

Aalborg Trafikdage 2006

Helhedsorienteret trafikplan for Hovedstaden

Af:

Øystein Leonardsen, cand. techn. soc., Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen

[oel@okf.kk.dk](mailto:oel@okf.kk.dk) 3366 2288

## Abstract

Transport- og Energiministeriet er pålagt at lave en sammenhængende trafikplan for hovedstadsregionen og Miljøministeriet er i gang med at udarbejde et nyt plangrundlag for byen og regionen. Hvis de to planer spiller sammen, vil det kunne give regionen og landet en velfungerede hovedstad og nordeuropæisk metropol, som fortsat kan fungere som økonomisk lokomotiv. Dette paper vil gennemgå forudsætningerne for en sådan planlægning og pege på nogle konkrete elementer i en sådan planlægning

---

Forfatter: Cand. techn. soc. Øystein Leonardsen

[oel@okf.kk.dk](mailto:oel@okf.kk.dk) 3366 2288

Keywords: Traffic planning Copenhagen Greater Copenhagen Area

Nøgleord: Trafikplanlægning Hovedstaden København

---

## Indhold

Abstract .....	2
Indhold .....	2
Indledning.....	2
Baggrund .....	3
Udfordringen .....	4
Strategi for byudvikling .....	6
Strategi for trafik .....	9
Anbefalinger.....	10
Konklusion og perspektiver .....	15
Referencer .....	16

## Indledning

Hovedstadsområdet er inde i en kraftig vækst. Det kan f.eks. ses på de voldsomme prisstigninger på boliger og på befolknings- og arbejdspladstilvæksten i Hovedstadsområdet og oplandende i Skåne, på Sjælland og Fyn. I løbet af få år vil hele Sjælland de facto være et sammenhængende arbejds- og boligmarked, ligesom den østlige del af Fyn er på vej til at være ligeså orienteret mod København som mod Odense og Trekantsområdet. Selvom Skåne fortsat kun i ringe grad er en integreret del af Hovedstadsområdet, så ligger trafikvæksten over Øresundsbron og ved Helsingør-Helsingborg over den gennemsnitlige udvikling, hvilket viser at integrationen i Øresundsregionen stille og roligt udvikler sig. Alt sammen betyder det at presset på den eksisterende infrastruktur vokser, og dermed kravet om en god fysisk planlægning, hvis regionen ikke skal sande til i trængsel.

Det offentlige landskab i Danmark har ændret sig en hel del siden kommunalreformen blev vedtaget. Vi har fået færre men stærkere kommuner, ikke mindst uden for hovedstadsområdet.

Kommunernes beføjelser på plan- og trafikområdet er blevet styrket i væsentlig grad, ligesom staten også har påtaget sig et større planansvar. Omvendt nedlægges HUR, hvorved den eneste koordinerende planmyndighed i hovedstadsområdet forsvinder. Det giver en særlig udfordring, at vi i fremtiden vil have større mere selvstændige kommuner og staten samt trafikselskaberne, men uden en entydighed i ansvars- og kompetenceplaceringen.

Både Transport- og Energiministeriet og Miljøministeriet har da også spillet ud med forskellige oplæg til en fremtidig planlægning, og det er med udgangspunkt i disse, at dette paper vil forsøge at lægge op til en fornyet debat om en helhedsorienteret plan for hovedstadsområdet – set fra Rådhuspladsen.

## **Baggrund**

I 2006 kom staten med to udspil, som lægger op til en helhedsorienteret trafikplanlægning i Hovedstadsområdet. Parterne bag metroaftalen om en Cityring beskriver i aftalepapiret fra 2. februar 2006 opgaven således:

*”Med sigte på at sikre en samlet optimal udnyttelse af de ressourcer, som anvendes på trafikområdet i hovedstadsområdet, og under hensyntagen til trafikpolitiske målsætninger som fremkommelighed, trafiksikkerhed og miljø, er der behov for en identifikation, analyse og afstemning af de virkemidler, som på længere sigt øver direkte og indirekte indflydelse på trafikens omfang og kvalitet, og herunder ikke mindst på pendlertrafikken i hovedstadsområdet.*

*Med udgangspunkt i de statslige investeringsplaner og retningslinierne for indkøb af offentlig servicetrafik vil Transport- og Energiministeriet med inddragelse af del lokale og regionale aktører derfor senest i 2007 redegøre for planer for kapacitet og service med henblik på en samlet trafikplanlægning i hovedstadsområdet.” (Den politiske aftale af 2. februar 2006, side 5)*

Dermed har forligspartierne lagt op til en ganske voldsom øvelse. Med udgangspunkt i de trafikpolitiske målsætninger om øget fremkommelighed, bedre trafiksikkerhed og reducerede miljøbelastninger, skal en bred vifte af trafikpolitiske virkemidler identificeres og analyseres. Det skal ske i dialog med de lokale og regionale aktører, dvs. primært det kommende trafikselskab for Sjælland og kommunerne i det gamle HT-område, som i trafik- og plansammenhænge udgør hovedstadsområdet, ikke at forveksle med Region Hovedstaden, som kun omfatter den østlige del.

Ambitionen er at kunne præsentere en samlet trafikplan i løbet 2007.

Miljøministeriet udsendte i februar 2006, under overskriften ”Det nye Danmarkskort” et forslag til landsplanredegørelse. Som en konsekvens af kommunalreformen, har Miljøministeriet overtaget dele af de gamle amter og HUR’s roller som regionplanmyndighed.

Særligt har man i hovedstadsområdet en særlig forpligtelse, og i forslaget lægger ministeriet op til et konkret udviklingsarbejde mellem Miljøministeriet, Trafik- og Energiministeriet og Københavns Kommune (Forslag til Landsplanredegørelse, side 45), samt til dialog med de sjællandske kommuner, region og trafikselskab om byudviklingen.

Miljøministeriet har dermed sat en stringent, strategisk men også ambitiøs dagsorden, hvor planværktøjerne i højere grad end tilfældet er i dag skal bruges aktivt. Ministeriet noterer også at en planlægning ikke kan isoleres til den enkelte kommune, endside region, men at Sjælland bør ses som et planområde.

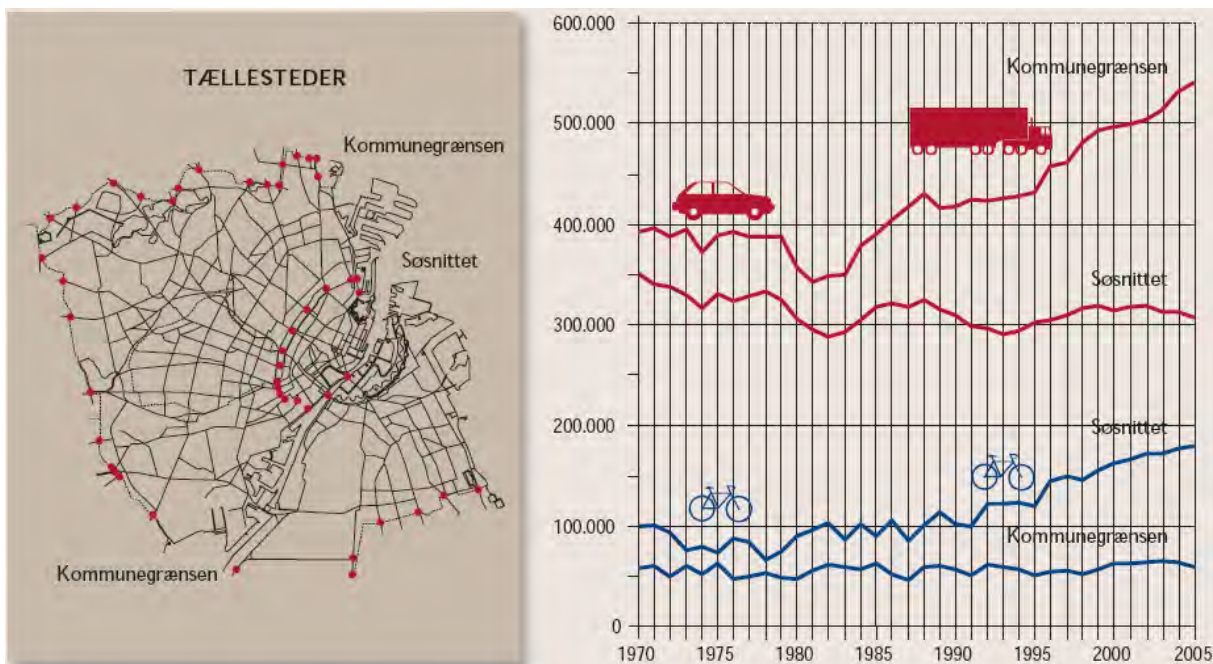
## Udfordringen

Hovedstadsregionen bryster sig generelt af at være velplanlagt, hvor den trafikale hovedstruktur og byudviklingen har fulgt hinanden. Men inden for det seneste ti år er presset på hovedstaden været stigende. F.eks. er indpendlingen til hovedstadsområdet steget med mere end 30% og har i dag passeret 50.000 daglige pendlere. Regionen er også blevet mere attraktiv. Siden 1990 har der været en stigende vækst i antallet af indbyggere – fra 1,7 mio til i dag 1,8 mio. indbyggere. Den øgede vækst har samtidig øget presset på boligmarkedet, hvilket har medført at flere har valgt at flytte længere væk fra byen.

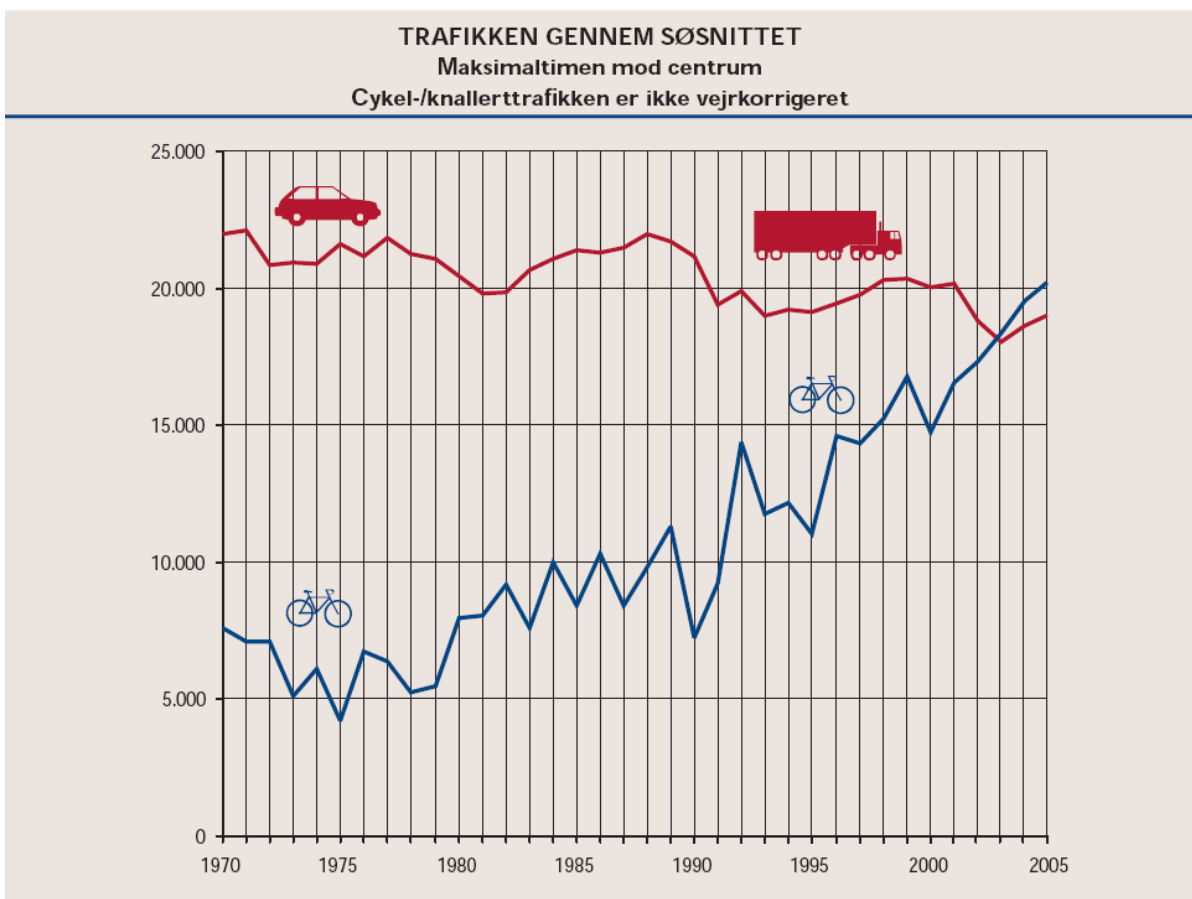
I København har den øgede velstand, de flere indbyggere og ikke mindst forandringen fra en ældreby til en ung familie by, også haft trafikale effekter. Frem til midthalvfemserne stod den trafikale udvikling i København stille. Bilejerskabet og trafikken på vejene var mere eller mindre konstant. Men på de sidste 10 år er trafikken steget med 16% og bilejerskabet er øget med hele 40%.

Denne udvikling står hverken byen eller regionens øvrige aktører passiv overfor. Der er investeret massivt i ny infrastruktur og forbedringer for trafikanterne. Ikke mindst de store investeringer i Metroen kan allerede mærkes og måles, ligesom det er meget positivt, at cyklisterne har så stor en andel af den samlede trafik.

Men det ændrer ikke ved det faktum, at biltrafikken i sær i de bolig tunge områder uden for middelalderbyen, altså på Vesterbro, Nørrebro og ikke mindst Østerbro har oplevet en ganske voldsom vækst.



Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2001 - 2005, Københavns Kommune, Vej og Park, 2006



Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2001 - 2005, Københavns Kommune, Vej og Park, 2006

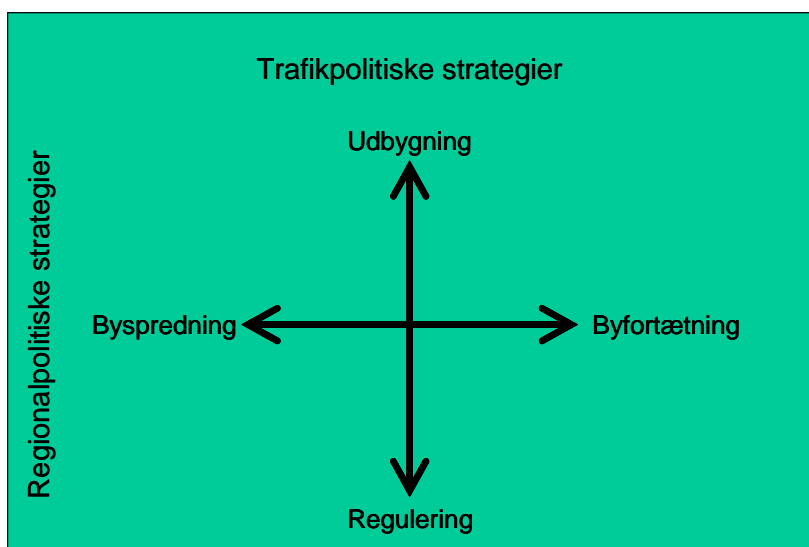
Rejsehastighed i Km/t i København



Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2001 - 2005, Københavns Kommune, Vej og Park, 2006

## Strategi for byudvikling

På Trafikdagene i 2006 tilbød jeg en simpel analysemodel for at lave god planlægning med fokus på byudvikling og trafik – en strategisk trafikanalysemodel – STAM. Modellen viser, at trafikpolitikken kan trække i to retninger: Enten øger man udbuddet ved at bygge f.eks. nye veje eller jernbaner, eller også styre man efterspørgslen gennem regulering af f.eks. parkeringspladser, afgifter eller kampagner.



Leonardsen, Øystein: Ny lov om trafikselskaber og Københavns Kommune, Aalborg august 2005

På samme måde kan man angribe byudviklingen gennem fortætning eller ved at sprede byen. I tresserne spredte man byudviklingen voldsomt ved at tilbyde store mængder af villabyer og tæt-lave byer, sådan som vi kender det fra f.eks. Allerød og Solrød. Men også længere ude i regionen og på Sjælland er der stor efterspørgsel efter haveboliger.

Det er først inden for de seneste år, at der er kommet skub i boligbyggeriet i København og her har det i sær været en mere tæt by, der er vokset frem.

I det følgende skal de to væsentlige plandokumenter: Forslag til Landsplanredegørelsen og Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen (HUR 2005) introduceres og nogle forskelle trækkes op.

### **Forslag til landsplanredegørelsen**

Forslag til Landsplanredegørelsen (LPR) bygger på følgende fem principper:

- Der skal være forskel på land og by.
- Udviklingen skal komme hele Danmark til gode.
- Planlægningen skal basere sig på respekt for byernes identitet, naturen, miljøet og landskabet.
- Fysisk planlægning og investeringer i infrastruktur skal spille tæt sammen.
- Den fysiske planlægning skal være helhedsorienteret.

Dermed fortsætter og fremhæver LPR de planlægningsprincipper, som har været bærende for den fysiske planlægning i Danmark, dog kan princip to, at udviklingen skal komme hele Danmark til gode, virke en anelse indholdstom, men den skal næppe misforstås, og lige præcis her ligger der en mulighed for at tappe kraft af de fire andre principper, da det netop har været kravet om at udviklingen blev spredt ud i landet, som har banet vejen for at nedbryde skellet mellem land og by, som har forhindret en helhedsorienteret planlægning og som med f.eks. de Nordjyske motorveje næppe kan siges at være et tæt samspil mellem den fysiske planlægning og investeringerne i infrastruktur.

Ser vi på hovedstadsområdet og Øresundsregionen, så holder man fast i fingerbystrukturen, som det strukturerende princip for byudviklingen, da fingerbystrukturen bedst understøtter den kollektive trafik. Udover fingerbyen som den overordnede struktur, så fokuserer man på følgende to principper:

Ved at lokalisere stationsnært vælger flere at bruge det kollektive trafikssystem. Det har vist sig særligt vigtigt at lokalisere arbejdspladserne stationsnært, da transporten mellem bolig og station synes at kunne strække sig over en længere afstand end mellem station og arbejdsplads.

Ved at bygge i centrum af byerne og fortætte byerne falder behovet for at bruge bil også. LPR foreslår derfor at der bygges tættere og mere koncentreret i byernes centrum.

I forhold til figuren læner LPR sig altså mod højre, og man konstaterer også at dette spiller godt sammen med udbygningen af Metroen.

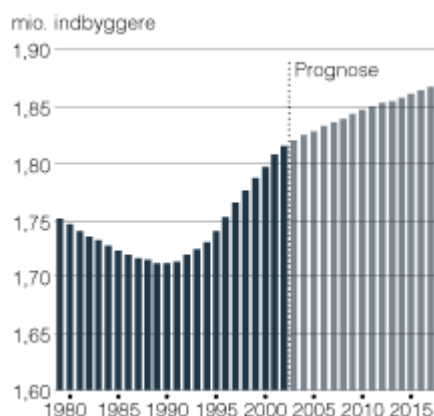
Ved at regulere til fordel for den kollektive trafik (stationsnærhedsprincippet og byfortætning og centralisering) og samtidig udbygge den kollektive trafik med Metro opnår man det ønskede samspil.

Hvad LPR til gengæld ikke favner det er den tværgående regionale udvikling, hvor der ikke på samme måde er en regional kollektiv infrastruktur. Den findes kun i radialerne. Hvordan man vil sikre det samspil står tilbage at udvikle.

### **Regionplan 2005 for Hovedstadsområdet**

Regionplan 2005 for Hovedstadsområdet er HURs testamente, og der favnes bredt i visionen for regionen. Den skal være dynamisk og mangfoldig, og væksten skal foregå på et bredt bæredygtigt grundlag, dvs. økonomisk, socialt og miljømæssigt. Endelig skal regionen have international tiltrækningskraft.

Regionplan 2005 er en vækstorienteret plan, hvilket bla. viser sig i den befolkningsprognose, som HUR arbejder med:



Hovedstadsregionens befolkningsudvikling 1979-2017, HUR 2005, s. 11

Det fremgår tydeligt af grafen, at hele regionen frem til begyndelsen af 1990'erne stød og roligt skete en udflytning, men at der siden midten af '90erne har været en befolkningstilvækst, som ikke synes at stoppe.

Samtidig stiger kravet til boliger og arbejdspladser. Vi vil gerne bo i noget større, og arbejdspladserne skal også være velbeliggende. Det er da også HURs forventning at der frem mod 2017 skal nybygges op mod 70.000 nye boliger. HUR peger også på byfortætning som et centralt princip, men siger samtidig *"at der også skal sikres boligbygge muligheder svarende til det lokale behov i den øvrige del af Hovedstadsregionen"* (HUR 2005 side 65), hvilket peger i retning af den byspredning, man generelt forsøger at forhindre.



Stationsnærhedsprincippet opretholdes også, men igen opblødes formuleringerne, således at det er vanskeligt at se, hvor på akse HUR reelt befinder sig. Regionplanen kan altså lige så vel trække i retning af byspredning som i retning af byfortætning.

## Strategi for trafik

Trafikken i Hovedstadsregionen er sammen med den økonomiske vækst og tilvæksten i befolkning og arbejdspladser vokset støt og roligt.

I Trafikplan 2003 (HUR 2004) peger på den øgede trængsel på gaderne og i det kollektive trafiksystem, som er en konsekvens af væksten. Man må konstatere at de udbygningsforslag, som det daværende folketing gennemførte kun delvist kunne tage presset af vejene, og ingen er vel efter denne sommer i tvivl om de manglende investeringer i jernbanen.

Trafikplan 2003 tager desuden spørgsmålet om den tværgående trafik op. Som nævnt ovenfor, så er der stigende grad pres på trafikken mellem fingrene. Selvom hovedparten af regionens pendlere fortsat rejser langs radialerne, så stiger trafikken på tværs og her er der kun i ringe udstrækning et ordentligt kollektiv trafiktilbud. Med ringbanens åbning og senere med metroens 4. etape (Cityringen) er den tværgående trafik i storbyen rimeligt tilgodeset, men der mangler fortsat længere ude i regionen. Konkret peges der på et højklasset kollektiv trafiktilbud i ring 3.

Det er i øvrigt et væsentligt element for Trafikplan 2003, at den kun i meget ringe grad stiller forslag til reguleringer. Predict and Provide synes på mange måder at være det bærende. HUR vælger dermed at lægge sig øverst i STAM, dvs. man ønsker at bygge sig ud af problemerne.

Senest har Det Økonomiske Råd (DØR 2006) peget på behovet for at prioritere:

*”Regionalpolitiske fordelingshensyn [har] tilsyneladende påvirket prioriteringen af trafikinvesteringer. Mange rentable investeringer i hovedstaden er ikke blevet gennemført. Til gengæld har vi fået urentable investeringer i provinsen. F.eks. har man ikke besluttet at udvide Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde – der ellers ville forrente sig med 20 pct. pr. år. Til gengæld er f.eks. en motortrafikvej mellem Herning og Brande besluttet, selvom den kun forrenter sig med sølle 2 pct. pr. år”*

Et synspunkt de tilsyneladende kunne få tilslutning til i Miljøministeriet. DØR skriver dette i tilslutning til en kronik om kørselsafgifter, som er et blandt flere reguleringsværktøjer, man kan anvende for at begrænse væksten i trængslen.

Københavns Kommune vedtog i 2005 Trafik- og Miljøplan 2004 (KK 2005a). Den er siden blevet suppleret med en Planredegørelse for den kollektive trafik (KK 2005b) og et forslag til

introduktion af trængselsafgifter (KK 2005c). Endelig er der udarbejdet et forslag til busplan for 2007 (KK 2006b), hvor kommunerne står som bestillere af lokal bustrafik.

Visionen for Københavns Kommune er ”at fastholde og videreudvikle et transportsystem, der sikrer høj mobilitet for alle københavnere og brugere af byen. Samtidig skal transportforbruget med biler og miljøproblemerne minimeres.” (KK 2005a, side 22)

Københavns Kommune vil dæmpe væksten i biltrafikken ved at udbygge alternativerne: Cykelstier og det kollektive trafiktilbud, samtidig med at man regulerer prisen på og antallet af parkeringspladser i byen, ligesom flere og flere veje får reduceret bilfremkommelighed. Men det ændrer ikke ved det faktum, at flere boliger og arbejdspladser alt andet lige også vil øge bilbruget. Der vil komme flere cyklister og kollektivbrugere, men også flere bilister.

Med mindre man udvider paletten af virkemidler, hvilket indtil nu har været vanskeligt.

## **Anbefalinger**

På baggrund af de fremlagte plananalyser og ved brug af almindelige sund fornuft (!) er det ikke svært at foreslå, at den kommende statslige planlægning for Hovedstadsområdet underbygger en fortsat udvikling af hovedstadsområdet, hvor lokalisering af transportkabende funktioner, primært boliger, erhverv, handel og studiepladser, underbygges af investeringer.

I det følgende skal der peges på konkrete områder, som kan bruges i den fortsatte debat om byudvikling og trafikplanlægning.

### **Byudvikling**

Miljøministeriet peger på to bærende principper for en byudvikling, der understøttes af en bæredygtig trafikstrategi: At byudviklingen først og fremmest sker i centrum af byerne, da det øger muligheden for at bruge lokal kollektiv trafik og cykel i den daglige transport.

HUR peger på at der vil være brug for op mod 70.000 nye boliger inden for planperioden. Her vil det være oplagt at den overvejende del af disse boliger opføres som byfortætning eller omdannelse af gammel industri. Ørestaden, Sydhavnen og senest Carlsberg er gode eksempler på arealer, der kan byudvikles uden at øge den regionale trafikbelastning.

Men det er ikke kun i det centrale København, at der er mulighed for at byudvikle med et lavt biltrafik bidrag. Ved at fastholde en regionaludvikling omkring stationerne og dermed leve op til stationsnærhedsprincippet, så er der den nødvendige rummelighed til både erhverv og boliger i regionen, uden at man behøver at angribe det åbne land, som der ikke er for meget af i Hovedstadsområdet. F.eks. kan det undre at man ved Trekroner station stort set ikke har udviklet det stationsnære område, men der i mod lagt udviklingen langt fra stationen.

Endelig kunne man pege på en forsigtig udvikling af de gamle industriarealer langs ring tre, men hvis det skal kunne lade sig gøre, så kræver det et helt anderledes kollektivt trafiktilbud, f.eks. i form af en letbane/metro, og som DØR gør opmærksom på, så gør det jo ikke noget at overveje, hvor investeringerne gør mest nytte.

### **Styrk den kollektive trafik**

Som ovenfor nævnt, så er der stor regional rummelighed ved enten velbetjente stationer eller i regionens centrale byområder. Men det er også et faktum, at den øgede velstand, og byudviklingen uden for de stationsnære områder bidrager med en fortsat vækst i biltrafikken. En vækst, som på sigt truer med at vejnettet bryder sammen. Det går også ud over den kollektive trafik.

Den eksisterende metro har med succes flyttet en stor del gadetrafik ned under jorden, og dermed bidraget til at udskyde det trafikale sammenbrud, hvilket unægteligt kan lyde pessimistisk, men trenden er ikke til at komme uden om.

Den aktuelle byudvikling i Københavns nye områder: Sydhavnen, Nordhavnen, Carlsberg, Valby og på længere sigt Nordøstamager er kun i ringe grad forsynet med højklasset kollektiv trafik. Det vil derfor være oplagt at pege på netop disse tre områder, som de næste etaper af metroudbygningen. Ikke mindst en fortsat udvikling af Nordhavnen og Nordøstamager vil kræve en massiv kollektiv trafikudbygning, som så til gengæld vil give gode nye bydele til glæde for de mange mennesker, som gerne vil bo og arbejde tæt på byen og vandet.

Skal København fortsat være et regionalt lokomotiv og fungere som metropol ikke bare for Danmark men hele det Nordeuropæiske område og Baltikum, så er det helt afgørende at stat, kommune og region spiller sammen med planlægning og investeringer.

Metroen løfter en stor trafikopgave og med de kommende etaper, vil dette blot blive udbygget, men det fjerner ikke behovet for at styrke bussernes rolle. Lige nu reduceres bussernes rejsehastighed på grund af trængsel, og en fjerdedel af tiden på en busrejse foregår ved busstoppestederne. Der er dermed god grund til at øge investeringerne i busbaner og fremrykkede busstoppesteder, hvilket også mindsker konflikterne med cyklister og øger trafikikkerheden.

Men busproduktet kan også forbedres på andre områder. I mange byer i udlandet – f.eks. Malmø – er der løbende information ved busstoppestedet om de næste busser. Her har Danmark meget at lære.

Introduktionen af A-busserne - metro i gadeplan – har været en stor succes, også økonomisk. A-busserne har de mest tilfredse brugere og giver et af de bedste dækningsbidrag. Der er dermed god grund til at fortsætte med den strategi.

På det helt lokale plan er servicebusser et godt tilbud til gangbesværede, ældre og f.eks. barnevognsbrugere. Servicebusser bidrager måske ikke så meget rent trafikalt, men erfaringer fra Frederiksberg viser at det øger tilgængeligheden til metroen for en gruppe brugere, der normalt har svært ved at anvende metro.

Hvis regionen skal leve op til sine målsætninger om mangfoldighed, øget mobilitet og tilgængelighed for alle, så er det ikke nok at satse på de store tunge trafikmaskiner, de små hjul tæller også.

Men det er ikke nok kun at se på den bynære trafik, det er også nødvendigt at styrke den radiale jernbanetrafik, ikke mindst mod Ringsted. Efterhånden som flere vælger at bo langt fra den by de enten arbejder, handler eller forlyster sig i, øges presset på det overordnede jernbanesystem.

Erfaringer viser at trafikanter vældig gerne vil sidde i et tog og læse avis, snarere end at stresse på motorvejen – hvis tilbuddet tidsmæssigt er konkurrencedygtigt og hvis komfort, information og siddeplads i øvrigt er i orden.

Denne sommer har vel mere end nogen sinde påvist behovet for at øge kapaciteten på Københavns Hovedbanegård og på det overordnede jernbanenet til og fra Københavns Hovedbanegård, for når det går galt her rammer det hele landet.

Ser vi regionalt, er der som tidligere sagt, også brug for en udbygning af den kollektive trafik i ring tre og måske på meget langt sigt også længere ude. Her er det dog vigtigt at holde tungen lige i munden og sikre sig, at der investeres, der hvor behovet er størst. Som DØR så udmærket siger det, så skal man måske ikke bruge de dyre infrastrukturinvesteringer som regionaludvikling, men anvende dem der, hvor de gør størst trafikalt nytte.

### **Styrk cykeltrafikken**

I Danmark kan vi være glade for at vores cyklister ikke holdt op med at cykle i 1970'erne, således som det er sket i det meste af Europa. Hovedstadsregionen og ikke mindst Københavns Kommune kan bryste sig af at have en rekordhøj andel cyklister. Og cykling er på alle måder godt. Som trafikant kommer man smidigt og let rundt i byen, det er sundt og billigt. For samfundet er cyklister også et gode. En cyklist optager meget lidt plads i forhold til en bilist, og cyklisternes infrastruktur er også væsentlig billigere end bilisternes. Endelig bidrager den sundhedsmæssige effekt også positivt til samfundet, om end ikke til BNP, men det er en anden historie.

Konkret er der grund til at pege på brogaderne, ikke mindst Amagerbrogade og Nørrebrogade/Frederiksborggade som vigtige centrale trafikårer, hvor presset på cykelstierne er så stort at det bør overvejes, hvorledes kapaciteten kan udvides.

I planlægningen af de nye byområder er der mange trafikale udfordringer, og ikke mindst en sikring af cykeltrafikken vil blive en opgave. Hvis alle nye større trafik anlæg skal under jord og i tunnel, så vil det gå ud over cyklisterne, som næppe kan forventes at køre i tunnel til f.eks. Nordhavnen.

Som regional cyklist er man ofte ilde stedt. HUR peger i Trafikplan 2003 på behovet for et regionalt cykelstinet. Hvis cyklen skal løfte også regionale opgaver, så skal det regionale stisystem opgraderes. Og helt banalt, så findes der ikke et opdateret cykelstikort for Hovedstadsregionen!

### **Regulering af biltrafikken**

Lige nu udbygges ring tre og Køgebugtmotorvejen, mens der planlægges en ny stor vejforbindelse til Nordhavnen. Biltrafikken forsvinder ikke lige med det samme, og det vil fortsat være nødvendigt med udbygninger af vejene, men det løser ikke de langsigtede problemer.

Bilen er et utroligt stærkt transportmiddel. Det er fleksibelt, individuelt og næsten upåvirket af vind og vejr. I bilen kan man høre sit eget radioprogram, pille næse og ryge uden at skulle tage hensyn til andre. Man kan vælge at rode eller rydde op, som det nu passer. At mange mennesker er meget glade for deres biler er både forståeligt og veldokumenteret. Den store økonomi, der knytter sig til bilerne, slår også positivt igennem i forskellige former for samfundsøkonomiske kalkuler, hvilket gør det let at argumentere for udbygning.

Men i London, Oslo, Stockholm m.fl. er man for længst holdt op med at tro, at man blot kan bygge sig til bedre trafikale forhold. Regulering af biltrafikken omkring hovedstaden er nødvendig.

I 2005 foreslog Københavns Kommune at indføre trængselsafgifter. Man pegede på tre forskellige modeller. En lille betalingsring omkring det centrale København, en lidt større ring, som fulgte ringbanen og endelig en satellitbaseret model for det storkøbenhavnske område.

Den inderste ring ville betyde at indre by blev yderligere fredeliggjort, hvilket selvfølgelig er positivt, men trafikalt set har det ikke den store betydning, da der hverken bor eller arbejder mange med bil i den indre by. Samtidig ville den indre betalingsring øge trafikken i de i forvejen meget belastede brokvarterer.

En satellitbaseret regional løsning med flere zoner vil gøre det muligt at optimere kørselsmønstret, således at infrastrukturen udnyttes optimalt. På langt sigt er der ingen tvivl om at vi vil se flere og flere satellitløsninger, men komplekse løsninger er vanskelige at forklare, og som trafikant har man brug for mere simple løsninger.

En betalingsring, som følger kommunegrænsen og ringbanen vil ikke i samme omfang påvirke indre by, men til gengæld vil den dæmpe trafikken i brokvarterne, og den er enkel at forstå og teknikken er testet og velkendt fra f.eks. Storebæltsbroen.

Anbefalingen er derfor at arbejde videre med netop denne løsning, men det kræver at lovgivningen moderniseres, så foreløbig kan hverken kommune eller region gøre noget.

Men der findes andre måder at regulere trafikken på. Dels er der gulerødderne: Mere metro, bedre bus og bedre cykelforhold, dels er der signalteknikken, som gør det muligt at styre mængden af biltrafik ind i byen og omvendt køen på motorvejen og dels er der parkeringsrestriktioner.

I Københavns Kommune har man vedtaget en ny parkeringsstrategi, som vil fjerne 1.000 parkeringspladser på gaderne, samtidig med at der anlægges 4.000 nye parkeringspladser i konstruktion. Samtidig udvides de områder, hvor der skal betales parkeringsafgift, ligesom taksterne generelt forhøjes og dækningsperioden udvides til at gælde hele døgnet.

Ved at øge udbudet af parkeringspladser og ved at hæve taksterne mv. så vil søge tiden falde og gaderummet frigøres for parkerede biler. Det kommunens opfattelse, at det samtidig vil reducere trafikken med et par procent, hvilket ikke lyder af meget, men i en trængselssammenhæng er det jo de sidste procent der virkelig betyder noget.

### **Godstrafik**

Godstrafikken lever ofte et lidt stille liv i den daglige debat. At godset forsinkes skaber ikke de samme overskrifter, som når metroen står stille. Men muligheden for at udvikle regionen og byen er selvfølgelig også knyttet til varestrømmene. Miljømæssigt er der også meget vundet ved at fjerne de mest forurenende diesllastbiler fra vejene.

Af mange forskellige årsager lykkedes det aldrig at få etableret et velfungerende citylogistiksystem, og bare det at indføre miljøzoner synes at være vanskeligt.

Udover miljøzonen, som vil bidrage positivt til byens luftmiljø, så vil det desuden være helt oplagt at pege på følgende forhold, som bør inddrages i en kommende planlægning af regionens trafik:

- Vestvendte spor til Høje-Taastrup Transportcenter, så en større andel af den regionale godstrafik kan køre på skinner
- Koble Skandinavisk Transportcenter i Køge sammen med banen og havnen
- Fokus på distribution til og fra Københavns Havn, Prøvestenen og Københavns Hovedbanegård

Samtidig er det vigtigt at holde fast i det vigtige arbejde, som lige nu udføres i Øresund Logistics under Øresund Scienceregion som for tiden er det eneste udviklingsforum, som både omfatter offentlige myndigheder, forskning og erhvervsliv.

### **Det internationale perspektiv**

Det giver ikke megen mening at planlægge trafik i hovedstadsområdet uden samtidig at tænke Øresundsregionen og Nordeuropa, herunder Baltikum med ind.

Øresundsregionen kan med rimelighed karakteriseres som et nordeuropæisk hub. Med Copenhagen Malmö Port og Københavns Lufthavn som væsentlige trafikale fixpunkter vælger mange virksomheder at placere sig her. Øresundsregionen tiltrækker både globale hovedsæder, udviklingsafdelinger og distributionscentre. Hvis den udvikling skal fortsætte, kræver det at vi kan tænke udover ikke bare kommunegrænser men også ud over landegrænser.

F.eks. er 17 regionale og kommunale parter fra Øresundskomiteen, Göteborg-Oslo-Halland (GO-regionen) gået sammen med Berlin Brandenburg om at udvikle sammenhængende strategier for innovation og udvikling under overskriften Corridor of Innovation and Cooperation.

I en tid, hvor EU først og fremmest er optaget af øst-vest og at fremme integrationen af det gamle Østeuropa, er det utroligt vigtigt, at vi har fokus på nord-syd relationerne.

Igen må det understreges at det i sær er de kollektive trafikløsninger, der skal satses på, da det europæiske vejnet grundlæggende ikke kan opfange væksten og i sær væksten i godstrafik. Her skal søfart og jernbane tage mere fra, hvilket igen kræver fokus på Øresundsregionen, ikke mindst mulighederne for at udvikle distributionstrafikken omkring København og Malmø.

På dansk side må det ikke mindst være den sydvestgående jernbanetrafik, der skal opgraderes.

## **Konklusion og perspektiver**

Med den politiske aftale om metroen og forslag til Landsplanredegørelse er der lagt op til en sammenhængende planlægning af hovedstadsområdet. En planlægning HUR tog hul på med Trafikplan 2003 og Regionplan 2005, men som ikke længere har et forankringspunkt. Det er denne opgave staten nu skal løse.

Det er veldokumenteret at der er en snæver sammenhæng mellem lokaliseringspolitikken og trafikken, ligesom udbudet af infrastruktur og trafikmidler påvirker lokaliseringen. Ved at lave en kraftig udbygning af de regionale veje, understøtter man en byspredning, hvorimod en tæt by giver kunder til den kollektive trafik.

Vi ved, hvad der skal til.

I Trafikplan 2003, Miljø- og Trafikplan 2004 for Københavns Kommune og Københavns Kommunes forslag om trængselsafgifter kan man finde de konkrete forslag til en sammenhængende trafikplanlægning.

Spørgsmålet er, om viljen er til stede.

## Referencer

DØR 2006: Kronik i Berlingske Tidende 16. juni 2006, af Det Økonomiske Råds formandskab - Professor Peter Birch Sørensen, Professor Jan Rose Skaksen og forskningsprofessor Michael Rosholm - med titlen "[Transport i Danmark - spild af tid og penge](#)".

HUR 2004: Trafikplan 2003, HUR maj 2004

HUR 2005: Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen, HUR december 2005

KK 2005a: Trafik- og Miljøplan 2004, Københavns Kommune, juli 2005

KK 2005b: Planredegørelse for den kollektive trafik, Københavns Kommune, april 2005

KK 2005c: Kørselsafgifter i København, Københavns Kommune, oktober 2005

KK 2006a: Færdselstillinger og andre trafikundersøgelser 2001 - 2005, Københavns Kommune, Vej og Park, 2006

KK 2006b: Oplæg til Busplan 2007, Københavns Kommune og HUR, juli 2006

Leonardsen, Øystein: Ny lov om trafikelskaber og Københavns Kommune, Aalborg august 2005

LPR: Det nye Danmarkskort – Planlægning under nye vilkår, Forslag til landsplanredegørelse 2006, Miljøministeriet, februar 2006

Transport- og Energiministeriet: Aftale om udvidelse af Metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S, 2. februar 2006.