

## **Beskrivelse af fælles projektbeskrivelser og vurderinger af løsningsforslag**

Af kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet fremgår det, at:

*”Kommissionen fremlægger et katalog med fordele og ulemper ved forskellige forslag til reduktion af trængsel, støj og luftforurening i hovedstadsområdet for regeringen i januar 2013 og fremlægger i august 2013 forslag til samlet strategi.”*

For at sikre en ensartet beskrivelser og vurderinger af de enkelte forslag, lægges der her op til at de enkelte arbejdsgrupper beskriver og vurderer projekterne ud fra en ensartet ramme. En sådan ensartet ramme kan bidrage til at sikre at løsningsforslagene bedre kan sammenlignes på tværs af arbejdsgrupperne.

Som følge af den korte tidsfrist vil det ikke for alle projekter være muligt at gennemføre samfundsøkonomiske og effektberegninger mv. inden januar 2013. En fælles ramme for projektbeskrivelserne skal dog sikre, at arbejdsgrupperne for hvert enkelt projekt beskriver og vurderer de samme effekter, og dermed i højere grad sikrer sammenlignelighed projekterne imellem.

Når alle løsningsforslagene fra arbejdsgrupperne er beskrevet og indledningsvist vurderet skal Trængselskommissionen gennemføre en prioritering af løsningsforslagene. I den forbindelse skal der gennemføres samfundsøkonomiske beregninger og egentlige effektvurderinger.

Til brug for arbejdsgruppernes indledende beskrivelser af løsningsforslagene er der udarbejdet et projektskema, som skal danne rammerne om beskrivelsen af de enkelte forslag. I nedenstående gennemgås skemaets opbygning, og de tanker, der ligger bag.

### **Skema for beskrivelse af løsningsforslag**

Skemaet (bilag 1) til beskrivelse af arbejdsgruppernes løsningsforslag består overordnet af følgende 3 overskrifter:

1. Kort projektbeskrivelse

2. Projektvurdering med beskrivelse af positive og negative effekter
3. Indledende foreløbig effektvurdering

### Kort projektbeskrivelse

Projektbeskrivelsen skal på ca. 1 side give en hurtigt overblik over løsningsforslaget – herunder hvilket indsatsområde eller problem løsningsforslaget er målrettet, kort om løsningsforslaget, hvilket geografisk område påvirkes, hvem er målgruppen og tidshorisont for projektets gennemførelse.

Under projektbeskrivelse gives ligeledes en vurdering af det forventede investeringsbehov og muligheder for alternativ finansiering. Endvidere vurderes og beskrives evt. driftsøkonomi og andre afledte omkostninger.

### Projektvurdering med beskrivelse af positive og negative effekter

For at sikre et relativt ensartet udgangspunkt for at vurdere de enkelte projekter, er der fastlagt seks emner som skal beskrive i forhold til positive og negative effekter.

Følgende emner skal beskrives for hvert løsningsforslag.

#### *Trængsel*

Trængsel er hovedfokus for kommissionens arbejde. Beskrivelse af løsningsforslagets betydning for trængsel på henholdsvis veje og cykelstier samt en vurdering af ca. antal trafikanter som berøres af løsningsforslaget.

Forskellige tiltag vil have forskellig effekt på reduktionen af den samlede trængsel, og der må tilstræbes en rimelig konsistent vurdering på tværs af arbejdsgrupperne. I vurderingen af de enkelte tiltag er det centralt at vurderingen tager udgangspunkt i tiltagets effekt i forhold til den samlede trængsel – f.eks. ved at vurderingen af tiltaget tager udgangspunkt i hvor mange procent, tiltaget umiddelbart vurderes at reducere trængslen.

Nogle løsningsforslag vil betyde en stigning i antal trafikanter på den eksisterende infrastruktur og dermed skabe stigende trængsel f.eks. kan bredere cykelstier eller busbaner medføre mindre plads på vejene. Disse negative konsekvenser af løsningsforslaget beskrives.

I tilknytning til vurderingen af de enkelte tiltags effekt på trængsel anslås endvidere om der samlet set vil være positive eller negative tidsgevinster ved det pågældende tiltag.

Tidsgevinster er en positiv effekt af at mindske trængsel. Tidsgevinster for biler vurderes og beskrives – både for biler og kollektivt rejsende. Endvidere bør der være en beskrivelse tidspunkt/tidsperiode, hvor tidsgevinsterne opnås.

Skabes der forsinkelser for andre transportformer eller andre steder i transportsystemet beskrives dette som negative konsekvenser.

#### *Luftforurening og klimapåvirkning*

Indledende beskrivelse af i hvilken grad løsningsforslaget bidrager til reduktion af CO<sub>2</sub> og anden forurening. Trafikken i hovedstadsområdet har stor betydning for luftforureningen. Begrænsning af trængsel vil typisk have betydning for luftkvaliteten lokalt og dermed på de berørtes borgeres sundhed og livskvalitet.

På samme måde som ved vurderingen af effekten på trængsel ved de forskellige tiltag skal der også her tilstræbes en ensartet vurdering på tværs af tiltagene. Disse skal derfor vurderes i forhold til hvor stor en samlet (procentuel) forbedring af luftkvaliteten både lokalt og i det samlede hovedstadsområde, de vil kunne medføre.

#### *Støj*

Vurdering af om løsningsforslaget har et støjreducerende potentiale. Støj har en negativ påvirkning på folks levevilkår og på huspriserne. Studier peger eksempelvis på, at støj over længere perioder påvirker menneskers sundhedstilstand. Trafikstøj påvirker mange danske boliger, og det er derfor vigtigt også at vurdere trængselsreducerende transporttiltag ud fra deres støjreducerende potentiale.

De enkelte tiltag vurderes så vidt muligt ensartet med udgangspunkt i hvor mange borgere, der vil opleve en given støjreduktion (principielt antal borgere multipliceret reduktionen målt i dB).

#### *Bymiljø*

Nye infrastrukturprojekter ændre ofte brugen af byrum enten i kraft af optagelse af byrum/byarealer til infrastruktur eller gennem frigørelse af byrum (Metro). Omlægning og ændring af trafikken kan skabe mere trafik på lokale veje. Stadig flere mennesker bor og arbejder i hovedstadsområdet. De mange mennesker på relativt lidt plads skaber udfordringer i forhold til at sikre et godt og interessant bymiljø. Når folk i København angiver årsagerne til, at de eksempelvis transportere sig på cykel, nævnes ofte, at det er vigtigt at være en del af en aktiv og dynamisk storby.

#### *Overflytning fra vej til kollektiv trafik og cykel*

Det er et væsentligt element i kommissoriet for Trængselskommissionen, at den kollektive trafik og cyklisme (og gang) skal løfte hovedparten af fremtidens trafikvækst. Det skal derfor vurderes hvor mange bilister – både absolut og relativt - som overflyttes til kollektiv trafik og cykel ved de enkelte løsningsforslag.

#### *Øvrige effekter*

Der kan for de enkelte tiltag i det planlagte idékatalog være en eller flere faktorer, der gælder særskilt for det pågældende område.

### Indledende effektvurdering

For at give overblik over de forventede effekter af de enkelte projekter er der udarbejdet en foreløbig indledende effektvurdering, som skal illustrere effekterne fordelt på de seks emner.

Indledningsvist foreslås at anvende tre simple indikatorer, hvor ”grøn” markerer en positiv effekt, gul en neutral effekt og rød en negativ effekt.

Det vil være forskelligt, hvor detaljeret baggrunden for effektvurderingen af de enkelte projekter.

Det skal samtidig understreges, at de indledende effektvurderinger vil være på et meget indledende niveau og kan blot bidrage til at give en indikation af de forventede effekter.

## Løsningsforslag X

### Projektbeskrivelse (ca. 1 side)

1. *Primære indsatsområde:*
  1. Kollektiv trafik
    1. Busser
    2. Baner/metro
  2. Veje
    1. Privatbilisme
    2. Erhvervskørsel
  3. Cyklister/fodgængere
  4. Andet
2. *Indhold*
  1. Baggrund – hvilke udfordringer adresserer projektet?
  2. Løsningsforslag - stilles der forslag til ny infrastruktur, nye afgifter, organisering, ny lovgivning mv.)
  3. Geografi (Hvilke områder/strækninger er der tale om/hvor forventes effekten)
  4. Primær målgruppe: bilister, kollektivt rejsende, erhvervsliv mv.
  5. Tidshorisont for projektes gennemførelse og evt. udfordringer ved gennemførelse
3. *Økonomi*
  1. Hvad er det forventede investeringsbehov?
  2. Hvilke mulige indtægter kan initiativet føre til?
  3. Projektets driftsøkonomi
  4. Mulige alternative finansieringskilder
  5. Statslige udgiftseffekter

### Projektvurdering (ca. 1-2 sider)

#### 1. *Trængsel*

##### Positivt

Reduktion i trængsel på henholdsvis veje, den kollektive trafik og cykelstier, ca. antal trafikanter berørt, til fordel for hvilke trafikanter (f.eks. pendlere, erhverv etc.). Sparet tid for trafikanter og kollektivt rejsende, antallet af berørte trafikanter og rejsende, tidspunkt/tidsperiode hvor gevinsterne opnås.

##### Negativt

Stigning i antal trafikanter på den eksisterende infrastruktur, stigende trængsel for andre transportformer (f.eks. kan bredere cykelstier eller busbaner medføre mindre plads på vejene eller omvendt). Skabes der forsinkelser for andre transportformer eller andre steder i transportsystemet.

#### 2. *Luftforurening og klimapåvirkning*

##### Positivt

Reduktion af CO<sub>2</sub> og partikelforurening. Overførsel fra biltrafik til cykler og kollektiv trafik, mindre køkørsel (stop-and-go) på vejene, nye teknologiske løsninger, mindre tung trafik i de tætte bydele

##### Negativt

Flere forurenende biler, busser eller tunge køretøjer i de indre bydele

## Bilag 1

### 3. Støj

#### Positivt

Støjreducerende tiltag i forbindelse med projektet, nye teknologiske løsninger, reduktion af overfladetraфик i tætte bydele

#### Negativt

Mere trafik, erstatning af en støjende transportform med en anden, mere trafikstøj andre steder som følge af projektet

### 4. Bymiljø

#### Positivt

Reduktion af trafik på lokale veje, nye transportknudepunkter, nye transportmuligheder, mere plads til at udnytte byens rum til andre aktiviteter

#### Negativt

Optagelse af byrum/byarealer til infrastruktur, mere trafik på lokale veje

### 5. Overflytning fra vej til kollektiv og cykel

#### Positivt

Antal trafikanter der overflyttes, flyttes der trafikanter fra belastede vejstrækninger, flyttes trafikanterne i spidsbelastningsperioder

#### Negativt

Flyttes der trafikanter fra den kollektive trafik eller cykeltrafikken til vejtrafik. Overflyttes cykelister til den kollektive trafik.

### 6. Øvrige effekter

F.eks. reduktion i antallet af trafikuheld, mere sammenhængende transportsystemer, mulighed for alternative finansieringskilder

## Indledende effektvurdering

Effektpunkter	Vurdering
Trængsel	Grøn
Luftforurening og klimapåvirkning	Grøn
Støj	Gul
Bymiljø	Rød
Overflytning fra vej til kollektiv og cykel	Rød