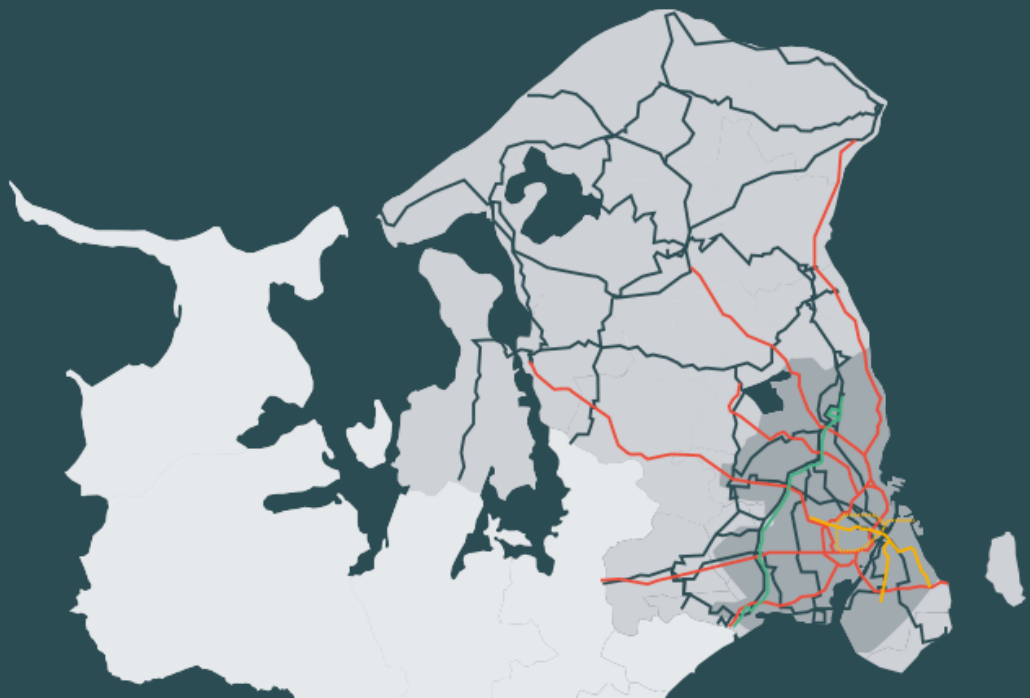




Region Hovedstaden

sætter fokus på trængsel
i hovedstadsområdet

OPERATE



STAKEHOLDER-
ANALYSE OM
INFRASTRUKTUR I
REGION H

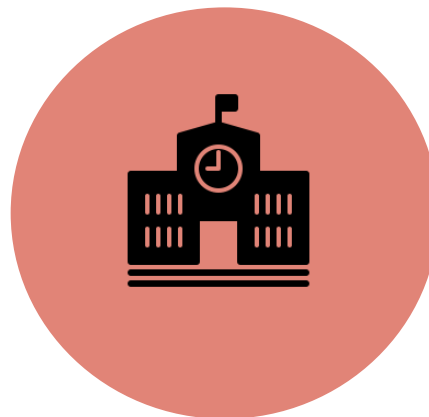
JUNI 2016

METODE



METODE

- Der er blevet gennemført interviews om infrastrukturen i hovedstadsregionen med 32 personer, hvoraf 17 er borgmestre i regionens kommuner og 15 er ledelse/eksperter fra relevante interesseorganisationer.
- Interviewpersonerne er blevet interviewet telefonisk á ca. 30 min. varighed i perioden fra mandag d. 18. april til 18. maj. Tre interviewpersoner har af tidshensyn sendt skriftlig besvarelser på spørgsmålene.
- Der er blevet anvendt en semistruktureret spørgeguide med fokus på udfordringer og potentialer i infrastrukturen i hovedstadsregionen, som gav respondenterne mulighed for at svare uddybende på en række åbne spørgsmål.
- Interviewene er blevet gennemført med løfte om anonymitet. For at kvalitetssikre besvarelsen er vigtige udsagn efterfølgende blevet sendt til interviewpersonerne per mail for at give mulighed for præcisering og uddybning.
- Bornholm er ikke medtaget i undersøgelsen, da infrastrukturen fx vej- og jernbanenettet ikke er forbundet med resten af hovedstadsregionen.



17 af regionens 29 borgmestre.



15 ledere eller eksperter fra interesseorganisationer.

Borgmestrene

NAVN	TITEL	Kommune
Dorthe Melgaard	Borgmester	Hillerød
Eik Dahl Bidstrup	Borgmester	Dragør
Frank Jensen	Borgmester	København
Helle Adelborg	Borgmester	Hvidovre
Jens Ive	Borgmester	Rudersdal
John Schmidt Andersen	Borgmester	Frederikssund
Jørgen Johansen	Borgmester	Allerød
Kim Valentin	Borgmester	Gribskov
Michael Ziegler	Borgmester	Høje-Taastrup
Morten Slotsved	Borgmester	Hørsholm
Ole bjørgstorp	Borgmester	Ishøj
Ole Bondo Christensen	Borgmester	Furesø
Sofia Osmani	Borgmester	Lyngby-Taarbæk
Steen Hasselriis	Borgmester	Halsnæs
Thomas Gyldal Petersen	Borgmester	Herlev
Thomas Lykke Pedersen	Borgmester	Fredensborg
Willy R. Eliassen	Borgmester	Egedal

Interessenter

ORGANISATION
FOA teknik og service
3F Transportgruppen
Pendlerklubben Kystbanen
Cyklistforbundet
Passagerpulsen
Danske Speditører
Arbejdsgiverforeningen Transport og Logistik (ATL)
Dansk Erhverv
Dansk Industri
DTL
IDA
LO Hovedstaden
Sund og bælt
Dansk Metal
FDM

OPSUMMERING

OPSUMMERING

Udfordringen er klar



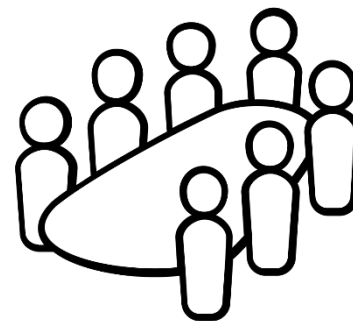
Hovedstadsregionen risikerer at sande til, hvis trængselsproblemerne ikke bliver løst.

Det går ud over væksten



Problemerne går ud over vækst og beskæftigelse.

Der skal findes en løsning



Stat, region, kommuner og relevante aktører bør sætte sig sammen og finde en løsning.

**”DET ER AFGØRENDE FOR KONKURRENCEEVNE
AT HAVE EN ARBEJDSSTYRKE MED HØJ
MOBILITET, SÅ VI KAN MATCHE VIRKSOMHEDER
OG ARBEJDSKRAFT MED HINANDEN.”**

– FAGLIG ORGANISATION

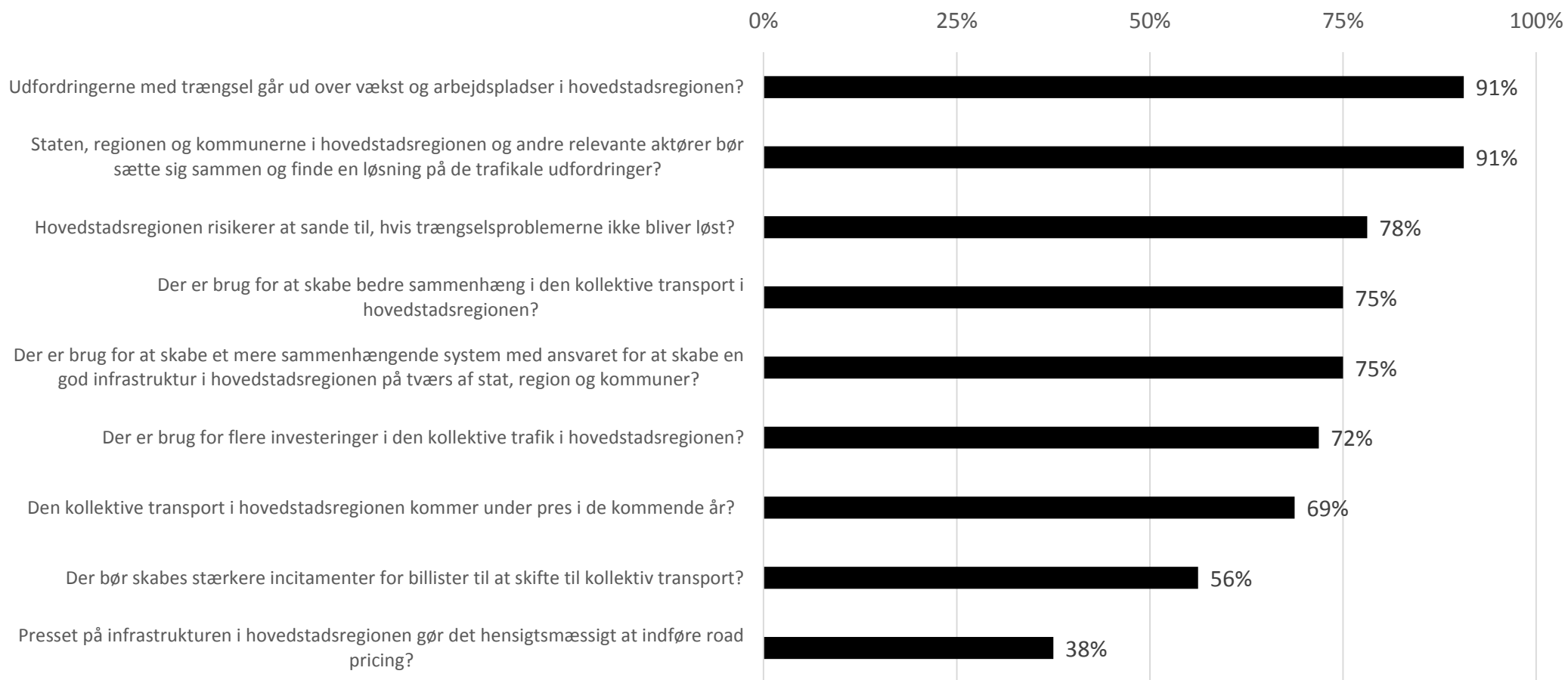
”GENERELT ER VI JO IKKE SÅ UENIGE OM, HVAD DER FÅR HOVEDSTADSREGIONEN TIL AT HÆNGE SAMMEN. DER SKAL BESLUTNINGSKRAFT OG ØKONOMI TIL. OG VI SKAL SE HOVEDSTADSREGIONEN I EN SAMMENHÆNG MED HELE SJÆLLAND.”

– BORGMESTER

”VI TRÆNGER TIL AT FÅ INFRASTRUKTUREN I HOVEDSTADSREGIONEN UDVIKLET. POLITISK HAR DER VÆRET FOR MANGE FORSKELLIGRETTEDE INTERESSER. DERFOR ER VI IKKE LYKKEDES MED AT FÅ TILTRUKKET STORE INFRASTRUKTURPROJEKTER, SOM DE ER I JYLLAND.”

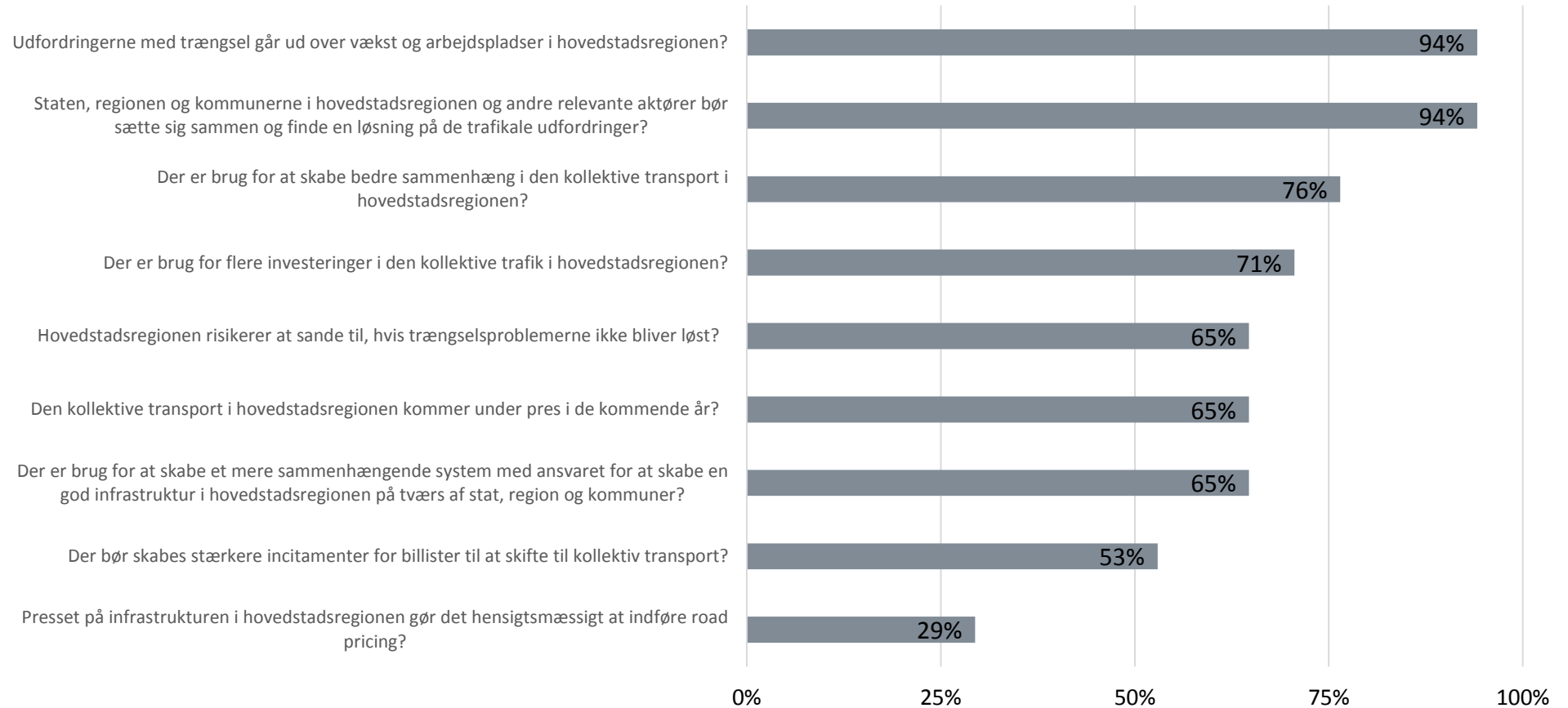
- BORGMESTER

ENIGHED BLANDT RESPONDENTERNE PÅ EN RÆKKE SPØRGSMÅL



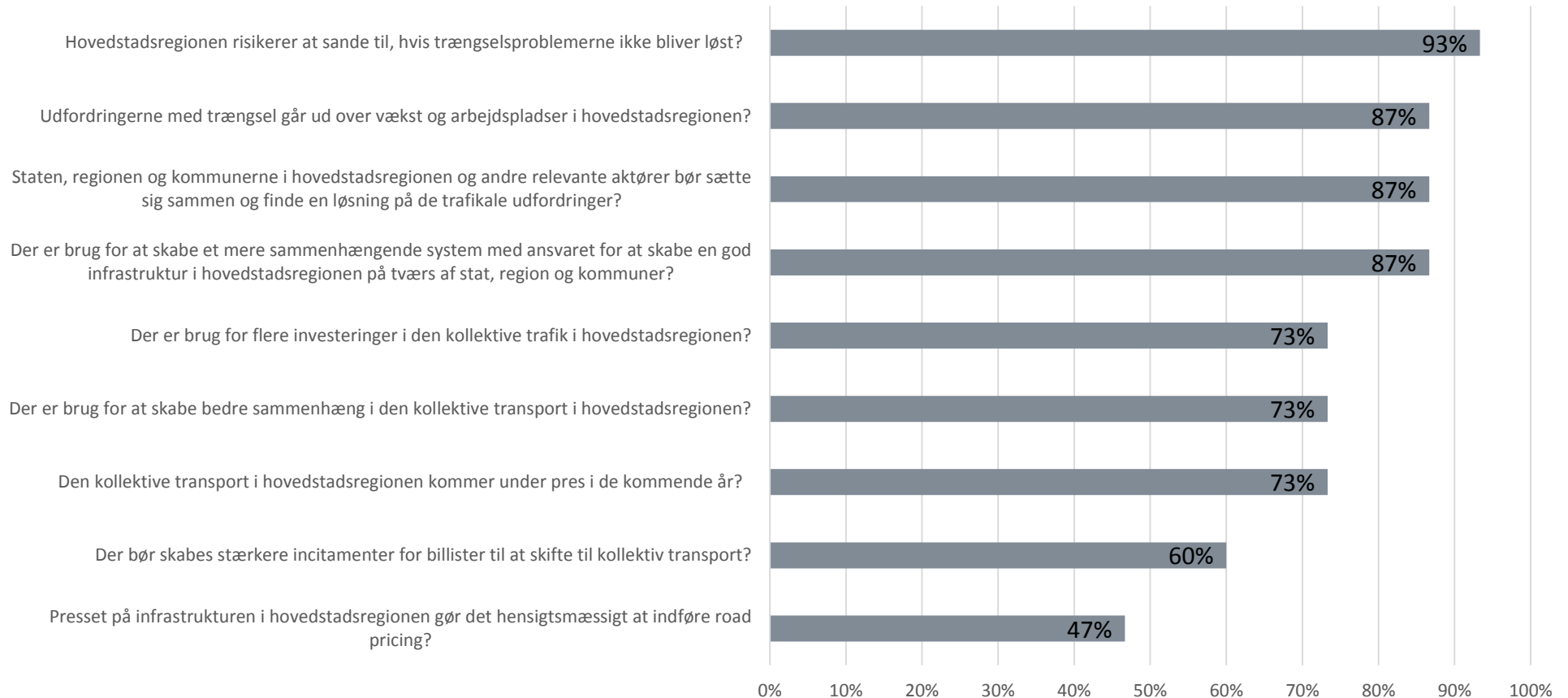
NOTE: Andel af respondenter blandt borgmestrene og interesseorganisationer, der er 'helt enig' eller 'delvist enig' i ovenstående udsagn.

ENIGHED BLANDT **BORGMESTRENE** I EN RÆKKE UDSAGN



NOTE: Andel af respondenter blandt borgmestrene, der er 'helt enig' eller 'delvist enig' i ovenstående udsagn.

ENIGHED BLANDT INTERESSEORGANISATIONERNE I EN RÆKKE UDSAGN

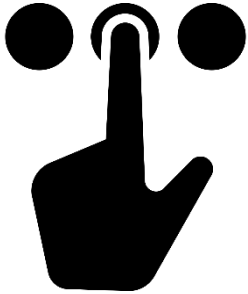


NOTE: Andel af respondenter blandt interesseorganisationerne, der er 'helt enig' eller 'delvist enig' i ovenstående udsagn.

LØSNING

LØSNINGEN

Mere beslutningskraft



Der er brug for at skabe bedre sammenhæng og klar ansvar på tværs

Der er brug for at tale med én stemme



Der er brug for at tale med én stemme, så man kan matche jyderne på tiltrækning af investeringer.

Flere statslige investeringer



Der er brug for flere investeringer for at løse udfordringerne. Det handler også om økonomi.

**” VI HAR NOGLE SNAKKE PÅ TVÆRS AF
KOMMUNERNE OM HVILKE PROBLEMER, DER ER
VIGTIGE. DET ER VIGTIGT AT PRESSE PÅ OVER FOR
STATEN. HVIS DEN KOLLEKTIVE TRAFIK BLEV
FORBEDRET, VIL DET HJÆLPE. DER SKAL HELT
KONKRETE INVESTERINGER TIL.**

- BORGMESTER

”DEN HELT STORE UDFORDRING ER, AT DET ER NEMT AT KOMME IND OG UD AF KØBENHAVN GENNEM FINGRENE, MEN DET ER SVÆRT AT KOMME PÅ TVÆRS.”

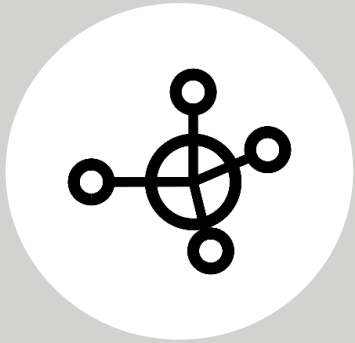
– BORGMESTER

**”VI SAVNER STADIG EN OVERORDNET
MASTERPLAN, HVOR HOVEDSTADSREGIONEN
INDGÅR. OM IKKE ANDET HASTER DET MED EN
PLAN, DER RÆKKER LÆNGERE END 2020, MEN TIL
2030 MÅSKE 2040.”**

- ERHVERVSORGANISATION

BORGMESTRENE'S VURDERING

BORGMESTRENE'S VURDERING



Der er brug for bedre koordinering



Man taler ikke med én stemme



Staten svigter Hovedstadsregionen



Der er brug for konkrete investeringer – især på tværs af 5-fingren og p-pladser ved S-togsstationerne

BEDRE KOORDINERING

”Jeg ser det som en styrkelse, hvis man i stedet for at have Movia, Kystbanen og alle de andre, havde et Storkøbenhavnsk trafikselskab.”

”Jeg er klart tilhænger af et fælles trafikselskab, der både står for metro, tog og busser. På den måde vil man kunne samle ressourcerne og skabe en bedre sammenhæng. Udfordringen er, at den kommunale indflydelse forsvinder, men det må man finde en model for.”

”Hovedstadsregionen og måske endda hele Sjælland bør være dækket af ét trafikselskab. Det harmonerer ikke med kommuner på den ene side og staten på den anden. Der skal dog stadig være en kommunal indflydelse, som man sikrer ved, at kommunerne er passende repræsenteret i bestyrelser og nævn.”

”Hvis vi skal sætte fokus på Greater Copenhagen, skal vores forskellige trafikselskaber lære at samarbejde, og det gør de ikke nu. Man gør faktisk mere for, at busserne kører uden om. Mange andre storbyer laver et samlet selskab og det bør vi også i hovedstadsregionen. Det vil betyde, at særinteresserne bliver mindre, fordi selskaberne skal kigge overordnet på trafikken i hele hovedstaden.”

”Det med en samlet organisation – det vil være en løsning. Men man skal være meget forsigtig. For nu at sige det ligeud: Mere Movia duer ikke.”

”Vi skal i hovedstadsområdet samarbejde bedre om vores fælles DOT og dermed nyttiggøre denne. Det er godt med en fælles kundeflade og én indgang til den kollektive trafik. Rejseplanen og rejsekortet er eksempler hvor kunden er i centrum og hjælper med at planlægge og gennemføre rejsen som kunde. Vi skal videreudvikle DOT og samtidig sikre, at bestiller og udfører funktionen af den kollektive trafik fortsat er tydelig.”

”Det forslag regionerne er kommet med er vås. Det er et typisk udtryk for, at man taler om en ny organisering, når man ikke har penge. Så lader man som om, at man gør noget.”

”Regionen har en relativ lille rolle. Jeg har ikke noget imod en regulering, men det kunne være et fælles selskab, hvor parterne indgår i. Det er staten og kommunerne der er de vigtigste aktører. Regionen har nogle få buslinjer. Jeg har ikke noget i mod et stort selskab eller at det bliver mere synkroniseret, men jeg er imod at det er regionen, der skal spille en særlig rolle. Regionen skal beskæftige sig med sygehuse.”

”Første skridt må være, vi har set regionens udspil. Jeg tænker at kommuner og regionen må snakke sammen og belyse deres idéer. Og så skal regionen passe på med kun at snakke kollektiv trafik. Hvis det er det, så har de ikke en chance for at komme ind. Infrastruktur er mere en kollektivtrafik. 80 % af trafik foregår i biler. Det er man nødt til at forholde sig. Vi kan ikke få alle over i tog.”

HOVEDSTADEN TALER IKKE MED EN STEMME – OG FÅR IKKE TILTRUKKET STATSLIGE INVESTERINGER

”En af de helt store udfordringer er den historiske manglende evne eller vilje til at samle os i hovedstaden. Når jyderne har haft succes, er det pga. evnerne til at slå sig sammen. I hovedstadsområdet er det præget af meget forskellige interesser, og så kommer vi ikke igennem med så meget, som vi kunne.”

”Den største udfordring er at blive enige om, hvor vi skal gribe ind. Hvad vil vi have? Er det en havnetunnel eller noget helt andet. Folk vil tale for hvert deres område.”

”Den største udfordring er fraværet af en fælles prioritering og enighed mellem kommunerne og regionen. Hvis man forlænger og udvider motorveje må man [eksempelvis] sikre, at der parallelt hermed sker en udbygning af den kollektive trafik.”

”Vi skal i hovedstadsregionen overbevise landspolitikerne om, at vi også skal prioriteres, når de diskuterer infrastrukturen på landsplan. Der skal vi tale med én stemme, og det er vores udfordring.”

”Der er for mange penge, der skal gå til infrastrukturen, som går til Jylland. Landsudligningen er skæv, og vi er bag ud i hovedstadsregionen i forhold til de behov og ressourcer, der bliver afsat.”

”Den største udfordring i forhold til infrastrukturen er regeringen. De er håbløse og har ikke forstået, hvad der foregår. Transportministeren spærrer for det hele.”

STATEN SVIGTER HOVEDSTADEN

”Der mangler statslige investeringer i hovedstadsregionen, som kan fremme vækst, udvikling og jobskabelse.”

”Den største udfordring er pengene. I den forbindelse er det en væsentlig udfordring, at staten svigter hovedstaden. Det er her, at presset er størst, og det er her, at investeringerne burde være størst.”

”Det er vigtigt at presse på over for staten, hvis den kollektive trafik skal forbedres.”

”Der er for mange penge, der skal gå til infrastrukturen, som går til Jylland. Landsudligningen er skæv, og vi er bag ud i hovedstadsregionen i forhold til de behov og ressourcer, der bliver afsat.”

”Der skal statslige investeringer til for at skabe en god infrastruktur i hovedstadsregionen. Kommunerne kan ikke bære det selv. Det er vigtigt at fokusere på hovedstadsregionen, da vi er dynamo for det øvrige land.”

”Man skal gøre det, vi gør nu. Man skal investere - det er et spørgsmål om penge. En god infrastruktur er et velfærdsgode. Det er med til at skabe vækst og dermed velfærd. Man skal se på infrastruktur, som man ser på ældrepleje, folkeskole mm. Det er et element i forhold til velfærd. Vi skal blive dygtigere til at stille krav til staten.”

”Udfordringen er at blive politisk enig og at få afsat de store beløb. Det med enigheden kniber det lidt med i øjeblikket. Det er først og fremmest på statsligt niveau, at der ikke er den store enighed. Det består i prioriteringer af, hvad man skal satse på. Der har de været tilbageholdende. Man har ikke fået gjort det færdigt, man har påbegyndt. Så bygger man motorveje i Jylland i stedet. Set fra et planlægningsperspektiv, så mangler det på et overordnet niveau.”

KONKRETE INVESTERINGER: RING 5 PÅ TVÆRS & P-PLADSER VED S-TOGSSTATIONER

”Ring 5 er det vigtigste infrastrukturprojekt i Danmark overhovedet. Den helt store udfordring er, at det er nemt at komme ind og ud af København gennem fingrene, men det er ikke så nemt at komme på tværs. Forbindelserne er dårlige. Både kollektiv trafik og bil. Så det er der, man skal sætte ind.”

”Det er blevet trafikeret at komme fra Frederikssund og på tværs til fx Hillerød. Man kunne udbygge det eksisterende eller opføre en ny ringvej. Man skal have lavet noget, så man kan komme på tværs.”

”Det er vel lidt ufornuftigt, at vi er ved at bygge et sygehus i Hillerød, men den infrastruktur der er omkring skriger til himlen for at blive udviklet. Det er tåbeligt, at man ikke sørger for at gøre infrastrukturen klar til byggeriet.”

”Det er hillerødsmotorvejsforlængelsen, frederikssundmotorvejen og kystbanen. De Nordsjællandske kommuner er enige om, at hvis man skal prioritere tre infrastrukturprojekter, er det disse. De er hæmmende for vores vækst i Nordsjælland og København. Der er meget andet man kunne nævne, men 10-11 kommuner er enige. Der er dokumenteret behov i forhold til køer. Der er lavet et regnestykke. Vi har trængsel og ulykker. Vi har trafiktal. Det er dokumenteret, at det er tre afgørende projekter.”

”Bilerne holder i kø og vi mangler p-pladser hos S-togstationerne. Der trænger til at blive tænkt på tværs i Nordsjælland, så man får delt trafikken mere. Ellers handler det om at tænke utraditionelt med fx p-pladser ved stationer.”

”Flere parkeringspladserne ved stationer, vil også hjælpe. Men det er ikke realistisk, da der er bebygget omkring stationer, og det er dyrt at bygge under jorden.”

”Jeg synes at den kollektive tragik hænger meget godt sammen og fungerer okay. Det er ikke fordi den er svært at bruge de kollektive transportmidler, men det er nemmere at tage bilen. Hvis man skal hente børn og handle ind, så er det nemmere i bil. Incitamentet til kollektiv er begrænset, med mindre, man har fravalgt at have en bil. Når jeg har en bil, så er det billigere at køre end at købe en busbillet.”

”Vi har et stigende trængselsproblem, som vi skal have løst. S-togs nettet skal opdateres, letbanen i København skal bygges, motorvejene til Frederikssund og Hillerød skal udbygges og vi skal have opdateret den tværgående hovedvej A6.”

MED BORGMESTRENS ORD



INTERESSENTERNES VURDERING

INTERESSENTERNES VURDERING



Der er brug for en masterplan



Alle trafikformer skal prioriteres



Der er brug for investeringer, men
kassen er tom



Der findes en række forskellige
konkrete forslag

DER ER BRUG FOR EN MASTERPLAN

”Det er vigtigt at få sat sig sammen og lavet et bredt forlig om, hvordan infrastrukturen skal udvikles. Det kan ikke hjælpe, at vi bare laver motorveje, når det kan gøres intelligent. Vi går ind for kollektiv trafik men også plads til billister.”

”Projekterne har karakter af at være livsforlængende mere end af udbygning i forhold til det pres, vi forventer vil komme på infrastrukturen i regionen på grund af befolkningstilvæksten.”

”Vi skal prioritere infrastrukturinvesteringerne ikke efter dem, der råber højest, men efter det der skaber mere vækst.”

”Organiseringen af den kollektive trafik er ikke tilstrækkelig god. Vi får ikke tilstrækkeligt ud af investeringerne.”

”Infrastrukturen er usammenhængende og ukoordineret. Det er absurd, at vi har så mange operatører på den kollektive trafik frem for et sammenhængende kollektivt trafikselskab. Det gør, at sammenhængen og informationen ikke aldrig føles naturlig. Manglen på flere innovative løsninger er iøjnefaldende ”

”Det er uforståeligt, hvorfor der ikke er en minister eller regering, der får lagt trafikselskaberne sammen til et selskab. Vi er et alt for lille land til en række forskellige ejere i regionen. Den kollektive trafik skal fungere og hænge sammen. ”

”Der er helt sikker sket store forbedringer i de senere år, blandt andet fordi man politisk har forpligtet selskaberne på at etablere DOT. Selskaberne er dog stadig i alt for høj grad drevet af at optimere egen drift og har ikke det nødvendige fokus på brugeren.”

”De offentlige trafikudbydere skal koordinere langt bedre end i dag. Der skal koordinere køreplaner og billetter, så man letter det skift, der er den største hindring for at flytte fra bilisme. Man skal gennemtvinge en bedre koordinering mellem udbydere. Ellers får vi ikke udbygget den offentlige trafik og så stiger bilismen og tilsandingen pga. trængsel.”

...OG MERE KOORDINERING/SAMARBEJDE

”Jeg synes, der er behov for, at man ser anderledes på samarbejdet. DOT er langt fra tilstrækkeligt. Der er behov for en langt mere forpligtende form for samarbejde.”

”Der er helt sikker sket store forbedringer i de senere år, blandt andet fordi man politisk har forpligtet selskaberne på at etablere DOT. Selskaberne er dog stadig i alt for høj grad drevet af at optimere egen drift og har ikke det nødvendige fokus på brugeren.”

”Der er jo ingen tvivl om, at for mange enheder kræver større koordination og mange små konger rundt omkring. Så større koordination og noget tættere og større ledelse af de forskellige enheder.”

”De tænker ikke i en sammenhæng, som du og jeg som trafikbrugere tænker, nemlig at vi skal fra a til b hurtigst muligt. Det vil kræve en langt tættere koordinering af de offentlige udbyderes udbud. Og om nødvendigt i en paraply, som samler det hele.”

”Hvis vi skal sætte fokus på Greater Copenhagen, skal vores forskellige trafikselskaber lære at samarbejde, og det gør de ikke nu. Man gør faktisk mere for, at busserne kører uden om. Mange andre storbyer laver et samlet selskab og det bør vi også i hovedstadsregionen. Det vil betyde, at særinteresserne bliver mindre, fordi selskaberne skal kigge overordnet på trafikken i hele hovedstaden.”

”Men der er simpelthen for mange aktører. Movia, DSB, Metroselskabet, kommunale myndigheder og staten og folketinget, der også har det med at blande sig. Der er for mange. Vi efterlyser et oplyst enevælde i den kollektive trafik, hvor man lægger både kompetence og ansvar det samme sted. Fordi den kollektive trafik i København virker ikke så godt, som den kunne gøre.”

”Vi kan få mere for pengene. En bedre organiseringen ville øge attraktiviteten. Vi vil have kunderne og den samlede rejse som udgangspunkt i planlægningen. En stor del af dem, der rejser, er pendlere til erhvervslivet.”

”Trafikselskabskonstruktionen er en del af organiseringen, som vi skal se på. Skal der være enkelte selskaber, der skal have ansvar for Metro, tog og bus? Det tænker jeg, at tiden er løbet fra. Jeg ser hellere på, hvordan man i andre storbyer har styrket organiseringen ved at lægge det ind under en fælles hat. London fx, selvom London er helt anderledes end København, men også Stockholm, München og Berlin.”

ALLE TRANSPORTFORMER ER VIGTIGE

”Den diskussion, som kører i øjeblikket om for eller imod vejtrafik er ødelæggende. Vi har brug for hele transportsystemet, at alle transportformer fungerer optimalt.”

”Den største udfordring er at blive enige om, hvor vi skal gribe ind. Hvad vil vi have? Er det en havnetunnel eller noget helt andet. Folk vil tale for hvert deres område.”

”Den største udfordring er fraværet af en fælles prioritering og enighed mellem kommunerne og regionen. Hvis man forlænger og udvider motorveje må man [eksempelvis] sikre, at der parallelt hermed sker en udbygning af den kollektive trafik.”

”Udfordringen i København er, at folk pendler fra hele Sjælland af, og de er afhængige af en bil. Det bliver sværere og sværere at finde parkeringspladser. Konsekvensen af, at der ikke er gode alternativer, bliver, at virksomheder flytter deres hovedkvarterer væk fra København. Folk bruger for meget tid på at pendle. Der går jo mange mia. tabt årligt på, at folk holder i kø.”

”Det vil være begrænset, hvor stor en effekt det vil have at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik alene. Det vil have en positiv effekt, når Metroringen åbner en gang, og letbanen kommer på plads. I dag har man den udfordring, at man ikke kan komme på tværs i regionen uden at skulle ind til byen først. Derfor tager mange deres bil.”

”Vi har stadigvæk mange muligheder for at forbedre den kollektive trafik. Men vi er ved at løbe tør for muligheder for at mindske trængslen for bilisterne.”

”Infrastrukturen er alt for vigtig i hovedstaden til alene at være kommunal. Derfor er det vigtigt, at vi debatterer den i et tværkommunalt samarbejde og tilvejebringer dokumentation, før det kan betale sig at investere i bl.a. meget mere cykelinfrastruktur.”

”Strukturen i Danmark er forkert. Kontrakterne skal laves, så det giver incitament for, at de forskellige enheder arbejder bedre sammen. Hvis man fra politisk side for eksempel kan give bonus til busserne for at skaffe flere passagerer til togene i stedet for flere passagerer til dem selv. Virgin train har på 5 år fået en stigning på 100 % i passagerer og næsten nedlagt flytrafikken mellem London og Manchester. En af årsagerne til dette er ovennævnte tiltag. (Øvrige tiltag var at man har fokus på 1 min forsinkelse, at der er p-pladser nok på stationerne, nem tilgængelighed på stationerne og er et nemt og gennemskeligt billetsystem).”

DER ER BRUG FOR INVESTERINGER, MEN KASSEN ER TOM

”Når man spørger ministeren, siger han, at kassen er tom. Og kommunerne og regionerne sidder heller ikke på de store pengekasser til infrastruktur. Der er rigtig meget at gribe efter endnu.”

”Der er ikke investeret tilstrækkeligt. Der bliver investeret meget fx i Metro, men vores vejnet sander til. Når man løser problemerne et sted, så flytter det sig bare til et andet sted.”

”Det ser vi jo allerede i dag. Der skal investeres meget kraftigere, end der bliver gjort på nuværende tidspunkt. Der er ingen alternativer andet end at knalde penge ned i vores vejstruktur, indtil vi har et ordentligt og velfungerende, udbygget kollektivt trafiksystem.”

”Den største udfordring er politisk prioritering af fx motorveje og vejudbygninger i det hele taget. Der er nogle politiske interesser, der arbejder hårdt for, at vi skal cykle rundt hele tiden. Og så er der landspolitiske udfordringer, fordi der er mange politikere, der er mere optagede af at forbedre infrastrukturen i Jylland og motorvejene dér.”

”Den største udfordring er det, at man ikke har været god til at tiltrække midler fra Folketinget til vejene. Der er den jyske trafik mafia, som stadig eksisterer. Der har været retorik fra bormestrene om, at nu må vi også have en Hillerødsmotorvej der går helt til Hillerød. Når det kommer til stålet, har de svært ved at få samlet commitment om at gå til landspolitikerne.”

”Den største udfordring er, at man ikke har et intelligent trafiksystem. Der kunne være en meget bedre udnyttelse af den kollektive trafik, men vi kommer ikke længere, før der er politisk handlekraft.”

”For at skabe en god infrastruktur er det vigtigste at få opgraderet jernbanenettet. Det er ikke regionens ansvar, men man kan være med til at lægge et politisk pres på staten. På strækningen mellem Helsingør og København skal der eksempelvis være sporarbejde, og der har man valgt ikke at sætte penge af, så man kan komme hurtigere ind til byen.”

KONKRETE FORSLAG

”Der er flere stemmer i personer end i gods. Den viden der er om godsområdet er ikke tilstrækkelig. Der er masser af undersøgelser eksempelvis at, hvor privatbilisme holder i kø, men vi ved intet om, hvor lastbiler og gods holder i kø, og hvad det koster for samfundsøkonomien.”

”Man skal sikre ordentlig vejinfrastruktur, parkering, af- og pålæsningsforhold. Og derudover sikre fortsat udbygning af fx Metro, at s-tog og regional tog fungerer tilfredsstillende. Investeringsniveau skal op. Vi skal formegentlig op i det dobbelte investeringsniveau, end det vi bruger i dag.”

”Vi skal sammenkoordinere trafikformerne – og det gælder også biler. Vi skal udnytte kapaciteten i alle transportformer bedst muligt. Vi vil gerne have udforsket mere i ITS-løsninger (intelligente trafiksystemer, red.) til at få styret trafikken bedre, så vi får mere information ud til bilisterne om, hvor og hvordan de skal køre. Og det gælder også i det kollektive.”

”Problemet i dag er, at når man har købt en bil, så har man allerede betalt for at køre på vejene, men da man ikke har betalt for den kollektive trafik, vælger nogle oftest bilen. Derfor skal registreringsafgiften laves om til en kilometerafgift.”

”Turismen er en stor vækstfaktor, og derfor skal det være nemt at købe billet, når man kommer som turist ude fra. Et forslag kunne være gratis kollektiv trafik for turister de første 3-4 dage af deres ophold, så man tiltrækker turismen og mulighed for fri afbenyttelse af cykler på hoteller, så man også tænker lidt grønt.”

”Man kan ikke investere sig ud af trængselsproblemerne. Nye og bedre forbindelser genererer kun mere trafik. Man kan kun dæmpe trængslen ved at dæmpe behovet. Det kan man gøre med økonomiske virkemidler – fx med road pricing at styre folks behov.”

”Der er kolossal vækst i Københavns befolkning og dermed et øget pres på det trafikale system. Man skal have lokket så mange som muligt over i cykel, gang og over i velfungerende offentlig transport. Udfordringen er at forhindre, at væksten bliver taget af bilisme.”

”I dag er den enkelte kommune er vejbestyrelse og vejejer, og dermed kan de selv bestemme, hvordan lyssignaler skal indtænkes. Det helt oplagte er at have et koordineret system for lyssignaler – man har det i andre storbyer, London fx. De enkelte kommuner skal give en lille bitte smule afkald på autonomien over vejnettet. Det er min drøm, at man kan overvåge hele signal-systemet ved at placere alle infrastrukturparter – ikke kun Københavns Kommune og Vejdirektoratet – i den silo, man har bygget ude ved Fisketorvet.”

”I København lige nu er der i omegnen af 500 levende opgravninger, hvor der bliver taget kapacitet fra vejnettet til byggerier, der reelt ikke er i gang, men hvor der bare er gravet op. Man burde stille meget strengere krav til, at der er aktiviteter, når der først er gravet op.”

MED INTERESSEORGANISATIONERNES ORD

