

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

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

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 12. juni 2009

Høringsvar til ”Forslag til Københavns Kommuneplan 2009”

Udfordringer, mål og prognoser

Udfordringer

Blandt Københavns kommunes udfordringer nævnes udviklingen i trafikken som den primære udfordring:

København står overfor en række helt centrale udfordringer:

1. Udviklingen i trafikken er den helt store udfordring – i 2025 vil der være 30-40 % mere biltrafik på Københavns veje, som maksimalt kan rumme en stigning på 20%, hvis ikke der gøres noget. Det går udover luftkvaliteten og der kommer mere støj, som kan true københavnernes helbred. Der er en klar sammenhæng mellem hjertekarsygdomme, kræft og mængden af partikler i luften. Udover støj og partikler skal København yde sit bidrag til at nedbringe CO₂-udslippet. Energiforbruget i bygninger er sammen med trafikken den største udfordring i forsøget på at nedbringe CO₂-udslippet.

Udfordringer, Hovedstruktur, s. 11

En sådan stigning i biltrafikken som nævnt ovenfor er der givetvis ikke mange københavnere, der ønsker. Det er nu heller ikke udtryk for nogen naturlov, men noget man kan styre med trafikpolitiske virkemidler. Allerede nu er trafikbelastningen utålelig. Særlig de mange biler i myldretiderne belaster byen og i særlig grad bustrafikken, så byen ikke kan tilbyde buspassagererne ordentlige forhold. Der er efter vores opfattelse ikke plads til flere biler i byen. Alle bestræbelser må sættes ind for at begrænse biltrafikken både af hensyn til beboerne, miljøet og klimabelastningen.

Udfordringen uddybes tillige i afsnittet Trængsel i kommuneforslagets Miljøvurdering:

TRÆNGSEL

Der opleves i dag trængsel inde i København og generelt meget trafik i hele hovedstadsområdet. Trængsel forstås her som et udtryk for gener i forbindelse med nedsat bevægelsesfrihed i trafisystemet. Biltrafikken på det overordnede københavnske vejnet er steget med ca. 2 % i 2006 i forhold til 2005. Denne stigning ses mest i de ydre dele af kommunen, hvor især motorvejsnettet på Amager bidrager til stigningen. Den øgede trafik skyldes både øget bilejerskab, øget bilbrug og øget indpendling til København fra omegnen. Det samlede antal km bilkørsel er gennem de sidste 10 år steget med 14 %. Hertil kommer at kapaciteten på visse hovedbaner og S-banen er fuldt udnyttet. Trængsel forefindes på forskellige niveauer i København fra ubetydelig trængsel til kritisk trængsel. Analyser viser at trængsel i morgenspidstimerne alene omfatter en mindre del af den samlede trængsel og at der er stor/kritisk trængsel i en stor del af regionen¹¹.

Trængslen har indirekte negativ betydning for flere forhold, herunder for luftkvalitet, støjforurening, livskvalitet og samfundsøkonomi. Blandt andet er de økonomiske konsekvenser knyttet til forsinkelse opgjort til i alt 5,7 mia. kr. om året i hovedstadsområdet, hvilket svarer til 120.000 persontimeforsinkelser pr. dag¹¹.

0-alternativet for trængsel og fremkommelig vurderes negativt. I henhold til Vejdirektoratets prognoser vurderes væksten på de radiale hovedvejsforbindelser mod København at stige med 20-35 % indenfor 10 år. Udvidelse af M3 vil give en vis aflastning på omkringliggende veje – ellers vil der på alle veje i hovedstadsområdet ske en stigning i trafikken frem til 2010.

Miljøstatus, Miljøvurdering, s. 26

Der er i trafikdebatten megen snak om trængsel, som forsinker bilisterne. Det skyldes bl.a., at Vejdirektoratet, der arbejder for at få udvidet statsvejene, er dygtige til at gøre opmærksom på dette på Internettet, i radio og på TV.

Man skal her være opmærksom på, at bilforsinkelser på motorveje og andre veje er tidstab sammenlignet med *de højest tilladte hastigheder* på strækningen. Det være sig 130, 110, 90, 80, 60, 50 km/timen. Selv med forsinkelser kommer bilister meget hurtigere frem end de kollektive trafikanter.

For buspassagererne er forsinkelserne ulig værre, idet man normalt kun kommer frem med 6-8 km/timen i centralkommunerne, når man medregner gangtid, ventetid og køretid. I tabellen nedenfor er det alene A-buspassagerernes forsinkelser i forhold til køreplanerne, der er analyseret. Dertil kommer de forsinkede buspassagerer i alle andre busser.

Alene A-buspassagererne og biltrafikken i København i spidstimen er udsat for ca. dobbelt så store forsinkelser som alle bilister på motorvejene i Storkøbenhavn.

Hvis man sammenlignede med optimale forhold for en bustrafik uden fremkommelighedsproblemer, så ville tidstabet blive langt større. For bilister sammenligner man netop med optimale forhold med fuld fart på vejene, når man udregner forsinkelser.

Sammenlignes trængselsopgørelsen for trafikken på vejnettet i Københavns Kommune med opgørelsen for trafik på motorvejnettet i Hovedstadsregionen fremgår det, at omkring 40 % af de daglige forsinkelser ligger i Københavns Kommune. I morgenmyldretiden er forsinkelserne for bilisterne på Københavns vejnet dog lidt større end forsinkelserne på motorvejene (se tabel 2).

Tabel 2: Samlede forsinkelser for bil- og bustrafik samt trafikarbejde i morgenspidstimer, 2001⁴

	Længde i km	Trafikarbejde i km	Forsinkelse i timer
Biltrafik, Kbh. Kommune	240	357.000	4.000
Biltrafik, TRIM-motorveje	120	670.000	3.500
Bustrafik, A-busnet og Ring 3	100	218.000	3.000

For biltrafik er angivet vognkm og køretøjstimer (én times spidsperiode).

For bustrafik er angivet passagerkm og passagertimer (2 timers spidsperiode).

Målt i passagerkm. er forsinkelsen for bilister og A-buspassagerer på Københavns Kommunes veje næsten dobbelt så stor som bilisternes forsinkelser på motorvejene omkring København i myldretiden. Tager man højde for belægningsgrader i både biler og busser, ligger forsinkelserne på motorvejsnettet i morgenspidstimen i gennemsnit på ca. 25 sekunder pr. passagerkm.. For både biltrafik på kommuneveje i København og bustrafikken på A-busnettet og Ring 3 er forsinkelserne imidlertid i begge tilfælde ca. 50 sekunder per passagerkm. A-buspassagerernes forsinkelse alene svarer til ca. 60 % af bilisternes samlede forsinkelse på motorvejene omkring København.

Kilde: Direktør Johannes Sloth. Movia.

<http://www.vejforum.dk/vejforum2004/Statisk%20kopi%20af%20JOS%20paper%20om%20tr%20Ångsel%20-%20endelig%20021104.pdf>

Det er især de store indfaldsveje, der fylder København og Frederiksberg med biler og derved næsten ødelægger bustrafikken og forsinker al anden trafik. Derfor må Folketinget ikke gøre ondt værre med større indfaldsveje, og kommunen bør aktivt bekæmpe vejudvidelser og revurdere sin støtte til en Nordhavnsvej og en evt. havnetunnel. Det er anlæg, som kun vil forøge det samlede trafikpres på København

Målsætninger

Kommunens målsætning på trafikområdet ses under kommuneforslagets Retningslinier, afsnit 4.

Beliggenhed af trafik anlæg:

REDEGØRELSE

Det er målet at videreudvikle den bæredygtige fordeling på transportmidler yderligere, således at mindst en tredjedel af det samlede antal ture i byen er cykelture, mindst en tredjedel af turene er med den kollektive trafik, og højst en tredjedel af turene er bilture.

Københavns Kommune vil fortsat arbejde for at udvikle en attraktiv storby med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Der vil i forbindelse med planlægningen af byens udvikling blive lagt særlig vægt på samspillet mellem byudvikling og bæredygtige transportformer.

Hovedstruktur, s. 88

Ifølge Klima København er målsætningen, at kommunens CO₂-udledning skal reduceres med 20% fra 2005 til 2015. Transportsektoren skal bidrage med 10% af kommunens samlede CO₂-besparelse. På transportområdet planlægges således en CO₂-reduktion på 50.000 tons, fra 533.600 i 2005 til 483.610 tons i 2015, dvs en reduktion på i alt 10 %. Se nedenstående figur:

For hvert indsatsområde er der følgende delmålsætninger:

Indsatsområder	Tons CO ₂ i 2005	Andel af samlet besparelse	Tons CO ₂ pr. år i 2005-tal
Energiforsyning	1.981.980	75 %	375.000
Byggeri og renovering		10 %	50.000
Københavnerne og klimaet		4 %	20.000
Transport	533.610	10 %	50.000
Byudvikling		1 %	5.000
Samlet	2.541.000	100 %	500.000

Klima København, En vision og en plan, Udkast, s. 10

Prognoser og målsætninger

Konflikten mellem de flotte målsætninger på trafikområdet og de prognoser for vækst i biltrafik og bilejerskab, som kommunen bygger på, står i et skrigende modsætningsforhold. Ifølge den anvendte prognose fra Vejdirektoratet vil væksten på de radiale vejforbindelser mod København stige med 20-35% inden for 10 år. I en prognose fra Rambøll om trafikudvikling i forbindelse med det planlagte Nordhavnsvejprojekt ses konflikten tydeligt af det mest sandsynlige scenarie for 2018: den fremtidige trafikpolitik tænkes baseret primært på bilen, såvel inden for kommunen, men især i form af biladgang til byen, dvs langt fra den planlagte fordeling mellem transportformerne, hvor bilture i kommunen højst udgør 1/3 af alle ture:

		<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
"Nordhavnsvej, Baggrundsrapport, Trafik", Københavns Kommune og Rambøll, November 2008

Problemet er det fra trafikplanlægning velkendte ”predict and provide princip”: prognosen bruges som retningsgivende planinstrument til at udbygge vejinfrastrukturen til at rumme den kapacitetsudbygning, som prognosen lægger op til, og derefter opfyldes prognosen i form af det forudsete trafikspring.

Et nyligt eksempel til belysning af problematikken er beslutningen via Trafikforliget fra januar 2009 om at bygge en Frederikssundsmotorvej i åben land, til trods for at den eksisterende Frederikssundsvej ikke er plaget af nær så megen trængsel som de eksisterende motorveje mod København. Men bygning af motorvejen vil givet skabe øget biltrafik mod København, og trængsel vil opstå. Et andet eksempel er det planlagte byudviklingsområde i Nordhavnen, et planlagt bæredygtigt projekt som påbegyndes med en ikke bæredygtig tilslutningsforbindelse til motorvejssystemet i Nordsjælland: Nordhavnsvejen. I kommuneplanen fremsættes kravet om at udbygge Nordhavnsvejen som en sekssporet vej med nødspor i et fremtidssikringsperspektiv: den skal med tiden evt. forbindes med en havnetunnelforbindelse til Amagermotorvejen som en østlig omfartsvej om København:

NORDHAVNSVEJ

Staten og Københavns Kommune har i 2005 indgået aftale om, at Københavns Kommune skal anlægge en ny vejforbindelse - Nordhavnsvej - mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsområdet. Vejen skal muliggøre første etape af byudviklingen i Nordhavn.

I VVM-redegørelsen vedrørende Nordhavnsvej er der belyst en række trafikale og miljømæssige konsekvenser af forskellige forslag til en sådan Nordhavnsforbindelse:

- En vejforbindelse fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget ført i en cut & cover tunnel under Svanemøllens Kaserne og Østerbrogade – Strandvejen.
- Samme vejforbindelse forlænget under Svanemøllebugten i en sænketunnel.
- En boret tunnel fra Helsingørmotorvejen til Ydre Nordhavn uden tilslutningsmulighed ved kysten.

På denne baggrund vil der snarest muligt blive truffet beslutning om, hvilket vejforslag, der skal gennemføres.

Københavns Kommune ønsker at anlægge Nordhavnsvej som en sekssporet vej med nødspor, forberedt for en større biltrafik, end første etape giver anledning til. Dette skal ses i lyset af, at Københavns Kommune på længere sigt påregner en betydeligt større byudvikling i Nordhavn, og i lyset af, at det senere kan blive aktuelt at forbinde Nordhavnsvej med en havnetunnelforbindelse helt til Amagermotorvejen som en østlig omfartsvej om Københavns indre bydele.

Udfordring 5, Hovedstruktur, s. 144

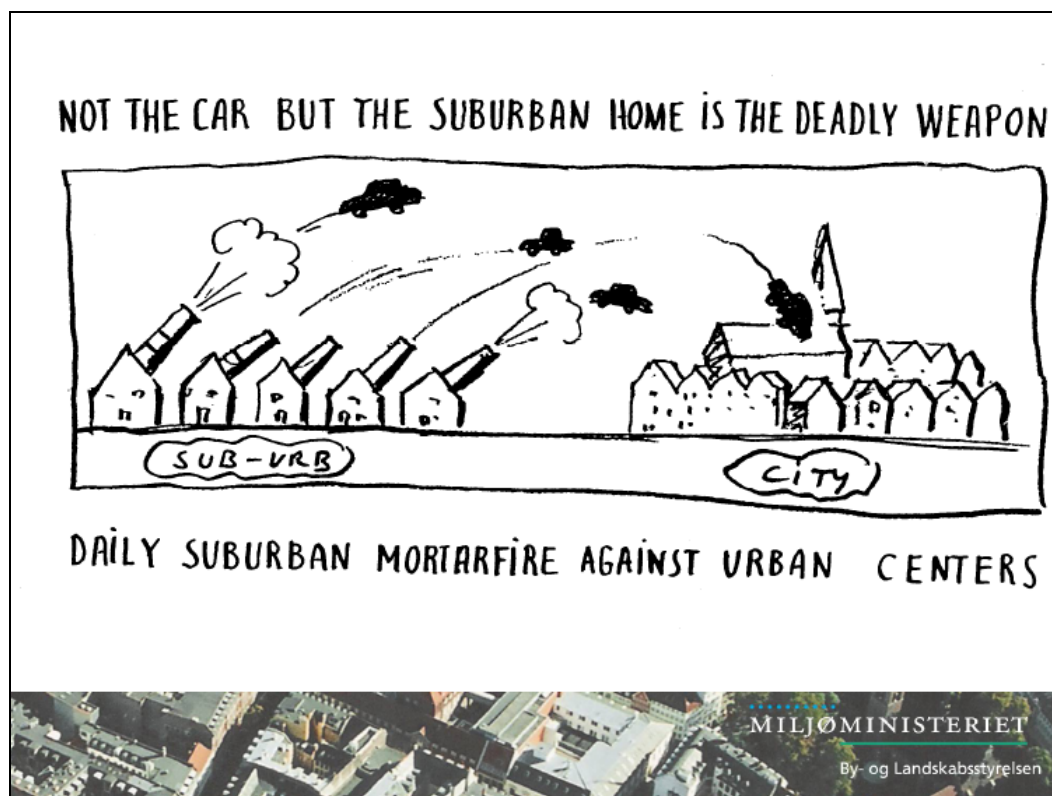
Nordhavnsvejen vil bidrage til øget trafikbelastning af København, og det vil selvfølgelig blive meget værre, såfremt en Havnetunnel også bliver sat i konstruktion, således som hovedparten af partierne i Borgerrepræsentationen går ind for.

Pudsigt nok anvender samme partier argumentet, at en Havnetunnel er et grønt projekt, da den som resultat kan aflaste de indre bydele for en stigende biltrafik. Men uanset om bilerne føres ad overfladen eller under jorden mod København, så bliver klimabelastningen den samme: en forøgelse af drivhusgasudslippet.

Vi siger nej til en Nordhavnsvej, der vil være en ny og ekstrem dyr ny indfaldsvej, der vil åbne for stærk forøget trafikbelastning i København fra det bilrige Nordsjælland. Under byggeriet af model A (A1 og A2) vil Kystbanen og S-banen (Nordbanen) tilmed skulle lukkes i op til 3 måneder og Farum-banen skal også lukkes i perioder. Det skønnes, at 25 % af togpassagererne forsvinder under byggeriet. De to vejmodeller (A) og (B) er begge miljøødelæggende på hver sin måde og bliver derved et valg mellem pest og kolera.

Der mangler er en trafikløsning (C) baseret på et kollektivt trafiksystem, der er den eneste model, der kan sikre en bæredygtig trafikudvikling, som tilmed er et erklæret mål for Københavns

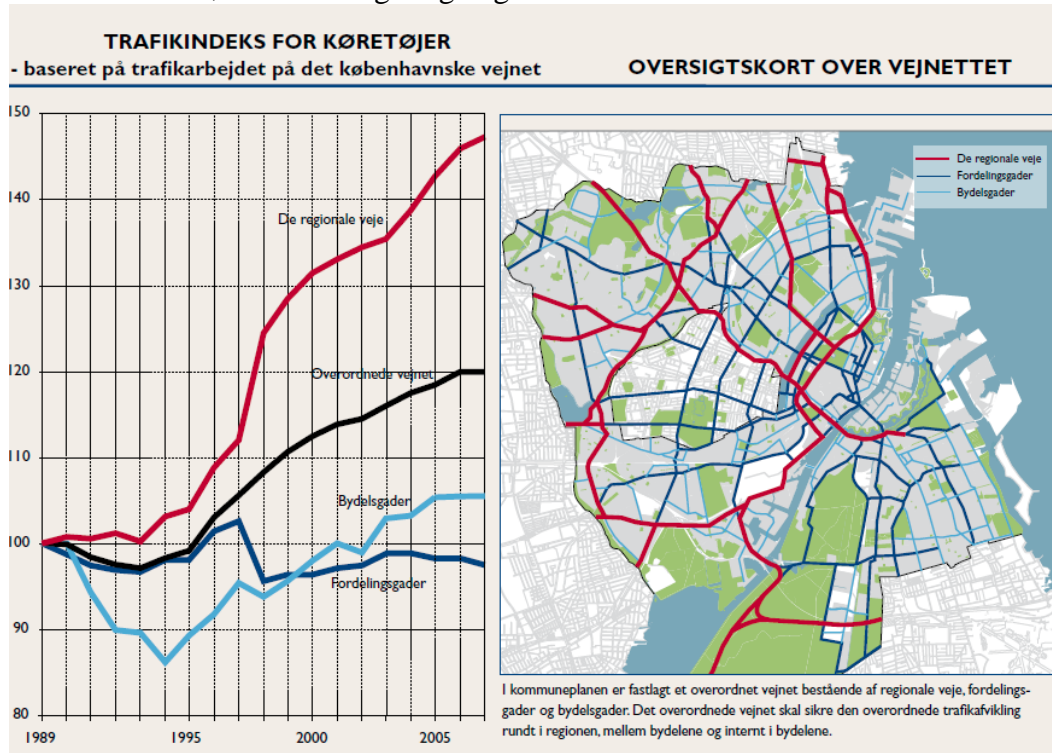
Kommune. At ville lave en erklæret bæredygtig bydel og som det første anlægge en indfaldsvej med motorvejskapacitet er mildest talt en yderst miljøundergravende disposition.



Peter Hartoft-Nielsen, By- og Landskabsstyrelsen

Det voksende drivhusgasudslip fra trafikken og mindsket trafiksikkerhed

Biltrafikken i København stiger og stiger:



Kilde: Færdselstillinger og andre trafikundersøgelser 2003-2007.
http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/502_tællerapport_2007_web.pdf

Ifølge Miljøregnskab 2008 for Københavns Kommune er der stagnation eller tilbageslag med hensyn til de fleste mål for 2015 på hovedparten af de områder, som vedrører trafikudviklingen og konsekvenserne af den stigende biltrafik. Det står specielt galt til hvad angår trafikikkerhed, især cyklister trafikikkerhed og tryghedsfølelse, sundhedsskadelig støj, trafikrelateret luftforurening med kvælstofdioxid og partikler og endelig stigning i drivhusgasudslip fra trafikken.

MÅL FOR 2015	KAN VI NÅ MÅLET?	VURDERING AF MULIGHEDERNE
VERDENS BEDSTE CYKELBY		
Mindst 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i København		Cykelandelen har været stabil i en årrække. At nå målet om en andel på 50 % vil kræve en styrket og kontinuerlig indsats frem mod 2015. Det handler om fortsat forbedring af cykelinfrastrukturen, kommunikation og en byudvikling, der konsekvent tilgodeser cyklen. I foråret 2009 besluttede kommunen at genopstarte udskudte cykelprojekter for omkring 60 mio. kr. En forudsætning for at nå målet er desuden restriktioner på biltrafikken fx vha. trængselsafgifter.
Antallet af alvorligt tilskadede cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005		Antallet af alvorlige uheld, der involverer cyklister, er reduceret væsentligt gennem de seneste 10 år. Men siden 2006 er antallet steget igen. Kommunen forbedrer løbende farlige kryds og strækninger efter en indsatsplan for cyklister trafikikkerhed. I 2008 har kommunen bl.a. forbedret cyklisternes synlighed i 100 kryds. Det forventes, at forbedringerne af forholdene for cyklister vil medføre færre tilskadede. Men det vurderes samtidig at kræve øget opmærksomhed på trafikikkerheden, hvis målet skal nås.
Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken		Tendensen med svagt faldende tryghed er fortsat. Den afspejler bl.a. det positive problem, at der cycles mere og mere, og derfor er der stigende trængsel på cykelstierne. Der cycles i dag 25 % mere end for 10 år siden. En markant styrket indsats er nødvendig for at nå målet, både i form af kampagner rettet mod adfærd og holdninger og ved at skabe "mere luft" i kryds og på strækninger, som i dag er overbelastede pga. stigningen i cykeltrafikken.
REN OG SUND STORBY		
Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken		Den seneste støjkortlægning fra 2007 viser, at mange boliger er belastet af for meget støj om natten. Der er tale om en meget stor udfordring, som vil blive vurderet nærmere i forbindelse med den kommende støjhandlingsplan, der forventes færdig med udgangen af 2009. Kommunens anvendelse af støjsvag asfalt ved vedligeholdelse af større veje er et vigtigt instrument, men vurderes ikke at være tilstrækkeligt. Den fremtidige teknologudvikling og nye muligheder for at regulere trafikken vurderes, ligesom statslig medfinansiering, at være afgørende for at nå målet.
Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken		Kommunen har i 2007-2008 tilvejebragt det nødvendige vidensgrundlag for en prioriteret indsats i forhold til de mest belastede skoler og daginstitutioner. Det vurderes, at målet vil kunne nås med kommunale virkemidler, en styrket koordineringsindsats ligesom eksterne medfinansiering vurderes at være af stor betydning for mulighederne for at nå målet.
Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes		Trafikrelateret forurening med kvælstofdioxid og partikler har ikke bevæget sig i samme positive retning som andre former for luftforurening fra virksomheder, energiproduktion og trafik. Mulighederne for at begrænse denne forurening er afhængig af, at EU's miljøkrav til bilerne fortsat skærpes, og at kommunen får bedre muligheder for at regulere omfanget af biltrafikken.
Vurdering af omfanget og karakteren af den indsats, der skal til for at nå målene til tiden. Vurderingen omfatter først og fremmest alle kommunale virkemidler, herunder sikring af finansiering. Herudover kan den omfatte kommunens indsats i forhold til faktorer, som ligger uden for kommunens egen ressource.	 	= Målet vil kunne nås til tiden med en uændret kommunal indsats. = Målet vil kunne nås med en styrket kommunal indsats. = Opfyldelse af målet vil kræve en styrket kommunal indsats af ganske betydelig omfang.

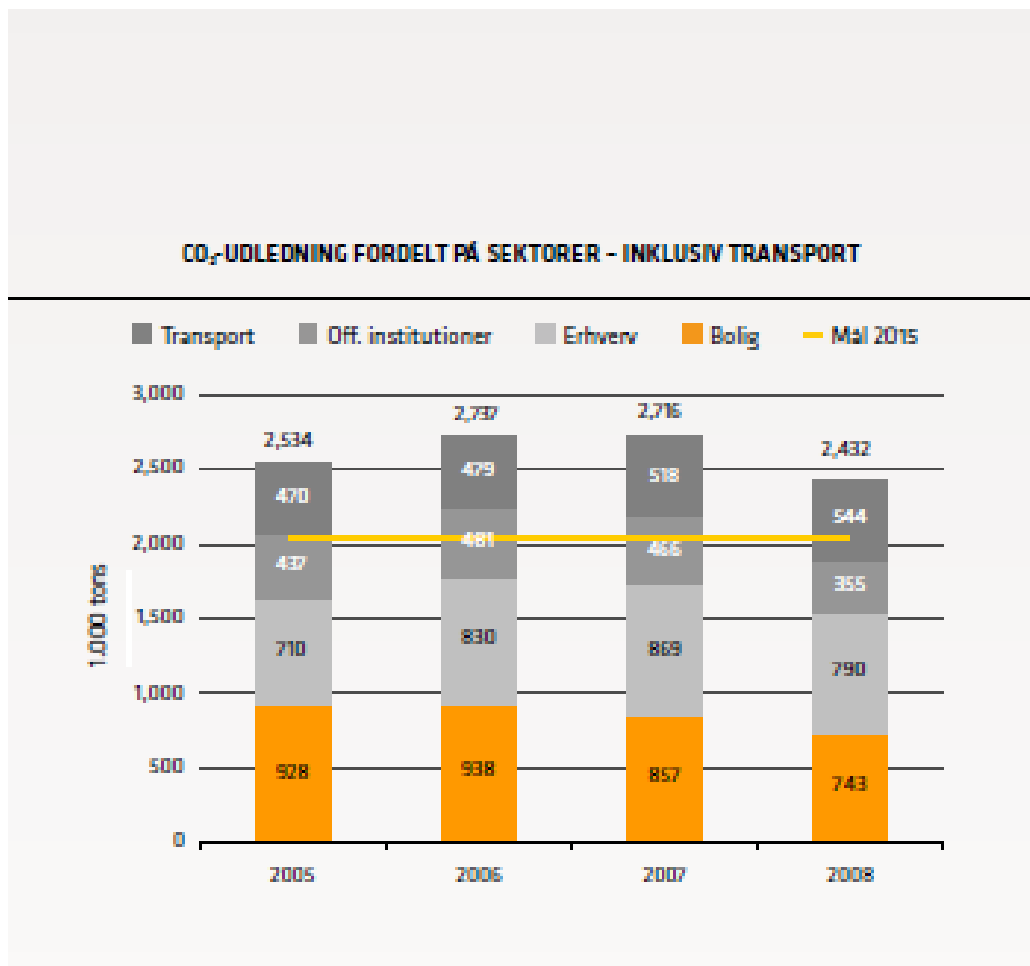
Københavns Miljøregnskab 2008, s. 1

Drivhusgasudslip

Trafficens drivhusgasudslip er steget hvert af årene siden basisåret 2005, fra 470.000 tons i 2005 til 544.000 tons i 2008, dvs en stigning på 5,0% om året eller en samlet stigning på 74.000 tons, dvs betydeligt over den målreduktion på 50.000 tons, som er opstillet i Klimaplan København for

perioden 2005 til 2015. Trafikkens bidrag til CO₂-udslippet er steget fra 18,5% i 2005 over 19,1% i 2007 til 22,4% i 2008. Det fremgår af kommentaren til det samlede fald i CO₂-udledningen i 2008 på 10%, at faldet ikke skyldes en reduktion i energiforbruget, men en øget import af vandkraft fra Sverige i stedet for energi fra kulfyrede kraftværker. Det kan forklare noget af den stigende drivhusgasandel fra trafikken fra 2007 til 2008.

Såfremt vi forudsætter, at CO₂-udledningen fra trafikken fortsætter med at stige med 5% om året indtil 2015, samtidig med at målet om en samlet 20% kommunal reduktion alligevel opnås, så vil trafikken andel af kommunens samlede CO₂-udledning på 2.041.000 tons i 2015 udgøre hele 38%.



Københavns Miljøregnskab 2008, s. 6

Årsagen til, at CO₂-udledningen er gået nedad i 2008 på trods af stigninger i forbruget, er hovedsageligt udsving i energiproduktionen i især Sverige og Østdanmark. Prisen på svensk el falder i de perioder, hvor der er meget vandkraft til rådighed. Og i 2008 blev der således brugt en større andel el fra Sverige set i forhold til 2007. Denne el har en lavere CO₂-udledning pr. MWh end el fra de kulfyrede værker i Østdanmark.

Trafiksikkerhed

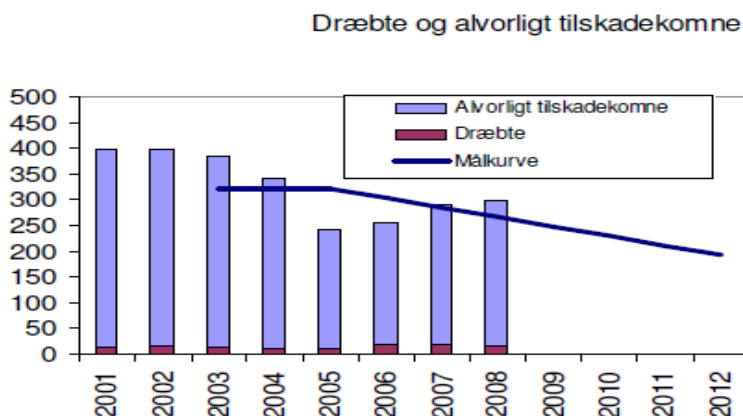
I et notat fra 6. april 2009 gøres status over trafiksikkerheden i kommunen. Det er ikke rar læsning: en stigning i antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne i trafikken, en udvikling som har været i gang siden 2005, efter en længere perioden med en faldende tendens.

Status for trafiksikkerheden i Københavns Kommune

Generel udvikling i antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne i trafikken i København

Fra 2007 til 2008 er der sket en lille stigning i antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne i Københavns trafik - fra 290 til 297. Dette følger den tendens, som vi har set i de seneste år. Det betyder, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne nu ligger 11 % over målkurvens tal for 2008, se diagram.

Målsætningen fra Trafiksikkerhedsplanen er i 2012 at komme under 193.



Den sørgelige udvikling er specielt gået ud over kommunens cyklister, således som det fremgår af nedenstående figurer:

Udvikling indenfor trafikantgrupper

Udviklingen i antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne - for de enkelte trafikanter - fremgår af de følgende diagrammer.

Cyklisterne er den største gruppe af trafikanter, der kommer til skade i Københavns Kommune. Antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne er også steget i de sidste tre år.



I 2008 er der derimod status quo for dræbte og alvorligt tilskadekomne bilister og motorcyklister i forhold til 2007, hvor især antallet af tilskadekomne motorcyklister var steget i forhold til tidligere.



Kommuneplanens middelkatalog på trafikområdet

Kataloget af midler til realisering af målsætninger i kommuneplanen findes i hovedkapitlet Retningslinier. I indledningen s. 57 nævnes eksplicit stationsnærhed og nye parkeringsnormer. Stationsnærhedsprincippet behandles specielt i afsnit 2. Beliggenhed af områder til forskellige byformål og forslag til nye parkeringsnormer i afsnit 4. Beliggenhed af trafik anlæg. Støjgener behandles i det korte afsnit 8. Forebyggelse af støjgener, hvor hovedmidlet til reduktion af trafikstøj er pålægning af støjreducerende asfalt.

Stationsnærhedsprincippet som middel til reduceret trafikbelastning

STATIONSNÆRHED SOM PRINCIP FOR BYUDVIKLING OG LOKALISERING

Den øgede biltrafik sætter Københavns infrastruktur og miljø under pres. For at få flere til at vælge kollektiv trafik frem for bil ønsker Københavns Kommune, at stationsnærhed bruges som princip for byudviklingen og lokaliseringen af virksomheder.

Kommunens byudvikling tager således udgangspunkt i hovedstadsregionens fingerbystruktur og kommunens placering i den regionale kollektive trafikstruktur. Stationernes tilgængelighed for rejsende fra hovedstadsområdet og Øresundsregionen indgår i prioriteringen af kommunens byudvikling og lokaliseringen af virksomheder.

LOKALISERING AF ERHVERV

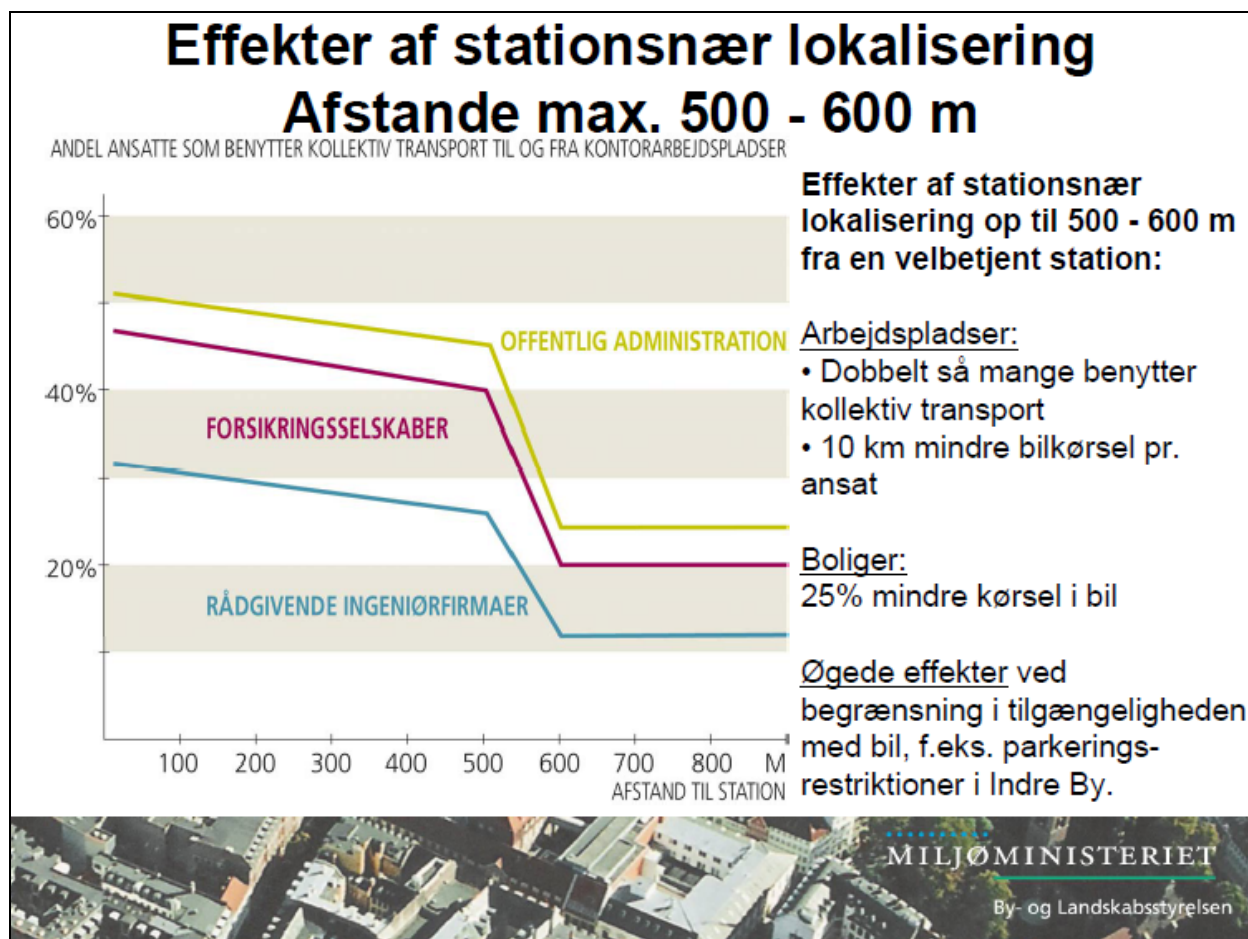
Københavns Kommune lægger i overensstemmelse med principperne i Fingerplan 2007 vægt på at sikre en høj tilgængelighed med kollektiv trafik ved lokalisering af kontor- og serviceerhverv med mange arbejdspladser eller besøgende samt ved lokalisering af større offentlige institutioner, idrætsanlæg m.v.

- Kontor- og serviceerhverv med mere end 1.500 etagemeter skal placeres i de stationsnære områder, fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder. De stationsnære områder afgrænses principielt af en afstand på højst 1.000 m. fra en station, mens de stationsnære kerneområder afgrænses af en gangafstand på 600 m fra en station. Ved lokalisering af erhverv i de stationsnære områder uden for de stationsnære kerneområder må der højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri
- Kontor- og serviceerhverv af lokal karakter under 1.500 etagemeter kan placeres uden for de stationsnære områder
- I Nordhavn kan der opføres erhvervsbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område omkring Nordhavn Station, samt i et område umiddelbart i tilknytning hertil, som indgår i anden etape af principaftalen om Metrocityringen
- Kontor- og serviceerhverv med mange arbejdspladser eller besøgende og større offentlige institutioner, idrætsanlæg m.v. med et regionalt opland skal fortrinsvis lokaliseres stationsnært ved knudepunktstationer som vist på kortet
- Hovedsæder for regionale og internationale virksomheder m.v. skal fortrinsvis lokaliseres i Det Centrale Byområde, Ørestad samt Nordhavn og Sydhavnen. Her tilbydes der attraktive lokaliseringsmuligheder af international standard
- Universiteterne og nye forskningsmiljøer skal fortrinsvis lokaliseres i Det Centrale Byområde, Ørestad og campusområdet ved Nørre Alle
- Centraladministrationen og andre overordnede offentlige institutioner samt kultur- og undervisningsinstitutioner, som henvender sig til hele landet eller regionen, skal fortrinsvis placeres i Det Centrale Byområde og Ørestad
- Overordnede sundhedsmæssige institutioner forudsættes hovedsagligt bibeholdt ved Statens Serum Institut, Rigshospitalet, Bispebjerg Hospital samt Amager Hospital og dets psykiatriske afdeling i Ørestad

Hovedstruktur, s. 64

Stationsnærhedsprincippet som planlægningsinstrument er senest bekræftet i Fingerplan 2007, Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning, Miljøministeriet 2007. Princippet er et glimrende planlægningsredskab, men udvandingen af stationsnærhedsprincippet startede allerede med Fingerplan 2007, og den udvandede udgave forfægtes ligeså i Kommuneplanforslaget.

I en figur fra Fingerplan 2007 (s. 23) ses tydeligt, at antallet af ansatte som benytter kollektiv trafik til og fra arbejdspladser falder markant i en afstand fra stationen fra 500 til 600 meter. Alligevel fastlægges - vel som et politisk kompromis - gangafstanden 600 m fra en station som den magiske afstand til fastsættelse af stationsnær beliggenhed.



Fra powerpoint præsentation ved Peter Hartoft-Nielsen, By- og Landskabsstyrelsen

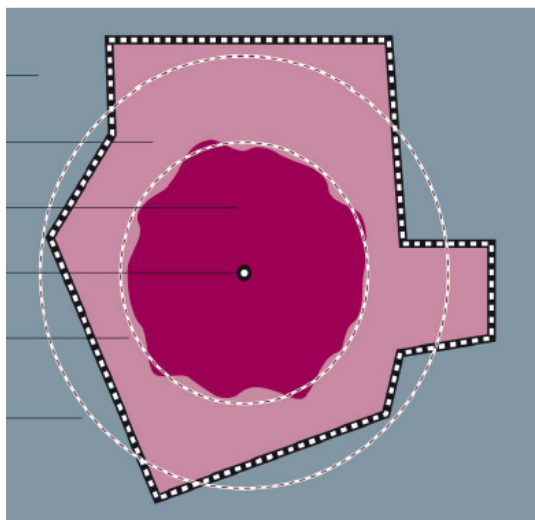
Men i kommuneplanen afgrænses stationsnære områder ”principielt” til en afstand på højest 1.000 m, mens stationsnære kerneområder afgrænses af gangafstanden på 600 m fra en station. På denne måde skabes vide rammer for lokalisering af nye aktiviteter og dermed for oprettelsen af en tæt by. Kommuneplanen tager dermed udgangspunkt i formuleringen i Fingerplan 2007 om de såkaldte amøbeafgrænsninger:

Kommunerne kan fortsat fastlægge såkaldte amøbeafgrænsninger af de stationsnære områder” ud fra principielle 1.000 m cirkelslag i det indre storbyområde (håndfladen) og ud fra principielle 1.200 m cirkelslag i det ydre storbyområde (byfingrene).

Fingerplan 2007, s. 24

I kort form tolker Peter Hartoft-Nielsen, By- og Landskabsstyrelsen de 1.000/1.200 m cirkelafstand som undtagelsesreglen, som kommunen skal kompensere for via øvrige bæredygtige tiltag:

Stationsnærhedsprincippet



Stationsnært kerneområde
Større kontorarbejdspladser > 1.500 etagemeter skal lokaliseres inden for gangafstande på max. 600 m
Undtagelsesvist i det øvrige stationsnære område op til 1.000 / 1.200 m:
Forudsætter supplerende virkemidler som sikrer effekter på trafik og miljø (f.eks. maks. normer for antal parkeringspladser mv.)



Powerpræsentation ved Peter Hartoft-Nielsen, By- og landskabsstyrelsen

Det kan konstateres, at store dele af Nordhavnsområdet ikke ligger stationsnært, og at et højklasset kollektivt trafikmiddel endnu ikke er planlagt til betjening af det store byudviklingsområde.

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 befordringsfradraget 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 transportmønsteret.
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

Parkeringspolitik og ændrede parkeringsnormer

Det er en gammel sandhed, at parkering skaber biltrafik. Parkeringspolitikken er derfor af helt afgørende betydning for, hvordan trafikken fordeles på forskellige transportmidler. Københavns kommune har så nogenlunde fået styr på gadeparkeringen i de centrale bykvarterer i takt med indførelse af betalingsordninger. Der er dog stadig alt for mange parkeringspladser, og takspolitikken fastlægges ikke for at begrænse bilkørslen – bortset fra brug af gadeparkering til pendlerbiler, men for at sikre ”flow” i benyttelsen af parkeringspladserne. Dette ”flow” betyder megen kørsel, forurening og CO₂ udslip ved brug af parkeringspladserne.

At der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vare- og servicekørsel siger sig selv, men det bør ikke være så tillokkende som i dag at vælge bil til andre formål i de centrale bykvarterer. Da man kun skal betale for den tid man parkerer - uden nogen minimumstakst på f.eks. en time - er betalingen ikke særlig afskrækkende. Til sammenligning skal man betale for mindst en time i den kollektive trafik, selvom man kun skal en kort strækning.

Når det gælder pendlerparkering ved arbejdspladser er der derimod ikke styr på situationen. Der er gennem årtier bygget titusinder og atter titusinder af nye pendlerparkeringspladser i Københavns kommune. Disse er af afgørende betydning for den voldsomme vækst i biltrafikken, som har fundet sted i København og til og fra byen. Der findes ikke i kommunen nogen samlet oversigt over, hvor mange ekstra private parkeringspladser, der er kommet i København. Man har heller ikke overblik over, hvor mange der er under anlæg, og hvor mange der er krævet i forbindelse med planlagte byggerier.

Vi har gentagne gange forsøgt at få kommunen til at lave en sådan oversigt over, hvor mange ekstra parkeringspladser der er kommet de seneste 30 år, og hvor mange der er på vej i igangværende og planlagte byggerier. Kommunen har ikke villet undersøge dette med begrundelsen ressourcemangel.

Der er dog et enkelt tal for udviklingen i antallet af pendlerparkeringspladser fra ca. 1992 til 2002 ved nye større erhvervsbyggerier:

”I forbindelse med de sidste 10 års større erhvervsbyggerier i København, bl.a. i havneområderne er der således anlagt over 10.000 parkeringspladser på privat grund eller parkeringskældre”.

Kilde: Københavns Kommune: Trafik- og miljøplan 2003. Status og hovedproblemer

Det er glædeligt, at forslaget til kommuneplan nu tager fat om problemet med den kraftige vækst i antallet af private parkeringspladser, idet der foreslås følgende bindende parkeringsnormer for nybyggeri:

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)		
Rammeområde	Tætbyen samt udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m ² , højst 1 pr. 100 m ²	
C (boliger og serviceerhverv)	Højst 1 pr. 200 m ²	Højst 1 pr. 100 m ²
S (serviceerhverv)	Højst 1 pr. 150 m ²	Højst 1 pr. 100 m ²
E (blandet erhverv)	Højst 1 pr. 100 m ²	
J (industri)	Højst 1 pr. 100 m ²	
H (havneformål) T (tekniske anlæg) O (offentlige formål)	Højst 1 pr. 100 m ²	

I forbindelse med byggeri til butikformål skal der i alle områder etableres i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.

Kilde: Hovedstruktur, s. 8

Vi er glade for at forslaget indebærer maksimumsnormer, men vi synes, at de er sat alt for højt. Vi synes således ikke, at byen kan bære op til 1 parkeringsplads ved serviceerhverv pr. 150 m² i centrale bykvarterer og nye byudviklingsområder. Også op til 1 parkeringsplads pr. 100 m² for C (boliger og serviceerhverv) og S (serviceerhverv) i ”Øvrige områder” og ved blandet erhverv, industri, havneformål, tekniske anlæg og offentlige formål i hele byen er for mange, hvis man vil forbedre bymiljøet. Disse normer vil give alt for megen biltrafik både lokalt, i resten af byen og på indfaldsvejene. Minimumskrav for parkering ved boligbyggeri vil udelukke bilfri boliger, som udbredes i udlandet.

Man opnår ikke en bæredygtig by ved at give ansatte gratis parkeringspladser og derved stimulere dem til at fravælge cykel og kollektive transportmidler. Vi synes, at der i stedet kun skulle tillades f.eks. 1 parkeringsplads pr. 350 m². Det vil nogenlunde svare til den norm, der gælder i Amsterdam på steder med god kollektiv transport – svarende til 1 parkeringsplads pr. 10 ansatte. Også Oslo og Trondheim fører en aktiv politik på dette område. Parkeringsdækningen i Oslo og Trondheim er blandt de laveste i hele Norden, med henholdsvis 0,11 og 0,14 parkeringspladser pr. arbejdsplads i byen. Det svarer til hhv. 9 og 7 arbejdspladser pr. parkeringsplads. En norm for op til 1 parkeringsplads pr. 150 m² indebærer en parkeringsplads for hver 4-5 ansatte. Det er alt for meget i en miljømæssig sårbar by med ønsket om høj global miljøprofil.

Bygherrer vil tilmed spare store beløb ved at bygge færre parkeringspladser, og miljøet vil blive forbedret, idet færre parkeringspladser vil reducere bilkørslen. Reduceret bilkørsel til en virksomhed vil også forbedre det image virksomheder gerne ved at satse på grønt byggeri.

Københavns Kommune har beregnet, at samfundet som helhed har et nettotab på 0,69 kr. for hver kilometer, der køres i bil i byen. Kommunen får tilmed ingen indtægter for kørslen til og fra private parkeringspladser. Det er en ren og skær økonomisk og miljømæssig belastning. Hver ekstra bil

belaster også byen meget i form af forsinkelser for andre trafikanter og i særlige grad buspassagererne, der i forvejen har en meget lav samlet rejsehastighed fra start til endemål.

CYKLING I KRONER & ØRE

- Når en person vælger at cykle, får samfundet en nettogevinst på 1,22 kr. per cyklet kilometer. Modsat har samfundet et nettotab på 0,69 kr. per kørt kilometer i bil.

Kilde: Københavns Kommune: Cykelregnskab 2008. Side 18

<http://www.kk.dk/Borger/BvOgTrafik/-/media/044B2E49C6AE4FB7BB3E1482D4DEB1D5.ashx>

Trængselsafgifter i form af betalingsring eller bompenggeordning

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.

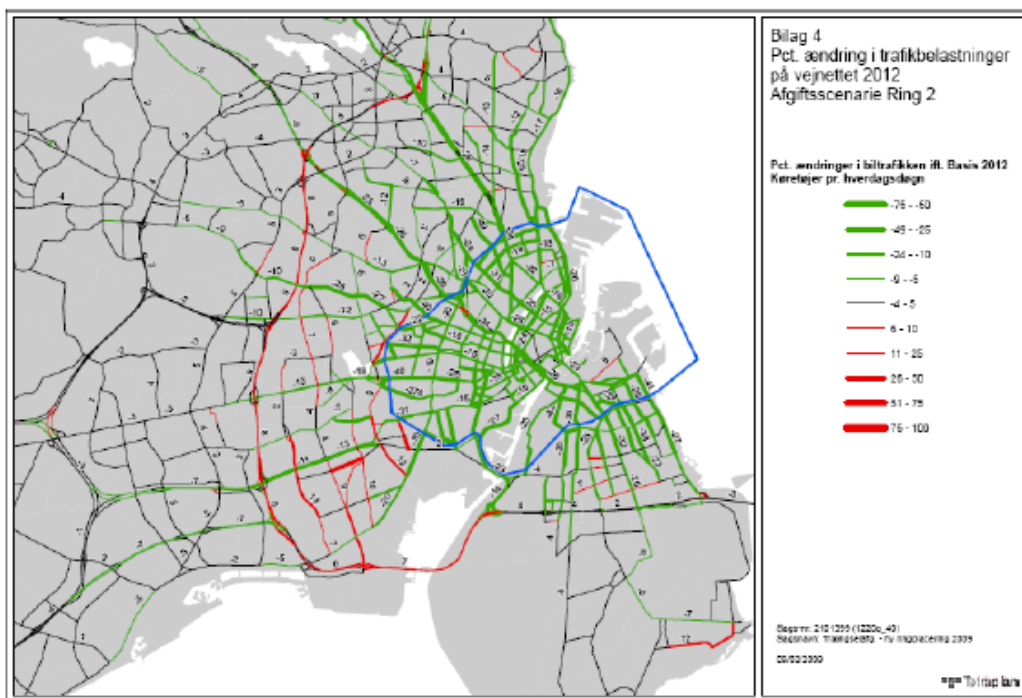
Den største miljømæssige gevinst for byen opnås ved at folk lader bilen blive hjemme og i stedet benytter cykel eller kollektive transportmidler til København. Dette skema viser således, at energiforbruget og dermed forureningen er ca. 8 gange så stort for en bilpendler som for en togpendler. Dertil kommer større ulykkesbelastning, mere støj og arealforbrug m.v. ved at bruge bilen.

En pendler bor i udkanten af Helsingør by og tager på arbejde i København fem dage om ugen. Pendlere ns transportmiddelvalg giver disse forskelle i CO2 udslip:

Transportmiddel	CO2-udslip pr. tur, kg
Bil hele vejen	8,7
Gang/cykel til Helsingør station og tog til København	1,1

Kilde: Trafikministeriets debatoplæg "Begrænsning af transportsektorens CO2-udslip"

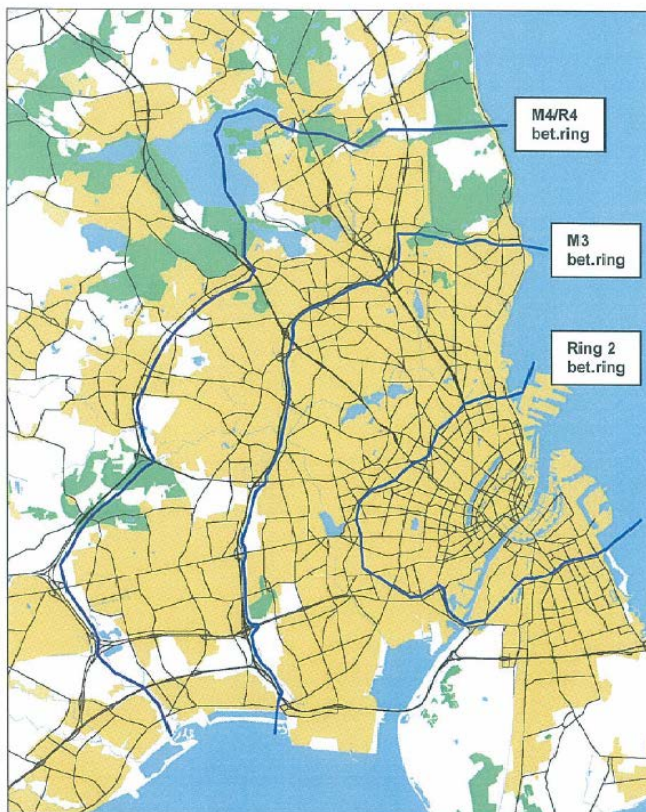
Som det fremgår af kortet kan en betalingsring sænke biltrafikken i hele København:



Kilde Brian Hansen Københavns kommune: http://www.toef.dk/file.php?name=/files/foredragsholder_slides/Landstrafik/BrianHansen.pdf

Vi vil derfor tilskynde Københavns Kommune til inden for Kommuneforum og på anden måde 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.

Også Transportministeriet har fået lavet en analyse af effekten af betalingsringe:



Placeringen af betalingsringene

Pctvise ændring i køretøjspassager	3 ringe, fasttakst	2 ringe, fasttakst	3 ringe, var.takst	2 ringe, var.takst
Periode Tusinde køretøjer der krydser Ring 2				
Morgenmyldretid (7-9)	-38%	-35%	-42%	-39%
Udenfor myldretid (9-15)	-29%	-27%	-32%	-29%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-42%	-39%	-47%	-44%
Hverdagsdøgn	-27%	-25%	-30%	-28%
Periode Tusinde køretøjer der krydser M3				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-27%	-32%	-22%
Udenfor myldretid (9-15)	-24%	-20%	-23%	-18%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-39%	-33%	-38%	-27%
Hverdagsdøgn	-24%	-20%	-23%	-17%
Periode Tusinde køretøjer der krydser Ring 4				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-9%	-27%	-7%
Udenfor myldretid (9-15)	-25%	-6%	-20%	-5%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-38%	-11%	-32%	-9%
Hverdagsdøgn	-24%	-6%	-20%	-5%

Kilde: "[Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet. Effekterne af scenarier med et antal betalingsringe og takststrukturer](#)"

Som det kan ses af analysen er betalingsring et uhyre effektivt redskab til at reducere bilbelastningen. Derved kan al snak om trængsel på indfaldsvejene forstumme, og alle vejudbygningsplaner kan skrottes.

Der er i januar 2009 indgået et trafikforlig i Folketinget, hvor et af punkterne er indførelse af en form for kørselsafgifter. Desværre er det aftalt, at provenuet fra kørselsafgifter bl.a. skal gå til nedsættelse af registreringsafgiften på biler. Det er efter vor mening miljømæssigt helt uansvarligt at gøre det billigere at købe bil. Derved vil bilparken stige kraftigt og lægge yderligere pres på veje og parkeringspladser. Når først flere husstande har en eller flere biler stående, bliver man let fristet til at bruge dem meget, selvom det måtte blive lidt dyrere at bruge dem. Ikke overraskende er FDM og bilbranchen begejstret for dette nye trafikforlig. For Københavns Kommune vil det være katastrofalt, hvis man skal til at bruge enorme summer til at skaffe parkeringspladser til endnu flere beboerbiler, og presset på vejene vil stige. Prisen pr. parkeringsplads for de anlæg, der nu bygges i brokvartererne, er på over 500.000 kr. De ekstra biler vil ofte gå ind og erstatte brug af cykler og kollektive transportmidler.

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 fostret til løsning af Københavns trængselsproblemer.

Senest er projekt bilfri Middelalderby foreslået af Rambøll i analysen ”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 og i Forslag til Københavns Kommuneplan 2009.

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.

Ca. 70% af husstandene i Københavns Kommune har ikke bil, 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. Problematikken bilfri områder i København er ikke et ukendt tema blandt politikere i Københavns kommune, idet et forslag fra Torben Kastrup fra Socialistisk Folkeparti fra december 2006 blev behandlet af forvaltningen og forelagt Teknik- og Miljøudvalget i marts 2007. Den meget positive indstilling til bilfri områder hos forvaltningen fremgår af notatets indledning:

	KØBENHAVNS KOMMUNE Teknik- og Miljøforvaltningen Vej & Park	NOTAT
		8. marts 2007
Til Teknik- og Miljøudvalget		
Muligheder for at skabe bilfri områder i København		
Torben Kastrup (F) stillede et medlemsforslag omkring bilfri bydele på TMU-mødet den 13.12.2006, hvor sagen blev udsat. Vej & Park blev i den forbindelse bedt om at udarbejde et drøftelsesnotat til TMU-mødet den 21.3.2007, der belyser, hvordan og med hvilke perspektiver og konsekvenser man kan udvikle bilfrie bydele eller byrum.		
Dette notat beskriver, hvordan eksisterende byrum og gader kan gøres bilfri primært illustreret ved eksempler fra udenlandske byer. Derudover omhandler notatet muligheden for at arbejde med bilfri bydele i forbindelse med nye byudviklingsområder (f.eks. Carlsberg, Nordhavn, resterende del af Ørestad mv.), specielt med fokus på placering af parkering og mulighederne for at påvirke transportmiddelvalg i nye byområder.		
Allerede i dag er der flere eksempler på områder, gader og pladser i København, der er gjort bilfri. Her kan bl.a. nævnes Christiania, Strøget, Købmagergade og Blågårdsgade. Når gader lukkes af for biltrafik er det i de fleste tilfælde nødvendigt at tillade kørsel i enkelte tidsrum eller for særlige køretøjer. I planlægningen af bilfri områder er det derfor vigtigt at være opmærksom på, at det er svært helt at aflukke gader for biltrafik. I hvilket omfang der skal tillades kørsel afhænger meget af vejens karakter og omkringliggende funktioner.		
Bilfri områder giver mulighed for at skabe helt nye og spændende byrum med plads til ophold, oplevelser og leg. Desuden vil vi få en mere bæredygtig by med sundere miljø, hvis indbyggere i højere grad blev gjort uafhængige af privatbilen.		

Projektet ”trafikfordampning” eller trafikomlægninger på brogaderne

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 en 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 bustrafik 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.

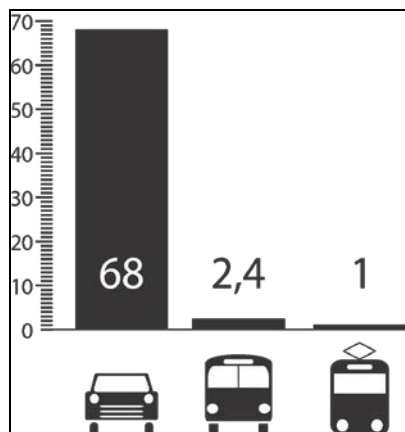
I de seneste 25 år har energikriser og fremkommelighedsproblemer bevirket, at moderne sporvognssystemer har fået en større fremkomst og udvikling sammenlignet med andre kollektive transportsystemer, herunder metro. Frankrig har været pionerlandet i Europa. Som i de fleste europæiske lande nedlagdes sporvogne 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.

Ofte bruges argumentet mod letbaner, at de fylder for meget. I Wien har man beregnet, at en bilist bruger 68 gange så meget vejareal til kørsel end en letbanepassager.



Kilde: WIEN's kommune. Arealforbrug til kørsel

Og så bruger bilisten derudover plads til parkering, hvad en letbanepassager ikke gør. I København har biltrafikken fået lov til at brede sig uhæmmet på bekostning af den kollektive trafik. Først ved at man nedlagde sporvejssystemet og dernæst ved at give så lidt plads til busserne, der må hutle sig igennem på biltrafikkens betingelser, både hvad angår vejplads og signalstyringen.

Bortset fra enkelte strækninger og kryds er det biltrafikkens fremkommelighed, der bestemmer fordelingen af tiden i signalregulerede kryds. Da biler fylder så uforholdsmæssigt meget i forhold til, hvor få de transporterer, får de store fordele, når tiden fordeles. Buspassagererne betaler biltrafikkens fremkommelighed med dårligere og langsommere bustrafik. Hvis bustrafikken kunne komme frem på egne vejbaner og med en anden signalstyring, kunne man opnå langt større kapacitet, regularitet og hastighed. Se mere herom nedenfor.

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 spurvognslinjer, 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 Langgade-Valby Station-Toftøgårds Plads-Vigerslev Allé-Hvidovre Hospital.

Vi støtter tillige Hovedstadsregionens forslag om etablering af en letbane i ring 3 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 tilstrækkelig grad 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 overfladef trafikken og fungerer som et attraktivt alternativ til den bilbaserede ind- og udpendling 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.

Forslag om miljøvenlig turist- og rutesejlad i Københavns havn

Under henvisning til Københavns Kommunes visioner om at blive ”Verdens Miljømetropol”, som bl.a. omfatter en målsætning om reduktion af CO₂-udslippet med 20 procent fra 2005 til 2015, foreslås, at kommunen stiller skærpede miljøkrav til transportformer på havnen, særligt inden for turist- og rutesejlad, specielt når der ydes offentlige tilskud til driften, som eksempelvis Movias gule havnebusser. Sådanne krav kan efter rådets opfattelse, udover at kunne bidrage til nedsættelsen af CO₂ udledningen, være med til at markedsføre København som en hovedstad, der tager problemerne med CO₂ udledningen fra skibsfarten alvorlig. Desuden kan sådanne skærpede miljøkrav være med til at skabe teknologisk innovation og ikke mindst nye arbejdspladser og virksomheder inden for den maritime transport i Danmark.

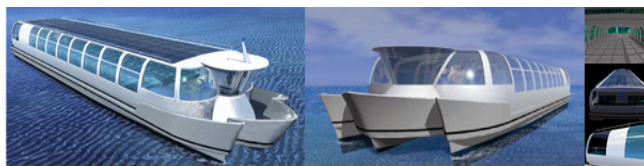
Mulighederne for miljøvenlig turist- og rutesejlad eksisterer allerede og benyttes i andre havnebyer som eksempelvis Sidney i Australien og Hamburg i Tyskland, bl.a. den australske solturistfærge Solarsailor, en katamaran, der kan bygges i enten aluminium eller glasfiber, dvs. et let materiale for at lette fremdriften. I Tyskland har en fremsynet lovgivning med forbud mod dieseldrevne både på de tyske søer medvirket til en blomstrende industri inden for solcelledrevne både.

Eksempler på miljøvenlig turist- og rutesejlads

- Den australske sol- og vinddrevne turistsejler www.solarsailor.com



- Solarwaterworld www.solarwaterworld.de, se f.eks SunCat 2000



- Som eksempel på en nyudvikling indenfor den maritime transport med udnyttelse af vedvarende vindenergi følger referencen til en særdeles interessant artikel i Berlingske den 17. dec. 2007 under overskriften "Utroligt men sandt" om udnyttelse af vedvarende vindenergi i form af en drage som skal trække et fragtskib over Atlanten <http://www.bt.dk/article/20071217/utroligt71217056/>.
- Påfaldende er ikke alene de store miljøbesparelser på CO2 udledningen, men også de store besparelser på olieforbruget blot ved en 20 pct. reduktion. Måske disse besparelser kunne animere direktionen til at reflektere over mulighederne for miljøvenlig rute- og turistsejlads på havnen i Europas Miljøhovedstad.
- Man kan desuden læse mere om forskning indenfor skibsfart på Danmarks Tekniske Universitet på referencen <http://www.skk.mek.dtu.dk/> og skysails på <http://www.skysails.info/>.

De stærkt dieselforurenende gule havnebusser synes ikke særligt attraktive for hverken turister eller københavnere på havnen i "Verdens Miljømetropol". Danmark er som bekendt en af de værste syndere i verden, når det gælder CO2 udledningen målt per indbygger, men samtidigt også et af de rigeste lande i verden målt i BNP per indbygger.

Som en stolt gammel søfartsnation kunne det være banebrydende, hvis Danmark kunne være med længst fremme, når der gælder udviklingen af miljøvenlige transportformer inden for den maritime transport op til FN's klimakonference i København i december 2009. Målet "Verdens miljømetropol" kunne være mere nærværende, hvis der op til klimakonferencen i miljømetropolens havn blev lanceret et miljøvenligt fartøj til turist- og rutesejlads.

Ivan Lund Pedersen
Jimmy Flindt
Kjeld A. Larsen