

12. Trængselskommissionsmøde

Den 22. maj 2013

Kl. 10-16



Trængselskommissionen

Dagsorden

1. Velkomst ved formanden
2. Formandens svar på høring af Evaluering af Lov om trafiksekskaber
3. Opsamling på workshops ved Karl Vogt-Nielsen
4. Afrapportering fra studieture
- 5-9 Præsentation af arbejdsgruppe 1-5
10. Drøftelse af videre prioriteringer
11. Evt.



2. Formandens svar på høring af Evaluering af Lov om trafikskoler



Trængselskommissionen

3. Resultater fra workshoppen ved Karl Vogt-Nielsen



Trængselskommissionen

Indre bydele

Fælles tiltag
Det mørkegrønne kollektiv-scenarie
Det blåsorte vej-scenarie

Bedre planlægning af vejarbejder

Ændret parkeringsstruktur i spidstimerne

Tiltag rettet mod delebiler

Hurtigere respons ved hændelser

Udvidelse af eksisterende miljøzoner

Cykelparkering ved centrale knudepunkter
(Pakke med cykelparkeringstiltag)

Bedre tilsyn med kantstensparkering

Citylogistik

Inddragelse af ikke-kommunale
parkeringspladser

**Betaling for bygnings- og ledningsarbejders
optagelse af vejkapacitet**

Grøn byggelogistik

Forhøjelse af beboerlicensbetalingen

Metroafgrening til Ny Ellebjerg

Attraktive byrum gennem reduktion af
parkeringspladser

Hastighedsregulering

**Udvidelse af p-zonerne til inden for Ring 2-
snittet**

Ny metro over havneafsnittet

Ny forbindelse til Nordhavn
(Omformulering af tiltag vedr. havnetunnel)

Anm.: Tiltag "Ny forbindelse til Nordhavn" blev i workshoppen behandlet som den fulde løsning.

Anm.: Tiltag "Cykelparkering ved centrale knudepunkter" blev i workshoppen behandlet som en række individuelle tiltag, der fremmer parkeringsforholdene for cyklister.



Ringbyen

Fælles tiltag
Det mørkegrønne kollektiv-scenarie
Det blåsorte vej-scenarie

Nye S-buslinjer

Sammenhængende letbanenet

Pendlerbusser til større arbejdspladser

Busfremkommelighedstiltag: BRT og +WAY

Nye og styrkede trafikale trafikcentre

Bedre og sikre cykelforhold ved skoler

Mere attraktive stationer og busstoppesteder

Forlængelse af den statslige cykelpulje

Fremme af cyklisme gennem kampagner mv.

Parkér & Rejs og Kys & Kør

Nyt by- og pendlercykelsystem

**Cykelvenlige arbejdspladser gennem
badefaciliteter og cykelsmed**

**Sammenhængende net af cykelsuperstier
(Pakke med cykelinfrastruktur)**

Metroafgrening til Flintholm/Rødovre

Park and bike-terminaler

Anm.: Tiltag "Sammenhængende net af cykelsuperstier" blev i workshopen behandlet som en række individuelle tiltag, der fremmer cykelinfrastruktur.

Anm.: "Forbedret S- og R-bus net" og "Busfremkommelighedsnet" som blev behandlet individuelt i workshopen, er senere blevet en del af tiltag "Nye S-buslinjer" og "Busfremkommelighedstiltag".



De Store Transportkorridorer

Fælles tiltag
Det mørkegrønne kollektiv-scenarie
Det blåsorte vej-scenarie

| | | |
|---|--|--|
| S-tog til Roskilde | Kapacitetsmæssige forbedringer på banen | Forlængelse af Hillerødbanen til Fredensborg |
| Nyt regionaltogskoncept (Ring syd) | Forsøg med rampedosering | Forlængelse af Farumbanen med tilslutning til Hillerødbanen |
| Forbedret togbetjening i Øresundsregionen | Flere længere S-tog | Flere længere regionaltog |
| Forbedring af lokalbanerne | Vendespor ved Enghave St. | Udbygning af Ring 4 |
| Analyse af kørsel i nødspor på Motorring 3 | Hastighedsopgradering af Sydbanen og Ringsted-Odense | Udbygning af de vestlige ringkorridorer (Ring 5, Ring 5½, Ring 6) |
| Forlængelse og udvidelse af Hillerødmotorvejen | Nyt "rør" (gennem indre by) | Delvis udbygning af Helsingørmotorvejen |
| Kørsel i nødspor | Automatisering af S-tog på Ringbanen (som en 1. etape af en automatisering) | Anlæg af Frederikssunds-motorvejen |
| Fokus på udbedring af mindre trængselspletter | Kapacitet på København H | Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen |
| Kollektiv trafik i Helsingørskorridoren | Tiltag til fremme af samkørsel (Pakke med tiltag, der fremmer samkørsel) | |

Anm.: "Tiltag til fremme af samkørsel" blev i workshoppen behandlet som en række individuelle tiltag.

Trængselskommissionen

Tværgående tiltag

Fælles tiltag
Det mørkegrønne kollektiv-scenarie
Det blåsorte vej-scenarie

Trafikinformation og billetter på tværs, herunder realtidsdata og udvikling af mobilapp.

Privat medfinansiering til drift

Udbredelse af elbiler, brint og naturgaskøretøjer

Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser

Afskaffelse af befordringsfradraget for bilister

Øget anvendelse af biogas

Øget fokus på stationsnærhedsprincippet

Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen

Ændring af kørselsgodtgørelse

Bidrag fra private grundejere og udviklingselskaber

Ændring og forøgelse af registreringsafgiften

Skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlercykler

Salg af offentlige arealer og selskaber

Offentlig medfinansiering fra øget grundskyld og skatter som følge af infrastrukturinvesteringer



Trængselskommissionen

4. Afrapportering fra studieture

London - ved Lise Bjørg Pedersen

Paris & Berlin - ved Morten Kabell

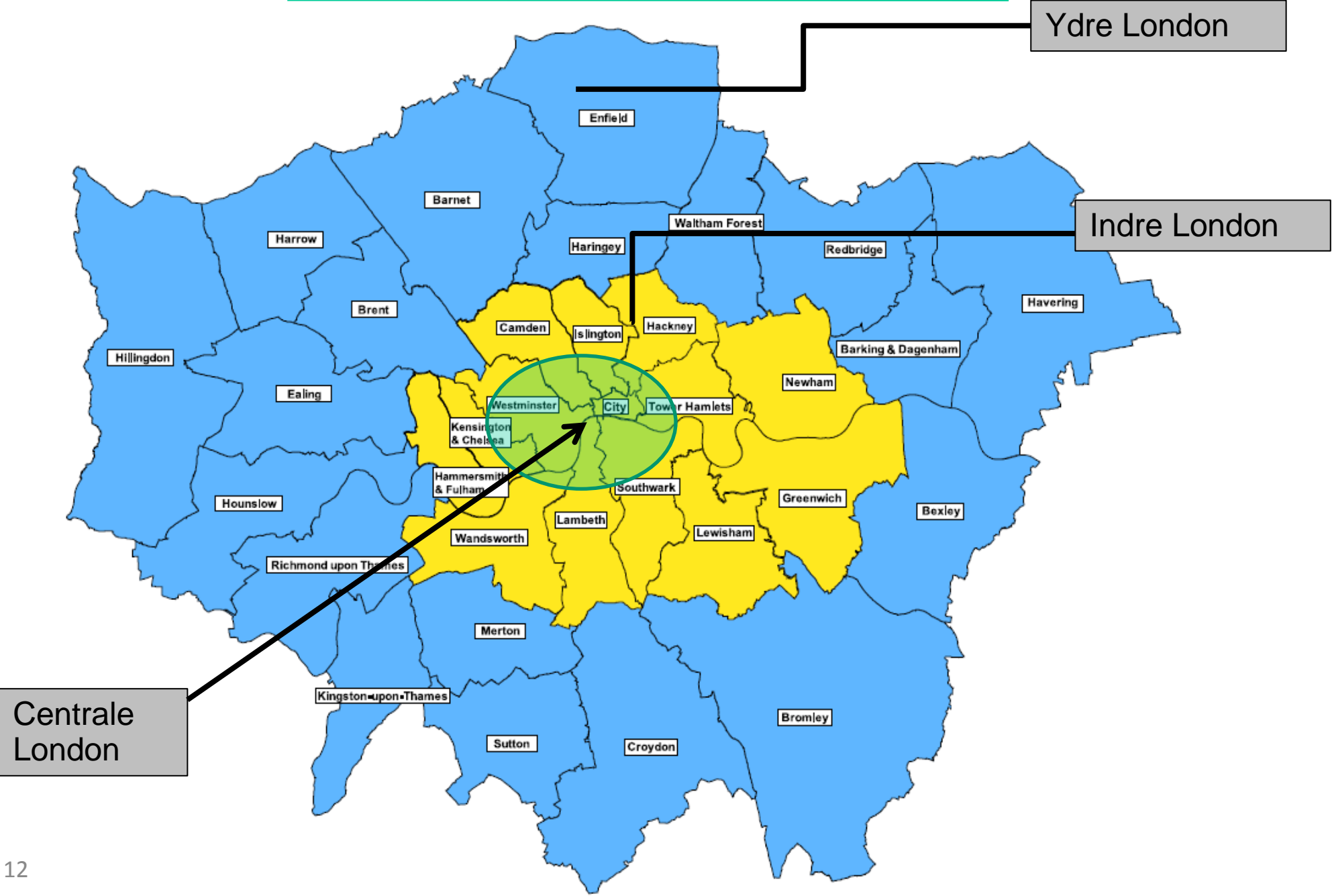


Trængselskommissionen

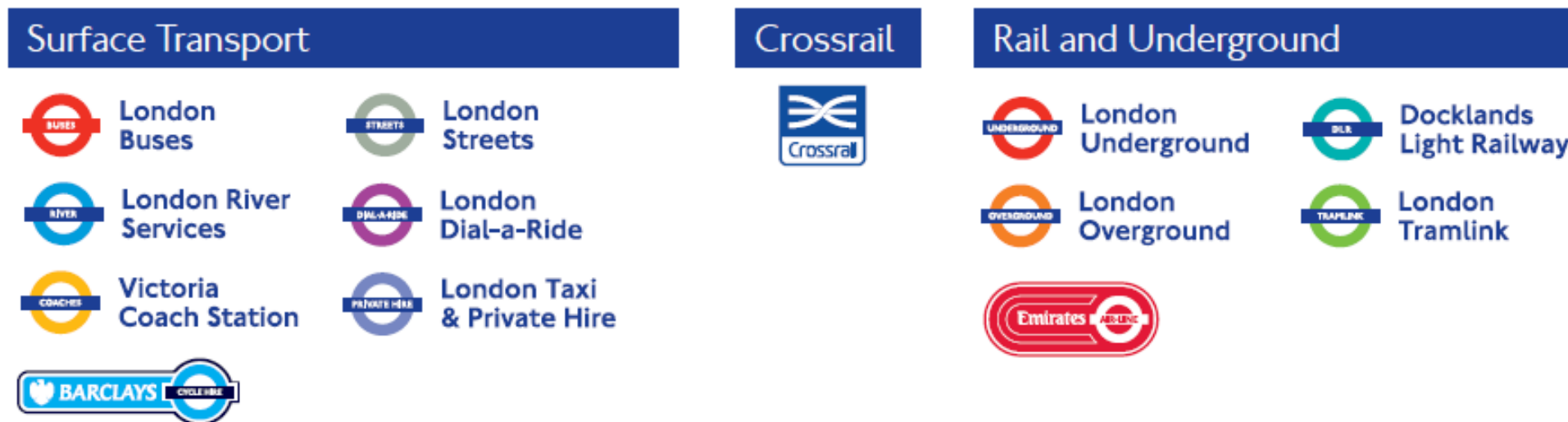
London d. 15.-16. april 2013



Londons geografi

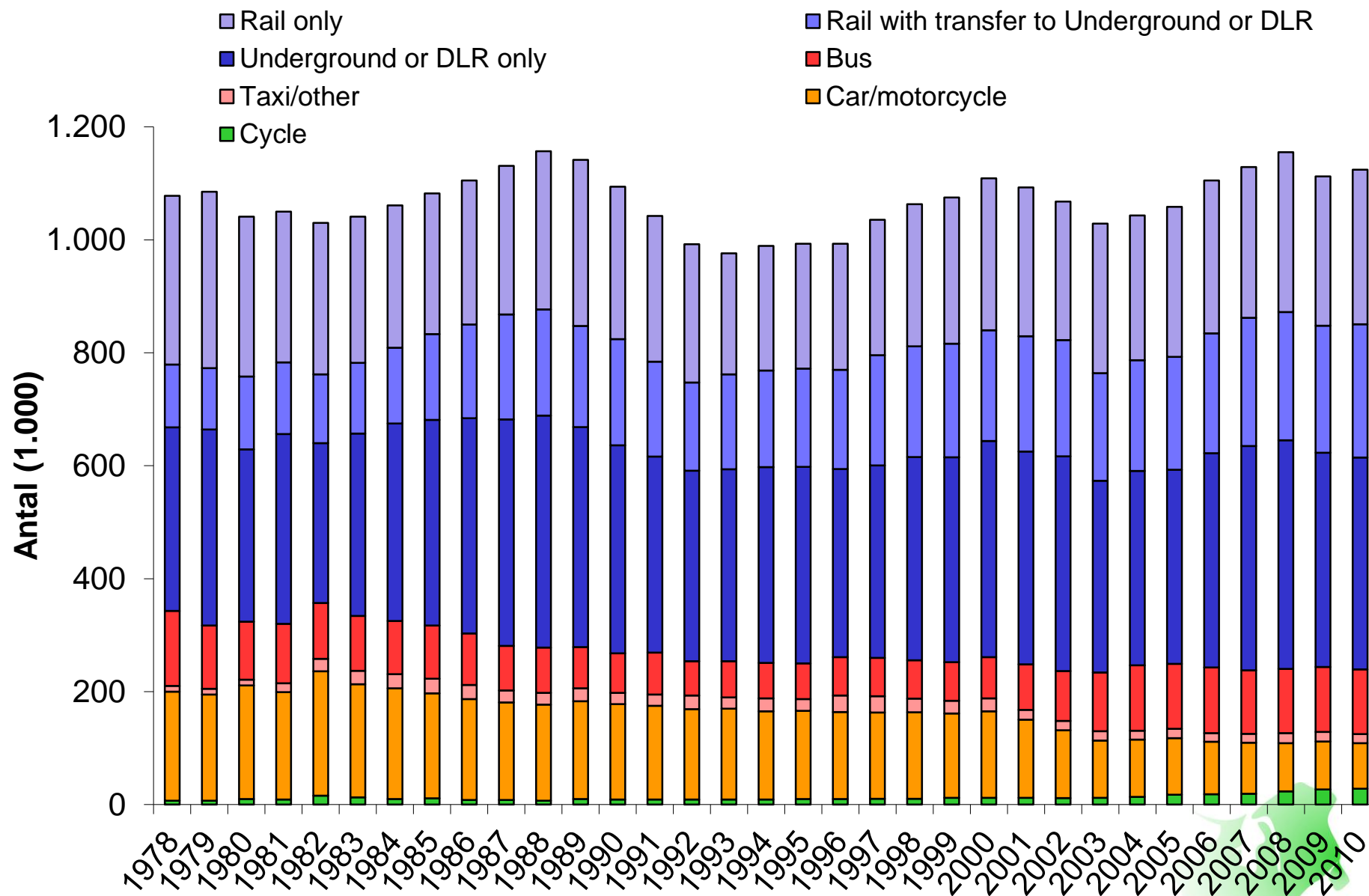


TfL - en integreret organisation



Antal, der rejser ind i London

Morgenmyldretiden på alm. hverdage



Trængselskommissionen

Note: Betalingsringen blev indført i februar 2003

TfL's rejseplan - integreret med Google Maps

English - Journey Planner rou x

journeyplanner.tfl.gov.uk/user/XSLT_TRIP_REQUEST2

Leaving on Wed 15 May 2013 at 11:17

Route 1 details

| Time | Route details | Information | Maps |
|-------|--|-------------------------|------|
| 11:16 | start Oxford Circus Underground Station | Av journey time: 6 mins | |
| 11:22 | Take the Bakerloo Line towards Elephant & Castle Underground Station | Zone(s): 1 | |
| | WATERLOO STATION: Reduced escalator service until early June 2013. Reported: 19/04/13 14:58 Last updated: 19/04/13 14:59 | | |
| | WATERLOO: Reduced escalator service until early June 2013. Reported: 10/05/13 09:42 Last updated: 10/05/13 09:43 | | |
| | OXFORD CIRCUS STATION: A ramp is provided at this station providing step-free interchange between northbound Bakerloo and northbound Victoria line trains, and between southbound Bakerloo and southbound Victoria line trains. Please ask staff in the ticket hall for assistance. Reported: 12/06/12 22:24 Last updated: 12/11/12 16:06 | | |
| | Waterloo | Transfer time: 13 mins | |
| | Walk to London Eye Millennium Pier | | |
| 11:35 | end London Eye Millennium Pier | | |

Check fare prices and ticket options

Max. journey time: 00:19
Interchanges: 0

Print route Send by email Send by SMS

Route 2 details

| Time | Route details | Information | Maps |
|-------|--|-------------------------|------|
| 11:19 | start Oxford Circus Underground Station | Av journey time: 6 mins | |
| 11:25 | Take the Bakerloo Line towards Elephant & Castle Underground Station | Zone(s): 1 | |

MAYOR OF LONDON
Transport for London

Going shopping this weekend?
Check for planned Tube disruptions first.
[Click here now](#)

Start

12:21
15-05-2013

TfL's rejseplan med informationer om vejarbejde, trafikuheld mm.

The screenshot displays the TfL 'Live travel news' website in Internet Explorer. The browser address bar shows the URL <http://www.tfl.gov.uk/tfl/live/realtime/road/>. The page title is 'Roads live travel news | Transport for London - Windows Internet Explorer provided by IE til Forbrugerrådet'. The navigation menu includes 'Tube, DLR and Overground', 'Buses', 'Road', 'River', 'Coaches', 'Trams', 'Rail', and 'Emirates Air Line'. The 'Road' section is selected, and the date is set to 'Today'. The page is last updated at 12:54.

The main content area is titled 'Traffic alerts at 13:05' and features a search bar and a 'Map List' toggle. A map of central London is displayed, showing various traffic alerts represented by icons: a red triangle for 'Serious impact (0)', a yellow triangle for 'Moderate impact (67)', and a blue triangle for 'Roadworks (141)'. Other icons include 'Variable message signs' and 'Cameras' (Jam Cams, Speed cameras, Red light cameras, Multifunction cameras). The map also shows 'Boundaries & networks' such as Congestion Charge, Low Emission Zone, Traffic conditions, and Road Corridors (Central London, North Circular (A406), South Circular (A205), Blackwall Tunnel, A1, A10, A12).

The legend on the left side of the map includes the following items:

- Serious impact (0)
- Moderate impact (67)
- Roadworks (141)
- Variable message signs
- Cameras**
- Jam Cams
- Number clustered
- Speed cameras
- Number clustered
- Red light cameras
- Multifunction cameras
- Boundaries & networks**
- Congestion Charge
- Low Emission Zone
- Traffic conditions
- Road Corridors
- Central London
- North Circular (A406)
- South Circular (A205)
- Blackwall Tunnel
- A1
- A10
- A12

The map shows several locations with alerts, including Vauxhall Bridge, Vauxhall Cross, Elephant And Castle, and Bricklayers Arms Roundabout. The bottom of the screen shows the Windows taskbar with the start button, several open applications (Roads live travel new..., Microsoft Office O..., Microsoft PowerPoint..., 130417_Danish cong...), and system tray icons (DA, 99%, Internet, 100%, 14:08).

Hvor er brugerne?

London TravelWatch

- Klageorgan – ankeinstans for klager over TfL
- Lovhjemlet
- Uafhængig, men finansieres af Greater London Authority

Passenger Focus

- Passagerorganisation
- Passagerernes talerør
- Gennemfører kundeundersøgelser



”The creation and successful operation of TfL has been a great succes for passengers. TfL has the capacity and capability to carry our major infrastructure and other projects and they have the statutory power and funding to deal with all modes, including cycling and walking”

Anthony Smith, Chief Executive, Passenger Focus



Borgmesterens cykelvision

Hovedpunkter:

- Metronet til cyklisterne
- Sikre veje til cyklisterne
- Flere cyklister
- Bicykler

THE MAYOR'S VISION FOR CYCLING IN LONDON

An Olympic Legacy for all Londoners



MAYOR OF LONDON

Transport for London



nissionen

Super godt bycykelsystem...



... og så alligevel ikke helt



Opsamling



4. Afrapportering fra studieturen Paris og Berlin 6. - 8. maj 2013

Ved Morten Kabbell



Trængselskommissionen

Paris

Møde med OECD og ITF (International Transport Forum)

- Opgørelse af trængsel
- Midler til bekæmpelse af trængsel
- Roadpricing
- Byplanlægning

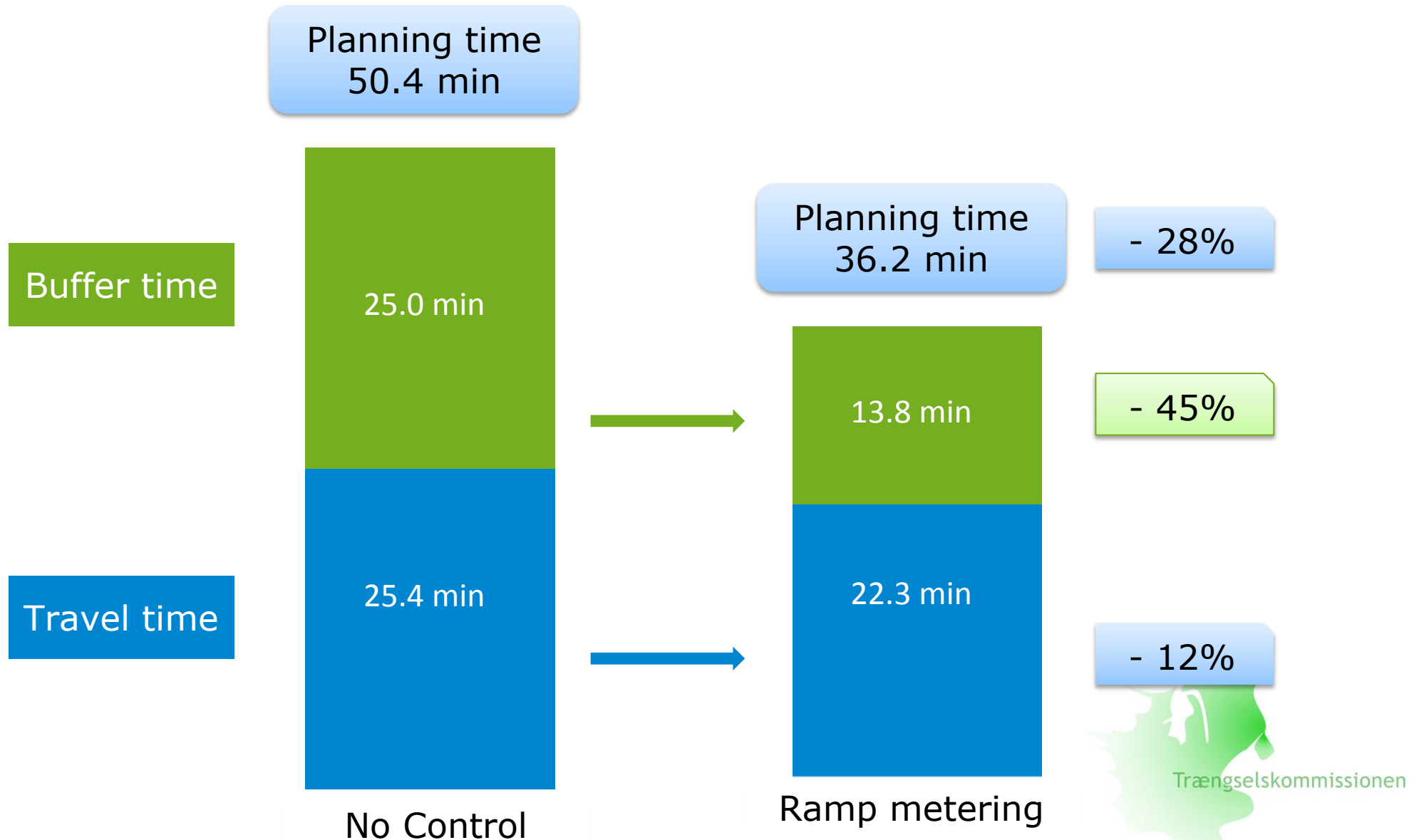


Behov for større fokus på pålidelighed i rejsetiden på vejene

- Hvis der er stor usikkerhed om hvor lang tid en rejse tager, bliver den rejsende nødt til at kalkulere med et "worst-case" scenarie, og sætter derfor ofte for meget tid af til rejsen. Man tager f.eks. 10 minutter tidligere af sted, da man ikke kan være sikker på hvor lang tid rejsen tager
- Denne spildtid indregnes ikke normalt når man opgør konsekvenserne af trængsel
- ITFs analyser viser, at denne spildtid kan være af lige så stort omfang som den tid der faktisk spildes på trængsel.
- Rejsetidens pålidelighed på vejene er i høj grad påvirket af trængsel. Trængsel betyder at trafikken pludselig kan bryde sammen og den rejsende ved derfor ikke om rejsen tager eksempelvis 10 minutter eller 20 minutter.

Rampedosering på en motorvej i Frankrig

- Hjælper en smule på den faktiske rejsetid
- Hjælper meget på pålideligheden af rejsetiden (buffer time)



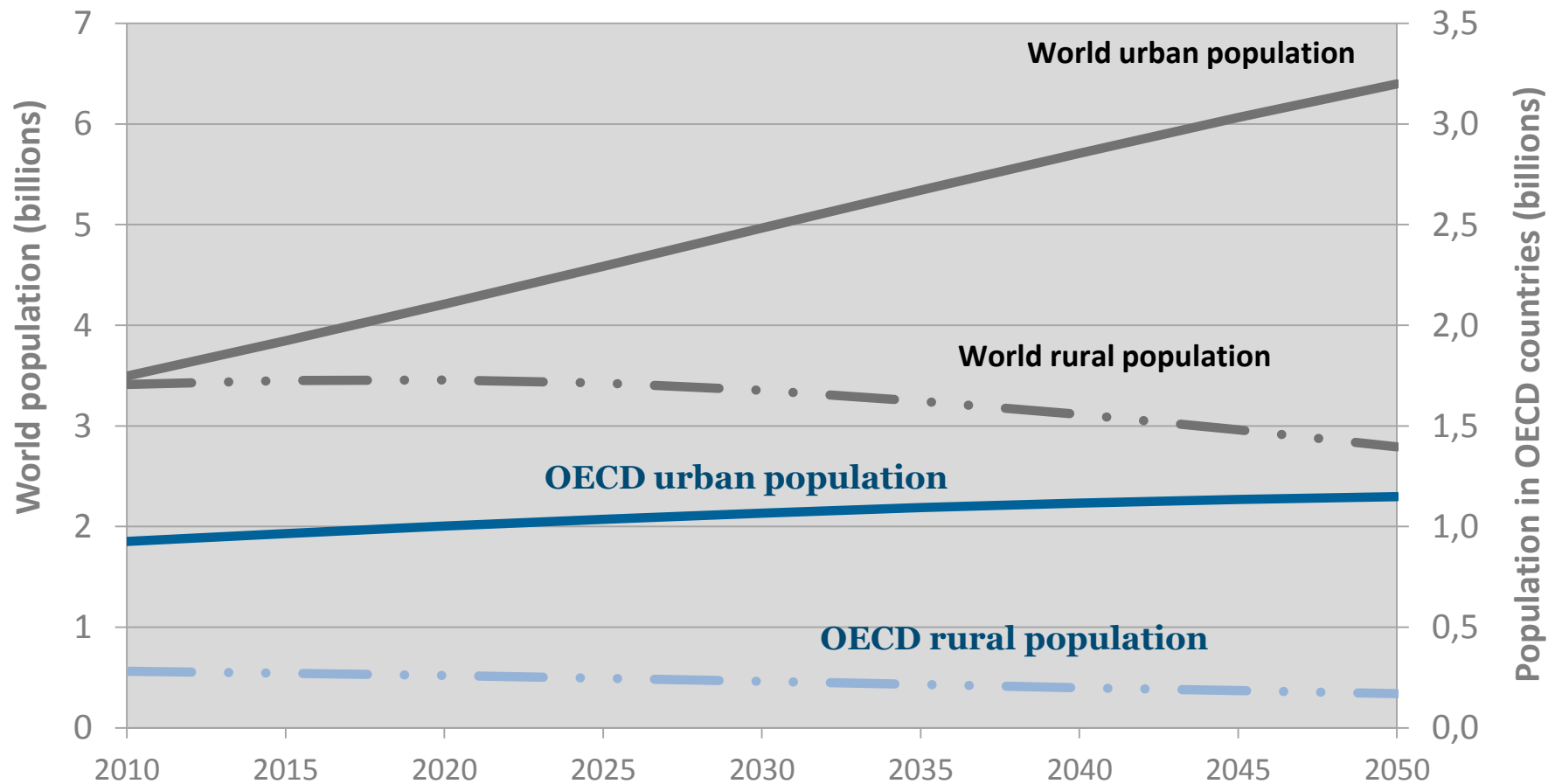
Source: Bhouri & Kauppila (2011)

Opgørelse af trængsel i byområder

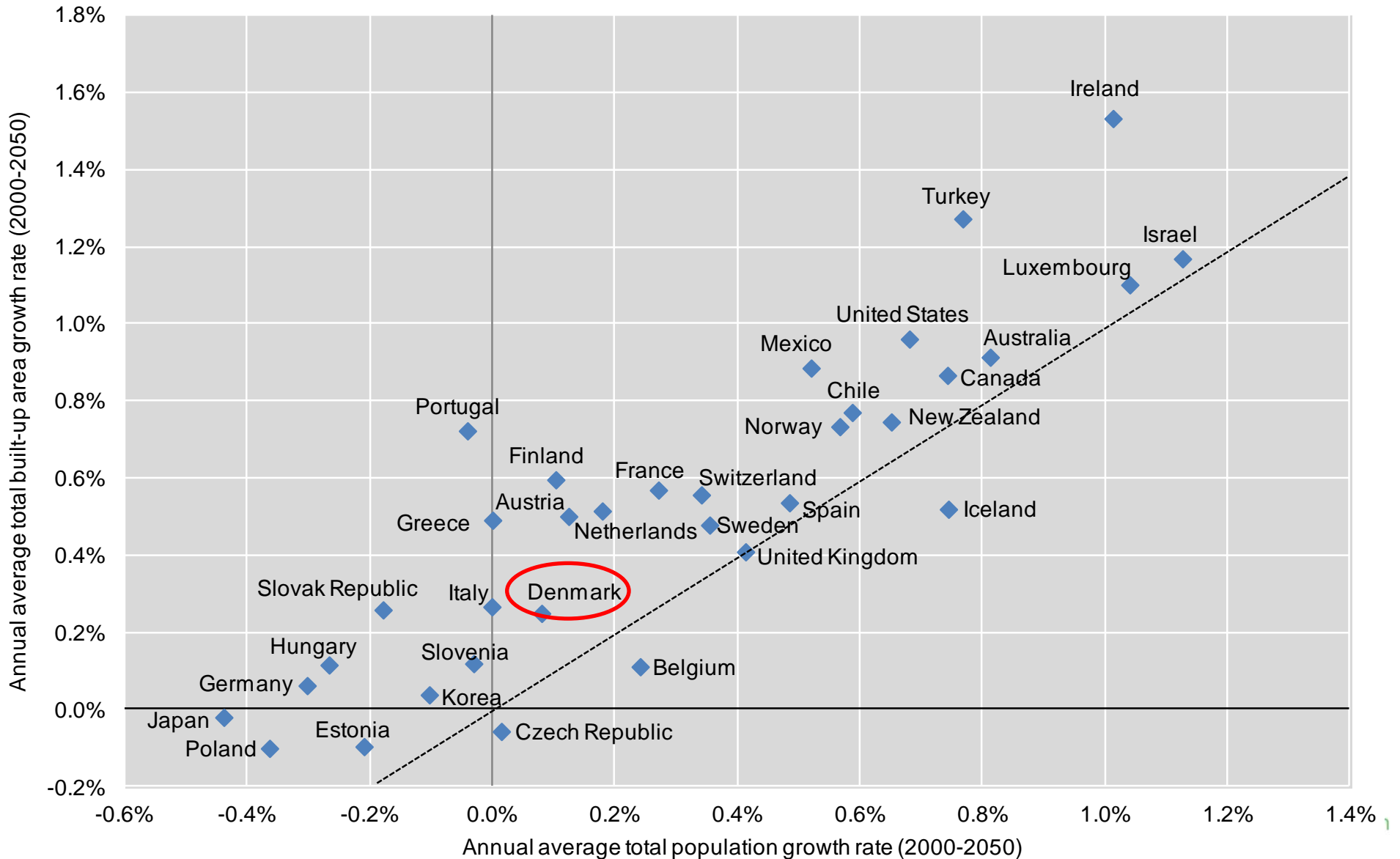
- Det er ikke realistisk at fjerne al trængsel på vejene i byområder – et vist niveau af trængsel må forventes
- Man skal derfor ikke opgøre trængsel i forhold til den tilladte hastighed, dvs. en situation hvor trafikken er i ”freeflow”
- I Montreal i Canada har man arbejdet med at opgøre trængsel i de tætte byområder i forhold 50, 60 eller 70 pct. af den tilladte hastighed
- På veje inde i byområder kan man altså ikke fjerne trængsel helt, men man skal forsøge at styre den og få trafikken til at glide
- På denne måde kan man også skabe mere pålidelighed i trafikken.



Andelen af befolkningen der lever i byer vil stige - det gælder også i OECD lande



Kamp om pladsen - Arealanvendelse stiger hurtigere end befolkningen



Berlin - møder

- Berliner Strassenbahn
- Færdselsregulering i Berlin
- Briefing på den danske ambassade
- Berlin Hauptbahnhof
- Forbundsministeriet for trafik, byggeri og byudvikling
- Ekspertrådet for miljøspørgsmål



Strassenbahn - direktør Klaus-Dietrich

- 2,5 mio. passagerer pr. dag i sporvognene
- Indtægtskilder: passagerbidrag, driftsstøtte samt bidrag til grupper med særlige transportbehov
- Sporvognenes renæssance
- Klaus-Dietrichs vurdering af valg af kollektiv transportmiddel opdelt efter antal passagerer på strækning
 - > 10.000 → metro
 - <1000 - > 10.000 → sporvogn
 - < 1000 → bus



S-tog, metro og sporvogne i Berlin

Die Straßenbahn der BVG



Hauptaufgaben der Straßenbahn

Hauptverkehrsmittel

in den Radialen zwischen Innenstadt und Nord-Osten

Ergänzung S- und U-Bahn

in tangentialen Verkehrsbeziehungen

Flächenerschließung

im Norden und Süden Berlins

und

Zubringerfunktion

für S-,U- und Regionalbahn



Færdselsregulering - chef Jörg Lange

- Overvågning af trafikstrømme, lyssignaler m.m.
- Ca. 400 indgreb årligt
- Systemet anvendes hovedsageligt som planlægningsværktøj og indgreb ved store begivenheder



Hauptbahnhof - Ulrike Seidenfaden

- Hovedbanegården som kundepunkt i praktisk forstand og i historisk kontekst
- Den rejsende i centrum i forhold til enkelhed og arkitektur
- Fokus på støjdæmpning, sikkerhed og renhed på stationen



Ministeriet -Niels Hartwig, kontorchef for offentlig persontransport og cyklisme

- Den føderale struktur i Tyskland betyder at ministeriet ikke har stor indflydelse lokalt
- Ministeriet sætter rammer og styrer nogle puljer der f.eks. har fokus på innovative cykelløsninger
- Ministeriet arrangerer også en årlig cykelkonference
- Cykling står for ca. 10 pct. af alle ture i Tyskland, og det er målet at nå 15 pct. i 2020.



Ekspertrådet for miljø mfl.

- Transportsektoren står for 16-17 pct. af CO² udledningen i Tyskland.
- Mulighederne for alternative brændstoffer blev diskuteret.
- Hvis man ser på mobilitetsmønstre, virker det umiddelbart som om, at hybridbilen vil være velegnet til at dække transportbehovet.
- Man får dog meget forskellige bud på den rette løsning alt efter hvem man spørger. Bilproducenterne spiller en stor rolle i den forbindelse i Tyskland.
- Elcykler blev også diskuteret på mødet. Der var endnu ingen analyser der viser om elcykler eventuelt giver incitament til at pendle længere på cykel.

5-9. Arbejdsgruppeafrapporteringer 1-5



Trængselskommissionen

5. Afrapportering fra Arbejdsgruppe 1

Indre bydele

Ved Anne Skovbro



Trængselskommissionen

Tre overordnede pakker:

- Bedre fremkommelighed – mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen
- Bedre bymiljø og attraktive byrum
- Bedre tilgængelighed – mere kapacitet

Bedre fremkommelighed - mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen (I)

Tiltag der fokuserer på at udnytte den eksisterende kapacitet bedre i indre bydele – navnlig i lyset af, at kapaciteten på gadeplan er begrænset i indre bydele og forøgelse af kapaciteten ofte omkostningsfuld

| Tiltag | Anbefaling |
|--|---|
| Bedre planlægning af vejarbejder | Opfordring: kommuner skal aktivt samarbejder med Vejdirektoratet om det strategiske vejnet. |
| Betaling for bygnings- og lednings-arbejders optagelse af vejkapacitet | Lovændring: Vejmyndigheder skal kunne indføre økonomiske incitamenter. |
| Udvidelse af p-zoner til inden for Ring 2 | Udvidelse af "blå betalingszone" til at omfatte Islands Brygge og ydre brokvarterer. Samordning af p-ordninger mellem Frederiksberg og København. |
| Ændret parkeringsstruktur i spidstimerne | Undersøge mulighederne for at tilrettelægge p-systemet så det bidrager til reduktion af myldretidstrafik. Eks. ved indførsel af ekstratakst for påbegyndt/afsluttet parkering i myldretiden |
| Hurtigere respons ved hændelser | Forsøg: øget håndhævelse af kantstensparkering, stopforbud mm. på centrale vejstrækninger i spidstimerne |
| Kommunalt fokus på fremkommelighed på Ring 2 | Imødeser igangsæt analyse |

Bedre fremkommelighed - mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen (II)

Arbejdsgruppen har desuden fundet det vigtigt at nævne tre yderligere tematiske områder, som er vigtige for indre bydele og som dels er behandlet i andre arbejdsgrupper.

| Tiltag | Anbefaling |
|---------------------------------------|--|
| ITS i indre bydele | Opfordring: at erfaringer fra Københavns Kommunes ITS-projekt og samarbejde med Vejdirektoratet om det strategiske vejnet udbredes til gavn for det øvrige hovedstadsområde. |
| Busforbindelser til indre bydele | Undersøge potentialet i højklasset busbetjening i korridorer til indre bydele |
| Cykelstiforbindelser til indre bydele | Effektive cykelkorridorer til indre bydele herunder veludviklet cykelsuperstinet |

Bedre bymiljø og attraktive byrum

Tiltag der sigter på at skabe bedre bymiljøer ved bl.a. at fokusere på grønnere transportløsninger.

| Tiltag | Anbefaling |
|--|---|
| Cykelkapacitet ved centrale knudepunkter | Pulje: til undersøgelse og etablering af cykelparkeringspladser (75 mio.) |
| Udvidelse af eksisterende miljøzoner | Lovændring: miljøzoner udvides til at omfatte vare- og personbiler. |
| Varelevering uden for myldretiden | Imødeser igangsæt analyse |
| Citylogistik | Imødeser igangsæt analyse |
| Grøn Byggelogistik | Imødeser igangsæt analyse |
| Attraktive byrum gennem reduktion af parkeringspladser | Opfordring: kommunalt fokus i planlægningen på at skabe attraktive byrum |

Bedre tilgængelighed - mere kapacitet

Tiltag, der vil adressere de langsigtede kapacitetsudfordringerne i indre bydele og har potentiale til at ændre trafikmønstrene i hovedstaden.

| Tiltag | Anbefaling |
|---------------------------------|---|
| Metroafgrening til Ny Ellebjerg | Anlæg: etablering af metroafgrening til Ny Ellebjerg st. |
| Ny forbindelse til Nordhavn | Anlæg: etablering af forbindelse fra Nordhavnsvej til ydre Nordhavn |

Tiltag som arbejdsgruppen kun finder relevante på meget langt sigt eller ikke har prioriteret

Tiltag

Ny metro over havnesnittet

Generel forhøjelse af p-betalingen

Inddragelse af ikke-kommunale parkeringspladser

Forhøjelse af beboerlicensbetalingen

Hastighedsregulering

Bybilsystem i centrum af hovedstaden

Delebilsordninger

Udbredelse af delebiler via pilotforsøg

Gratis deleparkering med reservede p-pladser mv.

Delebiler i offentlige myndigheder

Værdibevis til medlemskab af delebilorganisationer – fælles adgang til kollektiv trafik

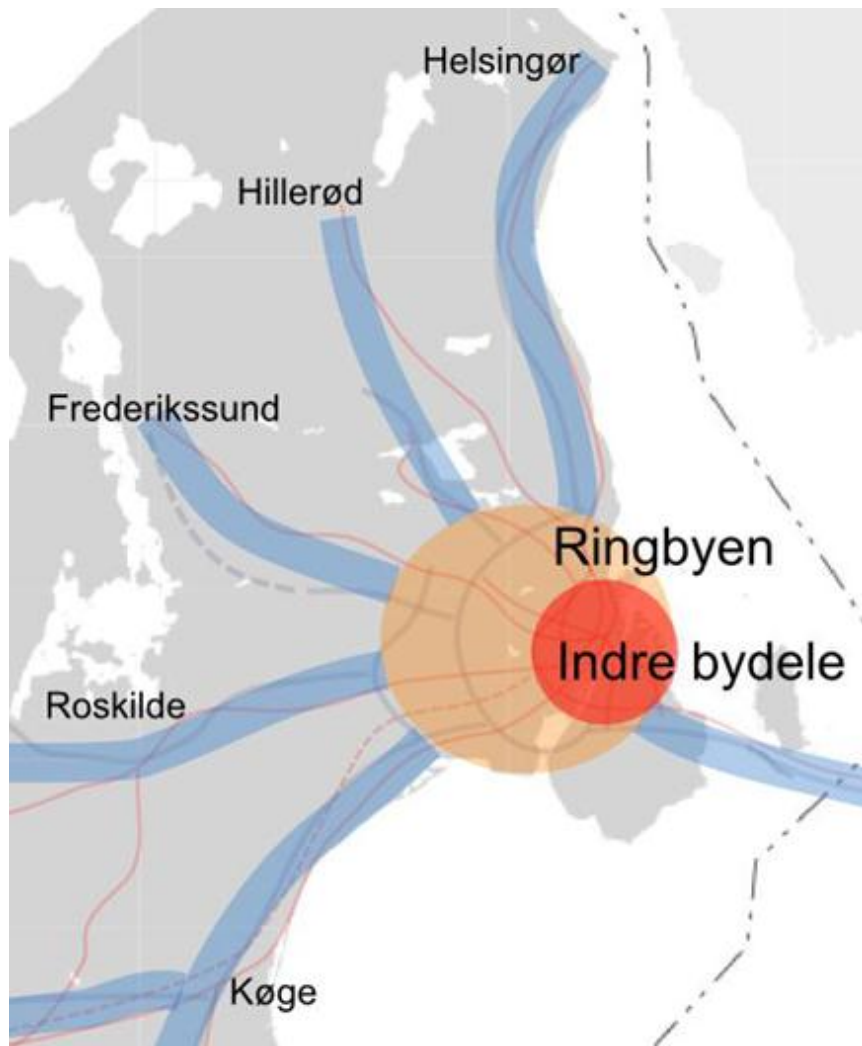
Landsdækkende netværk af delebiler

Taxa i busbaner

6. Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

Ringbyen

ved Steen Christiansen



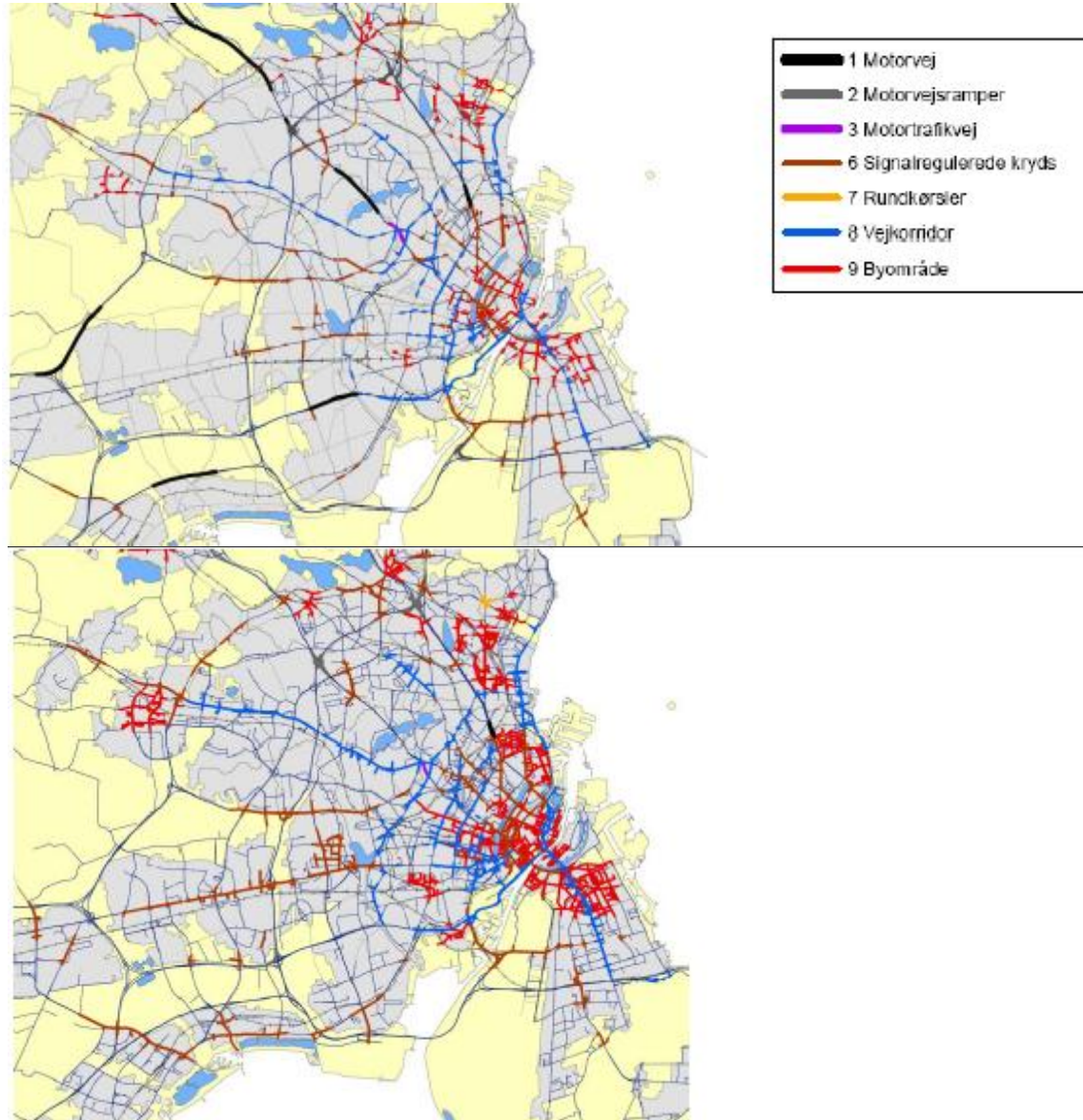
Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

Fokus for arbejdsgruppen har været træængsel i Ringbyen

Billede af Storkøbenhavn:

Morgen kl. 7-8

Eftermiddag kl. 15-18

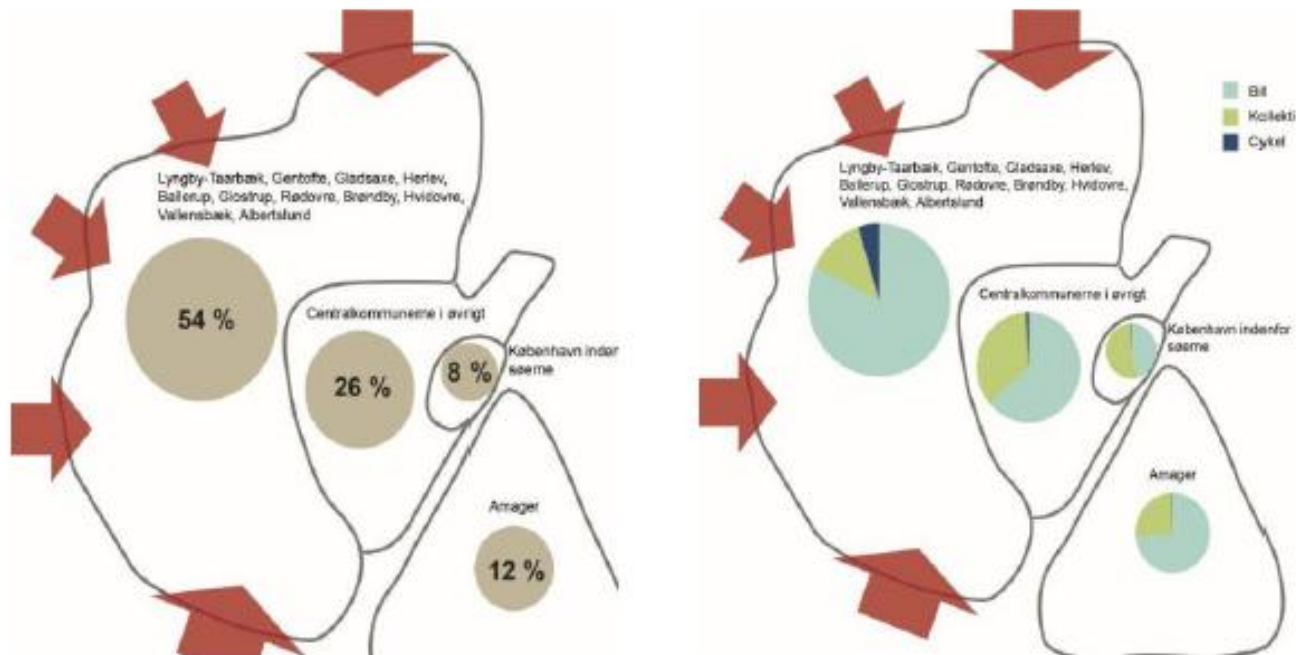


Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

Arbejdsgruppen har taget udgangspunkt i rejsemønstre i Ringbyen og har opstillet tre typer rejsende, som rejser:

- Fra Sjælland og ind til Ringbyen
- Indenfor Ringbyen
- Fra eller igennem Ringbyen ind til Centrakommunerne/Indre by

Figur 2. Rejser, der passerer Ring 4 korridoren i indadgående retning.



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

Tiltagene er blevet opdelt i "pakker"

- "Metro/letbane pakke"
- "Buspakke"
- "Cykelpakke"



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Metro/letbane pakke”

Arbejdsgruppen har fokuseret på:

- At styrke og skabe nye trafikcentre mhp. at skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik
- At udbygge den kollektive trafik med metrolinje og sammenhængende letbanenet.



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Metro/letbane pakke” – konkrete anbefalinger

- Nye og styrkede trafikcentre (pulje på 1 mia. kr.)
- Metroafgrening Flintholm-Rødovre (ca. 7,4 mia. kr.)
- Sammenhængende letbanenet (yderligere analyser anbefales)



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Metro/letbane pakke” - Nye og styrkede trafikcentre

Tabel 13. Potentielle forbedringer af trafikale trafikcentre.

| Trafikcenter | Eksempler på potentielle forbedringer ved trafikale trafikcentre |
|---------------|--|
| Ny Ellebjerg | Nyt stationsanlæg |
| Glostrup | Perroner flyttes/busfremkommelighed |
| Herlev | Station flyttes |
| Lyngby | Forbedrede omstigningsforhold/Busfremkommelighed |
| Hellerup | Busfremkommelighed |
| Høje Taastrup | Busfremkommelighed |
| Ballerup | Busfremkommelighed |
| Ishøj | Busfremkommelighed |

Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Metro/letbane pakke”- Letbaneberegninger, Tetraplan

Tabel 7. Antal beregnede personture 2025 i Hovedstadsområdet per hverdags-døgn.

| | Basis | Linje med skift på Nørrebro | Linje med skift på København H | Letbanenet |
|---------------------------|-----------|-----------------------------|--------------------------------|------------|
| Personture | | | | |
| Bil | 3.919.300 | 3.916.200 | 3.915.400 | 3.915.000 |
| Cykel | 1.233.700 | 1.234.500 | 1.234.000 | 1.233.800 |
| Gang | 1.096.700 | 1.097.100 | 1.096.700 | 1.096.700 |
| Kollektiv trafik | 1.126.500 | 1.128.400 | 1.130.200 | 1.130.900 |
| I alt personture | 7.376.200 | 7.376.200 | 7.376.300 | 7.376.300 |
| Ændring ift. Basis | | | | |
| Bil | | -3.100 | -3.900 | -4.300 |
| Cykel | | 800 | 300 | 100 |
| Gang | | 400 | - | - |
| Kollektiv trafik | | 1.900 | 3.700 | 4.400 |
| I alt personture | | - | 100 | 100 |

Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Buspakke”

Arbejdsgruppen har fokuseret på:

- Forbedringer af det eksisterende busnet ved fremkommelighedstiltag og højklassede løsninger
- Etablering af nye linjer for at styrke betjeningen



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Buspakke” – konkrete anbefalinger

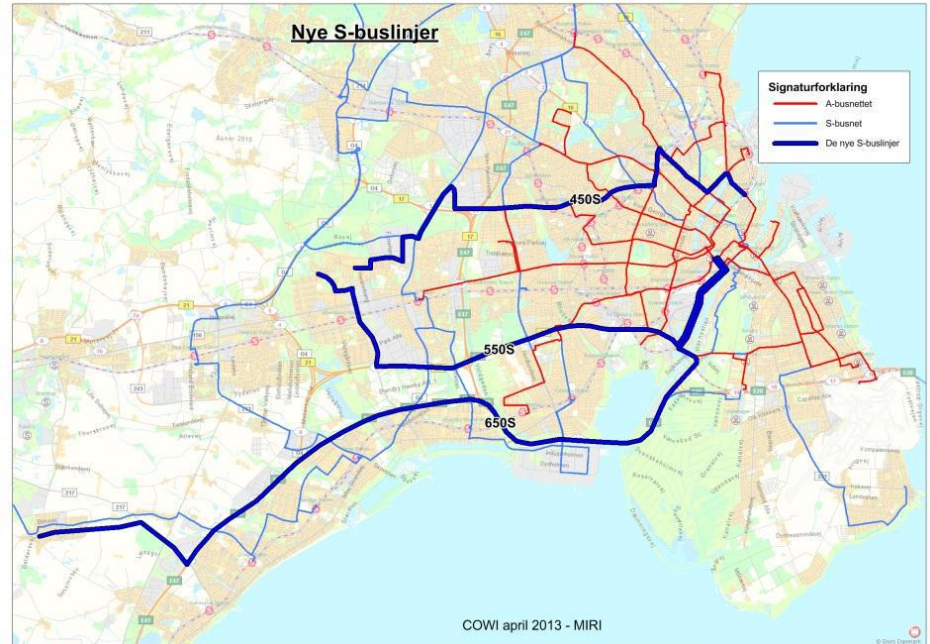
- Busfremkommelighedstiltag: BRT og +Way (nærmere analyse af højklassede busløsninger i Ringbyen anbefales)
- Busfremkommelighedsnet med fokus på trafikcentre (pulje på 200 mio. kr.)
- Nye S-buslinjer (450s, 550s, 650s som går radiale, beregninger mangler)



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Buspakke”

Forventede nye passagerer
på de tre nye S-buslinjer



Tabel 6. Antal ture pr. dag på den enkelte linje overført fra øvrige transportformer.

| Linje | Fra bil | Fra cykel | Fra fodgængere | Fra anden kollektiv trafik |
|-------|------------|-----------|----------------|----------------------------|
| 450S | 1000-2.150 | 570-4.300 | 290-1.150 | 7.500-12.500 |
| 550S | 490-1.050 | 280-2.100 | 140-560 | 3.600-6.100 |
| 650S | 440-950 | 250-1.900 | 130-500 | 3.300-5.500 |



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”Cykelpakke”

Arbejdsgruppen har fokuseret på:

At gøre det mere attraktivt for folk at cykle hele vejen fra hjemmet til destinationen.

At indtænke cyklen som en del af den kollektive trafik og få flere til at bruge cyklen i kombination med S-tog, Metro mv.



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

”**Cykelpakke**” – konkrete anbefalinger

- Etablering af et sammenhængende, strategisk net af supercykelstier med gode forbindelser til trafikcentre (pulje på 1 mia. kr.)
- Nyt by- og pendlersystem – systemet skal være med til at håndtere frabringertrafikken og dermed også aflaste cykelparkeringen ved stationerne (tilskud pr. cykel).
- Forlængelse af den statslige cykelpulje (1 mia. kr.)
- Ved stationer og trafikcentre skal der sikres gode cykelforhold (som en del af nye styrkede trafikcentre)



Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

Tiltag der indgår i anbefalingerne

| Tiltag | Håndteres med |
|---|--|
| Etablering af strategisk cykelnet | Sammenhængende net af supercykelstier |
| Bedre cykelinfrastruktur på strækninger med mange cyklister | Sammenhængende net af supercykelstier |
| Bedre cykelinfrastruktur til stationer | Sammenhængende net af supercykelstier |
| Cykler i kombination med kollektiv trafik | Supercykelstier, by- og pendlercykelsystem og Trafikcentre |
| Opgradering af A- og S-busnet | Nye S-buslinjer og busfremkommelighed |
| Forbedret S- og R-busnet | Nye S-buslinjer og busfremkommelighed |
| Koncepter for knudepunkter og park and ride-anlæg | Trafikcentre |

Afrapportering fra Arbejdsgruppe 2

Tiltag der ikke er prioriteret

Mere attraktive stationer og busstoppesteder

Pendlerbusser til større arbejdspladser

Taxaer i busspor

Bedre og sikre cykelforhold ved skoler

Fremme af cyklisme gennem kampagner mv.

Cykelvenlige arbejdspladser gennem
badefaciliteter og cykelsmed

Park and bike-terminaler

Park and ride og Kys og Kør



Trængselskommissionen

Arbejdsgruppe 3: De store transportkorridorer

Afrapportering maj 2013

Ved Micheal Svane



Trængselskommissionen

Udgangspunkt for prioritering

- Tiltag med rød samfundsøkonomi
- Tiltag, der indgår i den politiske aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013
- ”Grå tiltag” som Incentive ikke kunne vurdere i screeningen

⇒ Tre pakker af tiltag med forskellige fokus

Pakke 1: Reduktion af trængsel

- fokus på hurtig og markant reduktion af trængsel i eksisterende korridorer

S-tog

- S-tog til Roskilde
- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen

Øvrige togforbindelser

- Forbedret togbetjening i Øresundsregionen
- Nyt regionaltogskoncept (Ring Syd)
- Kapacitet på København H
- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen

Generelle tiltag

- Fokus på planlægning og stationsnærhed

Vejinfrastruktur

- Kørsel i nødspor på Motorring 3
- Kørsel i nødspor
- Udbygning af Ring 4
- Anlæg af de resterende etaper af Frederikssundsmotorvejen
- Delvis udvidelse af Helsingørmotorvejen
- Forlængelse og udvidelse af Hillerødmotorvejen
- Fokus på udbedring af mindre trængselspletter
- Forsøg med rampedosering



Pakke 2: En ny ydre ringkorridor

- fokus på ny mobilitet og aflastning af infrastruktur og miljø

S-tog

- S-tog til Roskilde (Roskilde korridoren)
- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen

Øvrige togforbindelser

- Forbedret togbetjening i Øresundsregionen
- Kapacitet på København H
- Nyt regionaltogskoncept (Ring Syd)
- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen

Vejinfrastruktur

- Udbygning af de vestlige ringkorridorer (f.eks. Ring 5, Ring 5½ eller Ring 6)
- Forlængelse af Hillerødmotorvejen
- Fokus på udbedring af mindre trængselspletter
- Forsøg med rampedosering

Generelle tiltag

- Tiltag til fremme af samkørsel
- Fokus på planlægning og stationsnærhed

Pakke 3:

Overflytning fra bil til kollektiv trafik og cykel

- fokus på at reducere trængsel gennem styrket kollektiv trafik

Øvrige togforbindelser

- Kapacitet på København H
- Forbedret togbetjening i Øresundsregionen
- Nyt regionaltoiskoncept (Ring Syd)
- Kollektiv transport i Helsingørkorridoren
- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen

Generelle tiltag

- Fokus på planlægning og stationsnærhed

S-tog

- S-tog til Roskilde (Roskilde korridoren)
- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen
- Automatisering af S-tog på Ringbanen (som en 1. etape af automatise-ring)

Vejinfrastruktur

- Analyse af kørsel i nødspor på Motorring 3
- Fokus på udbedring af mindre trængselspletter
- Rampedosering



Trængselskommissionen

Bilag - tiltag, der ikke er prioriteret

"Perspektivprojekter" – projekter, der er ikke er screenet

- Vendespor ved Enghave St.
- Løsning ved Køge Bugt korridoren
- Nyt "rør" (gennem indre by)
- Forlængelse af Farumbanen med tilslutning til Hillerødbanen
- Forlængelse af Hillerødbanen til Fredensborg
- Kollektiv trafik i Helsingørskorridoren
- Vendbare vognbaner

Tiltag i politisk aftale af 21. marts 2013

Hastighedsopgradering af Sydbanen og Ringsted-Odense

Ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen

Samkørselsbaner

Motorvej til Næstved

Øvrige tiltag

- Flere længere S-tog
- S-tog til Helsingør
- S-tog langs Helsingørmotorvejen
- Flere længere regionaltog
- Øget samkørsel gennem mobilapps
- Samkørselsbaner og forbeholdte parkeringsbaner
- Samkørsel i taxier
- Brug af delebiler til samkørsel i mindre byer

8. Præsentation af Arbejdsgruppe 4

Ved Susanne Krawack



Trængselskommissionen

Afrapportering fra arb.gr. 4

Tværgående tiltag

Temaer:

- 1) Intelligent kapacitetsudnyttelse
- 2) Kollektiv transport med kunden i centrum
- 3) Alternativ finansiering
- 4) Bedre miljø og klima
- 5) Finansiering med adfærdseffekter



Tiltag fordelt på temaer

| Temaer i arb.gr. 4 | Tiltag |
|---|---|
| Tema 1 – Intelligent kapacitetsudnyttelse | <ul style="list-style-type: none">- Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser- Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af veje- Vejbestyrelsesforhold- Trafikinformation og billetter, herunder realtidsdata til kunderne- Mobility Management |
| Tema 2 – Kollektiv transport med kunden i centrum | <ul style="list-style-type: none">- Organisering af den kollektive trafik- Takster og takststruktur i den kollektive trafik- Øget fokus på stationsnærhedsprincippet |
| Tema 3 – Alternativ finansiering | <ul style="list-style-type: none">- Brugerbetaling på større infrastrukturanlæg- Bidrag fra private grundejere og udviklingselskaber- Salg af offentlige arealer og selskaber |
| Tema 4 – Bedre miljø og klima | <ul style="list-style-type: none">- Udbredelse af elbiler, brint og naturgaskøretøjer- Øget anvendelse af biogas |
| Tema 5 – Finansiering med adfærdseffekter | <ul style="list-style-type: none">- Afskaffelse af befordringsfradraget for bilister- Ændring og forøgelse af registreringsafgiften- Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen |

1) Intelligent kapacitetsudnyttelse

| Tiltag | Anbefalinger |
|---|--|
| Optimering af signalanlæg | <ul style="list-style-type: none">• <i>på tværs af vejbestyrelser reducerer trængsel for få midler på kort sigt.</i> |
| Vejbestyrelsesforhold | <ul style="list-style-type: none">• <i>Analyse af yderligere fordele ved at arbejde med organiseringen af vejtrafikken på længere sigt.</i> |
| Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af veje | <ul style="list-style-type: none">• <i>Lovgivningsmæssig adgang til, at vejmyndigheder kan indføre økonomiske incitamenter til hurtig og effektiv koordinering og afvikling af bygnings- og ledningsarbejder.</i> |
| Trafikinformation og billetter | <ul style="list-style-type: none">• <i>En fælles IT-plattform, hvor trafikselskaber og myndigheder stiller (realtids-) data til rådighed, så de kan indgå i udvikling af tværgående mobilapplikationer mv. Kunden skal have én indgang til informationer på tværs.</i> |
| Mobility Management | <ul style="list-style-type: none">• <i>Mobilitetsplanlægning og mulighed for private virksomheder at tilkøbe kollektiv trafikbetjening.</i> |

2) Kollektiv transport med kunden i centrum

| Tiltag | Anbefalinger |
|--|--|
| Organisering af den kollektive trafik | <p><i>At en fremtidig organisering af den kollektive trafik i Hovedstaden opfylder følgende målsætninger:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Én kundeflade at forholde sig til• Reetablering af drift efter hændelser• Attraktive terminaler• Strategisk planlægning |
| Takster og takststruktur i den kollektive trafik | <ul style="list-style-type: none">• <i>forenklet takststruktur og intelligente betalingsløsninger</i>• <i>takstmæssige incitamentter til at sprede myldretiden</i>• <i>afstemme forventninger om serviceniveau og kapacitetsudnyttelse i kollektiv trafik i myldretiden.</i>• <i>fremtidige ændringer i takststrukturen indrettes så nye brugere inviteres indenfor</i> |
| Øget fokus på stationsnærhedsprincippet | <ul style="list-style-type: none">• <i>At det er vigtigt at fastholde fokus på stationsnærhed mindst med samme styrke som hidtil.</i> |

3) Alternativ finansiering

| Tiltag | Anbefalinger |
|---|---|
| Brugerbetaling på større infrastruktur anlæg | <ul style="list-style-type: none">• Kan under de rette omstændigheder benyttes, men vanskelig i byområder• bør afsøges i forbindelse med konkrete projekter. |
| Bidrag fra private grundejere og udviklingselskaber | <ul style="list-style-type: none">• Bidrag fra udviklingselskaber, herunder finansieringsbidrag til infrastruktur |
| Salg af offentlige arealer og selskaber | <ul style="list-style-type: none">• At det skal kortlægges, om frasalg af infrastrukturnære offentlige arealer kan anvendes til at finansiere nye anlæg. |

4) Finansiering med adfærdseffekter

| Tiltag | Anbefalinger |
|---|---|
| Afskaffelse af befordringsfradraget for bilister | <ul style="list-style-type: none">• <i>Afskaffelse af befordringsfradraget for bilister vil øge den kollektive trafik og mindske trængsel. Har også effekter på arbejdsmarkedet</i> |
| Forøgelse af registreringsafgiften | <ul style="list-style-type: none">• Kan give betydeligt provenu og vil desuden udskyde køb af bil |
| Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen | <ul style="list-style-type: none">• <i>En landsdækkende ordning med gradueret skattemæssig værdi af P-pladsen, der vil give incitament til at bruge kollektiv trafik og cykel i områder med trængsel.</i> |

5) Bedre miljø og klima

| Tiltag | Anbefalinger |
|---|--|
| Udbredelse af elbiler, brint og naturgaskøretøjer | <ul style="list-style-type: none">• <i>Implementeres bl.a. gennem konkrete flåder som eksempelvis renovationskøretøjer, i den kollektive trafik, hjemmepleje, mv.</i>• <i>At et vigtigt virkemiddel er miljøzoner (behandles i arbejdsgruppe 1)</i>• <i>At benytte økonomiske incitamenter fx i form af lavere P-betaling til fremme af køretøjer med alternative drivmidler</i> |
| Øget anvendelse af biogas | <ul style="list-style-type: none">• <i>At der gennem en forsøgsordning skal etableres en række demonstrationsprojekter, der yderligere understøtter viden og kan underbygge en markedsudvikling.</i> |

Fravalgte tiltag

- 4.3 og 4.2 om **SCR-krav til lastbiler og Euronorm 6** har arbejdsgruppen fravalgt, fordi de er ved at være gennemført, og at det derfor vil have en lav *samfundsøkonomisk* effekt at gøre yderligere.
- 3.19 om **skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlercykler** er fravalgt, fordi arbejdsgruppen ønsker at fokusere på tiltag med større effekt.
- 3.18 om **ændring af kørselsgodtgørelse** er fravalgt, fordi det ikke har en *finansieringseffekt*, har lav effekt på *trængsel* og kræver yderligere analyser af den *samfundsøkonomiske* effekt.
- 3.11 om **OPP** er fravalgt som selvstændigt tiltag, idet det ikke giver ny finansiering. OPP er i stedet nævnt under tema 3, hvor det er koblet til brugerbetaling og bidrag fra grundværdistigninger, og skal analyseres i forhold til konkrete projekter.
- 3.2 om **offentlig medfinansiering fra øget grundskyld og skatter** er fravalgt. Det skyldes dels, at finansieringspotentialer er lavt, dels er der tale om en omfordeling, der tager skattefinansiering til offentlige ydelser fra andre sektorer, og at de kommunale udligningsordninger vil reducere skatteindtægten.
- 3.10 om ensidige **øgede takster i den kollektive trafik** har arbejdsgruppen fravalgt, fordi det har en negativ effekt på *miljø*, *klima* og *overflytning* til den kollektive transport. Arbejdsgruppen har valgt at se det i sammenhæng med analyse af takster og takststrukturer i den kollektive trafik, herunder øget prisdifferentiering.
- 3.14 om **øget ejendomsbeskatning af private parkeringspladser** er fravalgt, fordi det er i modstrid med grundlovens § 73, og desuden formentlig vil have en begrænset *finansieringseffekt*.



9. Arbejdsgruppe 5

Landsdækkende roadpricing

Status

Ved Per Homann Jespersen



Trængselskommissionen

Afgiftsordningen

- Alle biler
- Kørsel på det offentlige vejnet
- Takster gradueret efter tid og sted
- Trængselskomponent i taksten dækker administrative omkostninger

Afgiftsordningen - beregningseksempel - personbiler

| Takstkomponenter | DKK/km |
|----------------------------|--------|
| Grundtakst | 0,50 |
| Bytakst | 0,50 |
| Storbytakst (trængsel) | 0,50 |
| Myldretidstakst (trængsel) | 1,00 |

Afgiftsordningen

- Eksempelberegninger
- Superpendlere

Teknisk løsning

- GNSS
- Distancerelateret dvs. baseret på vejsegmenter
- Lav fejlmargen – i særdeleshed ‘negative fejl’

Teknisk løsning

- EETS-forretningsmodel
- Konkurrence mellem mange udbydere af opkrævningstjenester
- Mulighed for anonymitet

Roadmap

- Trængselskommissionens anbefalinger
- Storskalaforsøg
- Etablering af juridisk grundlag / udbud
- Roadpricing indføres
- Horisont mindst 5-7 år

10. Drøftelse af videre prioriteringer

Gruppe 1

*Anne Skovbro
Harry Lahrmann
Flemming Stenild
Erik Østergaard*

Gruppe 2

*Steen Christiansen
Henrik Holmer
Lise Bjørg Pedersen
Dorthe Nøhr Pedersen
Henrik Busch*

Gruppe 3

*Michael Svane
Morten Kabell
Niels Buus Kristensen
Rebekka Nymark
Karl Vogt-Nielsen*

Gruppe 4

*Susanne Krawack
Trine Juncher
Otto Anker Nielsen
Jesper T. Lok*

Gruppe 5

*Per Homann Jespersen
Ivan Lund Pedersen
Hans Toft
Charlotte Fischer
Thomas Møller Thomsen*



11. Evt.



Trængselskommissionen