



Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden

Betænkning 1539 | September 2013

Sammenfatning



Trængsels-
kommissionen

Trængselskommissionens medlemmer:

Leo Larsen (formand), Adm. Direktør, Sund & Bælt Holding A/S
Per Homann Jespersen, Lektor, RUC
Britta Gammelgaard, Professor, CBS
Niels Buus Kristensen, Institutdirektør, DTU Transport
Otto Anker Nielsen, Professor, DTU Transport
Harry Lahrman, Lektor, Aalborg Universitet
Anne Skovbro, Direktør, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune
Steen Christiansen, Borgmester i Albertslund, KKR Hovedstaden
Hans Toft, Borgmester i Gentofte, KKR Hovedstaden
Henrik Holmer, Borgmester i Vordingborg, KKR Sjælland
Flemming Stenild, Regionsrådsmedlem, Region Sjælland
Lars Gaardhøj, Regionsrådsmedlem, Region Hovedstaden
Erik Østergaard, Adm. Direktør DTL, Dansk Erhverv
Michael Svane, Branchedirektør, DI
Christel Friis-Mikkelsen, Bestyrelsesmedlem, Københavns City Center
Aino Vedel, Sekretariatsleder, LO Hovedstaden
Lise Bjørg Pedersen, Seniorrådgiver, Forbrugerrådet
Thomas Møller Thomsen, Adm. Direktør, FDM
Dorthe Nøhr Pedersen, Adm. Direktør, Movia
Henrik Plougmann Olsen, Adm. Direktør, Metroselskabet I/S
Jesper T. Lok, Adm. Direktør, DSB
Susanne Krawack, Trafikkonsulent i Concito, Det Økologiske Råd
Ivan Lund Pedersen, NOAH-Trafik
Trine Juncher Jørgensen, Souschef, Dansk Cyklist Forbund
Karl Vogt-Nielsen, CASA
Charlotte Fischer, Regionsrådsmedlem, Region Hovedstaden
Peter Jacobsen, Regionsmedlem, Region Sjælland
Morten Kabell, Medlem af Borgerrepræsentationen, Københavns Kommune

For en uddybende beskrivelse af Kommissionens strategi og anbefalinger henvises til hovedrapporten. Der er afgivet en række mindretalsudtalelser. Disse er ligeledes at finde i deres fulde længde i hovedrapporten.

[Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden, sammenfatning]

Udgivet af: Trængselskommissionen
ISBN: 978-87-91013-92-8
Udgivet: 26. september 2013

Indledning

Transportsystemet er en af samfundets grundpiller. Det forbinder boliger, arbejdspladser og butikker, og danner rammen for mange af dagligdagens funktioner og gøremål. Et vel-fungerende transportsystem er en afgørende forudsætning for vores livsstil og er samtidig af afgørende betydning for vækst, beskæftigelse og for virksomhedernes konkurrenceevne.

I de kommende år forventes befolkningstallet at stige markant i hovedstaden. Transportsystemet vil komme under yderligere pres i kraft af den generelle økonomiske vækst og at flere mennesker får behov for at transportere sig. Trængselskommissionen har haft til opgave at formulere en strategi for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet.

Trængselskommissionen fremlægger en strategi, der adresserer behovet for helhedsorienterede løsninger, der skaber bedre sammenhæng i transportsystemet og samtidig tager højde for de specifikke trafikale og miljømæssige problemstillinger, der gælder i de enkelte dele af hovedstadsområdet.

Strategien giver bedre forhold for pendlere og brugere af den kollektive trafik. Det sker bl.a. ved at forbedre knudepunkter med mange muligheder for skift mellem de kollektive og individuelle transportformer. Nye og effektive kollektive løsninger vil styrke den kollektive trafik på tværs af hovedstadsområdet. Cyklister vil møde et finmasket net af supercykelstier og vil få flere muligheder for at parkere tæt ved stationer og stoppesteder. Strategien giver samlet set et markant løft i mulighederne for at komme rundt i hele hovedstadsområdet uden bil. Det understøtter samtidig en mere effektiv afvikling af biltrafikken i hovedstadsområdet.

Kommissionens analyser viser, at der til trods for en markant modernisering og udbygning af hovedstadens transportsystem - og langt flere og bedre tilbud i den kollektive trafik og for cyklismen - er et grundlæggende valg mellem at acceptere øget trængsel i spidsbelastningsperioder som et vilkår, eller søge mere aktivt at regulere efterspørgslen på biltrafik, hvor trængslen er et problem. Skal fremkommeligheden på vejnettet bevares eller forbedres i forhold til dagens situation, er der behov for, at efterspørgselspresset reduceres.

En række eksisterende virkemidler bidrager til en hensigtsmæssig trafikafvikling i hovedstadsområdet. Kommissionen finder, at de bør styrkes. Det gælder bl.a. planlægningsmæssige tiltag som stationsnærhedsprincippet, der sikrer, at virksomheder med mange ansatte skal etableres tæt ved stationer samt muligheden for dialog mellem virksomheder og trafik-selskaber om trafikbetjening. Derudover vil en samlet p-strategi for hovedstadsområdet kunne bidrage til at håndtere trængselsudfordringen på kort sigt.

Kommissionen finder dog, at landsdækkende roadpricing er det redskab, der indeholder det største potentiale i forhold til effektivt at kunne regulere efterspørgslen på biltrafik. Med henblik på at opnå et velunderbygget grundlag for en fremtidig politisk stillingtagen til landsdækkende roadpricing anbefaler Kommissionen, at der med det samme igangsættes et forsøg til at belyse effekter for trafikken, de regionale og sociale fordelingsmæssige konsekvenser og samfundsøkonomien i landsdækkende roadpricing.

Kommissionens strategi indeholder desuden tiltag, der effektiviserer transportsystemet, sådan at den enkelte rejse resulterer i mindre belastning af miljø og klima. Strategien styrker mobiliteten for især cyklister og brugere af den kollektive trafik og indebærer en lille reduktion i trafikken bidrag til luftforurening. Strategien medfører dog, at trafikken CO₂-udledning forøges med ca. 1,0 pct.

Hovedstadsområdets transport- og trængselsudfordring frem mod 2025

I hovedstadsområdet er bydannelsen tættere og befolkningstætheden større end i resten af landet. Det indebærer trafikale udfordringer, men skaber samtidig et stærkt fundament for et effektivt transportsystem – ikke mindst i den kollektive trafik.

Tabel 1 | Befolkningsfremskrivning i hovedstadsområdet til 2025

| Område | 2012 | 2025 | Vækst 2012-2025 |
|--------------|-----------|-----------|-----------------|
| Indre bydele | 649.000 | 751.000 | + 16 % |
| Ringbyen | 576.000 | 608.000 | + 6 % |
| Korridorerne | 695.000 | 691.000 | - 1 % |
| I alt | 1.920.000 | 2.050.000 | + 7 % |

Kilde: Tetraplan (2013)

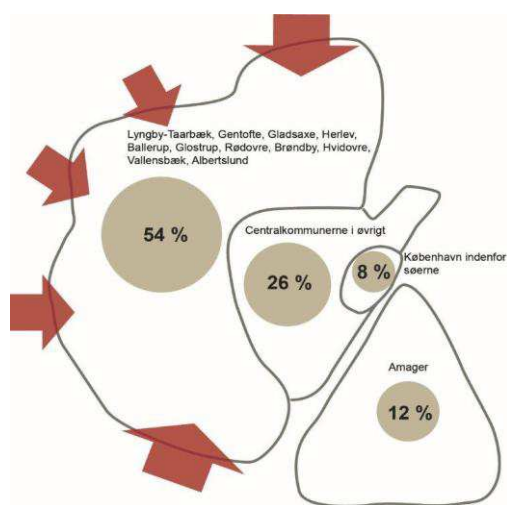
Mange tusinde mennesker har dagligt behov for at transportere sig til og fra arbejde i hovedstadsområdet. Det medfører et stort pres på infrastrukturen særligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, og trafikken skaber sundhedsmæssige problemer for de mennesker, som bor og opholder sig i byen.

I den kollektive trafik møder pendlerne ofte fyldte tog, når mange rejsende på samme tid søger mod busser, tog og metro. I vejtrafikken betyder trængsel, at mange timer dagligt spildes i biler og busser som følge af bl.a. kødannelser. På samme tid betyder de mange cyklende, at også cykelstier i hovedstadsområdet bliver fyldt op i myldretiden. Trafikkens pres ventes at stige inden for alle transportformer frem mod 2025, hvor flere end 100.000 nye borgere vil komme til, jf. tabel 1.

Basisfremskrivninger viser, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet i 2025 skal håndtere 15 pct. flere ture end i dag. Det svarer til ca. 141.000 nye ture om dagen. Der vil samtidig dagligt blive afviklet ca. 346.000 flere bilture end i dag – en stigning på ca. 10 pct. Der til kommer, at der i 2025 ventes kørt ca. 30.000 nye ture på cykel om dagen, svarende til en vækst på ca. 3 pct.

Trafikvæksten betyder, at det særligt i myldretiden bliver sværere at finde plads i den kollektive trafik, og at biler, busser og cykler skal bruge længere tid på at komme frem.

Figur 1 | Rejser, der passerer Ring 4 i indadgående retning



Kilde: Vejdirektoratet (2012)

Trængselskommissionens analyser viser, at der også er en udfordring i at tilpasse transportsystemet til dagens rejsemønstre, jf. figur 1. Der er således et behov for ikke kun at udvikle korridorerne ind mod de indre bydele, men ligeledes for at styrke de tværgående strømme i transportsystemet.

Fyldte tog og trængsel på vejene i morgentrafikken er en del af hverdagen i de fleste storbyer, og det er ikke realistisk helt at fjerne trængsel på vejnettet eller at garantere siddeplads på alle afgange i tog, bus og metro. Det afgørende for Trængselskommissionen er at anviser løsninger, der forbedrer mobiliteten på et bæredygtigt grundlag, sikrer, at transportsystemet tager udgangspunkt i de rejsendes behov, og skaber grundlag for, at hovedparten af den fremtidige trafikvækst kan ske i den kollektive trafik og i cyklismen.

En stærk og bæredygtig mobilitet er afgørende for, at hovedstaden også fremadrettet er et attraktivt byområde med gode vilkår for vækst og beskæftigelse.

Trængselskommissionens strategi

Trængselskommissionen har haft til opgave at formulere en strategi til modernisering af hovedstadens transportsystem, der bl.a. sikrer, at den kollektive trafik hænger godt sammen, at cyklisterne har gode og sikre forhold, og at billisterne ikke sidder fast i lange køer.

Målsætningerne kan ikke realiseres ved kun at fokusere på den kollektive trafik, cyklismen eller biltrafikken. Det kræver, at man ser på sammenhængende, helhedsorienterede og bæredygtige løsninger. Det er derfor nødvendigt med en strategi, der går på tværs af transportformer, geografi og administrative skel og samtidig adresserer de konkrete trafikale og miljømæssige udfordringer i de enkelte områder i hovedstadsområdet, *jf. kort 1*.

I **de indre bydele** af hovedstadsområdet er den centrale udfordring de mange modsatrettede ønsker til anvendelsen af byens arealer. Kommissionen fokuserer på løsninger, der fleksibelt, og under hensyntagen til de tætte byrum, styrker mobiliteten i kernen af hovedstaden. Cykler og den kollektive trafik prioriteres højt i de indre bydele, mens vejenes kapacitet skal udnyttes effektivt under hensyn til bl.a. luftforurening.

I **ringbyen** er to problemstillinger fremtrædende. For det første er infrastrukturen bygget op omkring rejser til og fra København og tager ikke højde for, at en meget stor del af transportbehovet i dag går på tværs af ringbyen. For det andet benytter færre rejsende den kollektive trafik internt i ringbyen end på korridorerne ind mod de indre bydele. Kommissionen fokuserer på at forbedre de tværgående forbindelser for cykler, biler og særligt den kollektive trafik.

I **de store transportkorridorer og på Sjælland** er de rejsendes mulighed for effektiv transport til København udfordret af stigende trængselsproblemer uanset transportform. Derudover er der et behov for bedre forbindelser på tværs mellem indfaldskorridorerne. Kommissionen fokuserer på at færdiggøre fingerplanens korridorer samt på at styrke de tværgående forbindelser. Målsætningen er bl.a. at skabe incitament til at skifte fra bil til den kollektive trafik.

På sigt vurderes roadpricing at være det mest effektive redskab til at reducere trængselsproblemerne.

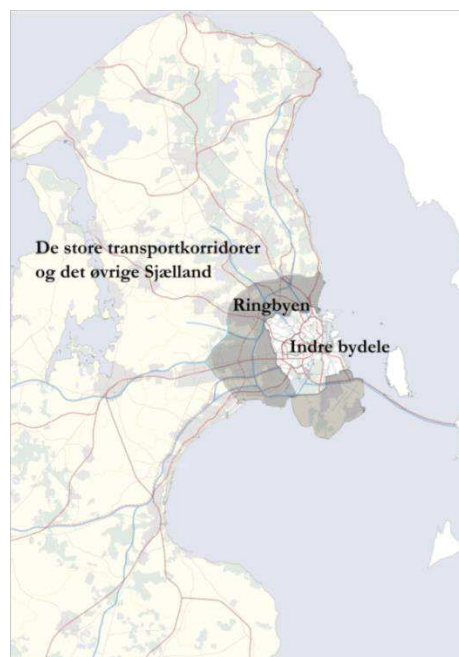
I et mere tværgående perspektiv behandler strategien også løsninger, der skaber bedre sammenhæng på tværs af transportsystemet i form af f.eks. de organisatoriske rammer for en attraktiv kollektiv trafik og en effektiv styring af trafikken på vejene.

Endelig indeholder strategien en række tiltag, der via påvirkning af efterspørgsel efter transport søger, at skabe rammerne for et effektivt og attraktivt transportsystem. Planlægningsmæssige tiltag som stationsnærhedsprincippet er fundamentale for at skabe sammenhæng mellem de rejsendes behov og den kollektive trafik. Mobilitetsplanlægning skaber bedre rammer for en mere effektiv trafikbetjening af større virksomhedsområder, og udarbejdelse af en samlet parkeringsstrategi for hovedstadsområdet vil kunne medvirke til at håndtere trængselsudfordringerne på kort sigt.

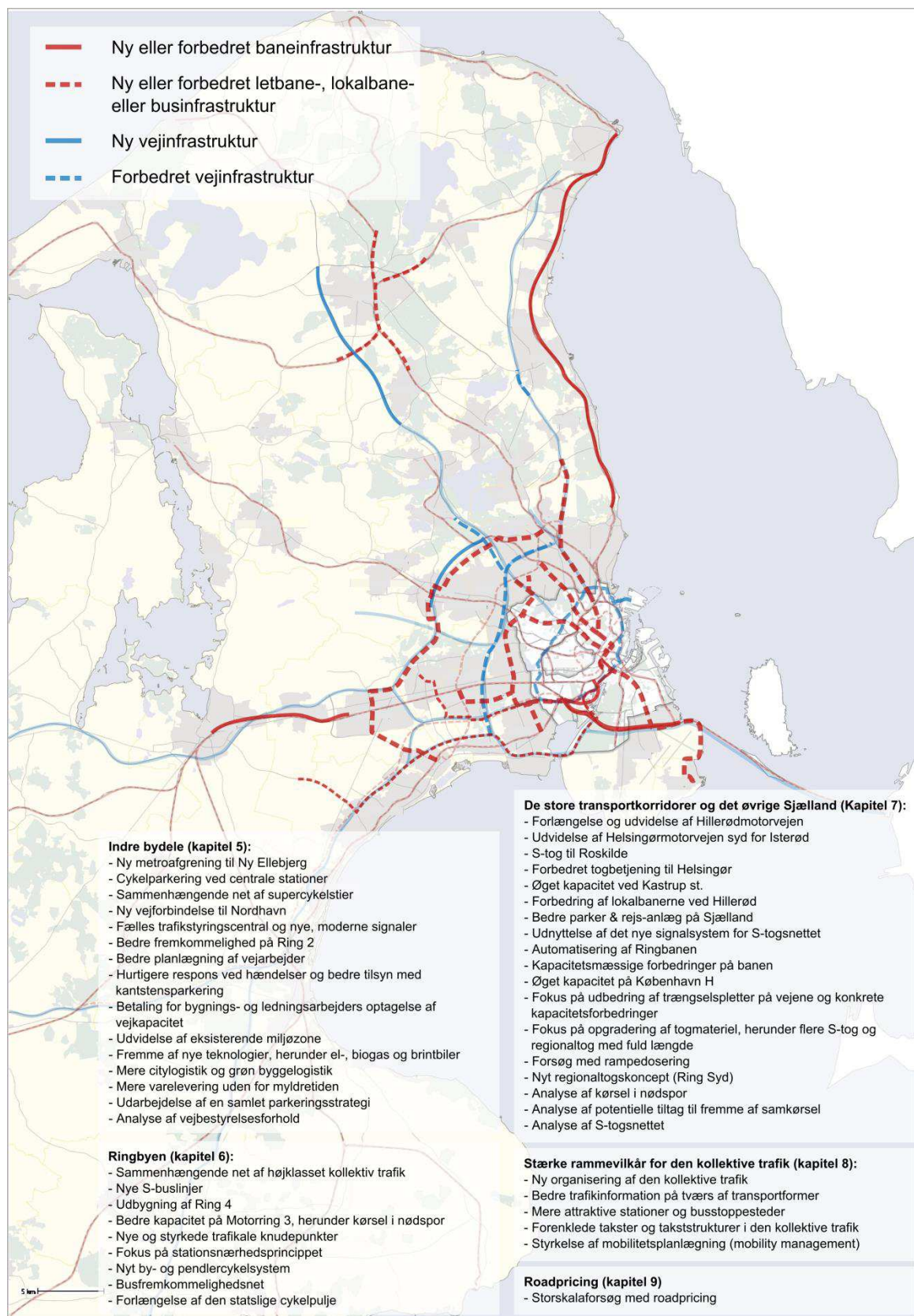
Boks 1 | Centrale visioner for Trængselskommissionen

- Den rejsende skal sættes i centrum.
- Mobilitet og fremkommelighed understøtter vækst og beskæftigelse.
- Transportsystemet yder sit bidrag til, at hovedstaden er sund, attraktiv og klimavenlig.

Kort 1 | Trængselskommissionens geografi



Kort 2 | Et samlet overblik over Kommissionens anbefalinger (Kapitler refererer til betænkningen)



Trængselskommissionens anbefalinger

Trængselskommissionens anbefalinger retter sig mod alle områder af hovedstadens geografi og de udfordringer, der knytter sig til de enkelte områder. Kommissionen anbefaler desuden tiltag, der fokuserer på at skabe større sammenhæng i transportsystemet og sikre et samlet set mere bæredygtigt transportsystem.

Strategien indeholder en række store projekter, der først vil kunne realiseres frem mod 2025 samt forslag, hvor det vil være nødvendigt, at de belyses yderligere, inden man kan føre dem ud i livet. Kommissionen har dog også anbefalet en række konkrete tiltag, som kan gennemføres på kort sigt, og som nu og her, vil kunne bidrage til at forbedre mobiliteten, fremkommeligheden og miljøet i hovedstadsområdet, *jf. boks 2*.

Kommissionen har valgt ikke at anbefale tiltag efter 2025. En væsentlig årsag hertil er, at Kommissionen anbefaler, at der inden 2025 tages stilling til, om der skal indføres landsdækkende roadpricing eller ej. Eftersom landsdækkende roadpricing forventes at ændre rejsemønstrene markant både på vejnettet og i den kollektive trafik, vil en sådan beslutning få afgørende betydning for investeringerne i hovedstadsområdets infrastruktur. Det skal dog pointeres, at der – uanset om roadpricing indføres eller ej – fortsat vil være behov for et ambitiøst investeringsniveau især i den kollektive trafik også efter 2025, såfremt mobiliteten skal fastholdes og udvikles fra det nuværende niveau.

Kommissionens strategi er, *jf. tabel 2*, vurderet at medføre anlægsudgifter i størrelsesordenen 32-42 mia. kr. For flere af anbefalingerne har udgifterne dog ikke kunne vurderes, ligesom drifts- og vedligeholdelsesudgifter ikke er medtaget. Kommissionen har inddraget samfundsøkonomiske overvejelser i behandlingen af de enkelte tiltag og desuden drøftet en række finansieringskilder, såsom brugerbetaling, private bidrag, salg af offentlige aktiver og statens og kommunernes investeringsråderrum.

Boks 2 | Anbefalinger, der vil kunne gennemføres og få effekt på kort sigt

- Bedre fremkommelighed på Ring 2
- Bedre planlægning af vejarbejder
- Bedre tilsyn med kantstensparkering
- Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapacitet
- Udvidelse af eksisterende miljøzoner
- Busfremkommelighedsnet (pulje)
- Sammenhængende net af supercykelstier
- Cykelparkering ved centrale stationer (pulje)
- Nyt by- og pendlercykelsystem
- Analyse af kørsel i nødspor
- Forsøg med rampedosering
- Analyse af potentielle tiltag til at styrke samkørsel
- Forlængelse af den statslige cykelpulje (pulje)
- Fokus på udbedring af mindre trængselspletter og konkrete kapacitetsforbedringer
- Bedre trafikinformation og billetter på tværs
- Analyse af vejbestyrelsesforhold
- Fælles trafikstyringscentral og nye, moderne signaler

Tabel 2 | Udgifter ved strategien

| Område | Mia. kr. |
|------------------------------|----------|
| De indre bydele | 11-16 |
| Ringbyen | 10-13 |
| De store transportkorridorer | 11-12 |
| I alt | 32-42 |

- De indre bydele
- De indre bydele
- De indre bydele
- De indre bydele

- De indre bydele
- De indre bydele, ringbyen
- De indre bydele, ringbyen
- De indre bydele, ringbyen
- De indre bydele, ringbyen
- De store transportkorridorer
- De store transportkorridorer
- De store transportkorridorer
- Alle områder
- Alle områder

- Alle områder
- Alle områder
- Alle områder

De indre bydele

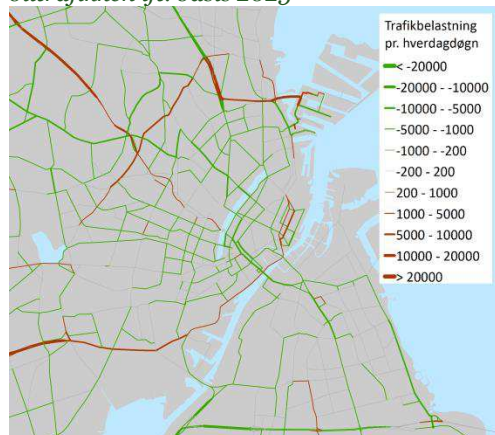
De indre bydele omfatter Københavns og Frederiksberg Kommune og huser ca. 650.000 mennesker på knap 100 km². Derudover tiltrækker de indre bydele dagligt en stor strøm af pendlere fra ringbyen og via transportkorridorerne, ligesom mange turister og besøgende præger bybilledet. De indre bydele huser i dag ca. 393.000 arbejdspladser og forventes i 2025 at huse op mod 426.000 arbejdspladser.

Boks 3 | Trafikal karakteristik af de indre bydele

- Stor befolkningstæthed.
- Stort transportbehov.
- Begrænsede muligheder for at udbygge kapaciteten over jorden.
- Stor konkurrence om et begrænset trafikareal.
- Stor efterspørgsel på attraktive byrum.

De tætte byrum og det store og koncentrerede transportbehov udgør en udfordring i de indre bydele, men er på samme tid en vigtig forudsætning for en velfungerende kollektiv trafik. Den tætte by med mange stationsnære boliger og arbejdspladser skaber en kritisk masse af brugere, som gør det attraktivt at udvikle den kollektive trafik. I planlægningsøjemed er den tætte by dermed at betragte som et gode, der øger det samfundsøkonomiske potentiale i at investere i en veludbygget kollektiv infrastruktur.

Kort 3 | Effekt af Kommissionens strategi for biltrafikken ift. basis 2025



Kilde: Tetraplan (2013)

Kommissionens anbefalinger fokuserer på, at et velfungerende og højklasset cyklnet og kollektivt trafiknet skal være de bærende søjler i at forbedre mobiliteten i de indre bydele. Biltrafikken vil også fremadrettet have en væsentlig rolle, men det er ikke realistisk med en stor stigning heri. Målet er derfor at forbedre forholdene for cyklisterne og den kollektive trafik blandt andet med ny infrastruktur, mens det for biltrafikken handler om at gøre trafikafviklingen på de eksisterende veje så effektiv som mulig.

Trafikken i de indre bydele afvikles ofte meget tæt på beboelsesejendomme og rekreative arealer. Trafikkens negative konsekvenser - i form af eksempelvis luftforurening - medfører her betydelige gener for beboere og besøgende, og det er derfor vigtigt, at reducere biltrafikkens gener i de tætte byrum.

Kommissionens strategi vil medføre, at der i 2025 dagligt overflyttes 13.000 bilture til den kollektive trafik og cykling, der begge styrkes betragteligt i de indre bydele. Samtidig reduceres biltrafikken i mange af byens rum og afvikles i stedet på større og mere effektive korridorer, jf. kort 3.

Strategien medfører reduktioner i generne fra trafikken i form af bl.a. mindre luftforurening, jf. tabel 3. Således reduceres udledningen af NO_x med yderligere ca. 29 tons om året i tillæg til forventede reduktion frem mod 2025.

Tabel 3 | Luftforurening (tons per år) i de indre bydele

| Emissionstype | 2012 | Basis 2025 | Strategi 2025 |
|-------------------|-------|------------|---------------|
| NO _x | 1.111 | 476 | 447 |
| PM _{2,5} | 52 | 38 | 37 |

Kilde: Tetraplan (2013)

De indre bydele – eksempler på tiltag

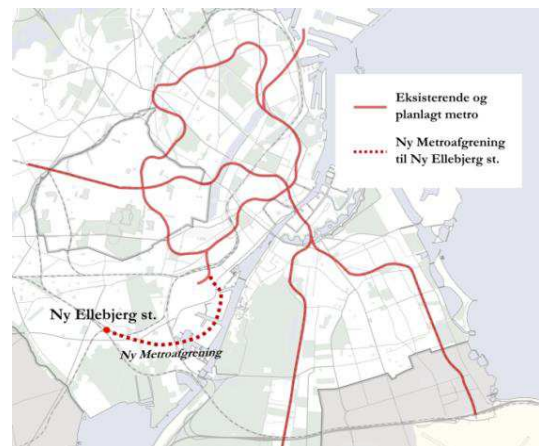
Metroafgrening til Ny Ellebjerg st.

Ny Ellebjerg st. får en central placering i hovedstadens fremtidige transportsystem. Fra Ny Ellebjerg st. er der i dag forbindelse til alle seks S-togsfingre via ringbanen og i fremtiden vil også regionaltrafikken gøre stop på Ny Ellebjerg st. i kraft af den nye København-Ringsted-bane.

En Metroafgrening vil understøtte Ny Ellebjerg st. som knudepunkt og udvide metrodækningen til bolig- og erhvervsområder i Sydhavnen.

Det er tidligere vurderet, at en metroafgrening til Ny Ellebjerg st. vil medføre omkring 40.000 nye påstigere i hele metrosystemet og godt 20.000 på de nye stationer på strækningen. Ny Ellebjerg st. vil således blive et centralt knudepunkt i det mere finmaskede net af kollektive løsninger, som Trængselskommissionen generelt anbefaler.

Kort 4 | Metroafgrening til Ny Ellebjerg St.



Trafikstyringscentral og moderne signaler

Der er i dag ikke en fast overordnet ramme for overvågning og styring af vejtrafikken i hovedstadsområdet.

Boks 4 | Centrale funktioner ved en samlet trafikstyringscentral og moderne signaler

- Bedre og mere udvidet trafikovervågning.
- Centralt overblik over trafikudviklingen på hele vejnettet i hovedstadsområdet.
- Moderne signaler, der giver udvidede muligheder for trafikstyring.
- Bedre integration af trafikstyring på veje og i den kollektive trafik.
- Bedre muligheder for en hurtig og effektiv håndtering af hændelser på vejene.

For at sikre en effektiv og sammenhængende afvikling heraf anbefaler Trængselskommissionen, at der etableres en fælles trafikstyringscentral for hele hovedstadsområdet.

En samlet trafikstyringscentral vil kunne bidrage til at skabe mere sammenhæng i trafikafviklingen i hovedstadsområdet. En mere velkoordineret styring af vejnettet bl.a. ved en udvidet anvendelse af ITS samt nye og moderne trafiksignaler vil kunne varetage en række

centrale funktioner, jf. boks 4.

Cykelparkering ved centrale stationer

Cyklen er ikke kun vigtig som transportmiddel for de pendlere, der bor i umiddelbar cykelafstand til arbejdspladsen, men også som til- og frabringer for den kollektive trafik. Cyklen spiller en vigtig rolle for mange borgere, der benytter den som transportmiddel mellem hjemmet og stationen eller som et bindeled på den sidste del af turen frem mod destinationen.

En styrkelse af cyklens rolle kræver, at der er tilstrækkelig parkeringskapacitet på centrale stationer. Kapaciteten er allerede under pres i dag og med et stigende transportbehov i hovedstadsområdet anbefaler Kommissionen, at der afsættes en pulje til mere parkeringskapacitet ved centrale stationer.



Ringbyen

Ringbyen består af omegnskommunerne mellem Københavns Kommune og Ring 4. Ringbyen huser ca. 576.000 mennesker og ca. 359.000 arbejdspladser, hvilket stort set svarer til de indre bydele.

Infrastrukturen er i vidt omfang bygget op omkring forbindelserne ind mod København, og traditionelt er ringbyen således blevet opfattet som opland til København.

Denne opfattelse afspejler imidlertid ikke dagens mere komplekse rejsemønstre, der især går på tværs af ringbyen. For Trængselskommissionen er det således et vigtigt budskab, at der er behov for at udvikle det transportsystem, der forbinder kommunerne i ringbyen.

På samme tid er det karakteristisk, at betydeligt færre rejsende benytter den kollektive trafik på rejser internt i ringbyen, end det er tilfældet på korridorerne ind mod de indre bydele.

Boks 5 | Trafikal karakteristik af ringbyen

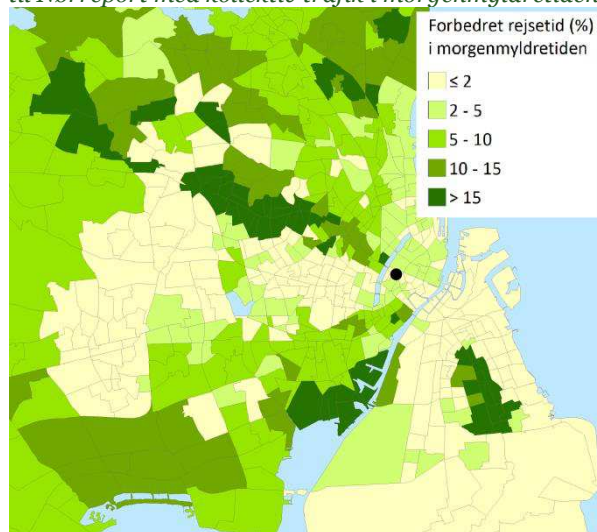
- Sammenhængende byområder med relativ tæt bebyggelse.
- Samme antal beboere og arbejdspladser som i de indre bydele.
- Infrastruktur i vidt omfang anlagt på effektive forbindelser til de indre bydele.
- Færre benytter den kollektive trafik internt i ringbyen end i trafikken ind mod de indre bydele.
- Behov for bedre og mere effektive forbindelser på tværs af ringbyen.

Tabel 4 | Effekt af Kommissionens strategi på antallet i ringbyen ift. basis 2025

| Transportmiddel | Effekt af strategi | Effekt af strategi i pct. |
|------------------|--------------------|---------------------------|
| Bil | - 16.000 | - 0,9 % |
| Kollektiv trafik | + 24.000 | + 4,8 % |
| Cykel | + 13.000 | + 3,2 % |
| I alt | + 21.000 | + 0,8 % |

Kilde: Tetraplan (2013)

Kort 5 | Effekt af Kommissionens strategi på rejsetiden til Nørreport med kollektiv trafik i morgenmyldretiden



Kilde: Tetraplan (2013).

Derudover spiller cyklen som i de indre bydele også en stor rolle i ringbyen. Det gælder både cyklen som hovedtransportmiddel, men også i forhold til den kollektive trafik, hvor cyklen spiller en vigtig rolle som til/frabringer.

Samlet set har Kommissionen i ringbyen særligt fokus på at forbedre de tværgående forbindelser for biler, cykler og særligt den kollektive trafik.

Kommissionens strategi vil for ringbyen betyde, at der sker en lille overflytning fra bilen til den kollektive trafik og cyklen, jf. tabel 4. Der vil dagligt blive foretaget ca. 16.000 færre bilture i ringbyen, mens der kommer ca. 13.000 nye cykelture og en samlet forøgelse i den kollektive trafik på ca. 24.000 nye ture. Særligt på tværs af ringbyen og ind mod de indre bydele forbedres den kollektive trafik og cyklismen, mens de mere effektive forbindelser på tværs af ringbyen og i transportkorridorerne betyder, at biltrafikken i stigende grad foregår på de effektive højklassede vejforbindelser.

På tværs af ringbyen oplever man i den kollektive trafik rejsetidsforbedringer på mellem 2-10 pct. jf. kort 5.

Ringbyen – eksempler på tiltag

Et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik og stærke knudepunkter

Trængselskommissionen anbefaler, at der etableres et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik. På korridorer, hvor passagerpotentialet er stort, anbefales etablering af letbaner, mens det for strækninger, hvor passagerpotentialet er mindre eller hvor byrummene begrænser udbygningsmulighederne, anbefales i første omgang at etablere højklasse busruter, såkaldte BRT-ruter. Der bør derfor udarbejdes et beslutningsgrundlag for udrulning af et sammenhængende net. Beslutningsgrundlaget bør belyse potentialet i et sammenhængende net, men også konsekvenserne for den øvrige trafik. I kort 6 er angivet et muligt net med en ny tværgående letbane mellem Ring 2 og 3 (Ring 2½), en ny letbane i Frederikssundsvej samt en række BRT-ruter. Et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik bør realiseres frem mod 2025.

En forudsætning for at udnytte synergien i et sammenhængende net er, at de trafikale knudepunkter, der binder systemet sammen, er forberedt til at håndtere trafikmængderne effektivt. Kommissionen anbefaler en målrettet indsats for at modernisere knudepunkterne og dermed styrke sammenhængen i transportsystemet.

Kort 6 | Sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik



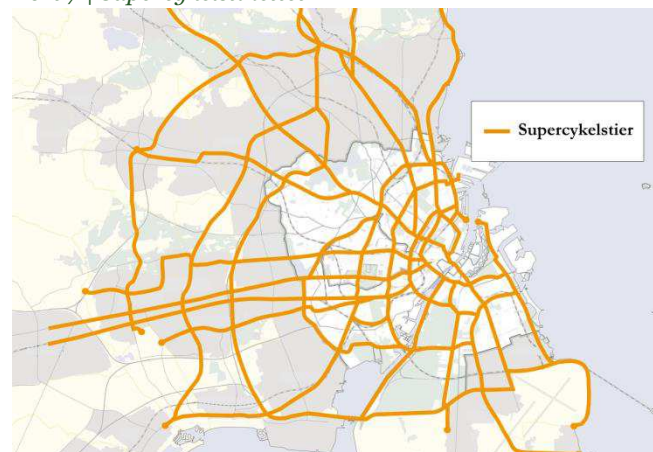
En styrket indsats for cyklerne i hovedstadsområdet

Cyklen spiller allerede i dag en afgørende rolle for mobiliteten og fremkommeligheden i hovedstadsområdet. Uden cyklerne ville trængselsproblemerne være markant større, end det vi oplever i dag. Der er imidlertid fortsat et stort potentiale i at udvikle cyklismen. Kommissionen anbefaler flere tiltag, der vil styrke cyklen som transportform, skabe mere direkte og effektive cykelstier og forbedre integrationen mellem cyklen og den kollektive trafik.

Kommissionen anbefaler en fuld udrulning af supercykelstinet i hovedstadsområdet. Supercykelstinet skaber sikre og attraktive forbindelser for cyklisterne og vil bidrage til, at cyklen også fremadrettet er en attraktiv pendlerform. Veludviklede cykelstier gør det nemt for de rejsende at vælge cyklen, også på de lidt længere distancer.

Med fokus på at skabe større integration mellem cyklen og den kollektive trafik anbefaler Kommissionen, at der også fokuseres på at styrke cykelkapaciteten ved centrale stationer, og at by- og pendlercykelsystemet udvides til at omfatte hele hovedstadsområdet. Begge tiltag vil styrke cyklen som det naturlige til/frabringer til den kollektive trafik, og samlet set gøre det mere attraktivt at lade bilen stå.

Kort 7 | Supercykelstinet



De store transportkorridorer og det øvrige Sjælland

Forbindelsesleddet mellem de indre bydele, ringbyen og hovedstadsområdet og det øvrige opland er de store transportkorridorer. Transportkorridorerne er opbygget omkring fingerplanen og forbinder København med de større byer i hovedstadsregionen, det øvrige Sjælland og med Skåne, *jf. kort 8*. Korridorerne er samtidig vigtige elementer i det overordnede europæiske transportnet, da de via Danmark og hovedstadsområdet forbinder Skandinavien med kontinentet.

Boks 6 | Trafikal karakteristik af de store transportkorridorer

- Store trafikstrømme særligt i myldretiderne.
- Bystruktur og infrastruktur er organiseret omkring "Fingerplanen".
- En række større bykerner er forbundet til de indre dele af hovedstadsområdet via tog og motorveje.
- Infrastruktur i vidt omfang anlagt på effektive forbindelser til de indre dele af hovedstadsområdet.
- Behov for at fastholde høj mobilitet for pendlerne og skabe bedre og mere effektive forbindelser på tværs.

Desto længere man bevæger sig ud i korridorerne og det øvrige opland til hovedstadsområdet, desto mindre fintmasket bliver det kollektive net. Det betyder også, at bilen for mange pendlere i disse områder vil være et nødvendigt transportmiddel på en del af rejsen. Kommissionen har dog overvejet tiltag, der vil skabe bedre muligheder for at også disse pendlere på dele af turen kan skifte fra bil til kollektiv trafik og cykel.

De store transportkorridorer skal således betjene en lang række rejseformål, herunder erhvervstrafik, godstrafik, fritidstrafik og ikke mindst pendling. For Trængselskommissionen har det været særligt relevant at se på den pendler- og erhvervstrafik, der foregår i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne, da det hovedsageligt er i de tidsrum, der er trængsel i de store transportkorridorer.

Kommissionen har analyseret trafikmængderne og trængslen i transportkorridorerne, og identificeret de områder, hvor der er behov for en indsats. Der er behov for en styrkelse af de tværgående transportkorridorer, herunder bl.a. bedre kapacitet på Motorring 3 og en udbygning af Ring 4.

Herudover har Kommissionen især lagt vægt på mulige opgraderinger, moderniseringer og fremtidssikring af den eksisterende infrastruktur. Det gælder eksempelvis at optimere S-togsnettet, så man kan få den fulde effekt af det nye signalprogram i 2020, eller mindre indsatser mod "trængselspletter", hvor der f.eks. ikke er tilstrækkelig kapacitet på motorvejsramper eller i lyskryds til at håndtere trafikken. Ved at løse sådanne små trængselspletter, kan man optimere kapaciteten af den eksisterende infrastruktur.

Kommissionens forslag vil medføre, at trafikken på motorvejene stiger med ca. 4 pct., mens trafikken falder på de mindre lokale veje. Det betyder, at veje i by- og boligområder aflastes.

Kort 8 | De seks fingre i Fingerplanen



Trods det øgede antal biler på motorvejene, vil der samlet set komme mindre trængsel. Trængsel i korridorerne, der forbinder de indre bydele med ringbyen og resten af hovedstadsområdet, vil således blive reduceret med mellem 11 pct. og 15 pct. i morgenmyldretiden sammenlignet med en situation i 2025, hvor Kommissionens strategi ikke er gennemført. Strategien medfører også en overflytning til den kollektive trafik i korridorerne.

De store transportkorridorer – Eksempler på tiltag

Optimal udnyttelse af det nye signalsystem for S-togsnettet

S-togsnettet er rygraden i hovedstadsområdets kollektive transportsystem. S-togene forbinder de større byområder i hovedstadsområdet såvel som hurtige og effektive forbindelser på tværs af hovedstadsområdet.

Signalerne på S-togsnettet er forældede og er i disse år under udskiftning. Et nyt signalsystem vil skabe en mere stabil og pålidelig drift.

Som en konsekvens af det nye signalsystem vil det være muligt at forbedre S-togsdriften. En sådan optimering forudsætter dog en række investeringer i materiel og infrastruktur, men vil til gengæld give væsentlige kapacitets- og rejsetidsforbedringer.

En styrket fingerplan for hovedstaden

Fingerplanen skal fortsat være det bærende element i planlægningen af infrastruktur og byudvikling i hovedstadsområdet. Fingerplanen er dog under pres på flere måder. Dels er der behov for at udbygge infrastrukturen i de enkelte fingre og dels medfører dagens trafikmønstre, at der navnlig er behov for at styrke de tværgående forbindelser.

For at sikre bedre mobilitet på tværs anbefaler Kommissionen blandt andet en styrkelse af den kollektive trafik på tværs i form af letbaner eller højklassede busløsninger. Kommissionen anbefaler desuden en udvidelse af Ring 4 og en analyse af udbygning af kapaciteten på Motorring 3, herunder muligheden for kørsel i nødspor.

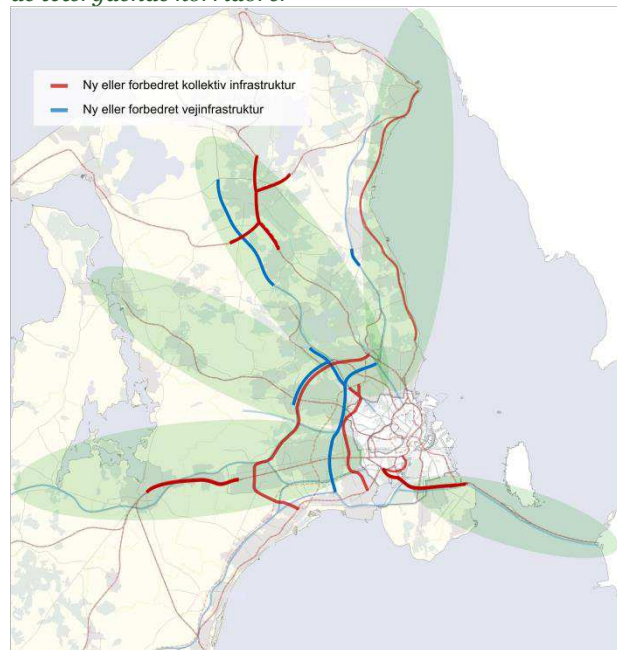
For at styrke den eksisterende infrastruktur i indfaldskorridorerne anbefaler Kommissionen en udbygning af Hillerødmotorvejen og Helsingørsmotorvejen syd for Isterød, hvor trængslen er presserende, samt forbedret togbetjening af Helsingør og S-tog til Roskilde. Herudover er fremkommeligheden i myldretiden lavere i Frederikssund- og Hillerødkorridorerne end i de øvrige korridorer, da der ikke er fuldt udbyggede motorveje.

Kommissionen anbefaler på den baggrund, at Hillerødmotorvejen udbygges, og at der afsættes midler til en generel indsats for bekæmpelse af konkrete trængselspletter og kapacitetsforbedringer på vejnettet.

Boks 7 | Kapacitetsprojekter til optimering af S-togsdriften

- Kapacitet på Farum station.
- Kapacitet på Frederikssund station.
- Kapacitet på Hellerup station.
- Kapacitet på Ny Ellebjerg station.
- Kapacitet på Køge station.
- Anlæg af dobbeltspor over Mølleåen ved Fiskebæk.
- Bedre vendespor ved Holte Station.
- Vendespor ved Enghave station.

Kort 9 | Forbedringer af infrastrukturen i indfalds- og de tværgående korridorer



Stærke rammevilkår for den kollektive trafik

En moderne og veludbygget infrastruktur er afgørende, men for at realisere potentialet i et sammenhængende kollektivt net til fulde er det vigtigt, at den kollektive trafik er et brugervenligt og attraktivt alternativ.

Ny organisering af den kollektive trafik

Boks 8 | Målsætninger for organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet

En fælles kundeflade for den kollektive trafik:

- Fælles hjemmeside, telefonnummer, hittegodskontor mv.
- Fælles markedsføring.
- Fælles produkter.
- Fælles informationsplatform.

En samlet indsats til håndtering af hændelser:

- Omfattende og effektiv koordinering.
- Højt trafikalt beredskab – særlig i spidstimer.
- Effektiv og dynamisk trafikstyring ved hændelser.

Attraktive knudepunkter:

- Centralt ansvar for udvikling af knudepunkter.

Strategisk planlægning:

- Koordination af langsigtet planlægning med udgangspunkt i den rejsendes behov

Det er helt afgørende, at der tages udgangspunkt i kundens behov for en nem, effektiv og sammenhængende rejse fra dør til dør på tværs af den kollektive trafik. Det skal med andre ord være lettere for den rejsende at få overblik over produkter, rejseinformation mv. og dermed mulighed for at sammensætte rejsen på en måde, der er fleksibel i forhold til den enkeltes behov.

Trængselskommissionen har i den forbindelse fremlagt en række målsætninger for organiseringen af den kollektive trafik, der har til formål at skabe en samlet identitet på tværs af den kollektive trafik, *jf. boks 8*.

De kundevedtente og organisatoriske rammer skal understøtte ambitionen om et sammenhængende kollektivt net.

Kommissionen har samtidig noteret sig, at regeringen lægger op til en ændret organisering i hovedstadsområdet i form af en paraplyorganisation. Hvis det skulle vise sig, at en paraplyorganisation ikke kan levere de forventede forbedringer, er det nødvendigt, at der etableres en anden organisationsform, der kan indfri målsætningerne. Kommissionen anbefaler derfor, at en paraplyorganisation bør evalueres tre år efter etableringen.

Forenkling og ensretning af rabat- og takststrukturer

Et vigtigt aspekt i at skabe en attraktiv kollektiv trafik er takststrukturerne.

Trængselskommissionen finder, at billetudbud og takststrukturen grundlæggende er enkel og letforståelig *inden for* hovedstadsområdet. Et fælles takstområde og standardbilletprodukter herunder rejsekortet giver stor fleksibilitet på tværs af kollektive transportformer og geografi. Der er dog fortsat et potentiale for at forenkle og samordne rabatstrukturerne i hovedstadsområdet på tværs af den kollektive trafik.

For rejser mellem hovedstadsområdet og det øvrige regionale opland på Sjælland er der et væsentligt potentiale i at forenkle takststrukturer mellem områder og transportformer. Enkle og fælles takststrukturer styrker sammenhængen i den kollektive trafik i regionen og medvirker til, at den er et attraktivt alternativ også på de længere distancer.

Takststrukturerne skal kunne differentieres i forhold til kundegrupper og på forskellige tidspunkter af dagen med henblik på at øge mobiliteten og sikre, at transportkapaciteten udnyttes effektivt. Øget differentiering af takster i forhold til spidsbelastningsperioder vil bidrage til at fordele trafikken mere bredt og styrke grundlaget for en effektiv og lønsom kollektiv trafik.

Landsdækkende roadpricing

Roadpricing er elektronisk opkrævning af afgift til staten for den enkelte bilists brug af vejnettet på baggrund af GPS-måling af hvornår, hvor langt og hvor kørslen finder sted.

Via en politisk fastsat takststruktur kan roadpricing i princippet anvendes til at regulere en række udfordringer, der er forbundet med trafik, transport og samfundets beskatninger heraf. Trængselskommissionen finder, at den afgørende årsag til at overveje roadpricing er muligheden for målrettet at regulere trængsel.

Roadpricing bør kobles sammen med en omlægning af bilbeskatningen. Det kan fjerne eller reducere skatteforvridning fra afgifterne på at købe og eje bil. Det skal sikres, at ingen borger bliver dobbeltbeskattet af først deres bilkøb og derefter gennem en afgift på kørsel. Det er Kommissionens vurdering, at der kan tilrettelægges fornuftige og acceptable overgangsordninger.

Trængselskommissionen har gennemført en række eksempelberegninger med roadpricing. Disse beregninger indikerer, at roadpricing vil være effektivt til at regulere trængsel på vejnettet. Analyserne indikerer samtidig, at flere rejsende vil søge at køre sammen, og at udnyttelsen af bilernes og dermed vejnettets kapacitet stiger. Metoder og modeller til at opgøre trafikale effekter af roadpricing er ikke fuldt udviklede, hvorfor resultaterne er behæftet med usikkerhed.

Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke et tilstrækkeligt solidt beslutningsgrundlag for at træffe politisk beslutning om landsdækkende roadpricing i Danmark. Trængselskommissionen anbefaler derfor, at der med det samme igangsættes et storskalaforsøg. Forsøget kan medvirke til at etablere et øget vidensgrundlag om roadpricing, herunder belysning af samfundsøkonomisk rentabilitet og den sociale og geografiske omfordeling, der måtte følge af ordningen.

Boks 9 | Målsætninger for et storskalaforsøg

- At validere de tekniske løsninger.
- At analysere omkostningsskøn, samfundsøkonomi og fordelingseffekter.
- At analysere trafikanternes adfærd og få bedre indblik i de trafikale effekter af roadpricing.
- At opnå større forståelse af brugernes behov og præferencer.
- At tilvejebringe et solidt beslutningsgrundlag.

Det vil *jf. boks 9* være en del af forsøget at foretage en detaljeret afdækning af forventede gevinster ved roadpricing i form af reduceret trængsel samt evt. gevinster for miljø og klima. Der skal ligeledes som en del af forsøget ske en afdækning af de administrative omkostninger ved drift og etablering af landsdækkende roadpricing.

Et storskalaforsøg som foreslået af Trængselskommissionen kan samtidig medvirke til at reducere den samlede risikoprofil for projektet, hvis det efterfølgende besluttet politisk at gennemføre roadpricing i Danmark. En plan herfor er skitseret i *boks 10*. Forsøget vil udvikle kravene til de tekniske løsninger, leverandørernes modenhed og statens strategi for udbud af opgaven til private leverandører. Der vil dog også efter et storskalaforsøg være en betydelig projektmæssig risiko ved udbud, implementering og drift i fuldt skala.

Boks 10 | Procesplan for indførelse af roadpricing

- Fase 1: Storskalaforsøg med mindst 1.000 deltagere.
- Fase 2: Evaluering af forsøg, analyser af bilbeskatning og forberedelse af lovgrundlag.
- Fase 3: Politisk beslutning.
- Fase 4: Udbud.
- Fase 5: Implementering og drift.

Miljø og klima

Trafikkens bidrag til luftforurening i hovedstadsområdet falder frem mod 2025, mens udledningen af CO₂ er stabiliseret omkring niveauet i 2012, jf. tabel 5. Denne udvikling skal ses i lyset af en samlet vækst i trafikken frem til 2025.

Trængselskommissionens strategi peger på generelle tiltag – f.eks. bedre vilkår for cykeltrafik – og specifikke tiltag, der effektiviserer transportsystemet, så den enkelte rejse resulterer i mindre belastning af miljø og klima. Analyserne peger på, at strategien reducerer den samlede NO_x-og partikeludledning. Biltrafikken på tværs af hovedstadsområdet vil samtidig i stigende grad koncentrere sig på store veje, som er bedre indrettet til belastningen, hvorved bymiljøerne bliver mindre belastet af luftforurening, støj og ulykker.

Tabel 5 | Miljø- og klimapåvirkning (tons per år) i hovedstadsområdet

| Emissionstype | 2012 | Basis 2025 | Strategi 2025 | Effekt af strategi | Effekt af strategi i pct. |
|-------------------|-----------|------------|---------------|--------------------|---------------------------|
| NO _x | 7.661 | 3.306 | 3.286 | - 20 | - 0,6 % |
| PM _{2,5} | 355 | 237 | 235 | - 2 | - 0,8 % |
| CO ₂ | 2.266.000 | 2.315.000 | 2.338.000 | + 23.000 | + 1,0 % |

Kilde: Tetraplan (2013)

For klimaet betyder strategien, at CO₂-udledning fra trafik forøges ca. 1,0 pct. Stigningen er et resultat af udbygningen af den kollektive trafik. Fremme af den kollektive trafik med henblik på overflytning af bilister til busser og tog er således i sig selv ikke et effektivt virkemiddel til reduktion af transportsektorens CO₂-udslip. Opnåelse af klimamålsætningerne kræver mere energieffektive køretøjer og/eller efterspørgselsbegrænsning og i et længere perspektiv CO₂-neutrale drivmidler.

Kort 10 | Den eksisterende miljøzone for tunge køretøjer



Fremme af nye teknologier herunder el-, gas- og brintkøretøjer

Mange af de teknologier, der indeholder et potentiale for at reducere vejtrafikkens miljø- og klimaeffekter, er endnu ikke teknologisk modne til at blive taget i brug i den almindelige trafik. Imidlertid er el og gas teknologier klar på markedet. I takt med at teknologierne udvikles og bliver markedsklar, er det vigtigt at understøtte, at de tages i brug. Kommissionen anbefaler en målrettet indsats i form af en fast årlig pulje på 50 mio. kr. frem mod 2020, der skal understøtte en bredere indfasning af nye teknologier i bilparken for både lette og tunge køretøjer.

Udvidelse af miljøzonen

EU's grænseværdi for koncentration af NO₂ i luften overskrides i øjeblikket i de indre bydele. Miljøministeriet vurderer, at en regulering af trafikens udledning af NO_x er den mest effektive måde at opnå en hurtig reduktion.

Miljøzonen har hidtil effektivt medvirket til at reducere luftforurening fra bus- og lastbiltrafik. En udvidelse af miljøzonen, herunder et udvidet dækningsområde til også at omfatte person- og varebiler, er et vigtigt instrument til at opnå forbedringer af luftkvaliteten i hovedstadsområdet. Trængselskommissionen anbefaler, at krav til køretøjer i miljøzonen skærpes i fornødent omfang i takt med den teknologiske udvikling, så EU's grænseværdier, der i høj grad bygger på WHO's retningslinjer, bliver overholdt.

Effekterne af Kommissionens strategi

Effekterne af Kommissionens strategi skal ses i lyset af den markante stigning i befolkningstal og transportbehov frem mod 2025.

Flere end 100.000 nye beboere i de indre bydele vil sætte transportsystemet under et væsentligt pres. I forhold til denne udfordring betyder Kommissionens strategi forbedringer for de rejsende med alle transportformer og spiller en afgørende rolle for, at man kan opretholde *mobiliteten*.

Samlet set kommer der ca. 9.000 flere ture per dag ved gennemførelse af Kommissionens anbefalinger. Det dækker bl.a. over en overflytning i antal ture fra biltrafikken til kollektiv trafik og cykling. Biltrafikken reduceres med ca. 37.000 bilture pr. dag, mens der samlet vil komme ca. 70.000 flere ture i den kollektive trafik og på cyklen, *jf. tabel 6*.

De anbefalede investeringer i den kollektive trafik medfører, at større dele af hovedstadsområdet vil have tilgængelighed til højklasset kollektiv trafik. Mere direkte ruter, der forbinder hovedstadsområdet uden unødige stop, skaber rejsetidsgevinster, der yderligere styrker mobiliteten. På konkrete ruter betyder Kommissionens tiltag, at der lokalt opnås store rejsetidsgevinster.

Den generelle økonomiske vækst og befolkningsvæksten vil skabe et betydeligt pres på vejinfrastrukturen. Frem mod 2025 medfører det, at den tid bilerne bruger på trængsel næsten fordobles i forhold til i dag. Kommissionens strategi vil forbedre situationen, men kan ikke forhindre stigende trængsel i hovedstaden.

Isoleret set vil Kommissionens anbefalinger således reducere den forventede fremtidige stigning i trængsel med 15 pct., svarende til 2,8 mio. timers forsinkelse i biltrafikken på årsplan, *jf. tabel 7*.

Hvis man vil nedbringe trængslen i forhold til i dag, viser Kommissionens beregninger, at det er nødvendigt at gennemføre initiativer, der regulerer efterspørgslen på biltrafikken i hovedstaden. Eksempelberegninger udført for Trængselskommissionen har vist, at roadpricing målrettet kan adressere trængselsudfordringen og styrke fremkommeligheden på vejnettet. Kommissionens strategi kan i beregningseksempler sammen med roadpricing reducere forsinkelsestidens andel af den samlede rejsetid i trafikken til et niveau, der er lavere end i dag, *jf. tabel 8*. Eksemplerne har desuden vist, at man med roadpricing har et redskab, som kan understøtte andre politiske målsætninger i transportpolitikken, herunder ønsket om at størstedelen af trafikvæksten sker i den kollektive trafik.

Tabel 6 | Effekt af Kommissionens strategi på antal ture pr. hverdagsdøgn ift. basis 2025

| Transportmiddel | Effekt af strategi | Effekt af strategi i pct. |
|------------------|--------------------|---------------------------|
| Bil | - 37.000 | - 1,0 % |
| Kollektiv trafik | + 40.000 | + 3,6 % |
| Cykel | + 30.000 | + 2,5 % |
| Gang | - 24.000 | - 2,2 % |
| I alt | + 9.000 | + 0,1 % |

Kilde: Tetraplan (2013)

Tabel 7 | Effekt af Kommissionens strategi på den samlede forsinkelsestid for biler i mio. køretøjstimer pr. år

| 2012 | Basis 2025 | Strategi 2025 | Effekt af strategi i pct. |
|------|------------|---------------|---------------------------|
| 9,3 | 18,4 | 15,6 | - 15 % |

Kilde: Tetraplan (2013)

Note: Der er forudsat 230 hverdagsdøgn på et år.

Tabel 8 | Effekt af strategi og roadpricing på forsinkelsestid for biler i 2012 og 2025 i pct. af den samlede rejsetid på et hverdagsdøgn

| 2012 | Basis 2025 | Strategi 2025 | Strategi og roadpricing |
|-------|------------|---------------|-------------------------|
| 5,6 % | 9,3 % | 8,1 % | 4,9 % |

Kilde: Tetraplan (2013)

Note: Afspejler konkret eksempel på takststruktur og antagelse om effekt af omlægning af bilbeskatningen.

Videre proces

Trængselskommissionen har med sin strategi fremlagt et samlet bud på modernisering af transportsystemet, der vil øge kapaciteten og styrke mobiliteten i hele hovedstadsområdet. Strategien vil forberede transportsystemet til at håndtere de kommende års væsentligt forøgede transportbehov og sikre, at generne ved et stærkt og veludviklet transportsystem i form af bl.a. trængsel, CO₂-udledning og luftforurening begrænses.

Kommissionen foreslår desuden et sæt af indikatorer for kvaliteten af transportsystemet, der fremadrettet skal bidrage til en systematisk opfølgning på, hvordan mobiliteten og tilgængeligheden i hovedstadsområdet udvikles.

Kommissionens strategi adresserer og omfatter opgaver på tværs af kommunegrænser og stat, og indebærer løsninger, der inddrager alle trafikoperatørerne i hovedstadsområdet. Det betyder, at der både i forhold til finansiering af Kommissionens strategi, men også for at sikre en sammenhængende indsats for udvikling og modernisering af transportsystemet, er behov for en velkoordineret indsats på tværs af hovedstadsområdet.

Kommissionen har drøftet forskellige finansieringskilder, herunder øget brug af brugerbetaling, salg af offentlige arealer og bidrag fra private aktører til medfinansiering af infrastruktur. Endvidere peges på, at der er både et kommunalt og statsligt råderum.

Samlet set finder Kommissionen derfor, at alle relevante kommunale, regionale, statslige og andre parter bør inddrages i en proces for opfølgning på Kommissionens strategi.

Trængselskommissionen
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk