

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København.

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 19. november 2007

Til Teknik- og Miljøudvalget

I forbindelse med behandlingen af forslag til en Nordhavnsvej og byudvikling i Nordhavnen, den 21. november, har vi følgende kommentarer og spørgsmål:

1) Hvordan kan det være, at man i sine trafikprognoser stort set "fastlåser" fordelingen mellem bilkørsel, cykel og kollektiv transport på 2004-niveau når man ønsker at udvikle København som verdens miljømetropol? Denne fremskrivning betyder, at man dimensionerer en vej til en voldsom trafikvækst i strid med nævnte miljømålsætning. Hvorfor indregner man heller ikke den halvering af biltrafikken over kommunegrænsen, som kunne realiseres gennem en betalingsring - ifølge Tetraplans beregninger? Hvorfor tror man ikke på, at Folketinget giver tilladelse inden en evt. vej bygges? Hvorfor tager man ikke hensyn til regeringens målsætning om halvering af CO₂-udslippet fra trafikken i 2030?

I 2004 var fordelingen af trafikken i København 28 % cykeltrafik, 26 % kollektiv trafik og 46 % biltrafik, målt som antallet af ture i kommunen og til og fra kommunen.

Fremskrivningen af trafikken for Nordhavn år 2030 lyder på 29% cykeltrafik, 26% kollektiv trafik og 45% biltrafik. En sådan marginal forøgelse af antal cykelture, samme andel kollektive ture og stort set samme andel bilture er godt nok en meget uambitiøs målsætning for en ny bydel i København, som vil være verdens miljømetropol. Der satses meget på den trafik, der fylder mest og skader byen mest (Se bilag 2 med trafikpyramiden og skema med transportmidlers pladsforbrug).

Der lægges op til en kolossal vækst i biltrafikken i vor by (se bilag 1). Det er interessant at lægge mærke til, at administrationen i sine bemærkninger til høringen om Nordhavnsvejen anvender bæredygtighedsprincippet som et spørgsmål om at komme den hastigt voksende fremskrevne biltrafik i tunnel eller ej, altså ikke et spørgsmål om biltrafikkens omfang, miljøbelastning og dens bidrag til drivhusgasudslip. Regeringen har en målsætning om at reducere transportsektorens CO₂-udslip med 25 % sammenlignet med 1988. Da der er sket en stigning på ca. 40 % siden 1988, svarer dette til næsten en halvering set i forhold til situationen nu. Alligevel fremskriver man i denne sag biltrafikkens omfang uanset miljøkonsekvenserne.

Hvorfor er kommunen f.eks. ikke mere ambitiøs på pendlerområdet, hvor man netop har styringsmidler til at regulere udbuddet af parkeringspladser, vejkapacitet og signalstyring? Tillige

kan man styre udviklingen gennem massiv satsning på den kollektive trafik og trængselsafgifter (når man forhåbentlig snart får lov af Folketinget).

Københavns kommune praler ofte med, at kun hver tredje beboer dagligt bruger bil og hver tredje bruger bus eller tog. Og at den sidste tredjedel cykler eller går. Det gælder desværre kun i de helt centrale bydele uden så mange parkeringspladser. I redegørelsen for udviklingen af den nye Carlsberg-bydel er ambitionen at reducere andelen af bilister, så kun hver sjette kommende beboer tager bilen. For Nordhavnen er der tilsyneladende ingen ambition hverken for pendlere eller beboere.

2) Hvorfor siger man, at man "fremtidssikrer" med en vejforbindelse med mulighed for 6 kørespor (først 4 vejspor og 2 nødspor forberedt til kørespor), når fremtidsvisionen for København er en bæredygtig trafikudvikling, hvor stigningen i trafikken skal ligge på cykeltrafikken og den kollektive transport?

3) Hvordan kan det være, at man afviser at parkeringspolitikken har betydning i forbindelse med vurdering af trafikken og dimensioneringen af en evt. Nordhavnvej?

Baggrund: Det er almindelig kendt, at antallet af parkeringspladser har afgørende betydning for mængden af biltrafik til et område. Hvis kommunen fortsat kræver masser af pendlerparkeringspladser (og tillader endnu flere) vil biltrafikken stige voldsomt. Alligevel afvises parkeringspolitikken som irrelevant i opsummeringen af kommentarer til en VVM-undersøgelse.

4) Hvordan kan det være, at man i den såkaldte "samfundsøkonomiske beregning" regner med et stor samfundsgevinst (95% af den såkaldte "indtægt") ved at bilerne kommer hurtigt til/fra København, når denne begunstiggelse af biltrafikken suger passagerer ud af den kollektive trafik?

En Nordhavnsvej vil åbne "bilslusen" ved Ryparken og give en ekstrem hurtig bilforbindelse nordfra og derved trafikvækst. Derved forringes miljøet og den kollektive trafiks konkurrencekraft undergraves.

5) Hvorfor analyseret det ikke, hvor mange passagerer den kollektive trafik kunne få, dersom vejen ikke bygges, og der kun bygges et begrænset antal parkeringspladser til handicappede pendlere og vare- last- servicetrafik? Denne beregning skulle suppleres med en beregning af en situation med toptuning af forholdene for cykeltrafikken og den kollektive trafik – herunder et udbygget letbanesystem - og en betalingsring.

6) Hvorfor beregnes tidstabt ikke for de kollektive trafikanter ved de meget omfattende indskrænkninger af togtrafikken, som byggeriet at en Nordhavnsvej vil betyde ?

Der er heller ingen vurdering af den langsigtede virkning af en langvarig ødelæggelse af banetraffikkens image på S-banen og Kystbanen. Når vejen er færdig og har givet biltrafikken nordfra ekstremt gode forhold skal banetrafikken til at begynde at afstive det ringe omdømme jernbanen har fået på grund af indskrænkninger af servicen mens vejen blev bygget. Det er den dårligst tænkelige situation.

Til sidst må vi udtrykke vores bekymring over, at København tilsyneladende ikke er indstillet på at lade Nordhavnen være nogen form for et eksperimentarium i form af en "bilfri by". Her bliver man overhalet af et stort kinesisk projekt, så den globale miljøførertrøje må København kigge i vejviseren efter.

Man undlader i øvrigt også helt at inddrage de kommende højere brændstofpriser i fremskrivninger af biltrafikkens vækst, jævnfør IEA's kovending i sin nye rapport om energiprisernes kommende himmelflugt.

Med venlig hilsen
Kjeld A. Larsen
Ivan Lund Pedersen

PS: Se også indsigelse af 21. september 2007:
<http://www.baeredygtigtrafik.dk/Nordhavnsvejkommentarersep2007.pdf>

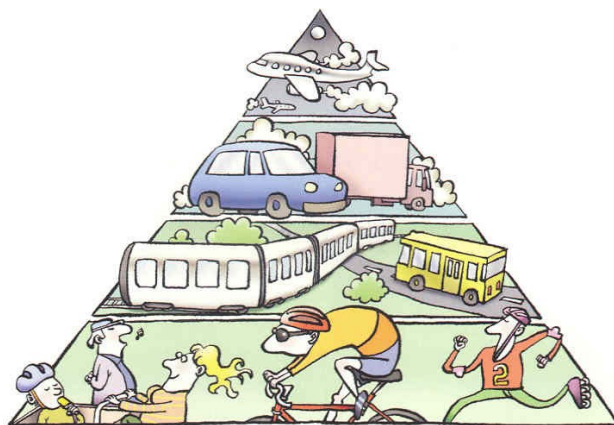
Bilag 1:



Figur 8.
Figurene viser beregnede biltrafikmængder i 2030 (eller senere) på udvalgte gadestrækninger. Tallene angiver 1000'er køretøjer pr. hverdagsdøgn i begge retninger tilsammen. Tallene i Indre Nordhavn (det gule område) illustrerer den samlede mængde biler på de to dele af Nordhavns Boulevard ved de to kryds (Sundkrogsgade og Århusgade).

Bilag 2

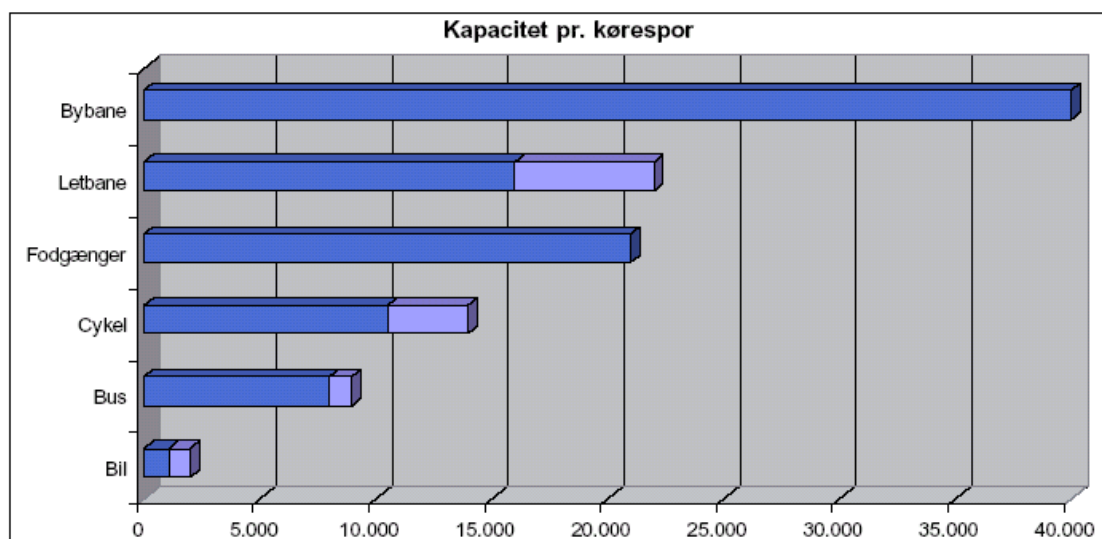
Rådet for Bæredygtig Trafik ønsker, at trafikpolitikken skrues sammen i overensstemmelse med "trafikpyramiden". Brug mest af transportformerne forneden og mindst af trafikmidler der ligger højere og højere i pyramiden:



Et afgørende element i en bæredygtig trafikplanlægning er også at bruge den plads, der er i vore byer, på en fornuftig måde, så den kommer flest mulig til gode. Her er det så heldigt, at de miljøvenlige transportmidler også er dem der er mest pladsøkonomiske.

Her er en illustration, der viser hvor mange personer der kan komme frem med forskellige transportmidler på det samme areal:

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

Signaturforklaring:

Det store letbanetal er for letbaner, der kører i eget tracé og har fuld signalprioritering i alle skæringer. Det lave tal er ved mere sporvognslignende systemer uden fuld signal prioritering og blandet tracé.

Det højeste cykeltal er hvor cykelstien er tilstrækkeligt bred og der ikke er forsinkelser ved lyskryds. Det lave tal er en typisk bycykelsti, hvor de enkelte cykler har mindre plads til at overhale og der er forsinkelser ved lyskryds.

For biler er det lave tal for en stor trafikvej i byområde. Det højere tal er for motorveje.

Kilde: Center for Trafik og Transport (CTT) – Danmarks Tekniske Universitet (DTU) Fremtidsscenerier vedr. transport i Danmark