%
	Kalvebod Brygge	47.781	47.827	46	0%
	I alt Søsnittet	261.466	260.647	-819	0%
Amager (ekskl. motorvej)	Refshalevejs Forlængelse	7.101	531	-6.570	-93%
	Refshalevej	20.087	14.483	-5.604	-28%
	Forlandet	20.716	17.312	-3.404	-16%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	19.995	19.842	-154	-1%
	Kastrupvej	5.290	5.287	-3	0%
	Amagerbrogade	8.256	8.268	12	0%
	Englandsvej	16.343	16.353	10	0%
	Røde Mellemsvej	14.293	14.323	30	0%
	Ørestads Boulevard	17.979	17.957	-22	0%
	Artillerivej	8.747	8.741	-5	0%
Motorveje	Øresundsbroen	34.258	34.258	0	0%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	177.671	177.473	-198	0%
	Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	121.230	120.838	-391	0%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	83.053	82.838	-215	0%
	Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	125.826	125.714	-112	0%
	Hareskovvej	70.100	70.145	45	0%
	Nordlige Motorring 3	207.869	208.760	891	0%
	Ellebjergvej	44.799	44.727	-71	0%
Øvrige	Nordhavnsvej	42.594	42.661	67	0%
	Nordhavnstunnelen	15.145	15.187	42	0%
	Nørre Alle	40.730	40.607	-123	0%
	Jagtvej	23.996	23.985	-11	0%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænse	12.797	12.792	-4	0%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	12.138	12.186	49	0%
	Ryvangs Alle	7.926	7.924	-2	0%
	Frederiksborgvej	16.276	16.400	123	1%
Tuborgvej (syd for Tagensvej)	39.243	39.401	158	0%	

Tabel 21 Biltrafik på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2050 i scenariet henholdsvis med og uden byudvikling på Lynetteholm.

Snit	Strækning	Køretøjer		Forskel	
		Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	33.764	31.757	-2.007	-6%
	Langebro	74.611	72.552	-2.059	-3%
	Sjællandsbroen	63.513	62.904	-609	-1%
	Kalvebodbroen	202.024	202.076	52	0%
	I alt Havnesnittet	373.912	369.289	-4.623	-1%
Indre By	Store Kongensgade	15.028	14.995	-33	0%
	Bredgade	15.973	15.836	-137	-1%
	Øster Søgade	34.340	34.697	357	1%
	Øster Farimagsgade	12.454	12.298	-157	-1%
	Nørre Voldgade	19.408	19.300	-109	-1%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	59.820	57.889	-1.932	-3%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	30.430	30.398	-31	0%
	Østbanegade	1.850	1.896	46	2%
	Strandboulevarden	7.034	7.057	23	0%
	Østerbrogade	20.114	20.190	76	0%
	Fredensbro	46.741	46.792	51	0%
	Dronning Louises Bro	3.847	3.837	-10	0%
	Gyldenløvesgade	51.937	51.226	-711	-1%
	Kampmannsgade	4.215	4.227	13	0%
	Gl. Kongevej	9.258	9.045	-213	-2%
	Vesterbrogade	21.212	20.777	-435	-2%
	Istedgade	7.224	6.996	-228	-3%
	Ingerslevsgade	14.057	13.696	-360	-3%
	Kalvebod Brygge	49.163	48.799	-364	-1%
I alt Søsnittet	267.081	264.938	-2.143	-1%	
Amager (ekskl. motorvej)	Refshalevejs Forlængelse	21.538	2.124	-19.413	-90%
	Refshalevej	31.955	17.323	-14.632	-46%
	Forlandet	28.607	19.411	-9.197	-32%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	20.726	20.628	-98	0%
	Kastrupvej	5.337	5.347	10	0%
	Amagerbrogade	8.360	8.355	-5	0%
	Englandsvej	16.662	16.677	15	0%
	Røde Mellemsvej	14.638	14.676	37	0%
	Ørestads Boulevard	18.275	18.286	11	0%
Artillerivej	8.861	8.917	56	1%	
Motorveje	Øresundsbroen	34.429	34.429	0	0%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	178.737	178.925	188	0%
	Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej)	122.187	122.089	-98	0%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	84.816	84.494	-321	0%
	Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	128.894	129.404	510	0%
	Hareskovvej	70.318	70.272	-46	0%
	Nordlige Motorring 3	207.869	208.761	892	0%
Ellebjergrvej	45.889	45.540	-349	-1%	
Øvrige	Nordhavnsvej	46.301	46.552	251	1%
	Nordhavnstunnelen	19.345	19.422	77	0%
	Nørre Alle	40.171	40.307	136	0%
	Jagtvej	23.761	23.904	143	1%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænse	12.945	13.076	131	1%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	12.217	12.314	97	1%
	Ryvangs Alle	7.913	8.010	97	1%
	Frederiksborgvej	16.345	16.588	243	1%
Tuborgvej (syd for Tagensvej)	39.613	40.117	504	1%	

Tabel 22 Biltrafik på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2070 i scenariet henholdsvis med og uden byudvikling på Lynetteholm.

Figur 17 viser forskellen i hverdagsdøgntrafik i 2050 uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. De røde strækninger viser mere trafik i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm, mens de grønne strækninger viser mindre trafik. Der beregnes en reduktion i trafikken på Forlandet, Refshalevej, Refshalevejs Forlængelse og tilstødende mindre veje, mens der beregnes en mindre stigning i trafikken på den nordlige del af Motorring 3. Der beregnes også mindre fald i trafikken i Indre By og på Amager.

Figur 18 viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken i 2070 uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Der beregnes store fald i trafikken på Forlandet, Refshalevej og Refshalevejs Forlængelse, men der beregnes også fald i trafikken i Indre by og på Amager. Derimod beregnes trafikken grundet udflytning af befolkning og arbejdspladser at stige de fleste steder udenfor København og Frederiksberg kommuner.



Figur 17 Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2050 i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Figur 17 viser, at der i scenariet uden byudvikling er mindre trafik på Forlandet Refshalevej, Refshalevejs Forlængelse og tilstødende veje.



Figur 18 Forskel i hverdagsdøgnetrafik i 2070 i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Figur 18 viser, at der i scenariet uden byudvikling er mindre trafik på Forlandet, Refshalevej og Refshalevejs Forlængelse og Indre By. Der er mere trafik på de fleste andre veje uden for København i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.

## **7 Referencer**

Hansen, C. O. (2023). *Resultater fra afstemning af OTM 7.3 til 2022*. Dok.nr. 12093-002 rev. 1

Hansen, C. O. (2025A). *Beregningsforudsætninger 2035, 2040, 2050 og 2070*. Dok.nr. 40003-002 rev. 4

Hansen, C. O. (2025B). *Resultater for Østlig Ringvej*. Dok.nr. 40003-006 rev. E

**Bilag 1. Kapacitetsudnyttelse med byudvikling på Lynetteholm i 2035, 2040 og 2070**



