

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N.

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 15. maj 2009

Høringsvar Københavns Kommunes Udkast til Klima København – en vision og en plan Transportafsnittet Kapitel 4

“Ca. trefjerdedele af den forventede tilvækst i verdens efterspørgsel efter olie kommer fra transportsektoren – den sektor som i det korte løb er mindst påvirkelig af prisændringer.

Til trods for fortsatte forbedringer i bilernes brændstof-effektivitet så forventes væksten i antallet af biler - fra ca 650 millioner i 2005 til ca 1.4 milliarder i 2030 – fortsat at presse det samlede olieforbrug til transportformål i vejret. Der forventes ikke at komme et væsentligt skift væk fra biler, som kører på fossilt brændstof førend 2030, skønt fremkomsten af hybrid-elektriske biler forventes at være i fremmarch, så den stigende efterspørgsel på olie kan reduceres.”

IEA: World Energy Outlook 2008 Fact Sheet: Oil Demand

“Europa kan ikke vinde kampen mod klimaændringerne, med mindre vi afslutter vores kærlighedsaffære med biler og fly, advarede et top EU organ i mandags”

Jacqueline McGlade, direktør for EEA, 3. marts 2008

Rigtig gode intentioner på transportområdet

Københavns Kommunes målsætning er, at 10 % af kommunens samlede CO₂-reduktion fra 2005 til 2015 skal opnås på transportområdet, i alt en besparelse på ca. 50.000 tons. Da CO₂-udslippet fra transportsektoren er steget i årene siden 2005, kan målsætningen betegnes som behersket ambitiøs. Transportsektoren kan i klimasammenhæng betragtes som samfundets akilleshæl: over alt i verden er den politiske vilje til at begrænse biltrafikken stort set fraværende.

Kommunens målsætning skal realiseres via 15 transportinitiativer fordelt på fem fokusområder. Det kan med glæde konstateres, at opstillingen af fokusområderne tager udgangspunkt i, at CO₂-udledningen fra biltrafikken skal reduceres. De tre første fokusområdes benævnes således ”alternativer til bilen” i form af flere cykler og styrket kollektiv trafik, ”begrænsninger af biltrafik” i form af trængselsafgifter, trafikomlægninger, parkeringsrestriktioner og ”mere effektivt udnyttede biler” i form af effektiv brug af biler og infrastruktur til el- og brintbiler. Der tages således udgangspunkt i den ”transportpyramide”, som flere græsrodsorganisationer har opstillet: mest af bæredygtige transportmidler i bunden: gang, cykling og kollektiv trafik, mindst af de klimabelastende transportmidler i toppen: biler og fly.

Specielt skal transportinitiativ 1, **flere cykler** roses.

Det forventes, at kommunen specielt via udbygning af cykelinfrastrukturen kan løfte københavnernes i forvejen høje cykelandel på ca. 1/3 af den samlede pendling til arbejde og uddannelse til 50 %.

Klimaplanen beregner et CO₂-besparelspotentiale fra cykelinitiativet på hele 50.000 tons, dvs svarende til den samlede reduktionsmålsætning for hele transportsektoren.



Den største udfordring i forbindelse med cykelstrategien er plads, både til kørsel og til parkering, og pladsproblemet bliver ikke mindre af, at både bilejerskab og biltrafik forventes øget i planperioden. Denne pladsproblematik er ikke specielt forsøgt behandlet i klimaplanen. Mange cykelstier er alt for smalle og cykelfremkommeligheden for langsom, hvilket er en konsekvens af, at biltrafikkens fremkommelighed prioriteres højest.

Transportinitiativ 2, **styrket kollektiv trafik**, virker ikke overbevisende. Planer om satsning på moderne skinnebåren trafik på overfladen er fraværende. Der ventes på bygning af metrocityringen, så flere busser kan fjernes fra overfladen. Og præcis her træder det problem frem, som også er Københavns Kommunes akilleshæl i klimaspørgsmålet: den dominerende trafikpolitik er primært baseret på biladgang til byen, således som det fremgår af tabel 15 fra ”Nordhavnsvej, Baggrundsrapport, Trafik”, Københavns Kommune og Rambøll, November 2008:

		<i>Basis 2004</i>	<i>Scenarie for 2018</i>
I Kbh. & Frb.	Bil	28 %	30 %
	Kollektiv	17 %	18 %
	Cykel	26 %	25 %
	Gang	29 %	27 %
Til/fra Kbh. & Frb.	Bil	61 %	63 %
	Kollektiv	31 %	30 %
	Cykel	7 %	6 %
	Gang	1 %	1 %
Ialt i og til/fra Kbh. & Frb.	Bil	40 %	43 %
	Kollektiv	22 %	23 %
	Cykel	19 %	17 %
	Gang	19 %	16 %

Tabel 15: Andele af personture fordelt på transportmiddel

I 2004 (basisår for modelberegningen) er fordelingen på transportformer blandt københavnernes, udregnet som personture, 28 % bil, 26 % cykel og 17 % kollektiv trafik. Men den historie, som ikke nævnes i Klima København, er trafikfordelingen over kommunegrænsen, hvor bil dominerer med 61 %, kollektiv trafik har en andel på 31 %, mens cykelandelen blot er på 7 %. Den viste modelberegning for 2018, som er et scenarie, hvor bilejerskabet i Københavns Kommune er forøget med 28 %, Nordhavnen udbygget med 200.000 etm. og Marmormolen med 170.000 etm, udviser bestemt ikke en bæredygtig udviklingsretning, tværtimod: bil vinder et par procent, både blandt københavnernes og over kommunegrænsen, cykel taber en enkelt %, både inden for og over kommunegrænsen, mens kollektiv trafik vinder en enkelt % blandt københavnernes, men taber tilsvarende andel over kommunegrænsen, til fordel for bilen.

Københavns Kommunes trafikpolitik er på kollisionskurs med kommunens proklamerede klimapolitik

Set fra en klimasynsvinkel er Københavns Kommunes trafikpolitik dybt problematisk. Nye indfaldsveje, specielt konstruktionen af Nordhavnsvejen, bidrager til vækst i den CO2-belastende biltrafik. Blot formlen en tredjedel til hver overholdes i forbindelse med nye byudviklingsområder, dvs en samtidig satsning på cykling, kollektiv trafik og biltrafik, så betragtes udviklingen som fornuftig, men mere af alt, specielt biltrafik, fører jo til ganske megen trafikforøgelse og drivhusgasudslip.

Det afspejler sig i den anvendte fremskrivning af biltrafikken for Københavns Kommune i Klimaplan København, som baserer sig på scenarie A i rapporten ”Infrastruktur Nordhavn – Trafikberegninger, Københavns Kommune, 2007”. I følge denne trafikprognose vil vejtrafkarbejdet stige med 26 % fra 2004 til 2030, dvs. med en årlig stigning på 0,9 % (Klima København, s. 127). Bilejerskabet i Københavns Kommune for perioden 2006 til 2015 forventes at stige med ca. 20.000 (Klima København, s. 45).

Som det fremgår af citatet ovenfor fremskriver Det Internationale Energiagentur, IEA, i sin seneste rapport fra 2008 - i et business as usual perspektiv - verdens bilpark fra en bestand på skønnede 650 millioner i 2005 til 1,4 milliarder i 2030, en vækst som vil få store konsekvenser for Verdens forbrug af olie og følgelig alvorlige konsekvenser for det globale drivhusgasudslip. Rapporten kom før den globale krise for alvor slog igennem og er kendetegnet ved den ubekymrethed omkring den fortsatte funktionsdygtighed af den vækstbaserede udviklingsstrategi baseret på billige energiresourcer, som har kendetegnet den globale økonomi siden 2. Verdenskrig, men som siden krisens gennemslag blandt toneangivende samfundsdebattører er begyndt at komme på dagsordenen som en uholdbar fortsat strategi. Centralt i citatet er tillige, at Energiagenturet ikke forventer, at der inden 2030 vil komme et kommercielt gennembrud i alternativ teknologi til den eksisterende brændstofteknologi baseret på fossilt brændstof.

Til trods for en global økonomisk krise baserer Københavns Kommune sin trafikpolitik på samme præmisser om en forøget trafikbelastning fra biltrafik, men uden de samme reservationer over for tidsperspektivet for introduktion af en mere bæredygtig transportteknologi.

En mere bæredygtig position ville være at lytte mere til en af de toneangivende kredse inden for EU systemet, direktøren for European Environment Agency, EEA, Jaqueline McGlade, som opfordrer EU-landene til at mindske efterspørgslen efter transport og i den forbindelse kommer med udtalelsen citeret ovenfor: *såfremt vi mener det alvorligt med klimatruslen, så skal vi i gang med at afslutte vor kærlighedsaffære med biler og fly.*

I virkeligheden er det absurd at foretage CO₂-beregninger for et afgrænset areal som Københavns Kommune, idet CO₂-udslip bidrager til global forurening. Dette fremgår også af VVM-redegørelsen Nordhavnsvej, hvor CO₂-udslippet fra vejtrafikken er opgjort for den meget større pendlerregion Hovedstadsområdet.

Forøgelsen af CO₂-udslippet i Hovedstadsområdet fra 2004 til basisår 2018 (uden Nordhavnsvej) som resultat af den førte bilbaserede trafikstrategi ses af nedenstående tabeloversigt:

Fremskrivning af drivhusgasudslip fra vejtrafikken, Hovedstadsområdet, tons CO₂

	2004	2018
Energiforbrug	29.900	38.200
CO₂	2.193.000	2.803.000
CO	35.400	19.500
NO_x	10.200	4.100
Partikler	380	120
VOC	2.100	900
SO₂	110	140

Kilder: 2004: Anne Kongsfelt, Københavns Kommune, Miljø- og Teknikafdelingen, 2018: Nordhavnsvej, VVM-redegørelse og miljøvurdering, Januar 2009, s. 118

Forøgelsen i CO₂-udslippet for hele perioden er på 610.000 tons, dvs. en gennemsnitlig årlig vækst på 1,8 %. Den forventede forøgelse af de afledte drivhusgasser fra vejtrafikken i Hovedstadsområdet er ganske meget større end DMUs fremskrivninger af drivhusgasudslippet fra vejtrafikken så vel som hele transportsektoren i perioden 2005 til 2015 for hele Danmark, nemlig med 0,5 % om året. Inkluderer det internationale udslip fra fly- og skibstransport øges transportsektorens drivhusgasudslip med hele 0,9 % per år, således som det fremgår af nedenstående figur:

Fremskrivning af drivhusgasudslip fra transportsektoren, hele Danmark, tons CO₂-ækvivalenter

	2005	2015	Vækst per år, %
Vejtransport	12.384.000	13.036.000	0,5
National transport	13.225.000	13.902.000	0,5
National + international transport	18.518.000	20.186.000	0,9

Kilde: DMU: Projection of Greenhouse Gas Emissions 2007 to 2025, NERI Technical Report No. 703, 2009, Table 6.13 og Table 11.8

Alt i alt kan det undre, at Københavns Kommunes' klimaplan regner med en svagt faldende tendens for drivhusgasudslippet fra trafikken i sit baselinescenarie, dvs. scenariet uden yderligere tiltag end de, som allerede er besluttet (Klima København, s.124), når fremskrivningerne for Hovedstadsområdet såvel som landet som helhed viser årlige stigninger på henholdsvis 1,8 og 0,5 % - Københavns Kommune ligger som bekendt i Hovedstadsområdet og er landets travle hovedstad.

I VVM-redegørelsen anføres, at eksistensen af Nordhavnsvejen i sig selv ikke vil føre til forøgelse af biltrafik og dermed det afledede CO₂-udslip, nemlig med blot 0,2 % for hele perioden, både i forbindelse med Vejforslag A1 (Nordhavnsvej, s. 217) og Vejforslag B (Nordhavnsvej, s. 240). Men problemet ligger i den kendsgerning, at uden en Nordhavnsvej og udvidelse af øvrige indfaldsveje mod København vil det ikke være muligt at realisere denne ekstra bilkørsel mod hovedstaden. Nordhavnsvejen, sammen med andre udvidelser af motorvejskapaciteten mod København, eksempelvis konstruktionen af Fredrikssundsmotorvejen, er klimatisk betragtet trojanske heste.

De "glemte" drivhusgasudslip: enorme mængder drivhusgasudslip i forbindelse med de store trafikprojekters anlægsfase – den fossile slange og den fossile orm

Det er prisværdigt, at der i VVM-redegørelser nu også foretages beregninger af drivhusgasudslip i forbindelse med projekters anlægsfase. Dette gælder for Nordhavnsvej VVM-redegørelse og miljøvurdering fra januar 2009 og for Cityringen VVM-redegørelse og miljørapport fra maj 2008. I forbindelse med anlægsfasen skabes voldsomme mængder af CO₂, jo mere jo længere tunnelstrækningen bliver.

Det udledte CO₂-udslip ved de alternative løsningsforslag for den planlagte konstruktion af Nordhavnsvejen tillige med udslip ved anlæg af Metrocityringen er opsummeret i nedenstående tabeloversigt:

Drivhusgasudslip i forbindelse med anlæg af Nordhavnsvejen og Metrocityring, tons CO₂

Nordhavnsvejen	total	per år
Vejforslag A1	71.000	71.000
Vejforslag A2	77.000	77.000
Vejforslag B	270.000	135.000
Metrocityring	380.000	75.000

Kilder:Vejforslag A: Københavns Kommune: Nordhavnsvej, VVM-redegørelse og miljøvurdering, s. 170, Vejforslag B: Nordhavnsvej, s. 195 og Anne Kongsfelt, Metrocityring: Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune: Cityringen – VVM-redegørelse og miljørapport, maj 2008, Tabel 9.13

For Nordhavnsvejens vedkommende drejer det sig om udslip i en 1-2 års anlægsperiode fra 71.000 tons i forbindelse med Vejforslag A1 til 270.000 tons i forbindelse med Vejforslag B. VVM-redegørelsen går noget stille med dørene, hvad angår beregning af udslip i forbindelse med Projektforslag B, idet det er umuligt at aflæse CO₂-udslippet (Nordhavnsvej, s. 195) uden indhentning af en læsevejledning og yderligere information hos den kommunale forvaltning. De store udslipsmængder på ialt 380.000 over en 5-årsbyggeperiode er betinget af det omfattende tunnelbyggeri, hvortil anvendes store mængder cement, jern og diesel. Udslipsmængderne er så sandelig enorme, når man påtænker, at Københavns Kommunes målsætning for reduktion af CO₂ fra transportsektoren inden år 2015 er på 50.000 tons.

I forvaltningssprog lyder det lidt mindre dramatisk, f.eks. i forbindelse med Nordhavnsvejprojektet: ”På den baggrund kan det konkluderes, at anlægsarbejdet giver anledning til en ikke helt ubetydelig merudledning af CO₂.” (Nordhavnsvej, s. 170 og 195).

Hvorfor fremlægger kommunen mon ikke disse udslipstal for borgerne i sin Klimaplan, så vi har et mere realistisk billede af byens kommende trafikudvikling og dermed hvordan vi bør handle for at nedbringe drivhusgasudslippet?

Dertil kommer alle de øvrige gener i den lange anlægsfase: overskridelse af grænseværdier for støj og forurening, rystelser af boliger og kulturarv, opgravning af lig, fældning af træer og rydning af plantedække, byggerod og inddragelse af en række af byens smukkeste rum.

I tilfældet Metrocityringen vil projektet efter færdiggørelsen i 2018 ikke føre til en reduktion af drivhusgasudslippet sammenlignet med basisfremskrivningen 2015 uden Metroring: forskellen beregnes til en status quo i form af en reduktion på beskedne 0,2 % (Cityringen , s. 203). Metrocityringen betyder først og fremmest en omlægning af trafikken, specielt en reduktion af bustrafikken med ca. 50 %. Metrocityringen kan ikke bidrage til reduktion af den biltrafik, som især plager kommunens indbyggere, nemlig den ude fra kommende pendlertrafik. Ringen tilgodeser alene centralkommunernes interne trafikproblemer: nedbringelse af trængselsproblemerne på overfladen, således at der skabes plads til endnu flere biler, såvel pendlerbiler som forøget bilejerskab blandt kommunens borgere.

Københavnerne CO₂-udledning fra international luft- og søfart bør inkluderes

Drivhusgasudslippet fra kommunes transportsektor er beregnet på basis af Klima- og Energiministeriets og Kommunernes Landsforenings metode til at kortlægge CO₂-udledninger i kommuner, den såkaldte CO₂-beregner. Ifølge denne omfatter ”transport” vejtrafik, togtrafik, flytrafik, skibstrafik samt ikke-vejgående maskiner. Men det er alene københavnerne CO₂-udledning fra indenrigs luft- og søfart som er inkluderet., metodemæssigt ved at fordele landets

samlede CO₂-udslip fra indenrigs luft- og søfart efter indbyggertal i Danmark og Københavns Kommune (Klima København, s. 122). Den primære årsag til alene at inkludere den nationale transport er Kyoto-aftalens rammer, hvor den internationale transport ikke er omfattet.

Men pointen er, at en eventuel "København-aftale" i december 2009 forhåbentlig får lukket dette store hul i den eksisterende Kyoto-aftale. Derfor burde Københavns Kommune i sit udkast til Klimaplan alternativt have foretaget en beregning over københavnernes drivhusgasudslip via international transport.

De udledte drivhusgasser fra international transport er ganske omfattende. Ifølge DMUs fremskrivning fra 2009 for hele Danmark svarede den internationale transport til 40 % af den nationale transport i 2005 og vil stige til 45 % i 2015. Den internationale søfart forventes at stige mere end den internationale luftfart frem til 2015, men derefter vil udviklingen frem til 2025 være omvendt: flytrafikken stiger mere end skibstrafik (DMU, Table 11.8 og Table 6.13).

Da københavnerne transporterer sig oftere og længere end gennemsnitsdanskeren internationalt vil det formodentlig ikke være en overdrivelse, at Københavns Kommune efter december 2009 skal opskrive Klimaplanens drivhusgasudslip fra transportsektoren med omkring 50 %.

Forslag til Københavns Kommune: bæredygtige trafikprojekter med CO₂-reduktionspotentiale

Københavns Kommune har behov for spektakulære og visionære trafikprojekter, som kan vise vejen frem mod en bæredygtig kollektiv trafikstrategi og dermed udgøre et brud med den traditionelle trafikløsningsmodel baseret på fremme af drivhusgenererende biltrafik.

Blandt trafikforskere er der bred enighed om, at økonomiske virkemidler (pisk) i form af restriktioner over for biltrafikken i større omfang end kollektive trafikløsninger (gulerod) fremmer en bæredygtig trafikudvikling. Dette fremgår bl.a. af opsummeringen fra tænketanken CONCITO's første transportrapport i form af et Notat "Mulige veje til CO₂ reduktion i transportsektoren – en værktøjskasse" fra 13. november 2008:

På det overordnede plan træder især tre markante konklusioner frem:

1. Økonomiske virkemidler er uden sammenligning den mest direkte og mest omkostningseffektive måde at opnå CO₂-besparelser på, både ift. person-, og godstransport. Økonomisk regulering af transportområdet kan således sikre, at det er billigst for forbrugeren at vælge den CO₂-rigtige adfærd og samtidig skabe et marked for CO₂-venlige teknologier. Konkret kan det være økonomisk regulering af vejtransporten i form af kørselsafgifter, højere afgifter på brændstof, afskaffelse af befodringsfradraget for bilister og/eller yderligere differentiering af registreringsafgifter til fremme af miljøvenlige biler – ikke mindst elhybridbiler. CONCITO mener på baggrund af dette notat at kunne konkludere, at nye økonomiske virkemidler er nødvendige for at sikre den nødvendige ændring i transportmønstret.
2. Investeringer i infrastruktur til kollektiv trafik og bæredygtig godstransport har kun en begrænset effekt på CO₂-udslippet, hvis de gennemføres uden en økonomisk regulering. Til gengæld er sådanne investeringer nødvendige, hvis man ønsker at sikre mobiliteten i samfundet, når man indfører en ny økonomisk regulering.
3. I en investeringsplan for klimaet skal man huske at indregne både de investeringer, der reducerer CO₂-udslippet, og de investeringer der øger CO₂-udslippet. Investeringer i udvidelse eller nybygning af motorvej vil

meget let opveje eller overgå de positive reduktioner i CO₂-udslippet, som investeringer i kollektiv trafik kan give.

Det fremgår af opsummeringens punkt 2, at guleroden i form kollektive virkemidler er nødvendige tiltag for at sikre samfundets mobilitet og derfor må bringes i spil parallelt med den restriktive pisk. I gennemgangen af en række forslag vil de restriktive forslag blive fremlagt før de kollektive virkemidler.

Forslag som bidrager til at mindske biltrafikken

Trængselsafgifter i form af betalingsring eller bompengordning – transportinitiativ 4

Vi er enige med Københavns Kommune og de øvrige kommuner i Kommuneforum i, at kørselsafgifter i form af en betalingsring omkring København vil være en meget effektiv metode til at mindske bilpendlertrafikken mod København på. Så vi vil tilskynde Københavns Kommune inden for Kommuneforum til at fortsætte sit pres over for regering og Folketing for at få grønt lys til at indføre en betalingsring. Samtidig støtter vi forslaget om, at provenuet fra kørselsafgifterne alene skal anvendes til at finansiere en udbygning af den kollektive trafik.

Projekt bilfri Middelalderby/Indre By

Adskillige gange er det blevet foreslået at mindske kommunens biltrafik ved at gøre Middelalderbyen/Indre By bilfri, en enkelt gang i kombination med en langsgående havnetunnel, et af de mest biltrafikgenererende forslag forstret til løsning af Københavns trængselsproblemer. Senest er projekt bilfri Middelalderby foreslået af Rambøll i den konsulentrapport ”Virkemiddelkatalog – Transport”, som Københavns Kommune har bestilt i forbindelse med sit forarbejde med at udforme et udkast til klimaplan for kommunen. Rambøll vurderer, at gennemførelsen af et bilfrit område i Middelalderbyen vil kunne reducere kommunens CO₂-udslip med 19.-20.000 tons. Desværre er det et virkemiddel, som er fraværende i Udkast til Klima København.

En væsentlig indvending mod at gøre Indre By bilfri ligger i synsvinklen, at det er urimeligt alene at begunstige en enkelt bydel som en bilfri zone, og at tilstødende bydele risikerer en yderligere belastning med biltrafik

Følgende modargumenter kan føres i marken til fordel for at gøre Indre By bilfri:

1. Middelalderbyen er det historiske centrum i Danmarks hovedstad med en meget stor koncentration af historiske bygninger og offentlige og private kulturinstitutioner, ikke blot til stor glæde for hele den danske befolkning, men også hovedattraktionen i Danmark for internationale gæster.
2. Ved at gøre Indre By bilfri vil København følge i fodsporet af en begyndende række af historiske byer i udlandet, som begrænser biltrafikken i bycentret, eksempelvis Firenze og Siena i Italien. I de historiske bycentre udsættes kulturarven tillige for erosion via de forurenende stoffer, som i stort omfang stammer fra bilernes udstødning, hvilket tillige har befordret beslutningen om at gøre bycentret bilfrit.
3. Alene trafikforsøg vil afgøre, om en fredeliggørelse af Indre By vil skabe større trafikpres på omgivende bydele eller om fredeliggørelsen vil have en effekt i form af trafikfordampning, dvs. en reduktion i biltrafikken, således som det er tilfældet med trafikomlægningen på Nørrebrogade.

Projekt bilfri byområde og byudvikling med reduceret biladgang via delebilsordning

Et trafikpolitisk virkemiddel med biltrafikreducerende potentiale vil være at forene nye byudviklingsområder med status som bilfri boligområde eller med status som boligområde baseret på delebilsordninger.

Hovedparten af de københavnske borgere har ikke et bilejerskab, så set med beboerøjne vil boligområder med begrænset biladgang være en attraktion: frihed for de gener som biltrafik er forbundet med. Boligområder med stærkt begrænsede parkeringsnormer vil bidrage til en reduktion af byggeomkostninger og lavere boligudgift.

Det virker paradoksalt, at nye byudviklingsprojekter, der principielt bygger på bæredygtighedsprincipper, ikke indtænker bæredygtig transportadgang til bydelen som en bestanddel af en samlet bæredygtighedsstrategi. Det gælder eksempelvis det planlagte byggeri i Nordhavnen, hvor startskuddet til byområdets iværksættelse er konstruktionen af det biltrafikinducerende trafikprojekt Nordhavsvejen. Det samme gør sig gældende i forbindelse med bebyggelsen af Carlsberg grunden, hvor den bilejende middelklasse, som formodes at blive den dominerende samfundsgruppe i det ny boligområde, vil opnå parkeringsmuligheder skjult under jorden, mens de samme bilejeres adgang til bebyggelsen især vil foregå ad veje i den sydlige del af København, som i forvejen hører til de mest trafikbelastede dele af byen. Kommunen i samarbejde med entreprenørselskaber og boligselskaber, eksempelvis i Nordhavnen og på Carlsberg grunden, bør gå foran og fremme en bilrestriktiv adgang til planlagte bydele i form af erklærede trafikdemonstratorier: bilfri byområde og delebilbaseret byområde.

Projektet ”trafikfordampning” eller trafikomlægninger på brogaderne – transportinitiativ 6 Københavns Kommune er via trafikforsøget på Nørrebrogade godt i gang med trafikomlægning og skabelse af nye byrum baseret på mindre biltrafik. Tilsvarende trafikomlægninger bør kommunen igangsætte på de øvrige brogader. Nørrebrogade trafikforsøget ser ud til at have bidraget til den ønskede trafikfordampning.

Trafikforsøg med en målsætning om en reduceret biltrafik bør ledsages af et tilsvarende tilbud om opgradering af den kollektive trafikbetjening. Den store ulempe ved det igangværende trafikforsøg er, at et sådant kollektivt tilbud ikke er blevet indtænkt. Det mest avancerede tilbud vil være en skinnebåren løsningsmodel, eksempelvis en moderne sporvogn, et letbanesystem på Københavns indfaldsveje.

Beijing modellen: forbud mod bilbaseret pendlerkørsel én ud af ugens fem hverdage fra kl. 7 til kl. 20

Sigtet med Beijing modellen er at reducere den bilbaserede pendlertrafik med 20%, således at trængselsproblemerne og forureningsniveauet reduceres. Modellen er blevet introduceret som trafikforsøg for perioden april 2009 til april 2010 og bygger videre på en endnu mere restriktiv trafikstrategi før og under De Olympiske Lege i august 2008.

Modellen tvinger biltrafikanterne til at finde ud af, hvordan det er muligt at komme på arbejde med kollektive transportmidler og efterspørge brugen af dem. Igen er forudsætningen, at det kollektive trafikudbud er tilstrækkeligt, både hvad kapacitet og komfort angår.

I modsætning til endnu mere restriktiv model, byggende på flere ugentlige forbudsdage, vil modellen næppe tilskynde velstillede borgere i forstadskommunerne til at basere deres daglige pendling på et dobbelt bilejerskab, dvs. anskaffelse af pendlerbil nr 2.

Forslag som bidrager til at udbygge den kollektive trafik, både hvad angår kapacitet, rejsehastighed, regularitet og komfort

Kørsel med bus har i nogle årtier været betragtet som en fortsat nødvendig, men nedprioriteret form for kollektiv transportform. I kampen om det sparsomme areal i byerne har bussen mistet fremkommelighed i forhold til dens store konkurrent, bilen. En negativ spiral er indtrådt: takstforhøjelse og reduktion af det udførte trafikarbejde fører til færre passagerer og lavere billetindtægter, hvilket igen får myndighederne til at reagere på samme rutineprægede måde: yderligere takstforhøjelser og nedskæringer. Resultatet bliver sædvanligvis, at indtægtstabet bliver større end besparelsen på omkostningssiden.

Hvad opprioritering af den kollektive trafik angår, kan Hovedstadsregionen, som Københavns Kommune er en del af, lære af Skånetrafiken på den anden side af Øresund. Skånetrafiken administrerer hele den kollektive trafiksektor i Skåne, dvs både tog- og busstrafik og er nu ved at indføre letbane. Trafik betragtes ikke som et mål i sig selv, men som et middel i den regionale udviklingsstrategi. Skånetrafikens overordnede målsætning er, at antallet af rejser med kollektiv trafik skal stige med mindst 3 % om året frem til 2015. Målsætningen er indtil videre blevet indfriet hvert år siden 1999 og har dermed vendt den negative spiral. Den kollektive trafik har udviklet sig hurtigere end konkurrenten, de individuelle bilisters trafikarbejde.

En nyorientering i prispolitikken er nødvendig for at tiltrække passagerer til at skifte til den kollektive trafik. Lavere priser, som ikke stiger hurtigere end det generelle prisindeks, således om hidtil har været tilfældet. Nogle samfundsgrupper burde kunne køre gratis med den offentlige trafik, eksempelvis pensionister og studerende. For pensionisters vedkommende ville fri kørsel betyde en større mulighed for i større omfang at komme ud i det omgivende samfund.

Opbygning af et letbanesystem på Københavns indfaldsveje

Spørgsmålet om genindførelse af moderne sporvogne eller letbaner er meget perifert behandlet, idet Københavns Kommune så at sige udelukkende synes at satse på metro og busser. I mange andre større europæiske byer (Paris, Berlin, Oslo m.fl.) supplerer sporvognslinjer metroen som fødelinjer til denne, men Københavns Kommune lider tilsyneladende af berøringsangst for emnet.

I de seneste 25 år har energikriser og fremkommelighedsproblemer bevirket, at moderne sporvognssystemer har fået en større fremkomst og udvikling sammenlignet med andre kollektive transportsystemer, herunder metro. Frankrig har været pionerlandet i Europa. Som i de fleste europæiske lande nedlagdes sporvogne i efterkrigstidens Frankrig. Men siden den første letbane indviedes i Nantes i begyndelsen af 1985 har 15 byer bygget letbaner, og flere byer er i gang med letbane byggeri. I dag har stort set alle lande i Europa bygget letbanelinier, med Danmark som en væsentlig undtagelse.

En letbane er et sporbaseret transportsystem, som almindeligvis gør brug af elektriske vogne, for det meste i eget tracé, af og til i blandet trafik, let i betydningen let belastning og hurtig bevægelse. Til forskel fra den traditionelle sporvogn bevæger letbanen sig i eget tracé og er dermed adskilt fra vejtrafik, har større kapacitet og hastighed, men færre stop. Til forskel fra tunnelbanesystemet metro bevæger letbanen sig på overfladen og bidrager dermed til regulering af overfladetrafikken, er bemanded med operatør, er lettere, har mindre vognlængde og dermed kapacitet, har flere stop og

mindre hastighed, men transporttiden kan konkurrere med metroen, såfremt transporttiden måles efter princippet fra før til dør. Letbanesystemet er langt billigere og hurtigere at anlægge end metrosystemet.

Sammenlignet med det bilbaserede trafiksystem har letbanesystemet en række indlysende fordele. Først og fremmest forøges byernes transportkapacitet. Når sporvogne atter vinder indpas i store og mellemstore byer i udlandet, er en af årsagerne deres formidable evne til at generere passagerer til den kollektive trafik. Her spiller busser fallit, bl.a. på grund af manglende komfort og kapacitet. Dette gælder også trolleybusser samt hybrid- eller brintbusser.

Letbanens funktion som trafikregulerende trafiksystem betyder tillige en forbedring af trafiksikkerhed og tryghed.

Byrummet kan revitaliseres, idet letbaner i bycentre kan forenes med nye eller oprustede gågademiljøer med ny vejbelægning og fortovsliv, ganske tæt ved letbanen. Arkitekter og designere får mulighed for visionær udfoldelse. Nye letbaner får ofte sit eget form- og farvesprog, som præger byens identitet, og går igen i funktioner langs banen: informationsstandere, ventepladser, affaldskurve.

Letbanesystemer kan samkøres med eksisterende og nye kollektive transportsystemer. Eksempelvis kan letbaner på radialveje fungere som effektive fødelinier til metroringlinier. Buslinier fra periferien kan fungere som fødelinier til letbaner. I en række moderne storbyer integreres alle tre kollektive transportsystemer i et samlet mere fintmasket transportsystem.

Forslag til letbanesystem i København.

Til supplerung af S-bane og metro foreslår vi foreløbig følgende moderne sporvognslinjer, i alt en samlet linielængde på ca. 80 km, baseret på letbaner.dk's forslag til letbanesystem i Storkøbenhavn:

- 1) (Herlev-)Brønshøj-Nørrebrogade-City-Amagerbrogade-Sundbyvester Plads.
- 2) (Lundtofte-)Lyngbyvej-Nørre Allé-Tagensvej-City (og på sigt videre fra Hovedbanegården-Sønder Boulevard-Ny Carlsberg Vej-Valby Laggade-Valby Station-Toftøgårds Plads-Vigerslev Allé(-Hvidovre Hospital).

Vi støtter tillige Hovedstadsregionens forslag om etablering af en letbane i ring 4 til styrkelse af den kollektive trafik på tværs af regionens indfaldsveje.



For at sikre høj rejsehastighed og formindsket strømforbrug forudsættes letbanerne prioriteret med grønt lys i vej- og gadekryds.

Genindførelse af sporvogne åbner mulighed for fredeliggørelse af indre by (eksempel Strasbourg). I øvrigt kan nævnes, at Århus som bekendt har vedtaget at indføre letbaner, ligesom der er planer herom i Odense og Ålborg. I Sverige er Malmö og Helsingborg langt fremme med konkrete planer for genindførelse af sporveje.

Ifølge Letbaner.dk vil prisen for de 80 km letbane p.t. beløbe sig til 13-16 mia. kr., inklusive vognanskaffelser og depotfaciliteter. Dette beløb kan sammenlignes med den fortsat officielle pris på 15 mia. kr. for den blot 15,5 km lange Metroring, et beløb som på baggrund af erfaringerne med metrobyggeriet i Köln sandsynligvis skal fordobles.

Finansieringen af letbanerne foreslås tilvejebragt ved et OPP-projekt, hvilket forekommer som eneste farbare løsning i Københavns Kommunes økonomiske situation.

Ladegårdsåen – en del af Københavns klimastrategi

Ladegårdsåen er for længst gravet ned under Åboulevarden. Måske gav det engang mening at gemme vandløbet væk; men i dag findes der mange gode argumenter for at bringe det løbende vand frem igen. De strækker sig lige fra folkesundhed til klimaproblematikken.

Med baggrund i mål i Agendaplanen bevilligede Teknik og Miljøudvalget i 2006 1,5 mio. kr. til forundersøgelse af mulighederne for genåbningen af flere rørlagte åer. Der blev i 2006-2007 lavet skitseprojekter om åbning af henholdsvis Grøndals Å og Lygte Å. Da en åbning af Ladegårds Å ansås for at være ret kompliceret, har forvaltningen haft brug for mere tid til at udarbejde en idéskitse for dette projekt.

Idéskitsen for åbning af Ladegårdsåen vurderer to linieføringer - den ene fortløbende i åens nuværende løb, Ågade / Åboulevarden - den anden forlægger åen til Borups Allé / Rantzausgade. Efter en afgrænset vurdering af de nuværende trafikale konsekvenser fraråder forvaltningen i København en åbning i selve Åboulevarden. Der er i denne vurdering ikke i tilstrækkelig grad set på alternative trafikløsninger og fremtidige behov, herunder en imødekommelse af klimaproblematikken.

Forvaltningen skønner dog i sin afgrænsede vurdering, at det vil være muligt at åbne Ladegårdsåen i Borups Allé / Rantzausgade. En sådan løsning vil gøre det muligt at få skabt et nyt og meget spændende byrum og forbindelse mellem Nørrebro og Søerne og dermed Indre by. Det vil give københavnere en række nye rekreative muligheder samtidig med at naturen vil få bedre plads i byen. Endvidere lægger denne løsning sig tæt op af ønsker om at gøre Rantzausgade til et mere attraktivt centrum i bydelen.

Forvaltningen har ikke i 2009 midler til skitseprojektet for Ladegårdsåen, der vil koste 3 mio. kr. at gennemføre. Omkostningerne ved at realisere selve åbningsprojektet kan ikke vurderes præcist, før et skitseprojekt foreligger, men skønnes i størrelsesordenen 250-500 mio. kr. På den baggrund har det været forvaltningens indstilling, at der ikke arbejdes videre med projektet.

Det er alligevel vigtigt, at der holdes liv i idéen om at bringe Ladegårdsåen op og at dette netop gøres i Åboulevarden/Ågade. Grunden hertil er at trods Københavns Kommunes arbejde med idéen, er der en række vigtige dimensioner, der ikke i tilstrækkelighed er medtaget.

Eksempelvis findes der ikke nogen reel klimavurdering af projektet, hvilket i sig selv er et godt argument for ikke at lægge projektet væk. Tillige er den hidtidige borgerinddragelse for marginal til at være repræsentativ og giver derfor ikke noget fyldestgørende billede af borgernes ønsker.

Der er sket meget i hovedstaden siden Ladegårdsåen forsvandt. Ågade/Åboulevarden er forvandlet til en af Københavns mest trafikerede vejstrækninger med alvorlige sundhedsskadelige bivirkninger til følge. København har længe ønsket at afgrænse trafikken.



Visualisering af Ladegårdsåen ved Åboulevarden (af 1:1 landskab, 2009).

Introduktion af hurtiggående busser i egen bane på de store indfaldsveje til København

De gængse bussystemer i centralkommunerne er forbundet med lav hastighed og ringe komfort og betragtes derfor som et transportmiddel for lavindkomstgrupper, som ikke har andet valg. Denne stigmatisering rådes der bod på ved indførelsen af busstrategien BRT – Bus Rapid Transit, hurtiggående busser i egen bane, som sigter mod en forbedring af infrastruktur, køretøjer og køreplan. Formålet med BRT systemet er at tilnærme sig sporsystemers kapacitetsniveau, samtidig med at gængse bussystemers etablerings- og driftsomkostningsniveau bibeholdes.

Det ideelle BRT system bygger på følgende fortrin:

Busserne kører i egen busbane, adskilt fra biltrafikken. De egne busbaner betinger en fartplan med meget korte tidsintervaller. Busserne har større kapacitet end traditionelle busser og forsynet med lavtgulvs indgange, som fremmer hurtig ind- og udstigning. Som det er tilfældet med kollektiv sportrafik foregår betaling uden for bussen. Signalprioritering for busser, som nærmer sig kryds, bidrager yderligere til den høje hastighed. Busserne bør være eldrevne eller køre på naturgas, i bedste fald lokalt produceret biogas, hvorved BRT systemet yder sit bidrag til et mere bæredygtigt transportsystem. Som letbanessystemet, men i modsætning til metrosystemet, bidrager BRT systemet til en regulering af overfladetrafikken og fungerer som et attraktivt alternativ til den bilbaserede ind- og udfalding langs byens radiale indfaldsveje.

En stor mængde byer på alle kontinenter har bygget forskellige varianter af RBT systemer, i Europa bl.a. i Frankrig (Paris, Nancy, Nantes, Rouen), Storbritannien (Cambridge, Edinburgh, Glasgow, Leeds), Irland (Dublin), Holland (Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Almere), Belgien (Liege), Sverige (Göteborg, Stockholm) og Finland (Helsinki).



Quality Bus Corridor i Dublin

I Hovedstadsregionen kan introduceres hurtiggående busser i egen bane på de store indfaldsveje, herunder motorveje, eksempelvis i en bilbane på Ågade-Åboulevarden, parallelt med en genåbnet Ladegårdså.

Kjeld A. Larsen
HansHenrik Samuelsen
Ole Iskov

Rådet for Bæredygtig trafik