

TRAFIKKEN OG STRUKTUREN

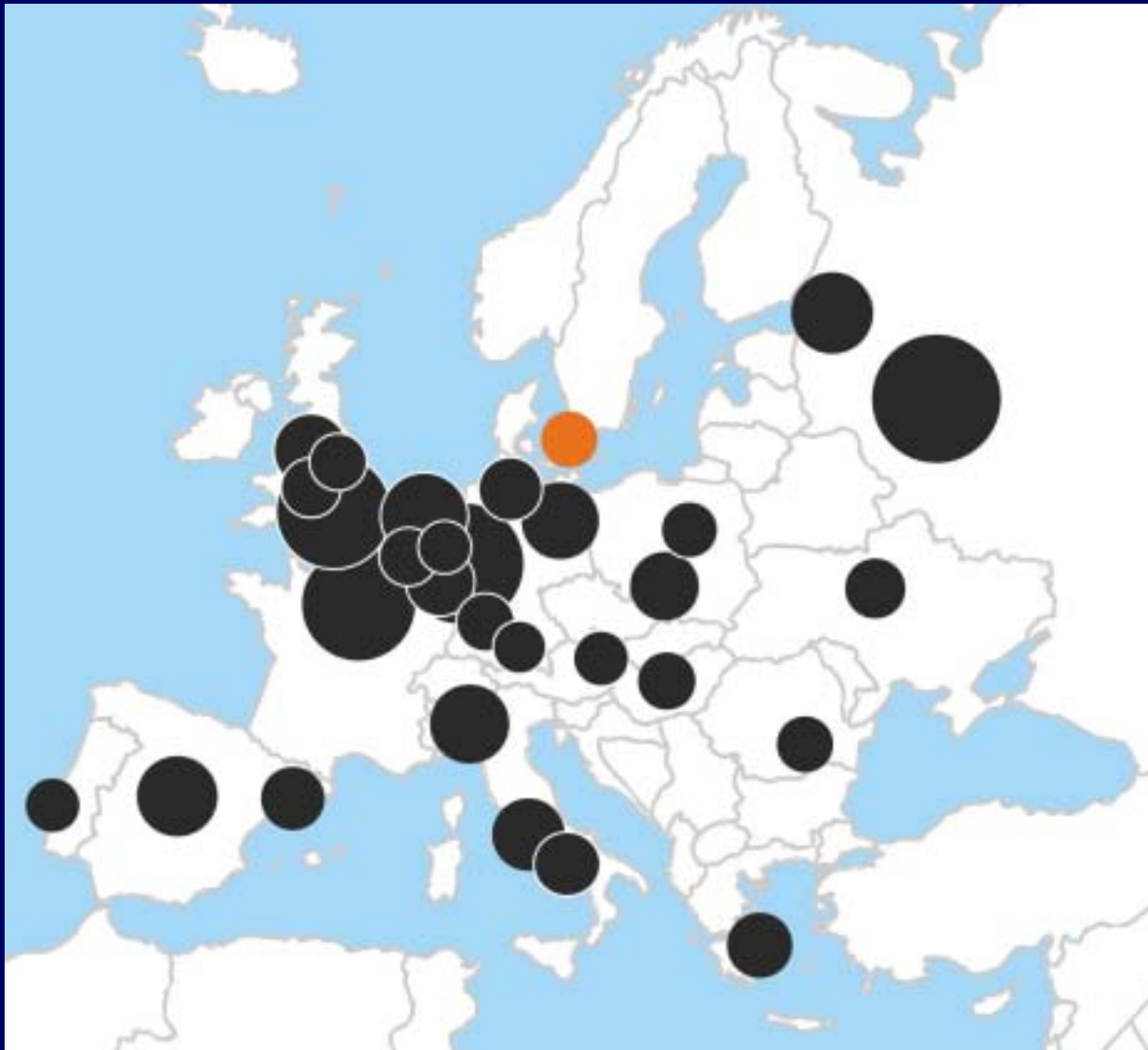
TØF KONFERENCE 8. MARTS 2004



TRAFIKKENS ORGANISERING I KØBENHAVN

Søren Elle, trafikplanlægger, Københavns Kommune

OVERORDNET MÅLSÆTNING



EN STÆRK,
KONKURRENCEDYGTIG
REGION
MED EN
VELFUNDERENDE
INFRASTRUKTUR

REGIONALE STYRINGSMIDLER



REGIONAL STYRING AF BYUDVIKLINGEN
OG AF TRAFIKPLANLÆGNINGEN

FINGERBYEN OG STATIONSNÆRHEDS -
PRINCIPPET BØR FASTHOLDES

KØBENHAVNS VISIONER PÅ TRAFIKOMRÅDET



Foto: Lars Gemzøe

TRAFIK- OG MILJØPLANENS HOVEDMÅLSÆTNING:

At sikre et velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag.

Det betyder, at den øgede trafikale aktivitet tilgodeses ved kollektiv trafik og cykeltrafik, og at miljøproblemerne søges minimeret.

VISION FOR 2025:

AT KØBENHAVNS GADER OG PLADSER ER MERE PRÆGET AF BYLIV OG MENNESKER END AF BILTRAFIK



MERE METRO

KØBENHAVN SATSER PÅ
BANE BETJENING AF DE
TÆTTE BYOMRÅDER

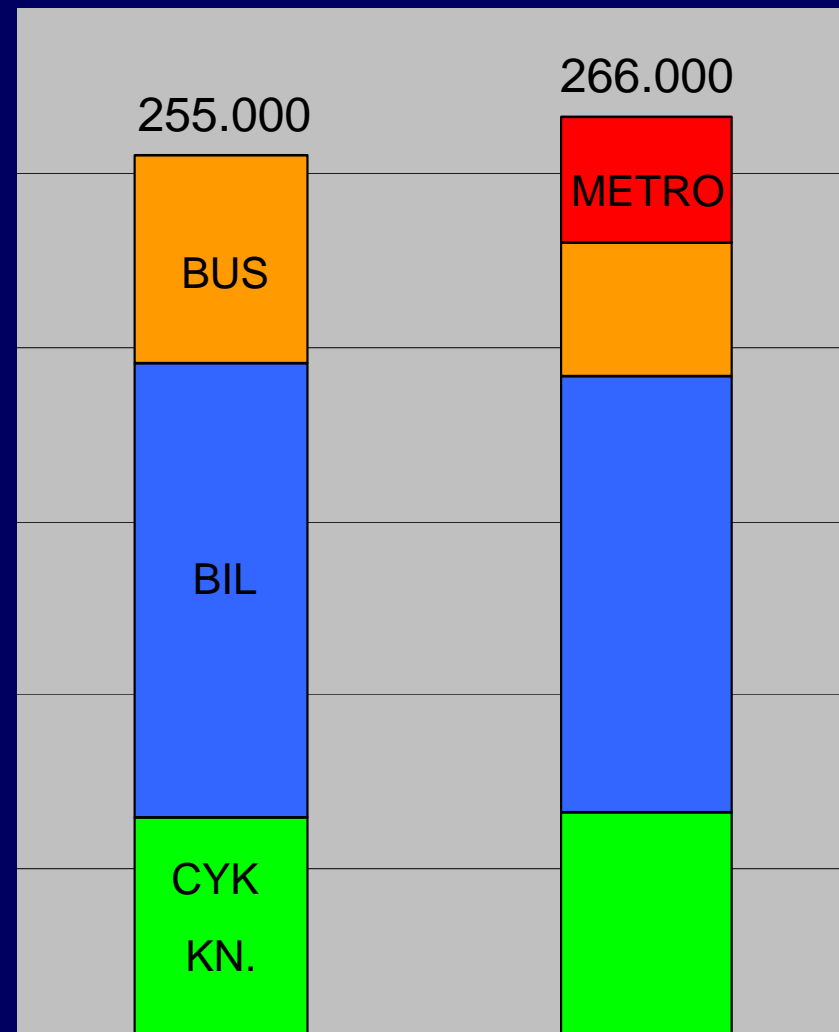
ET SAMMENHÆNGENDE
BANESYSTEM MED SKIFTE-
MULIGHEDER TIL METROEN VED
HOVEDBANEGÅRDEN,
ØSTERPORT, NØRREBRO,
FLINTHOLM, ØRESTAD OG
KASTRUP



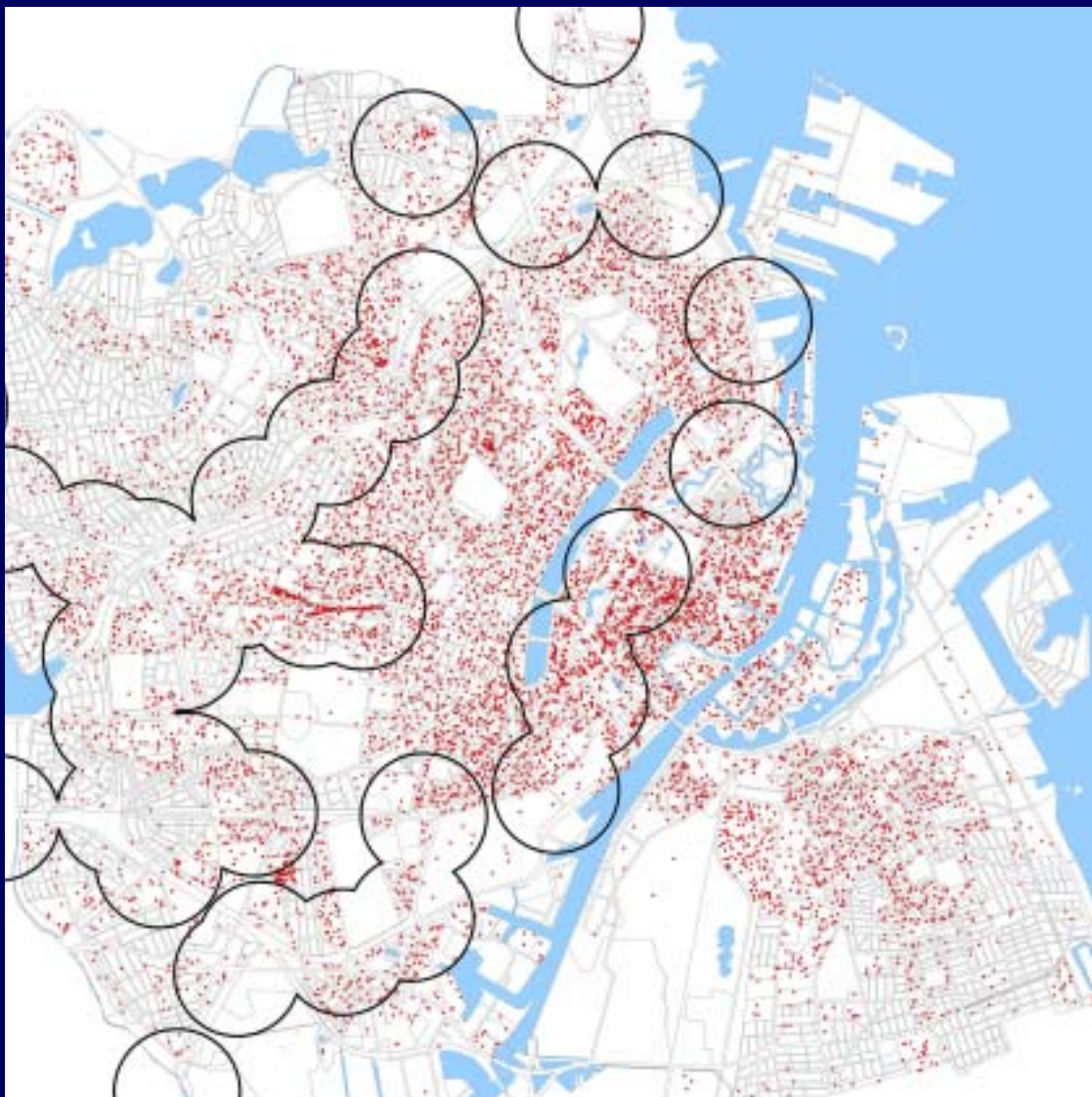
METROEN ØGER DEN KOLLEKTIVE TRAFIK BYEN BRUGES PÅ NYE MÅDER



I DET CENTRALE HAVNESNIT ER DEN
KOLLEKTIVE TRAFIK STEGET 24 % PÅ 1 ÅR
BUSSENERNE HAR MISTET GODT 1/3 AF PASS.
BILTRAFIKKEN ER FALDET 3 %
OG DEN SAMLEDE TRAFIK ER STEGET 4 %



SAMLET BANEDÆKNING UDEN METRO



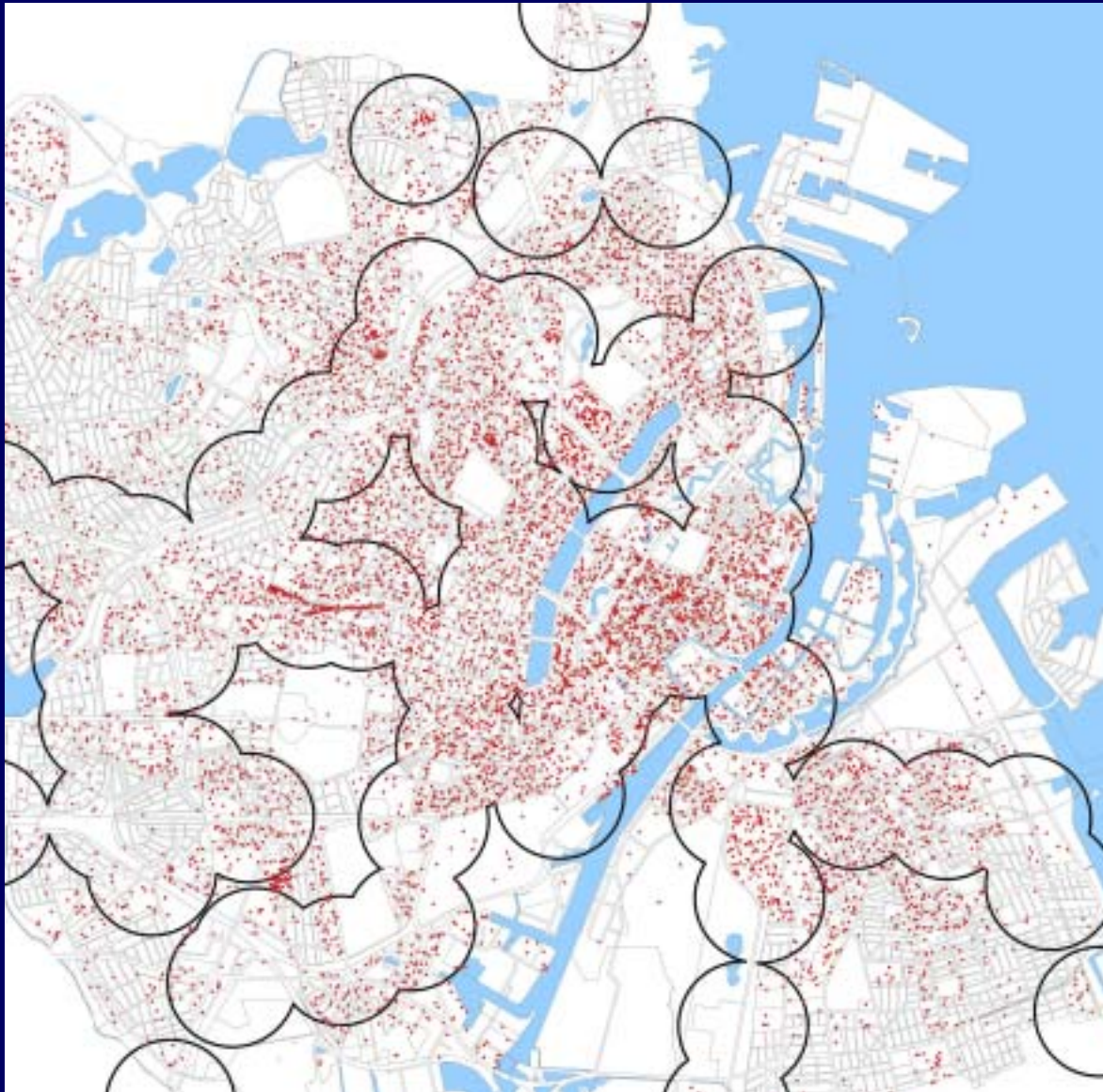
STATIONSPLANDE INDEN FOR
600 M RADIUS

PRIKKERNE ANGIVER MÅL:
INDBYGGERE,
ARBEJDSPLADSER OG
STUDIEPLADSER

S-BANEN OG RINGBANEN
DÆKKER TILSAMMEN 298.000
AF DE 710.000 MÅL I TÆTBYEN:
BROKVARTERERNE OG
FREDERIKSBERG.

DET SVARER TIL EN
BANEDÆKNING PÅ 42 %

BANEDÆKNING MED METROENS 4. ETAPE

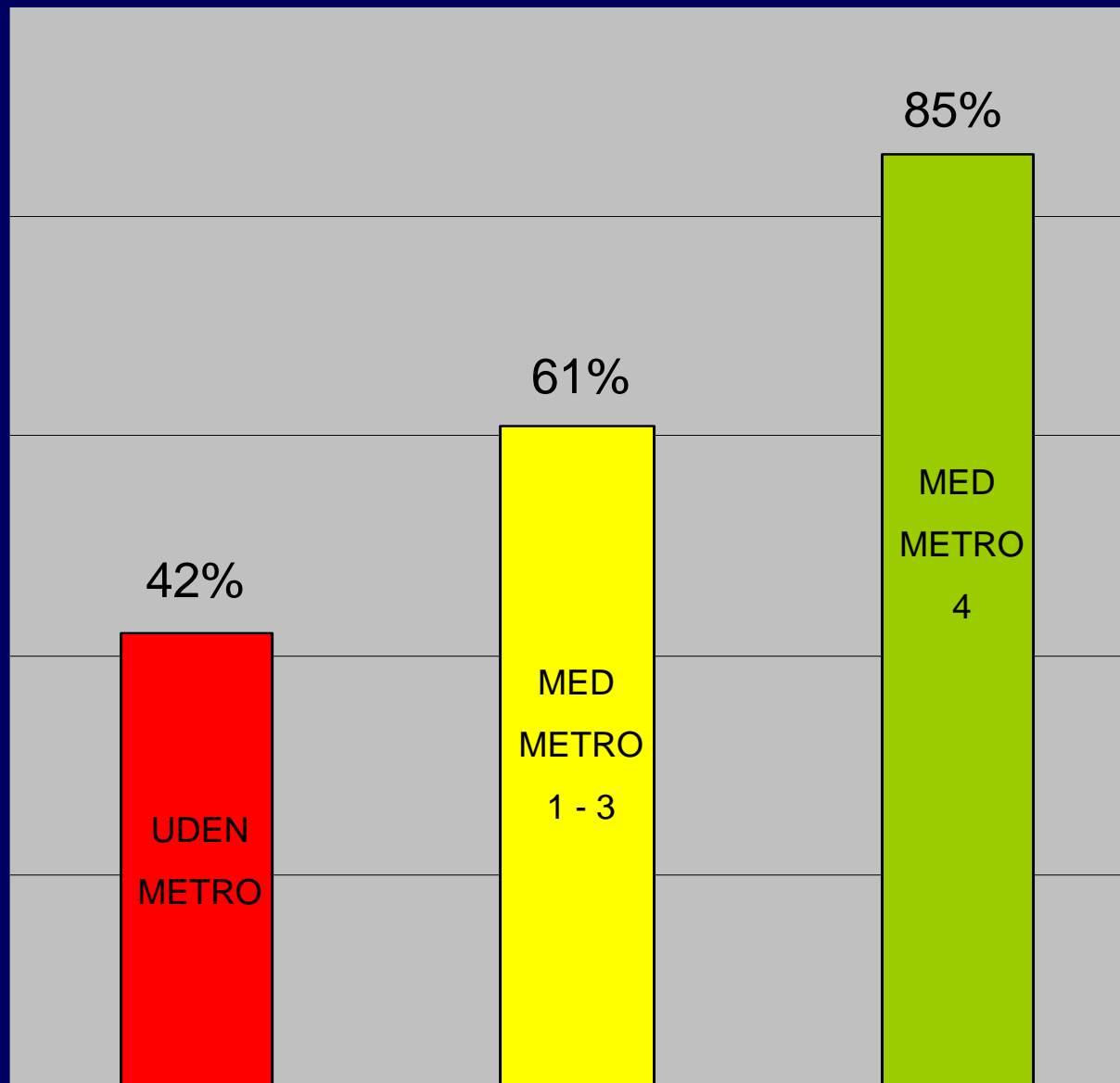


MED METROENS 4. ETAPE
ØGES BANEDÆKNINGEN AF
DE TÆTTE BYDELE TIL OVER
600.000, ELLER CA. 85 % AF
MÅLENE

FIGUREN VISER
BANEDÆKNINGEN MED
REFERENCEFORSLAGET:

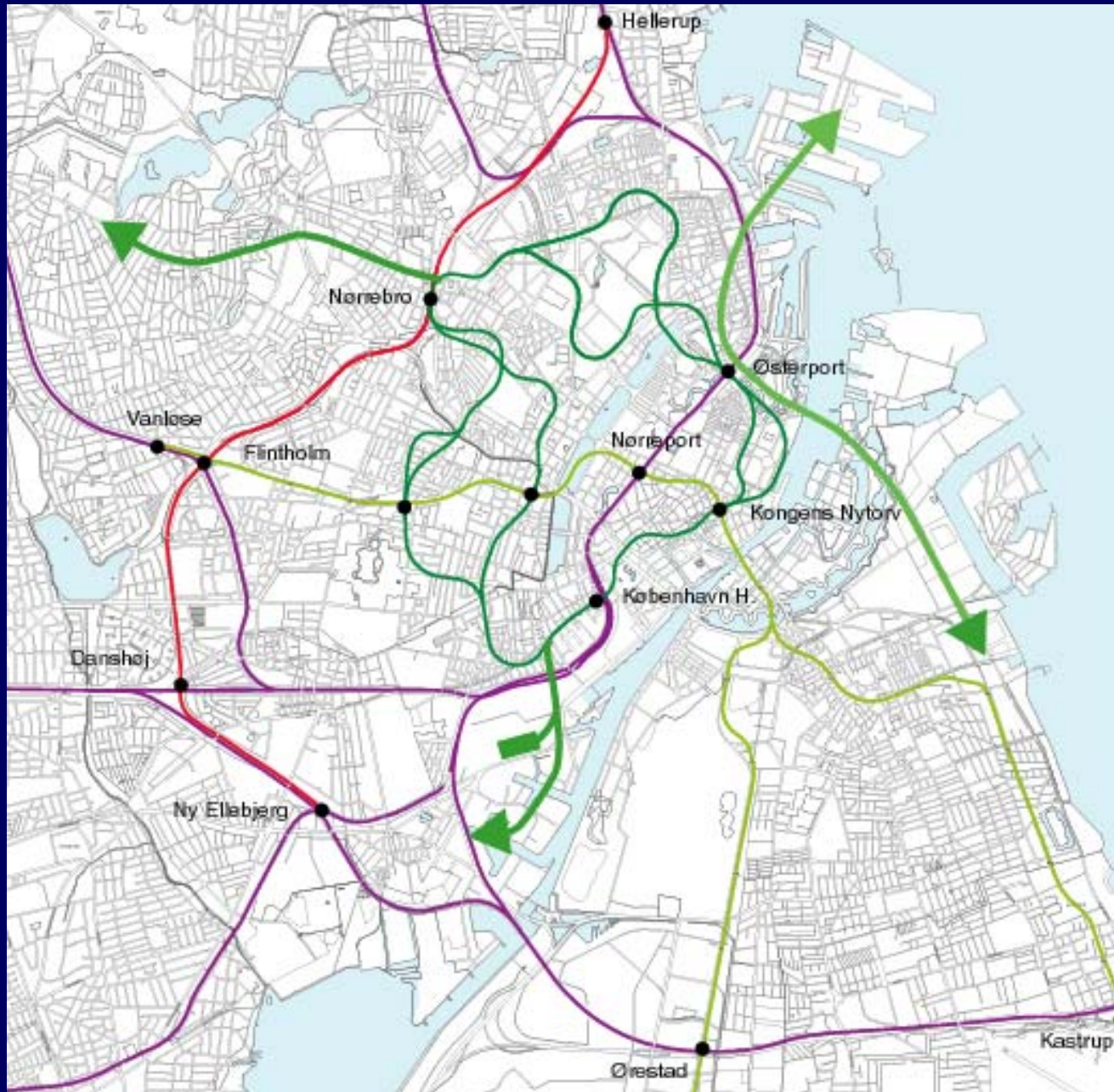
MARMORKIRKEN –
RIGSHOSPITALET –
STENGADE - FORUM –
TOVE DITLEVSENS PLADS

BANEDÆKNING AF TÆTBYOMRÅDET



DET ER MULIGT AT
BANEETJENESTE
HOVEDSTADEN MED ET
SYSTEM AF RADIALE S-
BANER OG REGIONALT OG
SAMT ET FLADEDÆKKENDE
METROSYSTEM I TÆTBYEN

VI SØGER DEN LINIEFØRING,
SOM GIVER LAVESTE
ANLÆGSOMKOSTNINGER
OG STØRSTE
DRIFTSINDTÆGTER



METRO 5 + +

SKITSERING AF
UDBYGNINGS-
MULIGHEDER PÅ
LANGT SIGT TIL
SYDHAVNEN,
TIL BRØNSHØJ,
TIL DET NORDØSTLIGE
AMAGER
OG TIL
NORDHAVNSOMRÅDET

BÅDE STYRE OG UDBYGGGE ?



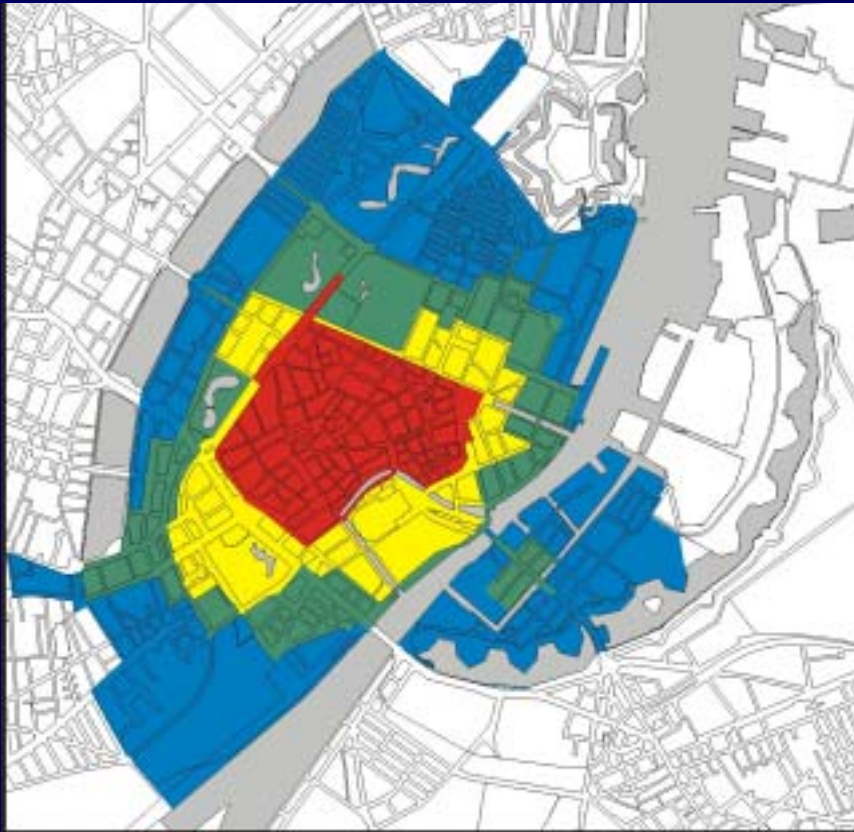
HUR'S DEBATOPLÆG 2002:

NYE VEJE OG BANER (A og C)
(FOR 38 MIA. KR.) VIL IKKE
REDUCERE TRÆNGSLEN PÅ
VEJENE I MYLDRETIDEN

TRAFIKSTYRING (B og D),
PARKERINGSREGULERING,
KØRSELSAFGIFTER OG
PARKER OG REJS KAN ØGE
FREMKOMMELIGHEDEN FOR
BILTRAFIKKEN OG ØGE DEN
KOLLEKTIVE TRAFIKS
MARKEDSANDEL

HUR'S BEREGNINGER FOR 2025 VISTE,
AT DET ER DYRT OG INEFFEKTIVT ALENE AT UDBYGGGE,
MEN RELATIVT EFFEKTIVT AT REGULERE ELLER STYRE

UDVALGTE LOKALE OG NATIONALE STYRINGSMIDLER



KOMMUNALE STYRINGSMIDLER

PARKERINGSSTRATEGI

SIGNALREGULERING

NATIONALE STYRINGSMIDLER

BIL- OG BENZINAFGIFTER

ROAD PRICING ?



BOMPENGE I LONDON OG STOCKHOLM

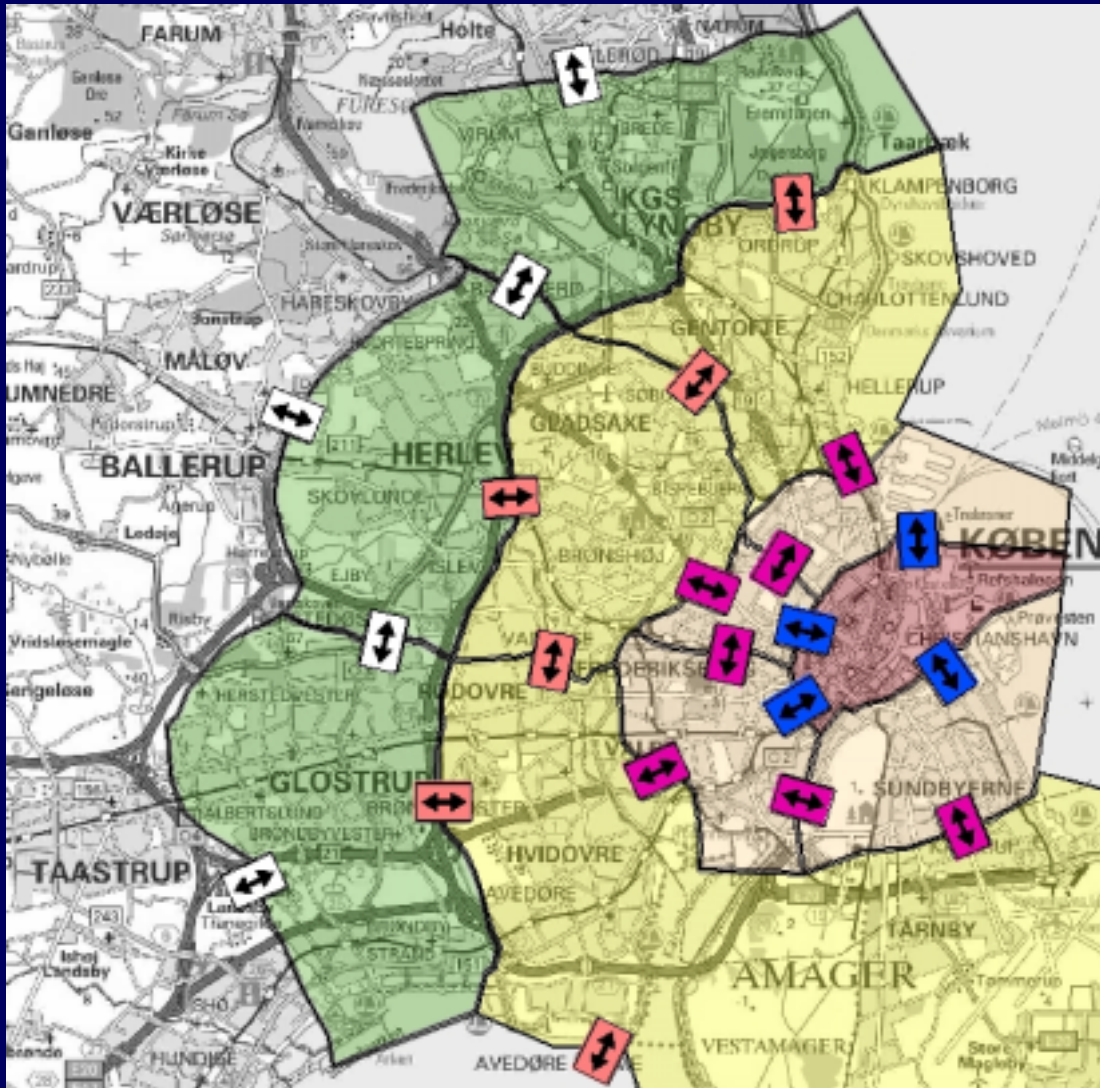


FORSØGET I LONDON MED TRÆNGSELSAFGIFTER HAR VÆRET EN SUCCES: TRAFIKKEN FLYDER NU IGEN I GADERNE

I STOCKHOLM PLANLÆGGES DET INDTIL VIDERE AT INDFØRE BOMPENGE I 2005 - SOM FORSØG FREM TIL VALGET I 2006



AKTA: ET FORSØG MED ROAD PRICING I KØBENHAVNSOMRÅDET



Peakhour	Not peakhour
1.00 Kr/km	0.50 Kr/km
2.00 Kr/km	1.00 Kr/km
3.50 Kr/km	1.75 Kr/km
5.00 Kr/km	2.50 Kr/km

EN HØJ AFGIFT PR. KØRT KM. KAN REDUCERE BILKØRSLEN MÆRKBART

	Peakhour	Not peakhour
	2.00	1.00
	4.00	2.00
	8.00	4.00
	12.00	6.00

DEN HØJE BOMPENGE-TAKST ER DYREERE FOR BILISTEN, MEN REDUCERER BILKØRSLEN MINDRE

ORGANISERING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I HOVEDSTADSOMRÅDET



MODEL A

REGIONEN HAR ANSVARET FOR PLANLÆGNING OG DRIFT AF S-TOG (EKSKLUSIVE INFRASTRUKTUR) SAMT BUSSE, LOKALBANER OG METRO (INKLUSIVE INFRASTRUKTUR)

REGIONEN SENDER FORTSAT ØNSKESEDLER / REGNINGER VEDRØRENDE BANEANLÆG TIL STATEN, - DER JO KAN HAVE HELT ANDRE PRIORITERINGSKRITERIER END PLANMYNDIGHEDEN



ORGANISERING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I HOVEDSTADSOMRÅDET



MODEL B:

REGIONEN HAR DET SAMLEDE ANSVAR FOR PLANLÆGNING, ANLÆG OG DRIFT AF S-TOG, LOKALBANER, BUSSE OG METRO I OMRÅDET, INKLUSIVE INFRASTRUKTUREN.

MODELLEN FORUDSÆTTER FORMENTLIG REGIONAL SKATTEUDSKRIVNING REGIONEN FINANSIERER OG PRIORITERER I DENNE MODEL SELV, OG VÆLGER SELV STYRINGSMIDLER.

HVILKEN REGION ?



UAFHÆNGIGT AF
REGIONENS STØRRELSE
SKAL STRUKTUREN
TILRETTELÆGGES, SÅ
OPGAVEN LØSES BEDST
MULIGT.

ANSVAR OG KOMPETENCE
SKAL FØLGES AD

SUBOPTIMERING SKAL
SØGES UNDGÅET

SAMMENHÆNGEN MELLEM
REGIONPLANLÆGNING OG
TRAFIKPLANLÆGNING
SKAL STYRKES