

# **Den trafikale udvikling i Hovedstadsregionen frem mod år 2017 – en ny metodeudvikling**

*Stud.techn.soc Søren Jakobsen, TEK-SAM og stud.techn.soc Simon Baadsgaard, TEK-SAM*

Dette paper til Trafikdage 2005 bygger på et 4. års-projekt fra TEK-SAM på RUC. Projektet er lavet med Per Homann Jespersen og Malene F. Petersen som vejledere.

Paperet vil være et uddrag af de mest relevante elementer fra projektet i forhold til debatoplægget på Trafikdagene. Det drejer sig primært om problematikkerne i projektet, om udvikling af en metode til projektet og om projektets resultater. Til sidst vil der blive perspektiveret over metodens anvendelighed i fremtidens trafikplanlægning.

## **Indledning – problematikker i projektet**

Den stigende trafik og de deraf følgende trafikale problemer i Hovedstadsregionen stiller store krav til trafikplanlægningen. Der er behov for at udarbejde trafikale handlingsplaner, som kan afhjælpe trafikproblemerne og på lang sigt forebygge og undgå yderligere problemer. Det er derfor også vigtigt, at de trafikpolitiske beslutninger bliver taget ud fra trafikhandlingsplanernes anbefalinger. Det er dog et velkendt problem indenfor det trafikpolitiske område, at beslutningerne ikke altid er rationelt begrundede. Beslutningerne tages ofte ud fra politisk intuition og ikke ud fra rationelle kriterier.

Derfor har det trafikpolitiske område tit karakter af en masse ad hoc løsninger, hvor de enkelte trafikale løsninger ofte kan have en begrænset betydning for den samlede trafiksituation. Derfor er det vigtigt, at trafikinvesteringerne er sammenhængende og at de understøtter hinanden i forhold til at opnå et bestemt mål for trafikudviklingen. Derudover er det optimalt, hvis de trafikpolitiske prioriteringer tager udgangspunkt i en helhedsorienteret strategi.

Trafiksituationen i Hovedstadsregionen i dag er kendetegnet ved tre udviklingstendenser: et stigende bilejerskab, faldende markedsandele til den kollektive trafik og økonomiske nedskæringer til det kollektive trafiksystem (HUR Trafikplan 2003: 34, 36). Udviklingen tyder på, at trafikplanlægningen ikke har formået at vende de negative trafikale tendenser.

Trafikplanlægningen i Hovedstadsregionen bliver varetaget af forskellige instanser, som alle har til formål at udarbejde handlingsplaner og visioner for trafikudviklingen. HUR og Københavns Kommune har blandt andet udarbejdet sådanne planer. De to planer danner tilsammen rammen for, hvordan de trafikale forhold i Hovedstadsregionen på en lang række områder kan forbedres i fremtiden.

Problemerne ved disse planer er dog, at de efter gennemlæsning og analyse, efterlader et indtryk af, at løsningsforslagene i planerne ikke vil kunne løse de trafikale problemer der eksisterer og som vil opstå i fremtiden. Planerne har ambitiøse målsætninger for bl.a. at forbedre forholdene for cyklister, reducere miljøbelastningen fra trafikken, opgradere den kollektive trafik og begrænse biltrafikken generelt, men der foreslås kun begrænsede virkemidler for at opnå målsætningerne, og planerne virker derfor som en slags opstilling af mulige trafikløsninger, men uden en egentlig prioritering af dem. Derudover mangler der i de nuværende trafikhandlingsplaner en fokusering på at identificere de vigtigste problemstillinger indenfor trafikområdet, inden løsningsforslagene opstilles.

### **Projektets metode**

Trafikhandlingsplanerne efterlader derfor det indtryk, at der er behov for en mere sammenhængende og langsigtet trafikplan, som kan bidrage til at styrke sammenhængen mellem målsætninger og virkemidler. I og med de hidtidige handlingsplaner ikke har formået at opnå denne sammenhæng, er det vigtigt at indtænke en anden metode til at fremskaffe trafikhandlingsplanerne. Dette projekt udviklede en metode, som blev kaldt *Trafikspillet*, som netop skulle kunne frembringe en bedre trafikhandlingsplan.

Overordnet set bygger metoden på en proces, hvor et antal deltagere samles for igennem en kreativ debat og en progressiv forhandlingssituation at udarbejde et konsensus-scenarium for den trafikale udvikling i Hovedstadsregionen.

Der er nogle krav til metoden, som skal opfyldes for at deltagerne skal kunne udarbejde konsensus-scenariet. For at kunne producere en trafikhandlingsplan er det vigtigt at kunne overskue trafiksituationen og de mange aspekter der vedrører det trafikale område. Derfor skal deltagerne i forhandlingssituationen være eksperter på trafikområdet. Disse eksperter vil netop være i stand til at gennemskue de forskellige trafiktiltags effekter.

Metoden skal være i stand til at skabe en god sammenhæng mellem målsætninger og virkemidler i trafikplanlægningen. Derfor skal metoden bygge på en reel problemidentifikationsfase og derefter en løsningsfase. Dette er et vigtigt element, da det tydeliggøres, hvilke problemer der søges løst indenfor trafikområdet.

Metoden skal ligeledes inddrage alsidige aspekter omkring trafik. Eksperterne skal kunne bidrage med alle typer af trafikale virkemidler og aspekter på trafikområdet.

Det er vigtigt, at metoden bygger på nogle fælles rammer og grundforudsætninger, som eksperterne skal tage udgangspunkt i, når de danner deres scenarium.

Endelig skal metoden være i stand til at sætte konsensus-scenariet ind i et tidsperspektiv. Hermed menes, at eksperterne skal opstille deres valgte trafikale tiltag på en tidslinie og at de skal tænke mere langsigtet. Dermed opnås til dels en mere langsigtet planlægning, men også en prioritering af trafiktiltagene, som viser rækkefølgen af trafikimplementeringerne.

Konkret blev projektets metode grundlaget for *Trafikspillet*, som blev en forhandlingsrunde, hvor fem eksperter fra forskellige trafikorganisationer (Københavns Kommune, TetraPlan, DTF, RUC) fandt frem til en trafikhandlingsplan for Hovedstadsregionen frem mod år 2017. Netop år 2017 blev valgt, da Metrocityringen efter al sandsynlighed vil være færdiganlagt på dette tidspunkt, og den vil være en indflydelsesrig faktor for al anden trafikplanlægning. Derudover byggede hele processen på et basisscenarium, som beskrev de forudsætninger og grundbetingelser, som eksperterne skulle forholde sig til gennem hele forløbet. Det drejede sig konkret om implementeringen af metroens 3. og 4. etape og om motorvejsudvidelserne på motorring 3 og Køge Bugt motorvejen. Derudover ville S-togs Ringbanen være fuldt færdigbygget, så Ringbanen ville køre fra Ny Ellebjerg og Klampenborg.

### **Projektets resultater**

Gennem forhandling og dialog fandt eksperterne frem til et ønsket trafikalt scenarium for Hovedstadsregionen frem mod år 2017. Det blev et scenarium med mange restriktive tiltag rettet mod bilismen. Der blev indført kørselsafgifter, hvor systemet skal baseres på GPS-systemer, og hvor det skal blive gradvist dyrere og dyrere at nærme sig København i bil. Helt konkret skal Hovedstadsregionen inddeles i zoner, som angiver prisen for at færdes i bil. Afgifterne skal være provenuneutrale, så indtægterne fra kørselsafgifterne bliver anvendt direkte til andre trafikale investeringer.

Derudover blev der valgt at indføre bilfri zone i det Indre København – et område omkring Middelalderbyen og Christianshavn, hvor der via Langebro vil være mulighed for at køre udenom. Det blev dog også fremhævet, at en generel holdningsændring til mobiliteten skal ændres. Som det er i dag er mobiliteten båret af bilismen, og det giver problemer.

Det blev fremhævet, at kapacitetsproblemerne på strækningen mellem Østerport og Ringsted udgør et kæmpe trafikalt problem. Eksperterne mente, at der skulle kapacitetsudvides på strækningen. Ligeledes skulle der anlægges overhalingsspor på S-togsnettet, så det blev muligt at komme hurtigere ind til København fra specielt Køge og Hillerød og overhalingssporene ville ligeledes kunne forbedre regulariteten.

Som et andet stort trafikalt anlægsprojekt fokuserede eksperterne på letbanen fra Lundtofte til Ishøj. Eksperterne mente, at det var vigtigt med bedre kollektive trafikforbindelser på tværs af Hovedstadsregionen, og letbanen ville kunne forbedre den offentlige trafik på tværs af regionen væsentligt.

Som et vigtigt element fremhævede eksperterne den usammenhængende planlægning, som kendetegner trafikområdet. Eksperterne mente, at der mangler en overordnet myndighed, som samlet kan gå ind og definere, hvilken retning udviklingen og planlægningen indenfor trafikområdet skal gå.

Et vigtigt element fra *Trafikspillet* var prioriteringen af de forskellige trafikale tiltag, som eksperterne valgte. Eksperterne valgte at indføre kørselsafgifterne inden forbedringerne af det kollektive trafiksystem blev forbedret, og først længere henne i tidsperioden valgte eksperterne at anlægge eksempelvis overhalingsspor på S-togsnettet, letbanen mellem Lundtofte og Ishøj, samt kapacitetsudvidelsen mellem København og Ringsted. Derudover valgte eksperterne at gennemføre de ”bløde tiltag” tidligt, såsom forstærket stationsnærhedsprincip, lavere priser på offentlig transport, bedre lokaliseringspolitik etc.

### **Projektperspektivering**

*Trafikspillet* har vist at være velegnet til vidensindsamling og idégenerering i forhold til forskellige aktørers syn på det samme genstandsfelt. Det har været en proces, hvor deltagerne har fået mulighed for at dele viden, erfaringer og holdninger. *Trafikspillet* har ligeledes givet en relevant og kvalificeret debat om Hovedstadsregionens fremtidige trafiksituation, som kan være relevant at inddrage som inspiration til den nuværende og kommende trafikplanlægning. Det scenarium, som eksperterne kom frem til er udviklet på baggrund af konfrontationen mellem eksperternes viden og erfaring, og har derigennem skabt akkumuleret og bedre viden.

Ligeledes kan *Trafikspillet* være givtigt i forhold til at frembringe en samlet trafikplan for Hovedstadsregionen. Det samlede scenarium, som var et produkt af forhandling mellem eksperterne, har i højere grad end de eksisterende planer, bedre sammenhæng mellem de mål der opstilles og de tiltag der vælges.