

Indre By Bydelsplan 2023-2026 behov for justering af gedigent udformet mobilitetsafsnit?

Bydelsplanmøde
april 2025

Kjeld A. Larsen

Medlem af Indre By Lokaludvalgs Byudviklingsgruppe

Næstformand i Rådet for Bæredygtig Trafik

INDRE BY BYDELSPLAN 2023-2026



Kampen om den sparsomme plads – bilerne fylder



TEMA 2: TRAFIK OG PARKERING

Indre By er centrum for København, og det gør sig gældende rent trafikalt i form af et punktvis stort trafikalt pres på bydelen. Derfor er der behov for gode mobilitetsløsninger her. Der er for tiden stor bevågenhed på parkering, i særdeleshed i Middelalderbyen, hvor Byrums- og Trafikplanen skal udrulles.

Prioriteringsprincip mellem transportformer

cyklisternes udfordringer – i forhold til biltrafikken og internt på cykelstien

TRAFIKALT HIERARKI I INDRE BY

Lokaludvalget ønsker, at trafikarterne i Indre By prioriteres således, at gående først tilgodeses, efterfulgt af cyklende, dernæst den offentlige transport, handicap- og erhvervskørsel. Vi foreslår således som princip for bydelen, at beslutningstagere arbejder med følgende hierarki for udviklingen af trafikken i Indre By:

1. Gang
2. Cyklisme
3. Offentlig transport
4. Handicap- og erhvervskørsel
5. Privatbilisme

Udviklingen i elcykler og ladcykler samt kørsel med knallerter på cykelstierne udfordrer fremkommeligheden og sikkerheden på cykelstierne. Derfor skal der findes løsninger på, hvordan de forskellige cykeltyper mere sikkert kan samfærdes, ligesom cykelstierne generelt skal være bredere. Lokaludvalget mener, at knallerter ikke skal kunne køre på cykelstierne. Det er muligt, at der også skal findes en løsning for elcykler, især eldrevne ladcykler, udenfor cykelstierne eller i en særlig bane. Cykelstierne skal ikke være en trafikskraldespand.

Der skal generelt være bedre plads på cykelstierne, hvorfor de kommunale minimumsmål for cykelstier på 2,5 m bredde (Retningslinjer for cyklernes by (2019)) skal opdateres. Ved gravearbejder i bydelen, kan og bør man fx gøre cykelstierne 20-30 cm bredere.

Prioriteringsprincip for parkeringsarealer

friholdte gaderum, men samtidig prioritering af beboerparkering

Bilparkeringsarealerne i Indre By skal prioriteres til:

1. af- og pålæsning
2. parkering for håndværkere mv., der skal udføre opgaver i ejendomme i Indre By
3. handicapparkering og parkering for handicapkørselsordninger
4. beboerparkering
5. parkering med tidsbegrænsning og ladestander til brug for opladning af nulemissionsdelebler
6. parkering med tidsbegrænsning og ladestander til brug for opladning af øvrige nulemissionsbiler
7. pendlerparkering og privat kundekørsel
8. plads til andre aktiviteter, herunder cykelparkering.

Beboerparkering

Lokaludvalget mener, at indbyggere i Indre By skal have mulighed for at have bil og parkere den i deres eget kvarter.

Gaderummene i Indre By skal holdes fri for parkerede biler, og der skal være planer for, hvordan de tomme arealer skal bruges. Lokaludvalget ser gerne, at de frigjorte arealer anvendes til ikke-kommercielt ophold. Der skal med beboerlicens være mulighed for at parkere i bydelens parkeringsanlæg, herunder i det parkeringsanlæg, som er under Langebro.

Overordnet ønsker lokaludvalget, at indbyggerne i Indre By har adgang til en parkeringsplads inden for rimelig afstand af deres bopæl. Med undtagelse af handicapparkering bør afstanden mellem bopæl og parkeringsplads være max. 800 m (svarende til Københavns Kommunes målsætning om afstanden til offentlig transport (10 minutters gang)). For handicapparkering bør afstanden være så lille som mulig.

LOKALUDVALGET ARBEJDER FOR

- at skabe politisk forståelse for vigtigheden af en samlet koordinering af trafikprojekter, både internt i Indre By og i sammenhæng med det øvrige København, således, at der arbejdes ud fra et holistisk udgangspunkt, hvor der er sammenhæng i trafikplaner og -udvikling på tværs af Indre By og i sammenhæng med resten af København
- at fremme trafiksikkerheden og fremkommeligheden med en tilgang, der først tilgodeser vilkår for gående, dernæst cyklende og herefter den offentlige transport, erhvervskørsel og handicapbefordring. Øvrig bilisme skal ikke fremmes i Indre By
- at dæmme op for det trafikale pres på Indre By med oprettelsen af trafikøer i bydelen, herunder at lede tung trafik og søgetrafik væk fra Indre By
- at fremme trafiksikkerheden og den generelle fremkommelighed i Indre By, fx på bekostning af kørebanernes bredde. Vi mener, at fortove og cykelstier skal have mere plads på bekostning af kørebaner
- at bydelens beboere har adgang til en parkeringsplads inden for rimelig afstand af deres bopæl
- at adgangen til Østre Anlæg forbedres til fordel for de mange beboere og institutioner i Nyboder
- en ubrudt fodgængerlinje ad Fæstningsringen
- at udvikle et princip for begrønning af større gader og veje i bydelen tilsvarende vores planer for Kronprinsessegade
- at små, men vigtige elementer, der kan være med til at sikre en glidende afvikling af trafikken i Indre By og resten af København, løbende og fleksibelt kalibreres; fx intervallerne mellem rødt og grønt i lysregulerede gadekryds
- at sikre, at det i tilfælde af, at det besluttet at omdanne H.C. Andersens Boulevard til "Den grønne boulevard" tilbunds gående undersøges, hvad en eventuel nedgravning af H.C. Andersens Boulevard betyder for trafikken i Indre By. Vi ønsker som en del af en sådan undersøgelse, at der laves en plan for fritlægningen af Ladegårdsåen i Indre By. En eventuel nedgravning af H.C. Andersens Boulevard er kun hensigtsmæssig, hvis ikke denne medfører en stigning i trængsel og forurening i Indre By og det øvrige København
- at området omkring Vesterbro Passage, Axeltorv fredeliggøres og begrønnes
- at delebiler med faste stampladser skal fremmes med egne p-pladser som hidtil, gerne med el-ladere for at fremme skiftet til elbiler, så både beboere og virksomheder har et reelt alternativ til at have egne biler
- at fremme initiativer, der reducerer tomgangskørsel
- at det bliver let at lade bilen stå og mere attraktivt at benytte den kollektive transport.

Københavns
Kommunes udkast
til Klimastrategi
2035 og Handleplan
2026-2028

Kan Indre By bruge elementer
fra kommunens Klimastrategi
og Handleplan til at justere
bydelsplanens mobilitetsafsnit
i mere bæredygtig retning –
reduceret trængsel, mindre
støj, renere luft, større
trafiksikkerhed og reduceret
CO2e-udslip?

Klimahandleplan 2026-2028

Klimastrategien frem til 2035 er ambitiøs og handleplan 2026-2028 rummer mange gode initiativer.

For første gang kombineres den geografisk begrænsede klimastrategi til CO2e-udslip inden for kommunens areal med en forbrugsbaseret klimastrategi for borgere og kommunen selv.

Den lovede borgerinddragelse virker mere seriøs sammenlignet med inddragelsen i forbindelse med udarbejdelsen af den afløste Kbh. klimaplan 2025.

Biomasse som bærende strategi skal nu gradvis udfases, men erstattes så af den umodne, dyre og energikrævende CCS-strategi som det bærende reduktionsmiddel mod CO2e-neutralitet.

Det forbrugsbaserede klimaregnskab er tillige afhængig af indsatser i udlandet og derfor forbundet med stor usikkerhed.

På mobilitetsområdet spiller indførelse af trængselsafgifter en afgørende rolle – en sovepude?

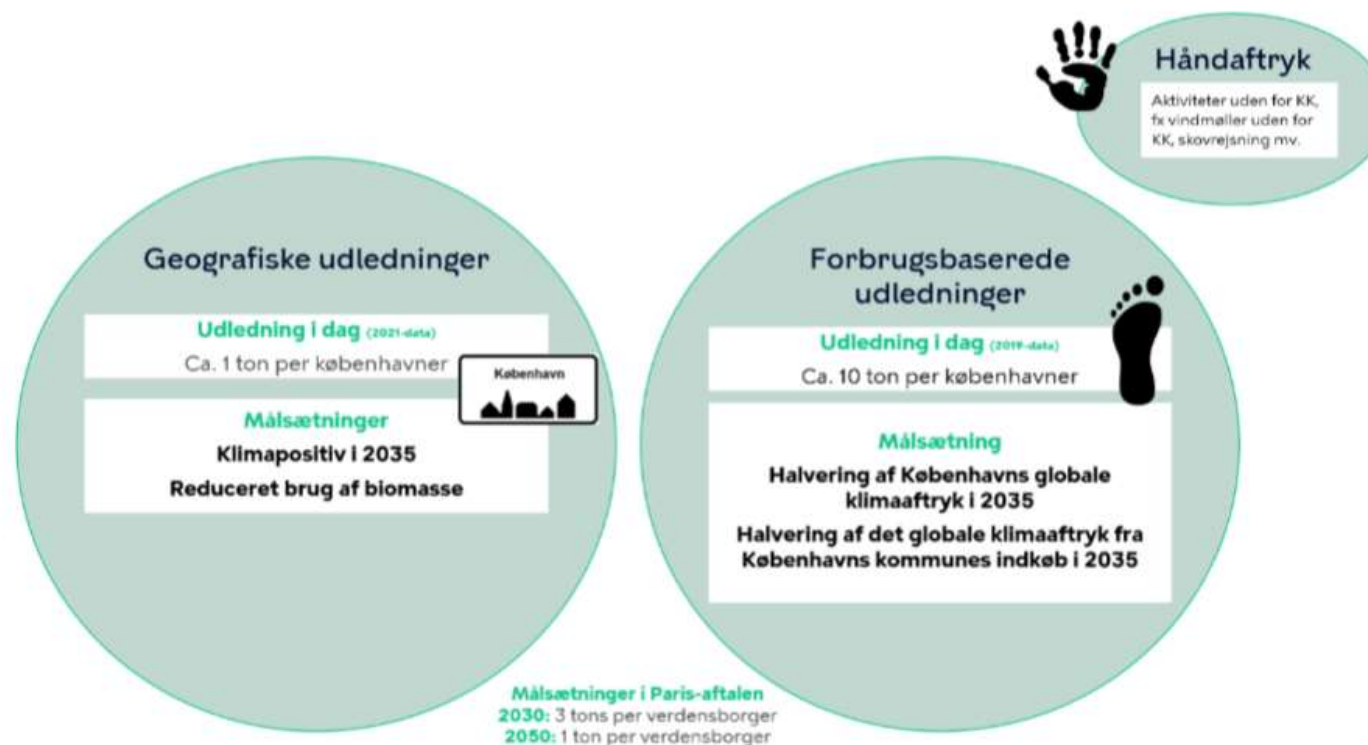
Klimastrategiens trestrengede mål:

København skal som geografisk område være klimapositiv/CO₂e-neutral: der skal opfanges mere CO₂e end vi udleder

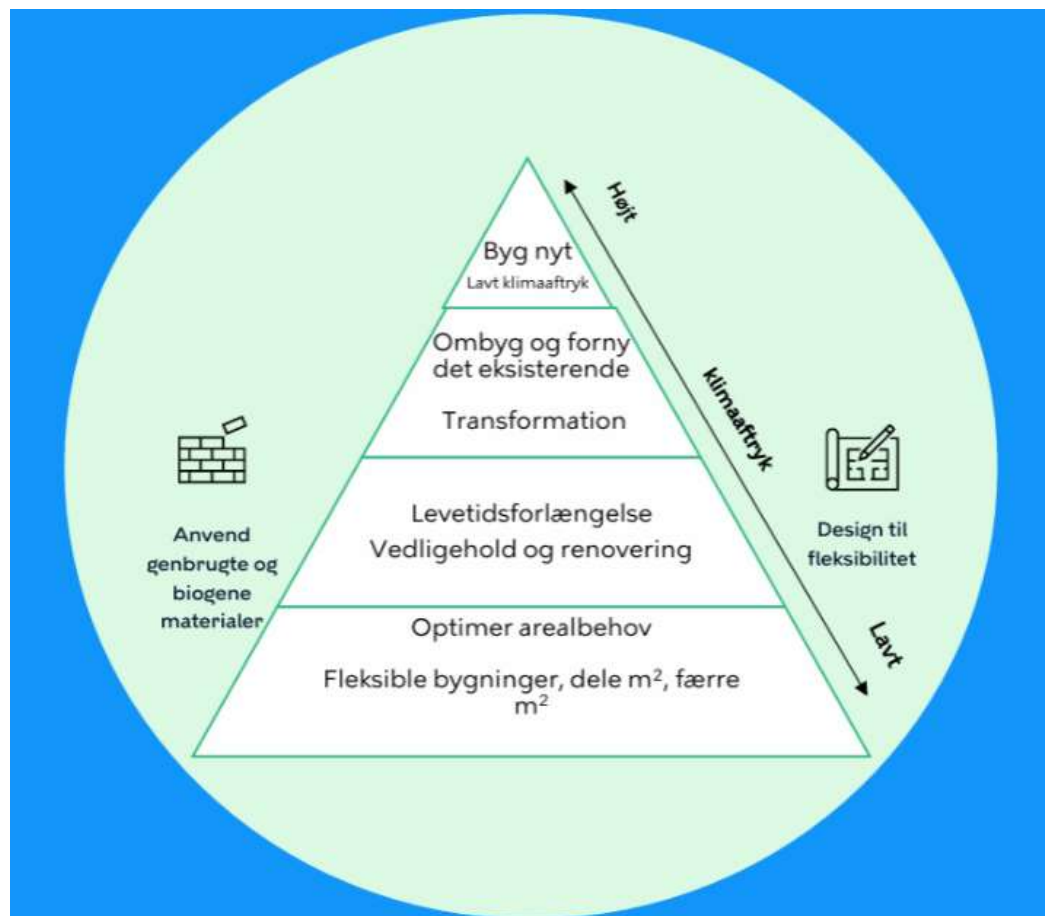
Københavns globale klimafodaftryk skal halveres, det betyder at de forbrugsbaserede udledninger skal reduceres med 50 %.

Københavns Kommunes skal halvere udledningerne fra kommunens egne indkøb

Figur 2: Målsætninger for Klimastrategi 2035



Indsatsområde 3 Byggeri og anlæg - har stor betydning for trafikstrømmenes udvikling
Pyramide illustrerer: mest i bunden (optimér arealbehov) og mindst i toppen (byg nyt)
Men så bliver M5, Østlig Havnetunnel og 50.000 boliger på Lynetteholm besluttet



Ny aftale om Lynetteholm binder københavnske politikere i årtier fremover

– I en situation, hvor vandstanden stiger og der er øget risiko for voldsom stormflod, er det varmtt at lave en massiv byudvikling i vandkanten og også ud i Øresund. Det er stik imod alle de eksperter, der advarer mod at bygge tæt på vandet. Vi ser hvordan FN's klimapanel hele tiden bliver overrasket over, hvor hurtigt klimaforandringerne accelererer. Det er helt umuligt at forudsige situationen 50 år frem, understreger Kim Hjerrild.

Den nye metrolinje M5 skal ifølge aftalen have ni stationer og gå fra Københavns Hovedbanegård hen over Amager ud til Lynetteholm. I første omgang låner staten Københavns Kommune 20 milliarder kroner til at bygge den nye metrolinje samt havnetunnelen. Men København skal betale pengene tilbage indenfor 35 år.

Planen er, at pengene skal komme dels gennem salg af grunde på Lynetteholm og i Østhavnen, dels fra stigende metropriker. Derudover skal Københavns Kommune bidrage med et ekstra tilskud på 2,5 milliarder kroner, der skal holdes indenfor de fastsatte anlægsrammer.

Indsatsområde 4: Mobilitet

Mobilitetens andel af de geografiske udledninger: 35 %

Mobilitetens andel af de forbrugsbaserede udledninger i 2019: 12 %

Tre delmål:

1. Andelen af københavnernes ture på cykel, til fods og med kollektiv trafik stiger
2. Københavnerne benytter i stigende grad delebiler frem for at eje biler
3. Vejtrafikken i København er fossilfri

Fem indsatsområder:

1. Omdannelse af arealer til grønne transportformer og byrum
2. Bedre cykelmuligheder
3. Styrket kollektiv transport
4. En by med mindre biltrafik
5. Fossil vejtrafik

4.1 Omdannelse af arealer til grønne transportformer og byrum

Implementering af tre initiativer for at opnå grønne byrum – med stor spændvidde i reduktionspotentialer

De tre initiativer

- Omdannelse af vejareal og af gadeparkering til prioritering af cykelstier, fortove og busser samt byrum og grønne forbindelser frem mod 2035
- Prioritering af sammenhængende gangforbindelser til hverdagsfunktioner og kollektiv transport.
- Forsøg med midlertidige ændringer af vejareal til fordel for byliv, aktiviteter og grønne transportformer.

Ikke så meget nyt under solen: videreførelse af igangværende initiativer

Stor modstand fra bilejerfolket til at afgive arealer til kørsel og parkering

Midlertidige ændringer af vejareal er betinget af lokal velvilje og behov for nye aktiviteter – men hvilke?

4.2 Bedre cykelmuligheder

Implementering af tre initiativer på cykelområdet – igangværende initiativer, som ikke tager højde for løsning af problemet af den forøgede trængsel på cykelstierne med fossildrevne køretøjer, brede ladcykler og superhurtige cyklister og den dermed forøgede utryghed blandt grupper af cyklister

Københavns Kommune vil implementere tre initiativer:

- Udbygning af Københavns Kommunes del af det regionale supercykelstinet.
- Etablering af et bydækkende, sekundært cykelnetværk for en tryk og rolig cykeltur.
- Grønne bølger for grønne transportformer så gående, cyklister og busser kommer hurtigere rundt i byen.

Initiativerne tager ikke højde for en lang række problemer på cykelområdet – ikke klimarelevant

Opbygning af sekundært cykelnetværk til gavn for de utrygge cyklister lyder som en rigtig god idé, men hvor?

Cykelgader nævnes ikke!

Grønne bølger har jeg svært ved at få øje på.

4.3 Styrket kollektiv transport

Københavns Kommune vil udvikle og implementere tre initiativer:

- Bedre sammenhæng mellem kollektiv transport og cykling og gang ved udvalgte, større trafikknudepunkter i København.
- Forbedret busfremkommelighed gennem dedikerede busbaner og signalprioritering mv.
- Kontinuerligt samarbejde mellem Københavns Kommune, regioner, staten, trafikselskaber og relevante kommuner om fremme af grøn mobilitet på tværs af hovedstadsområdet.

Tre rigtig gode initiativer, som vi godt kan bruge i vor bydelsplan.

Der står ikke noget om planerne for fortsat metroudbygning og den samtidige nedlægning af buslinjer på overfladen.

IBL ønsker reetablering af en lille eldreven bus i rute i de indre bydele til betjening af lokalbefolkning og turister.

4.4 En by med mindre biltrafik

Københavns Kommune vil reducere biltrafikken i byen. Det vil vi gøre ved at udbrede brugen af delebiler og gøre det mere økonomisk attraktivt at vælge grønne transportformer.

Københavns Kommune vil udvikle og implementere to initiativer:

- Udbredelse af delebiler gennem dialog og målrettet rådgivning til borgere, virksomheder og boligforeninger.
- Justering af parkeringstakster og beboerlicenser frem mod 2035 samt omdannelse af noget af gadeparkeringen til dedikerede parkeringspladser for delebiler, handicapbiler, erhvervskøretøjer mv. frem mod 2035.

To vigtige initiativer

Satsning på delebilsstrategi har indtil videre ikke ført til positive resultater – og uden krav om elbiler, så er initiativet ikke noget værd.

Justering af parkeringsafgifter og beboerlicenser er effektive tiltag, men er der tilstrækkeligt politisk mod til at iværksætte initiativet?

4.5 Fossilfri vejtrafik

Københavns Kommune vil understøtte, at der kommer flere elbiler på vejene. Det vil vi gøre med flere ladestandere, en nulemissionszone og dialog med branchen om håndværkerbiler.

Københavns Kommune vil udvikle og implementere tre initiativer til at sikre og understøtte omstillingen til emissionsfri mobilitet:

- Etablering af ladeinfrastruktur til fossilfri vejtrafik i hele byen.
- Etablering af en nulemissionszone i København.
- Dialog med branchen om håndværkerhubs og omstilling til grønne transportmidler.

En diskussion er i sin vorden: El-ladestandere pynter ikke

En nulemissionszoner burde dække et større areal af de indre bydele: indre by og brokvarterer.

Godt initiativ at få etableret omladningshubs og omstillet håndværksbranchen til brug af ladcykler

Fossilbiler skal slides op inden nyanskaffelse af elbil – livscyklus betragtning

Initiativer til omstilling mod bæredygtig transport, som også kunne være inddraget

Etablering af trafikøer, som kan hindre unødigt gennemkørende trafik.

Etablering af bydele efter princippet 15-minutters byen – mangfoldighed af funktioner inden for et tidsforbrug på 15 minutter via cykel

Startafgift, som reducerer de korte bilture – forarbejde hos DTU



HVAD?

En trafikø er et kvarter der lukkes af for gennemkørende trafik med afspærringer og ensretninger. Der er stadig adgang for biler, men den er forbeholdt bilister med et ærinde, som f.eks. beboere og erhverskørsel, og kun via én adgangsvej.

Det betyder færre biler der, hvor folk bor, og det frigiver plads til cyklister, gående og kollektiv trafik, grønne åndehuller, biodiversitet og lokalt byliv.

Relevant
slogan fra
Banegården?

