

# Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København

35361212

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

København den 12. januar 2009

## Til Redaktionen

### **Opfordring til Folketingets partier i anledning af igangværende trafikforhandlinger.**

Udbyg ikke indfaldsvejene til København og byg ikke en Frederikssundmotorvej. Større vejkapacitet mod København vil give større trængsel, mere luftforurening og mere støj i centralkommunerne. Danmark har veje nok, som udtalt af tidligere vejdirektør Per Milner. (<http://ing.dk/artikel/73781>)

Trængsel rammer buspassagererne og biltrafikken i Københavns langt mere end bilerne på indfaldsvejene. Forsinkelser for motorvejstrafikken er tilmed udregnet sammenlignet med højest tilladte hastighed, mens buspassagererne normalt kun kommer frem med 6-8 km/timen. Selv med forsinkelser kommer bilister meget hurtigere frem end de kollektive trafikanter.

Alene A-buspassagererne og biltrafikken i København i spidstimen er udsat for ca. dobbelt så store forsinkelser som alle bilister på motorvejene i Storkøbenhavn.

Det er de store indfaldsveje, der fylder København og Frederiksberg med biler og derved næsten ødelægger bustrafikken og forsinker al anden trafik. Derfor må Folketinget ikke gøre ondt værre med større indfaldsveje.

Der er meget fokus på trængsel på indfaldsvejene. Det skyldes, at Vejdirektoratet er dygtige til at gøre opmærksom på dette på Internettet, i radio og på TV.

Man skal her være opmærksom på, at bilforsinkelser på motorveje og andre veje er tidstab sammenlignet med *de højest tilladte hastigheder* på strækningen. Det være sig 130, 110, 90, 80, 60, 50 km/timen.

For buspassagererne er forsinkelserne ulig værre, idet man normalt kun kommer frem med 6-8 km/timen i centralkommunerne, når man medregner gangtid, ventetid, køretid og gangtid. I tabellen nedenfor er det alene A-buspassagerernes forsinkelser i forhold til køreplanerne, der er analyseret. Dertil kommer de forsinkede buspassagerer i alle andre busser.

Hvis man sammenlignede med optimale forhold for en bustrafik uden fremkommelighedsproblemer ville tidstabet blive langt større. For bilister sammenligner man netop med optimale forhold med fuld fart på vejene når man udregner forsinkelser.

Sammenlignes trængselsopgørelsen for trafikken på vejnettet i Københavns Kommune med opgørelsen for trafik på motorvejnettet i Hovedstadsregionen fremgår det, at omkring 40 % af de daglige forsinkelser ligger i Københavns Kommune. I morgenmyldretiden er forsinkelserne for bilisterne på Københavns vejnet dog lidt større end forsinkelserne på motorvejene (se tabel 2).

**Tabel 2: Samlede forsinkelser for bil- og bustrafik samt trafikarbejde i morgenspidstimer, 2001<sup>4</sup>**

	Længde i km	Trafikarbejde i km	Forsinkelse i timer
<b>Biltrafik, Kbh. Kommune</b>	240	357.000	4.000
<b>Biltrafik, TRIM-motorveje</b>	120	670.000	3.500
<b>Bustrafik, A-busnet og Ring 3</b>	100	218.000	3.000

For biltrafik er angivet vognkm og køretøjstimer (én times spidsperiode).

For bustrafik er angivet passagerkm og passagertimer (2 timers spidsperiode).

Målt i passagerkm. er forsinkelsen for bilister og A-buspassagerer på Københavns Kommunes veje næsten dobbelt så stor som bilisternes forsinkelser på motorvejene omkring København i myldretiden. Tager man højde for belægningsgrader i både biler og busser, ligger forsinkelserne på motorvejsnettet i morgenspidstimen i gennemsnit på ca. 25 sekunder pr. passagerkm.. For både biltrafik på kommuneveje i København og bustrafikken på A-busnettet og Ring 3 er forsinkelserne imidlertid i begge tilfælde ca. 50 sekunder per passagerkm. A-buspassagerernes forsinkelse alene svarer til ca. 60 % af bilisternes samlede forsinkelse på motorvejene omkring København.

Kilde: Direktør Johannes Sloth. Movia.

<http://www.vejforum.dk/vejforum2004/Statisk%20kopi%20afJOS%20paper%20om%20trÅngsel%20-%20endelig%20021104.pdf>

Vejdirektoratet bruger argumentationen om trængsel på indfaldsveje som argument for udvidelse af indfaldsvejene. Det nævnes ikke, at større vejkapacitet vil forstærke trængselsproblemerne i centralkommunerne.

Biltrafikken på alle de store indfaldsveje til København er årsag til at al trafik i centralkommunerne er belastet af alt for mange biler. Dette alvorlige problem har aldrig været inddraget ved beslutning om bygning/udvidelse af motorveje til København.

Nedsat hastighed på indfaldsvejene er et lille problem sammenlignet med problemerne for trafikken i centralkommunerne og i særlig grad bustrafikken. Her forlyder det blot i trafikmeldinger, *at bustrafikken afvikles normalt*. Denne *normalitet* er udtryk for enorme problemer.

Alene A-buspassagerernes forsinkelser i forhold til køreplanen i spidstimen er kun en smule mindre end alle bilforsinkelser på alle de motorveje, der har TRIM-systemet, Det er de fleste i Storkøbenhavn.

Hvis busserne kunne komme præcis frem når der ikke blev puttet så mange bilen ind i byen kunne de få langt bedre køreplaner, hurtigere og præcis kørsel.

Hvis indfaldsvejene udbygges forværres problemerne.

Også Københavns Kommune har i hørings svar til Region Hovedstaden modsat sig udbygning af indfaldsvejene. "En udbygning af indfaldsvejene vil få meget uheldige konsekvenser og vil modarbejde bestræbelserne på at styrke brugen af kollektiv trafik.

En betalingsring omkring København kan reducere bilkørslen over kommunegrænsen med ca. 40 %. Al trængsel på indfaldsvejene vil derved forsvinde. Vejdirektoratet har nægtet at undersøge effekten af en betalingsring o.l. i forbindelse med deres krav om nye store vejanlæg.

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen  
3116 0082



Kilde: MOVIA