

# Referat af Special Session

## Indspil til Trængselskommissionen

---

Mødeleder: Anette Christensen, Dansk Industri

### **Oplæg: Hvad ved vi og hvad vi burde vide om trængsel? ved Per Homann Jespersen, Roskilde Universitet.**

### **Oplæg: Hvor langt kan vi nå med forskellige tiltag?, Road pricing og vejudbygning ved Otto Anker Nielsen, DTU Transport.**

Kommentarer:

- Kan man opnå en effekt ved P+R (Park and Ride)?
  - SVAR: Otto Anker Nielsen, DTU Transport: Jo det mener jeg, der er et Ph.d. projekt om emnet. Problemet er, at man bygger P+R hvor der er plads, men hvor der ikke er nogle som vil bruge dem. De steder hvor der er nogle der vil bruge dem, bygger man dem ikke, da der ikke er plads.
- Det betyder meget med management i forbindelse med ulykker og ved små vejforbedringer. Dette burde tilføjes til "stigen" i oplæget.

### **Oplæg: Hvor langt kan vi nå med forskellige tiltag?, Kollektiv transport ved Thomas Odgaard, Incentive Partners.**

Kommentarer:

- Otto Anker Nielsen, DTU Transport: Konklusionen på oplæget afhænger af placering. Omkostninger og effekter variere fra sted til sted.
- I Københavns Kommune var der i mange år praksis om at bus passageres gevinst skulle være større end bilisternes omkostning. I oplæget ses der meget på bilisterne.
- "Jeg håber ikke du har ret med BRT (Bus Rapid Transit)" Ifølge de beregninger vi har lavet er BRT en fordel hvis der kommer en bus hvert 3-4 minut.
- I Ring 3 var BRT forslaget forberedt til letbaner og derfor betydeligt dyrere end hvis man stoppede med BRT og ikke forberedte til en senere udbygning til letbane.

### **Oplæg: Hvor langt kan vi nå med forskellige tiltag?, Cykeltiltag ved Brian Hansen, Københavns Kommune**

Brian vil gerne svare konkret på spørgsmålet hvad det koster at overflytte bilister til cykel. Det koster 30.000 kr. i anlægsudgifter, men det er også et engangsbeløb. 15.000 flere cykelpendlere til en pris af 0,5 mia. kr.

Det store problem med cyklisme er at det er for billigt sammenlignet med alle andre transportformer.

Kommentarer:

- Trængselsringen rammer de lange bilture. Parkeringsafgifter påvirker også de korte bilture, dette kan være med til at overflytte til cykel.
- Af de 15.000 flere cykelpendlere, så kommer ca. 7.500 fra biler og ca. 7.500 fra kollektiv transport. Ruterne zigzagger ikke mellem S-togsstationerne med rammer kun de centrale stationer. Dette er gjort for ikke bare at overflytte fra den kollektive transport.
- Når vi laver ny infrastruktur så kommer der med det samme flere cyklister. Eksemplerne er de nye cykel broer der er lavet i København.

## Oplæg: Hvor langt kan vi nå med forskellige tiltag?, ITS ved Stine Bendsen og Jens Thordrup, COWI

Kommentarer til oplæget som overgik til en mere generel diskussion:

- Anders Hansen, Københavns Kommune: Hvad er nulpunktet for disse tiltag? Hvilke ulemper gives der på andre trafikantgrupper andre steder?
  - SVAR: Stine Bendsen, COWI: Tror at det er nuværende situation der er nulpunkt.
- Otto Anker Nielsen, DTU Transport: Mener ikke at effekten er så stor i signalanlæg. Måske skal kommunerne være bedre og klogere.
- Kan vi komme ITS tiltagene nærmere i stedet for altid at ende med at systemerne ikke kan snakke sammen?
  - SVAR: Jens Thordrup, COWI: Ja det kan man godt, men man skal finde ud af hvem man løser trængslen for.
- Lars Bolet, Aalborg Universitet: Det lyder til at der er et stort potentiale ved at styre vejarbejde?
  - SVAR: Brian Hansen, Københavns Kommune: Vi er ikke gode til det, men vi arbejder på det. Vejkapitalen forfalder pga. vejarbejde. Der er penge på vej til genopretning, men ikke nok.
    - SVAR: Lars Bolet, Aalborg Universitet: Er der ikke en grænse for hvad man skal tillade af stillads og ledningsarbejde?
      - SVAR: Brian Hansen, Københavns Kommune: Jo det er der. Man skal være mere hård i filten.
- Harry Lahrmann, Aalborg Universitet: I oplæggende er der blevet talt om ture som en konstant størrelse, det er den ikke. Antal ture variere efter omkostning. Dyrere at fortage rejse → færre ture → trængsel ned. Måske skal vi satse på færre ture.
- Per Homann Jespersen, Roskilde Universitet: Ikke bekæmpe trængsel med øge mobiliteten i hovedstaden.
- Lokalisering af stationer osv. er vel også et virkemiddel, men det bliver slet ikke nævnt måske skal det også indgå i debatten. Hvis man bor mere end 6-700 meter fra en S-togsstation, så bruger man ikke S-toget, det er slet ikke en mulighed.