

København den 24. juni 2012

Vedrørende arbejdet i Trængselskommissionen

Eftersom jeg er forhindret i at deltage i det første egentlige arbejds møde i kommissionen til august sender jeg hermed i stedet nogle informationer og betragtninger vedrørende arbejdet i kommissionen.

Parkeringspolitik er af afgørende betydning

73 % af lønmodtagerne har normalt/altid parkeringsplads ved arbejdspladsen i København og på Frederiksberg

Der tales ofte om, at det er dyrt for pendlerne at parkere i København og på Frederiksberg. Her går man ud fra, at pendlerne parkerer på gader med opkrævning af parkeringsafgift. Det er der imidlertid ikke mange der gør.

Vi har indhentet oplysninger fra *Transportvaneundersøgelsen*. Disse viser, at 73 % af lønmodtagere, der pendler til centralkommunerne, København og Frederiksberg *normalt/altid* har adgang til parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det er undergravende for ønsket om en bæredygtig trafikudvikling. De allerfleste af de lønmodtagere, der *ikke* har parkeringsplads, må formodes at bruge andre transportmidler.

Adgang til parkering for parkering ved arbejdsplads, fordelt på arbejdskommunen, for lønmodtagere i 2011

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: *Transportvaneundersøgelsen*.

Lønmodtagere, der bor i København eller Frederiksberg og arbejder i andre kommuner bliver også stimuleret til at benytte bil, idet 81 % normalt/altid har parkeringsplads ved deres arbejdsplads.

Adgang til parkering ved arbejdsplads, fordelt på respondentens bopælskommune, for lønmodtagere i 2011

Bopælskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	81
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	19

Kilde: *Transportvaneundersøgelsen*

Parkeringspladserne er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattet, selvom den repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på omkring 3.000 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren ubeskattet fryns til en værdi af 36.000 kr. om året.

Se mere herom: <http://noah.dk/wp-content/uploads/2012/03/Bilister-sparer-årligt-milliarder-på-fri-parkering.-Økonomisk-og-miljømæssigt-uforsvarligt.pdf>

NOAH har påvist, at der gennem årtier er bygget titusinder af pendlerparkeringspladser alene i København. <http://www.noah.dk/trafik/nyeparkeringspladser.htm>

Ifølge Kommuneplan 2011 for København kræver man i forbindelse med nybyggeri eller ombygninger af eksisterende bebyggelse, at der etableres parkeringspladser i henhold til bestemmelserne i denne tabel:

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m2, højst 1 pr. 100 m2	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m2	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m2	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m2	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m2	

Selv ved stationsnær beliggenhed af erhverv, kræves efter reglerne masser af pendlerparkeringspladser. Man nævner ellers i kommuneplanen, at "Kommuneplanens parkeringsnormer understøtter stationsnærhedsprincippet. Det er kun i begrænset omfang tilfældet.

Desværre er de nye parkeringsnormer endnu mindre miljøvenlige end dem, der var gældende i Kommuneplan 2009. Selve tallene er de samme, men i stedet for "HØJST" i kommuneplan 2009, står der nu i Kommuneplan 2011 "I STØRRELSESORDEN OG HØJST". Det er af afgørende betydning, idet man lægger en norm, der svarer til det højeste antal parkeringspladser man må bygge. Det er nu blevet "en ønsket parkeringsdækning". Det giver en stor forskel.

Som eksempel kan nævnes, at der for øjeblikket er en lokalplan for "Scala" grunden i høring. Ifølge den kræver Københavns Kommune anlæg af 180 parkeringspladser, selvom byggeriet ligger tæt på Vesterport Station, Hovedbanegården og den kommende metrostation på Rådhuspladsen. Det er trængselsskabende så det batter noget. Tidligere var der ingen parkeringspladser ved Scala.

Ifølge denne tabel kommer omkring 138.000 pendlere med bil til arbejde eller uddannelse i København.

Figur 2: Personer med arbejde eller uddannelse i København, fordelt efter transportform og afstand til job/studie (TU-data 2008).

	0 - 2 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9 km	> 15 km	ALLE
GANG	30.000	6.000	0	0	0	36.000
CYKEL	35.000	67.000	43.000	9.000	1.000	155.000
BIL	3.000	18.000	27.000	23.000	67.000	138.000
BUS	1.000	9.000	14.000	3.000	1.000	29.000
TOG	1.000	4.000	13.000	13.000	43.000	74.000
ANDET	0	0	1.000	1.000	4.000	6.000
ALLE	70.000	105.000	98.000	49.000	116.000	438.000

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Københavns Kommune. "Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025".

NOAH mener, at det er nødvendigt at søge at begrænse bilkørslen til centralkommunerne. Her kan færre parkeringspladser og dyrere parkering på offentlige veje samt beskatning af fri/gratis arbejdspladsparkering stimulere folk til at cykle og bruge den kollektive trafik. Dertil kommer, at den kollektive service må forbedres markant.

Det er vigtigt ikke ligefrem at støtte og opmuntre folk til at vælge bil frem for andre transportmidler.

Hvis der, som i København på Frederiksberg og resten af regionens større byer er masser af private parkeringspladser til pendlere, er det naturligvis fristende at tage bilen med på arbejde – også selvom der er andre muligheder. Handicappede bilister skal naturligvis have de bedste forhold.

Apropos parkering vil vi bringe et citat fra den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl. Ham lytter man til andre steder i verden.

"Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."

Citat af arkitekt Jan Gehl fra "Den tænkende storby," Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Der kan også spares store beløb på parkeringspladser, som for øjeblikket kan koste helt op til 600.000 kr. pr. p-plads i København. Se mere om parkeringsproblemstillingen i høringssvar til "Handlingsplan for Grøn Mobilitet":

<http://blivhoert.kk.dk/svar/3614>

Efter vores opfattelse burde der i København og på Frederiksberg maksimalt **tillades** 1 p-plads pr. 350 etagemeter erhvervsbyggeri. Det er nok til at sikre handicappede bilister og parkering til service m.m.

Store indfaldsveje fra bilrige egne lægger voldsomt pres på København og Frederiksberg

Vi synes ikke, at det er miljømæssigt forsvarligt, at der på hverdage kører (2010) ca. 535.000 motorkøretøjer over kommunegrænsen til København (tilsammen begge retninger) mellem klokken 06 og 19.

Den motoriserede trafik, der kører på gaderne i København, er fortrinsvis personbiler. De kører (mellem kl. 7 og 19) omkring 76 % af de kørte motoriserede kilometer. Dertil kommer, at en ukendt del af varevognene (på gule eller gul-hvide plader), der står for 18,3 % af kørslen, også primært udfører persontransport.

Landets laveste bilejerskab er i Københavns by. Nordsjælland har landets højeste bilejerskab.

Landsdele	Bilejerskab
	383
Københavns By	244
Københavns omegn	394
Nordsjælland	425
Bornholm	387
Østsjælland	390
Vest- og Sydsjælland	409
Fyn	389
Sydjylland	412
Østjylland	382
Vestjylland	414
Nordjylland	397

Biler pr. 1000 indbyggere. Øverste tal: Landstal.
Kilde: DTU-Transport.

Kørsel over kommunegrænsen:
Summen af begge retninger:

	KOMMUNEGRÆNSEN		
	Køretøjer	Cykler og knallerter	Cykler og knallerter Vejrkorrig.
1970	392.500	57.700	-
1975	388.400	63.040	-
1980	356.400	46.970	-
1985	390.600	62.520	-
1990	417.700	56.380	56.380
1992	423.700	60.890	61.660
1993	425.500	58.160	58.870
1994	427.700	51.450	56.620
1995	431.900	46.620	50.630
1996	457.800	49.500	54.280
1997	462.000	49.700	55.980
1998	481.800	46.680	50.550
1999	492.900	57.380	57.380
2000	496.900	62.770	62.770
2001	499.900	63.320	63.320
2002	504.300	60.420	64.230
2003	513.100	46.830	65.390
2004	532.900	63.520	63.520
2005	541.000	57.680	63.210
2006	547.800	48.100	63.050
2007	545.000	52.000	62.880
2008	543.500	63.020	63.020
2009	544.200	58.280	58.280
2010	535.700	57.450	57.450

Kilde: Københavns Kommune.

<http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/ByensTrafik/Tal/TrafiktællingerArkiv.aspx>

Trafikstrømme. Antal biler, årsdøgntrafik

Voldsomt bilpres på København og Frederiksberg og gennem omegnskommunerne



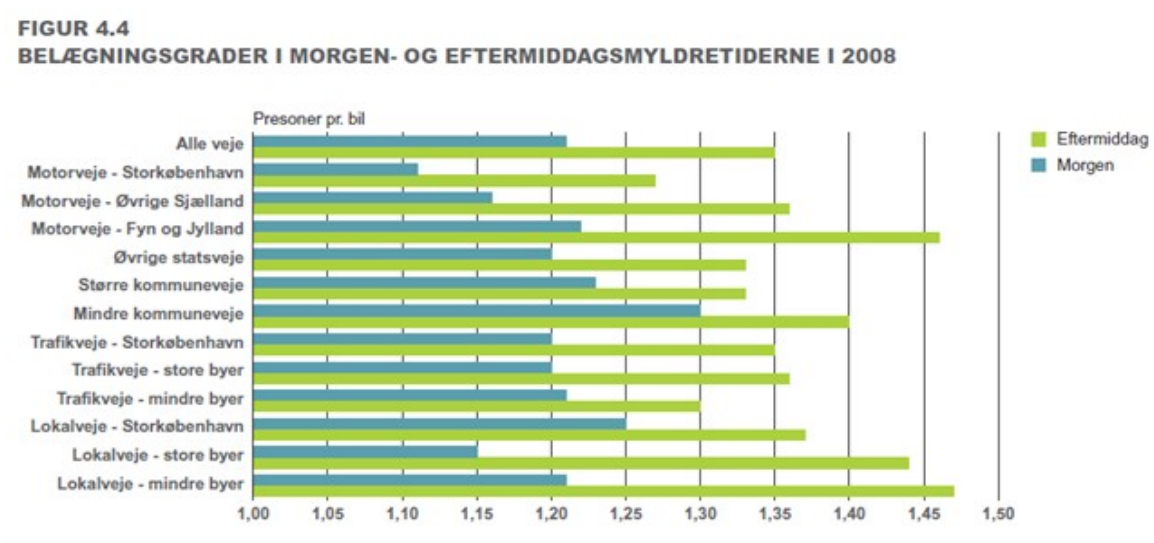
Kilde Trafikken i København. Trafiktal 2006 – 2010. Københavns Kommune.

<http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/ByensTrafik/Tal/TrafiktællingerArkiv.aspx>

Kun ca. 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden på motorvejene i Storkøbenhavn

Motorvejene i Storkøbenhavn har landets laveste belægningsgrader i bilerne om morgenen:

FIGUR 4.4
BELÆGNINGSGRADER I MORGEN- OG EFTERMIDDAGSMYLDRETIDERNE I 2008

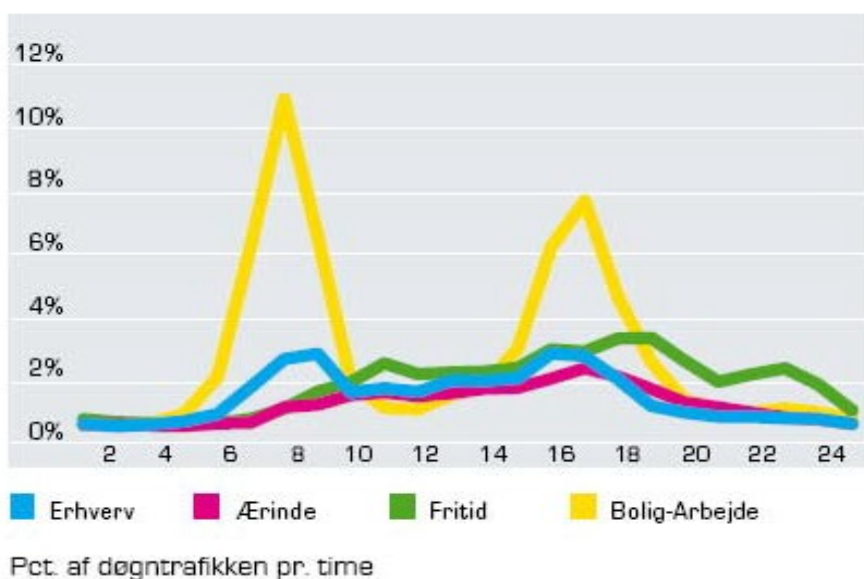


Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgenmyldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90 % af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Kilde: Vejdirektoratet: Personer pr. bil 2009

Bilpendlerne med 1,11 person pr. bil skaber myldretidsbelastningen

Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Kilde. Infrastrukturkommissionen

Analyse af antal personer i biler i morgenspidstimen mod København

Det ser voldsomt ud med trafik på en fyldt motorvej, men det er ikke så mange personer det drejer sig om. Der er f.eks. kun 3.449 personer i bilerne i spidstimen på Lyngbyvejen ved kommunegrænsen mod København.

NOAH har udarbejdet nedenstående analyse, der viser, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at skaffe transport til f.eks. 20 % af de pendlere, der er på de undersøgte indfaldsveje i ”spidstimen” mellem 8 og 9.

	Antal personbiler mod Kbh. i "spidstimen"	Antal personer i disse biler. I gennemsnit kun 1,11 person i hver personbil i spidstimen mod København	20 % af disse personer i spidstimen udgør så mange personer:	Antal tog/busser til transport af 20 % af pendlerne på disse veje i spidstimen mod København. Der regnes med 45 personer pr. bus og 800 personer pr. tog:
Eksempler på indfaldsveje:				
Lyngbyvejen	3108	3449	690	1 tog eller 16 busser
Hareskovvejen	1761	1954	391	1/2 tog eller 9 busser
Strandvejen	889	986	198	1/4 tog eller 5 busser
Tuborgvej	1569	1741	349	1/2 tog eller 8 busser
Holbækmotorvejen	1519	1686	338	1/2 tog eller 8 busser
Frederikssundsvej	748	830	166	1/4 tog eller 4 busser
Jyllingevej	853	946	190	1/4 tog eller 5 busser
Slotsherrensvej	647	718	144	1/4 tog eller 4 busser
Roskildevej	1158	1285	257	1/3 tog eller 8 busser
Islevhusvej og Horsebakken	514	570	114	1/6 tog eller 3 busser
Mørkhøjvej	381	422	85	1/9 tog eller 2 busser

Kilde vedrørende antal biler: Københavns Kommune. Der er regnet med en gennemsnitsbelægning på 1,11 person pr. bil i morgenmyldretiden mod København. Kilden hertil er Vejdirektoratets rapport: Personer pr. bil 2009.

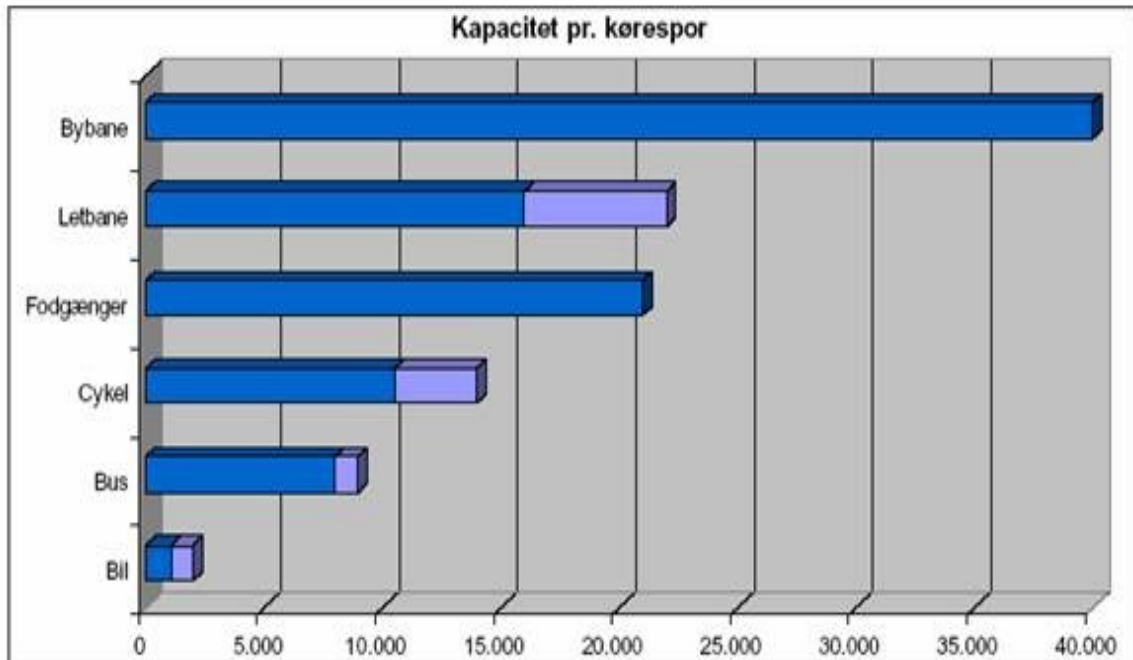
Det siger sig selv, at kan man håndtere ”spidstimen” så er alle andre af døgnets timer endnu lettere at klare. Også en større reduktion kan håndteres ved fælles indsats fra bus- og baneoperatører. Busløsninger kan etableres på meget kort tid, men skal naturligvis senere erstattes med bane- og letbaneløsninger, som er langt det bedste for passagererne.

Biler fylder alt for meget i forhold til, hvor få personer de transporterer

Privatbiler er så absolut ringest til at udnytte pladsen effektivt. Der bør derfor sættes på de andre og mere bæredygtige transportformer, som skemaet nedenfor viser

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

”Som det ses af *Figur 12* er bilen det transportmiddel der er mest arealkrævende pr. transporteret person.

Både individuel trafik på cykel og til fods kan transportere væsentlig flere personer pr. time på samme plads, mens det er banesystemerne der kan transportere flest personer i den kollektive trafik. Ved i fremtiden at satse på biltrafik vil det være nødvendigt at udlægge væsentlig store arealer til transport – dels pga. den generelle trafikvækst men også pga. færre brugere af den kollektive trafik. Ved at satse på den kollektive trafik kan gaderummene udnyttes bedre end i dag, og i byområder med meget trafik kan letbaner og bybaner være et reelt alternativ til busser da de kan transportere flere passagerer.”

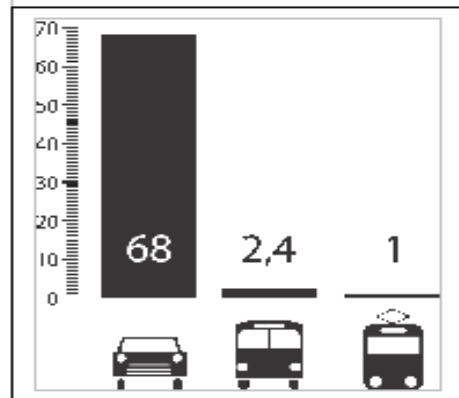
Kilde: Fremtidsscenerier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck.

http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file_2706944/content



Kilde: MOVIA

En person i bil bruger ca. 28 gange så megen vej- plads til kørsel som en buspassager. Og 68 gange mere plads end en letbanepassager. Dertil kommer parkeringsareal på ca. 22 kvadratmeter pr. bil.



Kilde: WIEN's kommune. Arealforbrug til kørsel



Kilde: MOVIA

Forsinkelser rammer buspassagererne ekstra hårdt

Det kommer aldrig/sjældent frem i officielle notater og i trængselsdebatten, at det er buspassagererne, der lider mest under bilmængderne. De er langt mere tidsmæssigt sårbare end bilisterne på indfaldsvejene.

Alligevel er der mest focus på trængsel på indfaldsvejene i myldretiden, selv der som nævnt kun er 1,11 persom i hver bil. Det er tilmed de store indfaldsveje, der fylder København og Frederiksberg med biler og derved næsten ødelægger bustrafikken og forsinker al anden trafik.

Der er lavet en enkelt undersøgelse af buspassagerernes trængsler (se nedenfor). *Den viste, at alene A-buspassagerernes forsinkelser (i forhold til køreplanen – ikke i forhold til ideelle forhold) i morgenspidstimen svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje i spidstimen omkring hele København.*

Dertil kommer forsinkelser på alle andre tidspunkter og for alle øvrige buslinier. Hvis man tilmed sammenlignede med optimale forhold for en bustrafik uden fremkommelighedsproblemer, ville tidstabene blive langt større. Og her skal man huske, at de forsinkelser, man taler om for buspassagererne, er forsinkelser sammenlignet med en køreplan, som i forvejen er dårlig på grund af langt tid mellem busserne, lav fremkommelighed og tidstab ved dårlig tilslutning til tog eller anden bus.

En typisk *rejsehastighed* for buspassagerer er skønsmæssigt 6-8 km/timen, når gangtid, ventetid, køretid, evt. skiftetid og igen gangtid medregnes. Buspassagerer kan heller ikke indhente den forsinkelse de får, hvis de mister et tog eller en anden bus på grund af trængsel. De kan bilister ofte. Selv med forsinkelser kommer bilister normalt mange gange hurtigere frem end de kollektive trafikanter. For de fleste bilister er det også *hovedbegrundelsen* for at vælge bilen.

Man skal også være opmærksom på, at bilforsinkelser på motorveje og andre veje er tidstab sammenlignet med *de højest tilladte hastigheder* på strækningen. Det være sig 130, 110, 90, 80, 60, 50 km/timen. I byen sammenlignet med at være eneste bil på vejen og med optimal signalstyring.

For buspassagererne er forsinkelserne ulig værre, idet man som nævnt i forvejen har en meget lav rejsehastighed. I tabellen nedenfor er det alene A-buspassagerernes forsinkelser i morgenspidstimen i forhold til køreplanerne, der er analyseret. Dertil kommer de forsinkede buspassagerer på alle andre tidspunkter og på alle andre buslinier

Tabel 2: Samlede forsinkelser for bil- og bustrafik samt trafikarbejde i morgenspidstime, 2001⁴

	Længde i km	Trafikarbejde i km	Forsinkelse i timer
Biltrafik, Kbh. Kommune	240	357.000	4.000
Biltrafik, TRIM-motorveje	120	670.000	3.500
Bustrafik, A-busnet og Ring 3	100	218.000	3.000

For biltrafik er angivet vognkm og køretøjstimer (én times spidsperiode).

For bustrafik er angivet passagerkm og passagertimer (2 timers spidsperiode).

Målt i passagerkm. er forsinkelsen for bilister og A-buspassagerer på Københavns Kommunes veje næsten dobbelt så stor som bilisternes forsinkelser på motorvejene omkring København i myldretiden. Tager man højde for belægningsgrader i både biler og busser, ligger forsinkelseme på motorvejsnettet i morgenspidstimen i gennemsnit på ca. 25 sekunder pr. passagerkm. For både biltrafik på kommuneveje i København og bustrafikken på A-busnettet og Ring 3 er forsinkelserne imidlertid i begge tilfælde ca. 50 sekunder per passagerkm. A-buspassagerernes forsinkelse alene svarer til ca. 60 % af bilisternes samlede forsinkelse på motorvejene omkring København.

Kilde: Artikel af Johannes Sloth. Tidligere direktør for HUR. Se den her:

<http://www.vejforum.dk/vejforum2004/Statisk%20kopi%20afJOS%20paper%20om%20tr%C3%A6ngsel%20-%20endelig%20021104.pdf>

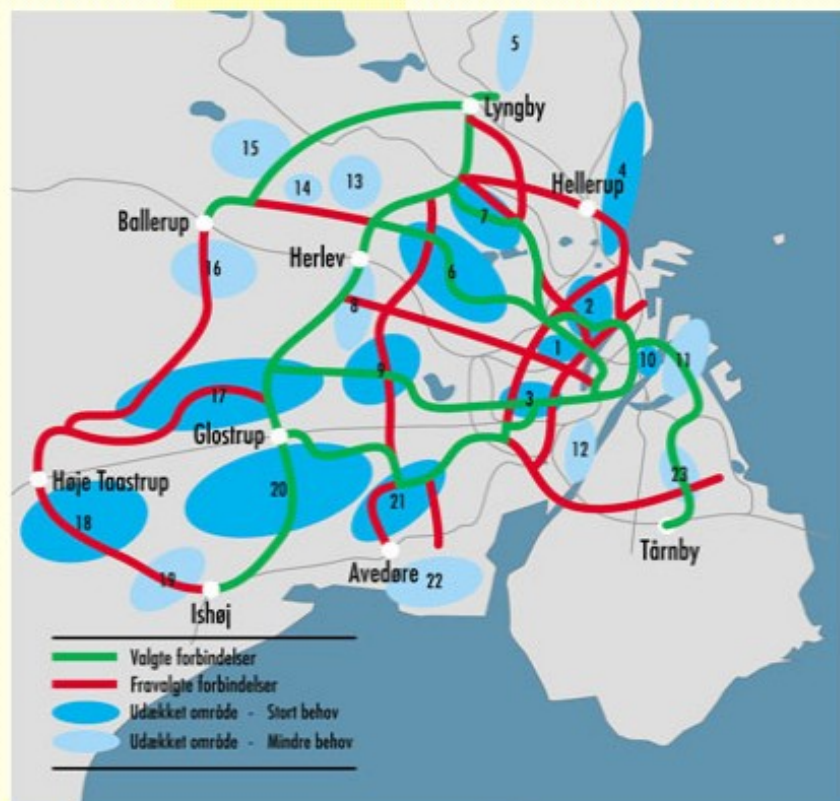
For bilister udregner man som nævnt tidstab ved at sammenligne med optimale forhold med fuld fart på vejene. Det giver biltrafikken en enorm mediemæssig fordel, idet man derved tilslører, at man alligevel rent faktisk ofte kommer meget hurtigt frem. Dertil kommer, at hele turens tidsforbrug for bilisten stort set er køretid, idet man må formode, at der er p-plads nær ved hjemmet og da de allerfleste bilister ifølge Transportvaneundersøgelsen er sikret parkeringsplads ved deres arbejdsplads. For bilister er der heller ingen ventetid fordi transportmidlet kører sjældent eller er forsinket og der er heller ingen skiftetid.

En reduktion af bilpresset vil betyde, at busserne vil kunne køre hurtigere og præcist og derfor give en langt bedre og mere effektiv kollektiv transport. Det samme antal busser kan udføre et større transportarbejde. Der bør dog sættes langt flere busser ind for at minimere ventetiden og sikre god plads til passagererne.

Serviceniveau - Projekt Basisnet

Der er få store undersøgelser af serviceniveauet for den kollektive trafik. Projekt Basisnet indeholdt en sådan undersøgelse, men kun for Storkøbenhavn. Nedenfor kort over Storkøbenhavn, med angivelse af områder med forholdsvis dårlig kollektiv transport. Endnu er der stort set ikke rettet op på servicen. Der er tværtimod skåret kraftigt ned på busbetjeningen i store områder af Storkøbenhavn.

IDENTIFIKATION AF OMRÅDER MED FORHOLDVIS DÅRLIG BETJENING MED KOLLEKTIV TRAFIK I DAG - STORT BILLEDE



Kilde: Projekt Basisnet. <http://www.trafikbogen.dk/Kopibasisnet.pdf>

Serviceniveau for bilister og kollektive trafikanter. Per Milner: ”Nu har vi veje nok”

Rapport fra Rambøll Nyvig om tilgængelighed med kollektiv transport i Hovedstadsområdet sammenlignet med biltilgængelighed

I "Trafikbarometer" september 2001 fra Roskilde Amt blev offentliggjort en undersøgelse udført af Rambøll Nyvig, der viser meget høj tilgængelighed til arbejdspladser for bilister i hele regionen, mens tilgængeligheden med kollektiv trafik generelt er meget ringere.

Dette illustreres bl.a. med disse skemaer:

1. Først opgøres hvor mange **arbejdspladser** man kan nå i bil på 30-60 min i forskellige dele af regionen:

Antal arbejdspladser i Østdanmark der med bil kan nås fra områderne			
Rejsetid under			
	30 min.	45 min.	60 min.
Områder			
Roskilde Amt	476.000	876.000	997.000
Centralkommunerne	749.000	858.000	928.000
Københavns Amt	768.000	872.000	954.000
Frederiksborg Amt	427.000	755.000	871.000

2. Dernæst ser man på hvor mange **arbejdspladser** man kan nå med **kollektiv transport** på 30-60

min i forskellige dele af regionen:

Antal arbejdspladser i Østdanmark der med kollektiv transport kan nås fra områderne			
Rejsetid under			
	30 min.	45 min.	60 min.
Områder			
Roskilde Amt	20.000	82.000	241.000
Centralkommunerne	321.000	549.000	673.000
Københavns Amt	134.000	451.000	659.000
Frederiksborg Amt	20.000	102.000	273.000

Som det kan ses er biltilgængeligheden mange gange (op til 23 i Roskilde Amt) større end med kollektiv transport.

Nu vender undersøgelsen synsvinkel:

3. Man kigger på hvor mange **indbyggere**, der kan nå en arbejdsplads med henholdsvis bil og kollektiv transport (skema 4) indenfor 30-60 minutter:

Antal indbyggere i Østdanmark der med bil kan nå en arbejdsplads i områderne			
Rejsetid under			
	30 min.	45 min.	60 min.
Områder			
Roskilde Amt	1.002.000	1.777.000	2.270.000
Centralkommunerne	1.417.000	1.706.000	1.893.000
Københavns Amt	1.487.000	1.760.000	1.987.000
Frederiksborg Amt	909.000	1.538.000	1.762.000

4.

Antal indbyggere i Østdanmark der med kollektiv transport kan nå en arbejdsplads i områderne			
Rejsetid under			
	30 min.	45 min.	60 min.
Områder			
Roskilde Amt	50.000	184.000	513.000
Centralkommunerne	541.000	968.000	1.248.000
Københavns Amt	262.000	851.000	1.251.000
Frederiksborg Amt	57.000	247.000	587.000

Også set fra den synsvinkel er bilbrugere markant bedre stillet end kollektive trafikanter. I Roskilde Amt kan man nå 20 gange så mange arbejdspladser på 30 minutter i bil end med kollektiv transport.

Rejsetid er for de fleste trafikanter en afgørende parameter for deres transportmiddelvalg.

Denne undersøgelse viser, at rejsetiden for bilister er mange gange mindre end med kollektiv transport. Det er derfor ikke så underligt at regionen udsættes for det kraftige bilpres.

Siden denne undersøgelse blev lavet er der tilmed lavet store vejudbygninger, store takstforhøjelser i den kollektive trafik og markante nedskæringer af bustrafikken.

Vi synes at der skal udformes en trafikplanlægning således at borgerne tilbydes et mere ligeværdig serviceniveau ved at den kollektive trafik udbygges markant, mens man stopper for udbygninger af vejsystemerne, som allerede har et serviceniveau, der ifølge undersøgelsen er tårnhøjt sammenlignet med den kollektive trafiks. Vi er helt enige med tidligere vejdirektør, nu afdøde, Per Milner:

»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.

Se hele interviewet her: <http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf>

Ved en målbevidst satsning på den langt mere miljøvenlige kollektive trafik vil trafikbelastningen i regionen kunne nedsættes. Den gode biltilgængelighed til de centrale bykvarterer i regionen må samtidig begrænses, ved hjælp af en stribe velkendte trafikpolitiske virkemidler, for at lette mindske trafikbelastningen. Undersøgelsen fra Rambøll Nyvig viser, at der er et voldsomt behov for forbedringer af den kollektive trafik i hele regionen, hvis ikke biltrafikken skal eksplodere yderligere.

Kollektiv transport i stedet for store park and ride anlæg

Nogle omegnskommuner udtrykker bekymring over evt. at skulle huse store parkeringsanlæg ved S-togs stationerne. Den bekymring forstår vi og mener, at der primært skal sætse på, at folk kommer til stationer og busterminaler med bus eller cykel.

Omegnskommunerne kan i øvrigt styre udenbysparkering på deres gader med en beboerparkeringsordning og opkrævning af betaling for parkering af ikke beboere.

Parkeringsanlæg i omegnskommunerne vil også være alt for tæt på København og dyrt, grimt, pladskrævende og biltrafikgenererende. En p-plads fylder i gennemsnit omkring 22 kvadratmeter, og hvis de skal bygges i p-kældre eller p-huse koster de let flere hundrede tusinde kr. pr. bilplads. Det er spild af penge i forhold til, at bilen blev stående trygt derhjemme.

Der er yderligere et stort problem ved park and ride. Sådanne anlæg vil undergrave kundegrundlaget for gode tilbringerbussystemer eller letbanesystemer.

Dertil kommer at erfaringer fra udlandet viser, at sådanne p-anlæg frister folk, der tidligere brugte cykel eller bus til stationen, til at bruge bil i stedet. Det er endnu en grund til, at det er bedre, at stimulere pendlere med god service således, at hele strækningen hjemmefra og til arbejde/uddannelse sker med kollektive transportmidler og/eller cykel. Af mange grunde er forbedret service med kollektive transportmidler derfor langt at foretrække frem for park and ride. Derved vil både de nye brugere og dem, der allerede bruger den kollektive trafik, få bedre service.

En begrænsning af trafikken til centralkommuner burde være et ønskemål for omegnskommunerne, idet de vil slippe for megen gennemkørende trafik.

Billig benzin sammenlignet med kollektive takster siden 1980

Set i forhold til taksterne i den kollektive trafik er benzinen meget billig. Hvis benzinen inkl. benzinafgift skulle være steget lige så meget som de kollektive takster siden 1980 skulle en liter benzin i dag koste over 39 kr. pr. liter. På 23 år er benzinafgiften kun steget med 1 kr.

Her er nøgletal for prisfastsættelsen for benzin og takster (gult klip) i den kollektive trafik fra 1980 til 2012:

	1. halvår 1980	29-11-11	Benzinpris pr . 17. januar 2012, dersom Folketinget havde justeret benzinafgiften således at benzinprisen havde samme prisstigning fra 1980 til 2012 som et gult klip.
Benzinpris pr. liter	Ca. 4,57 kr. (Gennemsnit for 1. halvår 1980)	Ca. 12,00 kr. (Den tidligere regering indførte i 2002 afgiftsstop for benzin)	39,11 kr.
20 kr. for et gult 3 zoners klippekort med 9 klip i Hovedstadsområdet. Pris pr. gult klip	2,22 kr.	19,00 kr. Prisstigning på 755,8 % siden 1980.	

Kilde: <http://noah.dk/emner/trafik/>

Set i forhold til lønniveauet er benzinen billigst i Danmark - sammenlignet med 15 andre europæiske lande

Tabell: Timefortjeneste for industriarbejdere, benzinpris og liter pr. arbejdstime for udvalgte land.

Land	Timefortjeneste NOK per time	Pris 95 blyfri benzin NOK per liter	liter benzin per arbejdstime
Danmark	203	12,97	15,7
Norge	188	14,43	13,0
Østerrike	131	10,85	12,1
Irland	138	11,65	11,8
Belgia	136	12,33	11,0
Finland	135	12,34	10,9
Nederland	141	13,17	10,7
Tyskland	126	13,02	9,7
Sverige	120	12,42	9,7
Frankrike	107	11,96	8,9
Italia	105	12,11	8,7
Storbritannia	100	11,82	8,5
Spania	80	10,58	7,6
Tsjekkia	33	11,14	3,0
Polen	21	10,10	2,1

Kilder: Det tekniske beregningsudvalget for inntektsoppgjørene (TBU): Grunnlaget for inntektsoppgjørene 2011, EU Oil Bulletin 11/4/2011, Statoil.no, Norges Bank og Finansdepartementet.

Kilde: Finansdepartementet, Norge:

<http://noah.dk/wp-content/uploads/2011/11/Bilag-1-pressemeddelelse-20111129.pdf>

Også køb af biler i Danmark er blevet markant meget billigere siden 1990. Bilafgifterne er nedsat så kraftigt, at de fleste biler i dag har en afgift der er 70.000 - 90.000 kr. lavere end efter beskatningsreglerne i 1990. Kilde: <http://noah.dk/emner/trafik/>

Hver sparet biltur giver energi- og miljøgevinst

Der er det særlige ved transport, at for hver person, der lader bilen stå og i stedet bruger ledig kapacitet i den kollektive transport, cykler eller går, er al energien til bilen sparet. Også forureningen undgås. Hvis man derimod dropper at benytte cykel, tog, bus og bruger bil i stedet, er hele bilens energiforbrug et *ekstra* energiforbrug. Dette "hængeskilt" fra energikrisen i 1972-73, som er gengivet nedenfor som bilag, opsat i busser og tog, skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap.

København den 24. juni 2012
Ivan Lund Pedersen

Bilag:

