

Bilagsrapport

Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet

Bilag 2 følger efter endt høringsperiode

Bilag 1

Stamblade for tiltag

Netværk for koordinering af indsatser

Formål og baggrund

Formålet er at etablere et netværk blandt parterne, der skaber grundlaget for at koordinere og udføre de konkrete handlinger, der aftales og gives tilsagn om at skulle udmøntes

Formålet er også, at netværket på længere sigt kan koordinere planer og handlinger, som de enkelte vejmyndigheder ønsker gennemført på tværs af kommuner til gavn for øget fremkommelighed. Baggrunden er parternes oplevelse af, at kun et kontinuerligt samarbejde kan skabe den fornødne koordinering (f.eks. også for handlinger, hvor to vejmyndigheder skal blive enige om konkrete handlinger) og, at faglig læring og erfaringsudveksling kan styrkes ved fælles indsats ("stordrifts"fordele).

Geografisk afgrænsning

Forslaget omfatter geografisk alle kommuner. Efter behov kan der nedsættes enten tematiske eller geografisk mere afgrænsede netværk.

Løsningsforslag

Netværket forudsættes forpligtende på kort sigt til at udmønte aftalte konkrete fælles tiltag herunder bl.a. at fastlægge prioritering af trafikantgrupper.

På længere sigt betragtes netværket som uformelt, men parterne kan benytte det som forum for at igangsætte konkrete samarbejdsprojekter, der kræver økonomibeslutninger (f.eks. ansøgning til pulje på tværs af vejmyndigheder, igangsætning af udredningsarbejde, fælles udbud om signaltekniske emner mv) samt til at udveksle erfaringer på tiltag om fremkommelighed.

Økonomisk ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Alle deltagere i netværket er økonomisk ansvarlige for egen deltagelse. Det gælder parter, der er berørt af de konkrete udmøntninger samt Movia, politiet og Vejdirektoratet.

Øvrige interessenter: Det overvejes at involvere Region Hovedstaden, Hovedstadens Letbane, Supercykkelstisekretariatet og Sund og Bælt efter behov.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Stor mulighed for at kunne optimere og drage nytte af hinandens erfaringer

Ulemper: Risiko for ekstra bureaukrati, behov for at afsætte ekstra ressourcer mv.

Forventet økonomi

Netværket forventes etableret ved, at der afsættes person-ressourcer til praktisk koordinering, en slags sekretariatsfunktion. Som et forsøg foreslås afsat op til 1 årsværk i en vis årrække. Desuden afsættes 500.000 kr til øvrige udgifter (f.eks. ekstern rådgivning).

Alle øvrige involverede finansierer egen deltagelse.

Forventet effekt på fremkommelighed

Forslaget forventes at være en nødvendig forudsætning for flere af de øvrige konkrete tiltag. Det vil desuden være netværket, der kan håndtere og formidle opnåede effekter med gennemførte tiltag. Derved opnås forudsætning for bedre erfaringsudveksling og chance for, at effektive løsninger vælges fremover.

Implementerbarhed

Det forventes, at forslaget kan igangsættes med kort varsel uden større barrierer.

Funktionskrav og servicemål for signalanlæg

Formål og baggrund

Formålet er at styrke parternes muligheder for at bruge signalteknologi til at forbedre trafikanters fremkommelighed på tværs af trafiksignalanlæg og vejmyndigheder. Baggrunden er, at parterne oplever udfordringer i samarbejdet med leverandører af signalteknik og føler sig usikre på, om de hver for sig og samlet set opnår de bedste og mest fremtidsorienterede løsninger – både ved indkøb samt for drift og vedligehold – der kan understøtte opstillede målsætninger og prioriteringer. Udfordringen er særlig stor, når der er behov for samarbejde på tværs af vejmyndigheder.

Geografisk afgrænsning

Forslaget er geografisk lige relevant i alle kommuner.

Løsningsforslag

Der udarbejdes og defineres serviceniveauer for forskellige typer af veje (f.eks. som ved vintertjeneste). Der udarbejdes og defineres en kortfattet tjekliste med opmærksomhedspunkter ved udbud af trafiksignalanlæg med særlig vægt på de system- og trafiktekniske funktioner, der er vigtige for at arbejde med trafikstyring på tværs af signalanlæg. Det primære indhold af tjeklisten forventes at være

- Krav / serviceniveauer for systemteknisk drift og vedligehold med minimumskrav om f.eks. tilkalde- og fejlretningsfrister (f.eks. udskiftning af lyskilder og fejl i trafiksignalanlægget samt beredskabsrespons). Her kan også beskrives mulige former for fælles finansiering og organisering af drift, da det vil være vigtigt for, på sigt at opretholde velfungerende systemer.
- Krav / ønsker til overordnet styring / koordinering / prioritering af trafikafvikling
- Krav til grænseflader mellem tekniske systemer
- Minimumskrav til SRO-funktionalitet (Styring, Regulering, Overvågning)
- Minimumskrav til styreapparater (definitioner, kontroller, trafikstyrende sikkerhedsfunktioner, samordning, prioriteringsegenskaber mv.)

Dette tiltag er et vigtigt udgangspunkt for at realisere de konkrete strækningsforslag foreslået af Udvalget.

Økonomisk ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Det forventes, at deltagelsen koordineres i det etablerede netværk, hvor alle deltagere er økonomisk ansvarlige for egen deltagelse. Det gælder alle involverede vejmyndigheder samt MoVia og Supercykelstisekretariatet, som er relevante parter for at medtage synspunkter om fremkommelighed for linjebåren bustrafik og cyklister på Supercykelstier langs vejnettet.

Øvrige interessenter: Det vil være relevant at inddrage Hovedstadens Letbane efter behov.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Fælles serviceniveauer og funktionelle krav kan styrke muligheden for at koordinere trafikstyring på tværs af vejmyndigheder og give stordriftsfordele ved evt. fælles udbud om indkøb og drift af signalsystemer.

Ulemper: Risiko for ekstraudgifter, hvis der vælges højt serviceniveau og risiko for juridiske udfordringer mht. fælles driftsaftaler, som delvist imødekommes med udarbejdelsen af tjeklisten.

Forventet økonomi

Tjeklisten kan udarbejdes med et budget på ca. 200.000 kr. Alle involverede finansierer egen deltagelse.

Forventet effekt på fremkommelighed

Forslaget er en vigtig forudsætning for de konkrete strækningsforslag. Samtidig vil det kunne give yderligere effekt for parternes indkøb og drift af signaludstyr til øvrige veje. Der er tidligere udarbejdet analyser, der viser, at manglende drift og vedligehold af signalanlæg fører til forsinkelser for trafikanter.

Implementerbarhed

Det forventes, at forslaget kan igangsættes med kort varsel uden større barrierer, men at det kan blive svært at opnå enighed om f.eks. serviceniveauer.

Fælles indsats for håndtering af planlagte hændelser

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre koordinering af indsatsen for at mindske forsinkelser ved planlagte hændelser som vejarbejder og større arrangementer, der påvirker trafikken.

Baggrunden er, at viden om planlagte hændelser ikke deles konsekvent på tværs af (vej)myndigheder. Det gælder også deling af viden med de trafikanter, der påvirkes og har svært ved at træffe optimale valg. Alt i alt fører det til unødige forsinkelser for trafikanter.

Geografisk afgrænsning

Forslaget er geografisk lige relevant i alle kommuner.

Løsningsforslag

Alle kommuner kommer til at bruge OTMAN, der er Vejdirektoratets platform til at dele data om planlagte hændelser på tværs af myndigheder. Indrapportering i OTMAN medfører, at viden om vejarbejder og større arrangementer automatisk videregives til trafikanterne via VDs kanaler til trafikinformation (Trafikinfo) og til private aktører som Google, TomTom, Trafik Alarm mv.

Økonomisk ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Alle vejmyndigheder.

Øvrige interessenter: Politiet og Movia vil være interessenter, der vil få glæde af øget indrapportering. De kan evt. inddrages i vurdering af tiltagets effekter.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: For relativt små midler kan opnås stor effekt i situationer med planlagte hændelser.

Ulemper: En effektiv anvendelse og dermed effekt kræver, at kommunerne er konsistente i deres brug særligt ved hændelser med store konsekvenser for trafikken, for at trafikanter ikke skal miste tilliden til informationen.

Forventet økonomi

Forslaget vil for de kommuner, der ikke allerede er tilknyttet OTMAN, koste personressourcer i størrelsesordenen 1-3 timer om ugen og et årligt abonnement for hver kommune på ca. 6.000 – 20.000 kr. pr år afhængig af kommunestørrelse. Derudover kan der være forhøjet abonnement for kommunens vejforvaltningssystem.

Forventet effekt på fremkommelighed

Blandt brugere af app'en Trafikinfo og Vejdirektoratets trafik kort viser en undersøgelse, at ca. 70% af brugerne på baggrund af trafikinformation fra en af disse kanaler har valgt at ændre adfærd og f.eks. ændret rute eller afrejsetidspunkt. Dette indikerer, at opdateret information om hændelser på vejnettet har en effekt på fremkommeligheden.

Implementerbarhed

Det forventes, at forslaget kan igangsættes med kort varsel, men kræver ledelsesmæssig beslutning i kommunerne.

Fælles indsats for håndtering af ikke-planlagte hændelser

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre koordinering og håndtering af indsatsen for at mindske forsinkelser ved ikke-planlagte hændelser.

Baggrunden er, at der ikke altid er klare retningslinjer for, hvordan parterne koordinerer indsatsen for at informere, håndtere trafikken og rydde op efter ikke-planlagte hændelser. Det fører til unødige forsinkelser for trafikanter.

Geografisk afgrænsning

Forslaget er geografisk lige relevant i alle kommuner.

Løsningsforslag

Følgende elementer foreslås med en opdeling i tre forslag:

- Opbygning af simpelt kontaktnetværk, hvor parterne udveksler kontaktdetaljer ved behov for henvendelse om uregelmæssigheder mellem kl. 8-16 og mellem kl. 16-8 baseret på erfaringer fra Vejdirektoratets Trafikcenter. Hermed opnås samtidig deling af trafikinformation med trafikanter på forskellige platforme.
- Udarbejdelse af procedurer for indsats ved ikke-planlagte hændelser og udpegning af forbedringer. Herunder indsamling af erfaring fra andre vejmyndigheder, især på statsvejene.
- Anvendelse af kendte systemer (f.eks. Vejdirektoratets SIG-GUI) til at overvåge og styre ændringer af signalprogrammer i trafiksignalanlæg i situationer med ikke-planlagte hændelser

Økonomisk ansvarlige parter / Øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Alle involverede parter, især vejmyndigheder og politiet.

Øvrige interessenter: Movia og Hovedstadens Letbane.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: For relativt små midler kan opnås stor effekt i situationer med ikke-planlagte hændelser.

Ulemper: En "over" information om relativt lokale ikke-planlagte hændelser kan forstyrre for mange trafikanter og føre til unødigt adfærd eller nedsætte trafikanters tillid til, at informationen har værdi.

Forventet økonomi

Alle involverede finansierer egen deltagelse i arbejdet med at opstille og bruge kontaktnetværk (a). Udarbejdelse og brug af ændrede procedurer (b) vil evt. kræve særlige ressourcer til rådgivning.

Afhængig af aktuel status for involverede trafiksignalanlæg (styreapparatsteknologi samt mulighed for at etablere overvågning) vil engangsudgifterne være mellem 5-10.000 kr. pr. anlæg og op til 100.000 kr. pr. anlæg (udskiftning af styreapparat) for opkobling til Vejdirektoratets SIG-GUI. Derudover kommer der afledte driftsudgifter til abonnement på overvågningssystem.

Forventet effekt på fremkommelighed

Vejdirektoratet har beregnet samfundsøkonomiske omkostninger ved eksempler på ikke-planlagte hændelser (uheld) på motorvejsstrækninger uden for hovedstadsområdet. Resultaterne viser omkostninger fra ca. 0,1 mio. kr. (eksempel med varighed på knap en time og forsinkelse i alt på ca. 300 timer) til over 13 mio. kr. (varighed på over 6 timer og forsinkelser på ca. 27.000 timer).

Selv om lignende beregninger ikke findes for øvrige vejtyper viser tallene, at en indsats, der kan mindske forsinkelser som følge af ikke-planlagte hændelser har betydning.

Blandt brugere af app'en Trafikinfo og Vejdirektoratets trafik kort viser en undersøgelse, at ca. 70% af brugerne på baggrund af trafikinformation fra en af disse kanaler har valgt at ændre adfærd og f.eks. ændret rute eller afrejsetidspunkt. Dette indikerer, at opdateret information om hændelser på vejnettet har en effekt på fremkommeligheden.

Implementerbarhed

Det forventes, at forslag (a) kan igangsættes med kort varsel, hvis den fornødne økonomi er tilstede for den enkelte vejmyndighed.

Det vil tage tid at nå frem til, beslutte og implementere eventuelle ændrede procedurer (b).

Anvendelse af fælles signalstyring og overvågning (c) kan evt indgå i strækningstiltag, men vil sandsynligvis kræve en del forberedelsestid.

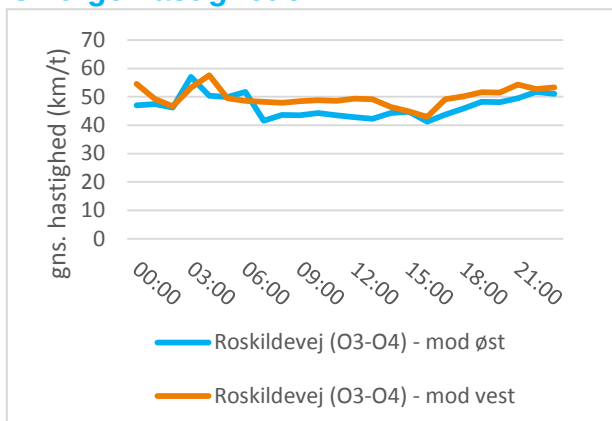
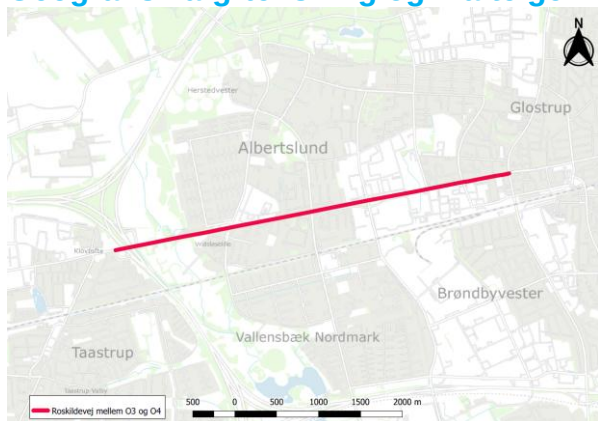
Roskildevej mellem Ring 3 og Ring 4

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden primært for bil- og busstrafik på strækningen, der fungerer som en vigtig forbindelse mellem kommuner langs strækningen og som forbindelse til Motorring 3, Ring 4 og Ring 3. Strækningen giver desuden adgang til et af hovedstadsområdet store erhvervsområder med meget tung trafik.

Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder ved nogle signalkryds på strækningen. Forsinkelserne rammer også den kommende buslinje 9A. Strækningen indgår desuden i nettet af Supercykelstier.

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer reduktioner i hastigheder i dagtimerne.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. De største reduktioner i hastighed mod øst er frem mod Ring 3, især i morgen- og eftermiddagstimer. Mod vest er der reduktioner frem mod Vallensbæk Torvevej midt på strækningen, særligt i morgen- og eftermiddagstimer. I eftermiddagsmyldretiden er der mod vest især hastighedsreduktioner frem mod Herstedvestervej i den vestlige del af strækningen.

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget vil tage hensyn til de tværgående veje. Der forventes fokus på især krydset med Herstedvestervej, hvor der særligt i eftermiddagsperioden er reduceret rejsehastighed i vestlig retning. Desuden forventes at indgå busprioritering i krydsene på strækningen. Der skønnes behov for små signaltekniske forbedringer i alle 5 signalkryds. Forbedringerne inkluderer overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at fastholde den ønskede effekt.

Økonomisk ansvarlige / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Glostrup Kommune, Albertslund Kommune og Vejdirektoratet.

Øvrige interessenter: Høje-Taastrup Kommune, Movia og evt. Hovedstadens Letbane for kryds ved Ring 3

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.

Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed, hvilket kan betyde afvejning af f.eks. trafik til og fra motorvejsramper i forhold til busfremkommelighed.

Forventet økonomi

Der skønnes et budget på ca. 2 mio. kr. til signaltekniske forbedringer. Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et øget serviceniveau

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 6 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds. Dette berører op til 23.000 motorkøretøjer (ÅDT), samt buslinje 9A, der forventes at få ca. 16.000 påstigere pr. dag.

Implementerbarhed

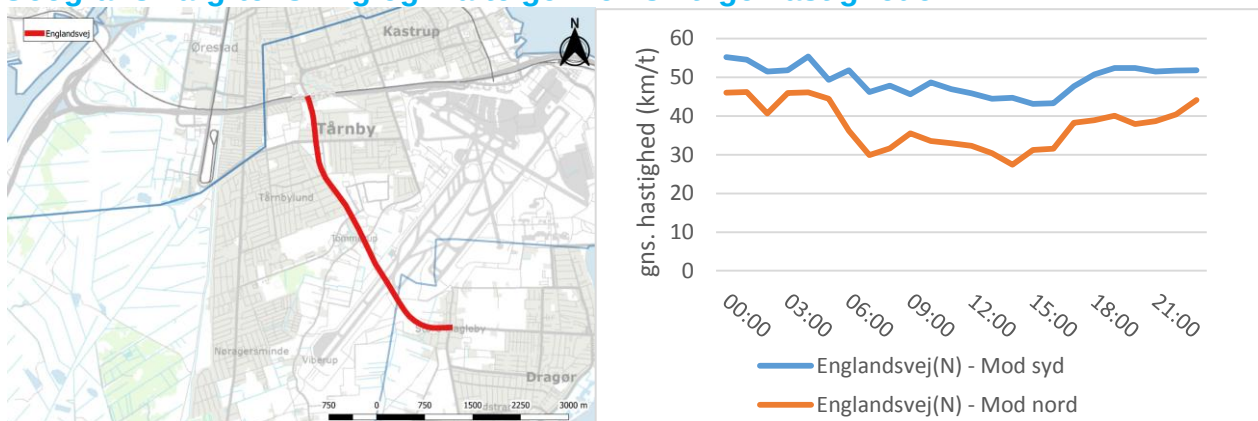
Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler, linjebåren bustrafik og cyklister på supercykelstien på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

Englandsvej mellem Kirkevej og Øresundsmotorvejen

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden for biler på delstrækninger og kryds. Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder for biler på delstrækninger og kryds, som også fører til at trafikken søger alternative ruter.

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at der særligt i nordlig retning er væsentligt reducerede hastigheder i dagtimerne og især i eftermiddagsmyldretiden. Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. Der er mod syd reduceret hastighed i dagtimerne frem mod Tømmerupej og Løjtegårdsvej, hvor særligt strækningen frem mod Løjtegårdsvej i eftermiddagsperioden oplever reducerede hastigheder. Mod nord opleves reducerede rejsehastigheder i dagtimerne i den nordlige del frem mod Øresundsmotorvejen og Løjtegårdsvej, hvor der særligt frem mod Øresundsmotorvejen er reducerede hastigheder, især i myldretidsperioderne. De reducerede rejsehastigheder medfører, at bilister vælger alternativ rute fra syd via Løjtegårdsvej og Ørestads Boulevard.

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget vil tage hensyn til de tværgående veje. Det skønnes, at der er behov for en geometrisk udvidelse af signalanlægget ved Øresundsmotorvejen, hvor der især er behov for at udvide kapaciteten for venstresving mod Amagermotorvejen vestgående. Det kan desuden overvejes om strækningen Løjtegårdsvej-Øresundsmotorvejen kan udvides i begge retninger fra 2 til 4 spor (ikke inkluderet i det her opstillede løsningsforslag). Der skønnes behov for små signaltekniske forbedringer i de resterende 4 signalkryds. Forbedringerne inkluderer overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at skabe og opretholde et højt serviceniveau for drift og vedligehold og derved fastholde den ønskede effekt.

Økonomisk ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Tårnby Kommune og Sund og Bælt.
 Øvrige interessenter: Movia og Københavns Kommune (Løjtegårdsvej-Ørestads Boulevard).

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.
 Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed. Samtidig er det usikkert, om der skal suppleres med større anlægstekniske projekter for at opnå en forbedring af fremkommeligheden.

Forventet økonomi

Der skønnes et budget på ca. 2 mio. kr. til signaltekniske forbedringer. Eventuelle ændringer af rampekrydset ved Øresundsmotorvejen eller udvidelse af Englandsvej er ikke prissat, og det er usikkert, hvorvidt der kan opnås effekt uden geometriske tiltag. Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et højt serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 6 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelserne i strækningens kryds. Det berører op til 26.000 motorkøretøjer (ÅDT) samt buslinje 250S, der forventes at få knap 10.000 påstigere pr dag.

Implementerbarhed

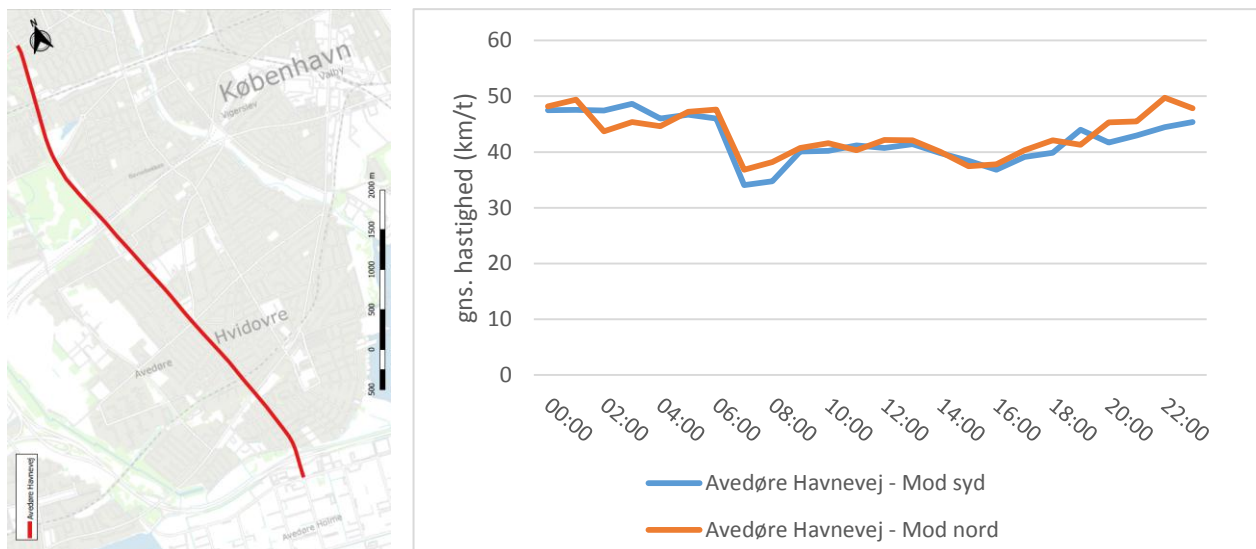
Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler og linjebåren bustrafik på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

Avedøre Havnevej mellem Amagermotorvejen og Roskildevej

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden for biler på delstrækninger og kryds. Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheden for biler på delstrækninger og kryds. Forsinkelserne rammer også buslinje 1A og 200S. Endelig er strækningen udpeget som en potentiel rute for en supercykelsti.

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at hastighederne i begge retninger er væsentligt reducerede i dagtimerne og især i myldretidsperioderne. Rejsetidsdata er dog fra før ombygning af enkelte kryds på den nordlige del af strækningen.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. Der er mod nord markante rejsehastighedsnedsættelser i dagtimerne på alle delstrækninger, på nær frem mod Rødovre Stationsvej. Frem mod Holbækmotorvejen er rejsehastigheden desuden forholdsvis konstant på tværs af døgnet, dog med rejsehastigheder i nærheden af 35 km/t. Mod syd er der i morgenmyldretiden generelle rejsehastighedsnedsættelser på alle delstrækninger, men især i den sydlige del frem mod Holbækmotorvejen og Stamholmen og frem mod Gammel Køge Landevej.

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget vil tage hensyn til de tværgående veje. Der er allerede planlægningsarbejde om forbedringer ved rampekryds med Amagermotorvejen, hvor der er væsentlige forsinkelser i dag og behov for fremtidig større kapacitet. Vejdirektoratet har tidligere udarbejdet projekt om ændring af venstresvingmuligheder på strækningen til Amagermotorvejen.

I krydset med Gammel Køge Landevej foreslås nyt styreapparat og optimeret signalstyring med respekt for begge krydsende retninger, idet der bl.a. er mange busser på Gammel Køge Landevej.

Der skønnes behov for små signaltekniske forbedringer i de resterende 10 signalkryds. Forbedringerne inkluderer overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at skabe og opretholde et højt serviceniveau for drift og vedligehold og derved fastholde den ønskede effekt.

Økonomisk ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Hvidovre Kommune, Rødovre Kommune og Vejdirektoratet.
Øvrig interessenter: Movia.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.
Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed. Desuden tyder tidligere analyser på, at forbedringer af fremkommelighed ved Amagermotorvejen vil kræve mere omfattende anlægstekniske løsninger end foreslået her.

Forventet økonomi

Der skønnes ca. 4 mio. til signaltekniske forbedringer. Tidligere har Vejdirektoratet skønnet et budget på ca. 12 mio. til rampejusteringer ved Amagermotorvejen (fase 1 undersøgelse i VD i 2016). Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et højt serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 6 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds. Det berører op mod 25.000 motorkøretøjer (ÅDT), men med store variationer på delstrækninger samt buslinje 1A og 200S, der hver forventes at få ca. 13.000 påstigere pr dag.

Implementerbarhed

Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler og linjebåren bustrafik på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

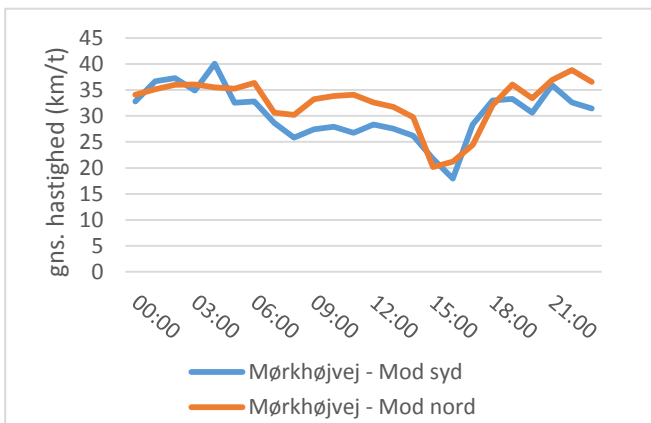
Mørkhøjvej mellem Ring 3 og Frederikssundsvej

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden for biler på delstrækninger inklusive for buslinjer for at forbedre vejens funktion som adgangsvej til de helt overordnede veje.

Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder ved nogle signalkryds på strækningen. Forsinkelserne rammer også buslinjer (linje 200S og 250S i 2019 køreplanen).

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at der i begge retninger er væsentligt reducerede rejsehastigheder i dagtimerne og især i myldretidsperioderne.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. Der er mod syd især lave rejsehastigheder frem mod Frederikssundsvej i den sydlige del af strækningen, samt frem mod Hillerød motorvejen (den midterste del af strækningen) i eftermiddagsmyldretiden. Mod nord er der især i eftermiddagsmyldretiden nedsatte hastigheder på alle delstrækninger, men særligt frem mod Novembervej i den sydlige del af strækningen og frem mod Ring 3 i den nordlige del af strækningen.

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget vil tage hensyn til de tværgående veje. Der forventes især fokus på trafikken til og fra ramperne ved Hillerød motorvejen. Overvejelser om evt. anlæg af nye nordvendte ramper til Hillerød motorvejen ved Tingbjerg har været nævnt af nogle kommuner, men er ikke medtaget her, da det vurderes at være et emne, der skal behandles i andre sammenhænge.

Der skønnes behov for små signaltekniske forbedringer i alle 10 signalkryds. Forbedringerne inkluderer overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at fastholde den ønskede effekt.

Økonomisk ansvarlige / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Gladsaxe Kommune, Københavns Kommune og Vejdirektoratet.

Øvrige interessenter: Movia og evt. Hovedstadens Letbane for kryds med Ring 3.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.

Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed. Det vil især gælde for tværgående trafik i større kryds.

Forventet økonomi

Der skønnes et budget på ca. 4 mio. kr. til signaltekniske forbedringer. Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et øget serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 5 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds. Det berører op til ca. 16.000 motorkøretøjer (ÅDT fra OTM modellen i 2015 tal) samt buslinjerne 200S og 250S, der forventes at få hhv. ca. 13.000 og 10.000 påstigere pr dag.

Implementerbarhed

Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler og linjebåren bus trafik samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

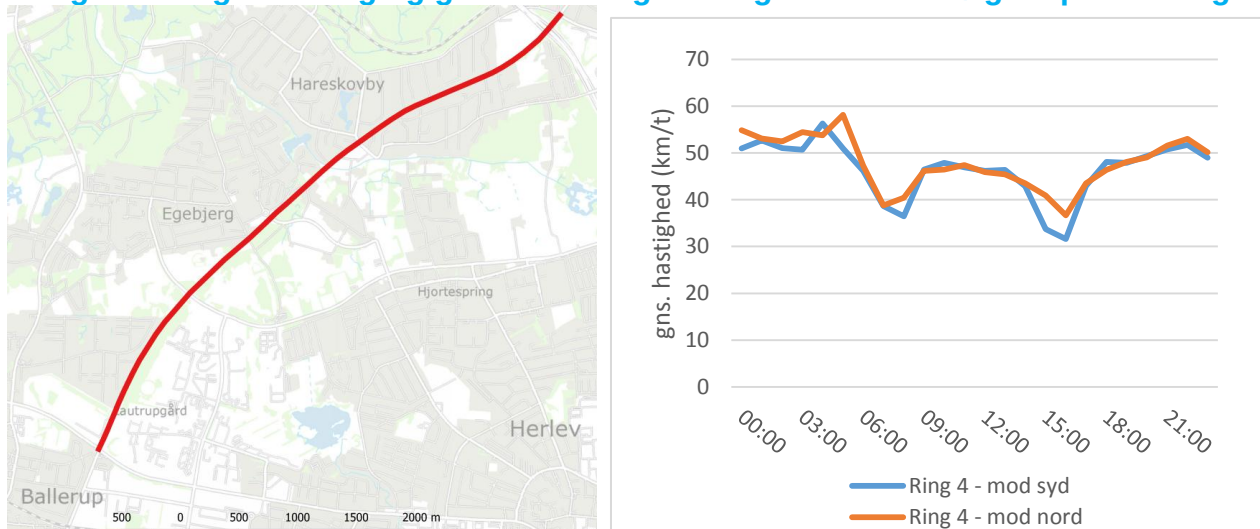
Ring 4 mellem Frederikssundsvej og Hillerød motorvejen

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden primært for biltrafik og herunder forbedre adgangen til et af regionens største erhvervsområder, Lautrupparken.

Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder blandt andet på grund af manglende optimering i nogle signalkryds, samt at strækningen kun har to kørespor i forhold til fire kørespor syd herfor. Forsinkelserne rammer også buslinje 400S.

Geografisk afgrænsning og gennemsnitlige hastigheder over døgnet på hverdage



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at der er væsentlige reducerede hastigheder i dagtimerne og især i myldretidsperioder.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. De største reduktioner er på den sydlige del af strækningen i begge retninger og både i morgen- og eftermiddagsmyldretider. Det gælder især delstrækninger mellem Chokoladekrydset og Klausdalsbrovej, som begge giver adgang til Lautrupparken.

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget lægger vægt på at optimere i forhold til fremkommelighed for biltrafik. Der vurderes behov for udbygning af signalkryds ved Frederikssundsvej med en ekstra svingbane, samt behov for mindre signaltekniske forbedringer i de fire øvrige signalanlæg inklusive med Bagsværd Hovedgade umiddelbart nord for Hillerød motorvejen. Forbedringerne inkluderer overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at skabe og opretholde et højt serviceniveau for drift og vedligehold og derved fastholde den ønskede effekt.

En mere omfattende løsning vil være at udbygge strækningen fra to til fire kørespor på delstrækninger mellem krydsene. En sådan udbygning kræver en særlig beslutning om igangsætning af strækningsudbygning, hvilket ikke er inkluderet i dette arbejde.

Økonomisk ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Vejdirektoratet.

Øvrige interessenter: Ballerup Kommune, Herlev Kommune, Furesø Kommune, Gladsaxe Kommune og Movia.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.

Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed. Signaloptimeringer alene har måske en begrænset effekt på rejsehastigheder i forhold til en egentlig udbygning af strækningen.

Forventet økonomi

Der skønnes 5 mio. kr. til krydsombygning (baseret på den anvendte gennemsnitsbetragtning) og 1 mio. kr. til mindre signaltekniske ændringer.

Tilbage i 2012 skønnede Vejdirektoratet et budget på ca. 500 mio. kr. til udbygning til fire kørespor (jf. VD rapport 430 fra 2012),

Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et højt serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 7 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds, men det er usikkert, hvorvidt der kan opnås effekt uden geometriske tiltag. Ændringer vil berøre op til 23.300 motorkøretøjer (ÅDT), samt buslinje 400S, der forventes at få ca. 6.500 påstigere pr. dag.

Implementerbarhed

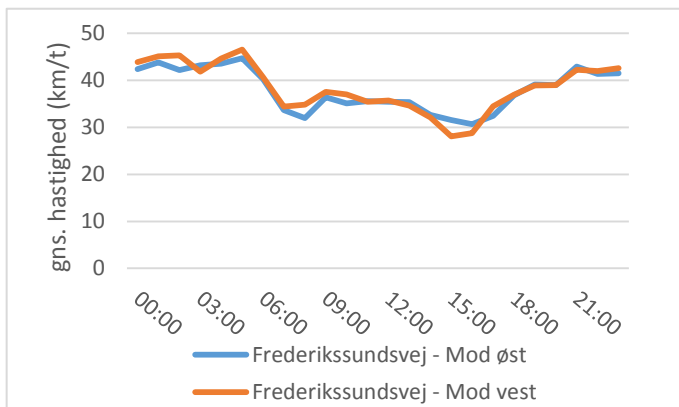
Udbygning til fire kørespor kræver en særlig beslutning om igangsætning af strækningsudbygning og sandsynligvis VVM redegørelse, hvilket medfører en lang implementeringsfase.

Frederikssundsvej mellem Ring 4 og Borups Allé

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden for busser og biler på delstrækninger og kryds. Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder ved nogle signalkryds på strækningen. Forsinkelserne rammer til dels også buslinjerne 2A, 5C og 350S, selvom der er gennemført en del busfremkommelighedsprojekter på strækningen. Strækningen indgår desuden i nettet af supercykelstier.

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at der i begge retninger er væsentligt reducerede hastigheder i dagtimerne og særligt i myldretidsperioderne, især i eftermiddagsmyldretiden mod vest. Det bemærkes, at rejsetidsdata er fra 2016, og at der efterfølgende er gennemført bl.a. busfremkommelighedsprojekter øst for Ring 3.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. Der er mod øst generelle markante hastighedsreduktioner på alle delstrækninger i dagtimerne på nær i den vestligste del frem mod Marielundsvej. Frem mod Lautrupparken er der dog markante rejsehastighedsnedsættelser i morgenmyldretiden. Mod vest er der generelle hastighedsnedsættelser på alle delstrækninger i dagtimerne, men med markante hastighedsnedsættelser i eftermiddagsmyldretiden frem mod "Chokoladekrydset".

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget vil tage hensyn til de tværgående veje. Det kan overvejes at opstille løsningsforslag for delstrækninger, f.eks. på hver side af Ring 3. Der foreslås signaltekniske fornyelser i alle kryds på strækningen for at muliggøre overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at skabe og opretholde et højt serviceniveau for drift og vedligehold og derved fastholde den ønskede effekt. Københavns Kommune har gennemført et større busfremkommelighedsprojekt på strækningen og behovet for signaltekniske fornyelser er måske derfor mindre end her antaget. En eventuel udbygning af "Chokoladekrydset" i mødet med Ring 4 ligger uden for dette forslag (se forslag om Ring 4). Skiltet hastighed foreslås desuden reduceret i Herlev fra 60 km/t til 50 km/t.

Økonomiske ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Ballerup Kommune, Herlev Kommune, Københavns Kommune og Vejdirektoratet.
 Øvrige interessenter: Movia og evt. Hovedstadens Letbane for kryds med Ring 3.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.

Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere på tværs af trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed.

Forventet økonomi

Der skønnes et budget på ca. 14 mio. kr. til signaltekniske forbedringer, hvilket er baseret på større fornyelser i stort set alle kryds. Det vil sandsynligvis efter en nærmere gennemgang være muligt at præcisere og evt. reducere dette budget alene til signaltekniske forbedringer. Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et højt serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 7 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds. Det berører op til 25.000 motor-køretøjer (ÅDT) samt buslinje 2A, 5C og 350S, hvor linje 5C og 350S i 2017 havde henholdsvis ca. 56.000 og ca. 27.000 passagerer pr. hverdag.

Implementerbarhed

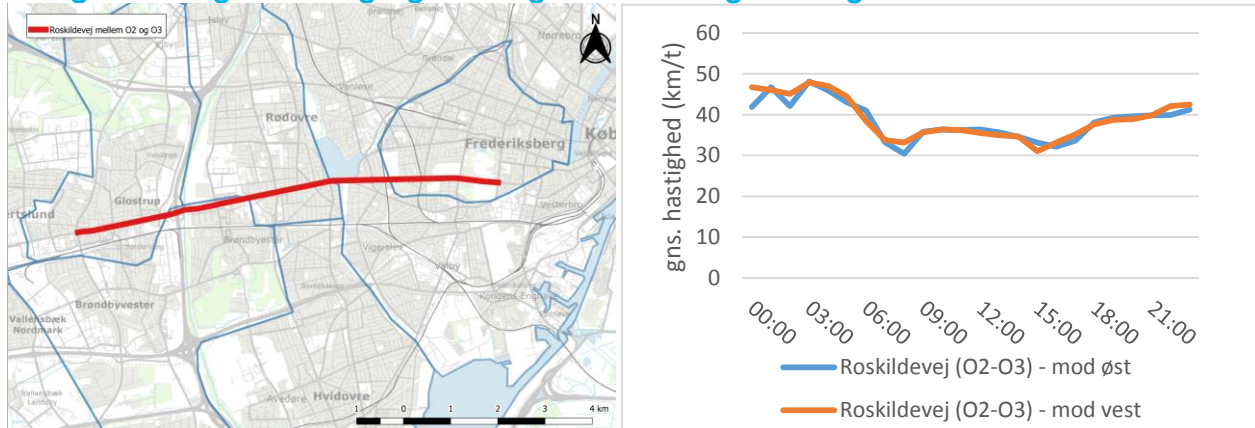
Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler og linjebåren bustrafik på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

Roskildevej mellem Ring 3 og Pile Allé

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden for busser på hele strækningen og punktvis forbedre forholdene for biltrafik i udvalgte kryds for også at opnå en mere jævn hastighed og trafikafvikling. Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder ved nogle signalkryds på strækningen og heraf følgende mange u hensigtsmæssiges accelerationer. Forsinkelserne rammer buslinjer (linje 7A og 9A i 2019 køreplanen). Strækningen indgår desuden i nettet af Supercykelstier.

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at der i begge retninger er væsentligt reducerede rejsehastigheder i dagtimerne og især i myldretidsperioder.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. De største reduktioner i hastighed mod øst er især frem mod Ring 3, men med nedsatte rejsehastigheder på alle delstrækninger. Mod vest er der især nedsat hastighed frem mod Peter Bangs Vej på Frederiksberg i morgenmyldretiden, men med nedsatte rejsehastigheder på alle delstrækninger.

Løsningsforslag

Alle signalkryds analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Der lægges vægt på, at signalanlæg optimeres med særligt fokus på busfremkommelighed (f.eks. er der skønnet, at busprioritering med grøntidsforlængelse kan være nyttig i op til fire kryds). Der skønnes behov for ny samordning, primært omkring Motorring 3. Signalprojekter vil i øvrigt være f.eks. etablering af overvågning, optimering af samordning mv. I alt skønnes behov for små signaltekniske forbedringer i 12 kryds og større signaltekniske forbedringer i 4 kryds. I op til 5 kryds skønnes behov for geometriske ombygninger med f.eks. ekstra antal svingbaner, men det præcise behov kræver nærmere analyse. Forbedringerne inkluderer overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at fastholde den ønskede effekt. Skiltet hastighed foreslås gjort ens i hele strækningens længde og indgå i grundlag for signaloptimering og samordning.

Økonomisk ansvarlige / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Glostrup Kommune, Brøndby Kommune, Rødovre Kommune, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Vejdirektoratet.

Øvrige interessenter: Movia og evt. Hovedstadens Letbane for kryds ved Ring 3.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.

Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne og i forhold til tværgående veje, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed.

Forventet økonomi

Der skønnes et budget på ca. 25 mio. kr. til krydsombygninger (baseret på den anvendte gennemsnitsbetragtning) og ca. 6 mio.kr. til signaltekniske forbedringer. Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et øget serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 8 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds. Det berører op til 35.000 motor-køretøjer (ÅDT) samt buslinje 7A og 9A, der forventes at få hhv. ca. 10.000 og 16.000 påstigere pr dag.

Implementerbarhed

Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler, linjebåren bustrafik og cyklister på supercykelstien på strækningen, samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

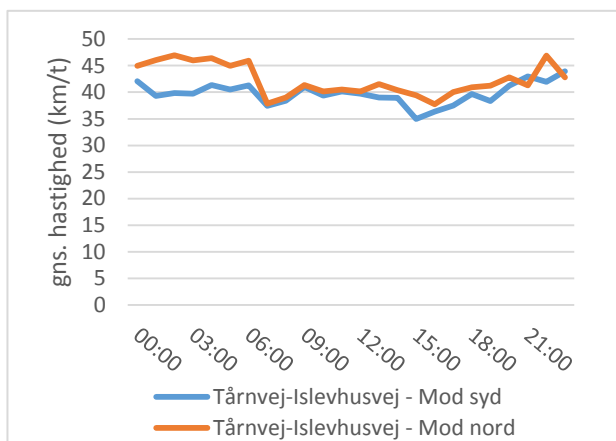
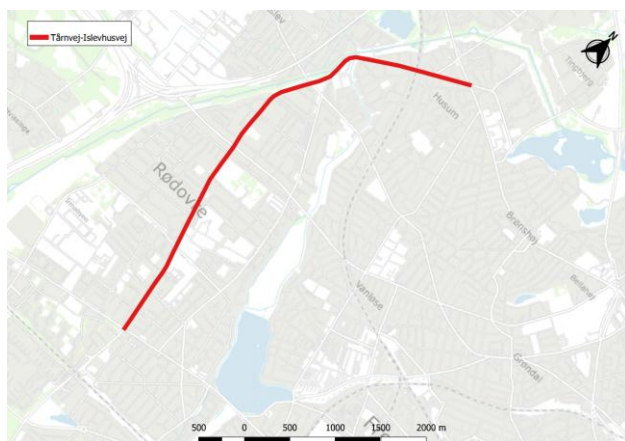
Tårnvej-Islevhusvej mellem Roskildevej og Frederikssundsvej

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden for biler på delstrækninger inklusive for buslinjer for at forbedre vejens funktion som adgangsvej til de helt overordnede veje.

Baggrunden er problemer med reducerede rejsehastigheder ved nogle signalkryds på strækningen. Forsinkelserne rammer også buslinjer (linje 7A og 200S i 2019 køreplanen). Endelig er dele af strækningen udpeget som en potentiel rute for en supercykelsti.

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at der i begge retninger er relativt jævne hastigheder henover døgnet, dog med reducerede hastigheder i myldretidsperioderne.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. Der er mod nord relativt jævne rejsehastigheder henover alle delstrækninger henover døgnet, men med en mindre reduktion i rejsehastighed i dagtimerne frem mod Rødovre Parkvej og Jyllingevej. Rejsehastigheden henover døgnet er frem mod Rødovre Parkvej og Frederikssundsvej cirka 30-35 km/t.

Mod syd er rejsehastigheden på tværs af alle delstrækninger relativt jævne henover døgnet, men med mindre reduktioner i eftermiddagsmyldretiden på alle delstrækninger.

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget vil tage hensyn til de tværgående veje. Der foreslås geometrisk udbygning i krydset Tårnvej/Slotsherrensvej med forlængelse af venstresvingsbane.

Der skønnes behov for små signaltekniske forbedringer i alle 13 signalkryds. Forbedringerne inkluderer samordning, primært omkring Rødovre Centrum-Roskildevej og ved Islevbrovej og overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at skabe og opretholde et højt serviceniveau for drift og vedligehold og derved fastholde den ønskede effekt.

Økonomisk ansvarlige parter / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Rødovre Kommune, Københavns Kommune og Vejdirektoratet.

Øvrige interessenter: Movia.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.

Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed. Det gælder især for tværgående trafik i større kryds.

Forventet økonomi

Der skønnes et budget på ca. 5 mio. kr. til krydsombygning (kun baseret på den anvendte gennemsnitsbetragtning og med stor usikkerhed om behovet) og ca. 4 mio. kr. til signaltekniske forbedringer. Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et højt serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 2 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds. Det berører op til 19.000 motor-køretøjer (ÅDT) samt buslinje 7A og 200S, der forventes at få hhv. ca. 10.000 og 13.000 påstigere pr. dag.

Implementerbarhed

Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler, linjebåren bustrafik og eventuelt cyklister på en potentiel supercykelstirute på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

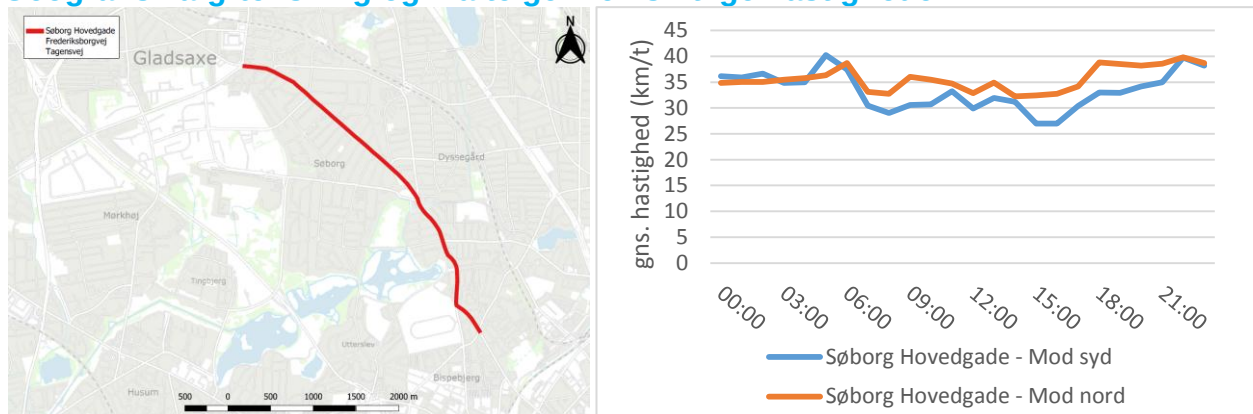
Søborg Hovedgade-Frederiksborgvej-Tagensvej mellem Ring 2 og Ring 3

Formål og baggrund

Formålet er at forbedre fremkommeligheden med særlig vægt på linjebåren busstrafik og på særligt problematiske delstrækninger og kryds.

Baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder ved nogle signalkryds på strækningen. Forsinkelserne rammer også buslinjerne 4A og 6A. Endelig er strækningen udpeget som en potentiel rute for Supercykelsti.

Geografisk afgrænsning og målte gennemsnitlige hastigheder



Grafen viser gennemsnitshastighed på hele strækningen og illustrerer, at der særligt i sydlig retning er reducerede hastigheder i dagtimerne, især i eftermiddagsmyldretiden.

Hastigheden varierer desuden på delstrækninger. Der er mod nord i den sydlige del af strækningen især, reducerede hastigheder i dagtimerne og særligt i myldretidsperioderne, mens den generelle rejsehastighed på de øvrige strækninger er forholdsvis konstant omkring 30-40 km/t henover døgnet. Mod syd er der i myldretidsperioderne reduceret hastighed på Søborg Hovedgade frem mod Gladsaxevej/Vangedevej og Emdrupvej. I den nordlige del er der frem mod Kildebakkegårds Allé reduceret rejsehastighed i dagtimerne og især i eftermiddagsmyldretiden. Den generelle rejsehastighed frem mod Dyssegårdsvej, Ring 3 og Vandtårnsvej/Hagavej er forholdsvis konstant med omkring 20-30 km/t henover døgnet.

Løsningsforslag

Strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Forslaget vil tage hensyn til de tværgående veje. Der forventes behov for geometriske udbygninger i 2-3 signalanlæg i Gladsaxe Kommune.

Der skønnes behov for små signaltekniske forbedringer i de resterende 10 signalkryds. Forbedringerne inkluderer busprioritering og overvågning (systemteknisk og trafikalt) som basis for at fastholde den ønskede effekt.

Der foreslås desuden variabel hastighed ved Søborg Skole (40 km/t omkring kl. 8, ellers 50 km/t).

Økonomisk ansvarlige / øvrige interessenter

Økonomisk ansvarlige: Gladsaxe Kommune, Gentofte Kommune, Københavns Kommune og Vejdirektoratet.

Øvrige interessenter: Movia og evt. Hovedstadens Letbane ved kryds med Ring 3.

Fordele / ulemper ved tiltaget

Fordele: Der er potentiale for optimeringer og dermed forbedret fremkommelighed.

Ulemper: Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed.

Forventet økonomi

Der skønnes et budget på ca. 15 mio. kr. til krydsombygninger (baseret på den anvendte gennemsnitsbetragtning og med stor usikkerhed om behovet) og ca. 4 mio. kr. til signaltekniske forbedringer. Derudover skal vejmyndighederne forvente øgede omkostninger til afledt drift for at opnå et øget serviceniveau.

Forventet effekt på fremkommelighed

For strækningen som helhed er der et potentiale for at forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på op til ca. 3 km/t i dagtimerne ved at mindske forsinkelser i strækningens kryds. Det berører op til 7.500 motor-køretøjer (ÅDT) samt buslinjerne 4A (i Københavns Kommune) og 6A, der forventes at få ca.15.000 påstigninger pr dag.

Implementerbarhed

Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler og linjebåren bustrafik på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

Bilag 2

Høringsbog

Bilag 3

Kommissorium for fremkommeligheds- udvalg for Hovedstadsområdet

Kommissorium for nedsættelse af fremkommelighedsudvalg i Hovedstadsområdet

I medfør af § 5, stk. 4 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje mv. (Vejloven) og bekendtgørelse nr. 1432 af 3/12/2015 om fremkommelighedsudvalg gives transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til at nedsætte særlige fremkommelighedsudvalg med deltagelse af en række kommuner.

Fremkommelighedsudvalgets formål er, at kommunerne sammen skal tænke i trafikal fremkommelighed på strækninger af en vis trafikal betydning, der går på tværs af flere kommunegrænser og vejmyndigheder.

I medfør af bekendtgørelsen kan ministeren fastsætte det enkelte udvalg på baggrund af behovet for fælles koordinering. For de kommunale vejmyndigheder er der ikke umiddelbart incitament for eller krav om at samarbejde på tværs af kommunegrænser, hvorfor det vurderes fordelagtigt at nedsætte et fremkommelighedsudvalg i Hovedstadsområdet.

Udvalg

Ministeren bestemmer udvalgets sammensætning, mens Vejdirektoratet varetager sekretariats- og formandsfunktionen. Det er således Vejdirektoratets opgave at organisere fremkommelighedsudvalget og indkalde til udvalgets møder, udarbejde referater fra møderne, varetage koordinerende opgaver på tværs af eventuelle underudvalg og sikre gennemførelsen af bekendtgørelsens § 6 om fremlæggelse af udvalgets arbejde for ministeren.

Foruden Vejdirektoratet, politiet og Movia vurderes det relevant at lade følgende kommuner indgå i udvalget; København, Frederiksberg, Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Glostrup, Rødovre, Hvidovre, Herlev, Brøndby, Albertslund, Ballerup, Høje Tåstrup, Vallensbæk, Ishøj og Tårnby.

Udvalget kan efter behov nedsætte et eller flere underudvalg, med deltagelse af dele af eller hele udvalgets medlemmer.

Opgave

Udvalget skal undersøge konkrete tiltag for optimering og samordning af trafiksignalerne, der af udvalget anses som relevante for at forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet. Desuden kan der eksempelvis undersøges ud-



og ombygninger af kryds, koordinering af vejarbejder, omkørselsruter, adgangssanering mv.

Side 2/2

På baggrund af undersøgelserne skal udvalget bl.a.;

- Kortlægge mulige tiltag til optimering af fremkommelighed i Hovedstadsområdet samt liste fordele og ulemper ved de foreslåede tiltag.
- Opstille en prioritering af tiltagene baseret på trafikaleffekt, inklusiv et forslag til en implementeringsplan.
- Udarbejde anbefalinger til udgiftsdeling mellem stat og kommuner for de foreslåede tiltag.

Fremkommelighedsudvalget udarbejder rapport om fremkommelighedstiltag inklusiv ovenstående punkter, som forelægges Transport-, Bygnings- og Boligministeren. Afleveringsfristen for udvalgets rapport herom er januar 2019. Det forventes, at udvalget giver en kort status for arbejdet i medio oktober 2018.

Bilag 4

Endelig deltagerliste for fremkommelig- hedsudvalg for Hovedstadsområdet

Endelig Deltagerliste fremkommelighedsudvalget

Kommune/deltager	Navn på deltager	Mailadresse
Albertslund	Afdelingschef Susanne Kremmer	susanne.kremmer@albertslund.dk
	Direktør Elisabeth Gadegaard Wolstrup	ewo@albertslund.dk
Ballerup	Direktør Carsten Riis	cri1@balk.dk
	Afsnitsleder Lars Algreen	lag@balk.dk
Brøndby	Direktør Casper Toftholm	casto@brondby.dk
	Planchef Nina Hanne Holst	nihah@brondby.dk
Frederiksberg	Vejchef Jan Bøge Sørensen	jaso03@frederiksberg.dk
	Trafik- og Byrumschef May Lundsgaard	magr21@frederiksberg.dk
Gentofte	Teknisk direktør Lis Bjerremand	lbj@gentofte.dk
	Park- og vejchef Henning Uldal	hul@gentofte.dk
Gladsaxe	By- og Miljødirektør Maj Green	magree@gladsaxe.dk
	Teamleder Carsten Høeg Maegaard	carmae@gladsaxe.dk
Glostrup	Vejchef Carsten Simonsen	carsten.simonsen@glostrup.dk
	Centerchef Anders Asmind	anders.asmind@glostrup.dk
Herlev	Direktør Charlotte Wieth Klitgaard	charlotte.wieth-klitgaard@herlev.dk
	Vejchef Bo Runge Dalager	Bo.Runge-Dalager@herlev.dk
Hvidovre	Vej og Parkchef Michael Søndergaard Daaugaard	mdu@HVIDOVRE.DK
	Centerchef Anne Pallesen	apq@hvidovre.dk
Høje-Taastrup	Vej- og affaldschef Lars Koch	larsko@htk.dk
	Ingeniør Jackie Lauridsen	jackiela@htk.dk
Ishøj	Teknik og miljødirektør Marie Louise Madsen	marim@ishoj.dk

	Vejingeniør Leif Kronblad	lei@ishoj.dk
København	Direktør Michel Schilling	michel.schilling@tmf.kk.dk
	Projektchef Steffen Rasmussen	steras@tmf.kk.dk
Lyngby-Taarbæk	Direktør Bjarne Markussen	mrr@ltk.dk
	Vejchef Mads Christiansen	MHLC@ltk.dk
Rødovre	Teknisk direktør Poul Jepsen	poul.jepsen@rk.dk
	Vej- og parkchef Anders Møller	cn25208@rk.dk
Tårnby	Centerchef Peter Günther	pgy.tf@taarnby.dk
	Teknisk Chef Bettina Grimm	bgr.tf@taarnby.dk
Vallensbæk	Centerchef Kristine Klæbel	krk@vallensbaek.dk
	Afdelingsleder Colette Josiassen	CJ@vallensbaek.dk
Movia	Udviklingschef Peter Andreas Rosbak Juhl	prj@moviatrafik.dk
Nordsjællands politi	Politikommisær Michael From Hansen	MFH003@politi.dk
	Vicepolitiinspektør Kim Bruun	KBR001@politi.dk
Københavns politi	Politiinspektør Steen Søder	SSO003@politi.dk
Vestegnens politi	Politikommisær Mads Dam	MRD001@politi.dk
Vejdirektoratet	Trafikdirektør Niels Tørsløv (Formand)	nit@vd.dk
Vejdirektoratet	Områdechef Charlotte Vithen	cv@vd.dk
Vejdirektoratet	Afdelingsleder Lene Krull	lkr@vd.dk
Vejdirektoratet	Ingeniør Nils Terje Troland	ntt@vd.dk
Vejdirektoratet	Ingeniør Rikke Daugaard (Sekretariat)	rid@vd.dk

Cowi Henrik Grell (kommer 12.30)

Cowi Anne Sophie Hjermand (kommer 12.30)

Cowi Jacob Tønnesen (kommer 12.30)

Bilag 5

Referater af møder i fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet

Referat

Emne	1. møde i fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet
Tidspunkt	Mandag d. 27. august kl. 13.00-15.30
Sted	Trafiktårnet
Deltagere	Se vedlagt deltagerliste
Fraværende	Se vedlagt deltagerliste

Velkomst og baggrund

Præsentation og rammesætning ved Niels Tørsløv (VD). I referatet refereres til de slides der blev præsenteret på mødet. Opgaven er bestilt af ministeren. Opgaven handler primært om optimering af trafiksignaler på tværs af myndighedsgrænser. Hvilke potentialer er der, og hvordan kan vi realisere dem?

Niels minder om, at det også giver mening at læse bekendtgørelsen bag kommissoriet. Niels/Charlotte minder om, at der officielt skal udpeges 2 medlemmer fra hver vejmyndighed til fremkommelighedsudvalget, så hvis aktørerne har ændringer i de to navne, der allerede er indmeldt, bedes de oplyse herom til sekretariatet senest fredag d. 31. august.

Kommissorium og forventninger

Gennemgang af kommissorium ved Niels (slide 7). Niels pointerer, at vi skal jagte konkrete emner/løsninger.

Niels vedr. slide 8, økonomideling: "Vores forståelse er, at staten godt kan have en rolle ift. finansiering, selvom det er kommuneveje vi taler om."

Som svar på spørgsmål: I Niels' bevidsthed er alle trafikarter med. Det er nævnt i bekendtgørelse, men ikke i kommissorium. Men alle trafikarter er med som udgangspunkt.

Henrik Grell (Cowi) gennemgår to slides med svar fra deltagerne om "fremkommelighed" Ca. 60 procent af de deltagende organisationer havde svaret.

Kristine Klæbel (Vallensbæk): "Det skinnebårne er ikke repræsenteret, hvorfor?"

Niels: "Det handler om dem der har myndigheden. Letbanen er her jo ikke endnu, men kan tænkes ind efter behov. F.eks. hvis der er noget teknisk, vi skal forholde os til."

Kristine Klæbel (Vallensbæk): "Der kan være input f.eks. vedr. signalerne, som letbane-kommunerne ikke kan komme med.

Charlotte Vithen (VD): "Vi må se hvilken retning det går i. Men VD er i tæt samarbejde med Hovedstadens Letbane."

Casper Toftholm (Brøndby): Det er et temmelig omkostningstungt, væsentligt projekt. Så det er vigtigt at letbanen bliver tænkt ind."

Maj Green Gladsaxe: "Det er svært at finde ud af hvad afgrænsningen egentlig er. For det foregår på vejene. Men det handler vel også om det der føder ind til, hvad der foregår på vejene. Men det bliver vi vel klogere på sammen..?"

Niels: "Enig, anledningen er, at der er for mange der holder i kø på vores veje. Hvordan kan vi så tage nogle greb, så vi kan forbedre på den situation. Men der er jo en samhørighed på vejene med kollektiv trafik og cyklisme. Så hvordan afgrænser vi tingene, for vi skal ikke ende med et vældig bredt scope."

Peter Günther (Tårnby): "Der er jo også en stor spiller i luften. Luftfarten genererer rigtig meget trafik omkring lufthavnen."

Niels: "Jeg forestiller mig ikke, at vi skal arbejde med det, der skaber trafikken."

Slide s. 13 blev fælles introduceret af Niels og Henrik. Det blev foreslået, at vi tog en fælles drøftelse af, hvordan fremkommelighed kan opgøres. Niels gav et første bud på VD's synspunkt på de tre første bullets, og præsenterede dernæst VD's egen definition (de sidste to bullets).

Peter Günther (Tårnby): "Man skal også adressere fremkommelighedspotentialet. F.eks. hvis man reserverer et kørespor for busser, hvad gavner det så? I virkeligheden skal man også beregne fremkommelighed forskelligt afhængig af trafikart, så man ikke bare tager det hele over en kam."

Michel Schilling (Kbh. Kommune): "Hvad medfører jeres bullets så? Man kan jo læse meget ned i disse bullets. For Kbh. er det vigtigt, at det er bredt (alle trafikarter). Mht. hvor, så er det både overalt, og lokalt, og ved særlige hændelser – samt også større events. Og mht. hvornår, ja det er myldretider, men det er også ved særlige events, vejarbejde etc. Meget handler også om påregnelighed. Hvis man kan regne med trafikken, så er det måske ok."

Niels: "Ja, det med regulariteten er vigtigt, især for Movia. Og ja, der kan selvfølgelig være forskel på, om vi er i tæt by eller i omegnen."

Brian Toftemann (Københavns Vestegns politi): Vi er nødt til at se på årsagssammenhængen. Hvorfor holder man i kø? Man skal jo ikke regne på trafiklys i Taastrup, hvis problemet er at Kbh. ikke vil lukke mere trafik ind."

Niels: "Ja igen, men det kommer også til at blive emner, som arbejdsgrupper kan tage op."

Tids og procesplan

Tids- og procesplan gennemgået ved Charlotte. Charlotte nævner datoer for de første to workshops: 13/9, 8/10. Der blev flittigt skrevet ned. "Nogle af WS kan være af generel karakter. Måske vil der også være WS som er f.eks. lokalitetsspecifikke, hvor gruppen kan være mindre. I sekretariatet vil vi arbejde på at få forberedt tingene så godt som muligt. Og bestræbe os på at videndele og fortælle jer, hvad der skal arbejdes på, så I kan sende de rigtige folk, der er godt klædt på. Vi vil også tage fat i jer, for at få jeres data/input på, hvor problemerne er."

Charlotte vedr. detailtidsplan: "Når vi nærmer os slutningen og skal færdiggøre en rapport, hvilken proces skal der så til for at sikre, at aktørerne har den nødvendige tid til f.eks. politisk behandling?"

Casper Toftholm Brøndby "Det handler meget om udgiftsdeling. Jo større kommunal udgift, jo større politisk bevågenhed i kommunerne. Hvilken økonomi? Hvornår? Kommunerne er jo omfattet af den her anlægsramme. Og medmindre det må ligge udover anlægsrammen, skal vi have det ind i vores prioritering. Vi er p.t. i gang med budgetforhandlinger, så det kan blive vanskeligt at få med i forhandlingerne om budget 2019."

Niels: "I har alle sammen et politisk udvalg som skal forholde sig til det. Det kan f.eks. være i december, at de skal forholde sig til noget. Så kunne I forberede jeres politikere på det."

Charlotte: "Men hvilken proces skal være hos jer? Har I behov for f.eks. 2 mdr. til at drøfte en rapport?"

Der var tydeligvis forskelle på, hvornår udvalgene var samlet i de forskellige kommuner. Der kom ingen eksakt afklaring på dette punkt. Niels / Charlotte nævnte, at det ikke forventes, at udvalgets arbejde fører til, at de enkelte deltagere afsætter øremærkede beløb til indsatser. Niels forventer, at det bliver principielle beslutninger, hvor deltagerne bakker op om de løsningsforslag, der kommer frem. Egentlige bevillinger vil som altid skulle gennem de normale processer hos hver myndighed.

Det forventes, at når aktørerne møder op til udvalgsmøder/WS, er I repræsenteret med den tilstrækkelige beslutningskompetence.

Lis Bjerremand (Gentofte): "Man sætter selv holdet til udvalgsmøder og Workshops?"

Charlotte: "Ja. I vælger selv hvem der er de faste medlemmer i udvalget og hvem I sender til workshops. Men dem der kommer, skal være klædt på og klar til at bidrage. Og evt. tage beslutning. Det er dog vigtigt at udvalgets medlemmer er fastlagt og I må meget gerne skrive det til os, hvis det ikke er dem som står på deltagerlisten"

Elisabeth G. Wolstrup (Albertslund). "I Albertslund er kommunalbestyrelsen meget ind over detaljer og tidsplanen virker forceret. Så det kan være svært at stille med beslutningskompetence, hvis det handler om økonomi."

Niels: "Ja, vi skal igennem en presset proces."

Charlotte: "Budskabet er blot, stil med de rette personer, så vidt muligt."

Peter Günther (Tårnby): "Dragør er ikke med?" Charlotte: "Nej, Dragør er som udgangspunkt ikke udpeget af ministeren. "

Marie L Madsen (Ishøj): " Hvordan lægges det fast hvad for nogle problemstillinger der vælges?

Charlotte: " Vi ved det ikke endnu – det er lige præcis det vi skal finde ud af sammen. Vi er ved at planlægge workshops og hvordan vi kommer bedst igennem dem. F.eks. skal vi starte med at udpege vejnettet."

Anders Asmind (Glostrup): "Hvad er det for en forpligtigelse vi som kommuner går ind i? F.eks. iht. udgiftsfordeling?" Og inden et bestemt tidspunkt?"

Niels: "Det kigger vi på konkret. . Men vi er blevet bedt om at kigge efter løsninger der har en effekt, herunder hvordan finansiering kan se ud. Vi peger på løsninger, foreslår udgiftsdeling, og udarbejder en rapport der kommer med nogle forslag."

Kim Bruun (Nordsjællandspoliti): " Starter vi med Moses og det røde hav – eller hvordan kan vi udnytte erfaringer fra andre steder?"

Niels uddyber, at vi selvfølgelig har en masse erfaringer vi kigger på. Og snart er der international ITS kongres i Kbh. Vi overvejer også at trække personer ind, der kan give god inspiration. Men det skal give mening.

Hvordan er processen med kommuner, der vil noget forskelligt?

Niels/Charlotte: "Ja, så siger vi "kom nu" til dem der stritter imod".

Kanishka Khawarikash (Lyngby-Taarbæk) spørger til fælles signalledelse, og hvad med prioritering på letbanestrækninger? Prioritere på langs eller på tværs?

"Charlotte/Niels: "Endnu gode spørgsmål, det vil være en del af WS arbejdet."

--- 10 min. pause ---

Afgrænsning af vejnet

Charlotte præsenterede et oplæg til vejnet som tog udgangspunkt i det strategiske vejnet (DSV). Udgangspunktet for vejnettet er at det indeholder tværkommunale veje med en vis trafik og væsentlige forbindelser og gerne med en del trafiksignalanlæg (de grønne tilføjte). Dette var inden mødet sendt til mødedeltagerne. "På baggrund af jeres besvarelser er vi kommet frem til et nyt forslag, hvor de sorte linjer er tilføjte".

Peter Günther (Tårnby): Vi foreslog også Kystvejen, undladt da Dragør Kommune ikke er med?

Niels: Det er noteret.

Peter Rosbak Juhl (Movia): Vi spiller ind med at supplere med vores strategiske net. Primært A- og S-busser (også lokale). Vi har det meste med, men også nogle supplerende.

Charlotte: "Skriv det til os- Vi når det ikke i dag, men lad os samle op, så vi kan tage det med på 1. møde i arbejdsgruppen."

Steffen Rasmussen (Kbh. Kommune) kommenterede, at vi skal se på konsekvensen af evt. løsninger, også fordi vejnettet er stormasket især i Frederiksberg og København.

Ballerup Kommune stillede spørgsmål til, hvorfor forlængelsen af Slotsherrensvej (Ballerup Byvej) var med. Kommunen har ikke det ønske.

Ellers konkluderer Charlotte, at man vist kan nikke til vejnettet i store træk. Frist for indmeldinger/ændringsforslag blev sat til uge 35. Slides udsendes hurtigt efter mødet.

Anders Møller(Rødovre): "Hvad med trafikinformationstavler, også uden for dette vejnet?"

Charlotte: "Det kunne også være et relevant emne. Det tages med i arbejdsgruppen."

Maj Green (Gladsaxe): "Bliver vi taget til indtægt for noget, som allerede er besluttet at arbejde videre med? Eller kan vi komme med indspil?"

Charlotte: "Der er ingen beslutninger på dette møde, det er et opstartsmøde. Men vi skal hurtigt hen imod noget konkret."

Bo Runge Dalager (Herlev): "Er der et fælles sted til dokumenthåndtering? Og til videndeling, så vi ved hvad vi taler om?"

Charlotte: "Vi vil i højest muligt omfang forberede jer før møderne. Men højest relevant at finde et forum/rum til arbejdsdokumenter m.m. Sekretariatet vil komme med forslag."

Carsten Riis (Ballerup): "Vi kommuner bør måske alle gå hjem og inden længe orientere vores politikere om den forventede proces, og hvad de kan forventes at skulle tage stilling til hvornår? Og så give folk mandat, så vi kan komme videre. Man bør måske tage udvalgsdrøftelse allerede nu for at hjælpe både sig selv og hinanden."

Kristine Klæbel (Vallensbæk): "1) Hvorfor er letbanen ikke med? Skal vi lægge kræfter der? Her vil der også være vejarbejde i lang tid. Er O3 så sorteret fra i forhold til at arbejde med forslag? 2) Hvis man kigger på Det Strategiske Vejnet kontra fremkommelighedsvejnettet i dette oplæg, så er der kommet mange flere veje med. Bliver Det Strategiske Vejnet nu udvidet?"

Charlotte: "Det er ikke meningen at Det Strategiske Vejnet udvides. Det Strategiske Vejnet arbejder vi med i andre sammenhænge, blandt andet i vores samarbejder om fælles trafikinformation og koordinering af vejarbejder."

Afrunding

Afrunding ved Niels.

Niels: "Jeg fornemmer en vis enighed om dels vejnet, dels definitioner af fremkommelighed. Og både hverdag og hændelser. Og så er det jo meget i arbejdsgrupperne at det kommer til at ske. Det er her, vi har brug for aktørerne, herunder jeres opfattelse / udpegning af problemer. Og så har vi et godt grundlag til at komme frem til løsningsrum og potentialer. Og så vil der givetvis være diskussioner undervejs. Og så må vi finde bedst mulige løsninger. Og så det her med et rum/sted, hvor igennem vi videndeler."

Referat 2. møde i fremkommelighedsudvalget

Emne	2. møde i fremkommelighedsudvalget
Tidspunkt	30. oktober 2018 kl.13.00-15.30
Sted	Park Inn, Engvej 171, 2300 København S
Deltagere	Fremkommelighedsudvalget
Fraværende	Gladsaxe kommune Nordsjællands politi Københavns Vestegns politi

Introduktion v. Niels Tørsløv

Niels Tørsløv bød velkommen og gennemgik kort fremkommelighedsudvalgets opgave og formålet med dagens møde. Herefter var der en kort præsentationsrunde.

Siden sidst v. Lene Krull

Lene gennemgik kort de to gennemførte workshops og statusrapporteringen til departementet.

Vejdirektoratet har på vegne af udvalget skrevet til Hovedstadens Letbane og modtaget svar retur som er fremsendt til udvalget. Fremkommelighedsudvalget blev spurgt om denne korrespondance er tilstrækkelig eller der er et ønske om, at Hovedstadens Letbane bliver inviteret til det kommende udvalgsmøde, hvor de kan svare på udvalgets spørgsmål.

Det blev drøftet, hvorvidt HL skal inviteres på næste møde. Der var enighed om, at det skal sikres, at udvalgets indstilling ikke er i modstrid med aftaler truffet i forbindelse med anlæg af Letbanen.

Det blev besluttet at invitere HL til næste udvalgsmøde og inden da lade arbejdsgruppen forberede, hvad HL skal fokusere på ved udvalgsmødet, f.eks. eksempler på trafikale dilemmaer

Det blev ikke afklaret, hvorvidt HL også skal deltage ved næste workshop. Dette afklarer sekretariatet internt.

Behandling af resultater fra workshops v. Henrik Grell

Henrik gennemgik sekretariatets oplæg til indsatsområder, som også var udsendt på forhånd.

Kommentarer fra udvalget:

Indsatsområde – Fælles indsats for håndtering af hændelser

Steffen Rasmussen, Københavns kommune gjorde opmærksom på, at Vejdirektoratet har gode erfaringer med hurtig reaktion og oprydning ved ikke planlagte hændelser og at kommunerne måske kan lære noget af dette.

Indsatsområde – Forsøg med prioritering af trafikanter på udvalgte strækninger

Carsten Riis, Ballerup Kommune efterspurgte mere konkrete fysiske tiltag til forbedring af fremkommeligheden på specifikke lokaliteter/strækninger. Der var et ønske om at tale konkrete fysiske tiltag som f.eks. ombygninger, hastighedsbegrænsning og andre fysiske tiltag, der ikke nødvendigvis er signaloptimering.

Lene Krull redegjorde for, at disse typer konkrete tiltag faktisk har været drøftet på de afholdte workshops og er tænkt som en del af indsatsområdet, men måske ikke fremstår så tydeligt af det seneste materiale. Det blev aftalt at have dette in mente når der senere på mødet skulle arbejdes videre med indsatsområderne.

Det blev drøftet, hvorvidt tiltagene primært skal fokusere på trafiksignaler, og det blev konkluderet, at i og med andre fysiske tiltag er nævnt i kommissoriet er dette også en mulighed, dog hovedsageligt i relation til trafiksignaler.

Der blev efterspurgt hensyntagen til andre trafikantgrupper end biler og Niels Tørsløv konkluderede, at vi tæller personer og ikke biler, og at vi har generel fremkommelighed i fokus.

Fordele / ulemper

Lene Krull introducerede gruppeøvelsen, hvor hver bordgruppe fik et indsatsområde, hvor der skulle drøftes fordele/ulemper.

Gruppe 1: Fælles indsats for håndtering af hændelser

Trafikken bør blive på motorvejen, hvis hændelsen sker der. Bedre, at f.eks. VD rydder hurtigt op, og trafikanter får at vide at om f.eks. 14 min. er motorvejen åben igen. Tænker ikke, at det er en fordel at få trafikken ledt ud på kommunevejene, som har en helt anden type trafik med lette trafikanter mv.

Der er en risiko for "over"information. Hvis hele Hovedstadsområdet får information om et trafikuheld på et specifikt sted, der ikke nødvendigvis er i nærheden, så vil det kunne forstyrre mere end det vil gavne.

Det blev drøftet, hvorvidt planlagte og ikke planlagte hændelser bør håndteres som et samlet indsatsområde. Gruppen mente, at planlagte og ikke planlagte hændelser er vidt forskellige problemstillinger, som tilsvarende skal håndteres forskelligt. Ikke planlagte skal ryddes op hurtigst muligt. Planlagte er mere et spørgsmål om at dele viden og få kommunikeret til trafikanter.

Det blev noteret af sekretariatet at indsatsområdet bør splittes op i to.

Gruppe 2: Netværk/udvalg for koordinering af indsatser om trafikafvikling

Fordele: En organisering som f.eks. et netværk eller udvalg kan give fælles visioner og skabe vidensdeling.

Ulemper: Udvalg/netværk kan ikke lægges under noget, der eksisterer i forvejen, så det bliver endnu en ny ting, som vejmyndigheder skal forholde sig til med ekstra ressourcer og risiko for mere bureaukrati.

Gruppen mente desuden, at det er vigtigt at tage stilling til, hvad det skal bruges til for, at man kan sætte de rigtige rammer – skal det være et "løst" netværk eller et organ, som skal beslutte noget, hvilket kræver politisk ophæng?

Gruppen nævnte også, at hvis man vil have noget ud af det, skal det være konkret, så politikerne kan forholde sig til det, og det kan økonomisættes. Ellers bliver det for overordnet. Alternativt er det – eller kan det være – et uformelt netværk

Gruppe 3: Forsøg med prioritering af trafikanter på udvalgte strækninger

Gruppen finder, at indsatsområdet i stedet for bør have titlen: "Forsøg med forbedret fremkommelighed på udvalgte strækninger".

Desuden bør det klarlægges:

- A. For hvem? (Cyklister, biler, busser?)
- B. Hvor? (gruppen nævnte Roskildevej, Ring 4 mellem Herlev og Hillerødmotorvejen og evt. Ring 3 og sammenhæng med M3)
- C. Med hvilke værktøjer?

Fordele: Konkrete strækninger kan give en reel fysisk effekt. Desuden kan arbejdes med konkrete målgrupper.

Ulemper: Fysiske ændringer koster penge, hvilket giver finansieringsdiskussion. Der kan også være modstridende interesser i prioritering og fremkommelighed for hvem, på hvilke strækninger, lokale interesser frem for regionale og modsatrettede interesser for letbane/bil/bus/cyklister.

Kommentar: Vi skal huske, at det at udpege strækninger er ikke det samme som at nedprioritere krydsende veje. Ellers risikerer vi at modarbejde fremkommelighed på andre væsentlige veje.

Kommentar: Der skal være en ide bag forsøgene. Der skal komme noget læring ud af det, så det forhåbentlig kan benyttes på andre lokaliteter. Dvs., at der bør beskrives en metode, der kan anvendes generelt.

Gruppe 4: Fælles servicemål for drift og vedligehold samt fælles funktionskrav ved indkøb af nyt signaludstyr

Fordele: Gruppen fandt det svært at se ulemper. Man køber kun tidssvarende udstyr, så fordelene er vel åbenlyse.

Mht. ulemper kan der være noget med, at hvis man går efter laveste fællesnævner når man fastlægger fælles serviceniveauer, så mindskes funktionaliteten. Hvis højeste fællesnævner vælges, risikeres det at blive meget dyrt. Jo bedre drift, jo bedre funktionalitet, men hermed også dyrere drift.

Selvom signalanlæg kører med forskellige systemer, kan en fælles protokol/kommunikation findes. Gruppen nævnte, at forudsætningen for fælles monitorering måske er det vigtigste at få på plads.

Pause

Prioritering af indsatsområder v. Lene Krull

Deltagerne blev bedt om et første bud på at prioritere indsatsområder. Resultatet ses på illustrationen nedenfor.

Opsummering af indsatser og løsningsforslag	
Netværk/udvalg for koordinering af indsatser om trafikafvikling	Kommissorium • Forslag kan forelægges inden afrapportering • Beslutninger forelægges først efter afrapportering
Forsøg med prioritering af trafikanter på udvalgte strækninger	Inden afrapportering: • Udpegning af udvalgte strækninger • Roskildevej • Jyllingevej • Ring 4 • Andre? Overordnet kortlægning af trafik situation, signaludstyr, mv. Opstilling af ønsker / mål for trafikken og dertil hørende prioritering Efter afrapportering: • Forslag til optimeringer
Fælles funktionskrav ved indkøb af nyt signaludstyr	Kortfattet tjekliste med opmærksomhedspunkter ved valg af signaludstyr, inden afrapportering Afprøvning med opstilling af funktionskrav til brug for indkøb af udstyr på en udvalgt strækning, efter afrapportering
Fælles servicemål for drift og vedligehold af signalanlæg	Opstilling af kortfattet tjekliste eller "pixi"-udgave af vejreglernes håndbog, inden afrapportering Afprøvning med opstilling af servicemål for drift på en udvalgt strækning, efter afrapportering.
Fælles indsats for håndtering af hændelser	Bedre kommunikationsveje ved ikke planlagte hændelser, f.eks. udveksle kontaktdetaljer ved behov for henvendelse 8-16 og 16-8 Bedre deling af data med trafikanter ved ikke planlagte hændelser, som ovenfor. Bedre deling af data om planlagte hændelser med OTMAN. Gennemgang af procedurer for indsats ved ikke planlagte hændelser og udpegning af forbedringer Brug af allerede kendte systemer (f.eks. Vejdirektoratets system) til at koordinere ændring af signalprogrammer ved ikke planlagte hændelser.

Lene Krull opsummerede, at indsatsområdet *forsøg med prioritering af trafikanter på udvalgte strækninger* syntes at have størst interesse, hvilket betyder, at sekretariatet vil lægge mest opmærksomhed på dette.

Steffen Rasmussen efterlyste flere konkrete strækninger og foreslog, at lade arbejdsgruppen arbejde videre med at finde nogle flere konkrete strækninger og løsninger man kan knytte til disse, ved næste workshop. Dette var der enighed om i udvalget.

Næste skridt v. Niels Tørsløv

Drøftelse af principper for udgiftsfordeling

Niels indledte med at fastslå, at udvalget ikke skulle nå en konklusion på dette punkt i dag, men at man gerne ville høre, hvordan kan man skabe finansieringsinstrumenter, som får ting til at ske? Det ligger i øvrigt i kortene, at der også kan være midler at hente i ministeriet.

Der var enighed om, at det kan variere meget fra projekt til projekt, hvilken finansieringsmodel der er at foretrække. Der skal desuden tages hensyn til kommunernes anlægsloft.

Kommunerne var enige om, at det kan blive svært at finde penge til at finansiere projekter, der ikke direkte gavner egne borgere, men mere har karakter af et regionalt projekt, der tilgodeser pendlere, der kommer langvejs fra.

Kommunerne vil gerne finansiere det meste, hvis kommunens borgere får gevinsten og her kan det være interessant med en 50% pulje. Hvis projekter mest har regional betydning er der ikke så stort lokalt incitament.

Anders Møller fra Rødovre præciserede, at man skal have finansieringsmodeller, der tager afsæt i det tempo vi ønsker. Ambitionsniveauet afgør modellen. Vi skal finde muligheder for at få mest ud af de penge, vi allerede har. Det med hvem vi løser det for, det kommer så ind i den politiske prioritering. Relativt billige tiltag på tværs af myndigheder kan man som kommune godt se mening med, men tempoet er afgørende.

Niels Tørsløv supplerede med, at det skal være konkrete forslag til udgiftsfordeling. Jo mere konkrete vores forslag til ministeren bliver, jo større er chancen for at få penge til det videre arbejde.

Det blev nævnt, at man indenfor den kollektive transport betaler et solidaritetsbidrag og at man evt. kunne forestille sig noget tilsvarende her, hvor f.eks. kommunerne i periferien, staten eller regionerne betaler et bidrag til de fælles projekter.

Der var blandt kommunerne en holdning til, at det er vigtigt, at staten er med i en samfinansieringsordning og ikke kun i planlægningen.

Finansieringsmodeller med forskellige kriterier, der afgør hvordan der udløses penge, rummer forskellige hensyn. F.eks. projekter der går mest på tværs af myndigheder får flest penge.

En mulighed er en puljeordning, hvor det er muligt at lægge kriterier ind for at opnå støtte (f.eks. at man arbejder på tværs af kommunegrænser)

Der blev ikke konkluderet på dette punkt, men sekretariatet tager input fra udvalget med til næste workshop, hvor der skal arbejdes videre med modeller til udgiftsfordeling.

De næste skridt

Niels Tørsløv rundede af med at gennemgå tids- og procesplan samt de næste skridt i udvalgets arbejde. Et fjerde møde i udvalget er ikke i sig selv et mål, men kan planlægges, hvis det bliver nødvendigt.

D. 13. november afholdes den sidste workshop og udvalget mødes næste gang den 3. december.

Referat

Emne	3. møde i Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet 3. december 2018
Tidspunkt	13.30- 15.30
Sted	Park Inn, Engvej 171 København S.
Deltagere	Kommuner i Fremkommelighedsudvalget Politiet Movia Vejdirektoratet
Fraværende	Ishøj kommune

Dagsorden

1. Velkommen

Niels Tørsløv bød velkommen.

2. Besøg fra Hovedstadens Letbane

Direktør Louise Høst og Morten Nørgaard Olesen præsenterede erfaringer fra samarbejdet med kommuner langs Ring 3 med fokus på arbejdet med fremkommelighed og signalanlæg langs strækningen.

Præsentationen er vedlagt dette referat.

Udover præsentationen nævnte Louise Høst, at OTMAN benyttes af kommunerne langs Ring3.

Hovedstadens Letbane (HL) har indkøbt City Sense til anlægsperioden. Data herfra indgår i trafikken.dk, og giver således et aktuelt billede af fremkommeligheden på Ring3 i anlægsperioden.

Der blev spurgt til samarbejde på tværs af kommunerne samt med de omkringliggende kommuner som f.eks. København, Frederiksberg og Ballerup.

HL har ikke forudsat et egentligt samarbejde på tværs af beliggenhedskommunerne om prioritering af trafikken i signalanlæg, men vil gerne opfordre til et øget samarbejde. Måske også bredere end beliggenhedskommunerne. F.eks. er Ballerup ikke beliggenhedskommune, men de bliver påvirket en del.

Adspurgt om protokol og styring af signalanlæg og samspil med omkringliggende kryds svarede HL, at der bliver prioritering af letbanen i signalanlæggene på Ring 3, men også tages hensyn til et godt trafikflow på tværs, idet der ikke er entydige retningsfordelte belastninger. HL har ikke inkluderet kryds ud over i korridoren og der er derfor ikke taget højde for kommunikationen på tværs.

HL skeler i sit udbudsmateriale om signalanlæg til vejregelforberedende rapport om "Etablering af åben grænseflade mellem ITS og SRO-systemer". Der har også været intensiv dialog med beliggenhedskommunerne. Det fremgik tydeligt af denne dialog, at kommunerne ikke har det samme signaludstyr (forskellige leverandører og historik), så det er ikke entydigt, at man skal fortsætte med en bestemt slags udstyr. HL vil i udbudsmaterialet kræve velbeskrevet dokumentation af protokol og åben tilgængelighed. Det er juridisk uafklaret på nuværende tidspunkt, om man kan udbyde med krav om en bestemt protokol. Der forventes prækvalifikation i marts 2019, hvor funktionsbeskrivelser og første signalprogrammer skal være med i udbudsmaterialet. Kontrakt forventes indgået inden udgangen af 2019.

Adspurgt om ejerskabet til webadgangen til SRO-systemet og prioritering af bløde trafikanter svarede HL, at i hvert kryds vurderes behov for supplerende detektering – f.eks. detektering af venstresvingende cyklister. Induktionsspoler undgås helst. Man går derfor efter radardetektering. HL køber både udstyr og software af leverandør, begge dele videregives til vejmyndighederne. HL er kontraktholder i forhold til servicering af anlæggene, i hvert fald de første år, hvor driften køres ind. Ejerskabet til software er ikke helt fastlagt. Det skal være så åbent, at systemteknisk drift kan genudbydes, uden at man er afhængig af den første leverandør.

Maj Green, Gladsaxe, præciserede vigtigheden af, at HLs nye signalsystemer og projekter, der realiseres som opfølgning på Fremkommelighedsudvalget, skal spille sammen.

3. Afrapportering – struktur

Charlotte Vithen, Vejdirektoratet gennemgik forslag til struktur for afrapporteringen. Se vedlagte slides. Strukturen skal sikre, at vi lever op til kommissoriet.

Det blev aftalt, at HLs indspil skal indgå som bilag i rapporteringen.

Albertslund og andre kommuner påpegede, at det er vanskeligt at tage medansvar for indholdet af rapporten førend denne har været politisk behandlet i kommunerne, hvilket først er realistisk i februar 2019.

Charlotte Vithen svarede, at rapporten vil være udvalgets rapport, og at sekretariatet vil gøre deres bedste for at gøre den til en fælles afrapportering.

Rapporten bliver rundsendt til høring senest i uge 1 eller 2. Kommentarer bliver herefter indarbejdet i videst muligt omfang og derudover bliver alle høringssvar gengivet i en høringsbog, der vedlægges rapporten.

Det blev præciseret af Rødovre, at det tydeligt skal fremgå af rapporten, at projekterne kræver politisk opbakning i den enkelte kommune og ellers må man gå videre til det næste projekt på listen. Det skal hvile på en politisk beslutning hos den enkelte kommune.

Lis Bjerremand, Gentofte udtrykte en bekymring omkring brugen af ordet anbefaling, da man som kommunal embedsmand ikke kan give en anbefaling uden om det politiske bagland.

Rapporten bør omfatte bemærkninger om, at det er forslag til initiativer, som foreløbig er uforpligtigende og før gennemførelse vil kræve endelige beslutninger hos de enkelte myndigheder.

Niels Tørsløv pointerede, at afrapporteringen på nuværende tidspunkt "blot" omfatter et oplæg til en projektmasse som parterne gerne vil arbejde med, opstillet i en prioriteret rækkefølge. Hvis der findes finansiering, så kan man gå videre med forpligtende aftaler imellem parterne.

Der var en drøftelse af, hvorfor motorveje ikke indgår i projekterne. Niels præciserede, at arbejdet omkring motorveje foregår i et andet regi. Udvalgets opgave handler primært om trafiksignalanlæg, og de steder hvor rampekryds indgår i strækningsprojekterne indgår disse naturligvis også i arbejdet.

Anders Møller, Rødovre citerede fra kommissoriet: *at kommunerne sammen skal tænke i trafikal fremkommelighed på strækninger af en vis trafikal betydning.*

Niels takkede for præciseringen og konkluderede, at udvalget er nedsat af ministeren til at løse fremkommeligheden på strækninger af en vis trafikal betydning og at det må fremgå af afrapporteringen, at det var denne projektmasse som udvalget kunne komme frem til, og så må man afvente ministerens reaktion.

4. Modeller for udgiftsfordeling

Niels gennemgik slides vedr. udgiftsfordeling.

Det er først efter tidspunktet for en decideret puljevedtagelse, at der indgås egentlige projektaftaler.

I fald projekter vil involvere Øresundsmotorvejen vil Sund & Bælt naturligvis blive involveret som vejbestyrelse.

Der blev spurgt til statslig finansiering af opkobling til OTMAN, SIG-GUI osv. Charlotte Vithen pointerede, at mange kommuner allerede deltager i OTMAN samarbejde, og at det kan være svært at argumentere for, at andre kommuner kan komme med uden at betale. Derudover er det mere tidsforbruget til indrapportering i OTMAN, man skal være opmærksom på i kommunerne.

Det bør overvejes, om det er nødvendigt, at alle kommuner er med i de enkelte strækningsprojekter eller de i nogle tilfælde vil kunne gennemføres uden en enkelt af de implicerede kommuner. Dette blev ikke endeligt afklaret, men må bero på det enkelte tilfælde.

Der var et ønske fra en enkelt i salen om en model, hvor staten bidrager med mere end 50% for at få kommunalpolitikere til at bidrage til disse relativt regionale opgaver?

Niels svarede, at "50%-modellen" er en kendt model og det derfor er den, der er størst mulighed for at få politisk opbakning til. Der var ikke yderligere kommentarer til dette.

Bo Runge Dalager, Herlev, spurgte til formuleringen omkring, at det er omkostninger, der har været afholdt ved implementering, der kan medfinansieres.

Niels forklarede, at medfinansiering skal naturligvis dække hele projektet, men dog kun den del, der er indenfor kommissoriet.

Pause

5. Prioritering af tiltag

Præsentation af bruttolistens tiltag

Henrik Grell præsenterede tiltag og præciserede, at stambladene er tænkt som en præsentation af projekterne og ikke en videnskabelig projektgennemgang.

Der kom flere konkrete forslag til stambladene, som alle er noteret af sekretariatet, og bliver medtaget i det videre arbejde:

- Forslag om, at man skriver ind, at udvalget foreslår en forundersøgelse på nogle af de større udbygninger, der er nævnt på enkelte af projekterne, f.eks. udbygning af Ring4.
- Forslag om, at Avedøre Havnevej-Tårnvej opdeles ved Jyllingevej i stedet for ved Roskildevej. Sekretariatet ser på det og kan evt. drøfte det bilateralt med Rødovre Kommune.
- Mørkhøjvej. Der er behov for nordvendte ramper fra M13 ved Tingbjerg. Dette bør skrives ind selvom det ikke er en decideret del af projektet.

Kommentar fra Gentofte om Søborg Hovedgade, hvor Gentofte ligger i midten og ikke har stort incitament for at arbejde yderligere med denne strækning. Svar fra Sekretariatet om, at det først er i det videre arbejde med tiltaget, at man kan præcisere de enkelte deltiltag og dermed også udgifterne pr kommune.

Kommentar fra Albertslund og andre om, at der synes at være mest fokus på at få bilernes hastighed op, hvilket ikke er målet på Roskildevej, hvor støj også er et problem. Svaret fra Sekretariatet er, at kommunerne skal være med til at beskrive selve projektet og herunder præcisere, hvilke trafikantgrupper, der skal prioriteres. Desuden kan en nuværende meget lav gennemsnitshastighed skyldes meget stop and go kørsel, som reelt giver mere støj og mere luftforurening end en lidt højere, men mere jævn hastighed.

Det blev efterspurgt, at man måske foreslår forsøgsordning med skiltet, ensartet hastighed på Roskildevej som det tidligere har været drøftet i arbejdsgruppen?

Kommentar om, at øget rejsehastighed for busser måske nok giver udgifter til at forbedre fremkommelighed, men også gevinster i form af lavere driftsomkostninger for Movia og dermed kommunerne

Der var enkelte kommentarer til stambladene vedr. tværgående tiltag

Kommentar fra Gladsaxe til stambladet vedr. håndtering af ikke planlagte hændelser, hvor der i en parentes nævnes, at man kan lede trafik fra motorveje til andre veje. Dette er i modsætning til mange kommuners ønske og en sådan "uheldig" bemærkning kan føre til modvilje fra kommuner om medvirken. Kommentar fra Sekretariatet om, at i sådanne situationer vil biltrafik under alle omstændigheder finde andre veje og måske kan tiltaget bidrage til, at den i så fald holdes væk fra de mest "uønskede" veje (veje med skoler mv langs vejen). Formuleringen ændres og "parentes" fjernes.

Kommentar vedr. ikke-planlagte hændelser: Det er svært at se, hvad vi kommer til at "anbefale". Her er der særligt behov for pilotprojekter eller konkretisering. Det er så ambitiøst, at det er svært at sige ja til, da man ikke kender konsekvenser. Sekretariatet vil overveje at dele indsatserne op og tydeliggøre beskrivelsen.

Københavns Kommune anførte, at det bør indgå at skabe mulighed for en opdateret og online overvågning af alle signalanlæg på de overordnede veje, da en effekt ved hændelser kun skabes, hvis alle anlæg på en strækning indgår. Lene Krull replicerede, at det kan komme til at indgå i tjeklisten under "funktionskrav og servicemål" og, at der i stamblad for "ikke-planlagte hændelser" indgår en mulig aktivitet om at skabe fælles overvågning.

Drøftelse af prioritering med udgangspunkt i prioritering fra Workshop og sekretariat

Der var et forslag om at differentiere prioriteringen af de enkelte indsatser i stambladet omhandlende de ikke-planlagte hændelser. Dette arbejder sekretariatet videre med.

Der var et spørgsmål til hvordan busplan 2019 er tænkt ind i beskrivelserne, da der tilsyneladende mangler nogen ruter? Svaret fra Sekretariatet var, at de er tænkt ind, men at vi naturligvis tjekker for fejl.

Kommentar: Kunne man forestille sig, at stambladet omkring "Funktionskrav og servicemål for signalanlæg" og f.eks. udarbejdelsen af en tjekliste kommer til at indgå under "Netværk for koordinering af indsatser"? Sekretariatet ser på det.

6. Den videre proces

Niels præsenterede oplæg jf. vedlagte slides.

Afrapportering vil blive sendt til høring hos parterne, senest i en af de første uger i januar.

Der var en kommentar om, at én uge til høring er for lidt. Charlotte Vithen lovede, at vi fra sekretariatets side vil se på om det er muligt at give mere tid i høringsperioden.

Charlotte Vithen spurgte, som et afsluttende punkt, om der var nogen holdning blandt udvalgets medlemmer til, hvem der skal være projektleder/tovholder på de forskellige projekter ved en evt. udmøntning. Udvalget havde ingen kommentarer til dette.

7. Tak for i dag

Bilag 6

Præsentation fra Hovedstadens Letbane

Hovedstadens Letbane

Louise Høst & Morten Nørgaard Olesen

Møde i Fremkommelighedsudvalget 3. december 2018



Introduktion

- 29 stationer, 28 km
- 44.000 daglige passagerer eller 13-14 mio. pr. år – 17-18 mio. pr. år på sigt
- Samlet budget på ca. 6,2 mia. kr. inkl. reserver
- Åbner i 2025



Trafikken langs strækningen

Stigende trafik siden finanskrisen

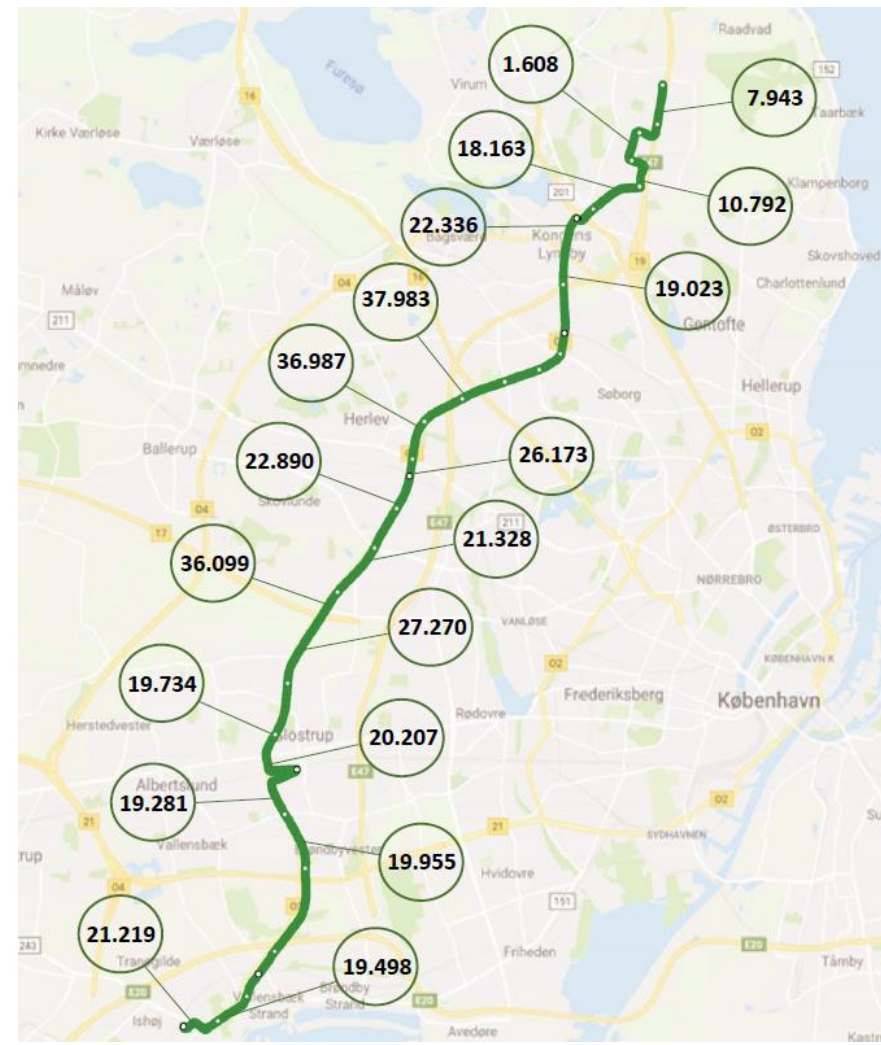
Stor variation på strækningen

Flest biler i den nordlige del af Herlev og sydlige del af Gladsaxe.

-> Ca. 37-38.000 pr. hverdagsdøgn.

25.000-27.000 biler på tværs af Ring 3 ved Hovedvejen i Glostrup og 21.000-24.000 ved Herlev Hovedgade.

Køretøjer pr. hverdagsdøgn langs strækningen:



Rejsetider på strækningen før anlæg

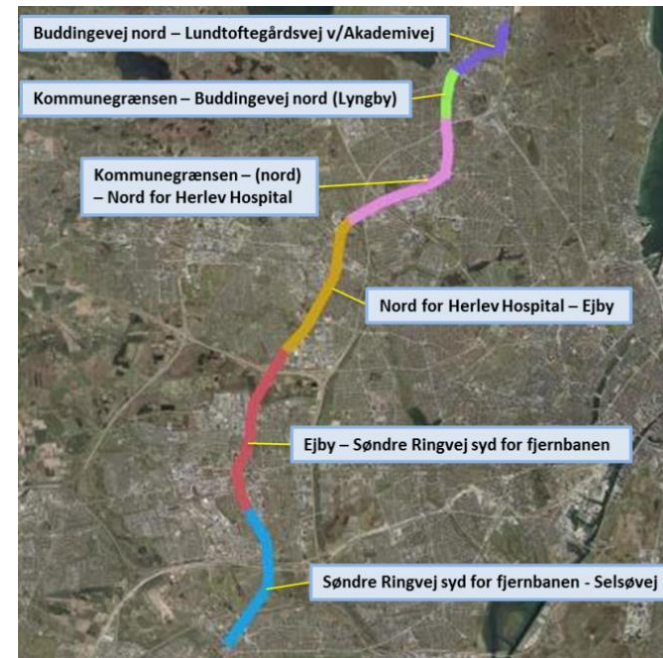
De største trafikstrømme og forsinkelser går mod nord om morgenen og mod syd om eftermiddagen.

Størst forsinkelse på den nordlige del

Strækning	Typiske rejsetider hverdage*		
	Uden trængsel	Morgen (6-9)	Eftermiddag (15-17)
Samlet strækning:			
Akademivej i Lyngby til Selsøvej i Vallensbæk (22 km):			
- Nordgående	30 min	43-44 min	38-40 min
- Sydgående	30 min	37-38 min	40-48 min

*Data fra City Sense, primært fra 4. kvartal 2017 og 1. kvartal 2018.

På enkelte dage og tidsrum kan rejsetiderne være betydeligt længere !



28 km vejarbejde i 5 år



Hvad gør vi for at sikre så god fremkommelighed som muligt?

Fokus på kryds fordi de definerer fremkommelighed og kapacitet
Restriktioner på hvilke kryds, entreprenøren må arbejde i samtidigt, for at sikre trafikanternes omkørselsmuligheder.

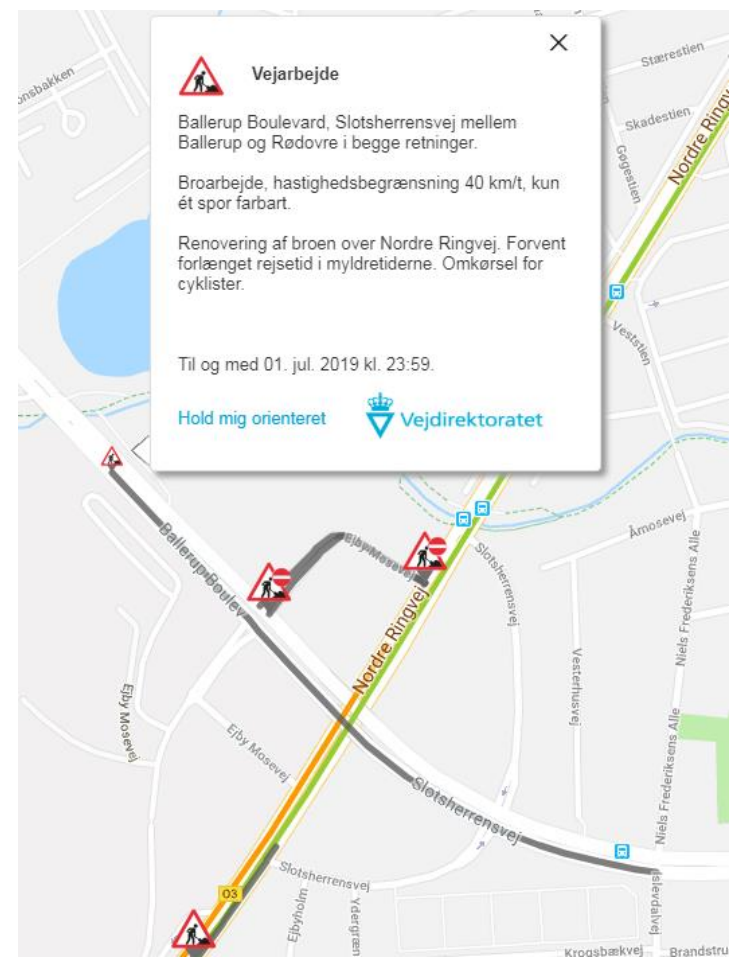
De 12 største og vigtigste kryds er identificeret og fordelt på 5 faser hver af op til 6 måneders varighed.

Det betyder, at der fx i Gladsaxe ikke samtidig må arbejdes med M3 Buddingevej og Hillerødmotorvejen.

Faser	1	2	3	4	5
Køge Bugt motorvejen					■
Holbækmotorvejen			■	■	
Park Alle					■
Hovedvejen	■	■			
Jyllingevej			■	■	
Herlev Hovedgade	■	■			
M3 Herlev					■
Hillerødmotorvejen Nord				■	
Hillerødmotorvejen Syd			■	■	
Søborg Hovedgade		■	■		
M3 Buddingevej Øst		■			
M3 Buddingevej Vest	■				

Samarbejde om trafikinformation

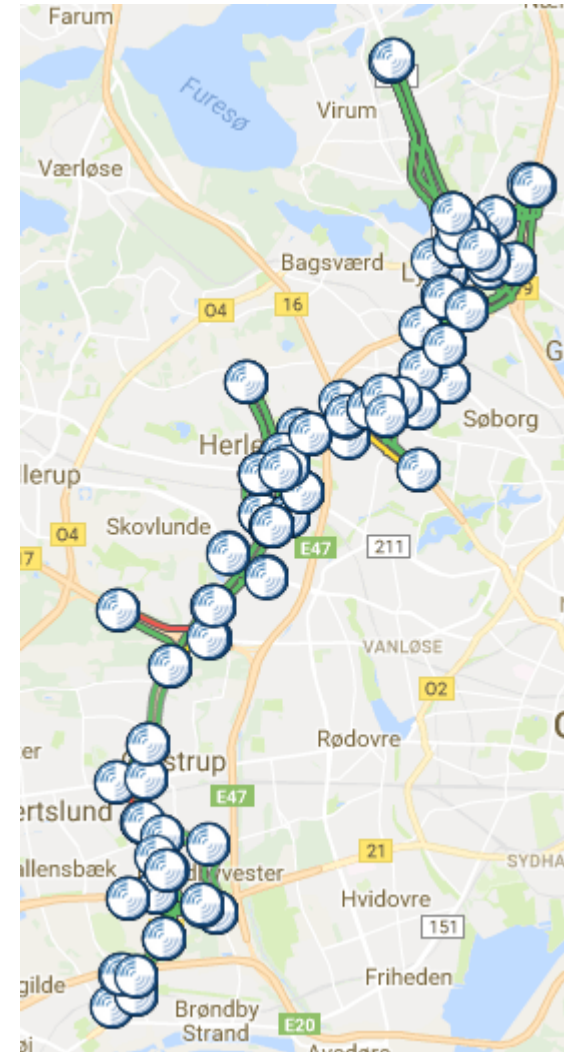
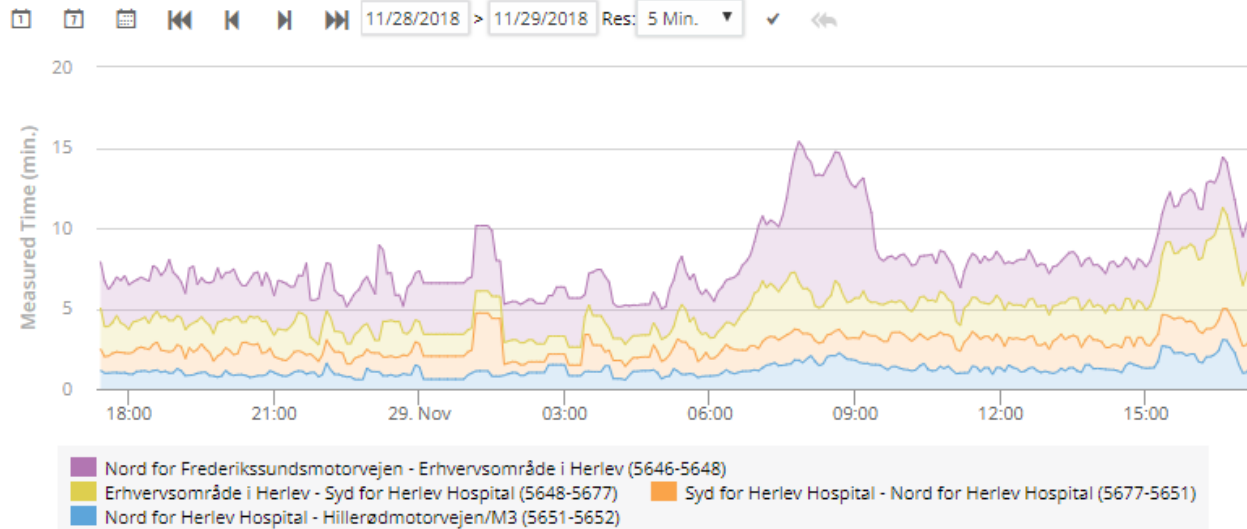
- Vejmyndighederne og Vejdirektoratet samarbejder om trafikinformation
- Værktøjet OTMAN bruges af vejmyndighederne til at få vist vejarbejder på trafikinfo.dk mv.
- Mulig udvidelse af samarbejdet til også at omfatte hændelser og akutudkald



Overvågning af trafik via Citysense



Rejsetid - mod nord



Bussernes fremkommelighed

43 buslinjer bliver berørt af projektet

Movia rådgiver om trafikafvikling på forberedende myndighedsmøder

- Prioriteret kørsel for busser
- Buslommer og dosseringsanlæg
- Alternative ruter for bustrafikken

Trafikinformation til buspassagerer på:

<https://dinoffentligetransport.dk/letbanen/>

Trafikinformation om letbanen





Fremkommelighed på Ring 3 når letbanen går i drift

- Prioriteringen i signalanlæggene er afgørende for letbanens køretid
- Køretiden er fastlagt i udredningen og er grundlag for Principaftalen om letbane i Ring 3
- Projektet udformet gennem flere faser i tæt samarbejde med ejerkredsen
- Geometri og simuleret trafikafvikling er principgodkendt af vejmyndigheder
- Betydelige hensyn til trafikafvikling på tværs af letbanen – balancering af letbanens prioritet og kapaciteten for alle retninger og trafikarter i kryds

Signalanlæg på Ring 3 i fremtiden

- 62 signalanlæg for vejkryds og stikrydsninger over letbanen
 - Heraf er cirka 45 eksisterende signaler der ombygges og fornyes
 - En lang række nye signalanlæg som del af anlæg af letbanen
- Fuld trafikstyring af alle signalanlæg
- Alt signaludstyr er nyt: master, lanterner, styreskab, detektionsudstyr etc. ...
- SRO system (Styring, Regulering, Overvågning) med webadgang for vejmyndigheden

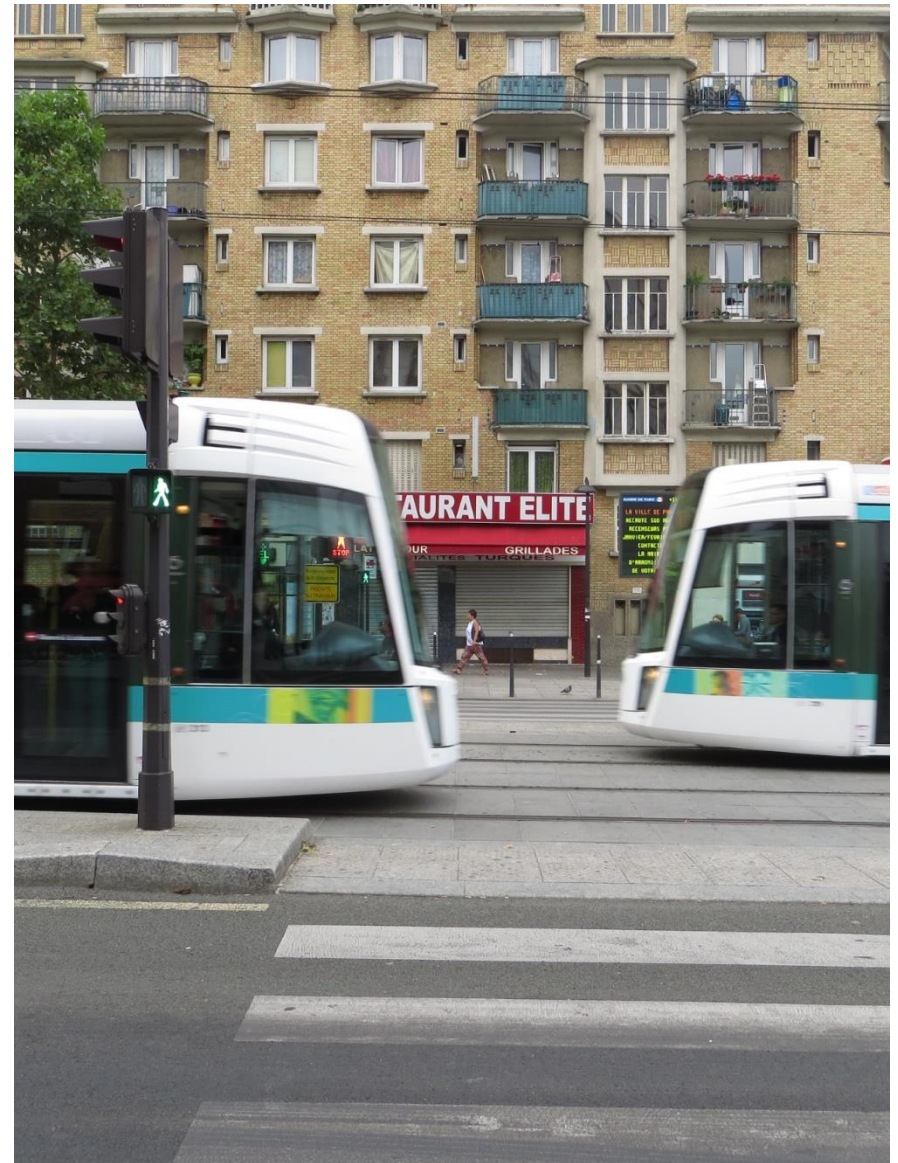


Signalanlæg på Ring 3 i fremtiden

- Udbydes senere end øvrige entreprise- og leverancekontrakter for at sikre adgang til nyeste teknik
- Ensartet signalteknik – sikrer mulighed for én overordnet / centraliseret trafikstyring af alle signalanlæggene
- Krav til åben, veldokumenteret og fremtidssikret protokol med bred funktionalitet
- Fuld trafikstyring af signalanlæggene sørger for optimal afvikling lokalt i hvert kryds
- Trafikstyring begrænser mulighederne for traditionel grøn bølge ved samordningsbånd
- Kryds mellem O3 og radialveje karakteriseret ved at der ikke er en entydig hovedretning – hvilken retning skal samordnes?

Myndighedsforhold vedr. letbanens signalanlæg

- Efter afslutning af anlægsarbejder overdrages vej – inkl. signaler – til vejmyndigheden
- Vilkår for sikring af letbanens prioritet fremadrettet
- HL indkøber 24/7 systemteknisk drift sammen med signalleverancen
- Forudsætter ikke yderligere tværkommunalt samarbejde



Punkter til gensidig drøftelse

- Mulige organisatoriske tiltag eller samarbejder mellem vejmyndighederne i fremtiden
- Håndtering af planlagte og ikke-planlagte trafikale scenarier
- Samarbejde om kapacitet på omkørselsruter i anlægsfasen på tværs af myndighedsgrænser



Lav kollektiv markedsandel på tværs af byen



Otto Anker Nielsen

Professor på DTU, trafikforsker

- I hovedstaden har offentlig transport en meget lille markedsandel på tværs af fingrene. På turen til og fra København centrum tager helt op til 80 pct. af de rejsende offentlig transport – på tværs er det helt nede på to-fire pct. for nogle rejserelationer. Så der er et stort potentiale for forbedring af den kollektive trafik, ved at indføre højklasset offentlig transport længere ude i Hovedstadsområdet.

Rejsetider på delstrækninger

Forsinkelserne er generelt størst på den nordlige del af strækningen – bl.a. gennem Herlev og mod nord på Buddingevej lige før Lyngby st.

Strækning	Typiske rejsetider hverdage		
	Uden trængsel	Morgen (6-9)	Eftermiddag (15-17)
Delstrækninger:			
Lyngby, Buddingevej nord – Lundtoftegårdsvej v/Akademivej (1,9 km):			
- Nordgående	5 min	5-6 min	6-8 min
- Sydgående	5 min	6-8 min	7-13 min
Lyngby, Kommunegrænsen - Buddingevej nord (Lyngby Syd) (1,2 km):			
- Nordgående	2 min	5-9 min	3-7 min
- Sydgående	2 min	2 min	2 min
Gladsaxe, kommunegrænsen (nord) – Nord for Herlev Hospital (4,9 km)			
- Nordgående	7-8 min	8-10 min	7-10 min
- Sydgående	7-8 min	8-9 min	9-11 min
Herlev, nord for Herlev Hospital – Ejby (4,4 km)			
- Nordgående	5-6 min	7-11 min	7-10 min
- Sydgående	5-6 min	6-7 min	8-12 min
Glostrup, Ejby – Søndre Ringvej syd for fjernbanen (5,0 km)			
- Nordgående	6-7 min	8-9 min	7-10 min
- Sydgående	6-7 min	8-9 min	8-10 min
Brøndby/Vallensbæk, Søndre Ringvej syd for fjernbanen – Selsøvej (4,6 km)			
- Nordgående	5-6 min	5-6 min	5-6 min
- Sydgående	5-6 min	5-6 min	5-6 min