



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 14. oktober 2019

Høringssvar fra Rådet for bæredygtig trafik til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2019. Verdensby med ansvar".

Forslaget til kommuneplan 2019 er kendetegnet ved at mangle de store visioner, de fortællinger som skal pege frem mod, hvilken slags by københavnernes ønsker at bo og leve i. Den overordnede ramme er fortsat en neoliberal væksttilgang med planer om nye havnenære byudviklingsområder med stor befolkningstilvækst, der genererer masser af trafik og dysfunktionel trængsel. Forslaget omfatter ikke planer om større sammenhængende grønne åndehuller for byens borgere. Forslaget mangler en dagsorden for en mindre forurenende og klimabelastende biltrafik. Klimatruslen er totalt fraværende på dagsordenen. Og endelig bærer forslaget præg af, at fagudvalgs og de københavnske borgernes visioner og indspark ikke bliver taget alvorligt i planprocessens start i form af den interne høring. Det bliver nødvendigt at udvikle en ny og mere demokratisk beslutningsproces.

En kommune i konflikt med sig selv og med sine borgere

Det er en nedslående fornøjelse at studere Økonomiforvaltningens besvarelser af høringssvarene fra den interne høring af forslag til Københavns Kommuneplan 2019 i form af en Hvidbog, fremlagt for BR august 2019. Besvarelserne af høringssvar fra de 6 fagudvalg og de 12 lokaludvalg peger tydeligt på en intern konflikt mellem Økonomiforvaltning og fagudvalg og mellem Økonomiforvaltning og borgerne repræsenteret via lokaludvalgenes høringssvar. Standardsvaret til forslag fra fagudvalg og lokaludvalg lyder som følger: **"Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019"**. Eksempelvis får 23 af 25 kommenterede forslag fra TMU påhæftede denne afvisende mærkat, i tilfældet Indre By Lokaludvalg gælder det 53 ud af 56 forslag. Denne afvisningsskik er på ingen måde ny, men den peger på, at den nuværende kommuneplansproces bør evalueres grundigt med henblik på at få indført en mere inddragende kommuneplansproces.

Konflikten er specielt principiel mellem ØF og TMF, en konflikt som har sine rødder tilbage i historien. Først fratog overborgmester Egon Weidekamp i 1978 generalplanlægningen fra magistratens 4. afdeling og lagde Generalplandirektoratet under ledelse af Kai Lemberg ind under sin egen afdeling, og dernæst i 1982 fratog Weidekamp VS-borgmester Villo Sigurdson ansvaret for lokalplanerne og lagde dem ind under sin egen afdeling, således at den permanente krig om byplanlægning endte med at blive overborgmesterens domæne. Det overordnede byplanlægningsarbejde i form af udfærdigelse af de meget betydningsfulde kommuneplaner er i dag forblevet under overborgmesterens Økonomiforvaltning, mens detaljarbejdet med byggesager og lokalplaner er tilbage i den forvaltning, som nu udgøres af TMF. Det er ret tankevækkende, at såfremt Center for Byudvikling under TMF var kommuneplanmyndighed, så havde vi set et anderledes holistisk udformet forslag til kommuneplan for de kommende 12 år. Jeg starter med at citere fra TMUs interne høringssvar til Økonomiudvalget, som blev godkendt på TMUs møde den 13. maj 2019.

Teknik- og Miljøudvalget har drøftet to hovedudfordringer i forslag til Kommuneplan 2019:

1. Forslag til Kommuneplan 2019 er den sidste kommuneplan, der reelt vil kunne understøtte mål i KBH2025 Klimaplanen om, at København bliver CO₂-neutral i 2025. Derfor har Teknik- og Miljøudvalget særligt fokus på de temaer i kommuneplanen, som kan bidrage til CO₂ reduktion i de kommende år. Det gælder især mobilitet med fokus på trafikmål, parkering og bilfrie byområder samt bæredygtigt byggeri.
2. Den sammenhængende by handler ikke kun om at sikre et tilstrækkeligt boligudbud og en husleje, der giver alle mulighed for at bo i København. Teknik- og Miljøudvalget har særligt fokus på udfordringen i at skabe et mere varieret boligudbud, plads til boligeksperimenter, og at håndtere behov for grønne arealer i byomdannelsen.

Teknik- og miljøudvalget har således en noget anden opfattelse af, hvilken udviklingssti Københavns kommune skal betrede i de kommende 12 år sammenlignet

med Økonomiforvaltningen. Klimapolitik- og klimatiltag skal i front, såfremt kommunen skal gøre sig forhåbninger om at nå målet om en CO₂-neutral by i 2025, dvs. om godt fem år! Kommuneplanens trafikmålsætninger og tiltag på trafikområdet er utilstrækkelige til at København kommer i klimamål i 2025. Et FT-valg i juni måned peger på en stærkt stigende klimabevidsthed hos den danske befolkning, som man kan håbe på vil smitte af på den endelige udgave af Københavns kommuneplan 2019.

Forslag til ny procedure for udformning af kommende kommuneplaner

På baggrund af indhentede forslag til indhold i kommuneplan fra fagudvalg, lokaludvalg og øvrige parter i en intern høringsproces sætter Økonomiforvaltning og TMU sig sammen for at fremstille et fælles forslag til kommuneplan, som skal rumme flere synsvinkler på den overordnede ønskede udvikling og flere mulige løsningsforslag på de tematikker, som skal indgå i kommuneplanforslaget, således at borgerne har et udvalg af muligheder at forholde sig til i den efterfølgende borgerhøring.

Klimamålsætning og trafikmålsætning for transportmidlers sammensætning

Der skal nødvendigvis fremsættes strategier for, hvordan en reduceret bilisme kan transformeres til kollektiv trafik.

Overordnet bibeholdes målsætningen fra KBH 2025 Klimaplanen, at København bliver CO₂-neutral i 2025. Det er en vigtig og nødvendig målsætning, problemet er blot, at målsætningen ikke ser ud til at blive realiseret, først og fremmest på grund af den manglende politiske vilje og evne til at tæmme den voksende biltrafik. Således er trafikandelen af kommunens CO₂-udslip steget fra 27 % i 2012 til 34 % i 2018. Fortællingen over for omverdenen om København som den første CO₂-neutrale by i verden slår alvorlige revner, og udover at føje et tab til vor egen selvbevidsthed risikerer byen at blive til grin over for omverdenen: "København forsøgte – forgæves - via eksport af ikke bæredygtig biomassebaseret strøm - at kompensere for manglende indsats på transportområdet"! Ikke nogen rar overskrift.

Den overordnede målsætning for trafikken er fortsat den samme ret så uforpligtende 1/3 målsætning uden indbygget år for realisering af målsætningen som i den gældende kommuneplan 2015: "At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med

bil". Den konstaterede udvikling er i modstrid med denne målsætning: bilandelen stiger fortsat på bekostning af den kollektive trafiks andel.

TMU foreslår i sit høringsvar en revision af kommuneplanens trafikmål som anbefaling 1:

- ***Revision af kommuneplanens trafikmål (anbefaling 1)***

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget, at KBH2025 Klimaplanens trafikmål (75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik, dvs. max 25 % i bil) erstatter kommuneplanens trafikmål (mindst 1/3 af den kørende trafik

i, til og fra København skal være på cykel, mindst 1/3 skal ske med kollektiv trafik og højst 1/3 skal ske med bil), og at det tydeliggøres, at målsætningen skal opfyldes i 2025. Alternativt kan kommuneplanens gældende trafikmål sættes til 2025, så der kommer fokus på fremdrift.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget finder, at et stigende antal biler i København skaber pres på byens arealer og udfordrer trafikmålsætningen i KBH2025 Klimaplanen. Der køres fortsat tre gange så mange km i bil som på cykel. Hvis København skal være CO2 neutral i 2025, skal trafikmålet i forslag til Kommuneplan 2019 ændres.

TMU foretrækker således målsætningen fra Klimaplanen, som siger ¾ til gang, cyklisme og kollektiv trafik med 2025 som årstal for målsætningens realisering. Alternativt kan 3 x 1/3 målsætningen bibeholdes, såfremt den tilføres et slutår for realisering, som bør være 2025.

RBT anbefaler, at kommunen - samtidig med vedtagelse af en revision af den relative målsætning - sætter et absolut tal for omfang af transport i bil.

Et sådant loft blev vedtaget af BR i 1997: biltrafikkens omfang måtte ikke overstige niveauet for 1996. Men den vedtagelse holdt desværre ikke.

I forbindelse med en ny beslutning i BR kunne man tage udgangspunkt i biltrafikkens omfang i eksempelvis 2015 som basisår (som i tilfældet Oslo) og så vedtage en reduktionsmålsætning i forhold til 2015-trafikniveauet.

I **Oslo** har man vedtaget følgende scenarier for klimagasreduktion og reduktion af biltrafik:

Hovedmål for 2020: «50 % reduksjon i klimagassutslippene sammenlignet med 1990-nivå», og som et af midlerne: «20 % reduksjon i all biltrafikk sammenliknet med trafikknivå i 2015 (inkludert gods- og varetransport)».

Hovedmål for 2030: «95 % reduksjon i klimagassutslippene, sammenlignet med 1990-nivå» og dette skal blandt andet opnås gennem målsætningen: «33 % reduksjon i biltrafikken».

RBT foreslår følgende ændringer vedrørende sit klimaregnskab og introduktion af klimabudget:

Københavns kommune bør påbegynde iværksættelsen af en forbrugsbaseret udregningsmetode af kommunens CO₂-belastning som et kommende alternativ til det territorielt beregnede CO₂-udslip, hvor også den internationale transport med fly og skib inkluderes, tillige med skift i metode for udregning af reduktionsmål

Det forbrugsbaserede CO₂-udslip

Et sådant initiativ vil være i tråd med opfordringen fra C40 Cities sekretariatet. En udmelding om at følge op på opfordringen fra Københavns kommune op til C40 topmødet i oktober ville have sat København på verdenskortet som frontløber i klimakampen.

De store byer i Vesten betragtes almindeligvis som klimakampens fortrop, men det hænger bl.a. sammen med, at en stor del af den tidligere energiintensive produktion er blevet udflaget, eksempelvis cement-, stål- og bilproduktion. Derved dukker den tidligere produktion op i form af importerede varer med et stort oversøisk klimafodaftryk.

Man kan forestille sig, at de store byer i Vesten kan udråbe sig selv som CO₂-neutrale, samtidig med at klodens samlede klimabelastning ikke er mindsket.

Et skift fra basislinjebaseret fremskrivningsmål til basisårbaseret fremskrivningsmål

Samtidig bør kommunen formulere sin CO₂-reduktionsmålsætning ud fra et basisår (eksempelvis 1990 eller 2015) frem for den anvendte praksis i form af reduktion ud fra en uigennemskuelig basisfremskrivning af sit CO₂-udslip i 2025, således som det f.eks. gøres i Oslo.

Introduktion af klimabudget i Københavns kommune, således som det er tilfældet i Oslo kommune fra 2017 og nu også i Stockholm

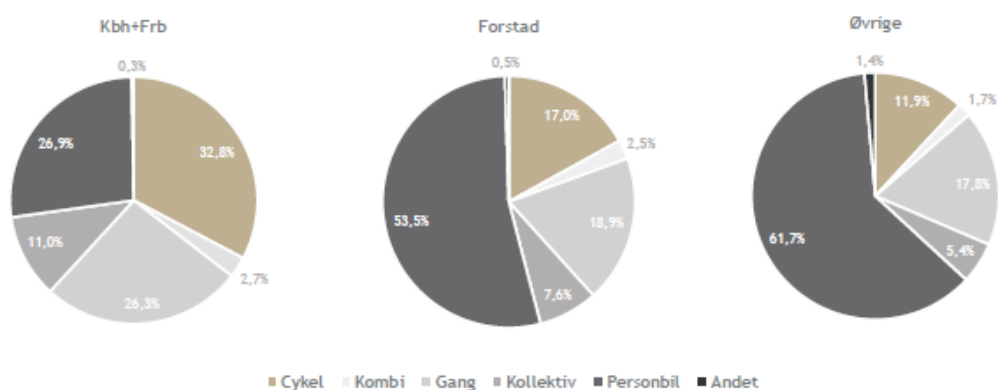
Klimabudgettet er et redskab, som skal sikre at der for hvert år frem mod milepæle i klimaplanen som 2020, 2025 og 2030 besluttet, hvor stor en reduktion af drivhusgas der skal ske på en lang række detailområder, hvilken finansiering der skal følge hvert enkelt tiltag, og hvilke instanser der skal være ansvarlig for at gennemføre reduktionen. Med et klimabudget som redskab øges muligheden for at kontrollere og evaluere, om vi når den besluttede målsætning for klimaplanens slutår.

Anvendelse af kørte km som målsætningsindikator tillige med antal ture

Målsætningen for transportmidlernes sammensætning burde i øvrigt skærpes ved alternativt at udskifte ture med kørte km. Det vil skabe et mere virkelighedsnært billede af, hvilke transportformer der reelt dominerer byens trafikale liv. Region Hovedstaden har i sit "Regionalt cykelregnskab 2016 – Region Hovedstaden", fået beregnet fordelingen på både ture og personkm for de fire transportformer gang, cyklisme, kollektiv trafik og privatbil. For de to centralkommuner er billedet, at privatbilen som transportform tegner sig for 26,9 % af turene, mens andelen af de tilbagelagte personkm. udgør 54,6 %. Billedet er for cyklismens andele er modsat rettede: 32,8 % af turene og 12,6 % af personkm. Ture i bil er gennemsnitligt længere end gennemsnitlige cykelture.

I figur 5 har vi opgjort fordelingen af ture opdelt på transportmiddel og de tre geografiske områder i 2016. I København-Frederiksberg er cyklen transportmidlet på ca. 33% af turene i 2016 (31% i 2012). I forstæderne er andelen 17% (19% i 2012), og i de øvrige kommuner er andelen nede på ca. 12% (10% i 2012). Billedet er klart. Jo længere man bevæger sig væk fra København, jo lavere bliver cyklens markedsandel.

Figur 5 Fordelingen af ture opdelt på geografisk område, 2016



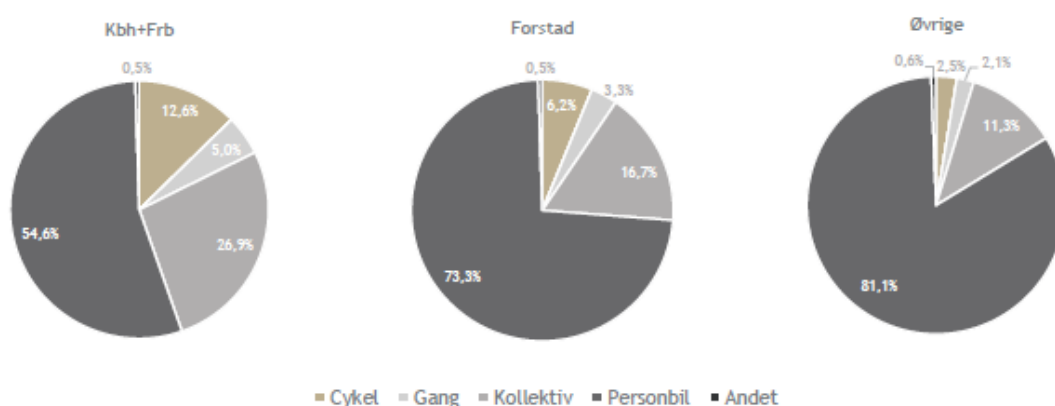
Kilde: Transportvaneundersøgelsen (2016) og egne beregninger

<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/Baggrundsrapport%20-%20Cykelregnskab%202016.pdf>

I figur 6 har vi opgjort fordelingen af personkm opdelt på transportmiddel og tre geografiske områder. Det fremgår, at knap 13% af personkm i København-Frederiksberg foretages på cykel (13,4% i 2012). I forstæderne er andelen ca. 6% (6,7% i 2012), og i de øvrige kommuner er andelen nede på ca. 3% (2,6% i 2012).

Billedet for antallet af personkm er det samme som for antallet af ture. Jo længere man kommer væk fra København, jo mindre bliver cyklens andel. Det er udelukkende bilens andel, som stiger på bekostning af de øvrige transportformer.

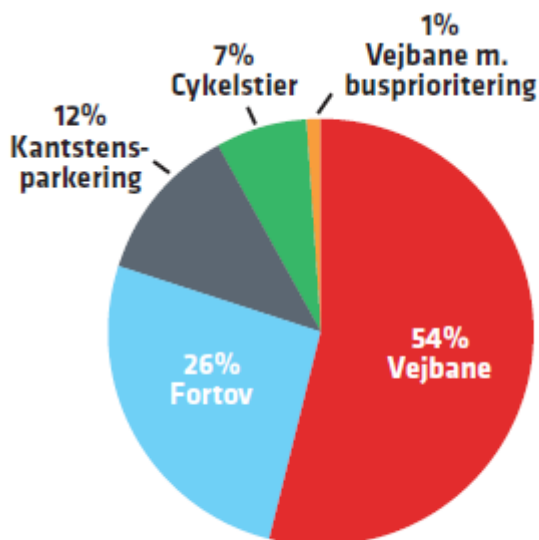
Figur 6 Fordeling af personkm opdelt på geografisk område, 2016



Transportvaneundersøgelsen (2016) og egne beregninger
 Note: Når fordelingen opgøres på personkm, er kombiture delt op på henholdsvis kollektiv transport og cykling.

Fordeling af de forskellige transportformers arealanvendelse som indikator

I publikationen "København cyklernes by, Cykelregnskabet 2016" (s.14) ses i nedenstående figur fordelingen af transportformernes anvendelse af arealet mellem husene. Bilens dominans i cykelbyen København er overvældende: i alt anvendes 66 % af arealet til den rullende eller parkerede udestue: 54 % til vejbane og 12 % til kantstensparkering, mens cyklens andel af arealanvendelse sammenlignet hermed er ret så beskeden: i alt 7 % til cykelstier. Der burde udarbejdes en ny trafikindikator, hvor arealanvendelsen i større omfang skal tilgodes de bløde trafikanter: gående og cyklister tillige med den overfladebaserede kollektive trafik.



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

Kilde: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1679_ac21ecbde1c5.pdf

Alt for mange biltrafikfremmende tiltag

Adskillige faktorer bidrager til den voksende biltrafik og dermed trængslen mod og i Københavns kommune. Flere af faktorerne er politisk skabte som resultat af både statslig og kommunal politik.

1. **Udbygning af indfaldsvejenes kapacitet mod København kombineret med prioriteret byudvikling ved havnen – kommende slagsmål: en Havnetunnel og Lynetteholm projektet**
2. **Ensidig satsning på underjordisk metroudbygning og samtidig reduktion af buslinjer – i form af strategien Nyt Bynet, i stedet for samtidig satsning på overfladebaseret skinnetransport i form af letbaner**
3. **Parkeringspolitik og P-normer – automatisk udløsning uanset beliggenhed i forhold til højklasset kollektivt transportsystem**
4. **Middelalderbyens fredede gennemkørende VIP-huller: Bremerholm gennembruddet, Stormgade, Ring2 og H.C. Andersens Boulevard**
5. **Turistpolitikken skaber overturisme – i stigende grad baseret på svinende krydstogtskibe og pladskrævende, dieseldrevne turistbusser og Hop-on Hop-off busser**

Ad 1. Indfaldsveje, lokalisering af byudviklingsplaner og befolkningsprognosen

Københavns kommune har markeret, at man ikke er begejstret for den fortsatte udbygning af det radiale motorvejssystem mod København, da det blot bidrager til bilbaseret pendlertrafik på et højere niveau og dermed et forøget trængselsniveau – man kan ikke bygge sig ud af trængslen. Men Københavns kommune satser på fortsat stigende befolkningstilflytning, og udvidelsesplanerne peger på stadig større udvidelser mod øst på eksisterende og nyindvundne havnearealer.

De rammesættende mål

Den anvendte prognose i forslag til kommuneplan om at skabe plads til 100.000 nye københavnere i 2031 og dermed som konsekvens at sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m² erhverv frem mod 2031 har overordnet som effekt, at politikerne arbejder for at opfylde prognoserne, i stedet for at vurdere, om man ønsker en sådan udvikling.

Der kan tillige sættes spørgsmål ved, om den skitserede økonomiske vækst og behovet for fremtidig byudvikling ser så lys ud: det er ikke utænkeligt at nye finansielle kriser og boligbobler ligger og lurer foran os. Såfremt den økonomiske udviklingskurs er bugtet, så vil overkapacitet på bolig- og erhvervsbyggeri-området være en fare.

Forhandlingsplanlægning

Københavns Kommune lægger megen vægt på, at byen ligger i konkurrence med storbyer i det nære udland og forstadskommuner om tiltrækning af befolkning og arbejdspladser. Denne konkurrence har bidraget til den type uigennemsigtig byplanlægning, som kan betegnes forhandlingsplanlægning, hvor By & Havn spiller en afgørende rolle. Meget lidt er reguleret på forhånd, så entreprenørerne har et stort spillerum til at få indføjet bestemmelser, som ikke ville være muligt i en normal lokalplansproces. Her burde hovedstadsregionen og staten blande sig og bidrage til at fastlægge nogle mere overordnede rammer for byudviklingsområdernes omfang og placering.

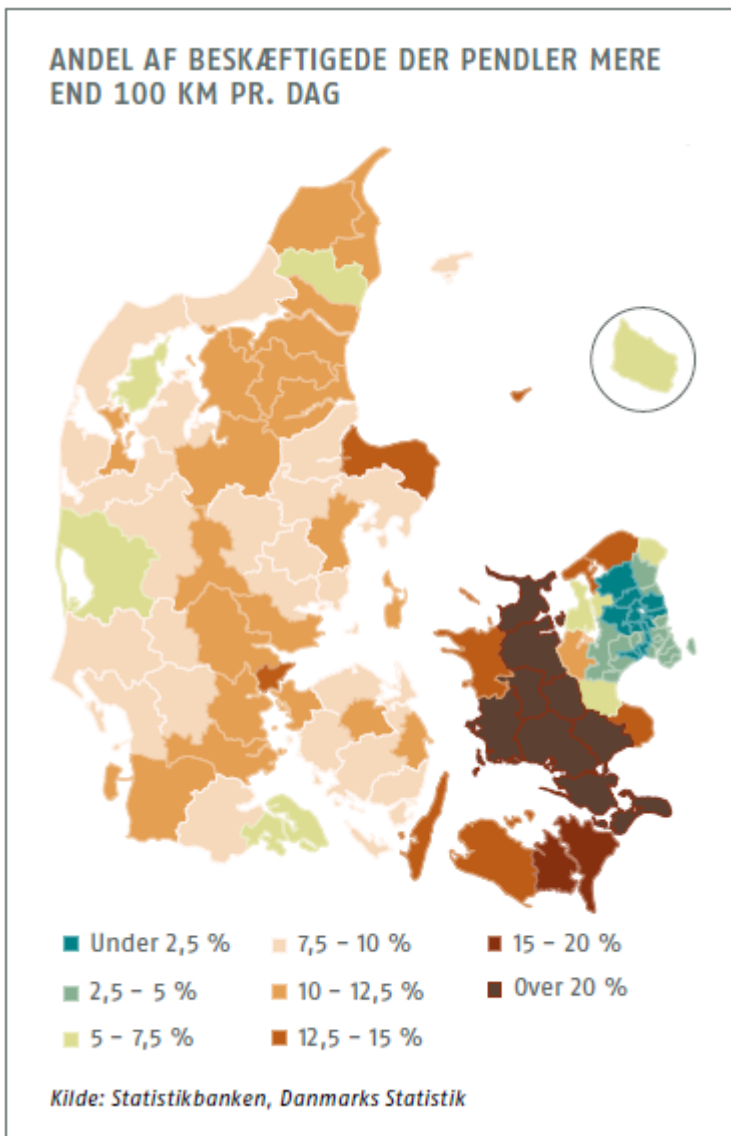
Men er det rationelt – i forventning om fortsat befolknings- og erhvervsudvikling i storbyen – at satse på så voldsom en biltrafikgenererende byudvikling i netop havneområdet?

Lynetteholmen og valg af byudviklingsområder

Statsmagten og Københavns kommunes overborgmester har i fællesskab lanceret projektet Lynetteholmen kombineret med en Havnetunnel og metroudbygning. Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområdet vil sandsynligvis medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafik. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring. Hvor skal byggematerialerne komme fra? Alene fra en fortsat dyr metroudbygning, som betyder så høje grund- og boligpriser, at København bliver en endnu mere gentrificeret by, alene for formuende og privilegerede indbyggere?

En anderledes fordeling af byudvikling på Sjælland ville skabe en mere balanceret og mindre klimabelastende udvikling, men det kræver en overordnet planmyndighed, som kun staten i samarbejde med regionerne og Københavns kommune kan udfylde. Borgerne i Region Sjælland har de største pendlerafstande i hele landet, og regionen er kendetegnet af afvandring.

Figuren nedenfor påpeger, at beboerne i det vestlige og sydlige Sjælland udfører det længste pendlertrafikarbejde i hele landet. Dette er meget uheldigt set i et energi- og klimaperspektiv.



Dansk byggeri: Pendleranalyse, august 2019 - <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/vi-pendler-300-gange-til-manen-hver-dag?publisherId=12604233&releaseld=13577809>

Forstads kommunerne langs den kommende letbane i Ring 3 har planlagt byudvikling ved de kommende letbanestationer. Rådet for bæredygtig trafik foreslår et radialt letbanesystem, som forbinder forstads kommuner og centralkommuner, således at der tilbydes et alternativt kollektivt transportsystem på jordoverfladen, som kan tæmme den voksende biltrafik, i stedet for fortsat at satse på den meget dyre og gældopbyggende underjordiske metroudbygning.

Det betyder selvfølgelig, at Københavns kommune må forholde sig til en overordnet planlægning af byudviklingens lokalisering og den generelle klimapåvirkning, hvor ikke kun kommunens snævre økonomiske interesser varetages. Hvilken lokalisering

af befolkning og erhverv, og hvilke forskellige transportsystemløsninger er mest fordelagtig set ud fra et samlet sjællandsk perspektiv?

Ad 2. Ensidig satsning på underjordisk metroudbygning.

Hele metroprojektets levedygtighed er koblet sammen med byudvikling under By & Havns ledelse. Salg af grunde i byudviklingsområderne Ørestaden og Nordhavnen skal finansiere metroudbygningen. Den store metrogæld på 16 milliarder kr. betyder planlægning af endnu mere metro, idet gælden skal hævles ned.

By & Havns satsning på salg af byggegrunde til høje kvadratmeterpriser tilgodeser ikke den gennemsnitlige københavnske lønarbejders krav til rimelige boligudgifter. Metrosystemet har ikke bidraget og vil ikke bidrage til en reduktion af bilpendlertrafikken. Den nylig åbnede indre metroring vil kun i meget beskednen grad blive benyttet af pendlerbilister, men først og fremmest af tidligere buspassagerer – og cyklister. Metrosystemet er primært en rundkørsel inden for centralkommunernes grænser og vil ikke kunne udbygges til stationerne i den kommende letbane i Ring 3. Det vil blive for kostbart. Den opgave kunne løses af et overfladebaseret letbanesystem, som foreslået af flere transportforskere og af politikere i Region Hovedstaden. I KIK2 er der alene peget på en enkelt letbanelinje: fra Ring 3 over Tingbjerg ad Frederikssundsvej til Nørrebro station og i en senere fase til Nørreport station. Letbaneudvikling er gængs politik i en lang række europæiske storbyer, som peger på en udvikling i skift fra bil til kollektiv trafik. Den ensidige satsning på den dyre metro fører samtidig til en nedskæring af buslinjerne med omkring 1/3 i centralkommunerne i form af introduktion af Nyt Bynet fra den 13. oktober: flere passagerer skal tvinges til at blive brugere af det dyre metrosystem frem for anvendelse af bus. Flere skift og såkaldt kvalitetstillæg til metrokørsel er tillige konsekvenser for passagererne af transportomlægningen. Større gangafstande og trapper vil betyde en mobilitetsreduktion for segmenter af vore medborgere. Og samtidig bliver der mere plads på overfladen til den voksende bilpark. En noget kontraproduktiv udvikling set i lyset af kommunens klima- og trafikmålsætninger. Nedlagte busstoppesteder ses nu som en af mulighederne for at få plads til flere erhvervs p-pladser. Igen kan der peges på Oslo som en alternativ udviklingsstrategi: en udbygning af alle kollektive transportformer samtidig med en målsætning for bilreduktion.

Konsekvenser af kvalitetstillægget

På en forespørgsel i Transport- og Boligudvalget fra Henning Hyllested fra Enhedslisten om kvalitetstillæggets konsekvenser besvarer transportminister Benny Engelbrecht forespørgslen via indhentning af en vurdering fra Metroselskabet, som

påpeger, at kvalitetstillægget medfører en overflytning til andre kollektive transportformer og dermed et passagerfald i metroen.

”Transport- og Boligudvalget har i brev af 3. september stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL). Spørgsmål nr. 42: Vil ministeren redegøre for, hvad kvalitetstillægget i metroen får af konsekvenser for brugen af andre transportformer? Svar: Henset til spørgsmålets tekniske karakter, har jeg anmodet Metroselskabet om svarbidrag. Metroselskabet oplyser: ”Metroselskabet har ikke gennemført konkrete beregninger af, hvilken konsekvens kvalitetstillægget har for andre transportformer. I den konkrete løsning for kvalitetstillægget er det sikret, at alene kunder, der anvender metroen, skal betale et tillæg. Tillægget forventes at betyde, at færre kunder vil benytte metroen end i en situation, hvor der ikke blev indført et tillæg. Metroselskabet vurderer, at nogle af disse kunder i stedet vil vælge at anvende andre kollektive transportformer (f.eks. Re-tog fra København H til Københavns Lufthavn i stedet for metro). Andre må forventes ikke at foretage rejsen med kollektiv transport, men i stedet foretage rejsen med cykel, gang o.lign., eller vil vælge slet ikke at foretage rejsen. Samlet set vil der kunne forventes nogle alt andet lige begrænsede afledte konsekvenser i form af overflytning af metrokunder til andre kollektive transportformer (DSB og Movia), samt et passagerfratagelse som følge af højere pris i metroen. Der er ikke foretaget beregninger af nettoeffekten af disse typer effekter.” Jeg henholder mig til Metroselskabets svarbidrag. Samtidig hæfter jeg mig ved, at Metroselskabet oplyser, at implementeringen af kvalitetstillægget, alt andet lige, har begrænsede afledte konsekvenser, herunder at der forventes en overflytning af kunder fra Metroselskabet til Movia og DSB.”

Ad. 3. Parkeringspolitik og p-normer: Jo flere p-pladser, desto mere biltrafik

Regulering af biltrafik via parkeringspolitiske foranstaltninger vurderes af adskillige trafikforskere som det mest effektive middel til at få fjernet den mest unødvendige biltrafik.

Logikken er enkel: jo færre p-pladser, desto mindre biltrafik. I reference til Københavns Kommunes Parkeringsredegørelse 2018 formuleres parkeringsproblematikken således: ”Opjustering af pris for beboerlicens, udvidelse af betalingszoner samt opjustering af timetakster forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til andre transportformer, mens forbedrede muligheder for bilparkering forventes at have en modsat effekt.”

Den rette parkeringspolitik vil være et centralt middel til at komme langt med målsætningen at fremme en bæredygtig trafikudvikling, dvs. en udvikling som skaber mindre støj, mindre forurening med NOx'er og partikler og er trængselsreducerende. Og størstedelen af bilpendlerne har altid/næsten altid parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Det skyldes naturligvis, at Kommunen

igennem årtier har krævet rigeligt med parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri.

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Parkeringspladserne er tilmed normalt gratis at benytte og altid ubeskattet, selvom de repræsenterer en meget stor markedsværdi. En pris på op til 2.400 kr. pr. måned i centrale bykvarterer er ikke usædvanlig. I sådanne tilfælde får bilpendleren et ubeskattet frøns til en værdi af 26.400 kr. for et arbejdsår på ca. 11 måneder.

Kommunerne bestemmer helt selv antallet af P-pladser: Fra 0 kvadratmeter og opfter.

I den seneste "Vejledning til kommunerne om krav til parkering i forbindelse med byggeri" af 1. juli 2018 fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er anført følgende om kommunernes beføjelser i afsnit 2 "Generelt om kommunalbestyrelsens afgørelse om parkeringskrav":

Det er kommunalbestyrelsen, der er bygningsmyndighed, og som træffer afgørelse i byggesager, herunder afgørelse om parkeringskrav i en konkret byggesag.

Kommunalbestyrelsen fastsætter i byggetilladelsen tidspunktet for, hvornår parkeringsarealet skal anlægges, og hvor stor en del af grundens areal der skal udlægges til parkeringsareal.

Kommunalbestyrelsen kan efter en konkret vurdering nå frem til, at der skal udlægges 0 m² af en grundens areal til parkeringsareal, hvis der efter kommunens konkrete vurdering ikke er behov for etablering af parkeringspladser på den pågældende grund. I disse tilfælde vil der ikke være tale om, at kommunen meddeler dispensation, idet kommunen fastsætter parkeringskravet til 0, og ikke fraviger et parkeringskrav.

De hensyn, der kan indgå i vurderingen af behovet for parkeringsarealer, er eksempelvis ejendommens beliggenhed i forhold til offentlige transportmidler, beboersammensætningen i det /konkrete byggeri, herunder om der er tale om unge eller ældre beboere, parkeringsbelægningen, samt om byggeriet øger behovet for parkeringspladser.

<http://bygningsreglementet.dk/Administrative-bestemmelser/BRV/Vejledning-om-parkering>

Det er derfor ærgerligt og uforståeligt, at Københavns kommune forsætter med at kræve et stort antal parkeringspladser ved nybyggeri og tilmed også til pendlere. Derved stimulerer man naturligvis til bilbrug og undergraver alle de pæne ord om "Bæredygtige Byløsninger" og "De bæredygtige transportformer skal være attraktive og populære". Københavns kommune gør det både med vejbyggeri, som en Nordhavnsvej til 2,9 mia. kr., parkeringskrav og attraktiv bilorienteret signalstyring (bortset fra enkelte steder) yderst tillokkende at tage bilen med på arbejde. Det er derfor ikke mærkeligt, at "bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel".

Parkeringspolitikens potentiale

Følgende fire parkeringspolitiske foranstaltninger kan bidrage kraftigt til et bæredygtigt transportmodalskift, og foranstaltningerne kan folketingspolitikere direkte eller indirekte fremme.

For det første: Lad kommunerne bibeholde de indvundne p-afgifter med en klausul om, at de skal bruges til gavn for den kollektive trafik.

For det andet: Gør det ikke muligt for statslige – og private – arbejdspladser i bycentrene at tilbyde gratis p-pladser til medarbejderne, hvilket bidrager til unødigt pendling og undergraver den kommunale afgiftspolitik.

For det tredje: Gør det til praksis at fremme bilfri boligområder. Mange byboere uden bilejerskab vil elske at bo i et ikke-bil-belastet område.

Men den politiske modvilje er stor, idet det formodes, at et bilfrit boligområde ikke vil tiltrække de "rigtige" befolkningsgrupper, som har råd til at betale de diskriminerende høje boligudgifter. Carlsberggrunden, som er en biltrafikgenerator gennem tætte bykvarterer, burde have været det første forsøg som bilfrit boligområde, men det kan fortsat nås i anden etape af byudviklingen i Nordhavnsområdet, eksempelvis på Refshaleøen.

Og endelig som det fjerde: Parkeringsnormerne i forbindelse med nybyggeri ved kollektive knudepunkter, eksempelvis den dyre metroring, skal reduceres til et minimum. Det er spild af kostbare infrastrukturprojekter, såfremt de ikke skal benyttes af bilpendlere.

Underjordisk p-anlæg under Dantes Plads

Krav til p-normer inden for forskellige p-zoner - uanset beliggenhed ved højklasset kollektiv trafikadgang - er en politik som fremmer bilbaseret pendling frem for udnyttelsen af eksisterende og kommende højklasset kollektiv trafikadgang. Eksempler herpå er Carlsberg bebyggelsen, planerne for Postgrunden og et nyligt vedtaget, men yderst konfliktforbundet p-anlæg under Dantes Plads.

Planerne om konstruktion af et underjordisk p-anlæg under Dantes Plads er vel et af de mest groteske eksempler på et projekt, som lokalbefolkning, Indre By Lokaludvalg og Rådet for bæredygtig trafik ikke kan se rationel begrundelse bag, et projekt som er blevet besluttet i et lukket kredsløb uden mulighed for borgerinddragelse. I høringsvaret fra Rådet for bæredygtig trafik kan bl.a. læses følgende:

”Og så gør forvaltningen brug af det ganske udslidte begreb ”bæredygtighed” til at beskrive pladsens velsignelser for kommende brugere. Men samlet set er projektet i sit udviklingskoncept langt fra bæredygtigt. Det strider mod eksisterende - og formodentlig kommende – kommuneplan med målsætninger på trafikområdet, specielt målsætningen om transportformernes sammensætning, hvor højst 1/3 af turene skal foregå med bil. Et underjordisk p-anlæg på denne lokalitet vil fungere som en generator af mere biltrafik, og det på et tidspunkt hvor borgerne samtidig skal indgå i en kommunalt planlagt dialog om reduktion af biltrafik i Middelalderbyen. P-projektet strider tillige mod målsætningen i kommunens klimaplan om CO2-neutralitet i 2025. På trafikområdet går det den forkerte vej i form af stigende CO2-udslip fra den stigende biltrafik. Eksistensen af ledig parkeringskapacitet i nabolaget, herunder Blox, peger tillige på, at etablering af et p-anlæg under Dantes plads udgør en aldeles overflødig investering. Trafikforskere har gang på gang påpeget, at valg af kommunal parkeringspolitik kan være det vigtigste værktøj til at reducere pendlertrafikken. Men det kræver politisk vilje og mod til at beslutte en p-strategi, som nedprioriterer bilejerinteresser til fordel for de mere bæredygtige transportformer: kollektiv trafik, cykling og gang og udfoldelse af et mere mangfoldigt byliv.

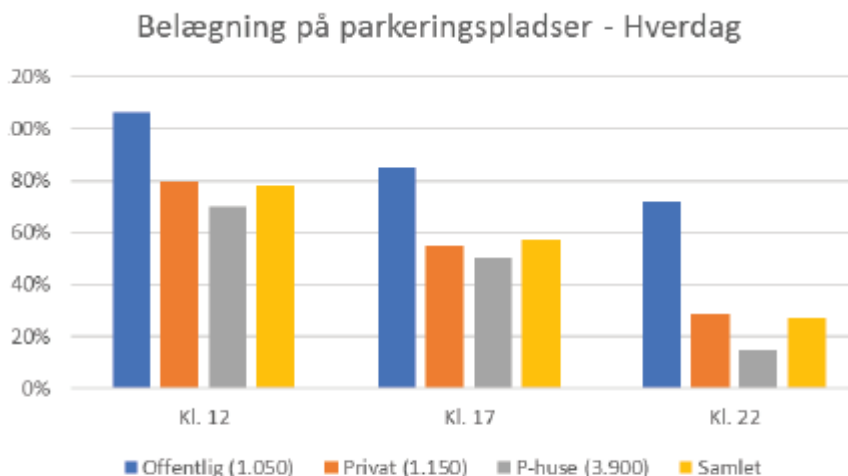
Forvaltningens/politikerens prioritering af et p-anlæg under Dantes Plads kan virke endnu mere ulogisk set i lyset af den godkendte parkeringsstrategi i forbindelse med ombygningen af nabogrunden Holckehus. I dette tilfælde giver forvaltningen den udenlandske bygherre Blackstone grønt lys til at fjerne samtlige p-pladser i bygningskompleksets gård med følgende begrundelse: Holckehus ligger centralt og i nærheden af højklasset kollektiv trafikbetjening. Derved påpeger forvaltningen selv, at en bilparkeringsplads på denne centrale lokalitet er overflødig, bl.a. set i lyset af den snarlige åbning af metroringen med stationer på Rådhusplads, Gammel Strand og Hovedbanegård. Dette kollektive tilbud skulle gøre nye p-anlæg centralt i byen overflødige. Analysen i forbindelse med projektbeskrivelsen viste tydeligt, at kapacitetsudnyttelsen i det planlagte p-anlæg under Dantes Plads vil være størst i weekends, dvs. når pendlerbilister fra forstæderne skal på besøg i de nationale og kommunale museer i pladsens nærhed: Glyptoteket, Nationalmuseet, Thorvaldsens Museum, museerne på Christiansborg og Københavns Museum, som snart genåbner.”

Kilde: <http://baeredygtigtrafik.dk/dantes-plads-skal-ikke-ha-underjordisk-p-anlaeg-tak/>

Middelalderbyen er rigeligt forsynet med p-pladser

Nedenstående figur viser belægningsprocenten for de ca. 1.050 offentlige p-pladser, de ca. 1.150 private p-pladser, primært beliggende i private gårdrum, og de ca.

3.900 p-pladser fordelt i offentlig tilgængelige p-huse/-kældre i det omkringliggende område.



Der er pres på den offentlige parkering i Middalderbyen. Midt på dagen er alle parkeringspladser optaget, og om aftenen er ca. 70 % af pladserne optaget. Samlet set er der dog altid ledige parkeringspladser i området, idet der er ledige pladser i de omkringliggende parkeringshuse/-kældre.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22335376-31329868-1.pdf>

Pendlerkørslen til de mange p-pladser i private gårdrum kunne undgås, såfremt parkering ikke var et gratis frynsegode fra virksomhedsejer til bilejerne. Forøget tilgængelighed til Middalderbyen, specielt via nyåbnede metrostationer på Rådhuspladsen, Gammel Strand og Kgs. Nytorv, kunne overflødiggøre megen pendlerkørsel. Nedenstående klip viser, hvilken bilejerform der bl.a. gør brug af gratis parkering i private gårdsrum, her i Vestergade:

Det Obelske Familiefond: »Hvis fonde er magtfulde, så er det en magt, vi er meget forsigtige med«

Fra sine lokaler i Indre København uddeler tobaksfonden Det Obelske Familiefond hvert år et trecifret millionbeløb til især kunstinstitutioner og udstillinger. Det er en klassisk mæcenfunktion, siger direktøren, som dog afviser, at fonden skulle drive kulturpolitik: »Vi har ingen interesse i at promovere et givent kunstsyn«

En klassisk mæcen

Det Obelske Familiefond har hjemme i Obels Gård i det indre København.

Fondet er ene-ejer af investerings-selskabet C.W. Obel A/S, og sekretariatets kontor befinder sig på etagen lige oven over selskabet. Det er smukke, hvide lokaler med et beskedent antal malerier på væggene, og umiddelbart kunne man foranlediges til at tro, at man befandt sig i omgivelserne for et hvilket som helst kontor med penge og god smag. På parkeringsanlægget i gården holder tre BMW'er, to Audier, en VW og en Ford. Intet overvældende, intet smagløst.

Kilde: Information tirsdag den 6. august 2019, s. 12

Ad 4. Reduktion af biltrafik i Middeltalderbyen.

Som nedenstående audioklip fra Berlingske Tidende november 1988 viser, så har en reduktion af biltrafikken i Mideltalderbyen været et dagsordenspunkt i adskillige årtier. Det konservative FT-medlem og tidligere BR-medlem og senere klimakommisær i EU Connie Hedegaard udtalte således for tre årtier siden: «Fuldstændig gak at der kører biler rundt i Københavns inderste bykerne. Det er der man skal skride ind først, for senere at tynde yderligere ud blandt bilisterne i København.»



Færre biler i City

Det er »fuldstændig gaks«, at der kører biler rundt i Københavns inderste byer,« siger det konservative folketingsmedlem, Connie Hedegaard. Borgmester H. Thustrup Hansen (kons.) siger derimod, at manglende trafik er et problem.

Af Terkel Sørensen, Ole Dall og Per Lyngby

Kampen mod luftforurening skal tages alvorligt. Derfor skal livet gøres så svært for bilisterne i København, at de frivilligt vælger at tage bussen, toget eller cyklen i stedet for bilen.

Det mener det konservative folketingsmedlem, Connie

Hedegaard, der til daglig selv cykler i København.

Efter hendes mening bør Københavns Borgerrepræsentation træffe en principbeslutning om, at der skal være færre biler i Københavns gader. Og derefter må Borgerrepræsentationen få nogle eksperter til at finde ud af, hvordan man når målet, mener hun.

»En af mulighederne er at gøre flere store indfaldsveje som Leks. Vesterbrogade ensrettede. Smog-alarmen er ikke bare noget pjat. Det kan ikke fortsætte, som det gør i København i øjeblikket,« siger Connie Hedegaard.

Hun kalder det »fuldstændig gaks«, at der kører biler rundt i Københavns inderste byer. Det er der, man skal skride ind først, for senere at tynde yderligere ud blandt bilisterne i København, mener det konservative folketingsmedlem. Hendes partifælle, Københavns boligborgmester H. Thustrup Hansen synes ikke, at der er for mange biler i København.

»Hvis København har et problem, så er det, at vi har mistet erhvervsvirksomheder og trafik - det er ikke det modsatte,« siger Thustrup Hansen.

*Connie Hedegaard foretrak selv at tage cyklen, når hun skal rundt i København.
Foto: Steen Jacobsen*

Som så mange gange tidligere diskuteres igen et udsat til strategier for reduktion af biltrafik i Middelalderbyen inden for rammerne af en nedsat borgersamling. I den

meget styrede borgersamlingsproces er det tanken at inddrage lokalbefolkningen i ideudvikling og begyndende beslutningsproces. Det er meget symptomatisk, at de præsenterede strategier for reduceret biltrafik alle har tilfælles, at en række VIP-huller i form af store gennemkørende trafikfloder skal sikres fortsat eksistens. Det drejer sig om Bremerholm gennembruddet, Stormgade og Ring 2, netop de hovedtrafikårer, som bidrager til det største trafikflow gennem byen og sikrer, at de mange private p-pladser i bydelen kan fyldes op med parkerede biler. Konsekvensen er, at bilstrømmen i Middelalderbyen kun mindskes i beskeden grad, hvilket bl.a. kommunikeres ved at fortælle borgerne/borgersamlingen, at de to udvalgte strategier kun vil bidrage til en reduktion af CO₂-emissioner med fra 0,4 til 0,8 % af kommunens samlede CO₂-udslip. Så klimakampen er endnu ikke inkluderet som en bestanddel af bilreduktionsstrategi for Middelalderbyen.

To scenarier for reduktion af biltrafik i Middelalderbyen – begge med store huller for gennemkørsel

Det vurderes, at både scenarie 1 og 2 vil have minimal betydning på den generelle trafikafvikling.

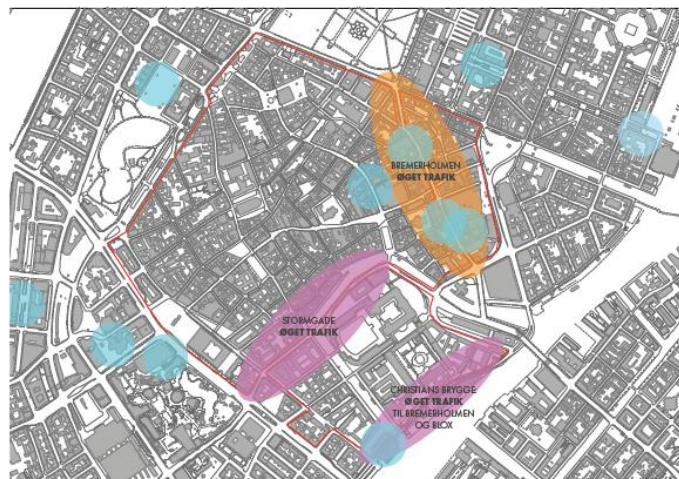
Andelen af bilister, der vil søge mod andre parkeringshuse, og dermed kan generere mere trafik, vurderes særligt i scenarie 2 at opvejes af andelen af bilister, der vil skifte til andre transportmidler (eller undlade turen) og dermed ikke belaste vejnettet.

Der forventes dog øget trafik på Bremerholmen og Christians Brygge som følge af søgning mod parkeringshusene i disse områder.

Såfremt der kommer mere trafik på Bremerholmen kan det medføre mere trafik på Stormgade. Med de nuværende data er det ikke muligt at vurdere hvor meget mere. Søgningen til parkeringshusene kan ligeledes medføre en ændring i svingbevægelser i enkelte kryds.

For at minimere de trafikale gener på de omkringliggende veje bør signalerne tilpasses de nye trafikstrømme. Herudover bør der generelt arbejdes for at motivere bilister til at vælge alternative transportmidler.

SCENARIO 1 (40%) & SCENARIO 2 (75%)

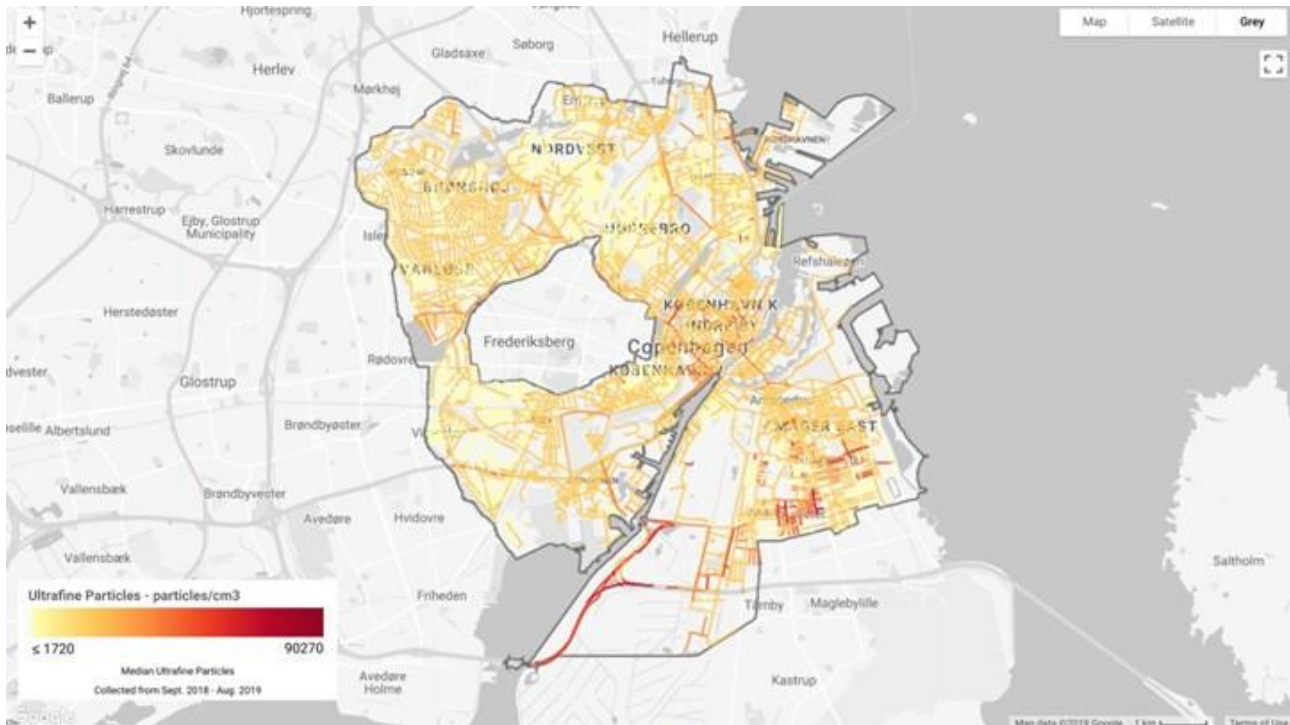


Kort over middelalderbyen med veje med øget trafik (afledt trafik: rødt / parkeringssøgende: orange) og private P-huse (blå).

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22335376-31329868-1.pdf>

Indre By: et af kommunens mest forurenede bydele hvad angår ultrafine partikler

I oktober 2019 offentliggjordes et kort over forureningen med ultrafine partikler i kommunens gader, som er et resultat af et samarbejde mellem google og kommunen. Kortet viser med al tydelighed, at Indre By er et af kommunens mest forurenede områder med de farligste ultrafine partikler. Det sætter et stærkt lys på det manglende ambitionsniveau for bilreduktionsstrategier for Middelalderbyen:

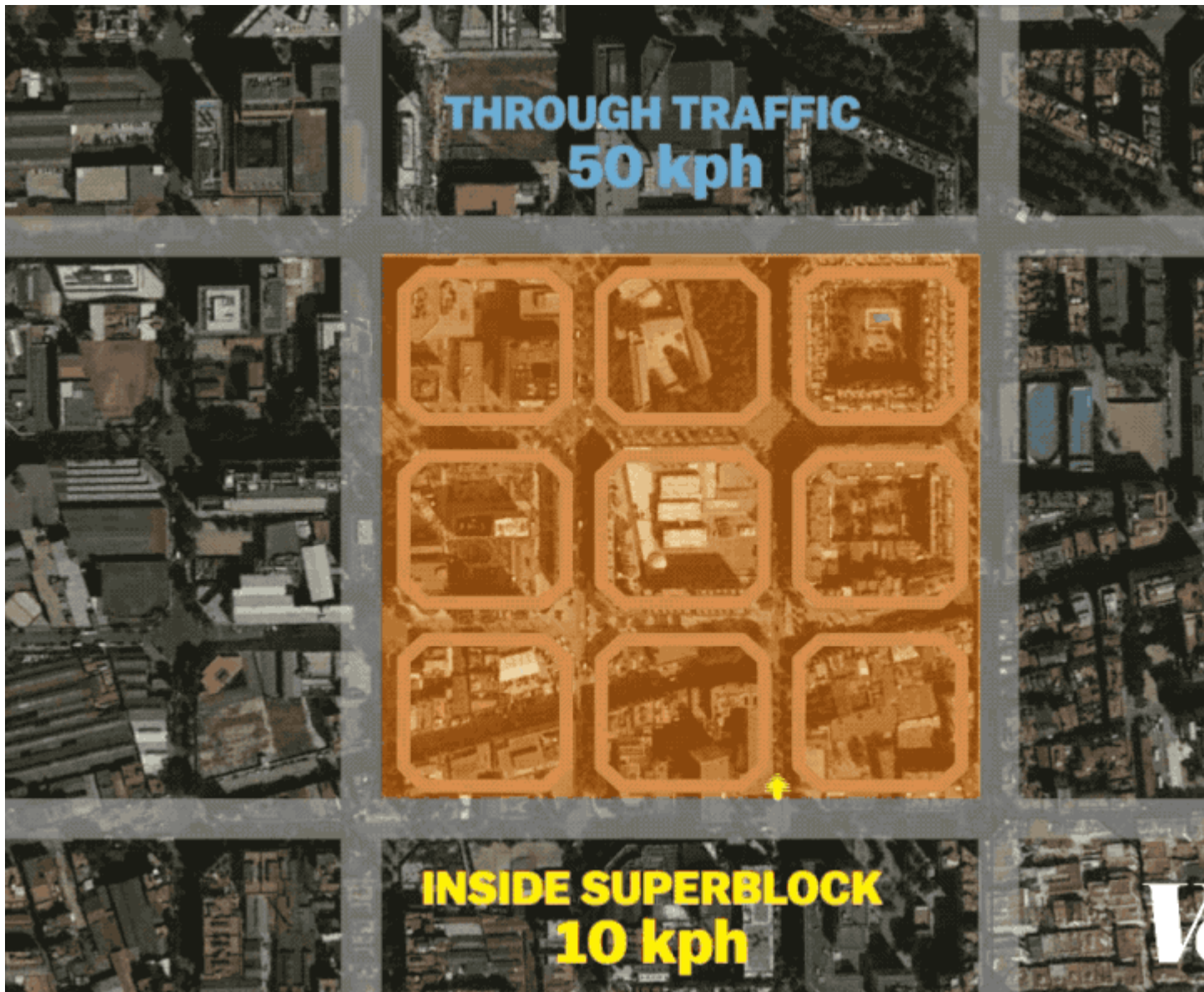


Oversigt over mængden af ultrafine partikler i Københavns Kommune. [Foto: Google]

Andre storbyer - Superblocks i Barcelona

Andre storbyer forsøger sig med andre strategier, hvor gennemkørende trafik netop ikke tillades. Igen kan der ses på udviklingen i Oslo og i Barcelona, hvor superblocks strategien i Barcelona betyder, at hele boligområder lukkes af for gennemkørende privatbiler og tung trafik, bilerne fjernes fra gadearealet, og nye grønne byrum skabes til andre formål med menneskemylder i tidligere belastede trafik kryds. Biler har mulighed for at køre ind i den centrale bydel, men de skal - uden mulighed for gennemkørsel - forlade bydelen ad en parallelgade.

Superblocks i Barcelona – uden mulighed for gennemkørsel



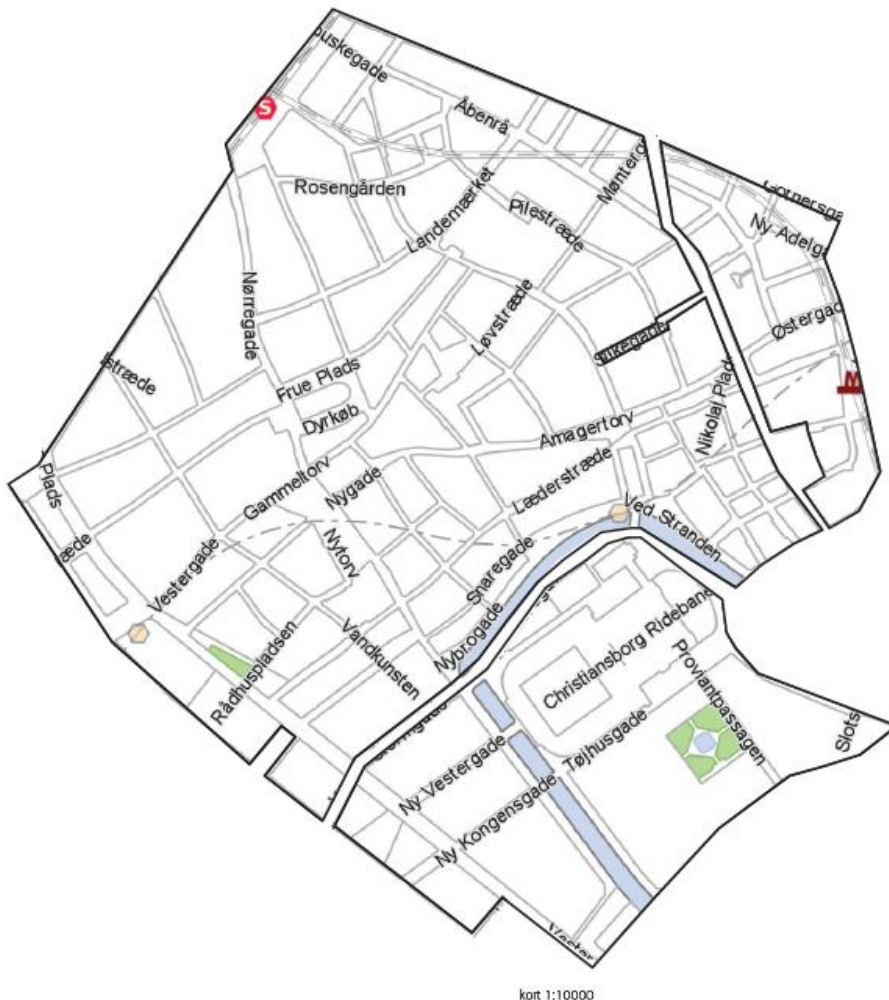
<https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18300797/barcelona-spain-superblocks-urban-plan>

Ændring i det udvalgte område for bilreduktion i Middelalderbyen

En forskel i korttegningen over den del af Middelalderbyen, som er inkluderet i bilreduktionsstrategierne, fortæller den kvikke iagttager, at endnu en gade er blevet undtaget for bilreduktionstrategien. I det oprindelige forslag med tre scenarier fra oktober 2018 for mindre biltrafik i Middelalderbyen ses de tre store omtalte huller for gennemkørsel:

MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN

KORTLÆGNING, ANALYSE OG EFFEKTER FOR TRAFIK, BYRUM OG BYLIV



MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN - KORTLÆGNING, ANALYSE OG EFFEKTER FOR TRAFIK, BYRUM OG BYLIV - OKTOBER 2018 - VIA TRAFIK OG SCHØNHERR

Men i forslaget fra februar 2019 for mindre biltrafik i Middelalderbyen, med to scenarier, ses den ny tilføjelse: inddragelsen af den planlagte underjordiske p-kælder under Dantes plads skal medføre en affredning af strækning på Vester Voldgade som adgangsvej til og fra p-anlægget. Borgerne har i en lang periode med metrobyggeri fået en meget bilfredelig gade i gave i form af Vester Voldgade. Men det skal være slut med etablering af et kommende p-anæg: bilerne skal ikke køre fra og til anlægget via færdselsåren H.C. Andersens Boulevard, men skal ledes ind i Middelalderbyen via den fredeliggjorte Vester Voldgade. Ikke så mærkeligt, at borgerne i lokalområdet reagerer så voldsomt.

MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN

KORTLÆGNING, ANALYSE OG EFFEKTER FOR TRAFIK, BYRUM OG ERHVERV



MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN - KORTLÆGNING, ANALYSE OG EFFEKTER FOR TRAFIK, BYRUM OG BYLIV - FEBRUAR 2019 - VIA TRAFIK, SCHÖNHERR OG ICP

Ad 5. Den boomende turistpolitik og begyndende overturisme.

Københavns kommune bør iværksætte en analyse af turistsektorens udvikling i byen med henblik på at udforme en turiststrategi, som tilpasser dens omfang til byens kapacitet og accept fra befolkningen. Turismen er præget af en ukontrolleret vækst i boliger, som udlejes via airbnb til profitformål til skade for lejligheder til boligformål, en stærkt voksende krydstogskibstrafik med ledsagende gener i form af luftforurening, ikke blot fra de dieseldrevne skibe, men også for den ledsagende ophobning af turistbusser, specielt i Indre by, et støt stigende antal hop-on and hop-

off busser, som skaber trængsel og bidrager til mindsket fremkommelighed for den øvrige trafik. Flere europæiske storbyer har vedtaget turiststrategier med henblik på at tilpasse turismens omfang til et bæredygtigt niveau, hvor turismens oplevelsesmæssige goder ikke bidrager til at skabe ubærlige gener for byrum og lokalbefolkning, eksempelvis i byerne Barcelona, Berlin og Amsterdam.

Midler til reduktion af biltrafik og større satsning på bæredygtige transportformer: gang, cyklisme og kollektiv trafik

Bystyret i Nottingham's prioriteringsliste

En strategi for prioritering af transportformer og et minimalt omfang af ikke-bæredygtige transportmidler kunne tage udgangspunkt i Bystyret i Nottingham's prioriteringsliste for trafik

Listen blev udarbejdet af politikerne som alternativ til trafikteknikernes sædvanlige løsningsmodeller, der krævede flere og bredere veje samt fortsat udbygning af parkeringspladser. Listen blev første gang præsenteret i København via tidligere generalplanchef i Københavns kommune, nu afdøde Kai Lemberg.

Listen ser sådan ud (rækkefølgen angiver vigtigheden):

Minimum af trafikulykker

Bedst muligt miljø

Fodgængere og cyklister

Passagerer i den kollektive trafik

Handicappede bilister

Nødvendig varedistribution

Brug af personbiler i erhvervsammenhæng

Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden

Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Ved alle trafikale tiltag kunne politikere og forvaltninger gøre brug af en sådan liste som en "lakmusprøve".

Yderligere forslag til tiltag, som bidrager til en reduktion af biltrafik

Roadpricing

I forbindelse med klimaplanens vedtagelse i 2009 blev en trængselsring opfattet som det dominerende middel til at få reduceret pendlerbiltrafikken gennem byen. Dette middel blev desværre i sidste øjeblik inden vedtagelsen i FT droppet af en socialdemokratisk ledet regering. Forsøg med roadpricing foreligger nu, som peger på at teknologien er i orden til at komme i gang med gradvis udrulning af teknologien i et begrænset område, først og fremmest i Region Hovedstaden.

Staten burde nu være moden til at få sat skub i en udrulning, så Københavns kommunes politikere skal skubbe på over for politikerne i det nysammensatte Folketing.

Begrænsning af biltrafik via mere restriktiv dosering af trafikken gennem kommunen:

Såfremt politikerne ønsker en reduceret gennemkørsel af biltrafik, så skal det ske via dosering, hvor indfaldsvejene rammer kommunegrænsen. Den eksisterende overdosis af biler konstateres som ophobning af biler ved lysskift i centrale gadekryds, hvor store færdselsårer krydser hinanden, således at det bliver vanskeligt for alle transportformer at passere krydset med stor sikkerhedsrisiko for specielt de bløde trafikantgrupper

Forlængelse af grøntid for gående og cyklister ved krydsning af de veje, hvor bilisternes gennemkørsel har høj prioritet:

Princippet tager sigte på at ligestille trafikantgrupperne. Det er urimeligt, at de langsomt bevægende trafikantgrupper ikke kan nå at krydse i et hug og derfor udsættes for at være partikelspisere i midterhellen.

Introduktion af bilfri og delvis bilfri byområder:

I et notat "Muligheder for at skabe bilfri områder i København" fra den 8. marts 2007, udarbejdet af TMF til TMU på et medlemsforslag omkring bilfri bydele, redegør forvaltningen om mulighederne for at skabe bilfri områder i dels nye bydele og i dels eksisterende bydele og anvender i den forbindelse eksempler fra byer i en række europæiske lande. Politikerne bør lade sig inspirere af forvaltningens gennemgang af muligheder for etablering af bilfri områder i nye bydele tillige med etablering af bilfri områder i eksisterende bydele:

2. Bilfri områder i nye bydele

I dette afsnit er beskrevet muligheder for, hvordan gøre nye byområder mere eller mindre bilfri.

En forudsætning for at kunne påvirke beboerne til at vælge en alternativ transportform til privatbilen er, at der er en effektiv kollektiv trafikbetjening og et veludbygget cykelstinet samt gode forhold for cyklister og fodgængere er.

Parkeringspolitikken for et område - herunder både krav til parkeringsdækning og placering af pladser - er en særlig vigtig faktor for at kunne skabe bilfri områder.

2.1 Regulering af parkeringsudbuddet

Regulering af parkeringsudbuddet kan gennemføres på forskellige niveauer:

- Høj pris for at eje/leje en p-plads
- Stramme parkeringsnormer dvs. begrænse antal p-pladser
- Ikke mulighed for parkering af privatbil men kun p-pladser til delbiler

Det første punkt omhandler, at etablere p-pladser i kælder svarende til det gældende parkeringskrav, men at prisen på en p-plads er sat så højt så det bliver mindre attraktivt for beboere at eje/leje en p-plads. Det andet punkt beskriver muligheden for at arbejde med stramme parkeringsnormer f.eks. ved kun etablere 1 p-plads pr. 300 m² sammenlignet med kravet om 1 p-plads pr. 100 m² i den gældende kommuneplan.

En ulempe ved disse to måder at gennemføre en regulering af parkeringsudbuddet er, at det kan føre til en belastning af parkeringsarealer i tilstødende områder, hvis disse altså ikke er underlagt en restriktion.

En endnu mere restriktiv parkeringspolitik ville være, at der i et nyt byområde slet ikke tillades parkering af privatbiler. Her kunne sættes et antal delbiler til rådighed for beboerne. Allerede ved indgåelse af en leje/ejerkontrakt skal beboerne gøres opmærksom på, at der ikke vil være p-

pladser til rådighed. Handicappede ville naturligvis kunne få tilladelse til at parkere en privatbil.

Forvaltningen vurderer, at man kan overveje at arbejde med en regulering af parkeringsudbuddet som beskrevet ovenfor i forbindelse med planlægningen af Nordhavn og Carlsberg

3. Bilfri områder i eksisterende bydele

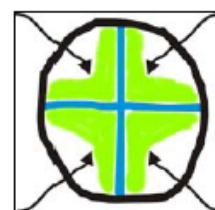
Muligheden for at arbejde med bilfri områder i eksisterende bydele skal ses i forhold til placering af parkering, men også i forhold til at lede trafik ad andre veje og dermed opnå en fredeliggørelse af udvalgte gader.

Der ses derfor på følgende muligheder:

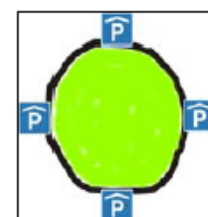
- hele områder gøres bilfri
- enkelte gader gøres bilfri evt. tidsbegrænset
- pladser gøres bilfri
- gader eller pladser trafikdæmpes (shared space)

3.1 Hele områder gøres bilfri

Der er flere modeller for placering af parkering i forbindelse med at gøre eksisterende bydele bilfri. Den ene model bygger på at opdele bydelen i en række områder, hvor det er muligt at parkere, men hvor kørsel mellem områderne ikke er mulig. Herved opnås der bilfri områder i bydelens centrale dele. Denne model er benyttet i Groningen i Holland og forvaltningen overvejer om dette er en mulig model for Middelalderbyen i København.



En anden mulighed for at gøre hele områder bilfri er at etablere parkeringsmuligheder evt. i form af p-huse/kældre/siloer i områdets rand og nedlægge parkering indenfor området (men tillade handicapparkering). Dette vil give mulighed for at holde et større område bilfrit. Afhængig af områdets størrelse kan det betyde, at der skal tilbydes alternative transportformer indenfor området (cykeltaxa, bus etc.). Hvis der ikke etableres parkeringsmuligheder vil det give et øget pres på parkeringen i randområderne til den bilfri bydel.



En videreudvikling af det kollektive trafiksystem i Region Hovedstaden bør ske via et radiale letbanesystem med start i den kommende letbane i Ring3.

I Oslo udbygges alle kollektive trafiksystemer samtidig: bus, metro og letbane. I København udelukker den meget dyre satsning på metro, at andre kollektive transportsystemer udvides, først og fremmest buslinjer, mens kun én letbanelinje er

på tegnebrættet: Frederikssundsvejslinjen til Nørrebro station og i en senere etape til Nørreport st. (KIK2)

Et sådant radiale letbanesystem er blevet foreslået af DTU i samarbejde med Region Hovedstaden.

Beregning af de kollektive trafikanters tidsspilde som resultat af biltrafikkens opfyldning af gaderummet

RBT foreslår, at man ved fremtidig planlægning af trafik foretager beregning af, hvor mange timer de kollektive trafikanter, cyklister og gående spilder i trafikken, fordi disse trafikantformer hindres i at komme frem som resultat af den omfattende biltrafik. Beregning af tidsspilde er normalt en privilegeret øvelse, som alene foretages for trafikanter i bil.

Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen har forfattet en henvendelse til politikerne om denne skævhed i evaluering af trafikantgruppernes spildtid og beregning af tabt samfundsværdi

<https://noah.dk/sites/default/files/2019-02/Sk%C3%A6vridning%20af%20trafikplanl%C3%A6gningen%20bl.a.%20fordi%20kollektive%20trafikanter%20tid%20normalt%20s%C3%A6ttes%20til%200%20kr.%20i%20tiden..pdf>

Fuld fart på elektrificeringen af kommunalt bestilte transportmidler og arbejdsmaskiner

Tilbage i København historie betjente kommunen sig af elektrisk drevne sporvogne indtil medio 1970'erne, og i 1930'erne benyttede KTAS sig af elbiler. Eldrift er en vigtig komponent til at løse påtrængende støj- og luftforureningsproblemer, men overgangen til el bliver ikke prioriteret højt nok.

Nu sprinter andre kommuner forud for København: Roskilde kommune har købt batteridrevne busser i Kina, tilpasset kommunens behov, med planlagt indsættelse på alle ni linjer maj 2019. Frederiksberg kommune var i 2013 den første kommune, der skaffede sig en eldrevne skraldebil. Målet er, at alle kommunens skraldebiler skal køre på el i 2023. I april 2019 skrev Frederiksberg kommune en aftale med Phoenix Danmark om leverance af ni eldrevne skraldebiler, som skal indsættes efteråret 2019. Krydstogtskibe og færger kan fortsat lægge til kaj i Københavns havn uden at blive påtvunget landstrøm, således som det er tilfældet i Oslo. Københavns kommune peger selv på anvendelsen af dieseldrevne arbejdsmaskiner som et stort

problem. Nu må kommunen oppe sig og komme på højde med de byer og kommuner, som vi normalt gerne sammenligner os med.

Den internationale trafikinfrastruktur – indtænk klimabelastning: styrk de internationale jernbaneforbindelser og stop for planlagte lufthavnsudvidelser

I visionsafsnittet "En international byregion" omtales en række infrastrukturprojekter til at binde Københavns kommune sammen med andre kommuner inden for Region Hovedstaden, Region Sjælland og Skåne i et Greater Copenhagen tillige med internationale forbindelse til udlandet, herunder en Øresundsmetro, den kommende Femern-Bælt forbindelse til Tyskland, internationale højhastighedstog og udvidelse af Københavns lufthavn og dermed flere ruteforbindelser til udlandet.

Denne ophobning af ønskede udvidelser af transporten er et godt eksempel på en manglende prioritering, hvor klimapolitikken ikke indtænkes. Internationalt foregår i dag en diskussion om at arbejde hen mod et skift af både personer og fragt fra vej til skinner og – inden for Europa – fra fly til skinner: en udvidelse og opgradering af de interne europæiske togforbindelser, herunder med nattog. Højhastighedstog er en del af visionen mod mere bæredygtig transport, men næppe igennem Danmark. Det er alt for let at opretholde fiktionen om CO₂-neutralitet i 2025, når alene de aktiviteter, som foregår på kommunens areal medregnes i klimaregnskabet, men ikke alle de øvrige aktiviteter uden for arealet, som er forårsaget af kommunens og dens indbyggers handlinger.

Kjeld A. Larsen

Rådet for bæredygtig trafik

oktober 2019