

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København
35361212

www.baeredygtigtrafik.dk

Kbh. den 27. juni 2005

Vejdirektoratet

Niels Juels Gade 13

1022 Kbh. K

Høringsvar vedrørende VVM-redegørelse om en evt. udbygning af Holbæk-motorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest

Hvad er problemet ?

Før man giver sig i kast med et stort vejbygningsarbejde, begrundet med trængsel, er det vigtigt nøje at analysere hvilket problem vi står overfor og hvordan problemet kan løses på en måde, der er miljøvenlig og ikke så ressourcekrævende. Det er der desværre ikke tradition for i Danmark. Hidtil har man som oftest blot udvidet vejene, hvilket så har givet trafik- og miljøproblemer andre steder. Alle de store motorveje til København er således begrundet i at bilisterne skulle vinde tid. Desværre har det så betydet, at store dele af Storkøbenhavn er ved at gå til i trafikkaos og bustrafikken i særlig grad er blevet ødelagt.

Vejdirektoratet skriver som begrundelse for ønsket om en udvidelse af en strækning af Holbækmotorvejen med 50%, at *"Holbækmotorvejen, der er en af de primære indfaldsveje til København, har i de senere år i stigende omfang været præget af fremkommelighedsproblemer om morgenen og om eftermiddagen"*. Der er altså kun tale om kortvarige problemer på hverdage i myldretiden og man ser ikke på, at en vejudvidelse vil forstærke bilpresset i Storkøbenhavn.

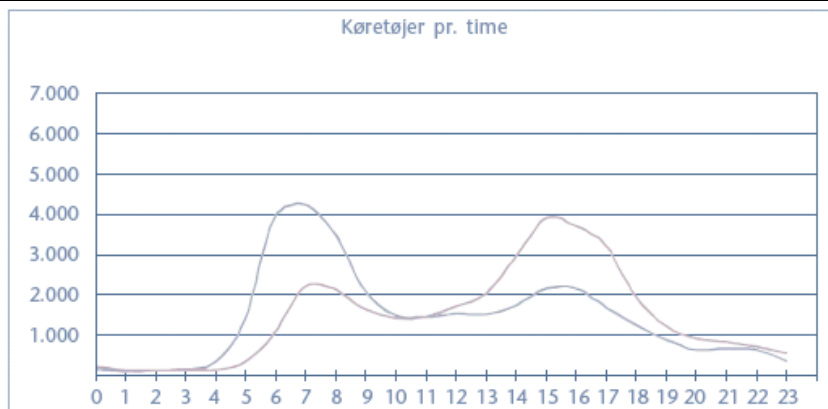
Roskilde Amt har i sit "Trafikregnskab 2004" illustreret trafikbelastningen på hverdage på Holbækmotorvejen ved Fløng i en af de mest trafikerede måneder sådan:

HOLBÆKMOTORVEJEN

Trafikkens døgnvariation ved Fløng på hverdage 2004

— Mod København
— Mod Holbæk

Note: Det gennemsnitlige antal køretøjer er målt pr. time på hverdage i 2 uger i september 2004. September var en af de mest trafikerede måneder i 2004. /1/

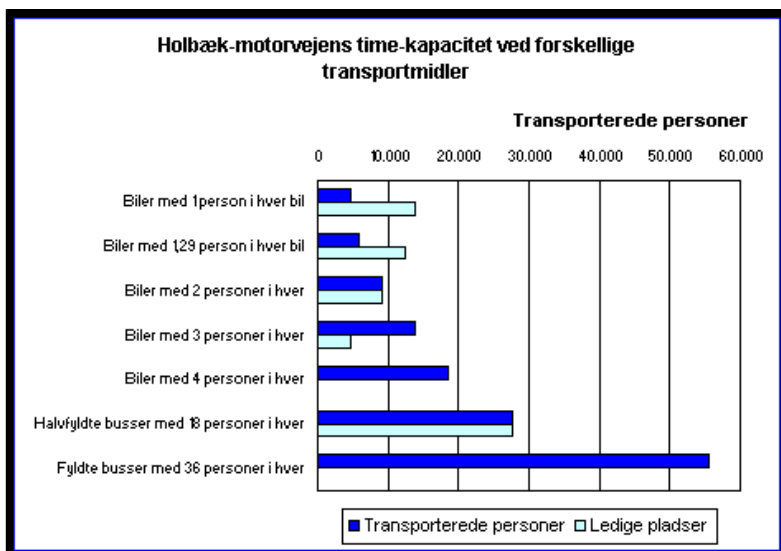


Kilde: http://www.ra.dk/graphics/RAGraphics/media/vej/pdf/er/regnskab/2004/Trafikregnskab_2004_hoej_tryk.pdf

Som man kan se er der nogle kortvarige "spidser" i trafikken *mod København*. Disse

”spidser” består primært af privatbiler med kun 1,18 person pr. bil. Københavns Amt skriver i sin ”Trafikrapport 2004”, ”at der kører omkring 3.300 biler (3.900 personer) på Holbækmotorvejen i den mest belastede time mod København”. Bilerne er altså næsten tomme. Vejkapaciteten i myldretiden kunne udnyttes op til 14 gange så effektivt ved flere i hver bil og bustransport. Se illustration nedenfor.

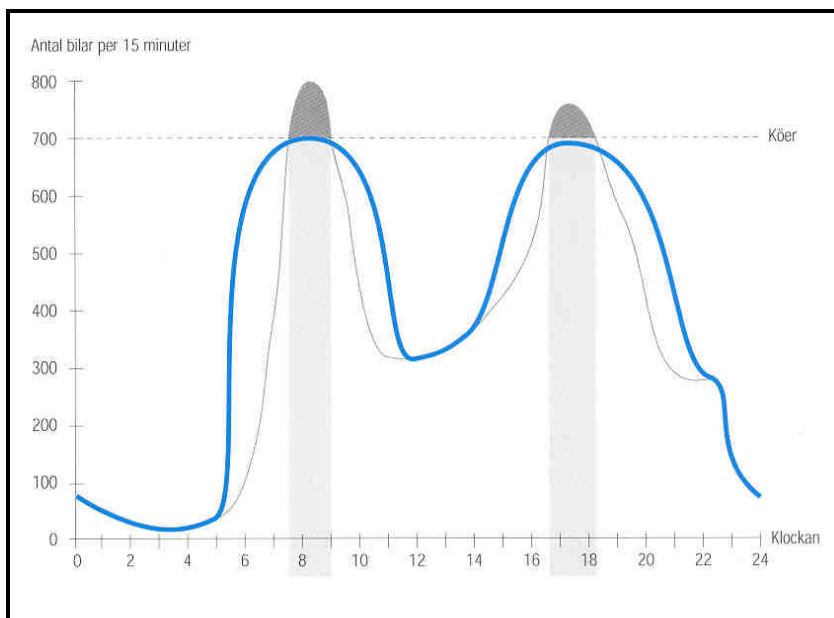
Kapacitet for Holbækmotorvejen pr. time med forskellige belægningsgrader i biler og busser:



Kilde: ”Bilens blinde vinkel”. Søren Dyck Madsen. Det Økologiske Råd.

Der skal tilmed ikke meget til før myldretidskøen er væk

10-15 % mindre biltrafik i ”spidstimen” fjerner problemet – det viser beregninger fra Sverige



”Om vi bare kunde vara lite mer flexibla i våra resvanor, skulle köerna bli så mycket mindre eller rent av försvinna. Det behövs bare att 10 – 15 % af bilresorna i högtrafik flyttas en time tidigare eller senare eller helt enkelt ersätts av kollektivtrafik, cykel eller gång ! Börjar vi nu, kan vi hindra att köerna fortsätter öka med 20 – 30% till 2010” Kilde:Göteborgs Stad, Vägverket og Västtrafik

Der skal altså typisk kun flyttes 10-15 % af bilturene i "spidstimen" til andre tidspunkter eller til andre transportmidler før køen er væk.

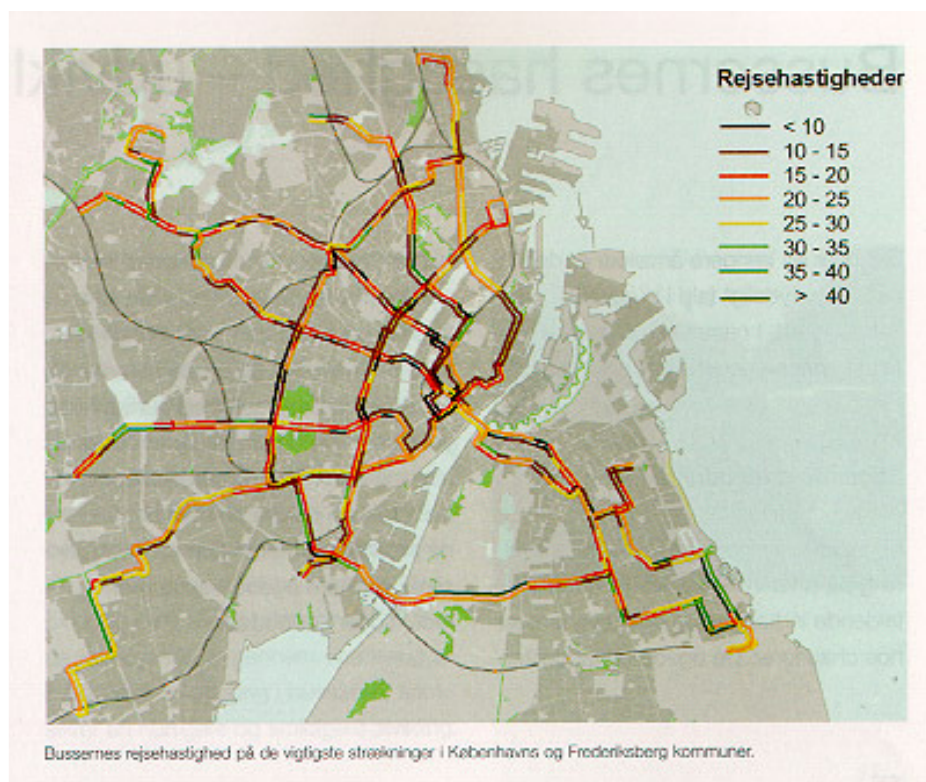
Se bilag 1, der illustrerer kapacitet på en motorvej kapaciteten ved forskellige serviceniveauer samt antallet af personer i bilerne.

"Fem % mere trafik giver 50% mere trængsel, fordi mætningspunktet er nået for, hvor mange biler der reelt kan være på de mest trafikerede af vore veje". Kilde: Trafikforsker Erling Hvid, COWI, JP-København 9. november 2004.

I stedet for at foreslå tiltag, der kunne modvirke yderligere bilpres, fremskriver Vejdirektoratet trafikken frem til 2020 med en stor årlig vækst, som var der tale om en naturlov. Ud fra denne fremskrivning foreskriver man vejudvidelserne. Det danske Vejdirektorat er ikke som søsterorganisationen i Sverige Vägverket indstillet på nogen form for nytænkning. Hvis politikerne fik andre indstillingerne fra Vejdirektoratet end forslag om vejudvidelser kunne det danne baggrund for en anden prioritering. Som det er nu følger et flertal af politikere normalt Vejdirektoratets forslag om nye vejanlæg. Man tror det er den eneste løsning.

"Trafikproblemen kan inte byggas bort, varken i Göteborg eller andre städer. Dom måste väljas bort. Ju fler gator och leder som byggs, desto mer riskerar trafiken annars att öka". Kilde:Vägverket, Göteborgs Stad, og Västrafik

Biler fra de mange store indfaldsveje til København ødelægger næsten bustrafikken og sinker alle trafikanter. Her kort der viser bussernes lave gennemsnitlige kørehastigheder i København. En udvidelse af indfaldsvejene mod København vil gøre ondt værre.



Kilde: "Fremkommelighed for busser". HUR

Den langsomme buskørsel koster mange penge, mistede passagerer, ringe buskapacitet og sammenstuvning af passagerer. Som tommelfingerregel kan man sige, at en buspassager normalt kun kommer frem fra udgangspunkt til rejsmål med en rejsehastighed på 5-7 kilometer i timen. Når Vejdirektoratet beregner forsinkelser på indfaldsvejene sammenligner man med kørsel med 110 km/t. De trafikanter der skaber problemerne inde i byen bliver altså

ekstremt forkæles sammenlignet med de trafikanter der må lide under de mange biler som sendes ind i København.

Hvad kan der gøres i stedet for at udvide indfaldsveje ?

Man kan tænke sig en vifte af muligheder

1. Bompeng/Roadpricing i København vil nedsætte biltrafikken på indfaldsvejene mod København og derved fjerne reducere "spidserne" i trafikken. Bilister vil blive stimuleret til i højere grad at køre sammen i bilerne eller bruge kollektive transportmidler. "Se det i øjnene – roadpricing kommer". Det var en af delrapporterne i en nylig rapport fra Akademiet for de Tekniske Videnskaber (ATV). Se den her: <http://www.atv.dk/c/C1-ATV-publikationer-omtaler-pdf-filer/C127.html>
2. Ikke gøre noget på vejsiden bortset fra evt. mindre justeringer. Der er tale om et luksusproblem, idet man udmåler forsinkelser set i forhold til en hastighed på 110 km./t. Som bilist kommer man i alle tilfælde meget hurtigt frem fra f.eks. Holbæk til København. De forsinkelser man taler så meget om er på en kort strækning i korte tidsrum om dagen og de opvejes tilmed ofte af at man kommer hurtigt frem på andre strækninger. Alt i alt er man meget stillet end de kollektive trafikanter, der tilbydes markant ringere rejsehastigheder fra dør til dør og ventetider ved skift. Det er de kollektive trafikanter der skal have et løft i serviceniveauet.
3. Banen til Holbæk - Kalundborg udbygges med dobbeltspor Løjre-Hvalsø og der indføres f.eks. 10 minutters drift på strækningen København-Holbæk. Køretiden og ventetiden på tog kan derved nedsættes kraftigt. (Se bilag 2) 3 dobbeltdækkertog med 8 vogne kan klare samme antal personer pr. time som en fyldt vejbane på en motorvej.
4. Brug af såkaldt "Intelligente Transport Systemer" med hastighedsreguleringer og dosering af trafikken vil kunne udnytte vejkapaciteten bedre.
5. Samkørsel. Hvis blot de 3.900 personer, der er i bilerne i "spidstimen" kørte 2 i hver bil var biltrafikken kun på 1.800 biler i "spidstimen" og alle køddannelser var forsvundet.
6. Brug af økonomiske styringsmidler som ophør med befordringsfradrag for bilkørsel som i Holland vil betyde færre biler mod København og mere samkørsel.
7. Udvidelse af vejen. Problemet med denne model er at den betyder at der kommer endnu mere trafik ind mod København, der i forvejen er ved at koksse helt til i biltrafik.

Vejdirektoratet har i praksis kun en løsning i hovedet. Det er en vejudvidelse. De øvrige muligheder behandles enten slet ikke eller meget overfladisk. Dette til trods for at ingen kan være i tvivl om, at konsekvensen af udvidelse af indfaldsveje som Holbækmotorvejen er at sorteper sendes videre til København, Frederiksberg og Københavns amt, der udsættes for endnu større trafikbelastninger.

Som eksempel på denne sammenhæng kan henvises til sagen om udvidelse af Helsingørmotorvejen. Da Trafikministeriet havde sendt sagen om en udvidelse af Helsingørmotorvejen til høring udtalte Københavns magistrats 4. afdeling i sit høringssvar bl.a.:

"Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet".

Videre hed det: ***"I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen. En udvidelse af vejkapaciteten mod København må forudses at medføre ønsker om også at udvide kapaciteten på det københavnske vejnet stik imod kommunens og statens ønske".***

Magistratens 4. afdeling tilsluttede sig også kommissoriet for det såkaldte Tengvad-udvalg (udvalget om Hovedstadsområdets trafik), hvor der stod: "**På vejområdet står vi overfor betydelige problemer. De seneste års stigning i biltrafikken kan ikke løses ved en udbygning af vejene, som blot ville flytte problemerne til andre steder i regionen. I stedet må der satses på en overflytning til den kollektive trafik**".

Større indfaldsveje vil skabe ekstra trafikbelastninger i Københavns Amt, Frederiksberg og i København. Det ved man selvfølgelig godt i Vejdirektoratet. Alligevel holder man mund i sin kamp for vejudvidelsen. Det samme gælder de private konsulentfirmaer, der alle gerne vil fortsætte med at servicere Vejdirektoratet, der er den helt store kunde for de fleste.

Konklusion:

Det er ikke rimeligt at udvide Holbækmotorvejen, der i forvejen har 4 vejbaner. Til sammenligning har Holbækbanen, der vil kunne overtage megen trafik fra motorvejen, kun enkeltspor fra Løjre til Holbæk. (Se bilag 2 om dobbeltspor).

Vejdirektoratet vil udvide motorvejen på grund af ganske korte tidsrum med nedsat hastighed for næsten tomme pendlerbiler. Hver ekstra vejbane kan kun klare op til 2000 biler før den igen er helt tilstoppet. Det svarer til ca. 2.300 personer eller hvad der kan sidde i 3 dobbeltdækkertog med maksimal toglængde.

Man bør derfor i stedet udbygge togtrafikken til Holbæk med dobbeltspor på hele strækningen og indsætte hurtige tog - f.eks. hvert 10. minut i dagtimerne. Et dobbeltspor til en milliard kr. kunne give plads til at give alle de mange daglige passagerer langt hurtigere tog og langt hyppigere drift. Folk vil strømme til toget og lade bilen blive hjemme.

Det er ikke rimeligt at bruge omkring 1,3 milliarder kroner på at skaffe mere vejplads i den korte myldretid. Problemet er nemlig meget lille. Her citat fra en åbenhjertig artikel af vicedirektør Per Clausen, Vejdirektoratet:

"Omkring de større byer mangler der vejkapacitet i myldretiden - ca. 1 time om morgenen og lidt mindre om aftenen. ----- Der er masser af ledig kapacitet på vejene - udenfor myldretiderne og på de ledige sæder i bilerne":

Vi har altså et problem, der er afgrænset til ganske korte tidsrum på hverdage, og som kan afhjælpes ved en bedre udnyttelse af kapaciteten i bilerne og bedre kollektive trafikforbindelser



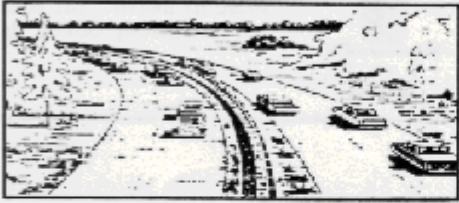



Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

Bilag 1

Illustration fra "Highway capacity manual". Tegningen kommer derfra. Beregningen af personantal er udført af os. Her er der dog regnet med 1,24 person pr. bil. Nu er der kun 1,18 i bilerne mod København i myldretiden.

Illustrering af serviceniveauerne for en 4-sporet vej.

A		A) Op til 768 biler/time Op til 952 personer/time Kan sidde i 21 busser
B		B) Mellem 768 og 1728 biler/time Mellem 952 og 2142 personer/time Kan sidde i 21 til 47 busser
C		C) Mellem 1728 og 2688 biler/time Mellem 2142 og 3333 personer/time Kan sidde i 47 til 74 busser
D		D) Mellem 2688 og 3264 biler/time Mellem 3333 og 4047 personer/time Kan sidde i 74 til 89 busser
E		E+F) Mellem 3264 og 3840 biler/time Mellem 4047 og 4761 personer/time Kan sidde i 89 til 105 busser
F		

Til venstre ses den af vejsektoren anvendte kvalitetsvurdering af kørsel på motorvej. Til højre er anført hvor mange biler pr. time pr. retning (2 spor), der svarer til de forskellige serviceniveauer. Tillige er antal befordrede personer anført. Der er regnet med et gennemsnit på 1,24 personer pr. bil. Til sidst er anført, hvor mange busser der skal til for at befordre det samme antal personer med siddeplads.

Bilag 2:

Spm. nr. S 18 i Folketinget:

Til trafikministeren (2/10 01) af:

[Thomas Adelskov](#) (S):

»Kan ministeren oplyse, hvor meget det vil koste at etablere dobbeltspor på strækningen Vipperød-Lejre på Nordvestbanen?«

Begrundelse

Mellem Vipperød og Lejre er der i dag kun et spor. Det betyder, at togene kun kan passere hinanden på Hvalsø og Tølløse stationer, hvor de ofte må holde og vente på hinanden. Der er i dag kun to tog i timen mellem Holbæk og København. Hvis der etableres dobbeltspor kan man ikke alene undgå mange forsinkelser, det vil også være muligt at nå op på 4 afgangene i timen og transporttiden mellem Holbæk og Roskilde vil blive nedsat til næsten det halve. Man vil endvidere kunne undgå den uheldige situation at togene fra Holbæk går med kun 6 minutters mellemrum, så der er tæt på en time mellem afgangene.

Svar (11/10 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

På det foreliggende grundlag anslås et dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød at koste 0,8 mia. kr. Der er naturligvis en stor usikkerhed forbundet hermed på nuværende tidspunkt, hvor der ikke er gennemført en nærmere projektering. Banestyrelsen vurderer, at anlægget med 90 pct. sandsynlighed vil kunne etableres indenfor en ramme på 1 mia. kr.