

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København.

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 25. april 2008

Københavns Kommune
Center for Miljø
Postboks 259
Kalvebod Brygge 45
1502 København V

RBT har følgende kommentarer til de trafikale aspekter ved Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011.

Vi vil starte med at sige, at Københavns Kommunes ambition om at blive verdens miljømetropol er spændende og værd at forfølge:

København skal være verdens Miljømetropol i 2015. Det betyder, at København skal være storbyen i verden med det bedste miljø. Et vigtigt led i at nå målet er, at kommunen går foran med et godt eksempel ved at vise, hvordan miljørigtig adfærd kan integreres i kommunens daglige arbejde. Københavns Kommune skal være en frontløber-kommune.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Klimainsatsen skal styrkes, bl.a. gennem fremme af bæredygtig transport og byudvikling. Luftkvalitet og støjniveau skal forbedres, så københavnernes sundhed ikke skades.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

I forslaget er der mange gode forslag om lavere hastigheder, miljøzoner, bedre cykelforhold og bedre kollektiv transport. Det er også af afgørende betydning at regeringen bøjer sig og giver mulighed for at indføre kørselsafgifter.

Vi vil benytte lejligheden til at kommentere nogle af forslagene og desuden komme med forslag, der kan styrke indsatsen for at gøre København til verdens miljømetropol.

Begrænsning af udbuddet af parkeringspladser er et effektivt miljømæssigt værktøj

Det er en gammel sandhed, at parkering skaber biltrafik. Parkeringspladser er derfor ikke en løsning, men dyre investeringer, der skaber yderligere problemer. Samtidig er færre parkeringspladser en effektiv måde at forbedre miljøet.

Vi vil i denne forbindelse henvise til det udmærkede notat "Muligheder for at skabe bilfri områder i København", Vej & Park, Marts 2007, hvor muligheder gennemgås og der omtales eksempler på gode løsninger.

Kilde: [http://www2.kk.dk/of/Dagsorden.nsf/ee5f251f6a475211c12570ee0034b5f1/48a9330b338da75cc12572a0003433e3/\\$FILE/Bilfri_bydele_Bilag_1_Notat.pdf](http://www2.kk.dk/of/Dagsorden.nsf/ee5f251f6a475211c12570ee0034b5f1/48a9330b338da75cc12572a0003433e3/$FILE/Bilfri_bydele_Bilag_1_Notat.pdf)

Parkeringsstrategier går att tillämpa i alla orter och kommuner i Sverige. De är ett av de få verkligt effektiva verktyg som finns för att påverka färdmedelsval till centrumområden. Undersökningar, bl a i Norge, har visat att färdsvalet för arbetsresor kan påverkas från 80 % bilandel vid fri parkering till 20 % bilandel (samåkning/skjutsad) när bilplatser saknas.

Förutom effekter på färdmedelsval innebär begränsning av parkering minskad förbrukning av stadens ytor och ger ökade förutsättningar för en attraktiv stads- och vistelsemiljö.

Kilde: Samverkande strategier för HÅLLBARA TRANSPORTER OCH STADSUTVECKLING UTOMLANDS – erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter. Vägverket, Sverige 2006.

Forslaget mangler behandling af dette væsentlige område. Det drejer sig bl.a. om det store og stigende udbud af private parkeringspladser i København.

Allerede ved Transportvaneundersøgelsen i 1999 blev det påvist, at omkring 72 % af de beskæftigede i Københavns og Frederiksberg kommuner havde parkeringsmulighed ved arbejdspladsen. Det fremgår af Nyhedsbrev 3, august 2000 fra Transportrådet.

Alle disse pendlerparkeringspladser genererer meget af den biltrafik, som belaster byen så kraftigt. Når ansatte har masser af gratis parkeringspladser, selv ved stationsnært byggeri, så er fristelsen til at bruge bil meget stor for de fleste bilister.

Denne fristelse må minimeres af hensyn til muligheden for at skabe en bæredygtig by. Vi vil i denne forbindelse henvise til citatet nedenfor fra Københavns Kommuneplanstrategi 2007. Citatet er fra den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl: ”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til en delebil. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser.”

Kilde: Den tænkende storby, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Ved det fortsatte arbejde vil vi derfor anmode om, at Jan Gehls råd om, at der kun skal være plads til delebiler til beboere og ingen parkering til pendlere bliver en ledetråd for arbejdet. Der skal dog naturligvis være et vist antal parkeringspladser til handicappede bilister samt til vare- og servicetrafik.

Vi vil også opfordre til, at der sættes ind på dette felt i de aktuelle planer. I forbindelse med aktuelle byudviklingsplaner som f.eks. ”Carlsberg II” tales der således meget om miljømæssig bæredygtighed. Det lyder rigtig godt:

Miljømæssig bæredygtighed

I projektet betyder miljømæssig bæredygtighed på Carlsberg, at et fuldt udbygget kvarter har et afbalanceret energiforbrug. Ambitionen er bl.a. at det færdige bykvarter bliver CO₂-neutralt.

Kilde: Startredegørelse for ”Carlsberg II” og Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af ”Carlsberg II”.

Desværre er der stort set ingenting på transportområdet i planerne for ”Carlsberg II”, der peger i miljømæssig og CO₂-neutral retning. Der lægges op til en bydel med langt mere bilparkering og derfor forholdsvis mere bilkørsel end store dele af resten af København.

Carlsberg A/S ønsker opført op til 600.000 m² etageareal inkl. eksisterende bygninger, hvilket svarer til en bebyggelsesprocent på ca. 180 for området som helhed. I dette er indregnet grønne arealer og veje. Det betyder, at bebyggelsesprocenten for de enkelte delområder vil blive væsentligt højere, og at der er tale om et tæt bykvarter.

Kilde: Københavns Kommune, Startredegerøelse for Carlsberg 2

Den nye bydel på Carlsberg vil få en enestående central og stationsnær beliggenhed. Her er en virkelig chance for at København kan vise verden, at en bydel kan indrettes på en måde, så det er bæredygtige trafikløsninger, der er i højsædet.

Alligevel planlægges der op til 6.000 parkeringspladser og forventes op til 20.000 daglige ekstra kørsler til og fra "Carlsberg II". Det vil give miljømæssige og fremkommelighedsmæssige konsekvenser for store dele af vejnettet både i Københavns kommune og omliggende kommuner samt på indfaldsvejene. Skønnet over antallet af kørsler er tilmed formentlig for lavt sat set i relation til 6.000 parkeringspladser. Det kan let tænkes, at der udløses op til 30.000 kørsler i døgnet, når der lokkes med så mange parkeringspladser.

I en forudgående høring er det dog blevet drøftet, at nedsætte antallet af parkeringspladser fra 1 pr. 100 etagemeter til 1 pr. 150 eller 200 etagemeter. I beslutningsreferat fra Bygge- og teknikudvalgets møde den 21. november 2007 anføres dette:

Det vil blive analyseret, hvilke konsekvenser en reduceret parkeringsnorm i størrelsesordenen 1 p-plads pr 150 – 1 p-plads pr 200 m² vil betyde for projektets bæredygtige profil, ligesom der bl.a. skal arbejdes med obligatoriske delebilsordninger og branding af områdets bæredygtige profil.

Selvom der kun bliver givet tilladelse til anlæg af 1 parkeringsplads pr. 200 etagemeter, som i Ørestaden, er det for mange. I Ørestaden, hvor der formentlig kommer mere end 20.000 parkeringspladser, er biltrafikken allerede nu temmelig dominerende.

Vi mener, at det er af afgørende betydning både for nye bydele, nærområder og hele København, at der *ikke* etableres nye bydele, der virker som trafikgeneratorer. Det vil også ødelægge Københavns mulighed for at hævde sig som verdens Miljømetropol.

Masser af nybyggeri på vej:

Byggeaktiviteten i København er den højeste i mange år. I kommuneplanperioden frem til 2017 forventes der i gennemsnit opført omkring 3.000 boliger og 180.000 m² erhvervs- og institutionsetageareal pr. år.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Endvidere bør der satses på boligprojekter, som miljø- og energimæssigt repræsenterer frontlinjeindsatser, der kan tjene til demonstration og inspiration både nationalt og internationalt. Kilde:

Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Hvis ikke der ændres på den nuværende praksis, vil dette nybyggeri indebære omkring 5.000 flere parkeringspladser hvert eneste år. Det er ubærligt for København. Derfor må politikken lægges om.

Det er derfor centralt, at man ved nybyggeri kun anlægger få parkeringspladser. Der skal naturligvis være til handicappede bilister og den nødvendige kørsel af vare-, last, og servicetrafik. Der er derimod ingen grund til at anlægge parkeringspladser til pendlere – bortset fra handicappede medarbejdere.

Færre biler i byen vil være godt for miljøet og det vil betyde mindre støj til gavn for københavnernes sundhed. Samtidig giver mindre trængsel på vejene øget livskvalitet. Biler er et godt eksempel på, at miljøforbedringer, sundhedsforbedringer og bedre livskvalitet ofte går hånd i hånd.

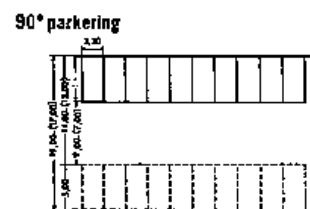
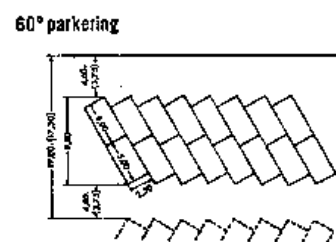
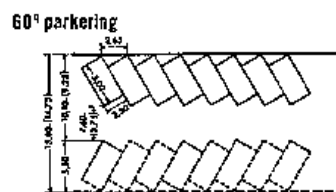
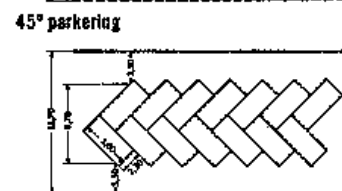
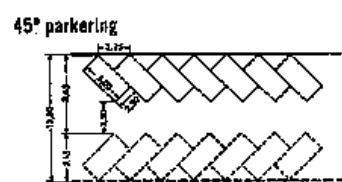
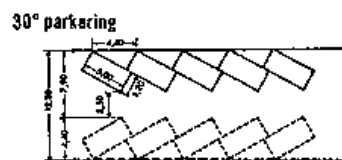
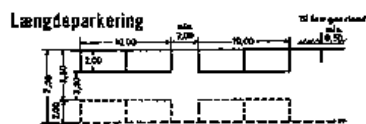
Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Her 7 grunde til at reducere udbuddet af parkeringspladser.

- 1) Parkeringspladser vil uanset hvor de ligger i kommunen skabe kørsel, støj og anden miljøbelastning både lokalt, i naboområder og også på indfaldsvejene.
- 2) Parkeringspladser vil gøre det meget vanskeligt at få folk til at bruge andre transportmidler, når først de er anlagt og ligger og frister. Parkering er tilmed normalt gratis for medarbejdere og beskattes end ikke som fryns, selvom de ofte repræsenterer en værdi på op til 2.500 kr. om måneden i centrum.
- 3) Parkeringspladser skaber ekstra trafik specielt i myldretiden og gør derfor bustrafikken endnu mere nødlidende. Allerede i dag er hastigheden for busserne ofte nede på 10 km/timen i dele af kommunen. For passagerne, der også skal regne med gangtid, ventetid og ofte også skiftetid er rejsehastigheden meget lav.
- 4) Arealforbruget til parkering varierer noget, men er omkring 23-25 kvadratmeter pr. parkeringsplads når det drejer sig om egentlige p-pladser.

Vejregler

Parkering



5) Parkeringspladserne undergraver ønsker hos borgerne om at få reduceret bilbelastningen

6) Man må huske, at mange af pendlerparkeringspladserne benyttes af folk, der bor steder uden for byen i grønne områder, hvor man bestemt ikke bryder sig om trafikbelastninger. Derfor er det heller ikke rimeligt at påtvinge københavnere ekstra trafikbelastninger ved at gøre det attraktivt at tage bilen med på arbejde.

7) Parkeringspladserne er dyre at anlægge. Hvis de skal anlægges under jorden ligger prisen normalt på over 500.000 pr. plads. Udgiften vil på den ene eller anden måde blive væltet over på andre enten gennem afskrivninger, varepriser o.l. Hvis det bliver en privat investor, der står som bygherre, vil det i stor udstrækning være firmaer, som benytter sig af parkeringsanlæggene i dagtimerne. Dermed vil omkostningen være fradragsberettiget, og firmaerne vil slippe billigere i skat. Derfor vil en privat finansiering af parkeringsanlæggene alligevel betyde en offentlig finansiering ad bagvejen.

P-pladser er vanedannende

Parkering ved arbejdspladsen

Der er en sammenhæng mellem parkeringsrestriktioner og transportmiddelvalg. Det er vist i mange både danske og udenlandske undersøgelser. Sammenhæng mellem parkeringsforholdene på arbejdspladsen, og hvilket transportmiddel der hyppigst anvendes mellem hjem og arbejde er vist i tabel 2.2. Ikke uventet har pendlere med besværlige parkeringsforhold ved arbejdspladsen en højere andel af cykel/gang og kollektiv transport i arbejdsrejsen.

<i>Hyppigste transportmiddel Parkeringsvilkår ved arbejdsplads</i>	Bil	Kollektiv	Cykel /gang	Alle
Altid P-plads	63%	9%	28%	100%
Oftede P-plads	49%	16%	35%	100%
Sjældent/aldrig P-plads	26%	30%	45%	100%

Tabel 2.2 Transportmidler mellem bopæl og arbejde i forhold til parkeringsforholdene ved arbejdspladsen. Tallene omfatter erhvervsaktive over 18 år (excl. lærlinge og selvstændige landmænd).

Kilde: TU 99 og 00. Egne kørsler.

Kilde: Kommunal Parkeringspolitik- mål og virkemidler. Transportrådet, Juni 2002. Rapport nr. 02-02

Vi mener, at man i de indre dele af København kunne lave en ideel ordning for beboerne og miljøet ved at bruge de **eksisterende** parkeringshuse/kældre til beboerparkering. Derved kunne byen slippe for en hel del pendler- og indkøbskørsel til/fra parkeringsanlæggene.

En yderligere positiv effekt kunne være, at nogle beboere fandt ud af, at de ikke behøvede at bruge bilen så ofte som tidligere. Megen kørsel kunne derved undgås. Ved at skaffe plads til beboernes biler i de eksisterende anlæg burde gadeparkering for personbiler kunne undgås i indre by. Der er ikke flere beboerbiler, end der er parkeringspladser i "konstruktion" i Indre By.

Bortset fra handicappede bilister er der ingen undskyldning for at medtage bil til et sted, der er landets så absolut mest tilgængelige område uden bil.

Uden tanke for de trafikale effekter heraf kræver kommunen i næsten alle tilfælde anlæg af 1 parkeringsplads pr. 100 kvadratmeter nybygget erhvervsareal. Kommunen har krævet dette antal som minimum, og bygherrer har ofte bygget langt flere.

I Ørestaden tillader man dog i visse dele kun anlæg af en parkeringsplads pr. 200 etagemeter, men der regner man med, at de vil blive dobbeltudnyttet af beboere og pendlere. Derfor bliver bilpresset formentlig stadig svarende til en parkeringsplads pr. 100 kvadratmeter etageareal.

Ved socialt boligbyggeri kræver man dog ikke så megen parkering.

Også lige op ad stationer kræver kommunen således fortsat masser af parkeringspladser ved erhvervsbyggeri. Derved undergraver man effektivt de pæne hensigter bag "stationsnær placering

af virksomheder". På det gamle godsbanearreal bag Københavns Hovedbanegård kommer der formentlig omkring 1.700 parkeringspladser.

Der bygges ofte parkeringspladser (næsten) til hver anden medarbejder. Nogle steder i København er der (Sydhavnen) bygget næsten en parkeringsplads pr. ansat.

Dobbelt så mange i Sydhavnen

I Sydhavnen har det således været tilladt at anlægge én P-plads pr. 100 kvm på terræn plus ekstrapladser i P-kældre. Det betyder i praksis, at antallet er nær to pr. 100 kvm, oplyser civilingeniør Peter Høiriss Nielsen, der er kontorchef i Plandirektoratet i Københavns Kommune. Han tilføjer, at kravene nu bliver skærpet i en ny lokalplan, så der til nybyggeri i Teglværkshavnen kun må anlægges én P-plads på 100 kvm (altså som i Ørestad).

Kilde: Ingeniøren. Annette Hartung fredag 18.02.2000

I Holland har man denne ordning, hvor udbuddet af parkeringspladser begrænses kraftigt af miljømæssige grunde, hvor der er god kollektiv transport:

Principperne i den hollandske ABC-lokaliseringspolitik

Tilgængelighedsprofil

Områder for lokalisering af erhverv klassificeres ud fra deres tilgængelighed med kollektiv transport og bil

- A-lokaliteter: Høj tilgængelighed med kollektiv transport (nationalt, regionalt og lokalt)
- B-lokaliteter: Høj tilgængelighed med kollektiv transport og bil
- C-lokaliteter: Høj tilgængelighed med bil

Mobilitetsprofil

Virksomhedernes mobilitetsprofil fastlægges ud fra fire forhold

- Arbejdspladsintensitet
- Tjenstlig bilafhængighed
- Besøgsintensitet
- Godstransportens vejafhængighed

Parkeringsnorm

Parkeringspladser pr. 100 ansatte

	A-lokalitet	B-lokalitet	C-lokalitet
Randstad	maks. 10	maks. 20	ingen maks.
Udenfor Randstad	maks. 20	maks. 40	ingen maks.

Kilde: Miljøministeriet, FSL, By- og Landsplanserien nr. 14. 2001, Peter Hartoft-Nielsen og John Nousiainen "Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder"

Kilde: Kommunal Parkeringspolitik- mål og virkemidler. Transportrådet, Juni 2002.

De offentlige og private bygherrer må på forskellig måde – f.eks. ved lovgivning – stimuleres til at overføre de store summer, der kan spares ved ikke at bygge parkeringsanlæg til en "fælles kasse", der kan finansiere en markant udbygning af den offentlige trafik. Der kan derved komme en fælles miljømæssig forsvarlig løsning på Københavns hastigt stigende trafikproblemer. Betaling fra virksomhederne betaler f.eks. i franske byer en stor del af den kollektive trafik. I Nottingham er der indført afgift på private parkeringspladser for at dæmpe trafikken.

En ordning med fælles miljøvenlige trafikløsninger er at ligne med, at der er tilslutningspligt til den fælles fjernvarmeforsyning i København for at mindske energiforbruget og miljøbelastningen.

Plads er en mangelvare. Derfor må den bruges fornuftigt. I dag dominerer biltrafikken, der er mest pladskrævende.

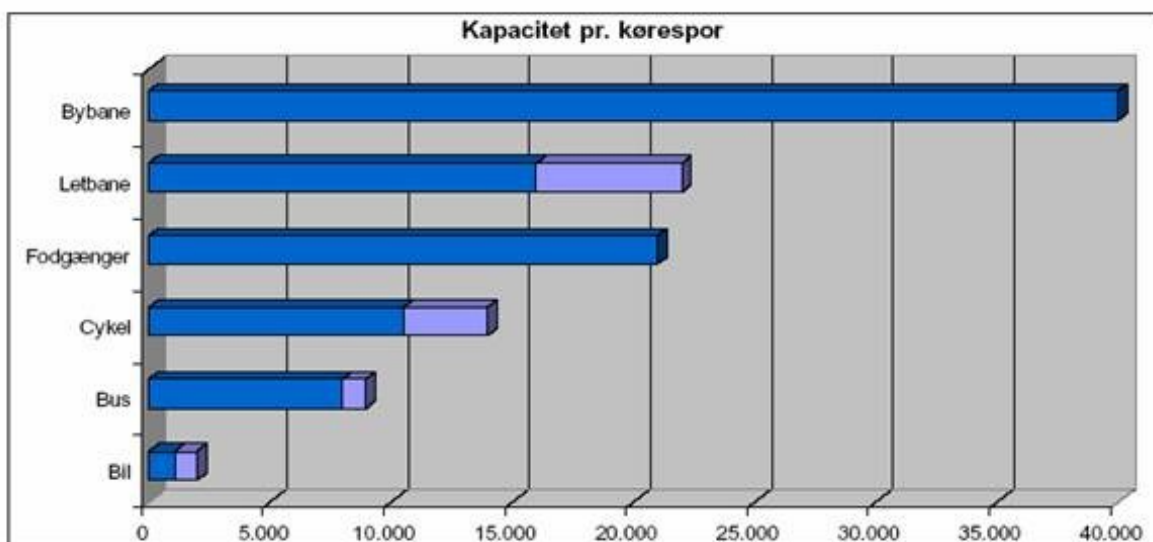
På trafikområdet er der meget store muligheder for at realisere målsætningen om en mere bæredygtig by.

Som det kan ses af tabellen nedenfor er biltrafikken er langt mere pladskrævende end alle andre transportmåder.

De forskellige farver for letbane, cykel, bus og bil i tabellen bygger på forskellige anlægs/system-løsninger:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af **Figur 12**, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Der er tilmed færre og færre personer i hver bil år for år. Vejdirektoratet planlægger tilmed vejudbygning ud fra, at der i 2030 kun er 1,05 person pr. bil i myldretiden:

Vejdirektoratets undersøgelser af personer pr. bil fra 1981, 92 og 95 viser et fald i personbelægningen på knap 1 procent pr. år i perioden 1981-92 og 1,5 procent i perioden 1992-1995. I perioden frem til 2030 forudsættes et fortsat fald i antal personer pr. bil, som gengivet i nedenstående tabel 5.

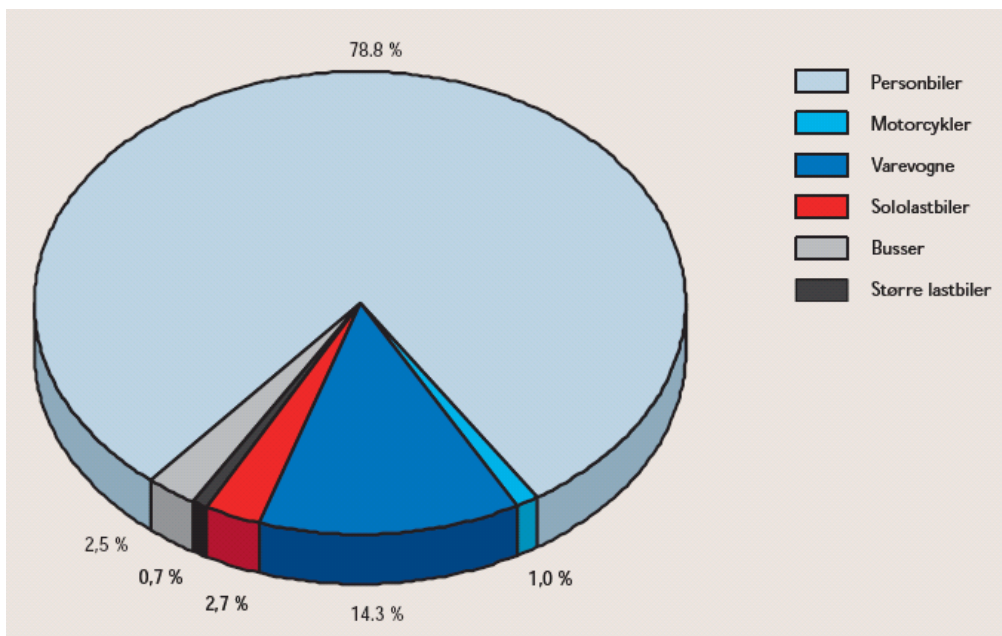
Turformål	År			Ændring (pct.)	
	2000	2015	2030	00-15	15-30
Bolig-arbejdsstedsture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Bolig-uddannelsesture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Erhvervsture	1,22	1,16	1,10	-4,9	-5,2
Fritids- og indkøbsture	1,62	1,29	1,14	-20,4	-11,6
Total	1,36	1,20	1,11	-11,8	-7,5

Tabel 5 Prognose for antal personer pr. personbil opgjort på turformål

Kilde: Vejdirektoratet

Hvis man kigger på sammensætningen af kørslen med motoriserede køretøjer i København så dominerer bilerne helt og holdent antalsmæssigt. Busserne udgør, som det kan ses, kun 2,5 % af køretøjerne, men udfører et meget stort trafikarbejde og kunne fungere meget bedre, hvis de fik egne busbaner og grønne bølger. Det kræver en anden trafikpolitik og færre biler på gaderne.

KØRETØJERNES FORDELING I PROCENT - en hverdag kl. 06-18 i 2006



Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2002 – 2006

København skal leve op til WHO's sundhedsdefinition

Sundhed betegnes i dette tema ud fra WHO's definition af begrebet: *"Sundhed er en tilstand af fuldstændig fysisk, psykisk og socialt velbefindende og ikke blot fravær af sygdom og svækkelse."*

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Her andre klip fra forslaget:

Færre biler i byen vil være godt for miljøet og det vil betyde mindre støj til gavn for københavnernes sundhed. Samtidig giver mindre trængsel på vejene øget livskvalitet.

Biler er et godt eksempel på, at miljøforbedringer, sundhedsforbedringer og bedre livskvalitet ofte går hånd i hånd.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

En ren og sund storby:

I 2015 skal københavnernes kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken, og alle daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken. Luften er så ren, at den ikke belaster københavnernes sundhed.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Københavnerne betragter luftforurening og støj som de største miljøproblemer i kommunen.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Men København vil gå endnu længere end loven tillader i dag: Der skal indføres trængselsafgifter, og miljøzordningen skal gøres dynamisk, så kravene til bilernes udstødning løbende kan skærpes.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Vejtrafikken er den største enkeltkilde til luftforurening i en storby som København.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Hvis københavnere ikke skal tage sundhedsmæssig skade af at bevæge sig rundt i byen, skal der arbejdes målrettet. Særligt når det gælder støj og luftkvalitet, skal der store indsatser til. Som det ser ud nu, har København meget svært ved at leve op til EU's luftkvalitetskrav for kvælstofoxid (NO²) og større partikler (PM10). Ligesom kommunen heller ikke kan leve op til WHO's internationale anbefalinger om et ikke-sundhedsskadeligt støjniveau.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Kommunen vil også stille skærpede miljøkrav til kommunens kørsel i personbiler og taxaer.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

- Kommunen vil inden 2011 i samarbejde med staten udarbejde en handlingsplan, der skal belyse, hvilke initiativer, der skal iværksættes, for at sikre luftkvaliteten i København.
- Kommunen vil i løbet af planperioden i samarbejde med en række omegnskommuner udarbejde et konkret beslutningsgrundlag for indførelse af trængselsafgifter i København. Samtidig vil kommunen arbejde for at Folketinget vedtager det fornødne lovgrundlag.
- Kommunen vil hvert år i planperioden gennem trafikforsøg og debatskabende aktiviteter om trafik og miljø sætte fokus på at fremme forholdene for fodgængere, cyklister og busser, øge trafiksikkerheden og nedsætte trafikens miljøbelastning.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Det væsentligste støjproblem i København er trafikken. Kommunen har i en årrække forsøgt at samle trafikken på de overordnede veje for at fredeliggøre lokale boligområder. Den øgede trafik har dog medført en stigende belastning af de i forvejen støjudsatte boliger på det overordnede vejnet. Det vurderes, at antallet af stærkt støjbelastede boliger er steget med ca. 3.000 i forhold til 1995 (Kortlægning udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen i 2005).

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

I alt er ca. 40.000 boliger stærkt støjbelastede med niveauer over 65 dB – heraf er ca. 5.000 boliger belastet med mere end 70 dB, som er den særligt sundhedsskadelige støj (Kortlægning udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen i 2005).

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

MÅL	For at nedbringe støjbelastningen vil kommunen arbejde for en generel hastighedsreduktion på strækninger med mange støjbelastede boliger.
AKTIVITET	<ul style="list-style-type: none"> ■ TMF udarbejder i løbet af 2008 en beskrivelse og en vurdering af muligheden for at nedbringe hastigheden på strækningen med mange boliger. ■ Kommunen vedtager i 2008 en opfølgning på den eksisterende Trafik og Miljøplan for kommunen, som vil indeholde forslag til hvordan man kan nedbringe støj fra trafikken yderligere.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Vi synes, at det er rigtigt og helt nødvendigt at sørge for at få nedsat hastighederne. Både af hensyn til sikkerhed og miljø. En lavere bilhastighed vil også gøre andre transportmåder mere konkurrencedygtige. Som det er nu betales de tidsgevinster, som de høje bilhastigheder og signalstyringen giver bilisterne, af andre trafikanter som tidstab.

Vi foreslår, at hastigheden nedsættes til 30 km/t i alle boligområder. Til sammenligning kan oplyses, at der er 30 kilometers hastighedsgrænse på 70 % af alle gaderne i Berlin.

Vi foreslår tillige, at ingen veje i København må have højere hastighedsgrænse end den lovbestemte generelle øvre byhastighedsgrænse på 50 km/t.

På alle gader uden cykelstier må hastighedsgrænsen ikke overstige 30 km/t.

Samtidig skal der sættes kraftigt ind for at få overholdt hastighedsgrænserne.

Forslaget fra kommunen redegør for de store problemer, der er med luftforurening, støj, trængsel og nødvendigheden af at begrænse biltrafikken og forbedre forholdene for cykeltrafikken og forbedre den kollektive trafik. Flere steder i byen er det - som det ser ud nu - umuligt at leve op til EU-målene for luftkvaliteten.

Det står klart, at der på trafikområdet brug for markante initiativer hvis der skal ske reelle fremskridt.

Virksomhederne og miljøet

København er i en unik position. Både erhvervslivet og københavnernes er engagerede i miljøet. Ambitionen om at aflevere byen til kommende generationer i en bedre miljøtilstand end da vi selv overtog den - viljen til at skabe en bæredygtig udvikling - er fælles.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

På transportområdet kunne virksomheder gå i front ved ikke at kræve parkeringspladser og vejudvidelser og i stedet på alle måder indrette virksomhedens transporter i bæredygtig retning. Også pendlingen i virksomheden må inddrages og medarbejderne stimuleres til ikke at bruge bil. Her er fravær af parkeringspladser et effektivt redskab, som kan suppleres med andre tiltag som virksomhedscykler, periodekort til den kollektive transport m.v.

Dansk Industri trækker desværre i modsat retning, f.eks. i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde, hvor Dansk Industri stort set udelukkende krævede vejinvesteringer.

Dialog og samarbejde med virksomhederne om miljøforhold fylder stadig mere i Københavns

Kommunens indsats for at begrænse miljøbelastningen fra byens virksomheder. Et af hovedkravene i Dogme 2000 er netop forankring af miljøarbejdet hos virksomheder og derfor blev Københavns Miljønetværk (KMN) igangsat i sommeren 2001 for at varetage denne opgave. Københavns Miljønetværk er et frivilligt, men forpligtende samarbejde mellem virksomheder i Københavns Kommune og Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune. Formålet er at fremme, fastholde og motivere virksomhedernes forebyggende miljøarbejde.
Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Trængsel – buspassagererne lider mest

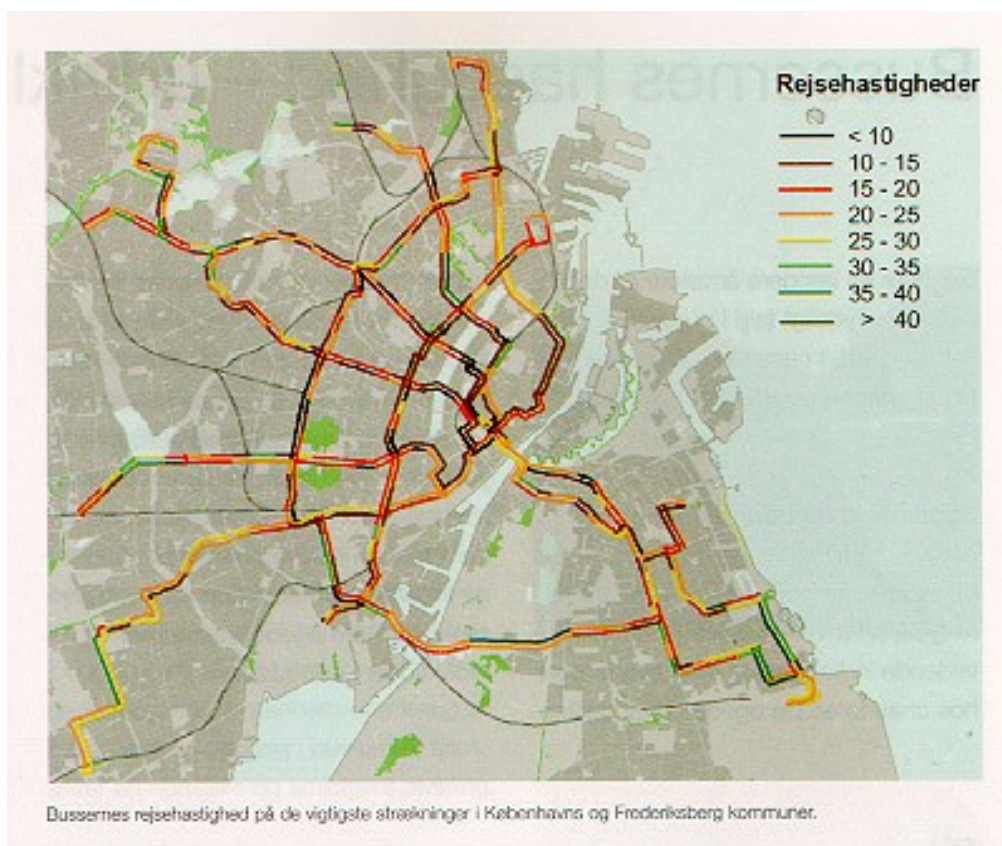
Der tales meget i medierne om trængsel på motorveje. Det er synligt, men de mange (næsten tomme) biler der sendes ind i København giver langt større problemer for andre. Man må huske på, at tidstab for bilister på motorveje udregnes på basis af den højest tilladte hastighed. Derfor kommer man hurtigt frem, selvom man taber nogle minutter.

Trængsel er ikke kun et motorvejsfænomen. Den præger i endnu højere grad trafikken på de københavnske veje. Alene A-buspassagerernes forsinkelser svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje omkring hele København.

Kilde: HUR Årsberetning 2004

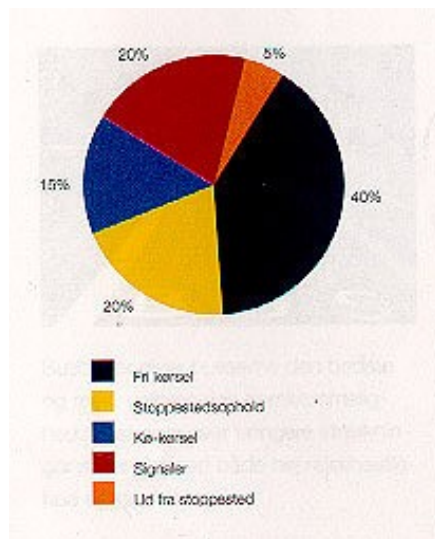
Det er som nævnt alene tidstab for A-buspassagererne. Dertil kommer tidstab for passagerer i andre busser. Det er tillige kun tidstab i forhold til køreplanen. De afledede forsinkelser når man ikke når et tog eller en anden bus er ikke med. Der er heller ikke sammenlignet med tidsgevinsten ved optimal fremkommelighed.

Den kraftige biltrafik har disse konsekvenser for bussernes kørehastighed. Forholdene er kun blevet værre siden dette kort blev lavet:



Kilde: "Fremkommelighed for busser". HUR 2001

Som det kan ses af grafen nedenfor bruges omkring 40 % af bustiden til køkørsel, signaler der ikke passer til bussernes kørsel samt venten på at komme ud fra stoppesteder:



Kilde: "Fremkommelighed for busser". HUR 2001

Den langsomme kørsel koster mange penge, mistede passagerer, ringe buskapacitet og sammenstuvning af passagerer. Der er brug for en kraftig indsats for at dæmpe biltrafikken og sikre at busserne kan komme rettidigt frem på egne busbaner og med grønne bølger.

Ét er den gennemsnitlig langsomme kørsel. Dertil kommer, at bustrafikken samtidig også bliver uregelmæssig, hvorfor det er yderst vanskeligt at beregne hvor længe en rejse vil vare.

Hvis der ikke sættes ind overfor den øgede bilbelastning som foreslået – også ved at begrænse antallet af p-pladser - vil man altså komme til at straffe de i forvejen hårdt pressede buspassagerer yderligere.

Som tommelfingerregel kan man sige, at en buspassager normalt kun vil komme frem fra udgangspunkt til rejsemål med en rejsehastighed på 5-7 kilometer i timen. MOVIA's bustrafik konkurrerer derfor tidsmæssigt kun med fodgængere.

De "grønne bølger" på de store veje favoriserer den udefra kommende biltrafik på andre trafikanters bekostning

Ved at optimere bilfremkommeligheden på de store radiale veje gør man livet mere surt for andre trafikantgrupper og i særlig grad dem, der skal på tværs af radialerne.

Der er ingen tvivl om, at dersom der ikke blev lukket så mange biler ind i byen ved hjælp af de grønne bølger så kunne signalsystemet omlægges, så det tog langt mere hensyn til fodgængere, cyklister og bustrafikken.

Ved at gennemføre en betalingsring vil man også kunne regulere tilstrømningen af biler og derved skabe grundlag for en anden signalstyring i hele byen. Også indtil en betalingsring kan komme på plads kunne man også nedsætte tilstrømningen af biler til København ved hjælp af en ændret signalstyring. Det er da et udmærket initiativ med "den grønne cykelbølge" på Nørrebrogade, men det ændrer stort set ingenting i det samlede billede af hvilken trafik, der prioriteres højest.

Det er på disse 6 strækninger på kortet nedfor, at den gennemkørende biltrafik i særlig grad toprioriteres. Stort set al signalstyring i Kbh. er indrettet, så det sikrer biltrafikkens fremkommelighed:

REJSEHASTIGHEDER



Kortplanen viser morgen- og eftermiddagsmyldretiden i den mest trafikerede retning. Ud for hver rute er vist den gennemsnitlige køretid i minutter.

- Lyngbyvej ved Tuborgvej • Lyngbyvej • Nørre Alle • Fredensgade • Nørre Sogade • Gyldenlovesgade • Rådhuspladsen
- Hareskovvej ved kommunegrænsen • Bispeengbuen • Aboulevard • Gyldenlovesgade • H. C. Andersens Boulevard • Rådhuspladsen
- Hvidovrevej • Roskildevej • Vesterbrogade • H.C. Andersens Boulevard • Rådhuspladsen
- Folehaven • Ellebjergvej • P. Knudsens Gade • Vasbygade • Christians Brygge ved Vester Voldgade
- Røde Mellemvej • Amager Fælledvej • Amager Boulevard • H.C. Andersens Boulevard • Rådhuspladsen
- Vigerløvvej ved Kulbænevej • Alholmvej • Grøndals Parkvej • Hulgårdsvej • Tuborgvej ved Lyngbyvej

Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2001 – 2005

Kraftig stigende biltrafik over kommunegrænsen

TRAFIKKEN GENNEM KOMMUNEGRÆNSEN

Summen af begge retninger kl. 06-18

	KOMMUNEGRÆNSEN		
	Køretøjer	Cykler og knallerter	Cykler og knallerter Vejrkorrig.
1970	392.500	57.700	-
1975	388.400	63.040	-
1980	356.400	46.970	-
1985	390.600	62.520	-
1990	417.700	56.380	56.380
1991	424.400	46.830	50.830
1992	423.700	60.890	61.660
1993	425.500	58.160	58.870
1994	427.700	51.450	56.620
1995	431.900	46.620	50.630
1996	457.800	49.500	54.280
1997	462.000	49.700	55.980
1998	481.800	46.680	50.550
1999	492.900	57.380	57.380
2000	496.900	62.770	62.770
2001	499.900	63.320	63.320
2002	504.300	60.420	64.230
2003	513.100	46.830	65.390
2004	532.900	63.520	63.520
2005	541.000	57.680	63.210
2006	547.800	48.100	63.050

Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2002 – 2006

Hvis man skal have hverdagsdøgntrafikken skal trafiktallene for kl. 06 – 18 ganges med 1,32.

Omregningsfaktorer

Ønsker man for køretøjer at kende hverdagsdøgntrafikken (HVDT = den gennemsnitlige trafik på et hverdagsdøgn) og/eller årsdøgntrafikken (ÅDT = den gennemsnitlige trafik pr. døgn for hele året inkl. ferie- og helligdage) kan følgende tommelfingerregel benyttes:

$$\text{HVDT} = (\text{køretøjer kl. 06-18}) \times 1,32$$

$$\text{ÅDT} = (\text{køretøjer kl. 06-18}) \times 1,19$$

Som eksempel kan nævnes, at trafikken over kommunegrænsen på et hverdagsdøgn fra 1980 til 2006 er steget fra 470.448 motorkøretøjer til 723.096 - svarende til 53,7 %

I alt køres der hver dag ca. 4,92 mio. km. med motorkøretøjer på de københavnske veje.

Efter vores opfattelse lukkes der alt for mange biler ind i København. Det er et problem det meste af dagen, fordi de mange biler skaber store miljøproblemer og fremkommelighedsproblemer for andre trafikanter. Der er desværre også mange københavnere, der pendler ud af byen i bil, selvom det net-op er på tidspunkter hvor der er god kapacitet i den kollektive trafik.

Københavnerne kører også en masse overflødige kilometer rundt i København i bil. Det mest groteske er dem, der kører til motionscentre i bil. Dyrere beboerparkering (bortset fra handicapparkering) og billigere kollektiv transport kunne være en måde at stimulere borgerne til at købe færre biler og bruge dem mindre.

Et *Københavnerkort* til den kollektive trafik til 1000 kr. om året er en god ide, som er foreslået af en ekspertgruppe nedsat af Teknologirådet.

Klimatopmødet og København

Her lidt om hvad kommunen planlægger. Vi synes i øvrigt, at målsætningen om en reduktion af CO₂ udslippet på 20 % i 2015 burde skærpes. Vi mener, at trafikken, hvor der som nævnt er store muligheder, må tage den største del. Vi støtter Kommunen i sin bestræbelse for at presse regeringen til at tillade indførelse af kørselsafgifter. Det ser ikke godt ud, hvis man ikke har givet sig inden klimatopmødet.

MÅL	Kommunen vil gennem en række aktiviteter frem til FN-klimatopmødet i København i december 2009 sætte fokus på CO₂-udslippet og mulighederne for at reducere dem
AKTIVITET	<ul style="list-style-type: none">■ Der oprettes en kommunikationsplatform for klimaaktiviteter op til topmødet■ Der gennemføres en klimakampagne for københavns borgere■ Børn og unge informeres gennem undervisningen om klimaudfordringen■ Der planlægges et børne- og ungetopmøde i 2009■ Der udarbejdes et koncept for indgåelse af frivillige aftaler med de københavnske virksomheder■ Der sættes fokus på erhvervsudvikling indenfor brancher, der har CO₂-reducerende indsatser.
ANSVARLIG	TMF/ØKF/BUF
INDIKATOR	60 % af borgerpanelet har kendskab til kommunens målsætning om at reducere CO ₂ -emissionerne med 20 % i 2015

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

- Kommunen vil i løbet af 2008 vedtage en ny klimastrategi for perioden efter 2010, med forslag til de instrumenter, der kan bidrage til at København er i front på klimaområdet.

Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Med venlig hilsen
Bente Hessellund Andersen
Kjeld A. Larsen
Ivan Lund Pedersen