

Løsningsforslag fra trængselskonferencen den 1. oktober 2012

Salens løsningsforslag fra trængselskommissionens konference den 1. oktober er her sammenfattet i en emneinddeling. Der er vist eksempler på de indkomne løsningsforslag (det kursiverede).

Løsningsforslagene faldt inden for enkelte overordnede problemstillinger.

Det altovervejende ønske går på bedre sammenhæng mellem transportformer.

1. Overordnet planlægningsorgan

Stor tilslutning til et overordnet planlægningsorgan i en eller anden form. Udbyttet af dette forventes at være: Bedre koordinering af køreplaner, ens billetsystem, samtænkning af kollektiv- og biltrafik.

- *En fælles trafikmyndighed = bedre koordinering af kollektiv trafik*
- *Samtænkning af af byudvikling og infrastruktur i en stærk samlet plan håndhævet af staten.*
- *Tag inspiration fra Transport for London, hvor der er formuleret en fælles vision, og hvor én enhed har det samlede ansvar for alle kollektive trafikformer OG biltrafikken.*

2. Overordnet planlægning

Der er mange løsningsforslag der har fokus på en mere sammenhængende strategisk planlægning. Knudepunkter fremhæves samt fokus på den hele rejse.

- *Et fokus på bedre planlægning generelt, - et ønske om et bedre makro-netværk.*
- *Fingrene i fingerplanen er for korte*
- *Invester i at knudepunkter fungerer, altså gode skifteforhold mellem f.eks. letbanen på Ring 3 og S-togsstationer eks. Herlev.*

3. Bedre sammenhæng i den kollektive trafik

Stort fokus på skifteforhold, fleksibilitet og ensartede udbud.

- *Forbedre transportkæderne så det bliver muligt at anvende de forskellige rejseformer mere fleksibelt.*



- *Den kollektive trafik skal kunne absorbere trafikvækst og kunne komme frem (tidssvarende prioritering af trafikarter f.eks. minimumshastigheder for den kollektive trafik).*
- *De forskellige transportører skal tilbyde ens udbud (f.eks. cykelmedtagning)*

4. Fingerplanen på tværs

Stor efterspørgsel efter den tværgående mulighed, både inden for vej og baner.

- *Bedre mulighed for at rejse på tværs af fingrene, således at man ikke behøver at tage helt ind til København med toget.*
- *Banebetjente korridorer i ringene rundt om København.*

5. Adfærd og politik

Fleksibilitet som en løsning til mindskning af trængsel.

- *Skærpe incitamenter til at transportere sig uden for myldretiden både for biltrafik, men også i den kollektive trafik.*
- *Samarbejde med virksomheder om medarbejdernes transport, nye former, nye samarbejder.*
- *Højere grad af flekstid på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, så det er muligt at transportere sig, når der er mindst trafik. Det kræver dog at børneinstitutioner m.v. også har mere fleksible åbningstider.*

6. Stationer og nærområdet

Der er både fortalere for erhvervslivets og for borgernes stationsnærhed. Stor enighed om fokus på mikronetværk. Under dette også fokus på gode adgangsforhold for både cykler og passagerer.

- *Langsigtet planlægning der giver høj kollektiv tilgængelighed til nye tætte byområder.*
- *Tillad tættere byudvikling ved stationer. Evt. lavere ejendomsskat.*
- *Byfortætning, placer store institutioner og virksomheder tæt på stationer.*

7. P-pladser og P-afgifter

Forslag om færre parkeringsmuligheder er i fokus.



- *Markedsregulering af p-licenser og begrænsning af udbud (også beboere). Provenu tilføres alternativer.*
- *Gratis P-hus. Reduktion af plads til parkeringspladser i København, som kan bruges til andre byformål som bredere fortov, cykelstier eller busbaner.*

8. Takster

Enkelte forslag omhandlere takster.

- *Prisdifferentiering i kollektiv trafik.*
- *Gratis offentlig transport.*

9. Lysregulering og ITS

Stor enighed om at der ved en velfungerende lysregulering åbnes for bedre udnyttelse af den eksisterende vejkapacitet.

Optimering af lyskryds kan give markant bedre flow i trafikken – det muliggør bedre tilgængelighed, lavere støj og miljøbelastning. Samtidig kan det også muliggøre bedre trafikafvikling for den kollektive trafik.

- *Intelligent skiltning kan effektivisere vejsystemet – inkl. rampedose-ring.*
- *Realtidsinformationer er afgørende for trafikstyring og trafikledelse.*

10. Udnyttelse af busbaner og vejkapacitet

Fokus på bedre udnyttelse af eksisterende vejkapacitet.

- *Lav bilbaner om til bus/sporvogns- og cykelbaner. Det vil forøge konkurrenceevnen for den kollektive trafik og samtidigt reducere antallet af biler der deltager i trængslen (men ikke forøge trængslen).*
- *Shared space/fleksibel udnyttelse af vejarealet.*
- *Opgradering af motorvejsstrækninger og drop planer om opgradering af gamle amtsveje, jf. fingerplan.*
- *Særlige baner til biler med flere passagerer.*
- *Varekørsel om natten i elbiler.*
- *Lavere/variabel hastighed i byen/København.*

11. Kombikort



Sæt kunden i fokus og simplificer ved kombikort det kollektive udbud og tilbud.

Side 4/4

- *Kombikort der giver adgang til kollektiv transport, bycykler, delebiler mv.*
- *Ensartet billetsystem for hele Sjælland.*
- *De forskellige transportformer skal sammentænkes. Blandt andet via bedre planlægningsværktøjer der gør det nemt at foretage ruteplanlægning med forskellige transportformer.*

12. Park & Ride

En mindre håndfuld forslag gik på ønsket om Park & Ride.

- *Park & Ride skal fremmes – også for cykler*
- *Park & Ride på Sjælland/i oplandet.*
- *Statslig styring mhp. oprettelse af Park & Ride anlæg.*

13. Økonomi og finansiering

- *Skab sammenhæng mellem investeringer og gevinster – lad f.eks. København medfinansiere løsninger udenfor kommunen (park & ride, cykelparkering, kollektiv trafik,...)*
- *Der ligger et potentiale i at få virksomheder til at tage ansvar for den transport der genereres - de kan blive en del af løsningen i stedet for en del af problemet.*
- *Forbedringer af vejtrafikken skal altid følges af en kompenserende forbedring af den kollektive trafik.*
- *Hovedstadsregionen og opland skal have en større del af trafikinvesteringerne i Danmark.*