

25. september 2007

Til Folketingets Trafikudvalg

Den 2. og 3. oktober er der borgermøder om en stor udvidelse af Køge Bugt Motorvejen. Der er høring om forslaget indtil 31. oktober 2007. Se her om sagen:

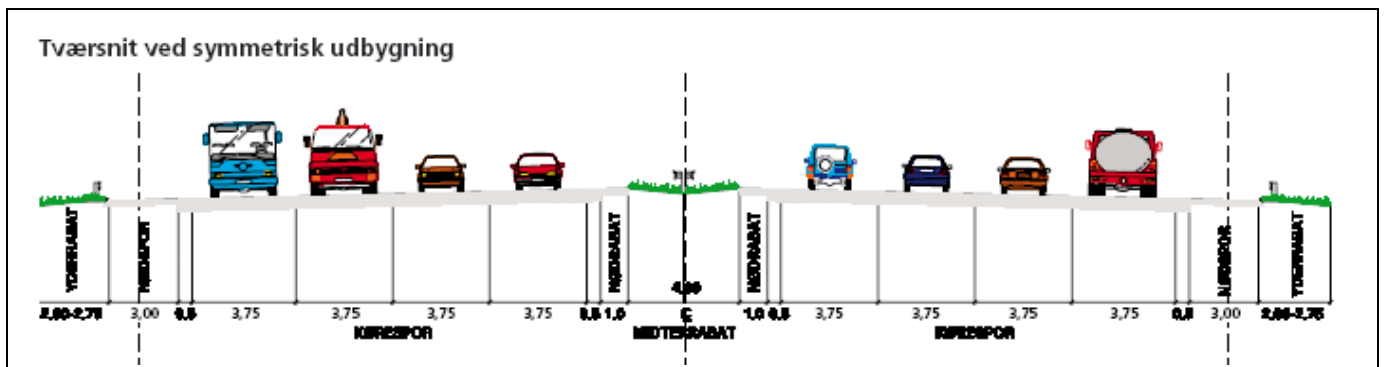
<http://www.vejdirektoratet.dk/dokumentniveau.asp?page=document&objno=172038>

NOAH-Trafik: Udbyg ikke Køge Bugt motorvejen fra Greve til Køge. Udbyg jernbanen i stedet og start med at indsætte pendlerbusser, som foreslået af MOVIA. Busserne skal have reserveret en vejbane i hver retning. 46 busser i timen i hver retning kan erstatte en udvidelse af motorvejen med 1 spor i hver retning. På et stopfyldt motorvejsspor er der ca. 2.300 personer i bilerne i spidstimen. De kan sidde i 46 busser med 50 passagerer i hver. (Se udregning i bilag 1)

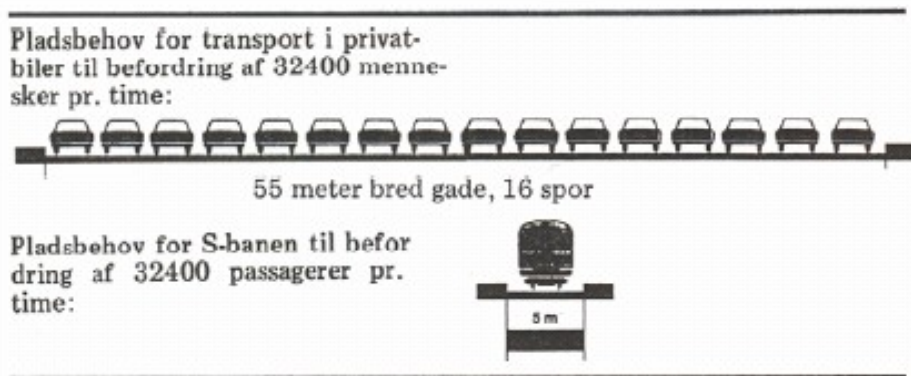
Næsten tomme pendlerbiler må nedsætte hastigheden i myldretiden på Køge Bugt Motorvejen. Derfor undersøges det, om motorvejen skal udvides til 8 spor. Det er meningsløst at bruge milliarder og arealer til dette formål. Pendlere fylder for meget når de har bil med.

Udbygning af Køge Bugt Motorvejen til en bredde på ca. 50 meter med 8 vejspor må også på det kraftigste frarådes, fordi udvidelsen skaber langt flere problemer end den løses. Når vejen udvides kommer der mere trafik, mere støj- og luftforurening og mere trængsel andre steder på vejnettet. Kun kollektive transportmidler er velegnede til at transporterer de mange pendlere

Her vejbredden på ca. 50 meter



Her tegning, der viser hvad en S-bane kan klare på 10 meter:



Se mere om transportmidlers kapacitet og arealforbrug i bilag 1 og 2

Danmark har veje nok.

Vi er enige med den tidligere vejdirektør Per Milner i hans vurdering nedenfor. Derfor bør Folketinget sige nej til alle de store vejanlæg, som der for øjeblikket kommer forslag om. Se artiklen på: <http://ing.dk/artikel/73781>

Ingeniøren
ing.dk

»Nu har vi veje nok«

Af [Birgitte Marfelt](#) | fredag 06.10.2006 kl. 00:45



[Foto: Lars Bertelsen]







I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur.

»Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundefremt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,« siger Per Milner.

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
v/
Ivan Lund Pedersen

Bilag 1

”Omregningstabel” fra motorvej til bus- og banetrafik

Definition og illustration af forskellige serviceniveauer for biltransport på 4-sporede motorveje. (Se forklaring på næste side).	Antal biler og personer pr. time pr. retning på en 4-sporet motorvej i myldretiden ved forskellige serviceniveauer. Antal busser/S-tog til samme antal personer.
A 	Serviceniveau A for en 4-sporet motorvej defineres som op til 768 biler - pr. time i hver retning. Det svarer til 907 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 19 busser eller 1 S-tog.
B 	Serviceniveau B for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 769 og 1728 biler pr. time i hver retning. Det svarer til op til 2040 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 41 busser eller 3 S-tog.
C 	Serviceniveau C for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 1729 og 2688 biler pr. time i hver retning. Det svarer til op til 3172 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 64 busser eller 5 S-tog.
D 	Serviceniveau D for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 2689 og 3264 biler pr. time i hver retning. Det svarer til op til 3852 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 77 busser eller 6 S-tog.
E 	Serviceniveau E + F for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 3265 og 3840 biler pr. time i hver retning. Det svarer til op til 4532 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 91 busser eller 7 S-tog.
F 	

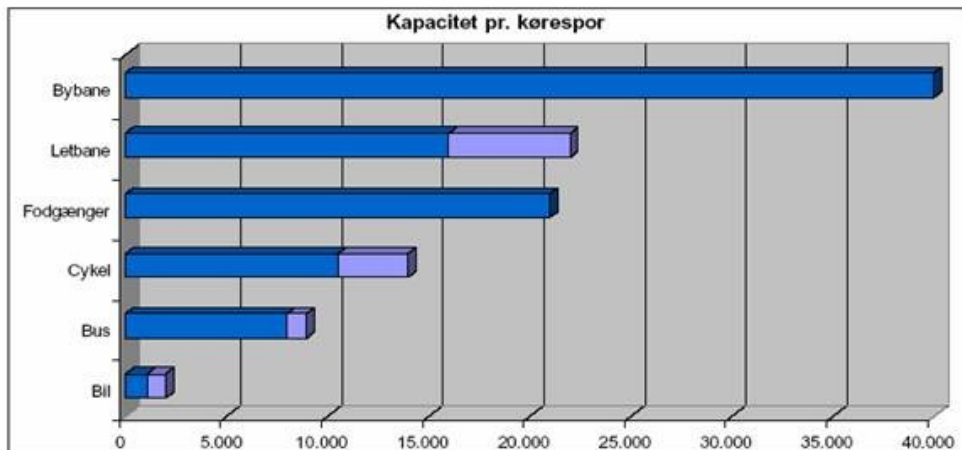
serviceniveauerne for en 4-sporet vej

Bilag 2

En afgørende faktor i trafikplanlægningen er transportmidlers arealforbrug. I tabellen nedenfor kan man se hvor mange mennesker, der kan transporteres pr. time pr. kørespor af samme bredde med forskellige transportmidler. Som det kan ses er bybanen bedst og letbanen næstbedst. Biler er absolut dårligst til at løse transportopgaver på en bæredygtig måde. Derfor er det fuldkommen usagligt og miljøfjendtligt når vej- og billobbyen kræver nye store vejanlæg ind mod vore store byer.

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Signaturforklaring:

Det største tal for letbaner gælder hvor letbanen kører på helt eget areal og styrer trafiksignalerne så letbanen får ”grøn bølge”. I sådanne systemer kan letbanen kører med intervaller på helt ned til 30 sekunder. Kapaciteten er lavere hvis disse forudsætninger ikke er til stede.

Det maksimale tal for cykler gælder hvor cykelstien er tilstrækkeligt bred og der ikke er forsinkelser ved lyskryds. Det lave tal er en typisk bycykelsti, hvor de enkelte cykler har mindre plads til at overhale og der er forsinkelser ved lyskryds.

For biler er det lave tal for en stor trafikvej i et byområde. Det højere tal gælder for motorveje.