



Bilagsrapport

Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet

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.

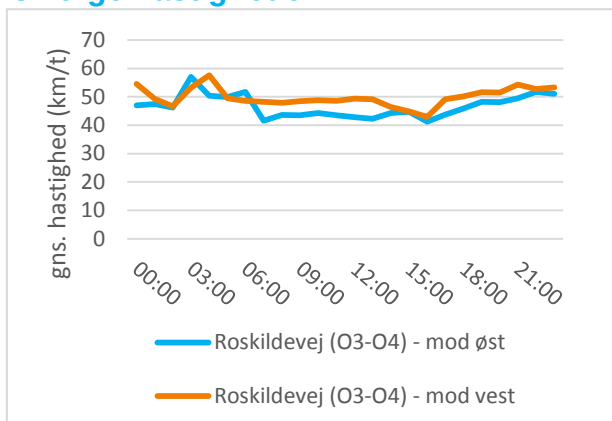
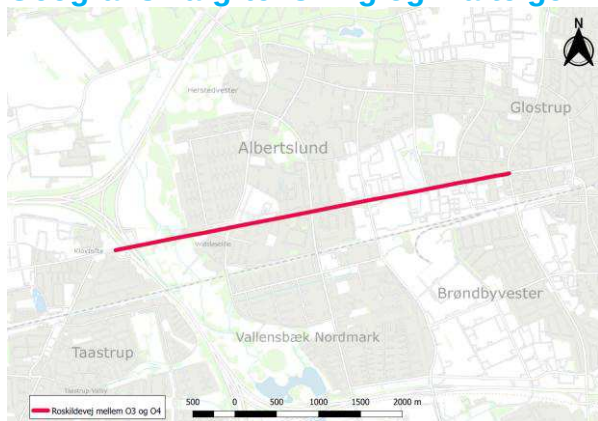
Roskildevej mellem Ring 3 og Ring 4

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

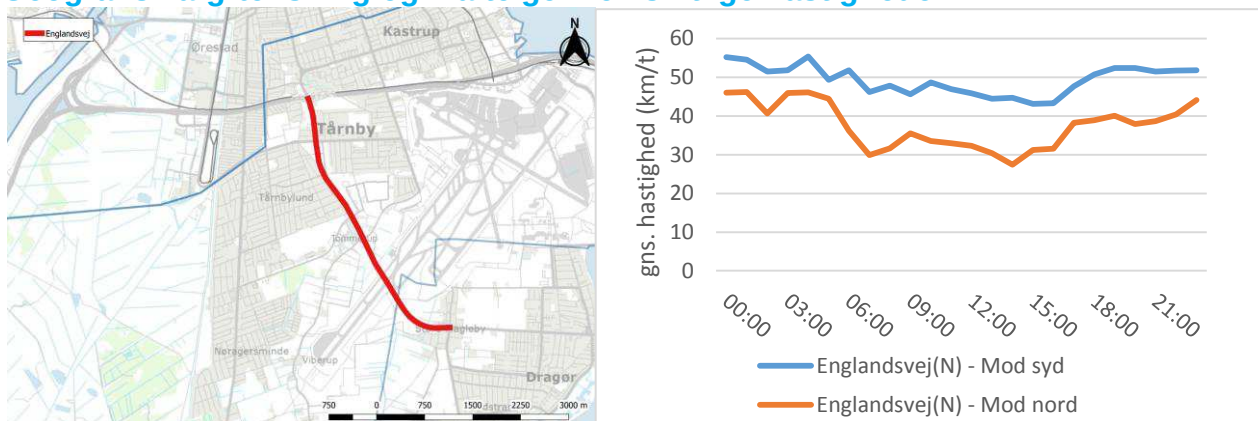
Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler, linjebåren bustrafik og cyklister på supercykelstien på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

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

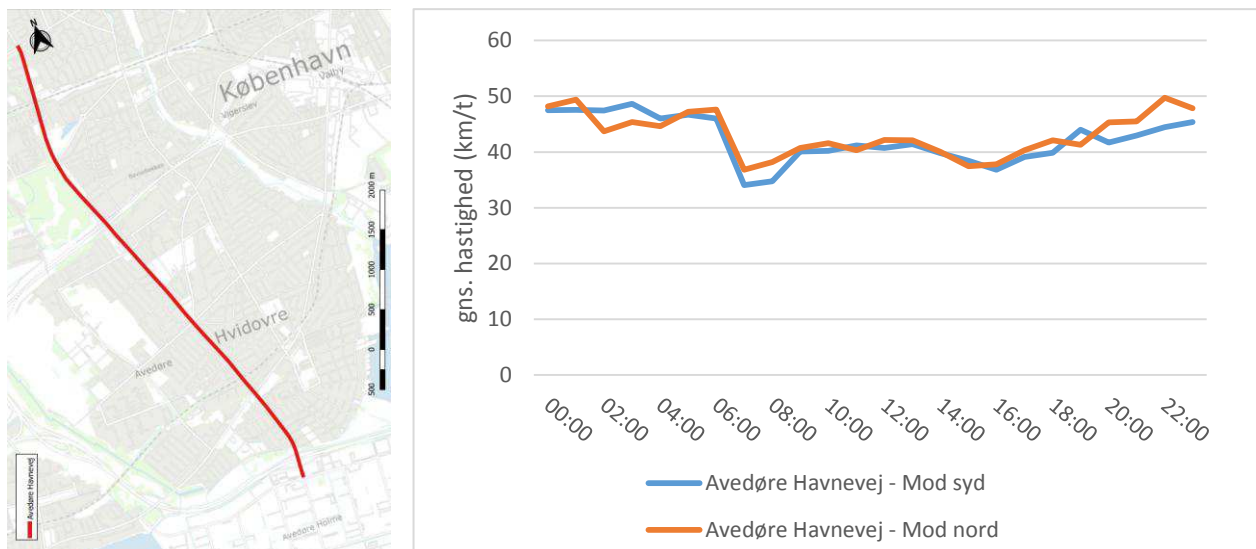
Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler og linjebåren bustrafik på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

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.
Øvrigt 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.

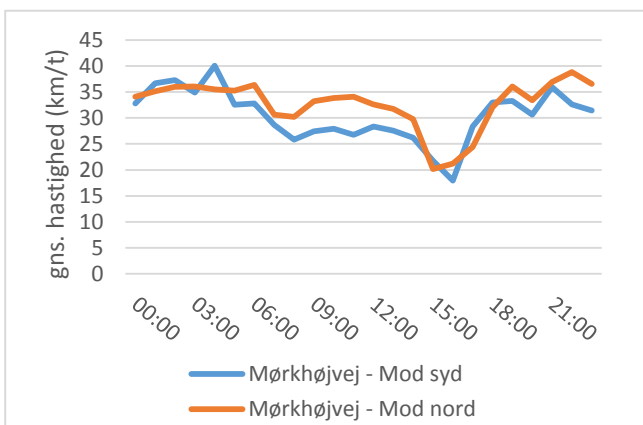
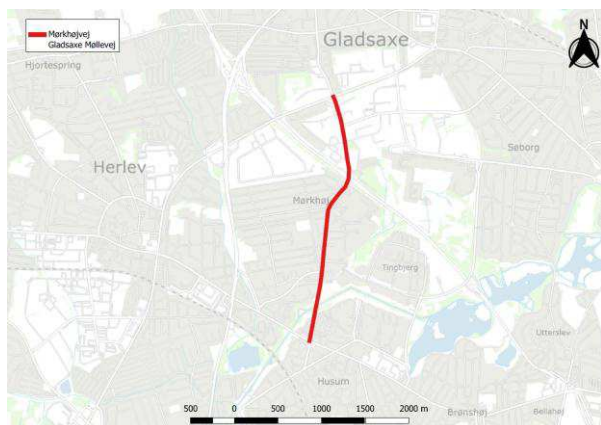
Mørkhøjvej mellem Ring 3 og Frederikssundsvej

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 Hillerødmotorvejen

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 Hillerødmotorvejen. 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

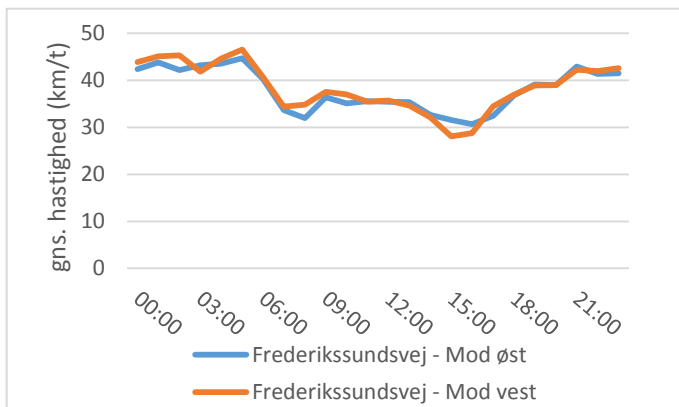
Udbygning til fire kørespor kræver en særlig beslutning om igangsætning af strækningsudbygning og sandsynligvis VVM redegørelse, hvilket medfører en lang implementeringsfase.

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

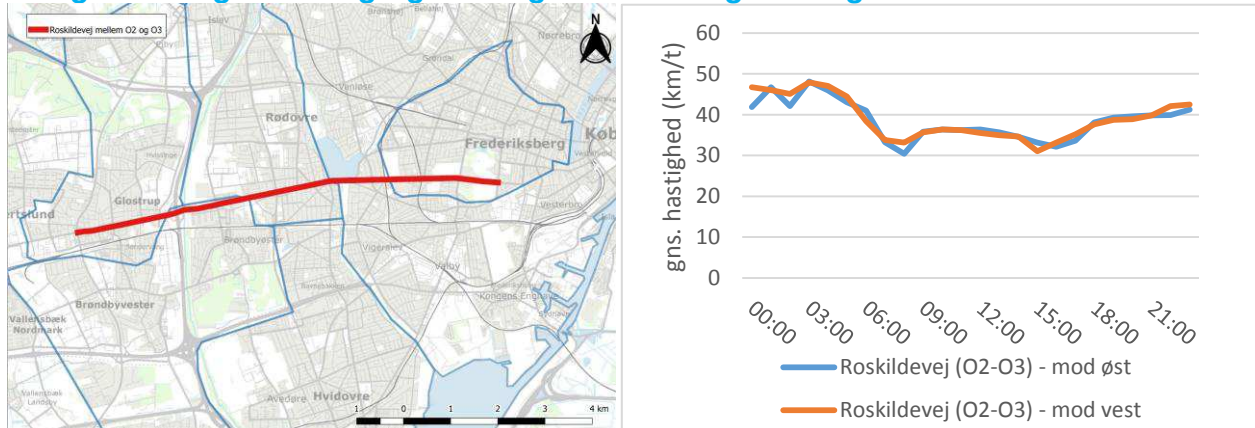
Forslaget kræver enighed på tværs af kommuner/vejmyndigheder om prioritering af trafikanter, hvor hensyn til både biler og linjebåren bustrafik på strækningen samt tværgående større trafikstrømme skal afvejes.

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.

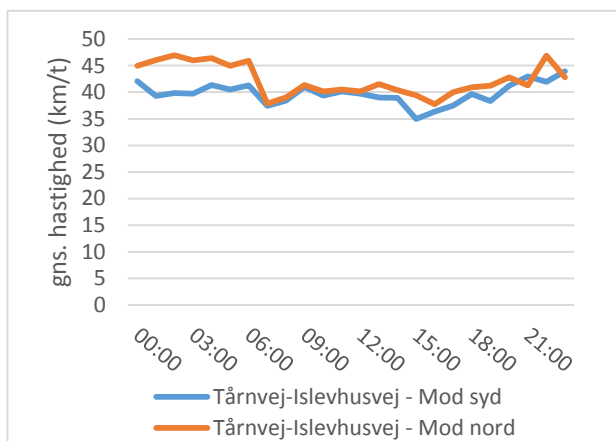
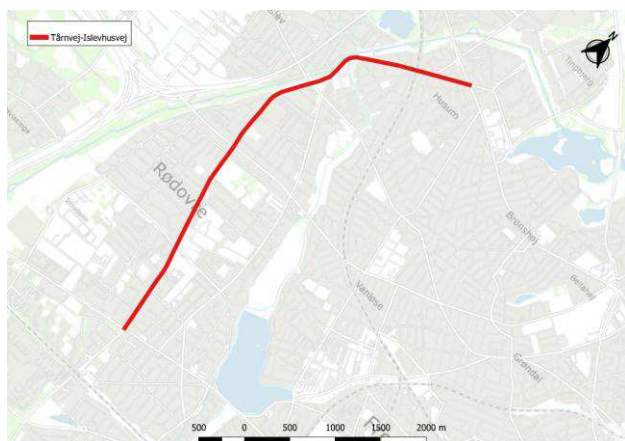
Tårnvej-Islevhusvej mellem Roskildevej og Frederikssundsvej

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.

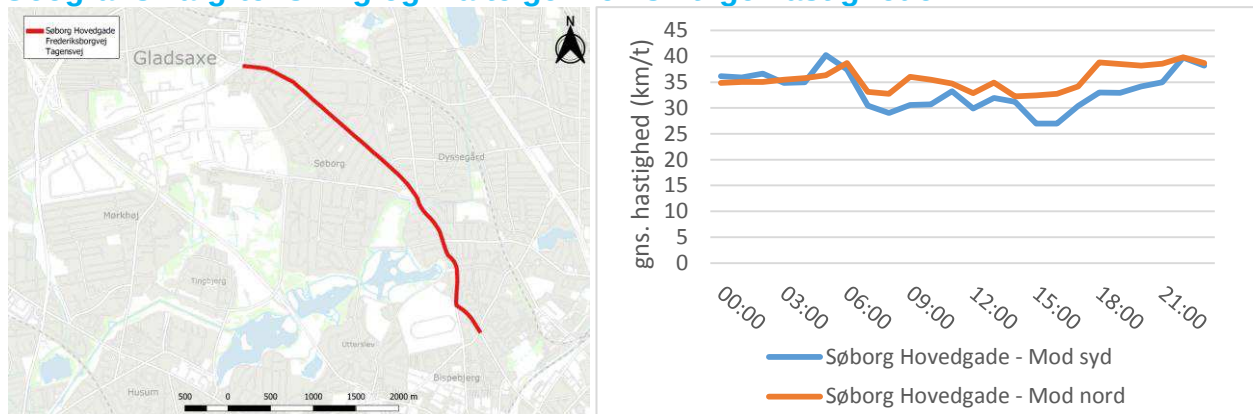
Søborg Hovedgade-Frederiksborgvej-Tagensvej mellem Ring 2 og Ring 3

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 Supercykkelsti.

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

HØRINGSBOG

AFRAPPORTERING

FREMKOMMELIGHEDSUDVALGET FOR HOVEDSTADS-
OMRÅDET

Januar 2019

HØRINGSBOG

Indhold

1	GENNEMFØRELSE AF HØRINGEN	2
1.1	Høringsparter	3
2	RESULTATER AF HØRINGEN	4

Høringssvar

1.	Herlev Kommune	6
2.	Rødovre Kommune	12
3.	Gentofte Kommune	15
4.	Albertslund Kommune	19
5.	Movia	22
6.	Københavns Kommune	25
7.	Frederiksberg	29
8.	Vallensbæk	32
9.	Glostrup	37
10.	Hvidovre	40
11.	Ballerup	42
12.	Ishøj	44
13.	Gladsaxe	46
14.	Tårnby	49
15.	Lyngby-Taarbæk	52

1 GENNEMFØRELSE AF HØRINGEN

Afrapportering fra Fremkommelighedsudvalget i Hovedstadsområdet blev udsendt til høring blandt deltagerne i udvalget i perioden 21.12.2018-16.01.2019.

I det følgende er de indkomne høringssvar vist på venstresiderne, og resultatet af Vejdirektoratets behandling er givet for hver enkelt bemærkning eller ændringsforslag på de modstående sider.

Markeringer i kolonnen ”Accept” betyder følgende:

- + angiver at den indkomne bemærkning er imødekommet
- (+) angiver at den indkomne bemærkning stort set er imødekommet
- (-) angiver at den indkomne bemærkning kun i begrænset omfang er imødekommet
- angiver at den indkomne bemærkning ikke er imødekommet
- () angiver at sekretariatet har taget den indkomne bemærkning til efterretning, men at der for så vidt ikke er behov for nogen ændringer (f.eks. hvis der blot er givet en oplysning).

1.1 Høringsparter

Albertslund Kommune

Ballerup Kommune

Brøndby Kommune

Frederiksberg Kommune

Gentofte Kommune

Gladsaxe Kommune

Glostrup Kommune

Herlev Kommune

Hvidovre Kommune

Høje-Taastrup Kommune

Ishøj Kommune

Københavns Kommune

Lyngby-Taarbæk Kommune

Rødovre Kommune

Tårnby Kommune

Vallensbæk Kommune

Movia

Nordsjællands Politi

Københavns Politi

Københavns Vestegns Politi

(Markering angiver, hvem der har svaret)

2 RESULTATER AF HØRINGEN

Høringen har kun medført mindre ændringer af afrapportering fra Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet, hvor de væsentligste er:

- Konsekvensrettelse af begrebet vejbestyrelse til vejmyndighed.
- Mindre sproglige præciseringer.

Herudover indeholder høringssvarene mange principielle bemærkninger, der ikke berettiger tekstnære ændringer i rapporten, men som er gengivet i en samlet opsummering forrest i afrapporteringen. Denne opsummering af høringssvarene er gengivet herunder:

En stor del af kommunerne tager forbehold for, at afrapporteringen og de foreslåede tiltag ikke har været politisk behandlet i høringsperioden fra 21. december til og med 16. januar 2019.

Derudover vil gennemførelse af tiltag kræve, at der i de enkelte involverede kommuner tages politisk stilling til både økonomi og trafikal prioritering af de projekter, som kommunen skal deltage i. Projekternes realisering vil derfor afhænge af konkret budget- og bevillingsbeslutning i kommunerne.

Kommunerne henleder opmærksomheden på det kommunale anlægsloft og nævner, som også angivet i rapporten, at det vil være hensigtsmæssigt, såfremt en mulig statslig medfinansiering ikke medregnes under det kommunale anlægsloft.

I forlængelse af dette anfører en del af kommunerne, at de konkrete strækningsprojekter i afrapporteringen er beskrevet på et så overordnet niveau, at de skal beskrives og analyseres yderligere med angivelse af egentlige løsninger i de enkelte kryds og heraf følgende økonomi for den enkelte kommune, før en egentlig politisk stillingtagen er mulig.

En del kommuner udtrykker bekymring for, at konkrete tiltag sigter mod at højne hastigheden på indfaldsveje gennem kommunen med henvisning til risiko for øget støjbelastning. Derudover udtrykker enkelte kommuner bekymringer for, om en øget hastighed kan have trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser.

Enkelte kommuner udtrykker forbehold for fuld obligatorisk deltagelse i de anbefalede tiltag.

Kommunerne har, undervejs i udvalgsarbejdet og i afrapporteringen, efterspurgt løsninger, der højner fremkommeligheden på motorvejene omkring København. Da kommissoriet for udvalget har sit hovedfokus på optimering og samordning af trafiksignaler og mindre ombygninger på veje af trafikal betydning, der går på tværs af flere kommunegrænser og vejmyndigheder, har Vejdirektoratet vurderet, at projekter på motorvejsnettet falder udenfor løsningsfeltet. Rampekryds, der forbinder motorvejsnettet med det øvrige vejnet, er taget med dér, hvor disse naturligt er en del af de konkrete projekter.

Der udtrykkes i høringssvarene en bekymring i forbindelse med opkobling til Vejdirektoratets system SIG-GUI, hvor et særligt hændelsesprogram kan aktiveres på det parallelle vejnet, i forbindelse med f.eks. uheld på motorvejen. Kommunerne udtrykker en bekymring for, at trafikken fra motorvejen vil søge ud på de mindre veje i kommunerne. Vejdirektoratet vurderer dog, at hensyn til fremkommeligheden og trafikafviklingen på parallelruter er bedst tjent med hændelsesprogrammer, der giver mest mulig grøntid på parallelvejen. Dermed undgås netop, at trafikken u hensigtsmæssigt søger ud på de mindre og mere sårbare lokalveje.

Enkelte kommuner nævner afgivelse af myndighedsansvar i forhold til deres trafiksignalanlæg ved opkobling til fælles styring i tilknytning til hændelser. Systemet vil alene efter aftale med vejmyndigheden påvirke udvalgte kritisk placerede trafiksignalanlæg, og kun aktiveres i forbindelse med kritiske hændelser på motorvejsnettet. Derudover vil indkobling af hændelsesprogrammer kun ske efter helt faste procedurer og kriterier aftalt med de respektive kommuner.

En enkelt kommune foreslår, at der udmøntes midler til, at Vejdirektoratets systemer OTMAN og SIG-GUI kan stilles frit og omkostningsfrit til rådighed for kommunerne.

Fra enkelte kommuner udtrykkes der ønske om, at fremkommelighed på letbanestrækningen indtænkes i fremkommelighedsudvalgets foreslåede indsatser.

Movia har afgivet et høringssvar, der falder i god tråd med tiltagene og stiller i øvrigt deres erfaring med busfremkommelighedsprojekter til rådighed.

Hørings svar nr. 1

Nr. Herlev Kommune

Side 1 af 3



Herlev
Kommune

Herlev Bygade 90 • 2730 Herlev

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 49
1577 København V
Att. Lene Krull

15-01-2019
Journalnr. 05.00.00G01-231-18

Høringsbrev vedrørende afrapportering - Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet

Den 21. december 2018 modtog Herlev Kommune udkast til ”Afrapportering – Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet ” til høring frem til den 16. januar 2018.

Herlev Kommune vil gerne takke for initiativet til at kigge på fremkommelighed i Hovedstadsområdet, hvilket er et væsentligt emne for vejmyndighederne og alle trafikanter. Det har været spændende, og der har været en god dialog mellem parterne.

Det anbefales, at den gode dialog mellem parterne fortsættes i regi af Vejdirektoratet, således, at der kan komme en fælles strategi for det overordnede serviceniveau i Hovedstadsområdet.

- 1 Herlev Kommune er bekymret for kvaliteten af afrapporteringen i forhold til processen og det høje ambitionsniveau. Udpegning af tiltagene er sket i forhold til de enkelte kommuners behov, der burde foretages nogle nøjere analyser af de enkelte tiltag for at de enkelte vejmyndigheder får et mere nøjagtigt økonomisk overslag og belyst konsekvenserne.
- 2 Herlev Kommune bemærker, at arbejdet i forhold til Fremkommelighedsudvalget er sket på embedsmandsniveau, da arbejdet ikke har været forelagt politisk beslutning har Herlev Kommune ikke taget stilling til afrapporteringen.
- 3 **Kollektiv trafik og cykeltrafik**
Det er Herlev Kommunes opfattelse, at kommunens fremførte synspunkter om fremkommelighedstiltag i forhold til kollektiv trafik og cyklister ikke er medtaget i tilstrækkeligt omfang i arbejdet.

Det er Herlev Kommunes opfattelse, at fremkommelighedstiltag bør række længere end den individuelle personbiltransport. Transport-, Bygning og Boligministeren

	<p>har i kommissoriet oplyst en ufuldendt eksempelliste, hvortil Herlev Kommune har bidraget med synspunkter om Kollektiv trafik og Cykeltrafik</p>
4	<p>Parter i udvalgsarbejdet Herlev Kommune har savnet deltagelse fra Hovedstadens Letbane, samt Supercykelstisekretariatet i arbejdet.</p> <p>Hovedstadens Letbanes præsentation på det tredje fremkommelighedsudvalgsmøde viste med klarhed, at signalstyring i letbaneprojektet kan have væsentlig indflydelse på håndtering af den overordnede fremkommelighed i Hovedstadsområdet.</p>
5	<p>Konkrete tiltag I dette afsnit har Herlev Kommune kommenteret de tiltag, som vurderes relevante for kommunen.</p> <p>Tiltag 0 – Netværk for koordinering af indsatser Herlev Kommune er positive for at fortsætte den gode dialog omkring fremkommelighed i Hovedstadsområde, herunder fastsætte en fremkommelighedsstrategi med funktionskrav og serviceniveau.</p> <p>Fremkommelighedsstrategien skal sikre, at alle vejmyndigheder er enige om den fremtidige udvikling. Denne strategi vil derefter kunne lægge til grund for arbejdet med de øvrige tiltag.</p>
6	<p>Herlev Kommune opfatter ”tiltag 0 – Funktionskrav og servicemål for signalanlæg”, som værende under ”tiltag 0 – Netværk for koordinering af indsatser”.</p>
7	<p>Tiltag 1 – Fælles indsats for håndtering af planlagte hændelser Herlev Kommune har allerede implementeret dette tiltag. Transport-, Bygnings og Boligministeren bedes overveje om Vejdirektoratets OTMAN kan gøres frit tilgængeligt for kommunerne uden omkostninger.</p>
8	<p>Tiltag 2 – Fælles indsats for håndtering af ikke-planlagte hændelser Herlev Kommune er interesseret i at etablere et kontaktnetværk. Transport-, Bygnings og Boligministeren bedes overveje om Vejdirektoratets SIGGUI system kan gøres frit tilgængeligt for kommunerne uden omkostninger.</p>
9	<p>Tiltag 7 – Ring 4 mellem Frederikssundsvej og Hillerødmotorvejen Herlev Kommune er forundret over, at større ombygninger af Ring 4 falder uden for kommissoriet. Herlev Kommune anser en underføring af cykelsti mellem Herlev og Furesø Kommuner som værende væsentlig i forhold til fremkommelighed for cyklister på tværs af Ring 4.</p>
10	<p>Tiltag 8 – Frederikssundsvej mellem Ring 4 og Borups Allé Herlev Kommune har behov for at tiltaget konkretiseres, idet tiltaget gennem flere vejmyndigheder er skønnet til 14 mio. kr. og kan virke meget ukonkret i forhold til det politiske niveau.</p>
11	<p>Økonomi og finansieringsmodel Herlev Kommune har bemærket, at Vejdirektoratet har tilkendegivet at arbejdet omkring fremkommelighedsudvalget ikke vil være en del af Vejdirektoratets indtægtsgivende virksomhed.</p>

12	Der blev fra fremkommelighedsudvalget side foreslået, at tiltag fra afrapporteringen undtages fra det kommunale anlægsloft.
13	Herlev Kommune kan ikke på baggrund af rapportens stamblade indgå i en forpligtende projektaftale for strækningsprojekter. Rapporten er endnu ikke forankret lokalt, da den ikke er drøftet eller besluttet i kommunalbestyrelsen. Herudover er stambladene for ukonkrete. Eksempelvis er tiltag 8 skønnet til 14 mio.kr., men den eksakte omkostningsfordeling mellem vejmyndighederne er ukendt. Der er behov for yderligere konkretisering af tiltagene, som eksempelvis analyser.
14	<p>Opsamling og anbefalinger</p> <p>Herlev Kommune undrer sig over, at der i indledningen henvises til en afrapportering ”Mobilitet for fremtiden” idet denne afrapportering ikke har været fremlagt i forbindelse med fremkommelighedsudvalgets arbejde.</p> <p>Herlev Kommune har noteret sig, at ”Mobilitet for fremtiden” er baseret på samfundstendenser og ikke er understøttet af konkrete trafikale analyser. Det bemærkes, at ekspertgruppen har et særligt fokus på bussernes fremkommelighed.</p>
15	4. afsnit under Opsamling og anbefalinger er omstændigt formuleret og kan derfor med fordel omformuleres. Herudover er det Herlev Kommunes opfattelse, at første sætning skal justeres til: ”Fremkommelighedsudvalget vurderer, at der kan være et potentiale for at forbedre.....”. i stedet for at kunne bruge en formulering som ”der er et potentiale”
16	<p>Vejmyndighed/vejbestyrelse</p> <p>Herlev Kommune bemærker, at der både anvendes betegnelsen vejmyndighed og vejbestyrelse. Herlev Kommune bemærker, at der jf. vejloven (LOV nr 1520 af 27/12/2014) ikke længere anvendes betegnelsen vejbestyrelse.</p>
17	<p>Herlev Kommune bemærkninger til referat af 11. december 2018 af tredje møde i fremkommelighedsudvalget</p> <p>1. Herlev Kommune er enig i, at kommunen ikke har mulighed for at tage medansvar for en afrapportering, før der er foretaget en politisk beslutning herom.</p>
18	2. Derudover mangler Herlev Kommunes bemærkning om at udbygning af Ring 5 er et væsentlig tiltag, som bør være en del af anbefalinger i afrapporteringen.
19	3. I forhold til modeller for udgiftsfordeling bemærker Herlev Kommune, at Vejdirektoratet udtalte, at Vejdirektoratet dækker egne udgifter i forbindelse med arbejdet omkring fremkommelighedstiltagene, hvilket ikke er angivet i referatet.
20	4. Herlev Kommune bemærker i øvrigt, at Vejdirektoratet på mødet lovede at komme med en eksakt tidsplan for kommunernes høringsperiode på 1 uge i starten af januar. Denne tidsplan er særligt vigtig i forhold til ressourcer og afvikling af juleferie. Høringsperioden bør derfor tidligst være i uge 2.
	<p>Venlig hilsen</p> <p>Charlotte Wieth-Klitgaard Direktør</p>

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	Som nævnt nederst s. 10 i afrapporteringen har det, på grund af den korte tidshorison, ikke været muligt at kortlægge helt præcist, hvilke tiltag, der er nødvendige i de enkelte trafiksignalanlæg på de strækninger, som udvalget foreslår. og sekretariatet er derfor helt enig med Herlev Kommune i, at der efter en eventuel beslutning skal foretages en yderligere analyse af projekterne og en egentlig projektering, således at den præcise økonomi kan fastlægges.
2	()	Sekretariatet er opmærksom på, at det ikke har været muligt at nå en politisk behandling af afrapporteringen i Herlev Kommune. Dette vil fremgå af rapporten.
3	()	Herlev Kommunes synspunkter omkring kollektiv transport og cyklister har indgået i arbejdet i fremkommelighedsudvalget og antallet af buspassagerer på de forskellige strækninger har bl.a. indgået som et parameter i prioriteringen af projekterne. Der er ikke udpeget deciderede fremkommelighedsprojekter for cyklister, da hovedfokus jf. kommissoriet har været at <i>”undersøge konkrete tiltag for optimering og samordning af trafiksignalerne, der anses som relevante for fremkommeligheden i Hovedstadsområdet.”</i>
4	()	Deltagerne i Fremkommelighedsudvalget er udpeget af Transport-, Bygnings- og Boligministeren i kommissoriet for Fremkommelighedsudvalget. Det har derfor ikke været muligt, for hverken udvalg eller sekretariat, at ændre i sammensætningen af udvalget.
5	()	Sekretariatet noterer sig Herlev Kommunes synspunkt, der tages op i det foreslåede netværk for koordinering.
6	()	Herlev Kommune foreslog på udvalgs mødet d. 3. december 2018 at lægge tiltaget omkring ”Funktionskrav og serviceniveauer” ind under tiltaget ”Netværk for koordinering af indsatser”. Sekretariatet har vurderet, at det giver bedst mening at holde de to tiltag adskilt, da formålet med netværket bl.a. er at koordinere og udføre de handlinger, der aftales. Tiltaget ”funktionskrav og serviceniveauer” skal derfor ligesom de øvrige tværgående og konkrete tiltag koordineres igennem dette netværk.
7	()	Herlev Kommune foreslår, at Vejdirektoratets OTMAN gøres frit tilgængeligt for kommunerne uden omkostninger. Dette blev drøftet på udvalgs mødet d. 3. december 2018, hvor forslaget også kom frem. I givet fald skal det håndteres, at en del kommuner også udenfor hovedstadsområdet allerede betaler for at deltage i OTMAN-samarbejdet. Der gøres opmærksom på, at betalingskonstruktionen afspejler vejmyndighedsrollerne, og VDs indtægt alene afspejler udgifterne knyttet til de kommunale veje.
8	()	Herlev Kommune foreslår, at Vejdirektoratets SIG-GUI gøres frit tilgængeligt for kommunerne uden omkostninger. Dette blev drøftet på udvalgs mødet d. 3. december 2018, hvor forslaget også kom frem.

9	()	Jf. kommissoriet kan udvalget ”udover optimering og samordning af trafiksignalanlæg undersøge ud-og ombygninger af kryds, koordinering af vejarbejder, omkørselsruter, adgangssanering mv.” Sekretariatet vurderer, at en udbygning af hele O4 samt en underføring af cykelstien mellem Herlev og Furesø kommuner, ikke kan dækkes under denne formulering
10	()	Jf. svar på pkt. 1. Som nævnt nederst s. 10 i afrapporteringen har det, på grund af den korte tidshorison, ikke været muligt at kortlægge helt præcist, hvilke tiltag, der er nødvendige i de enkelte trafiksignalanlæg på de strækninger, som udvalget har prioriteret. Som det også fremgår af rapporten, skal der foretages en nærmere analyse af projekterne og en egentlig projektering, således at den præcise økonomi kan fastlægges.
11	()	Vejdirektoratet varetager opgaver i Fremkommelighedsudvalget og som statslig vejmyndighed uden udgifter for kommunerne. Såfremt Vejdirektoratet skal varetage specifikke opgaver for kommunerne, vil disse blive varetaget på betalingsvilkår, der afspejler Vejdirektoratets konkrete udgifter til opgaven.
12	()	Det er nævnt på s. 16 i afrapporteringen, at kommunerne vil finde det hensigtsmæssigt, såfremt eventuel statslig medfinansiering på projekterne ikke medregnes under det kommunale anlægsloft.
13	()	Sekretariatet er klar over, at det ikke har været muligt for kommunerne at få den samlede afrapportering politisk behandlet indenfor den givne tidsramme. Derudover er sekretariatet enig i, at projekterne skal konkretiseres yderligere efter en eventuel vedtagelse, jf. svar på pkt. 1 og 10.
14	()	Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet er nedsat med afsæt i en anbefaling fra ekspertgruppen for mobilitet, og denne er derfor nævnt i indledningen som baggrund. Kapitel 4 omkring digitalisering er bl.a. baseret på VDs rapport omkring ”Bedre trafiksignaler”, der bl.a. indeholder analyser af trafiksignalanlæg i Hovedstadsområdet.
15	(+)	Afsnit omformuleres jf. ønske fra Herlev Kommune.
16	+	Ordet ”vejbestyrelse” udskiftes med ”vejmyndighed” i hele afrapporteringen.
17	(+)	Jf. svar på pkt. 13. Det nævnes i rapporten, at det ikke har været muligt for alle kommunerne at få den samlede afrapportering politisk behandlet indenfor den givne tidsramme. Afrapporteringen skal derfor opfattes som en afrapportering af Fremkommelighedsudvalgets arbejde på embedsmandsniveau og uden dækkende politisk behandling.
18	+	Dette er indarbejdet i referatet, der medtages i ny version i den endelige afrapportering.
19	()	Det er korrekt, at Vejdirektoratet forventer at dække egne omkostninger i forbindelse med de tværgående tiltag. Vedr. finansieringsmodel for de strækningsbaserede projekter er det beskrevet i afrapporteringen, at for disse indregnes omkostninger til tiltag på statens veje i den samlede statsfinansiering.
20	+	Imødekømt, da høringsperioden er fastlagt fra 21. december til og med 16. januar 2019 (uge 3).

Hørings svar nr. 2

Nr. Rødovre Kommune

Side 1 af 2



Hørings svar til rapportering fra Fremkommelighedsudvalget

Sagsbehandler: Anders Møller

Dato: 14. januar 2019

Til: Vejdirektoratet

J. nr.: []

Tak for det fremsendte materiale.

Rødovre kommune konstaterer med tilfredshed, at Byggeri, Bolig og Transportministeriet har taget initiativ til at gøre noget ved fremkommeligheden i Hovedstadsområdet. Omend de fremsendte forslag ikke er særlig ambitiøse i forhold til den overordnede udfordring vil ethvert initiativ være hjælpsomt i forhold til de prognoser, der forudsiger, at trafikken i hovedstadsområdet vil sande fuldstændig til i de kommende år.

Trængsel er ikke kun en udfordring i København. Det har længe været en meget stor udfordring i omegnskommunerne. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsregionen 16,7 mio. person-timer på grund af trængsel, og prognoserne forudsiger mere end en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035. DI har beregnet, at trængsel og manglende fremkommelighed kostede samfundet 20 milliarder kroner i 2017. Trængselsudfordringerne stiger mere, end man tidligere regnede med. Allerede nu er forventningerne til befolkningstallet 123.000 personer højere end i Trængselskommissionens analyse fra 2013. Det er derfor nødvendigt, at staten investerer massivt i udbygningen af den skinnelbårne kollektive trafik, så de mange daglige pendlere får et reelt alternativ til bilen.

1 I forhold til: "Tiltag på konkrete strækninger" er det Rødovre Kommunes vurdering, at der ud fra en cost benefit betragtning med fordel kunne justeres på strækningernes sammensætning, og på de tiltag, der tænkes gennemført på de udvalgte strækninger. Som tidligere fremført, er det vores opfattelse, at Tårnvej (prioritet 10) strækningen mellem Roskildevej og Jyllingevej bør være integreret i (prioritet 5). Dels fordi strækningerne både syd og nord for krydset ved Roskildevej er meget belastede af motorkøretøjer, og dels fordi strækningen nord for Jyllingevej ikke er særligt trafikalt belastet, og de tiltag, der her lægges op til, derfor vurderes relativt omkostningstunge. En sådan justering vil samlet vurderet føre til, at prioriteringen af den mest belastede strækning af Tårnvej, vil indtage en højere prioritering.

2 Det er ligeledes vores vurdering, at det der i materialet benævnes som "lille løsning" og "mellem løsning" tilsammen kan have mærkbar positiv effekt i forhold til Roskildevej (prioritet 9). Og igen vil en sådan justering føre til en ændret prioriteringsrækkefølge, som vil have mærkbar effekt i forhold til en meget trafikalt belastet strækning.

3 I relation til den foreslåede økonomiske fordeling mellem Staten og kommunerne, skal vi gøre opmærksom på, at f.s.v. angår vejnettet, som i forhold til fremkommelighedsudvalgets arbejde er genstandsfeltet, gælder det for mange strækninger, at disse er identiske med de amtsveje, som kommunerne for en del år tilbage blev påtvunget ejerskabet af med ringe økonomisk kompensation, blandt andet med argumenter om, at disse veje ikke var af strategisk

4	<p>betydning. Denne historik skal medtages i vurderingen af finansieringsmodellen, og bør lægges til grund for, at Statens andel til forbedringer på disse strækninger forøges.</p> <p>Slutteligt gør vi opmærksom på, at ethvert tiltag på de konkrete strækninger kun kan gennemføres efter en bilateral politisk beslutning i den enkelte kommune.</p> <p style="text-align: right;">Side 1 af 1</p>
---	---

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	(-)	<p>Sekretariatet har i sine forudsætninger generelt valgt en opdeling for stamblade med vægt på, at hver strækning er relevant for tværgående samarbejde mellem vejmyndigheder (f.eks. beliggende i mindst to kommuner) og, at ingen strækning ”overlapper” andre udpegede strækninger. Hvis Rødovre kommunes forslag bliver imødekommet, vil strækningen ikke leve op til disse to punkter, da strækningen dermed kun ligger i Rødovre Kommune. Med den valgte måde at prioritere på er det desuden klart, at et forslag om geometrisk ændring i krydset Tårnvej/Slotsherrensvej påvirker det samlede budget og dermed også prioriteringen. I fald man mener, at denne ombygning kan undlades, så vil det naturligvis påvirke prioriteringen. Det er sekretariatets vurdering, at en sådan afgørelse vanskeligt kan træffes på det nuværende faglige grundlag, ligesom det er for en række af de andre strækninger. Forslaget imødekommes derfor ikke.</p>
2	(-)	<p>Jf. svar på pkt.1. I fald man mener, at denne ombygning kan undlades, så vil det naturligvis påvirke prioriteringen. Det er sekretariatets vurdering, at en sådan afgørelse vanskeligt kan træffes på det nuværende faglige grundlag, ligesom det er for en række af de andre strækninger. Forslaget imødekommes derfor ikke.</p>
3	0	<p>Sekretariatet noterer sig Rødovre Kommunes ønske om en større statslig andel af finansieringen. Det blev på 3. møde i udvalget drøftet hvilken udgiftsfordeling, der skulle foreslås. 50/50 metoden blev besluttet foreslået som del af udvalgets forslag til finansieringsmodel.</p>
4	0	<p>Sekretariatet er opmærksomt på, at en eventuel forpligtende aftale om gennemførelse af projekter først kan gennemføres efter en politisk behandling i de implicerede kommuner.</p>

Hørings svar nr. 3

Nr. Gentofte Kommune

Side 1 af 3



GENTOFTE KOMMUNE
Teknik og Miljø, Park og Vej

Den 15. januar 2019
Sagsnr.: EMN-2019-00287

Gentofte Kommunes høringssvar til "Afrapportering – Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet – UDKAST"

Hermed fremsendes Gentofte Kommunes høringssvar til udkast til afrapportering og bilagsrapport fra Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet, som er modtaget af Gentofte Kommune den 21. december 2018.

- **Vedrørende de foreslåede konkrete og fysiske tiltag på vejnettet skal Gentofte Kommune bemærke følgende:**

Prioritet 11 på listen over prioriterede tiltag vedrører strækningen Søborg Hovedgade – Frederiksborgvej – Tagensvej mellem Ring 2 og Ring 3.

Det er foreslået, at "strækningen analyseres for at kunne opstille et samlet forslag til signaloptimering og serviceniveau for den fremtidige drift. Der forventes behov for geometriske udbygninger i 2-3 signalanlæg i Gladsaxe Kommune." Det samlede økonomioverslag er skønnet til 19 mio. kr.

Det anføres, at "baggrunden er problemer med lave rejsehastigheder ved nogle signalkryds på strækningen". Der er ikke i udvalgsarbejdet blevet fremlagt dokumentation for dette eller i hvilke kryds, det er gældende.

Ét af de kryds, som er blevet foreslået geometrisk udbygget under arbejdet i udvalget, er beliggende delvist i Gentofte Kommune. Det drejer sig om det signalkryds, som vedrører Vangedevej, Søborg Hovedgade og Gladsaxevej. En mindre del af krydset er beliggende i Københavns Kommune.

Gentofte Kommune har i 2013-2014 gennemført en totalombygning af netop dette kryds. Ombygningen blev dengang foretaget i samarbejde med Københavns Kommune og Vejdirektoratet med henblik på at forbedre trafikikkerhed og fremkommelighed i krydset og omfattede både geometriske ændringer og flytning af signalanlæg. Der er altså for ganske få år siden anvendt flere millioner kroner i det pågældende kryds, finansieret primært af Gentofte Kommune.

I beskrivelsen af forslaget angives de økonomisk ansvarlige som Gladsaxe Kommune, Gentofte Kommune, Københavns Kommune og Vejdirektoratet.

Gentofte Kommune kan, som nævnt på både udvalgsmøder og arbejdsgruppemøder – senest på mødet i Fremkommelighedsudvalget den 3. december 2018 – ikke tilslutte sig den foreslåede

Park og Vej
Park- og vejchef
Henning Uldal
Telefon: 39 98 81 01
Mail: park-vej@gentofte.dk

Rådhuset
Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
Hovedtelefon: 39 98 00 00
www.gentofte.dk

Mandag-onsdag 08:00-16:00
Torsdag 08:00-18:00
Fredag 08:00-14:00

Side 1 af 3

1

2



ombygning. Gentofte Kommune vurderer ikke, at der er behov for yderligere omfattende geometrisk ombygning af krydset og ønsker derfor ikke at deltage i finansiering af sådan.

Der kan eventuelt tænkes finjusteringer i mindre skala – som for eksempel koordinering og optimering af signalanlæg – under forudsætning af, at der ikke derved skabes ringere fremkommelighed for færdslen fra for eksempel Vangedevej og Gladsaxevej til Søborg Hovedgade.

I forlængelse heraf er det Gentofte Kommunes opfattelse, at der generelt er behov for at justere og koordinere de grønne bølger inden for og på tværs af kommunegrænserne.

Generelt om de anførte forslag til konkrete fysiske tiltag bemærkes i øvrigt, at den anførte prioritering, som angives at være foretaget ”på baggrund af trafikal effekt og økonomi”, ikke er sket i udvalget, men af Vejdirektoratet og rådgiver.

Hvis de øvrige kommuner måtte beslutte at gennemføre og finansiere geometriske udbygninger af signalanlæg på strækningen samt signaloptimere for forbedret fremkommelighed på Søborg Hovedgade, Frederiksborgvej og Tagensvej, skal det sikres – som anført i udkastet til afrapporteringen side 12, afsnit 1 – ”at man ikke bare flytter problemet, således at trængslen i stedet opstår et andet sted på det tilstødende vejnet.”

Gentofte Kommune vil henholde sig til ovennævnte formulering, således at en eventuel forbedret fremkommelighed på (dele af) den omhandlede strækning ikke sker på bekostning af de tværgående trafikstrømme på de tilstødende veje i Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune kan i øvrigt bemærke, at det i udkastet til afrapporteringen side 5, afsnit 4, anføres, at det derudover er ”relevant at nævne, at der er et stort efterslæb på vedligeholdelse af trafiksignalanlæggene på en stor del af kommunevejene, hvilket indirekte påvirker fremkommeligheden.” Dette forhold har ikke været behandlet på møderne i udvalget og er derfor ikke blevet udfoldet.

- **Vedrørende de foreslåede tværgående tiltag skal Gentofte Kommune bemærke følgende:**

Under tiltaget, der omhandler fælles indsats for håndtering af ikke-planlagte hændelser, er det anført, at der er tale om ”en økonomisk tungere aktivitet, hvor kommunerne anvender Vejdirektoratets system til at overvåge og styre ændringer i trafiksignalanlæg.”

Gentofte Kommune tager forbehold for at skulle tilslutte sig et bestemt system og er generelt skeptisk i forhold til central styring af Gentofte Kommunes trafiksignaler fra Vejdirektoratet. Gentofte Kommune ønsker ikke central omdirigering af trafik til kommunens veje ved ikke-planlagte hændelser på det overordnede – for eksempel statslige – vejnet. Kommuneveje med stor koncentration af skoler, daginstitutioner og cykeltrafik er ikke velegnede til opløsning af opstuvninger på for eksempel motorvejene.



7

Gentofte Kommune skal i øvrigt generelt bemærke, at Gentofte Kommune ikke på forhånd vil forpligte sig til opkobling til fælles systemer, jævnfør udkastet til afrapporteringen side 4, afsnit 4.

8

- **Vedrørende finansiering af tværgående tiltag skal Gentofte Kommune bemærke følgende:**

I udkastet til afrapporteringen anføres det, at ”Til at understøtte og koordinere de tværgående tiltag, foreslås fuld puljefinansiering af midler til varetagelse af de koordinerende opgaver i en 4-årig periode.”

Gentofte Kommune forstår ved ”fuld puljefinansiering”, at der foreslås statslig finansiering af de koordinerende opgaver i en 4-årig periode – angivet til i alt 6 mio. kr. – og kan tilslutte sig dette forslag. I det omfang Gentofte Kommune deltager, finansieres egen tid af kommunen. Fremadrettet bør netværket få en mere uformel ad hoc-karakter, hvor de enkelte kommuner deltager efter behov.

Venlig hilsen

Lis Bjerremand
Teknisk direktør

Henning Uldal
Park- og vejchef

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	0	Sekretariatet har på baggrund af trængselsdata samt input fra Fremkommelighedsudvalget og arbejdsgruppen udpeget de strækninger, hvor der er problemer med lav rejsehastighed gennem signalkryds. Trængselskort har været anvendt i arbejdsgruppen.
2	0	Det er i stambladet vedr. Søborg Hovedgade anført, at der forventes behov for geometriske udbygninger i 2-3 signalanlæg i Gladsaxe Kommune. Krydset Vangedevej, Søborg Hovedgade og Gladsaxevej er ikke nævnt i denne forbindelse. Der kan dog blive tale om mindre signaltekniske justeringer i det pågældende kryds, hvilket Gentofte Kommune også selv anfører i deres høringsvar.
3	0	Det er korrekt, at prioriteringen er foretaget på baggrund af trafikal effekt og økonomi og er foretaget af Sekretariatet. Prioriteringen inklusive metoden blev fremlagt på 3. udvalgs møde d. 3. december 2018.
4	0	Sekretariatet noterer sig Gentofte Kommunes synspunkt om, at fremkommeligheden på det omkringliggende vejnet ikke skal forringes ved gennemførelse af de foreslåede projekter, hvilket, som Gentofte Kommune også anfører, er beskrevet i afrapporteringen.
5	0	Det er korrekt, at efterslæb på vedligeholdelse som emne ikke har været udfoldet i udvalgsarbejdet, men det er sekretariatets vurdering, at dette er en velkendt problematik, der gælder for både kommunale og statslige vejmyndigheder.
6	0	Sekretariatet noterer sig Gentofte Kommunes bekymring vedr. omdirigering af trafik til kommunens veje, hvilket dog heller ikke foreslås som en del af tiltaget. Som nævnt på 3. udvalgs møde vil biltrafikken i forbindelse med hændelser på motorvejnettet finde andre veje. Forslaget kan konkret bidrage til, at biltrafikken netop så vidt muligt holdes væk fra de mest sårbare veje, såsom skoleveje, ved at optimere trafikafviklingen under hændelser på de mest oplagte alternative ruter til motorvejen.
7	0	I tiltaget vedr. ”fælles håndtering af planlagte hændelser” foreslås det, at alle kommuner skal kobles op på systemet OTMAN, der anvendes til fælles trafikinformation ved vejarbejder på tværs af myndighedsgrænser. Gentofte Kommune har så vidt sekretariatet er orienteret, været koblet op på OTMAN siden oktober 2018 og det vil derfor ikke betyde yderligere omkostninger til kommunen. I forbindelse med tiltaget ”fælles håndtering af ikke-planlagte hændelser” nævnes en mulig opkobling til Vejdirektoratets SIG-GUI. Denne del af tiltaget er prioriteret ret lavt og vil kun finde sted ved konkret aftale mellem kommune og Vejdirektoratet.
8	0	Det er korrekt forstået, at finansieringsmodellen foreslår statslig finansiering af de koordinerende opgaver i en fireårig periode.

Høringssvar nr. 4

Nr. Albertslund Kommune

Side 1 af 2

Notat



Albertslund Kommune

Fremkommelighedsudvalget
v/Lene Krull
Vejdirektoratet
Afdelingsleder
Trafikledelsesafdelingen

Høringssvar til Fremkommelighedsudvalget fra Albertslund.

Albertslund kommune fremsender hermed høringssvar på Fremkommelighedsudvalgets rapport for så vidt angår de tiltag, der vedrører vores kommune. Det drejer sig om de 4 fælles indsatser samt løsningsforslag til Roskildevej vest for Ring 3.

Dato: 3. januar 2019
Sags nr.: 05.00.05-G01-2-18
Sagsbehandler: SH

1

Albertslund Kommune gør opmærksom på, at forvaltningen ved det første møde i Fremkommelighedsudvalget har gjort opmærksom på, at processen har været meget forceret, så forvaltningen ikke har kunne nå en politisk behandling af anbefalingerne, da de først blev forelagt udvalget på skrift den 21. december 2018. Endvidere har Vejdirektoratet valgt et fokus på de kommunale veje og alene på signalstyring. Forhold som at fremme fremkommelighed ved at flytte trafik til kollektiv trafik og grønne transportformer har således ligget udenfor arbejdet, ligesom kommunen har gjort opmærksom på, at anbefalingerne bør underbygges af analyser.

1. **Netværk for koordinering af indsatser og**
2. **Fælles funktionskrav og servicemål for signalanlæg**

2

Høringssvar:

Fælles netværk og funktionskrav er gode udgangspunkter for koordinering, erfaringsudveksling og ensartethed, når det gælder om at finde de bedste løsninger. Styrken af forslagene er dog betinget af, at alle kommuner tilslutter sig, og der er et klart mål med det fælles netværk. Det bør tydeliggøres i rapporten, hvad konsekvensen er, hvis ikke alle kommuner kan bliver enige, og at netværket ikke binder en kommune ift. løsning og økonomi.

3. **Fælles tiltag for håndtering af planlagte hændelser og**
4. **Fælles tiltag for håndtering af ikke-planlagte hændelser**

3

Høringssvar:

Fælles formidling af planlagte hændelser, altså vejarbejder, er et udmærket forslag, der med begrænsede midler giver bedre service for trafikanterne når de i tide kan få informationer om vejarbejde og derved når at vælge andre ruter.

Albertslund Kommune vil gerne udtrykke bekymring for, at en fælles/overordnet håndtering af de ikke planlagte-hændelser; altså uheld, kræver, at de involverede kommuner enes om hvilke kommuneveje, der skal stilles til rådighed for at afvikle køerne på motorvejene under uheld. Det kræver ligeledes, at kommunerne afgiver en vis grad af suverænitæt over deres lyskryds til et overordnet organ. I tilfælde af uheld vil de kommunale lyskryds evt. blive styret centralt, så motorvejene tømmes på bekostning af fremkommeligheden på de lokale veje.

**BY, KULTUR, MILJØ &
BESKÆFTIGELSE**

Trafik & Natur

Albertslund Kommune
Nordmarks Allé 1
2620 Albertslund

vejogpark@albertslund.dk
T 43 68 68 68



Albertslund har kun 3 nord/syd gående korridorer, alle med lyskryds på Roskildevej, der risikerer at blive blokeret, hvis vejen skal bruges til at aflede trafik fra motorvejene.

Der bør udarbejdes en overordnet konsekvensanalyse af effekten af dette forslag på fremkommeligheden på kommunevejene.

5. Tiltag på Roskildevej vest for Ring 3

Høringssvar:

Forslaget bør støj- og trafik sikkerhedsvurderes, da beboerne på Vestegnen er plaget af trafikstøj. Hvis den bedre fremkommelighed for pendlere opnås gennem højere hastighed og grønne bølger, kan det betyde øgede støjgener for beboerne samt øget risiko for uheld.

Der bør ligeledes indgå en analyse af effekten, både ift. fremkommelighed og ift. støj af f.eks. en fælles lavere hastighed på strækningen. Lige nu veksler hastigheden mellem 50 og 70 km/t.

Generelle bemærkninger:

Rapportens tiltag foreslås gennemført med 50% medfinansiering. Det bør tydeliggøres i rapporten, at tiltagene er forslag men ikke forpligter kommunerne økonomisk. Helt overordnet mangler der svar på om de foreslåede tiltag er den samfundsøkonomiske bedste investering, eller om man kunne opnå mere fremkommelighed ved at satse på forbedringer af statsvejnettet.

Fremkommighedsudvalgets rapport savner ligeledes visionære løsninger, der satser på at flytte trafik fra bil til kollektiv trafik og cyklisme samt på fælles tiltag til at opnå regeringens vision om flere el-biler.

Høringssvaret er givet under forudsætning af Miljø- og Byudvalgets, Økonomiudvalgets samt Kommunalbestyrelsens endelige godkendelse.

4

5

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	<p>Sekretariatet har forsøgt at balancere udvalgets arbejde indenfor kommissoriets rammer både med hensyn til tidsramme, virkemidler og vejnet.</p> <p>Sekretariatet er opmærksom på, at det på grund af den korte tidsfrist ikke har været muligt for Albertslund Kommune at få behandlet afrapporteringen politisk.</p>
2	()	<p>Synspunktet understøtter vigtigheden af at alle kommuner deltager i de fælles tværgående tiltag, hvis effekterne skal opnås. Succesen af de tværgående tiltag er afhængig af kommunernes aktive medvirken og evne til at finde fælles løsninger.</p>
3	()	<p>Det er korrekt, at kommunerne i givet fald overlader styring af enkelte trafiksignalanlæg, hvis der etableres en central styring under hændelser ved hjælp af Vejdirektoratets centrale overvågnings- og styringssystem. Dette vil dog kun ske efter konkret aftale med de involverede kommuner og efter kriterier aftalt med disse. En styring på tværs af kommunegrænser vil i sagens natur kræve enighed blandt de involverede kommuner.</p>
4	()	<p>Det er sekretariatets vurdering, at en mere ensartet trafikafvikling med mindre stop and go kørsel på trods af en lidt højere hastighed samlet kan give færre støjgener end en trafikafvikling med mange start og stop ved strækningens trafiksignalanlæg.</p> <p>En nærmere analyse af trafikken både med hensyn til støj, trafiksikkerhed og en evt. fælles hastighed på strækningen vil indgå i projektet, såfremt der skal arbejdes videre med det.</p>
5	(+)	<p>Sekretariatet er opmærksomme på, at en eventuel forpligtende aftale om gennemførelse af projekter først kan gennemføres efter en politisk behandling i de implicerede kommuner.</p>

Høringssvar nr. 5

Nr. MOVIA

Side 1 af 2



Dokumentnummer
596223
Dato
10.01.2019
Sagsbehandler:
PRJ
CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 579800016798

Movias høringssvar på udkast til Fremkommelighedsudvalgets afrapportering

Vejdirektoratet har den 21. december sendt udkast til Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet afrapportering i høring.

Trafikskabet Movia skal i den anledning afgive følgende bemærkninger:

Arbejdet i udvalget har vist, at der er mange potentielle tiltag, som kan forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet. Derfor vil det være velkomment at etablere et tværgående forum, hvor de potentielle tiltag kan koordineres og implementeres, - også efter, at udvalget har afsluttet sit arbejde.

- 1 Movia støtter op om de udvalgte tiltag samt prioritering. Dog er prioritering af tiltagene foretaget på et meget overordnet grundlag, og effekter er ligeledes groft estimeret, hvilket er betinget af de tidsmæssige vilkår, som udvalget fik stillet til rådighed. Derfor vil det være relevant at beskrive tiltagene samt estimere effekterne mere detaljeret med det formål at foretage en nærmere prioritering, hvor udgifter og effekter i de forskellige tiltag kvantificeres og sammenlignes. Det vil således være en fordel, hvis en andel af puljemidlerne kan anvendes til dette formål.
- 2 Movia har i udvalgets arbejde sikret, at bussernes fremkommelighed også bliver sat i fokus, således at busfremkommeligheden ikke nedprioriteres i forhold til andre trafikanter. Det fremgår dog ikke tydeligt, hvilken rolle Movia fremadrettet spiller indenfor de forskellige tiltag, som er prioriteret højt af fremkommelighedsudvalget. Movia er ikke vejmyndighed, men samarbejder i høj grad på tværs af de forskellige vejmyndigheder for at forbedre fremkommeligheden for busserne i dagligdagen og fremadrettet. Movia kan bidrage med erfaring og viden indenfor fremkommelighedsområdet, som også kan være en fordel for de tværgående tiltag.
- 3 Anbefalingerne til udgiftsfordelingen har Movia ikke konkrete kommentarer til. Dog kan det anføres, at Movia har haft gode erfaring med lokale og regionale busfremkommelighedsprojekter, som er gennemført i samarbejde mellem kommuner, regioner og Movia, hvor diverse statslige puljer har medfinansieret 50% af anlægsudgifterne. Ligeledes har Movia gode erfaringer med på vegne af kommuner og regioner at ansøge midler til og lede busfremkommelighedsprojekter, hvilket er model, som med fordel kan indarbejdes i den anbefalede finansieringspulje.
- 4 I forbindelse med udpegningen af udvalgets bruttovejnet foreslog Movia tidligt, at nettet skulle omfatte alle strækninger, som serviceres af Movias strategiske net. Dette vejnet blev dog vurderet for omfattende. Det er dog væsentligt, at tiltag på de udvalgte strækninger ikke får negative konsekvenser for rejsetiden på Movias øvrige buslinjer i det strategiske net. Ligeledes har Movia i samarbejde med kommuner og regioner i gennem de seneste år etableret og er fortsat i færd med at etablere en lang række busfremkommelighedstiltag. Enkelte af disse projekter berører de strækninger, som udvalget

har udpeget, hvorfor der er væsentligt, at disse projekter kan gennemføres som planlagt og med de forventede effekter.

Herudover skal det bemærkes, at DI og 3F for nylig har publiceret en rapport vedrørende bustilpasninger til større kollektive infrastrukturinvesteringer såsom metro og letbaner. Heri konkluderes blandt andet, at det kræver særskilt fokus på bussernes rolle som til- og frabringer, herunder i form af linjeføring og fremkommelighed, for at realisere det fulde samfundsøkonomiske potentiale af disse investeringer. Ligesom busfremkommeligheden i anlægsfasen er væsentlig for at fastholde passagererne i det kollektive transportsystem. Hermed er reduktioner i busdrift og -fremkommelighed som finansieringskilde til fx letbane- og metroprojekter isoleret set ikke optimal.

5

Ligeledes peger andre på, at trafikken er steget meget de senere år, og at den er blevet betydelig mere uforudsigelig, dvs. at køretiderne for samme strækning i byerne varierer mere. Fremkommelighedstiltagene handler derfor ikke alene om rejsetidsforbedringer, men også om bedre regularitet, som gør kollektiv trafik mere forudsigelig for passagererne og dermed mere attraktiv, hvilket vil medvirke til at flytte flere personer over i de mere pladseffektive transportmidler.

Afslutningsvis kvitteres for godt samarbejde og for Vejdirektoratets ledelse af udvalget arbejde.

Venlig hilsen
Peter Andreas Rosbak Juhl
Udvikling, Trafik og Planlægning

Direkte: +45 36 13 18 20
Mobil: +45 24 34 15 85
E-mail: prj@moviatrafik.dk

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	Sekretariatet er enig med Movia i, at prioriteringen er sket på baggrund af groft skønnede effekter og økonomi. En nærmere analyse af effekter vil kunne bidrage til en mere detaljeret prioritering. Det er dog sekretariatets vurdering, at den nuværende prioritering opfylder formålet om at prioritere projekterne ud fra effekt og økonomi.
2	()	Movia er beskrevet som deltager i tiltaget ” Netværk for koordinering af indsatser”, netop med sigte på Movias bidrag med erfaring og viden i dette og øvrige tiltag.
3	()	Movias erfaring med ansøgning om puljemidler og ledelse af tværgående projekter vil med fordel kunne bringes i spil i netværket for koordinering af indsatser.
4	()	Sekretariatet er opmærksom på, at der på enkelte af de beskrevne strækninger er igangsat busfremkommelighedsprojekter som endnu ikke er endeligt etableret. Disse projekter skal i relevant omfang naturligvis lægges til grund og indtænkes i den egentlige projektering af de projekter, som besluttet igangsat.
5	()	Sekretariatet er enig med Movia i, at formålet med projekterne på konkrete strækninger, udover at øge fremkommeligheden, er at højne regulariteten på de udvalgte strækninger.

Høringssvar nr. 6

Nr. Københavns Kommune

Side 1 af 3



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse

NOTAT

Til Vejdirektoratet

16. januar 2019

Høringssvar vedr. Fremkommelighedsudvalgets anbefaling til transportministeren

Sagsnr.
2018-0275871

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen fremsender herved høringssvar til "Afrapportering – Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet – UDKAST" dateret 19. december 2018.

Dokumentnr.
2018-0275871-4

Sagsbehandler
Steffen Rasmussen

Generelle bemærkninger

1

Københavns Kommune anser de 13 tiltag for relevante og fornuftige i forhold til fremkommeligheden i Hovedstadsområdet. I forhold til de generelle trængselsproblemer i området vil de dog have begrænset effekt. Der skal samtidig investeres i udbygning af infrastrukturen – ikke mindst i forhold til at forbedre forholdene for den kollektive trafik og cykeltrafikken. Københavns Kommune vurderer desuden fortsat, at der vil være behov for at vurdere forskellige modeller for vejafgifter.

2

I Københavns Kommune er kapaciteten i myldretiden opbrugt på de vigtigste trafikkorridorer for biler. Det har været et nyttigt værktøj for Teknik- og Miljøforvaltningen at opstille servicemål for cyklister, busser og bilers rejsetider og flow på det primære vejnet i byen. Københavns Kommune deler fortsat gerne sine erfaringer hermed til de øvrige vejbestyrelser i området.

3

I udvalgets drøftelse har kommunerne adskillige gange fremhævet, at der udover signaloptimering er behov for fysiske fremkommelighedstiltag. Det fremgår ikke af anbefalingen. Københavns Kommune giver etablering af nordvest vendte motorvejsramper v. Ruten/Tingbjerg i samarbejde med Gladsaxe Kommune høj prioritet, og foreslår at forundersøgelser til et sådant tiltag kan indgå i det videre samarbejde.

4

Københavns Kommune ser positivt på udvalgets forslag til en pulje til samfinansiering af konkrete fremkommelighedsprojekter mellem staten og kommunerne. Kommunal finansiering forudsætter politisk prioritering i forbindelse med budgetaftaler. I den forbindelse giver kommunernes anlægsloft en yderligere begrænsning af mulighederne.

Bemærkninger til tværgående tiltag

BA Projekter

Københavns Kommune er positivt stemt over for de fire tværgående tiltag, som alle virker fornuftige og relevante. Københavns Kommune deltager gerne i det tværgående samarbejde.

Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

5

Det bemærkes dog, at der under tiltaget "Fælles indsats for håndtering af ikke-planlagte hændelser" er beskrevet, at kommunerne skal anvende "Vejdirektoratets system til at overvåge og styre ændringer i trafiksignalanlæg". Københavns Kommune har selv investeret i trafikledelse- og overvågningssystemer, som bygger på en åben nordisk kommunikationsprotokol (RSMP).

For Københavns Kommune vil det betyde en udgift på 2-4 mio. kr., hvis alle kommunens ca. 400 signalanlæg skal kobles op til Vejdirektoratets system. Desuden vil Københavns Kommune få væsentlige merudgifter til de trafikledelsessystemer, som allerede er integreret med RSMP. Det drejer sig bl.a. om overvågningssystemet til signalanlæg (RMS) og trafikledelsessystemet, MobiMaestro.

Kommunen har derfor på nuværende tidspunkt ingen interesse i at overgå til andre kommunikationsprotokoller eller andre trafikledelses- og overvågningssystemer til signalanlæg.

I stedet opfordres andre vejmyndigheder til at overveje muligheden for at benytte sig af de samme systemer og åbne protokoller, som Københavns Kommune benytter sig af. Disse giver mulighed for en aktiv trafikstyring, hvor trafikale scenarier kan opbygges og aktiveres manuelt eller automatisk i udvalgte signalanlæg.

For at det er muligt at overvåge og styre signalanlæg under ikke-planlagte hændelser kræves der som udgangspunkt en fælles kommunikationsprotokol og teknologisk tidssvarende styreapparater. Omkostninger til dette fremgår ikke af økonomioverslaget for dette tiltag.

6

Kommunal hjemmel til oprydning og evt. fjernelse af køretøjer, der holder til gene og ulempe på det kommunale vejnet, har været drøftet i udvalget, men det fremgår ikke af anbefalingen. Det er et forhold, som giver anledning til store forsinkelser i trafikken. Københavns Kommune foreslår, at det bliver skrevet ind som en del af mandatet for det tværgående tiltag om ikke-planlagte hændelser.

7

Bemærkninger til tiltag på konkrete strækninger

Københavns Kommune så gerne en anden prioritering af de ni projektstrækninger. Strækningerne "Roskildevej mellem Ring 3 og Pile Allé" og "Søborg Hoved-Frederiksborgvej-Tagensvej mellem Ring 2 og Ring 3" vurderes til at være de mest relevante strækninger for København at deltage i, men er placeret som hhv. tredjesidst og sidst på prioriteringslisten.

Modsat vurderes "Mørkhøjvej mellem Ring 3 og Frederikssundsvej" og "Frederikssundsvej mellem Ring 4 og Borups Allé" til at være

mindre interessante for kommunen, men begge er prioriteret højere end de to førnævnte strækninger.

8

Det er meget svært at forholde sig til tiltagene på de konkrete strækninger, da detaljeringsniveauet på dette stadie er meget lavt. Det er samtidig ikke præciseret, hvilke signalanlæg, der er tilknyttet til de tre forskellige løsningstyper (lille, mellem, stor) - og derfor er økonomioverslaget for den enkelte kommune ikke tydeliggjort for de enkelte projektstrækninger. F.eks. har København tre signalanlæg på strækningen "*Roskildevej mellem Ring 3 og Pile Allé*", hvor der i bilagsrapporten er vurderet et behov for op til fem geometriske udbygninger (stor løsning) på hele strækningen, og tolv signaltekniske optimeringer (lille løsning).

Hvis de små eller store løsninger er tiltænkt i København Kommunes tre signalanlæg betyder det en udgiftsforskel fra 900.000 kr. til 15 mio.kr. for kommunen. Det bør derfor tydeliggøres, i hvilke signalanlæg de forskellige løsningstyper er tiltænkt.

Det skal samtidig bemærkes, at Københavns Kommune inden for de seneste år har udskiftet alle styreapparater i byen, opkoblet dem til overvågning, og indarbejdet trådløs busprioritering i de fleste af signalanlæggene. Den gennemsnitlige overslagspris for en lille og mellem løsning vurderes derfor til at ligge væsentlig lavere for Københavns Kommune, end det som er blevet vurderet i notatet (hhv. 300.000 kr. og 500.000 kr.).

Med venlig hilsen

Michel Schilling
Direktør

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	Sekretariatet noterer sig Københavns Kommunes synspunkt om, at de generelle trængselsproblemer bør løses ved udbygning af infrastrukturen. Derudover foreslår Københavns Kommune, at forskellige modeller for vejafgifter vurderes. Større udbygninger af infrastrukturen og overvejelser om vejafgifter falder dog uden for kommissoriet for dette udvalg og har derfor ikke været behandlet i udvalget.
2	()	Sekretariatet foreslår, at Københavns Kommune deler sine erfaringer med opstilling af servicemål for forskellige trafikantgrupper, i det ”netværk for indsatser” som der foreslås etableret.
3	()	Ønsket om nye nordvendte ramper ved Ruten/Tingbjerg er nævnt i stambladet ”Mørkhøjvej mellem Ring3 og Frederikssundsvej”. Etablering af nye ramper falder dog uden for kommissoriet for dette udvalg og indgår derfor ikke i det egentlige løsningsforslag.
4	()	Sekretariatet er opmærksom på, at kommunal finansiering kræver politisk behandling i de involverede kommuner, og at dette ikke har været muligt inden for den tidsramme som udvalget har haft til rådighed. Forbehold om det kommunale anlægsloft er noteret i rapportens side 18.
5	()	Københavns Kommune har undervejs i udvalgsarbejdet foreslået anvendelse af en fælles åben protokol. Sekretariatet noterer sig synspunktet vedr. åben protokol. Da dette vil være en større investering for de øvrige kommuner, har anvendelse af Vejdirektoratets SIG-GUI været foreslået som en billigere mellemløsning. Det kræver ikke en fælles kommunikationsprotokol at overvåge og styre trafiksignalanlæg med SIG-GUI systemet i forbindelse med ikke-planlagte hændelser. SIG-GUI kan på nuværende tidspunkt også kommunikere med styreapparater med RSMP-protokoller gennem et gængs overvågningssystem. Det vil formentlig kun være relevant med opkobling til SIG-GUI for et mindre antal af Københavns Kommunes trafiksignalanlæg, som ligger strategisk i sammenhæng med andre vejmyndigheder.
6	(-)	Sekretariatet noterer sig synspunktet. Emnet har ikke været behandlet på møderne.
7	(-)	Prioriteringen af tiltag på konkrete strækninger er foretaget af sekretariatet på baggrund af de estimerede effekter, antallet af trafikanter på strækningen samt den skønnede økonomi. Prioriteringsrækkefølgen blev behandlet på udvalgsrådet d. 3. december 2018.
8	(-)	Der har indenfor den givne tidsramme kun været mulighed for at kortlægge problemer, løsninger og økonomi på et overordnet niveau og økonomien for den enkelte kommune er ikke beskrevet i stambladene for tiltag på konkrete strækninger. Dette vil ske gennem den nærmere analyse og konkretisering af projekterne.

Hørings svar nr. 7

Nr. Frederiksberg Kommune

Side 1 af 2

Frederiksberg Kommune

F R E D E R I K S B E R G
K O M M U N E



Vejdirektoratet

Høringssvar til afrapportering – Fremkommeligheidsudvalg

Vi har modtaget og drøftet Vejdirektoratets udkast til afrapportering fra Fremkommeligheidsudvalget.

Vi vil gerne kvittere for samarbejdet i Fremkommeligheidsudvalget og den svære opgave, der er stillet, med mange forskelligrettede interesser og hensyn, som skal gå op. Det er ikke nogen nem opgave, og helt overordnet er vores opfattelse, at det er lykkedes at komme frem til en afrapportering, der i det store hele rummer de diskussioner, der har været taget op i udvalgets arbejde.

Høringssvaret er administrativt og afgives med forbehold for politisk godkendelse.

- 1 • Det bør i rapporten fremgå tydeligt, at det har været en forudsætning, at udvalget udelukkende har arbejdet med de kommunale veje.
- 2 • En del af de forslag, der er skitseret, er i sagens natur udarbejdet på et overordnet og ikke gennemprøvet grundlag. Derfor kan virkeligheden meget vel vise sig anderledes, når/hvis arbejdet går i gang, da mange faktorer kan påvirke forslagene. Derfor er det nødvendigt at effektivt, økonomi, løsningsforslag m.v. tages med væsentlige forbehold, og bliver tilrettet og justeret i hvert enkelt forslag, når de er undersøgt nærmere.
- 3 • Iværksættelse af tiltag, som kræver deltagelse, bindinger, finansiering eller faglige løsninger – herunder f.eks. prioritering af trafikantgrupper - i Frederiksberg Kommune, er betinget af kommunens politiske godkendelse.
- 4 • For så vidt angår de tværgående tiltag, kan vi administrativt støtte disse – dog med følgende kommentar:
 - Det foreslåede netværk for koordinering af indsatser foreslås at starte op som et løst koblet netværk af den karakter, der er skitseret i oplægget, men hvor det eventuelt kan udvikle sig til et mere formaliseret samarbejde med tiden. Der er behov for at danne sig erfaringer, før samarbejdet eventuelt kan blive mere bindende.

16. januar 2019

Sagsbeh.: ML

J.nr.: 05.01.00-K04-1-19

Vej, Park og Miljø

Trafik og Byrum

Frederiksberg Rådhus

2000 Frederiksberg

www.frederiksberg.dk

Telefon: 3821 4292

Mail: vpm@frederiksberg.dk

Telefontid:

Mandag-torsdag: 9-14

Fredag: 9-13

Personlig henvendelse:

Kun efter aftale

5

- Deltagerkreds og mandat i netværket bør fremgå tydeligt ved start, så netværkets status er afstemt inden for deltagerkredsen. Det bør være en forudsætning med deltagelse fra alle kommuner.

6

- Hvad angår det konkrete projekt, Frederiksberg Kommune tænkes ind i – Roskildevej mellem Ring 3 og Pile Allé, er det svært at estimere effekt og økonomi i projektet på det nuværende grundlag. Hvis der er politisk tilslutning til at gå videre, bør projektet belyses grundigere og et konkret forslag forelægges politisk.
- Vedrørende forslaget til udgiftsfordeling og finansieringspulje, bør kommunernes medgåede tid til projektet kunne indgå i finansieringspuljen på lige fod med de eksterne udgifter. Herunder bør hele den statslige finansiering være uden for anlægsloftet.

Venlig hilsen

Jan Bøge Sørensen
Afdelingschef for Vej, Park og Miljø

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	(-)	Det har ikke været en forudsætning, at udvalget udelukkende har arbejdet med kommunale veje. F.eks. indgår statsvejen Ring 4 som et projektforslag.
2	()	Sekretariatet tilslutter sig Frederiksberg Kommunes holdning om, at forslagene til konkrete tiltag skal tages med forbehold, da de af tidsmæssige årsager er beskrevet på et meget overordnet niveau.
3	()	Sekretariatet er opmærksom på, at iværksættelse af tiltag, der kræver deltagelse, finansiering eller faglige løsninger, er afhængigt af kommunens endelige politiske godkendelse.
4	()	Det er ikke fastlagt i beskrivelsen af tiltaget ”netværk for koordinering af indsatser”, om det er obligatorisk for kommunerne at deltage. Der lægges op til, at der kan etableres tematisk eller geografisk afgrænsede netværk. Sekretariatet noterer sig Frederiksbergs synspunkt om, at deltagerkreds og mandat skal være præcist beskrevet. Dette kan ske ved netværkets opstart.
5	()	Jf. svar på pkt. 3. Sekretariatet er opmærksomme på, at iværksættelse af tiltag, der kræver deltagelse, finansiering eller faglige løsninger, er afhængigt af kommunens politiske godkendelse. Sekretariatet noterer sig Frederiksberg Kommunes synspunkt om, at de projekter, der vælges at arbejde videre med, bør belyses grundigere inden politisk forelæggelse.
6	+	Det præciseres i 3. afsnit på s. 16 i afrapporteringen, at kommunens medgåede tid til udførelse af de konkrete tiltag også indregnes i de kommunale omkostninger, der kan opnås medfinansiering til. Bemærkning om, ”at det kunne være hensigtsmæssigt, hvis det alene er de kommunale udgifter der skal medregnes under det kommunale anlægsloft” er nævnt på s. 16 i afrapporteringen.

Hørings svar nr. 8

Nr. Vallensbæk Kommune

Side 1 af 3



Afsendt til
Vejdirektoratet
Lene Krull på email lkr@vd.dk

Sags-jour.nr.: 19/482

16. januar 2019

Vallensbæk Kommunes høringssvar vedr. "Afrapportering – Fremkommeligheidsudvalg for Hovedstadsområdet UDKAST"

Vejdirektoratet har sendt "Afrapportering – Fremkommeligheidsudvalg for Hovedstadsområdet UDKAST" i høring. Høringsfristen er onsdag d. 16. januar 2019.

Vallensbæk Kommune har indgået i Fremkommeligheidsudvalgets arbejde, og er derfor blevet bedt om at forholde sig til afrapporteringen til Transport-, Bygnings- og Boligministeren, som har nedsat udvalget i sommeren 2018.

Høringssvar fremsendes hermed. På baggrund af den korte høringsfrist tager høringssvaret forbehold for Vallensbæk Kommunalbestyrelses godkendelse.

Kommentarer til Processen, "Afrapportering – Fremkommeligheidsudvalg for Hovedstadsområdet UDKAST" samt Bilagsrapport Fremkommeligheidsudvalg for Hovedstadsområdet kan ses herunder samt i Bilag 1, "Skema over høringssvar fra Vallensbæk Kommune". Numrene med fed skrift henviser til punkterne i skemaet over høringssvarene.

Processen

Som udgangspunkt er Vallensbæk Kommune ikke tilfreds med processen.

- 1 • Vi mener, at opgaven i Fremkommeligheidsudvalget fra start var bundet til at skulle handle om samordning af lyskryds. Det har betydet, at det ikke har været muligt at byde ind med andre tiltag, der ville fremme fremkommeligheden på vejene. Vores vurdering er, at samordning af lyskryds på strækninger ikke i tilstrækkelig grad giver den ønskede effekt i forhold til for eksempel ombygning og tilbygning af motorvejsramper og lysregulering af disse (1).
- 2 • Vi mener ikke, at alle relevante parter er udpeget til deltagelse i Fremkommeligheidsudvalget, idet både Hovedstadens Letbane og Region Hovedstaden er vigtige parter, der ikke har deltaget i processen (2).
- 3 • Vejdirektoratet har ikke synliggjort, at det er muligt rent vejkapacitetsmæssigt at fordele trafikken hurtigt nok i indre København, hvis fremkommeligheden øges, så trafikken kommer hurtigere ind til København. Dette er en mangel i den stillede opgave. Er der ikke plads i det indre København, vil kødannelsen bare ske tættere på København end i dag (16).

Rådhuset
Vallensbæk Kommune
Vallensbæk Stationstov 100
2665 Vallensbæk Strand

Telefon: 47 97 40 00
E-post: cet@vallensbaek.dk
Sikker e-post: kommune@vallensbaek.dk
Hjemmeside: www.vallensbaek.dk

Vurdering af resultatet

Vallensbæk Kommune er ikke tilfredse med resultatet af arbejdet.

- 4
- Vi har reelt ikke haft indflydelse på, hvilke tiltag der skulle arbejdes videre med, da dette på forhånd har været valgt for os af Vejdirektoratet. De prioriteringer Vejdirektoratet har foretaget, er vi ikke enige i. Vi mener ikke de valgte tiltag vil give den største trafikale effekt i forhold til økonomien set i forhold til de foreslåede konkrete fysiske tiltag på vejnettet, som arbejdsgruppen har fundet frem til.
- For eksempel vil signalregulering af rampekrydsene på afkørsel 25 (Køge Bugt Motorvejen / Vallensbæk Torvevej) og udvidelse af højresvingsbanen på frakørslen til Køge Bugt Motorvejen øge effekten i afviklingen af trafikken på Køge Bugt Motorvejen. Udføres tiltagene, vil man lettere kunne komme til og fra motorvejen, og dermed mindske kødannelser med risiko for bagendekollisioner (4).
- 5
- Vi er af den opfattelse, at Vejdirektoratet ikke har indskrevet kommunens ønske til signalregulering af rampekryds og forlængelse af højresvingsbane på frakørselsrampen på afkørsel 25, trods ønske om dette i forbindelse med godkendelse af referaterne fra arbejdsgruppemøderne (6).
- 6
- Vi er af den opfattelse, at det i processen har virket som om, at Staten ikke har haft et ønske om, at de skulle indgå i løsningen af fremkommelighedsproblemerne i Hovedstadsområdet på statsvejnettet og på tilslutninger til statsvejnettet. (7).
- 7
- Endvidere agerer Vejdirektoratet i processen alene som rådgiver (ikke vejmyndighed), og foreslår løsninger, som Vejdirektoratet tjener penge på fra kommunerne, fordi Vejdirektoratet foreslår egne produkter som løsninger (8).
- 8
- Vallensbæk Kommune indgår ikke i nogle af de foreslåede strækninger i de 4 tværgående tiltage, og vi har selv løsninger på de øvrige tiltag blandt andet igennem letbanesamarbejdet. Bekymringen går på, at vi skal betale for noget, vi ikke har gavn af. Kommunen ønsker ikke at betale dobbelt for de samme løsninger hos Vejdirektoratet (OTMAN, vagt til ikke planlagte hændelse, netværk og rådgivning på signalområdet osv.) (9).
- 9
- Endvidere fremgår der ikke nogen steder et udkast til, hvordan udgifterne fordeles (10).
- 10
- Der bør ikke blot være medfinansiering af projektet, men også af drift og vedligehold af projekterne (11).
- 11
- Vi er af den opfattelse at resultatet af løsningstiltagene i projektet ikke står mål med økonomien. Derudover mener vi, løsningerne bliver trukket ned over hovederne på kommunerne (3).
- 12
- Endvidere bør udgifterne til projekterne ikke indgå som en del af de kommunale anlægslofter, da det er Staten, der ønsker bedre tværkommunalt trafikflow for pendlere, som ikke gavner kommunernes borgere. Man låser kommunernes økonomi, hvis projekterne ikke holdes fri af anlægsloftet (12).
- 13
- Der er i høringsmaterialet uoverensstemmelse i økonomien for den samlede økonomi (13).
- 14
- Vi mener ikke, det er realistisk at fastlægge prioritering af trafikantgrupper på tværs af kommunerne. Kommunerne har forskellige fokusområder i forhold til, hvilke trafikantgrupper der skal prioriteres. I de fleste kommuner er det politisk bestemt (14).
- 15
- I arbejdet med udpegningen af strækningerne er der kun set på at fremme hovedstrækningerne og ikke på de store hovedveje, der går på tværs af hovedstrækningerne. Dette anser vi for at være en stor mangel i udredningen af strækningerne, da et øget fokus på "hovedstrækningen" sænker fremkommeligheden fra "tværvejene" (14).
- 16
- Hertil kommer, at letbanen ikke er indarbejdet på de strækninger og i de kryds, hvor letbanen krydser og kører langs "hovedstrækningen", hvilket kan sænke rejsehastigheden for togene på letbanen (15).
- 17
- Vi har flere gange undervejs i arbejdet oplyst om, at Vallensbæk Strandvej ikke skal indgå som en del af bruttovejnettet, som Vejdirektoratet har udpeget. Det er derfor ikke tilfredsstillende, at Vallensbæk Strandvej stadig fremgår af kortet over bruttovejnettet. Vejen skal tages ud, da det er en 50 km/t skolevej med hævede flader og rundkørsler og derfor ikke velegnet til tung trafik og store trafikmængder (5).

Samtlige kommentarer uddybes i vedlagte "Skema over høringsvar fra Vallensbæk Kommune".

Med venlig hilsen

Colette Josiassen
afdelingsleder

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	0	<p><i>Skema med uddybning af høringssvar er ikke indsat, da det er meget omfattende. Skemaet er indgået i læsning af Vallensbæk Kommunes bemærkninger og kan udleveres efter ønske.</i></p> <p>Det er korrekt, at der som anført i kommissoriet, primært har været fokus på samarbejde på tværs af vejmyndigheder i forhold til trafiksignalanlæg, idet der i kommissoriet om formål står ”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” og ”Udvalget skal undersøge konkrete tiltag for optimering af trafiksignalerne...”. I de udpegede tiltag indgår der flere steder trafiksignalanlæg beliggende ved rampetilslutninger til motorvejene.</p>
2	0	<p>Deltagerne i Fremkommelighedsudvalget fremgår af kommissoriet. Målgruppen for deltagelse i Fremkommelighedsudvalget har som udgangspunkt været vejmyndigheder. Hverken Hovedstadens Letbane (HL) eller Region Hovedstaden er vejmyndigheder. På opfordring fra udvalget blev HL inviteret til det sidste møde i Fremkommelighedsudvalget, uden det dog skabte den store dialog eller vidensudveksling.</p>
3	0	<p>Det har ikke været et mål i sig selv, at få trafikken hurtigere ind til København. Målet har primært været at få koordineret trafikken i korridorer på tværs af vejmyndigheder.</p>
4	0	<p>Der har været nedsat en arbejdsgruppe med udpegede deltagere fra alle medlemmer af Fremkommelighedsudvalget. Arbejdsgruppen har udpeget og prioriteret de tiltag, som indgår i projektbeskrivelserne, hvad enten det er konkrete vejstrækninger eller mere tværgående initiativer. Det er korrekt, at den rækkefølge, som det er foreslået at arbejde med projekterne i, er kommet som udspil fra Vejdirektoratet som et resultat af forholdene mellem forventet opnået rejsetidsbesparelse og forventet antal påvirkede trafikanter/brugere af kollektiv trafik, forholdt til den skønnede økonomi. Prioriteringen blev behandlet på det sidste udvalgmøde i december af det samlede udvalg.</p>
5	0	<p>Med hensyn til den specifikke lokalitet der refereres til, så er det noteret første gang i opsamling fra workshop 1, den 13. september 2018, på side 6 og igen i opsamling fra workshop 2, den 8. oktober 2018, på side 7 – men da det ikke var et tiltag, der blev prioriteret af den samlede arbejdsgruppe, er det ikke videreført blandt de prioriterede tiltag.</p>
6	0	<p>Vejdirektoratet er som vejmyndighed direkte involveret i flere af de tværgående tiltag og i fem af de konkrete strækningstiltag. Derudover vedrører tiltaget på O4 en statsvej.</p>
7	0	<p>Vejdirektoratet er, foruden at være vejmyndighed, udpeget som formand og sekretariat for Fremkommelighedsudvalget. Vejdirektoratets værktøjer til koordinering af signaler og trafikinformation stilles til rådighed for kommuner efter aftale på betingelser, der dækker Vejdirektoratets konkrete omkostninger i henhold til gældende regelsæt for indtægtsdækket virksomhed.</p>

8	0	Der er andre vejmyndigheder end Vallensbæk, der ikke selv har del i de konkrete initiativer. Der vil ikke blive tale om dobbeltbetaling for den enkelte kommune for Vejdirektoratets ydelser.
9	0	Der er i afrapporteringen fremlagt en beskrivelse af forslag til finansieringsmodel for tiltagene. Da udgifterne er skønnede og projekterne ikke er gennemarbejdede, er der ikke på det foreliggende grundlag opgjort en specifik udgift for den enkelte kommune. Dette vil ske i den nærmere konkretisering af projekterne.
10	0	Drift og vedligeholdelsesudgifter på vejnettet afholdes af vejmyndigheden i henhold til Vejlovens bestemmelser. Dette forhold ændres ikke af fremkommelighedsudvalget.
11	0	Der er ikke beregnet egentlig samfundsøkonomi for de enkelte projekter, men der er foretaget et skøn over, hvor meget rejsetidsbesparelse de rejsende på strækningen kan opnå, hvilket er sammenholdt med den forventede udgift. Som tidligere anført, er det arbejdsgruppen, der har udpeget de udvalgte tiltag. Udpegning og prioritering er dernæst behandlet i fremkommelighedsudvalget.
12	0	Det er noteret i afrapporteringen, at kommunerne ønsker, at eventuel statslig medfinansiering holdes udenfor det kommunale anlægsloft.
13	0	Der er usikkerhed om hvilken uoverensstemmelse der peges på. Sekretariatet gør opmærksom på, at fremkommelighedsudvalgets forslag til finansieringsmodel omfatter alle tiltag.
14	0	I projektbladene er det anført, at der skal prioriteres mellem trafikantgrupperne. Dette skal ske på tværs af relevante vejmyndigheder, og vil skulle ske i konkretisering af tiltagene.
15	0	Det er beskrevet i afrapporteringen, at der skal være særlig opmærksomhed på, at samordning af trafikken i udvalgte korridorer ikke skaber problemer andre steder på vejnettet.
16	0	Det har været behandlet i udvalget, at de samordnede strækninger forventeligt ikke kan gå på tværs af letbanekorridoren, men f.eks. starte henholdsvis slutte ved den skærende letbanestrækning, f.eks. på Roskildevej i Glostrup.
17	-	Det er korrekt, at Vallensbæk har ønsket, at Vallensbæk Strandvej tages ud af bruttovejnettet. Cowi har tidligere taget direkte kontakt til Vallensbæk Kommune for at præcisere, at bruttovejnettet er et udtryk for et sammenhængende vejnet, som den overordnede trafik til og fra en kommune, og til og fra det overordnede vejnet, færdes ad. Det er ikke ensbetydende med, at den konkret skal indgå som aflastningsrute, og ombygges med dette formål. Der indgår også andre veje med 50 km/t i bruttovejnettet.

--	--	--

Hørings svar nr. 9

Nr.	Glostrup	Side 1 af 2
-----	----------	-------------

Udkast til hørings svar fra Glostrup Kommune:

”Glostrup Kommune har hen over efteråret deltaget i arbejdet med at undersøge konkrete tiltag for at forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet, og hilser generelt arbejdet med at forbedre infrastrukturen og fremkommeligheden velkommen.

1 Af fremkommelighedstiltag er der i rapporten blevet peget på en række tiltag (trafiktekniske og krydsombygninger) i Glostrup Kommune. Det drejer sig om en række ombygninger og signaltekniske tilretninger på Roskildevej/Hovedvejen. Der foreligger dog ikke konkrete vurderinger af hvilke tiltag der præcis skal foretages, og hvilke kryds/signalanlæg der skal ombygges. Størrelsesordenen af de potentielle udgifter for Glostrup Kommune kendes derfor ikke.

2 Det er teoretisk estimeret, at en række uspecificerede tiltag på Roskildevej/Hovedvejen vil forøge den gennemsnitlige rejsehastighed på 5 km/t for ca. 200.000 biler. En forøgelse af rejsehastigheden vil alt andet lige tilsvarende medføre en forøget trafikmængde, en højere fart samt et højere støjniveau end hidtil. Eventuelle tiltag, som forøger fremkommeligheden, bør således ikke stå alene, men være suppleret med afhjælpende tiltag i forhold til de ovenfor nævnte ulemper. Om Glostrup Kommune i det hele taget ønsker en forøget rejsehastighed på Roskildevej/Hovedvejen er der på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til, da det kommer an på eventuelle ulemper forbundet herved.

3 For Glostrup Kommune er det afgørende, at deltagelse i et eventuelt fremkommelighedsprojekt på Roskildevej/Hovedvejen bliver frivillig for kommunen, og at rapportens – noget udokumenterede – prioritering af Roskildevej/Hovedvejen som den vejstrækning som det giver bedst mening at investere fremkommelighedskroner i, ikke medfører en tvungen omkostning for kommunen på et senere tidspunkt. Det bør derfor skrives tydeligere i rapporten, at kommunal deltagelse i fremkommelighedsprojekterne skal være frivillig.

4 Det har været Vejdirektoratets opfattelse, at kommissoriet for fremkommelighedsudvalget ikke omfatter motorveje og rampeanlæg. Dette på trods af, at kommissoriet siger, at ”*strækninger af en vis trafikal betydning*” skal undersøges. Det er utvivlsomt, at det netop er her, at der kan opnås de største fremkommelighedsgevinster. En skærpet fokus på især koblingerne mellem motorveje og det øvrige vejnet vil derfor være ønskelig i rapporten.

5 Endvidere skal det bemærkes, at rapporten synes at fokusere på trafikstrømmene ind og ud ad København. Som omegnskommune oplever Glostrup Kommune, at fremkommelighedsproblematikken i lige så høj grad gør sig gældende på de tværgående korridorer. Især forventes der udfordringer i forhold til Ring 3/Letbanen. Fra Glostrup Kommunes side efterlyses der derfor et større helhedssyn i forhold til trafikstrømmene, uanset om de går på den ene eller anden led.

6 Kommunerne har fra første møde i Fremkommelighedsudvalget påpeget, at en anlægsplan der potentielt berører kommunens økonomi ikke kan godkendes administrativt, men at sagen skal forelægges politisk. Det har ikke været muligt tidsmæssigt at forelægge udkastet til afrapportering for Kommunalbestyrelsen og dette hørings svar gives derfor under forudsætning af Kommunalbestyrelsen efterfølgende godkendelse.

Sagen forelægges Kommunalbestyrelsen den 16. februar 2019, hvorefter endeligt svar vil blive fremsendt til Vejdirektoratet.”

Med venlig hilsen

Anders Asmind

Centerchef

Tlf. 4323 6100

Rådhusparken 2, 2600 Glostrup

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	Der har indenfor den givne tidsramme kun været mulighed for at kortlægge problemer, løsninger og økonomi på et overordnet niveau, og økonomien for den enkelte kommune er ikke beskrevet i stambladende for tiltag på konkrete strækninger. Dette vil ske i en nærmere analyse og konkretisering af projekterne.
2	()	Den estimerede rejsetidsforøgelse på 5 km/t skal ses i forhold til den gennemsnitlige nedsatte rejsetid, der i dag er på strækningen pga. nedsat fremkommelighed. Det er sekretariatets vurdering, at en mere ensartet trafikafvikling med mindre stop and go kørsel på trods af en lidt højere hastighed kan give færre støjgener end en trafikafvikling med mange start og stop ved strækningens trafiksignalanlæg.
3	+	Sekretariatet er opmærksom på, at en eventuel forpligtende aftale om gennemførelse af projekter først kan gennemføres efter en politisk behandling i de implicerede kommuner og forudsætter en konkret politisk godkendelse. Dette er tilføjet i opsamlingen på høringssvarene på s. 4.
4	()	Rampekryds, der forbinder motorvejsnettet med det øvrige vejnet, er taget med dér, hvor disse naturligt er en del af de prioriterede strækninger. Udbygninger af motorvejsnettet falder uden for kommissoriet, da formålet med udvalget er at ”undersøge konkrete tiltag for optimering og samordning af trafiksignaler... på strækninger af en vis trafikalbetydning, der går på tværs af flere kommunegrænser og vejmyndigheder.”
5	()	Det har ikke været et mål i sig selv, at fokusere på trafikstrømmene ind og ud af København. Målet har primært været at få koordineret trafikken i korridorer på tværs af vejmyndigheder. Etablering af Letbane i Ring 3 og de trafikale udfordringer som dette medfører, varetages af Hovedstadens Letbane på vegne af ejerkommunerne. På opfordring fra udvalget blev HL inviteret til det sidste møde i Fremkommelighedsudvalget, uden det dog skabte den store dialog eller vidensudveksling.
6	()	Sekretariatet er klar over, at det ikke har været muligt for kommunerne at få den samlede afrapportering politisk behandlet indenfor den givne tidsramme, og at de fleste høringssvar derfor er afgivet med forbehold for de respektive kommunalbestyrelses godkendelse. Jf. svar på pkt. 3. Sekretariatet er opmærksomme på, at en eventuel forpligtende aftale om gennemførelse af projekter først kan gennemføres efter en politisk behandling i de implicerede kommuner og forudsætter en politisk godkendelse i kommunerne.

Hørings svar nr. 10

Nr. **Ballerup**

Side 1 af 1



BALLERUP KOMMUNE

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrsgade 49
1577 København V

att.: Fremkommelighedsudvalget
Lene Krull

sendt pr. mail til: lkr@vd.dk

Rådhuset
Hold-an Vej 7
2750 Ballerup
Tlf: 4477 2000
www.ballerup.dk

Dato: 17. januar 2019

Tlf. dir.: 4477 2313
E-mail: byplan@balk.dk
Kontakt: Claus Pichard

Sagsid: 05.01.35-P17-1-18

HØRINGSSVAR TIL FREMKOMMELIGHEDSUDVALGETS AFRAPPORTERING

1 Ballerup Kommune har i udvalgets arbejde haft særlig fokus på trafikafviklingen på Ring 4 og i dennes skæringen med Ballerup Byvej (Rute 211) i 'chokolade-krydset'.

Vi støtter rapportens anbefalinger, men ønsker at der snarest igangsættes en undersøgelse af udvidelsen af Ring 4 fra 2- til 4-spor på strækningen mellem Ballerup og Hillerød motorvejen.

Arealerne skulle umiddelbart være til rådighed, så der undgås dyre ekspropriationer. Og i lyset af de krydsombygninger der er foretaget de seneste år, er det vores vurdering, at en simpel løsning, kan laves billigere end de i rapporten anslåede 500 mio. kr.

Endelig vil Ballerup Kommune understrege, at vi anser udvalgets forslag som relevante og hurtigt implementerbare supplement til de større, og helt nødvendige investeringer i hovedstadsregionens infrastruktur, som kommunerne i fællesskab har prioriteret som de vigtigste – og som forudsætter statslig handling.

Med venlig hilsen

Claus Pichard

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	<p>I 2012 beskrev Vejdirektoratet i et strategisk notat muligheder og konsekvenser af en udbygning af Ring 4.</p> <p>Siden er der gennemført en række mindre fremkommelighed- og trafikikkerhedsmæssige tiltag på strækningen fra Ballerup C (Chokoladekrydset) til Hillerødmotorvejen.</p> <p>Strækningen fremstår dog stadig som en 2-sporet vej beliggende i et meget bredt tracé.</p> <p>Med regeringens seneste udspil på trafikområdet ”Smart og effektiv mobilitet” lægges der op til en række analyser af forbedringsmulighederne på flere ringkorridorer i Storkøbenhavn, herunder Ring 4’s strækning fra Ballerup C til Hillerødmotorvejen. Vejdirektoratet afventer nærmere besked om igangsætning af disse analyser.</p>

Hørings svar nr. 11

Nr. Hvidovre Kommune

Side 1 af 1

Hej Lene

Hvidovre kommune har ingen bemærkninger til afrapporteringen.

Venlig hilsen

Michael Søndergaard Daugaard
Vej- og parkchef



Hvidovre Kommune
Center for Trafik og Ejendomme
Vej og Park
Høvedstensvej 19 - 21, 2650 Hvidovre

Telefon: 3639 2511
Mobil: 5158 7701
mdu@hvidovre.dk
toe@hvidovre.dk

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
		<p>Sekretariatet har noteret, at Hvidovre Kommune ikke har nogen bemærkninger til af-rapporteringen.</p>

Hørings svar nr. 12

Nr. Ishøj

Side 1 af 1



Ishøj Kommune

Teknik- og Bygningsudvalget

Vejdirektoratet
Att.: Afdelingsleder Lene Krull
Carsten Niebuhrs Gade 49
1577 København V

Leif Kronblad
Telefon: 43 57 77 69
Email: lei@ishoj.dk

Journal nr.:

17. januar 2019

Hørings svar til Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet

Tak for jeres rapport, som vi modtog den 21. december 2018.

Vi har på Teknik- og Bygningsudvalgets møde den 15. januar 2019 drøftet den fremsendte rapport, og vi har på den baggrund følgende bemærkninger:

Ishøj Kommune vil gerne udbygge det nuværende samarbejde med Vejdirektoratet og de øvrige kommuner i Hovedstadsområdet om en forbedret fremkommelighed. Dette kan eksempelvis være udarbejdelse af fælles funktionskrav og servicemål for trafiksignalanlæg.

1 Vi synes, at det er positivt, at trafikministeren har nedsat et fremkommelighedsudvalg, men det er vores vurdering, at de 9 foreslåede vejstrækninger og et øget samarbejde ikke er tilstrækkeligt til at løse de nuværende fremkommelighedsproblemer i Hovedstadsområdet, og staten bør derfor afsætte de nødvendige ressourcer til at løse problemerne.

2 Det er vigtigt for Ishøj Kommunes borgere og erhvervsliv, at fremkommeligheden i Hovedstadsområdet forbedres, og vi håber at initiativet med Fremkommelighedsudvalget snart følges op af konkrete tiltag til forbedring af fremkommeligheden på statsvejene i Hovedstadsområdet. Det bør dog være en forudsætning, at der også samtidig afsættes ressourcer til at dæmpe den støj, det skaber at øge kapaciteten på motorvejene.

Høringsvaret tager forbehold for endelig politisk godkendelse.

Henrik Olsen

Næstformand for Teknik- og Bygningsudvalget /

Marie Louise Madsen

Direktør for teknik, miljø og byudvikling

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	Sekretariatet noterer sig synspunktet om, at de foreslåede tiltag ikke løser alle fremkommelighedsproblemerne i Hovedstadsområdet.
2	()	Støjafskærmning i tilknytning til udbygning af motorveje ligger udenfor fremkommelighedsudvalgets kommissorium.

Hørings svar nr. 13

Nr. Gladsaxe Kommune

Side 1 af 2



GLADSAXE

By- og Miljøforvaltningen
Gladsaxe Kommune
Rådhus Alle 7, 2860 Søborg
Mail: veje@gladsaxe.dk

gladsaxe.dk

17-01-2019

J. nr. 19-1-05.00.00-A00

Høringsbrev vedrørende afrapportering - Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet

By- og Miljøforvaltningen i Gladsaxe Kommune modtog den 21. december 2018 udkast til "Afrapportering – Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet" i høring.

Gladsaxe Kommune har deltaget i arbejdet i Fremkommelighedsudvalget ved By- og Miljødirektør Maj Green og Teamleder for Veje og Trafik Carsten Høeg Mægaard.

Gladsaxe Kommune sætter stor pris på at blive inddraget i et samarbejde om at forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet. Den stigende trængsel er en vigtig problemstilling, som det er af afgørende betydning at adressere, og løsninger kan kun findes i et bredt samarbejde. Gladsaxe Kommune finder, at Kommissoriet for udvalgsarbejdet har været for snævert afgrænset ved udelukkende at fokusere på samordning af trafiksignaler. Fremkommelighedsproblematikken er langt mere kompleks og kræver, at der sættes ind med en samlet tænkning for udvikling af infrastruktur og mobilitet i hovedstadsområdet. Eksempelvis bør fremme af kollektive trafiktilbud og cykeltrafik indgå i en samlet strategi for at øge fremkommeligheden, ligesom der er behov for i højere grad at rette fokus mod de større trafikale anlæg på statsvejnettet og samspillet mellem motorveje og lokale forhold.

Gladsaxe Kommune støtter op om afrapporteringens forslag om, at der er behov for at etablere et netværk for koordinering af indsatser, herunder koordinering af indkøb og drift af trafiksignaler. I den forbindelse peger Gladsaxe Kommune på, at der allerede i regi af Hovedstadens Letbane foretages fælles indkøb af trafiksignalanlæg, ligesom trafikstyringen vil blive samordnet langs Ring 3, når letbanen etableres. Det er afgørende, at et fremtidigt bredere samarbejde mellem vejmyndigheder anerkender og bygger videre på de investeringer, der foretages i denne sammenhæng. Gladsaxe Kommune foreslår, at det indarbejdes i afrapporteringen, at fremtidige fælles løsninger på området skal koordineres med Hovedstadens Letbane.

Gladsaxe Kommune støtter op om afrapporteringens forslag om en fælles indsats for håndtering af planlagte hændelser. Gladsaxe Kommune kan desuden tilslutte sig, at der er behov for en bedre håndtering af ikke-planlagte hændelser, end det er tilfældet i dag. Det er i den forbindelse et opmærksomhedspunkt, hvordan lokale vejnet med mange bløde trafikanter og begrænset kapacitet belastes. Det er vores vurdering, at det vil kræve nøjere analyser af konsekvenserne ved at indføre særlige hændelsesprogrammer, end det har været muligt at gennemføre inden for rammerne af udvalgsarbejdet. Derfor er det positivt, at afrapporteringen prioriterer dette indsatsområde todelt. I den forbindelse bemærker Gladsaxe Kommune, at selvom Vejdirektoratet ikke har fundet det inden for kommissoriets rammer at drøfte potentialerne i ændrede procedurer for oprydning ved større hændelser, så bør en sådan indsats tænkes ind i en fremtidig fælles indsats.

1

2

3

4

5

I forhold til afrapporteringens forslag til tiltag på konkrete strækninger bemærker Gladsaxe Kommune, at det i alle tilfælde er relevante strækninger at rette opmærksomheden imod, men at den meget korte deadline for udvalgsarbejdet har umuliggjort egentlige analyser af de enkelte forslag. Derfor har forslagene ikke på nuværende tidspunkt en karakter, der kan udgøre et egentligt beslutningsgrundlag for forpligtende aftaler om strækningsprojekter. Gladsaxe Kommune ser frem til at samarbejde om en konkretisering af de enkelte forslag.

6

Gladsaxe Kommune har sammen med de øvrige kommunale deltagere i udvalgsarbejdet gentagne gange gjort opmærksom på, at deadline for udvalgsarbejdet ikke har muliggjort en kommunal politisk behandling af afrapporteringens forslag, og dette bør fremgå af afrapporteringen. Af samme grund tager Gladsaxe Kommune forbehold for efterfølgende politisk behandling. Gladsaxe Kommune gør desuden opmærksom på, at konkrete aftaler om strækningsprojekter vil forudsætte anlægsbevilling i kommunens budgetlægning.

Med venlig hilsen

Maj Green
By- og Miljødirektør

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	<p>Sekretariatet noterer sig ønsket om et større strategisk perspektiv på fremkommelighed i Hovedstadsområdet. Dette ligger dog udover Fremkommelighedsudvalgets kommissorium.</p> <p>Sekretariatet noterer sig synspunktet om at inddrage investeringer i signaler og trafikafvikling affødt af ejerkommunernes kommende letbane i Ring 3. Dette kan konkretiseres i det videre arbejde med tiltagene. HL kan som operatør involveres i det omfang vejbestyrelserne ønsker det.</p>
2	(+)	<p>Sekretariatet noterer Gladsaxe Kommunes synspunkt om, at der bør foretages yderligere trafikale analyser ved etablering af særlige hændelsesprogrammer, således at man så vidt muligt understøtter, at biltrafikken ikke søger de uønskede veje. Hændelsesprogrammer skal netop understøtte trafikafvikling på det ønskede vejnet. Synspunktet er præciseret i rapportens side 5.</p>
3	()	<p>I indsatsen ” Fælles indsats for håndtering af ikke-planlagte hændelser” aktivitet b er det beskrevet, at der skal udarbejdes procedurer for indsats ved ikke planlagte hændelser og udpegning af forbedringer. Sekretariatet vurderer, at en drøftelse af potentialerne i ændrede procedurer for oprydning ved større hændelser kan tages i forbindelse med dette tiltag.</p>
4	()	<p>Som nævnt nederst s. 10 i afrapporteringen har det på grund af den korte tidshorisont ikke været muligt at kortlægge helt præcist hvilke tiltag, der er nødvendige i de enkelte trafiksignalanlæg på de strækninger, som udvalget foreslår. Forud for en eventuel beslutning skal foretages yderligere analyse af projekterne, således at den præcise økonomi kan fastlægges inden en egentlig forpligtende projektaftale indgås.</p>
5	()	<p>Sekretariatet er klar over, at det ikke har været muligt for de fleste kommuner at få den samlede afrapportering politisk behandlet inden for den givne høringsfrist, og at kommunerne derfor tager forbehold for politisk behandling af høringssvar og den samlede afrapportering med dertil hørende projektforslag. Dette er skrevet ind som tema fra høringen i den samlede afrapportering.</p>
6	()	<p>Sekretariatet er opmærksomme på, at konkrete aftaler om strækningsprojekter, der kræver kommunal finansiering, vil kræve konkret beslutning om anlægsbevilling i kommunerne.</p>

Hørings svar nr. 14

Nr. Tårnby Kommune

Side 1 af 2



TÅRNBY KOMMUNE
Ejendomscenter

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 49
1577 København V

DATO
18-01-2019

DERES REF.
JEnhed: 60729018

VORES REF.
18/22127

DIREKTE NR.
32471564
asa.tf

Svar på høring af Fremkommelighedsudvalgets rapport og stamblade for tværgående tiltag samt konkret strækningstiltag

Teknik- og Miljøudvalgte har behandlet høringsmateriale fra Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet. I den forbindelse har Tårnby Kommune følgende bemærkninger:

- 1 - I selve rapporten (f. eks. på side 3 og side 7) mangler den definition på fremkommelighed, som der var enighed om på udvalgets første møde: Fremkommelighed forstås som udgangspunkt som fremkommelighed for alle trafikarter. I de konkrete strækingsprojekter skal det fremgå tydeligt såfremt at fremkommeligheden ikke kan forbedres for alle trafikarter - f.eks. som det er gjort ved strækingsprojekt Englandsvej.
- 2 - Tårnby Kommunes forslag til at udvide det oprindelige strategiske vejnet indeholdt også Kystvejen i forlængelse af rampeanlæg til Øresundsmotorvejen og rundkørsel ved Lufthavnen til Dragør Kommune. Vejdirektoratet modtog dette forslag inden første Fremkommelighedsudvalgsmøde og manglen blev også påpeget på selve mødet. Tårnby Kommune kan tiltræde Bruttovejnettet med den nævnte tilføjelse.
- 2 - På første møde i udvalget blev der ligeledes fra Tårnby Kommunes side stillet spørgsmål til hvorfor Dragør Kommune ikke var med i udvalgsarbejdet. Dette kan så meget mere undre når strækingsprojekt for Englandsvej starter ved Store Magleby krydset i Dragør. Dertil fremgår det at rapporten foreslår at **alle** kommuner i hovedstadsområdet anvender Vejdirektoratets datadelingsplatform (side 10). Tårnby Kommune mener at Dragør Kommune skal have mulighed for at medfinansiere projektet på lige fod med øvrige deltagende kommuner.
- 3 - Tårnby Kommune kan tiltræde de 6 tværgående tiltag under de beskrevne forudsætninger.
 - Tårnby Kommune kan principielt tiltræde forslag til udgiftsfordeling
 - Etablering af et formelt netværk mellem parterne er en god ide. Det forudsættes 100 % statslig finansiering af koordineringsopgaven inkl. udgifter til rådgivning på 500.000 kr.
- 4 - Tårnby Kommune er enig i berettigelse af strækingsprojekt Englandsvej
 - Tårnby Kommune finder at Sund og Bælt A/S skal kunne forpligtes til at deltage i finansieringen af projekt Englandsvej, idet Sund og Bælt A/S står som ejer af Rampeanlæggets signalanlæg ved Øresundsmotorvejen. Desuden bør Dragør Kommune deltage, idet St. Maglebykrydset er medtaget i strækningen.

TÅRNBY RÅDHUS

Amager Landevej 76, 2770 Kastrup
Mail: kommunen@taarnby.dk • www.taarnby.dk
Man-ons 10-14, tors 10-17.30, fre 10-13.30. I øvrigt tidsbestilling efter aftale



TÅRNBY KOMMUNE

5

- For så vidt en eventuel udvidelse af Englandsvej til 4 spor mellem Løjtegårdsvej og Øresundsmotorvejen kræver dette en særlig politisk stillingtagen i Tårnby Kommune

6

- Tårnby Kommune ønsker at der skal prioriteres 2 spor på tilkørselsrampen til Øresundsmotorvejen (vest) fra Englandsvej.

7

- Tårnby Kommune kan anbefale den foreslåede udgiftsfordeling. Tårnby Kommune skal dog oplyse, at der ikke er budgetlagt med udgift til strækningsforbedring på Englandsvej.
- På side 15 står der i 6 afsnit " Der vil efter et eventuelt tilsagn" Tårnby Kommune forstår dette som: "Når Kommunen på baggrund af budgetmæssig dækning kan give tilsagn til det enkelte projekt"
- Tårnby Kommune er indforstået med at dække evt. afledte driftsudgifter vedr. kommunens egen vejstrækning i projektforslag for Englandsvej.

Venlig hilsen

Betina Grimm
Teknisk Chef

/

Peter Günther
Ejendomschef

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	(-)	I samtlige beskrivelser af konkrete strækningstiltag er der under fordele/ulemper anført: ”Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem trafikantgrupperne, da ikke alle kan få forbedret fremkommelighed.
2	+	Bruttovejnettet er i den endelige afrapportering blevet suppleret med Kystvejen, på den af Tårnby ønskede strækning.”
3	()	Dragør Kommune er jf. kommissoriet, ikke udpeget som deltager i Fremkommelighedsudvalget. Vejdirektoratets datadelingsplatform (OTMAN) er et tilbud til alle kommuner i Hovedstadsområdet uanset deltagelse i Fremkommelighedsudvalget. Selve opkoblingen finansieres af hver enkelt deltagende kommune, som beskrevet i afsnit om finansiering af tværgående tiltag nederst s. 15.
4	()	Udgifter til konkrete strækninger påhviler som udgangspunkt vejmyndighederne. Den af fremkommelighedsudvalget foreslåede finansieringsmodel indeholder en mulig statslig medfinansiering af kommunale udgifter. Det forventes, at Sund & Bælt ligesom Vejdirektoratet selv finansierer egne udgifter til projektet.
5	()	Sekretariatet er bekendt med, at en eventuel udvidelse af Englandsvej kræver særskilt politisk behandling i Tårnby Kommune.
6	()	Sekretariatet har noteret sig Tårnby Kommunes ønske om en prioritering af to spor på tilkørselsrampen til Øresundsmotorvejen.
7	()	Jf. svar på pkt. 5 er sekretariatet bekendt med, at en evt. udvidelse af Englandsvej vil kræve særskilt politisk stillingtagen, da omkostningerne til dette projekt pt. ikke er budgetlagt.

Hørings svar nr. 15

Nr. Lyngby-Taarbæk Kommune

Side 1 af 1

Kære Rikke Daugaard

1 Lyngby-Taarbæk Kommune tager rapportens indhold til efterretning og deltager naturligvis gerne i det kommende arbejde med fremkommelighed i Hovedstadsområdet.

Kommunen vurderer, at det er vigtigt at skabe et forum for understøttelse og koordinering af de tværgående tiltag, som fremgår af prioriteringslistens 0-2C.

Vi tilslutter os derfor også rapportens anbefaling, at der afsættes en fuld statslig finansieret pulje til varetagelse af de koordinerende opgaver i en 4-årig periode.

2 I den forbindelse tillader vi os fortsat at påpege, at der ikke er foreslået fysiske fremkommelighedstiltag i Lyngby-Taarbæk Kommune og nordlig beliggende kommuner.

Opmærksomheden bør fortsat og fremadrettet være henledt på kommunens geografiske beliggenhed - en beliggenhed - der i væsentlig grad binder Nordsjælland sammen med resten af Storkøbenhavn.

Venlig hilsen

Bjarne Holm Markussen

Direktør



Direktion

Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Sekretariatets svar

Nr.	Accept	Bemærkning
1	()	Sekretariatet noterer sig, at Lyngby-Taarbæk Kommune gerne deltager i det kommende arbejde med fremkommelighed i Hovedstadsområdet.
2	()	Sekretariatet er opmærksomme på, at der ikke er udpeget konkrete strækningsprojekter i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvilket i øvrigt også gælder for andre kommuner i Fremkommelighedsudvalget.

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 trafikale 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.