

# 13. møde i Trængselskommissionen

Den 19. juni 2013



Trængselskommissionen

# 1. Dagsorden

1. Velkomst ved formanden
2. Præsentation af fællesscenarie ved Karl Vogt-Nielsen
3. Præsentation af trafikmodelberegninger ved Henrik Paag og Tine Lund Jensen
4. Debat om fællesscenarie og resultater heraf
5. Drøftelse af udkast til kapitler i kommissionens betænkning
6. Evt.



# 1. Velkomst ved formanden

- Proces for de næste kommissionsmøder

Leo Larsen

Formand for Trængselskommissionen



# Tilbageblik på foråret

## **Februar**

- Offentliggørelse af Idékatalog
- Workshop på Bernstorff Slot

## **Marts/April**

- Samfundsøkonomisk-light screening fra Incentive
- Konkretisering og prioritering af tiltag i arbejdsgrupper
- Igangsættelse af supplerende analyser
- Studieture til Singapore, London, Paris og Berlin
- Workshop om yderscenarier

## **Maj/Juni**

- Udkast til yderscenarier
- Udkast til fællesscenarie på baggrund af arbejdsgrupper, workshop og tilkendegivelsesrunde
- Trafikmodelberegninger
- Udkast til udvalgte kapitler i betænkning



# Proces for sommeren

- Sekretariatet skriver udkast til betænkning på baggrund af:
  - Drøftelser på kommissionsmøderne
  - Arbejdsgrupperapporter
  - Supplerende analyser igangsat i arbejdsgrupperne
  - Fællesscenarie
- Bortset fra roadpricing igangsættes ikke flere analyser – vi har nu den viden vi har
- Udkastet til betænkning vil blive sendt ud til kommissionen med henblik på skriftlige bemærkninger i god tid forud for næste kommissionsmøde den 28. august
- Der er indkaldt til et afsluttende kommissionsmøde den 11. september



## 2. Præsentation af fælles scenarie

Ved Karl Vogt-Nielsen



Trængselskommissionen

# Scenariearbejdsgruppen

## - Proces og fællesscenarie

Karl Vogt-Nielsen

Formand for scenariearbejdsgruppen



# Proces frem til sidste kommissionsmøde

## ***Kommissionsmøde den 27. februar***

- Debat om udformning af scenarier faciliteret af Per Krull
- Oprettelse af arbejdsgrupper, herunder scenariearbejdsgruppen

## ***Kommissionsmøde den 17. april***

- Workshop om yderscenarier

## ***Kommissionsmøde den 22. maj***

- Præsentation af anbefalinger fra arbejdsgrupper
- Præsentation af forslag til fællesscenarie på baggrund af arbejdsgrupper og fællesmængde i de to yderscenarier
- Beslutning om anonym tilkendegivelsesrunde for at udbygge fællesscenariet





# Proces siden sidste kommissionsmøde

- Tilkendegivelsesrunde gennemført
- Scenariearbejdsgruppen har udbygget fællesscenariet på baggrund af tilkendegivelsesrunden
- 39 tiltag indgår nu i fællesscenariet
- Vi har ikke medtaget tiltag, hvor mere end hver fjerde kommissionsmedlem har stemt "imod" – hovedparten af de prioriterede tiltag fra arbejdsgrupperne er med
- Tetraplan har gennemført trafikmodelberegninger af:
  - Fællesscenariet
  - Fællesscenariet med roadpricing
  - Yderscenerierne



# Indre by

- Bedre planlægning af vejarbejder
- Hurtigere respons ved hændelser
- Bedre tilsyn med kantstensparkering
- Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapaciteten
- Metroafgrening til Ny Ellebjerg
- Fremkommelighed på Ring 2
- Udvidelse af eksisterende miljøzoner
- Varelevering uden for myldretiden
- Citylogistik
- Cykelkapacitet ved centrale knudepunkter (pakke med cykelparkeringstiltag)



# Ringbyen

- Nye S-buslinjer (inkl. forbedret A-, S- og R-busnet)
- Busfremkommelighedstiltag: BRT og +WAY
- Sammenhængende net af supercykelstier (inkl. strategisk cykelnet, cykler i kombination med kollektiv trafik og bedre cykelinfrastruktur)
- Sammenhængende letbanenet
- Nye og styrkede trafikale trafikcentre (inkl. delelementer af "Parkér & Rejs" og "Bedre sammenhæng mellem cykler og kollektiv trafik")
- Forlængelse af den statslige cykelpulje
- Busfremkommelighedsnet (inkl. forbedret A-, S- og R-busnet)
- Nyt by- og pendlercykelsystem



# De store transportkorridorer

- S-tog til Roskilde
- Nyt regionaltogets-koncept (Ring Syd)
- Forbedret togbetjening i Øresundsregionen
- Forbedring af lokalbanerne
- Analyse af kørsel i nødspor på Motorring 3
- Forlængelse og udvidelse af Hillerødmotorvejen
- Kørsel i nødspor
- Fokus på udbedring af mindre trængselspletter
- Kapacitetsmæssige forbedringer på banen
- Forsøg med rampedosering
- Kapacitet på København H
- Udbygning af Ring 4
- Flere længere S-tog
- Flere længere regionaltog



# Tværgående tiltag

- Trafikinformation og billetter på tværs, herunder realtidsdata og udvikling af mobilapp.
- Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser
- Organisering af den kollektive trafik
- Takster og takststrukturer i den kollektive trafik
- Øget fokus på stationsnærhedsprincippet
- Vejbestyrelsesforhold
- Bidrag fra private grundejere og udviklingselskaber

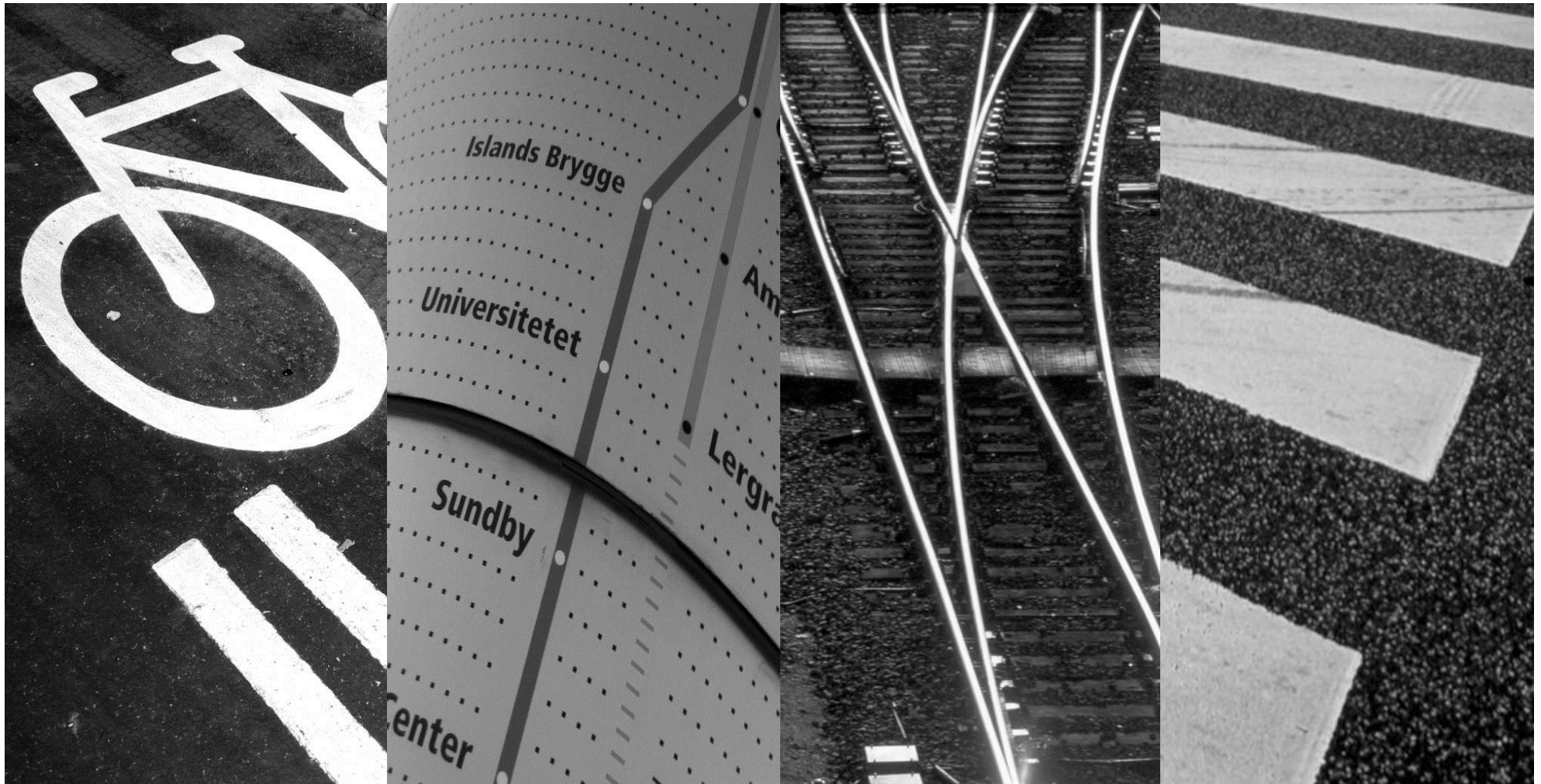
# 3. Præsentation af trafikmodelberegninger

Ved Henrik Paag - Tetraplan, og Tine Lund Jensen,  
Transportministeriet



# Trængselskommissionen

## Trafikmodelberegninger af yder- og fællesscenarier



# Trafikmodelberegninger – Yder- og fællesscenarie



## Trafikvækst og trafikale adfærd i modellen

### Ændringer i trafikomfang og rejsemønstre følger af

- demografisk udvikling (befolkningstal og arbejdspladsantal og deres geografiske fordeling)
- indkomstudviklingen
- udviklingen i bilejerskab
- ændringer i det kollektive takstniveau og kørselsomkostninger med bil
- infrastrukturudbygning og ændret trafikbetjening

De generelle beregningsforudsætninger er baseret på officielle prognoser og fremskrivninger.



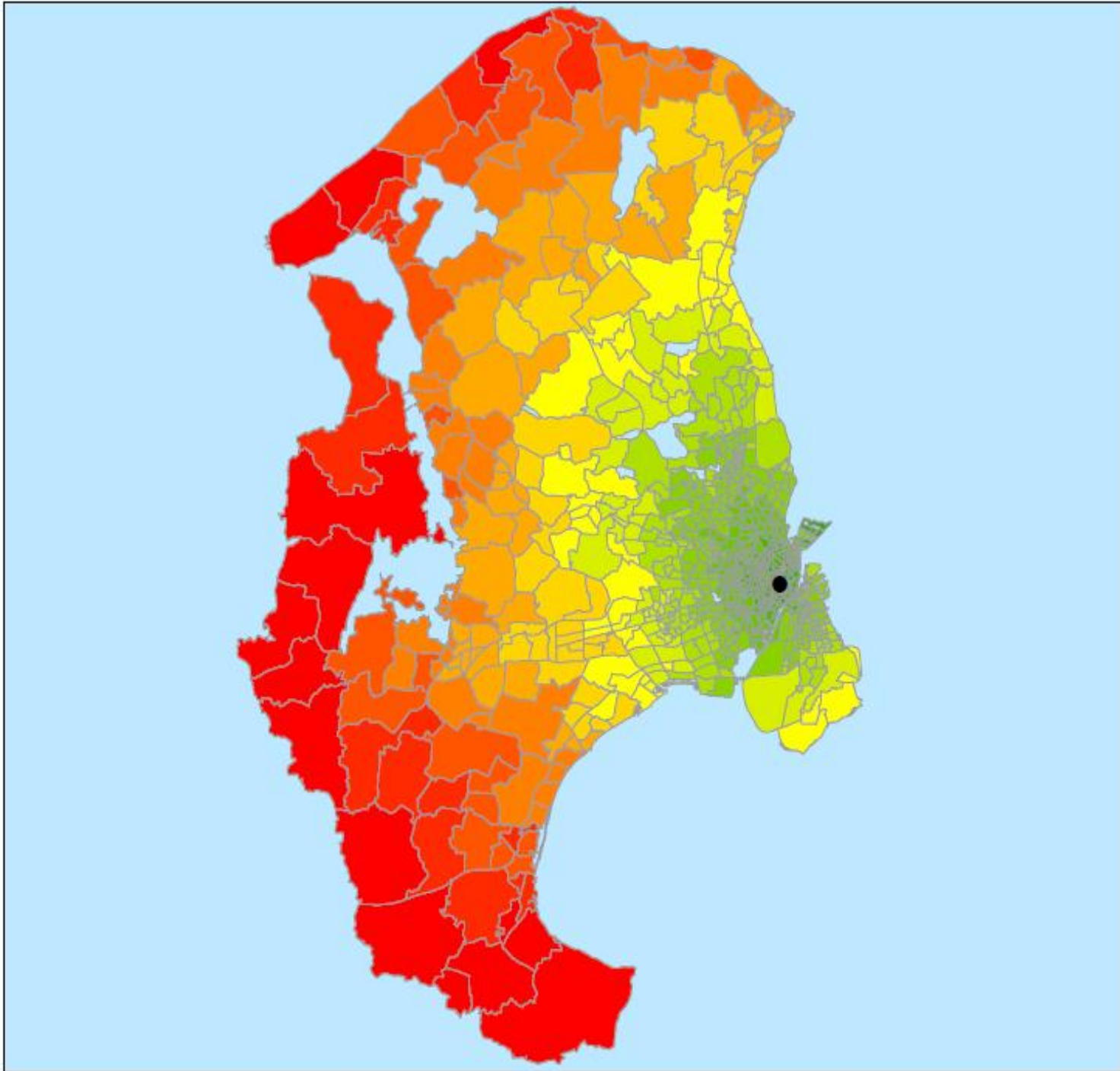
## Trafikmodelberegninger – Yder- og fællesscenarier



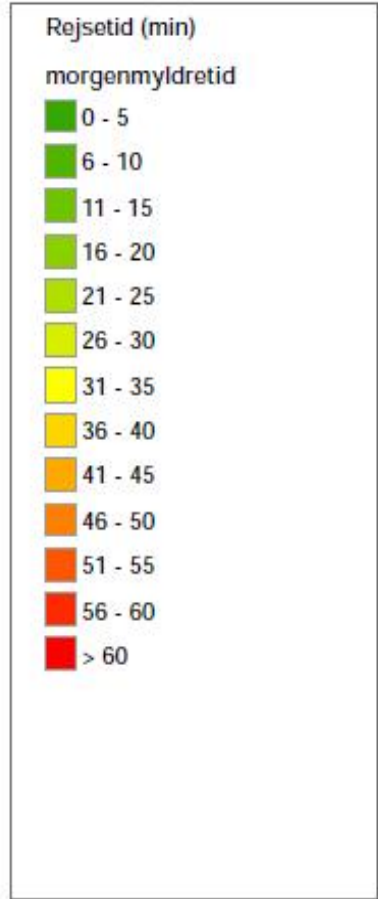
### Operationalisering af tiltag til beregninger

- Tiltag, der direkte kan beregnes med modellen
- Tiltag, der håndteres som en del af pakke til forbedring af trafikudbuddet
- Tiltag, der ikke beregnes (ingen trafikal effekt eller modelmæssige begrænsninger)

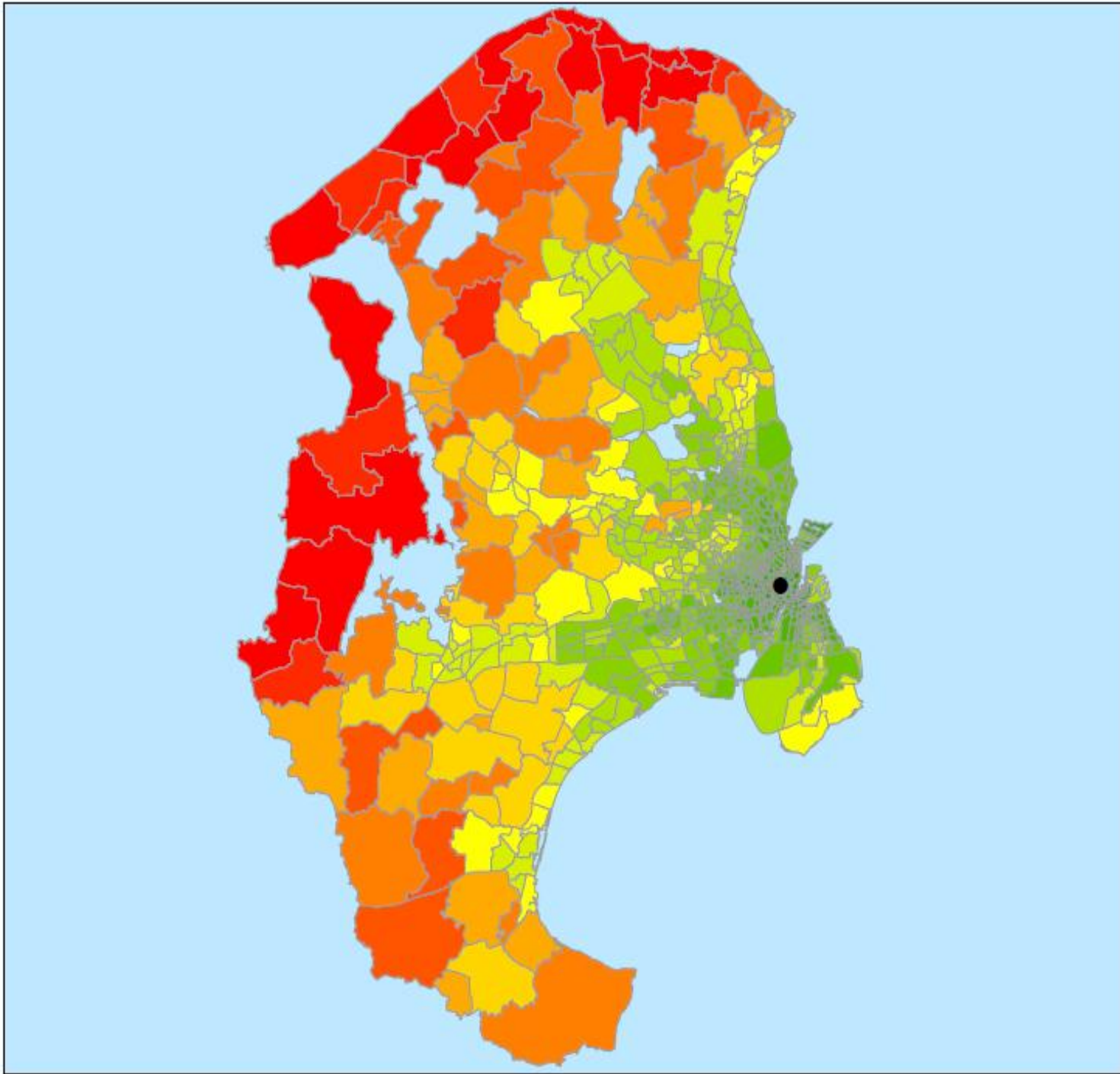




Rejsetider til Nørreport  
Basis  
Biltrafik



Sags-nr.: 1100931 (2545f\_02)  
2013/06/14  
Tetraplan A/S



Kollektiv Trafik

Køretid til Nørreport

Basis

Køretid inkl. skift (min)

morgenmyldretid

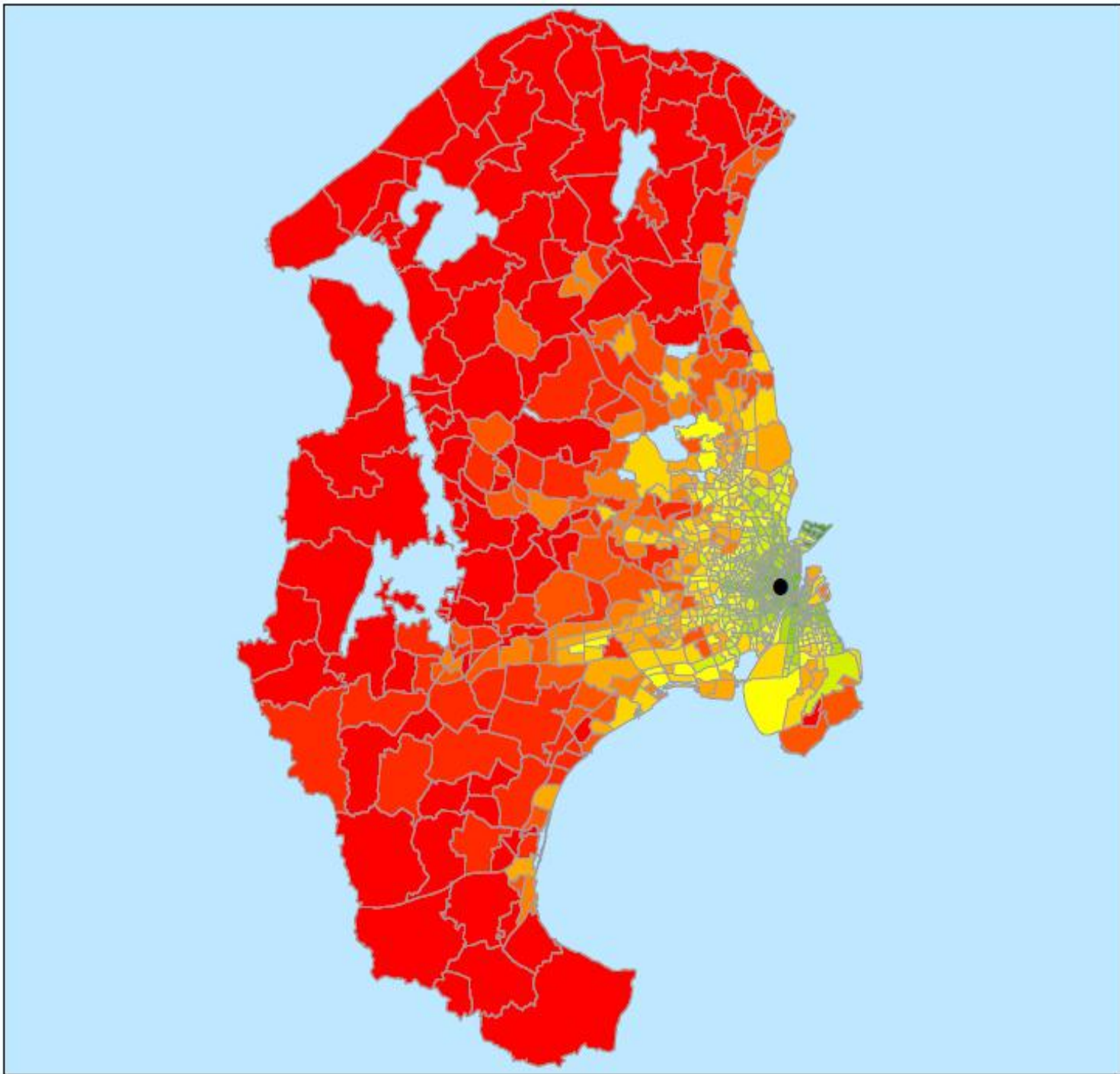
- 0 - 5
- 6 - 10
- 11 - 15
- 16 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 45
- 46 - 50
- 51 - 55
- 56 - 60
- > 60

Sags-nr.: 1100931 (2545f\_02)

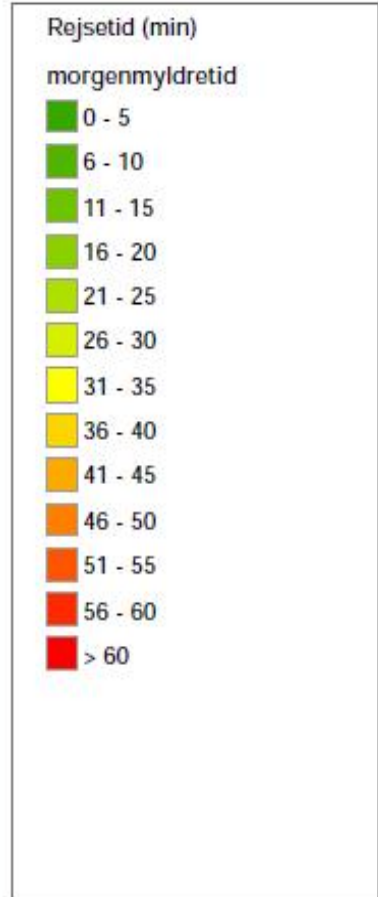
2013/06/14


 Tetraplan A/S

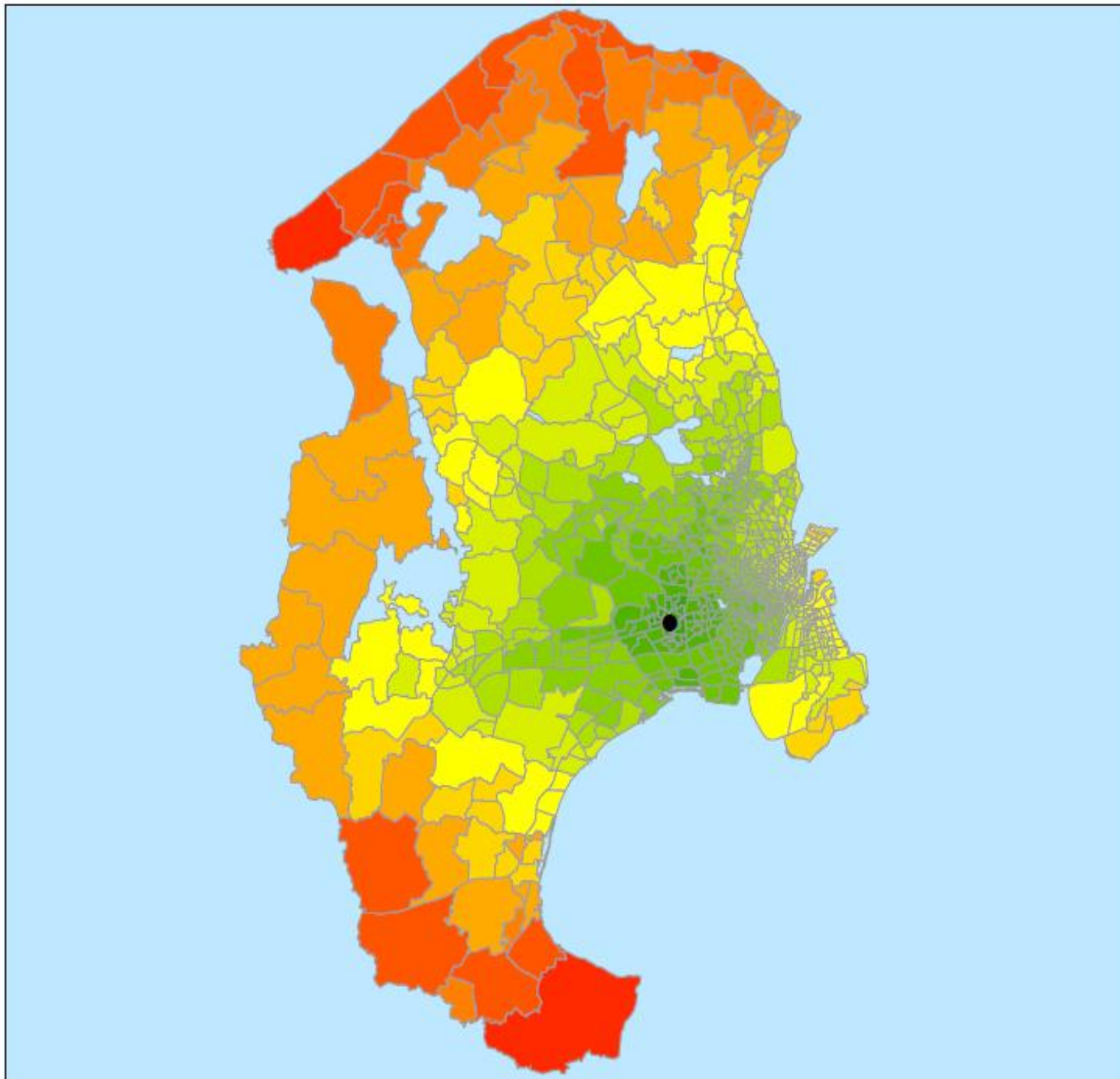




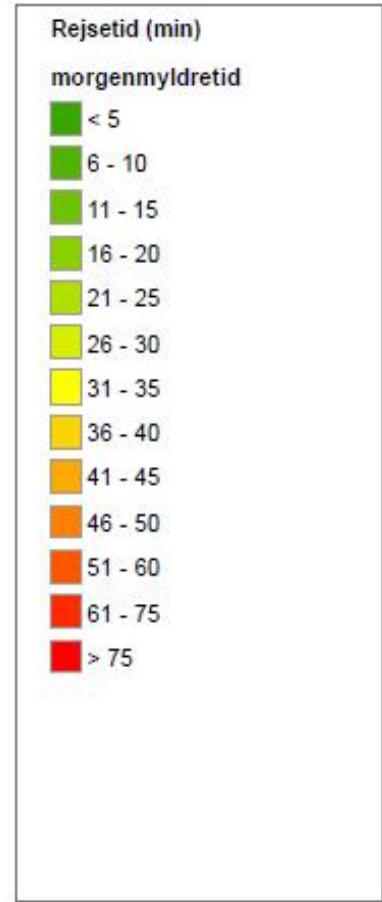
Rejsetider til Nørreport  
Basis  
Kollektiv trafik



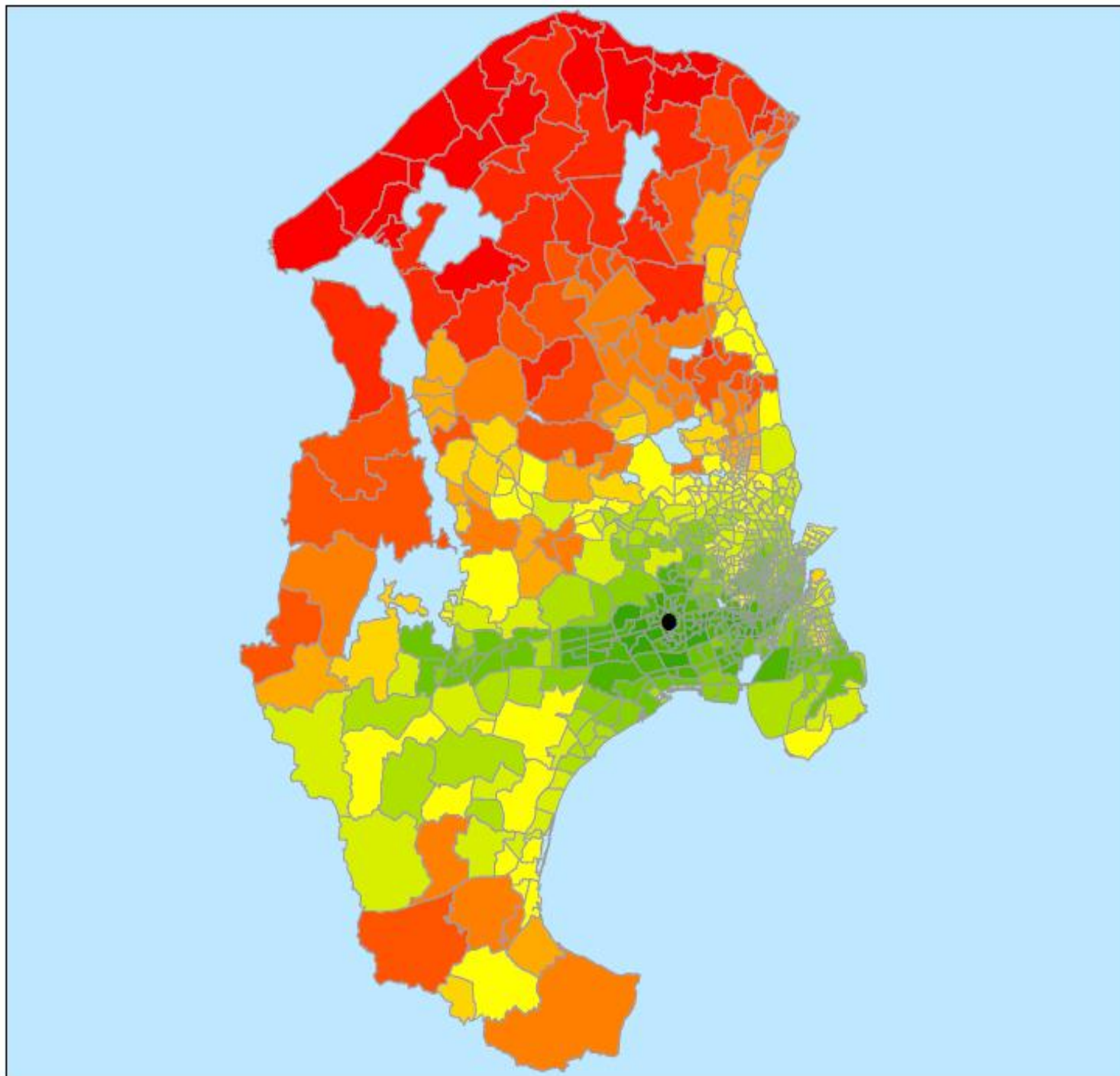
Sags-nr.: 1100931 (2545f\_02)  
2013/06/14  
 Tetraplan A/S



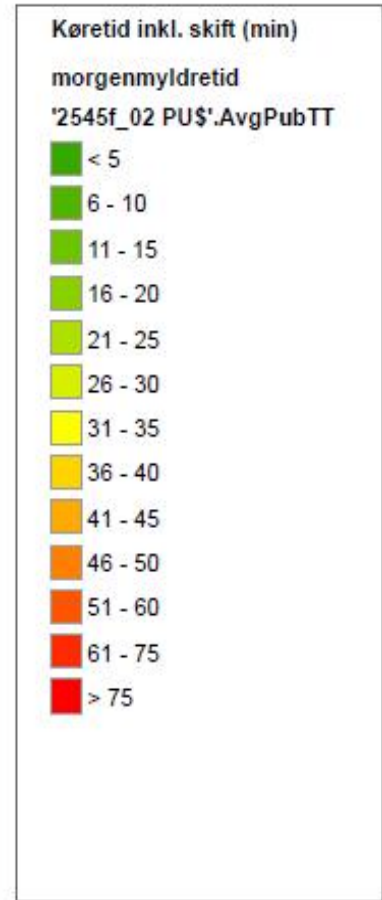
Rejsetider til Glostrup  
Basis  
Biltrafik



Sags-nr.: 1100931 (2545f\_02)  
2013/06/18  
Tetraplan A/S

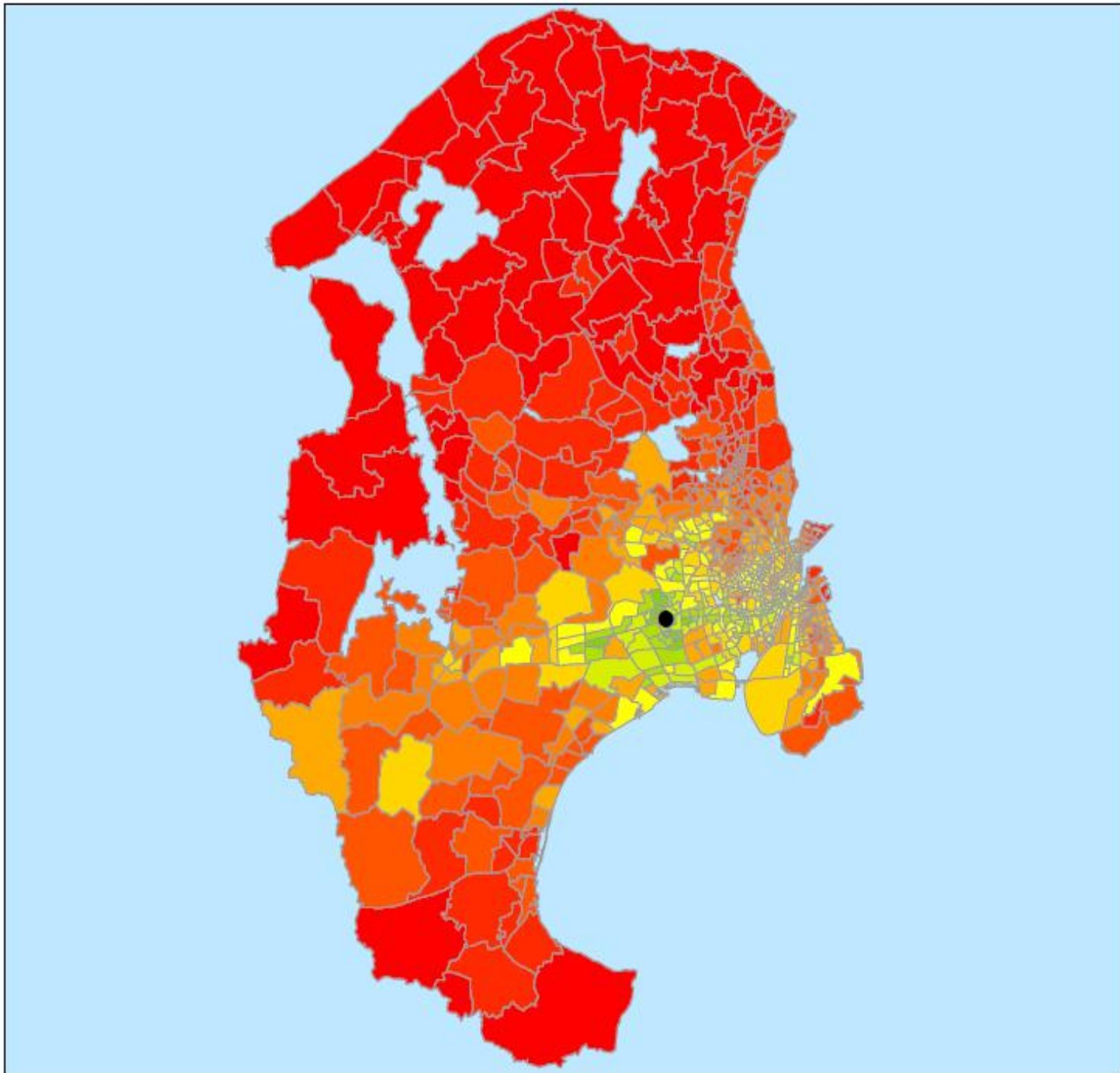


Kollektiv Trafik  
Køretid til Glostrup  
Basis

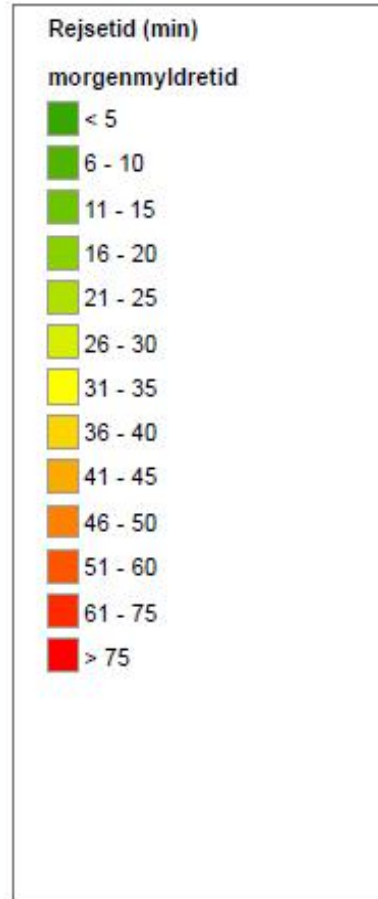


Sags-nr.: 1100931 (2545f\_02)  
2013/06/18  
Tetraplan A/S





Rejsetider til Glostrup  
Basis  
Kollektiv trafik



Sags-nr.: 1100931 (2545f\_02)  
2013/06/17  
Tetraplan A/S

# Yderscenerier



## Antal tusind personture per hverdagsdøgn, fordelt på transportmidler

		Ændr. ift. Basis			
	2012	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
<b>Bil</b>	3.533	0	66	-93	-165
<b>Kollektiv tr.</b>	959	4	-18	50	75
<b>Cykel</b>	1.192	25	7	69	87
<b>Gang</b>	1.049	-19	-33	-24	-10
<b>I alt</b>	6.733	10	22	2	-13
		Ændr. ift. Basis (pct.)			
<b>Bil</b>		0,0%	1,7%	-2,4%	-4,3%
<b>Kollektiv tr.</b>		0,4%	-1,6%	4,4%	6,6%
<b>Cykel</b>		2,1%	0,6%	5,7%	7,2%
<b>Gang</b>		-1,8%	-3,1%	-2,2%	-0,9%
<b>I alt</b>		0,1%	0,3%	0,0%	-0,2%



## Yderscenerier



### Biltrafkarbejdet i antal tusind køretøjskm per hverdagsdøgn

Område	2012	Basis	Ændr. ift. Basis (pct.)			
			Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
<b>Område</b>						
<b>Indre bydele</b>	4.429	5.120	-2%	-3%	-11%	-12%
<b>Ringbyen</b>	12.089	13.325	-1%	1%	0%	-2%
<b>Korridorerne</b>	20.877	24.816	5%	7%	-3%	-5%
<b>I alt</b>	37.395	43.261	2%	4%	-3%	-5%
<b>Vejtype</b>						
<b>Motorveje</b>	13.278	15.676	14%	16%	-2%	-3%
<b>Øvrige veje</b>	24.117	27.585	-5%	-3%	-4%	-6%
<b>I alt</b>	37.395	43.261	2%	4%	-3%	-5%




Ændring i trafikbelastning  
ift. 2025 basis

Scenarie V

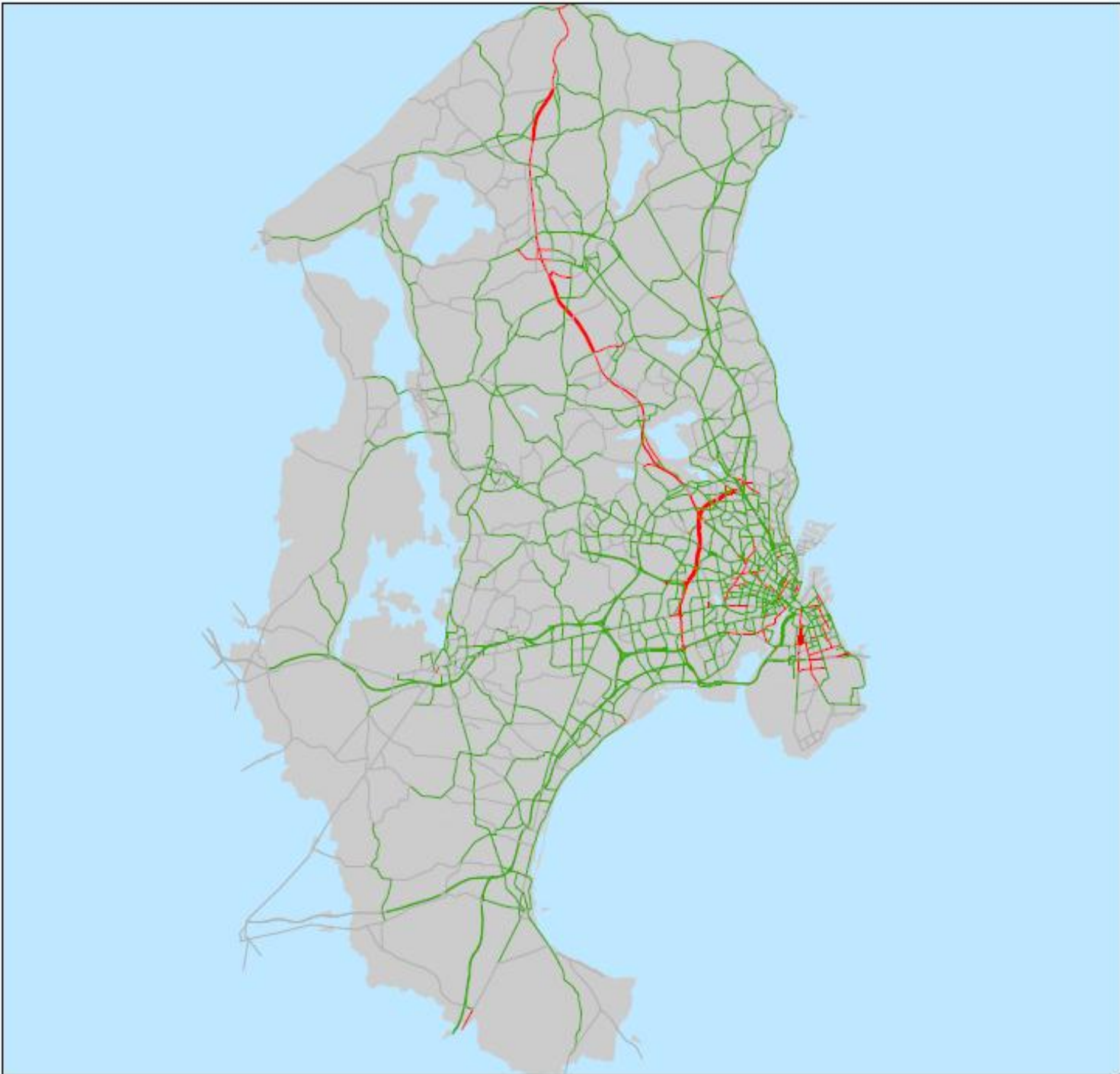
Signaturforklaring

Trafikbelastning pr. hverdagsdøgn

-  < -20000
-  -20000 - -10000
-  -10000 - -5000
-  -5000 - -1000
-  -1000 - -200
-  -200 - 200
-  200 - 1000
-  1000 - 5000
-  5000 - 10000
-  10000 - 20000
-  > 20000

Sags-nr.: 1100931 (Scd1ff2545f\_13-2545f\_02)

2013/06/14



Ændring i trafikbelastning  
ift. 2025 basis

Scenarie K

Signaturforklaring

Trafikbelastning pr. hverdagsdøgn

- █ < -20000
- █ -20000 - -10000
- █ -10000 - -5000
- █ -5000 - -1000
- █ -1000 - -200
- █ -200 - 200
- █ 200 - 1000
- █ 1000 - 5000
- █ 5000 - 10000
- █ 10000 - 20000
- █ > 20000

Sags-nr.: 1100931 (Scdlff2545f\_21-2545f\_02)

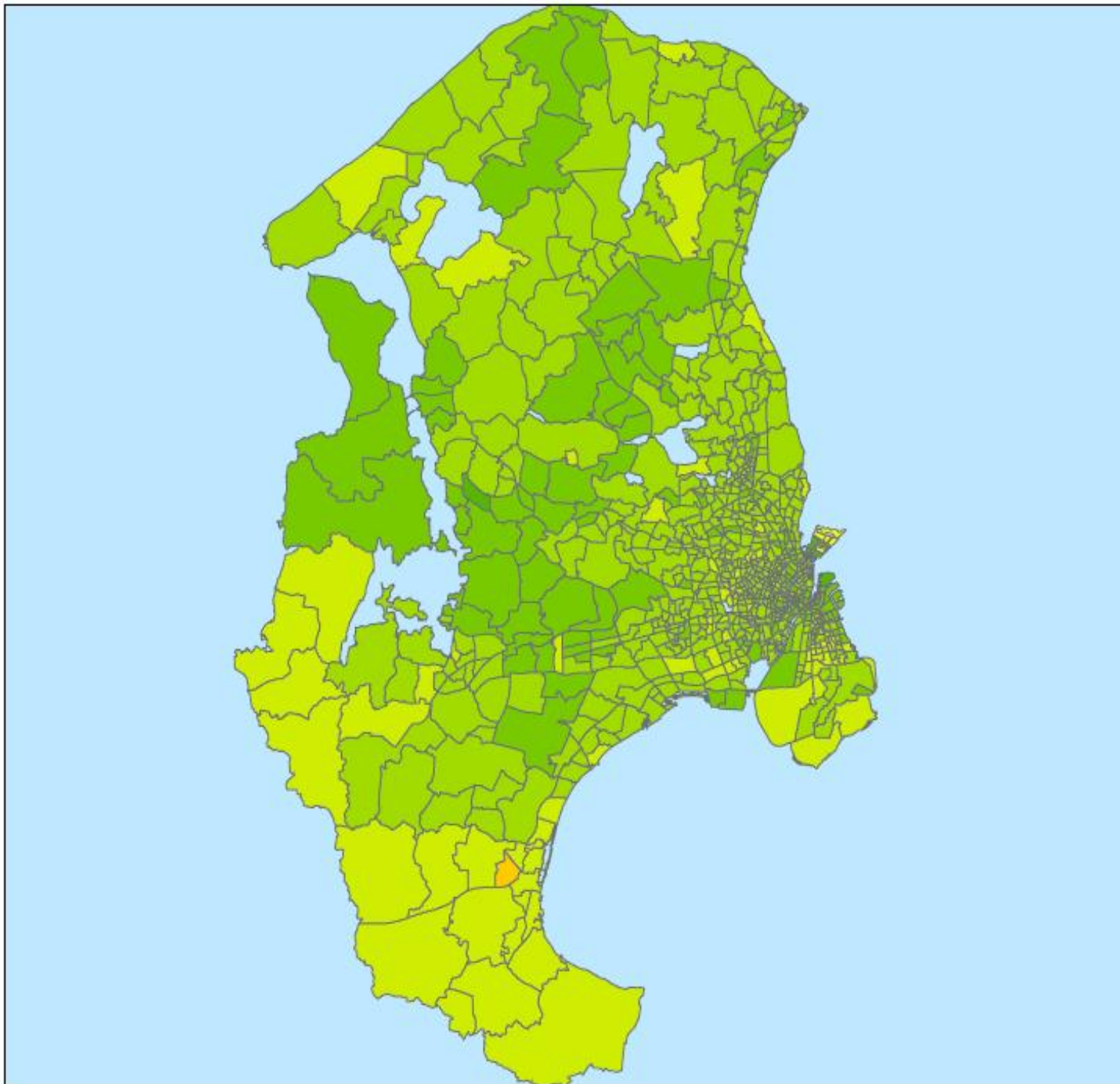
2013/06/14

 Tetraplan A/S

## Yderscenerier

## Biltrafik - forsinkelsestidens andel af rejsetid i morgenmyldretiden

	2012	Basis	Ændr. ift. Basis (pct.)			
			Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
<b>Andel forsinkelsestid (pct.)</b>	5,6	9,2	6,6	6,7	7,5	7,2
<b>Indre Bydele</b>	10,4	15,3	10,4	10,2	12,3	12,1
<b>Ringbyen</b>	5,0	9,6	7,3	7,4	7,8	7,6
<b>Korridorerne</b>	3,7	5,5	4,0	4,2	4,7	4,5
<b>Indre Bydele-Ringbyen</b>	8,3	13,5	10,3	10,2	11,2	10,9
<b>Indre Bydele-Korridorerne</b>	7,1	11,3	8,1	8,3	8,8	8,5
<b>Ringbyen-Korridorerne</b>	5,4	9,7	6,5	6,8	7,5	7,3



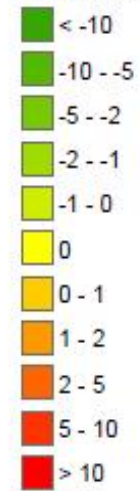
Ændrede gennemsnitlige  
rejsetid i morgenmyldretiden  
ift. 2025 basis

Scenarie V

Vejtrafik

Signaturforklaring

Ændring i rejsetid (min)



Sage-nr.: 1100931 (2545f\_13-2545f\_02)

2013/06/17

 Tetraplan A/S

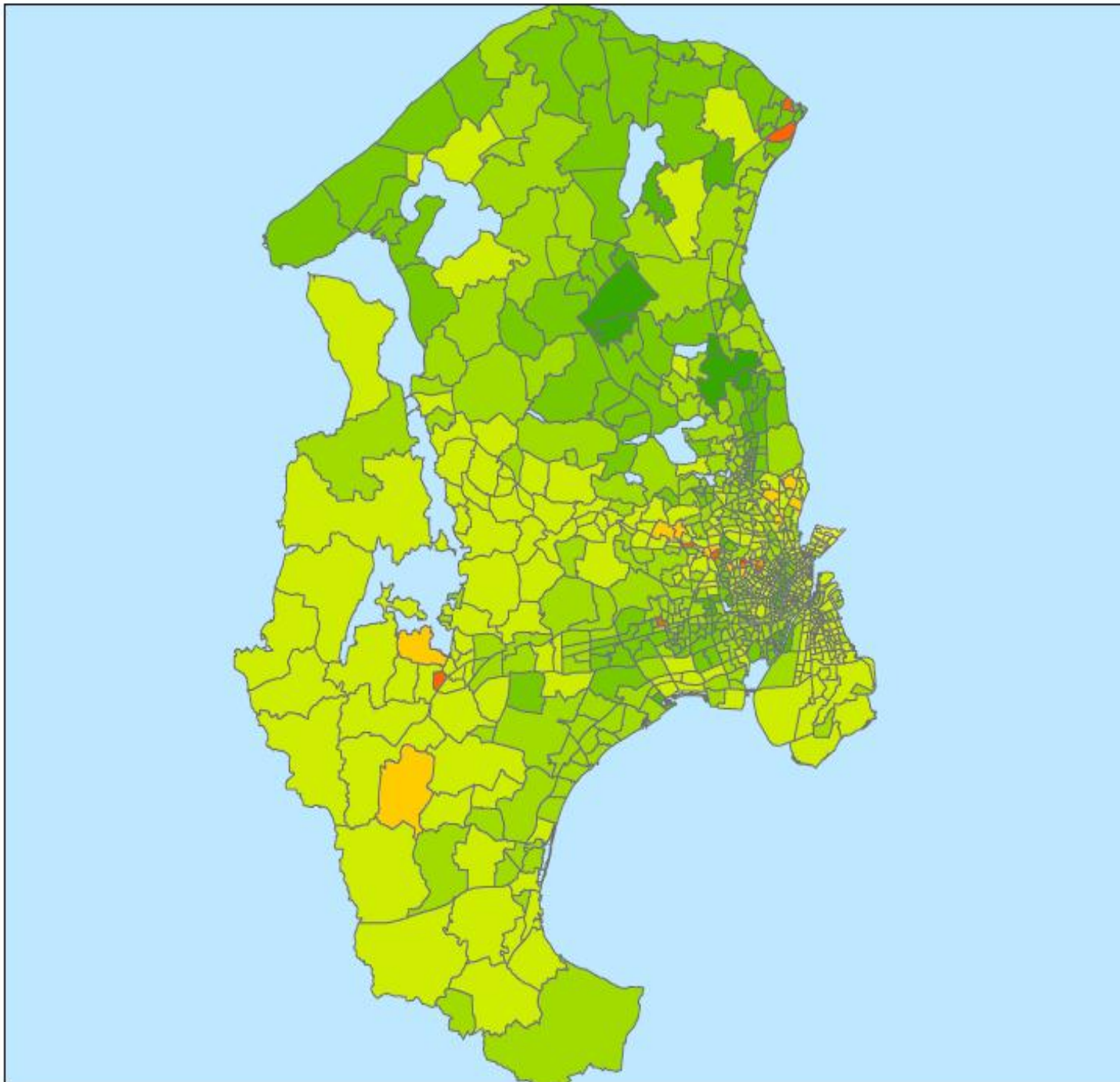


# Yderscenerier



## Antal tusind påstigere i kollektiv trafik per hverdagsdøgn

Transp.middel	Ændr. ift. Basis (pct.)					
	2012	Basis	Sc. V	Sc. V+	Sc. K	Sc. K+
<b>Bus</b>	639	488	-7%	-8%	-26%	-25%
<b>S-tog</b>	416	469	0%	-2%	23%	24%
<b>IC- og Re-tog</b>	166	243	-3%	-3%	-4%	-4%
<b>Lokalbaner</b>	22	24	13%	14%	13%	10%
<b>Metro</b>	179	486	7%	3%	7%	12%
<b>Letbaner</b>	-	45	-1%	0%	104%	108%
<b>I alt</b>	1.422	1.755	0%	-2%	3%	5%



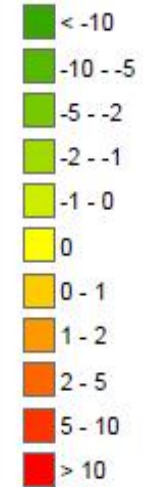
Ændrede gennemsnitlige  
rejsetid i morgenmyldretiden  
ift. 2025 basis

Scenarie K

Kollektiv trafik

Signaturforklaring

Ændring i rejsetid (min)



Sags-nr.: 1100931 (2545f\_21-2545f\_02)

2013/06/17

 Tetraplan A/S

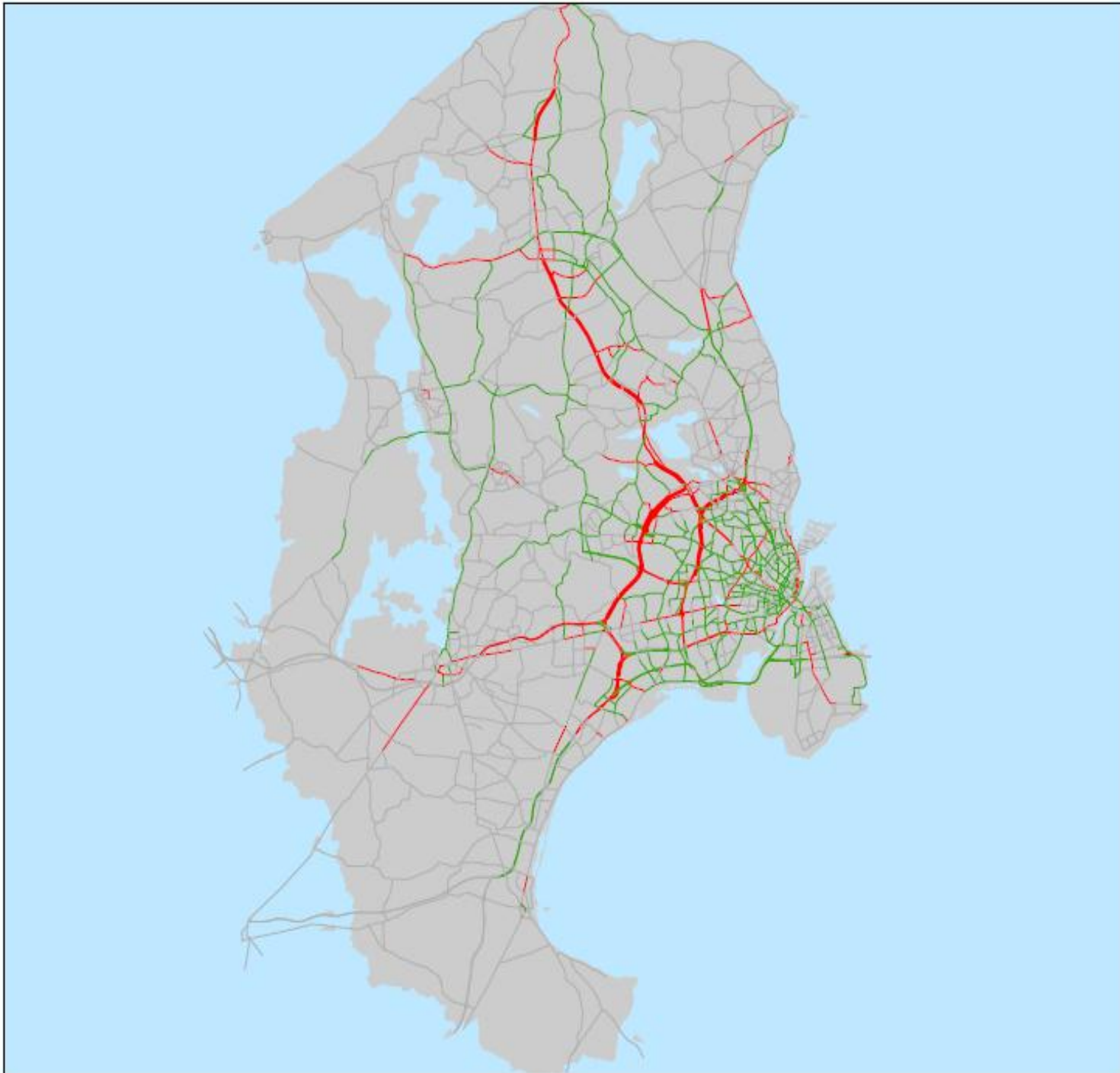
# Fællesscenerier



## Antal tusind personture per hverdagsdøgn, fordelt på transportmidler

			Ændr. ift. Basis		
	2012	Basis	Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
<b>Bil</b>	3.533	3.867	-23	-91	-18
<b>Bil, chauffør</b>	2.320	2.633	-14	-146	-197
<b>Bil, passager</b>	1.213	1.234	-9	54	179
<b>Kollektiv tr.</b>	959	1.128	4	27	-14
<b>Cykel</b>	1.192	1.214	41	67	66
<b>Gang</b>	1.049	1.078	-17	-4	-6
<b>I alt</b>	6.733	7.287	5	-1	28
			Ændr. ift. Basis (pct.)		
<b>Bil</b>			-0,6%	-2,4%	-0,5%
<b>Bil, chauffør</b>			-0,5%	-5,5%	-7,5%
<b>Bil, passager</b>			-0,7%	4,4%	14,5%
<b>Kollektiv tr.</b>			0,4%	2,4%	-1,2%
<b>Cykel</b>			3,4%	5,5%	5,4%
<b>Gang</b>			-1,6%	-0,4%	-0,6%
<b>I alt</b>			0,1%	0,0%	0,4%





**Ændring i trafikbelastning  
ift. 2025 basis**

Fællesscenarie

**Signaturforklaring**

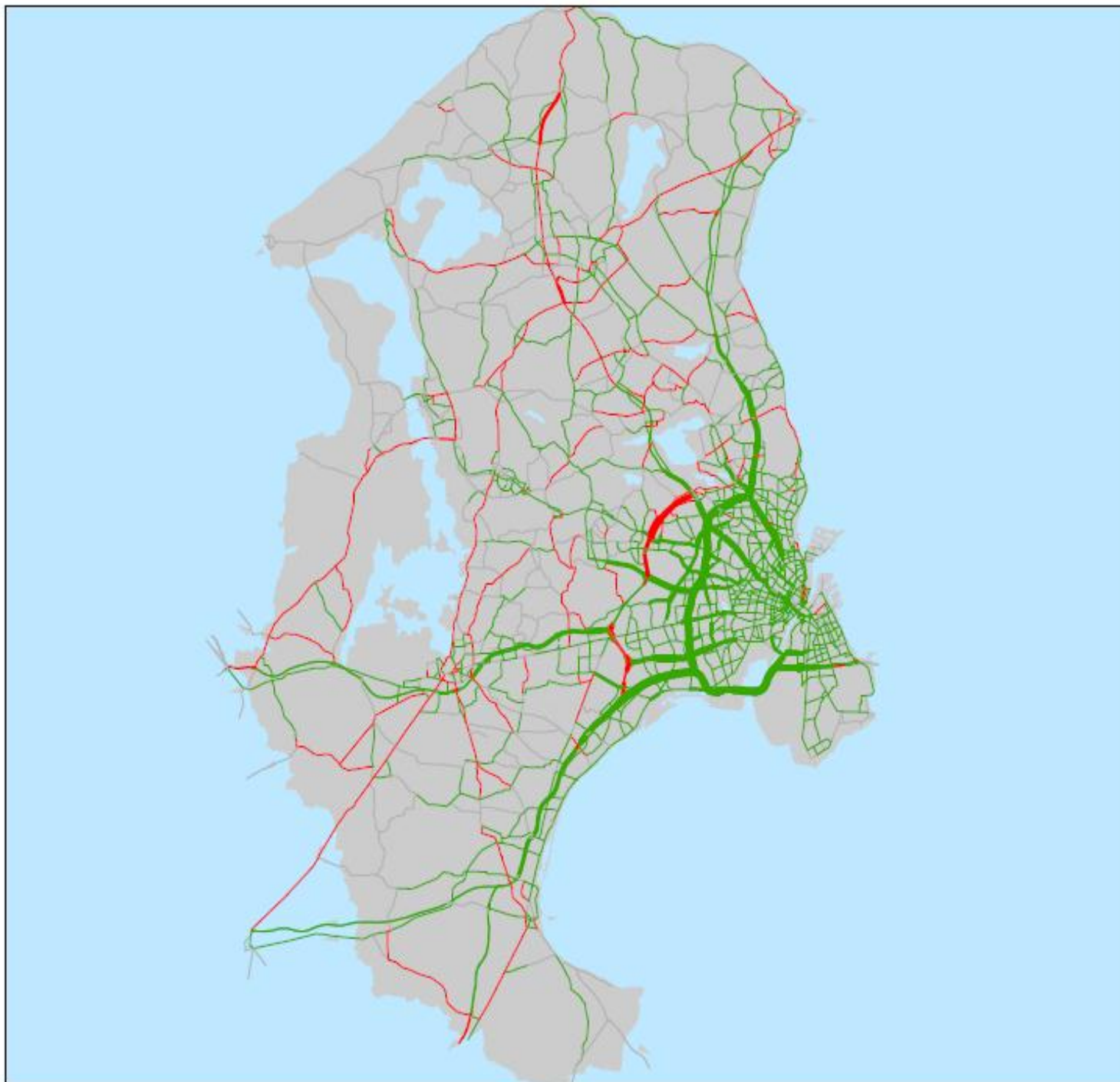
Trafikbelastning pr. hverdagsdøgn

- █ < -20000
- █ -20000 - -10000
- █ -10000 - -5000
- █ -5000 - -1000
- █ -1000 - -200
- █ -200 - 200
- █ 200 - 1000
- █ 1000 - 5000
- █ 5000 - 10000
- █ 10000 - 20000
- █ > 20000

Sags-nr.: 1100931 (Scdlff2545f\_50-2545f\_02)

2013/06/14

 Tetraplan A/S





Ændring i trafikbelastning  
ift. 2025 basis


Fællesscenarie med  
roadpring alternativ A


#### Signaturforklaring


Trafikbelastning pr. hverdagsdøgn

 < -20000

 -20000 - -10000


 -10000 - -5000


 -5000 - -1000

 -1000 - -200

 -200 - 200

 200 - 1000

 1000 - 5000

 5000 - 10000

 10000 - 20000

 > 20000

Sags-nr.: 1100931 (Scdlff2545f\_60-2545f\_02)

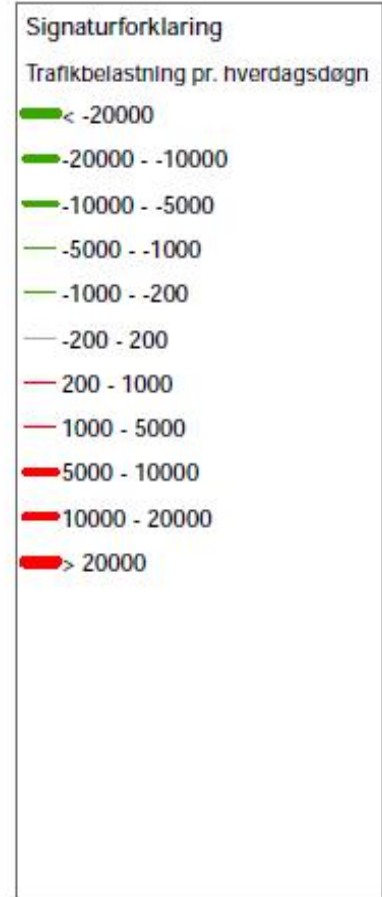
2013/06/14

 Tetraplan A/S



Ændring i trafikbelastning  
ift. 2025 basis

Fællesscenarie med  
roadpring alternativ B



Sags-nr.: 1100931 (Scdlff2545f\_70-2545f\_02)

2013/06/14

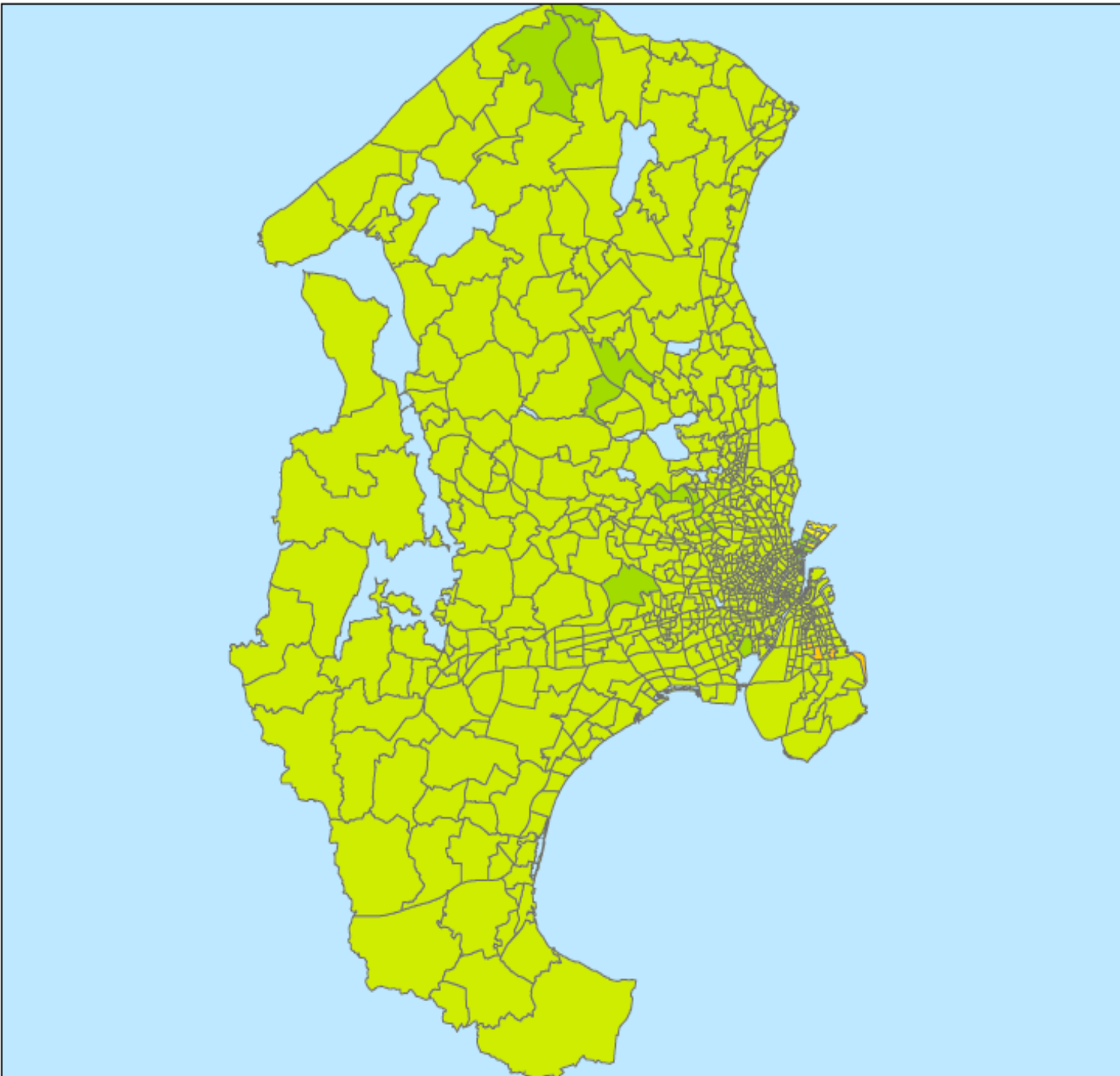
Tetraplan A/S

## Fællesscenarier

### Biltrafik - forsinkelsestidens andel af rejsetid i morgenmyldretiden

	2012	Basis	Ændr. ift. Basis (pct.)		
			Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
<b>Andel forsinkelsestid (pct.)</b>	<b>5,6</b>	<b>9,2</b>	<b>8,2</b>	<b>6,2</b>	<b>4,8</b>
<b>Indre Bydele</b>	10,4	15,3	13,6	10,6	10,6
<b>Ringbyen</b>	5,0	9,6	8,3	5,0	4,5
<b>Korridorerne</b>	3,7	5,5	5,2	5,2	3,5
<b>Indre Bydele-Ringbyen</b>	8,3	13,5	12,0	8,4	7,9
<b>Indre Bydele-Korridorerne</b>	7,1	11,3	9,9	6,8	4,6
<b>Ringbyen-Korridorerne</b>	5,4	9,7	8,5	6,0	3,7





**Ændrede gennemsnitlige rejsetid i morgenmyldretiden ift. 2025 basis**

Fællesscenarie

Vejtrafik

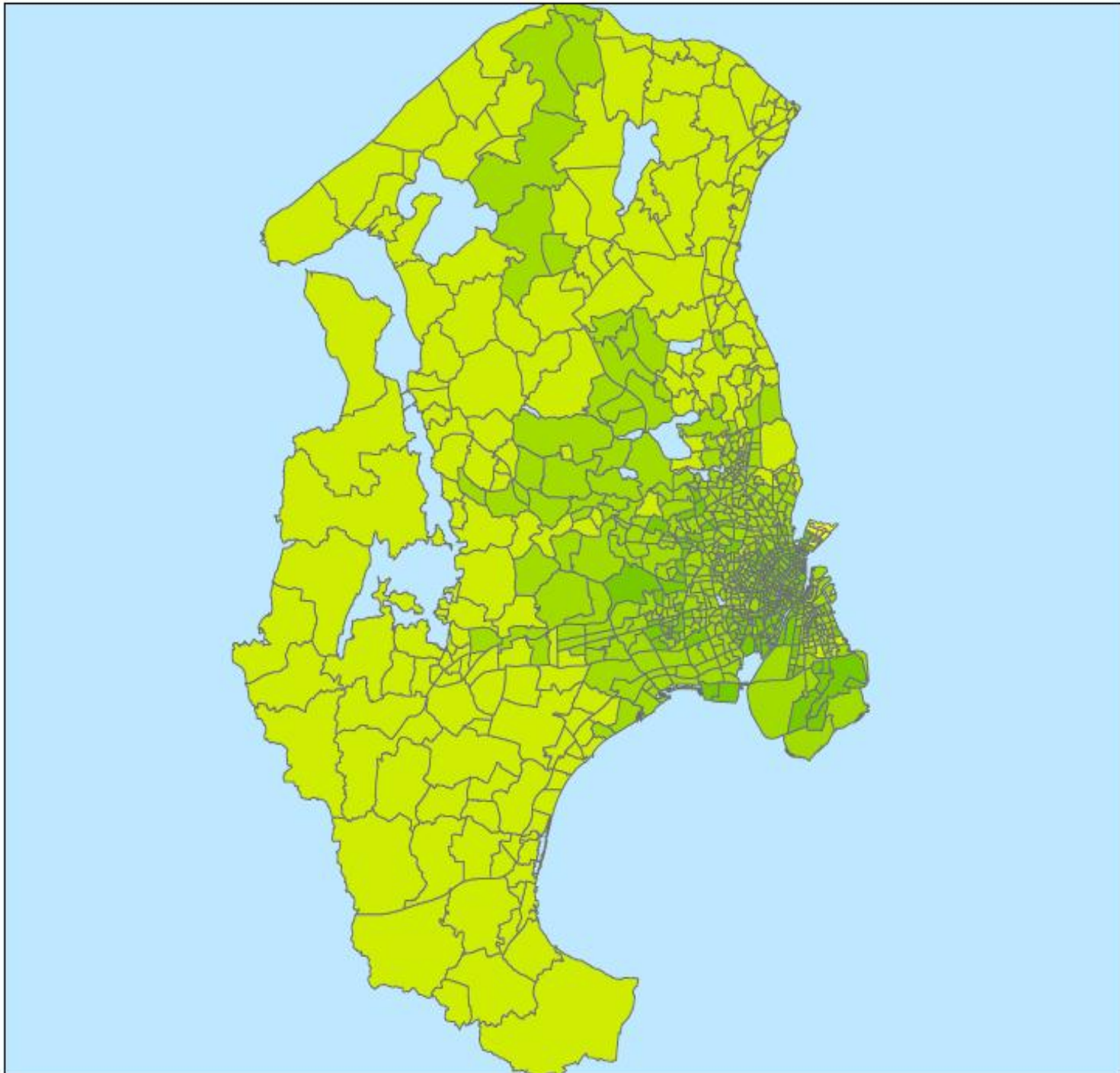
**Signaturforklaring**

Ændring i rejsetid (min)

- < -10
- 10 - -5
- 5 - -2
- 2 - -1
- 1 - 0
- 0
- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- > 10

Sags-nr.: 1100931 (2545f\_50-2545f\_02)

2013/06/17



Ændrede gennemsnitlige rejsetid i morgenmyldretiden ift. 2025 basis

Fællesscenarie med roadpricing alternativ A Vejtrafik

Signaturforklaring

Ændring i rejsetid (min)

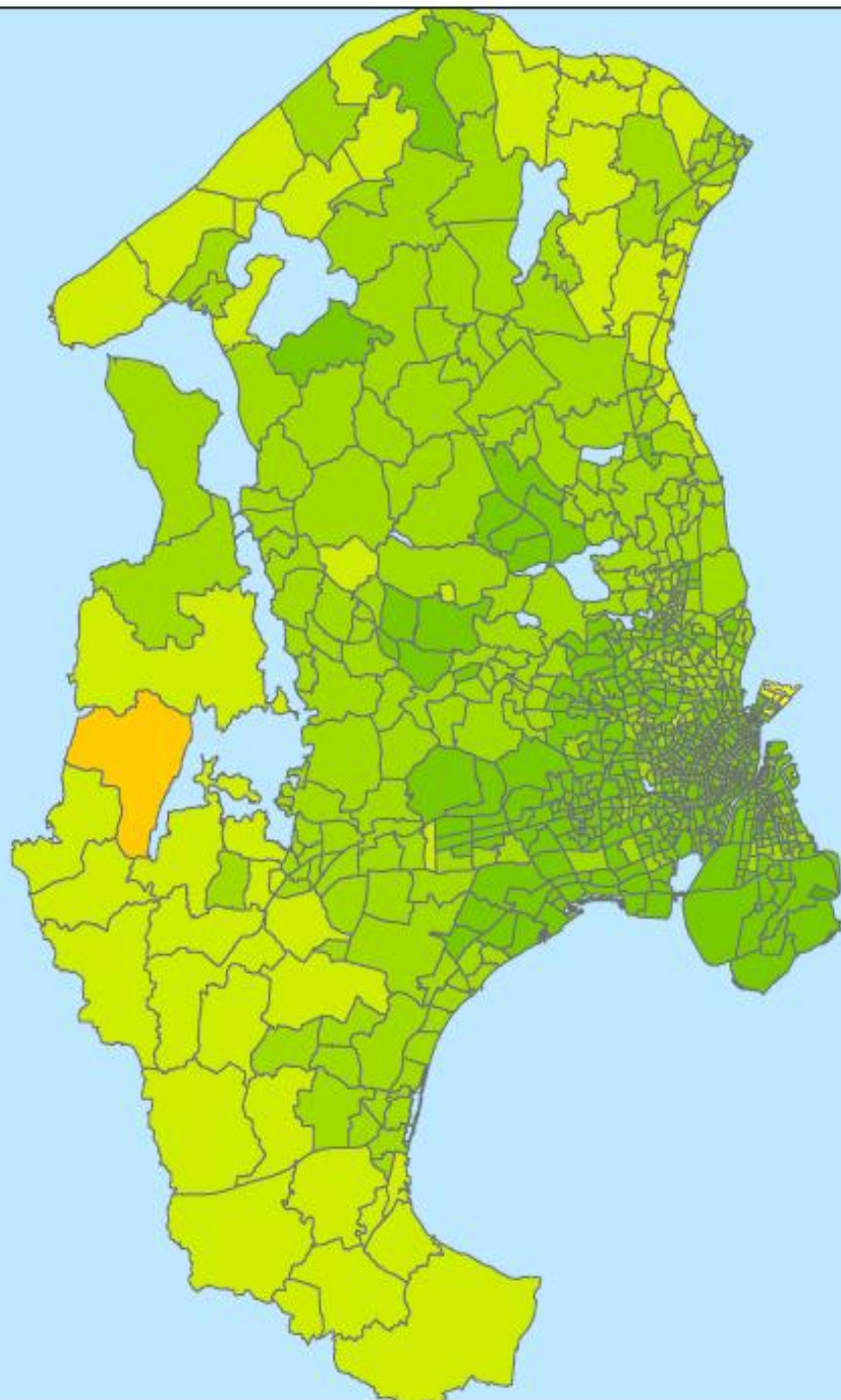
- < -10
- 10 - -5
- 5 - -2
- 2 - -1
- 1 - 0
- 0
- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- > 10

Sags-nr.: 1100931 (2545f\_60-2545f\_02)

2013/06/17

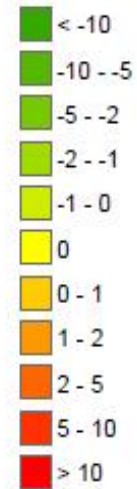
Ændrede gennemsnitlige  
rejsetid i morgenmyldretiden  
ift. 2025 basis

Fællesscenarie med  
roadpricing alternativ B  
Vejtrafik



Signaturforklaring

Ændring i rejsetid (min)



Sags-nr.: 1100931 (2545f\_70-2545f\_02)

2013/06/17

Tetraplan A/S

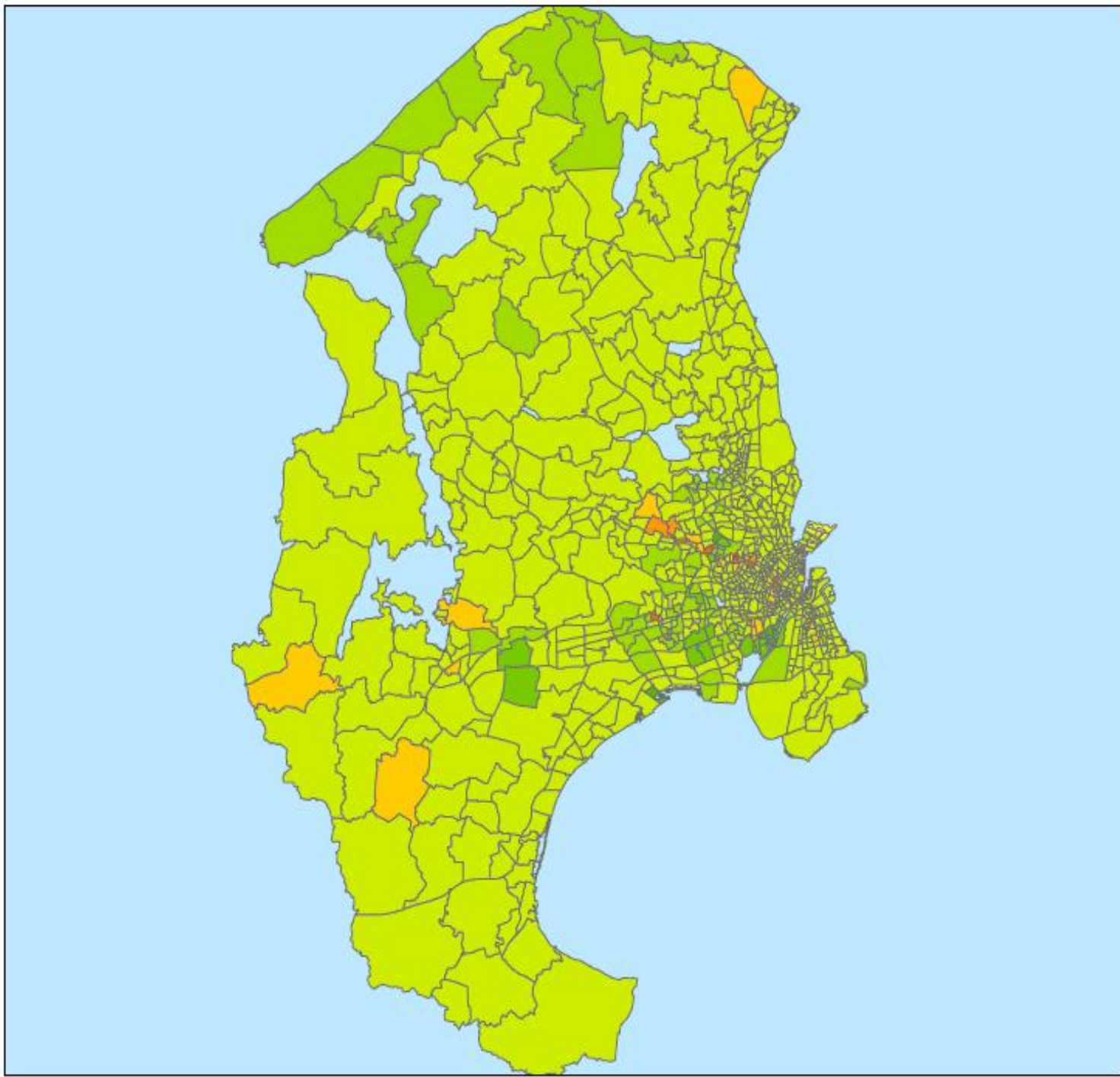
## Fællesscenarier



### Antal tusind påstigere i kollektiv trafik per hverdagsdøgn

Transp.middel	2012	Basis	Ændr. ift. Basis (pct.)		
			Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
<b>Bus</b>	639	488	-17%	-16%	-19%
<b>S-tog</b>	416	469	-1%	2%	-2%
<b>IC- og Re-tog</b>	166	243	-3%	-2%	-2%
<b>Lokalbaner</b>	22	24	13%	15%	24%
<b>Metro</b>	179	486	8%	10%	5%
<b>Letbaner</b>	-	45	121%	128%	115%
<b>I alt</b>	1.422	1.755	0%	2%	-1%





Ændrede gennemsnitlige  
rejsetid i morgenmyldretiden  
ift. 2025 basis

Fællesscenarie

Kollektiv trafik

Signaturforklaring

Ændring i rejsetid (min)

- < -10
- 10 - -5
- 5 - -2
- 2 - -1
- 1 - 0
- 0
- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- > 10

Sags-nr.: 1100931 (2545f\_50-2545f\_02)

2013/06/17

## Fællesscenarier



### CO<sub>2</sub>-udslip 2025, tusind tons per år

CO <sub>2</sub> , 1000 tons pr år	Basis	Sc. F	Ændr. ift. Basis (pct)		
			Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
<b>Biltrafik (ekskl. bus)</b>	2357,5	2371,1	0,6%	-7,2%	-20,8%
<b>Kollektiv trafik</b>	196,3	208,3	6,1%	6,1%	6,1%
<b>I alt</b>	2553,8	2579,4	1,0%	-6,2%	-18,8%

## Fællesscenarier



### Ændringer i årlige emissioner i tons

	Basis	Sc. F	Ændr. ift. Basis (pct.)		
			Sc. F	Sc. Rp A	Sc. Rp B
<b>I alt Hovedstadsområdet</b>					
<b>CO (Tons pr år)</b>	3137,7	3220,0	2,6%	-4,6%	-19,2%
<b>NO<sub>x</sub> (Tons pr år)</b>	4200,0	4227,8	0,7%	-4,2%	-13,8%
<b>PM<sub>2,5</sub> (Tons pr år)</b>	89,9	90,9	1,1%	-15,9%	-15,0%
<b>HC (Tons pr år)</b>	182,3	183,2	0,5%	-11,6%	-20,5%

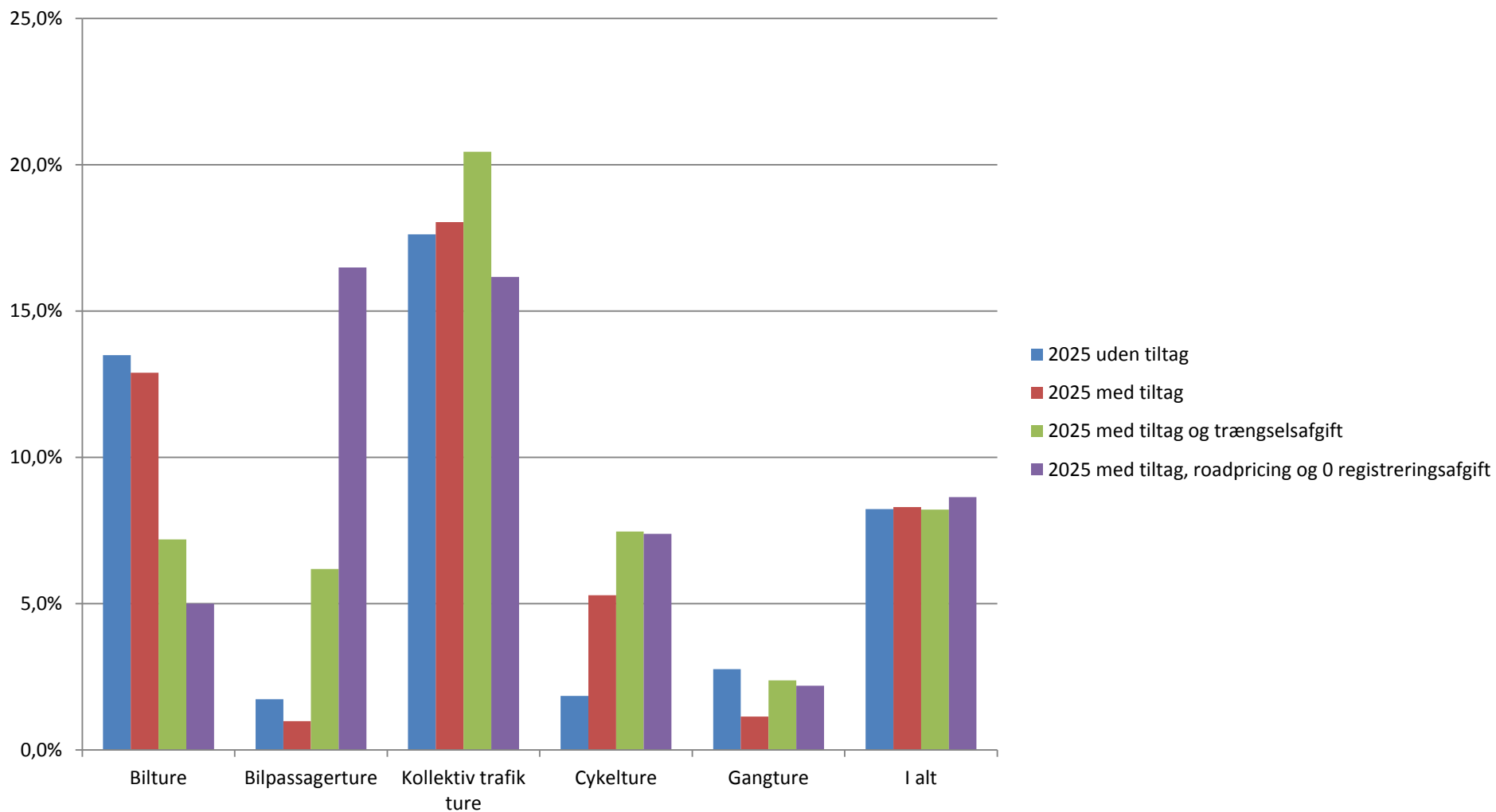
# 4. Effekter af fællesscenarier m/u roadpricing ved Per Homann Jespersen



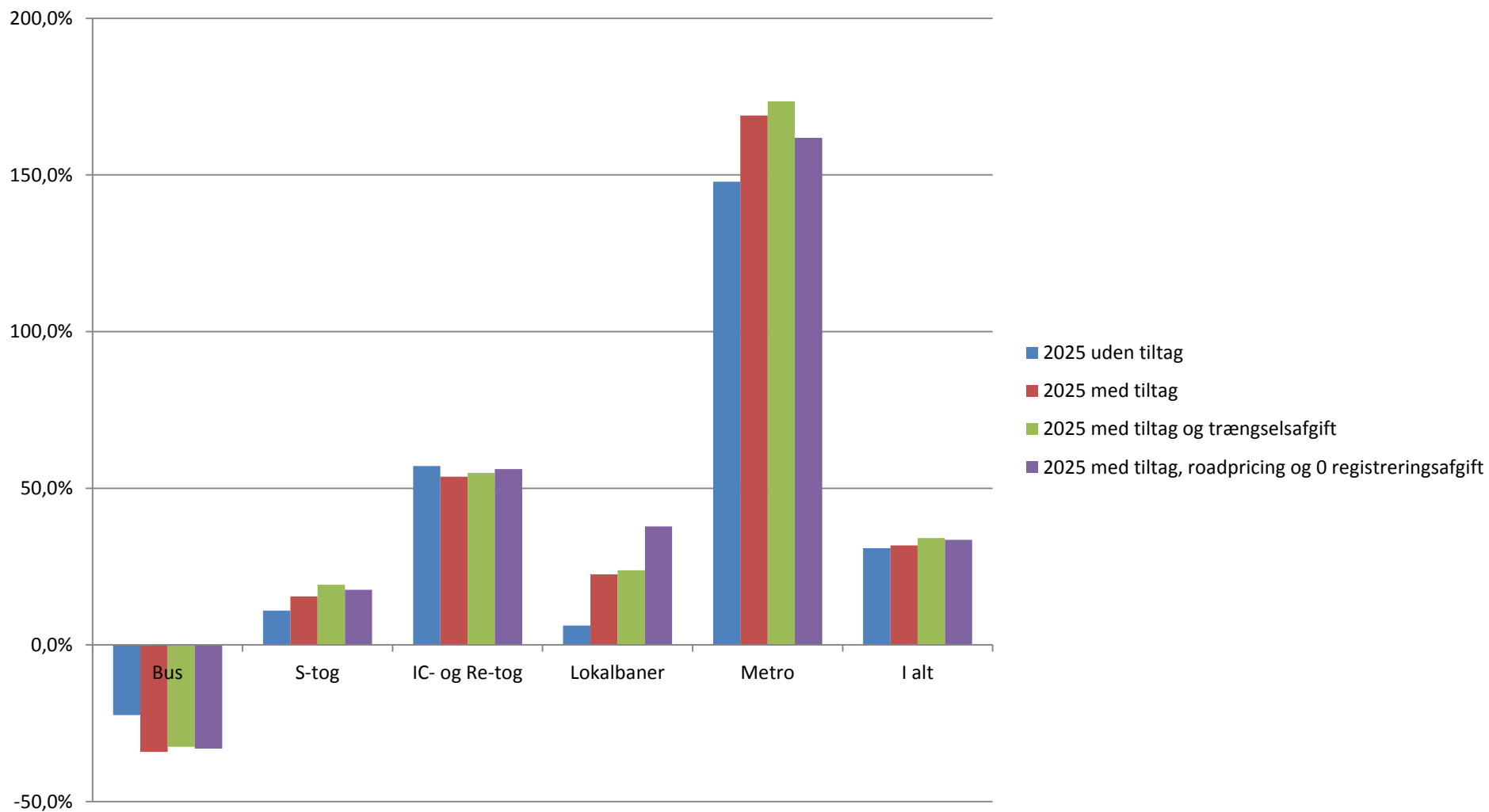
# Effekter af fællesscenarier m/u roadpricing

- De følgende slides viser trafikmodelberegningerne for fællesscenarierne i 2025 relativt i forhold til 2012
  - 2025 uden tiltag = basisscenarie
  - 2025 med tiltag = fællesscenarie
  - 2025 med tiltag og trængselsafgift = Sc. Rp A
  - 2025 med tiltag roadpricing og 0 registreringsafgift = Sc. Rp B

# Effekt på antal ture ift 2012

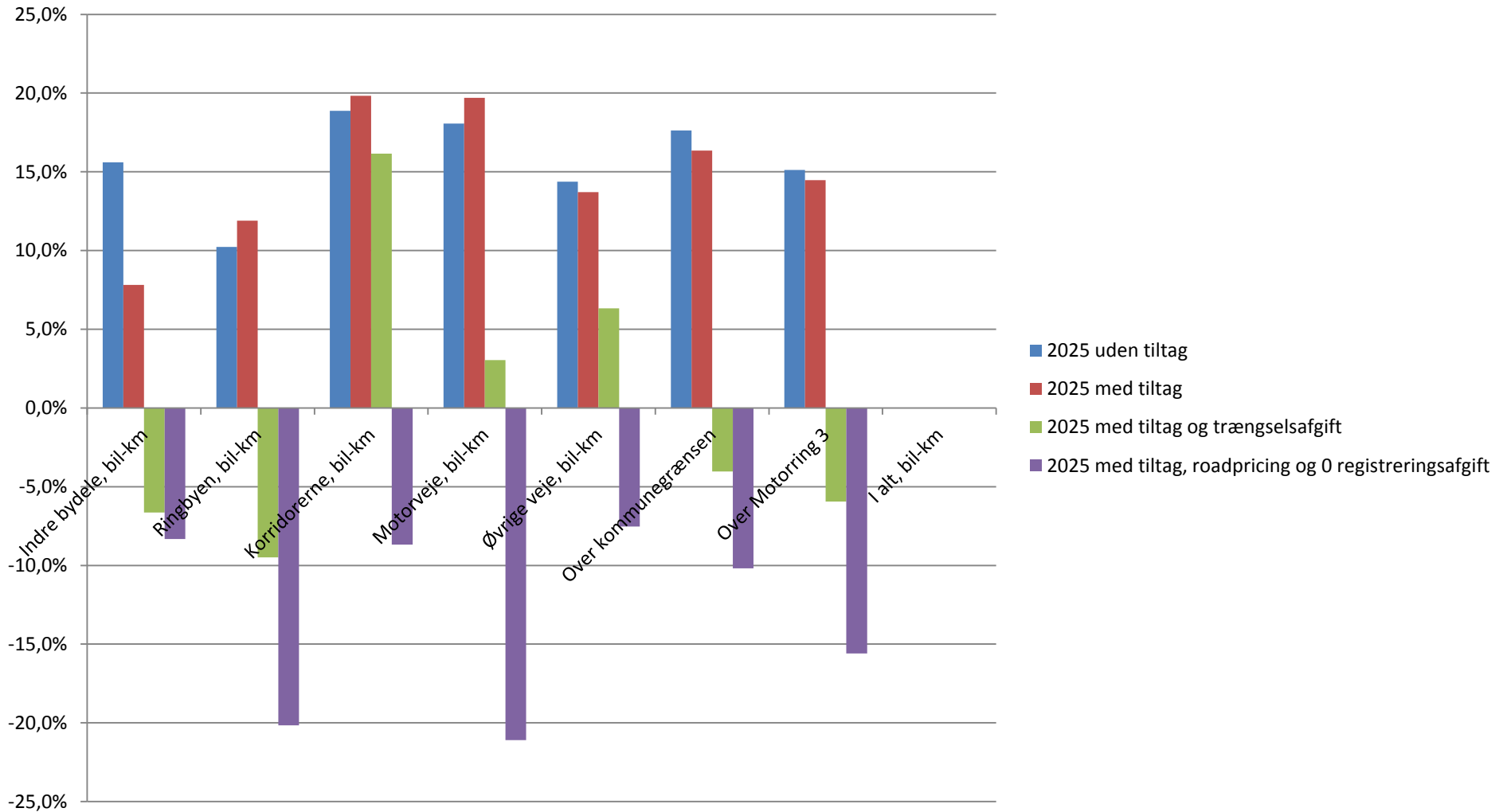


# Ændring af kollektiv trafik, p-km, ift 2012

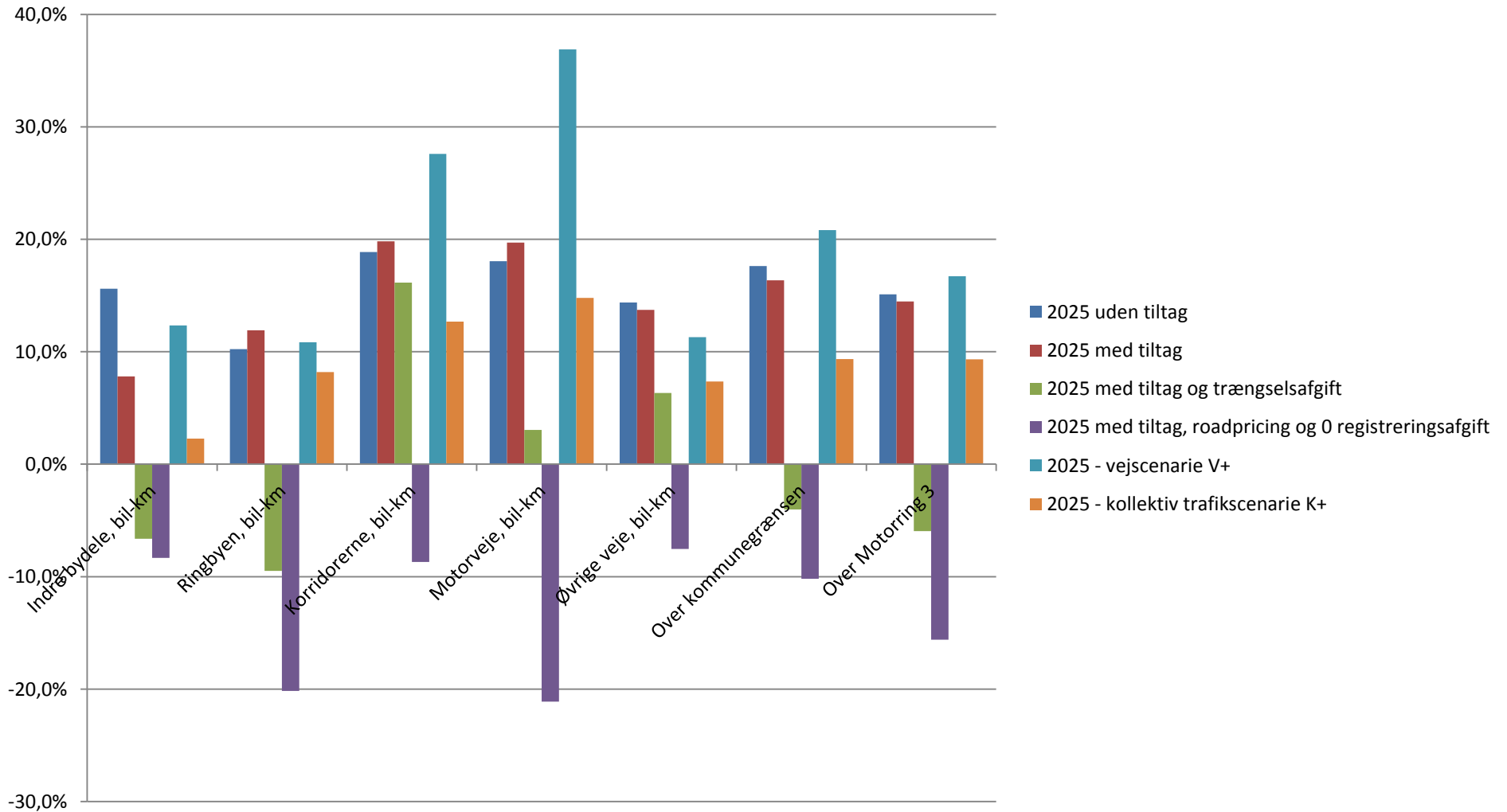




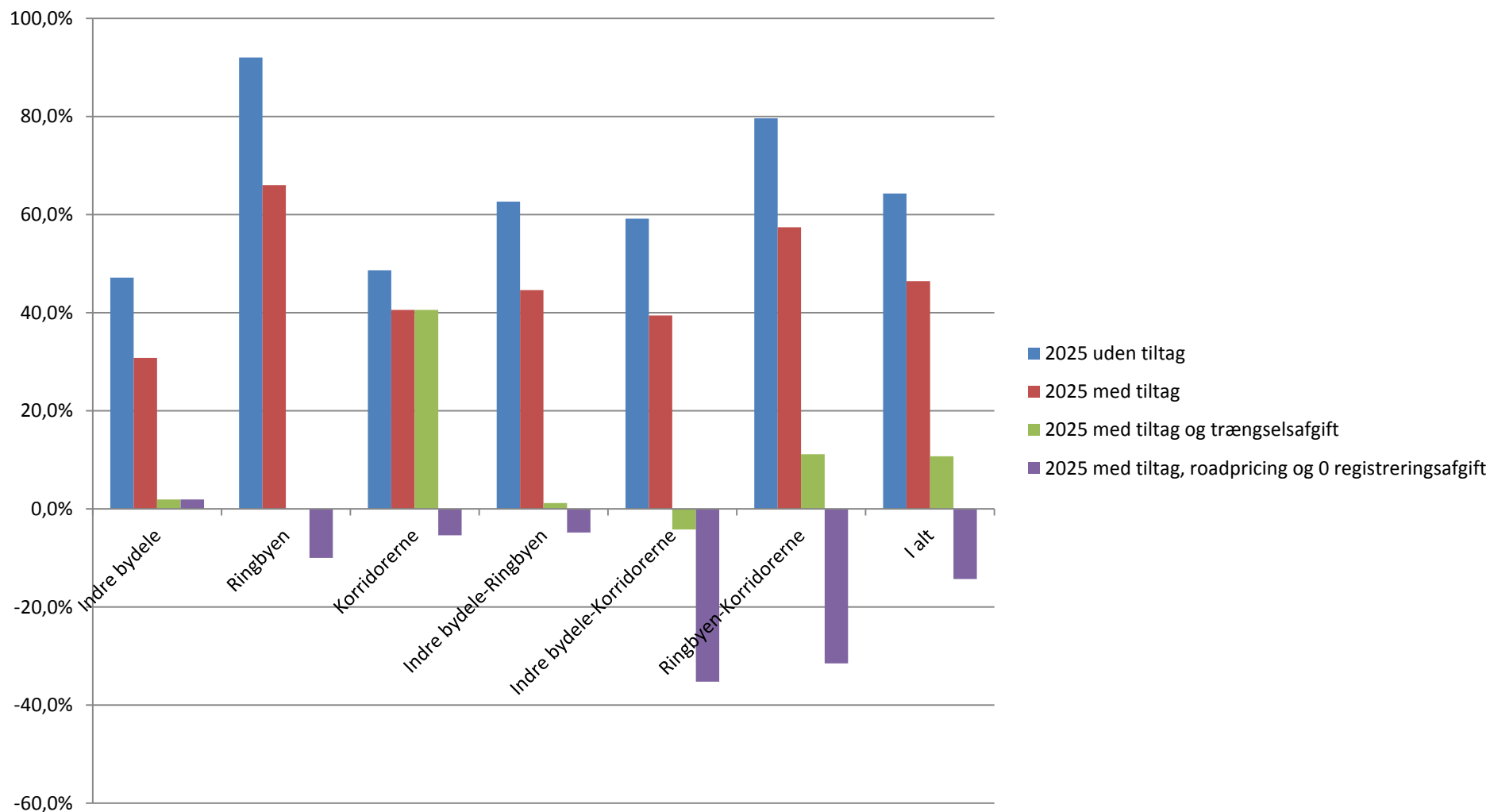
# Effekt på biltrafik ift 2012



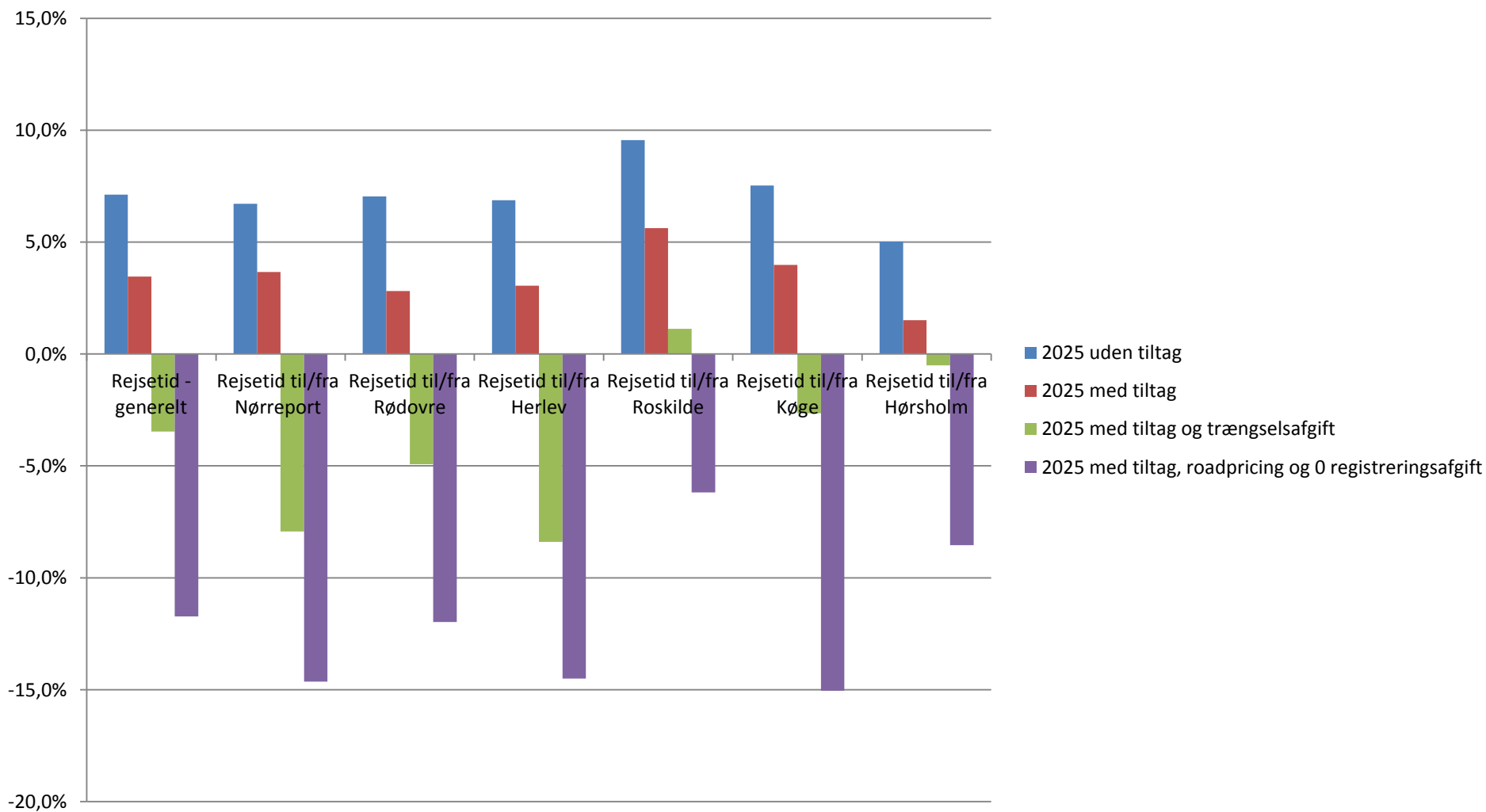
# Effekt på biltrafik ift 2012



# Ændring i forsinkelsestid for biler i myldretiden ift 2012



# Ændring i rejsetid med bil



## 4. Debat om fællesscenarie og resultater



Trængselskommissionen

# Tiltag der er flertal for men som ikke indgår i fællesscenariet

- I fællesscenariet er ikke medtaget tiltag, hvor mere end hver fjerde kommissionsmedlem har stemt "imod"
- Som det fremgik af spørgeskemaet, er "imod" defineret som kategorierne "ikke vigtigt/ikke med" og "mangler beslutningsgrundlag"
- Der er dog en række øvrige tiltag hvor flere har stemt "for" end "imod"





# Tiltag hvor flere er ”for” end ”imod”

## **Bedre og mere attraktiv kollektiv transport**

- Automatisering af S-tog på Ringbanen (som en 1. etape af en automatisering)
- Mere attraktive stationer og busstoppesteder

## **Styrket kollektiv trafik i helsingørkorridoren**

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

## **Aflastning af de indre ringkorridorer**

- Udbygning af de vestlige ringkorridorer (Ring 5, Ring 5½, Ring 6)

## **Bedre pendling i indfaldskorridorerne**

- Delvis udbygning af Helsingørmotorvejen
- Anlæg af Frederikssundsmotorvejen

## **En ny forbindelse til Nordhavn/Østlig ringvej**

- Ny forbindelse til Nordhavn (omformulering af tiltag vedr. havnetunnel)



# Tiltag hvor flere er ”for” end ”imod”

## En samlet parkeringsstrategi

- Udvidelse af p-zonerne til inden for Ring 2-afsnittet
- Ændret parkeringsstruktur i spidstimerne
- Forhøjelse af beboerlicensbetalingen
- Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen

## Bedre bymiljø

- Grøn byggelogistik
- Hastighedsregulering
- Udbredelse af elbiler, brint og naturgaskøretøjer

## Samkørsel og mobility management

- Tiltag til fremme af samkørsel (pakke med tiltag, der fremmer samkørsel)
- Mobility management, herunder privat medfinansiering til drift



## 5. Drøftelse af udkast til kapitler i kommissionens betænkning



## 5. Betænkningens kapitel 1 - 3 visioner

### ***Den rejsende i centrum***

- De forskellige transportformer skal spille bedre sammen
- Flere attraktive rejsemuligheder i en kollektive trafik
- Cyklister skal have hurtige og sikre ruter og gode parkeringsforhold
- Bilisterne skal ikke sidde fast i lange køer

### ***Mobilitet og fremkommelighed understøtter vækst og arbejdspladser***

- Mobiliteten i hovedstadsområdet skal være højere end i de metropoler vi normalt sammenligner os med
- Flere og bedre muligheder for pendling
- De regionale, nationale og internationale forbindelser for trafik skal fungere

### ***Transportsystemet yder sit bidrag til, at hovedstaden er sund, attraktiv og klimavenlig***

- Borgerne i hovedstaden skal udsættes for mindre luftforurening fra trafikken
- Borgerne i hovedstaden skal udsættes for mindre støj fra trafikken
- Mere sikker trafik
- Hovedstaden trafik anvender mindre fossilt brændstof end de metropoler vi normalt sammenligner os med



# Udkast til kapitel 7 (indre bydele)

Eksempel på et tematisk kapitel, der beskriver prioriterede tiltag og deres effekt

## **Struktur:**

Indledning – udfordringen

Transportsystemet i dag og i 2025

*Herunder resultater fra Tetraplan*

Initiativpakker

*Tiltag til øget kapacitet*

*Tiltag til bedre fremkommelighed*

*Tiltag til bedre bymiljø*



# 5. Betænkningens kapitel x

## Definition af trængsel

- På tværs af transportformer
- Ensartede opgørelsesmetoder

Trængselskommissionen har valgt at definere trængsel på følgende måde:

*”Trængsel er et overordnet udtryk for trafikanternes nedsatte bevægelsesfrihed som følge af interaktionen mellem trafikmængden og trafiksystemets kapacitet.”*

## Indikatorer

- Det komplekse transportsystem i hovedstaden kræver forskellige indikatorer
- 11 målbare indikatorer
- Mulighed for at måle ”mobilitet”, ”tilgængelighed” og ”fremkommelighed”
- Indikatorerne vil fortsat bearbejdes og eksemplificeres



# 6. Eventuelt



Trængselskommissionen