

21. december 2021

Meget af den trængsel vi oplever er selvskabt!

I årevis har vi diskuteret trængsel i og omkring de større danske byer og især København. Ekspertter vurderer at det koster samfundet et stort tocifret milliardbeløb at bilisterne sidder i kø og eller kommer meget langsomt frem i myldretiderne.

Der er investeret mange hundrede milliarder kroner de seneste år på at udbygge motorvejene omkring de større byer og sydfra har København fået udvidet en af sine store leverandører af biltrafik, nemlig motorvejen fra Køge til Hovedstaden.

Alt imens sidder mange i kø på Helsingør og Hillerød Motorvejene fordi de ikke er blevet udbygget som forventet.

Men alligevel er der kaos og hvorfor det? Jo det handler om politisk vilje til at løse trængslen, men den er der ikke dybtfølt – fordi man tilsyneladende ikke bryder sig om biltrafik. Det er fint at udbygge indfaldsvejene til København men når så Københavns Kommune og det meget, meget røde styre helst så en by uden biler ja så skal det gå galt. Modtage apparatet i form af veje og vejkapacitet følger slet ikke med udviklingen og behovet i et moderne samfund. I København spænder man direkte ben for bilisterne på alle tænkelige måder.

Man fjerner rask væk vejkapacitet som gør at der opstår ”blodpropper” omkring det pulserende hjerte – selve Københavns Kommunes grænser. Kommunen udnytter slet ikke de intelligente trafikafviklingssystemer optimalt – såkaldte grønne bølger, man sikrer sig ikke at der sker begrænsninger på hvor mange veje og gader man kan grave op på samme tid og derfor vil jeg mene at mange af vores trængselsproblemer er selvskabte.

De seneste 12 måneder har der været adskillige gravearbejder på centrale indfaldsveje på samme tid og det har skabt kaos i myldretiderne. Der burde ske en stram koordinering af hvornår man giver tilladelser til at arbejde på strækninger der er centrale for trafikafviklingen.

Man burde endvidere i sine udbud på disse arbejder fastsætte en meget stram tidsplan hvor entreprenøren får dels en bøde ved forsinkelser eller en bonus for at løse opgaven hurtigere. Den model blev anvendt på en motorvejs strækning for år tilbage i Sønderjylland og det lykkedes at forkorte tiden med arbejdet ganske betydeligt. Man burde i sine regnestykker indregne den omkostning det er for samfundet at vi ikke har en effektiv trafikafvikling når man arbejder på især motorvejsprojekter med udvidelser eller renoveringer.

Man kunne også tænke ind at vejarbejder ikke starter kl. 06.30 om morgenen men først efter myldretiden er forbi og eller man arbejder mest om aftenen og natten.

Et eksempel fra København har i år været at store dele af Østerbrogade har været under renovering – det startede i de tidligere måneder af dette år og forventes færdigt den 22. december. Et år! Gentager et år med gener for beboere, parkering, butikker, vareleveringer, kunder og bilister. I samme periode har der således også været store vejarbejder på Strandboulevarden, Kalkbrænderihavnsgade, Øster Voldgade og nu også Sølvgade. Det hele på en gang – uden omtanke vil jeg påstå.

Tidspunkterne hvor man igangsætter større vejarbejder burde koordineres langt bedre og i samarbejde med erhvervslivet som der som minimum burde orienteres og inddrages i god tid. Mange undrer sig f.eks. at der ikke arbejdes på fuld kraft i industriferien mens mange brugere er på ferie, men at man opstarter store og små vejarbejder netop når folk er tilbage fra ferie og ungerne skal i skole.

I Myldretiderne kunne man også lade være med at de store tunge skraldebiler om morgenen mellem 7.00 og 9.00 blokerer en vejbane i lang tid mens de tømmer hele gadens affald. De burde tømme i de små gader men på de gader der føder byen med biler – f.eks. Sølvgade kan en enkelt skraldebil kl. 8.00 skabe kø hele vejen tilbage til Nørre Alle og længere ud. Man kunne også tænke vareleverancer til butikker på andre tidspunkter end om morgenen – som man har gjort i årevis f.eks. i USA og andre lande med samme udfordringer i storbyerne.

I mere end 30 år har vi talt om en Havnetunnel fra Helsingør motorvejen uden den er besluttet endnu. Vi fik en lille åbning med Nordhavnstunnelen for at aflaste især den tunge trafik – men også mange private bilister nord fra bruger den som ”smutvej” ind gennem City for at komme videre gennem byen ud over Amager og til lufthavnen eller få fat i de sydgående og vestgående motorveje. Det betyder at der i dag er 1.000 vis at bilister der slet ikke har noget at gøre ved at køre f.eks. på Ring 2 over Kongens Nytorv men nu er det en gang sådan at Ring 2 går gennem den gamle del af City.

Kommer man fra Nordhavnen på Ring 2 bliver man ledt direkte ind i centrum af København i stedet for udenom. Skiltet nedenfor viser klart at man for at ramme motorvejen og benytte Ring 2 – så er der en vej og det er igennem den centrale del af indre by.



Foto: Velkommen til Krydset ved Østerport – Benyt Ring 2 og kør gennem centrum

I en tidligere regering under Statsminister Helle Thorning Smidt fandt man på at byde ind med en Betalingsring omkring København. Den blev lanceret som en del af regeringsgrundlaget støttet især af SF – som i øvrigt lovede billigere offentlig transport i valgkampen. Med store opslag og busreklamer lovede SF at nedsætte billetpriserne i den kollektive transport med 40% - Få måneder efter fik vi i stedet prisstigninger.



Statsministeren måtte få måneder efter det fremsatte forslag om en betalingsring indse at det slet ikke havde opbakning hverken fra omegnskommunerne, Erhvervslivet, Organisationerne eller borgerne. De nyvalgte borgmestre i kommunerne omkring København vil formentlig fortsat have stor modstand mod disse tiltag og med rette.

Forslaget var ikke kun tåbeligt og uigennemtænkt men slet ikke til at realisere. En Trængselskommission blev nedsat og arbejdede i mere end et år på at afdække løsninger på trængslen – men konklusionerne var ret klare. Der var ikke de forudsætninger for at lave en betalingsring omkring Hovedstaden. Forudsætningerne for at en Betalingsring eller Roadpricing kan lade sig gøre er flere ting.

For det første skal bilisterne have gode, sikre, effektive og holdbare alternativer – Det handler om en kollektiv transport man kan regne med. Det er ikke løst endnu. Det er stort set kun Metroen man kan regne med når man planlægger sin rejse – DSB glimrer med at regional og S-tog ikke kører planmæssigt og med mange aflysninger og forsinkelser. Så længe DSB ikke kan levere tog til tiden i op imod 95% af tiden er det ikke et værdigt alternativ når borgerne skal kunne stole på en tidsplan ift. at komme på arbejde, studier, til møder og andet.

Busserne kører bedre i dag men slet ikke godt nok.

En anden forudsætning der ikke var på plads ifm. Betalingsringen var teknologien til at styre afregningen og registreringen af bilisternes færden og dermed pris. I Trængselskommissionen rejste vi "verden" rundt for at se andre større byers løsninger på trængsel – men inspirationen kunne stort set ikke anvendes i København.

Endnu en kommission løb panden mod muren. Spild af tid og penge.

Nu spørger Roadpricing igen hos den nuværende regering og derfor mener jeg det er god stil lige at minde om det arbejde der blev lavet år tilbage så politikerne og de kloge embedsfolk ikke spilder deres tid på ting der er undersøgt og på ting som man ikke skal genopfinde men kun opdatere fra dengang.

Som borger med bopæl lige midt i den centrale bydel vil jeg naturligvis også gerne slå et slag for at biltrafikken blev reduceret. Det gælder den biltrafik der IKKE har ærinde i City men alene bruger tid og vejkapacitet til at køre gennem byen. Det vil kunne mindske trafikken ret markant.

Betalingsring eller Roadpricing er alen en ny skatteskrue og en undskyldning for manglende politiks vilje og handlekraft til at løse dele af trængslen med gode fornuftige beslutninger og de lavt hængende frugter – der nærmest er ved at rådne og ikke bliver plukket.

Vi er mange der gennem tiden har budt ind med forslag til løsninger. Det være sig organisationer, erhvervsliv og enkeltpersoner – men det er som om at der ikke vil lyttes til og eller samarbejde om løsningerne. Vi skal slet ikke her tale om parkeringsudfordringerne i København som med den nye ledelse på Rådhuset kun bliver endnu værre for de borgere der betaler politikernes løn. Jeg er sikker på at erhvervslivet vil bidrage i et samarbejde med såvel Københavns kommune som med landspolitikerne.

Vi har simpelt hen spildt 30 år på at løse en moderne storby og hovedstads trafik- og transportmæssige udfordringer. Løsningerne er der hvis man har viljen!

Henrik Busch

Busch on Board

henrik@buschonboard.dk

www.buschonboard.dk