



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Studiestræde 24 1455 København

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 22. oktober 2024

Høringssvar:

Forslag til Københavns Kommunes Kommuneplan 2024

Københavns kommune bør i sin planlægning af byen tage udgangspunkt i princippet 15-minutters byen

Begrebet 15-minutters byen vinder indpas som et nyt organisationsprincip i en række byer, som ønsker en bæredygtig og klimasikret byudvikling. Princippet, som nævnes kort i udkastet til Kommuneplan 2024 i afsnittet Storby for mennesker på s. 11, burde være et bærende princip for Københavns byudvikling, såfremt bæredygtighed og klimasikring tages alvorligt.

Forskning i dansk sammenhæng foregår på Institut for bæredygtighed og planlægning på Aalborg Universitet ved mobilitetsforskerne Malene Freudendal Pedersen og Emil Høg.

Overordnet drejer byplanprincippet 15-minutters byen sig om, at borgerne skal have adgang til essentielle daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter, enten til fods eller på *cykel* - i kommuneplanforslaget inkluderes fejlagtigt kollektiv transport.

Følgende illustrationer, præsenteret af Emil Høg på et borgermøde om kommuneplan 2024 i Indre By, kan illustrere principperne for 15-minutters byens organisering og funktioner:

Hvad er en 15 Minutters By ?

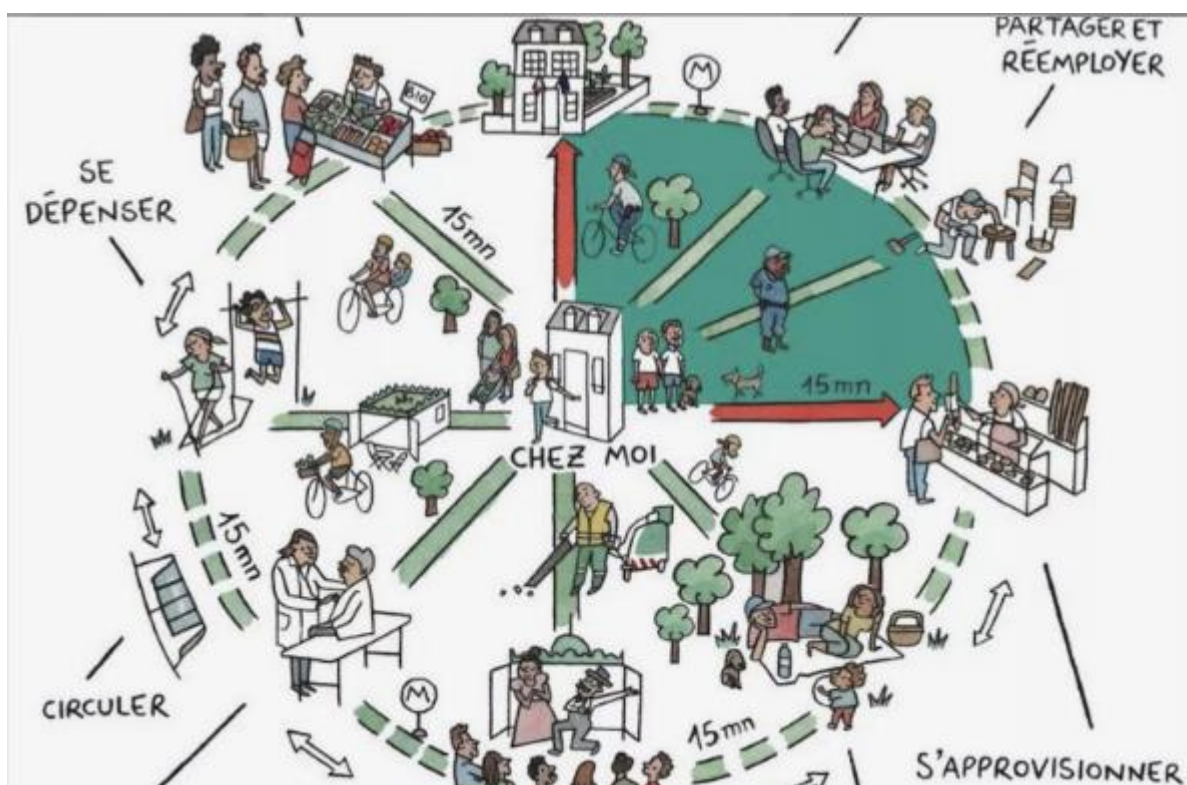
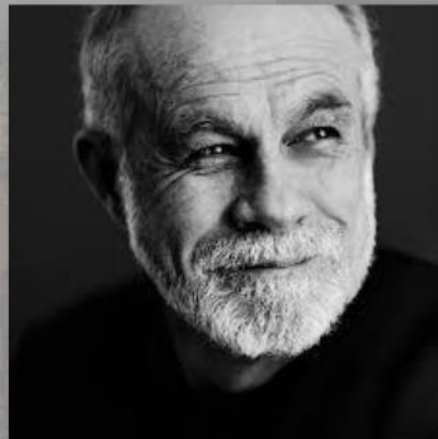
❖ Konceptet om 15 minutters byen blev introduceret af Carlos Moreno i 2016

❖ Adgang til essentielle daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter, enten til fods eller på cykel

❖ 15 minutter bykvarterer og 30 minutters territoriet

❖ Fokus på aktivt at inddrage borgerne i den lokale udvikling

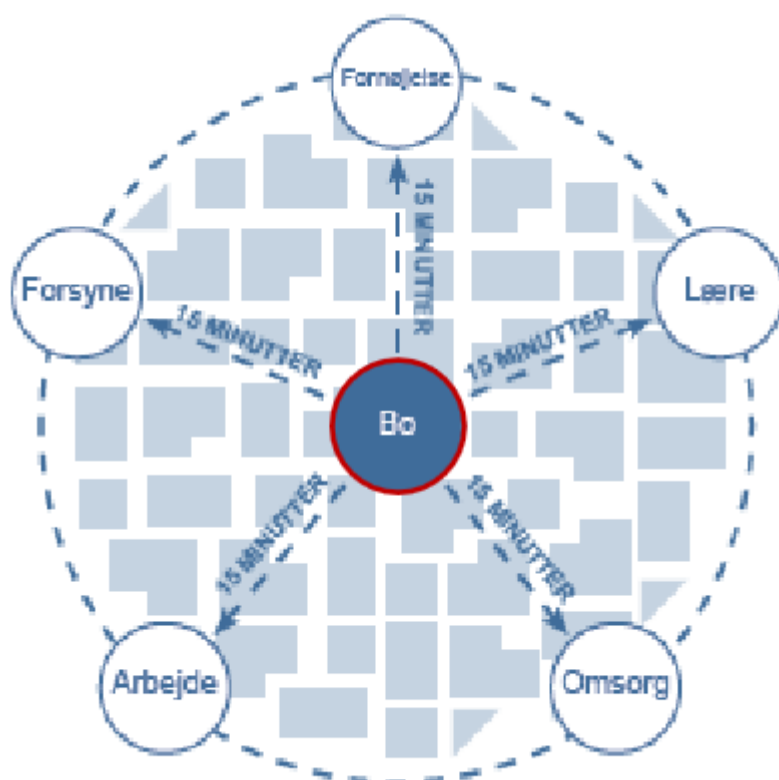
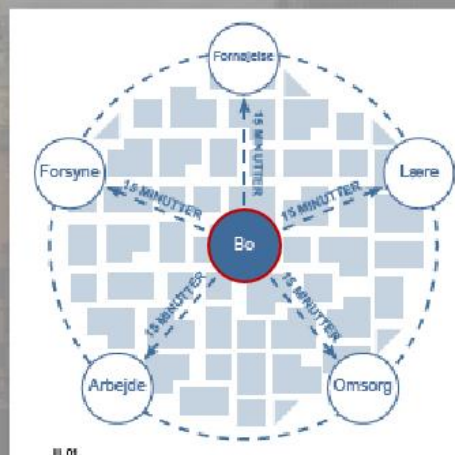
❖ Stærke fortællinger om det gode liv



Grundlæggende principper

De seks funktioner

- ❖ Bo: Alle skal have mulighed for at bo i byen
- ❖ Arbejde: Arbejdspladser og fjernarbejdspladser
- ❖ Forsyne: Indkøbsmuligheder
- ❖ Omsorg: Lægeklinikker, sundhedscentre, tandlæge
- ❖ Læring: Skoler, daginstitutioner, uddannelsesinstitutioner
- ❖ Fornøjelse: Sociale, kulturelle og rekreative



IL 01

Kilde: Præsentation ved borgermøde om kommuneplan 2024 ved Emil Høg, Institut for bæredygtighed og planlægning, Aalborg Universitet

København kan inddeles i en række delområder, som alle kan organiseres i overensstemmelse med begrebet 15 minutters byen. Indretningen af byen efter 15-minutters princippet reducerer den enkelte borgers behov for transport og dermed det samlede trafikarbejde. Byen bliver mere trafiksikker. Det muliggør en indretning af byen set i børnehøjde. Egnet til leg og aktiviteter på udvalgte veje og pladser.

15-minutters byen bør lokalt indrettes via et udvidet nærdemokrati som middel til at mobilisere borgerne i lokalområderne. Nærdemokratiet kan forbindes med tildeling af budgetmidler til at gennemføre lokale byudviklingsprojekter.

Kommuneplanforslagets målsætninger på mobilitetsområdet

Rammesætningen for den kommunale trafikpolitik tager udgangspunkt i de trafikale målsætninger i kommuneplan 2024 for en overordnet vision om en reduktion af biltrafikken, som skal realiseres via to målsætninger: biltrafikken i 2030 skal maksimalt udgøre 20 % alle ture, og biltrafikken skal årligt reduceres med 2 %. Klimapolitisk skal CO₂-udslippet fra trafikken reduceres: biltrafik skal i stigende omfang erstattes af transportformerne kollektiv trafik, cykling og gang.

Mål for Københavns udvikling

— At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 20 procent af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 procent gang, 25 procent cykling og 25 procent kollektiv transport.

— At biltrafikken reduceres med to procent årligt.

Kilde: Kommuneplan 2024, s. 14

Én ting er vedtagelse af målsætninger, en helt anden ting er implementering af målsætningerne. Det gør sig i høj grad gældende for den trafikale udvikling. Målsætningen i den nuværende kommuneplan 2019 på maksimalt 25 % bilture er endnu ikke blevet realiseret.

Alle fremskrivninger af biltrafikken på basis af vedtagne politiske tiltag peger på bilismens fortsatte vækst. Det kræver politisk mod at sætte sig op mod bilismens vækst.

I Århus kommune har de politiske partier fra venstre til højre besluttet at iværksætte en ganske progressiv mobilitetsstrategi august 2024, som peger i retning af mere effektiv og bæredygtig kollektiv trafik. Der afsættes eksempelvis en kvart mia. kr. til fremkommelighed for busser.

Rådet for bæredygtig trafik vil pege på Århus som Danmarks kommende spydspids kommune og vil med nogle af de fremsatte forslag forsøge at ruske op i den mere fodslæbende mobilitetsstrategiske tænkning og manglende handling i bæredygtig retning, som dominerer Københavns kommune.

Herunder ses et link til de besluttede elementer i den vedtagne mobilitetsstrategi i Århus:

<https://www.bing.com/ck/a?!&p=8298a5eefb7881feJmldtHM9MTcyNjcwNDawMCZpZ3VpZD0xNWNiMGU2ZS04Yjk1LTY5YzMtMDIwMS0xYzBiOGFmZTY4YWUmaW5zaWQ9NTIxNQ&ptn=3&ver=2&hsh=3&fclid=15cb0e6e-8b95-69c3-0201-1c0b8afe68ae&psq=%c3%85rhus+mobiliteitsforlig&u=a1aHR0cHM6Ly9hYXJodXMuZGsvbnl0L3Rla25pay1vZy1taWxqb2UvMjAyNC9hdWd1c3QtMjAyNC9icmVklWFmdGFsZS1za2FjZXltZXQtZ3JvZW50LW9nLXRpbGdhZW5nZWxpZ3QtYWYyaHVz&ntb=1>

(I) større fremkommelighed for busser:

a/ via anlæg af nye busbaner – i København nedlægges buslinjer i takt med metroudbygning, desværre

b/ ombygning af kryds med forlommer for busser

c/ flere afgange – så køreplan bliver overflødig

(II) gratis kollektiv transport for bilister, som stiller bilen ved udvalgte stationer i kommunens periferi – i tilfældet København skal det være ved stationer i andre kommuner, så det kræver et samarbejde med øvrige kommuner på Sjælland inden for en eventuelt kommende storregion for hele Sjælland.

(III) flere og bedre cykelstier – i København skal det være bredere cykelstier og uden fossildreven transport, og flere gader skal indrettes som cykelgader.

(IV) forsøg med nulemissionszoner – der er fra Folketingets side givet grønt lys til valg af en enkelt zone i de større kommuner – nulemission skal omfatte ikke kun indpendlere, men også zonens egne borgere – og gradvis tung trafik

(V) forsøg med trafikøer, som skal indføres via dialog med de berørte borgere

(VI) frigørelse af rum og udvalgte torve til byliv frem for kørsel og ophold med bil – et stort potentiale for fremkomst af handelsliv for mindre butikker og virksomheder. Nye underjordiske p-anlæg er en dårlig strategi, som fremmer bilkørsel og samtidig bidrager til forøget CO₂-udslip. Subsidiering af p-pladser i p-anlæg er en hån mod det flertal af skatteborgere, som ikke ejer en bil. Parkeringsstrategi er en vigtig trafikregulerende faktor. RBT vil foreslå, at der kun kan tilstedes én beboerlicens per husstand.

(VII) forlængelse af letbanen – vi har jo, som den eneste storby i Europa, endnu ikke en letbane – en eksprestunnel ville gøre underværker – se som bilag alternativ til M5 fra Rådet for bæredygtig trafiks høringssvar for miljøkonsekvensvurdering af M5.

Generel hastighedsreduktion til 30 km/timen

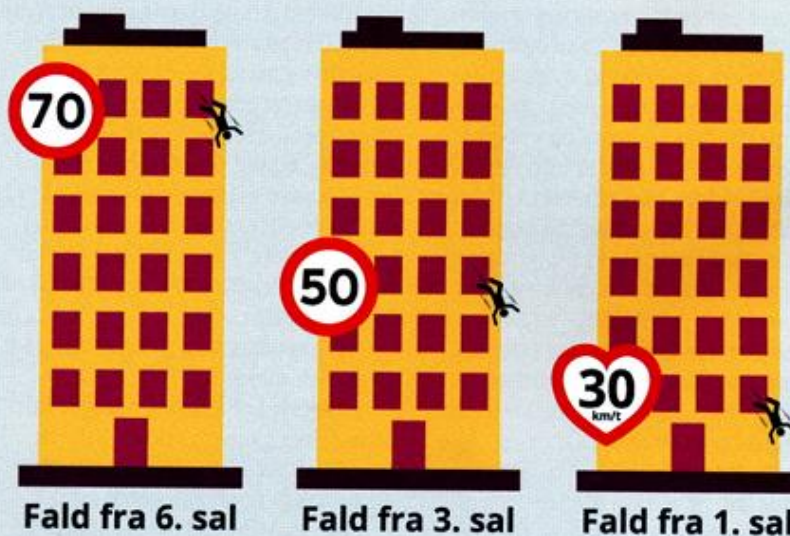
København kommunes tidligere stadsarkitekt, Camilla van Deurs, er ganske klar i mælet, idet hun støtter Cyklistforbundets kampagne for at indføre en maksimal hastighedsgrænse på 30 km/timen i byerne. Med maksimalt 30 km/timen opnås et mere jævnt og hurtigere bilflow gennem byen, og trafiksikkerheden øges markant.

**BILERNE KOMMER
HURTIGERE FREM VED
LAVERE HASTIGHED**

**CAMILLA VAN DEURS ER BÅDE ULYKKESOFFER OG SOM
TIDLIGERE STADSARKITEKT I KØBENHAVN EKSPERT
I BYTRAFIK. BILERNE I BYEN KOMMER HURTIGERE
FREM, NÅR HASTIGHEDEN SÆNKES, SIGER HUN.**

FAKTA OM SIKKERHED

Forskning viser, at omfanget af skader på bløde trafikanter, der bliver ramt af en bil, er væsentligt mindre alvorlige ved 30 km/t. sammenlignet med 40 og 50 km/t. Ved 30 km/t. overlever ni ud af ti bløde trafikanter en påkørsel af bil, mens kun tre ud af ti overlever med 50 km/t. Lavere hastigheder mindsker risikoen for alvorlige ulykker. 30 km/t. svarer til at falde ned fra 1. sal. 50 km/t. svarer til at falde fra 3. sal.



Kilde: Jørgen Schlosser, interview med Camilla van Deurs, Cyklistforbundet, Cyklister 4/2024, s. 15 og 16

Kommuneplanforslagets målsætning på byudviklingsområdet

Rådet for bæredygtig trafik er generelt enig i de intentioner, som skitseres nedenfor: at kommunens byudvikling og infrastrukturudvikling skal ske i et samarbejde inden for Hovedstadsregionen. Vi er af den overbevisning, at det koordinerende samarbejde bør udstrækkes til hele Sjælland via en sammenlægning af regionerne Hovedstaden og Sjælland, som udgør en sammenhængende pendlingsregion, domineret af udpendling fra Region Sjælland til arbejdspladser i Hovedstadsregionen.

— At byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser og bidrager til en klimavenlig byudvikling i hovedstadsområdet.

— At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.

— At der i projekter nær Københavns Kommunes kommunegrænser sikres sammenhæng og koordinering med nabokommunen, fx i forhold til skybruds- og stormflodssikring, forsyning, mobilitet og trafik, byrum og grønne arealer.

Kilde: Kommuneplan 2024, s. 33

Tvivlsom befolkningsfremskrivning

Københavns kommune fremskriver kommunens befolkningstilvækst frem til 2036 med 59.000, mens Danmarks Statistik fremskriver tilvæksten i kommunen med kun 29.000 og en mere balanceret vækst inden for hovedstadsregionen med 34.000 i forstadskommunerne.

Hovedstads-området vokser

Danmarks Statistik forventer, ifølge deres befolkningsfremskrivning fra 2024, en samlet vækst på ca. 63.000 indbyggere i hovedstadsområdet frem mod 2036, heraf ca. 29.000 i København og ca. 34.000 i de øvrige hovedstadskommuner. Københavns Kommunes egen befolkningsprognose fra 2024 forventer, at København vokser med ca. 59.000 indbyggere frem mod 2036. Den markante forskel mellem prognoserne hænger bl.a. sammen med, at Danmarks Statistik fremskriver de anormale flyttemøn-

stre under coronapandemien i 2020 og 2021, mens Københavns Kommune forventer en tilbagevenden til de flyttemønstre og bosætningspræferencer, som sås før pandemien. Derudover forventer Danmarks Statistik en lavere vækst i fødselstallet end Københavns Kommune.

Kilde: kommuneplan 2024, s. 16

Kommentar til de divergerende befolkningsprognoser

Forskellen mellem de to fremskrivninger for Københavns kommune på 30.000 indbyggere er markant. Danmarks statistik bygger bl.a. på et fortsat fald i fødselstallet, en tendens til fortsat befolkningskrump, som ses stort set overalt på kloden. Fremskrivningen har stor indflydelse på, hvor mange boliger der skal bygges i København i de kommende årtier, herunder det planlagte byggeri i Østhavnen, specielt Lynetteholm. Forstadskommunerne har et enormt forspring i og med, at infrastrukturen i form af letbanen i Ring 3 er færdig i løbet af 2025-2026, hvorved forstadskommunerne får et tidsmæssigt stort forspring i udlagte byudviklingsområder med omfattende bolig- og erhvervsbyggeri ved letbanes stationerne i de kommende år. Lynetteholms udbygningen er planlagt til at være afsluttet i 2070. En enorm fejlinvestering med dominans af dyre private udlejningsboliger lurar i horisonten. Kan vi tillade os det på de kommende generationers vegne?

Planerne for Lynetteholm

Til trods for at byudvikling på Lynetteholm ikke ligger inden for det 12-års perspektiv, som en kommuneplan omfatter, optræder Lynetteholm markant i kommuneplanudkastet:

Status på anlæg af Lynetteholm

Lynetteholm kan med Kommuneplan 2024 endnu ikke udlægges til byudvikling, da området fortsat er søterritorium. Arealplanlægning for jordmodtagelsen er et emne i Kommuneplan 2024, da der er tale om inddæmmet areal, hvor der sker nyttiggørelse af overskudsjord. Lynetteholm indgår således ikke som en del af Kommuneplan 2024, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udvikling og på sigt være en del af løsningen på Københavns Kommunes stormflodssikring, jorddeponi og plads til, at byen vokser frem mod 2070.

Kilde. kommuneplan 2024, s. 23

Rådet for bæredygtig trafik er enig i kommuneplanforslagets konstatering, at "Den tætte by er mest klimavenlig", men vi er uenig i at anvende tæthedsprincippet til at tilgodese udbygning på Lynetteholm sammenlignet med en tilsvarende udbygning i forstadskommunerne, således som det formuleres på s. 23:

Den tætte by er mest klimavenlig

— Tilsvarende viser Transportministeriets analyse om samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen (Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og dele af Kraftværkshalvøen), at en indbygger i Østhavnen ventes at have et transportbehov på godt 11 km i 2050, mens det tilsvarende behov for en indbygger i Københavns omegn er knap 35 km. Det ses, at fordelingen på transportmidler også er meget forskellig, idet en indbygger i Østhavnen ventes at bruge bilen i gennemsnit knap 4 km pr. hver dag, mens tallet er 23 km for en indbygger i Københavns omegn.

Kilde: Kommuneplanforslag s. 23

I ovenstående beregninger ses ganske bort fra to problematikker. Der ses bort fra en vurdering af til- og udpendling fra en udbygget Lynetteholm, og hvorfor skulle forstadskommunerne ikke evne at bygge tæt i de kommende stationsnære udbygningsområder ved letbanen?

Den seneste fremskrivning af biltrafikarbejdet med og uden Lynetteholm

Den seneste fremskrivning af ændringer i biltrafikarbejdet efter anlæg af Lynetteholm med tilhørende infrastrukturanlæg i form af Østlig Ringvej og M5, sammenlignet med en situation uden anlæg af Lynetteholm og infrastrukturprojekter, blev foretaget af COWI-ARUP JV og Rambøll for Metroselskabet i arbejdet med en miljøkonsekvensrapport i forbindelse med høringsprocessen vedrørende anlæg af M5.

Nedenstående tabel 6.13 viser, at ændringer i biltrafikarbejdet vil blive ubetydelige i Indre By og brokvarterer (- 1-2 %), bortset fra Østerbro (+ 3-4 %), og beskeden til meget stor stigning i

de ydre bydele. Fremskrivningen peger på en stigning i trafikken på enkelte trafikårer gennem de indre bydele mod bl.a. Østlig Ringvej. For hele Københavns kommune vil stigningen i trafikarbejdet som resultat af gennemførelse af projekterne være på 10-11 %.

Tabel 6.13

Ændring i trafikarbejdet i københavnske bydele. * Stigning i Østhavnen forårsages af tilflytning til Østhavnen og udbygning af Østlig Rignvej i projektscenarierne.

Københavns Kommune		2070	
Trafikarbejde 1.000 bilkm. (hele 1.000)	Referencescenariet	Sydlig Løsning	Nordlig Løsning
Indre By	523	-2%	-2%
Østerbro	448	3%	4%
Nørrebro	231	-2%	-2%
Vesterbro/Kgs Enghave	462	-1%	0%
Valby	464	-1%	-1%
Vanløse	381	-2%	-2%
Brønshøj-Husum	344	1%	1%
Bispebjerg	419	9%	9%
Østamager	267	134%	135%
Vestamager	1.660	-4%	-3%
Østhavnen	99	162%	164%
Nordhavn	106	75%	76%
I alt	5.403	10%	11%

Kilde: Metroselskabets miljøkonsekvensrapport for M5+

Denne beregnede stigning i trafikarbejdet går stik imod målsætninger i den kommende Kommuneplan 2024, primært målsætningen om en årlig reduktion af biltrafikken på 2 %.

International transport

Luftfarten er ikke og har ikke nogen chance for inden for en overskuelig fremtid at blive noget, der blot ligner klimavenlig – ikke med de nuværende passagertal og da slet ikke, når man forventer stigende passagertal i flytrafikken. Luftfarten er ikke på vej til en klimavenlig omstilling (side 16).

For turisme og erhverv må derfor gælde, at luftfarten skal dæmpes og ikke udbygges. Københavns Kommune skal aktivt modsætte sig udvidelser af kapaciteten i Københavns Lufthavn (CPH) så længe det ikke kan dokumenteres, at ændringer betyder reduktioner af CO₂e-udledninger fra den flyvning, som lufthavnen giver anledning til.

Københavns Kommune skal arbejde for at politikere og ansatte ikke benytter fly, at turister,

erhvervs- og studierejsende får stærkt forbedrede forhold for at rejse klimarigtigt med tog til og fra København. Københavns Kommune skal lægge pres på regeringen, så de samlede afgifter på luftfarten afspejler de reelle klimaskader, som industrien udøver.

Københavns Hovedbanegård skal udvikles til at blive et internationalt knudepunkt, og kommunen skal arbejde for bedre internationale togforbindelser til og fra København, herunder direkte togforbindelser inklusive nattog, ikke blot til Hamburg og Stockholm, men også til Oslo, Bruxelles, Zürich og andre destinationer i Europa. Kun på den måde kan vi fortsat fastholde og tiltrække investeringer, talenter og turister på en klimavenlig måde.

Fejl i Figur 2.7

Figur 2.7 er belastet med fejlagtige oplysninger hvad angår antal biler og cykler. Procentudregningerne ser ud til at være korrekte, men de bagvedliggende absolutte tal for antal biler og cykler er ikke korrekte. Ifølge Københavns kommunes statistikbank var antallet af biler i 2014 109.245 og i 2023 139.635 - og ikke henholdsvis 123.500 og 139.600, hvilket korrekt giver en stigning på de anførte 28 %.

Figur 2.7 — Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune

	2014		2023	Stigning
Indbyggere	578.000		653.600	13%
Cykler	659.000	→	744.500	10%
Biler	123.500		139.600	28%

Figur 2.7 — Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune. Antallet har været stigende over de sidste ti år, og det lægger pres på byens arealer.

Kilde: kommuneplan 2024, s. 28-29

Bilag

Alternativer til Lynetteholm og M5:

Forstadskommunerne vil blive lykkelige for en mere balanceret vækst i befolkning og arbejdspladser inden for Hovedstadsregionen.

En reduceret opfyldning af jord i forbindelse med anlæg af Lynetteholm bør vi betragte som en nødvendig del af Københavns stormflodssikringsprojekt.

S-banens udbygning med ny S-togstunnel - Eksprestunnelen.

Eksprestunnelen er et forslag til en ny tunnelløsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København H i syd.

Eksprestunnelen giver markant kortere rejsetider, høj frekvens og flere direkte forbindelser, samt redundans på S-banen. Eksprestunnelen giver potentielt næsten dobbelt så meget kapacitet på S-banen.



Tunnelen vil give en ny station ved Rigshospitalet, som herved får direkte togforbindelse fra store dele af Hovedstadsområdet og bliver en af Danmarks 10 største jernbanestationer. Der kan også tænkes stationer ved Vibenshus Runddel og ved Forum med skiftemulighed til metroen.

Der er brug for en udbygning af S-banetrafikken i Storkøbenhavn med mange flere afgange, så der er plads til de mange rejsende, der skal overflyttes fra bil til kollektiv trafik.

Allerede i dag er S-banen hele Storkøbenhavns "Grønne Puls". Men selv med den planlagte automatisering af driften med flere afgange, er der brug for mere kapacitet gennem selve København.

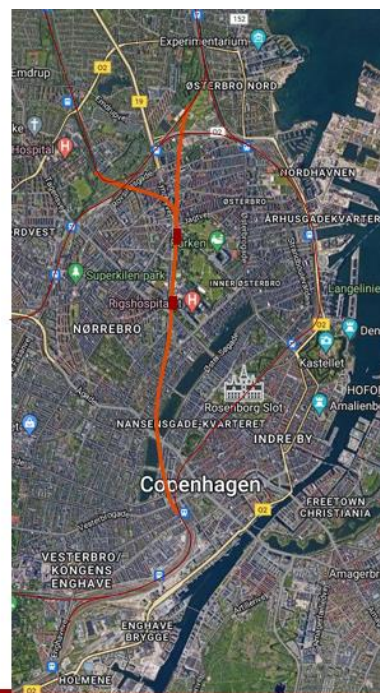
En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen. Forslag om bygning af en eksprestunnel er endnu engang lagt på tegnebrættet. De igangsatte undersøgelser vil også redegøre for klimabelastningen under opførelse af sådan en tunnel.

På en konference om Hovedstadens infrastruktur og transport den 16. september 2024 gav DTU professor i transportmodellering Otto Anker Nielsen sin varme anbefaling til konstruktion af en Eksprestunnel med nedenstående argumenter:



Eksprestunnel

- Markant øget kapacitet
 - Giver 2 nye spor gennem byen, fremfor at justere anvendelsen af de eksisterende 2+2 spor
 - Meget højere frekvens gennem byen
 - Farumbanen kan få meget højere frekvens
 - Farum- og Frederikssundsbanen kan få systemer med hurtig- og stoptog som de andre baner
- Mere robust ved nedbrud på boulevardbanen
- Markant kortere rejsetider på de lange rejser mellem det nordlige, sydlige og vestlige Hovedstadsområde, mulighed for direkte tog mellem alle fingre
- Særlig stor tidsbesparelse fra Farumbanen til Centrum
- Ny station ved Rigshospitalet
- Direkte forbindelse til nordlige del af ringmetroen ved Vibenhushus



16. September, 2024

Otto Anker Nielsen, DTU Management, Transportdivisionen

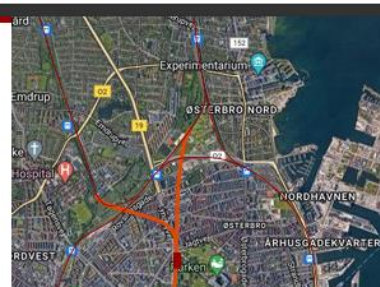
Hvad skal der til for at Hovedstadens mobilitet bliver bæredygtig?

27



Eksprestunnel styrker geografisk markedsdækning

- Kvantespring frem i den højklassede kollektive trafikbetjening af Hovedstadsområdet
- Fremfor mindre forbedringer af punktlighed og kapacitet



Det er vigtigt at få udarbejdet et grundigt overslag over, hvor lang tid det vil tage at anlægge en Eksprestunnel, hvad den vil koste i anlægsudgifter, og hvor stor et CO₂-udslip den vil belaste klimaet med i anlægsperioden. Klimabelastningen i anlægsfasen skal vejes op mod det kæmpeløft i den kollektive trafikudvikling med ringe klimabelastning, som er forbundet med Eksprestunnelen i den efterfølgende driftsfase.

Professor Otto Anker Nielsen peger tillige i ny forskning på et stort og hidtil undervurderet potentiale for at bygge boliger og arbejdspladser langs S-togsnettet i Hovedstadsregionen, som flere gange overgår det planlagte areal i Lynetteholmpjektet.

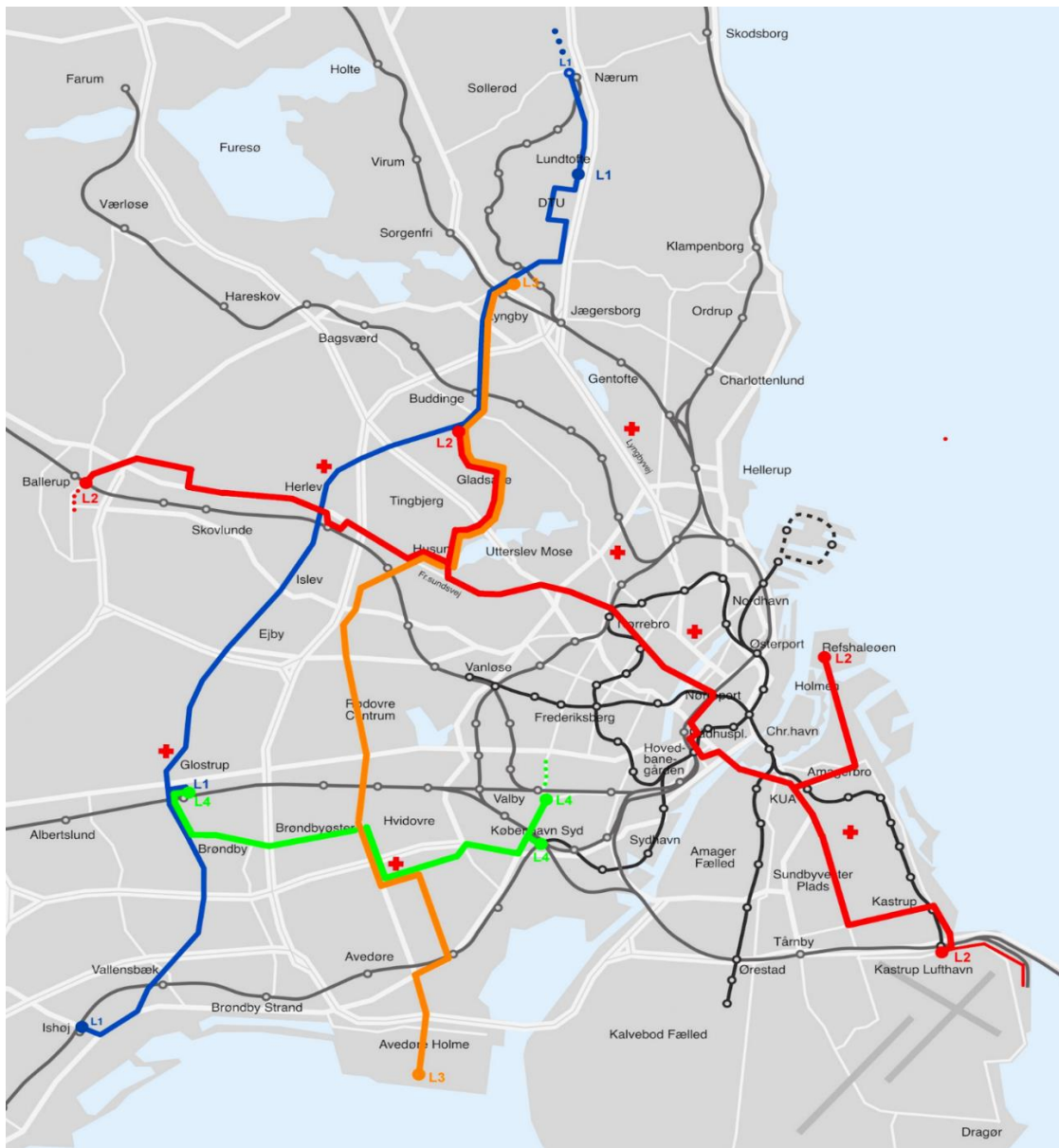
https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=e38974c67f&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1810443756754117097&th=191ffd012f2721e9&view=att&disp=safe&realattid=f_m16dckna0

Metroens kapacitetsproblem under inderhavnen kan løses på anden vis end via bygning af ny metrolinje, f.eks. via en letbane

Foreningen Letbaner.dk har foreslået en linje L2, Frederikssundsvejs-letbanen med forløb og fordele som følger.

L2: Frederikssundsvejs-letbane, der kan supplere den snart færdige Ring 3 linje på 29 km.

- Ballerup – Herlev – Nørreport – Hovedbanegården – Amagerbro – Lufthavnen (rød linje på kortet nedenfor)
- Aflaster metro over havnesnittet.
- Aflaster vejtrafik på bl.a. H. C. Andersens Boulevard.
- Forbedrer komfort og kapacitet for 5C og udnytter det tracé, som 5C i dag benytter
- Betjener flere tætte boligområder, bl.a. Tingbjerg via Ruten.
- Betjener store erhvervsområder fra Lautrupparken til Kastrup.
- Forbinder 6 togstationer, 6 metrostationer og Lufthavnen.
- Forgrener sig også til Refshaleøen.



Letbaner.DK

Kjeld A. Larsen

Næstformand Rådet for bæredygtig trafik