

HANDOUTS TIL PRESSEN

4. juni 2007

Henvendelse
Jesper Damm Olsen
Pressechef

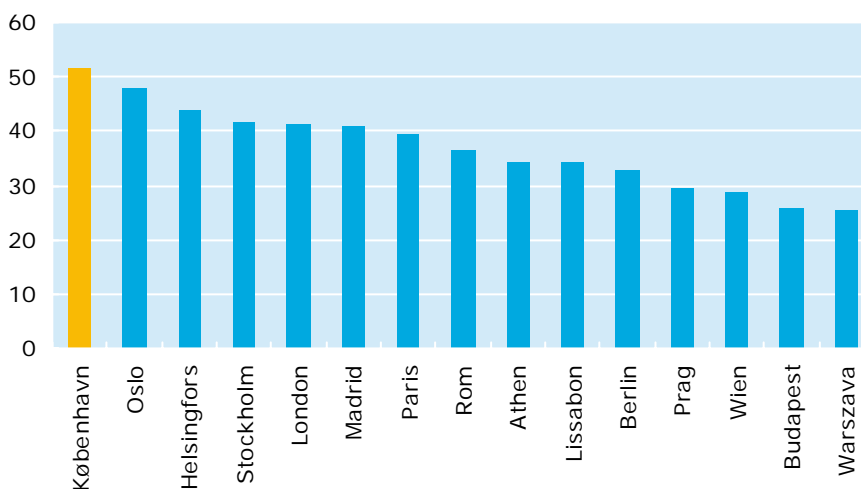
Telefon 33 92 43 02
jdo@trm.dk
www.trm.dk

Trængsel – Hastigheden på banenettet i top Til trods for stor opmærksomhed omkring forsinkelser på banenettet, så er hastigheden i hovedstadsområdet i top blandt Europas hovedstæder.

Ny rapport fra transport og energiministeriet tegner et nuanceret billede af trængselssituationen i hovedstadsområdet. Trængslen er stigende, men København ligger stadig i top når det angår fremkommelighed. Både på vej og bane er hastigheden blandt Europas allerhøjeste.

Andelen af personer, der bruger kollektiv trafik er lav sammenlignet med de øvrige hovedstæder, men det skyldes at københavnere er blandt de mest cyklende folkefærd i Europa. Fremkommeligheden i city er således blandt Europas bedste.

Rejsehastighed på bane i kilometer i timen.



De store udfordringer ligger i indfaldsveje og ringveje. Her er arbejdet i gang, men en bred intensiveret indsats er nødvendig for at imødekomme fremtidens trafikstigninger.

Med udgivelsen af rapporten inviteres alle interesserede kommuner til debat om resultaterne, og samtidig gives rapporten videre til Infrastrukturkommissionen. Den fremlægger til efteråret et omfattende forslag til de næste 25 års investeringer i infrastruktur.

(Trafikale Udfordringer i Hovedstadsområdet kan downloades på www.trm.dk)



Trængsel i hovedstadsområdet - Forbedringer af trængte veje og baner i fuld gang

Nyt udspil fra Transport- og Energiministeriet opsummerer den aktuelle indsats mod trængsel og inviterer til debat om fremtidens trængselsudfordringer.

En række igangværende og planlagte projekter skal imødekomme fremtidens trængselsudfordringer på vej og bane i hovedstadsområdet. En kombination af vejudvidelser, nybygninger, bedre fordeling af vejtrafikken, nye skinner, ekstra spor og fornyelse af togsæt skal give mere plads og lette trængsel i hovedstadsområdet.

Projekter og initiativer, der skal imødekomme de trafikale udfordringer i hovedstadsområdet:

Planlagte motorvejsprojekter:

- Udvidelse af Motorring 3
- Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen
- Forbedring af vejforbindelsen i Frederikssundfingeringen mellem Motorring 3 og Motorring 4
- Udvidelse af Holbækmotorvejen

De sidste miljøundersøgelser er ved at blive foretaget omkring

- Frederikssundsmotorvej
- Motorring 4 mellem Holbækmotorvejen og Frederikssundmotorvejen

Planlagte baneprojekter:

- Færdiggørelse af Ringbanen
- Beslutningsgrundlag for en bane mellem København og Ringsted
- Anlæg af et ekstra spor på S-banen mellem København H og Dybbølsbro
- Øget vedligeholdelse af skinnerne på både fjernbanen, regionalbanerne og s-banen
- Intensiveret fornyelse af skinnerne på både fjernbanen, regionalbanerne og s-banen
- Metrocityringen

Fremtidens trafikstigninger kræver en bred intensiveret indsats mod trængsel. Med udgivelsen af rapporten inviterer transport- og energiminister Flemming Hansen derfor alle interesserede kommuner til debat om rapportens resultater. Samtidig gives rapporten til Infrastrukturkommissionen, der til efteråret fremlægger et omfattende forslag til, hvordan man bør investere i infrastruktur de næste 25 år.

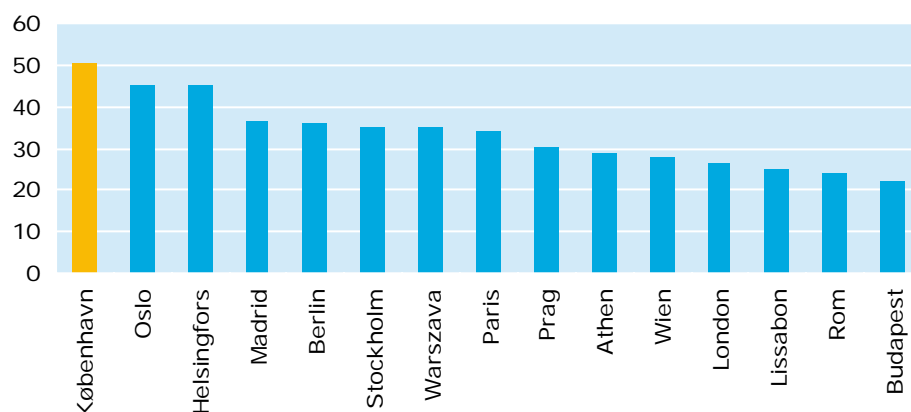
(Trafikale Udfordringer i Hovedstadsområdet kan downloades på www.trm.dk)



Trængsel - København mest fremkommelige hovedstad **København ligger helt i top, når det handler om at kunne komme frem til tiden. Men trængslen er stigende og indsatsen for fremkommelighed skal intensiveres. Transport- og energiminister Flemming Hansen er klar med nyt debatoplæg.**

Med en ny rapport om hovedstadens trafikale situation intensiverer Transport- og Energiministeren indsatsen for at undgå det lurende trængselsproblem i hovedstadsområdet.

Rapporten sammenligner tegn på trængsel i 14 udvalgte europæiske hovedstæder. I Københavnsområdet kører man i gennemsnit ca. 50 km/t, og det er et godt stykke over gennemsnittet. I byer som Stockholm, Berlin og Madrid ligger gennemsnitsfarten således på ca. 36 km/t. Den længde, vi tilbagelægger i bil, er følgelig også i top - mere præcist 60 pct. over gennemsnittet i de målte hovedstæder. (figur: Gennemsnitshastighed i udvalgte hovedstæder)



1 times transporttid i København giver altså samme rejse længde, som 1 time og 36 minutters transporttid gennemsnitligt giver i de øvrige byer.

Det positive billede skyldes både velfungerende infrastruktur, men trafikvaner har også stor betydning. Københavnerne har det højeste antal personer pr. bil og flest cyklende og gående borgere i undersøgelsen.

Hovedbudskabet i Transport- og Energiministeriets udspil er dog nødvendigheden af at fortsætte indsatsen for fremkommelighed. Det kræver handling på tværs af partier og kommuner, og med offentliggørelsen af rapporten inviteres alle interesserede kommuner til debat om rapportens resultater.

(”Trafikale Udfordringer i Hovedstadsområdet” kan downloades på trm.dk)



Trængsel i hovedstadsområdet - Minister inviterer kommuner til debat

Trafiksystemet er et fintfølede, sammenhængende system, hvor små ændringer et sted kan have store konsekvenser et andet. Det kræver indsats på tværs.

Grænsen mellem flydende trafik og fuldt stop på motorvejen er så lille, at selv små ændringer og hændelser kan have vidtrækkende konsekvenser for trafikken. Du bremser eller skifter bane - bilisten bag dig bremser, og bilisten bag ham bremser og bag ham også. Og pludselig opstår en kø, som kan have konsekvenser for hele morgentrafikken. Det er blot et eksempel på, at ændringer i trafikken forplanter sig igennem systemet – også på tværs af kommunegrænser.

Det er derfor indlysende, at store ændringer som udvidelser må ske ud fra planer, der både tager højde for fremtidig udvikling og effekten på resten af systemet. Det kræver et effektivt samarbejde.

Transport- og Energiministeriets netop offentliggjorte rapport om fremtidens trafikale udfordringer i hovedstadsområdet peger bla. på kommunalreformen som vejen til at styrke den fælles indsats. Med kommunalreformen er 6 nye vejcentre placeret rundt omkring i landet. De skal styrke samarbejdet med kommunerne i planlægningsspørgsmål og højne trafikikkerheden generelt. Hvor amter og kommuner før var ansvarlige for den kollektive trafik via HUR, er der i dag oprettet et trafikelskab, der dækker hele Sjælland og Lolland-Falster. Det sker for at undgå, at en effektiv trafikplanlægning forstyrres af regionsgrænserne.

Med trafikstigninger i vente frem mod 2025 – visse steder på op mod 100 % - er risikoen for store trængselsproblemer en realitet. Indsatsen må derfor intensiveres, og det skal ske, før problemet for alvor opstår.

Med analyserapporten ønsker transport- og energiminister Flemming Hansen at give vitaminer til dialogen om de fremtidige trafikale udfordringer i hovedstadsområdet. De lokale myndigheder skal inddrages bedre i samarbejdet, og den fælles indsats skal styrkes. Derfor inviteres alle kommuner med offentliggørelsen af projektet til debat om analysens resultater.

("Trafikale Udfordringer i Hovedstadsområdet" kan downloades på trm.dk)

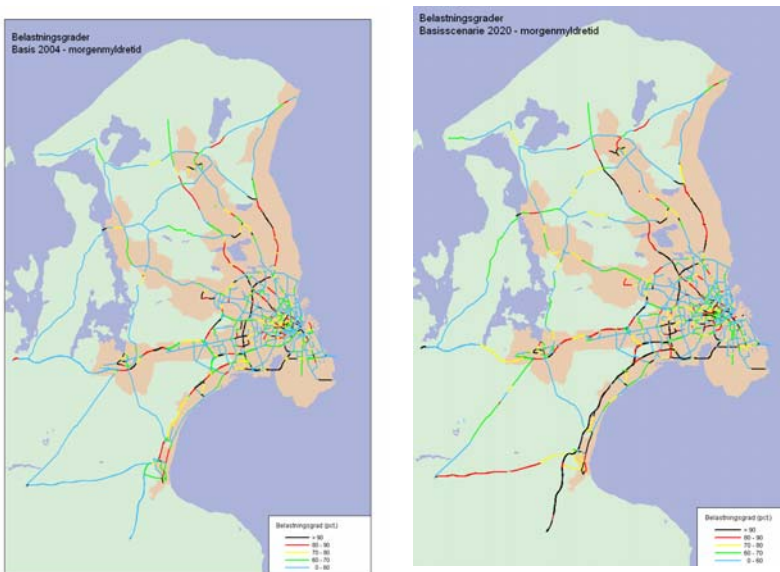


Trængsel i hovedstadsområdet - Udviklingen frem mod 2020

Ny rapport viser et billede af hovedstadsområdet som et af de mest fremkommelige blandt Europas hovedstæder. Men en intensiveret indsats er nødvendig for at imødekomme fremtidens trafikstigninger.

I 2020 vil trafikstigninger og en række andre faktorer medføre fremkommelighedsproblemer i flere steder i hovedstadsområdet.

Kortene viser spidsbelastningen på vejnettet i 2004 og 2020. De røde veje viser, hvor belastningsgraden vil være over 80 % i morgenmyldretiden. Det betyder trængsel.



Problemet vil primært koncentrere sig om ringforbindelserne og i de indre dele af de store indfaldsveje. Arbejdet på disse strækninger er allerede i fuld gang og visse steder ser man også et fald i trafiktheden i 2020. Blandt andet på Holbækmotorvejen ved Fløng.

Men med store trafikstigninger i vente, er en fælles, intensiveret indsats på tværs af partier og kommuner nødvendig. Derfor inviterer Transport og Energiministeriet med udgivelsen af rapporten alle interesserede kommuner til debat om rapportens resultater. Samtidig vil rapporten indgå i Infrastrukturkommissionens overvejelser. Kommissionen fremlægger til efteråret deres overvejelser om, hvordan man bør investere i infrastruktur de næste 20 år.

(Trafikale Udfordringer i Hovedstadsområdet kan downloades på www.trm.dk)



Minister klar med nyt debatoplæg om trængsel i hovedstaden

Nyt udspil fra Transport- og Energiministeriet opsummerer indsatsen i hovedstadsområdet og opfordrer til debat om de fremtidige udfordringer i hovedstadsområdet.

Rapporten viser København som en af de mest fremkommelige hovedstæder i Europa, men et alvorligt trængselsproblem lurder.



Særligt i morgenmyldretiden er vejene trængte.

De markerede røde veje viser, hvor belastningsgraden er over 80 %. Det betyder trængsel.

De største udfordringer ligger altså i de store indfaldsveje og ringvejene - de veje der forbinder indfaldsvejene på tværs. Fremkommeligheden i city er blandt de bedste i Europa.

Strategien for den nuværende indsats er at skabe mere plads og samtidig fordele trafikken mere jævnt. Både på vejene og mellem de forskellige transportmidler - bil, tog, S-tog, cykel, metro og bus.

Udvidelser på hovedstrækninger vil modvirke flaskehalse og forbedringer af motorringvejene er ligeledes i gang.

Fremtidens trængselsudfordringer kræver handling på tværs af partier og kommuner, og borgere og erhvervsliv skal involveres i indsatsen. Med offentliggørelsen af rapporten inviteres alle interesserede kommuner til debat om rapportens resultater.

(Trafikale Udfordringer i Hovedstadsområdet kan downloades på ww.trm.dk)



Trængsel - Regeringens strategi for hovedstadsområdet Udvidelser af vej og bane er en del af løsningen på fremtidens lurende trængselsproblem. Ny rapport fra Transport- og Energiministeriet lægger op til debat.

Trængsel er et meget konkret problem, når man sidder i det. Men det er komplicerede processer, der går forud, når trafikken pludselig bliver tæt og går i stå.

Transportvaner, vores opførsel i trafikken og boligpriser er blot nogle af faktorer, der også er med til at påvirke trafikken udvikling.

Rapporten om hovedstadens trafikale situation peger derfor på en bred strategi for at imødegå en fremtidig overophedning af transportsystemet. Indsatsen skal være bred og involvere alle parter – politikere, erhvervsliv og borgere.

Effektiv vedligeholdelse af infrastrukturen - skal sikre kvalitet på tværs i transportsystemet.

Udbygninger på de mest belastede strækninger - er nødvendig. Men det skal ske med øje for virkningerne på resten af systemet. Forbedringer af de trængte indfaldsveje og ringveje vil give den største effekt på resten af vejnettet i og omkring København.

Transportsystemet skal tilbyde valgmuligheder - borgerne skal sikres valget mellem kollektiv og privat transport, og der skal være mulighed for let at kombinere bil, cykel og tog på sin rejse. Gode valgmuligheder for brugerne af transportsystemet er betingelsen for at folk vil ændre deres vaner – både til deres eget og det fælles bedste.

Transportministeriets rapport er led i regeringens intensiverede indsats for at forberede det danske transportsystem på de fremtidige trængselsudfordringer. Der er tale om et debatoplæg og derfor inviteres alle interesserede kommuner til debat om rapportens resultater. Samtidig gives analysens resultater videre til Infrastrukturkommissionen, der skal analysere hvordan man bør investere i infrastruktur de næste 25 år.

("Trafikale Udfordringer i Hovedstadsområdet" kan downloades på trm.dk)