

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København

www.baeredygtigtrafik.dk

København 15. maj 2008

**Region Hovedstaden
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød**

**Vedrørende: Forslag til regional udviklingsplan for Region Hovedstaden
”Danmarks hovedstadsregion – en international storbyregion med høj
livskvalitet og vækst”**

Hermed fremsendes hørings svar:

Med udgangspunkt i mit talepapir præsenteret på de tre debattmøder om ”Forslag til regional udviklingsplan” vil jeg fremlægge nogle konkrete synspunkter på og anbefalinger til de tre spørgsmålsgrupper vedrørende regionalplanens infrastruktur, dvs spørgsmål 8, 9 og 10.

Mit **debatoplæg til** debatrunde 3: **Infrastruktur** var som følger:

Som udgangspunkt for at planlægge infrastrukturudvikling er det nyttigt og nødvendigt at gøre sig nogle forestillinger om, hvilken samfundsudvikling vi ønsker, og samtidig sætte fokus på nogle myter og kendsgerninger om trafik.

Der **skal ske et valg**. Forslaget til regional udviklingsplan for Region Hovedstaden **vil det hele**: både kraftig udvikling af vejinfrastruktur og kollektiv infrastruktur.

Måske tror politikerne og planlæggerne at vi kan begge dele, men det kan vi af indlysende grunde ikke: trængselsproblemerne vil blive uoverskuelige, miljøkonsekvenserne for alvorlige, og det bliver for kostbart. Læst mere positivt lægger politikerne det ud til borgerne at foretage nogle prioriteringer. Under alle omstændigheder mangler en væsentlig præmis for at kunne vælge mellem alternativer: nemlig priserne på de opridsede infrastrukturprojekter. Det er ikke rimeligt.

Jeg vil fremlægge i en række **præmisser, myter og konstateringer** i otte punkter:

1. Trafik spiller rollen som et samfunds blodkredsløb. **Trafikken er et middel** til at bringe personer og gods fra punkt A til punkt B. Trafikken bidrager til at virkeliggøre de mål, som opstilles for regionens udvikling, herunder vækst, tiltrækningskraft og bæredygtighed. Men trafik har ingen værdi i sig selv. Trafik kan betragtes som individuel spildtid. Det **giver ingen mening at sige, at vi ved at reducere den samlede spildtid, kan skabe en række jobs til andre**. Men det giver **god mening at mindske efterspørgslen efter transport**, for dermed mindskes trængslen og miljøproblemerne. Denne nytænkning bringes til torvs for øjeblikket af EU.

2. Trængselsproblemer er kommet for at blive: **trafikbelastning er en normalfunktion i en metropol**, som fungerer inden for rammerne af en globaliseret økonomi: den stigende globale arbejdsdeling fører til mere og mere transport. Man kan stille spørgsmål ved, om den globale vækststrategi er en farbar vej på længere sigt, men det er hel anden problematik. Når vi nu har accepteret metropolen som vort udgangspunkt, så har vi **kun én væsentlig metode til at reducere noget af trængslen, nemlig ved at prioritere kollektiv skinnebåren trafik frem for vejbaseret biltrafik**. Via satsning på kollektiv trafik **forøges regionens transportkapacitet mangfoldigt**.

Samtidig skal vi være opmærksomme på, at alvorlig **trængsel** alene er **begrænset til de få spidsbelastningstimer** morgen og sen eftermiddag. Det lægger op til endnu en trængselsreducerende metode: en mere lige fordeling af trafikken over døgnet.

3. **Man kan ikke bygge sig ud af trængselsproblemer ved at satse på forøget vejkapacitet**: den ny vejkapacitet vil hurtig blive udfyldt af nytilkomne biler. I trafikfagsproget kaldes det ”**predict and provide**”, altså **en selvopfyldende profeti**: vi forudsiger via prognosen af biltrafikken stiger, og så skaber vi den fornødne infrastruktur til at betjene det forventede trafikspring. Og trafikspringet sker.

4. **Al erfaring viser, at væksten i transporten ikke afkobles fra den økonomiske vækst**. Afkobling er ellers trylleordet i andre sammenhænge, eksempelvis konstaterer vi, at energiforbruget vokser langsommere end den økonomiske vækst generelt. Men i transportens verden er det omvendt: transporten vokser hurtigere end økonomien. Ikke så mærkeligt: Varer og personer flyttes over stadig større afstande i takt med globaliseringens udfordringer og ændringer i bosætningsmønstret.

5. **Kollektiv trafik skal opprioriteres og opgraderes, så det bliver højstatus at bevæge sig kollektivt**. Vi kan konstatere, hvilke transportmidler der giver høj og lav status i dag, og hvorfor det forholder sig sådan. Men borgernes holdning kan ændre sig i fremtiden. **Højstatustransportmidler bestemmer udviklingsretningen. I dag er privatbilen og cyklen højstatustransportmidler**: begge er forbundet med høj grad af **individuel frihed**. Men bilens status vil sandsynligvis formindskes i takt med højere brændstofspriser, stigende trængselsproblemer og de sundhed- og

miljøomkostninger, som er forbundet med tæt biltrafik. **I centralkommunerne er bilejerskab ikke nødvendigt for at udfolde en mobil livsform**, og hovedparten af husstandene er af samme grund ikke bilejere. Inden for kommunegrænserne er **cyklen faktisk det hurtigste transportmiddel**.

Hurtig skinnebåren kollektiv trafik er højstatus, eksempelvis metro og letbane, bl.a. fordi man kan forbinde rejsen med anden aktivitet, endog skabe værdier via arbejde, såfremt transportmidlets kapacitet vel at mærke er tilstrækkelig.

Derimod er **bustrafik et lavstatustransportmiddel**: busserne kan ikke komme frem og er ofte lastet til mere end fuld kapacitet. **Busser i eget tracé**, såkaldt Bus rapid transit, kan forøge bussens status, specielt såfremt de kommer hurtigere frem end bilerne. Busbanerne er forholdsvis hurtige og billige at anlægge, så **start med at reservere en busbane på metropolens ind- og udfaldsveje**, som siden hen skal erstattes af den mere effektive skinnebårne trafik. Denne løsning er valgt i Dublin.



Quality Bus Corridor i Dublin

6. Såfremt vi ønsker at tackle trafikproblemerne på overfladen, dvs. nedbringe væksten i biltrafikken, så vælg kollektive overfladeløsninger i form af et moderne letbanesystem frem for tunnelloøsninger i form af metro. Letbaner er et rationelt og populært valg i mange europæiske byer, specielt i Frankrig.

Der er indlysende grunde til at anbefale letbanelinier frem for mere metro: letbaner er hurtigere og billigere at anlægge og når derfor længere ud, kan bidrage til at flere omegnspendlere skifter fra bil til kollektiv trafik og til trafikdæmpning i byen. Letbanens funktion som trafikregulerende trafiksystem betyder tillige en forbedring af trafiksikkerhed og tryghed. Byrummet kan revitaliseres, idet letbaner i bycentre kan forenes med nye eller oprustede gågademiljøer med fortovsliv, ganske tæt på letbanen. Arkitekter og designere får mulighed for visionær udfoldelse.



Strasbourg har Frankrigs længste letbanesystem, på ialt 53 km

Letbanekryds på Place de l'homme de fer

7. Såfremt vi ønsker at vore bycentre først og fremmest skal give plads til en mangfoldighed af former for livsudfoldelse, frem for at blive fyldt op med kørende og parkerede biler, så skal vi satse på en lang række kørselsdæmpende tiltag. Eksempler herpå er park and ride faciliteter i metropolens udkant, kørselsafgifter, betalingsring, strenge parkeringsrestriktioner i bycentrene, ændrede

parkeringsnormer i forbindelse med nybyggeri samt **bilfri bydele i de nye byudviklingsområder**, eksempelvis Nordhavn og på Carlsberggrunden. **Og glem alt om forkromede havnetunnelløsninger**: tunnelløsninger er meget kostbare, forøger og omfordeler biltrafikken og forværrer dermed miljøproblemerne.

8: Transportsektoren skal også bidrage til samfundets drivhusgasreduktion.

Så klart har direktøren for EU's Miljøagentur Jacqueline McGlade sagt det for nyligt: "Europa kan ikke vinde kampen mod klimaændring, medmindre vi afslutter vor kærlighedsaffære med biler og fly".

Danmarks reduktionsmål inden for de ikke kvotebelagte sektorer transport, landbrug og husholdninger er samlet sat til 20% i 2020 sammenlignet med 2005. Så nu må myndighederne og befolkningen oppe sig: selv om transportsektoren individuelt ikke har fået pålagt en reduktionsforpligtelse, så må transporten i gang med at yde sit bidrag, for ellers skal landbruget og/eller husholdningerne bære en meget betydelig byrde.

Konklusion:

Vi står over for **to store trafikale udfordringer**: stigende trængselsproblemer omkring metropolen og voksende drivhusgasudslip fra transportsektoren. Den **vigtigste medicin er mere og bedre kollektiv trafik**.

Og hvad bør vi så **tilvælge - og fravælge - ud fra de opstillede otte punkter?**

Mens nationalstaterne er fodslæbende, går **EU** indtil videre **i spidsen**. Årsagen er ret indlysende: begge parter er i stand til at kaste lys over problemerne, men det er alene de nationale regeringer som i praksis skal gennemføre løsningerne. Den del af EUs politik på transportområdet, som Rådet for Bæredygtig Trafik kan støtte, kan opsummeres således:

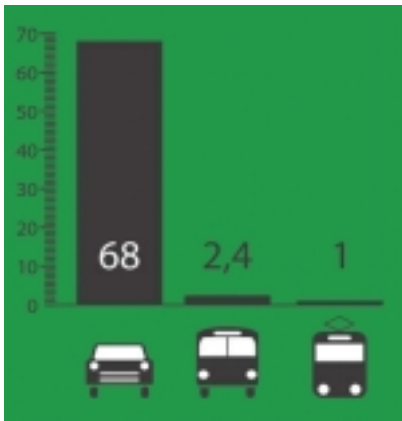
- 1/ Vi skal **mindske efterspørgslen efter trafik**.
- 2/ Personer og gods skal i større omfang dirigeres **fra vej over på skinner**.
- 3/ **Transportsektoren skal også bidrage til samfundets drivhusgasreduktion**.

Og vore anbefalinger i forhold til **Forslag til Regional Udviklingsplan?**

Spørgsmål 8 – principiel stillingtagen til transportmiddel:

Svaret er enkelt. **Den kollektive trafik skal have første prioritet**.

Eksempelvis: sammenlignet med det bilbaserede trafiksystem har letbanesystemet en række indlysende fordele. **Først og fremmest forøges regionens transportkapacitet**, idet effektive europæiske letbaner kan transportere så mange passagerer som en 16-sporet motorvej. Hermed følger en kraftig reduktion af samfundets materiale- og brændstofforbrug tillige med drivhusgasudslip.



Plads er en mangelvare

Kilde:

Per Gellert: Direkte busser på Sjælland

Movia 29.01.2008



Spørgsmål 9 – prioritering af trængselsdæmpende tiltag i København:

De oplyste forslag har vidt forskellig trængselsdæmpende virkning. Den planlagte metro i form af en city-ring vil ikke blive benyttet af bilpendlere og dermed ikke dæmpe biltrafikken, tværtimod. Der bliver plads til flere biler, idet overfladef trafikken i form af busser samtidig nedskæres. Men **vi har i meget høj grad brug for fødelinier til den ny cityring**. I den forbindelse vil jeg **anbefale letbanelinier frem for mere metro**. Af oven for nævnte indlysende grunde: letbaner er hurtigere og billigere at anlægge og når derfor længere ud, kan bidrage til at flere omegnspendlere skifter fra bil til kollektiv trafik og til trafikdæmpning i byen. En afgørende mangel ved planen er, at godt nok skitserer den to fødelinier til den ny cityring, men ingen af dem føres inden for ringen og ind til metropolens centrum. Blandt valgmulighederne inden for spørgsmål 9 er der heller ikke mulighed for at afkrydse letbaneløsninger.

I denne sammenhæng har Rådet for Bæredygtig Trafik kigget med **kritiske øjne på** København kommunes seneste trafikudspil ”**Metroafgrening Nord-Vest, Redegørelse om ny kollektiv trafik mod Nordvest**”, som offentliggjordes 4. marts 2008.

Undersøgelsen af metroafgreningen er gennemført for at få et solidt grundlag for beslutningen om afgreningskamre mod nordvest på Metro Cityringen ved Nørrebro Station. Det spørgsmål, som rapporten undersøger, er om Metro, sammenlignet med alternativerne letbane eller bus i eget tracé, er den bedste kollektive løsningsmodel til at binde byudviklingsområder i Gladsaxe og Herlev sammen med Københavns centrum. Problemet med sammenligningen af de tre kollektive transportformer er på forhånd skæv, idet det forudsættes, at letbane eller bus ender ved Nørrebro Station. Her skal passagererne så skifte til metro for at komme videre ind til centrum. Metroløsningen er derimod integreret med den kommende cityring og bliver derfor langt mere attraktiv. **Alternativt burde rapporten have undersøgt en letbaneløsning, som fortsætter fra Nørrebro Station til Nørreport Station, så transportmiddelskift ikke er nødvendigt.** Det forekommer betænkeligt, at en sådan løsning ikke bliver undersøgt, set i lyset af diskussionen om at lukke Nørrebrogade for biltrafik.

Et stort ja til trængselsafgifter, herunder betalingsring, således som hovedparten af kommunerne i regionen går ind for, tillige med **forøgede parkeringsrestriktioner**. Og provenuet skal selvfølgelig bruges til investering i kollektiv trafik. Et tilsvarende stort **nej til havnetunnelløsninger**: tunnelløsninger er meget kostbare og forøger biltrafikken og dermed miljøproblemerne.

Endelig vil vi anbefale **bilfri områder i de nye byudviklingsområder**, eksempelvis Nordhavn og på Carlsberggrunden. En sådan strategi har endog været på dagsordenen i Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune i marts 2007. Det kan læses i et notat fra forvaltningen til udvalget med titlen ”**Muligheder for at skabe bilfri områder i København**”, bl.a. anskuet med eksempler fra udlandet. Siden hen har omverdenen intet hørt til denne strategi. I Nordhavnsområdet har Københavns kommune søsat en strategi, hvor man vil tage udgangspunkt i principperne bæredygtig og mangfoldighed, men det første der projekteres er en trafikskabende motorvejsforbindelse fra Lyngbyvejen: Nordhavnsvejsprojektet.

Spørgsmål 10 - prioritering af trængselsdæmpende tiltag uden for København: Ja til alle de gode forslag, som højner den kollektive trafikbetjening så meget, at den motiverer bilisterne til i mindre grad at anvende bilen som det daglige pendlingsmiddel, specielt letbane langs ring 3, sammen med en række letbaneforgreninger ind mod metropolen, meget gerne etableret som ekspresbusser i eget tracé til en start. Derimod skaber en udbygning af de store indfaldsveje for biler blot endnu mere biltrafik, så det tidligere trængselsniveau hurtigt indfinder sig igen.

En **ny ring 5** som transportkorridor fra Helsingør og Køge **med både vej og bane** vil være et kostbart og drivhusgasudslipsfremmende infrastrukturprojekt. Projektet vil fremme den udvikling, som allerede er i gang: **Danmark som transitland** for gods på lastbil fra nord mod syd og omvendt. Derudover vil bygning af en ny ring 5 udgøre **et voldsomt konfliktpotentiale med regionens målsætning på natur- og miljøområdet**, nemlig forlængelsen af de grønne kiler: store naturværdier vil gå tabt og støj- og luftforureningen forøges.

Kjeld A. Larsen
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik