



Region Hovedstaden  
Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød

Dato  
19-05-2008

## **Hørings svar vedrørende Forslag til regional udviklingsplan for Region Hovedstaden**

Planen rummer gode analyser for en del af de problemer og de konflikter mellem forskellige hensyn som regionen står overfor. Planen er også opbygget på en overskuelig måde, og det er befordrende for forståelsen med opstillingen af indsatser for her og nu, på kort sigt og på lidt længere sigt.

Som det bliver tilkendegivet flere steder i planen (f.eks. side 8, 22, 28) er det nødvendigt at trafikudviklingen i regionen sker på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag. I betragtning af, at regionen er et økonomisk og politisk-administrativt centrum, et internationalt, nordeuropæisk trafikknudepunkt og tæt befolket, så er det en stor udfordring at gøre trafikken bæredygtig. Det er, som der også står i planen (s. 42) nødvendigt at udvikle en visionær trafikstrategi.

Vi vil gerne opfordre til, at man i regionplanen gør endnu mere for at tage den ambition alvorligt, både i de principielle overvejelser og i de konkrete forslag.

Hvad angår de grundlæggende principper, så kan udviklingen i trafikken først blive miljømæssigt bæredygtig, hvis man både ser på sammensætningen af det samlede transportarbejde og på omfanget af den. Det er nødvendigt at erkende, at der er en øvre grænse for, hvor store transportmængder der kan presses ind i regionen.

Ligesom det i nogen grad, indtil 2004 og 2005, er lykkedes i Danmark og i Hovedstadsregionen at afkoble udviklingen i energiforbruget fra den økonomiske udvikling, således bør man også stræbe mod at afkoble udviklingen i transporten fra den økonomiske udvikling. Eller sagt på en anden måde: Ligesom man har vist, at der kan være økonomisk vækst i samfundet, samtidig med at energiforbruget er stabilt, på samme måde er det nødvendigt at begynde en udvikling, hvor den økonomiske udvikling kan foregå uden en tilsvarende vækst i transportomfanget.

Det betyder, at man skal bryde med det hidtidige paradigme i trafikplanlægningen, hvor man alene arbejder efter modellen "forudsige og tilvejebringe", dvs. at man forudsiger trafikudviklingen med simple fremskrivninger og stræber efter at tilvejebringe de vejanlæg der skal til for at bære trafikken.

**Vesterbro Lokaludvalg**  
Valdemarsgade 4  
1665 København V  
rw@okf.kk.dk  
Tlf.: 33 24 31 63

**Formand:**  
Niels Vestergaard  
nielsv@post11.tele.dk  
Tlf.: 40 97 73 78

I regionplanen tager man heldigvis et vigtigt skridt væk fra dette paradigme, idet ambitionen er at "forudsige og flytte", dvs. man forudsiger trafikudviklingen og indser de enorme problemer for klimaet, luftforureningen og trængslen den indebærer, hvorfor planen foreslår, at en stor del af persontransporten flyttes fra privat trafik til et væsentligt udbygget kollektivt transportsystem.

Det vil vi gerne rose, men i forbindelse hermed bør man også gå skridtet videre og arbejde på grundlag af et princip om at "forudsige og forhindre"; dvs. at man søger at forhindre den enorme vækst i trafikken og især den enorme vækst i personbiltransporten. Målsætningen for trafikudviklingen skal ikke først og fremmest være en *høj* mobilitet, men en *smidig* mobilitet.

Det er naturligvis ikke nogen helt enkel ting at planlægge på et sådant grundlag, men der er dog flere forhold man kan tage fat om. (a) Man kan sørge for en stor funktionsintegration i alle bysamfund og boligområder, således at der ikke blot er grønne, blå og rekreative områder for alle borgere indenfor en radius af 10 minutters gang – en ambition vi meget gerne vil rose – men at der også er gode kollektive transportmuligheder, gode indkøbsmuligheder og gode muligheder i det hele taget for at udfolde hverdagens mange gøremål indenfor en overskuelig afstand. (b) Man kan lade være med at inddrage grønne områder og velfungerende landbrugsområder til boliger i større og større (pendler)afstand fra bykerner og arbejdspladser. (c) Man kan arbejde mere systematisk for at lade udviklingen i informations- og kommunikationsteknologier i nogle situationer kan gøre den fysiske persontransport overflødig. Det kræver at videolink-forbindelser skal både udbredes og udvikles teknologisk, og at mulighed for fjernarbejde samt decentralisering af virksomhedsplaceringer, yderligere skal styrkes. (d) Man kan simpelthen lade være med at bygge alle de veje. Flere veje leder til mere vejtrafik, hvilket medfører krav om yderligere vejanlæg.

Ud over disse principielle overvejelser har vi også nogle bemærkninger til nogle af de konkrete planer – og til visse fravær af konkrete planer.

- En eller anden form for trængselsafgift, betalingsring eller bompenge skal og bør indgå som et nødvendigt instrument i planlægningen og forvaltningen af vejtrafikken. En sådan afgift kan *ikke* afvente udviklingen af et satellitbaseret system og bør ikke alene sigte mod at fordele transportarbejdet ud over hele døgnet – det er nemlig ikke noget der reducerer forureningen synderligt – men bør sigte mod at begrænse trafikmængden til de indre byområder. Vi er enige i princippet om, at et eventuelt provenu fra en sådan afgift skal bruges til trafikale nyinvesteringer i hovedstadsområdet (s. 53), men det skal vel at mærke være investeringer i kollektive trafik anlæg.

- Det er en god idé med en letbane langs Ring 3 fra Kgs. Lyngby til Glostrup med forlængelse til Brøndby og Ishøj. Også en god idé med en aflastningstunnel for S-togene under det centrale København

- Ligeledes bør fremsatte forslag med indførelse af særskilte busbaner på motorvejsnettet have høj prioritet.

- God idé med udbygning af parkér- og rejsfaciliteter, men hidtidige erfaringer har vist en vis tøven fra bilisternes side overfor at bruge dem, så tilbuddet om parkér og rejs bliver først modtaget i stort omfang, når det er fulgt af restriktioner på bilkørsel i tætbyen og når den kollektive trafik generelt er velfungerende.

- priserne for at benytte den kollektive trafik skal sænkes således, at der er tale om et reelt alternativ til privat bilkørsel.

- Det skal absolut ikke være en målsætning at øge flytrafikken til og fra regionen, fx. gennem tilføjelse af flere landingsbaner og terminaler i Kastrup (sådan som det anføres nederst i anden spalt på side 40). Det er en voldsomt forurenende transportform. I stedet skal man satse på at inkludere Danmark i det europæiske system af højhastighedstog, sådan som planen også nævner. Det er i vores øjne helt indlysende at satse på højhastighedstog.

- Hvad angår krydstogtskibe, så bør man stille krav til disse fartøjer med hensyn til udledningen af sundhedsskadelige partikler og NO<sub>x</sub>-er, når skibene befinder sig tæt på land i regionen. Forureningen fra skibe, herunder krydstogtskibe er en mærkbar i de lokalområder, hvor de lægger til. Teknologien i skibsmotorer er i det hele taget primitiv med hensyn til brændstofudnyttelse, luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledning og har ikke udviklet sig synderligt i flere årtier, ikke mindst fordi der ikke er blevet stillet krav.

- Vi billiger ambitionen om at flytte mere gods over på banen.

- På side 97 bliver der anført et krav om partikelfilter på *alle* dieseldrevne køretøjer. Det vil vi gerne støtte. Hellere i dag end i morgen. I betragtning af hvor sundhedsskadelige partiklerne er det, kan det kun gå for langsomt.

- I det hele taget skal regionen i samarbejde med lokale, nationale og overnationale myndigheder bidrage til forskning i og udvikling af alternative drivmidler, energieffektivitet og miljøvenlige teknologier. Det gælder ikke kun for personbilerne, men også for andre transportmidler.

- For at sikre et fortsat fald i CO<sub>2</sub>-udledningerne er det vigtigt at omlægge energisektoren, herunder energi til boligopvarmning og elektriske installationer. I den forbindelse kan man også med fordel

støtte udbredelsen af små anlæg til vedvarende energi – bl.a. solcelleanlæg, husstandsbaseerede geotermiske anlæg, små vindmøller osv. – som et element i en samlet udvikling af energisystemet i mere bæredygtig retning.

- Ligeledes kan man med fordel støtte lav- og nulenergi huse og dermed nedbringe energiforbruget.

- Vi vil gerne rose kapitlet om grønne områder. Vi vil dog gerne anføre en enkelt supplerende idé. Ud over ambitionen om at sikre alle regionens borgere adgang til grønne, rekreative områder indenfor 10 minutters gang, bør man også arbejde for grønt islæt i gaderummet og på pladserne i de tætte byområder. Det er godt for byrummet og livskvaliteten, det er godt for luftkvaliteten, og det er godt for naturen, når der dermed skabes gennemkorridorer selv gennem de tætteste byområder. Desuden kan bytræer ligesom grønne områder i det hele taget bidrage til at skærme mod ekstremt vejr.

- I kapitlet om drikkevand undrer vi os over, at man ikke nævner brugen af sekundavand, herunder det grå spildevand og regnvand. I Berlin er der mange erfaringer med anvendelse af sekundavand, hvor man ikke mindst har en veludviklet teknologi til at rense det grå spildevand, og i Københavns Kommunes seneste udkast til Agenda 21-plan anfører man ligeledes en målsætning om at udvide brugen af sekundavand. En sådan målsætning bør regionen også have, og gerne mere ambitiøs end Københavns kommunes.

- Endvidere bør sikring og udbygning af vandressourcerne sikres gennem udbygning af økologisk landbrug og skovrejsning – ikke bare i det i dag afgrænsede hovedstadsområde, men på hele sjælland.

Med venlig hilsen

Niels Vestergaard  
Formand for Vesterbro Lokaludvalg