

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

NØRREBROGADE 39

2200 Kbh. N

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 25. april 2005

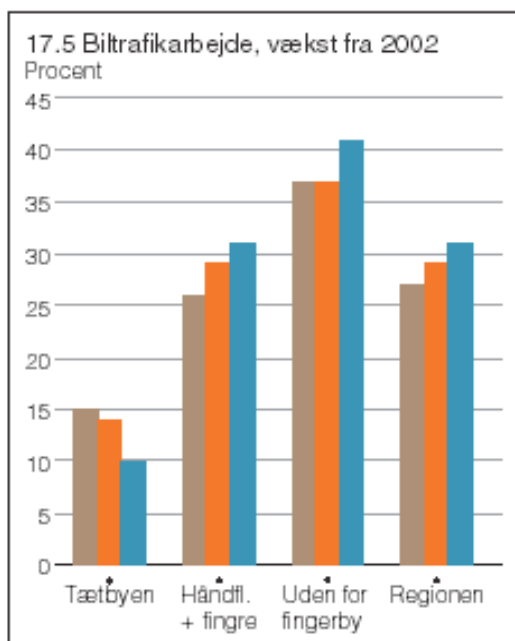
Hovedstadens Udvalgsråd
Gammel Køge landevej 3
2500 Valby

Vedrørende: Forslag til Regionplan 2005

Rådet har følgende kommentarer til forslaget trafikal aspekt.

Opsummering:

Overordnet set finder Rådet for Bæredygtig Trafik det rystende, at Forslag til Regionplan 2005 bygger på en ukritisk satsning på flere og bredere veje og kraftig stigende biltrafik. HUR ødelægger herved muligheden for regionen kan udvikle sig i en miljømæssig forsvarlig retning. HUR's plan vil betyde yderligere asfaltering og voldsomt stigende støj- og luftforurening. Nedenfor gengives en graf, der illustrerer hvilken ekstra trafikbelastning borgerne kan forvente sig som resultat af Regeringens Investeringsplan og HUR's trafikplan 2003, som danner baggrund for Forslag til Regionplan 2005:



HUR tager uden diskussion udgangspunkt i, at biltrafikken i 2015 automatisk vil være steget med 15 - 36 % i forskellige dele af regionen – man kalder det en *basisfremskrivning*. Dette til trods for at det er velkendt, at trafikken kan reguleres med dertil hørende trafikpolitiske virkemidler.

HUR lader sig lede af en forældet planlægningstankegang, som kaldes ”Predict and Provide”. HUR burde, bl.a. af miljømæssige grunde for længst have opgivet denne strategi til fordel for ”Predict and Prevent”. Trafikprognoser kan kun bruges til at beregne, hvor galt det kan gå, hvis man ikke gør noget for at begrænse belastningerne. Biltrafikkens omfang er ikke naturbestemt, men et resultat af hvilken trafikpolitik man fører.

Det nyeste og mest markante eksempel på muligheden for at styre trafikens omfang er London, hvor man ved en fremsynet og konsekvent trafikpolitik i løbet af ganske kort tid har fået reduceret bilkøerne med 30 % i byens centrale dele. Det svarer til belastningen for 20 år siden. Bilkørslen er reduceret med 16 %, og busserne kan nu meget lettere komme frem og derved få langt større kapacitet.

I HUR´s pjece om Forslag til Regionplan 2005 er der denne illustration i afsnittet ”En velfungerende og effektiv infrastruktur”. Det er ret så tankevækkende at bruge en sådan illustration, der ikke just slår på bæredygtige trafikløsninger.



Som det kan ses af grafen på side 1 regner HUR med, at Regeringens Investeringsplan og HUR's Trafikplan yderligere vil forstærke biltrafikbelastningen i det meste af regionen. Uden for "fingerbyen" opererer HUR med trafikstigninger på over 40%. Det giver ikke HUR anledning til bekymring. HUR konstaterer blot lakonisk i Trafikplan 2003:

"Trængslen på vejene vokser og andelen af veje med trængsel fordobles frem til 2015, hvor omkring 25% af vejnettet vil være omfattet af trængsel i morgenmyldretiden i såvel Tætby som Håndflade og Byfingre".

HUR's forslag i strid med miljøvenlig byplanlægning

Større veje vil give større problemer. Kun mindre bilbrug og udbygning af den kollektive trafik kan løse problemerne. Det er blevet påpeget gang på gang. Det såkaldte Tengvad-udvalg (Udvalget om Hovedstadsområdet Trafik), udtrykte det således:

"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 sættes på en overflytning til den kollektive trafik".

Københavns magistrats 4. afdeling udtalte i sit høringssvar (1988. Hovedjournal nr. 2182-2) om en udvidelse af Helsingørmotorvejen bl.a.:

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

Siden da er trafikken mod København vokset kraftigt bl.a. på grund af nævnte motorvejsudvidelse. Nu foreslår HUR, som det kan ses nedenfor, endnu større vejkapacitet ind mod København. Det vil stimulere flere til at bruge bil frem for andre transportmidler:

Ud og ind af byen

Et af Hovedstadsregionens store problemer er trafikken ud og ind af byen. Det skal sikres, at der er god tilgængelighed til og fra tætbyen såvel med individuel som med kollektiv trafik.

I Trafikforliget fra november 2003 er der afsat midler til at påbegynde Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Ring 4, til at udbygge Kongevejen i Helsingør, samt til at udarbejde beslutningsgrundlag for Frederikssundsvej, udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde V, udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverød og Isterød, samt til en forbedring af jernbaneforbindelsen vest for København.

I Trafikplan 2003 har HUR anbefalet yderligere motorvejsudvidelser på Køge Bugt Motorvejen, således at udvidelsen føres helt frem til Køge. HUR har endvidere peget på behovet for, at der etableres en vejforbindelse mellem Københavns Nordhavn og ringmotorvejsnettet, og at Frederikssundmotorvejen forlænges helt til Frederikssund.

Her en samlet oversigt over de voldsomme vejanlæg, som Forslag til Regionplan 2005 lægger op til:

Vejanlæg 6.2.1

Regionplan 2005 giver i overensstemmelse med Trafikplan 2003 mulighed for at etablere følgende nyanlæg og ombygninger på det regionale vejnet (statsveje og amtsveje):

- a. Udvidelse af Motorring 3 til 6 spor*
- b. Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen M4-Sydmotorvej, 8 spor*
- c. Udbygning af Kongevejen i Helsingør*
- d. Anlæg af Frederikssundsmotorvej*
- e. Udvidelse af Helsingørmotorvejen Øverød-Isterød, 6 spor*
- f. Udvidelse af Holbækmotorvej Fløng-Roskilde Vest, 6 spor*
- g. Udvidelse af Motorring 4 Holbækmotorvej-Frederikssundsmotorvej, 6 spor*
- h. Vejforbindelse Københavns Nordhavn-Lyngbyvej*
- i. Ring 5, Tværvej mellem Holbækmotorvejen og Måløv*

Regionplan 2005 giver endvidere mulighed for at etablere følgende nyanlæg og ombygninger på det regionale vejnet (statsveje og amtsveje):

- j. Ring 5, Tværvej mellem Frederikssundsvej og Nymøllevej. På retningslinjekortet er vist en af de to foreslåede linjeføringer, idet der henvises til bemærkningerne om senere planlægning.*
- k. Ring 5, Nymølle-Isterødvej, kapacitets- og sikkerhedsforbedringer*
- l. Ring 5, Isterød-Helsingørmotorvejen*
- m. Isterødvej, 3 spor*
- n. Ring 6, Overdrevsvejens forlængelse, Hillerød-Humblebæk*
- o. Ring 7, Tunnel/bro over Roskilde Fjord med forbindelse til Frederikssundsmotorvej og vejnettet i Hornsherred*
- p. Frederiksværk-Hillerød, 3 spor*
- q. Frederiksværk-Frederikssund, 3 spor*
- r. Helsingø-Gilleleje vejen*
- s. Ring 6, Gørløse omfartsvej*
- t. Slangerup-Værebros, 3 spor*
- u. Ring 5, Tværvej mellem Tune Landevej og Sydvej*
- v. Tune Landevej, udvidelse mellem Tværvej og Køge Bugt Motorvej*
- w. Ny vej nord og øst om Trekroner*
- x. Salløvkrydset-Solrød 2+1 vej*
- y. Omfartsvej Ll. Skensved*
- z. Omfartsvej Borup (Møllevej-Ryeskovvej)*
- æ. Forlægning af Billesborgvej nord om Herfølge*
- ø. Forlægning øst om Strøby Egede*

Kilde: Forlag til Regionplan 2005

Bag de korte beskrivelser gemmer sig meget store vejanlæg – herunder forslaget om en transportkorridor Helsingør til Køge. Der vil blive tale om et ekstra motorvejsanlæg gennem områder, der nu er nogenlunde fri for trafikbelastning. Det samme gælder en Frederikssundsmotorvej.

Ved i altovervejende grad at satse på vejudbygning viser HUR, at man helt har fravalgt en bæredygtig trafikpolitik. Vi må klart tage afstand fra de store vejplaner.

Kun mulighed for nye kollektive trafik anlæg, der vil have marginal betydning for transportmiddelvalget i regionen

Forslaget indeholder dette om kollektive trafik anlæg:

Kollektive trafik anlæg

Regionplan 2005 giver i overensstemmelse med Trafikplan 2003 mulighed for at etablere følgende kollektive trafik anlæg:

6.1.1

Der kan anlægges en skinebåren kollektiv trafikforbindelse fra Glostrup til Lyngby (Lyngby-Glostrup Ringbane) med evt. forlængelse mod nord samt mod syd til Ishøj eller Brøndby Strand Station. Den endelige fastlæggelse af linjeføring og stationer sker i et regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse.

6.1.2

Der kan anlægges en ny jernbaneforbindelse med tilhørende stationer mellem København H og Hovedstadsregionens grænse mod Vestsjællands Amt. Forbindelsen kan anlægges enten som en ny bane via Køge eller som en udvidelse af den eksisterende bane via Roskilde.

6.1.3

Der kan anlægges dobbeltspor på banestrækningen mellem Lejre og Hovedstadsregionens grænse mod Vestsjællands Amt.

6.1.4

Der kan anlægges en Cityring som en ny etape af Metroen.

Regionplan 2005 giver endvidere mulighed for etablering af følgende kollektive trafik anlæg:

6.1.5

Der kan anlægges overhalingsspor på S-banen mellem Vallensbæk og Hundige samt mellem Lyngby og Holte.

6.1.6

Der kan anlægges følgende nye stationer for regionaltoget og S-toget:

- a. Frederikskaj (regionaltoget)
- b. Ny Ellebjerg (S-toget)
- c. Ølsemagle (S-toget)
- d. St. Rørbæk (S-toget)
- e. Hillerød/Allerød (S-toget)
- f. Priorparken (S-toget)
- g. Trylleskoven (S-toget)

Der er ikke sikret finansiering af de oplyste tiltag. Det er da godt, at der kan anlægges en baneforbindelse fra Lyngby til Glostrup, men den burde være bygget for længst. Så kunne man have undgået den igangværende udvidelse af Motorring 3, som koster op mod 2 milliarder kr. og giver plads for maksimalt 1.900 ekstra biler i hver retning i den dimensionerende morgenmyldretid. For 3 milliarder kr. kunne der være bygget en tværbane, der kunne give plads til 10.000 – 15.000 passagerer pr. time.

TRAFIKSTIER

I Forslag til Regionplan 2005 optræder begrebet TRAFIKSTIER på side 218 - 219. Det er meningsløst at benævne anlæg, hvor der primært kører biler som trafikstier. Det giver indtryk af at der er tale om et omfattende net af bilfrie stier .

Kollektiv Trafikplan 1998

Forslag til Regionplan 2005 står i skærende kontrast til Kollektiv Trafikplan 1998 for hovedstadsområdet, hvor man regnede med tiltag, der skulle sikre en passagerstigning på 34 % i den kollektive trafik:

Prognosticeret effekt af tiltag i år 2010 vs. år 1996, antal ture pr. år		
	Stigning i procent	Stigning i mio. ture
Forbedringer af det regionale net, besluttet	8%	20
Det regionale net, yderligere udbygning	6%	15
Forbedret markedsføring og information	2%	5
Forbedret service og kvalitet	2%	5
Prisdifferentiering	2%	5
Terminalprojekter m.m.	2%	5
Eksterne trafikpolitiske tiltag	12%	30
<i>I alt</i>	<i>34%</i>	<i>86</i>

Figur 1: Prognose for effekt af diverse forbedringer af bus/tog trafikken, nettostigning i antal ture pr. år i 1996 sammenlignet med 2010. Prognosen indgår i KT98.

I **Kollektiv Trafikplan 1998** satte man sig tillige dette mål for udviklingen i den kollektive trafik: ”*Det er trafikselskabernes mål, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal øge sin markedsandel fra 20 til 24 % i perioden 1997 – 2010, svarende til en vækst i antal kollektive rejser på 34%*”.

Det var også målet at nedsætte den gennemsnitlige kollektive rejsetid fra dør til dør med 10-15 % i planperioden frem til 2010. Det er for længst forladt. Nedskæringerne af bustrafikken er sket uden beregning af passagerens ekstra tidsforbrug.

Trafikselskaberne vurderede i **Kollektiv Trafikplan 1998** ydermere, at de kunne levere *følgende ekstra kapacitet* i forbindelse med eventuelle trafikpolitiske tiltag, der indebærer større efterspørgsel efter kollektiv trafik:

I år 2000: Bus + 20 %
I år 2003: Bus + 50 % og S-tog + 50 %
I år 2005: S-tog +50 %, Bus +50 % og Regionaltog + 50%

Desværre blev disse muligheder ikke udnyttet. I forbindelse med åbning af den københavnske metro er der tilmed sket store nedskæringer af bustrafikken. Det har ikke tidligere været tanken:

Metroen skulle ikke medføre nedskæringer af bustrafikken. Det fastslog HTs trafikchef Jes Møller i Trafikfunktionærernes blad "Spørvognen" i februar 1997:

"Tværtimod har HT allerede i 1993, da Vision 2005 blev formuleret, sat sig ambitiøse mål for tilgangen til den kollektive trafik. Målet er 50 % flere passagerer i baner og busser. Og selvom der samlet investeres store beløb i nye baner og nyt togmateriale er det samtidig HTs mål at antallet af kunder i bustrafikken frem til 2005 skal stige med 20 %. Dette vil nødvendigvis på sigt betyde flere busser på gaderne end i dag".

HUR har nu fuldkommen set bort fra alle forslag til forbedringer, til trods for at behovet er klart dokumenteret. For at føje spot til skade benytter HUR nu tilmed metroen, Frederikssundsbanen og Ringbanen som begrundelse for yderligere nedskæringer, selvom disse forbedringer allerede var indregnet i analyser af det for ringe serviceniveau.

Forslag til Regionplan 2005 lægger ikke op til nogen form for forøgelse af bustrafikken.

Benzinen blevet meget billigere i forhold til HUR's takster siden 1980

Et priseksempel. I 1980 kostede 1 gult HT-klip 3 kr. I 2005 er prisen 15,00 kr. Hvis benzinafgiften var reguleret så benzinprisen havde fulgt sammen udvikling siden 1980 skulle benzinen koste 23,90 kr. pr. liter.



Energiforbrug

Der mærkes ikke i Forslag til Regionplan nogen bekymring for, at indregnede kraftige stigning i biltrafikken stort set vil betyde en tilsvarende stigning i energiforbruget. Der er heller ingen anvisning af at lavere hastigheder, som påvist af IEA (Det internationale energiagentur) for nylig, er et meget effektivt og hurtigt virkende tiltag, der kan nedsætte energiforbruget. Se nedenstående tabel:

Sammenhængen mellem hastigheder, energiforbrug og CO2-udslip:

Hastighed (km/t)	Brændstofforbrug (km/l)	CO2-udslip (g/km)	%-ændring i forhold til 80 km/t
80	18,0	133	0
90	17,5	137	+3
100	14,9	149	+12
110	14,1	170	+28
120	12,1	199	+50
130	10,1	237	+78

Kilde: "Average hot emission factors for passenger cars and light duty trucks" og Trafikministerens svar nr. 141 til Folketingets trafikudvalg d. 25.04.01.

Forslaget peger alene på mere metro i centralkommunerne

Det er ærgerligt, at HUR ikke kigger på de muligheder der er for at give København og Frederiksberg et omfattende moderne letbanesystem i stedet for en lille dyr metroring. Det hænger nok desværre sammen med at HUR satser så voldsomt på at få det gjort nemmere at komme til og fra København i bil. Man glemmer, at det er biltrafikken der er den store arealrøver, mens lette bybaner kan transportere mange mennesker uden at bruge så meget plads. En bilist bruger 68 så meget vejareal til kørsel end en letbanepassager, har WIEN kommune beregnet.

Forslaget står i skærende til borgernes ønsker om mere kollektiv transport og nej til flere store veje

HUR afholdt i 2002 en trafikhøring, hvor borgerne kunne komme med deres trafikønsker skriftligt og ved borgermøder. Det var et helt gennemgående træk, at borgerne ville have bedre kollektiv transport, bedre miljø og ikke ønskede flere store veje. 50% af hovedstadsregionens husstande har i øvrigt ikke bil. Alligevel lægger HUR hovedvægten på at få staten til at bygge og udvide flest mulige motorveje. Samtidig vil HUR spare mest muligt på egne udgifter til bustrafikken. I forvejen er "mobiliteten for biltrafik mere end dobbelt så høj som for kollektiv trafik". Der er derfor et stort behov for at rette op på denne meget store skævhed, men det vil HUR ikke – tværtimod.

HUR har slet ikke lyttet til borgerne, når man nu primært vælger at satse på flere og bredere motorveje og stigende biltrafik. Bustrafikken forringes også trods borgerønsker om forbedringer.

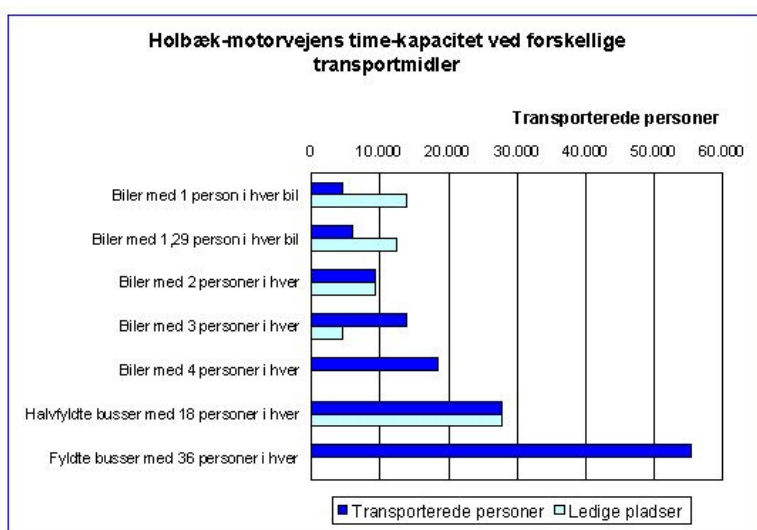
Det er gennemanalyseret og dokumenteret, at nye vejbyggerier ikke kan løse trafikproblemerne i storbyområder. Her et udsagn fra Göteborg Stad, Västtrafik og Vägverket (svarer til Vejdirektoratet i Danmark). *"Trafikproblemen kan inte byggas bort, varken i Göteborg eller andre städer. Dom måste väljas bort. Ju fler gator och leder som byggs, desto mer riskerar trafikken annars att öka"*.

Kilde: Göteborgs Stad, Västtrafik og Vägverket.

Ringe kapacitetsudnyttelse på de motorveje HUR ønsker udbygget. Med kun 1,17 til 1,18 person pr. bil i morgenmyldretiden er det landets laveste belægningsgrad i bilerne.

Forslag til Regionplan 2005 omtaler end ikke, at der år for år bliver færre og færre personer i de pendlerbiler, der fylder motorvejene i myldretiden. I myldretiden er gennemsnitsbelægningsen nu helt nede på 1,17 person pr. Alene i ”spidstimen” er der omkring 80.000 tomme siddepladser i bilerne mod København. Det er udtryk for et meget stort spild af ressourcer. Alligevel vil HUR have alle indfaldsvejene udvidet, selvom det koster milliarder og vil betyde yderligere belastninger. Beregninger viser, at 30 tog eller 320 busser kunne transportere samme antal personer med siddeplads, som der i dag er i bilerne i ”spidstimen” på indfaldsvejene mod København

Som nedenstående illustration viser, kunne kapaciteten på en indfaldsvej udnyttes mange gange bedre ved flere personer i hver bil eller ved brug af busser.



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

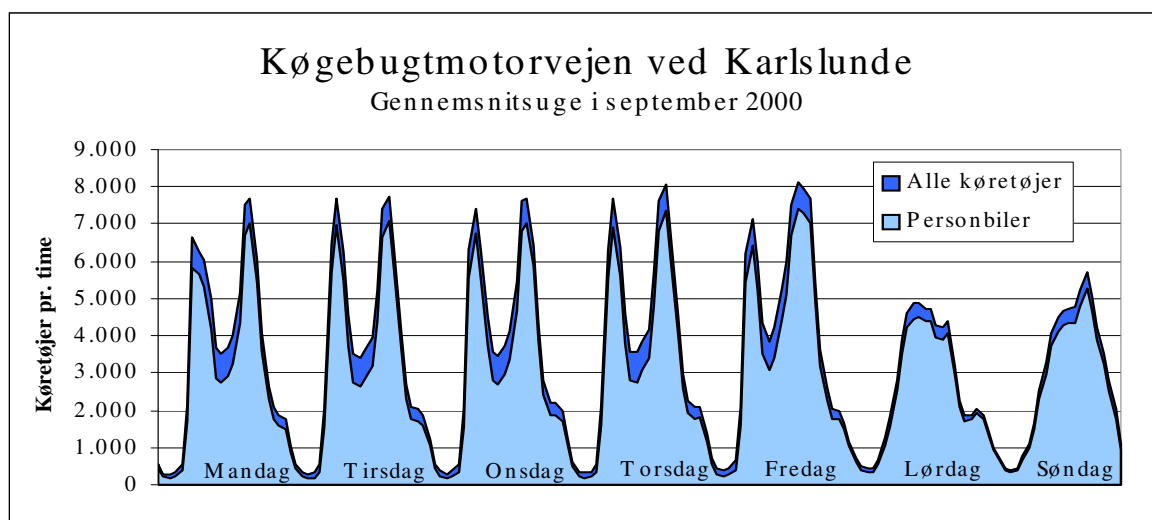
	Motorveje		
	Københavns-området	Øvrige Sjælland	Fyn og Jylland
Ikke sommer			
ma-fr dagtimer	1.30 +/- 0.04	1.63 +/- 0.09	1.51 +/- 0.03
ma-to eftermiddag	1.26 +/- 0.03	1.35 +/- 0.06	1.33 +/- 0.04
ma-to aften	1.50 +/- 0.11	1.67 +/- 0.11	1.56 +/- 0.11
ti-fr nat	1.22 +/- 0.12	1.36 +/- 0.26	1.22 (*)
ti-fr morgen	1.18 +/- 0.03	1.33 +/- 0.07	1.31 +/- 0.06
fredag eftermiddag	1.28 +/- 0.05	1.55 +/- 0.14	1.91 +/- 0.08
fredag aften	1.46 +/- 0.19	1.91 (*)	1.98 +/- 0.15
lørdag nat	1.67 +/- 0.22	1.58 +/- 0.16	1.96 +/- 0.26
lørdag formiddag	1.79 +/- 0.17	1.93 (*)	2.16 +/- 0.07
lørdag aften	1.59 +/- 0.12	1.59 +/- 0.27	2.12 +/- 0.12
søndag nat	2.01 +/- 0.21	1.88 (*)	1.88 (*)
søndag dagtimer	1.98 +/- 0.10	2.15 +/- 0.13	2.24 +/- 0.07
mandag nat	1.48 (*)	1.27 (*)	1.27 (*)
mandag morgen	1.17 +/- 0.04	1.36 +/- 0.22	1.46 +/- 0.14
I alt ikke sommer	1,39	1,61	1,64

Kilde: "Personer pr. bil" Rapport nr. 268. 2002. Vejdirektoratet

Det er morgenmyldretiden, der primært bruges som begrundelse for vejudvidelser

Hvis blot bilisterne kørte sammen med 1,5 person pr. bil ville myldretidstrafikken i Københavnsområdet falde med 22 %. Hvis der var 2 personer i hver myldretidsbil ville trafikken falde med 41 %. I begge tilfælde ville bilkøerne forsvinde som dug for solen.

Nedenstående illustration viser, at det er ganske kortvarige spidser, der er tale om og spidserne består stort set af biler med 1,18 person i gennemsnit. Den maksimale timekapacitet er ca. 8.000 biler tilsammen begge retninger.



2,4 milliarder kroner for 1 minut pr. bil

”Kostbart motorvejsminut” var overskriften på artikel i Politiken den 8. oktober 2003. Den omhandlede en evt. motorvej til Frederikssund, som Trafikministeriet, Vejdirektoratet og HUR vil have bygget.

HUR har erkendt, at anlægget, der mindst vil koste 2,4 milliarder kr., kun vil ”forbedre mobiliteten med godt 1 minut i Frederikssundsfingeren”. Alligevel forsvarede HUR’s formand, Frederiksbergs borgmester Mads Lebech (K) motorvejen:

”Man kan ikke sige, at et minut koster 2,4 mia. kr., for der er mange andre tal, der skal med. Ud over kroner og øre skal man tænke på de mentale blokeringer. Om folk synes, de holder i lang kø, og om de synes, det tager lang tid at komme frem”.

Denne lovprisning af et minuts besparelse efter anlæg af en motorvej, som vil ødelægge naturområder og udløse mere forsinkende biltrafik i Københavns Amt og centralkommunerne, skete samtidig med, at HUR gennemfører de største nedskæringer nogensinde af bustrafikken fulgt op med kraftige takststigninger. Derved påføres passagererne et meget stort antal millioner timers ekstra vente- og rejsetid. Passagerernes tidstab har HUR end ikke beregnet.

Transportrådet har påvist store muligheder for at dæmpe biltrafikken i Hovedstadsregionen

Forslag til Regionplan 2005 bygger på, at trafikprognoser, der viser stigende biltrafik, er noget man ukritisk skal rette sin trafikpolitik ind efter.

Transportrådet har ellers påvist, at trafikens omfang kan styres. Det fremgår af rapporten fra 2001 "*Fire scenarier for trafik i hovedstaden*". Rådet analyserede fire forskellige trafikscenarier med tilhørende investeringskrav, virkemidler, konsekvenser for trafikudvikling og miljø, og disse blev sammenholdt med et scenario, der fremskrev biltrafikken med ca. 20 % på basis af Vejdirektoratets prognoser.

De fire scenarier er henholdsvis hovedsatsning på:

- 1) Biltrafik og store vejbyggerier
- 2) Både kollektiv og biltrafik, uden kørselsafgifter
- 3) Både kollektiv og biltrafik, med kørselsafgifter
- 4) Kollektiv trafik og kørselsafgifter og ingen nye motorveje

Rapporten viser, at der er meget store muligheder for at styre udviklingen. I nedenstående skema kan ses, hvilke markante reduktioner af bilkørslen der kunne opnås i scenario 4 med udbygning af den kollektive trafik kombineret med kørselsafgifter, ingen vejudbygning og lavere hastighedsgrænser m.v.:

Biltrafik i 1000 personkm/døgn	Vejdirektoratets fremskrivning	Kollektiv trafik scenario	Ændring i %
Indre By	823	315	-62%
København og Frederiksberg Kommuner	5.620	2.155	-62%
Københavns Amt	20.039	14.094	-30%
Roskilde og Frederiksborg Amter	22.786	21.026	-8%
	49.269	37.590	-24%

Som det fremgår af skemaet, er der meget store muligheder for at reducere biltrafikken, hvis stat, HUR, amter og kommuner gør en indsats. Forslag til Regionplan 2005 lægger ikke op til nogen form for indsats i den retning.

HUR vil ikke bruge et effektivt planlægningsværktøj – færre pendlerparkeringspladser

En effektiv måde at regulere bytrafikken er ved at regulere antallet af pendlerparkeringspladser. Udbuddet af pendlerparkeringspladser har afgørende betydning for den samlede trafikmængde, idet et stort antal parkeringspladser medfører mere trafik. Parkeringspolitikken er et effektivt redskab til at få folk til at vælge en mere miljørigtig transportadfærd. Det er derfor af afgørende betydning, at man ikke stimulerer pendling i bil ved at bygge masser af pendlerparkeringspladser.

Forslaget omtaler ikke det centrale spørgsmål om udbuddet af pendlerparkeringspladser på privat grund. Kommunerne i regionen kræver ved nybyggeri anlæg af masser af pendlerparkeringspladser – også når der er tale om byggerier i områder med god tilgængelighed via kollektive trafikmidler.

I tætte bykvarterer i Holland sættes der loft over, hvor mange parkeringspladser der må bygges ved erhvervsbyggeri. Der må ofte kun anlægges én parkeringsplads for hver 250 kvadratmeter etageareal. Frederiksberg kommune kræver mindst én pr. 50 etagemeter. Det stimulerer bilpendlingen kraftigt og ødelægger miljøet.

Kommunerne i regionens byer burde kun *tillade* et meget lille antal parkeringspladser ved nyt erhvervsbyggeri nær gode kollektive trafikforbindelser.

Ørestadsselskabet har besluttet, at der altid kun må være højst 200 meter til bilparkering. Der påtænkes anlagt mere end 20.000 parkeringspladser - bl.a. i 20-25 parkeringshuse på op til 8 etager. Det skal nok få folk til at vælge bil. Det er helt meningsløst i betragtning af, at Metroen netop blev anlagt i Ørestaden og ikke gennem Amagers tætbefolkede bydele.

Til sammenligning med hensyn til kvalitetsmål opererer HUR med gangafstand til kollektive trafikmidler på op til 400 meter i tætbyen, op til 800 meter i andre byområder og 1.600 meter uden for byområder. Dertil kommer problemet med, hvor ofte transportmidlet kører, komfort, prisen og rejsetiden.

Alene i Københavns kommune er der bygget mere end 10.000 nye pendlerparkeringspladser de seneste 10 år, og der er op til 30.000 nye parkeringspladser på vej, hvis alle byggeplaner realiseres med de kommunens sædvanlige krav om pendlerparkeringspladser.

Hastighed

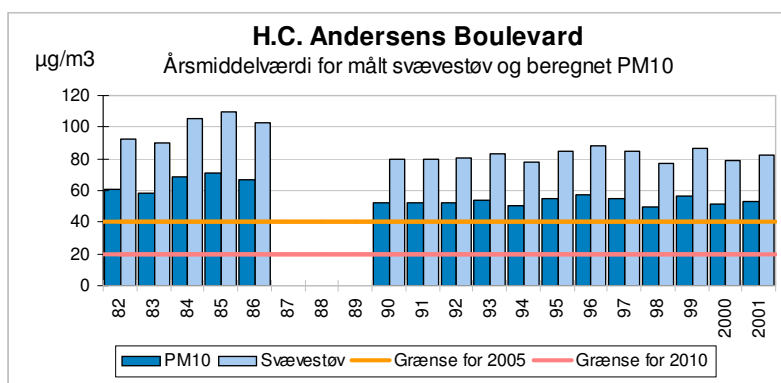
Planen lægger ikke op til nogen reduktion af hastighederne, hverken på store eller små veje. Hvis der skal være hold i ønskerne om bedre miljø og større trafiksikkerhed kræves det, at biltrafikkens omfang reduceres, samt at hastighedsniveauet på alle vejtyper sættes ned. Motorvejshastigheden nær bebyggede områder burde ned på maksimalt 80 km/t. Hastigheden på alle trafikveje i byerne burde ned på 50 km/t. I boligområder burde hastigheden ned på maksimalt 30 km/t, hvilken grænse bliver mere og mere almindelig, f.eks. i Norge, Sverige, Tyskland og Schweiz. De lavere hastigheder vil også medvirke til at gøre den kollektive trafik og cykeltrafikken mere konkurrencedygtig.

Sundhed, støj- og luftforurening

”Børn, som bor tæt ved trafikeret vej, har f.eks. 50% forøget risiko for astma og andre luftvejs sygdomme i forhold til børn i områder med svag trafik”.

Kilde: MiljøDanmark, Miljøministeriet. November 2003.

Som eksempel på forureningsniveauer og grænseværdier kan henvises til illustrationen nedenfor, der viser niveauet for svævestøv og partikler på H. C. Andersens Boulevard. Gaden vil få en yderligere forøgelse af trafikken, efterhånden som Ørestadens mange parkeringspladser tages i brug. Et planlagt parkeringsanlæg ved Rådhuspladsen med 1000 parkeringspladser vil give yderligere 6.000 bilkørsler om dagen.



For at nå ned på de kommende grænseværdier vil det være nødvendigt med en mere gennemgribende regulering af trafikken i byen. Det har Københavns Kommune selv udtalt.

Store muligheder for lavere trafikstøj ved lavere hastighed og mindre trafik:

Ændring af hastighed	Reduktion i støj
Fra 130 til 120 km/t	0,6 dB
Fra 120 til 110 km/t	0,7 dB
Fra 110 til 100 km/t	0,7 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,7 dB
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB
Fra 80 til 70 km/t	1,7 dB
Fra 70 til 60 km/t	1,8 dB
Fra 60 til 50 km/t	2,1 dB
Fra 50 til 40 km/t	1,4 dB

Kilde: Vejdirektoratet. Bemærkninger: De angivne støjreduktioner kan lægges sammen, hvis det ønskes at vurdere effekten af at reducere hastigheden med mere end 10 km/t

Sammenhængen mellem trafikmængde og støj:

Reduktion i trafik	Reduktion i støj
20 %	1,0 dB
30 %	1,6 dB
40 %	2,2 dB
50 %	3,0 dB
75 %	6,0 dB

Kilde: Vejtrafik og støj – en grundbog” udgivet af Vejdirektoratet

Trods dette og omfattende tilgængelig dokumentation for sammenhængen mellem trafik og sundhed forholder HUR sig stort set ikke til sundhedsaspekterne ved den nuværende kraftige biltrafik og konsekvenserne af den trafikprognose, som man indretter sin trafikpolitik efter.

Konklusion:

Vi må konkludere, at Forslaget ikke på nogen måde lægger op til en bæredygtig trafikudvikling i regionen. Der satses blindt og ukritisk på mere og mere biltrafik og flere og bredere veje, mens den kollektive trafik – herunder i særlig grad bustrafikken, som HUR har ansvaret for – fortsat vil blive forsømt. HUR har gennem sin takstforhøjelser og nedskæringer af bustrafikken lagt gift ud for den kollektive trafik og dermed for en mere bæredygtig trafikudvikling.

Planen lægger op til mere trafikkaos, stigende luft- og støjforurening og asfaltering af flere og flere arealer. Den bæredygtige trafik vil blive holdt på vågeblus, mens biltrafikken eksploderer.

Forslaget er bedrøvelig læsning, hvis man som vi ønsker, at Hovedstadsområdet skal undgå at ende med totalt trafikkaos som i mange andre storbyområder. Planen tager ikke ved lære af andre byers erfaringer, men kaster sig kritikløst ud i et orgie af vejkrav, der vil forringe levevilkårene kraftigt for regionens indbyggere. Man svigter derved borgernes ønsker og berettigede krav om

en region med mere sikker trafik, mindre luft- og støjforurening og et kollektivt trafiksystem, der er af en sådan kvalitet, at brug af privatbil reduceres. HUR har overhovedet ikke lyttet til borgerne ved trafikhøringen i 2002.

HUR har gennem sin korte levetid effektivt vist, at man hverken har evner, struktur eller vilje til at sikre en miljømæssig forsvarlig udvikling. Hvordan det vil gå fremover efter nedlæggelse af HUR kan man også være meget nervøs for. Der er heller ikke i strukturreformen lagt op til tiltag, der vil kunne fremme en bæredygtig trafikpolitik i regionen.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
Ivan Lund Pedersen