

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København.

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 28. april 2008

Region Sjælland

Alléen 15

4180 Sorø

Vedrørende: Den regionale udviklingsstrategi. Regional udviklingsplan for region Sjælland

Rådet for bæredygtig trafik har følgende kommentarer til de trafikale aspekter ved Den regionale udviklingsstrategi.

Bæredygtig trafikudvikling

Regionen vil ifølge planen arbejde for en forbedring af infrastrukturen. Vi mener, at det er af afgørende betydning, at det alene bliver den kollektive trafik, der forbedres. Kun den kan sikre en mere bæredygtig trafikudvikling i Regionen og sikre, at man ikke påtvinger naboregionen Hovedstaden endnu flere trafikbelastninger.

Som eksempel kan nævnes, at trafikken over kommunegrænsen til København på et hverdagsdøgn er steget fra 470.448 motorkøretøjer til 723.096 fra 1980 til 2006 - svarende til 53,7 %.

Bæredygtig udvikling

Fremme af bæredygtig udvikling kræver et langsigtet perspektiv. Der skal fokuseres på inddragelse af befolkning og erhverv samt øge forståelsen for, at sociale, økonomiske og økologiske forhold går op i en højere enhed. I særlig grad er det nødvendigt at fokusere på ændringer af klimaet, da det har vidtrækkende betydning for levevilkår.

Kilde: Den regionale udviklingsstrategi

Region Sjælland må således ikke undergrave muligheden for at forbedre miljøet i København og de omliggende kommuner. Derfor mener vi, at det hverken er nødvendigt eller ønskværdigt at udbygge eksisterende veje eller bygge nye store veje. Region Sjælland har allerede nu et meget stort og finmasket vejnet af høj kvalitet.

Københavns kommune, der er aftager af megen biltrafik fra Region Sjælland har for længst nået smertegrænsen for hvad man kan tåle af biltrafik og omegnskommunerne er også presset til bristepunktet. Derfor er der også stor opbakning fra mange kommuner og hos borgere til ønsket om indførelse af betalingsordninger for bilkørsel, der kan nedbringe tilstrømningen af biler til hovedstadsområdet. Det er vores klare opfattelse, at der i løbet af en kort årrække vil blive indført kørselsafgifter. Vi støtter Københavns Kommune i sin bestræbelse for at presse regeringen til at tillade indførelse af kørselsafgifter.

Det ser ikke godt ud for Danmarks miljømæssige omdømme, hvis regeringen ikke inden klimatopmødet i København i december 2009 har givet kommunerne lov til at indføre kørselsafgifter.

Københavns kommune har lige haft Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011 til høring. Her et par citater.

Færre biler i byen vil være godt for miljøet og det vil betyde mindre støj til gavn for københavnernes sundhed. Samtidig giver mindre trængsel på vejene øget livskvalitet. Biler er et godt eksempel på, at miljøforbedringer, sundhedsforbedringer og bedre livskvalitet ofte går hånd i hånd.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Men København vil gå endnu længere end loven tillader i dag: Der skal indføres trængselsafgifter, og miljøzoneordningen skal gøres dynamisk, så kravene til bilernes udstødning løbende kan skærpes.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

København ønsker at efterleve WHO's sundhedsdefinition. Det vil kræve en helt anden trafikpolitik.

Sundhed betegnes i dette tema ud fra WHO's definition af begrebet: *"Sundhed er en tilstand af fuldstændig fysisk, psykisk og socialt velbefindende og ikke blot fravær af sygdom og svækkelse."*

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

En fjerdedel af arbejdsstyrken i Regionen Sjælland pendler hver dag til hovedstadsområdet

Fire ud af fem arbejdspladser på Sjælland og øerne ligger i hovedstadsområdet. En fjerdedel af arbejdsstyrken i regionen pendler hver dag ind til hovedstadsområdet.

Kilde: Den regionale udviklingsstrategi

Der er modsatrettede tendenser for fremtidens pendling. Færre folk i arbejde, fordi mange går på pension, men samtidig flytter folk længere væk fra deres arbejdsplads. Det er miljømæssigt uholdbart, at folk flytter væk fra "byens trafik, trængsel, os og støj", hvis de derefter pendler i bil til byen og påtvinger byens borgere endnu større miljøbelastning.

Hele Danmark – og dermed også Region Sjælland – vil i løbet af de kommende år opleve, at en stor del af den nuværende arbejdsstyrke forlader arbejdsmarkedet for at gå på pension.

Flere og flere vælger at bosætte sig længere fra hovedstaden, også i landdistrikter, men arbejder, bruger kulturtilbud og uddanner sig i byerne.

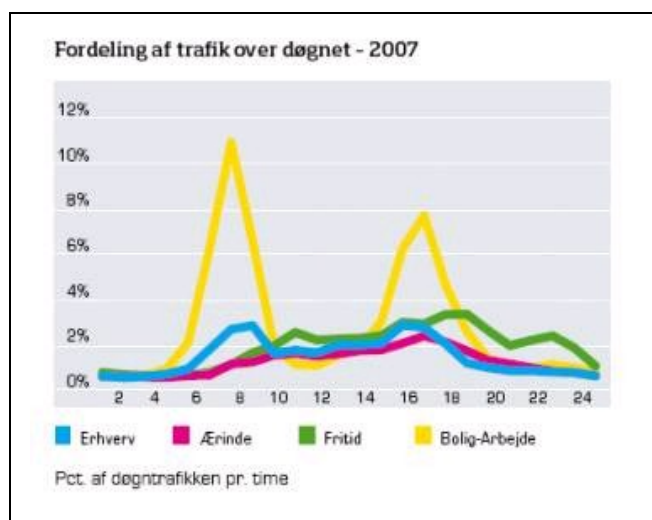
Kilde: Den regionale udviklingsstrategi

Det er afgørende, at pendlingen foregår med transportmidler, der bruger lidt plads, sviner og støjer mindst muligt og ikke bruger så megen energi.

Den daglige pendling mellem regionen og Københavnsområdet er hovedårsagen til presset på motorvejene samt tog- og busforbindelserne.

Kilde: Den regionale udviklingsstrategi

Det er således pendlerne, der fylder vejene op og der er kun i gennemsnit 1,18 person pr. bil i myldretiden på motorvejene mod København.



Kilde: Infrastrukturkommissionen

Sammenlignet med kollektive transportmidler er motorveje meget ineffektive, når det drejer sig om at sørge for transport af mange mennesker. Til sammenligning kan en dobbeltsporet S-bane transportere lige så mange mennesker pr. time som en motorvej med 32 vejbaner.

Der bliver tilmed færre og færre personer i hver bil år for år. Vejdirektoratet planlægger ligefrem fremtidig vejudbygning ud fra, at der i 2030 kun er 1,05 person pr. bil i myldretiden. Det er miljømæssigt fuldkommen uansvarligt:

Vejdirektoratets undersøgelser af personer pr. bil fra 1981, 92 og 95 viser et fald i personbelægningen på knap 1 procent pr. år i perioden 1981-92 og 1,5 procent i perioden 1992-1995. I perioden frem til 2030 forudsættes et fortsat fald i antal personer pr. bil, som gengivet i nedenstående tabel 5.

Turformål	År			Ændring (pct.)	
	2000	2015	2030	00-15	15-30
Bolig-arbejdsstedsture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Bolig-uddannelsesture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Erhvervsture	1,22	1,16	1,10	-4,9	-5,2
Fritids- og indkøbsture	1,62	1,29	1,14	-20,4	-11,6
Total	1,36	1,20	1,11	-11,8	-7,5

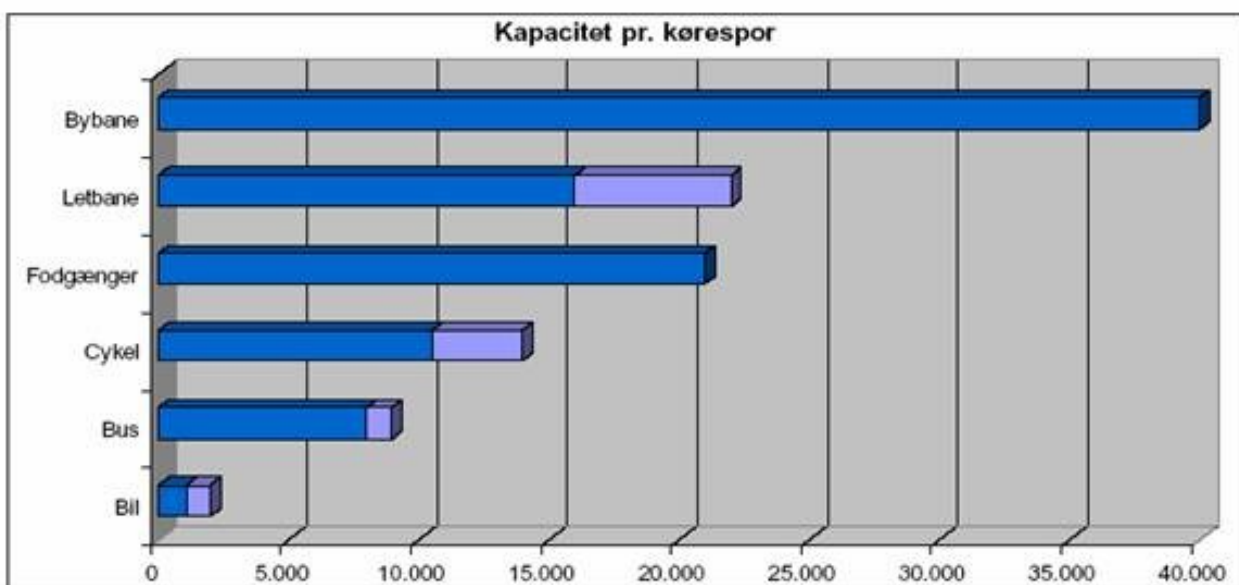
Tabel 5 Prognose for antal personer pr. personbil opgjort på turformål

Kilde: Vejdirektoratet

Nedenfor en tabel fra Europa Kommissionen, der viser hvor lidt den kollektive trafik fylder i forhold til biltrafik.

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af **Figur 12**, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

De forskellige farver for letbane, cykel, bus og bil i tabellen bygger på forskellige anlægs/systemløsninger:

Trafik på tværs. Genåbning af banen Næstved-Slagelse.

Vi mener ikke, at det er rimeligt med udbygning af veje på tværs i regionen. Vi tager derfor afstand fra forslaget om opgradering af vejen Kalundborg-Slagelse-Næstved. Det er rigeligt med de eksisterende veje og vil være ødelæggende for miljø og natur med større veje.

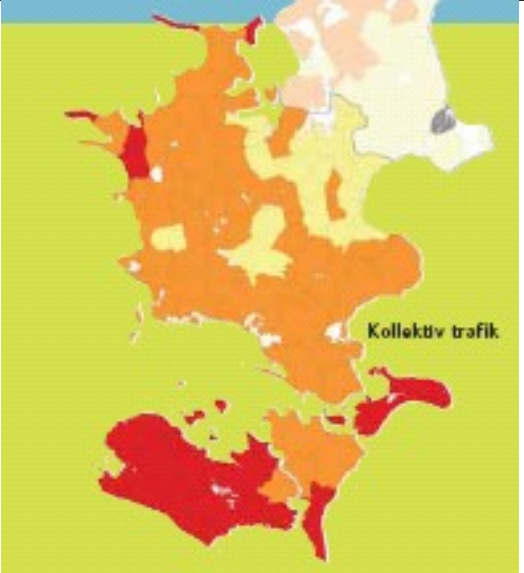

Der er en derimod en oplagt mulighed for at forbedre den kollektive trafik på tværs ved genåbning af banen Næstved-Slagelse. Her ligger arealet stadigvæk og det ville give en større sammenhæng i togtrafikken, hvis man kunne komme på tværs med tog på den strækning. Der skulle både køre fjerntog og det ville også være oplagt, at lade Tølløse- Høng-Slagelse banen køre videre til Næstved.

Mod syd til Berlin

Vi synes også, at Region Sjælland skal støtte en genåbning af togtrafikken med overfarten fra Gedser til Tyskland. Det skal være både med person- og godstog. Togforbindelsen fra Sjælland til Berlin over Hamborg er mildt sagt noget af en omvej. En direkte forbindelse til Berlin vil kunne styrke regionens samarbejde med Tyskland og øvrige lande mod øst.

En time til København ?

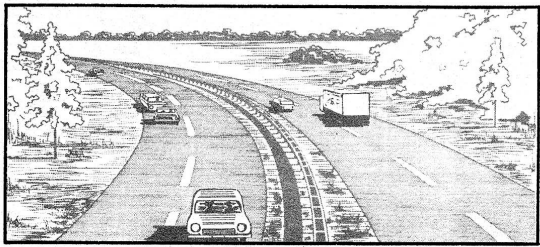
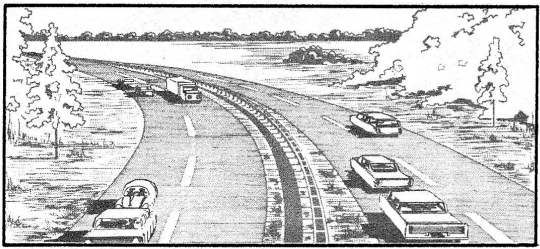
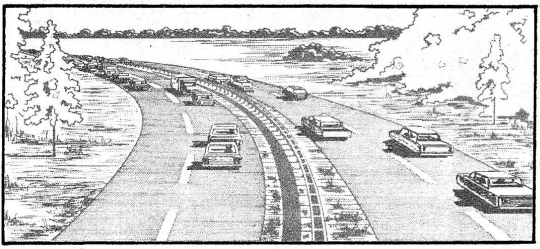
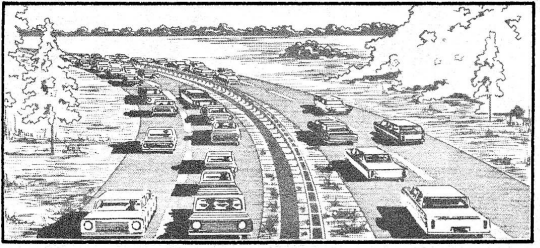
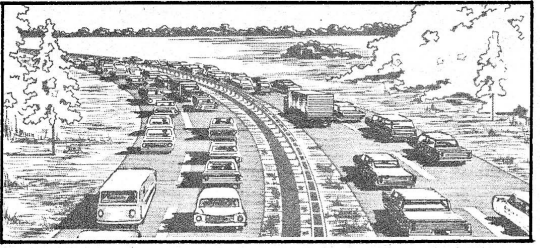
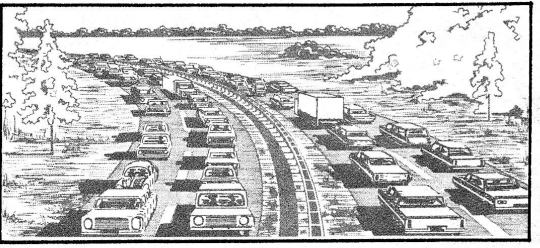
Vi mener, at det vil være fint med en målsætning om maksimalt en time med kollektive transportmidler til Hovedstaden fra et meste af Sjælland. Vi tager derimod skarpt afstand fra at gøre det hurtigere at komme med bil til hovedstadsområdet. Det vil betyde, at hovedstadsområdet vil sande endnu mere til med biler.

<p>Figurerne viser rejsetiden i tog eller bil til hovedstaden i myldretid om morgenen. Kommunerne og Region Sjælland vil arbejde for at rejsetiden maksimalt er én time fra hovedparten af Sjælland.</p> <p>Kilde: Den regionale udviklingsstrategi</p> <p>Sammenligningen mellem rejsetiden med tog og bil er stort set kun dækkende, hvis man bor lige ved en station med hyppig togtrafik og pendler til en arbejdsplads nær en station. Der er brug for markante forbedringer af togtrafikken og et tæt net af ”tilbringerbusser” for at den kollektive trafikant generelt skal kunne klare sig tidsmæssigt i forhold til biltrafikken. Det vil være fint med en målsætning om maksimalt en time med kollektiv trafik.</p>	 <p>Kilde: Den regionale udviklingsstrategi</p>
<p>Biltrafikken er begunstiget med at man kan køre når man vil og der er generel god fremkommelighed, hvad også illustrationen viser. Man kommer langt på en time og det er vel at mærke fra hjem til arbejdsplads. Det vil være ødelæggende for miljøet, dersom det bliver endnu hurtigere at komme til København i bil. Arealforbruget, energiforbruget og forureningsproblemerne vil vokse eksplosivt og folk vil blive suget ud af den kollektive transport.</p>	 <p>Kilde: Den regionale udviklingsstrategi</p>

Transportkapacitet

For yderligere at belyse sammenhængen mellem transportformernes kapacitet har vi udarbejdet en ”Omregningstabel” fra motorvej til bus- og skinnebåren trafik.

”Omregningstabel” fra motorvej til bus- og banetrafik

<p>Definition og illustration af forskellige serviceniveauer for biltransport på 4-sporede motorveje. (Se forklaring på næste side).</p>	<p>Antal biler og personer pr. time pr. retning på en 4-sporet motorvej i myldretiden ved forskellige serviceniveauer. Antal busser/S-tog til samme antal personer.</p>
<p>A</p> 	<p>Serviceniveau A for en 4-sporet motorvej defineres som op til 768 biler - pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til 907 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 19 busser eller 1 S-tog.</p>
<p>B</p> 	<p>Serviceniveau B for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 769 og 1728 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 2040 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 41 busser eller 3 S-tog.</p>
<p>C</p> 	<p>Serviceniveau C for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 1729 og 2688 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 3172 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 64 busser eller 5 S-tog</p>
<p>D</p> 	<p>Serviceniveau D for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 2689 og 3264 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 3852 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 77 busser eller 6 S-tog</p>
<p>E</p> 	<p>Serviceniveau E + F for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 3265 og 3840 biler pr. time i hver retning.</p> <p>Det svarer til op til 4532 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 91 busser eller 7 S-tog.</p>
<p>F</p> 	
<p>serviceniveauerne for en 4-sporet vej</p>	

Forklaring til ”omregningstabellen”:

Der er meget stor forskel på hvilken kapacitet og arealkrav biltrafik og kollektiv transport har. Privatbiler fylder uforholdsmæssigt meget i forhold til hvor få personer, de transporterer. De er derfor slet ikke egnede til transport af mange mennesker på kort tid, som i myldretiden.

I vejtrafikken regner man med forskellige serviceniveauer. Vi har brugt tal fra den amerikanske ”Highway Capacity Manual” til at beregne hvor mange biler der er på en 4-sporet motorvej ved forskellige serviceniveauer.

De mest tomme biler finder vi paradoksalt nok på de steder, hvor der er kø om kø på motorvejene. Der er f.eks. i gennemsnit kun 1,18 person i de biler der kører mod København i morgenmyldretiden mellem klokken 06 og 09. Med udgangspunkt i nævnte belægning på 1,18 person pr. bil har vi beregnet hvor mange personer, der i alt er i bilerne pr. time pr. motorvejsretning ved forskellige serviceniveauer.

Dernæst har vi beregnet hvor mange busser eller S-tog der skulle til for at transportere det samme antal mennesker med siddeplads. Der er regnet med busser med 50 siddepladser og S-tog med 2 togsæt med plads til 672 siddende passagerer.

Trængsel og forsinkelser rammer buspassagererne mest

Der tales meget i medierne om trængsel på motorveje. Det er synligt, men de mange (næsten tomme) biler der sendes ind i København giver langt større problemer for andre. Man må huske på, at tidstab for bilister på motorveje udregnes på basis af den højest tilladte hastighed. Derfor kommer man hurtigt frem, selvom man taber nogle minutter ved ikke at kunne køre med maksimal hastighed.

Trængsel er ikke kun et motorvejsfænomen. Den præger i endnu højere grad trafikken på de københavnske veje. Alene A-buspassagerernes forsinkelser svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje omkring hele København.

Kilde: HUR Årsberetning 2004

Det er som nævnt alene tidstab for A-buspassagererne. Dertil kommer tidstab for passagerer i andre busser. Det er tillige kun tidstab i forhold til køreplanen. De afledede forsinkelser når man ikke når et tog eller en anden bus er ikke med. Der er heller ikke sammenlignet med tidsgevinsten ved optimal fremkommelighed.

Som tommelfingerregel kan man sige, at en buspassager normalt kun vil komme frem fra udgangspunkt til rejsemål med en rejsehastighed på 5-7 kilometer i timen. MOVIA's bustrafik konkurrerer derfor tidsmæssigt kun med fodgængere i de tætte bykvarterer.

Sundhed - herunder stress

Planen omhandler en kedelig udvikling med hensyn til andelen af overvægtige og den gennemsnitlige levealder er lavere end i de øvrige regioner. Også med stress går udviklingen i forkert retning.

På samme tid (siden 1980'erne) er der sket en markant stigning i andelen af personer i regionen, der føler sig stressede, og omfanget nærmer sig nu hovedstadens, hvor ca. hver tiende borger føler sig stresset.

Kilde: Den regionale udviklingsstrategi

Som en tankevækkende kommentar til denne udvikling er her et citat fra Politiken fredag den 25. april 2008 fra et interview af Sune Sølund med en af regionens borgere, Zentropa direktøren Peter Aalbæk Jensen, Herfølge. Han omtaler, hvordan han for 5 år siden godt kunne være kommet ned med nakken. Han lagde derfor sin livsstil radikalt om:

”Inden da kørte jeg hver dag i bil fra Herfølge til Avedøre og råbte og skreg i mobiltelefon med blodtrykket helt oppe og ringe. Så tænkte jeg, at der måtte ske et eller andet. Du er for usund, for fed, for hysterisk og for opkørende”. Til at starte med købte Peter Aalbæk Jensen en eksklusiv italiensk racercykel, en Pinarello Dogma, som siden da har transporteret ham fra hjemmet i Herfølge til S-toget i Køge og videre fra Avedøre Station til filmbyen – og retur. ”Det betyder, at jeg kommer på arbejde mild og god i stedet for opkørt”

Langt lavere energiforbrug ved tog end bil

Her er en oversigt over CO₂-udslip pr. personkilometer med forskellige danske togtyper og belægningsgrader. Til sammenligning udleder en gennemsnitsbil omkring 160 gram CO₂ pr. km:

Intercity	Diesel-tog	Halv belægning	28 g CO ₂ /person-km
Intercity	Diesel-tog	Fuldbelægning	14 g CO ₂ /person-km
Regionalt	Diesel-tog	Halv belægning	34 g CO ₂ /person-km
Regionalt	Diesel-tog	Fuldbelægning	17 g CO ₂ /person-km
Regionalt	El-tog	Halv belægning	25 g CO ₂ /person-km
Regionalt	El-tog	Fuldbelægning	13 g CO ₂ /person-km
S-tog	El-tog	Halv belægning	15 g CO ₂ /person-km
S-tog	El-tog	Fuldbelægning	8 g CO ₂ /person-km

Kilde: Nøgletalskatalog – til brug for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet. Trafikministeriet.

Indtil togtrafikken er blevet udbygget vil man kunne fjerne kødannelser på indfaldsvejene ved hurtig indsættelse af busser, som foreslået af MOVIA.



Kilde: MOVIA

Med venlig hilsen
Ivan Lund Pedersen