

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)



Trafikplan 2003

HUR Plan

Baggrund og formål

For første gang er der blevet vedtaget en samlet trafikplan for alle trafikarter for Hovedstadsregionen. Formålet med Trafikplan 2003 var for Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), at fremstille en samlet trafikplan der dækker hele Hovedstadsområdet og rummer alle trafikarter, såvel individuelle som kollektive. Vejen har været lang og der har været mange politiske diskussioner i processen. Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) har nu vedtaget Trafikplan 2003. Den vil nu danne grundlaget for Regionplan 2005 på det trafikale område.

Fremgangsmåden for tilvejebringelse af den færdige Trafikplan 2003

HUR tiltrådte i juni 2001 "Trafikstrategi for Hovedstadsregionen" med mål for regionens delområder

- A: Tætbyen,
- B: Fingerbyen i øvrigt,
- C: Uden for fingerbyen.

HUR tiltrådte efterfølgende i april 2002 "Trafikplan 2003 – Debat-oplæg", der blev udsendt i offentlig høring i april-juli 2002. Resultatet af debatperioden blev sammenfattet i "Hvidbog – Resumé og vurdering af indlæg i Trafikplan 2003-debatten, nov. 2002, der med mindre justeringer blev tiltrådt på HURs møde i oktober 2002.

På et trafikplantemamøde i januar 2003 fastlagde HUR fem hoved-strategier for trafikplanen:

- Den radiale, regionale hovedstruktur skal fungere
- Tværtrafikale forbindelser skal etableres
- Regionens hovedcenter skal fungere
- Nye regionale bydannelser skal betjenes, og
- Regionens vigtigste internationale forbindelser skal prioriteres trafikalt

I februar 2003 offentliggjorde Regeringen sin trafik-investeringsplan for de kommende 10 år.

Regeringens trafikinvesteringsplan måtte nødvendigvis inddrages som en afgørende forudsætning for den regionale trafikplanlægning. Det skete i løbet af foråret 2003 og afsluttedes med, at HUR på mødet i maj 2003 tiltrådte et beslutningspapir for Trafikplan 2003. Beslutningspapi-

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

ret indeholdt en udpegning af Femern Bælt forbindelsen som et projekt af stor betydning for regionens udvikling og placering på det europæiske kort. Derudover indeholdt beslutningspapiret 3 hovedpunkter i forhold til den overordnede trafikstruktur – fremkommelighed og mobilitet

- Ud og ind af byen
- Rundt i byen
- Trafikken i Øresundsregionen.

Denne beslutning dannede udgangspunkt for forslag til Trafikplan 2003. Forslaget tager udgangspunkt i Regeringens trafikinvesteringsplan og angiver bl.a. de regionale ønsker til yderligere udbygning af den trafikale infrastruktur m.v. Forslaget blev sendt i offentlig høring i efteråret 2003.

Midt i høringsperioden blev der d. 5. november 2003 i Folketinget indgået et trafikforlig mellem Regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne.

Resultater

Trafikforliget medførte, at Trafikplan 2003 blev justeret for så vidt angår relationen mellem de statslige planer og de regionale planer for yderligere udbygning med trafik-anlæg.

Selve høringen bidrog også til en række konkrete ændringer og til at pege på en række projekter, der skal arbejdes videre med frem mod Trafikplan 2007.

HUR fastholdt, at en række anlæg må vurderes som nødvendige for at få regionens hovedstruktur til at fungere, og vil løbende vurdere mulighederne for at få disse anlæg bragt frem til beslutning ved en senere lejlighed. HUR lægger i denne forbindelse specielt vægt på de i gangværende udredningsarbejder omkring en Metrocityring i centralkommunerne og en Lyngby-Glostrup ringbane samt en Ud-bygning af Frederikssund motorvejen helt til Frederikssund, en udbygning af Køge Bugt Motorvejen helt til Køge samt en vej-forbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvejen.

HUR vedtog Trafikplan 2003 på sit møde i marts 2004.

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

Indbyggere i Hovedstadsregionen og 9 storbyregioner	
• Hovedstadsregionen	1,8 mio.
• Berlin	3,4 mio.
• Helsingfors	1,0 mio.
• Oslo-Akerhus	1,0 mio.
• Stockholm	1,8 mio.
• Amsterdam	1,3 mio.
• Wien	3,4 mio.
• München	1,2 mio.
• Hamburg	1,7 mio.
• Barcelona	4,8 mio.

Indhold i Trafikplan 2003.

HUR har foretaget en sammenligning med 9 andre storbyområder for at se på om Hovedstadsregionen kan fastholde sin position som et vækstområde, et område hvor der er udvikling og der bliver taget hensyn til såvel beboere, trafikanter, godstrafik, miljø livskvalitet med mere. Det er ligeledes væsentligt, at HUR har et investeringsniveau i regionen, som matcher konkurrentregionernes.

Sammenligning af trafikinvesteringer i europæiske storbyregioner

HUR har fået gennemført en analyse af omfanget af trafikinvesteringer i en række europæiske storbyregioner. Formålet er at foretage en "benchmarking" – en sammenligning – af dels det samlede investeringsomfang, dels den offentlige finansie-ringsandel i andre europæiske storbyer set i forhold til Hovedstadsregionen.

Der er store forskelle på regionernes indbyggertal. Som grundlag for sammenligningen byerne imellem, er der derfor anvendt det gennemsnitlige investeringsniveau pr. indbygger over 10 års perioden 1990-2001. For Hovedstadsregionens vedkommende er tallene angivet både med og uden Øresundsforbindelsen, der både kan ses mere som en international trafikforbindelse og som et regionalt trafik anlæg.

Undersøgelsen viser, at de gennemsnitlige investeringer pr. indbygger i Hovedstadsregionen, Stockholm, Amsterdam, München og Wien stort set har været på det samme niveau i perioden. I Oslo og Berlin har investeringsniveauet været 10-20 % højere, mens det i Helsingfors og Barcelona har været markant lavere. Med undtagelse af Helsingfors udgør investeringerne i kollektiv trafik den relativt set største del.

Når man ser på den offentlige investeringsandel – træk på offentlige kasser – gør der sig en større forskel gældende. Her ligger Hovedstadsregionen – sammen med Barcelona – markant lavere end de øvrige byer. I Stockholm, Oslo, Amsterdam, Berlin og München er den offentlige investeringsandel væsentligt højere end i Hovedstadsregionen. Nogenlunde samme billede tegner sig, når man ser på den statslige andel af investeringerne, hvor Hovedstadsregionen

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

nen ligger lavest af alle byer. Den statslige investering er dominerende i Amsterdam og Berlin (ca. 80 %). I Stockholm, Oslo og Helsingfors er den statslige investeringsandel mellem det dobbelte og tredobbelte af, hvad den er i Hovedstadsregionen.

Den relativt store "ikke-offentlige" investeringsandel i Hovedstadsregionen har baggrund i Metro-projektet, der i høj grad finansieres via ejendomssalg og lån/brugerbetaling. På tilsvarende måde er Øresundsforbindelsen finansieret ved lån/brugerbetaling, der ikke belaster de offentlige kasser.

Anvendelse af alternative "ikke-offentlige" finansieringskilder som f.eks. brugerbetalinger, ejendomssalg, private investeringer, trængsels- og kørselsafgifter er udtryk for en differentiering ved tilvejebringelse af den nødvendige infrastruktur. Skal der fastholdes et samlet investeringsniveau i regionen, som er på højde med konkurrentregionerne, må det vurderes om investeringerne fremover skal have en alternativ og ikke offentlig andel, ligesom de sidste 10 år, eller om staten må øge sit bidrag. Den relativt lave offentlige andel af trafikinvesteringerne i Hovedstadsregionen kan ses som udtryk for, at der – i forhold til de storbyer, der er regionens umiddelbare konkurrenter – kan gøres mere for at sikre regionen som landets eneste storbyregion på europæisk niveau.

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

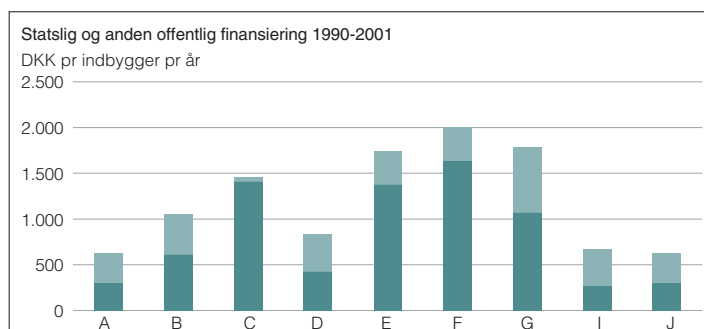
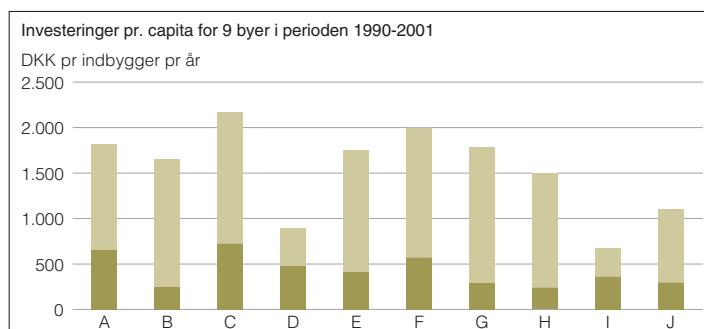
Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

■ Kollektiv
■ Individuel

A Hovedstadsregionen med Øresundsbroen
B Stockholm
C Oslo - Akerhus
D Helsingfors
E Amsterdam
F Berlin
G München
H Wien
I Barcelona
J Hovedstadsregionen uden Øresundsbroen

■ Anden offentlig
■ Statslig



Investeringer i trafik anlæg 2004-2015 i den danske Hovedstadsregion

Investeringerne i Hovedstadsregionen har i alt været på omkring 3,2 mia. kr. pr. år til regionale anlæg i 90'erne. Det betyder, at regionen er kommet op på samme niveau, som de tilsvarende europæiske regioner, efter en årrække før 1990-erne med beskedne investeringer sammenlignet med konkurrerende storbyregioner. Det har i 90'erne samtidig været forholdsvis billigt for de offentlige kasser, hvorfra der i alt er brugt omkring 1,4 mia. kr. pr. år i de senere år, idet såvel Metroen som Øresunds-forbindelsen i høj grad er alternativt finansieret.

Der er ikke udsigt til, at de kommende årtiers relevante, store trafikinvesteringer umiddelbart kan finansieres med en ikke offentlig andel, der ligner 90'ernes.

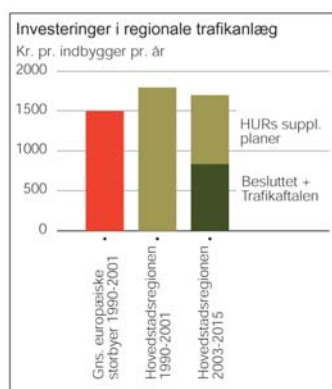
Der tegner sig dermed to scenarier for fremtiden: Enten bliver det offentlige investeringsniveau på sit 1990-er leje, og dermed falder regionen igen markant ned under konkurrentregionernes niveau, med de følger det kan have for den økonomiske vækst, udviklingsmulighederne samt velfærd og miljø.

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

Eller også hæves det offentlige investeringsniveau, og der findes alligevel projek-ter, der i hvert fald delvist kan finansieres alternativt, hvorved investeringsniveauet når op på højde med konkurrentregionernes, så regionen kan klare sig lige med eller bedre end konkurrenterne.



Trafikaftalen af 5. november 2003 indebærer sammen med de igangværende investeringer fra stat og region, at der er udsigt til et samlet investeringsniveau fra stat og region pr. år på ca. 1,5 mia. kr. pr. år for de kommende 10 år.

Lægges hertil de planer, som Trafikplan 2003 præsenterer som prioriterede på kort sigt, vil niveauet for de kommende år i alt være omkring det dobbelte dvs. 2,5-3 mia. kr. pr. år. Det svarer nogenlunde til det niveau, som Hovedstadsregionen og konkurrentregionerne har ligget på i alt i de foregående år. Niveauet må altså betragtes svarende til konkurrentregionernes forventede niveau og er måske endda et minimum, hvis Hovedstadsregionen skal hævde sig på det Europæiske landkort.

Hvis væsentlige andele af investeringerne kan finansieres alternativt, dvs. ved brugerbetaling, ved private investors medvirken eller på anden måde, kan de offentlige kasser aflastes. Der er som led i Trafikplan 2003-arbejdet analyseret for alternative finansieringsmuligheder i de kommende år under den gældende lovgivning. Tre cases er vurderet, nemlig Lyngby-Glostrup ringbanen, Metro 4-cityring samt Store Rørbæk som nyt bycenter.

HURs forslag for yderligere udbygninger af trafik anlæg

Hovedstadsregionen er en region i stadig vækst og regionens centrale placering giver både en række muligheder, men også en række udfordringer, der skal løftes. Den største udfordring er at sikre den overordnede trafikstruktur i hele regionen og derved også Øresundsregionen. En vigtig brik heri er, at vi benchmarker os med de storbyregioner i EU, som vi konkurrerer med.

En fast forbindelse over Femern Bælt, vil styrke udviklingen af regionen, men vil også øge presset på, at der findes en holdbar overordnet trafikal struktur. Den overordnede trafikale struktur vil have såvel regional som lokal betydning.

3.1 Regional plan for yderligere udbygning af trafik anlæg	
Anlæg	Øverslag (mio. kr.)
Vejprojekter	
Køge Bugt Motorvejen Greve- Køge	900
Vejforbindelse Kbh. Nordhavn - Lyngbyvej	1.500
Tilslutningsanlæg Vintappersø	-
2. etape af Frederikssundmotorvejen	1.400
Tværvej Høje Taastrup -Frederikssundsvejen	200
Kollektive trafik anlæg	
Lyngby - Glostrup ringbane	2.300
Metrocityring	12-15.000

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

Den faste forbindelse er et "missing link" i en nord/sydgående trafikakse, der binder det øvrige Skandinavien sammen med de centrale vækstregioner i Europa. Femern Bæltforbindelsen kan forstærke og understøtte væksten i regionen, især når EU udvides mod øst.

Kort gennemgang af de store projekter.

Lyngby - Glostrup ringbanen

Der er et stigende behov for at komme på tværs i regionen. Det viser sig som en kraftig vækst i biltrafikken på ringvejene, ligesom buslinierne på tværs også har et stigende passagertal. Men kun 4 % af den tværgående persontrafik i Københavns Amt er kollektiv, den markant laveste andel blandt de snit, som indgår i "HUR's regionale Trafikoverblik".

Staten udvider Motorringvejen til 6 spor for at forbedre fremkommeligheden for biltrafikken. Der er vedtaget en lov for anlægget i foråret 2003, og udbygningen forventes afsluttet i 2008. S-busserne på Ring 3 har fremkommelighedsproblemer, og der er et stort behov for en kvalitetsforbedring af den kollektive trafik her.

Der bør anlægges en ringbane i Ring 3, i form af en bane med en første etape mellem Lyngby og Glostrup. Senere kan forbindelsen udvides mod nord, og mod syd til Ishøj eller Brøndby Strand St. Anlægsarbejdet kan starte i 2008, når Motorringvejen er ombygget.

Hvis den nye kollektive trafikforbindelse f.eks. anlægges som letbane kan den anlægges i niveau, men kan også anlægges med tunneler gennem Lyngby - Herlev, og Glostrup. Der bibeholdes under alle omstændigheder 4 spor til vejtrafikken. På terminalerne ved letbanens krydsninger med de radiale baner og A-busserne skal gode omstigningsmuligheder sikres.

Rejsetiden mellem Lyngby og Glostrup kan i givet fald reduceres med op til 13 min. Letbanen forventes at få mellem 40.000 og 60.000 daglige passagerer, heraf 6.000 "tidligere" bilister.

Metro

For at sikre mobiliteten i de centrale dele af København skal Metroen udbygges med en Cityring. Cityringen går

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

fra København H via Kgs. Nytorv (krydsning med Metroens 1. etape) og Østerport station (krydsning med S- og regionaltoget) til Trianglen. Herfra videre til Nørrebro station (fælles station med Ringbanen) og over Indre Nørrebro, Frederiksberg (krydsning med Metroens 2. etape) og Vesterbro tilbage til Hovedbanegården.

Cityringen vil give en markant forbedring af den kollektive trafikbetjening i de indre bydele og på brokvartererne i København og på Frederiksberg. Den vil give hurtig, højfrekvent banebetjening med høj regularitet til områder med meget stort passagergrundlag, som i dag er uden banebetjening. Rejsehastigheden vil blive fordoblet i forhold til dagens busser.

Det daglige passagertal på Cityringen vil blive i størrelsesordenen 250.000 - 300.000, inklusiv skiftende fra metroens etape 1-3 og i øvrigt fra busser og andre tog. Det er nogenlunde det samme antal som det forventede passagertal på Metroens etape 1-3.

Som led i beslutningsgrundlaget for en Metrocityring skal indgå planlægning af et tilpasset busnet i Metroens influensområde, samt driftsøkonomien i et tilpasset busnet udover konsekvenser for en række andre forhold i byen.

Vejforbindelse mellem Københavns Nordhavn og Ringmotorvejsnettet

Der foregår et samarbejde mellem regeringen, Københavns Havn og Københavns kommune, der skal belyse en eventuel udbygning af en vejforbindelse mellem Nordhavnen og Ringmotorvejsnettet. Der er nedsat en arbejdsgruppe, hvor også HUR er repræsenteret og der arbejdes på forskellige alternativer i øjeblikket. Arbejdet forventes færdigt inden udgangen af 2004.

Køge Bugt Motorvejen, udvidelse fra Greve til Køge.

Danmarks mest benyttede motorvej, hvor biltrafikken hver eneste hverdag går i stå i myldretiderne i aktuel retning. Her skal der arbejdes på at få udvidelsen af antal spor fra Greve helt til Køge på plads. Udgiften er pt. skønnet til 900 mio. kr.

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

Frederikssundsmotorvejen 2. etape

Anlæggelse af Frederikssundsmotorvejen helt til Frederikssund trænger sig på. Der er meget biltrafik på strækningen, og der er dårlig fremkommelighed. En bygning helt til Frederikssund skal ses i sammenhæng med udbygningen af Tværvej, som første del af en ny 5. ring rundt om København. Prisen for 2. etape af Frederikssundsmotorvejen er pt. ca. 1.400 mio. kr.

Tværvej

Anlæg af Tværvej fra Høje Taastrup til Frederikssundsmotorvejen. På denne måde bliver Høje Taastrup forbundet med Ballerup, som starten på den 5. ydre ring. Prisen for dette stykke vej er pt. 200 mio. kr.

Dette er de kortsigtede nødvendige yderligere investeringer i trafikanlæg for at Hovedstadsregionen kan holde sig konkurrencedygtig med naboregionerne og der samtidig kan tilbydes en region, hvor stor tilgængelighed og fokus på miljøet er vigtige parametre for såvel beboere, pendlere, turister som godstrafik.

Der ud over har HUR fokus på en lang række af de mere bløde virkemidler for at få trafikken i Hovedstadsregionen til at glide stille og roligt også gennem myldretidsperioderne. Der er oprettet et pendlerkontor, der tilbyder transportplaner til de større virksomheder. På denne måde kan kombinationsrejserne vinde frem. Kombinationen af brug af bil/cykel og kollektiv transport kan være attraktiv for mange ligesom samkørsel i bil kan være en mulighed for en del. Derfor arbejder HUR også om at få flere Parker og Rejs pladser, Der arbejdes med brug af IT til såvel den kollektive trafik som til den individuelle trafik

Trafikplan 2003 og det nye kommunale landkort

Hovedstadsområdet bliver fra 1.1.2007 delt i 2 regioner, en Hovedstadsregionen, som omfatter det nuværende Frederiksborg amt, Københavns amt, Københavns kommune og Frederiksberg kommune og en anden region Sjælland, der omfatter Roskilde amt, Vest Sjællands amt og Stor Strøms amt. Regionerne vil få ansvaret for strategiske planer, men det vides endnu ikke ret meget om trafikplanlægningens placering. Der vil komme et fælles bustrafikselsskab, der dækker hele Sjælland. Der ud over

Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen

Præsentation og gennemgang med perspektiver for fremtiden

Af civilingeniør Thomas Damkjær Petersen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

vil der stadig være DSB, DSB-S-tog, Ørestadsselskabet, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Bane Danmark og de private entreprenører. Så trafikken er stadig organiseret komplekst. Her kan Trafikplan 2003 sammen med de for regionerne kommende vedtagne regionplaner blive nyttige styringsinstrumenter i den nye kommunale struktur. På trafikområdet er Trafikplan 2003 et forsøg på at binde alle trafikarter sammen mod en fælles målsætning for trafikens udvikling i regionen i de kommende mindst 12 år.

Der er lagt grundstenene til det nødvendige på trafikområdet med den indgåede trafikaftale af 5.11.2003 samt de prioriteringer HURs politikere har foretaget i Trafikplan 2003. Der vil således være opgaver nok at tage fat på også efter 1.1.2007, hvor det nye kommunale landkort træder i kraft. Der er ligeledes et velfungerende samarbejde med svenskerne på den anden side af Øresund., at bygge videre på.

Der er en spændende udfordring for kommunerne, der får flertal i trafikselskabet Sjællands kommende politiske ledelse. Der skal dannes et helt nyt trafikselskab, skabes relationer til samarbejds-partnere og der skal tages stilling til hvordan økonomien i trafik-selskabet skal se ud, hvordan den politiske ledelse skal sammensættes osv.

Med de nye regionplaner, der ophøjes til landsplandirektiver og den netop vedtagne Trafik-plan 2003 er der således et meget godt udgangspunkt for den fremadrettede trafikplanlægning.