

Notat vedr. fællesscenarie og scenarieberegninger i juni 2013

Trængselskommission nedsatte i marts 2013 en arbejdsgruppe, hvis formål blandt andet er at samle en række af kommissionens tiltag i et fællesscenarie, der skal analyseres ved hjælp af trafikmodelberegninger.

På baggrund af arbejdet i Trængselskommissionens øvrige arbejdsgrupper og den workshop der blev afholdt på kommissionsmødet den 17. april, har scenariearbejdsgruppen udarbejdet et udkast til fællesscenariet, som blev præsenteret for den øvrige kommission den 22. maj.

Det blev aftalt på kommissionsmødet, at kommissionen skal foretage en anonym tilkendegivelsesrunde, der skal bidrage til scenariegruppens arbejde med at fastlægge hvilke tiltag, der skal indgå i trafikmodelberegningerne. Resultaterne fra tilkendegivelsesrunden er vedlagt.

På baggrund af tilkendegivelserne, har scenariearbejdsgruppen udarbejdet et forslag til fællesscenarie. Konsulentvirksomheden Tetraplan har efterfølgende beregnet de trafikale effekter af fællesscenariet.

Fællesscenarie

Scenariearbejdsgruppen har lagt vægt på, at fællesscenariet kun skal inkludere tiltag, der kan siges at være en bred opbakning til i kommissionen.

Scenariearbejdsgruppen har på den baggrund valgt at fravælge alle tiltag, hvor mere end hvert fjerde kommissionsmedlem har stemt imod. Det vil sige, at hvis der er otte kommissionsmedlemmer, der har stemt "imod", vil tiltaget ikke indgå, men hvis der er syv kommissionsmedlemmer, der har stemt "imod", vil tiltaget indgå. "Imod" er defineret som kommissionsmedlemmer, der har stemt på svarkategorierne "bør ikke indgå" og "mangler beslutningsgrundlag".

Eksempelvis vil dette betyde, at tiltaget *Udvidelse af eksisterende miljøzoner* nu indgår i fællesscenariet, da der kun er 6 der har fravalgt tiltaget.

*Eksempel*

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%

Nedenfor gengives de tiltag, der indgår i forslaget til fællesscenarie opdelt efter arbejdsgrupper.

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 regionaltoogs-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 regionalto

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