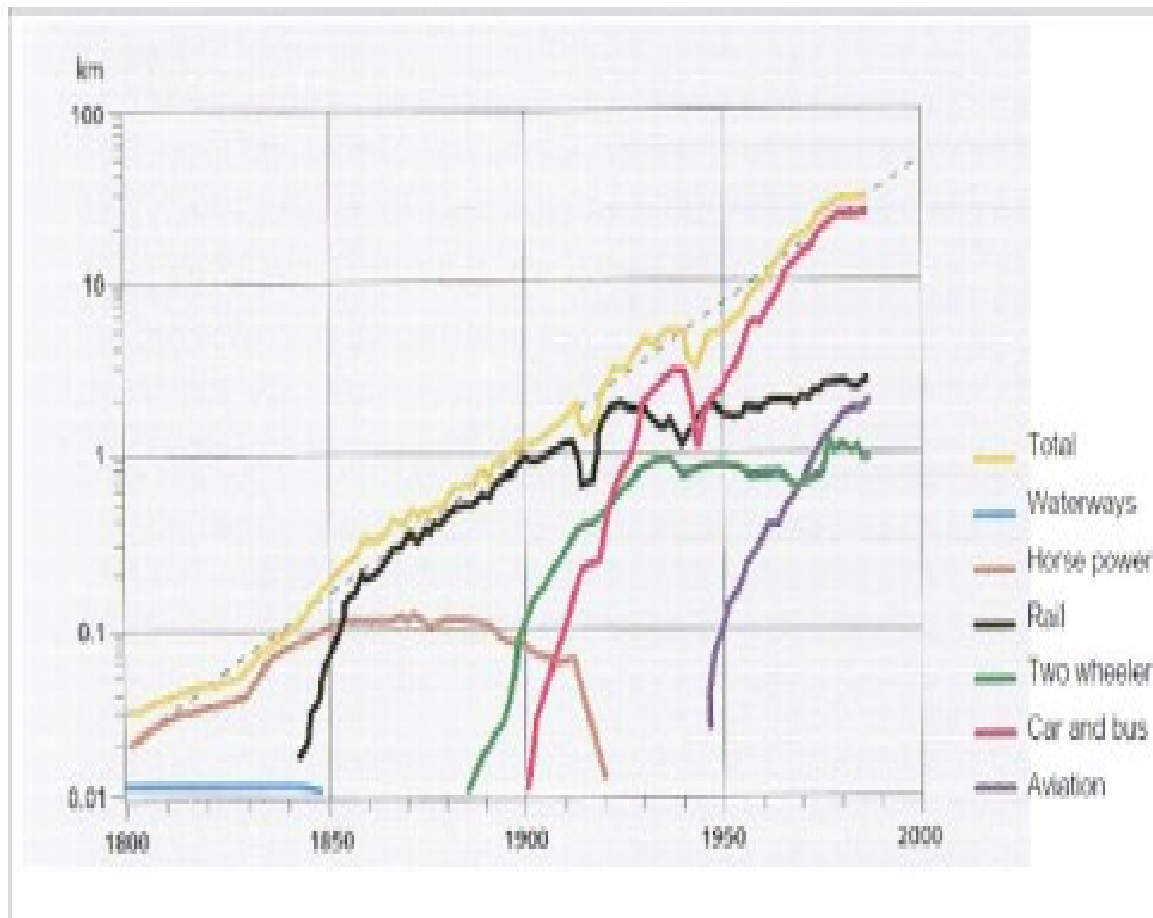


RBTs strategikonference

Onsdag d. 26. januar 2011

Velkommen

Figure 13 Travelling distance per person per full day 1800-2000 (excluding walking; France)



Klimakommis sionen:

'Grøn energi'

Tabel 5.2: Vækstforudsætninger (2008-2050)

(2008=100)	2008-2020	2008-2050
Økonomisk vækst (BNP)	119	205
Vækst i energitjenester:		
Persontransport	121	172
Godstransport	127	249
Produktionserhverv	120	236
Handel og service	122	220
El i husholdninger	124	235
Rumvarme	111	151

Note: Forudsætninger om BNP-vækst er taget fra Konvergensprogram 2008

Klimakommissionens anbefalinger

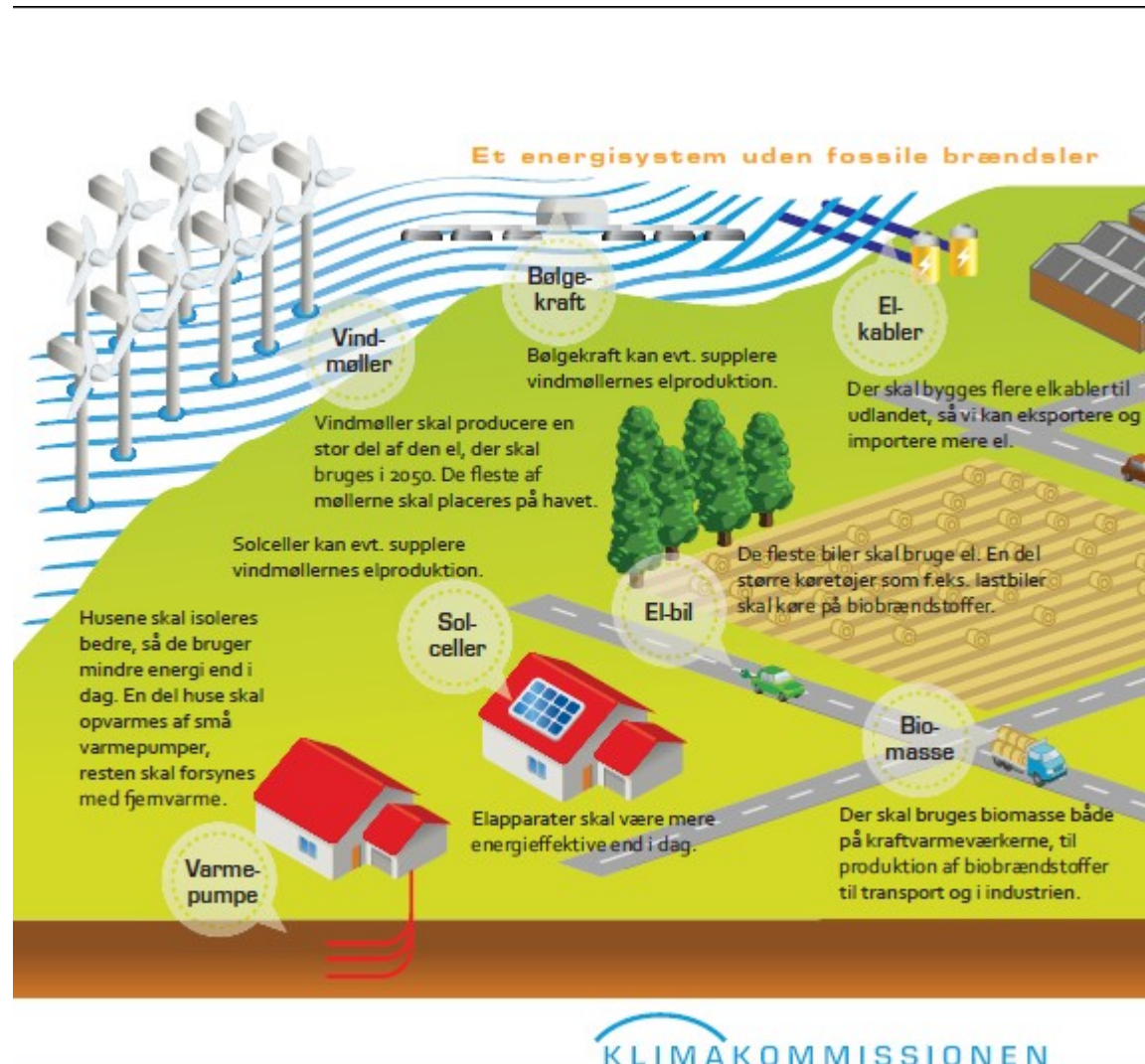
På transportområdet to mulige hovedspor: elbiler og biobrændstoffer

Overflytning fra bil til kollektiv transport, cykling og gang kan kun i begrænset omfang bidrage til at reducere det samlede energiforbrug. Undersøgelser viser, at selv en omfattende overflytning fra bil til cykel, kun vil reducere energiforbruget med 2 – 2½ pct., og selv en fordobling af den offentlige persontransport (tog og busser) vil kun reducere biltrafikken med ca. 15 pct., hvilket vil blive mere end opvejet af den forventede vækst i biltrafikken det næste årti.

Klimakommissionens anbefalede virkemidler



1. Videreførelse af afgiftsfritagelse for elbiler efter 2015
2. Udvidelse af afgiftsfritagelse til fra i dag også at gælde plug-in hybrid biler
3. Udarbejdelse af en samlet plan for udbygning af infrastruktur til opladning af elbilerne.



Kampen om indflydelse på beslutningerne

Kommuneplan/regionplan
plan for trafikinfrastruktur og trafik

lokalplan
startredegørelse

Teknikere/embedsmænd/konsulentfirmaer
specialviden: almenvellet

Medier
TV, aviser
afvisende

Politikere
politiske visioner: borgernes
særinteresser

Trafikselskaber
DSB, Movia
kunder, bundlinie

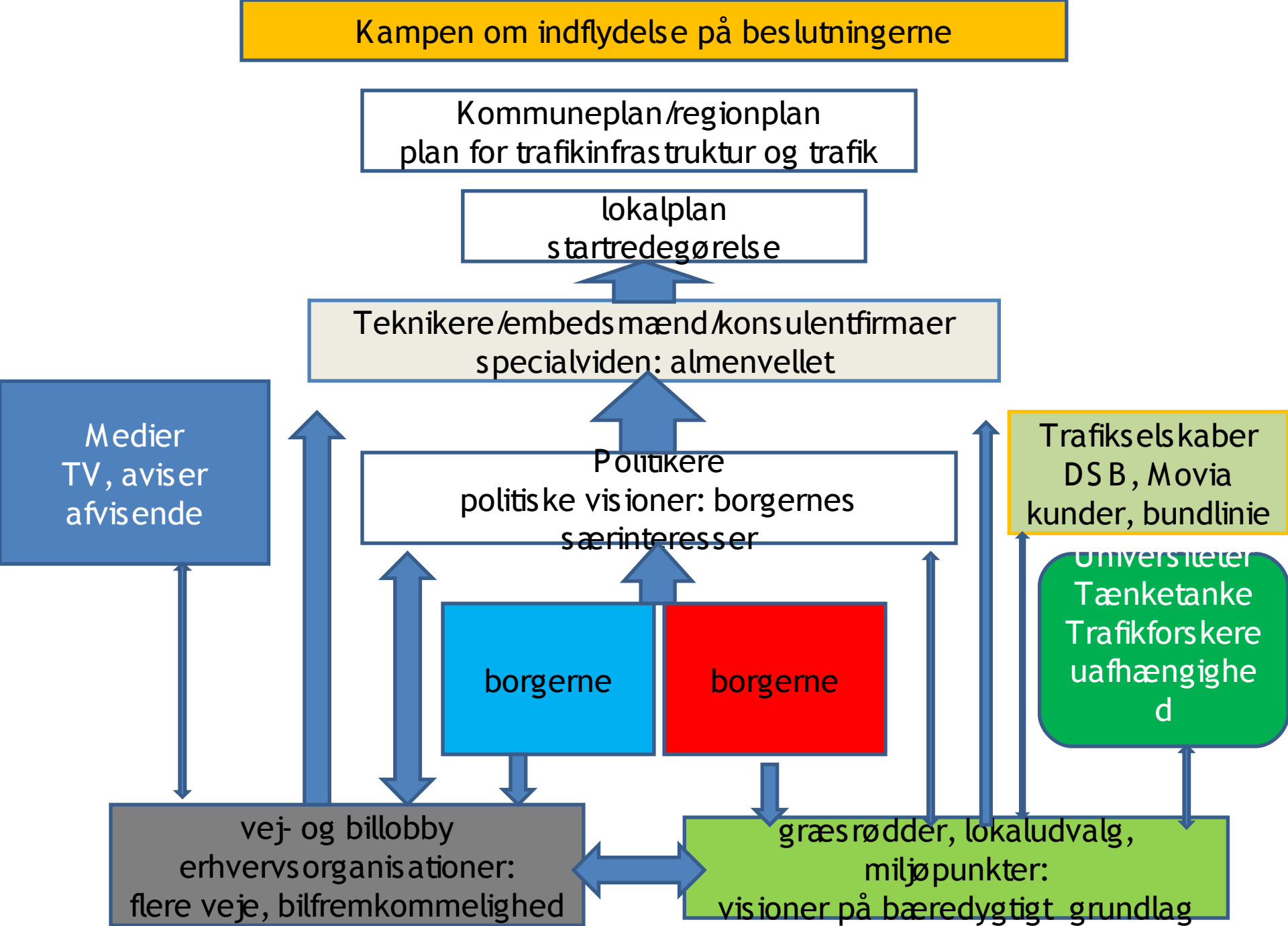
borgerne

borgerne

Universiteter
Tænketaanke
Trafikforskere
uafhængighe
d

vej- og billobby
erhvervsorganisationer:
flere veje, bilfremkommelighed

græsrodder, lokaludvalg,
miljøpunkter:
visioner på bæredygtigt grundlag



Målsætning:

fremme af mere bæredygtige
trafikformer

- cyklisme og skinnebåren trafik

Midler:

dialog og netværksdannelse

Program og tidsplan

- 10.00 Velkomst og præsentation

- 10.15 **Linda Christensen, DTU Transport**

Bæredygtige transportformer nu og i fremtiden

- 10.45 **Anna Thormann, Projekt Grøn Mobilitet i Energitjenesten**

EU-transportprojektet PRO.MOTION om promovering af energieffektive transportløsninger

- 11.15 **Morten Engelbrecht, Letbaner.dk**

Status over letbaneudviklingen i Norden

- 11.45 **Anne Katrine Braagaard Harders, DTU management**

Koncepter for infrastruktur til cyklisme i storbyer

- 12.15 Frokost

- 13.00 **Leif Kajberg, RBT**

Et transportpolitisk græsrodsforum: Aktivitetsformer, mediekontakter og synliggørelse udadtil

- 13.30 **Runa Sand, Jyder mod Overflødige Motorveje**

Erfaringer med og tanker om trafikgræsrodders synliggørelse i det offentlige rum: JMOMs vinkel

- 14.00 **Kjeld A. Larsen, RBT**

Erfaringer fra Trafikværkstedet: NGO-samarbejde, netværksdannelse, inddragelse af eksterne eksperter og etablering af kontakt med lokale myndigheder

- 14.30 **Afsluttende debat og opsamling**

NGO-samarbejde, netværksdannelse, inddragelse af eksterne eksperter, etablering af kontakt med lokale myndigheder og påvirkningsmuligheder:

Erfaringer fra Trafikværkstedet

RBTs strategikonference

Onsdag d. 26. januar 2011

Kjeld A. Larsen

NGO-værksted for visionær tænkning: plan for trafikinfrastruktur på et bæredygtigt grundlag for region Hovedstaden og Sjælland

Der er behov for visionær tænkning hvad angår
Trafikinfrasturuktur (fysisk udformning)

og

Trafikpolitik (strukturindhold)

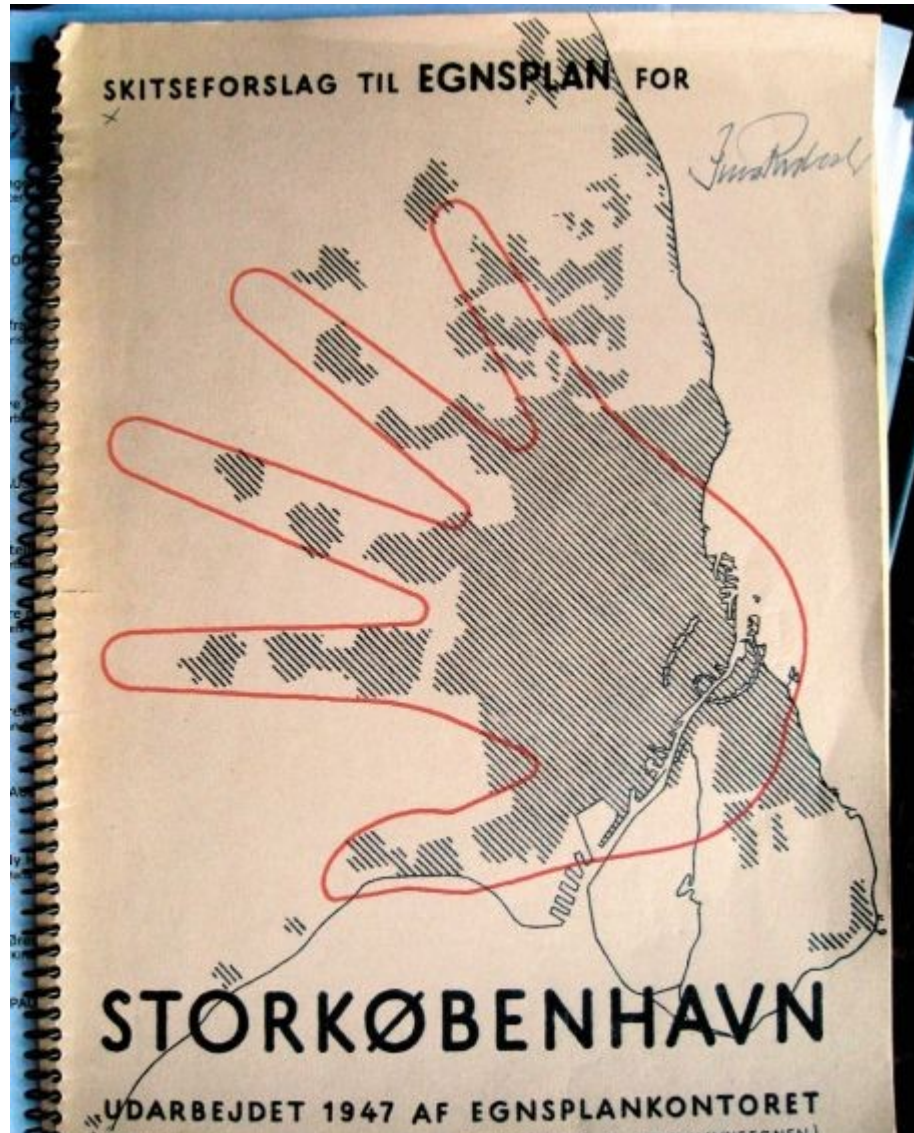
Kan græsrodderne i fællesskab løfte opgaven?

Kan vi skabe gennemslagskraft med en eventuel plan?

Hvordan?

Inspirationen:

Tidligere stadsingeniør Jens Rørbech:
Fingerplanen fra 1947 - et NGO-forslag



Konsekvenserne af fortsat at anvende bilen baseret på fossilt brændsel som det dominerende transportmiddel

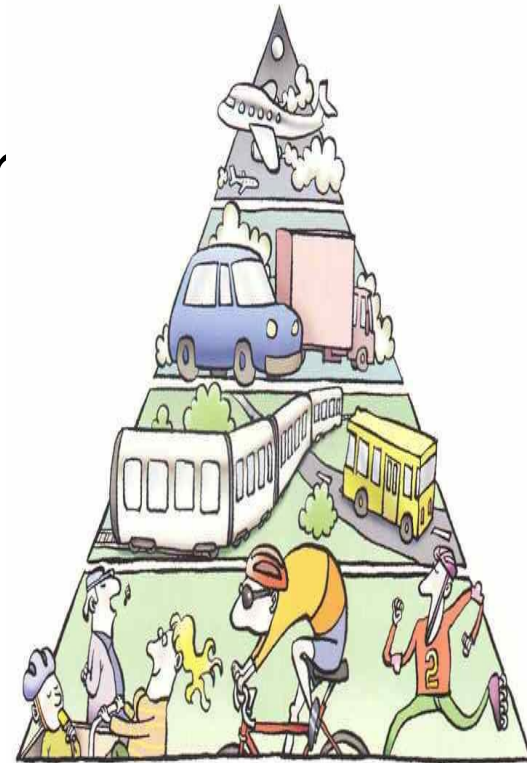
- et reliket fra industrialismens tidsalder

- 1,2 millioner trafikofre om året globalt
- En stigende andel af de globale drivhusgasemissioner
- Den alvorligst bidragende faktor til byernes luftforurening (partikler og NO_x) og støjproblemer
- Optager en stigende andel af knappe arealer i byer (kørsel og parkering) og i landdistrikter (motorveje)
- Udgør en barriere i byerne for gående og cyklister
- Beslaglæggelse af massive offentlige investeringer til parkeringspladser
- Begyndende indbuc i produktion af fødevarer:

Der er behov for et nyt paradigme for transport:
uden brug af fossile brændsler
og baseret på et grønt BNP

“Europa kan ikke vinde kampen
mod klimaændringerne medmindre
vi afslutter vor kærlighedsaffære
med biler og fly”

direktør for Det Europæiske Miljøagentur
Jacqueline McGlade, marts 2008



Masser af forslag:

Dansk Vejforening - en våd drøm om et dobbelt H og 800 km ny motorvej

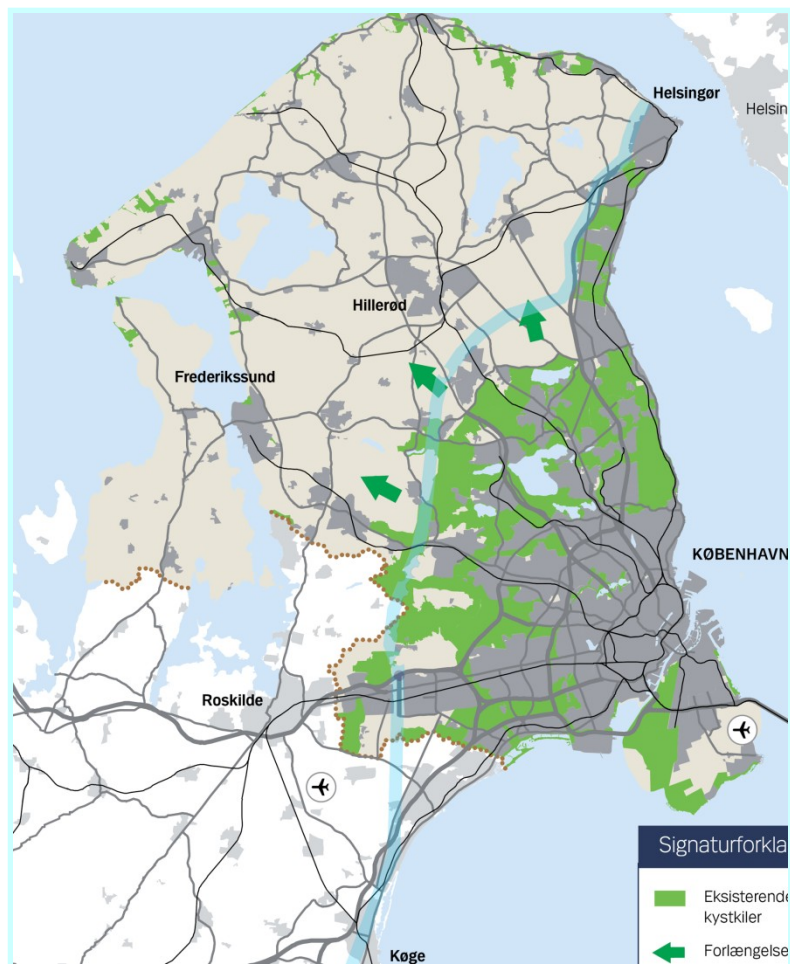
Bilag: Det samlede forslag

	Planlagt eller allerede iværksat
	Udvidelse af eksisterende motorvej
	Ny motorvej
	Andre overvejelser/længere sigt



Ny Ring 5: konflikt med grønne kiler

Fra Region Hovedstaden: Regional Udviklingsplan (s. 24/85)



Hvorfor fortsat stigende trængsel?

Tre nøglebegreber

Øget mobilitet:

Individuelt krav om at komme længere og længere
- og hvor som helst

Bedre fremkommelighed:

Politikernes krav om plads for at tilgodesee høj mobilitet
- resultat: en stadig udbygning af vejkapaciteten

Høj tilgængelighed:

Et planperspektiv, som tilgodeser en reduktion af det samlede trafikarbejde: centralisering af arbejdspladser

Samlet resultat: **Stigende trængsel**, dvs kødannelser på byens indfaldsveje - og ophobning af biler i byen

Overordnet strategi

- Efterspørgslen efter transport skal reduceres
- Kampen om de sparsomme arealer skal tilgodeses de bæredygtige trafikantgrupper

Ring kapacitetsudnyttelse Så hvorfor ikke et skift i trafikmiddel?



Kilde: Movia

Frilæggelse af Ladegårdsåen



Visualisering - Boulevard

Den østrigske professor Hermann Knoflach, Wiens Tekniske Universitet



Præsentation af NGOernes plan?



The real experiment

Trafik er som vand:
søger derhen, hvor pladsen er
størst og modstanden mindst

Trafikværkstedet målsætning: at reducere
efterspørgslen efter transport, dvs opnå
trafikfordampning - ved at reducere
pladsen og øge modstanden for den
private bilisme og dermed skabe plads for
mere bæredygtige transportformer:
kollektiv trafik og cyklisme

Rammebetingelserne

1. Samfundet skal være fossilfrit
2. Efterspørgslen efter motoriseret transport skal reduceres markant
3. Den kollektive trafik og cykeltrafik skal opprioriteres på biltrafikkens bekostning
4. Storbyens trængselsproblemer skal reduceres uden en langsgående havnetunnel
5. Den tunge trafik i byerne skal reduceres og omlægges
6. Byernes forgrønnelse skal fremmes

Overordnet strategi

- Efterfølgende efter transport skal reduceres
- Kampen om de sparsomme arealer skal tilgodeses de bæredygtige trafikantgrupper

To ledende arbejdsprincipper

1. Vi skal være visionære -
i overensstemmelse med de opsatte
rammebetingelser
 2. Vi skal være yderst konkrete i
udformning af vor infrastrukturforslag
- Ingen seriøs bidragsyder må tabes i
processen

'Trafikken bliver mere intens''

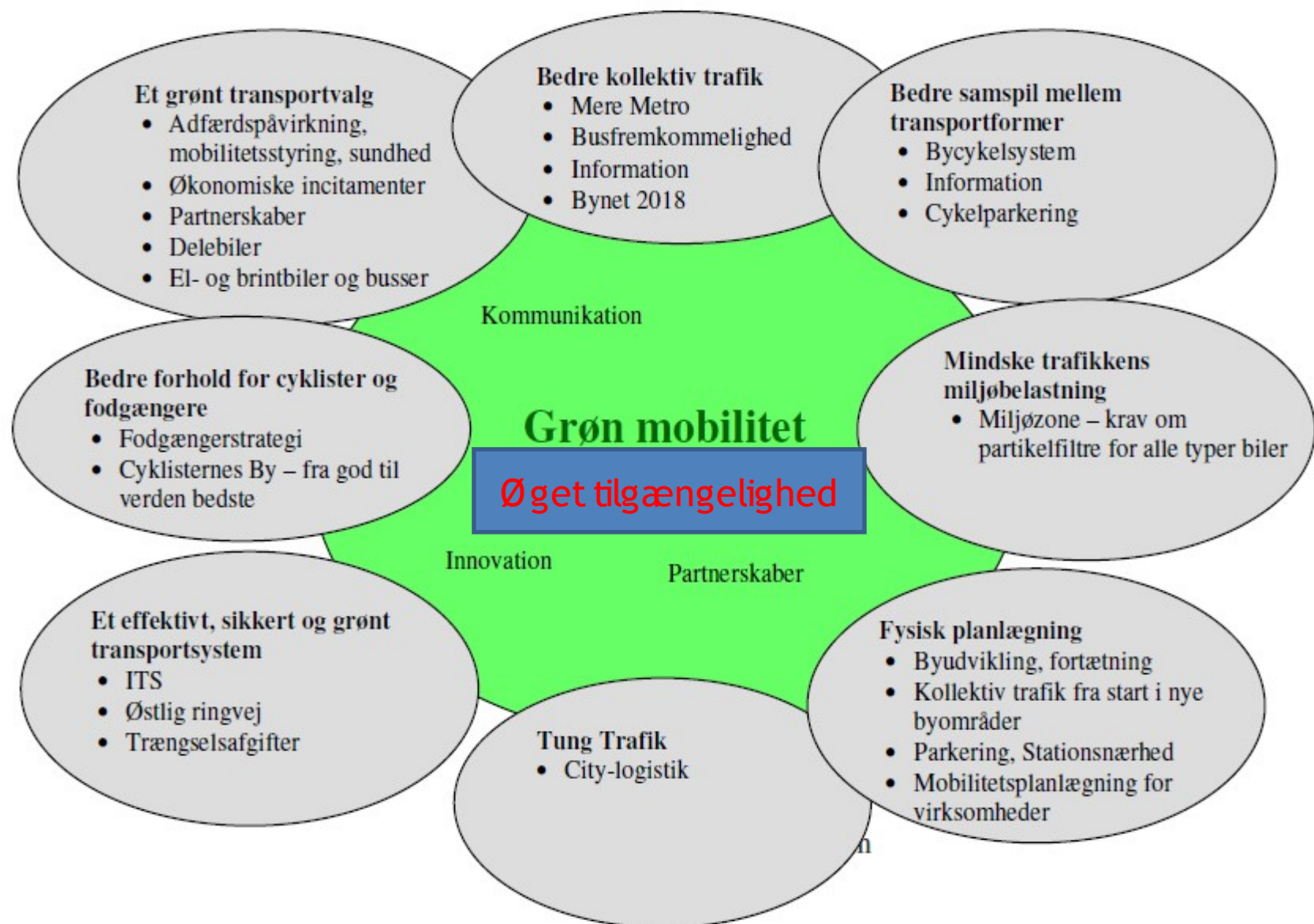
'Københavns udfordringer''

fra

Grøn vækst og livskvalitet

Forslag til kommuneplansstrategi for København 2010

'Over 40 % af den samlede transport i København foregår i bil, og biltrafikken vokser. Gør vi ingenting, er der risiko for, at der i løbet af de næste 15 år kommer mellem 20 og 30 % flere biler i Københavns gader''.



Figuren illustrerer otte hovedtemaer som vil indgå i udarbejdelsen af handlingsplanen for grøn mobilitet. Under hver overskrift er givet eksempler på initiativer, som der vil blive set nærmere på i det videre arbejde.

Er et paradigmeskift muligt?

Vægtning af høj tilgængelighed frem for stor mobilitet

Vægt på stor mobilitet: tilfredsstillelse af individuelle behov for ubegrænset transport i alle retninger til alle tider

Fører til forøget trængsel og omkostninger for samfundet

Vægt på høj tilgængelighed: muligheden for at nå nødvendige mål ved planlagt og målrettet styring af trafikstrømme

Fører til forøget samfundsmæssig nytte

Deltagere

Deltagere i værktødet for bæredygtig trafikinfrastruktur Sjælland

Anna Thormann	Det grønne hus i Køge
Annagrethe Ottovar	NOAH-trafik, Østerbro Lokaludvalg
Axel Thrige Laursen	Miljøpunkt Østerbro
Bjarke Fonnesbech	Delebilfonden
Carsten Funder	
Charlotte Hansen	KMEK, Energijenseten København
Christina Kaaber-Bühler	Danmarks Naturfredningsforening
Claus Hedegaard Knudsen	Miljøpunkt Amager, DØR
Erik Brandt	Nørrebro lokaludvalg
Erik Jørgensen	Miljøpunkt Nørrebro
Flemming Møller	Dansk Cyklist Forbund
Hans Henrik Samuelsen	Rådet for Bæredygtig Trafik
Helene Hjort Knudsen	arkitektur og kommunikation
Ivan Lund Pedersen	Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH-trafik
Janne Wichard Petersen	Danmarks Naturfredningsforening
Jean Thierry	
Jens Hvass	Miljøpunkt Indre By & Christianshavn
Kirsten V. Andersen	Christianshavn Lokaludvalg, OVE
Kjeld A. Larsen	Rådet for Bæredygtig Trafik
Lars Barfred	Miljøpunkt Indre By & Christianshavn
Lasse Kofoed Nielsen	Landsforeningen for Økologisk Byggeri, LØB
Lasse Schelde	Miljøpunkt Amager
Leif Kajberg	Rådet for Bæredygtig Trafik
Marie Daugaard	Miljøpunkt Bispebjerg, Brønshøj-Husum
Morten Engelbrecht	Letbaner.dk
Ole Iskov	Rådet for Bæredygtig Trafik
Peder Clement	Miljøpunkt Indre By & Christianshavn
Steen Danielsen	Kgs. Enghave lokaludvalg
Søren Christensen	Rådet for Bæredygtig Trafik
Thomas Meinert Larsen	Klimabevægelsen

Indkaldelse af eksperter

Jørgen Henningsen, Klimakommissionens arbejde

Connie Juel Clausen: cykelstrategi i Odense
Kommune

Alex Landex, DTU Transport: jernbaneinfrastruktur

Søren Martinussen, Tegnestuen BIG: Loop City

Egne folk:

Morten Engelbrecht, Letbaner.dk: letbaner

Axel Thrige Laursen: Sjællandsprojektet

Arbejdsgrupper

1. Infrastrukturgruppen: 1:10,000

Den fysiske infrastruktur

2. Livsrumsgruppen: 1:1

Udgangspunkt i individets behov,
i dag og i 2030

Københavnervisionen

Ansøgning om 50.000 kr. hos
Indre By Lokaludvalg fra
puljemidler

Forankring: Miljøpunkt Indre By &
Christianshavn, Rådhuspladsen

77

S kribent: Lars Barfred

København 2030



Fremtidens bæredygtige metropol
i et trafik-centreret perspektiv

2030 Københavneren

- Taler dansk & 1-2 fremmedsprog
- Dyrker dagligt eller 2-3 gange ugentligt motion/sport
- Motoriseret transport baseres på kollektiv trafik og dele-elbiler
- Arbejder i 10 km nærhed af bopæl
- Ligner lands gennemsnittet på alder, arbejds/uddannelse og familieforhold, samt forventet levealder.
- Gør brug et af byens kultur tilbud en gang om måneden eller mere.
- Deltager årligt i et eller flere større sportsarrangementer i byen - som både aktiv & tilskuer.
- Har en ladcykel
- I ferien tages toget til primært Europæiske destinationer, sejles med sejlskib, er i sommerhus, specielt nære mål som Skåne, Göteborg, Hamborg og Berlin er yndede mål. Hvorfor byerne har et specielt godt venskab og samarbejde.
- Bor i en lav-energi ejendom med adgang til opsamling af regnvand til brug i toilet, lokal kompostering. Hvis have/terasse affald, har lov til at holde mindre husdyr som f.eks. høns.



Vision for København

- Indretning af byen efter menneskers behov, ikke efter biler. . .
- Grøn og frodig, med plads til aktive mennesker
- Med spændende nemt tilgængelige attraktioner for beboerne, oplandet og turister.
- En by, der tiltrækker nye beboere for at tilegne sig viden, arbejde og kultur, og holder på børnefamilier og seniorerne.
- En by, hvor det er nemt at leve sundt.
- En by, der ikke bare er grøn fra et CO₂ synspunkt, men rent faktisk er grøn, når man ser den i gadeplan og fra et fly.

København gør det nemt at være sund glad og aktiv, hele livet.

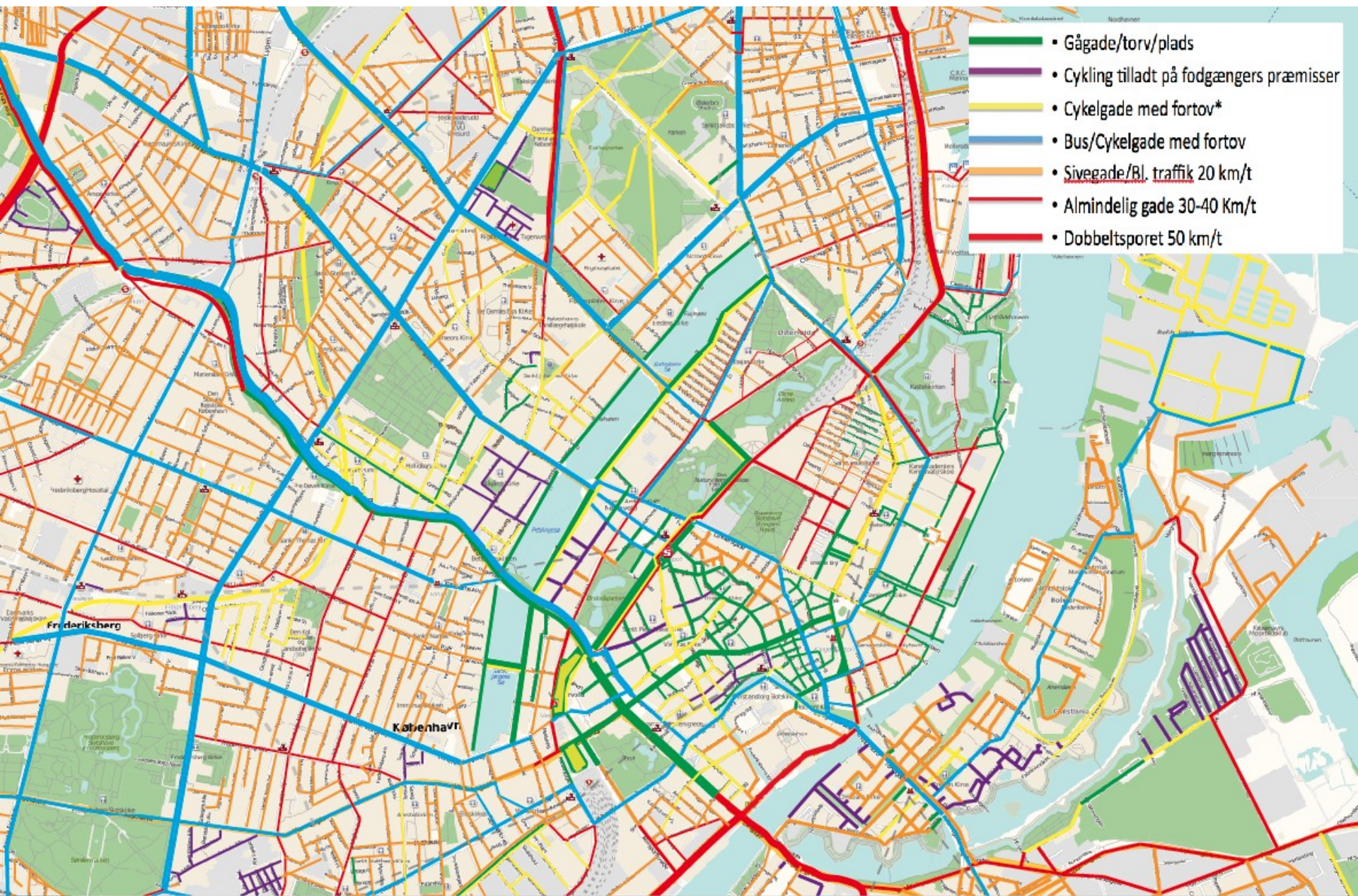
By-løget

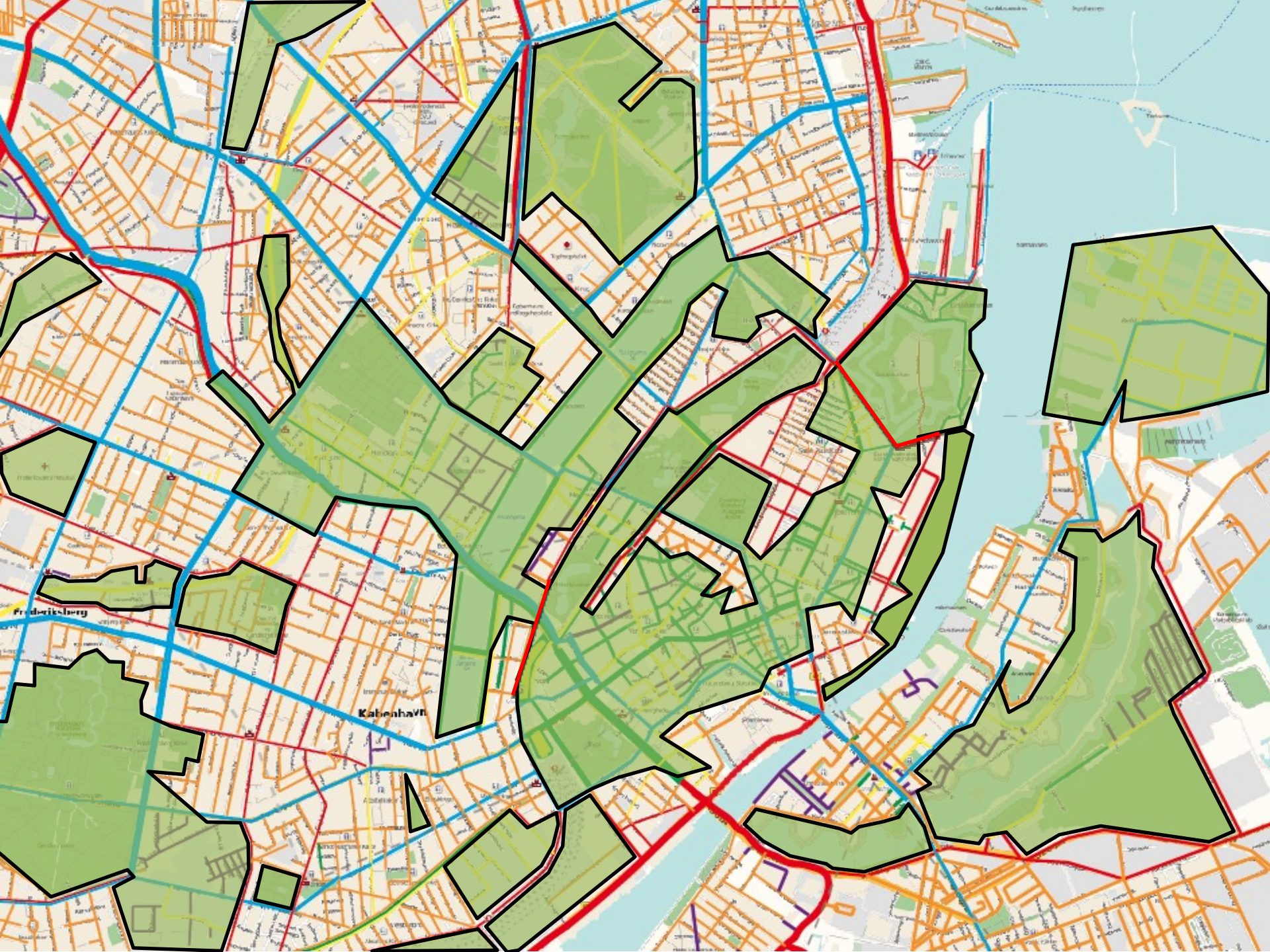
Trafikant prioritering ift. bykernen



Jo længere fra bykernen, jo tungere og mere forurenende trafik kan tolereres

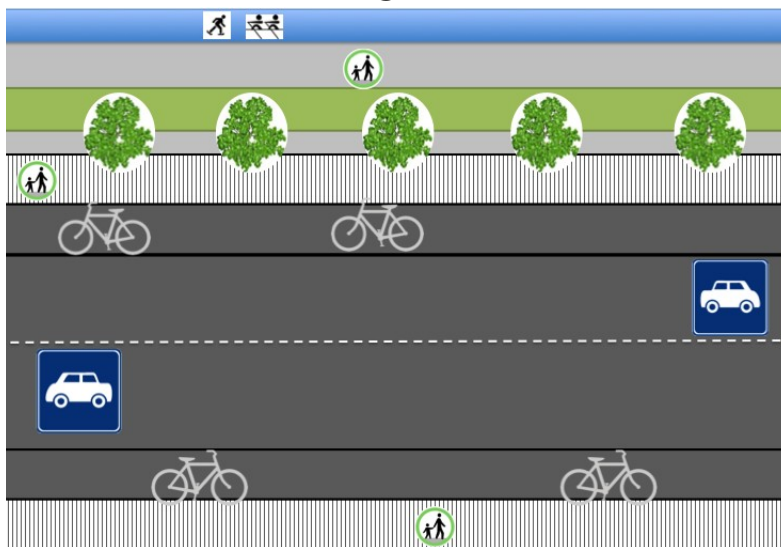




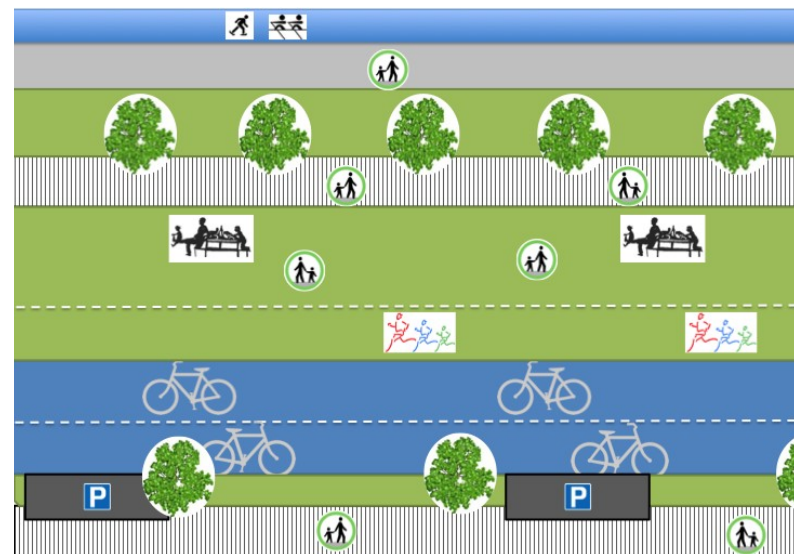


2010

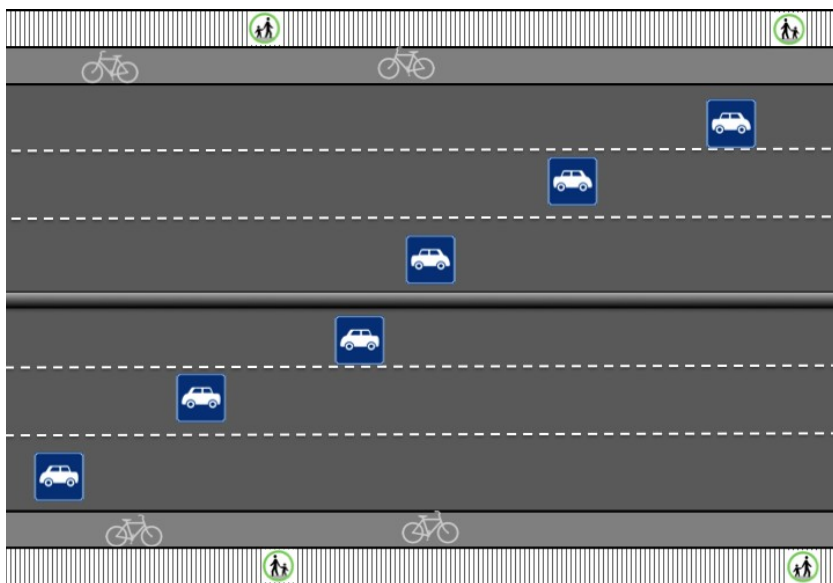
Søgaderne



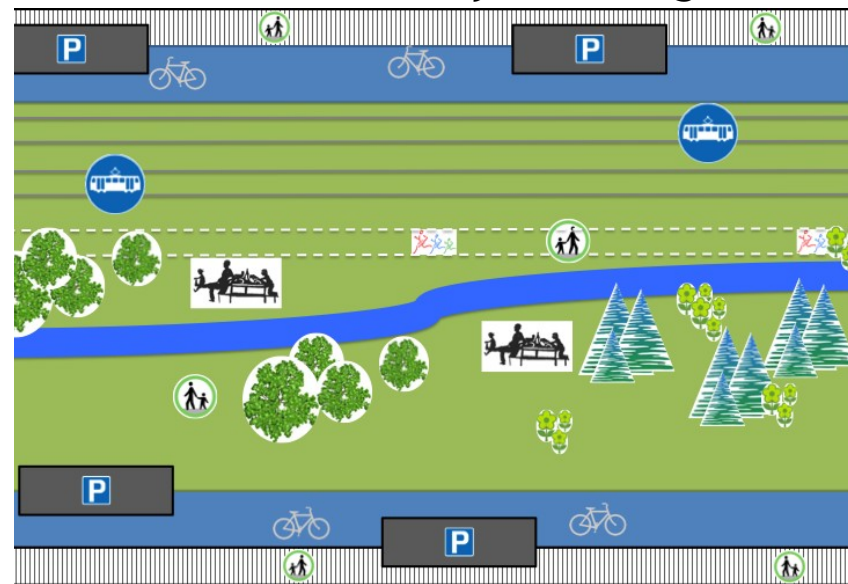
2020



2010 Å-Boulevard & Gyldenløvsgade

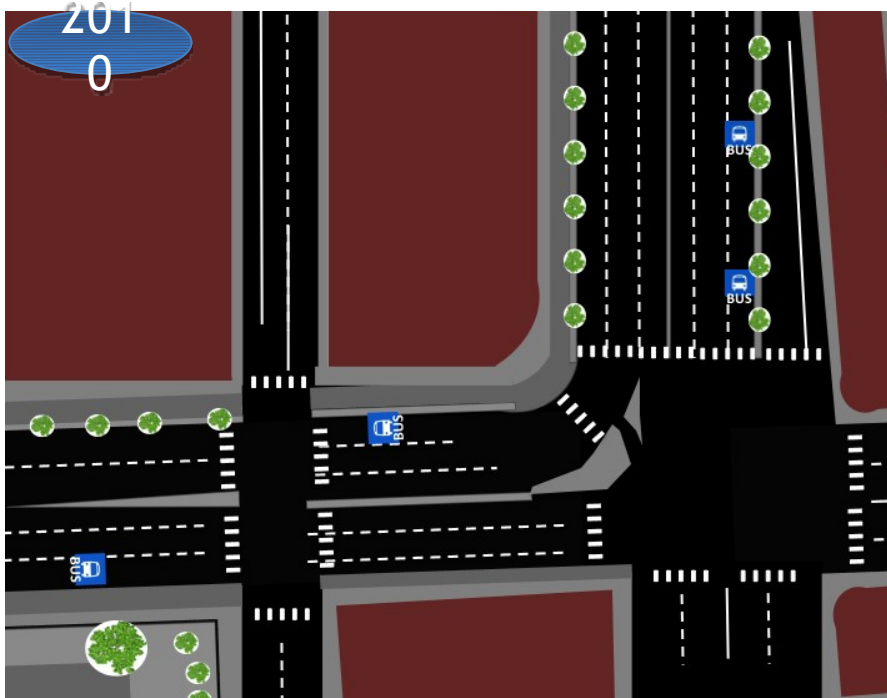


2020 Å-Boulevard & Gyldenløvsgade



Holmens Kanal 2030

Genåbnet!





Anlæg en permanent
Marathon rute indenfor en 4
km radius af rådhuspladsen,
som første hovedstad i
verden.

90% + af ruten på græs , grus
eller jord
10% - på asfalt, beton eller
fliser

Status januar 2011

2011	1. Jan	1. Marts	1. Juni	1. Sept
Dialog RealDania				
Hjemmeside				
Arrangementer				
Events				
Foredrag				
Videoer				
Interviews				
Visualiseringer				
Delrapporter				

Om indre By Lokaludvalg

fra hjemmesiden

Københavns Kommune etablerede i efteråret 2008 et lokaludvalg i Indre By.

Indre By Lokaludvalgs område omfatter Den Indre By inden for Sørerne samt det sydlige Østerbro op til Kastelsvej og den del af Vesterbro, som ligger mellem Vester Voldgade og Bernstorffsgade.

Indre By Lokaludvalg skal styrke det lokale demokrati ved at være bindeled og sikre dialog mellem københavnernes i Indre By og politikerne i Københavns Borgerrepræsentationen i alle spørgsmål, som har særlig betydning for Indre By.

**Kan du høre hvad du tænker
?**

Støjforureningen i Indre By - problemer og løsninger

Arrangører:

Det Økologiske Råd

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

Indre By Lokaludvalg

D. 17. november kl. 19.00-21.30

Hovedkassen

Københavns Rådhus

Program

19.00 - 19.10: Velkomst

Kjeld A. Larsen, tovholder for byudvikling,
Indre By Lokaludvalg

19.10 - 19.40: Støjforurening - problemer og løsninger

Kåre Press-Kristensen, civilingeniør, Ph.D.
ved Det Økologiske Råd

19.40 - 20.10: Kommunens støjhandlingsplaner

Lone Reiff, civilingeniør, Teknik- og
Miljøforvaltningen, Københavns kommune

20.10 - 20.30: Pause

20.30 - 20.45: Hvordan skal støjforureningen reduceres

Korte oplæg (3 min.) om støjforurening og
støjreduktioner fra politikerne

20.45 - 21.30: Debat mellem salen og politikerne

Morten Kabell (Ø), Signe Goldmann (F),
Lars Weiss (A), Steffen Kjær Johansen (V)
og Karin Storgaard (O).

HVOR SKAL VI HEN INDRE BY?



Indre By Lokaludvalg

Trafik i Indre By

Indre By Lokaludvalg inviterer til oplæg og diskussion om fremtidens trafik i Indre By. Hør om visioner og planer fra:

Bynet 2018: Når Metroen er klar, skal busserne omlægges. Hvordan?

Grøn Mobilitet: Grønne trafikløsninger i Københavns Kommune.

Trafikværkstedet: Forslag til bæredygtig trafikinfrastruktur.

På mødet skal vi også diskutere, hvilke trafikvisioner, der skal indgå i lokaludvalgets visionsplan for Indre By.

Den **25. januar kl. 17.30 - 21.00**

Rådhuspladsen 77, kælderen.

Tilmelding: indrebylokaludvalg@okf.kk.dk

Senest mandag den 24. januar kl. 16.00.

Vi giver en bid mad.

Cykeldrømme for Indre By

Sæt dit aftryk på Indre Bys **cykel-visioner**. Vær med til at prioritere de bedste idéer som Indre By Lokaludvalg fik ind til kampagnen "Spred god cykelkarma". Hvordan får vi bedre cykelkultur i Indre By? Skal der være karmazoner og belønning til dydige cyklister, er bredere cykelstier vigtigst, eller er det huller i cykelstien, der er problemet?

**SPRED
GOD
CYKEL
KARMA**

Kig forbi Nørreport Station i krydset ved Gothersgade. Vi har varm kaffe og kakao.

27. januar fra kl. 14.00 – 17.00.

Giv os Indre By på digt

- Lone Hørslev og Lars Bukdahl bedømmer det. Vi inviterer til digtkonkurrence om Indre By, du må helt selv vælge formen: sonnet, blankværs, haiku, kortprosa eller helt frit. Maksimalt 500 tegn. Find din indre lyriker og giv lokaludvalget dit bud på Indre By i digtform.

Vinderen kåres **den 2. februar kl. 19.30** i Poesiens Hus, Gothersgade 89.

Indsend teksten til Indre By Lokaludvalg senest **onsdag den 26. januar 2011 kl. 12.00.**

Mail: indrebylokaludvalg@okf.kk.dk eller med post til Rådhuspladsen 77, 4.sal, 1550 København V.

Rådhuspladsen 77 4. sal | 1550
København V | Tel: 33665441 |
E-mail: indrebylokaludvalg@okf.kk.dk
www.indrebylokaludvalg.kk.dk



Det er stærke kræfter vi er oppe mod



5 ÅRS
GARANTI

Fri for at løbe efter bussen i høje hæle.
Fri for cykelhelmhår.
Fri for at låne mors gamle stationcar.

Fra 999 kr.**
pr./måned.

Hyundai i10 fra kun 94.995 kr.*

HYUNDAI Forsikring

Det er fedt at være uafhængig. Så kan man tage af sted. Når man holder, hvor man holder. I10 er perfekt til hængende ud i, mod sommeren. Der er plads til at give den gas, og det er rolig, der styres.

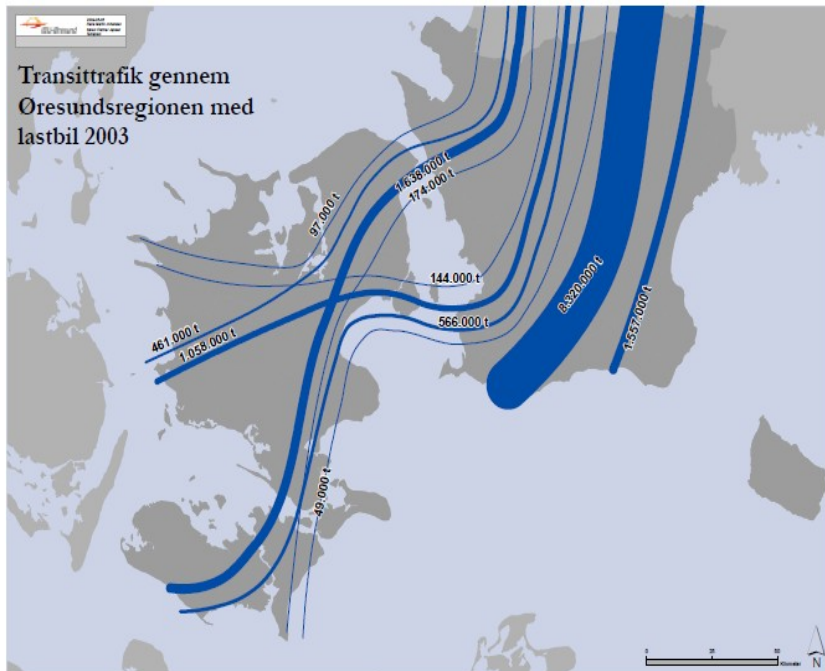
- 4 airbags og ESP⁺
- Cyk til 20 km/t (EU-norm)
- Tilslutning til iPod/iPhone
- 5 døre og styrer

Fra 2.995 kr. pr år.***
Løbsregulering af bremser
Ingen grænseoverskridelser ved skade
Læs mere på hyundai.dk/forsikring

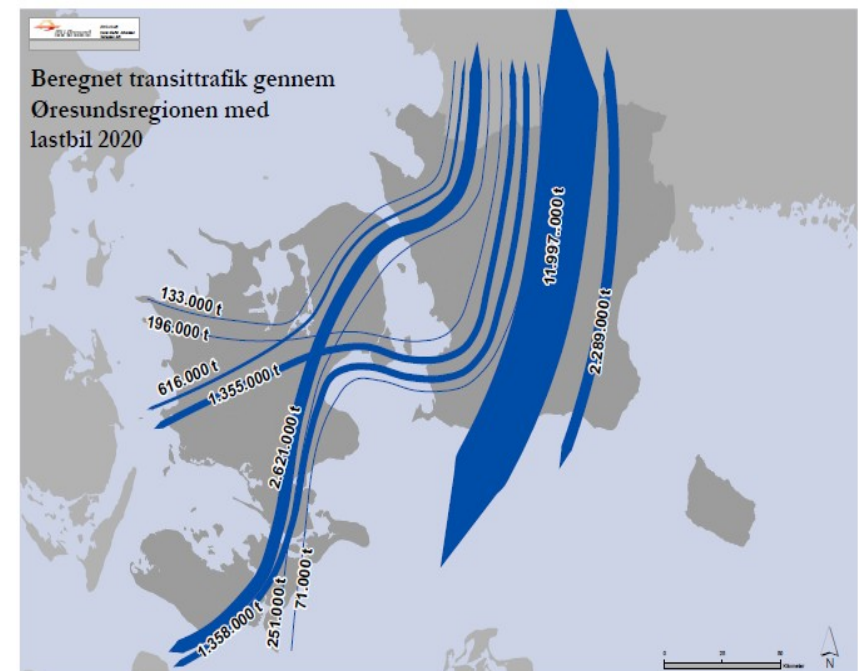
De store projekter over Sjælland

Sjælland som nyt alpepas mellem Skandinavien og kontinentet

eksempelvis IBU-Öresund



Figur 2.22a. Godstransport i transit gennem Øresundsregionen med lastbil i 2003. (Tetraplan, 2010).



Figur 2.23a. Beregnet godstransport i transit gennem Øresundsregionen med lastbil i 2020. (Tetraplan, 2010).

Og hvad gør vi?

Koordinering af NGO-indsatsen -
hvordan?

Alliancer uden for NGO-miljøet -
med hvem?

Hvilke netværk?

Former for informationsstrategi?

Lester Brown

Kronik i Information 24. januar 2011

’En tommerfingerregel lyder, at for hver fem millioner biler, der føjes til en nations bilpark, skal der inddrages en million hektar for at rumme dem. De dyrkbare arealer bliver ofte taberen.”

Hvor stammer denne tommerfingerregel fra?