

# RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København

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

Kommentar af 30. oktober 2007: Som det fremgår af note 1) er CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken steget med 40 % siden 1988 og ikke "kun" 25%, som fremgår af indsigelsen. Derfor skal reduktionen, ifølge den vedtagne målsætning, være ca. 50% i 2030

København den 20. august 2007

Transport- og Energiministeriet  
Miljøministeriet  
Folketingets Trafikudvalg  
Infrastrukturkommissionen

## **Vedrørende: Transport – og Energiministeriet: "Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet"**

### **Opsummering:**

Rapporten mangler fuldkommen forståelse for, at udvidelse af motorvejsnettet, herunder indfaldsvejene mod København, vil forstærke de i forvejen meget store miljømæssige belastninger, som befolkningen lider under i centalkommunerne og omegnskommunerne. Biltrafikken over Københavns kommunegrænse er i forvejen steget med 53% fra 1980 til 2006.

Rapportens forslag vil presse så mange ekstra biler ind i Storkøbenhavn, at bustrafikken vil blive yderligere forringet, idet fremkommeligheden vil falde. Den er i forvejen meget ringe, fordi busserne ikke kan komme frem for biler. I Stockholm og London har indførelse af bilbegrænsende betalingsordninger givet bustrafikken en kraftig forbedring og derved givet folk et bedre transporttilbud.

Rapporten tager parti for den gruppe trafikanter, som er de største skadevoldere i dagens trafik i hovedstadsområdet, nemlig bilpendlere i næsten tomme biler. Det erkendes, at disse har meget gode forhold i forvejen i forhold til andre storbyer, men de skal alligevel forkæles yderligere, selvom det påtvinger befolkningen og andre trafikantgrupper større og større belastninger

Rapporten nævner, at der fremover vil være færre i den erhvervsaktive alder i hovedstadsområdet. Altså færre pendlere. Alligevel vil man have voldsomme vejudvidelser fordi man regner med at flere vil køre i bil og der bliver færre og færre i hver pendlerbil.

Rapporten afslører en rystende snævertsynet og gammeldags tilgang til transportproblemer, som stort set alene foreslås løst med flere veje, selvom alle anerkendte trafikforskere tilkendegiver at sådanne "løsninger" skaber flere problemer end de løser.

Rapporten forholder sig praktisk taget ikke til spørgsmål om klimapåvirkning, energiforbrug, støj- og luftforurening. Rapporten nævner end ikke, at regeringen i sit oplæg "Grønt ansvar, Regeringens debatoplæg om en bæredygtig udvikling" lægger op til at CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken i 2030 skal være skåret ned med 2/5 set i forhold til situationen i dag. De tiltag, som rapporten ønsker skal gennemføres, vil fuldkommen undergrave nævnte målsætning, idet biltrafikens CO<sub>2</sub>-udslip vil stige kraftigt på grund af satsningen på flere veje og mere biltrafik.

## Rapporten er i fuldkommen modstrid med regeringens målsætning om reduktion af trafikens CO<sub>2</sub>-udslip med 2/5 inden 2030

Vi vil se rapporten ”Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet ” i sammenhæng med dette oplæg udsendt af Miljøministeriet :

Grønt ansvar  
Regeringens debatoplæg  
om en strategi for bæredygtig udvikling  
juni 2007

Indtil den 14. september er dette oplæg i høring. I forordet af Connie Hedegaard anføres, at regeringen med dette oplæg lægger op til debat om et samlet bud på den politik og de helt konkrete tiltag, som fremadrettet skal bidrage til et miljømæssigt bæredygtigt samfund. Miljøministeren slår fast, at klimaforandringerne i dag fremstår som en af de største miljøpolitiske udfordringer.

I Danmark udgør trafikken et meget stort problem. Derfor opstiller regeringen denne målsætning (pejlemærke):

- Regeringen fastsatte i 2002 et pejlemærke om at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip med 25 % i 2030 sammenlignet med 1988.

Eftersom CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken er steget med 25 % siden 1988 er målsætningen altså, at CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken skal reduceres med ca. 2/5 inden 2030 set i forhold til dagens situation.

Rapporten ”Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet” omhandler ikke den klimaproblematik, som betones som af afgørende vigtighed i ”Grønt ansvar, Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling”.

I rapporten ”Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet” nævnes bæredygtig kun i denne sammenhæng:

Det er vigtigt, at de initiativer og indsatser, der gennemføres, er bæredygtige. Det indebærer, at de skal bidrage mest muligt til at fremme mobiliteten og fremkommeligheden i transportsystemet under hensyntagen til økonomi, trafiksikkerhed og løbende reduktion af trafikens miljøpåvirkning, herunder reducere støj og forurening fra trafikken. Når dette allerede tænkes ind fra starten er det ofte både mere effektivt og mindre omkostningskrævende at imødegå negative konsekvenser af trafikafviklingen.

De pæne ord om miljø kommer til kort i rapportens anbefalinger. Her er det stort set alene pendlerebilernes fremkommelighed, der er baggrunden for forslagene.

Vi mener, at det godt kan lade sig gøre at opfylde målsætningen om at reducere CO2-udslippet fra trafikken med 2/5 inden 2030, men det kræver en målrettet trafikpolitik, hvor der bl.a. sættes på størst mulig overflyning af trafik fra biler til kollektive transportmidler og cykler. Rapporten fra Transport- og Energiministeriet foreslår absolut ingen initiativer, der trækker i den retning.

At der er meget at hente viser dette skema, der tidligere er udarbejdet af Trafikministeriet. Det viser, at CO2 udslippet er ca. 8 gange så stort for en bilpendler som for en togpendler. Dertil kommer større ulykkesbelastning, mere støj og arealforbrug m.v. ved at bruge bilen.

En pendler bor i udkanten af Helsingør by og tager på arbejde i København fem dage om ugen. Pendlerens transportmiddelvalg giver disse forskelle i CO2 udslip:	
Transportmiddel	CO2-udslip pr. tur, kg
Bil hele vejen	8,7
Gang/cykel til Helsingør station og tog til København	1,1

Kilde: Trafikministeriets debatoplæg "Begrænsning af transportsektorens CO2-udslip" 1999

Her er oversigt over energiforbrug pr. personkilometer ved forskellige belægningsprocenter og togtyper:

Intercity	Diesel-tog	Halv belægning	28 g CO2/person-km
Intercity	Diesel-tog	Fuldbelægning	14 g CO2/person-km
Regionalt	Diesel-tog	Halv belægning	34 g CO2/person-km
Regionalt	Diesel-tog	Fuldbelægning	17 g CO2/person-km
Regionalt	El-tog	Halv belægning	25 g CO2/person-km
Regionalt	El-tog	Fuldbelægning	13 g CO2/person-km
S-tog	El-tog	Halv belægning	15 g CO2/person-km
S-tog	El-tog	Fuldbelægning	8 g CO2/person-km

Kilde: Nøgletalskatalog, Transport- og Energiministeriet

Som det kan ses af tabellen er CO2-udslippet pr. person-km f.eks. for S-tog ekstremt lavt ved fuld belægning, men også meget lavt ved halv belægning. Hvis man sammenligner med kørsel alene i en bil, der f.eks. udleder mellem 120 og 250 gram CO2 pr. kilometer er forskellen meget meget stor.

## Rapporten lægger op til et veritabelt vejorgie – uden analyse af, hvordan at transportopgaver kan løses mest miljøvenligt

Det erkendes i rapporten, at der vil blive færre erhvervsaktive i hovedstadsområdet.

Antallet i den arbejdsdygtige alder i hovedstadsområdet forventes som i det øvrige Danmark at falde frem til 2020. Det vil betyde at færre har behov for at transportere sig.
---

Til trods for denne erkendelse, der betyder at færre skal pendle i myldretiden, vil man alligevel have bygget nye store vejanlæg, som alene begrundes med bilpresset i myldretiden. De færre personer skal altså, hvis det står til Transport- og Energiministeriet, i højere grad opmuntres til at fravælge den kollektive trafik og køre i flere biler med færre personer i hver bil.

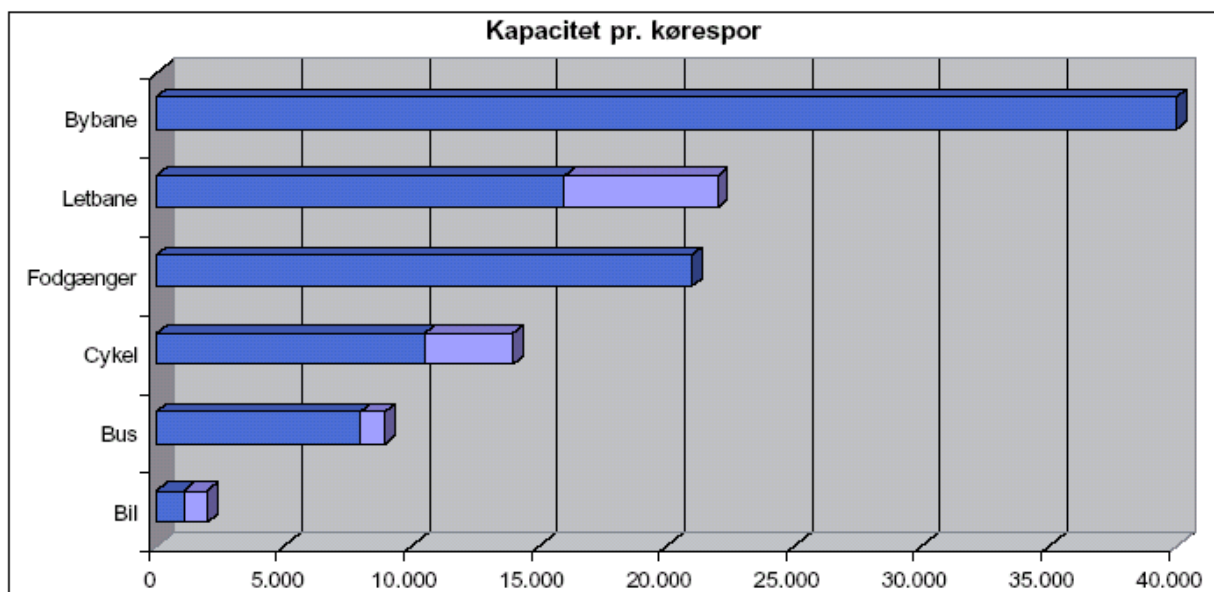
**”Der er og vil i årene fremover blive igangsat en række meget store motorvejsprojekter. Motorring 3, Køge Bugt Motorvejen og andre af de store indfaldsveje bliver udbygget for at øge fremkommeligheden.”**

Rapporten omtaler overhovedet ikke, at en afgørende faktor i trafikplanlægningen er transportmidlers arealforbrug.

I tabellen nedenfor kan man se hvor mange mennesker, der kan transporteres pr. time pr. kørespor af samme bredde med forskellige transportmidler. Som det kan ses er bybanen bedst og letbanen næstbedst. Biler er absolut dårligst til at løse transportopgaver på en bæredygtig måde. Derfor er det fuldkommen usagligt og miljøfjendtligt, når Transport- og Energiministeriet og den magtfulde vej- og billobby ustandselig kræver nye store vejanlæg ind mod vore store byer – ja over det ganske land.

## AREALBEHOV

Forskellige transportmidler har forskellig kapacitet, hvilket kan ses på denne tabel, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givet tværsnit pr. time



Kilde: Europa Kommissionens Transportdirektorat, Kaas (1998) og ”Fremtidsscenerier vedr. transport i Danmark”. Danmarks Tekniske Universitet, Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbech. Juni 2006.

### Signaturforklaring:

Det største tal for letbaner gælder hvor letbanen kører på helt eget areal og styrer trafiksignalerne så letbanen får ”grøn bølge”. I sådanne systemer kan letbanen kører med intervaller på helt ned til 30 sekunder. Kapaciteten er lavere hvis disse forudsætninger ikke er til stede.

Det maksimale tal for cykler gælder 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 et byområde. Det højere tal gælder for motorveje.

At nye store motorvejsanlæg ikke er en farbar løsning på transportproblemerne er der bred enighed om blandt transportforskere. Selv den tidligere vejdirektør Per Milner siger nu, at nu er der veje nok. Se hele artiklen på: <http://ing.dk/artikel/73781>

Ingeniøren

»Nu har vi veje nok«

Af [Birgitte Marfelt](#) | fredag 06.10.2006 kl. 00:45



[Foto: Lars Bertelsen]

**I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur.**

**»Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundevenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,« siger Per Milner.**

ing.dk

Denne erkendelse er desværre ikke nået til Transport- og Energiministeriet, der fremfører krav om meget store nye vejanlæg.

Rapporten lægger desværre ikke op til, at man skal forsøge at stimulere folk til at bruge biler med omtanke:

Den generelle økonomiske vækst har betydet, at flere har råd til at anskaffe sig en bil. Det er positivt for samfundet, at der opstår nye arbejdspladser, og at flere får råd til at anskaffe sig en bil. Men det giver samtidig en række udfordringer i forhold til mobilitet, trængsel og miljø.

Det nævnes at bilejerskabet stadig er relativt lavt i hovedstadsområdet, men rapporten betragter ikke et lavt bilejerskab som en vigtig miljømæssig faktor, som kunne understøttes ved en massiv satsning på cykeltrafik og kollektiv transport.

Befolkningen i hovedstadsområdet har andre transportbetingelser end i den øvrige del af landet. Eksempelvis er bilejerskabet lavere end i den øvrige del af landet, hvilket ses af figur 1.8.

Figur 1.8 Bilejerskab

	København og Frederiksberg kommuner	Hovedstadsområdet	Lands gennemsnit
Bilejerskab *	224	333	362

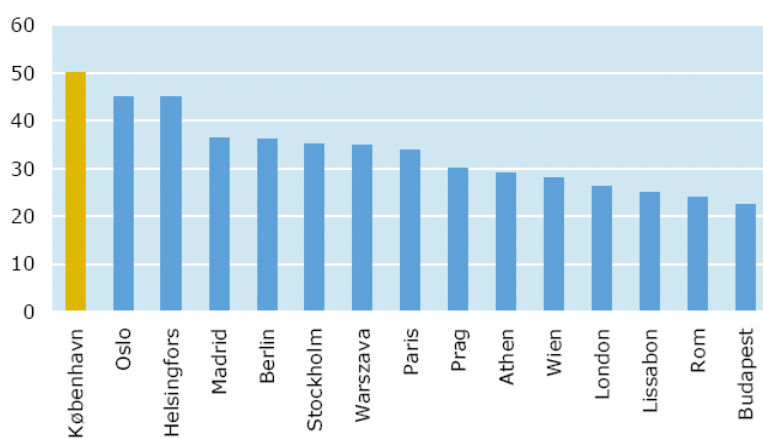
\* Antal biler pr. 1.000 personer

Kilde: Vejdirektoratet

Rapporten erkender, at vejservicen i hovedstadsområdet er af god kvalitet, men anvender desværre ikke den viden til at satse på at få den kollektive trafik op på et tilsvarende højt niveau, således at den høje bilandel kunne sænkes og bilpriset derved lattes:

På en række centrale parametre i relation til trængsel og trafikafvikling skiller København sig ud i forhold til mange andre hovedstæder i Europa. Den gennemsnitlige rejsehastighed på vejene i hovedstadsområdet er en af de højeste blandt Europas hovedstæder, også selvom ca. 50 pct. transporterer sig med bil. Sammenhængen mellem relativ høj hastighed og en andel af bilbrugere på 50 pct. tyder på, at den eksisterende infrastruktur sammenlignet med andre lande er af god kvalitet.

Figur 2.7 Gennemsnitlig hastighed på vejene (km/t)



Note: Undersøgelsen omfatter mere end de centrale bykerner men for nemheds skyld er navnet på hovedstaden opgivet. For Københavns vedkommende dækker undersøgelsen hovedstadsområdet.

Kilde: Rambøll Nyvig

Det erkendes, at andelen af rejser med kollektiv trafik – der ligger mellem 10 og 15 pct. – er blandt de laveste i Europas hovedstæder. Som forklaring nævnes alene, at flere cykler, mens den manglende udbygning af den kollektive trafik sammenlignet med andre hovedstæder, ikke omtales.

Rapporten nævner, at kapaciteten på banenettet stort set er opbrugt.

På jernbaneområdet er kapaciteten udnyttet på store dele af strækningerne. Der køres således med maksimale toglængder i myldretiderne, hvilket betyder, at der ikke er fleksibilitet til forbedring af betjeningen f.eks. ved indsættelse af flere eller hurtigere tog.

Denne erkendelse udmyntes desværre ikke i markante forslag til udvidelse af banekapaciteten.

## Rapporten omtaler ikke, at der er en afgørende forskel på kapacitetsudnyttelsen på veje og baner

På vejene er bilerne dårligst udnyttet i myldretiden, mens togene er stopfyldte. Alligevel koncentrerer rapporten sig om at foreslå voldsomme kapacitetsudvidelser på vejnettet, hvor det primært er næsten tomme pendlerbiler der fylder op. Man taler om belastningsprocenter, men ikke at der er tale om elendig udnyttelse af vejarealet og køretøjerne:

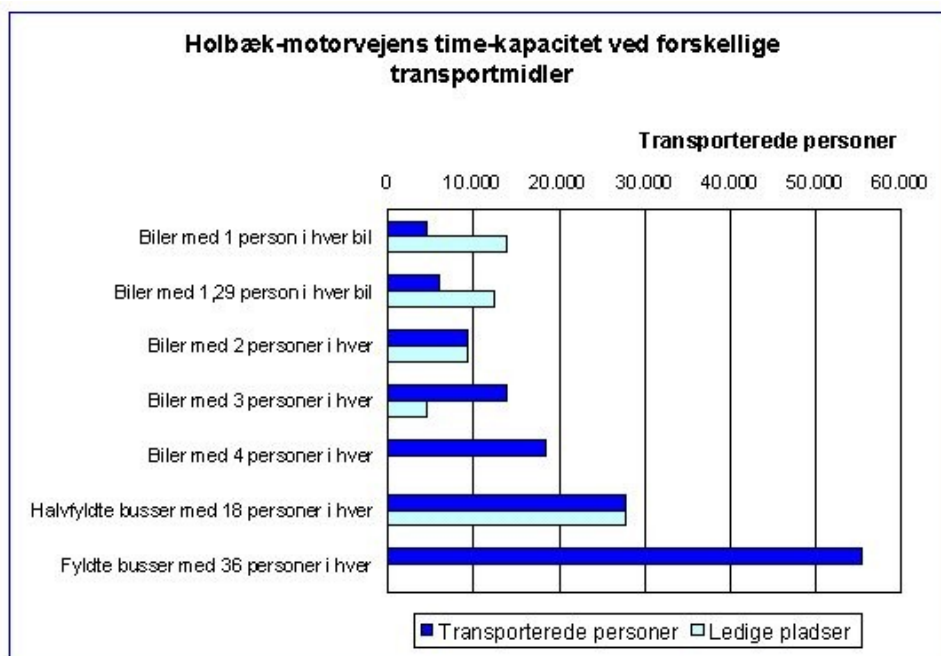
Figur 2.17 Belastede vejstrækninger i Helsingørfingeren

Strækning	Belastning
Lyngby - Gl. Holte	Over 80 pct.
Gl. Holte - Høsterkøb	Over 90 pct.
Høsterkøb - Hørsholm	Over 80 pct.
Syd for Helsingør	Over 80 pct.

### 5.4.1. Kapacitet på vejnettet

Belastningsgraden i den modelberegnete morgenmyldretid er beregnet som forholdet mellem trafikbelastningen og kapaciteten. Belastningsgrader over 90 pct. er udtryk for meget store fremkommelighedsproblemer, som så bliver mindre med faldende belastningsgrad, men også 70-80 pct. må betegnes som begyndende fremkommelighedsproblemer.

Rapporten omtaler ikke, at kapaciteten på motorveje kunne udnyttes (mindst) 10 gange bedre hvis man fik stimuleret folk til at bruge busser i stedet for biler med 1,17 person i hver i myldretiden. Det var gennemsnitsbelægningen for myldretidsbiler på motorveje i hovedstadsområdet i 2001. Tallet er givetvis lavere i dag



Kilde: Det Økologiske Råd

Motorvejene i Storkøbenhavn udnyttes ringest muligt, fordi der er så få mennesker i bilerne. Hvis man satte masivt ind med at få fyldt bilerne mere op og med bustrafik, ville kapaciteten stige eksplosivt jfr. skemaet ovenfor.

Det bedste vil være en baneudbygning i regionen, men indtil en sådan kan komme på plads kunne man hurtigt skaffe stor kapacitet med bedre udnyttelse af bilerne og indsættelse af busser.

Videre hedder det.

Figur 6.2 Anvendelse af udbygning/nybygning

Udbygning af vejnettet er en effektiv og kendt måde at sikre mere kapacitet og mulighed for at afvikle større trafikmængder. Motorring 3 er et eksempel her på, hvor den i perioden fra 2005 til 2008 er ved at blive udvidet fra de nuværende 4 til 6 spor for at øge kapaciteten på vejen.

Der er ingen omtale af, at en letbane fra Ishøj til Lyngby kan skaffe en mange gange større transportkapacitet end motorvejsudvidelsen. Se skemaet med forskellige transportmidlers arealforbrug på side 4.

Rapporten indeholder disse tiltag til at gøre det lettere for bilpendlerne, der er den dimensionerende faktor i alle vejsager:

Figur 1.10 Aktuelle projekter til at øge fremkommeligheden på det statslige vejnet i hovedstadsområdet

Udvidelse af Motorring 3 mellem Jægersborg og Holbækmotorvejen
Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen ved Greve
Forbedring af vejforbindelsen i Frederikssundfingern mellem Motorring 3 og Motorring 4
Udvidelse af Holbækmotorvejen i Roskildefingern mellem Fløng og Roskilde
VVM undersøgelse af højklasset vejforbindelse til Frederikssund
VVM undersøgelse af udvidelse af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge
VVM undersøgelse af udvidelse af Helsingørmotorvejen mellem Øverød og Isterød
VVM undersøgelse af udvidelse af Motorring 4 mellem Holbækmotorvejen og Frederikssundsmotorvejen
Brug af Intelligent Trafikinformation Systemer i.f.m. udvidelse af Motorring 3

**Vejdirektoratet opererer med, at der bliver færre og færre personer i bilerne i myldretiden. I 2030 opererer man således med, at der i gennemsnit kun er 1,05 person pr. pendlerbil. Det er tilmed altid de korte myldretider, som bruges som argument for vejudvidelser. Altså flere og bredere veje til biler med færre og færre personer.**

### 3.7 Personer pr. bil

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

Hvordan kan det være, at Vejdirektoratet kan komme med sådanne bevidstløse prognoser, som grundlag for vejudbygningsplaner, i en tid, hvor klimaforandringer og knække olieressourcer for længst er sat på den politiske dagsorden ?

## Fremtidens udvikling

### Rapporten taler om udfordringer og opsummerer dem sådan

Figur 1.13 Udfordringer

Øget efterspørgsel efter transport
Krav til tilgængeligheden og kvaliteten af transportsystemet
Krav om fleksible transportsystemer
Øget behov for fremkommelighed

**Der er ikke nævnt noget om miljø- og klimaforpligtelser – hverken i ovennævnte liste over UDFORDRINGER og ej heller i de MODELBEREGNINGER, som er omtalt nedenfor.**

**Modelberegninger.** Fra rapporten:

#### *Benzinpriser og kollektive takster*

I basisscenariet er kørselsomkostningerne med bil forudsat uændret fra 2004 og frem til 2020 (målt i faste priser). Dette baseres på det Internationale Energi Agenturs (IEAs) prognoser, der skønner, at benzinpriserne vil være stabile fra 2004 til 2020.

De kollektive takster er ligeledes forudsat reelt uændrede gennem perioden, dvs. fra 2004 - 2020, da det fremgår af lov om trafikskaber, at takststigninger skal holdes på et niveau, der svarer til pris- og lønudviklingen.

### **Scenarium for trafikudviklingen i 2020**

Der er gennemført en trafikmodelberegning for at give et billede af, hvordan den trafikale situation i 2020 kan komme til at se ud på vej- og baneområdet. I beregningerne er der, på baggrund af de muligheder trafikmodellen giver, indlagt en række forudsætninger om antallet af biler, oliepriser, osv. Vejinfrastrukturen og den kollektive trafikbetjening i 2020 er baseret på dagens situation suppleret med de infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet, der er vedtaget eller aftalt gennemført og ibrugtaget inden 2020.

Det er vigtigt at påpege, at der er store usikkerheder ved at beregne trafiksituationen i 2020. Modelberegninger må i sagens natur siges at være en forsimplet udgave af de komplekse processer, der sker i ethvert samfund. Det betyder, at det dels er begrænset, hvor mange forudsætninger og sammenhænge, der kan lægges ind, og dels kan de indlagte forudsætninger naturligvis udvikle sig anderledes end forudsat. På trods af usikkerheden giver beregningerne en indikation af, hvordan den fremtidige trafikale situation kan komme til at se ud.

Modelberegningerne indikerer, at det samlede trafikarbejde i hovedstadsområdet i 2020 i forhold til 2004 kan forventes at stige med ca. 21 pct. for vejtrafikken og ca. 34 pct. for kollektiv trafik. Trafikvæksten er resultatet af dels et stigende antal rejser i regionen som følge af den økonomiske udvikling, befolknings- og arbejdspladsudviklingen samt øget bilejerskab og forbedret kollektiv infrastruktur, dels stigende biltrafik som følge af fald i antal personer pr. bil og ændret fordeling mellem transportmidler.

**Denne form for trafikplanlægning er efter vores opfattelse helt uacceptabel og hovedløs. Manglende hensyn til arealforbrug, miljø, energiforbrug og klima, satsning på at flere kører i bil i stedet for med kollektive transportmidler, en større bilpark og færre personer i bilerne bruges ukritisk som modelforudsætninger.**

**På denne baggrund oplister man endnu flere vejplaner:**

Figur 1.14 Overordnede centrale udfordringer i 2020 på vejområdet

Fremkommelighedsproblemer på:

- Køge Bugt Motorvejen
- Den indre del af Hillerødmotorvejen
- Den indre del af Hillerødmotorvejen
- Dele af Helsingørmotorvejen
- Dele af Motorring 3
- Dele af Motorring 4
- Øresundsmotorvejen

Et helt centralt virkemiddel til at sikre fremkommeligheden er, at udbygge kapaciteten ved at bygge flere veje eller baner eller udvide de eksisterende, f.eks. med flere spor. Dette er et af hovedelementerne i regeringens strategi på området, jf. de senere års omfattende investeringsplaner og investeringsaftaler.

**Rapporten nævner dog i afsnittet nedenfor muligheden for bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet, men denne mulighed har ikke den store betoning. Det samme gælder forskellige metoder til at påvirke efterspørgslen såsom betalingsring, miljøafgifter, færre pendlerparkeringspladser, lavere takster i den kollektive trafik m.v.**

”En anden mulighed er, at udnytte den eksisterende infrastruktur og de eksisterende transportmidler bedre. Det kan eksempelvis ske ved at skabe grundlag for at transportere flere personer i de samme transportmidler, ved at skabe plads til flere transportmidler i den eksisterende infrastruktur eller ved at flytte transport til transportmidler med ledig kapacitet. Det handler således i høj grad om en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur og om at få ”mest mulig mobilitet for pengene” inden for de givne rammer.

Intelligente trafiksystemer (ITS) er en samlet betegnelse for en række forskelligartede tiltag, der fokuserer på øget information til trafikanterne og styring af trafikstrømmene, og som tilsammen skal bidrage til at lede trafikanterne godt igennem trafiksystemet.

En strategi, der kan medvirke til at sikre fremkommeligheden, er at påvirke efterspørgslen med henblik på at begrænse væksten i vejtrafikken eller sprede den bedre over døgnet. Rejseomfanget kan påvirkes på mange måder bl.a. via kørselsafgifter under forskellige former (bompenge eller variable kørselsafgifter), parkeringspolitik og lokaliseringspolitik, hvor den fysiske planlægning bruges som virkemiddel. Særligt har stationsnærhedsprincippet, hvor bymæssige aktiviteter, der trækker mange pendlere eller besøgende, lokaliseres i nærheden af en station, vist sig at være et effektivt virkemiddel.”

Hvorfor vælger Transport- og Energiministeriet ikke at satse massivt på disse muligheder, således at belastningen fra transportsektoren nedsættes fremfor at blive forøget ?

## **Undersøgelse viser borgernes massive opbakning til en betalingsring**

Rapporten og regeringens afvisning af en betalingsring omkring København står i skærende kontrast til holdningen i befolkningen. Ugebrevet A4 har ladet Analyse Danmark undersøge danskernes holdning til en betalingsring. Undersøgelsen viser, at 72 procent af beboerne i København gerne vil have en betalingsring. Og når man spørger folk i omegnskommunerne, hvoraf mange pendler til København, så er der næsten lige så stor velvilje. Rundt om byen siger 64 procent god for ideen. Her er flere resultater fra undersøgelsen:

### **A4 | Partifarver betyder meget lidt**

Blandt alle partiers vælgere er der flertal for en betalingsring. 6 ud af 10 konservative bifalder ideen, og det gør tre ud af fire socialdemokrater også. **Andel ja-sigere i procent**

*»Det er en god idé at indføre en betalingsring rundt om København, der betyder, at bilister skal betale en særlig afgift for at køre ind og ud ad hovedstadens centrum.«*

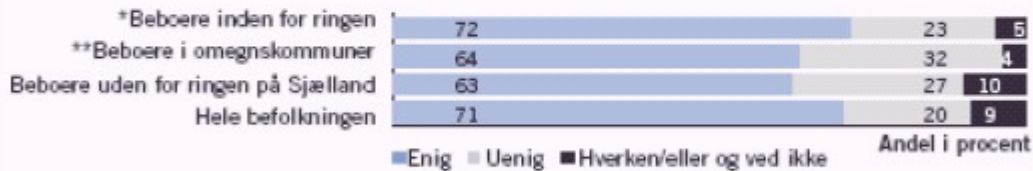
Enh1	SF	S	Radikale	Ny Alliance	V	K	Dansk Folkeparti
90	82	76	80	72	67	61	63

Kilde Analyse Danmark for Ugebrevet A4.

## A4 | Folk vil godt betale

Selv om en betalingsring rundt om København kan komme til at koste pendlere hundrede af kroner om måneden, så er der også uden for hovedstaden opbakning til en ring. Seks ud af ti, der bor uden for ringen, synes, at den er en god idé.

»Det er en god idé at indføre en betalingsring rundt om København, der betyder, at bilister skal betale en særlig afgift for at køre ind og ud ad hovedstadens centrum.«



\* Københavns Kommune har foreslået, at betalingsringen omkring København skal følge ringvej O2. Som beboere inden for ringen er derfor her medregnet personer, der bor i postnummer 1000 til 2500.

\*\* Omegnskommunerne dækker over følgende områder: Taarnby, Dragør, Brøndby, Brøndby Strand, Glostrup, Albertslund, Rødovre, Skovlunde, Ballerup, Herlev, Søborg/Gladsaxe, Bagsværd, Kongens Lyngby, Virum, Klampenborg, Charlottenlund og Gentofte. Kilde Analyse Danmark for Ugebrevet A4.

## Vedrørende den kollektive trafik, hvor kapaciteten til en miljømæssig bæredygtig trafik kunne skaffes, nøjes rapporten med disse forslag:

Figur 2.16 Aktuelle statslige kollektive trafikprojekter i hovedstadsområdet

Udvidelse af Metroen med Cityringen
Anlæg af et ekstra spor på S-banen mellem København H og Dybbølsbro
Forberedende arbejde med henblik på at få øget kapaciteten for togtrafikken jernbanestrækningen Østerport-Ringsted
Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg
Øget fornyelse af skinnenettet*
Øget vedligeholdelse af skinnenettet*

\* Foregår i hele Danmark

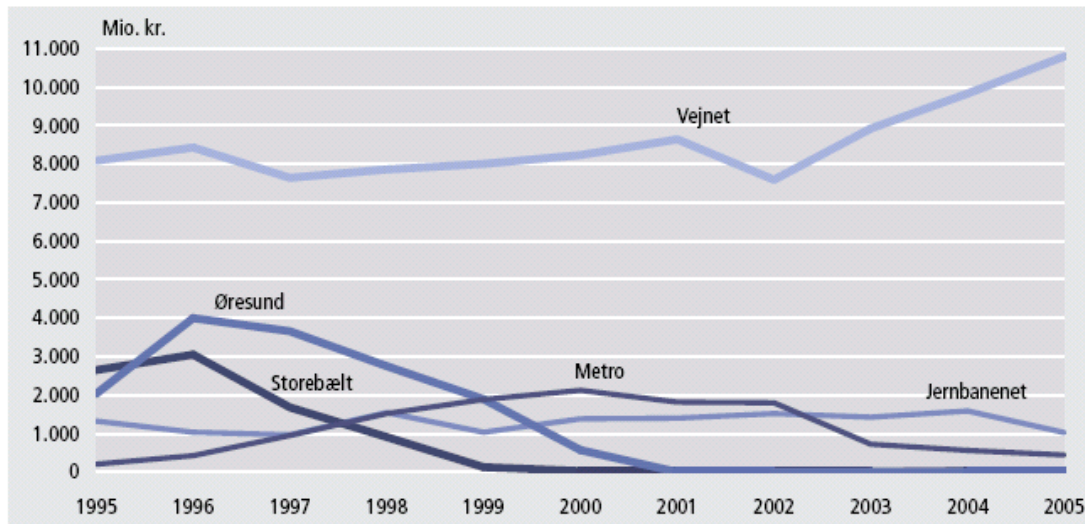
Det er ikke store ting, som for alvor vil kunne nedsætte bilpresset. F.eks. forventes en ringmetro stort ikke at have nogen bilbegrænsende effekt. Vi mener, at man i stedet skal anlægge et net af letbaner, som er langt billigere og samtidig giver baggrund for begrænsning af biltrafikken.

De politiske trafikforlig, der er indgået i de senere år, giver normalt kun beløb til at reparere banenettet – ikke udbygge det. Når trafikforlig omtales så oplyses det, at der er afsat så og så stort beløb til *investeringer* i motorveje veje og baner. Her blandes det ofte sammen, at der på banesiden normalt kun er tale om penge til vedligeholdelse, mens der på vejsiden normalt er tale om vejudvidelser. Vedligeholdelsen af vejene er normalt afsat på finansloven uden større diskussion.

Det seneste trafikforlig betød således, at der blev afsat store beløb til nye motorveje, mens der som sagt kun blev afsat penge til vedligeholdelse på banesiden.

Her er en oversigt der bl.a. viser, at pengesforbruget til statsveje er steget kraftigt siden 2002, mens baneområdet har ligget meget lavt igennem mange år og tilmed er sænket yderligere i 2004. De nu altalte penge til at indhente forsømt vedligeholdelse på banesiden vil blive brugt i de følgende år.

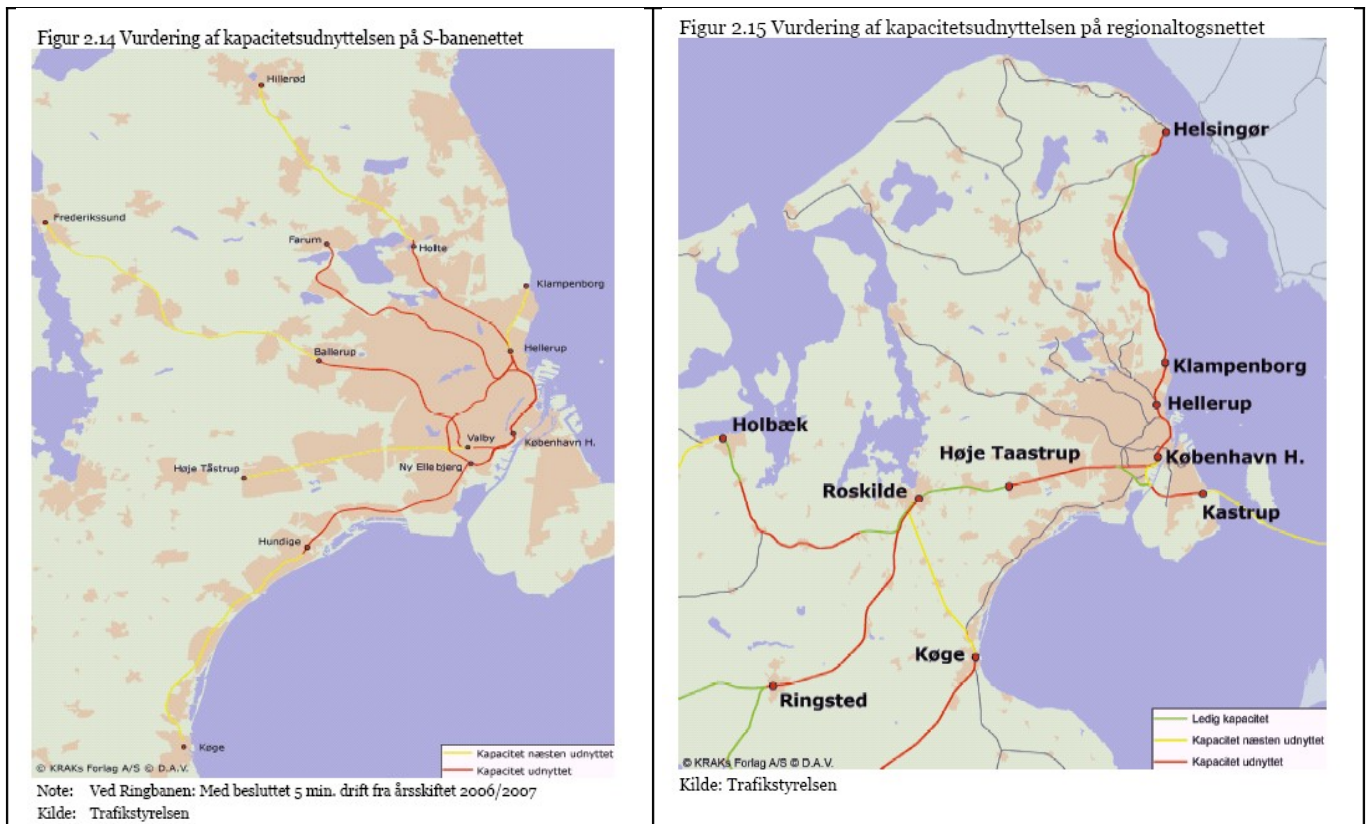
## Investeringer i jernbane- og vejnettet i faste priser (2000 = 100)



Kilde: "Nøgletal for Transport 2006" Danmarks Statistik i samarbejde med Transport- og Energiministeriet

En ny bane fra København til Ringsted, der vil kunne give stor ekstra kapacitet på den strækning, er desværre ikke besluttet, men kun ved at blive undersøgt.

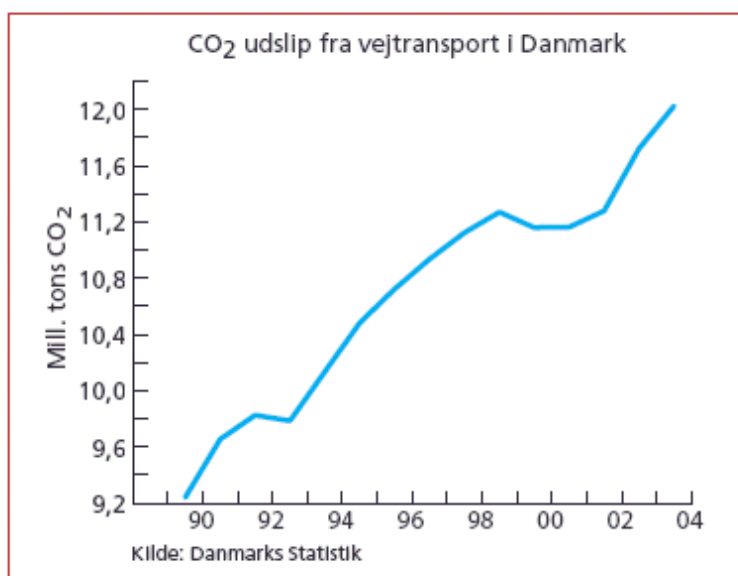
De beskedne forslag til forbedringer på banenettet står i skærende kontrast til at det erkendes at kapaciteten stort set er opbrugt på banenettet:



Bustrafikkens serviceniveau, der er af afgørende betydning i sammenhæng med banesystemet, er slet ikke nævnt i rapporten. Bustrafikken lider under den voldsomme biltrafik og vil blive yderligere ødelagt, hvis rapportens satsning på flere biler og udvidelse af indfaldsvejene til Storkøbenhavn bliver realiseret.

Mindre biltrafik er nødvendigt, dersom bustrafikken skal kunne fungere og løse vigtige transportopgaver. I Stockholm og London har indførelse af bilbegrænsende betalingsordninger givet bustrafikken en kraftig forbedring og derved givet folk et bedre transporttilbud.

Afslutningsvis må vi sige, at rapportens forslag ikke vil kunne få trafikudviklingen i hovedstadsregionen til at bevæge sig en tomme i bæredygtig retning. CO<sub>2</sub>-udslippet fra vejtransporten vil således forsætte opad i forlængelse af udviklingen siden 1989



Kilde: ”Grønt ansvar, Regeringens debatoplæg om en strategi for en bæredygtig udvikling udvikling”

Hvis rapporten kommer til at danne grundlag for trafikplanlægningen vil det være fuldkommen uacceptabelt og i strid med Danmarks klimaforpligtelser. Danmark vil også stille sig i et meget pinligt lys ved klimatopmødet i 2009. Hvordan vil regeringen kunne praktisere sit ”Klima-diplomati” (jfr statsminister Anders Fogh Rasmussen i TV-avisen fra Grønland den 16. august) med en så bevidstløs tilgang på transportområdet.

Vi må opfordre regeringen til at ændre retning i trafikpolitikken. Man kunne starte med at skrotte den omhandlede rapport. Derefter kunne man oprette et ”Direktorat for bæredygtig transport”, der skulle sikre, at de forskellige transportformer skal samtænkes, de kollektive transportformer og cykling opprioriteres og at der blev arbejdet målbevidst for at reducere arealforbrug, energiforbrug og forurening i transportsektoren.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen  
Bente Hessellund Andersen  
Ivan Lund Pedersen

NOTE 1)

Regeringen har i 2002 fastsat et pejlemærke om at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip med 25 pct. i 2030 sammenlignet med 1988. Da der er sket en stigning på ca. 40 pct. siden 1988, svarer dette til næsten en halvering af situationen i dag. En opfyldelse af pejlemærket er betinget af, at det lykkes at afkoble væksten i CO<sub>2</sub> fra trafikvæksten.

Kilde: Notat fra Transport- og Energiministeriet til Infrastrukturkommissionen

<http://www.infrastrukturkommissionen.dk/graphics/Synkron-Library/ISK/PDF/Kapiteludkast/DOK.NR.%2091%20Kapitel%209%20-%20202.%20udkast.pdf>