

Foretræde for Transportudvalget

Den 11. maj havde 10 omegnsborgmestre foretræde for folketingets transportudvalg.

Følgende borgmestre deltog:

Henrik Rasmussen, Vallenbæk Kommune
Thomas Gyldal Petersen, Herlev Kommune
Helle Adelborg, Hvidovre Kommune
Britt Jensen, Rødovre Kommune
Michael Ziegler, Høje Taastrup Kommune
Jesper Würtzen, Ballerup Kommune
Sofia Osmani, Lyngby-Taarnbæk Kommune
Trine Græse, Gladsaxe Kommune
Kent Max Magelund, Brøndby Kommune
Steen Christiansen, Albertslund Kommune

I dette notat er borgmesternes budskaber på foretrædet præsenteret, samt spørgsmål fra transportudvalget under foretrædet.

Kommunerne i Københavns Omegn er i vækst. De seneste år er nye store boligområder og erhvervsområder udviklet. De kommende år vil endnu flere tusinde af nye indbyggere komme til. Det samme gælder store dele af den øvrige hovedstad.

Vores borgere betaler hver dag en meget stor pris for placeringen af motorvejene i vores kommuner.

Trængselsudfordringerne er enorme. Nogle af landets mest belastede veje fragter dagligt tusindvis af bilister gennem landets tættest befolkede kommuner. Konsekvensen er, at tusindvis af borgere dagligt plages af store gener fra trafikken. Støjen er uudholdelig langs store dele af vej- og jernbanenettet og luftforureningen er stigende. Støjen er allerede i dag så udbredt, at der flere steder ikke kan bygges børnehaver, plejehjem, boliger eller anden form for byudvikling.

Benytter regeringen og Folketinget ikke det råderum for investeringer som infrastrukturudspillet 15 årige perspektiv giver, til for alvor at få løst de trafikale udfordringer og deres konsekvenser for borgerne i Københavns Omegn, vil trafikken inden for en kort periode sande fuldstændig til. Endnu flere tusinde borgere vil generes af trafikstøj, og flere vil blive ramt af alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser som følge af støj og luftforurening.

Anvend midlerne hvor de hjælper flest borgere

Trafikstøjens negative konsekvenser belaster mange borgeres livskvalitet og helbred. Princippet om "at investere i de projekter, der hjælper flest borgere, er afgørende". Derfor mener vi at princippet bør indgå i beslutningsgrundlaget når fordelingen af investeringerne skal besluttes.

Mere end 50 procent af de boliger, der er støjbelastede på grund af støj fra statens veje, ligger i hovedstadsområdet, så der bør derfor også afsættes mindst 50 procent af midlerne til støjbekæmpelse omkring hovedstaden.

Vi mener at 1,5 mia. kr. bør reserveres til projekter i hovedstaden, og sikre at midlerne anvendes hvor de hjælper flest borgere.

Start hjælpen til støjplagede borgere nu

Langt over 0,5 millioner støjplagede borgere bor i Hovedstadsområdet og har brug for, at der bliver sat gang i indsatsen *nu*. Mange støjbekæmpelsesprojekter for eksisterende veje kan relativt enkelt sættes i gang. Tiltagenes effekter vil være hurtigt mærkbare og betydelige for borgerne.

De foreslåede nye motorvejsprojekter vil ikke alene få konsekvenser i nye områder, men også have afledte effekter for de eksisterende strækninger. Der skal prioriteres ud fra hjælp til de støjbelastede borgere fremfor, at det primært er nye infrastrukturprojekter der udløser investeringer i støjreducerende tiltag.

Politik handler om troværdighed og transparens. Borgerne i hovedstaden forstår ikke hvorfor allerede prioriterede strækninger i tidligere forlig, ikke indgår i oplægget, når det er åbenlyst for alle at det er en nødvendighed med øget støjafskærmning.

Trængsel og trafikstøj skal løses mellem kommunerne på tværs

Vi hilser en national indsats om øget samarbejde med kommunerne om både udvikling, afprøvning og skalering velkommen, for at nedbringe trafikstøjen og øge by- og livskvaliteten.

En række omegnskommuner i hovedstaden og regionen samarbejder i Silent City om bekæmpelse af trafikstøj gennem øget viden og fælles indsatser. Den viden deler vi gerne med trafikstyrelsen og vejdirektoratet, for at skabe borgernær forståelse for hvor der prioriteres støjprojekter. Ønsker man dette bør der afsættes en pulje til Living lab i Hovedstadsområdet, hvor der i fællesskab kan indsamles datagrundlag for udviklingsprojekter, der kan komme hele landet til gavn.

Der findes ikke kun én rigtig løsning

Asfalt med støjreducerende effekt, støj-stærekasser, hastighedsnedsættelser på strækninger langs boligområder, overdækninger af vejstrækninger eller krav til dækstøj er alle virkemidler der kan bidrage til løsningen, vi er ikke fortalere for én løsning, men den rigtige løsning det enkelte sted, om muligt i kombination, og meget gerne i transparent dialog med den enkelte kommune, som kender de lokale "hotspot". Byudvikling med støjhensyn er også en mulighed, men kommunerne begrænses efter kendelse i planklagenævnet i marts 2021.

Vi ser også positivt på, at det ikke alene er indsatser for de 3 mia. kr. i udspillet, der har effekt på trafikstøjen. Flere elementer i udspillet har en positiv effekt på trafikstøj, og vil bidrage til løsningen. Her kan vi kun bifalde at der satses massivt på kollektiv transport, cykling og grøn mobilitet, og gerne i et endnu større omfang end udspillet peger på. De 3 mia. kr. er en rigtig god start. Problemet omfang er imidlertid større, og vil kræve yderligere finansiering at løse.

Transportudvalget har fået oversendt Vejdirektoratets sammenfattende rapport om øget kapacitet på Motorring 3, og vi er meget begejstret for den nytænkning, der her er lagt for dagen i den forbindelse.

Det er første gang at støj bliver omtalt som et selvstændigt problem, der skal løses, og første gang der bliver lavet en fuld undersøgelse af mulighederne for at reducere støjen fra en eksisterende motorvej.

Vi vil gerne benytte lejligheden i dag til at fortælle jer, hvor stor betydning det har for borgerne i vores kommuner rundt om København, at de nu føler at støjproblemet bliver taget alvorligt. Tak for det.

Vi vil også benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at det ikke kun er motorring 3, der skærer igennem omegnskommunerne. Også motorvejene ind mod København er årsag til massive støjproblemer for borgere i vores kommuner, og de bør underkastes en tilsvarende undersøgelse.

Alle vores kommuner ser frem til at indgå i arbejdet med kortlægning, både af konsekvenser af støjen og af muligheder for støjreduktion.

Trængselsproblemerne og den kollektive trafik

Med hensyn til trængslen på vores vejnet i hovedstadsområdet, så er tålegrænsen også nået.

Trængselsproblemerne i hovedstaden kan ikke løses ved udbygninger af vejnettet. Der er behov for en samlet plan for udbygning af et højklasset kollektivt trafiknet, så kollektiv transport kan blive et attraktivt alternativ til kørsel i egen bil. Og det bliver kun et attraktivt alternativ, hvis der er et sammenhængende net af højklasset transport, som rækker ud i omegnen, og som også rækker så langt ud at det kan aflaste vores indfaldsveje. Der er flere gode ting med i "Danmark Fremad", men i vores område, der er det helt utilstrækkeligt. Den kollektive transport skal kunne håndtere væksten i hovedstadsområdet, uden at der skabes mere trængsel. Hovedstadsområdet er ét sammenhængende bolig- uddannelses- og arbejdsmarked og det er derfor helt afgørende, at der bliver lagt en overordnet plan for hvordan den kollektive trafik kan binde hele hovedstadsområdet sammen.

Forringelserne på s-tog og det strategiske busnet skal stoppes.

De planlagt ombygninger af Herlev og Glostrup stationer skal gennemføres
Der bør gennemføres forundersøgelser af letbane eller metroløsninger ud til omegnskommunerne flere steder.

S-togsnettet bør styrkes og nogle steder forlænges.

De foreslåede BRT-ruter bør følges op af flere. Bl.a. en sydligere linje fra Ishøj, via Brøndby og Hvidovre som forbindes med de øvrige linjer samt BRT-ruter i eller langs motorvejene. Supercykelstierne skal også fortsat udbygges.

Alle vores kommuner indgår meget gerne i arbejdet med at forbedre den højklassede kollektive transport, men investeringerne er nødt til at komme fra folketingset.

Spørgsmål fra Transportudvalget

Niels Flemming Hansen (C) bakkede borgmestrenes oplæg op, og medgav enighed i, at støj er et problem.

Spørgsmål: Skal man undersøge hvad det vil koste at lave overdækning, er det ikke løsningen?

Svar fra Trine Græse, Gladsaxe: Vi skal have mange løsninger i spil (Gladsaxe har et samarbejde med Furesø og Realdania). Nogle steder kan overdækning med at bygge ovenpå være en løsning. Men andre steder er der så tæt bebygget, så man skal finde andre løsninger. Det skal tilpasses lokalt, hvilken løsning der er bedst.

Vi kommuner indgår gerne med bud på hvordan man kan finde lokale løsninger.

Thomas Jensen (S):

Projekter som det Gladsaxe har med RealDania og Furesø Kommune, de er en del af løsningen. Det skal indtænkes hvor man kan skabe nybyggeri der kan medfinansiere infrastrukturprojekter.

Thomas Jensen orienterede borgmesterene om, at der er gang i forhandlingerne, og at de regner med at være færdige inden sommerferien. Støj står højt på alle partiernes prioriteringslister.

Afslutningsvist pointerede borgmester i Herlev, Thomas Gyldal, at overdækning er fint hvor det kan lade sig gøre. Men at der er brug for konkrete investeringer, så borgerne føler at de store støjproblemer de lever med dagligt bliver taget alvorligt. Vi har brug for initiativer nu. .

Henrik Rasmussen, borgmester i Vallensbæk Kommune supplerede med at understrege vigtigheden i at gå i gang med investeringer med det samme. Der er mange projekter som kan startes op hurtigt, og som kan løse de store støjgener for mange borgere. Disse bør sættes i gang med det samme.