

Fingerplanen i car-bad

Kære læser - læs denne udgave af artiklen, som skulle have været bragt i sidste nummer.

Miljøministeriet udsendte i august 2013 den reviderede udgave af Fingerplanen. Planen bygger på forventninger om en fortsat, betydelig vækst i både befolkning og antal arbejdspladser. Langt den største del af væksten forventes at ske i de to centralkommuner og i deres nabo-kommuner i Fingerplanens "håndflade".

Sandsynligvis vil denne vækst medføre øget trafik og trængsel både på indfaldsvejene og på ringforbindelserne, og hvad deraf følger i form af spildtid, luftforurening og støj. Vi har set nærmere på, hvordan planen forholder sig til disse problemer, bl.a. ved at sammenholde den med resultaterne og anbefalingerne fra Trængselskommissionens betænkning, som kom kort tid efter.

Af Ole Jappe og Jens Galsøe

Fingerplanen og trafikken

Fingerplan 2013 fastholder, som i de forudgående planer, at byudviklingen skal ske langs de store kollektive trafiklinjer og stationsnært. Vi ser lige bort fra en "lille" "svipser" med et større arealudlæg til en forskerpark ved Risø, der næppe kan siges at ligge stationsnært.

Disse planprincipper følges op med retningslinjer om, at kommunerne i deres forslag til kommuneplaner skal vurdere de trafikale og miljømæssige konsekvenser, og at kommuneplanlægningen skal sikre at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker under hensyn til mulighederne for at styrke den kollektive trafik. Desuden skal der i kommuneplanen fastlægges en rækkefølge for gennemførelse af byudvikling og byomdannelse af regional betydning efter forudgående aftale med staten.

Planen indeholder desuden en række reservationer til nye trafik anlæg, som er mere eller mindre besluttede. Supercykelstier og andre forbedringer for cyklisterne, nye kollektive forbindelser i form af ringmetro og letbane i ring 3 samt udvidelser af indfaldsvejene og vejforbindelserne mellem

byfingrene, som også begynder at opleve trængselsproblemer.

Den fysiske planlægning yder hermed sit bidrag til at gøre det muligt fremover at begrænse eller mindske trængselsproblemerne. Det forudsætter imidlertid, at kommunerne er villige til at påtage sig et ansvar for, at Fingerplanen overholdes, og at Miljøministeriet fører et grundigt og kvalificeret tilsyn med kommunernes planlægning og er indstillet på at gøre indsigelse, hvis eller snarere når lokalpolitikkerne får "gode" ideer, som måske ikke lige harmonerer med intentionerne i planen.

Det forudsætter ligeledes, at der er en nøje sammenhæng mellem de forudsatte trafikinvesteringer og ny byudvikling og byomdannelse. Endeligt er der grund til at forholde sig kritisk til den konkrete udmøntning af stationsnærhedsprincippet. Tæthed omkring stationer og knudepunkter vil selvfølgelig medvirke til at skabe gode vilkår for den kollektive trafik, men det kan også medføre en uønsket vækst i den individuelle trafik i de enkelte områder og dermed udløse behov for nye statslige vejinvesteringer, som man ellers ikke havde regnet med. Det vil bl.a. være yderst van-



skeligt og meget dyrt at udvide ringmotorvejene. Hertil kommer uønskede konsekvenser i form af støj og luftforurening.

Hjælper det så?

Lad os nu sige, at alt går godt – hvorfor så male Fanden på væggen? – vil trængselsproblemerne så blive mindre? Skal man tro vurderingerne i Trængselkommissionens betænkning, er svaret nej.

Kommissionen har udarbejdet en strategi, som bygger på de samme forudsætninger som Fingerplanen, og som indeholder de samme trafik-anlæg, samt en række andre anlæg, bl.a. flere letbaner og forbedringer af de eksisterende kollektive trafik-anlæg. Dertil kommer en række initiativer, som alt i alt skal gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Resultatet er nedslående. Trods investeringer i størrelsesordenen 30-40 mia. kr. vil trængslen på vejnettet i 2025 være vokset med ca. 65 %, og reduktionen, i f. t. hvis man intet gør, vil kun være ca. 15 %.

Og hvorfor så ikke mere?

Svaret er simpelt. Uanset hvor meget man forbedrer den kollektive trafik og forholdet for cyklisterne, så vil disse trafikformer aldrig kunne konkurrere med bilen, hvad angår rækkevidde i tid og sted, fleksibilitet og komfort.

Dette forhold forstærkes yderligere, når man sammenholder det med de høje udgifter til anskaffelse og vedligehold af privatbilerne, som ejerne allerede afholder. I forhold hertil er selve den udgift, man har til at bruge bilen, marginal. Der skal derfor virkelig meget og andet til for at flytte bilisterne over i den kollektive trafik eller på cyklen, - se bare de lange køer på indfaldsvejene morgen og aften fra områder, som egentligt er godt dækket med tog og bus.

Af samme grund har udvidelser af de større veje også kun en begrænset effekt. Når der bliver bedre plads på vejene, risikerer man, at de bilister, eller i hvert fald en del af dem, som ellers var gået over til tog, bus eller cykel, atter vender tilbage til deres biler, og så kan man hurtigt være lige vidt. Vi har hørt denne strategi beskrevet som "Stinkdyrsmetoden". Har man et stinkdyr i kælderens

prøver at få det ud ved at smøre honning på trap-petrinene og stien ud til skoven, så er man sikker på at have alle skovens stinkdyr nede i kælderen næste dag.

Trængselkommissionen peger derfor også på, at vil man nedbringe trængslen, er det nødvendigt at gennemføre initiativer, der regulerer efterspørgslen på biltrafik i regionen. Kommissionens beregninger viser, at road-pricing vil kunne være et effektivt instrument til at begrænse den forventede stigning i trængslen eller endog reducere trængselsproblemerne i forhold til dagens situation.

Kommissionens forslag om et storskalaforståelse med road-pricing fik desværre samme trange skæbne som den betalingsring, hvis endeligt var begrundelsen for at nedsætte kommissionen.

Kan det så ikke være lige meget med Fingerplanen og alt det andet?

Nej, der er tværtimod al mulig grund til at fastholde og håndhæve Fingerplanens principper og at etablere de forbedringer for den kollektive trafik og for cyklismen, som er indeholdt både i Fingerplanen og i Trængselkommissionens forslag om

anlæg og en bedre organisering af den kollektive trafik. Kort sagt at tage de gevinster, der kan opnås herved i håb om, at politikerne kommer på bedre tanker.

Det er jo fornuftigt at forbedre forholdene for cyklisterne og få flere op på cyklerne. Cykling er godt for miljøet og folkesundheden, men cyklen er dog ikke et universalmiddel. Det er de færreste, som vil cykle 20-30 km eller mere om dagen. Hertil kommer, at det danske vejr og vintermørket begrænser lysten til at cykle, hvis man har andre muligheder, og endelig har de fleste cykler en begrænset levetid.

Det er ligeledes fornuftigt at forbedre den kollektive trafik. Først og fremmest fordi 35-40 % af befolkningen, som p.g.a. alder, førlighed eller økonomi er henvist til at bruge den. Skal den kollektive trafik være med til at nedbringe trængselsproblemerne, må den imidlertid være andet og mere end en social foranstaltning.

Det er muligt, at de politikere og teknikere, der arbejder med trafik, mener, at der ikke er behov for de store forbedringer, når blot de besluttede strækningsanlæg bliver realiseret. I så fald vil vi foreslå en årlig, obligatorisk bilfri uge i januar. Det vil nok fremme forståelsen.

Der er absolut behov for forbedringer af præcision, regularitet, koordinering af og pålidelig information om afgang- og ankomsttider og bedre cykel- og bilparkering ved stationer og knudepunkter. Der er ligeledes behov for at gøre forholdene mere komfortable ved knudepunkterne og andre steder, hvor der kan skiftes mellem de forskellige linjer og trafikformer. Der findes gode eksempler herpå, f.eks. Flintholm station, men de

dårlige eksempler er desværre i overvældende flertal som f.eks. Ny Nørreport, hvor æstetikken synes at have sejret over funktionaliteten.

Sammenhængen mellem fysisk planlægning og trafik, TAK!

Vi er ikke så naive at tro, at man nogensinde kommer trængslen til livs i et storbyområde som hovedstaden. Opgaven er ikke blevet lettere af, at man i disse år udbygger Nordhavn med en stor mængde boliger og erhverv, og at Fingerplanen desuden muliggør omdannelsen af industriområder langs Ringvej 3 til boliger og kontorer. Intensivering i begge disse områder vil sikkert medføre stigende individuel trafik uanset metro- og letbaneforbindelser.

Vi mener ikke, at man bare skal acceptere stigende trængsel som et nødvendigt onde ved at leve i en storby, og heller ikke, at man kan løse problemerne ved et enkelt stort trafikteknisk fix som f.eks. en østlig havnetunnel, der ud over at medføre en række miljømæssige problemer måske snarere vil forstærke end afbøde problemet. Det, der efter vores mening er brug for, er en bredspektret indsats både m.h.t. anlæg og organisation, hvor byudviklingen, byomdannelsen og trafikken i alle dens former ses i sammenhæng og koordineres. Det bør være en central opgave for den fysiske planlægning, og vi ser gerne, at Miljøministeriet påtager sig en betydeligt mere aktiv rolle, end det efter vores opfattelse har været tilfældet med Fingerplan 2013. ■

Om forfatterne

Ole Jappe og Jens Galsøe er begge arkitekter, nu pensionerede og i mange år ansat i bl.a. Miljøministeriet/Naturstyrelsen.

