

Hørings svar til Trafik- og Mobilitetsplan 2023 Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune

Oktober 2023

Overordnede betragtninger

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune støtter ideen om en samlet plan for at sætte rammen for udviklingen af bæredygtig trafik og mobilitet i Gladsaxe kommune.

Som mål for trafikken i Gladsaxe 2030 har man sat, at andelen af cykelture skal øges med 25 procent og at antal kørte kilometer i bil i Gladsaxe, inklusive den gennemkørende, skal falde med 10 procent. Der er ikke sat et mål for den kollektive trafik, hvorfor?

I rapporten hedder det endvidere, at der i 2019 blev kørt ca. 1,1 mio. kilometer i bil per dag i Gladsaxe; heraf foregår hele 73 % på motorvejene, hvor trafikken næsten udelukkende er gennemkørende uden stop i Gladsaxe, og kun 6 % er interne ture i Gladsaxe.

Med de angivne stigninger i biltrafikken på hhv. 50 % og 23 % på Motorring 3 og Hillerødmotorvejen har vi svært ved at se, at målet om en reduktion af biltrafikken med 10 % kan nås, da langt den største del af trafikken er udenfor kommunens kontrol. Som det nævnes flere gange i planen, er man afhængig af beslutninger fra statslig side for at nedbringe trafikken på motorvejene. Og med tanke på de kommende motorvejsprojekter fra Infrastrukturplan 2035, er det svært at se en reduktion i biltrafikken frem mod 2030, også selvom der investeres i kollektiv transport og cykelstier, idet motorvejstrafikken kun kan reguleres af staten.

Ligeledes har vi svært ved at se, at målet med en stigning i antallet af cyklister på 25 % kan nås i en tid med et faldende antal cyklister til trods for mange tiltag til at øge antallet. Således er andelen af borger, der cykler faldet fra hver fjerde i 2012 til hver femte i 2019.

Der har også været et fald i den kollektive transport i en periode til trods for store investeringer i infrastruktur, der understøtter cykling og kollektiv transport i de seneste ti år i Gladsaxe.

Og alt det skulle de omtalte tiltag i rapporten rette op på. Her savner vi en analyse af, hvorfor det er gået sådan, og hvorfor de mange tiltag, der behandles i planen, vil rette op på forholdene, så vi når målene.

Til trods for de mange investeringer i cykeltrafik og kollektiv trafik er der kommet flere og flere biler på vejene. Det må vel betyde, at bilen, af gode grunde, er et meget mere behageligt og hurtigt transportmiddel end den kollektive trafik og cykelture i al slags vejr. Derfor må man ikke glemme, at bilen er opfundet og skal have plads. Hertil kommer at jo længere man kommer væk fra centrum af København, jo mindre effektiv bliver den kollektive trafik med længere ventetider som følge af mindre hyppige afgangstider. Det gælder dog ikke S-togene, og især ikke når de engang kommer til at køre førerløse ligesom Metroen. Det er derfor vigtigt at sikre frie parkeringspladser nær tog- og bus centre, hvortil man kan køre i bil, og derfra fortsætte med den effektive kollektive trafik, det som kaldes Parker og Rejs. Som det eneste eksempel i Gladsaxe nævnes Skovbrynets station. Flere af den slags vil være ønskelig i kommunen.

Graferne i rapporten

Man skal sørge for, at tallene på akserne i graferne er store nok til at kunne læses på en papirversion af planen. Det kniber det gevaldigt med. På elektronisk form kan man altid forstørre dem, men det kan man ikke på papirform. Man skal også altid sørge for at identificere de forskelligfarvede kurver i en graf.

Det er ikke sket i Figur 5, hvori der også er fundet en fejl. I figur caption siges, at der er en stigning på 23 % på Hillerødmotorvejen. Ser vi på den grønne kurve ved 2012 står der 62000 bilister og ved 2022 76000 bilister, hvilket er en 23 % stigning, så den grønne kurve må altså være for Hillerødmotorvejen. Men det skal enten stå i caption eller på kurven.

Ser vi på den blå kurve står der 50000 bilister for år 2012. Det kan ikke passe, for hvis det gjorde, skulle punktet ligge under den grønne kurve! I caption står, at der er tale om en stigning på 50 %, og hvis vi tror på 120000 bilister i året 2022, hvilket synes rimeligt, skal der stå 80000 bilister i stedet for 50000 bilister. Så kommer punktet også til at ligge over punktet på den grønne kurve, som det skal. Det bør rettes.

Mobilitetsprincipper

Det siges i første paragraf, at "Historisk er Gladsaxe planlagt ud fra princippet om, at borgerne skal kunne komme i bil fra A til B så hurtigt og nemt som muligt. Et noget besynderligt udsagn.

Der har altid, også længe før bilen, været behov for at kunne komme fra A til B så hurtigt og nemt som muligt. For flere hundrede år siden anlagdes simple stier fra A til B. Efterhånden som man begyndte at bruge små vogne til varetransport, udvidede man stierne eller anlagde nye bredere veje. Da man også begyndte at køre med passagerer i større vogne anlagdes atter nye bredere veje eller eksisterende veje måtte gøres bredere. Samtidig hermed øgedes hastigheden, så kravene til vejenes stand øgedes. Og så fremdeles.

Efterhånden som der sker en udvikling i transportmidler følger anlæggelsen af veje naturligt med, når flere og flere får adgang til transportmidlerne. Ganske som det er sket med bilen, som takket være rigdommen i samfundet næsten er blevet hver mands eje. Det er altså ikke anlæggelsen af motorveje, der bestemmer antallet af biler som det antydes i 2. paragraf, men samfundets rigdom der gør bilen tilgængelig for de mange. Og derved opnår den store frihed man har som bilejer til at komme rundt omkring, til indkøb, til arbejde og til at besøge venner og familie.

Princip 1

Etableringen af boligøer (eller trafikøer) som skitseret i Figur 14 er en rigtig god ide, som jeg tror en del i de lokale grundejerforeninger allerede har kæmpet for at få etableret, så man kan undgå uvedkommende og gennemkørende smutvejskørsel. Derfor glæder det os, at det nu kommer til at indgå i Trafik- og Mobilitetsplan 2023, og vi håber, det vil betyde en øget lydhørhed overfor de lokale grundejerforeningers ønsker om boligøer.

En hastighedsbegrænsning på 50 km/t på kommunens veje er naturlig, idet det jo er gældende i al bymæssig bebyggelse og burde derfor være kendt af alle bilister. Skulle der være steder, hvor der er ønsker om en lavere hastighed, 30 km/t eller 40 km/t, skal det ikke blot annonceres ved skiltning, men ved fysiske foranstaltninger, som gør, at man ikke kan køre hurtigere end det angivne. Desuden kommer man heller ikke til at glemme, hvilken hastighedszone man befinder sig i, hvis man har haft ærinder i området. Det vil sikkert også være et effektivt middel til at stoppe uvedkommende gennemkørsler.

Forslaget om en nedsættelse af den maksimale hastighed til 80 km/t på motorvejene gennem kommunen, synes vi er unødvendig og for drastisk. Hvis man endelig ønsker at få hastighedsgrænsen sat ned, skal det i hvert fald kun være til 90 km/t, som det er foreslået med det kommende projekt på Motorring 3, hvor nedsættelsen af den maksimale hastighed er dikteret af trafiksikkerhedsmæssige forhold. Samtidig giver en ændring af den maksimale hastighed fra 90 km/t til 80 km/t et fald i trafikstøjen på maksimalt 1,3 dB, et meget lille fald, der næppe er hørbar, mens en reduktion fra de nuværende 110 km/t til 90 km/t giver en støjreduktion på maksimalt 1,8 dB, også en lille ændring som stadigvæk næppe er hørbar. Derfor skal man altid huske, at hastighedsnedsættelser ikke kan stå alene, hvis man reelt vil gøre noget for at sænke trafikstøjen.

Vi tror ikke, at 2 minus 1 veje er en god ide, idet man derved tvinger bilisterne til at overskride de stiplede linjer, der markerer cykelbanerne, noget man ikke må gøre på normale veje med cykelbaner i niveau med kørebanen. Vi synes også at det kan bringe cyklisterne i fare, når bilerne bliver nødt til at køre ind på cykelbanen.

Princip 2

Vi er enige i, at noget der sikkert kan øge kollektiv trafikbrug vil være en god løsning på First mile/Last mile problematikken. Her er S-toget et godt eksempel, idet man kan cykle fra hjemmet ("First mile") nogle få kilometer til nærmeste S-tog station, tage cyklen gratis med i toget, til en S-tog station nærmest målet, hvortil man kan cykle fra stationen (Last mile).

Mange tør simpelthen ikke stille cyklen på en S-tog station eller ved et busstoppested af frygt for, at den bliver stjålet eller vandaliseret. Der tales i den forbindelse om etablering af "sikre" cykelparkeringer, men det er ikke klart, hvordan man vil gøre det.

Det burde derfor også undersøges, om den kommende Letbane kan medtage cykler i større mængder, eventuelt ved at koble en speciel cykelvogn til togstammen, da der næppe vil være plads i de almindelige vogne.

Der vil nok ikke være mulighed for busser og BRT-busser at medbringe cykler i udstrakt grad, hvilket sikkert vil være med til at begrænse brugen af den form for kollektiv trafik.

Som allerede omtalt tidligere bliver det vanskeligere at etablere et effektivt kollektivt trafiksystem, jo længere væk man er fra hovedstaden, fordi afstandene bliver større og befolkningstætheden mindre.

Man kunne spørge, hvad der egentlig skal til for at befolkningen oplever et godt og effektivt kollektivt trafiksystem?

Her tror vi, at en vigtig del af svaret vil være en øget frekvens af de forskellige transportmidler, som vi for eksempel oplever det med metroen og, i noget mindre grad, med S-togene, hvis frekvens dog bliver større og ligesom i metroen, når kørslen automatiseres. Begge har sit eget trace, hvilket er vigtig for præcisionen. Det vil en Letbane og en BRT bus også have og derfor kunne køre med en større frekvens og en større præcision.

I parentes bemærket vil det, så vidt vi er informeret, ikke helt komme til at gælde en eventuel etablering af en BRT forbindelse langs Ring 4, idet Lyngby Taarbæk kommune ikke ønsker at deltage i et sådant projekt, så BRT bussen ikke længere vil køre i sit eget trace fra midten af Bagsværdvej på grænsen mellem Gladsaxe kommune og Lyngby Taarbæks kommune og overgå til en almindelig bus drift ned til Lyngby station. På den måde ødelægges hele ideen med en BRT forbindelse med en nedsættelse af frekvensen og præcisionen til følge. Det har vi også diskuteret i vort hørings svar til BRT forbindelsen på Ring 4 og kommet med et forslag til løsning heraf.

Den almindelige busdrift udgør i vores øjne det største problem for skabelsen af et effektivt kollektivt trafiksystem. Busserne kører sammen med den øvrige trafik med en lavere frekvens og vil være udsat for mindre eller større forsinkelser og dermed lavere præcision. Det bliver især et problem, hvis man ikke kan nøjes med en enkelt buslinje, men må skifte til flere buslinjer undervejs for at nå målet. Så vil manglen på præcision kunne medføre lange ventetider, når der skal skiftes fra en bus til en anden, hvilket gør det vanskeligt at planlægge turen. Specielt hvis man skal møde frem til et bestemt tidspunkt. For finder man en kombination af buslinjer, som ifølge kørebanen vil bringe en rettidig frem til målet, kan det ofte være risikabelt at følge planen, da en forsinkelse ved et enkelt buskifte kan ødelægge ens plan, så man kommer for sent. Man må derfor hellere indregne forsinkelser i ens planlægning som gør, at man ankommer alt for tidligt til målet, hvis alle busserne kører efter køreplanen, og man får derfor en ventetid ved målet, hvilket naturligvis er uønskelig.

Derfor er det vigtigt, at der etableres gode sikre parkeringsforhold for biler og cykler ved trafikknudepunkter, hvor der er let overgang til de effektive og præcise kollektive trafikmidler med gode korte almindelige busforbindelser, som fører dertil for dem der hverken benytter bil eller cykler.

Vi tror ikke meget på by- og delecycler samt løbehjul og vil derfor foreslå, at de droppes, da de næppe vil komme til at virke tilfredsstillende. Derved kan der spares en del penge.

Med hensyn til stoppesteder skal man være opmærksom på, at ved stoppesteder med få påstigninger i døgnnet og ofte en ret lav busfrekvens, bør der være læ og et par siddepladser, idet det netop er steder, hvor ventetiden kan blive lang.

Princip 3

Vi er enige i målsætningen om bestræbelserne for at skabe gode sammenhængende gang- og cykelforbindelser.

Når der anlægges stiforbindelser, skal man være opmærksom på ikke at have en for tæt beplantning, da mange nemt kan komme til at føle sig utryk ved at færdes der, hvis man ikke har frit udsyn over området, specielt i de mørke timer skal man sørge for god belysning, da mange ellers vil undlade at benytte stierne.

Vi synes Gladsaxe kommune er en foregangskommune, når det gælder flisebelagte fortove. Vi kan ikke umiddelbart komme i tanke om steder i kommunen, hvor fortovene ikke er flisebelagte. I grell modstyning til for eksempel Lyngby Taarbæk og Rudersdal kommuner, hvor mange fortove i selv ældre fuldt udbyggede villakvarterer ikke er flisebelagte men blot som stier i skoven med græs her og der, således at man især i regnvejir hellere går på vejen. Som om man befinder sig i et sommerhuskvarter og uværdigt for en hovedstadskommune.

Af Figur 24 fremgår at der er cykelsti langs den kommende Letbanes trace. Derfor forstår vi ikke, at der i Figur 27 angives, at der skal være en Supercykelsti langs letbanen. Det synes vi ikke er nødvendigt.

Princip 4

Vi støtter bestræbelsen på at skabe bedre mobilitetsadfærd blandt Gladsaxes borgere. Således er princippet om Parker og Rejs godt og bør udbygges til andre steder i kommunen udover ved Skovbrynets station.

Vi tror ikke på ideen med Samkørsel. Det vil måske kunne praktiseres i enkelte tilfælde, men vil næppe gribe om sig. Lad selv folk bestemme om det er praktisk muligt. Så gør de det af egen drift.

Man skal være lidt forsigtig med at inddrage parkeringspladser til grønne områder ved handelscentre som Søborg Hovedgade, for går man for drastisk til værks "jager" man kunderne væk til andre steder, hvor parkering er let og gratis, som for eksempel ved Rødovre Centrum.

I øvrigt kan man sagtens anlægge parkeringspladser, som bevarer det grønne præg. Her kan vi for eksempel henvise til den store parkeringsplads i første kvadrent på DTU i Kgs. Lyngby, hvor man bruger betonelementer med firkantede huller som underlag på parkeringspladsen. Hullerne fyldes med jord, hvori der sås græs. Det virker ganske godt. Ligeledes peges der i Gladsaxe Nye Arkitekturpolitik 2021 på parkeringspladser ved Novo Nordisk i Bagsværd.

Flemming Yssing Hansen, formand
Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe kommune