

Til Trængselskommissionen

Som borgmestre i den tætte del af hovedstadsområdet har vi med interesse fulgt Trængselskommissionens arbejde.

Det er et vigtigt arbejde, da vores borgere og virksomheder oplever stor trængsel og dagligt spilder tusindvis af timer i bilkøer på vejene eller i overbelastet kollektiv trafik. Samtidigt forventer vi en stigende udvikling i befolkning og arbejdspladser, der vil sætte yderligere pres på infrastrukturen i hovedstadsområdet og øge trængselsproblemerne.

Der er derfor behov for at handle hurtigt, så vi i fællesskab kan udbygge infrastrukturen i hovedstadsområdet, der som Danmarks internationale storbyregion skaber vækst i hele landet og bidrager til at trække Danmark ud af krisen. Vi appellerer til, at de nødvendige investeringer i infrastruktur og bedre kollektiv trafik planlægges og gennemføres snarest muligt og på baggrund af vurderinger af deres samfundsøkonomiske afkast.

En omkostningseffektiv løsning af trængselsproblematikken kræver, at samspillet mellem de forskellige transportsystemer (bus, tog, metro, letbane, bil og cykel) optimeres. Vi mener derfor, at der bør etableres en tværgående koordinering af transportplanlægningen (mobility management).

Trængselskommissionens arbejdsgrupper har peget på en lang række gode forslag, men der er behov for at fokusere i den videre prioritering. Konkret vil vi pege på initiativer under 4 temaer, der kan styrke hovedstadsområdets infrastruktur og dermed væksten i hele Danmark. Vi anbefaler, at initiativerne indgår i Trængselskommissionens videre arbejde.

Tema 1: Stationsnærhed

Der er behov for at fastholde stationsnærhedsprincippet, herunder også at omfatte letbanestationer og centralt placerede lokal/privatbanestationer som stationsnære.

Ansatte i virksomheder med stationsnær placering pendler markant mindre i bil og mere med kollektiv trafik sammenlignet med ansatte i virksomheder uden stationsnær placering. Øget stationsnærhed vil dermed reducere trængslen på vejene, styrke miljøet, samt styrke økonomien i trafikselskaberne og rentabiliteten i de nødvendige fremtidige kollektive trafikinvesteringer.

Desværre er hovedparten af de seneste 20-30 års kontorbyggerier uden for centalkommunerne ikke stationsnære. En opblødning af stationsnærhedsprincippet vil bl.a. forringe økonomien i trafikselskaberne og i de fremtidige kollektive infrastrukturinvesteringer, herunder letbanen i Ring 3.

Dragør Kommune har med sin særlige geografiske placering behov for særskilte løsninger, der understøtter brugen af kollektiv transport.

Tema 2: Udbygning af den kollektive trafik

Den kollektive trafik skal styrkes, da den skal være hjørnestenen i en fremtidssikret og grøn infrastruktur i hovedstadsområdet. Den kollektive trafik skal være konkurrencedygtig i forhold til bilen for flere borgere i regionen. Den skal derfor være hurtigere og mere rettidig, mere komfortabel og give borgerne nye muligheder for at komme fra A til B. Vi foreslår følgende konkrete projekter på kort, mellemlangt og langt sigt.

På kort sigt (Kan gennemføres hurtigt og billigt)

Bedre A- og S-busnet, samt styrket busfremkommelighed. A- og S-busnettet er blevet populært de senere år. Vi anbefaler derfor, at der afsættes statslige midler til at forlænge udvalgte A-buslinjer. Dertil skal der fortsat være fokus på busfremkommelighed, herunder statslige midler til matchning af kommunale busfremkommelighedsprojekter, så f.eks. S-busserne kan komme hurtigere frem i pendlingskorridorerne uden driftsmæssig forringelse.

Etablering af en ny S-togstation ved Priorparken i Brøndby og Glostrup kommuner. En station ved Priorparken vil aflaste trafikken til et stort erhvervsområde under omdannelse til mere intensiv udnyttelse med mange arbejdspladser. Projektet har været drøftet med trafikministeren og DSB.

På mellemlangt sigt (Kræver snarlig beslutning)

Metroafgrening fra Cityringen ved Hovedbanegården til Ny Ellebjerg via Sydhavn. En sydhavnsmetro vil i 2025 give 34.000 flere daglige påstigere i Metroen (samlet 15.000 flere i den kollektive trafik). Den styrker forbindelsen mellem København og fingrene fra vest og sydvest. Den styrker desuden Ny Ellebjerg som nyt regionalt knudepunkt med ca. 57.000 daglige af- og påstigere i 2025. Prisen er 4,6-6 mia. kr. afhængig af valgt løsning. En sydhavnsmetro vil – ved begge priser – give driftsoverskud, der kan bidrage til investeringen.

Letbane fra Nørrebro St. til letbanen i Ring 3 ved Gladsaxe og Herlev. Der er ikke banebetjening mellem København og Herlev-Gladsaxe via Nordvest og Brønshøj på trods af mange pendlere i korridoren på Frederikssundsvej, der i dag bl.a. betjenes af linje 5A, der er Nordeuropas største buslinje. Letbanen skønnes at få 33.000 daglige påstigere i 2025. Letbane fra Nørrebro St. til Ring 3 vil koste ca. 2,5 mia. kr. og give et driftsoverskud, så billetindtægter forventes i et vist omfang at kunne bidrage til anlægsinvesteringen.

Videreførelse af ”Bedre bus til Nørre Campus” som BRT eller letbane til DTU via Gentofte Hospital. Københavns Kommune er ved at etablere BRT (Bus Rapid Transit) fra Nørreport til Ryparken, der vil give 4.300 ekstra daglige påstigere. Der er behov for at analysere perspektiverne i at forlænge denne som en BRT eller letbane til DTU via Gentofte Hospital, så der kan skabes en ny god pendlerkorridor.

På langt sigt (Behov for yderligere analyser og prioritering i forhold til andre mulige projekter)

Letbane fra Ny Ellebjerg til Ring 3 via Hvidovre Hospital. En letbane fra Ny Ellebjerg til Ring 3 vil kombineret med en Sydhavnsmetro give pendlere og patienter/ansatte/gæster til

Hvidovre Hospital et godt alternativ til bilen. Letbanen fra Ny Ellebjerg til Ring 3 koster ca. 2,5 mia. kr. og skønnes at få 8.000 daglige påstigere i 2025.

Videreførelse af metroen fra Flintholm til Brøndbyøster via Rødovre C. Forlængelse af M2 giver en hurtig forbindelse til metronettet og dermed kortere rejsetid for en række pendlere. Dertil skabes et nyt knudepunkt for park'n'ride med god vejforbindelse ved Brøndbyøster og Rødovre C, hvorved bilpendlingen til København fra yderkommunerne aflastes. Forlængelsen vil få 30.000 daglige påstigere i 2030 (samlet 13.000 flere i den kollektive trafik). Anlægsprisen er 8 mia. kr.

Metro fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg via Valby og Frederiksberg. Københavns Kommune er sammen med Transportministeriet ved at udarbejde en udredning om Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavn. Denne kan forlænges videre til Valby, Frederiksberg, Nørrebro og Bispebjerg, hvis tilslutningen fra start indrettes hertil ved Ny Ellebjerg Station. Den vil give 30.000 daglige påstigere i 2040 (samlet 2.800 flere i den kollektive trafik). Anlægsprisen er 10 mia. kr.

Tema 3: Styrke sammenhængen i den kollektive trafik

Den kollektive trafik skal fungere som ét samlet system, så borgerne ikke oplever unødigt besvær med kombinerede rejser. Vi anbefaler derfor:

- At styrke knudepunkterne, så mere kollektiv trafik samles i centrale knudepunkter med gode skifteforhold og andre faciliteter.
- At styrke eller etablere park'n'ride anlæg ved større stationer for at styrke knudepunkter og kollektiv trafik
- At skabe incitamenter, forpligtelser eller en paraplyorganisation, der sikrer information, markedsføring, billetsalg og tidsplaner på tværs af trafiksselskaber, så de både opfattes og fungerer som ét system.

Tema 4: Styrke vejkapaciteten

Der er et stort pres på vejkapaciteten i de tætte dele af hovedstadsregionen. Vejkapaciteten skal udnyttes bedre, så den bedst muligt kan afvikle den nødvendige trafik. Vi skal derfor udnytte alle de muligheder ITS (Intelligente Transportsystemer) giver med bedre signalprioritering for busser, mere optimal afvikling af biltrafik etc.

Derudover er der behov for en havnetunnel/østlig omfartsvej med kobling til det statslige motorvejsnet, så gennemkørende trafik ikke skaber unødigt trængsel i Københavns gader. En havnetunnel vil fremme mobiliteten markant for både arbejdskraft og varer, der skal krydse København eller har mål i nogenlunde nærhed af tilslutningerne. En havnetunnel vil dertil øge fremkommeligheden for de mange brugere af det øvrige vejnet, da den aflaster størsteparten af vejnettet, herunder i centralkommunerne, Ring 3 og M3.

En havnetunnel vil få en skønnet trafikmængde på op til 65.000 biler pr. hverdagsdøgn og kan etapedeles fra nord. Anlægsskønnet er 27 mia. kr., der i høj grad kan finansieres ved ejendomsbidrag og/eller OPP med pensionselskaber.

I KKR Hovedstaden og Region Hovedstadens fælles trafikoplæg fra september 2011 indgår det, at en ny Ring 5 og en havnetunnel bør prioriteres i en udbygning af vejkapaciteten i hovedstadsregionen. Begge projekter er omfattet af Transportministeriets strategiske analyser. Vi er enige om, at en udbygning af vejkapaciteten i hovedstadsområdet er vigtigt og ser frem til at modtage analyserne.

Endelig er der behov for flere cykelsuperstier langs pendlingskorridorerne, der kan aflaste vejnettet for biltrafik samt medføre mindre CO₂-udslip og øget folkesundhed. Vi anbefaler derfor, at der afsættes midler til cykelpendlerruter med udgangspunkt i det foreslåede sammenhængende net af cykelpendlerruter fra 23 kommuner og Region Hovedstaden.

Hvis der indføres et landsdækkende roadpricingsystem er vi enige om, at provenuet herfra skal prioriteres til infrastrukturinvesteringer i hovedstaden. Tilsvarende mener vi, at eventuelle overskud i den kollektive trafik i hovedstaden bør geninvesteres i hovedstaden.

Vores forslag vil alle bidrage til at styrke infrastrukturen i hovedstadsområdet på både kort og langt sigt. Vi håber derfor, at forslagene vil blive en del af Trængselskommissionens videre arbejde med anbefalinger til en styrkelse af infrastrukturen i hovedstadsregionen. Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af forslagene, hvis det efterspørges i det videre arbejde.

Venlig hilsen

Frank Jensen
Københavns Kommune

Steen Christiansen
Albertslund Kommune

Karin Søjberg Holst
Gladsaxe Kommune

Jørgen Glenthøj
Frederiksberg Kommune

Thomas Gyldal Petersen
Herlev Kommune

Helle Adelborg
Hvidovre Kommune

Henrik Rasmussen
Vallensbæk Kommune

Michael Ziegler
Høje-Taastrup Kommune

Erik Nielsen
Rødovre Kommune

Søren P. Rasmussen
Lyngby-Taarbæk Kommune

Ib Terp
Brøndby Kommune

Ole Bjørstorp
Ishøj Kommune

Allan Holst
Dragør Kommune

John Engelhardt
Glostrup Kommune