

Forretningsudvalgets møde den 18. september 2012

Sag nr. 31.11

Emne: 2. møde i Trængselskommissionen

3 bilag

REFERAT

*TRÆNGSELSKOMMISSIONEN**2. møde**Onsdag den 22. august 2012 kl. 13-16**Sted: Sund & Bælt, mødelokale Gigantium, Vester Søgade 10, København**Afbud: Henrik Holmer, Ivan Pedersen (suppleret af Kjeld A. Larsen), Michael Svane (suppleret af Annette Christensen)***Ad 1: Velkomst og gennemgang af dagsorden**

Formanden bød velkommen og gennemgik dagsordenen. Takkede endvidere for de mange input til arbejdsgrupper, samt dem der havde indsendt papirer med forventninger til arbejdet. Disse input samles af sekretariatet og rundsendes til medlemmerne i ikke redigeret form.

Det blev aftalt, at der fremadrettet udarbejdes korte referater af kommissionens møder, og at disse offentliggøres på Trængselskommissionens hjemmeside (www.trængselkommissionen.dk).

Ad. 2: Oplæg om trængsel og mobilitet – udfordringer i hovedstadsområdet ved Per Jacobsen, Vejdirektoratet

Oplæg er vedlagt som bilag til referatet.

Efter oplægget var der en debat. Drøftelsen gik bl.a. på, at det i det fremtidige arbejde er vigtigt også at fokusere på bæredygtig og grøn vækst – og ikke kun have fokus på kapacitetsudbygning af vejnettet.

I forlængelse heraf var der en kort diskussion af forudsætningerne om øget efterspørgsel samt spørgsmålet om, hvorvidt vejforbedringer og udbygning af kapaciteten i sig selv bidrager til genere mere trafik.

Det blev pointeret, at det er vigtigt, at Trængselskommissionen overvejer, hvordan trængslen måles og opgøres, og at det i den forbindelse bør indgå samfundsøkonomiske overvejelser – herunder hvor stort er tidstabet i og uden for myldretiden.

Endvidere var der forslag om, at der i Trængselskommissionens indledende arbejde tages en fælles diskussion af trafikens anatomi – herunder at få en fælles opfattelse af sammenhængen mellem mobilitet og valg af transportformer.

Der blev efterlyst notater, som nærmere definerer trængsel samt analyserer hovedstadsregionens overordnede rejsemønstre og pendlingsstrømme.

Det blev aftalt, at der udarbejdes et baggrundsnotat, som definerer trængsel, opgørelser og måling af trængsel m.v. Notatet vil endvidere indeholde beskrivelser af rejsestrømme samt udfordringerne på det statslige og kommunale vejnet.

Ad. 3 Oplæg om kapaciteten i den kollektive trafik ved Carsten Falk Hansen, Trafikstyrelsen

Oplæg er vedlagt som bilag.

Efter oplægget var flere spørgsmål om kapaciteten på bl.a. s-togsnettet, fordelene ved S-tog til Roskilde og Helsingør samt baggrunden for de nuværende betjeningskoncepter og rejsehastigheder i den kollektive trafik.

Det blev foreslået, at der i det videre arbejde undersøges, hvor meget banekapaciteten kan forbedres i hovedstadsområdet uden at gennemføre nye anlægsinvesteringer.

Endvidere blev der efterlyst fokus på letbaner og metro. Der blev ligeledes efterlyst større fokus på trængsel på cykelstier og bedre forhold for cyklister f.eks. manglende cykelparkering ved stationer.

Samtidig blev der efterlyst en nærmere analyse af hvornår og hvad der skaber markante trafikspring fra f.eks. vej til bane. I forlængelse heraf blev der efterspurgt vurderinger af effekten af udbygning eller forbedring af den kollektive trafik – herunder særligt i relation til effekterne på trængsel.

Der blev gjort opmærksom på, at den internationale dimension også skal være i fokus, hvor bl.a. kollektive sammenhænge i Øresundsregionen bør have særligt fokus.

Endelig var der synspunkter på, at det er væsentligt i Trængselskommissionens videre arbejde at inddrage en planlægningsdimension. Der blev bl.a. nævnt eksempler på, at stationsnærhedsprincippet har stor betydning for andelen af kollektive rejsende.

Det blev besluttet, at der udarbejdes et notat, som beskriver de kapacitetsmæssige udfordringer i den kollektive trafik.

Ad.: 4 Sammensætning af arbejdsgrupper

Formanden præsenterede sammensætningen af arbejdsgrupper.

Der var en kort drøftelse af brugen af eksterne eksperter i arbejdsgrupperne. Det blev besluttet, at arbejdsgrupperne selv bestemmer, hvordan og i hvilket omfang de eksterne eksperter skal anvendes. Det kan enten være i form af permanent medlem af arbejdsgruppen eller som ekspert, som indkaldes ad hoc, ved en særlig work-shop el.lign.

Der er mulighed for at ændre arbejdsgruppe eller komme med forslag til eksterne eksperter indtil udgangen af uge 34. Liste med foreløbig sammensætning udsendes umiddelbart efter mødet.

Arbejdsgruppen udarbejder et kommissorium, som godkendes i Trængselskommissionen på 3. møde den 24. september. Arbejdsgruppen definere selv arbejdsformen i arbejdsgruppen, som kort beskrives i kommissoriet.

Der blev valgt en formand for hver arbejdsgruppe, der får ansvaret for at sikre fremdrift samt afrapportering af arbejdsgruppens løsningsforslag.

Til hver arbejdsgruppe nedsættes et sekretariat bestående af medarbejdere fra Transportministeriet. Sekretariatet bistår med indkaldelse til møder, udarbejdelse af notater samt beskrivelse og vurdering af løsningsforslag.

Sekretariatet indkalder snarest til 1. arbejdsgruppemøde efter aftale med formanden i arbejdsgruppen.

Ad. 5: Ramme og model for beskrivelse af arbejdsgruppernes løsningsforslag

Formanden redegjorde for, at der nu foreligger et udkast til en ramme og model for beskrivelse af arbejdsgruppernes løsningsforslag.

Der var en række bemærkninger, herunder at trafiksikkerhed bør fremhæves som et selvstændigt vurderingskriterium, klima og luftforurening bør vurderes separat samt at forslagene bør vurderes i forhold til samfundsøkonomi.

Sekretariatet tilrettet notat og udsender en ny version.

Ad. 6: Program for konference

Der var enighed i kommissionen om, at konferenceprogrammet bør gøres mere spændende og involverende.

Formålet med konferencen er, at kommissionens medlemmer får inspiration til det videre arbejde, og det er derfor væsentligt, at der er en række interessante udenlandske eksempler på programmet.

Der var bl.a. forslag om at høre om succesrige eksempler på forbedringer af den kollektive trafik samt eksempler på, hvordan man har ændret transportadfærd i andre storbyer.

Endvidere blev det foreslået, at det også kunne være interessant at høre, hvor meget trængslen kan reduceres ved at gennemføre mindre tiltag i form af f.eks. ITS.

Det blev aftalt, at sekretariatet udarbejder et nyt forslag til konferenceprogram.

Ad. 7: Eventuelt

Der blev efterlyst en kommunikationsstrategi for inddragelse af borgerne i processen. Sekretariatet udarbejder til næste møde et notat om mulighederne.

Endelig blev der efterspurgt en oversigt over hvilke notater, som blev aftalt på 1. møde.

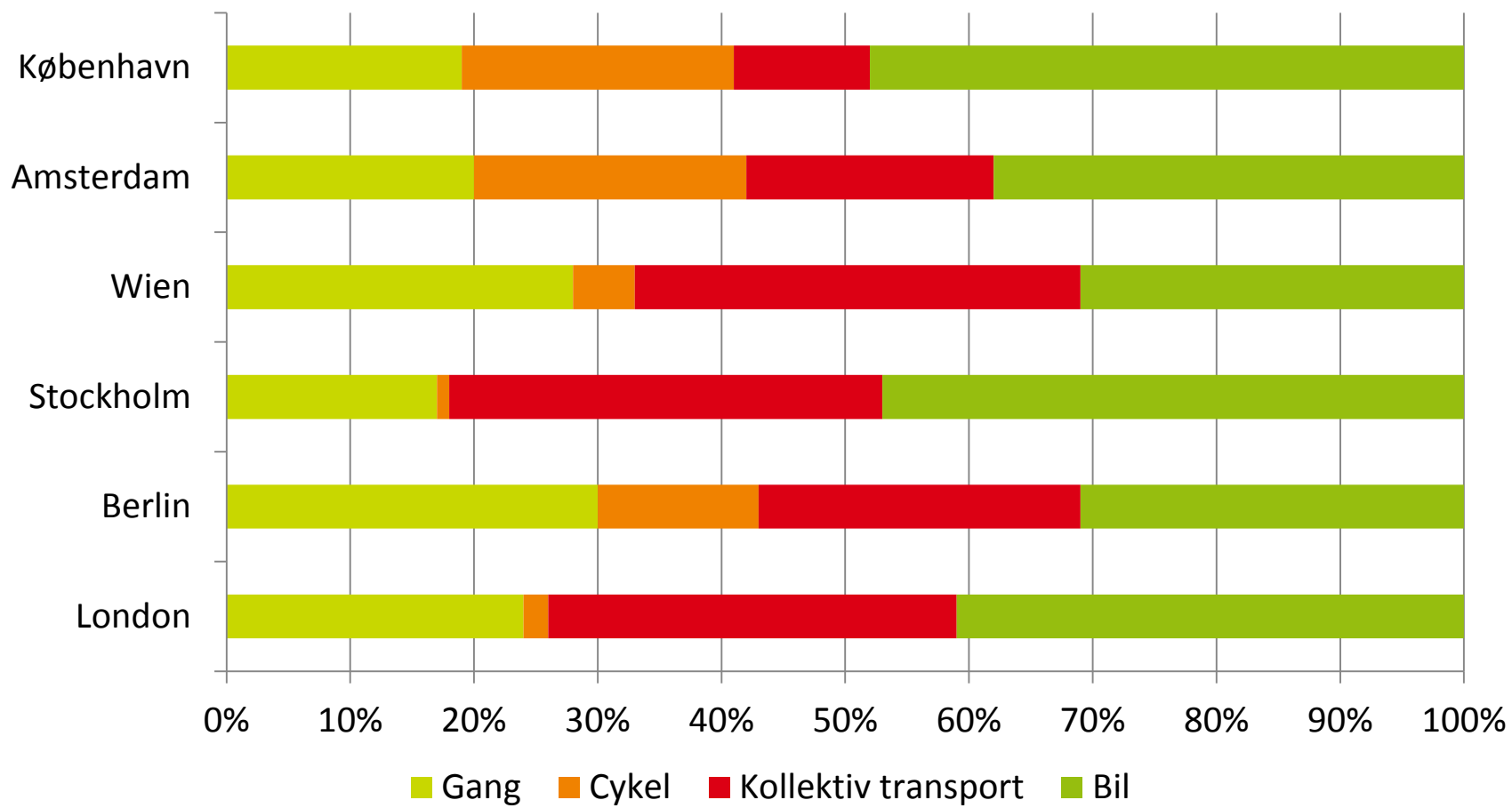
På 1. møde blev det aftalt, at der udarbejdes et notat, der beskriver, hvordan trængsel defineres og måles samt identificerer, hvor udfordringerne og problemerne er i det statslig og kommunale vejnet.

Trængsel i den kollektive trafik i hovedstadsområdet

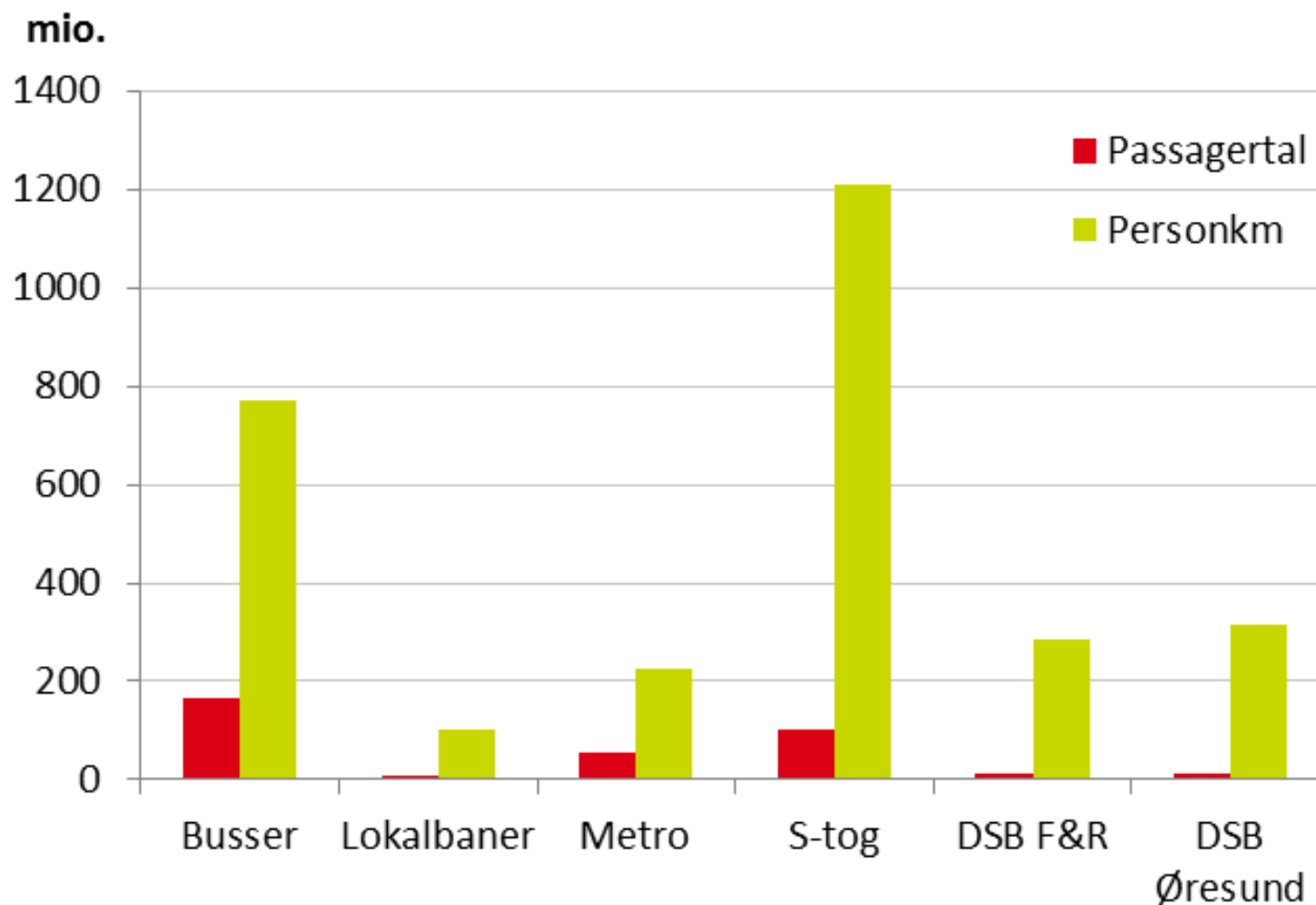


I tog og busser – på skinner og vej

Markedsandele



Den kollektive trafik i hovedstadsområdet



S-tog

Udviklingen

Stigende passagertal, men
faldende transportarbejde

Gratis cykelmedtagning giver
flere passagerer med udfordrer
passagerkapaciteten

Fremtiden...

Nyt signalsystem

S-tog til Roskilde og Helsingør?

Automatiske S-tog?



Dobbelt op på de samme skinner

Banedanmarks
skinnelængde
med passagertrafik

1970: 3.079 km

2010: 3.049 km

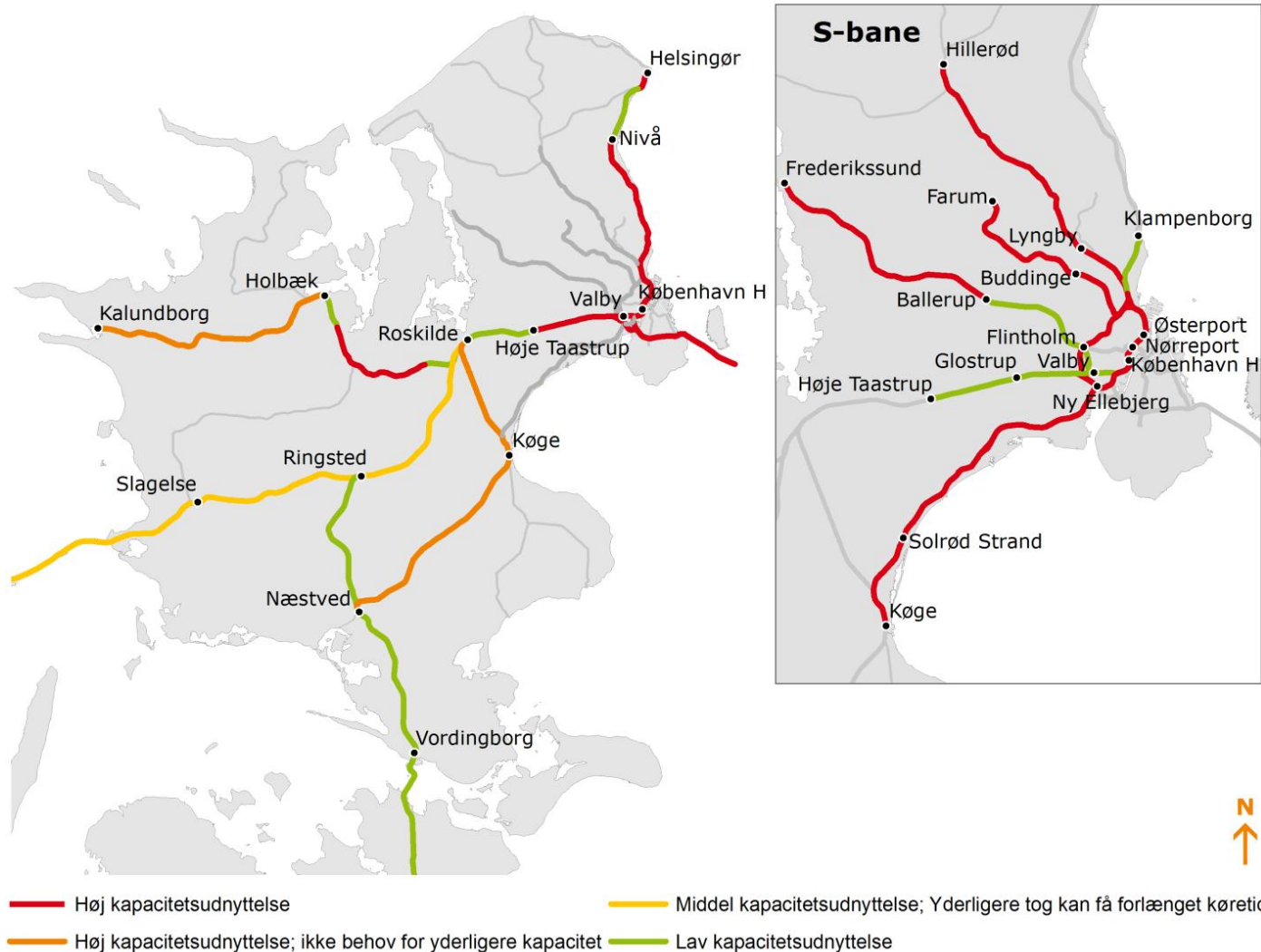
Togkilometer kørt
af passagertog

1970: 33 mio. km

2010: 65 mio. km



Mange tog på skinnerne



“Planlagte forsinkelser” i køreplanen

Eksempel:

Lyntoget med afgang kl. 6.53 fra Odense kører til København på 90 minutter.

Med “fri bane” foran kunne køretiden for dette tog komme ned på 75 min.

Et “normalt” lyntog kunne komme ned på 71 min.

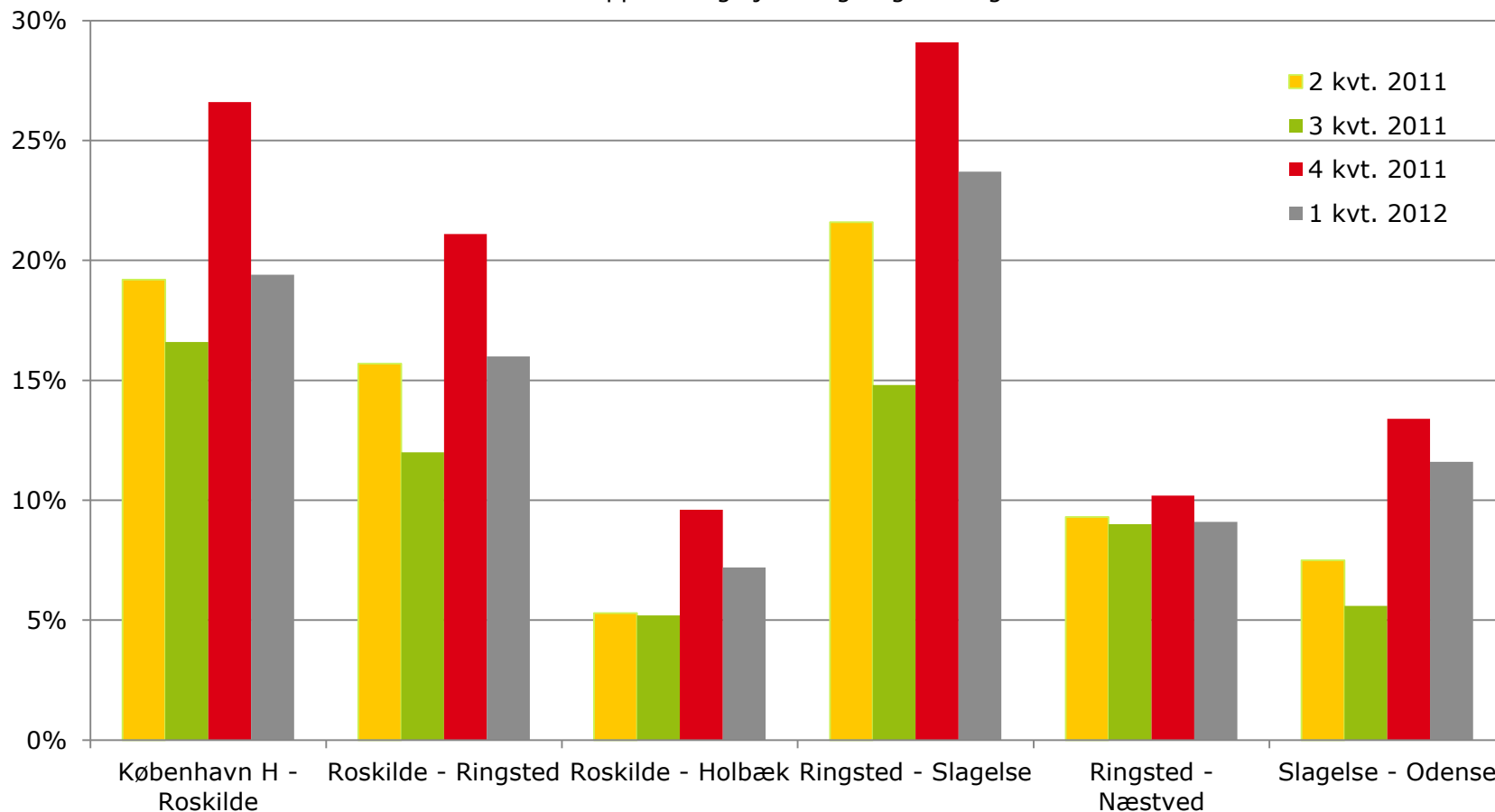


Mange overfyldte tog i myldretiden

Andel af DSBs tog med belægning større end 100 % i myldretid

man-fre 7 - 9 og 15 - 18

DSBs afrapportering Fjern- og Regionaltog



Lokalbanen: + 30% på 4 år

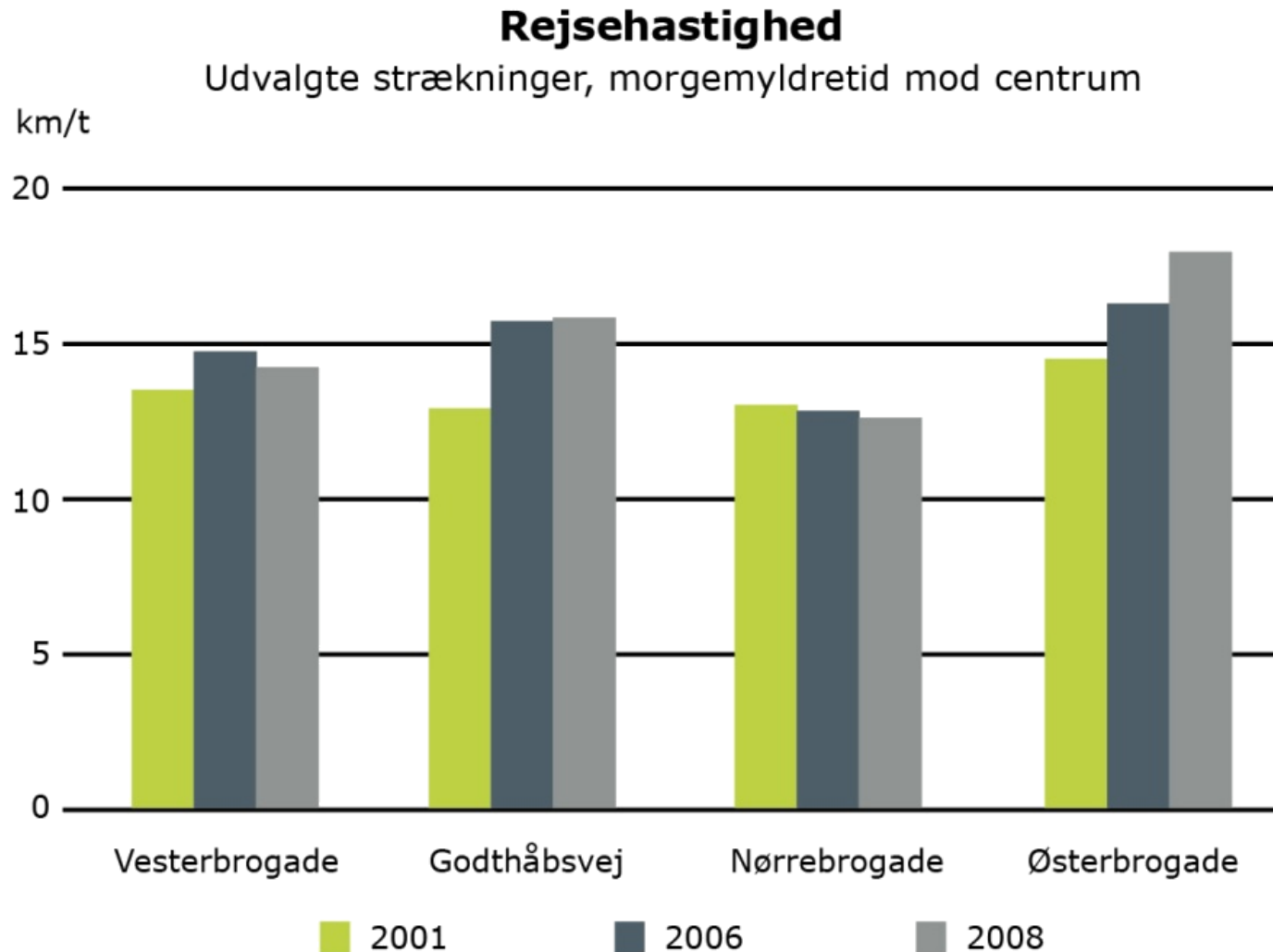
- Nye og hurtigere tog
- Samdrift af Gribskov- og Hornbækbanen
- Hurtigtog / 3 tog i timen på Frederiksværkbanen
- R-net (Bus og tog 2 gange i time)
- Gratis cykelmedtagning



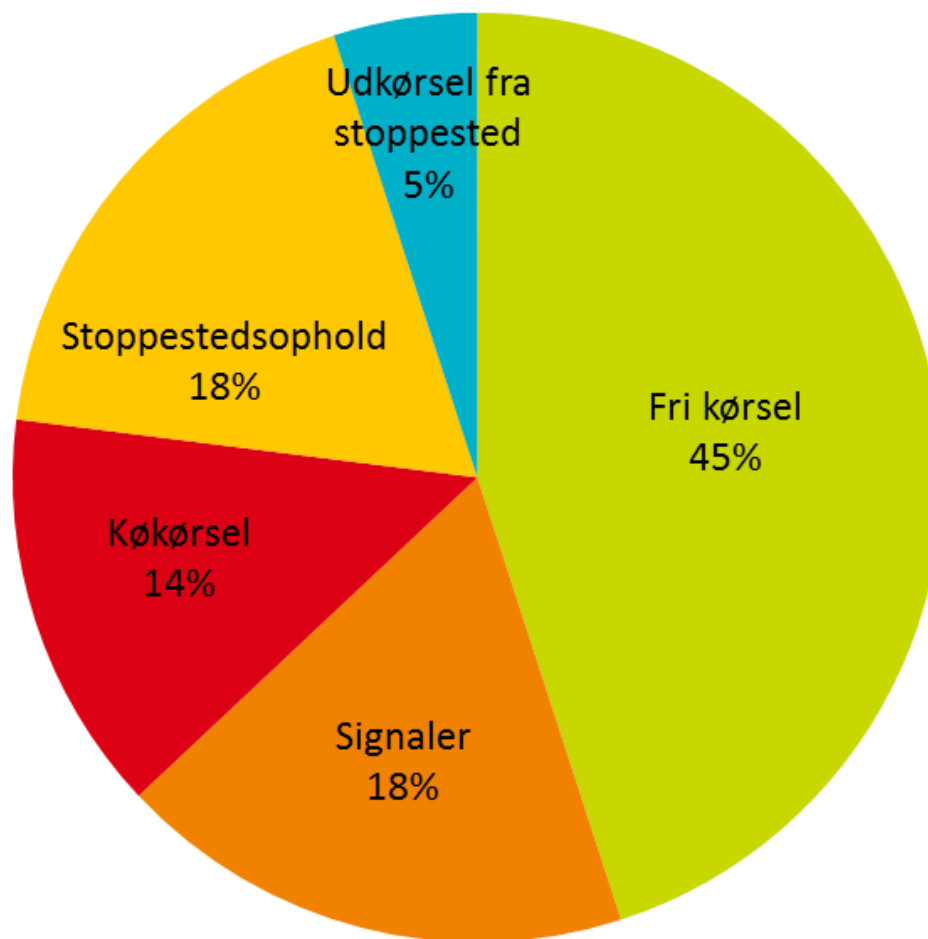
Og så til busserne...



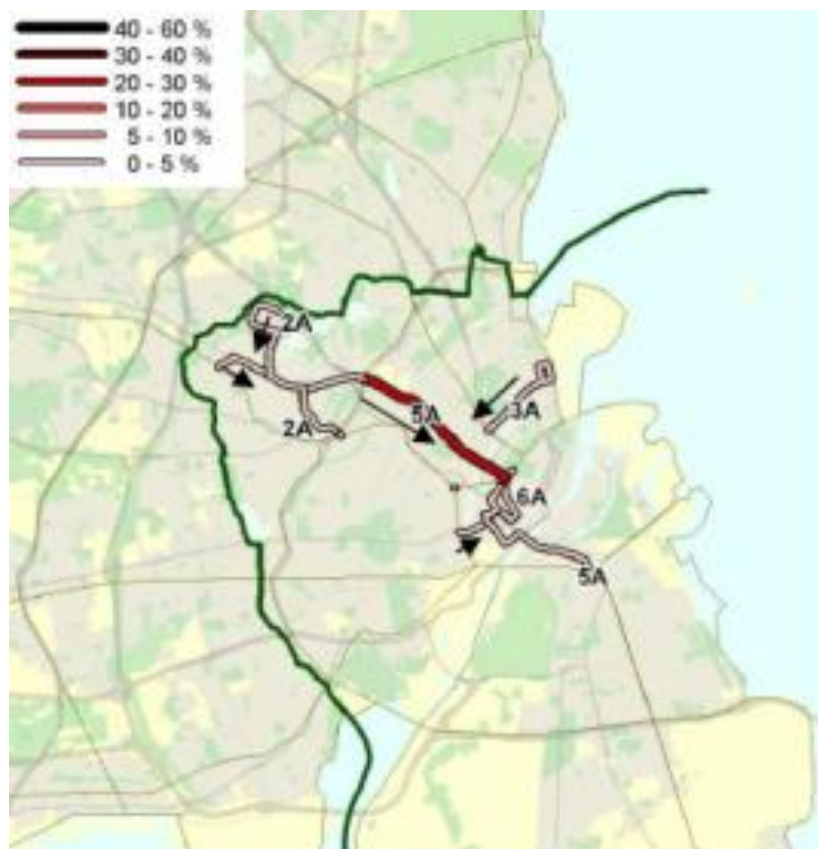
Bushastighed = cykelhastighed



Busserne bruger meget af tiden i kø



Overfyldte afgange i myldretiden



Regnvejrsbus 5A



Sammenhængende kollektivt net



Trængsel i hovedstadsområdet

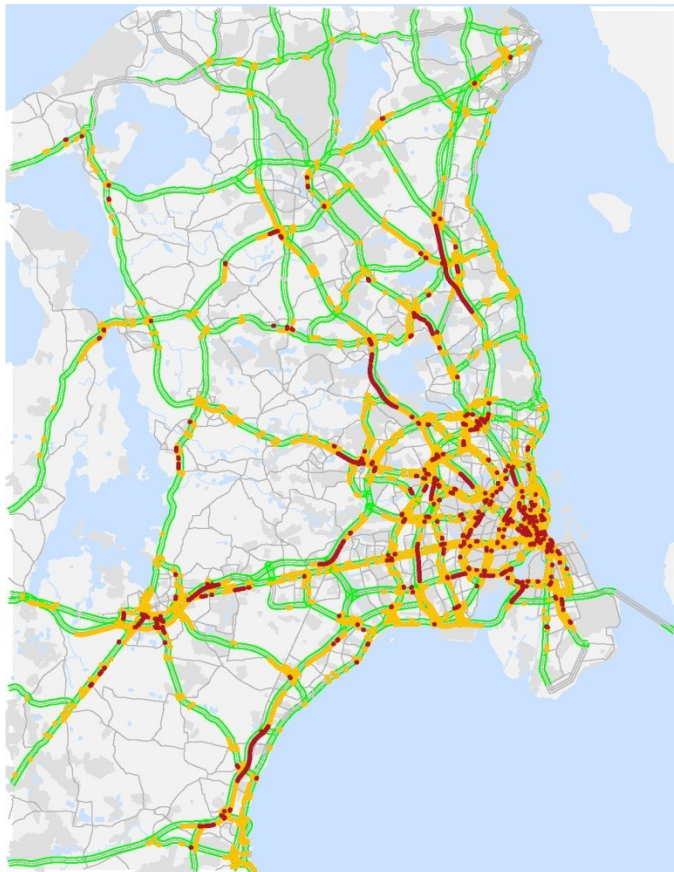
Per Jacobsen



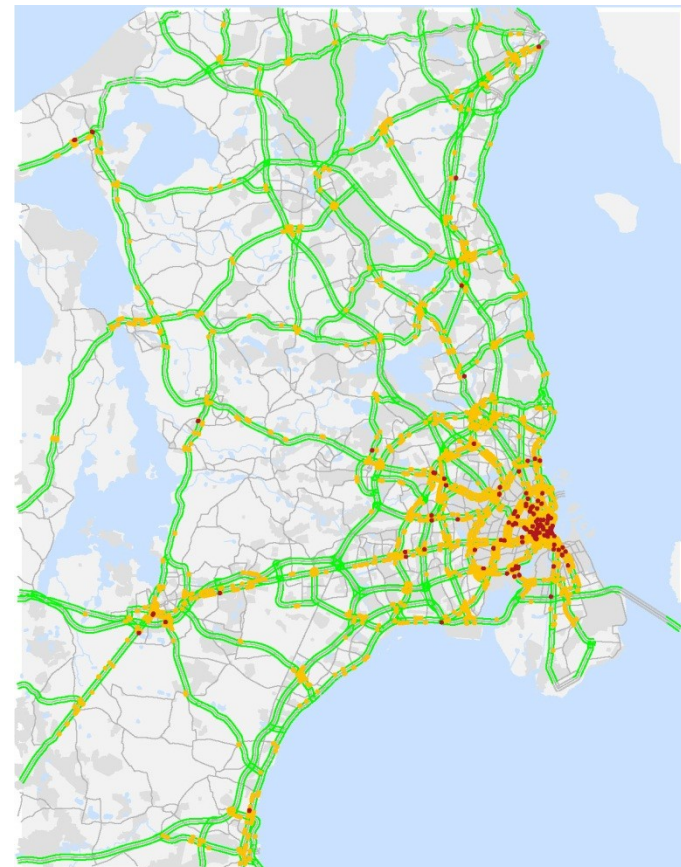
Hvor stort er problemet?

Kørt hastighed i forhold til tilladt hastighed:

Morgenspids



Dagtimer



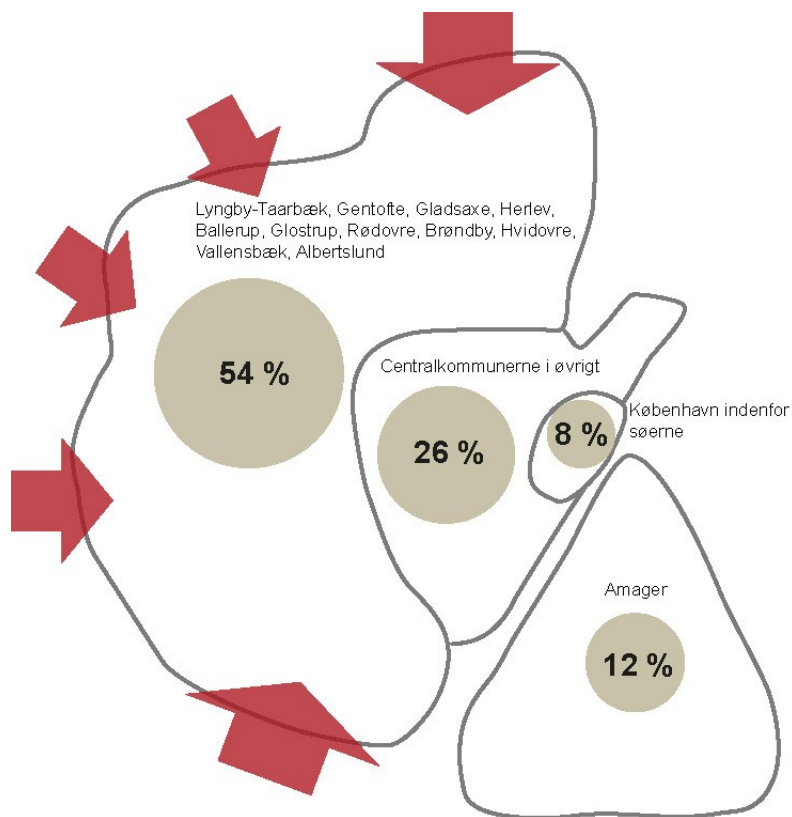
VEJTRAFIK – er mere end PENDLING

	Kapacitets- fordeling
Lastbiler og vogntog	24%
Varebiler	10%
Personbiler, pendling	22%
Personbiler, erhverv	7%
Personbiler, andet	37%

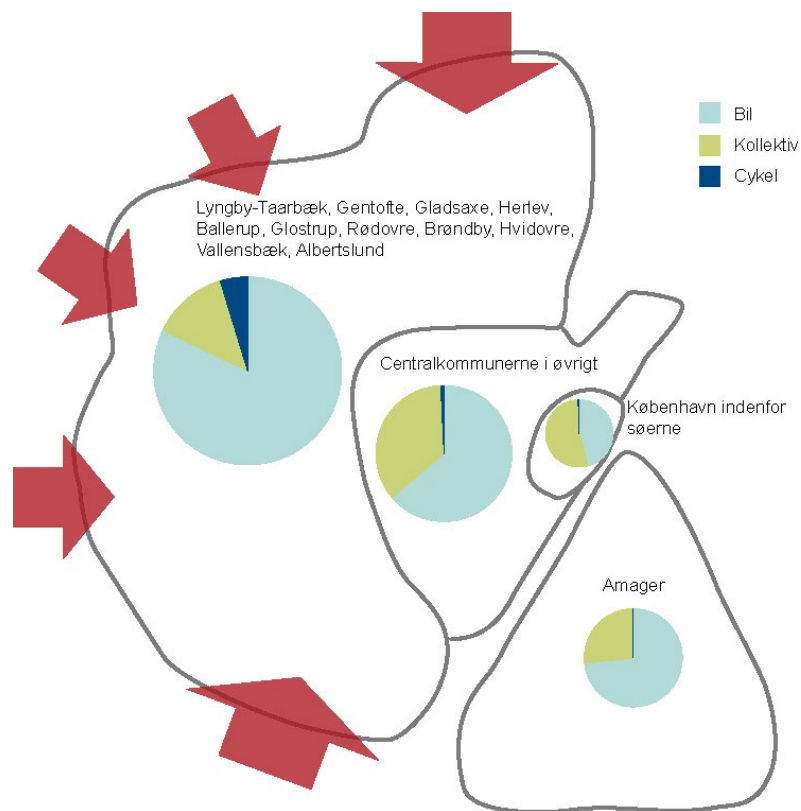


Fordeling opgjort i personbilækvivalenter i tidsrummet kl 06-18

Rejsemønstret er nuanceret

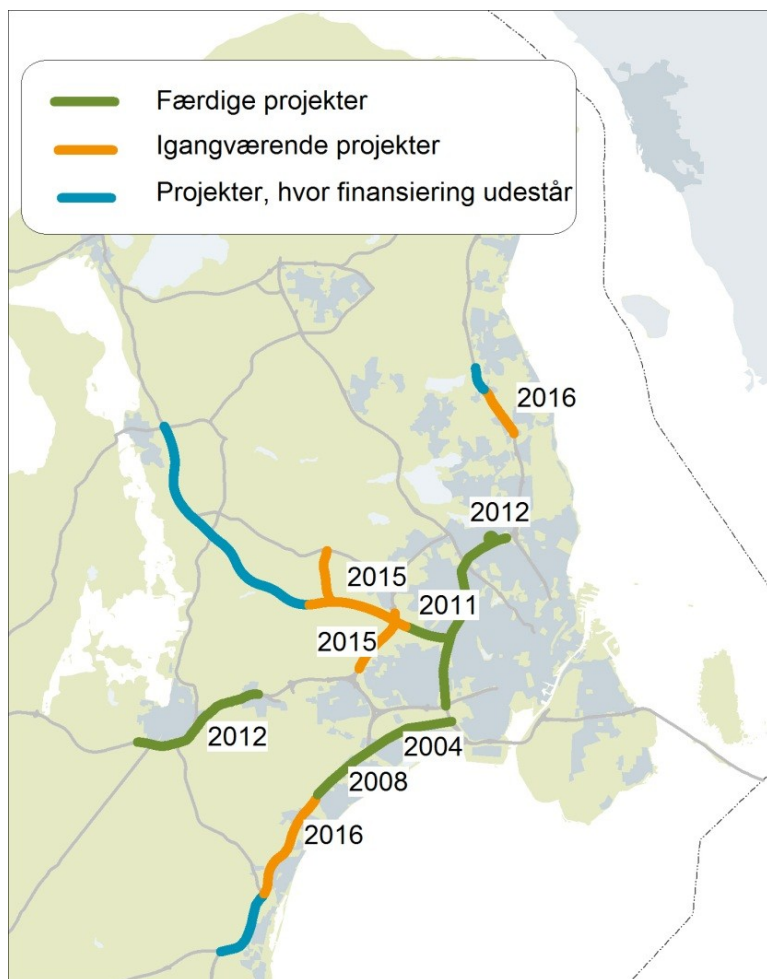


Rejser over Ring-4 fordelt på destination i Hovedstaden



Rejser over ring 4 fordelt på transportmiddel

Der gennemføres forbedringer og de virker!

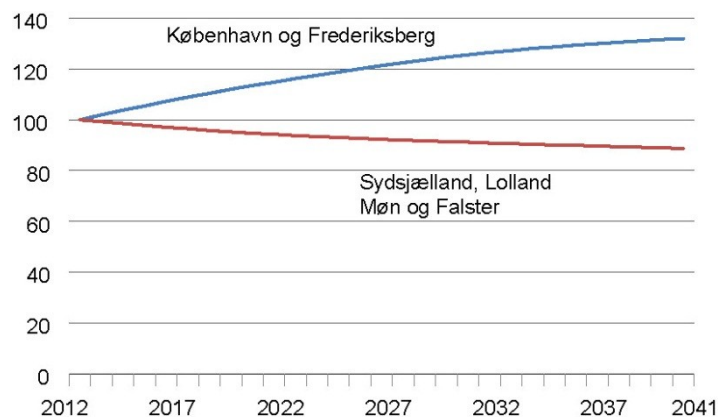


**"SPAR 20 MINUTTER
PÅ HOLBÆLMOTORVEJEN"**

*Danmarks Radio, P4 Nyheder
6. august 2012 13:57*

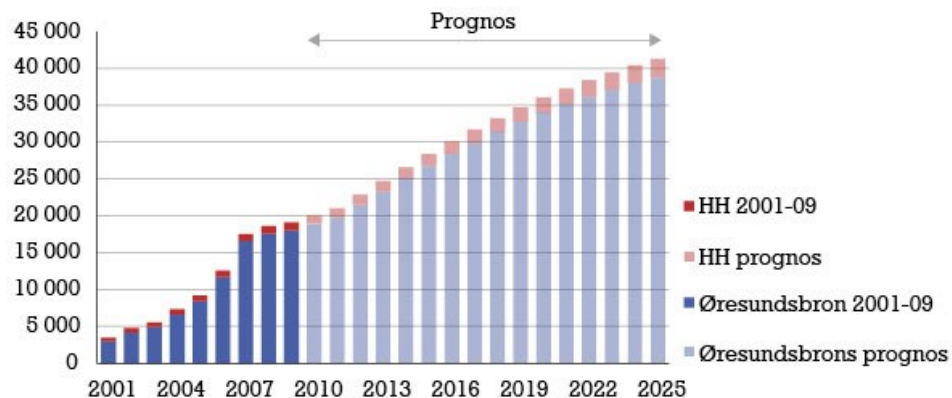
Hovedstaden vokser

Befolkningsudvikling



Danmark Statistik, befolkningsprognose

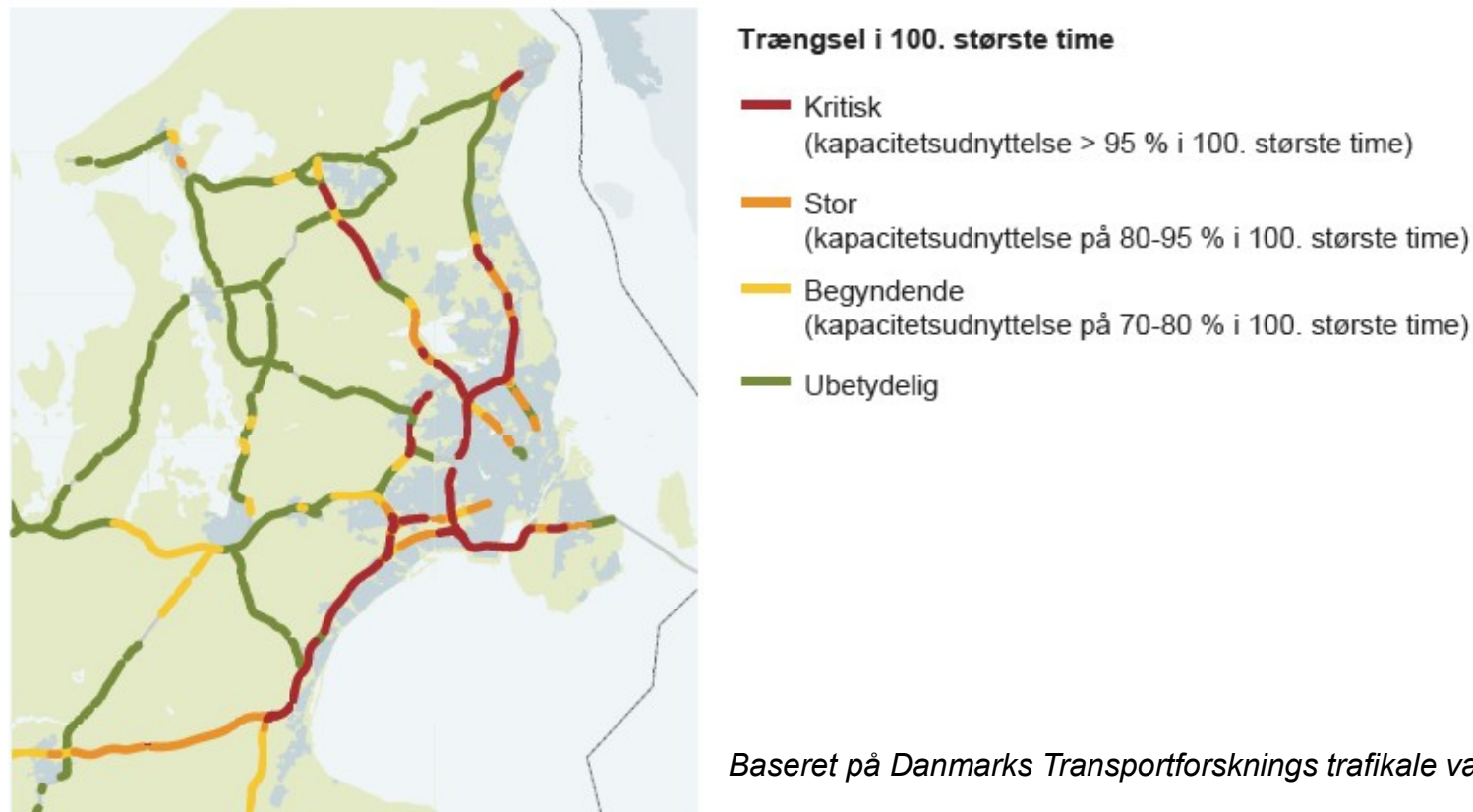
Pendling over øresund



www.tendensoresund.org

- trængslen må forventes at stige, hvis ikke der handles

Estimeret niveau for trængsel på statsvejnettet i 2025



Baseret på Danmarks Transportforsknings trafikale vækstforudsætninger

Vejinfrastrukturen skal udnyttes optimalt...



... fordrer bredt samarbejde

- Vejmyndigheder og politi
- Vej og ledningsarbejder med større trafikalt hensyn
- Strategisk vejnet
- Fælles trafikstyring i større byer

De teknologiske muligheder skal udnyttes

Bedre samordning og udnyttelse af vejkapaciteten

Realtidsinformation rettet mod den enkelte for valg af

rejseform,

rejserute og

rejsetidspunkt

Trafikstyring på strategiske dele af vejnettet



Større Samspil mellem transportformerne

Samspil mellem transportformerne

Strategiske knudepunkter (udveksling mellem tog, bus, cykel, bil)

Koordineret planlægning og gennemførelse af bane- og vejforbedringer

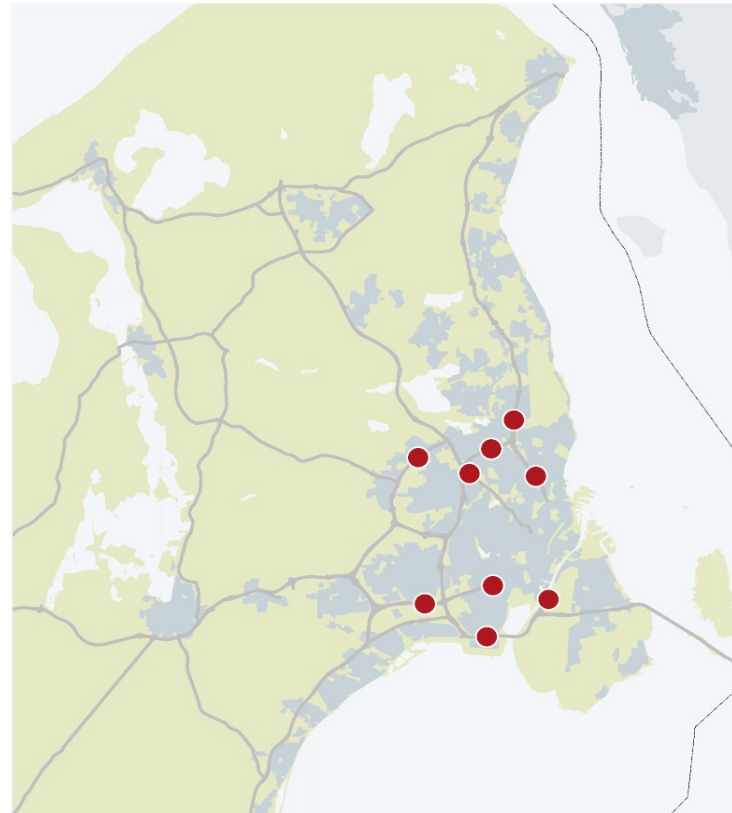
Strategisk samarbejde på tværs af transportformerne



Hurtig indsats med Målttede mindre anlægsforbedringer

Udbedring af trængselspletter
Anvendelse af nødspor til kørsel?
Forbedring af cykelinfrastrukturen
Sammenhænge i nettet

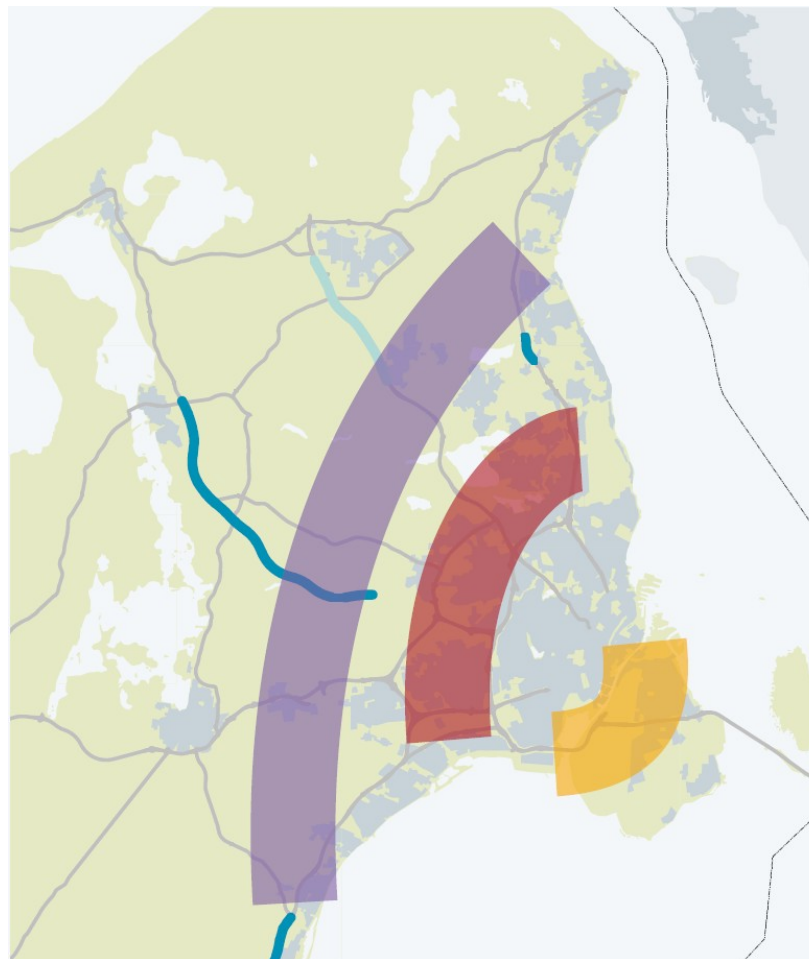
Bedre krydsningsmuligheder
(fremkommelighed og trafiksikkerhed)



Trængselspletter på statsvejnettet i Storkøbenhavn

infrastrukturforbedringer på sigt

Rest etaper
Hillerød-Allerød
Ring 4
Ring 5
Havnetunnel



Hvad kan vi gøre?

Tænke og handle i helheder

Systematisk indsats med mange virkemidler er vigtig

