



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. juli 2020
J. nr. 2020 - 5377

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 537:

Ved en nylig gennemgang af Landstrafikmodellen i Trafikministeriet fremgik, at der udover Landstrafikmodellen arbejdes med en mere detaljeret trafikmodel alene for København, kaldet Compas, men at disse modeller ikke kan analysere effekten af mindre, men eventuelt mange lokale tiltag, som sigter på at fremme kollektiv trafik og cyklisme lokalt og begrænse biltrafik i hovedstadsregionen. I lyset af den kommende klimaindsats på transportområdet og den massive bilpendling i hovedstadsområdet samt ønsket om, at kommunerne bidrager til klimaindsatsen, kan det være givtigt med et redskab, som udbygger Compas-modellen til at favne hele hovedstadsregionen og eventuelt også pendlertrafik fra Region Sjælland – det vil sige en Hovedstadstrafikmodel, som i langt højere grad kan anvendes til at analysere effekten af såvel små som større trafikale tiltag på f.eks. kommunalt niveau, så alle tiltag, der bringes i spil, kan effektvurderes, ikke mindst summen af en række lokale mindre tiltag på tværs af kommuner i hovedstadsområdet og oplandet hertil. Hvad er ministerens holdning til, at der udvikles en sådan Hovedstadstrafikmodel som supplement til Landstrafikmodellen?

Svar:

COMPASS (Copenhagen Greater Area Model for Passenger Transport) er på nuværende tidspunkt under udvikling i regi af Københavns Kommune. Københavns Kommune har oplyst, at formålet med den nye model er at opnå en meget detaljeret trafikmodel for hovedstadsregionen, der vil være bedre til at regne på meget lokale projekter og tiltag. Københavns Kommune har oplyst, at modellen forventes at være færdigudviklet slut 2020.

Københavns Kommune har derudover oplyst, at de forventer, at den nye model vil kunne regne på lokale tiltag, herunder eksempelvis vurdere projekter til fremme af den kollektive trafik og cyklisme samt begrænsning af biltrafikken, som der spørges ind til. Pendlertrafik fra hele Region Sjælland indgår ligeledes i modellen.



COMPASS er en regional model og vil derfor være begrænset til at kunne regne på projekter, der geografisk ligger inden for Hovedstadsregionen. Det er hensigten, at modellen vil kunne udføre beregninger med en meget stor detaljeringsgrad i zoneopdelingen. Det vil sige, at den kan regne på både udbygninger af motorveje og jernbanestrækninger inden for det omfattede område, men også på mindre projekter som fx en lokal cykelsti eller stationsombygning.

Landstrafikmodellen dækker på den anden side hele landet, hvilket også gør, at den giver mulighed for at regne på projekter i hele landet. Landstrafikmodellen er særligt velegnet til at regne på større projekter med stor geografisk udstrækning. Det gælder fx længere jernbane- og motorvejsstrækninger. Den mindre detaljeringsgrad i zoneopdelingen betyder dog, at Landstrafikmodel ikke egner sig til at regne på mindre projekter som fx lokale cykelstier eller stationsombygninger.

Da COMPASS udvikles af Københavns Kommune, er modellen ikke en del af Transport- og Boligministeriets arbejde.

Det er dog min holdning, at udvikling af modeller og metoder, der kan hjælpe til at forbedre mobiliteten i Danmark og understøtte, at de samfundsøkonomiske prioriteringer baseres på det bedst mulige og fagligt mest solide grundlag, til enhver tid er velkomne.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht