

8. oktober 2024
J.nr. 2024-0312083

Økonomiudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Indre By Lokaludvalg har på flere af sine møder efterlyst en sammenhængende trafikplan for Københavns kommune.

Baggrunden for dette er, at en stor del af pendler- og fritidstrafikken fra omegnskommunerne kører igennem eller har Indre By som destination.

Lokaludvalget blev derfor glædeligt overrasket over at konstatere, at Det Kommunale Kontaktråd for Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune havde besluttet at iværksætte en tværgående mobilitetsanalyse.

Indre By Lokaludvalg beklager, at de københavnske lokaludvalg ikke er blevet inddraget i processen frem mod en tværgående mobilitetsstrategi.

Vi besluttede på den baggrund at afholde et borgermøde om den tværgående mobilitetsanalyse med det formål at indsamle borgerforslag, som kan indgå i mobilitetsanalysens fase 2, hvor forslag til indsatser i en mobilitetsstrategi er i fokus.

Et velbesøgt borgermøde om den tværgående mobilitetsanalyse blev afholdt den 24. juni 2024. I mødet deltog også borgere fra andre lokaludvalg.

Mødet omfattede to indledende oplæg, dels ved projektleder fra Københavns Kommunes Teknik og Miljøforvaltning, Emma Liisberg, som redegjorde for analyseresultaterne fra den tværgående mobilitetsanalysens fase 1, dels ved trafikforsker Susanne Krawack, som fremkom med en række forslag til indsatser for at komme i mål med en bæredygtig transportstrategi.

De to oplæg blev drøftet i plenum, hvorefter borgermødet opløstes i tre workshops, som alle fremkom med forslag til indsatser.

Følgende forslag til indsatser er udvalgt blandt langt flere fra de nedsatte workshops, som alle kan ses i medfølgende bilag:

- Det er vigtigt at inddrage lokalt i afsøgningen af udfordringer og potentialer forbundet med den tværgående mobilitet. Indre By Lokaludvalg er gerne samarbejdspartner på fremtidig inddragelse.
- Det er vigtigt, at datagrundlaget er i orden (fx fremgår det i den tekniske rapport s. 23, at Østre Ringvej er vedtaget, men det er ikke tilfældet).
- Sigtet med analysen bør være bedre mobilitet frem for øget mobilitet.
- Visionspunkterne for den tværgående mobilitetsanalyse er internt modstridende.
- Fokus bør være på forbedring af den kollektive trafik (herunder billigere/gratis offentlig transport) uden forurenende anlæg (fx boring af tunneller) kan lette regionale udfordringer med mobilitet.
- Der er behov for flere busbaner og indsættelse af flere hurtige busser.
- Væksten i det private bilejerskab er en udfordring for mobiliteten.
- En nulemissionszone i hovedstadsområdet kan placeres, så den dækker Indre By Lokaludvalgs område.
- Max hastighed for motoriserede køretøjer i Københavns Kommune bør være 30 km/t.
- Mobilitetspolitiske tiltag bør først og fremmest tage højde for børn, da disse er en særlig udsat gruppe i trafikken, også hvad angår partikelforurening.
- 15 minutters byen kan sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed.
- Der er behov for samlet koordinering af fremtidige mobilitetstiltag i Københavns Kommune og hovedstadsområdet.

Derfor er den tværgående mobilitetsanalyse et godt tiltag.

- Der skal indføres bilfrie søndage i hele Københavns Kommune.

Indre By Lokaludvalg beder om, at input fra Københavns lokaludvalg vil indgå i den kommende proces i arbejdet med fase 2 af den tværgående mobilitetsanalyse.

De to oplæg og referat fra borgermødet fremgår af medsendte bilag. Blandt bilagene er også supplerende bemærkninger fra deltagere i borgermødet, som vi modtog forud for lokaludvalgets behandling af denne sag den 12. september 2024.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson for Indre By Lokaludvalg

Mødet blev afviklet i MBK Kursuslokaler, Pilestræde 61 den 24. juni kl. 19-22.

I mødet deltog 19 tilhørere foruden mødeleder, oplægsholdere og lokaludvalgets referent.

Mødedagsorden

1. Velkomst ved Indre By Lokaludvalg
2. Oplæg om den tværgående mobilitetsanalyse ved projektleder Emma Liisberg, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
3. Oplæg om mobilitet i Indre By ved mobilitetskonsulent Susanne Krawack
4. Workshop om lokale løsninger på regionale mobilitetsudfordringer
5. Videre proces og tak for i aften ved Indre By Lokaludvalg

Referat

Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg, bød velkommen til mødet. Han nævnte, at mange af Københavns Lokaludvalg efterspørger en samlet trafikplan for byen.

Bent Lohmann gav ordet til Emma Liisberg, projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning.

Oplæg om den tværgående mobilitetsanalyse

Emma Liisberg, projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, præsenterede sit oplæg om den tværgående mobilitetsanalyse ([se slides fra mødet](#))

Efter oplægget havde tilhørerne følgende kommentarer og spørgsmål:

- En mødedeltager anførte, at det fremgår af materialet i analysen, at Østlig Ringvej er politisk besluttet, men det er ikke tilfældet. Til denne kommentar svarede Emma Liisberg, at hun ikke vidste, hvorfor dette fremgik af analysen
- En mødedeltager spurgte, hvad datagrundlaget for analysen er. Emma Liisberg svarede, at beregningsværktøjet COMPASS bygger på data fra 2017. Emma Liisberg oplyste, at en oversigt over datagrundlaget kan ses i afrapporteringen af [fase 1 af den tværgående mobilitetsanalyse](#) (marts 2024) i *bilag 1: Forudsætninger*
- En mødedeltager spurgte, om analysens sigte ikke skulle være bedre mobilitet frem for øget mobilitet. Emma Liisberg svarede, at det var en god pointe
- En mødedeltager spurgte, om analysen tager højde for gummiforurening fra dæk. Emma Liisberg svarede, at det er Teknik- og Miljøforvaltningen og de medarbejdere, der sidder med analysen, klar over
- En mødedeltager spurgte, om analysen medtager sundhedsskadelige effekter såsom partikelforurening. Emma Liisberg svarede, at det hører med i analysens opdrag, at den skal evalueres ud fra pejlemærker såsom folkesundheden i forhold til fx støj, aktiv transport og luftforurening
- En mødedeltager fortalte, at Hovedstadens Letbane forventes at tiltrække 13 mio. brugere om året, men at dette ikke fremgik af oplægget. Han mente, at letbanen kan bruges til at strække byudviklingen. Han fortalte desuden om arkitektfirmaet

JaJas model for mindskning af trafik i bycentrum: Jo færre biler i centrum, desto færre parkeringspladser. Han roste desuden Beboerforeningen Dantes Plads for modstand mod det planlagte parkeringshus

- En mødedeltager spurgte, om det er muligt at afdække hvor folk bevæger sig hen mhp. på at undersøge løsninger på bestemte bevægelsesmønstre. Han fortalte desuden om et innovationsprojekt, hvor elever på Gefion Gymnasium havde regnet ud, at gratis offentlig transport kan finansieres af mindskede udgifter til sundhedsomkostninger
- En mødedeltager spurgte, om man i forbindelse med den tværgående mobilitetsanalyse regner på et scenarie med mindre behov for mobilitet. Han fortalte desuden, at de mange korte bilture, som den tværgående mobilitetsanalyse har beskrevet, også er problematiske, fordi bilens partikelfilter m.m. ikke når at varme op. Han spurgte, om en folkeoplysningskampagne ville kunne gøre en forskel
- En mødedeltager spurgte, om der skal gøres op med fortællingen om, at det er acceptabelt at have en times transporttid til arbejde. Emma Liisberg svarede, at nogle mener, at tolerancen for, hvor meget tid vi bruger på transport, er nogenlunde konstant. Derfor ses der en tendens til, at når man reducerer behovet for at rejse, fx ved flere hjemmearbejdsdage, så kan det betyde, at medarbejdere vælger at bo længere væk fra deres arbejdsplads, og dermed ender de med at rejse længere og være afhængig af bil de dage, de møder ind på arbejde. Har man kort transporttid til arbejde, kan det desuden være, at man bruger mere tid på fritidsrejser
- En mødedeltager bemærkede, at man efter hans mening skaber ekstra problemer med de forudsætninger, der er med [Infrastrukturplan 2035](#), som medfører udvikling af mere infrastruktur. Han refererede også til [Folketingets trafikaftale fra 2009](#). Han sagde desuden, at den gennemsnitlige registreringsafgift for personkøretøjer er halveret siden 2009 og at der i 2036 vil være 2,6 millioner personbiler i Danmark, samt at Folketingets trafikpolitik undergraver kommuners og regioners forsøg på at reducere privatbilisme. Emma Liisberg svarede, at den tværgående mobilitetsanalyse kan bruges af lokalpolitikere til at anskueliggøre den uholdbare trafiksituation over for Folketingets politikere
- En mødedeltager sagde, at børnefamilierne kommer i klemme - de *skal* bruge en bil for at få logistikken til at gå op. Han mener, at den tværgående mobilitetsanalyse bør arbejde med personaer/arketyper, der kan anskueliggøre mobilitetsudfordringer, og desuden, at mobilitet er et politisk anlæggende, som man må gå til valg på
- En mødedeltager sagde, at forudsætningerne i COMPASS er en del af forklaringen på udfordringerne
- En mødedeltager spurgte, hvad der var blevet af den vinkebus, der en periode kørte i Indre By, og som var gratis at benytte. Hun sagde desuden, at den øgede trafik giver sundhedsudfordringer, og at det især er børnene, der er i skudlinjen for partikelforurening. Derfor skal partikelforureningen måles i børnehøjde

- En mødedeltager spurgte, hvem der ejer COMPASS (det gør Københavns Kommune). Hun sagde, at prisen på offentlig transport bør reguleres, lige som befodringsfradraget
- En mødedeltager sagde, at han mente at CO₂-udslippet skal ned med mere end ti procent. Han spurgte desuden om der var sket en forskydning i mønsteret for godstransport
- En mødedeltager, der bor nær Sølvgade Skole, fortalte at han dagligt oplever trafikalt kaos om morgenen ved skolen. Han sagde, at forældre, der bringer deres børn i skole kunne være et eksempel på de korte ture. Han spurgte også til, hvordan befolkningsprognosen fra Danmarks Statistik, der ifølge ham viser, at befolkningen i Danmark vil falde med 15 procent, hænger sammen med befolkningsfremskrivningen på seks procent i den tværgående mobilitetsanalyse
- En mødedeltager sagde, at der er brug for mere ambitiøse løsninger og klarere målsætninger end hvad den tværgående mobilitetsanalyse lægger op til
- En mødedeltager sagde, at der er brug for en optælling af hvor mange børn, der kører på cykel i Indre By. Han mente, at børn i Indre By ikke cykler nok
- En mødedeltager spurgte, om alle kan bestille analyser i COMPASS. Emma Liisberg svarede, at det mente hun godt kunne lade sig gøre og at det er dyrt.

Oplæg om mobilitet i Indre By

Bent Lohmann gav ordet til Susanne Krawack, selvstændig mobilitetskonsulent.

Susanne Krawack præsenterede sit oplæg om mobilitet i Indre By ([se slides fra mødet](#)). Hun knyttede følgende kommentarer til sit oplæg:

- Mobilitet er et område præget af dilemmaer uden nemme løsninger
- Mageligheden vinder, når trafikanten skal vælge transportmiddel. Jo mere besværligt det er at transportere sig rundt i et givent transportmiddel, desto mindre tilbøjelige er vi til at vælge dette
- Visionspunkterne for den tværgående mobilitetsanalyse (slide 26) er internt modstridende
- Mobilitetsløsninger fordrer samarbejde
- I forbindelse med parkering henvises til [transportvaneundersøgelsen](#)
- Tidligere forespørgsler har vist, at der er velvilje blandt godstransportører til at omstille sig til mere bæredygtige alternativer
- Stadsleverancen Göteborg er et godt eksempel på citylogistik
- Det er kun muligt at lave én nulemissionzone - Indre By er et oplagt bud
- Det er dyrt at gøre kollektiv trafik gratis, og det er cyklisterne snarere end privatbilisterne, der vil vælge den gratis kollektive trafik som alternativ.

Efter oplægget havde tilhørerne følgende kommentarer og spørgsmål:

- En mødedeltager sagde, at motorcykler og scootere ikke er udbredt i København, hvilket han mente at byen skal have stor ros for

- En mødedeltager spurgte hvad der ville ske, hvis man fjernede al trafikregulering. Susanne Krawack svarede, at hun mente det ville blive kaos, men at man godt kan se på mindre eksperimenter med reguleringen
- En mødedeltager fortalte om trafikreguleringen i USA, hvor trafikken afvikles efter tur. Han fortalte, at der ofte er kø på Søgaderne, hvilket efter hans mening indikerer, at bilister er vanedyr. Han fortalte, at Indre By Lokaludvalg tidligere har drøftet om man skulle foreslå ensretning af Farimagsgaderne og Søgaderne i hver deres retning. Susanne Krawack svarede, at sådanne ensretninger ville øge kapaciteten for biltrafik
- En mødedeltager foreslog, at der opsættes "selvtænkende lyskryds" i Indre By. Hun sagde, at København bør søge inspiration hvad angår information til bilister om ledige parkeringspladser i Nyborg, som efter hendes mening har en god løsning, som mindsker søgetrafikken. Hun foreslog, at lokale beboere skal agere som ambassadører for deres nærområde; holde øje med det og rapportere eventuelle uhensigtsmæssigheder til kommunen
- En mødedeltager sagde, at den kollektive trafik i København efter hans mening ikke er imponerende sammenlignet med det øvrige Europa. Han spurgte, hvad man kan gøre for at fremme bedre kollektiv transport uden CO₂-forurenende tunneller. Han spurgte også, hvad den øgede lastbiltrafik, som fremgår af den tværgående mobilitetsanalyse, består i.

Hvad angår spørgsmålet om en forbedring af den kollektive trafik svarede Susanne Krawack, at den skal være smidigere, så det bliver mere attraktivt at bruge den: Man kan indsætte flere hurtigbusser og lave flere busbaner, især på de store veje. Og så er det ifølge hende vigtigt, at anlæg sker i overensstemmelse med efterspørgsel, kapacitet og passagerantal. Hun gjorde opmærksom på, at hvad angår passagerer og kapacitet, er metro mere effektiv end letbane, der er mere effektiv en busser og så fremdeles. Hun sagde, at Københavns Kommune og den danske stat er store fortalere for metro, men at der er behov for at differentiere udviklingen af den offentlige transport efter behov

Hvad angår den øgede lastbiltrafik svarede Susanne Krawack, at beregningsmodellerne er dårlige til lastbiltrafikfremskrivninger. Hun sagde, at den kommende Femernbro vil give mere trafik, men at den vil være på motorveje. Hun tilføjede, at adfærdspåvirkning også her kan være et virkemiddel. Emma Liisberg bekræftede, at der ikke er gode data på lastbiltrafik; den data, der findes på området, er behæftet med usikkerheder. Hertil bemærkede en mødedeltager, at der på den baggrund skal udvikles en ny beregningsmodel for lastbiltrafik

- En mødedeltager fortalte, at der på Torvegade skal nedlægges busbaner til fordel for bilister og cyklister. Han omtalte Københavns Kommunes indtægter fra p-afgifter ([se regnskab fra 2023](#)) og foreslog, at disse bruges til etablering af parkér- og rejs-anlæg i Københavns omegnskommuner. En mødedeltager svarede, at Københavns Kommune ikke må bruge penge uden for kommunegrænsen, og at det er et politisk spørgsmål
- En mødedeltager spurgte om erfaringerne med indførsel af trængselsafgifter i Oslo og Stockholm kan bruges af Københavns Kommune. Susanne Krawack svarede, at trængselsringen i Stockholm fungerer. Her bruges indtægterne fra

trængselsringen til forbedring af den offentlige transport. Hvad angår Oslo er det et spørgsmål om afgifter på tunneller. Københavns Kommune kan ikke bestemme, om der skal indføres en trængselsring om byen – det kan Folketinget. Susanne Krawack sagde også, at man i de største norske byer arbejder med afgift på kørsel under bymiljøaftaler. Udgifter til dette deles af kommunerne og staten

- En mødedeltager sagde, at Indre By i stigende grad er plaget af veterankøretøjer/partybusser, som er undtaget krav til køretøjer i Miljøzonerne. Hun spurgte, om denne undtagelse også vil gælde i en eventuel nulemissionszone
- En mødedeltager sagde, at pendlerparkering til arbejdspladser i København er gratis og spurgte hvordan dette samt befordringsfradraget kan reguleres til fordel for en mere smidig mobilitet i København. Susanne Krawack svarede, at hun mener det ville være relativt let at differentiere befordringsfradraget, så man kun kan opnå det, hvis man benytter kollektiv transport.
- En mødedeltager fortalte, at hun har optalt omkring 500 gratis arbejdsparkeeringspladser ved Christiansborg.

Workshop om lokale løsninger på regionale mobilitetsudfordringer

Bent Lohmann introducerede workshopen: I grupper skulle mødedeltagerne arbejde med at formulere løsninger på et af de fire visionspunkter fra den tværgående mobilitetsanalyse:

1. Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj
2. Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger
3. Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked
4. Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed

Mødedeltagerne organiserede sig i tre grupper. Grupperne valgte selv, hvilket af visionspunkterne, de ville arbejde med. Efter ti minutters gruppearbejde fremlagde grupperne deres løsningsforslag og kommentarer til de enkelte visionspunkter:

Gruppe A havde drøftet visionspunkt 1: Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj. Gruppen havde følgende bemærkninger:

- Der bør anlægges flere busbaner
- Hastigheden skal sættes ned til 30 km/t for biler i København
- Lyskrydsene skal optimeres, så de tilgodeser forskellige trafikanters bevægelsesmønstre
- Man bør undersøge bilisters adfærd mhp. at flytte adfærden ud af bilen
- Der skal indføres bilfrie søndage i hele byen
- Man bør kunne knytte en fast parkeringsplads til beboere med parkeringslicens
- Det lokale ambassadørskab nytter.

Gruppe B havde drøftet visionspunkt 2: Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger. Gruppen havde følgende bemærkninger:

- Vi er skeptiske over for elbiler, der er støjende og mere forurenende end de har ry for
- Man kan understøtte "gåbusser", hvor børn går sammen og henter hinanden på vejen
- El- og ladcykler bør køre på bilkørebanen
- Fremtidige cykelgader skal gøres bedre med brug af erfaringerne fra anlægget i Nordre Frihavnsgade
- Vareudbringning skal ske med elbil eller -cykler
- Pendler-/arbejdsparkering skal beskattes
- Offentlig transport skal være gratis
- Hastigheden skal sættes ned til 30 km/t for biler i København.

Gruppe C havde drøftet visionspunkt 4: Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed. Gruppen havde følgende bemærkninger:

- 15-minutters byen kan understøtte realiseringen af visionspunktet
- Ren luft og godt miljø er en forudsætning
- Problematikker omkring affaldshåndtering, herunder afhentning i støjende køretøjer bør løses
- Det er vigtigt at børn og alle andre kan færdes trygt i trafikken.

Udover gruppernes tilbagemeldinger havde en mødedeltager også et skriftligt spørgsmål til aftenens møde:

1. Spørgsmål: Hvilke trafikstrømme vil modellen (COMPASS) vise hvis alle priser var omkostningsægte, dvs. afspejlede samfundsomkostninger?
 - a. Parkering
 - b. Trængsel
 - c. Kollektiv trafik
 - d. CO2

Videre proces og tak for i aften

Bent Lohmann fortalte, at Indre By Lokaludvalg vil sende et brev til Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg og Økonomiudvalg med dets anbefalinger til det videre arbejde med fase 2 af den tværgående mobilitetsanalyse. Anbefalingerne vil tage afsæt i kommentarer fra deltagerne i aftenens borgermøde samt [Indre By Bydelsplan](#). Det forventes, at lokaludvalget vil vedtage at sende brevene på dets møde den 15. august 2024.

En mødedeltager bemærkede, at mange af kommentarerne fra deltagerne i borgermødet går igen i Indre By Bydelsplan og [Christianshavn Bydelsplan](#).

Under mødets afvikling havde de mødedeltagere, der ønskede det, skrevet sig på en mailingliste. Hensigten med mailinglisten er at dele mailadresser, så deltagerne på listen fremover nemt kan komme i kontakt med hinanden. Indre By Lokaludvalgs sekretariat sender referat og oplægsholderes slides fra borgermødet til mailinglisten.

Bent Lohmann orienterede derpå om kommende møder i Indre By Lokaludvalg. Møderne er offentligt tilgængelige og annonceres på lokaludvalgets [hjemmeside](#).

24. Juni 2024

Indre By Lokaludvalg

Velkommen til borgermøde om den tværgående mobilitetsanalyse



Dagsorden

- Kl. 19:30 **Velkomst og gennemgang af aftenens program**
ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg
- Kl. 19:40 **Orientering om arbejdet med den tværgående
mobilitetsanalyse** ved Emma Liisberg, Københavns Kommunes
Teknik- og Miljøforvaltning
- Kl. 20:15 **Oplæg om dilemmaer forbundet med udfordringer med den
regionale mobilitet** ved Susanne Krawack, mobilitetskonsulent
- Kl. 20:50 **Workshop: Fire lokale løsningsforslag**
ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg
- Kl. 21:30 **Videre proces og tak for i aften**
ved Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg

Oplæg ved Emma Liisberg
Projektleder, Mobilitet
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Indre By Lokaludvalg 26. juni 2024

Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet

Fase 1 – Kortlægning og beskrivelse af udfordringer og potentialer

Emma Liisberg, projektleder, Mobilitet, Teknik- og Miljøforvaltningen

En samlet analyse for hovedstadsområdet

Opdateret vidensgrundlag

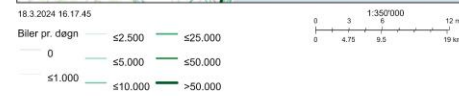
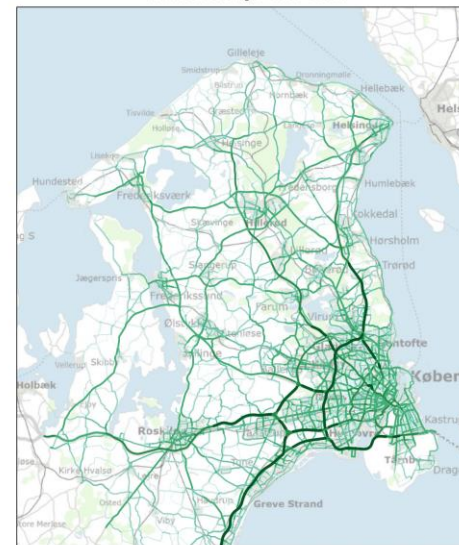
- Analysen skal bidrage med viden om udfordringer og potentialer for mobiliteten i hovedstadsområdet. Derudover viden om hvilke indsatser, der kan skabe bedre mobilitet, øge fremkommelighed og styrke sammenhæng på tværs af regionen
- Analysen skal efterfølgende indgå som en del af en fælles strategisk ramme for en fremtidig udvælgelse af nye prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger på tværs af de 29 kommuner i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden

En analyse i to faser

- Fase 1: Status i 2025 og 2035 for mobiliteten i hovedstadsområdet, samt udpeging af udfordringer og potentialer
- Fase 2: Opstilling af scenarier, samt udpeging af greb og af indsatser, der med udgangspunkt i den fælles vision vedtaget i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, kan løse mobilitetsudfordringerne i hovedstadsområdet

Projektets samlede analysearbejde forventes præsenteret primo 2025

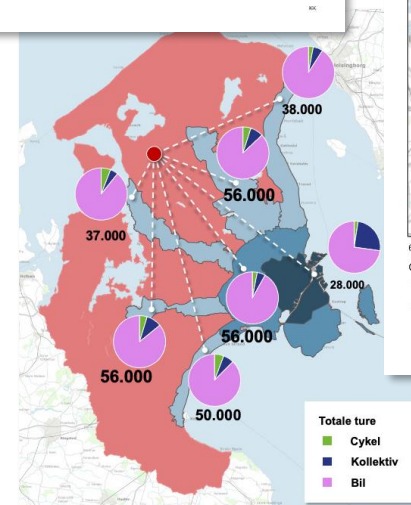
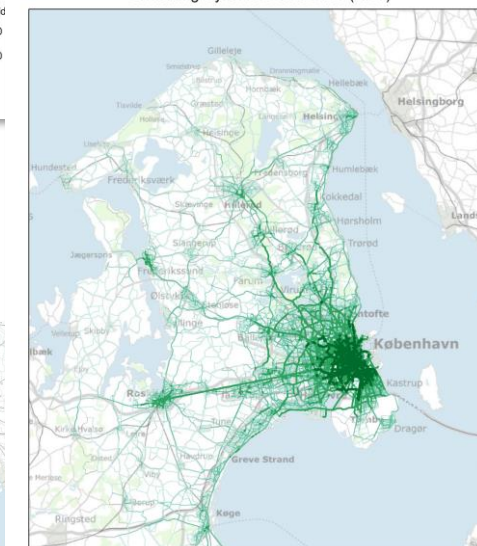
Trafikbelastninger 2035 HVDT



Passagerbelastning Tog Basis 2035 (Morgenmyldretid)

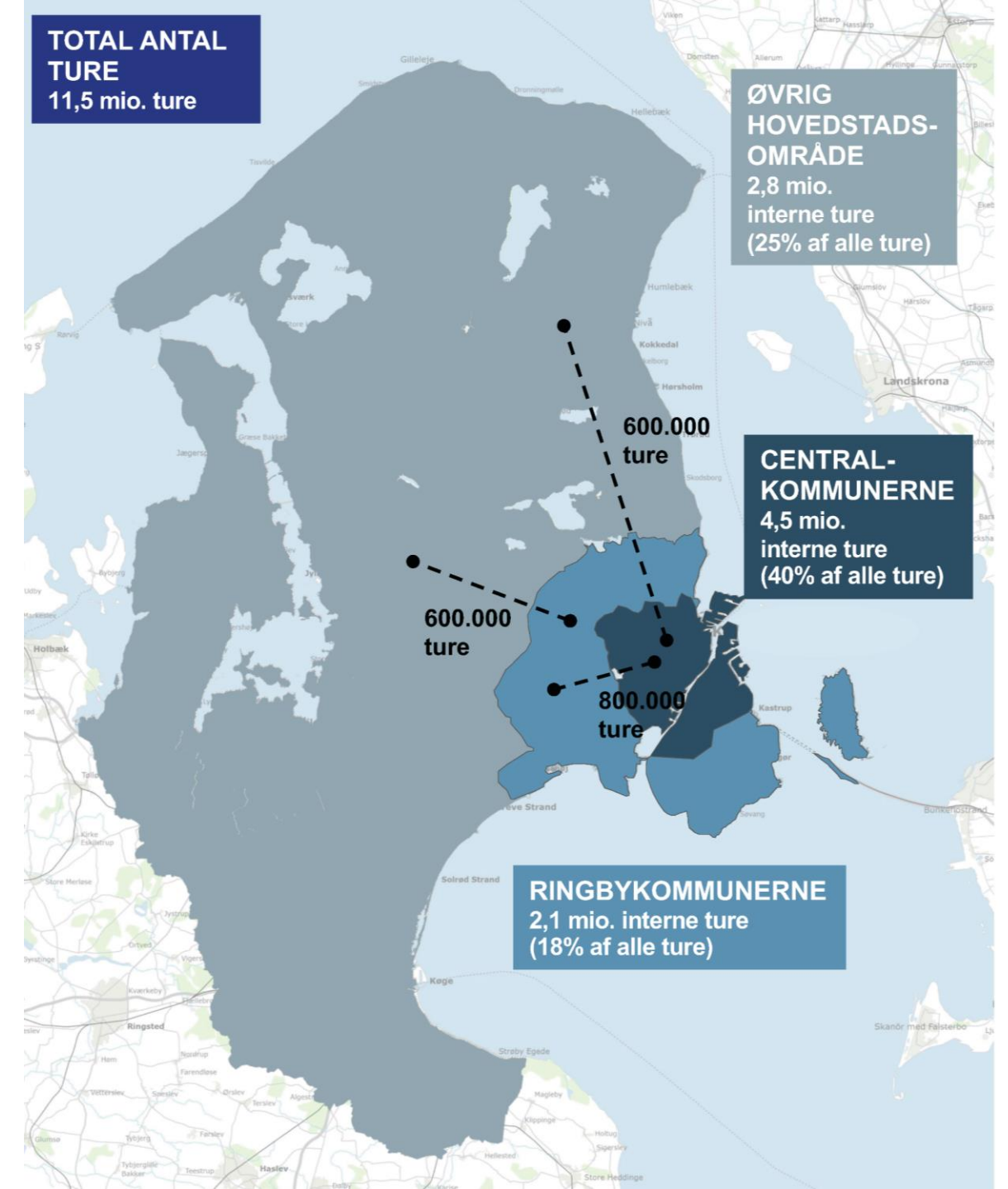


Belastning Cykel for Basis 2035 (HDT)



Forudsætninger

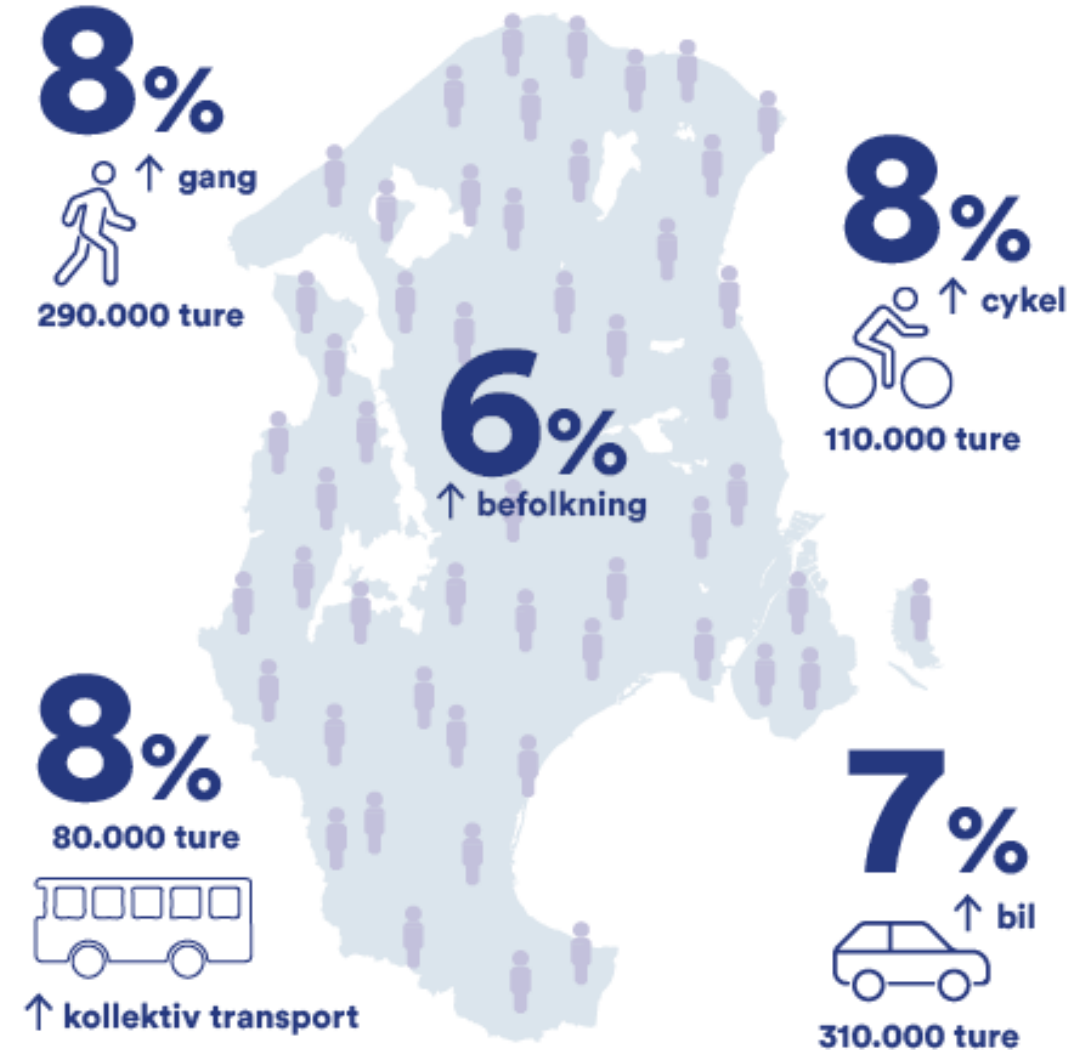
- Beregninger foretaget i COMPASS-trafikmodellen
- To beregningsår: 2025 og 2035
- 2025: Udtrykker dagens situation, inkl. letbanen i Ring 3 og Sydhavnsmetroen
- 2035: Udtrykker situationen i et 10-års perspektiv, inkl. besluttede og finansierede infrastrukturprojekter
- Generelle økonomiske forudsætninger (ex. kørselsomkostninger, takster i den kollektive trafik) bygger på Transportministeriets og Finansministeriets officielle fremskrivninger
- Befolkningsudvikling baseres på kommunernes seneste befolkningsprognoser



800.000 flere daglige ture i 2035

.. heraf 310.000 flere bilture

- Befolkningsvækst, økonomisk udvikling og udbygningen af infrastrukturen fører til flere ture
- Størst er befolkningsvæksten i Centrankommunerne og Ringbyen og mindst i det øvrige hovedstadsområde
- Stort set den samme vækst på tværs af transportformerne

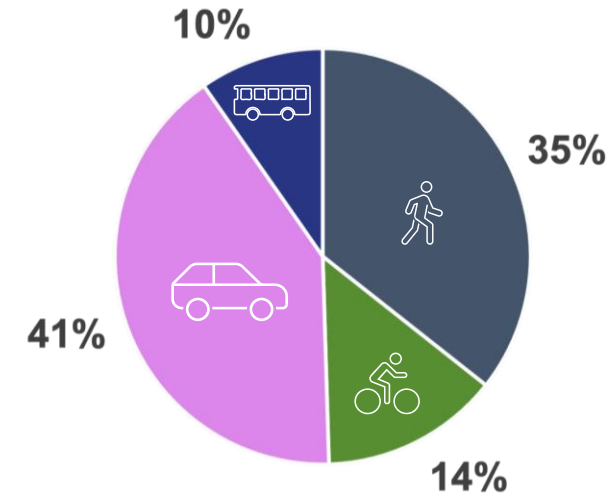


Transportmønstre i 2035

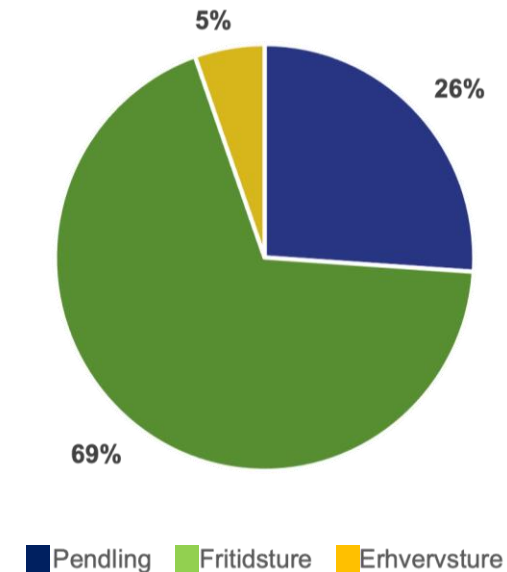
..biltrafik udgør 41% af alle ture

- Gang og cykel benyttes på halvdelen af alle ture - Den kollektive trafik på hver 10. tur
- Transportmiddelfordelingen er den samme som i 2025
- I 2035 står fritidsture for 69 % af alle de daglige ture
- Andelen af fritidsture på cykel og særligt kollektiv transport er markant lavere end for pendlerture
- Fritidsturene er generelt kortere end pendlerturene, hvorfor der også vil ses mange korte bilture

Transportmiddelfordeling



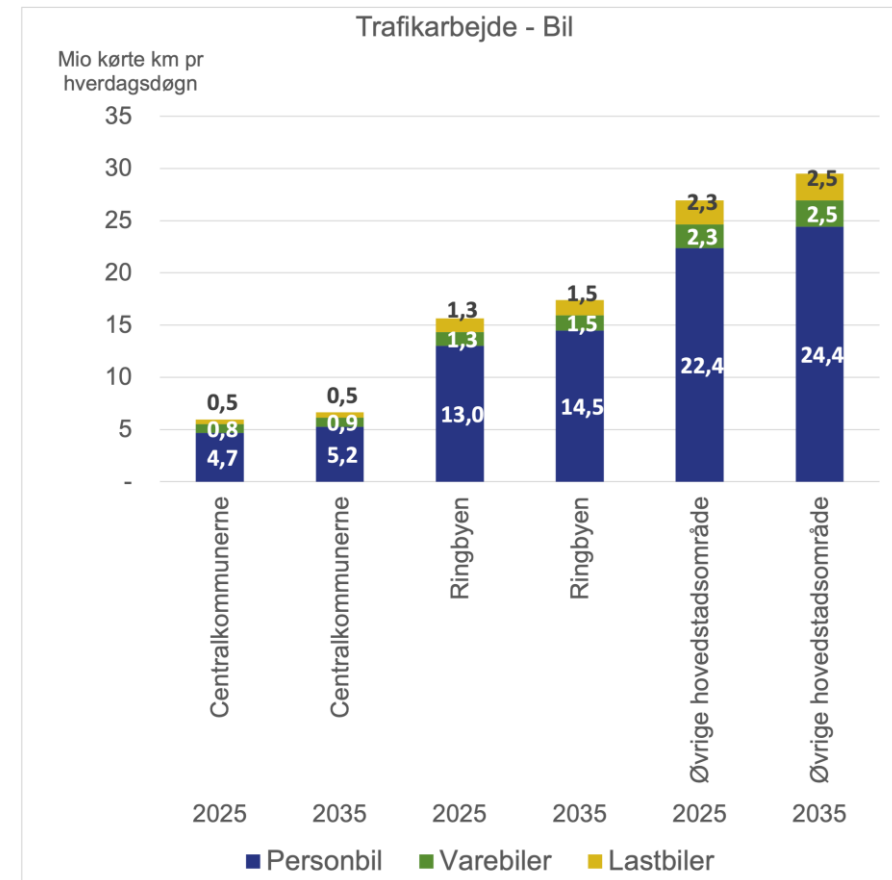
Turformål



Stigende bilejerskab – flere bilkm

..stadig mange korte bilture i 2035

- Bilejerskabet (antallet af biler pr 1.000 indbyggere) stiger med 3% frem mod 2035
- Den forventede vækst i de daglige ture vil øge presset på vejnettet. Der køres mellem 9 % og 12 % flere km i de forskellige geografier
- Mange korte bilture

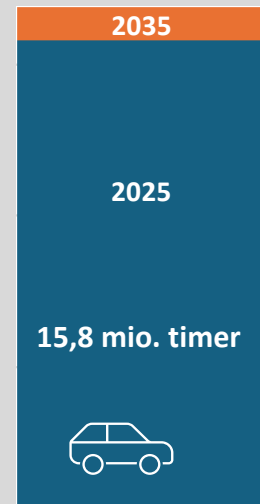


Trængslen stiger på vejene

.. det påvirker også bustrafikken

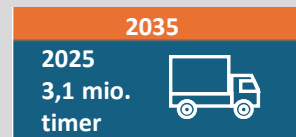
- Trængslen stige frem mod 2035 grundet flere personbilture og vækst i vare- og lastbiltrafikken
- Strækninger – især på motorvejsnettet, med kapacitetsudnyttelsen i myldretiden over 100 %
- Et yderligere samfundsøkonomisk tidstab som følge af trængsel på vejnettet på 1,1 mia. kr. per år

16,9 mio. timer

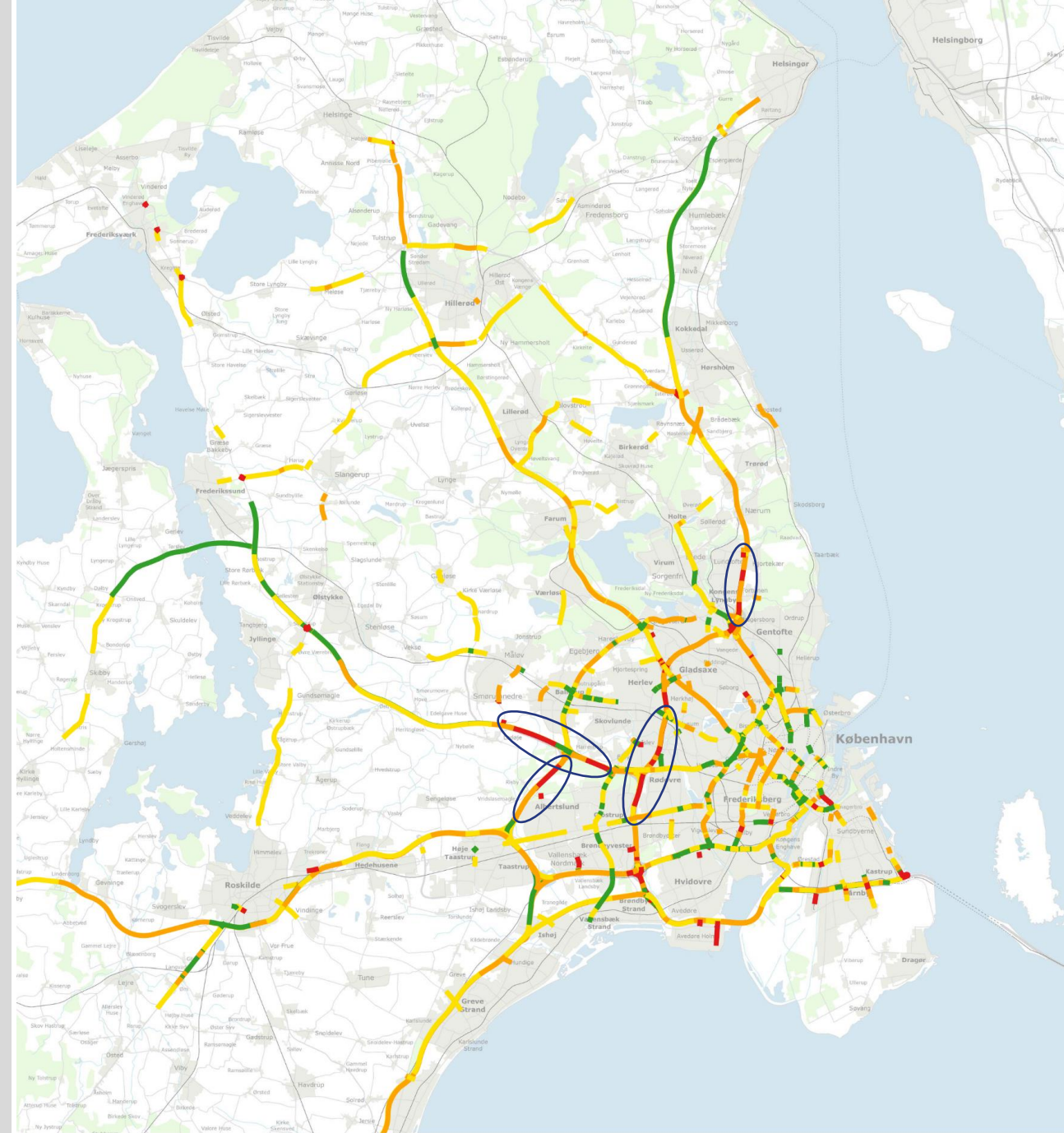


← 1,1 mio. flere timer i trængsel

4,2 mio. timer



← 1,2 mio. flere timer i trængsel



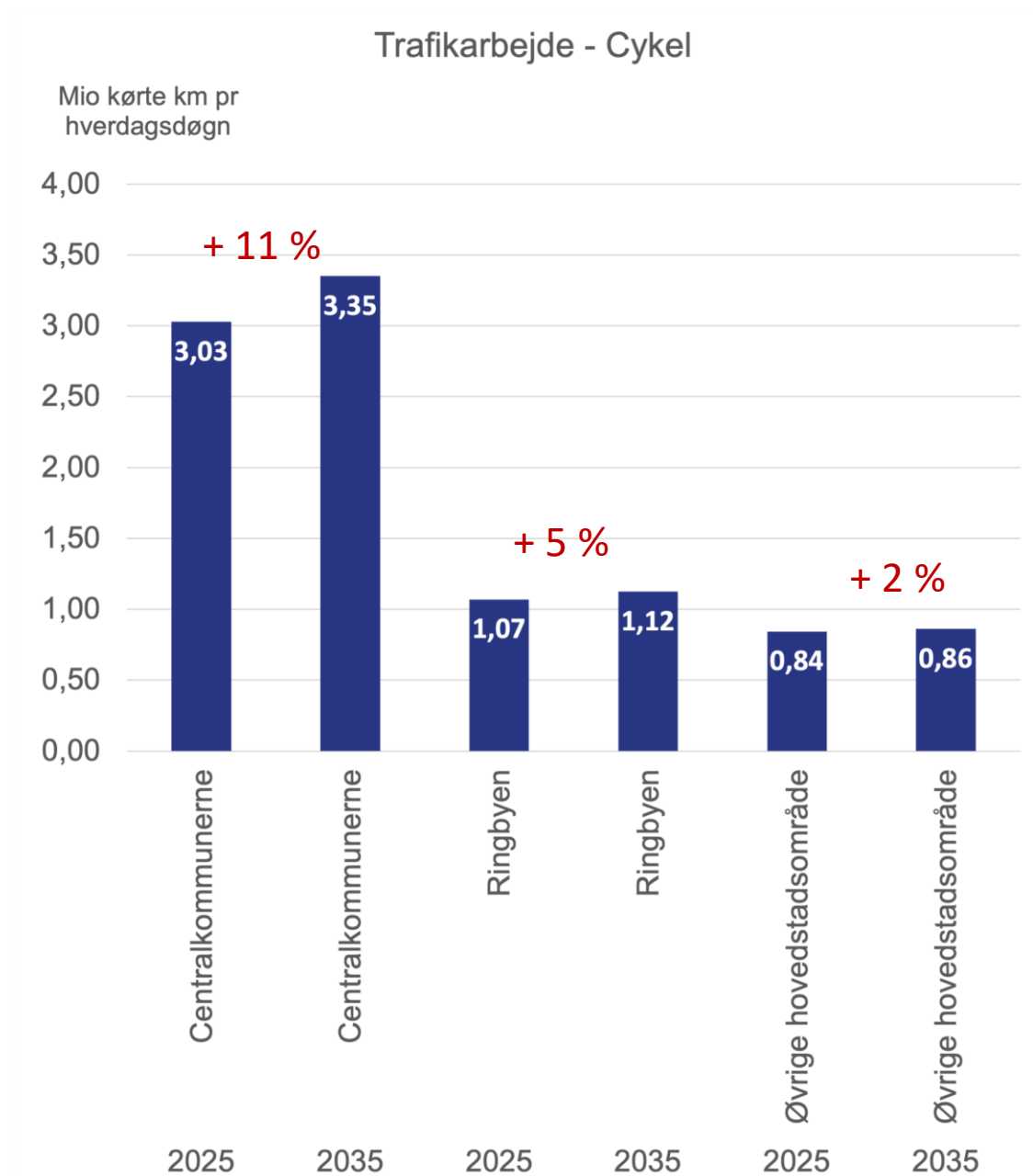
Belastningsgrader 2035 - Morgenmyldretid

0 10 20 km

Cykeltrafikken mister terræn

... udenfor centralkommunerne

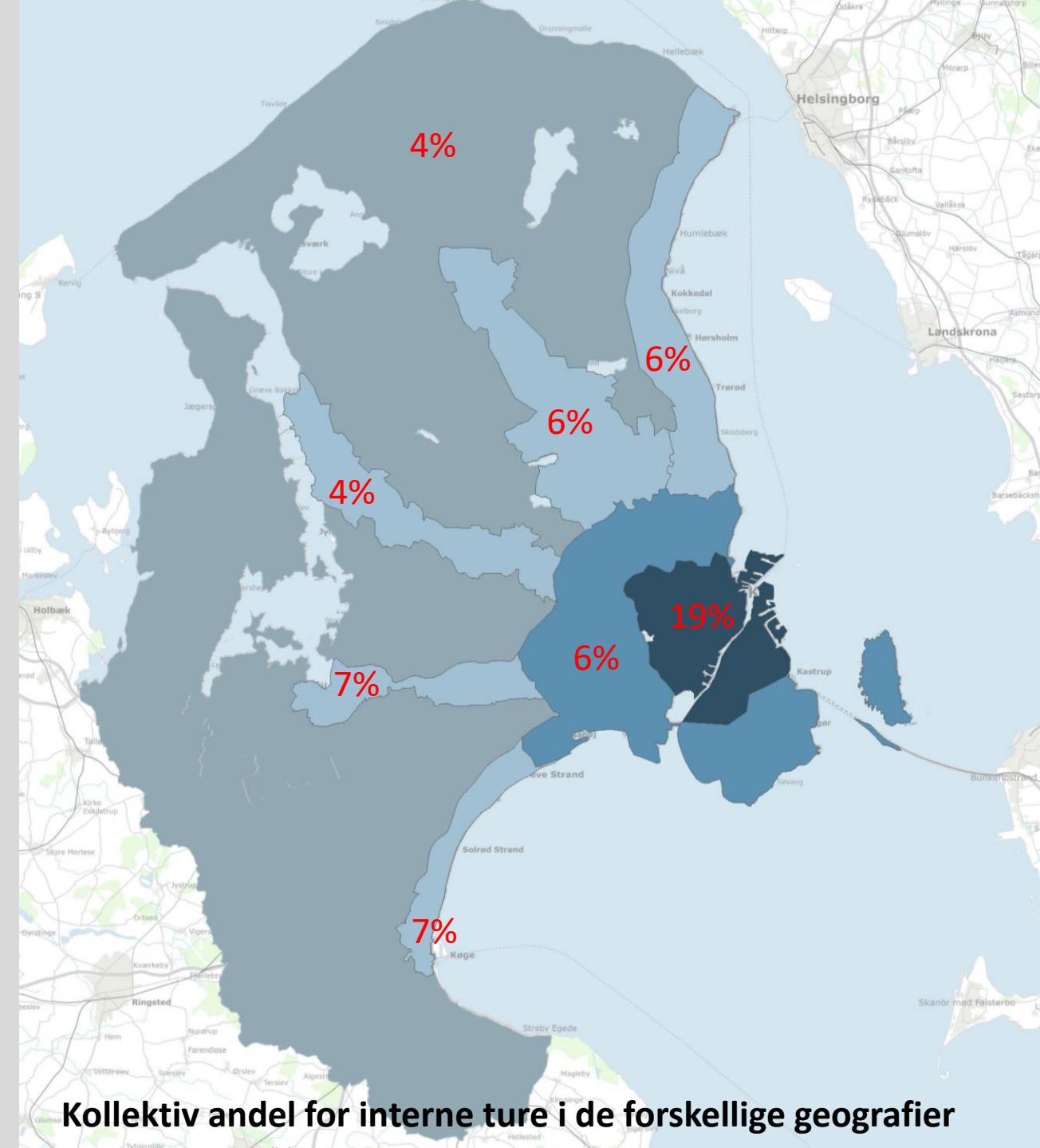
- I 2035 vil der dagligt blive cyklet ca. 5,3 mio. km på vej- og stinettet i hovedstadsområdet
- I Centralkommunerne er stigningen markant, men i Ringbyen og det Øvrige hovedstadsområde mister cykeltrafikken terræn til øvrige transportmidler



Den kollektive transport

...udfylder en vigtig rolle men står svagere uden for Centrankommunerne

- 11 % flere togpassagerer i 2035 - Især metro og S-tog tiltrækker flere passagerer
- Høj kollektiv andel internt i Centrankommunerne – markant lavere udenfor
- Hver anden tur mellem Centrankommunerne og de 5 byfingre er med kollektiv trafik
- For rejser på tværs i regionen dominerer bilen

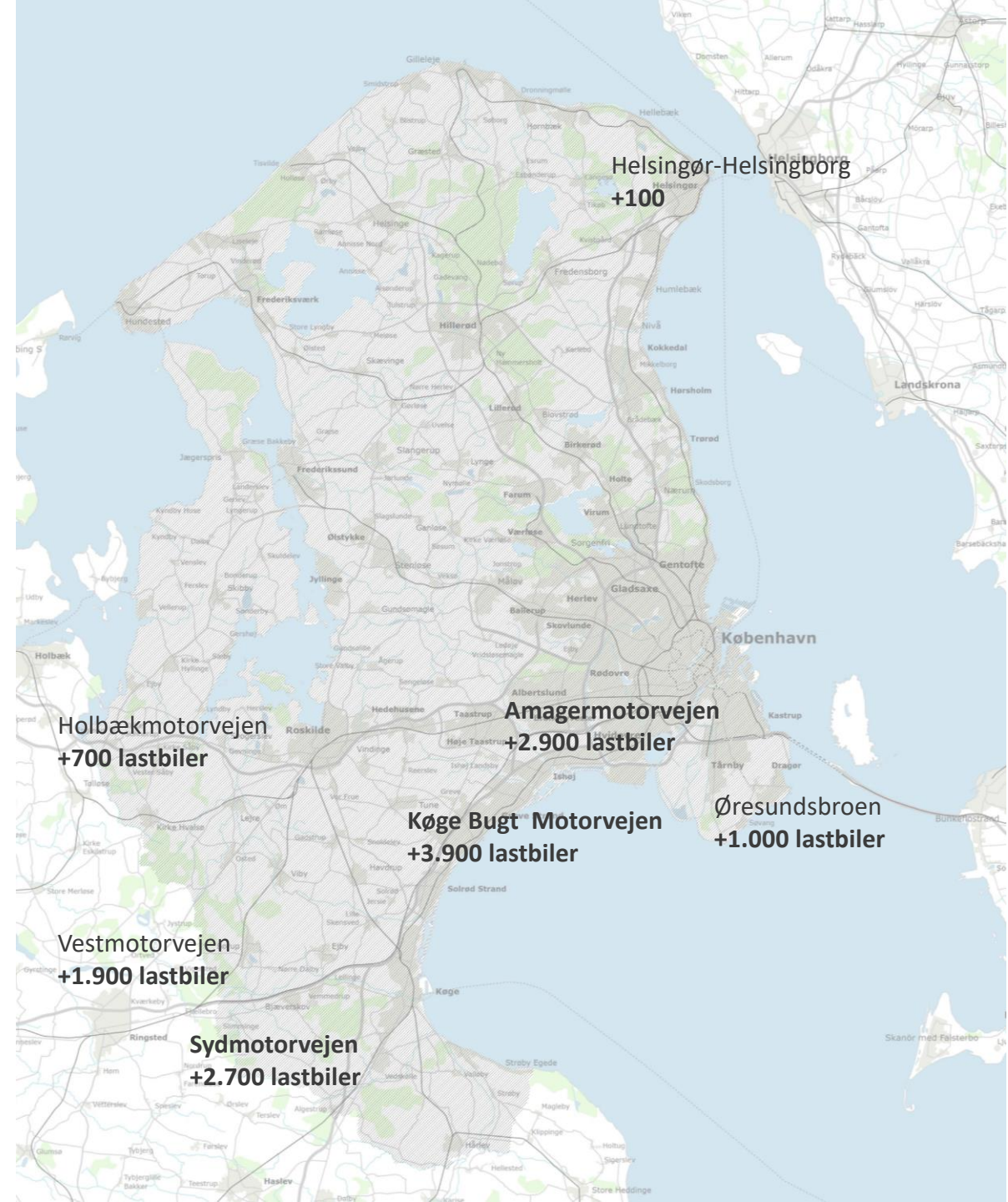


Kollektiv andel for interne ture i de forskellige geografier

Der kommer flere lastbiler på vejnettet

... en del af dem er ture til- og fra hovedstadsområdet

- Lastbiltrafikken udgør omkring 8% af trafikken på vejnettet i hovedstadsområdet
- Lastbiltrafikken belaster det overordnede vejnet og i særlig grad motorvejsnettet
- 11 % flere kørte km med lastbiler på vejnettet i 2035
- Vækst i den tunge trafik til og fra hovedstadsområdet, bl.a. via Femern og Øresundsbroen
 - 37 % flere lastbiler i døgnet på Sydmotorvejen
 - 61 % flere lastbiler i døgnet på Øresundsbroen



Støjen stiger men CO₂-udslippet falder

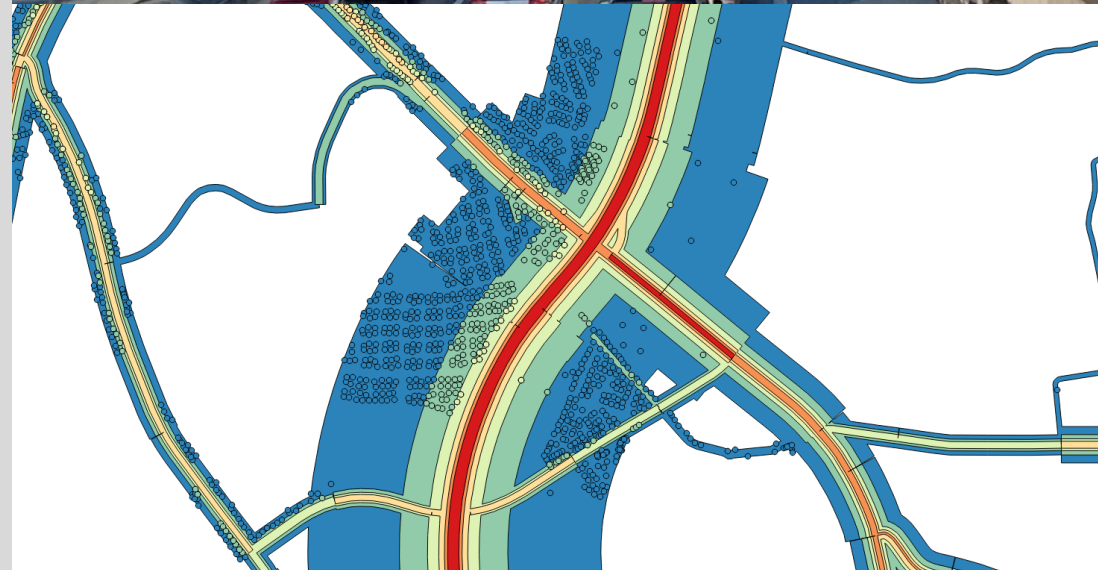
... samlet set flere støjbelastede boliger - men ulige geografisk fordelt



- Ca. 3 % flere støjbelastede boliger med et støjniveau over 58 dB
- Særligt Ringbykommunerne få en øget støjbelastning



- Der beregnes en CO₂-reduktion fra vejtrafikken på omkring 10 % i 2035

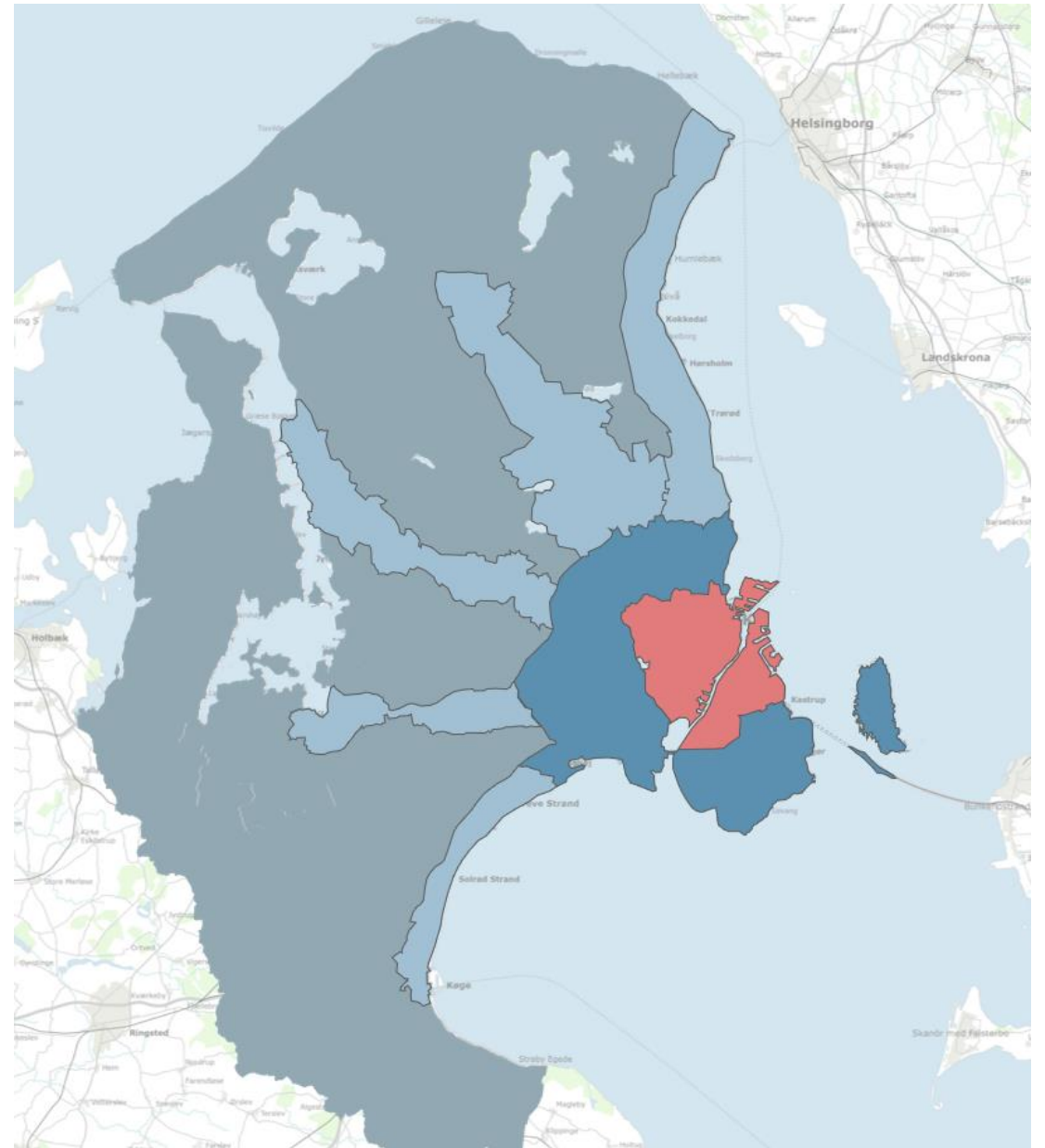


| Støjinterval, dB | Basis 2025 | Basis 2035 | Forskel | Ændringer ift. Basis 2025 |
|------------------|------------|------------|---------|---------------------------|
| >58 dB | 418.936 | 430.359 | 11.423 | 2,7% |
| >68 dB | 38.019 | 40.807 | 2.788 | 7,1% |
| SBT | 75.240 | 78.123 | 2.883 | 3,8% |

Udfordringer i de enkelte geografier

Centralkommunerne

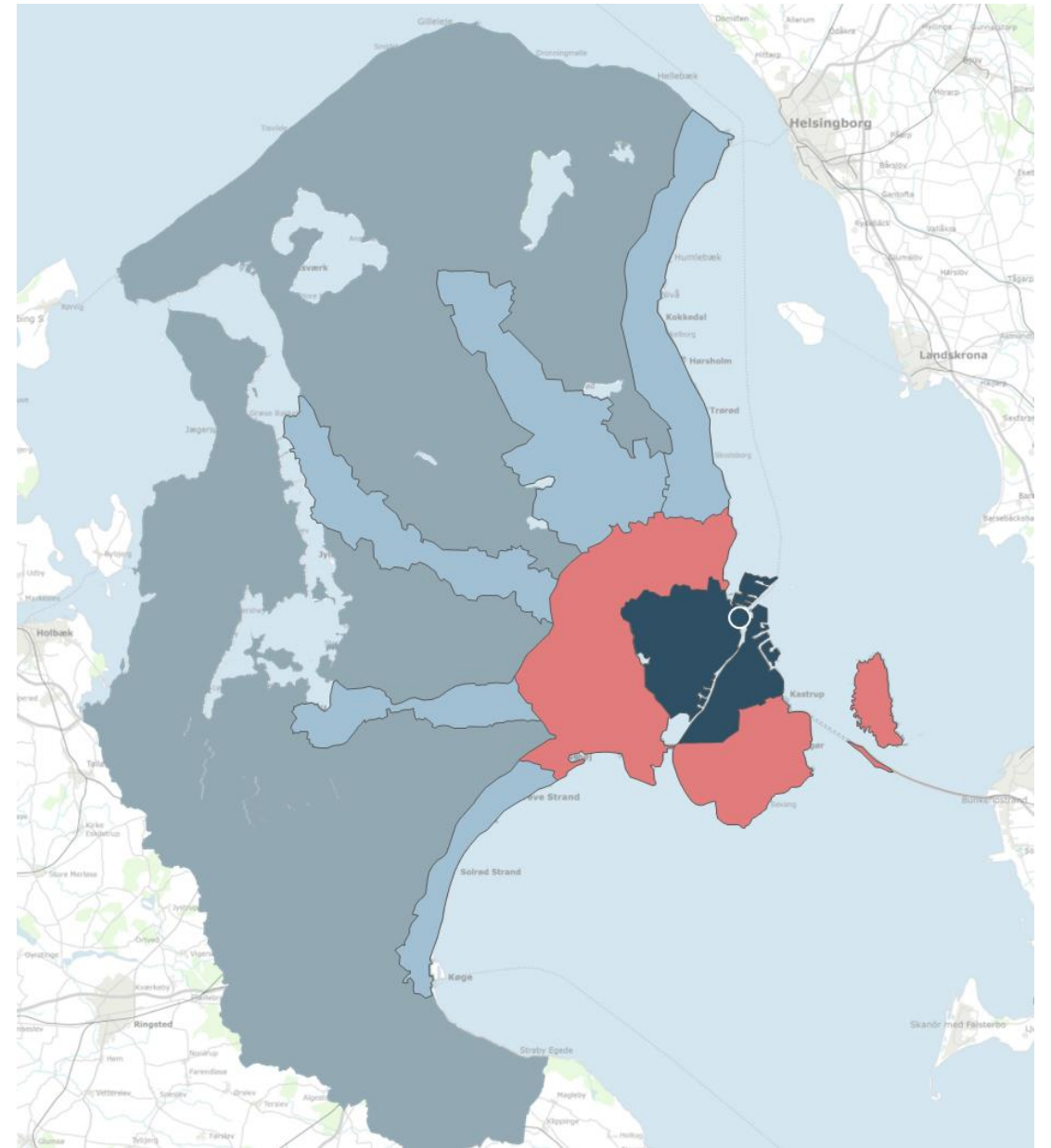
- En cykel- og gangtrafik i vækst udfordrer faciliteter og infrastruktur
- Væksten i bilejerskab presser vejnettet og øger trængsel
- Stor vækst i antallet af påstigere i Metro og S-tog kan udfordre kapaciteten
- Bustrafikkens fremkommelighed vil blive forringet som følge af stigende trængsel



Udfordringer i de enkelte geografier

Ringbyen

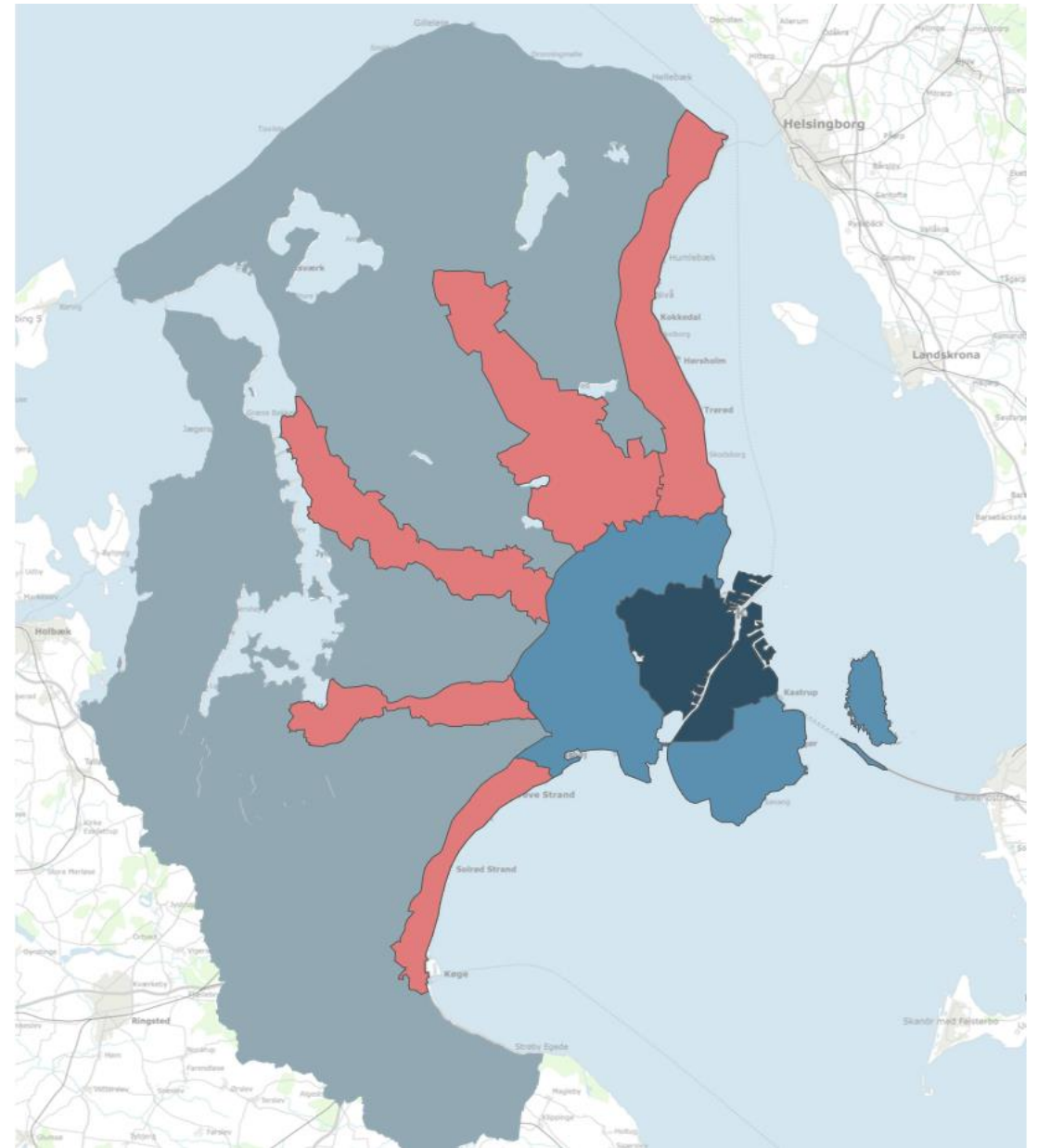
- Væksten i vejtrafik giver en øget støjbelastning og flere støjbelastede boliger
- Trængslen på vejnettet begrænser fremkommeligheden og øger tidstabt
- Cykeltrafikken fylder lidt i de interne ture
- Lav markedsandel for kollektiv transport på de interne ture



Udfordringer i de enkelte geografier

Byfingrene

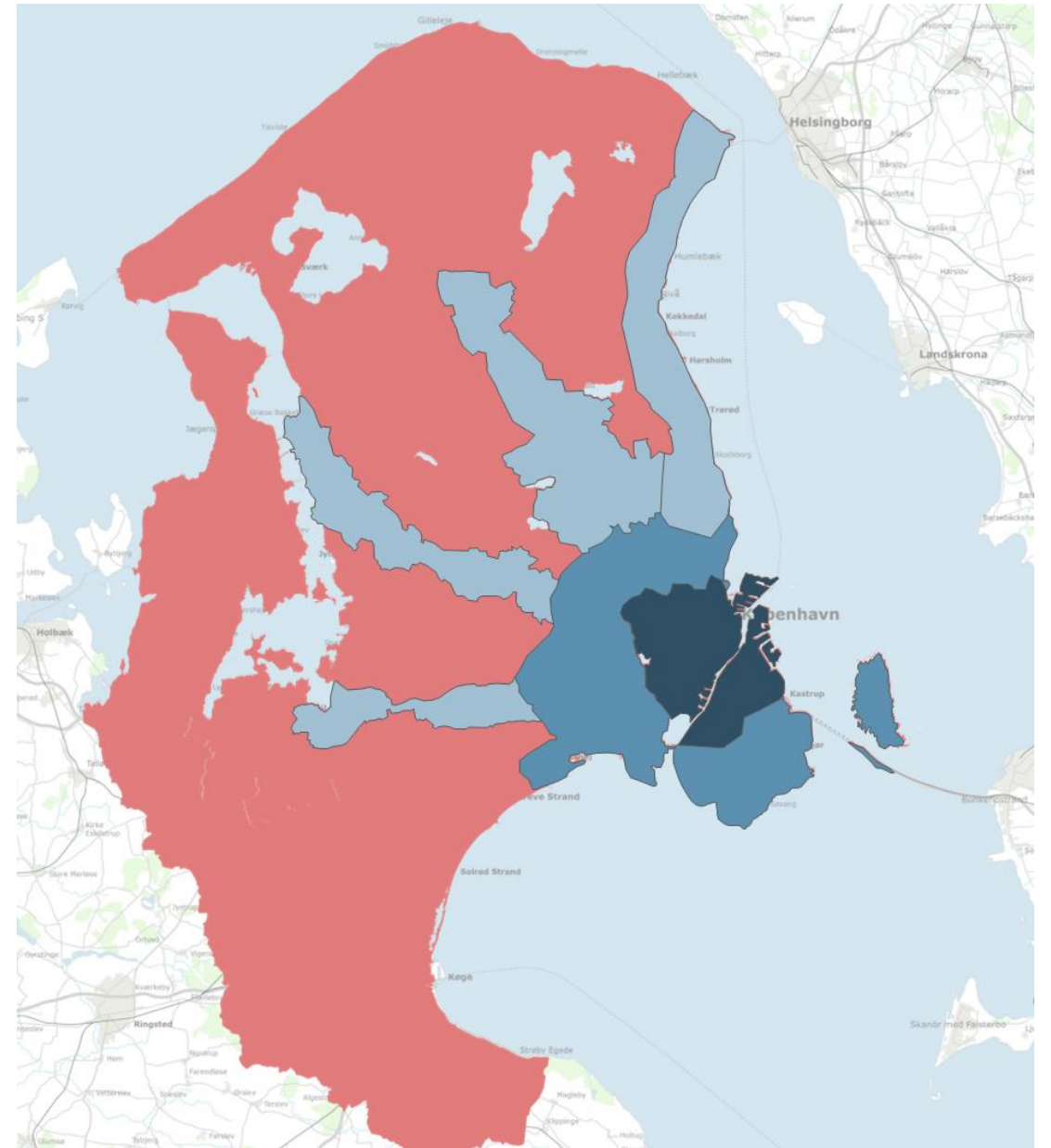
- Meget høj bilandel (85 %-95 %) på ture mellem Byfingrene
- Cykelandelen af de interne ture er lav
- En høj andel af kollektiv transport på ture mellem Byfingrene og Centrankommunerne skal understøttes af gode knudepunkter
- Højere kollektiv transport andel når der er højklassede kollektive forbindelser mellem byfingrene (Tog, S-Bus)



Udfordringer i de enkelte geografier

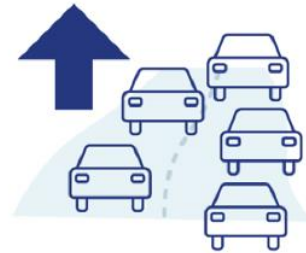
Øvrige hovedstadsområde

- Både cyklens og den kollektive transports andel af ture er lav fra det Øvrige hovedstadsområde til de andre geografier
- Cykeltrafikken taber markedsandel til bilen
- På ture til ikke stationsnære rejsemål kan den kollektive transport tidsmæssigt ikke konkurrere med bilen



Udfordringer i 2035 ift. visionen

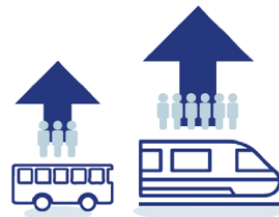
Stigningen i kørte km på vejnettet med både lette og tunge køretøjer udfordrer ønsket om at mindske trængsel og støj



De mange daglige fritidsture med bil udgør halvdelen af personbiltrafikens CO₂-udslip, hvilket vil være en udfordring, når der skal findes bæredygtige og klimavenlige løsninger



Væksten i den kollektive transport, primært i Metro og S-tog kan udfordre kapaciteten og den frie bevægelighed i knudepunkter



Stigningen i biltrafik øger støjbelastningen – særligt i Ringbyerne. I Centrakommunerne cykles mere i 2035, hvilket kan forbedre folkesundheden både ift. mindre støj og øget fysisk aktivitet.



Den videre proces

.. Fra udfordringer og potentialer til løsningsmuligheder og scenarier

- Sammen med parterne bevæger vi os ind i næste fase med fokus på løsningsmuligheder og indsatser
- Fælles scenarie-workshop for kommuner og interessenter
- Indsatskatalog for greb og virkemidler
- Udarbejde og effektberegne en række scenarier for fremtidens mobilitet, der skal kortlægge hvordan og med hvilke greb de centrale punkter i visionen kan opnås
- Projektets samlede analysearbejde forventes præsenteret primo 2025, og skal indgå i det fremadrettede samarbejde omkring infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger på tværs af de 29 kommuner og Region Hovedstaden

Fase 1

Kortlægning og beskrivelse af udfordringer og potentialer

- Opdatering af trafikmodellen COMPASS med befolkningsprognoser, væsentlige besluttede og finansierede infrastruktur- og byudviklingsprojekter mm.
- Kortlægning af regionale og kommunale politikker og ønsker på mobilitetsområdet og inddragelse af andre analyser.
- Inddragelse af interessenter og trafikskaber.
- Udarbejdelse af udkast til indsatskatalog til fase 2
- Afholdelse af fællesmøde og workshop for alle kommunerne i regionen, hvor kortlægning, udfordringer, potentialer og relevante indsatser blev drøftet.
- Kortlægning og beskrivelse af trafik og trafikstrømme i hovedstadsområdet nu og i 2035, samt overordnede udfordringer og potentialer.
- Offentliggørelse og afrapportering for KKR Hovedstaden, samt Region Hovedstaden og Københavns Kommune.

Fase 2

Opstilling af løsningsmuligheder og scenarier

- Afholdelse af fælles scenarie-workshop for alle kommunerne i regionen samt andre relevante interessenter, hvor forskellige greb og indsatser drøftes.
- Færdiggørelse af indsatskatalog.
- Udvælgelse og opstilling af scenarier, som skal beregnes og effektvurderes på baggrund af vision og pejlemærker.
- Beskrivelse og beregning af scenarier udvalgt.
- Præsentation og møder om resultaterne fra analysen.

Oplæg ved Susanne Krawack

Mobilitetskonsulent

Mobilitet i Københavns Indre By

Susanne Krawack

Hvem er jeg?

- Har arbejdet med mobilitet, transport, planlægning og klima- og miljøforhold i transport i over 40 år
- Senest i Concito
- Ellers i Aarhus kommune, Cowi, Tetraplan, Transportrådet, Miljøministeriet....
- Er nu ved at blive primært pensionist og mormor
- Har dog stadig lidt småjobs i eget firma



Internationale trends

- De store byer nedbygger bilarealet
- Bruxelles, Paris og London har reduceret biltrafikken
- Reducerer fremkommelighed ved at fjerne store boulevarder til biltrafik
- Begrænset parkering er et effektivt virkemiddel
- Mange steder bygger man bydele for færre biler- med delemobilitet



Drivkræfter i mobilitet:

- **Tiden** det tager at komme derhen, hvor man gerne vil
 - **Prisen** for at komme derhen, hvor man gerne vil
 - Hvor **mageligt/behageligt** der er at komme derhen, hvor man gerne vil
- Derfor vinder bilen, hvis den får lov
 - Eksempler: bedre kollektiv trafik, parker&rejs, flere cykelstier

Vigtigt at regulere på både bilernes vilkår og alternativerne samtidigt!

VISION

Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj

- › Så folk kan komme til og fra arbejde uden unødigt tidsspild
- › For at sikre vækst og udvikling

Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked

- › Så der er gode kollektive transportmuligheder
- › For at sikre nem tilgængelighed til arbejdspladser, en mobil arbejdsstyrke og friere bevægelighed

Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger

- › For at reducere udledning af CO₂e
- › Løsninger der er cirkulære og reducerer brug af råstoffer

Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed

- › Hvor trafikstøj, bl.a. langs de store veje, reduceres
- › Så der er gode muligheder for aktiv transport - såsom cykling

Indre by – en særlig rolle

- Her er MANGE statsligt finansierede institutioner (kultur, arbejdspladser, uddannelser, mv.)
- Servicerer hele Danmark – så man skal kunne komme dertil
- God kollektiv trafik dækning

På den anden side:

- Mange turister, fest i gaden, MANGE besøgende

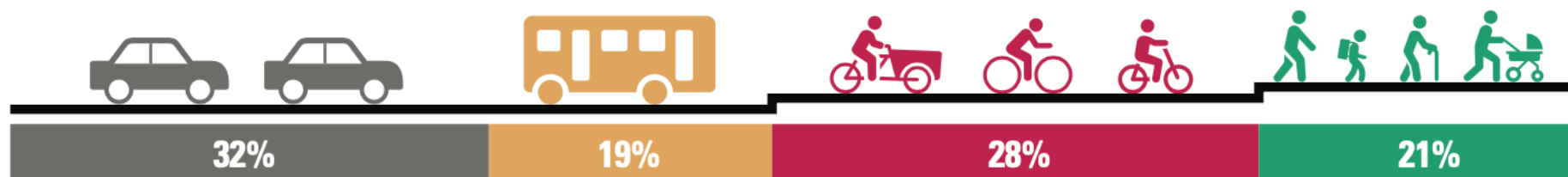
Kampen om pladsen

Så meget fylder 88 mennesker med forskellige transportformer.





Grafen viser hvordan vores vejareal er fordelt i København



Grafen viser hvordan arealet ville være fordelt hvis det afspejlede Københavnerne rejsevaner. Sammenligningen viser at gadearealet ikke afspejler dagens rejsemønster, og bilen har et for stort areal på bekostning af cykel og kollektiv transport.

Mulige trafikale forandringer

- Gennemkørende trafik
- Parkering
- Hastigheder
- Trafikøer
- Cykeltrafik
- Nulemissions zone
- Kollektiv trafik
- Vare og lastbiltrafik
- Dele- og samkørsel

De fleste elementer har fordele og bagdele

Gennemkørende biltrafik

Veje der leder trafikken på kryds og tværs af byen skaber sammenhæng i byen

- På den ene side: Som midtpunkt i København mødes mange veje, skaber tilgængelighed til de mange nationale aktiviteter
- På den anden side: Opdeler og adskiller bydelen og skaber barrierer



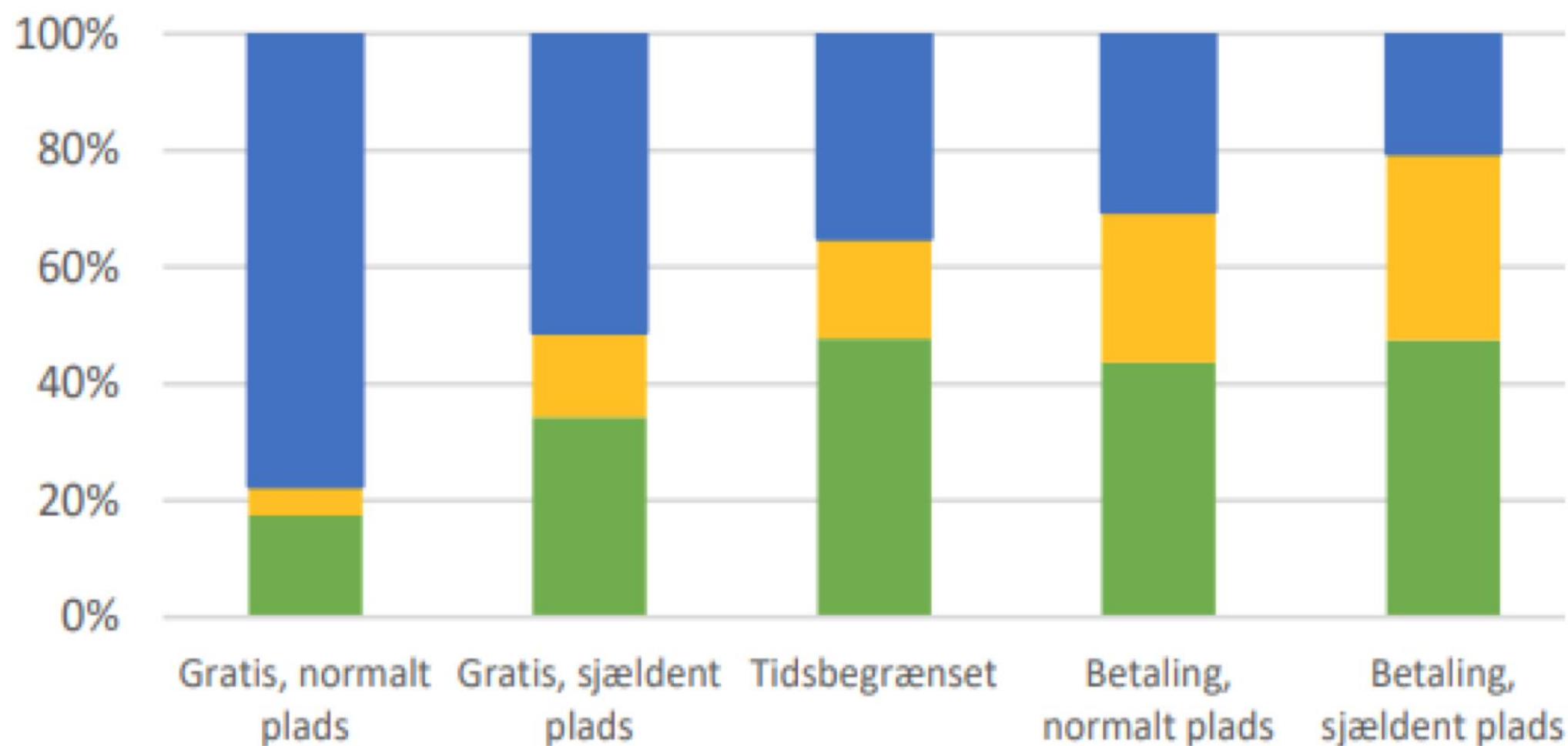
- Der er mange gennemkørende veje i jeres område
- Måske kunne man gøre nogle veje som primære gennemkørsels gader og lukke andre på midten
- Udformning af krydsene er en nøgle til bilernes fremkommelighed

Parkering

Der er ikke pladser nok til alle som ønsker at parkere på vejen

Hvem skal prioriteres:

- Beboere
 - Erhvervsdrivende og ansatte
 - Besøgende og kunder
-
- På den ene side:
 - Man skal kunne have og bruge bil som beboer I Indre By
-
- På den anden side:
 - Biler fylder og er i vejen
 - Man kunne få grønne strøg
 - En sundere befolkning



Andel af pendlerrejser foretaget i forskellige transportmidler fordelt efter parkeringsforhold ved arbejdspladsen

■ Gang, cykel og knallert

■ Kollektiv

■ Bil og motorcykel

Hastighed

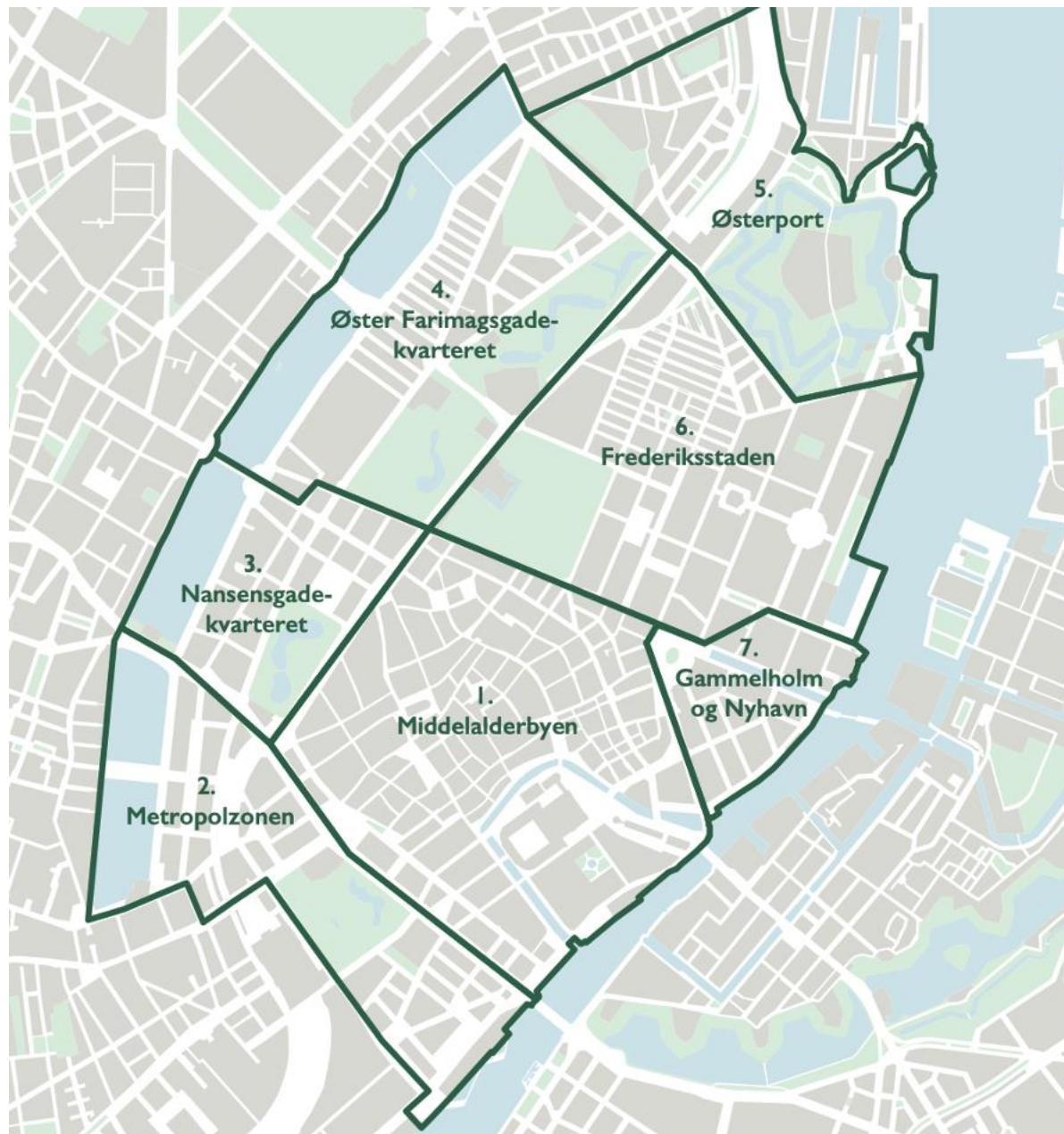
- Lavere hastigheder reducerer trafikulykker, mindsker utryghed
- Lavere hastigheder har minimal direkte indflydelse på CO2 udledning og luftforurening og støj
- Lavere hastighed betyder at cykel og kollektiv trafik bliver hurtigere end bil.



Trafikøer

Al biltrafik skal ind og ud af området på samme sted. Ingen gennemkørende trafik. Vejlukninger, ensretninger er midlerne.

- På den ene side: Skaber fredeligt område indenfor øen. Ingen gennemkørende trafik, mulighed for at skabe grønne og fredelige områder. Lettere og mere fredeligt at cykle fx med børn.
- På den anden side: Skaber omvejskørsel fra trafikken med ærinde i området. Mere besværligt at køre i bil til og fra området



Cykeltrafik

Cykeltrafik er sundt, miljø- og klimarigtigt og fylder ikke meget

- På den ene side: gode cykelbetingelser skaber store strømme af cykler. Fylder væsentligt mindre end biler. Forurener ikke.
- På den anden side: Mange cykler kan være meget hurtige og særligt el-køretøjer kan være utrygge. En del cyklister overholder ikke reglerne

Cykel parkering

Cykelstier

Nedlægge parkering i en side og skabe cykelstribestri/sti

Cykelgader (-parkering)

Plads til cykelparkering



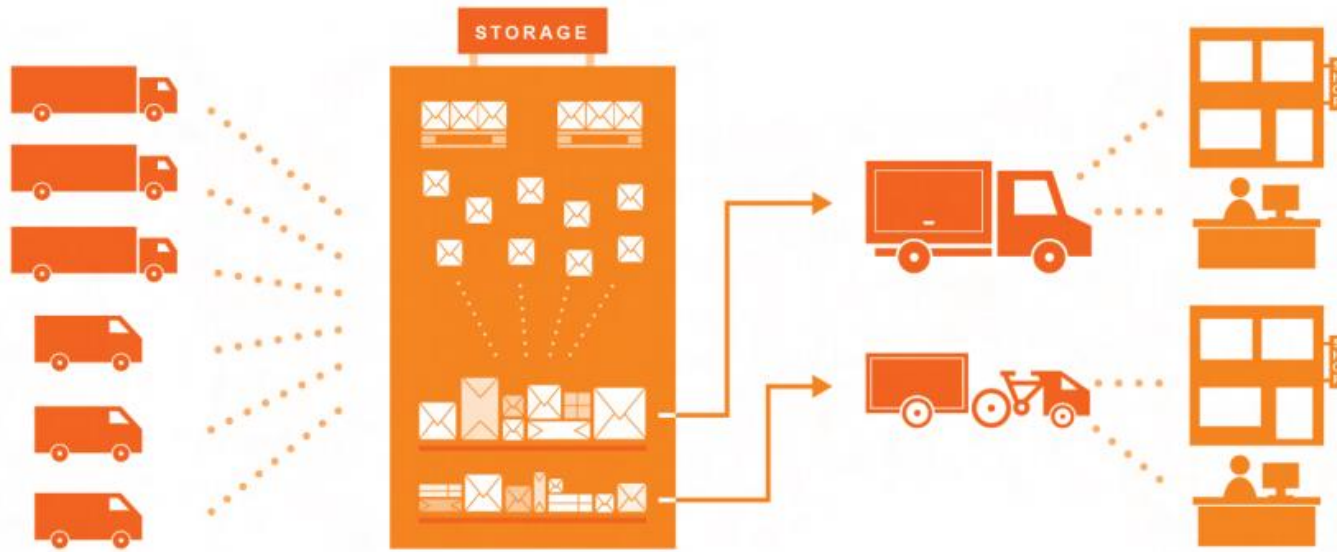
Vare- og lastbiler

Varer skal levers til butikker og private. Man kan stille krav om at få leveret på el-køretøjer – og private kan få leveret til pakkeshops

På den ene side: varerne skal til butikkerne, komfortabelt at få pakker leveret til døren, flyttebiler, renovation, håndværkere mv. er nødvendige

På den anden side: den tunge trafik fylder, støjer og skaber luftforurening

Stadsleverancern Göteborg



Nulemissionszone

En zone, hvor der kun må køre el- (og brint-) køretøjer. Mulighed for at indføre én zone i København. Overgangsordninger for beboere og virksomheder indenfor zonen

Indre by kunne være en nulemissionszone – overgangsordning for beboere på 5 år?

Vil have betydelig effekt også udenfor Indre by.

Kollektiv trafik

Mange transporteres på mindre plads og mere bæredygtigt

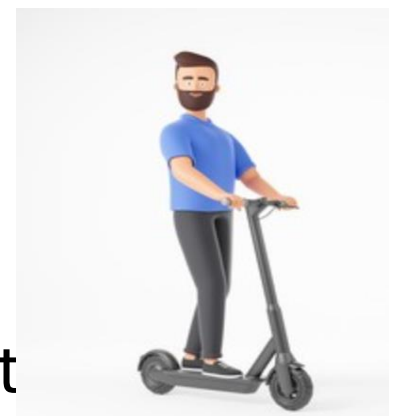
- På den ene side: Effektiv transport, hvor mange skal samme vej. Skal være hurtig og bekvem hvis konkurrere med bil. (langt mellem stop, på overordnede veje/på egen bane)
- På den anden side: Busser fylder på vejene, Metro g S-tog kan give lange gangafstande

Dele/mikromobilitet og samkørsel

Kan bilen erstattes? Delebil, samkørsel og dele- mikromobilitet kunne i sammenhæng med kollektiv trafik være et alternativ?

På den ene side: Bilen er komfortabel, billig at køre i når, den er købt, altid til rådighed

På den anden side: Den fylder meget i byen, oftest kun én person i bilen

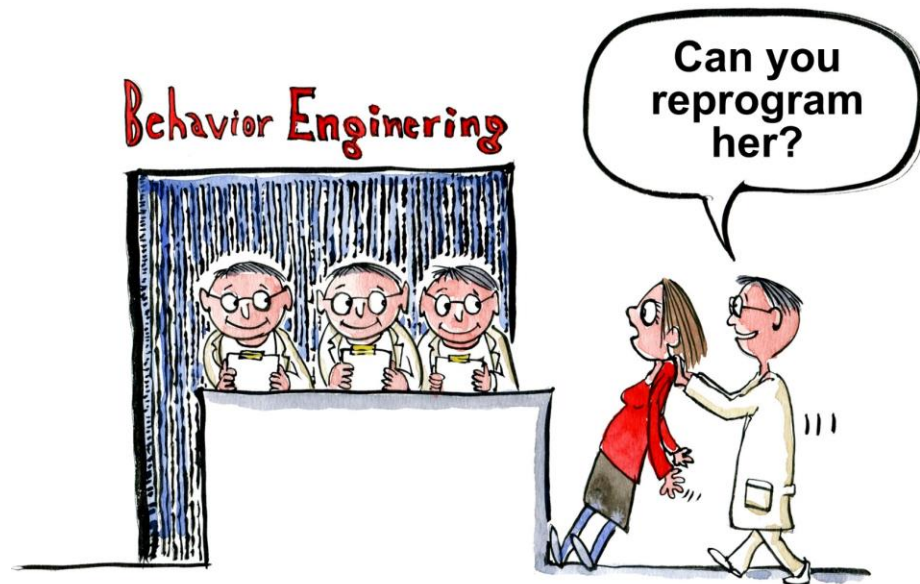


Samkørsel

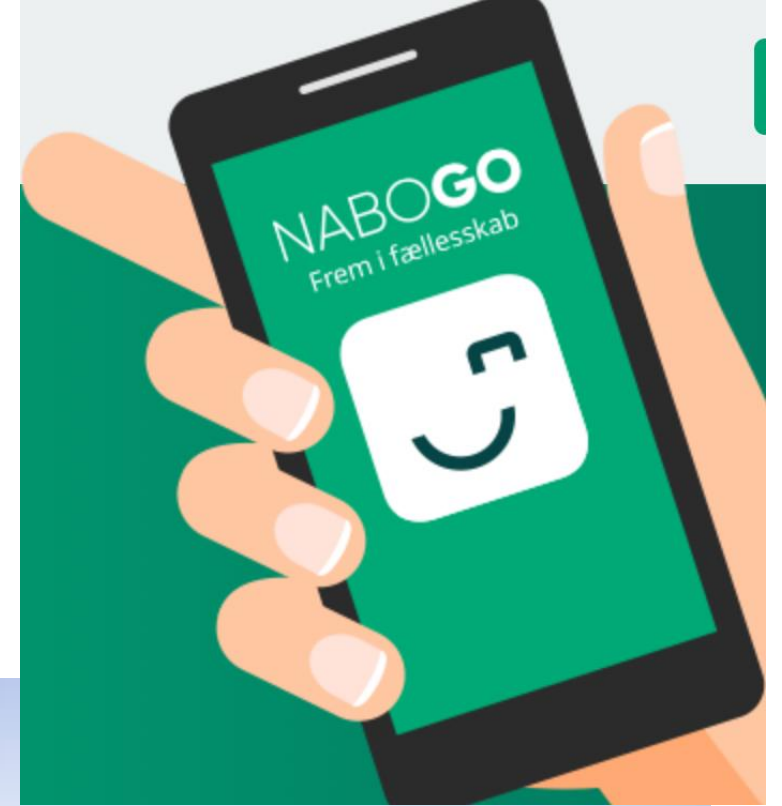
App's til at facilitere samkørsel findes

Flere i hver bil betyder:

- Mindre udledning
- Mindre trængsel
- Mindre behov for parkering



By HikingArtist.com



Sammenfatning

- Indre by har en særlig rolle – man kan ikke ”smide trafikken ud”
- Mange måder at reducere biltrafik og skabe bedre miljø
- Alle har fordele og ulemper for forskellige grupper
- De vigtigste greb:
 - Undgå gennemkørende biltrafik
 - Hold hastighederne nede
 - Brug parkeringspolitik aktivt
 - Husk vare- og lastbiltrafikken
 - Skab gode alternativer, når biltrafikken begrænses

Workshop: Fire lokale løsningsforslag



Workshop: Fire lokale løsningsforslag

- 1. Vælg en talsperson**
- 2. Diskutér mulige løsninger på dilemmaspørgsmål
I har 10 minutter**
- 3. Giv et resumé til resten af forsamlingen**



Hvordan kan vi...

- 1. Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj**
 - 2. Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger**
 - 3. Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked**
 - 4. Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed**
- ...med udgangspunkt i Indre By?

Videre proces

Indre By Lokaludvalg sender resultatet af workshopen til Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg og Økonomiudvalg, der i sidste ende beslutter, hvordan der skal arbejdes videre med resultaterne af den tværgående mobilitetsanalyse.



Kommende møder

Lokaludvalgsmøde

Trinitatis Sognehus

15. august kl. 18:30-22:00

Debatvognsmøde om Stokhusbroen

Sankt Pauls Plads

27. august kl. 15-17

Byudviklingsgruppemøde

Brolæggerstræde 14A

28. august kl. 17:30-19:30

Følg med i vores kalender på

www.indrebylokaludvalg.kk.dk

- her kan du også melde dig til vores nyhedsbrev



Tak for i aften



Skriv til indrebylokaludvalg@okf.kk.dk

Kommentarer til udkast til brev om den tværgående mobilitetsanalyse

1.

Fra: Jette Ingerslev

Sendt: 2. september 2024 14:03

Til: Julie Nørløv

Cc: Christian Christensen

Emne: [EKSTERN] VS: Brev om den tværgående mobilitetsanalyse - eventuelle bemærkninger

Kære Julie!

Tak for det fremsendte.

Måske skulle sætningen "Femten minutters byen ..." (tredje sidste punkt) uddybes lidt mere.

Ellers ingen kommentarer.

Mvh

Jette Ingerslev

Formand Beboerforeningen for Dantes Plads og Nærliggende Områder

2.

Fra: Tom Jacobsgaard

Sendt: 2. september 2024 16:56

Til: Julie Nørløv; Christian Christensen

Emne: [EKSTERN] Re: Brev om den tværgående mobilitetsanalyse - eventuelle bemærkninger

Kære Julie,

Tak for udkast til brev.

Af en eller anden grund kan jeg ikke finde et eneste af mine fremførte bemærkninger, ej heller principielle kommentarer om at mobilitetsanalysen bør omfatte mobilitetsdata for forskellige beboer typer (fx familie med børn, fritidsinteresser, arbejde i og uden for København mv.). Ligeledes diskuterede vi, at Mobilitetsanalysen bør omfatte mobilitet, som er ganske omfattende, internt i København. Bl.a. trafikken fra de udbyggede områder på Amager, Ørestaden og Sydhavnen til Nordhavnen og omvendt.

Finder udkastet til svar meget biased, som fremlæggelsen af Emma Liisberg også bar præg af.

Kommentarer til udkast til brev om den tværgående mobilitetsanalyse

Mvh

Tom

Tom Jacobsgaard

Bestyrelsesformand, Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening

Adjungeret professor, CBS

3.

Fra: Mads Aarup

Sendt: 2. september 2024 16:32

Til: Julie Nørløv

Cc: Christian Christensen

Emne: [EKSTERN] Re: Brev om den tværgående mobilitetsanalyse - eventuelle bemærkninger

Tak Julie

Er vi begrænset til kun at tale om mobilitet i den tværgående mobilitetsanalyse?

Forurening nævnes meget kort og ifm børn, og det er også vigtigt, men langt fra tilstrækkeligt.

En del mobilitet foregår i Havnen - både havnebusserne og havnerundfartsbådene - og her bør vi indskrive den Maritime Miljøzone

5.4. Maritime miljøzoner

Med Kommuneplan 2019 er det besluttet, at Københavns Kommune "vil arbejde for at indføre en maritim miljøzone i en del af Københavns Havn" og arbejde for at ændre lovgivningen med henblik på at tilvejebringe en "hjemmel til at kommunen kan etablere maritim miljøzone i en del af Københavns Havn". Københavns Kommune er i dialog med Miljøministeriet herom.

Ref:

Kommentarer til udkast til brev om den tværgående mobilitetsanalyse

1. Notat, Bilag 3. Opsamling på bemærkninger i annonceringsperioden
<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/f39dc116-cd43-4f55-82c3-86562fa7e74d/656582a6-3982-47d5-ad1e-e234c117bd59-bilag-3.pdf>
2. KP19 på side 34 under Energi og Miljø:
https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/kommuneplan_19_endelig_07.pdf

Nulemissionszoner er pt underlagt en masse begrænsninger, men der tales pt en del om at sætte stopper for fossilbiler i 2030, og det vil få langt videre konsekvenser.

Det er vigtigt, at vi sikrer, at dette også kommer til at gælde motorcykler og samt på cykelstierne, hvor knallerter med forbrændingsmotor allerede er en udfordring for cyklismen og vil fremstå helt vanvittige i en by, som i øvrigt er rensset for forbrændingsmotorer

Mange hilsner

Mads Aarup
civilingeniør