

Tiltag der indgår i trafikmodelberegninger i juni 2013

Totaler		
Personer, der har responderet	27	100%

Signaturforklaring:

Indgår i fællesscenarie

Indgår ikke i fællesscenariet

Grøn

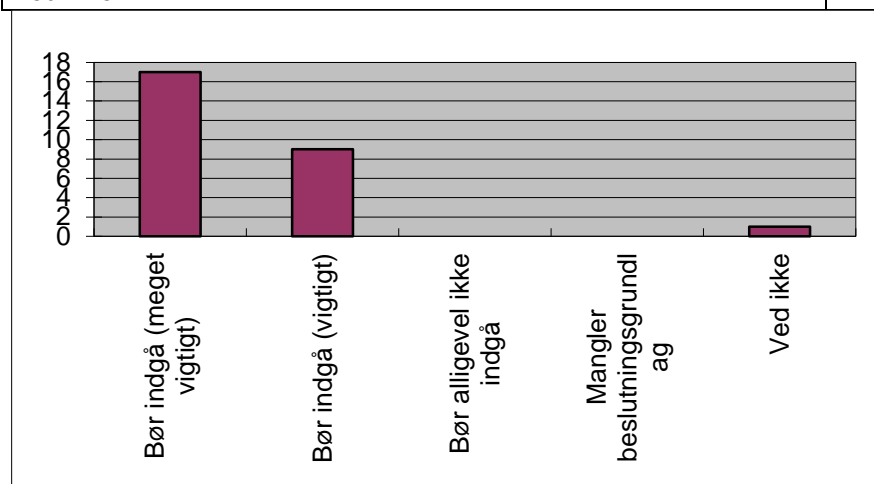
Rød

Indre by

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om indre by og indgår i begge yder-scenarier.

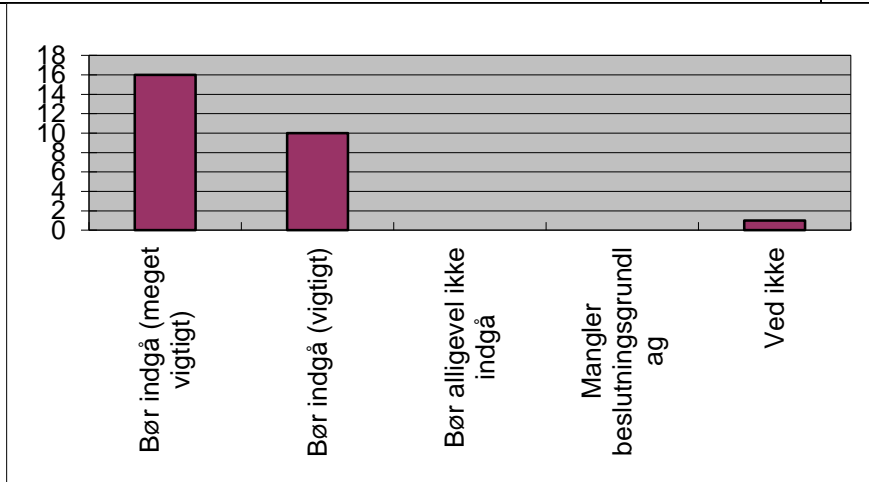
Vurder hvorvidt tiltaget skal indgå i fællesscenariet.

- Bedre planlægning af vejarbejder		
Bør indgå (meget vigtigt)	17	63%
Bør indgå (vigtigt)	9	33%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	1	4%



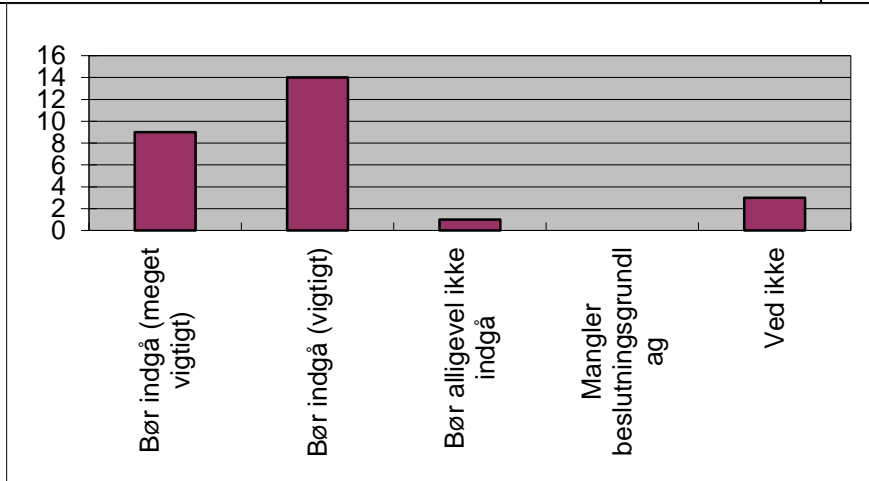
- Hurtigere respons ved hændelser

Bør indgå (meget vigtigt)	16	59%
Bør indgå (vigtigt)	10	37%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	1	4%



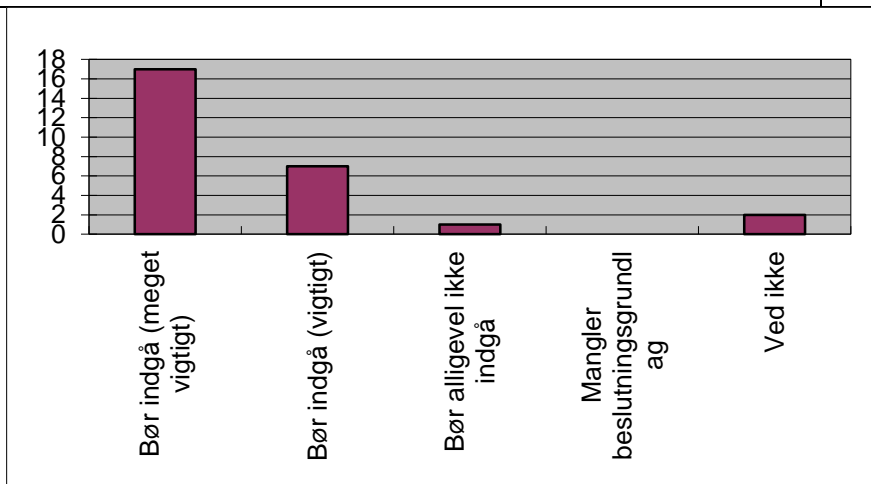
- Bedre tilsyn med kanstensparkering

Bør indgå (meget vigtigt)	9	33%
Bør indgå (vigtigt)	14	52%
Bør alligevel ikke indgå	1	4%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	3	11%



- Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapacitet

Bør indgå (meget vigtigt)	17	63%
Bør indgå (vigtigt)	7	26%
Bør alligevel ikke indgå	1	4%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	2	7%



Obligatorisk: Begrund eventuelle fravalg af tiltag, der både er prioriteret af arbejdsgruppen og indgår i begge yder-scenarier.

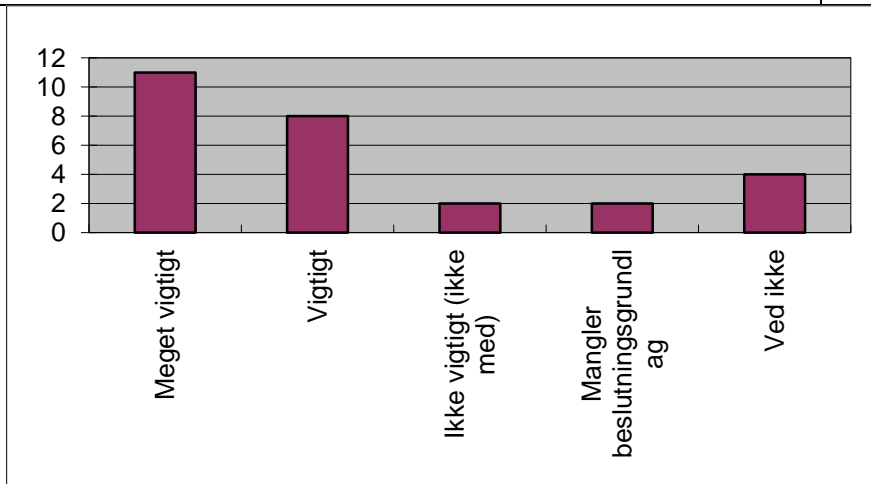
Der skal tænkes i prioriteringer af hvornår arbejder igangsættes. Det giver ingen mening at spærre centrale indkøbsgader af i højsæsoner som julehandel, udsalg mv. Der må endvidere gerne indtænkes de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at visse arbejder tager alt for lang tid og giver gener for handlen, borgere, gæster og turister.

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om indre by, men ikke indgår i begge yder-scenarier.

Vurder vigtigheden af, at tiltaget indgår i fællesscenariet.

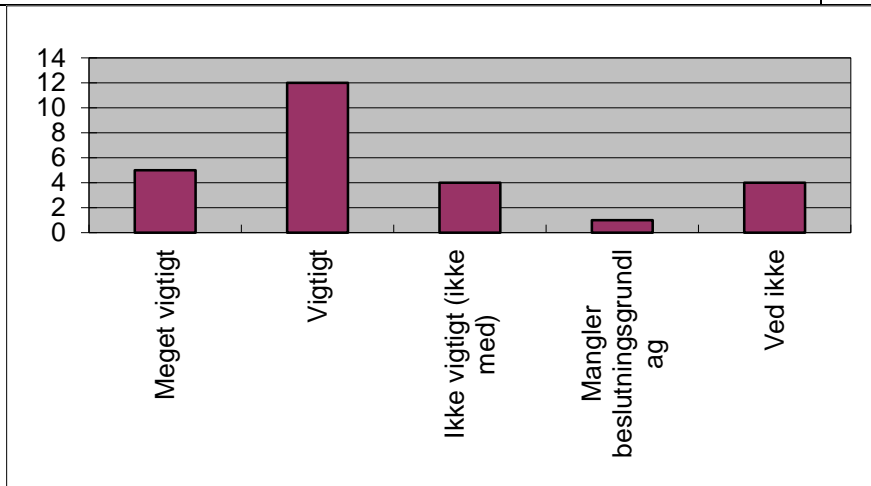
- Metroafgrening til Ny Ellebjerg

Meget vigtigt	11	41%
Vigtigt	8	30%
Ikke vigtigt (ikke med)	2	7%
Mangler beslutningsgrundlag	2	7%
Ved ikke	4	15%



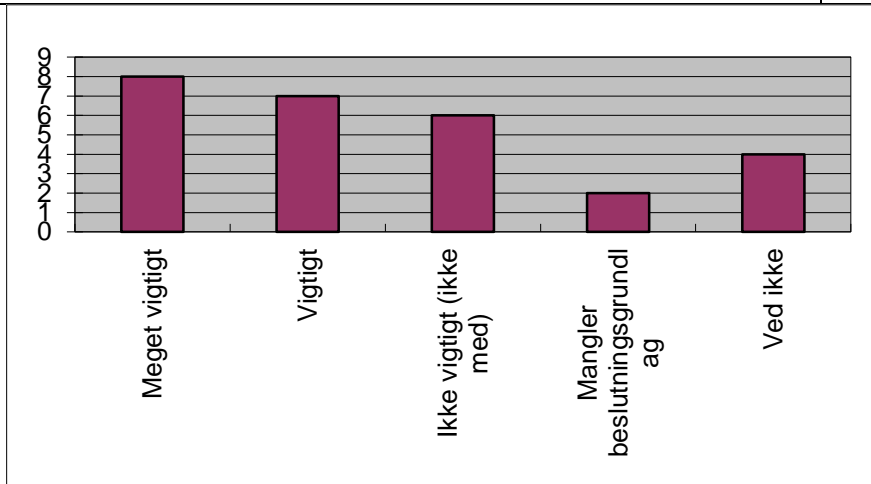
- Fremkommelighed på Ring 2

Meget vigtigt	5	19%
Vigtigt	12	46%
Ikke vigtigt (ikke med)	4	15%
Mangler besltningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	4	15%



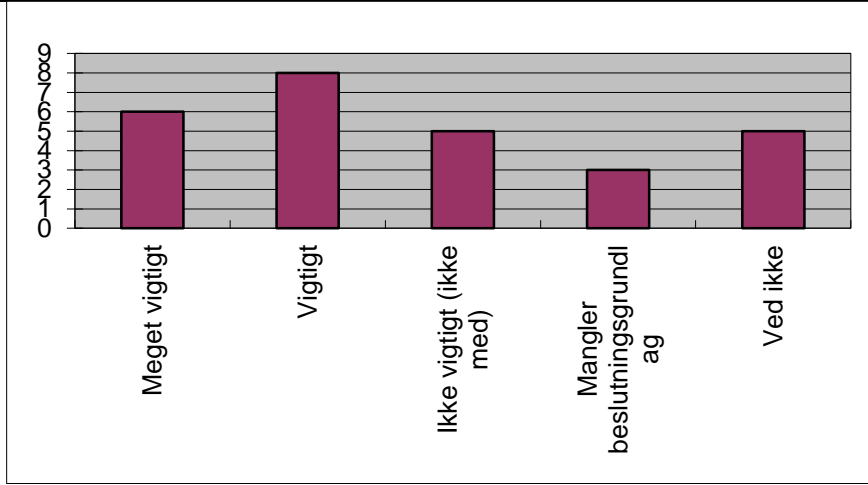
- Udvidelse af p-zonerne til inden for Ring 2-afsnittet

Meget vigtigt	8	30%
Vigtigt	7	26%
Ikke vigtigt (ikke med)	6	22%
Mangler besltningsgrundlag	2	7%
Ved ikke	4	15%



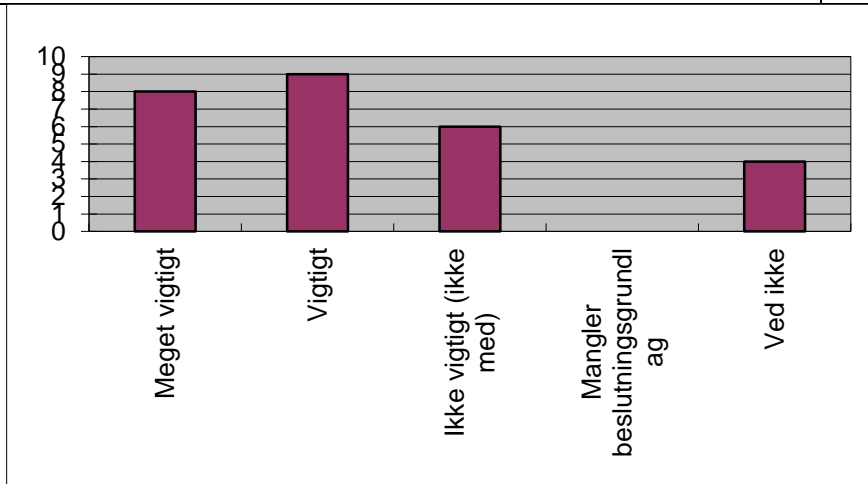
- Ændret parkeringsstruktur i spidstimerne

Meget vigtigt	6	22%
Vigtigt	8	30%
Ikke vigtigt (ikke med)	5	19%
Mangler beslutningsgrundlag	3	11%
Ved ikke	5	19%



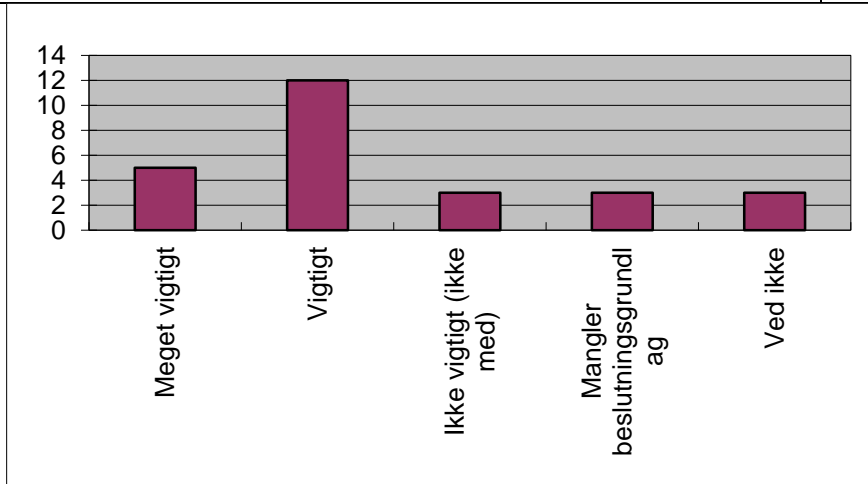
- Udvidelse af eksisterende miljøzoner

Meget vigtigt	8	30%
Vigtigt	9	33%
Ikke vigtigt (ikke med)	6	22%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	4	15%



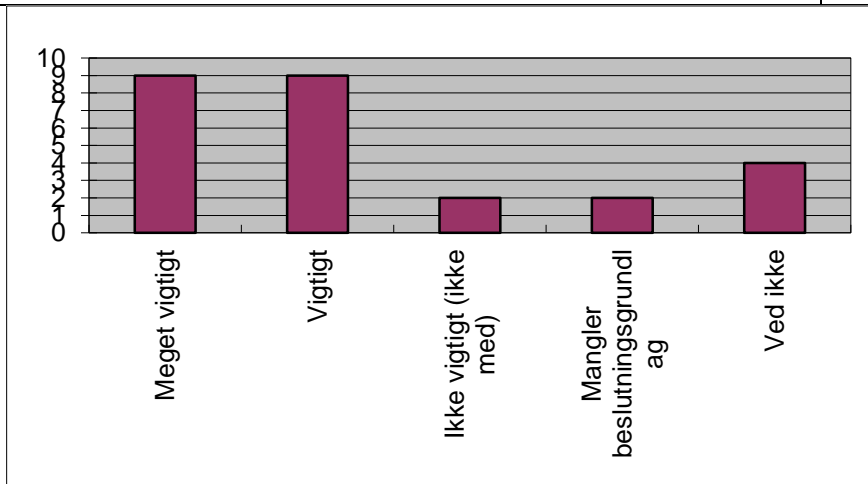
- Varelevering uden for myldretiden

Meget vigtigt	5	19%
Vigtigt	12	46%
Ikke vigtigt (ikke med)	3	12%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	3	12%



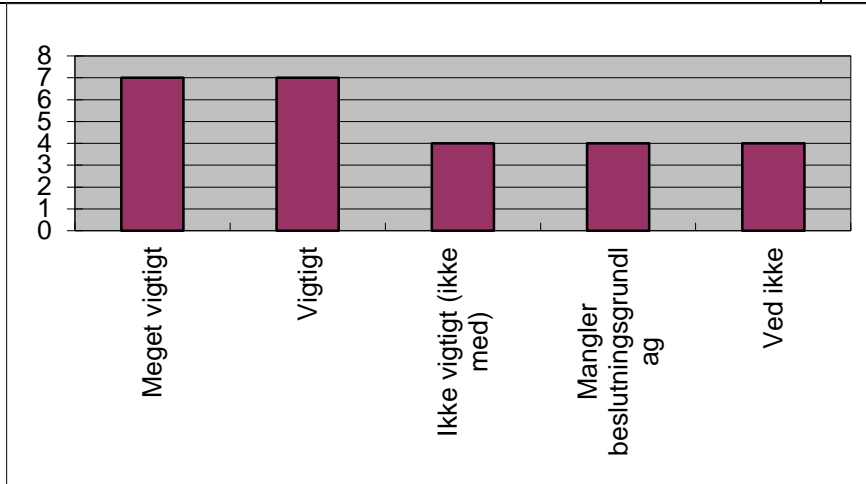
- Citylogistik

Meget vigtigt	9	35%
Vigtigt	9	35%
Ikke vigtigt (ikke med)	2	8%
Mangler beslutningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	4	15%



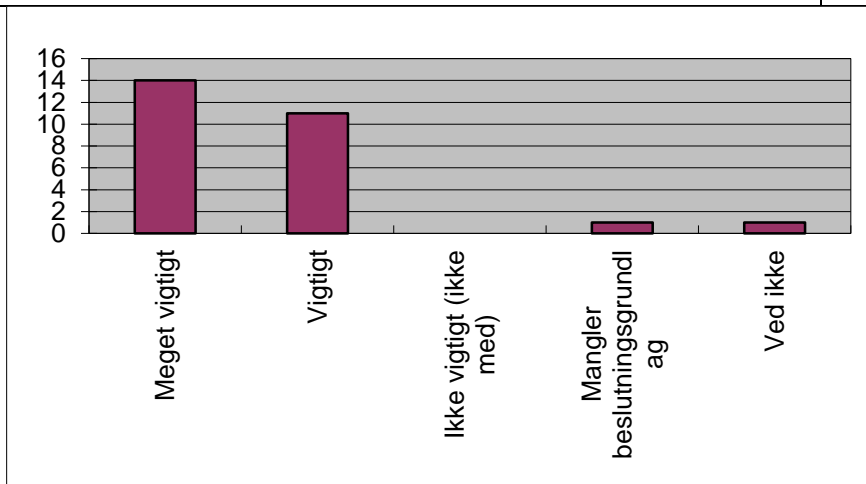
- Grøn byggepolitik

Meget vigtigt	7	27%
Vigtigt	7	27%
Ikke vigtigt (ikke med)	4	15%
Mangler besltningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	4	15%

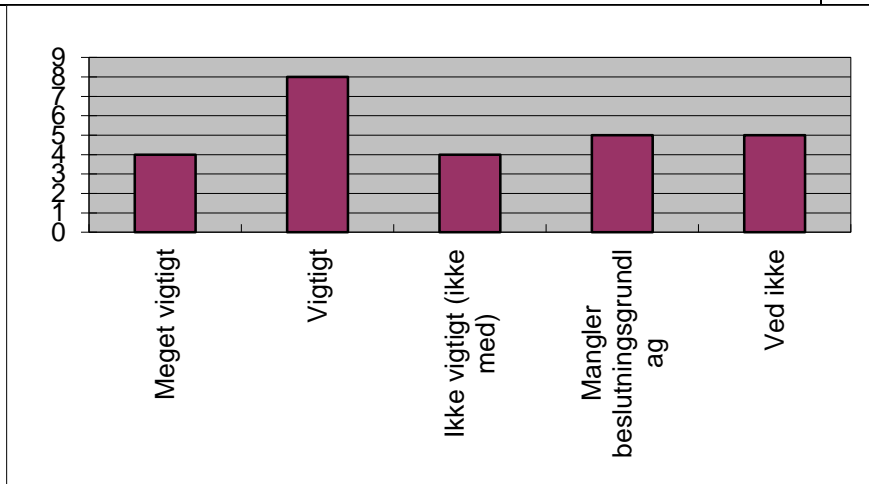


- Cykelkapacitet ved centrale knudepunkter (pakke med cykelparkeringstiltag)

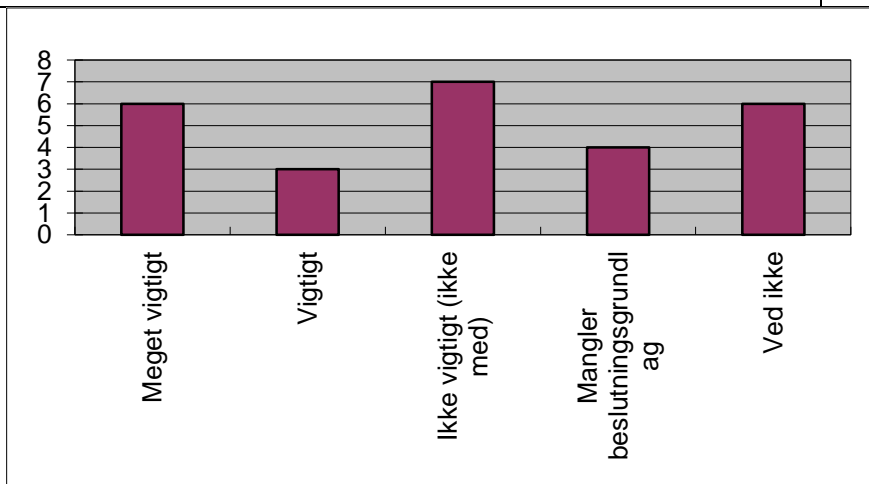
Meget vigtigt	14	52%
Vigtigt	11	41%
Ikke vigtigt (ikke med)	0	0%
Mangler besltningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	1	4%



- Ny forbindelse til Nordhavn (omformulering af tiltag vedr. havnetunnel)		
Meget vigtigt	4	15%
Vigtigt	8	31%
Ikke vigtigt (ikke med)	4	15%
Mangler beslutningsgrundlag	5	19%
Ved ikke	5	19%



- Attraktive byrum gennem reduktion af parkeringspladser		
Meget vigtigt	6	23%
Vigtigt	3	12%
Ikke vigtigt (ikke med)	7	27%
Mangler beslutningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	6	23%

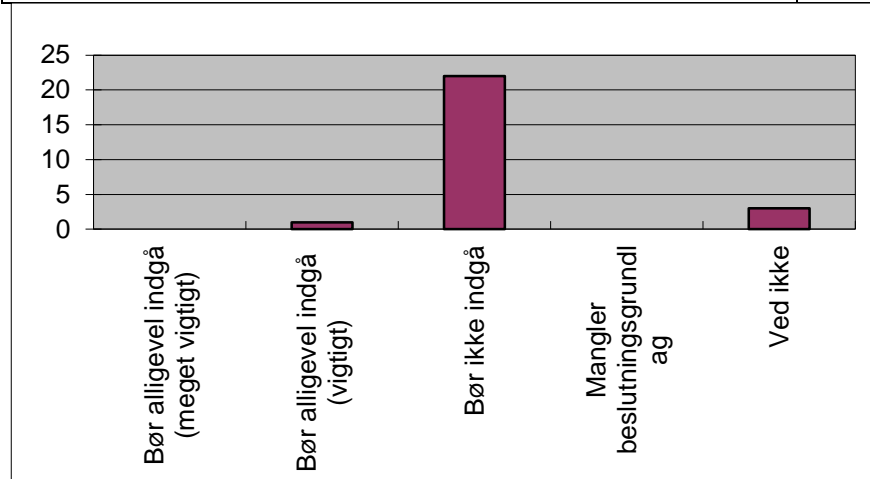


Tiltag der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen om indre by.

Vurder hvorvidt tiltaget alligevel bør indgå i fællesscenariet.

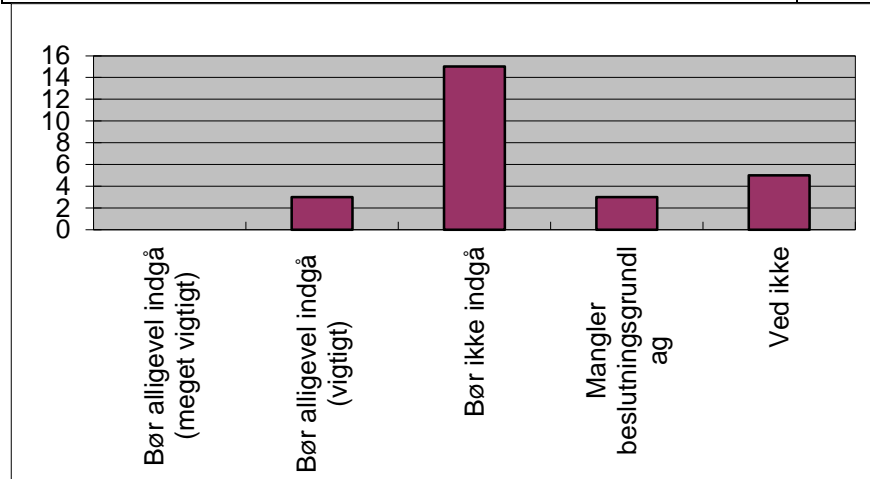
- Taxaer i busspor

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	0	0%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	1	4%
Bør ikke indgå	22	85%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	3	12%



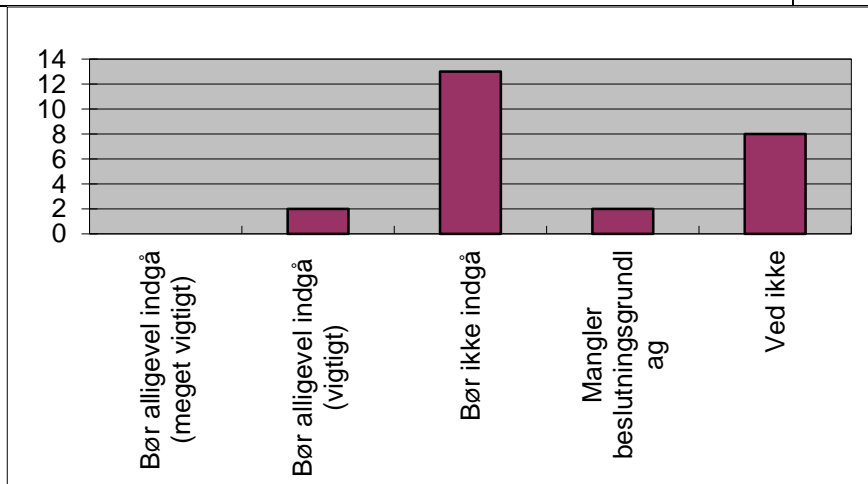
- Ny metro over havnesnittedet

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	0	0%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	3	12%
Bør ikke indgå	15	58%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	5	19%



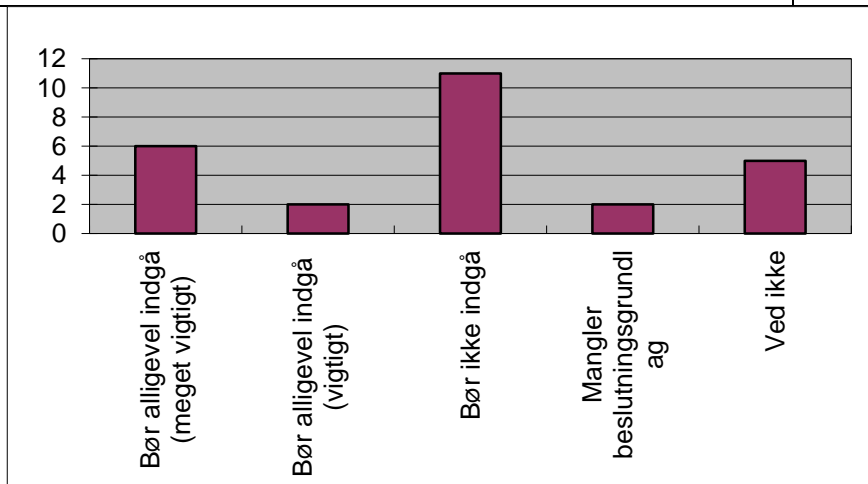
- Bilsystem i centrum af hovedstaden

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	0	0%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	2	8%
Bør ikke indgå	13	52%
Mangler besluningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	8	32%

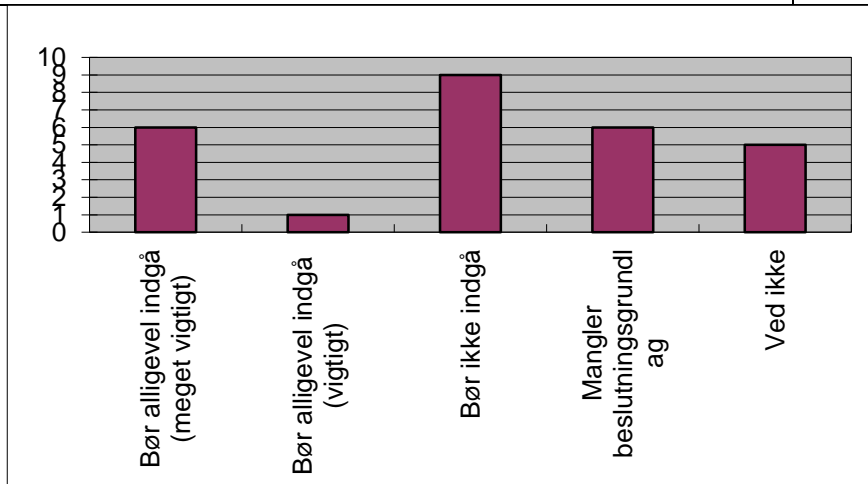


- Generel forhøjelse af P-betalingen

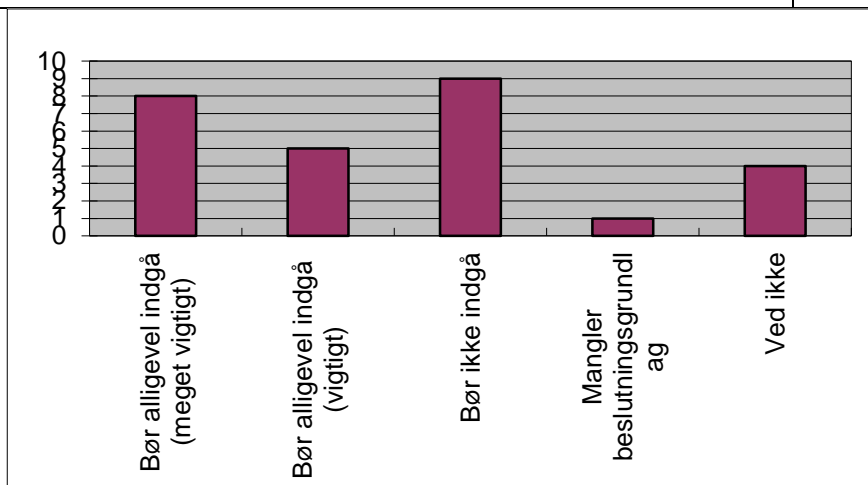
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	6	23%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	2	8%
Bør ikke indgå	11	42%
Mangler besluningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	5	19%



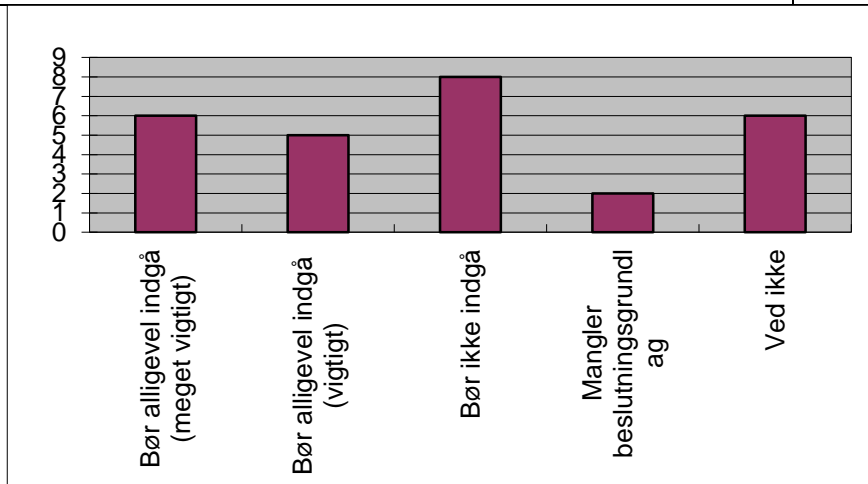
- Inddragelse af ikke-kommunale parkeringspladser		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	6	22%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	1	4%
Bør ikke indgå	9	33%
Mangler besltningsgrundlag	6	22%
Ved ikke	5	19%



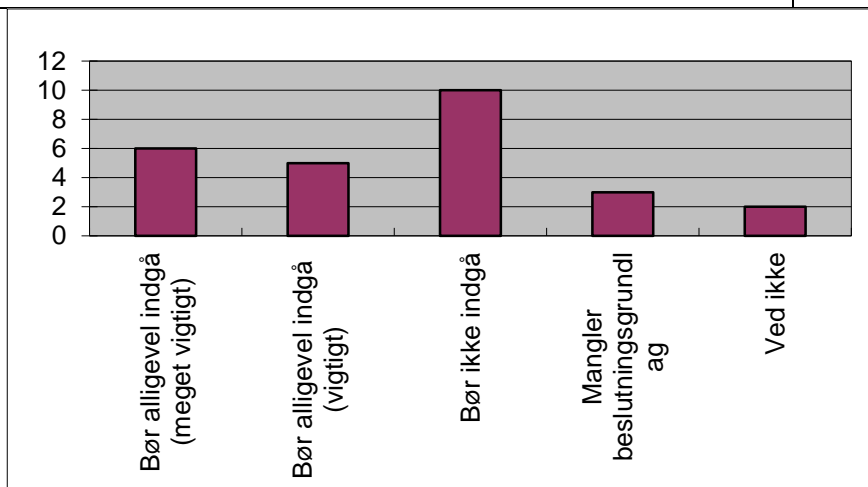
- Forhøjelse af beboerlicensbetalingen		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	8	30%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	5	19%
Bør ikke indgå	9	33%
Mangler besltningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	4	15%



- Hastighedsregulering		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	6	22%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	5	19%
Bør ikke indgå	8	30%
Mangler besluningsgrundlag	2	7%
Ved ikke	6	22%



- Tiltag rettet mod delebiler (tiltag der fremmer delebilsordninger)		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	6	23%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	5	19%
Bør ikke indgå	10	38%
Mangler besluningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	2	8%



Obligatorisk: Begrund eventuelle tilvalg af tiltag, der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen.

finansiering og trængselsdæmpende

Generel forhøjelse af P-betaling / økonomiske virkemidler er meget effektivt til at styre trafikken. I særlig grad koblet med differentierede takster over tid og sted. Generelt bør der kunne udtænkes en parkeringsstrategi/pakke, der så vidt muligt omfatter begge centralkommuner, og inkluderer beboerparkering og ikke-kommunale parkeringspladser (om ikke andet større private parkeringsanlæg).

Bilejerskabet i byen bør begrænses mest muligt. Når man vælger at bo i byen, bør man heller ikke have bil

Et af de store perspektiver er ordninger, der sikrer, at vi går sammen om at dele biler - enten via

delebilordninger eller samkørsel. Det er også en kultur, der skal fremmes, så den på sigt kan trække. Denne udvikling skal max. understøttes.

Tiltagene er vigtige for at sikre en gennemførelse af kommissoriets ord om klima og miljø.

Parkeringsområdet er et vigtigt redskab til at reducere bilpendling til byen. Hastighedsregulering fremmer bymiljøet og gøre koll. trafik og cykling mere attraktiv. Delebilernedsætter bilejerskab og flytter pendling til koll. trafik.

"Generel forhøjelse af P-betalingen, Inddragelse af ikke-kommunale parkeringspladser og Forhøjelse af beboerlicensbetalingen:

Generelt er hovedparten af Trængselskommissionens forslag tiltag der vil forøge/effektivisere udbuddet af mobilitet. Al forskning viser at trafikanterne hurtigt omsætter dette til flere ture - og efter kort tid er trængslen den samme. Hvis denne situation skal undgås er det afgørende at også efterspørgselssiden påvirkes. I trængselskommissionens idekatalog er der kun få forslag der reducerer efterspørgslen - ovennævnte tre forslag er nogle af den, det må anbefales at holde fast i disse.

Hastighedsregulering:

Arbejdsgruppen fravælger hastighedsregulering og anfører at de istedet vil regulere hastigheden via ITS.

Det er OK at regulere hastigheden via ITS på de overordnede veje, men der er stadig store sikkerheds- og miljøpotentialer i at nedsætte hastigheden på det sekundære vej med 50 km til 40 eller 30 - som det er gjort med stor succes i blandt andet tyske og østrigske byer"

"Hastighedsbegrænsning/regulering er en afgørende faktor for at forbedre trafiksikkerheden for bløde trafikanter samt forbedre byrummets attraktivitet. Hvis hastigheden er over 30 km/t øges risikoen for trafikdrab og alvorlige skader betydeligt. forhøjelse af P-afgift og beboerlicens samt inddragelse af ikke-kommunale p-pladser vil ifl. Incentive Partners reducere trængslen og flytte bilister til kollektiv transport og cykling. "

En omfattende delebilsordningfor københavnere bør kunne medvirke til trængselsreduktion.

"Note: Parkeringstiltag bør samles i ét fælles tiltag, der sigter mod at tilvejebringe mere viden om, hvad et nyt parkeringskoncept skal indeholde, og hvilke effekter man kan opnå hermed.

Note: Der bør lave et tilsvarende fælles tiltag for logistiktiltagene som ovenstående med samme formål."

Tiltagene vil medvirke til opfyldelse af vores kommissorium ved at gøre det mindre attraktivt at bruge bil frem for andre transportmidler

"beboerlicens og delebiler vil være pisk og gulærod i forhold til at få frigjort plads til cykelstier, busbaner og gode byrum.

De ikke kommunale p-pladser er naturligvis lovgivningsmæssige besværlige, men et meget vigtigt tiltag der kan reducere pendling til de centrale dele af byen og dermed trængsel både i indfaldskorridorerne og i centralbyen. Hastighedsregulering har effekt på bymiljø, trængsel og overflytning til kollektiv trafik. Man skal ikke undervurdere dette virkemiddels effekt. "

Forhøjelse af beboerlicensen er forudsætningen for reduktion af antallet af parkeringspladser, jf. ovenfor.

Jeg mener, attraktive delebilsordninger kan være medtiltalte at flere i byen fravælger egen bil, og derved optager færre parkeringspladser og hjælper til at reducere trængslen.

Det er vigtigt, at man arbejder med differentierede hastighedszoner. Gerne dynamiske. Det er min oplevelse, at når hastigheden er lavere, bliver fremkommeligheden større

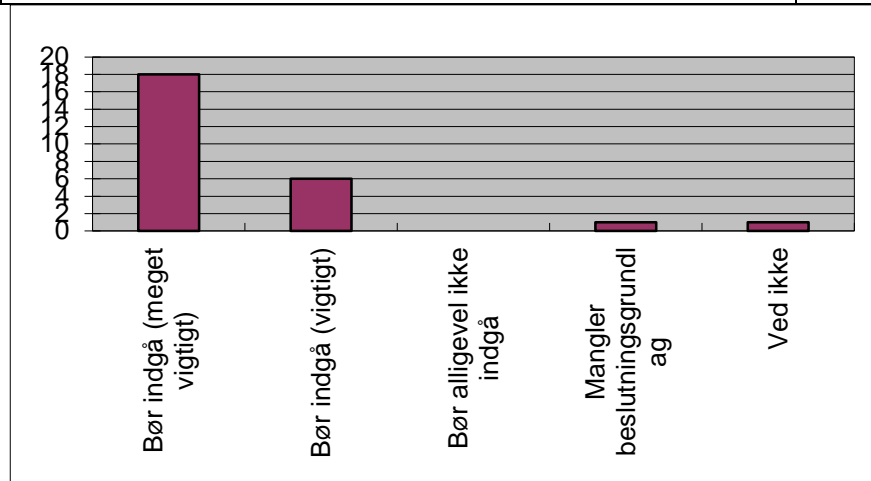
Tiltag rettet mod delebiler er relevant i alle områderne og ikke kun yndre by. For at udbrede delebilisme til en volumen der gør det attraktivt for borgere at anvende den, skal der sættes ind med forskellige tiltag. Delebilisme skal ses i sammenhæng med de øvrige transportformer.

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om ringbyen og indgår i begge yder-scenarier.

Vurder hvorvidt tiltaget skal indgå i fællesscenariet.

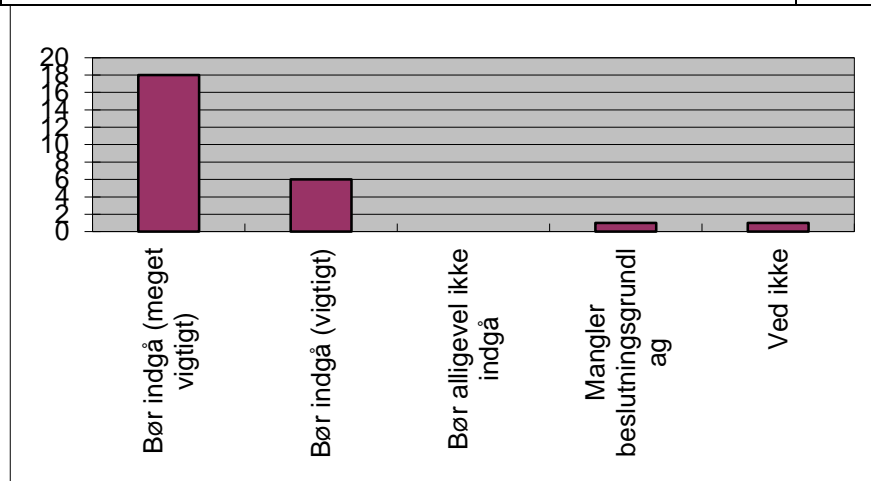
- Nye S-buslinjer (inkl. forbedret A-, S- og R-busnet)

Bør indgå (meget vigtigt)	18	69%
Bør indgå (vigtigt)	6	23%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	1	4%



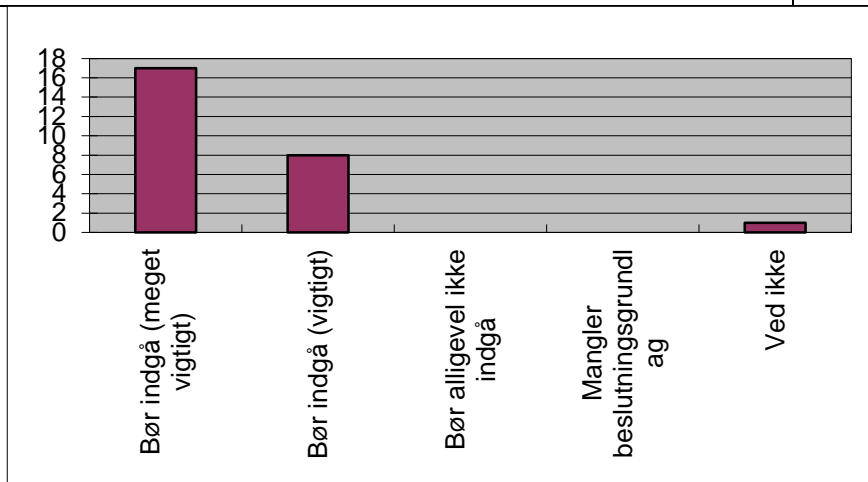
- Busfremkommelighedstiltag: BRT og +WAY

Bør indgå (meget vigtigt)	18	69%
Bør indgå (vigtigt)	6	23%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	1	4%



- Sammenhængende net af supercykelstier (inkl. strategisk cykelnet, cykler i kombination med kollektiv trafik og bedre cykelinfrastruktur)

Bør indgå (meget vigtigt)	17	65%
Bør indgå (vigtigt)	8	31%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	1	4%



Obligatorisk: Begrund eventuelle fravalg af tiltag, der både er prioriteret af arbejdsgruppen og indgår i begge yder-scenarier.

Såfremt man laver særlige busbaner og prioriterer disse busser kan det gå ud over fremkommeligheden for den øvrige trafik. Betydningen for trængslen og ruter bør derfor analyseres nærmere inden man beslutter om det fremmer fremkommeligheden for de mange

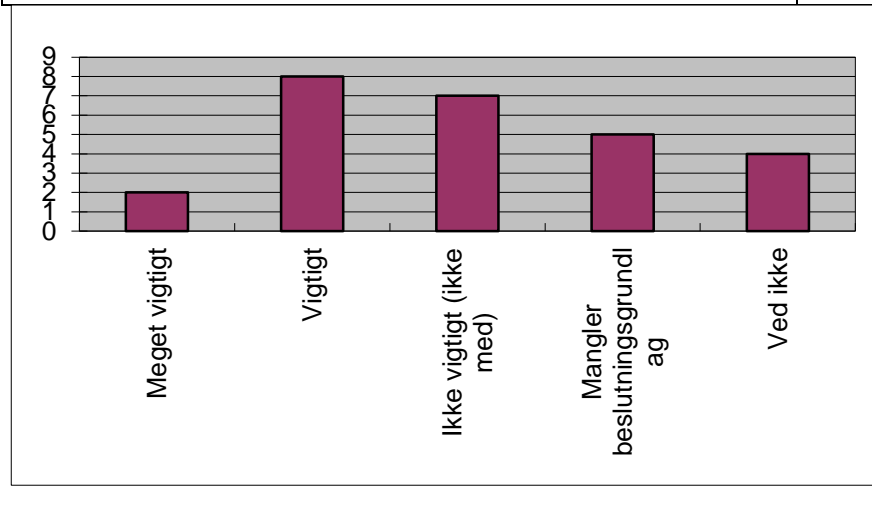
Bycykel projektet bør endvidere fremmes.

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om ringbyen, men ikke indgår i begge yder-scenarier.

Vurder vigtigheden af, at tiltaget indgår i fællesscenariet.

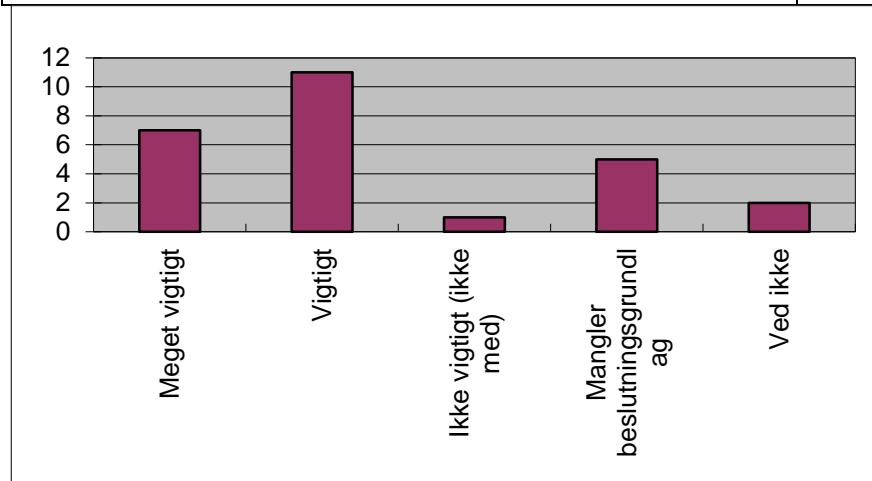
- Metroafgrening til Flintholm/Rødovre

Meget vigtigt	2	8%
Vigtigt	8	31%
Ikke vigtigt (ikke med)	7	27%
Mangler beslutningsgrundlag	5	19%
Ved ikke	4	15%



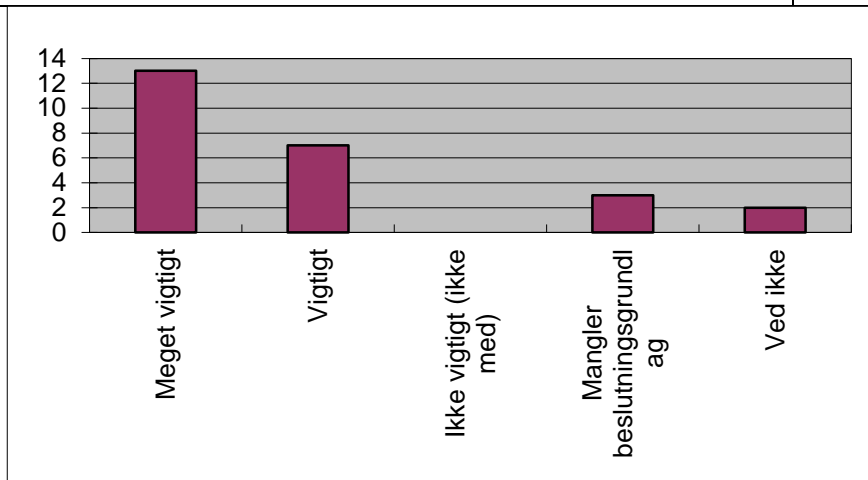
- Sammenhængende letbanenet

Meget vigtigt	7	27%
Vigtigt	11	42%
Ikke vigtigt (ikke med)	1	4%
Mangler beslutningsgrundlag	5	19%
Ved ikke	2	8%



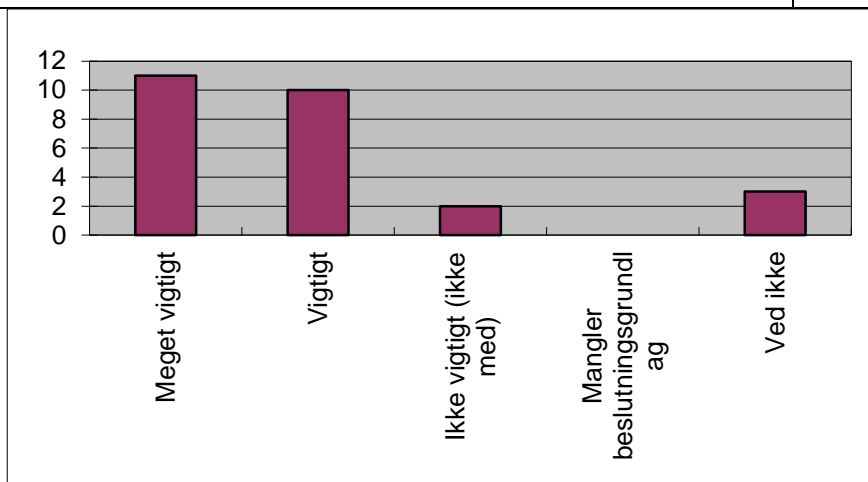
- Nye og styrkede trafikale trafikcentre (inkl. delelementer af Parkér & Rejs og bedre sammenhæng mellem cykler og kollektiv trafik)

Meget vigtigt	13	52%
Vigtigt	7	28%
Ikke vigtigt (ikke med)	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	2	8%

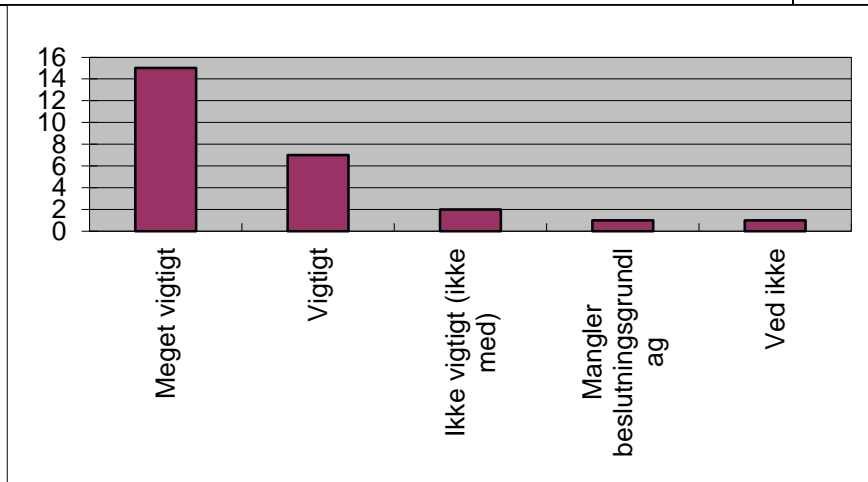


- Forlængelse af den statslige cykelpulje

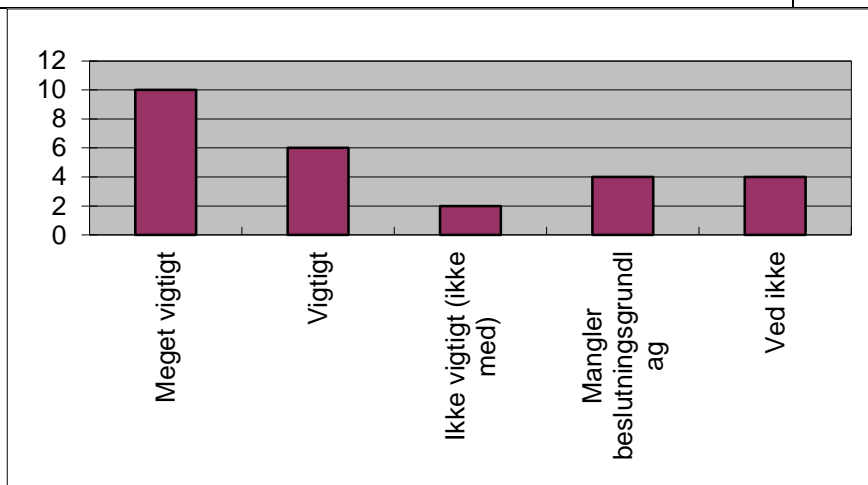
Meget vigtigt	11	42%
Vigtigt	10	38%
Ikke vigtigt (ikke med)	2	8%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	3	12%



- Busfremkommelighedsnet (inkl. forbedret A-, S-, og R-busnet)		
Meget vigtigt	15	58%
Vigtigt	7	27%
Ikke vigtigt (ikke med)	2	8%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	1	4%



- Nyt by- og pendlercykelsystem		
Meget vigtigt	10	38%
Vigtigt	6	23%
Ikke vigtigt (ikke med)	2	8%
Mangler beslutningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	4	15%

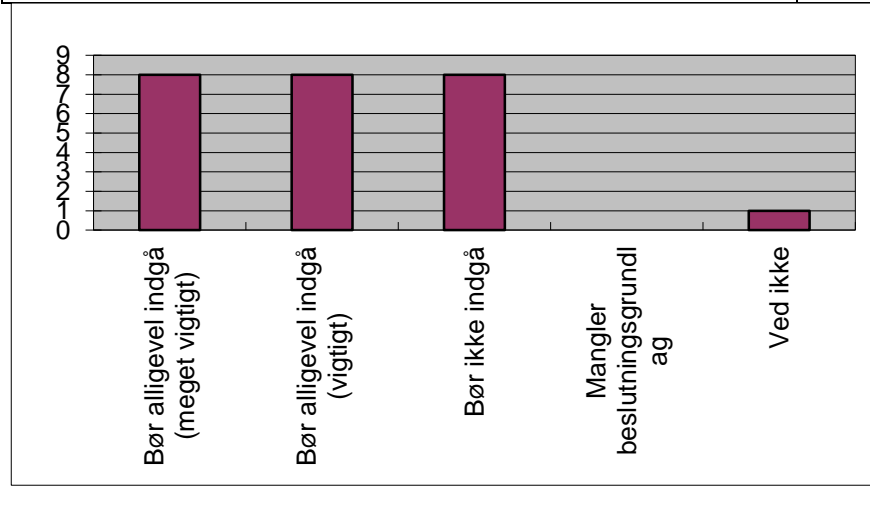


Tiltag der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen om ringbyen.

Vurder hvorvidt tiltaget alligevel bør indgå i fællesscenariet.

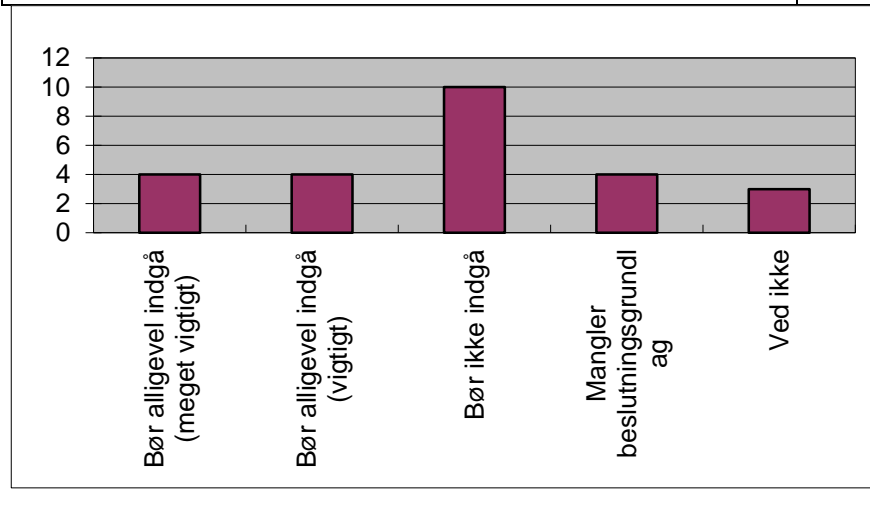
- Mere attraktive stationer og busstoppesteder

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	8	32%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	8	32%
Bør ikke indgå	8	32%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	1	4%

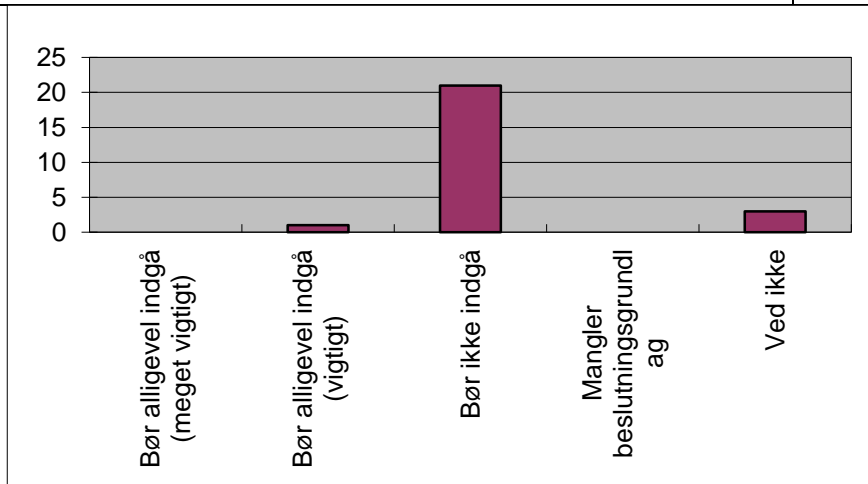


- Pendlerbusser til større arbejdspladser

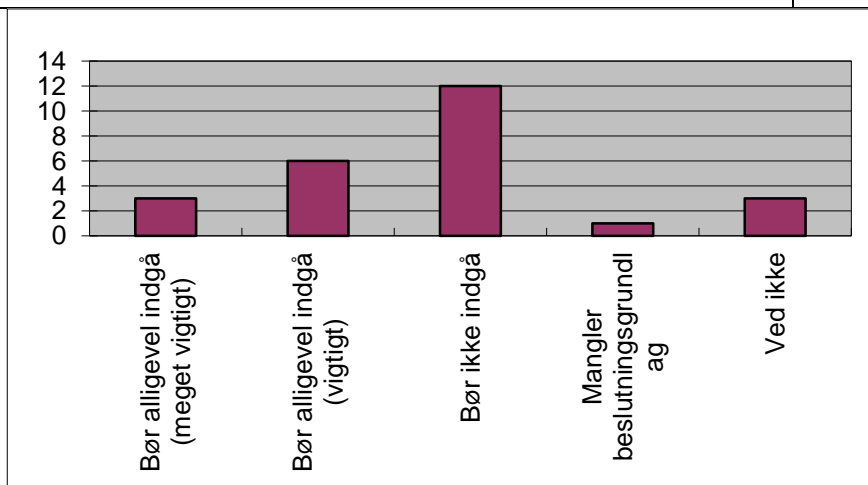
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	4	16%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	4	16%
Bør ikke indgå	10	40%
Mangler beslutningsgrundlag	4	16%
Ved ikke	3	12%



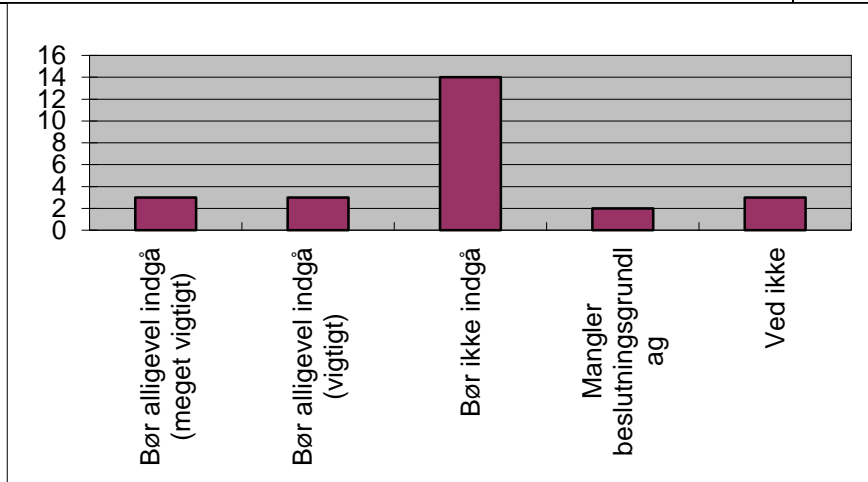
- Taxaer i busspor		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	0	0%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	1	4%
Bør ikke indgå	21	84%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	3	12%



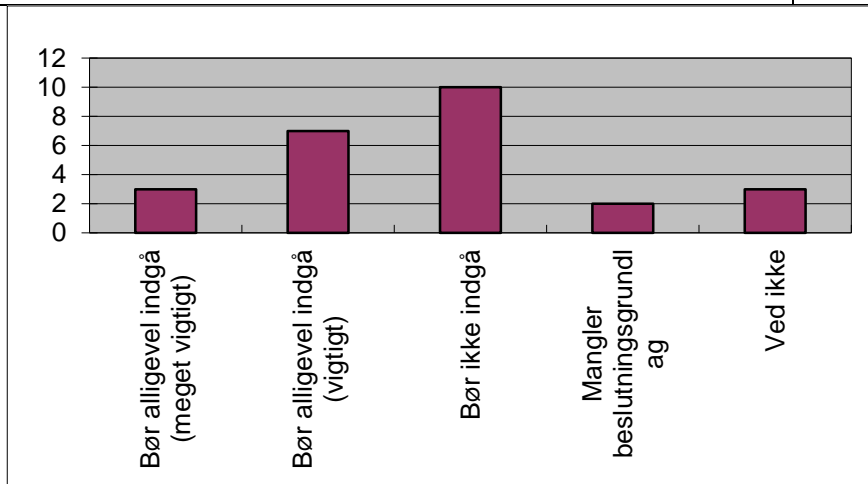
- Bedre og sikre cykelforhold ved skoler		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	3	12%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	6	24%
Bør ikke indgå	12	48%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	3	12%



- Cykelvenlige arbejdspladser gennem badefaciliteter og cykelsmed		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	3	12%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	3	12%
Bør ikke indgå	14	56%
Mangler besluningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	3	12%

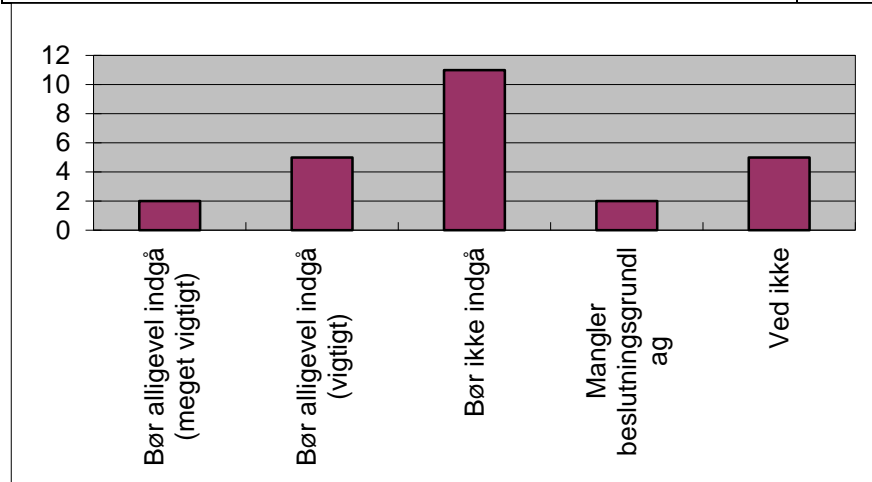


- Parkér & Rejs og Kys & Kør (delelementer indeholdt i trafikcentre)		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	3	12%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	7	28%
Bør ikke indgå	10	40%
Mangler besluningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	3	12%



- Park and bike-terminaler

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	2	8%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	5	20%
Bør ikke indgå	11	44%
Mangler beslutningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	5	20%



Obligatorisk: Begrund eventuelle tilvalg af tiltag, der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen.

Fremmer for overflytning

Mange stationer har ret elendige adgangsforhold. Der var et interessant indlæg fra de Hollandske statsbaner på den danske banekonference (der bygger på en afhandling og praktiske erfaringer), der viser at besværlige adgangs- og skifteforhold er en stærkt begrænsende faktor for kollektiv trafik. Det er i sær stationer, der bør være mere attraktive, men også de største busstoppesteder. Eksempelvis er skure/læskærme voldsomt underdimensioneret på nogle af A- og S-buslinjerne, hvor der er mange ventende passagerer

Alt der kan sikre mobilismen, dvs muligheden for at skifte mellem transportformer bør understøttes. Disse elementer løser ikke i sig selv hele udfordringen, men støtter den rigtige udvikling.

Tiltagene er vigtige for at sikre gennemførelsen af kommissoriets ord om klima og miljø. De er desuden vigtige for at sikre bløde trafikanter, som udgør størstedelen af byens trafikanter, bedre vilkår, hurtigere færd og dermed bedre mobilitet.

Det er alle elementer som styrker enten koll. trafik eller cyklisme. Der er ingen seriøse argumenter for IKKE at fremme disse og jeg er ikke enig i, at ting skal fravælges alene af prioriteringshensyn. Så længe de medvirker til at indfri kommissoriet skal de med.

"Note: Bedre og sikre forhold ved skoler er vigtigt, men bør håndhæves af politiet. Det kan være en anbefaling fra TK.

Note 'Mere attraktive stationer og busstoppesteder' og Parkér & Rejs/Kys & Kør' bør begge indgå i tiltaget vedr. trafikcentre."

Vil støtte brug af cykel og kollektive transportmidler.

Der er tale om en generel opgradering af cykel/kollektiv trafik, som måske ikke skal være selvstændige projekter, men samles under nogle mere generelle overskrifter

Formentlig value for Money tiltag der ikke er ret dyre.

"Det skal være ""lækkert"" at bruge det kollektive transportsystem. Derfor skal overgangen / mødet med systemet være en god oplevelse. Ligeledes er det vigtigt, at enhederne (Tog / bus) i selve transporten er ""up to date"" med indretning, service, f.eks. internet WiFi i alle enheder, så man kan arbejde undervejs. Det er vigtigt, at takst system er ensgældende og at man eksempelvis kan

anvende rejsekort i alle ""kollektive transportformer"" også taxa."

"Attraktive stationer/stoppesteder er en vigtig brik til at sikre et sammenhængende kollektivt trafiksystem. Det skaber øget tryghed og sikkerhed for brugerne.

Børns transportvaner føres med over i deres voksenliv. Hvis skolevejen er utryk på cykel, så vælger mange forældre at køre deres barn i skole i bil. Hvis børnene tager de vaner med over i deres ungdoms- og voksenliv, så vil der være meget mere trængsel i fremtiden. Derfor skal trygge og sikre skoleveje prioriteres. Det er med til at definere fremtidens transportmønstre. "

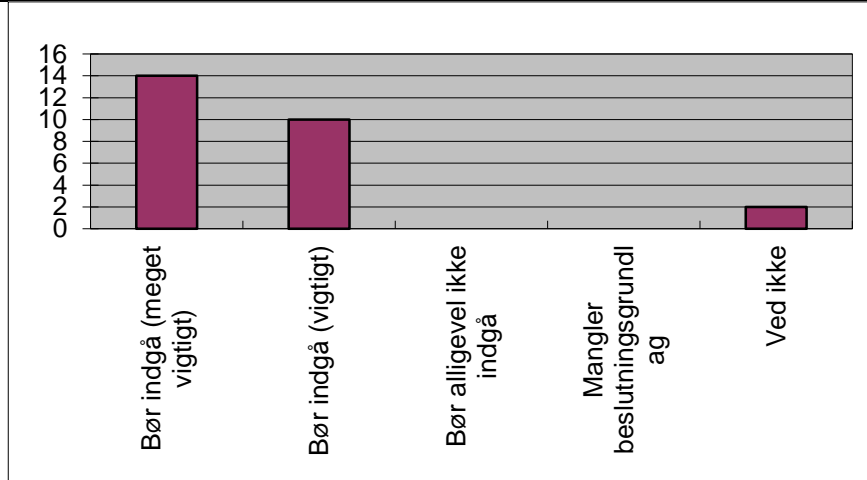
De store transportkorridorer

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om de store transportkorridorer og indgår i begge yder-scenarier.

Vurder hvorvidt tiltaget skal indgå i fællesscenariet.

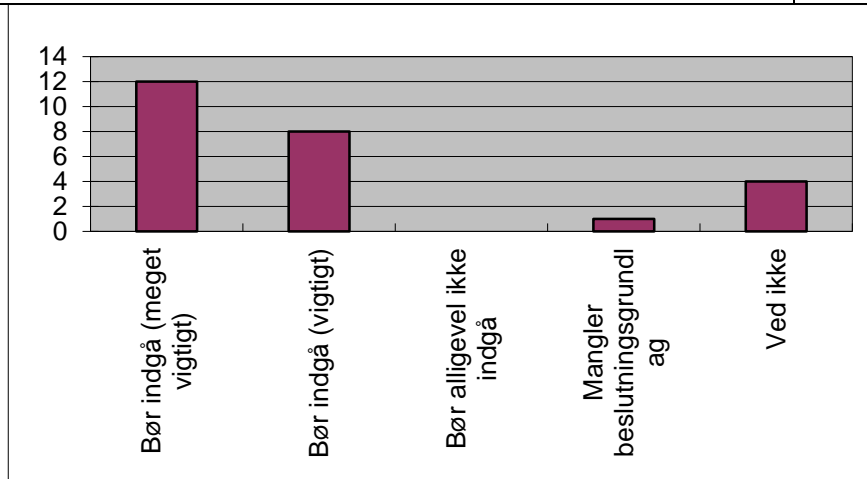
- S-tog til Roskilde

Bør indgå (meget vigtigt)	14	54%
Bør indgå (vigtigt)	10	38%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	2	8%



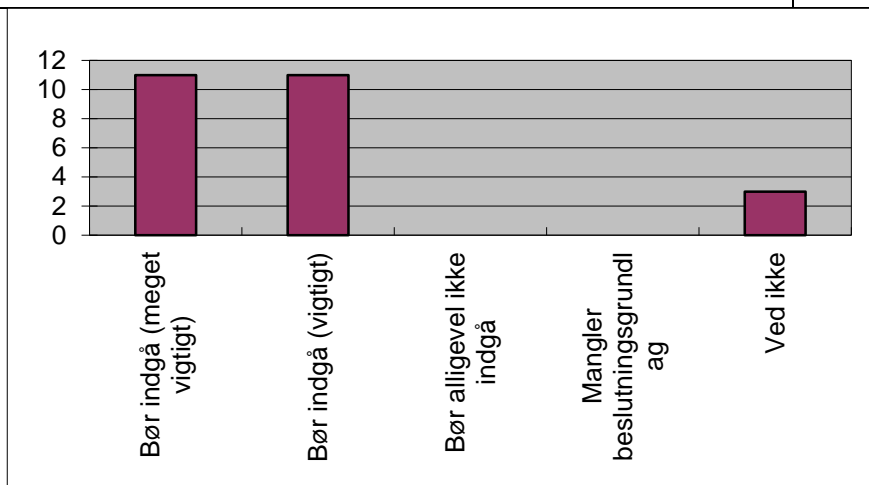
- Nyt regionaltogskoncept (Ring Syd)

Bør indgå (meget vigtigt)	12	48%
Bør indgå (vigtigt)	8	32%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	4	16%



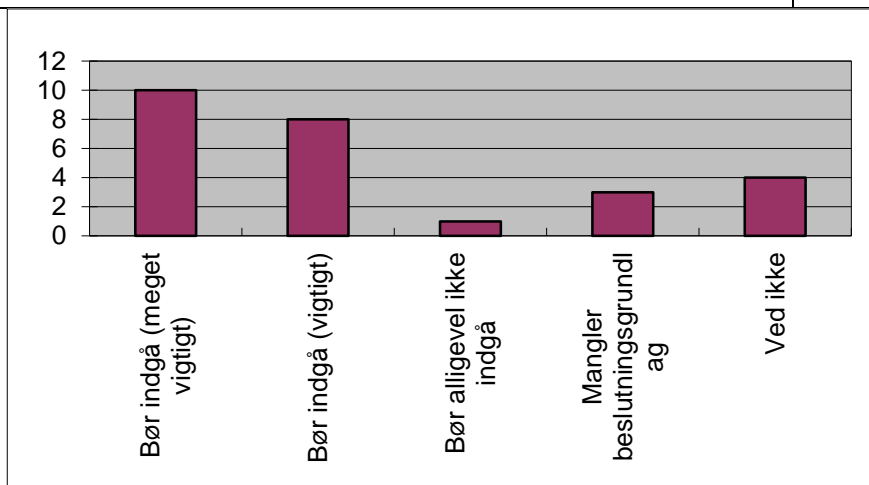
- Forbedret togbetjening i Øresundsregionen

Bør indgå (meget vigtigt)	11	44%
Bør indgå (vigtigt)	11	44%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	3	12%



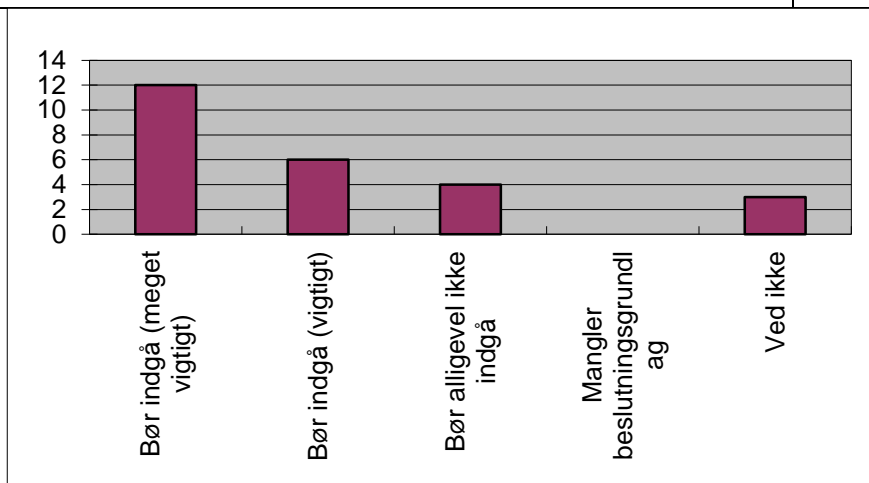
- Forbedring af lokalbanerne

Bør indgå (meget vigtigt)	10	38%
Bør indgå (vigtigt)	8	31%
Bør alligevel ikke indgå	1	4%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	4	15%



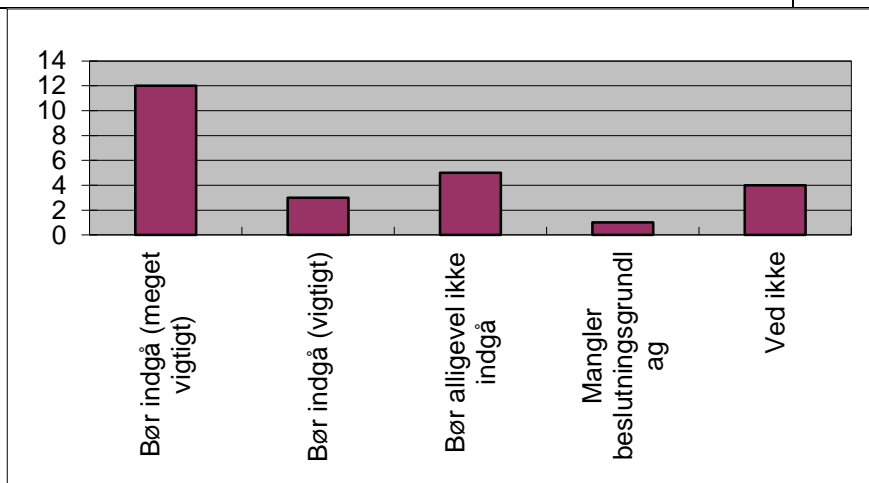
- Analyse af kørsel i nødspor på Motorring 3

Bør indgå (meget vigtigt)	12	48%
Bør indgå (vigtigt)	6	24%
Bør alligevel ikke indgå	4	16%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	3	12%

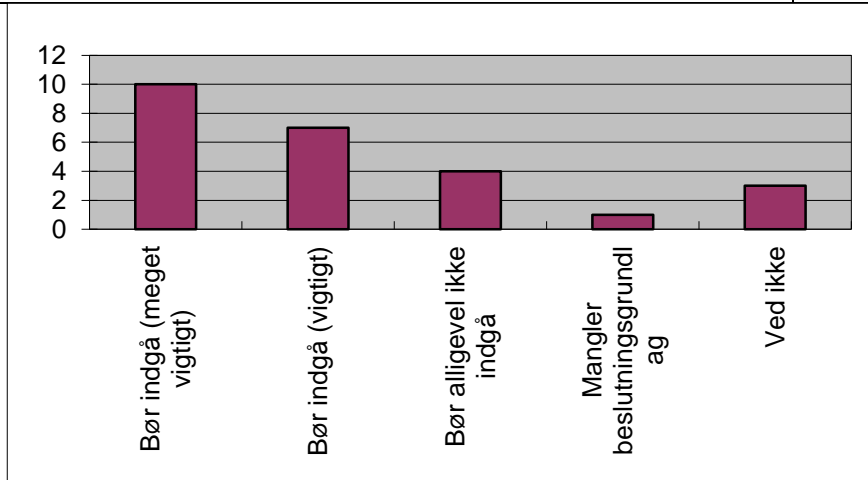


- Forlængelse og udvidelse af Hillerødmotorvejen

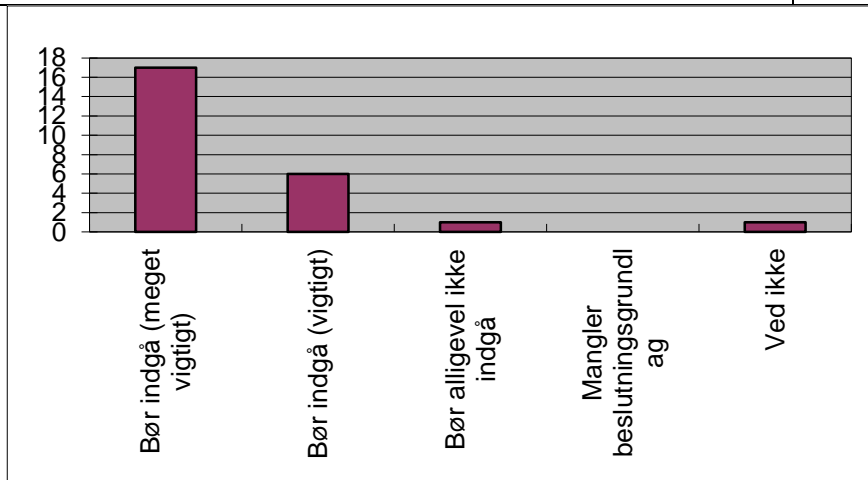
Bør indgå (meget vigtigt)	12	48%
Bør indgå (vigtigt)	3	12%
Bør alligevel ikke indgå	5	20%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	4	16%



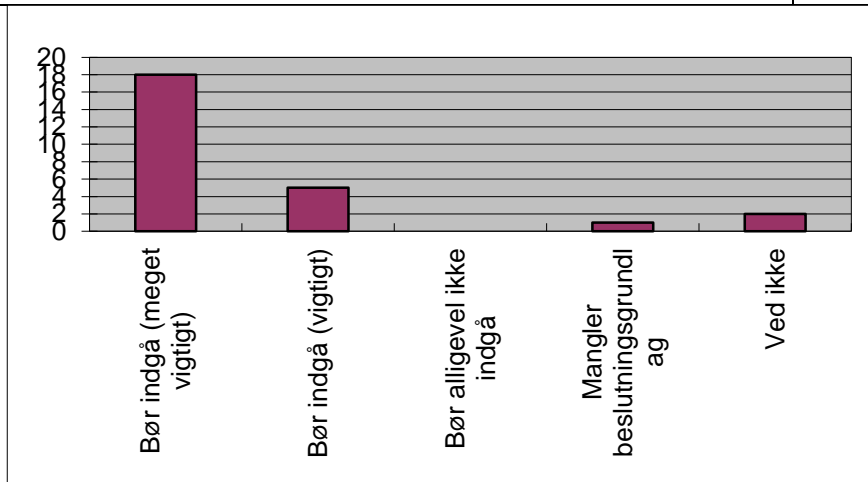
- Kørsel i nødspor		
Bør indgå (meget vigtigt)	10	40%
Bør indgå (vigtigt)	7	28%
Bør alligevel ikke indgå	4	16%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	3	12%



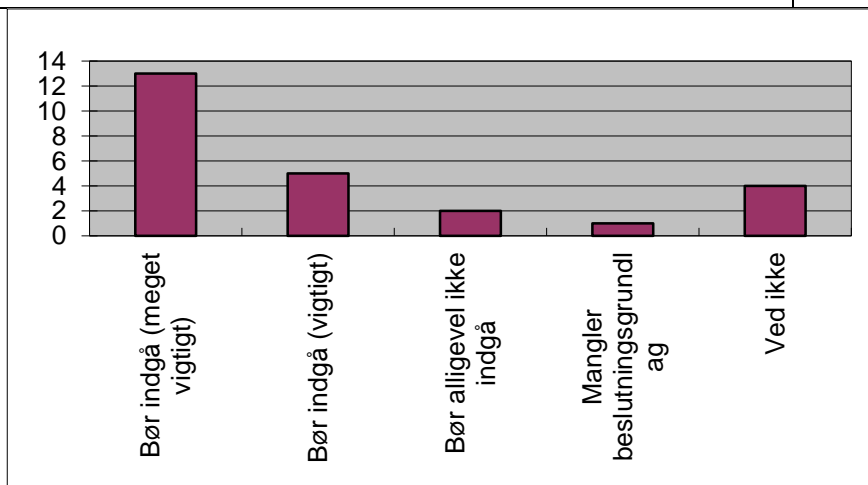
- Fokus på udbedring af mindre trængselspletter		
Bør indgå (meget vigtigt)	17	68%
Bør indgå (vigtigt)	6	24%
Bør alligevel ikke indgå	1	4%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	1	4%



- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen		
Bør indgå (meget vigtigt)	18	69%
Bør indgå (vigtigt)	5	19%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	2	8%



- Forsøg med rampedosering		
Bør indgå (meget vigtigt)	13	52%
Bør indgå (vigtigt)	5	20%
Bør alligevel ikke indgå	2	8%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	4	16%



Obligatorisk: Begrund eventuelle fravalg af tiltag, der både er prioriteret af arbejdsgruppen og indgår i begge yder-scenarier.

Kommissoriets ord om miljø og klima fordrer fravalg af tiltag, der alene gavner biltrafikken.

"Nødsporskørsel alene i sammenhæng med samkørsel.

Hillerød: Dette vil være en bilfremmende konkurrent til at styrke den kollektive trafik på samme strækninger. Vi skal fremme den kollektive løsning.

Rampedosering: Vil alt andet lige forbedre biltrafikken og medføre flere biler."

Vil have negativ effekt på overflytning til kollektiv transport og cykler

Fravalgt Hillerødmotorvejen fordi forslaget modarbejder centrale dele af trængselskommissionens kommissorium. Generel udbredelse af kørsel i nødspor vil også undergrave kommissoriet ved at udvide vejkapaciteten. Mindre trængselspletter skal virkelig leve op til at være MINDRE. Ikke hele

vejstrækninger.

Kørsel i nødspor afhænger af hvad man vil bruge det til.

"Hvis tiltagene er prioriteret af begge yderscenerier og af arbejdsgruppen er de så ikke med i fællessceneriet???"

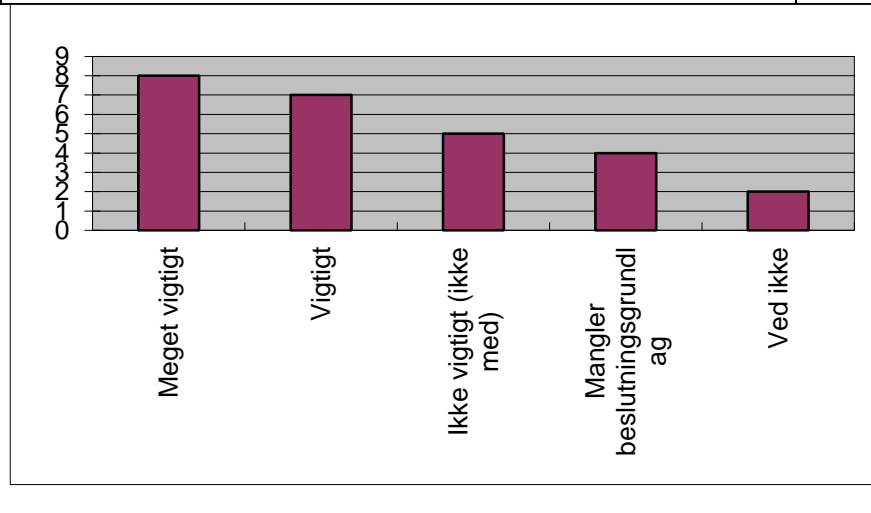
Kørsel i nødspor bør være som samkørselsbaner"

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om de store transportkorridorer, men ikke indgår i begge yder-scenarier.

Vurder vigtigheden af, at tiltaget indgår i fællesscenariet.

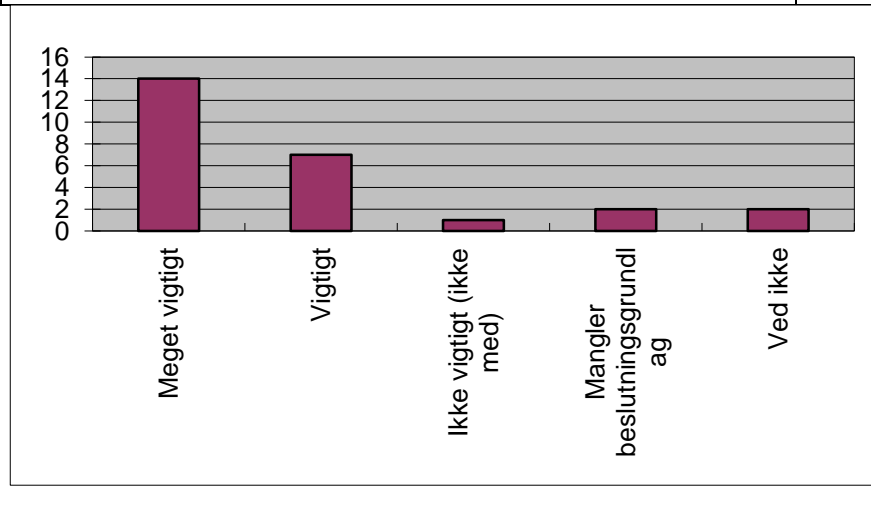
- Automatisering af S-tog på Ringbanen (som en 1. etape af en automatisering)

Meget vigtigt	8	31%
Vigtigt	7	27%
Ikke vigtigt (ikke med)	5	19%
Mangler beslutningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	2	8%

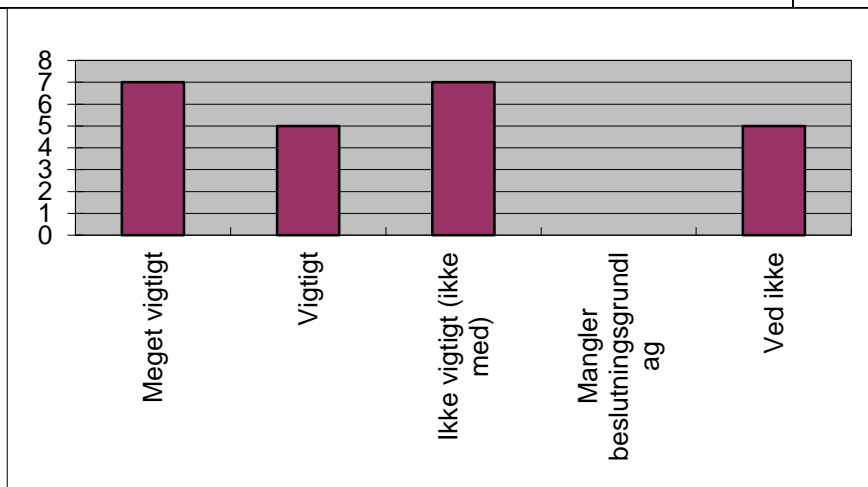


- Kapacitet på København H

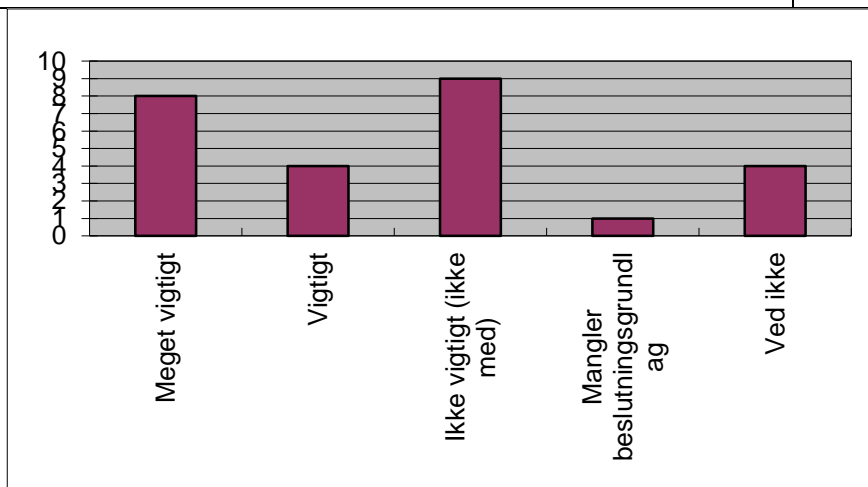
Meget vigtigt	14	54%
Vigtigt	7	27%
Ikke vigtigt (ikke med)	1	4%
Mangler beslutningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	2	8%



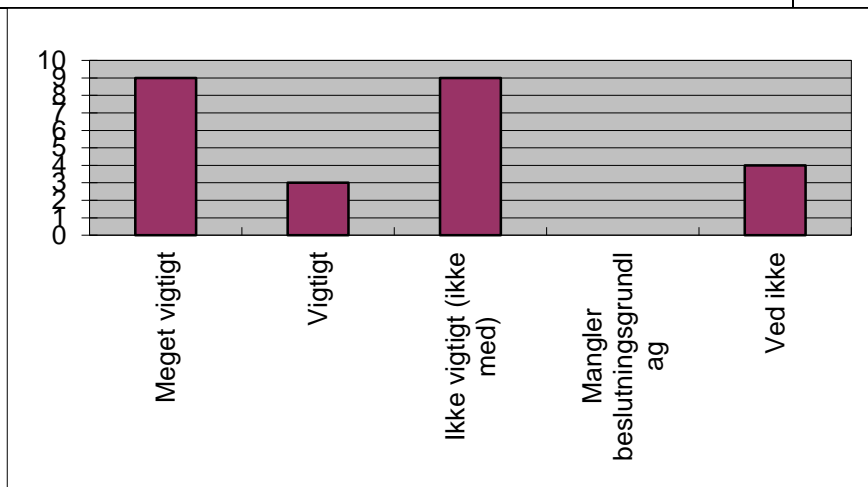
- Udbygning af Ring 4		
Meget vigtigt	7	29%
Vigtigt	5	21%
Ikke vigtigt (ikke med)	7	29%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	5	21%



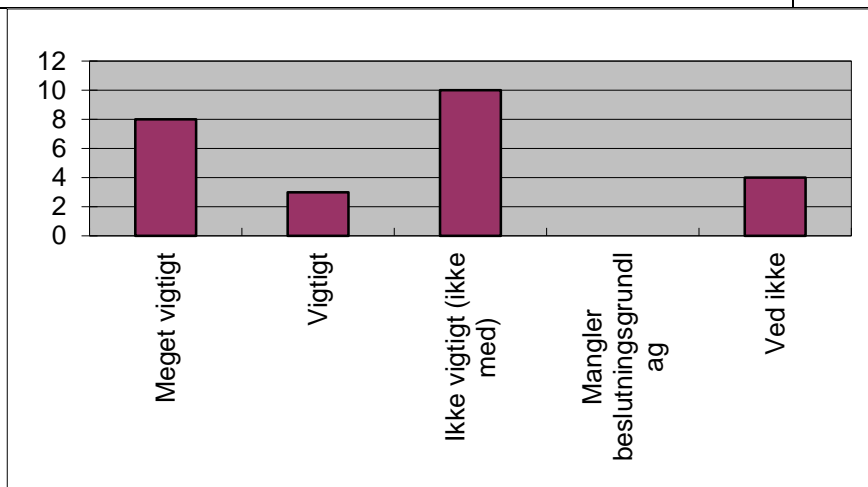
- Udbygning af de vestlige ringkorridorer (Ring 5, Ring 5½, Ring 6)		
Meget vigtigt	8	31%
Vigtigt	4	15%
Ikke vigtigt (ikke med)	9	35%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	4	15%



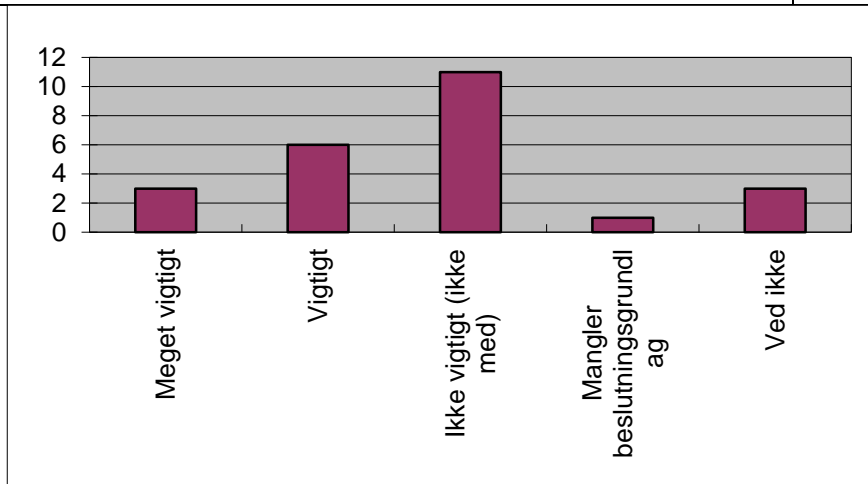
- Delvis udbygning af Helsingørmotorvejen		
Meget vigtigt	9	36%
Vigtigt	3	12%
Ikke vigtigt (ikke med)	9	36%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	4	16%



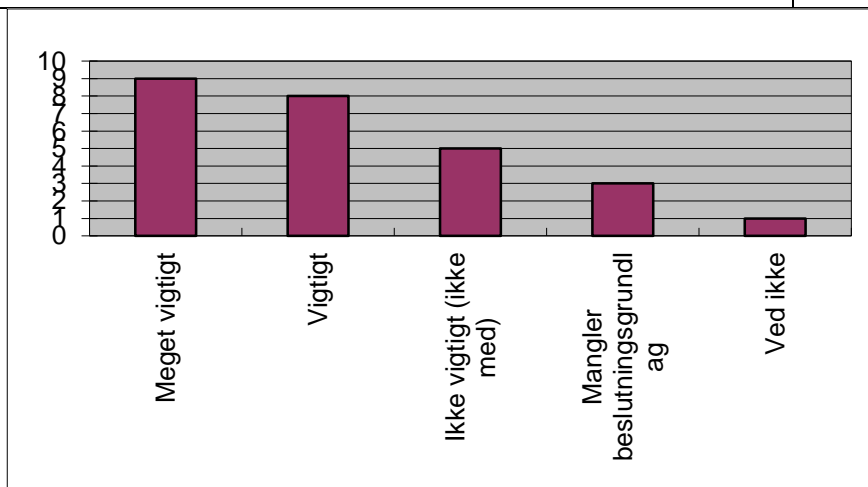
- Anlæg af Frederikssundsmotorvejen		
Meget vigtigt	8	32%
Vigtigt	3	12%
Ikke vigtigt (ikke med)	10	40%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	4	16%



- Motorvej til Kalundborg		
Meget vigtigt	3	13%
Vigtigt	6	25%
Ikke vigtigt (ikke med)	11	46%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	3	13%



- Tiltag til fremme af samkørsel (pakke med tiltag, der fremmer samkørsel)		
Meget vigtigt	9	35%
Vigtigt	8	31%
Ikke vigtigt (ikke med)	5	19%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	1	4%

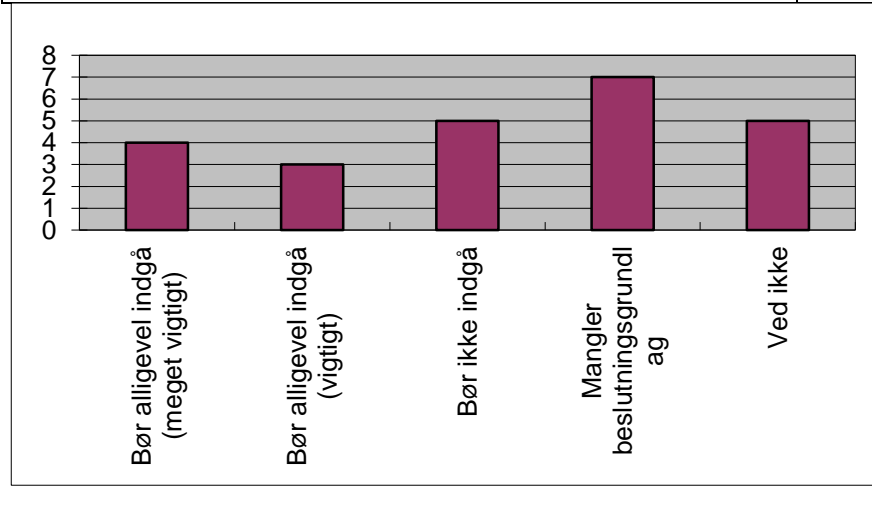


Tiltag der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen om de store transportkorridorer.

Vurder hvorvidt tiltaget alligevel bør indgå i fællesscenariet.

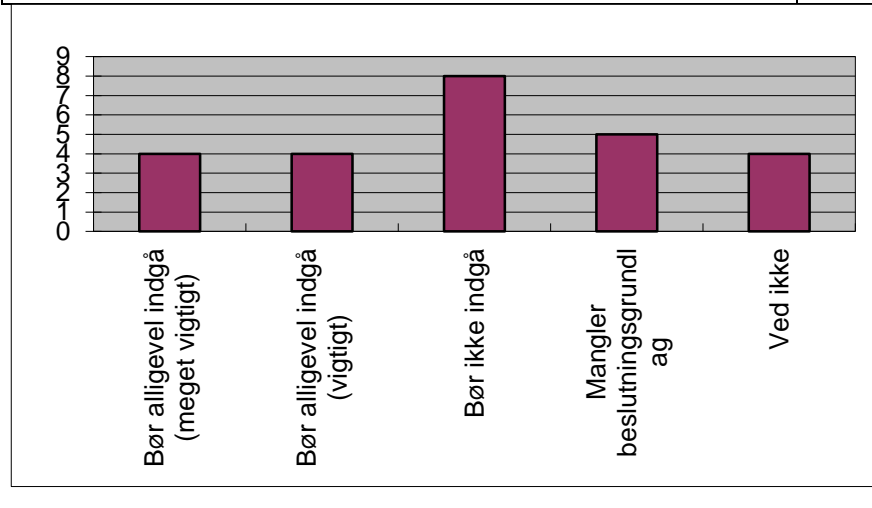
- Vendespor ved Enghave St.

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	4	17%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	3	13%
Bør ikke indgå	5	21%
Mangler beslutningsgrundlag	7	29%
Ved ikke	5	21%



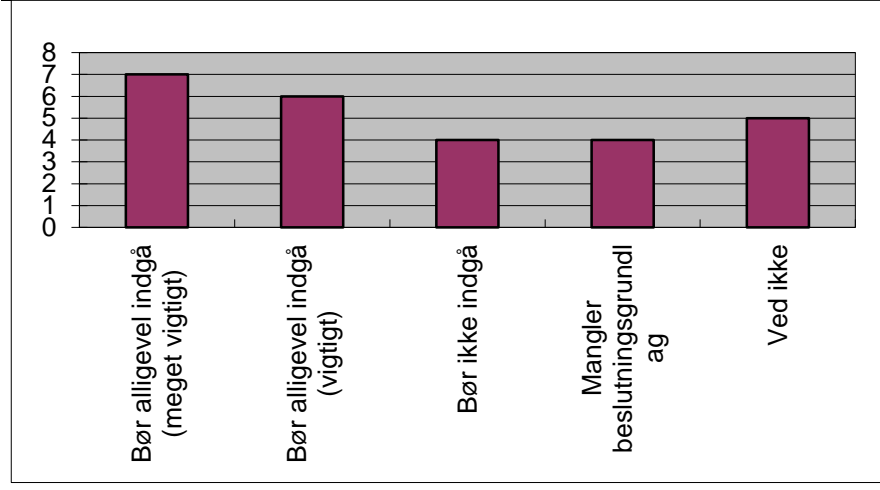
- Nyt "rør" (gennem indre by)

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	4	16%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	4	16%
Bør ikke indgå	8	32%
Mangler beslutningsgrundlag	5	20%
Ved ikke	4	16%



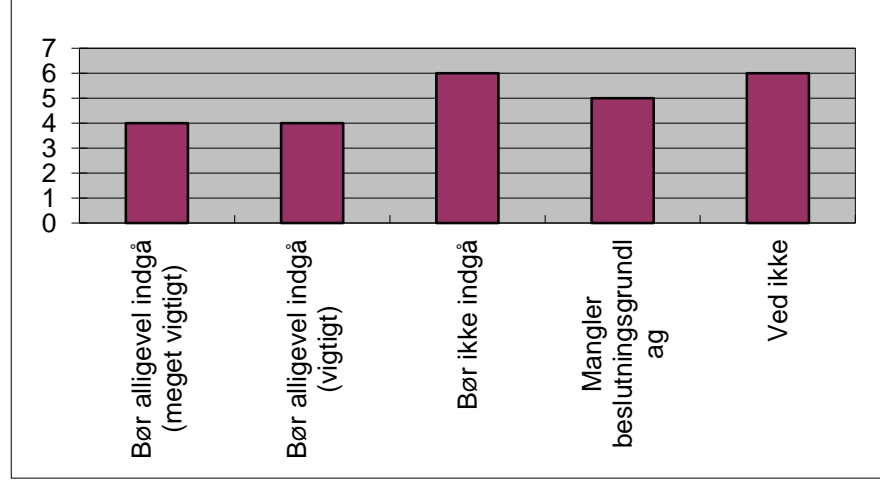
- Kollektiv trafik i Helsingørskorridoren (herunder S-tog til Helsingør og langs Helsingørmotorvejen)

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	7	27%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	6	23%
Bør ikke indgå	4	15%
Mangler beslutningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	5	19%

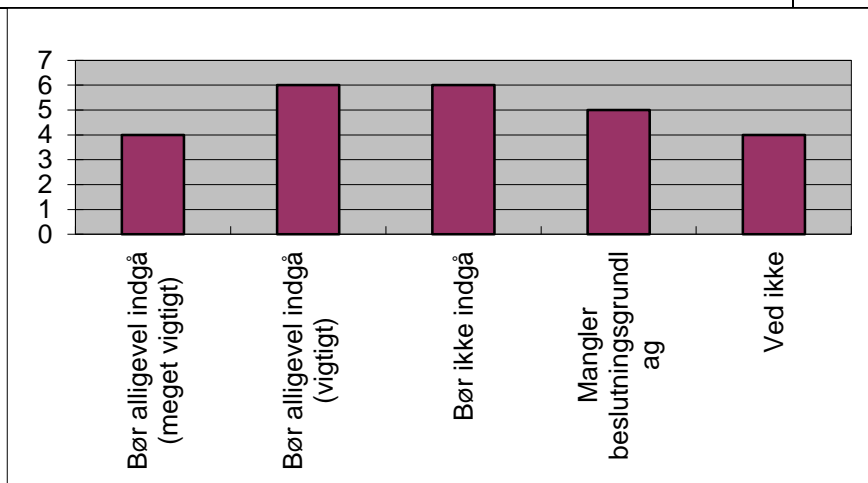


- Forlængelse af Hillerødbanen til Fredensborg

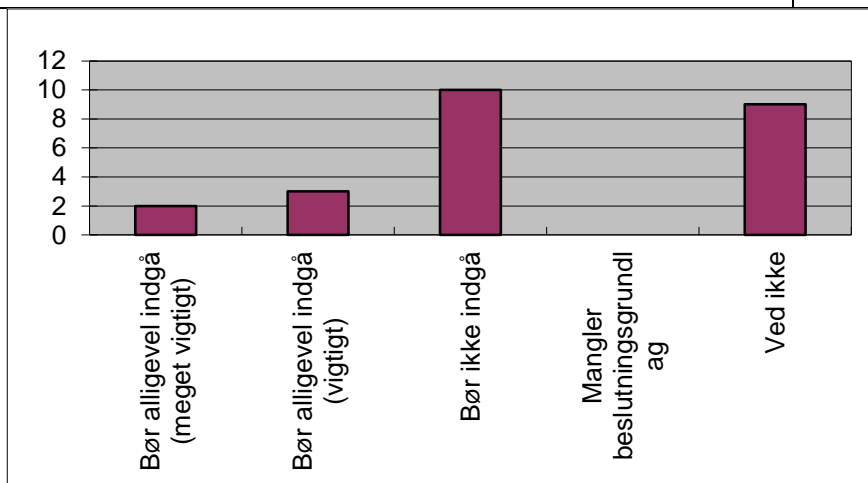
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	4	16%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	4	16%
Bør ikke indgå	6	24%
Mangler beslutningsgrundlag	5	20%
Ved ikke	6	24%



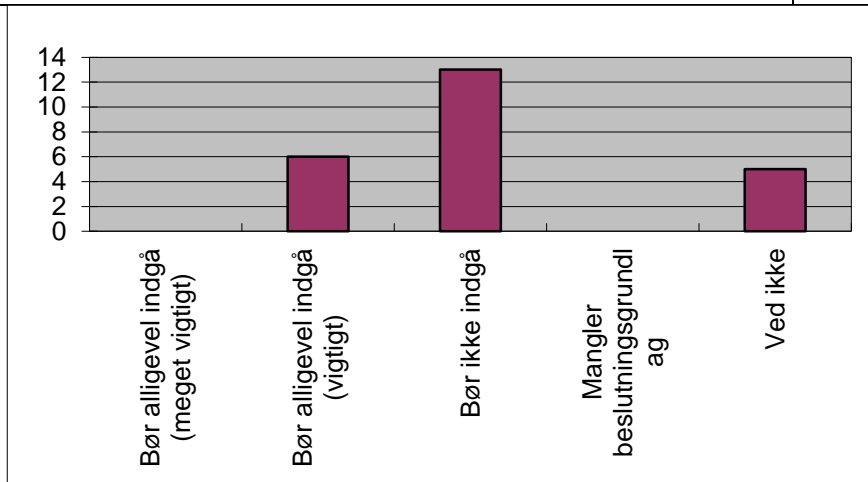
- Forlængelse af Farumbanen med tilslutning til Hillerødbanen		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	4	16%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	6	24%
Bør ikke indgå	6	24%
Mangler beslutningsgrundlag	5	20%
Ved ikke	4	16%



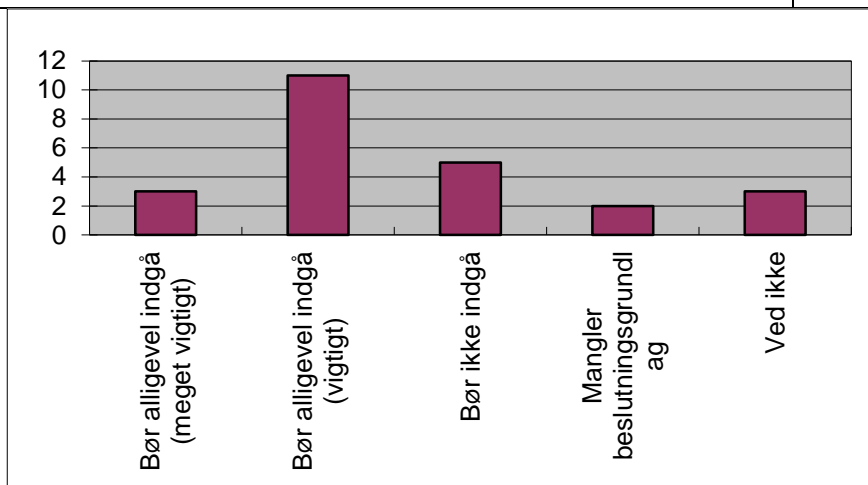
- Løsning ved Køge Bugt korridoren		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	2	8%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	3	13%
Bør ikke indgå	10	42%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	9	38%



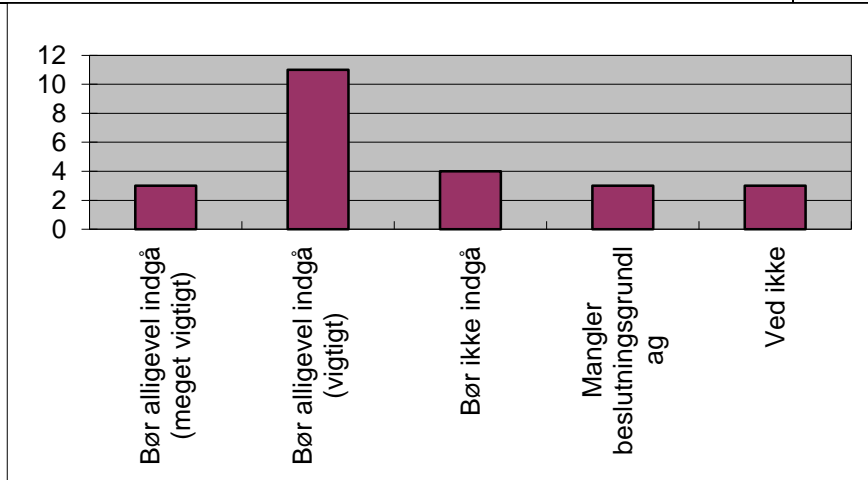
- Vendbare vognbaner		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	0	0%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	6	25%
Bør ikke indgå	13	54%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	5	21%



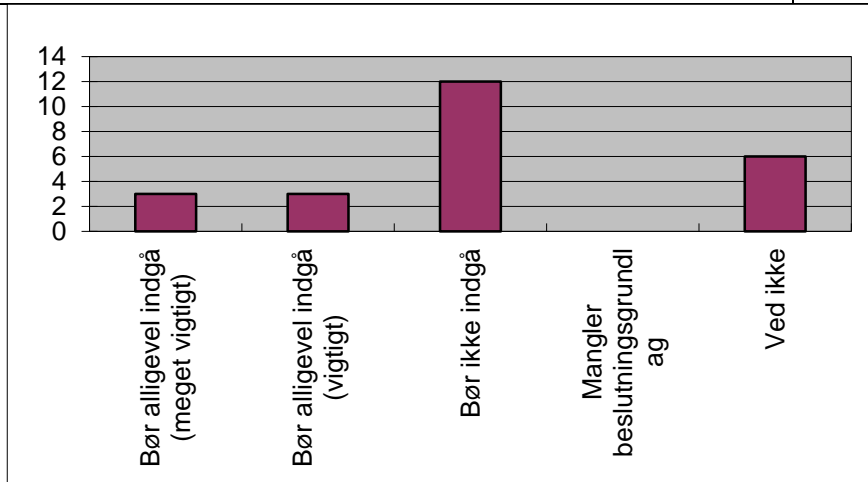
- Flere længere S-tog		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	3	13%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	11	46%
Bør ikke indgå	5	21%
Mangler beslutningsgrundlag	2	8%
Ved ikke	3	13%



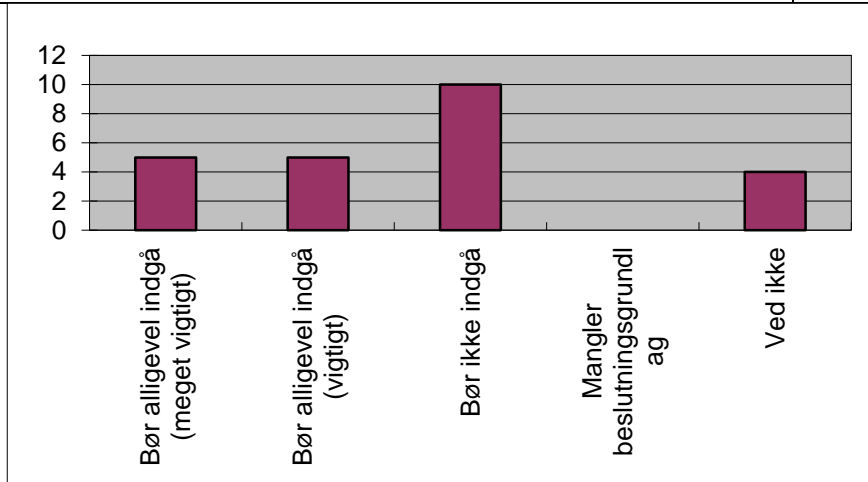
- Flere længere regionaltog		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	3	13%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	11	46%
Bør ikke indgå	4	17%
Mangler beslutningsgrundlag	3	13%
Ved ikke	3	13%



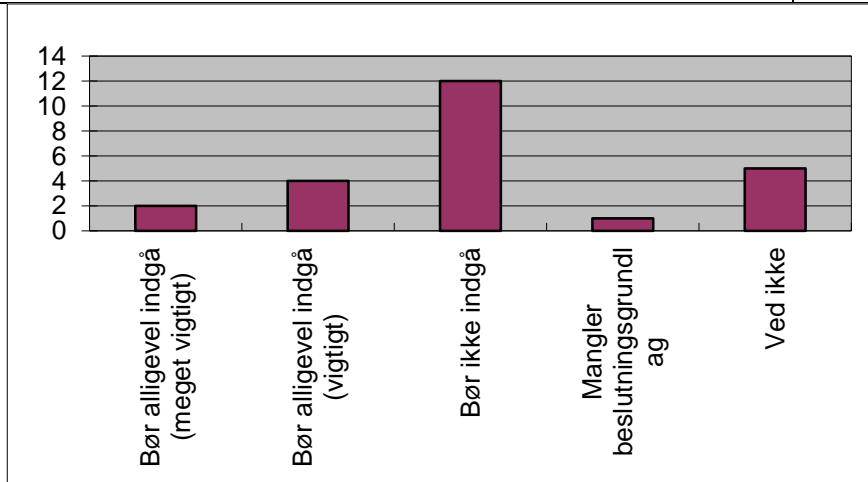
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund (INDGÅR I BASISBEREGNINGERNE)		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	3	13%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	3	13%
Bør ikke indgå	12	50%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	6	25%



- Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen (INDGÅR I BASISBEREGNINGERNE)		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	5	21%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	5	21%
Bør ikke indgå	10	42%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	4	17%

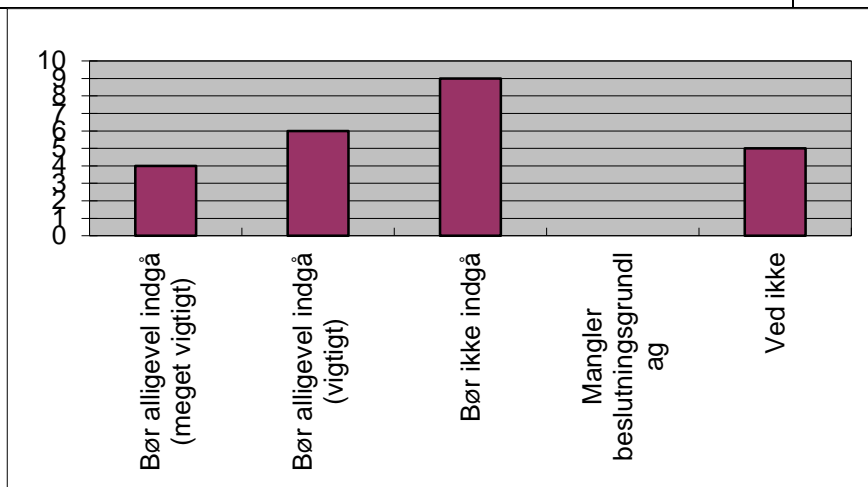


- Motorvej til Næstved		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	2	8%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	4	17%
Bør ikke indgå	12	50%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	5	21%



- Hastighedsopgradering af Sydbanen og Ringsted-Odense (INDGÅR I BASISBEREGNINGERNE)

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	4	17%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	6	25%
Bør ikke indgå	9	38%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	5	21%



Obligatorisk: Begrund eventuelle tilvalg af tiltag, der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen

"Hvis man reelt skal forbedre/øge kapaciteten og fremkommeligheden på S-banen, og opnå mål om at hovedparten af væksten i trafikken skal ske i den kollektive trafik, så vil det kræve anlæg af et nyt rør gennem den indre by. Dette vil øge kapaciteten på S-banenettet, og det vil give større robusthed, samt åbne op for nye stationsnære områder (f.eks. Nørrebro/Skt.Hans torv og Rigshospitalet).

Helsingørskorridoren har ret intensivt udnyttede områder, der vil kunne blive stationsnære - f.eks. ved en S-togsgren fra Jægersborg. Projektet vil give meget hurtigere forbindelser til city fra korridoren, og S-tog har jo en meget bedre fremkommelighed end letbaner/busser. Ring 3 letbanen kører med en topfart på 70 km/h og gennemsnitligt 30 km/h. S-tog har topfart på 130 km/h og kan selv med stationsophold nå op til at være konkurrencedygtig med biltrafikken.

Forlængelse af Hillerødbanen til Fredensborg (gerne Helsingør) er et relativt billigt elektrificeringsprojekt, der vil give massive rejsetidsbesparelser i korridoren

Forlængelse af Farumbanen til Hillerødbanen vil give togforbindelse mellem de to ""fingre"" og derved tilbyde kollektiv trafik for de forholdsvist mange rejserelationer, hvor bilen i dag er eneste reelle alternativ (se evt. Trafikstyrelsens foredrag om det).

Flere S-tog er nødvendige for at få fuld benefit af signalprogrammet samt de andre projekter til forbedring af S-banen. Det samme er tilfældet med Regionaltog. Det nytter ikke at bygge nye baner, hvis man ikke har tog nok til at trafikere dem !!!

Fjordforbindelse ved Frederikssund og Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen løser store flaskehalse og er nu besluttet politisk.

Hastighedsopgraderinger (Sydbanen og Ringsted-Odense) er generelt gode projekter - de sparer driftsudgifter (bedre materiel udnyttelse), tidsbesparelser for passagerer, og derfor også flere passagerer, og på dobbeltvis bedre driftsøkonomi (flere indtægter, færre udgifter)"

Nødvendigt at styrke tog, S-tog og vejene

Man burde sætte en analyse i gang for at se, hvordan den kollektive trafikbetjening i Helsingørskorridoren kan styrkes.

Styrkelse af den kollektive trafik er vigtige for at sikre kommissoriets ord om miljø og klima og for at

sikre en høj mobilitet for alle de, der ikke er bilejere.

Arbejdsgruppen har primært bestået af "vej-nørder" - vi skal i stedet prioritere kollektive tiltag som i forhold til kommissoriet er mere vigtige.

"Er besluttet den 21.3.2013

Tiltaget medfører overflytning fra bil til kollektiv transport jf. Incentives screening.

udbygningen af den kollektive trafik mod nord har en absolut svag placering i de nuværende anbefalinger.

'Løsning ved Køge Bugt korridoren' forudsættes løst ved tiltaget 'Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen'. De sidste fire projekter er indeholdt i politisk aftale jf Otto Ankers mail til kommissionen den 25. maj.

De fravalgte forslag undergraver alle markant kommissoriet. De tilvalgte styrker derimod alle de centrale målsætninger i samme.

Tilpasning af materielkapaciteten er vigtig, men ikke uden at der er kunder til det

Røret er vigtigt for at kunne opgradere Stogstrafikken i hele systemet. Øvrige kollektiv trafikprojekter bør prioriteres fordi den kollektive trafiks neteffekter skal styrkes.

Høj samfundsøkonomi. Begrundelsen for at de ikke er med er vist at de allerede er vedtaget.

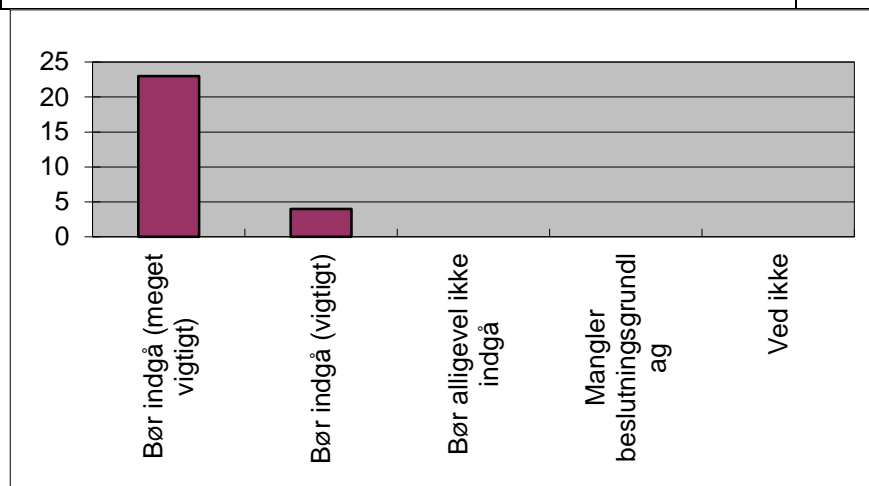
Tværgående tiltag

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om tværgående tiltag og indgår i begge yder-scenarier.

Vurder hvorvidt tiltaget skal indgå i fællesscenariet.

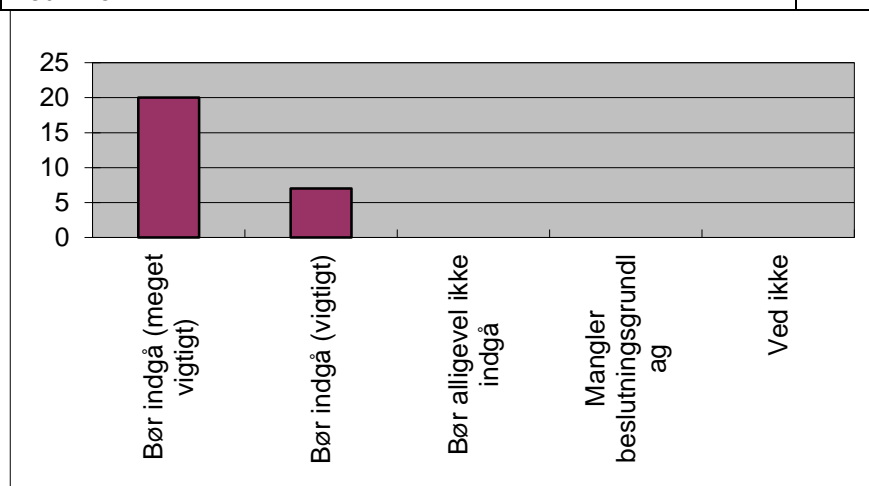
- Trafikinformation og billetter på tværs, herunder realtidsdata og udvikling af mobilapp.

Bør indgå (meget vigtigt)	23	85%
Bør indgå (vigtigt)	4	15%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	0	0%



- Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser

Bør indgå (meget vigtigt)	20	74%
Bør indgå (vigtigt)	7	26%
Bør alligevel ikke indgå	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	0	0%



Obligatorisk: Begrund eventuelle fravalg af tiltag, der både er prioriteret af arbejdsgruppen og indgår i begge yder-scenarier.

Vi skal have de mest avancerede og driftsikre systemer - lad det være målet!!

"Generelt:

Hvad er formålet: Det kan ikke kun være et spørgsmål om at øge mængden af asfalt. Der bør

gribes mere kollektivt an.

I Berlin flyttes 80 % af pendlerne kollektivt! hvad skal målsætningen være på Sjælland / Hovedstaden.

Stationsnærheds princippet mangler generelt en gennemgående pind i kommissionens rapport / anbefalinger. Havde vi nu haft miljøministeriet / planstyrelsen som oppdragsgiver, havde vi nok kommet med med radikale forslag, der hang sammen med planlægning og ikke kun strengt fokuserede på biler. Mobilitymanagement kunne måske være en måde at komme videre på.

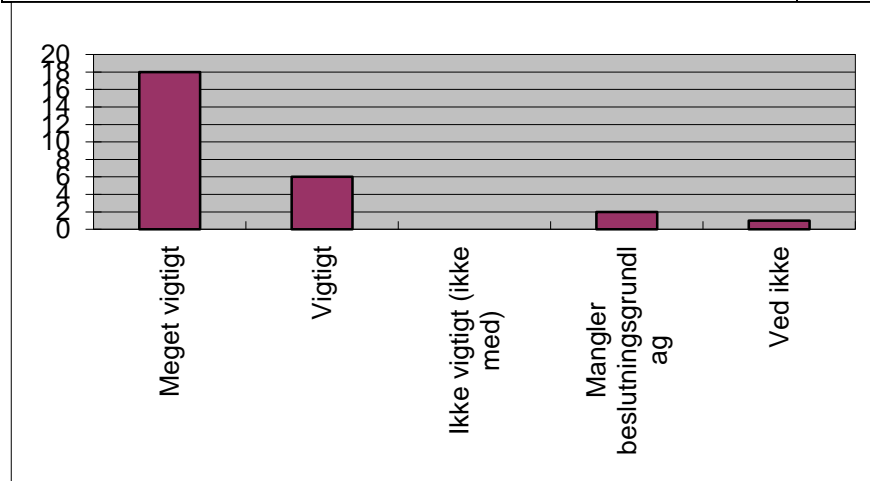
Jeg mangler en både teoretisk og praktisk indgang til hvorledes adfærdsreguleringen.”

Tiltag der er prioriteret af arbejdsgruppen om tværgående tiltag, men ikke indgår i begge yder-scenarier.

Vurder vigtigheden af, at tiltaget indgår i fællesscenariet.

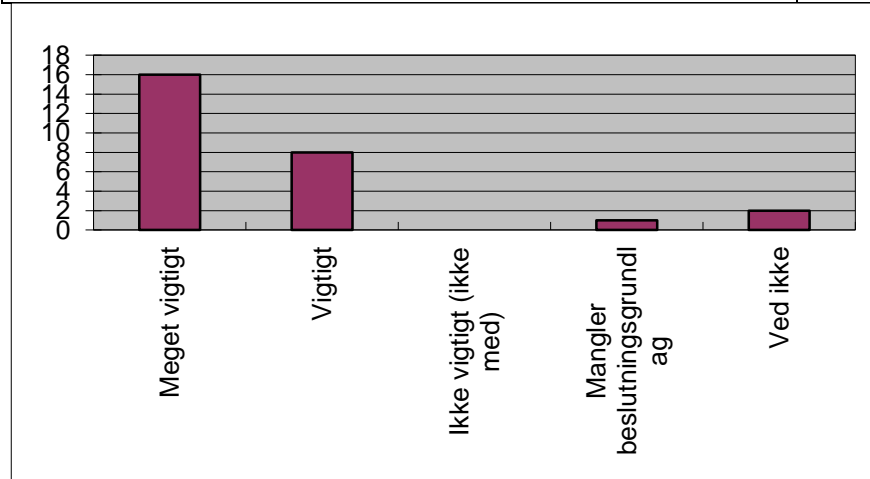
- Organisering af den kollektive trafik

Meget vigtigt	18	67%
Vigtigt	6	22%
Ikke vigtigt (ikke med)	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	2	7%
Ved ikke	1	4%

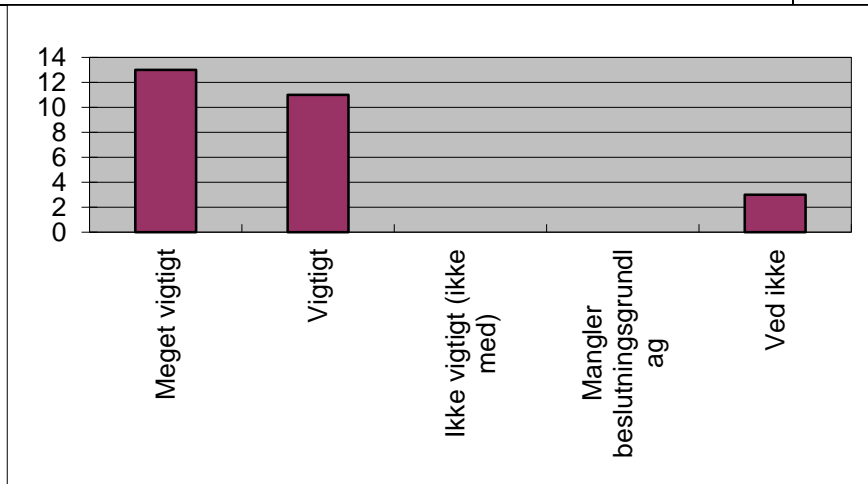


- Takster og takststrukturer i den kollektive trafik

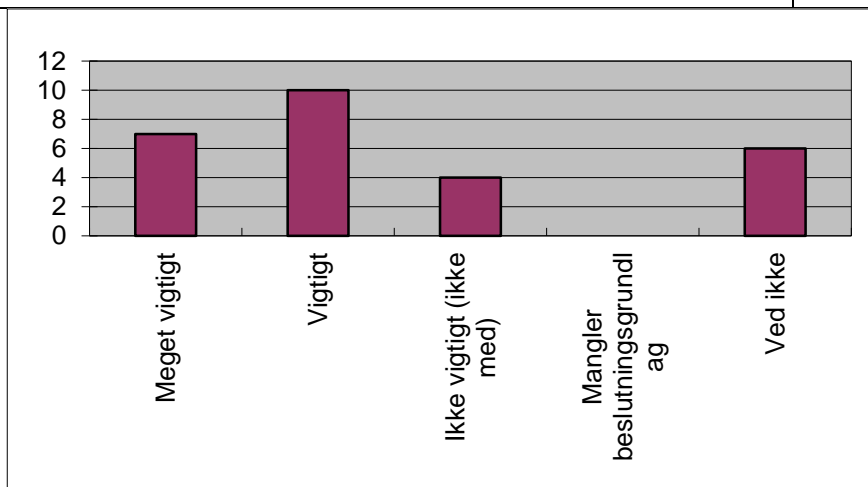
Meget vigtigt	16	59%
Vigtigt	8	30%
Ikke vigtigt (ikke med)	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	2	7%



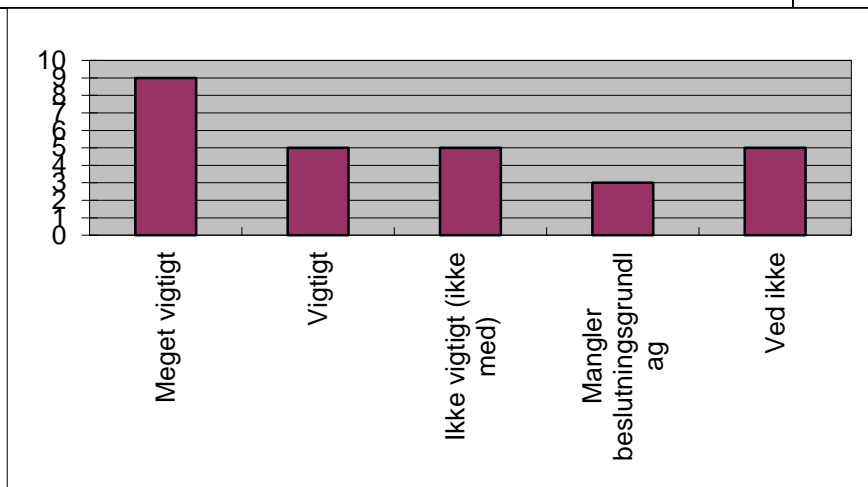
- Øget fokus på stationsnærhedsprincippet		
Meget vigtigt	13	48%
Vigtigt	11	41%
Ikke vigtigt (ikke med)	0	0%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	3	11%



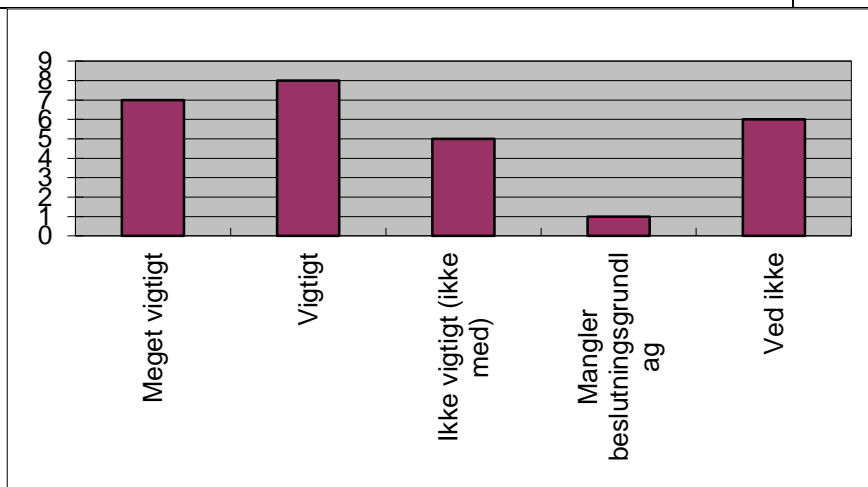
- Vejbestyrelsesforhold		
Meget vigtigt	7	26%
Vigtigt	10	37%
Ikke vigtigt (ikke med)	4	15%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	6	22%



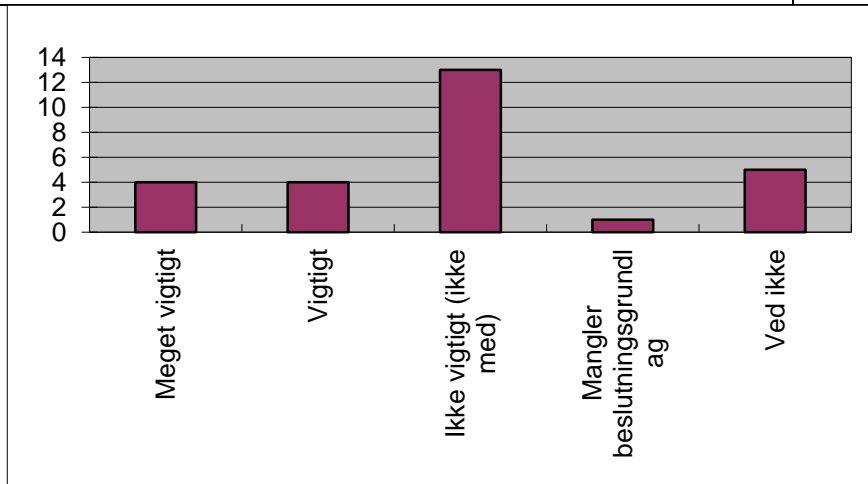
- Mobility management, herunder privat medfinansiering til drift		
Meget vigtigt	9	33%
Vigtigt	5	19%
Ikke vigtigt (ikke med)	5	19%
Mangler beslutningsgrundlag	3	11%
Ved ikke	5	19%



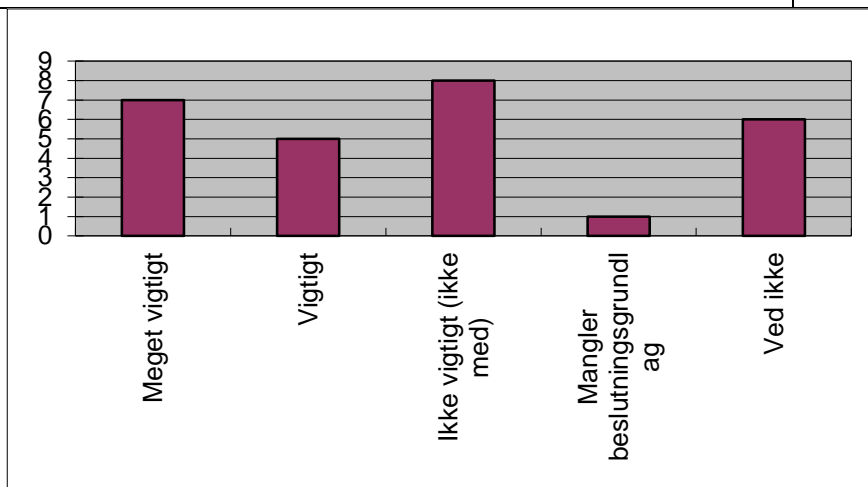
- Bidrag fra private grundejere og udviklingselskaber		
Meget vigtigt	7	26%
Vigtigt	8	30%
Ikke vigtigt (ikke med)	5	19%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	6	22%



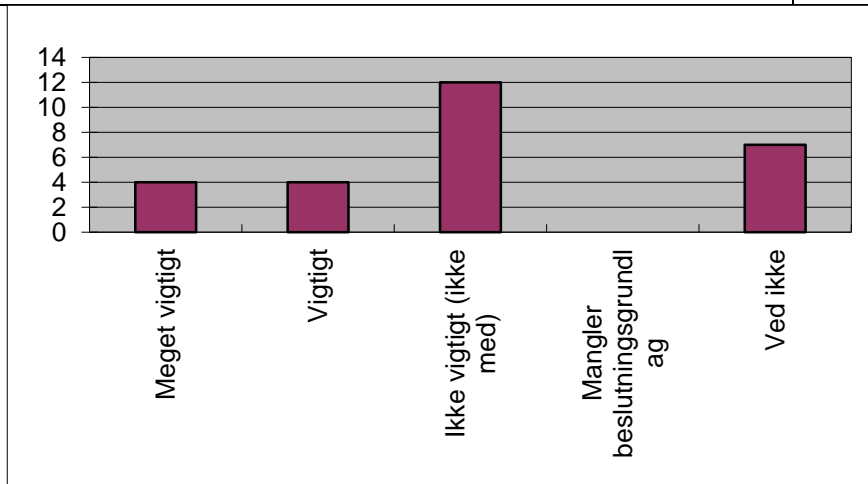
- Afskaffelse af befordringsfradraget for bilister		
Meget vigtigt	4	15%
Vigtigt	4	15%
Ikke vigtigt (ikke med)	13	48%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	5	19%



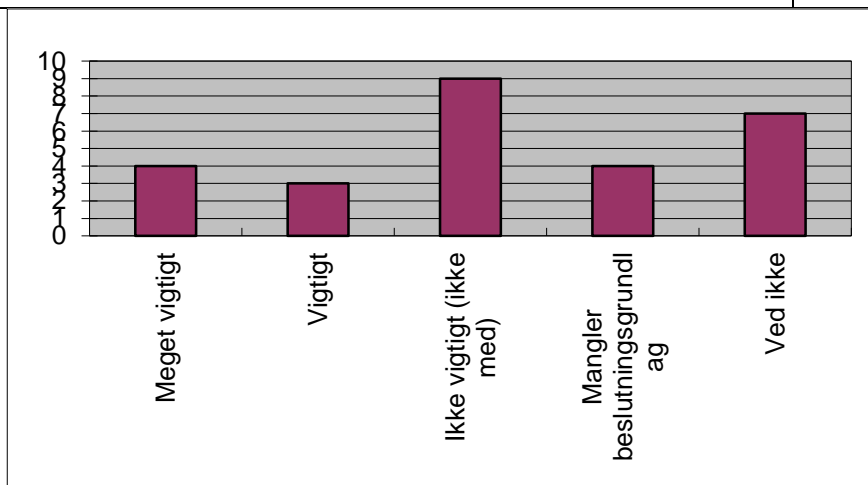
- Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen		
Meget vigtigt	7	26%
Vigtigt	5	19%
Ikke vigtigt (ikke med)	8	30%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	6	22%



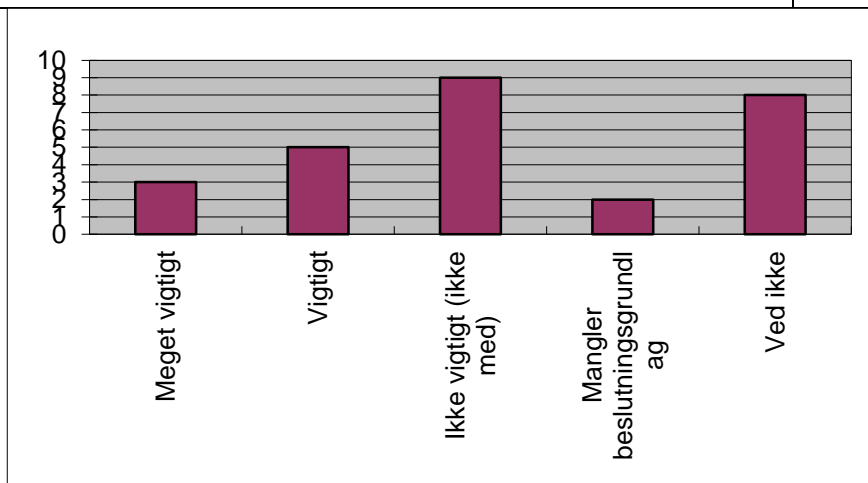
- Ændring og forøgelse af registreringsafgiften		
Meget vigtigt	4	15%
Vigtigt	4	15%
Ikke vigtigt (ikke med)	12	44%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	7	26%



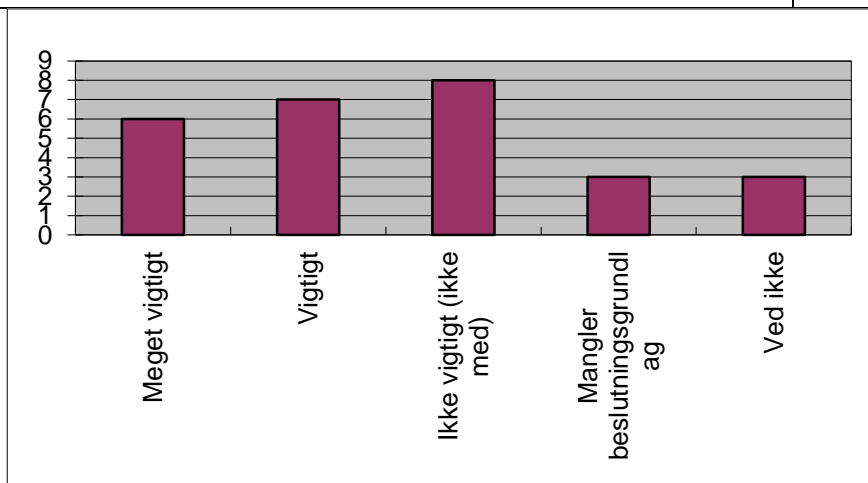
- Salg af offentlige arealer og selskaber		
Meget vigtigt	4	15%
Vigtigt	3	11%
Ikke vigtigt (ikke med)	9	33%
Mangler beslutningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	7	26%



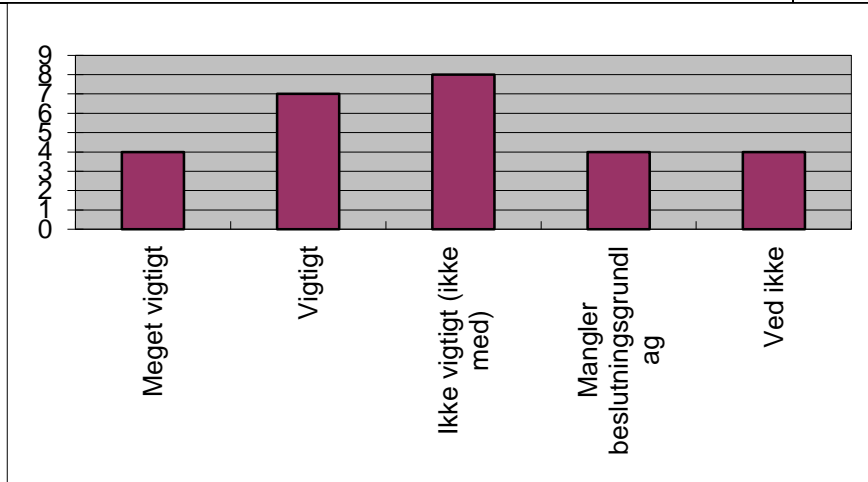
- Brugerbetaling på større infrastrukturanlæg		
Meget vigtigt	3	11%
Vigtigt	5	19%
Ikke vigtigt (ikke med)	9	33%
Mangler beslutningsgrundlag	2	7%
Ved ikke	8	30%



- Udbredelse af elbiler, brint og naturgaskøretøjer		
Meget vigtigt	6	22%
Vigtigt	7	26%
Ikke vigtigt (ikke med)	8	30%
Mangler beslutningsgrundlag	3	11%
Ved ikke	3	11%



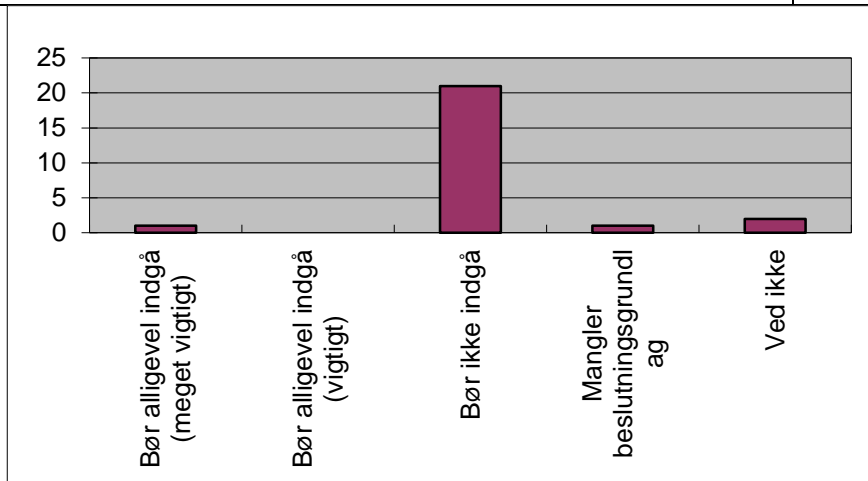
- Øget anvendelse af biogas		
Meget vigtigt	4	15%
Vigtigt	7	26%
Ikke vigtigt (ikke med)	8	30%
Mangler beslutningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	4	15%



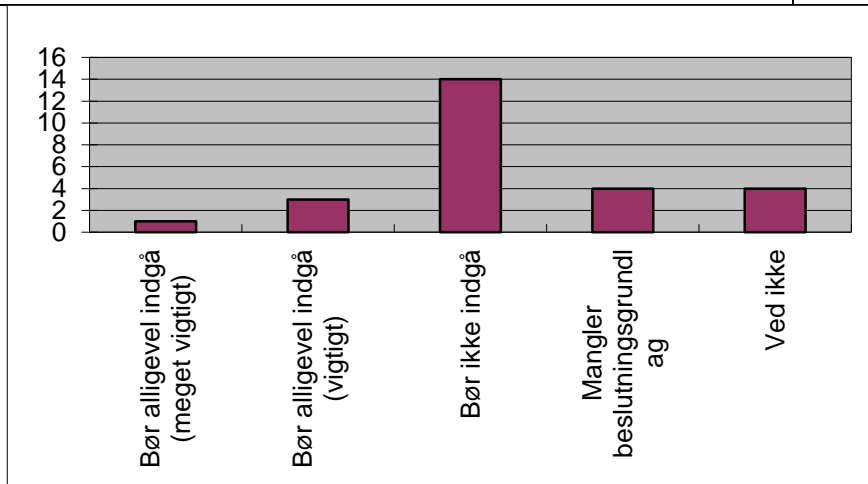
Tiltag der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen om tværgående tiltag.

Vurder hvorvidt tiltaget alligevel bør indgå i fællesscenariet.

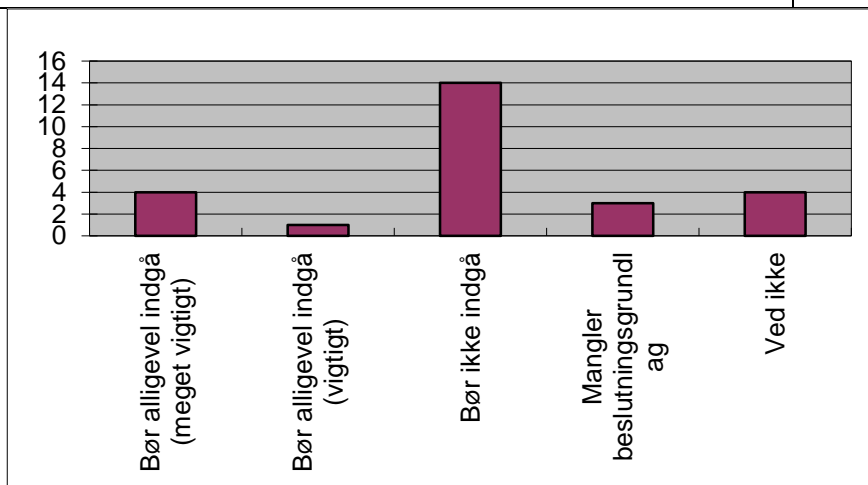
- Øgede takster i den kollektive trafik		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	1	4%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	0	0%
Bør ikke indgå	21	84%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	2	8%



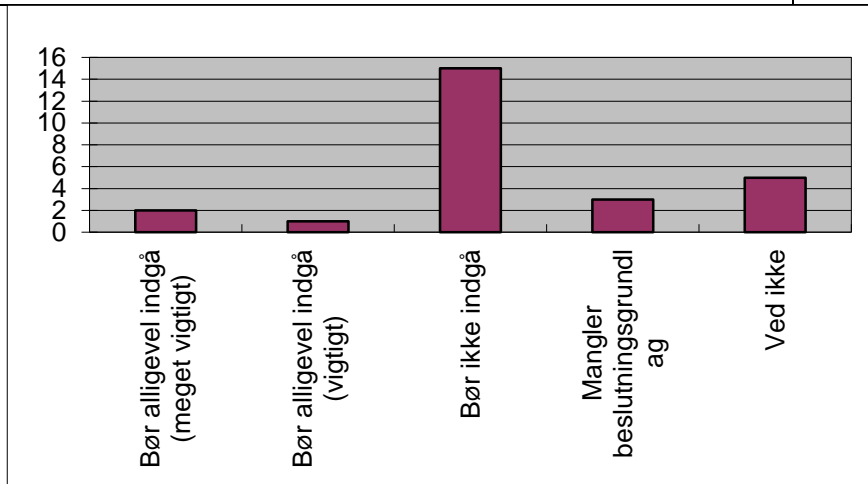
- OPP		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	1	4%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	3	12%
Bør ikke indgå	14	54%
Mangler beslutningsgrundlag	4	15%
Ved ikke	4	15%



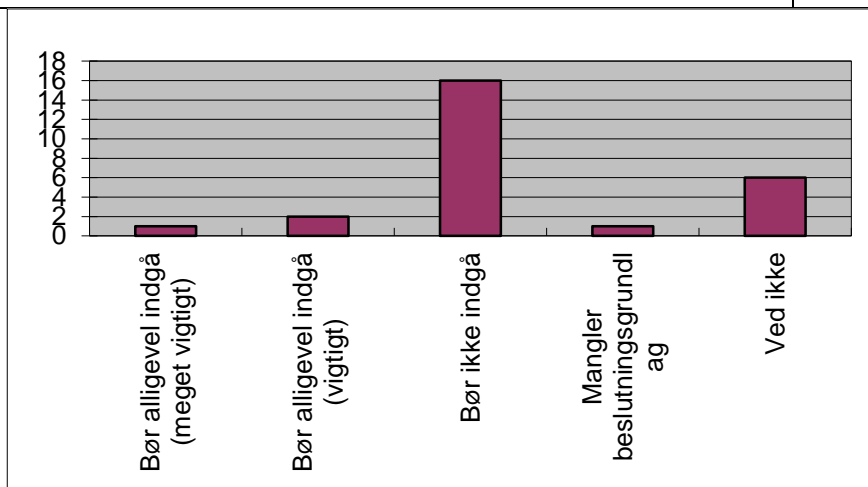
- Øget ejendomsbeskatning af private parkeringspladser		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	4	15%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	1	4%
Bør ikke indgå	14	54%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	4	15%



- Ændring af kørselsgodtgørelse		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	2	8%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	1	4%
Bør ikke indgå	15	58%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	5	19%

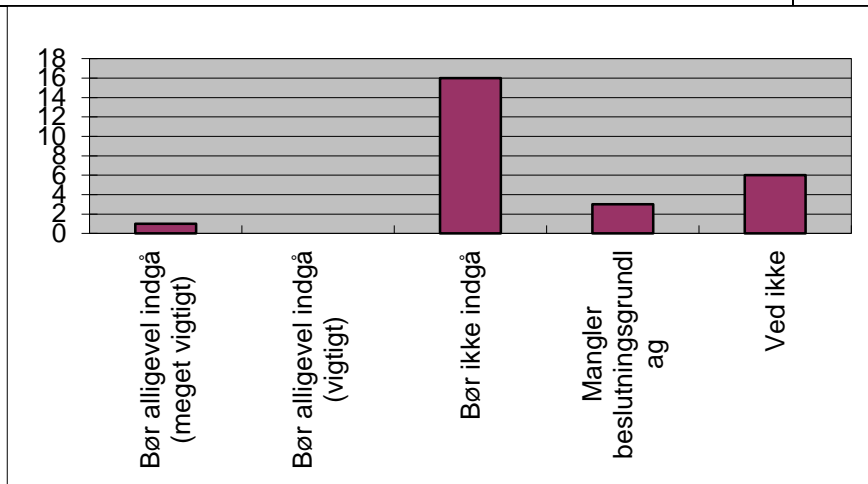


- Skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlerykler		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	1	4%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	2	8%
Bør ikke indgå	16	62%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	6	23%



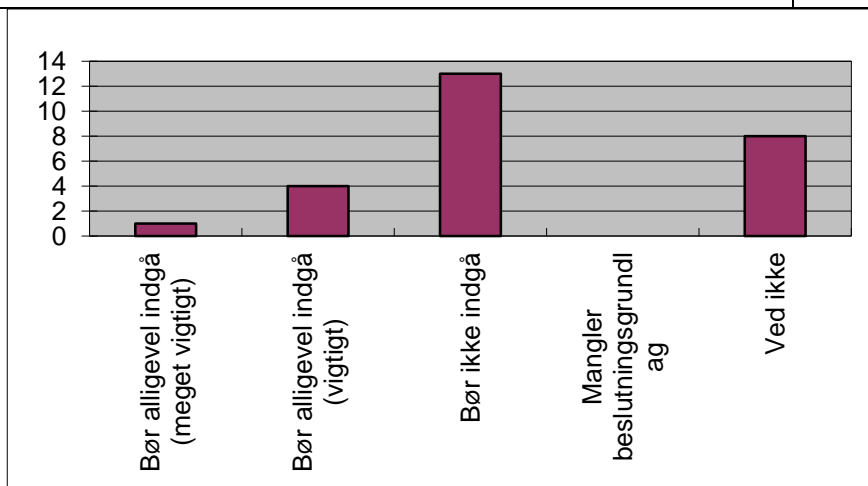
- Offentlig medfinansiering fra øget grundskyld og skatter som følge af infrastrukturinvesteringer

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	1	4%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	0	0%
Bør ikke indgå	16	62%
Mangler beslutningsgrundlag	3	12%
Ved ikke	6	23%

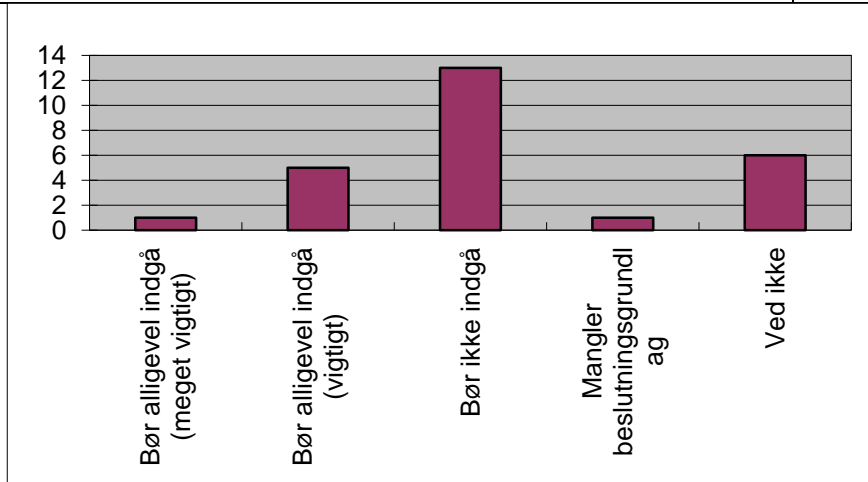


- Fremme Euronorm 6

Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	1	4%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	4	15%
Bør ikke indgå	13	50%
Mangler beslutningsgrundlag	0	0%
Ved ikke	8	31%



- SCR-krav til tunge køretøjer		
Bør alligevel indgå (meget vigtigt)	1	4%
Bør alligevel indgå (vigtigt)	5	19%
Bør ikke indgå	13	50%
Mangler beslutningsgrundlag	1	4%
Ved ikke	6	23%



Obligatorisk: Begrund eventuelle tilvalg af tiltag, der ikke er prioriteret af arbejdsgruppen

Finansiering er big issue. Da staten ikke kan gældsætte sig i stor stil, er OPP et alternativ, vi ikke har råd til at smide væk. Vi burde byde ind med tanker om, hvornår OPP skal kunne komme på tale.

Tiltagene er vigtige for at sikre kommissoriets ord om klima og miljø.

De 3 økonomiforslag som jeg tilvælger vil alt andet lige påvirke konkurrenceforholdet mellem transportformer og dermed fremme koll. trafik og cyklisme - og medvirke til at indfri kommissoriets ånd.

Den samlede pakke fra Trængselskommissionen mangler tiltag der begrænser efterspørgslen - derfor bør dette forslag nyde fremme

Tiltaget med skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte pendlercykler skal ses i sammenhæng med inkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen. Incitament til at bruge cykel frem for bil til/fra arbejde. Budgetøkonomisk billig måde at reducere trængsel, miljø og klimapåvirkninger på samt give samfundsøkonomisk overskud vurderer Incentive Partners.

Vi skal have lavere takster i den kollektive trafik - det er sammen med en bedre infrastruktur løsningen på at få flere fra bil til kollektiv transport. Hele skattegrundlaget for reg. afgifter, brugerbetalingen bør samtænkes som en helt selvstændig opgave.

"Parkeringstiltag bør samles til ét fælles tiltag, jf. tidligere bemærkninger.

Forslag til ændringer af skatteforhold (til mere intelligente løsninger!) og medfinansiering ved salg af offentlige grunde/bygninger afhænger af den enkelte sag/businesscase. Sidstnævnte forhold gælder desuden for OPP- og brugerbetalingsprojekter."

At gøre private p-pladser mindre attraktive vil kunne stimulere til brug af andre transportmidler end privatbil. Kørselsgodtgørelse er i øjeblikket så høj, at det er en alt for god forretning af bruge egen bil. Det stimulerer bilbrug i unødigt omfang.

"Kørselsgodtgørelse bør differentieres / gøres grøn. Idag er det en opmuntring til at tage bilen. Det må kunne gøres smartere. Hvorfor ikke målrette kørselsgodtgørelsen efter hvad du kører i, om du kører alene og lignende parametre. Virksomheder, der stiller cykler til rådighed skal ikke beskattes. Jo flere der cykler, jo bedre. Mindre trængsel, mindre forurening og sundere borgere. Win-win. "

"Generelt:

Hvad er formålet: Det kan ikke kun være et spørgsmål om at øge mængden af asfalt. Der bør gribes mere kollektivt an.

I Berlin flyttes 80 % af pendlere kollektivt! hvad skal målsætningen være på Sjælland / Hovedstaden.

Stationsnærheds princippet mangler generelt en gennemgående pind i kommissionens rapport / anbefalinger. Havde vi nu haft miljøministeriet / planstyrelsen som oppdragsgiver, havde vi nok kommet med mere radikale forslag, der hang sammen med planlægning og ikke kun strengt fokuserede på biler. Mobilitymanagement kunne måske være en måde at komme videre på.

Jeg mangler en både teoretisk og praktisk indgang til hvorledes adfærdsreguleringen."