

Valgmøde om trafikpolitik den 8. november 2017

Kan centrum-venstreparterne på Københavns Rådhus blive enige om, hvordan København kan iværksætte en mere bæredygtig trafikpolitik?

En regnefejl har demonstreret, at København ikke er på rette vej til at opfylde sit klimamål på trafikområdet.

Aftenens politikere er:

- Lars Weiss, Socialdemokratiet
- Ulrik Kohl, Enhedslisten
- Rasmus Steenberger, Socialistisk Folkeparti
- Mette Annelie Rasmussen, Radikale Venstre
- Fanny Broholm, Alternativet



Kan vi blive enige om en mere bæredygtig trafikpolitik,
dvs. en trafikpolitik som

1. fremmer den kollektive trafik (større kapacitet, højere frekvens, punktlighed og bekvemmelighed, rimelige priser, fossilfri og ikke-forurenende),
2. fremmer cyklisme og gang
3. samtidig med at behovet for biltrafik og parkering reduceres markant?



Aftenens program

1. Og indledende runde: Hvordan nås klimamålsætningen på transportområdet?

Herunder: Hvordan fremmer vi den kollektive trafik på den korte bane?

2. runde:

Investeringer i kollektiv trafik på den længere bane – KIK2: mere metro, letbanesystem eller BRT-linjer?

3. runde:

Hvordan reduceres behovet for biltrafik og bilparkering, herunder styring af den voksende transport i forbindelse med e-handel og holdning til behovet for en Havnetunnel?

Hvilke politiske tiltag skal til for at fremme cyklismen og gang som dominerende transportformer?

4. runde:

Fredeliggørelse af de indre bydele: PET's forslag til terrorsikring og trafikpolitik i de indre bydele – hvordan skal vi forholde os til udfordringerne?

5. Og afsluttende runde: Hvad kan I/vi blive enige om?

DTUs regnefejl:

Vi skal nu yderligere finde en reduktion på 58.000 tons CO₂ fra transporten for at nå målsætningen om CO₂-neutralitet i 2015
Hvordan gør vi det?

Notat fra TMF til TMU 24. august 2017

Øget indsats overfor CO₂-udledning fra biltrafikken

Der er overordnet **fire spor**:

- 1) Overflytning fra bil til andre transportformer
- 2) Begrænsning af biltrafikken i København
- 3) Øget brændselseffektivitet i bilbestanden
- 4) Skift til lavemissionsdrivmidler

Eksempler på **virkemidler** kan være økonomiske incitamenter, **parkeringsregulering** eller **etablering af zoner**, der bidrager til begrænsning eller overflytning af biltrafik til andre transportformer.

Første runde:

København har en klimamålsætning om at være CO2-neutral i 2025 - den kollektive trafiks omfang og kvalitet er en del af løsningen.

Såfremt målsætningen ikke nås bliver vi formodentlig ikke blot skamfulde, men også til grin i omverdenen!

Samtidig skal det pointeres, at københavnernes klimaaftryk vil være endnu højere, såfremt der tages udgangspunkt i vort forbrug, herunder rejser med fly til udlandet.

Kollektiv trafikk i Oslo 2007-2016

Letbane, metro og bus - alle tre kollektivformer i vekst

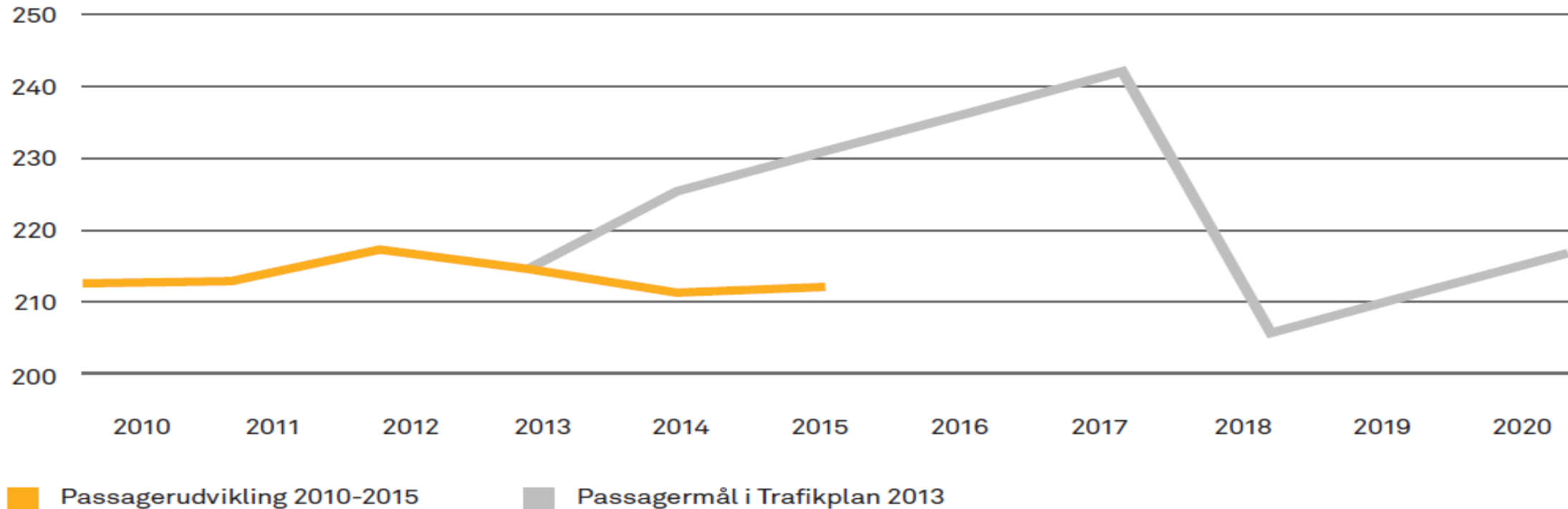
Reiser, hastighet og vognkm for trikk, t-bane og buss

År		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Type reisemiddel	Nøkkeltallsvariabel										
Trikke	Vognkm (mill.)	4,0	4,0	3,9	4,0	4,0	4,1	3,9	4,0	4,2	4,3
	Antall reiser (mill.)	37,0	40,0	43,0	45,0	48,0	48,0	49,0	51,0	54,0	53,0
	Gj.sn. reisehastighet (km/t)	18,0	18,0	17,8	18,3	19,0	19,0	19,0	19,0	18,3	18,4
T-bane	Vognkm (mill.)	20,7	21,5	21,9	25,1	28,9	30,2	33,2	35,2	34,8	42,0
	Antall reiser (mill.)	67,0	73,0	74,0	76,0	81,0	82,0	85,0	88,0	95,0	106,0
	Gj.sn. reisehastighet (km/t)	31,0	31,7	31,2	32,1	31,3	31,2	30,1	30,1	30,2	31,0
Buss	Vognkm (mill.)	19,8	20,5	20,9	21,4	20,5	21,0	21,6	21,0	23,2	22,4
	Antall reiser (mill.)	66,0	69,0	74,0	81,0	83,0	86,0	88,0	91,0	92,0	93,0
	Gj.sn. reisehastighet (km/t)	26,0	25,0	25,0	24,6	25,3	25,2	24,6	22,9	23,0	22,7

Movias passagertal: udvikling og målsætning

Figur 3.1. Passagertal – målsætning og faktisk udvikling

Millioner passagerer



Det er ikke lykkedes at indfri forventningerne til passagerudviklingen i perioden 2012-15.

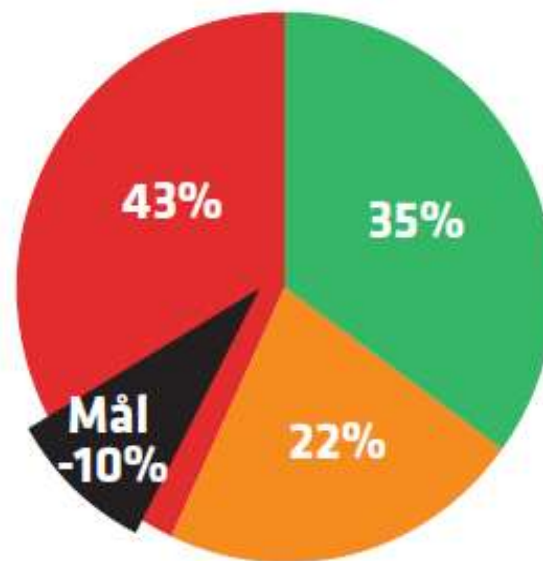
Spørgsmål runde 1:

Hvordan skal klimamålsætningen nås på transportområdet?

Herunder:

Hvordan fremmer vi den kollektive trafik på den korte bane inden 2025, således at målet for kollektiv trafik på en andel af transporten på 33 % nås, og hvordan og hvornår opnår vi fossilfri og ikke-forurenende busser?

**Mål, Kommuneplan:
maks. 1/3 bilture.**



Alle ture med start og/eller stop i
Københavns Kommune, gang undtaget.

2. runde

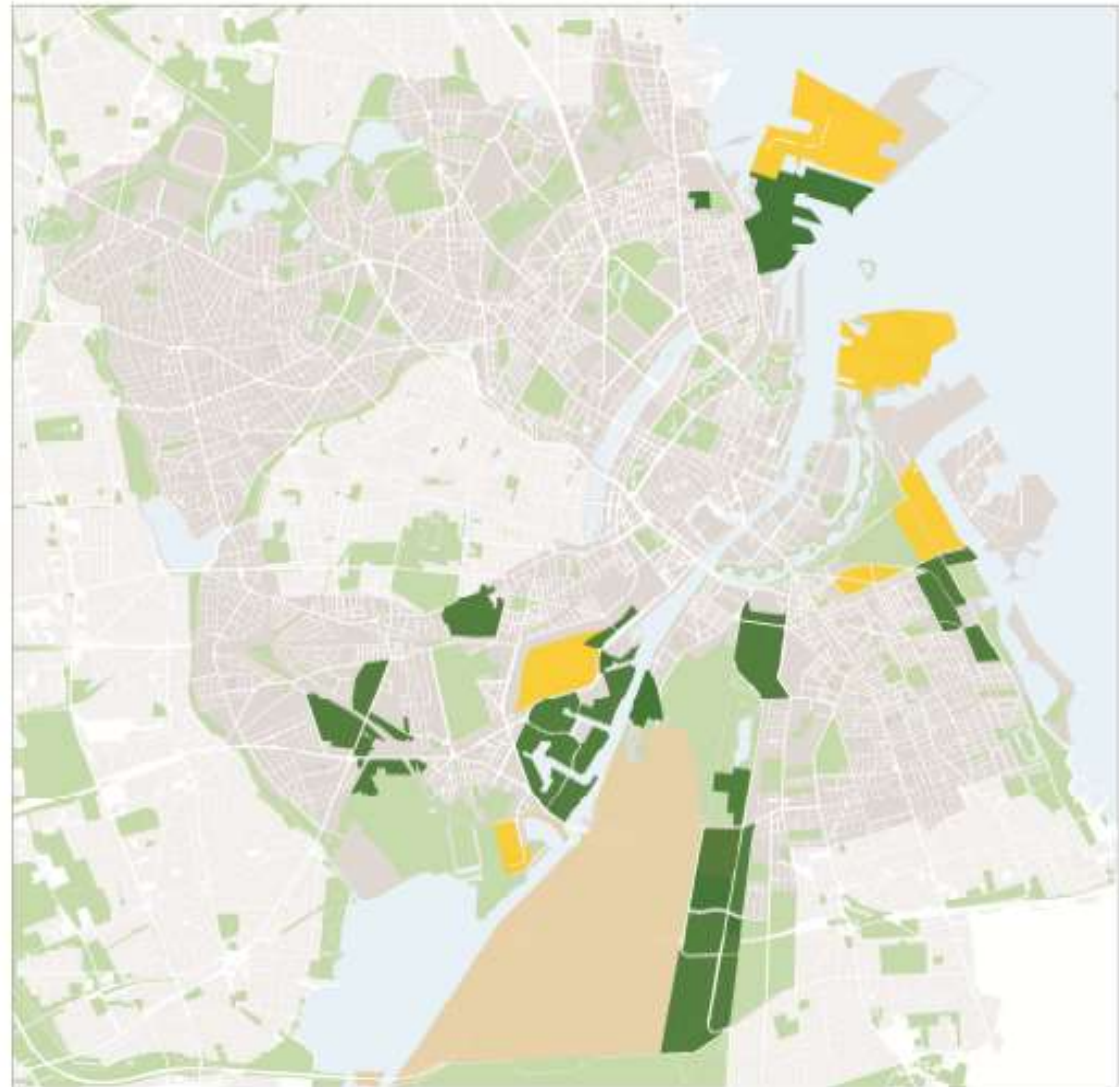
Økonomiforvaltningen har i august 2017 offentliggjort KIK2:

Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2.

Afrapportering af screeningsfasen

Mere metro, letbane- eller RBT-linjer?

Planlagte byudviklings områder: en biltrafik generator



De grønne områder er under udvikling eller forudsættes påbegyndt udviklet i 2016-2025 og de gule områder forudsættes påbegyndt i 2026-2035.

I screeningsrapporten
undersøges to nye
metrolinjer: M6 og M8
M6 anbefales

Undersøgelsesspørgsmål:

Hvordan løses
kapacitetsudfordringen over
Havnesnittet?

Hvilken kollektiv trafik
infrastruktur vil være bedst egnet til
betjening af kommunens
byudviklingsområder?

Indbygget forudsætning:

Konstruktion af en Havnetunnel



Trafiksanering i Amsterdam til fordel for kollektiv trafik, cykling og gang



Spørgsmål 2. runde:

Hvad skal vi satse på i perioden efter 2015?

Bør vi fortsat satse på nye havneorienterede byudviklingsområder - i konkurrence med forstadskommunernes planlagte byudviklingsområder langs letbanen i Ring3?

Skal vi have endnu mere metro (M6) til en udgift af over 33 mia. kr., hvilket betyder langvarig opgravning på ny og øger kommunens/borgernes gældsbyrde?

Eller burde vi alternativt satse på et radiale letbanesystem, som når ud til den planlagte letbane i Ring 3, giver bilpendlerne et bæredygtigt alternativ, og som via sin placering på overfladen bidrager til at dæmpe den voksende biltrafik?

Tredje runde

Kampen om den begrænsede plads:

Der er ikke plads til en forøgelse af alle transportformer

Københavns kommune har ingen politik for reduktion af biltrafikken

Samtidig efterspørges flere p-pladser

Københavns kommune har ikke opstillet en tidsplan for udfasning af dieselmotorer

Tidsplanen for forøgelse af cyklende københavnernes transportandel holder ikke

Kommunens gangstrategi er sat på pause

Så vi må i gang med ny politikformulering og nye handlingsanvisninger

Trafikpolitiske tiltag i andre byer/kommuner

Målsætning for reduktion af biltrafik i Oslo:

Med 20 % i 2020 og 33 % i 2030 sammenlignet med 2015

Den kollektive bustrafik skal være fossilfri i 2020.

Målsætning for nyt valgforbund mellem S, SF, EL, RV og
Alternativet på Frederiksberg:

Forslag om at fremme en plan for udfasning af dieselmotorer?

C40 Cities:

Fire millionbyer vil forbyde dieselmotorer fra år 2025: Paris, Mexico City, Madrid og Paris

12 byer, inklusive København (Paris 23. oktober 2017):

”Vi forpligter os at overgå til fossilfri gader ved at: 1) sammen med vore partnere kun at anskaffe nul-emissionsbusser fra 2025 og 2) sikre at et større område af vor by er nul-emission i 2030”.

Miljøzoner omfattende også personbiler og varetransport:
findes allerede i en række tyske byer

København har tidligere haft en målsætning om loft over biltrafikken (1997) og har i dag etableret en miljøzone , men alene for tung trafik.

Biltrafikfremmende udvikling i København

1. Udbygning af indfaldsvejenes kapacitet mod København – kommende slagsmål: en Havnetunnel
2. P-normer – automatisk udløsning uanset beliggenhed i forhold til højklasset kollektivt transportsystem
3. Utilstrækkelig udbygning af kapacitet i kollektivt transportsystem, specielt overfladebaseret skinnetransport i form af letbaner
4. Turistpolitik – i stigende grad baseret på svinende krydtskibe og pladskrævende, dieseldrevne turistbusser – plan om Cph Heliport i Nordhavn, heldigvis nedstemt i TMU
5. Stigende varebilbaseret transport genereret af vækst i e-handel
6. Eventpolitik – kommende slagsmål: Formel 1 i 2020

Målsætning for cykeltrafik i København:

50 % af alle ture til arbejde og uddannelse skal være på cykel

Situationen ifølge Cykelregnskab 2016:

Cykelstier og cykelparkering optager kun 7 pct. af arealet mellem husene.

Befolkning og trafik vokser og skaber træængsel på vejene.

Ifølge cykelregnskabet er der for samfundet 4 kr. at tjene for hver km, der flyttes fra bil til cykel i myldretiden.

Cykelandelen for alle ture til arbejde og uddannelse er faldet fra 45 pct. i 2014 til 41 pct. i 2016, hvor målet er at nå op på en cykelandel på 50 pct.

En anden negativ udvikling er det stigende antal af bilture over kommunegrænsen, mens antallet af cykler over samme grænse er faldende.

Spørgsmål 3. runde

Bilpendlertrafik og parkering:

Går du ind for at bilpendlertrafikken skal reduceres? - og i givet fald:
Med hvilke midler skal reduktionen foregå? Herunder din politik for p-normer, specielt i nærheden af højklasset kollektiv trafik?

Transformation til cykling og gang:

Hvordan får vi flere bilister til at anvende cykel (og gang) som primære daglige transportmiddel, så 50 % målsætningen for cykling realiseres?

2,5

**gange flere personer
kan transporteres på en
cykelsti sammenlignet
med personer i en vej-
bane på H.C. Andersens
Boulevard.**

4. Runde

Fredeliggørelse af de indre bydele:

PETs forslag til terrørsikring og trafikpolitik i indre by – hvordan skal vi forholde os til udfordringerne?

Indstilling fra TMU 9. juni 2017 om terrørsikring efter henvendelse fra PET

Lukning af middelalderbyen for biltrafik

Indstillingen godkendt af BR den 24. august

Ved en generel lukning for biltrafik påvirkes en lang række fysiske forhold ligesom det påvirker dagligdagen og bylivet i det område, der omfattes samt i nærområder og i byen som helhed. For at løsningsforslag kan bidrage til Københavns Kommunes målsætninger om en levende, ansvarlig by med kant er der behov for **kortlægning af følgende emner:**

- ☐ Brugen af området med identificering af særlige perioder, arrangementer, steder mv. med særlig høj risiko
- ☐ Byrumsmæssige konsekvenser, herunder mulige fysiske udformninger af adgange til området samt ændringer af byrum indenfor området
- ☐ Trafikale og parkeringsmæssige konsekvenser
- ☐ Forhold for cyklister og gående
- ☐ **Juridiske forhold og udfordringer i forhold til håndtering af private parkeringspladser**
- ☐ Økonomiske investeringer – direkte og følgeinvesteringer
- ☐ Sikringsmæssige aspekter og sammenspil med punktvisse fartdæmpende foranstaltninger
- ☐ **Borgere, handelsliv og virksomheders krav og ønsker**
- ☐ **Viden og erfaringer om lignende løsninger i sammenlignelige byer**
- ☐ Omfang af administration og håndhævelse

Notat fra TMF den 9. juni 2017

”Det er således afgørende at se på, hvordan en **trafikal fredeliggørelse** kan bidrage til de historiske byrum og bylivet i området samtidig med at tilgængeligheden til området ikke forringes.

Det betyder, at der **ved begrænsning af biladgang** bør kompenseres i form af bedre adgang for fodgængere og cyklister.”

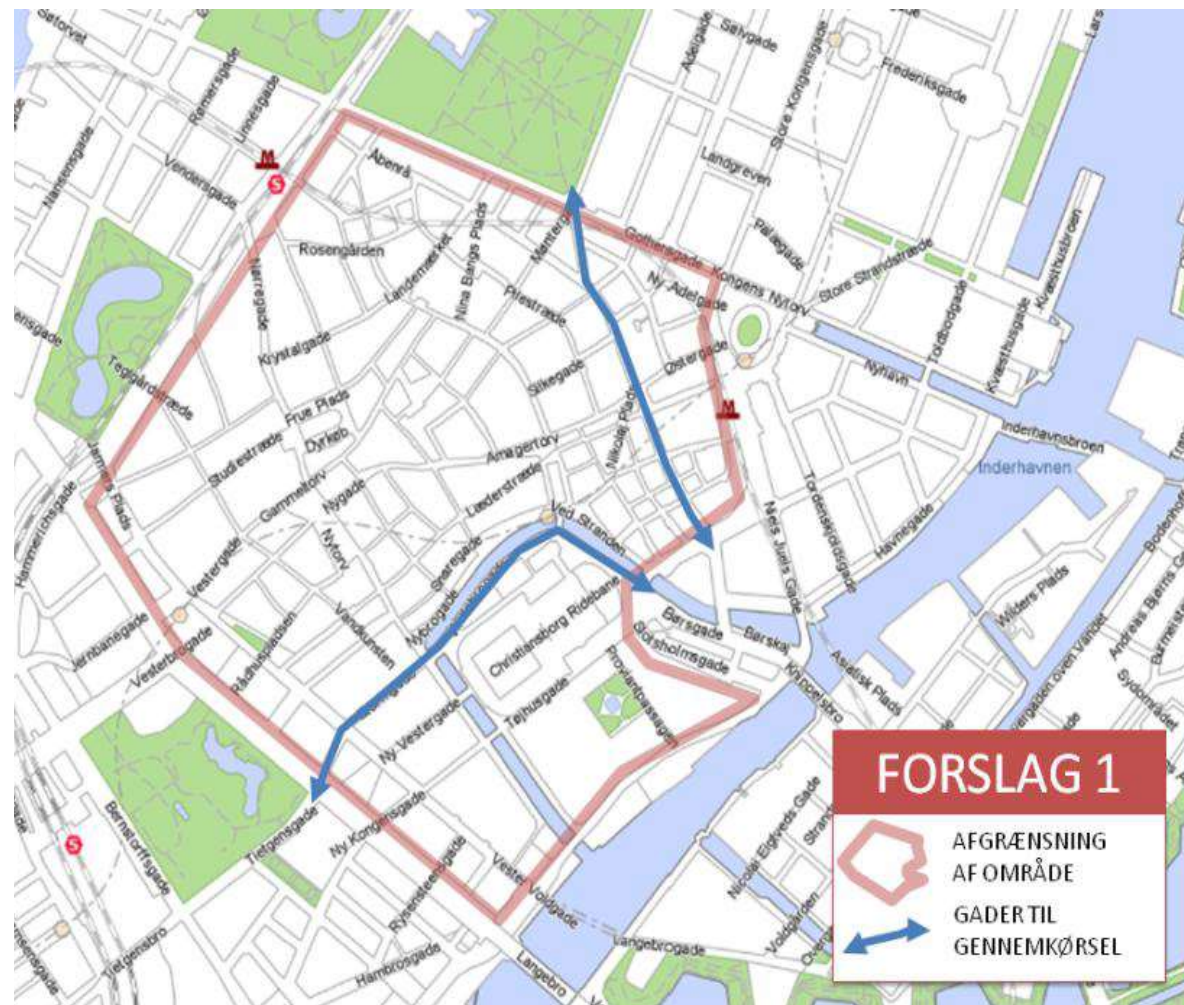
En mulig tidsplan vil være:

Efterår 2017 Overblik, kortlægning og analyser samt dialog med Politiet

Primo 2018 Politisk inddragelse (af nyt udvalg)

Medio 2018 Borgerinddragelse mv. Udarbejdelse af løsningsforslag

Medio/ult. 2018 Politisk behandling af løsningsforslag



Spørgsmål til 4. runde

Hvad er din holdning til at gøre de indre bydele mere bilfri?

Hvor stor en udstrækning skal zonen have?

Hvilke foranstaltninger skal iværksættes for at realisere målsætningen?

Herunder: hvordan skal problemet med de mange private p-pladser tackles?

5. afsluttende runde

Hvad kan partierne blive enige om?

I denne afsluttende runde skal I tage udgangspunkt i, hvor I er enige trafikpolitisk, så vi kan overskue hvad der er trafikpolitisk flertal for efter valget, men I skal også fortælle, hvad I absolut ikke vil være med til!

Opfordring til politikerne:
at gå videre i forhold til partierne i FT
vedrørende den påtænkte lufthavnsudvidelse

”Støtter du/dit parti, at der bør indføres **et moratorium for lufthavnsudvidelsen**, således at den kun skal gennemføres, hvis uafhængige eksperter kan godtgøre, at udvidelsen ikke vil være i strid med målene i Paris-aftalen og EU’s egne reduktionsmål, og at udvidelsen ikke vil medføre øgede støj- og forureningsgener hos de lokale borgere og på nærmiljøet?”

RBT’s alternativ: udbygning af internationale togforbindelser i stedet for lufthavnsudvidelse!