

København den 8. februar 2014

Til redaktionen

Flere motorveje – f.eks. i Nordsjælland - vil forringe miljøet, undergrave klimamålsætninger og skabe mere trængsel og forurening i andre dele af regionen, såsom i omegnskommunerne og Centralkommunerne (Kbh. Frdb.)

De seneste dage vælter det frem med allehånde natur- og miljøødelæggende vejkrav.

Det sker til trods for, at det netop er indgået en mellem regeringen, Det Konservative Folkeparti, SF og Enhedslisten om indholdet i en klimalov. Partierne har aftalt, at de står bag regeringens mål om 40 procents reduktion af drivhusgasser i 2020 sammenlignet med situationen i 1990. Nye motorvejsanlæg vil lægge gift ud for denne målsætning.

Danmark har vejsystem, som er i absolut verdensklasse. Det betyder bl.a., at det stort set altid er langt hurtigere at benytte bil end kollektive transportmidler. Der er derfor behov for at gøre den kollektive trafik bedre – ikke at gøre det endnu mere attraktivt at bruge bil.

Den biltrafik, der er på de mest belastede tidspunkter, består tilmed primært af pendlerbiler med 1,1 person pr. bil og derfor med 3-4 tomme siddepladser.

Store motorvejanlæg såsom udbygninger af Hillerødmotorvejen og en motorvej til Frederikssund vil aktivt suge passagerer ud af de parallelt løbende jernbaner. De vil derfor gøre situationen i centralkommunerne og omegnskommunerne endnu værre. Miljøet vil blive forringet og CO₂-udslippet stige.

”En grøn transportpolitik”

I denne aftale af 29. januar 2009 er et afgørende punkt, at man skal styre trafikudviklingen i den ønskede miljøvenlige retning.

Store nye vejanlæg er i lodret modstrid med centrale målsætninger i denne trafikaftale. Folk suges ud af den kollektive trafik, CO₂-udledningen stiger tillige med støj- og luftforureningen i byerne

Her de 3 afgørende punkter i aftalen:

Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.
Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne

Transportens CO₂-udledning skal ned
Støj og luftforurening i byerne skal ned

Hvad er trængsel? Skævvridende definition bruges som baggrund for alle vejplaner. OECD afviser: Free-flow kan ikke bruges som målsætning. Man kan ikke indrette et samfund ud fra en sådan meningsløs målestok.

Når COWI f.eks laver trængselsundersøgelser sammenligner man med "free-flow". Hvis man kommer til at køre med lavere hastighed end den højest tilladte på motorveje og langsommere, end hvis man var den eneste bil på andre veje, bliver enhver "forsinkelse" udregnet som et samfundsøkonomisk tab, som tilmed endda omregnes til tabte arbejdspladser. Det er helt absurd.

OECD og European Conference of Ministers of Transport (ECMT) afviser fuldkommen at bruge dette kriterie.

Her udrag af rapport fra OECD:

Free-flow speeds should not be used as a direct benchmark to measure congestion policy outcomes. Such an approach implicitly suggests that successful policies deliver free-flow speeds – an unaffordable goal for peak hour traffic in most OECD/ECMT cities



Source: ECMT, 2007.

Urban roads are not built to deliver free-flow speeds 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year. Congestion management policies should not seek to do so either.

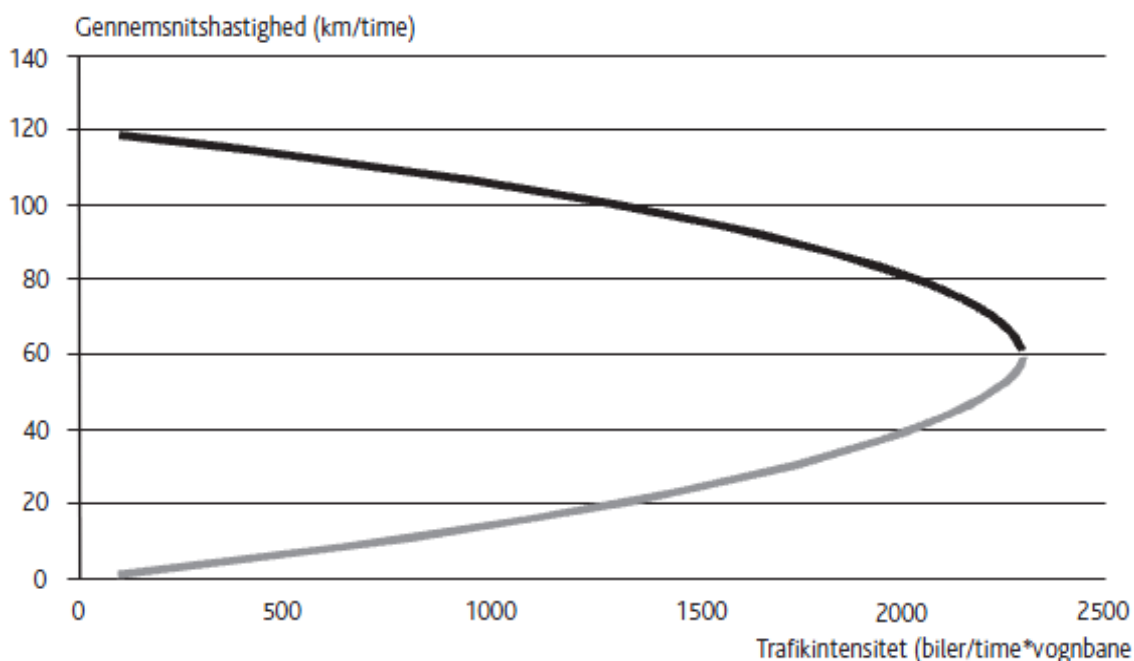
Indicators should be neutral in that they do not contain implied policy goals. In this context, *the use of free-flow speeds should not be used as a direct benchmark to measure congestion policy outcomes as such an approach implicitly suggests that successful policies deliver free-flow speeds an unaffordable goal for peak hour traffic in most OECD/ECMT cities.*

Kilde: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/CongestionSummary.pdf>

Kapacitet på motorveje ved forskellige hastigheder

Det er i øvrigt tankevækkende, at kapaciteten på en motorvej er langt lavere med høj hastighed end omkring 60 km/t. Her en illustration, der viser den *teoretiske* sammenhæng. I praksis kan det se noget anderledes ud.

Figur 1 Sammenhæng mellem trafikintensitet og hastighed ved stigende biltæthed under forudsætning af en lineær sammenhæng mellem hastighed og biltæthed



Kilde: Trængsel på vejene. Artikel i Samfundsøkonomen af Per Homann Jespersen

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Tr%C3%A6ngselskommissionen/Baggrundsmateriale%20til%20offentligg%C3%B8relse/Tr%C3%A6ngsel%20p%C3%A5%20vejene%20-%20Samfunds%C3%B8konomien.pdf>

Sammensætning af vejtrafikken

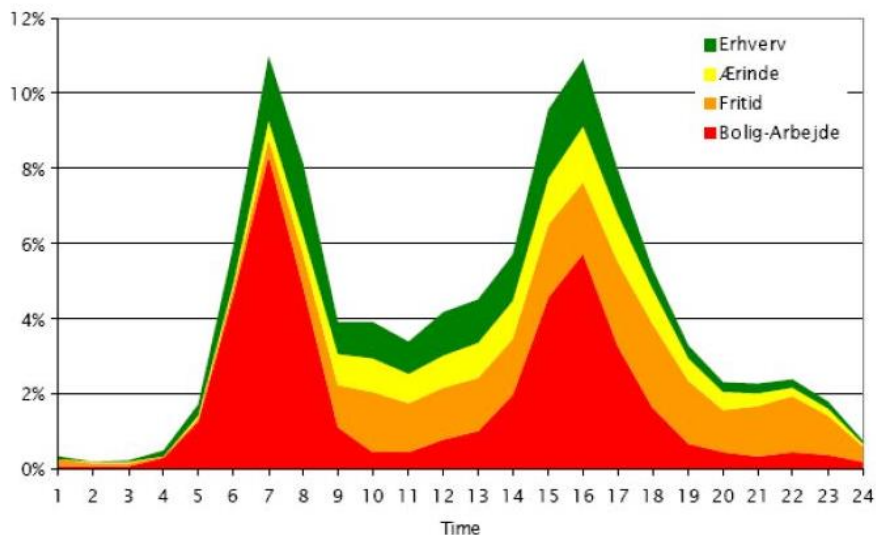
Det er bilpendlingen, der lettest kan erstattes med brug af kollektive transportmidler.

Det er meget heldigt, idet det er bilpendlingen, der skaber den meste trængsel.

Det kan illustreres med nedenstående to grafer fra Infrastrukturkommissionen, der bl.a. viser at det

Figur 7.73 viser bl.a. bolig-arbejde trafikens - pendlernes - andel af trafikken hen over et hverdagsdøgn. Med en relativ lavere andel pendlere vil trafikken fordeles mere jævnt over døgnet i hverdagene.

Figur 7.73 Fordeling af trafik over døgnet (procent af døgnetrafikken per time)¹¹⁰

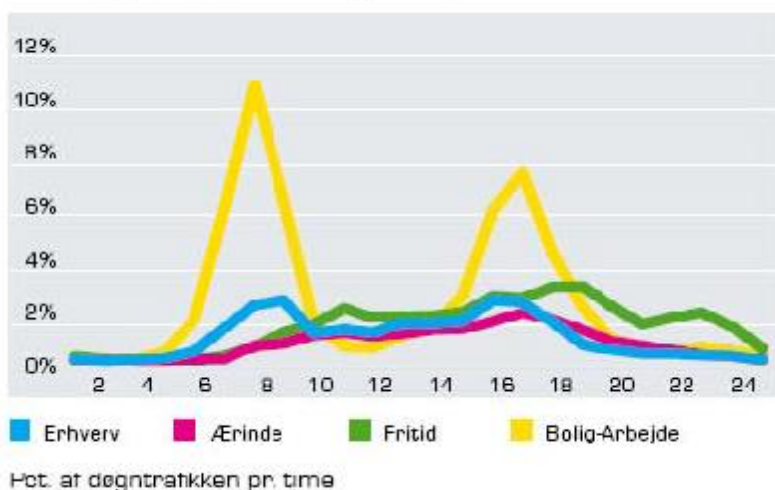


Kilde: Infrastrukturkommissionen

er bilpendlingen – ikke erhvervstrafikken – der fylder vejene i myldretiden.

Ovenstående graf er nedenfor opdelt i trafikarter. Her er det endnu mere tydeligt, at det er bilpendlingen der optager vejarealet på de mest belastede tidspunkter

Fordeling af trafik over døgnet - 2007

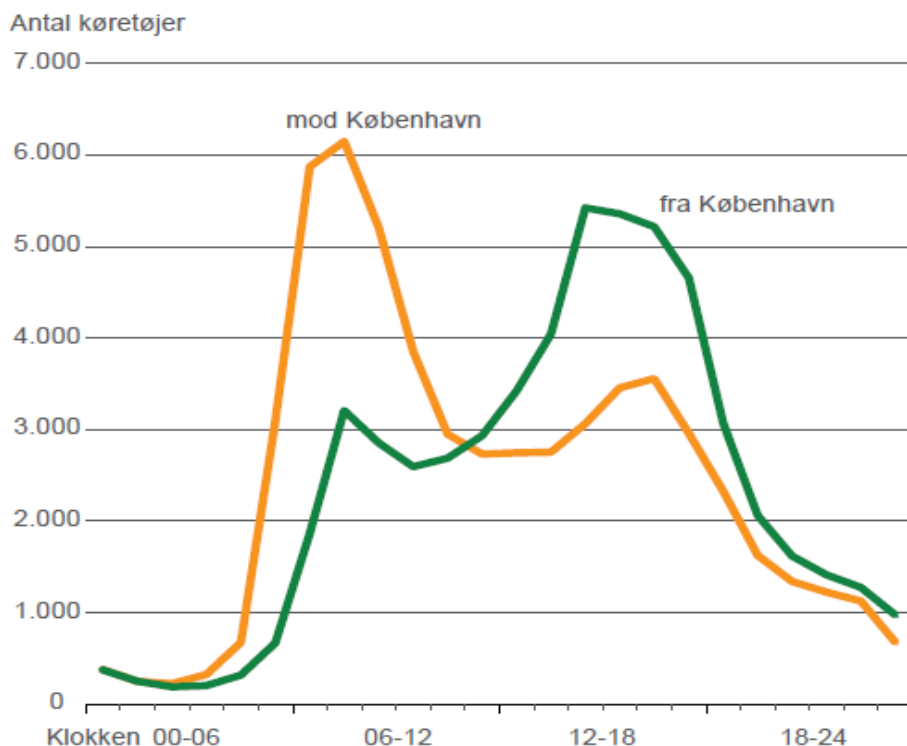


Kilde: Infrastrukturkommissionen

Timefordeling af trafik på en motorvej mangler også

Nedenstående graf tydeliggør de kortvarige spidsbelastningspunkter

FIGUR 1.5
TIMEFORDELING FOR HVERDAGSTRAFIK 2011 PÅ KØGE BUGT
MOTORVEJEN SYD FOR AFKØRSEL 28, GREVE



Kilde Statsvejnettet 2012.

http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/373/FINAL_LOW_Statsvejnettet_2012_Bog.pdf

Kun ca. 1,11 person pr. bil

Motorvejene i Storkøbenhavn, der bl.a. sender biler ind til København/Frederiksberg og omegnskommunere har landets laveste belægningsgrader i bilerne om morgenen.

Data på dette er tilmed fra 2008 og belægningen er erfaringsmæssigt faldet med omkring 1% om året – dog med en nedre grænse!

Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgenmyldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90% af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Kilde: Vejdirektoratet: Personer pr. bil 2009

Til sammenligning defineres er et tog først, som værende fyldt, når siddepladserne er besat. En bus defineres først som fuld når alle siddepladser og ståpladser, der i øvrigt også er gangareal, er fyldt.

Illustration af tilsvarende ressourcespild fra England

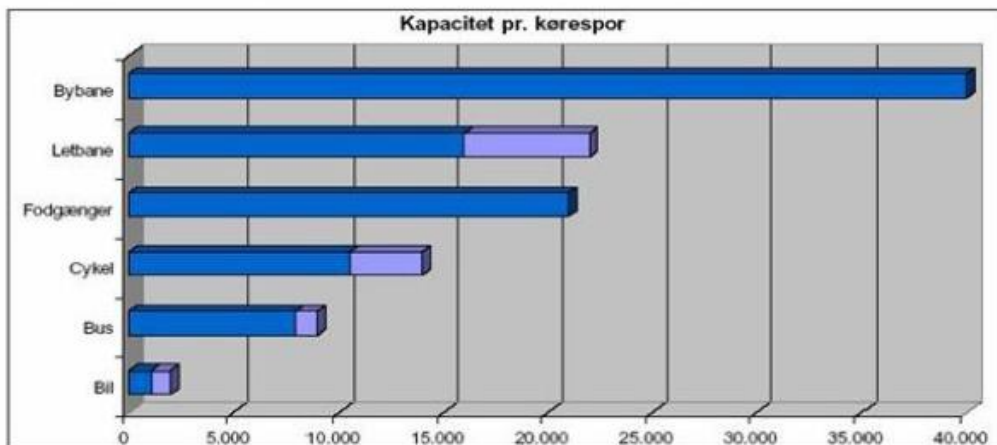


Oplysninger om arealforbrug for forskellige transportformer

Som det fremgår af grafen nedenfor fra ”Fremtidsscenerier vedrørende transport i Danmark”. DTU. Af Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck, er det helt afgørende element i en mere miljøvenlig trafikplanlægning, at man også satser på transportmidler der er nøjsomme, hvad plads angår.

3.5 Arealbehov

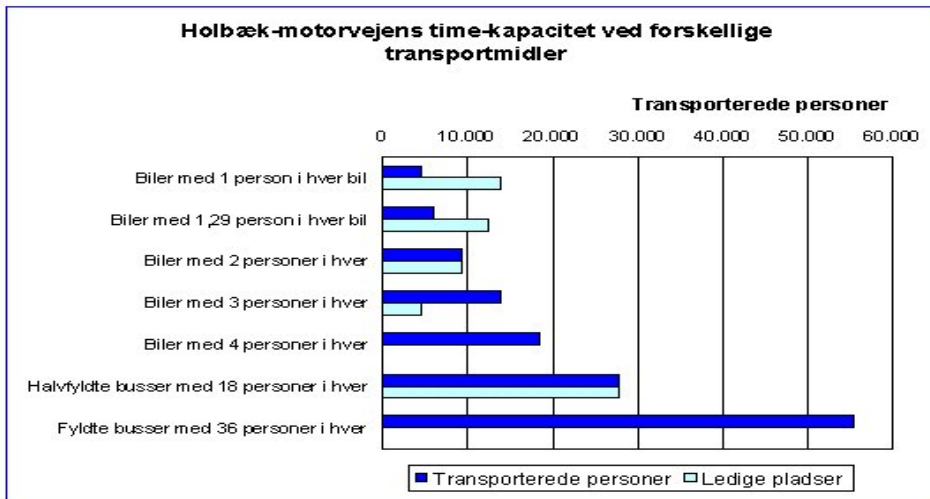
Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Her en illustration vedr. arealforbrug på motorveje ved forskellige belægningsgrader og transportmidler:



Kilde: Det Økologiske Råd

Mobilitetsdifferens mellem brug af bil og kollektiv trafik i Hovedstadsområdet

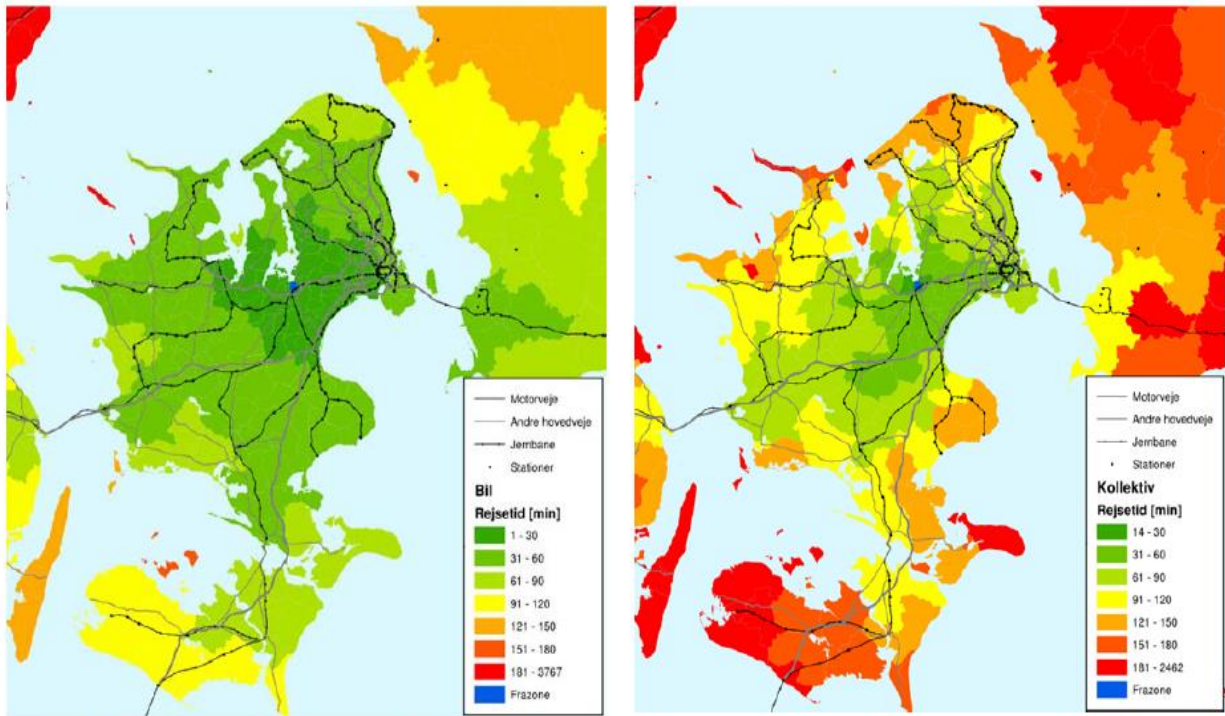


Figur 3 Mobilitet for kollektiv trafik i forhold til bil (gennemsnitlig rejsetid for eksisterende personrejser).

”Som det fremgår, er mobiliteten for kollektiv trafik bedre end for bil i Ørestaden, omkring Flintholm og Ny Ellebjerg stationer, samt i Christianshavn.

Dette må i høj grad tilskrives planlægningsmæssige succeser – Ørestaden er bygget omkring metroen, og Ørestaden station er et kollektivt trafikknudepunkt, Flintholm station er et nyt trafikknudepunkt mellem metroen, den nye Ringbane og Frederikssundsbanen, Ny Ellebjerg er også et nyt trafikknudepunkt, og Christianshavn er både metrobetjent, og buslinjerne er prioriteret højt med særskilte busbaner.

Men ses der bort fra disse succeser, så er det tankevækkende, at mobiliteten for biler er markant bedre end kollektiv trafik i meget store dele af Hovedstadsområdet”.



Figur 2 Hvor langt kan man nå fra Roskilde med bil hhv. kollektiv trafik i morgenmyldretiden. ½ times isokroner

Kilde: Udkast til notat af 9. november 2012 fra DTU vedrørende definition og mål for mobilitettilgængelighed.:

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2012/Trængselskommission/5%20møde/Mobilitet%20og%20tilgængelighed.pdf>

København og Frederiksberg har landets laveste bilejerskab. Samtidig er borgerne i disse kommuner på alle områder særlig hårdt ramt af udefra kommende biltrafik. Det

vil blive endnu værre hvis indfaldsveje som Hillerødmotorvej og en Frederikssundsmotorvej bygges.

Landets laveste bilejerskab findes i Københavns by og på Frederiksberg. Nordsjælland har landets højeste bilejerskab. Tabellen nedenfor viser biler pr. 1000 indbyggere. Kilde: DTU-Transport. Kun hver tredje familie på Frederiksberg har bil

Landsdele	Bilejerskab
Københavns By	244
Københavns omegn	394
Nordsjælland	425
Bornholm	387
Østsjælland	390
Vest- og Sydsjælland	409

Kilde: Frederiksberg Kommune

Kilde Statsvejnettet 2012

Trafikspring på grund af ny vejinfrastruktur

Trafikforsker Per Homann Jespersen har i mail til Trængselskommissionen redegjort for dette alvorlige problem. Han skriver:

“Vi har en generel viden om at der er en sammenhæng mellem tidsbesparelser i vejtrafikken – f.eks. som følge af ny og forbedret infrastruktur – og mængden af biler. Den siger at hvis resultatet af ændringen er at der er en tidsbesparelse for bilisterne på 10%, så vil der være en kortsigtet stigning i trafikken på 5% og en lidt mere langsigtet stigning på 10%. (Hanly, Dargay & Goodwin 2002: Review of Income and Price Elasticities in the Demand for Road Traffic. Univ. of London, Centre for Transport Studies).

Den kortsigtede stigning forklarer vi normalt med at hurtigere infrastruktur ‘samler’ sivetrafik og at folk vælger bil i stedet for kollektiv trafik. Den langsigtede virkning skyldes især omlokalisering, at familier og virksomheder flytter længere væk fra centrene (byspredning).

Hvis vi vil vide mere præcist hvordan den nye trafik fordeler sig bliver vi nødt til at bruge trafikmodeller.”

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

3116 0082

