

Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afd.  
v. Nils Grøngaard (næstfmd.)  
Holsteinsgade 56, 5. t.v.  
2100 Ø

Østerbro, 2009-04-14

# Nordhavnsvejen, 2. høring

## Hørings svar

Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling (i det følgende forkortet DCF) finder det paradoksalt og dybt bekymrende, at en ny stor bilvej indtager en så dominerende stilling i planlægningen af hvad der angiveligt skal blive en bæredygtig bydel. Værre endnu, er høringsmaterialet karakteriseret ved fundamentale faglige mangler – mangler som allerede blev kritiseret i første høringsrunde om projektet (efterår 2007).<sup>1</sup>

På denne baggrund ser DCF ingen ræson i at bruge tid og energi på at diskutere de teknikaliteter og vage hensigtserklæringer, der udgør hovedparten af det aktuelle høringsmateriale. Vi vil naturligvis til enhver tid arbejde for de bedst mulige forhold for cyklister samt bredere for miljø, sundhed og større bæredygtighed lokalt såvel som i et større perspektiv, men det vil være absurd at prioritere diskussionen af sådanne forhold, så længe grundlaget for projektet er så tvivlsomt som her.

### **Før kortsigtet perspektiv på bæredygtighed**

Den overordnede vision for Nordhavns trafikale udvikling er at max. 1/3 af trafikken skal ske i bil (det specificeres ikke nærmere, hvordan denne andel skal opgøres). Efter dagens standard kan denne målsætning umiddelbart synes relativt ambitiøs. I betragtning af at planlægningen af en ny bydel typisk vil sætte væsentlige rammer for udviklingen over 50-100 år eller mere, finder DCF dog ikke målsætningen tilstrækkelig til at leve op til de anførte høje mål for miljø og bæredygtighed i den nye bydel i Nordhavn.

### **Vildledende analyse**

DCF's altoverskyggende anke imod hele det fremlagte materiale er dog en anden, nemlig den ekstremt mangelfulde analyse, der gives som begrundelse for hele projektet.

I høringsfolderen hedder det således blot:

”Selv om Nordhavn skal være bæredygtig, kan det ikke undgås, at en ny bydel på størrelse med Indre Østerbro vil skabe mere biltrafik. Københavns Kommune regner med en fremtidig stigning i biltrafikken i hele byen på op til 20%, medmindre, der indføres trængselsafgifter. Nordhavnsvej er nødvendig, fordi det eksisterende vejnet ikke har kapacitet til at afvikle både den forventede generelle stigning i biltrafikken og biltrafikken til den nye bydel.”

Begrundelsen for, at projektet er nødvendigt, er med andre ord reelt blot en *forventning* om, at nye bydele genererer ny biltrafik, samt at biltrafikken generelt vil stige. I det følgende vil vi diskutere disse to argumenter nærmere.

### **Forventningen om at nye bydele genererer ny biltrafik**

Rent logisk er denne begrundelse dybt problematisk. Ønsket om at udvikle en mere bæredygtig bydel betyder selvsagt, at hidtidig praksis og erfaringer ikke kan bruges umiddelbart som rettesnor. Derfor underløber kommunen effektivt sin egen målsætning, når en generel forventning om efterspørgslen efter vejkapacitet til biler ophøjes til nødvendighed. I bedste fald er dette ugenomtænkt, i værste fald kunne man få den tanke, at målsætningen om bæredygtighed mest er til brug i skåltaler.

DCF er naturligvis bevidst om, at bl.a. Folketinget hidtil har blokeret for kommunens ønsker om tiltag som bompenge. Netop derfor burde kommunen imidlertid fastholde det størst mulige pres ved konsekvent og kvalificeret at forfægte nødvendigheden af en radikal kursændring, så transportsektoren underlægges de samme miljømål og reguleringsprincipper som andre sektorer.

Ved ikke at gøre dette, men derimod fremture med dybt konventionelle og ureflekterede argumenter svækker kommunen sin troværdighed kolossalt. Er målsætningen om bæredygtighed overhovedet reel, eller blot noget det er rart at kunne fremføre ved festlige lejligheder?

### **Vildledende brug af trafikprognose**

DCF finder det uforståeligt for ikke at sige pinligt, at høringsfolderen behandler en prognosticeret trafikstigning som et uomgængeligt faktum. Som udførligt beskrevet i DCFs høringssvar i den første høring om projektet, er det både indlysende og velbelyst i praksis, at trafikens udvikling naturligvis ikke sker uafhængigt af udviklingen af den trafikale infrastruktur, men derimod i et veldefineret samspil med denne.

På engelsk taler man således om *induced traffic* (eller *generated traffic*)<sup>ii</sup>, som er den trafik(vækst) der skabes, når infrastrukturens kapacitet udvides. Tilsvarende taler man om trafikfordampning (*traffic evaporation* eller *traffic de-generation*) for at beskrive det lidt kendte faktum, at indskrænkning af kapaciteten af bilveje - modsat hvad der ofte hævdes – ikke resulterer i en tilsvarende vækst i biltrafikken på andre veje, idet en del bilture opgives eller overflyttes til andre transportformer<sup>iii</sup>.

Vigtigheden af disse sammenhænge er bredt anerkendt, fx konstaterede det britiske trafikministeriums rådgivende komité om det overordnede vejnet (SACTRA, *Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment*) allerede for 15 år siden at

”den økonomiske værdi af et projekt kan blive overvurderet, hvis blot en beskedent mængde induceret trafik udelades [af beregningerne]. Vi anser dette forhold for fundamentalt vigtigt for vurderingen af lønsomheden [af vejprojekter]”

SACTRA (1994), her gengivet efter Litman 2009 (egen oversættelse fra engelsk).<sup>iv</sup>

Litman (2009) beskriver denne problematik i langt flere detaljer.<sup>v</sup>

Et berømt og meget velbelyst eksempel på trafikfordampning er lukningen af Hammersmith Bridge i London for biltrafik. Inden lukningen var døgntrafikken over broen på 30.000 biler, alligevel førte lukningen ikke til en mærkbar forøgelse af biltrafikken på andre veje i området, og nærmere analyser viste, at 21% af bilisterne på broen havde skiftet til andre transportmidler<sup>vi</sup>. Der kendes dog tilfælde hvor en langt større andel af trafikken er forsvundet, fx 53% i tilfældet med nedrivningen af New Yorks West Side Highway.<sup>vii</sup>

Yderligere eksempler inkluderer omlægningen af Strøget til gågade<sup>viii</sup> samt nedrivningen af den stærkt trafikerede Cheonggye-motorvej gennem det centrale Seoul (Sydkorea)<sup>ix</sup>.

Det er bemærkelsesværdigt, at kommunen igennem mange år har set udbuddet af parkeringspladser som en måde at regulere biltrafikken på, mens den tilsvarende tilgang slet ikke er slået igennem, når det gælder den overordnede planlægning af vejnettet. Tværtimod gentager høringsmaterialet den forslidte påstand om, at større vejkapacitet vil aflaste andre veje i kommunen, og fremfører skræmmeeksempler på, hvor meget trafikken vil stige på andre veje i kommunen, hvis der ikke anlægges en Nordhavnsvej (VVM-redegørelse, Ikke-teknisk Resumé side 14). I lyset af de ovenfor beskrevne forskningsresultater er denne sagsfremstilling åbenlyst tvivlsom.

Som nævnt har DCF i sit første hørings svar behandlet denne problemstilling udførligt. Dette er dog tydeligvis sket for døve eller i det mindste svært tunghøre øren. Således nævner hvidbogen om hørings svarene fra første runde blot en enkelt sætning om denne kritik, og forvaltningens vurdering af de indkomne forslag og synspunkter ang. behovet for vejen behandles kun i meget generelle vendinger, så det reelt er svært at tale om en argumentation (*Hvidbog 1: VVM-redegørelse for etablering af Nordhavnsvej, oktober 2007*, afsnittet Behov for vej, kapacitet og fremtidssikring og byudvikling i Nordhavnen).

## Konklusioner

Samlet set er det DCFs konklusion på det fremlagte høringsmateriale, at

- ◆ Ingen af de foreslåede løsninger lever tilnærmelsesvist op til de påståede målsætninger for byudviklingen i Nordhavn, herunder den trafikale udvikling.
- ◆ Kommunen (og dens rådgivere) fremturer fortsat som om centrale, veldokumenterede erkendelser om induceret trafik ikke eksisterer. I betragtning af, at denne kritik allerede er blevet fremført fra flere sider i første høringsrunde, men knap nok værdiges omtale i forvaltningens opsummering af denne (Hvidbog 1), bestyrkes indtrykket af, at der foreligger en skjult dagsorden for hele høringsprocessen.

DCF skal på denne baggrund opfordre til, at kommunen radikalt gentænker projektet og borgerdialogen om det mhp. at udvikle et projekt, der for alvor kan vise vejen mod større

bæredygtighed – også på 50-100 års sigt. Ligeledes bør borgerdialogen reelt lægge op til at diskutere de centrale problemstillinger frem for blot detaljer ved to helt utilstrækkelige forslag. Endelig bør det være en selvfølge, at forvaltningen viser borgerne den respekt at forholde sig eksplicit til kritikpunkter fremført i høringen.

I modsat fald må der imødeses en langsigtet udvikling af byens trafik og miljø, der på ingen måde lever op til de fremførte ”grønne” bæredygtighedsmål. Ligeledes må det selvsagt forventes, at engagerede borgere i stort tal reagerer med frustration fulgt af apati på mødet med denne borgerdialog, der opleves som en ren *pro forma*-øvelse, der blot skal legitimere en allerede skrevet konklusion.

På vegne af bestyrelsen for Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling

Nils Grøngaard, næstfmd.

- i Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling: Ny vejforbindelse til Nordhavnen, høringssvar, 24. september 2007. (Fremsendes på begæring til afsenderen.)
- ii Newman & Kenworthy 2000: The Ten Myths of Automobile Dependence, World Transport Policy & Practice, vol. 6 no. 1 pp. 15-25.
- iii EU-kommisionen, Generaldirektoratet for Miljø (intet årstal angivet i publikationen, men andetsteds angives 2004): Reclaiming City Streets for People: Chaos or Quality of Life?
- iv Litman 2009: Generated Traffic and Induced Travel, Implications for Transport Planning. Direkte link: <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>. Det oversatte citat lyder i den engelsksprogede originaltekst således:

“...the economic value of a scheme can be overestimated by the omission of even a small amount of induced traffic. We consider this matter of profound importance to the value-for-money assessment of the road programme” (Litman 2009, s. 2).

- v Litman 2009: Generated Traffic and Induced Travel, Implications for Transport Planning. Direkte link: <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>.
- vi Hamer 1998: Roadblocks Ahead, New Scientist vol. 2118, direkte link: <http://www.newscientist.com/article/mg15721180.200-roadblocks-ahead.html?full=true&print=true>.
- vii Siegel 2007: From Induced Demand to Reduced Demand, San Diego Earth Times, April 2007. Direkte link: <http://www.sdearthtimes.com/et0407/et0407s15.html>
- viii EU-kommisionen, Generaldirektoratet for Miljø (intet årstal angivet i publikationen, men andetsteds angives 2004): Reclaiming City Streets for People: Chaos or Quality of Life?
- ix Heart and Soul of the City, The Guardian 1. november 2006. Direkte link: <http://www.guardian.co.uk/environment/2006/nov/01/society.travelsenvironmentalimpact>.