

TRAFIKINDSPIL FRA OMEGNEN

Kommunerne i omegnen af København er optagede af at bekæmpe støjen, styrke den kollektive trafik og udbygge vejnettet omkring hovedstaden for at aflaste trafikpresset samt at regulere trafikken på intelligent vis.

Store dele af boligområderne og dele af de grønne områder i omegnskommunerne er stærkt belastede af støj og forurening fra de store statsveje og jernbaner. Trafikken i hovedstadsområdet vil sandsynligvis være fuldstændig til over de kommende år, hvis ikke der investeres massivt i infrastruktur. Ifølge fremskrivninger fra Trængselskommissionen skal den kollektive trafik i hovedstadsområdet i 2025 håndtere 15 % flere ture end i dag. Det svarer til yderligere 141.000 daglige ture, hvilket vil lægge et stigende pres på det nuværende kollektive transportsystem. Herudover bruger mange bilister i hovedstadsområdet mere end 30 % af den samlede rejsetid i kø. Hermed forudser prognoserne, at bilisterne i 2035 vil spille 33,4 mio. timer årligt grundet kø. Trængselsudfordringerne vil med den forventede befolkningsudvikling derfor stige yderligere frem til 2035.

I december 2018 sendte 11 omegnsborgmestre oplægget "En stærkere og større hovedstad" til regeringen, som vores input til regeringens hovedstadsstrategi 2030. Disse inputs er stadig yderst relevante, trængslen er ikke blevet mindre og den nuværende trafikale situation i hovedstadsområdet medfører enorme udfordringer for omegnskommunerne der i øjeblikket oplever en befolkningstilvækst. I det følgende beskrives eksempler og forslag inden for tre tematikker, som vi ser som særligt vigtige indsatsområder fremadrettet; støj, kollektiv trafik og biltrafik.

STØJ

Alt for mange borgere i vores boligområder er plaget af støjgener fra motorveje og jernbanenettet. Omegnskommunerne er på landsplan nogle af de kommuner, der er mest belastet af støjen fra de statslige infrastrukturer.

Støjgenerne er et massivt sundheds- og samfundsproblem og betyder et stort tab af livskvalitet for de mennesker, der er berørt af det. Mange af vores grønne områder er så plaget af støj, at den rekreative værdi er stærkt begrænset. Når staten investerer i infrastruktur, må det være et ufravigeligt krav, at staten også påtager sig at medtage den omkostning, der er forbundet med at sikre de berørte lokalområder mod sundhedsskadelige støjpåvirkninger. Det skal ikke kun gælde ved nyanlæg af veje, men også når trafikintensiteten stiger.

Støjgenerne fra trafik- og jernbanenettet har store samfundsøkonomiske omkostninger. Dansk Industri har beregnet, at trængsel og manglende fremkommelighed kostede samfundet mellem 29,5 og 31,5 milliarder kroner i 2019¹. Beregninger fra COWI viser, at boligmassens værdi påvirkes i Region Hovedstaden med ca. 1,4 mia. kr. årligt på grund af støjgener. Mens omkostningerne grundet personer, der lider en for tidlig død pga., løber op i 971 mio. kr. årligt². Samlet svarer dette til ca. 2,4 mia. kr. årligt. Et beløb, som kun vil stige de næste mange år, hvis ikke der foretages investeringer imod støjgenerne. Interessen for at bo i omegnskommunerne er kraftigt stigende. Der bliver bygget på livet løs for at gøre plads til flere borgere, men støjen er nogle steder en barriere for at bygge flere nye boliger i omegnskommunerne, og egnede områder for boligudvikling kan dermed ikke udnyttes. Det er også forbundet med store udfordringer, når der skal findes placering til andre støjfølsomme anvendelser som f.eks. skoler og dagtilbud.

Alle kommuner i omegnen er "skåret over" af store veje og jernbaner, f.eks. Motorring 3. Når staten vælger at anlægge og drive motorveje og jernbaner gennem kommunerne, bør staten også være villig til at bekæmpe

¹ Dansk Industris beregninger fra trængselsanalyse, december 2019.

² Vurdering af luft og støj, 2018, COWI.

og skærme af for støjen. Der er brug for, at staten prioriterer midler til bekæmpelse af støj fra jernbaner og statens egne veje i et langt større omfang end hidtil. Det vil ovenikøbet kunne betale sig på længere sigt³.

Vores opfordring:

- På kort sigt er der behov for investeringer i støjdæmpende asfalt, intelligent hastighed (fx reduceret hastighed ved ind- og udkørsler til bebyggede områder), samt støjafskærmning både på motorveje og jernbanenettet. Særligt vil investeringer i støjdæmpende tiltag på vejnettet medføre store samfundsøkonomiske gevinster⁴. Derfor er der behov for øremærkede penge på finansloven til effektiv støjbekæmpelse.
- På lang sigt er der behov for samlet plan for investeringer til reducere af støj. Fokus kunne her være rettes mod overdækning af motorvejsnettet, som samtidig kan fungere som grønne kiler, der binder lokale områder sammen. Grønne kiler, der skaber forbindelser, øger tilgængeligheden og bidrager med sundhedspositive effekter for beboerne i områder, der lige nu er skåret over af sort asfalt.

KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektive trafik rummer en lang række løsninger på de trafikale og trængselsmæssige udfordringer, som med befolkningstilvæksten i hovedstadsområdet kun vil blive mere alvorlige over de kommende år. Ifølge fremskrivninger fra Trængselskommissionen skal den kollektive trafik i hovedstadsområdet i 2025 håndtere 15 % flere ture end i dag. Det svarer til yderligere 141.000 daglige ture. Det er massivt og vil lægge et stigende pres på det nuværende kollektive transportsystem. Derfor er der behov for investeringer i højklasset kollektiv transport – og dermed store offentlige investeringer.

Det eksisterende kollektive transportsystem er på visse steder ved at nå en grænse i forhold til at fylde mere ind i den kollektive trafik i form af anknætninger til knudepunkter. Det taler for, at fokus rettes yderligere på kollektiv transport som den nye letbane i Ring 3, udvidelser af metroen ud i omegnen osv. for at aflaste centrale knudepunkter.

Hovedstadsområdet er ét sammenhængende marked for bolig og beskæftigelse, og ca. 3 ud af 4 trafikanter i omegnen pendler dagligt ind og ud af kommunerne. Det betyder, at det er altafgørende, at der kommer mere sammenhængende trafikløsninger i det nære hovedstadsområde.

De kollektive trafikale udfordringer kalder på én overordnet plan, som kan binde hele hovedstadsområdet bedre sammen og sikre de bedst mulige betingelser for, at området – også omegnen – samlet set kan håndtere den nuværende og fremtidige vækst og tiltrække erhvervsliv og investeringer.

En sammenhængende, effektiv og attraktiv kollektiv trafik er en helt afgørende forudsætning for såvel virksomheder som uddannelsesinstitutioner.

Det er derfor nødvendigt, at staten investerer massivt i udbygningen af den skinnearne kollektive trafik, så de mange daglige pendlere får et reelt alternativ til bilen. Udbygning af metro og letbane vil aflaste vejene og mindske trængslen betragteligt. Den kollektive transport må samtidig udvikles, så innovative løsninger får rum og ret til at udfolde sig. Ny teknologi bør tages i anvendelse for at øge fremkommeligheden. Det gælder eksempelvis at indføre mere fleksibel lovgivning i forhold til test af nye teknologier, et fokus på at udvikle mere højklasset kollektiv trafik (fx busser i eget trace), at sætte stigende krav til servicen via udbud, at dedikere spor til BRT-løsninger på indfaldsvejene til København, at fremme intelligente transportsystemer som fx førerløse busser. Erfaringerne med BRT er, at løsningen mindsker trængslen og BRT er designet til den førerløse teknologi og kan indpasses i det eksisterende vejnet. Med god kollektiv transport åbnes nye muligheder for

³ Transportministeriets vejstøjsstrategi fra 2011 viste, at det er samfundsøkonomisk fordelagtigt at reducere vejstøj.

⁴ Gate 21's Hvidbog om støj, april 2020

boformer og erhvervsområder, som sikrer grundlaget for byudvikling. BRT og førerløse busser er fleksibel i forhold til fremtidens krav om miljøvenlig og pålidelig kollektiv transport.

Endelig er Supercykelstierne, som forbinder hovedstadsregionen med et cykelrutenet af høj kvalitet, med til at gøre det attraktivt at vælge cyklen frem for bilen. Supercykelstierne har et samfundsøkonomisk afkast på 11 procent i forhold til investeringen⁵. Med udbredelsen af elcyklerne bliver Supercykelstierne et endnu mere konkurrencedygtigt alternativ til biler og kollektiv trafik. Hvis det skal være et reelt alternativ at bevæge sig rundt i omegnen og fra omegnen til København med cykel, er det afgørende, at supercykelstierne udbygges, og der sikres fremkommelighed (lyssignaler som skifter med cyklisterne) og langt bedre muligheder for cykelparkering i nærheden af knudepunkter for kollektiv trafik.

Vores opfordring:

- På kort sigt bør der fokuseres på at stoppe forringelserne på S-tog i omegnskommunerne og på regionens strategiske busnet. Desuden bør ombygning af Herlev og Glostrup stationer gennemføres, da det vil styrke skiftemulighederne til Hovedstadens Letbane, der står færdig i 2025. Dertil bør forundersøgelser på øvrige letbane/metroløsninger der rækker ud til omegnskommunerne igangsættes. Ligesom S-togsnettet bør styrkes og nogle steder forlænges. Videre bør man fortsætte med at udbygge supercykelstier, der forbinder hovedstadsregionen i et cykelrutenet.
- På lang sigt er der behov for investeringer i arbejdet med intelligente transportsystemer og samtidig at gøre lovgivningen mere fleksibel i forhold til test af nye teknologier, fx BRT og førerløse busser. Letbanen langs Ring 3 er på vej. Der er brug for at tage næste skridt og udbygge med flere letbaner, der kan binde hovedstaden sammen.

BILTRAFIK

Som allerede nævnt gennemskæres vores kommuner af nogle af de mest trafikerede vejstrækninger i landet med daglige kødannelser til følge. De stærkt trafikerede veje kan ikke klare presset fra de stigende bilmængder, og sammenhængen mellem den sydlige og nordlige del af regionen bliver dårligere og dårligere. Biltrafikken medfører samtidig stor, lokal forurening fra de store veje.

Omegnskommunerne rummer nogle af de mest trafikerede vejstrækninger i landet med daglige kødannelser til følge. Det er derfor nødvendigt at udbygge vejnettet flere steder og sikre bedre sammenhæng. Etableringen af den østlige havneforbindelse vil øge trafikarbejdet væsentligt på motorvejene gennem omegnskommunerne, de i forvejen stærkt trafikerede Ring 4 og Motorring 3, kan ikke klare alt presset fra de stigende bilmængder. Dette kalder derfor på anlæggelsen af en ny Motorring 5.

Store dele af boligområderne og dele af de grønne områder (f.eks. Vestvolden, Vestskoven, Smør- og fedtmosen, Harreskov, Høje Gladsaxe Park og Gyngemosen) i omegnskommunerne er stærkt belastede af støj og forurening fra de store statsveje og jernbaner.

Det er et stort sundheds- og samfundsproblem og betyder et stort tab af livskvalitet for de mennesker, der er berørt af det. De grønne områder er så plaget af støj, at den rekreative værdi er stærkt begrænset.

Vores opfordring:

- På kort sigt bør der igangsættes trafikregulering med overvågning af trafikken og intelligent signalstyring. Desuden bør vejnettet udbygges flere steder for at aflaste trafikpresset og øge fremkommeligheden, bl.a. med en anlæggelse af Motorring 5.

⁵ Cowi rapport for supercykelstier, september 2017

- På længere sigt bør der arbejdes hen i mod en sammenhængende løsning i hele hovedstadsområdet for støj- og forureningsproblematikken. Muligheden for at indføre miljøzoner og skabe grøn indkapsling af trafikken bør derfor udvides til også at omfatte omegnskommunerne.

Københavns omegn har brug for en infrastrukturplan og massiv investering i infrastrukturprojekter. Det er nu tid til at omegnen gives prioritet i de offentlige investeringer i infrastruktur.