

## Ny Trafik- og Miljøplan for Københavns Kommune

Indlæg på Trafikdage i Aalborg 2003

v. trafikplanlægger Brian Hansen, Vej & Park, Københavns Kommune (brhan@btf.kk.dk)  
(1. august 2003)

---

### Status for Trafik- og Miljøplanen

Arbejdet med Trafik- og Miljøplanen startede i begyndelsen af 2002 og har således været i gang i over 1½ år.

I august og september 2003 er et forslag til plan til behandling i de respektive fagudvalg og Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune. Efterfølgende forventes den udsendt i offentlig høring i en 2-måneders periode, efterfulgt af den endelige vedtagelse i begyndelsen af 2004.

Dette betyder, at det forslag til Trafik- og Miljøplan som præsenteres i dette paper og på trafikdagene, er et foreløbigt forslag som endnu ikke er politisk vedtaget.

### Baggrund

I 1997 blev den første Trafik- og Miljøplan for Københavns Kommune vedtaget. Planen har som mål at sikre en velfungerende transport med væsentligt færre miljøgener. Det blev konkretiseret, at dette betød, at biltrafikken ikke måtte stige. Trafik- og Miljøplanen er siden fulgt op med en mere konkret handlingsplan, som indeholder virkemidler, der kan realiseres på kort sigt.

Trods alle planer og tiltag er biltrafikken steget med 15% siden 1995, og dette efter en 25 års periode med stort set uændret biltrafik i Københavns Kommune. Stigningen skyldes, at der er kommet flere indbyggere og arbejdspladser, at arbejdsløsheden er faldet, og at især københavnere har fået flere penge mellem hænderne og købt flere biler. Siden 1995 er bilejerskabet således steget 40%, og med fortsat økonomisk udvikling forventes stigningen at fortsætte.

Den stigende biltrafik skaber trængsel og problemer med parkering og forringer desuden miljøet og trygheden for alle, der færdes i byen. På den baggrund besluttede kommunen i begyndelsen af 2002 at udarbejde en ny Trafik- og Miljøplan, hvor der tages hensyn til de ændrede forudsætninger.

### Proces

Borgerdialog har været en helt central del af udarbejdelsen af Trafik- og Miljøplanen. I beslutningsgrundlaget for Borgerrepræsentationens igangsætning af arbejdet hedder det bl.a.: ”Den nye Trafik- og Miljøplan skal udvikles i samarbejde med borgere, politikere og andre anktører. Der er derfor udarbejdet forslag til en dialogproces, der aktivt involverer byens borgere og andre interessenter. Processens formål er at sikre en bred inddragelse og forståelse for den endelige plan blandt byens borgere.” Udarbejdelsen af planen har været delt op i tre faser:

Tidsrum	Formål	Indhold
Første halvår 2002	Afklaring af problemer. Igangsætning af dialoger	<ul style="list-style-type: none"><li>- Pjece med status og hovedproblemer på trafik- og miljøområdet</li><li>- Temamøde med politikere</li><li>- Gruppeinterview med borgere</li><li>- Hjemmeside (<a href="http://www.kk.dk/trafikmiljoe2003">www.kk.dk/trafikmiljoe2003</a>)</li><li>- Interview med interessenter</li><li>- Holdningsanalyse blandt kommunens borgere</li><li>- Borgermøde</li><li>- Politisk behandling af resultater og oplæg til anden fase</li></ul>
Andet halvår 2002	Opstilling og vurdering af mål og løsninger	<ul style="list-style-type: none"><li>- Debatoplæg med hovedindsatser</li><li>- Borgermøde</li><li>- Holdningsanalyse blandt kommunens borgere</li><li>- Møde med interessenter</li><li>- Politisk behandling af resultater og oplæg til hovedindsatser</li></ul>
2003	Udarbejdelse af planforslag og politisk behandling	<ul style="list-style-type: none"><li>- Forslag til endelig plan</li><li>- Politisk behandling</li><li>- Høringsfase</li><li>- Borgermøde</li><li>- Politisk vedtagelse</li></ul>

Alle borgerdialogaktiviteter er grundigt afrapporteret, diskuteret politisk og i visse tilfælde i pressen. Rapporter, notater mv. er tilgængelige på planens hjemmeside: [www.kk.dk/trafikmiljoe2003](http://www.kk.dk/trafikmiljoe2003) under ”projektdokumenter”.

Jeg vil ikke gengive alle konklusioner her. Konklusionerne af alle aktiviteter er grundlaget for indholdet af den endelige plan, som præsenteres senere, men i det følgende vil jeg gengive enkelte erfaringer fra tre af de afholdte aktiviteter: Borgermøder, interessentinterview og holdningsanalyser.

### Borgermøder

Der er afholdt to borgermøder i forløbet; et der fokuserede på problemerne på trafik- og miljøområdet og et der fokuserede på indsatsområder. Til begge borgermøder deltog ca. 100 københavnere. Resultaterne af borgermøderne var en lang række forskellige input til planen.

Disse input var i sagens natur i visse tilfælde modsatrettede, men tre konklusioner var der bred enighed om: Der var stor fokus på forurening – både støj og luft, der var stor fokus på fremkommelighed – for cykler og busser såvel som for biler, og endelig var der stor fokus på adfærd i trafikken. Adfærden/opførslen i trafikken var nok det mest overraskende i diskussionen. Efterfølgende blev problematikken belyst i en af holdningsanalyserne, og som det fremgår af bilag 3, var det det punkt som der var størst tilslutning til, at der bør gøres noget ved.

Herudover vil jeg nævne tre forhold, som er værd at hæfte sig ved fra disse borgermøder:

- Borgermøderne strakte sig over 4 timer, og indeholdt et kort oplæg fra borgmestre og forvaltning, gruppediskussioner i 8-10 mands grupper uden deltagelse af politikere og embedsmænd, samt en plenumfremlæggelse af gruppernes resultater og efterfølgende debat. Denne lange proces gjorde, at der var tid til at diskutere grundigt, og at mange holdninger blev afvejet mod hinanden, samtidig med, at alle følte, at de var kommet til orde.

- Borgermøderne blev annonceret i lokalaviserne og på planens hjemmeside. For at sikre en bred deltagelse, hvor flere ”almindelige” københavnere deltog i debatten blev 1.000 tilfældigt udvalgte beboere i Københavns Kommune over 16 år inviteret. Der blev udsendt invitation underskrevet af overborgmesteren, bygge- og teknikborgmesteren og miljø- og forsyningsborgmesteren, en kopi af debatoplægget samt et frankeret svarkort. I alt ca. 50 af disse 1.000 inviterede mødte op.
- På det første borgermøde udfyldte deltagerne et spørgeskema med nogle af de samme spørgsmål, som efterfølgende blev stillet i en holdningsanalyse blandt 1.000 repræsentativt udvalgte københavnere. Konklusionerne var:
  - A. De fremmødte var generelt mere utilfredse. De var sjældnere end gennemsnittet enige i positive udsagn om København (se bilag 2 for holdningsanalysens resultater).
  - B. De fremmødte var mindre venligt stemt overfor udefrakommende. Igen baseret på udvalgte spørgsmål fra bilag 2.
  - C. Offentligt ansatte og pensionister var overrepræsenterede, mens studerende og unge mennesker var underrepræsenteret.

### **Interessentinterview og -møder**

For at inddrage synspunkter fra de mange brugere af byen, som ikke nødvendigvis bor her, er det valgt at lave personlige interview med knap 20 enkeltpersoner fra forskellige organisationer. Interessenterne omfatter repræsentanter for erhvervsliv og arbejdsmarked, handel og turisme, særlige grupper (ældre, skolebørn, cyklister) samt forskellige aktører på trafik- og transportområdet.

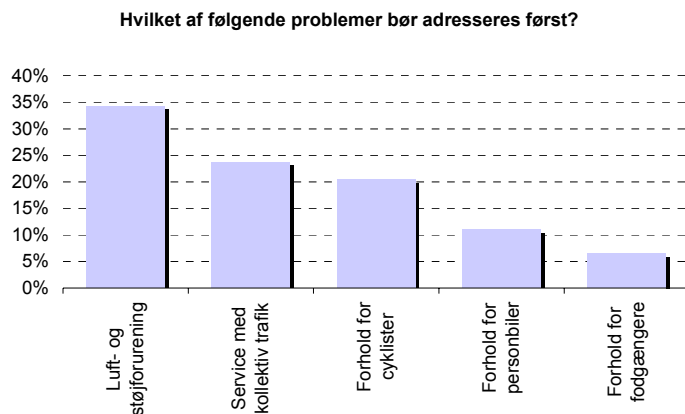
Interviewene har givet et detaljeret overblik over de forskellige interessers holdninger. Det er svært at give en samlet konklusion, men interviewene har givet et godt grundlag for at vurdere opbakningen eller det modsatte for de forskellige tiltag.

Gruppen af interessenter er i løbet af processen indkaldt til fællesmøder, hvor resultater og fremdrift er blevet præsenteret og diskuteret. Interessen har dog været begrænset, blandt flere er der givet udtryk for, at de en gang havde afleveret deres holdninger, og derfor havde nedprioriteret at deltage i efterfølgende møder.

### **Holdningsanalyser**

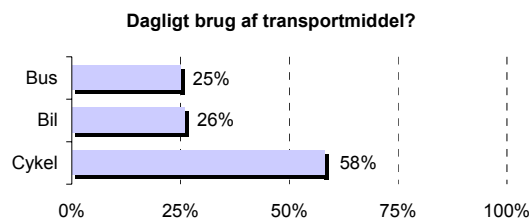
Der er foretaget to holdningsanalyser blandt beboerne i Københavns Kommune, hver med deltagelse af over 1.000 repræsentativt udvalgte københavnere. Disse analyser har vist sig at give særdeles brugbare konklusioner – både i forhold til planlægningsarbejdet, og i forhold til den politiske interesse og deltagelse.

Den første holdningsanalyse koncentrerer sig om transportadfærd og trafikale problemer, mens den anden analyse fokuserede på forskellige indsatser overfor de konstaterede problemer. Nedenstående figurer viser nogle af de centrale konklusioner i forhold til transportmiddelvalg. Bilag 1-3 viser svarene på en række holdnings-prægede spørgsmål. Datamaterialet giver endvidere mulighed for at differentiere svarene på forskellige baggrundsvARIABLE som alder, køn, børn i husstanden, indkomst, boligtype, dagligt transportmiddel etc.

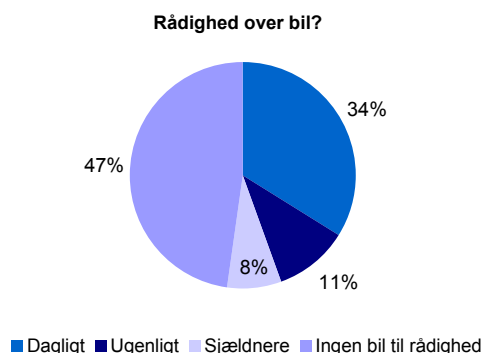


Figur 1: Svar på spørgsmålet: ”Først vil jeg gerne bede Dem om at vurdere, hvilken af følgende opgaver Københavns Kommune skal søge at løse først? Der er ikke penge til at gennemføre alle forbedringer på samme tid.”

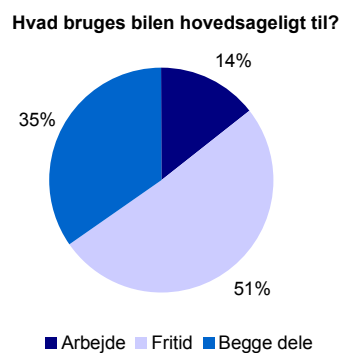
Ovenstående figur er baseret på et af de allerførste spørgsmål, som respondenterne blev stillet. Den viser, at flest københavnere ønsker indsatser mod forureningen. En del ser også gerne forbedringer for cykeltrafik og den kollektive trafik, mens ”kun” 11% ser forholdene for biler som så problematiske, at de bør adresseres først. En del af baggrunden fremgår af nedenstående figur – over halvdelen af københavnere cykler dagligt, mens kun ca. en fjerdedel bruger bilen.



Figur 2: Antal personer, der svarer dagligt eller næsten dagligt på spørgsmålene: ”Hvor ofte bruger De bus/bil/cykel?”



Figur 3: Svar på spørgsmålet Har De en personbil til rådighed, som de kan benytte dagligt, en eller flere gange om ugen, eller sjældnere?



Figur 4: Svar fra de 528 respondenter (52%), der har rådighed over bil, på spørgsmålet: Bruger De hovedsageligt bilen i forbindelse med arbejde, fritid eller begge dele?

Ovenstående figurer viser, at næsten halvdelen af københavnernes ikke har bil til rådighed. Af den del, der har bil til rådighed, bruger halvdelen den hovedsageligt til fritidsformål.

## Indhold af Trafik- og Miljøplanen

Trafik- og Miljøplan 2003 for Københavns Kommune anviser en plan for byens fremtidige trafikale udvikling under hensyntagen til, at miljøpåvirkningen skal mindskes. Planen bygger på følgende hovedmålsætning:

”At sikre et velfungerende transportsystem til betjening af byen med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Dette betyder, at den øgede trafikale aktivitet søges tilgodeset ved øget brug af kollektiv trafik og cykel, og at miljøproblemerne søges minimeret.”

### Forbedrede forhold for cyklister

Målet er at forøge cyklisternes andel af den samlede trafik og dermed mindske trafikens miljøbelastning. Indsatser:

- Flere cykelstier og cykelbaner
- Udvide de mest benyttede cykelstier
- Nye cykelruter
- Flere cykelparkeringspladser i de tætte bydele
- Bedre renholdelse og vedligeholdelse af cykelstierne

### Bedre kollektiv trafik

Målet er at forøge den kollektive trafiks andel af den samlede trafik i Københavns Kommune for at mindske trafikens miljøbelastning. Indsatser:

- Metroens fjerde etape: Metrocityringen
- Bedre busfremkommelighed
- Bedre vente- og skiftefaciliteter ved stationer og busterminaler

*Forbedret adfærd og trafiksikkerhed*

Forbedret adfærd handler både om opførsel i trafikken og om valg af transportmiddel. Målet er at mindske miljøbelastningen uden at forringe mobiliteten og at forbedre sikkerheden og trygheden i trafikken. Indsatser:

- Et kampagne-sekretariat, der skal gennemføre adfærdskampagner, sikkerhedskampagner og miljøkampagner.
- Miljøtrafikuge med forsøg og støtte til lokale projekter.
- Forbedring af trafiksikkerheden

*Fredeliggørelse af boligområder for biltrafik*

Målet er at lede den gennemkørende trafik uden om boligområderne, og derved forbedre det lokale miljø. Indsatser:

- Ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen
- 40 km/t hastighedszoner i boligområder
- Fredeliggørelse af væsentlige gader i bydelene
- Undersøge mulighederne for at fredeliggøre Indre By og Kongens Enghave gennem anlæg af vejtunneler under havneløbet.

*Udarbejdelse af en samlet parkeringsstrategi for København*

Målet er, at det (eventuelt mod betaling) skal være muligt for beboerne i Københavns Kommune at have bilen parkeret i nærheden af boligen. Det skal også være muligt at besøge byen i bil, men kun i et omfang, der ikke skaber væsentlige miljømæssige problemer. Indsats:

- Udarbejdelse af en ny, samlet parkeringsstrategi.

*Bekæmpelse af miljøproblemer*

Målet er, at støjniveauet i områder til boliger, institutioner og rekreative områder ikke overstiger 55 dB. Endvidere skal luftkvaliteten i gaderne forbedres og trafikken udledning af CO<sub>2</sub> begrænses. Indsatser:

- Miljøzoner med krav til køretøjernes miljøpåvirkning.
- Støjdæmpende asfalt i forbindelse med større istandsættelse af stærkt trafikerede veje
- Støjsolering af de mest støjbelastede boliger

*Andre indsatser*

Det er målet, at det skal være muligt for alle – også ældre, handicappede og andre grupper med særlige behov – at færdes sikkert og trygt i København. Endvidere skal byens pladser, parker og gaderum danne smukke og harmoniske rammer for menneskelige udfoldelser og oplevelser. Forslag:

- Samlet fodgængerpolitik, fodgængertrafikken skal behandles som transportform, og der opstilles målsætninger for tilgængelighed for alle.
- Forbedring af tilgængeligheden i Indre By og i væsentlige områder i de øvrige bydele.
- Udarbejdelse af en samlet pladspolitik.
- Renovering af og forskønnelse af byens pladser og rum (f.eks. Kongens Nytorv eller Østre Allé).

## Samlet strategi og finansiering

Ovenstående indhold er at betragte som en bruttoliste – en ønskeseddel over tiltag, som ønskes realiseret i de næste år. Grundlæggende er der to forskellige typer tiltag: De store enkeltprojekter (metro og vejudbygninger) og de øvrige store og små indsatser. De store enkeltprojekter er af en sådan størrelse, at Københavns Kommune ikke kan løfte dem alene. Statslig medfinansiering er en forudsætning for at projekterne kan realiseres, og derudover må der overvejes andre finansieringskilder end den traditionelle kommunale skattefinansiering.

Disse finansieringsmodeller kan have meget forskellig karakter afhængigt af den sammenhæng, som det pågældende projekt indgår i. Der kan f.eks. være tale om grundsalg (som i Ørestad), ejendomssalg, salg af andre aktiver, infrastrukturbidrag i forbindelse med udvidede byggemuligheder, og brugerbetaling i form af takstdifferentiering i den kollektive trafik eller i form af kørselsafgifter på vejene.

De øvrige indsatser udgør en samlet strategi, som kan realiseres indenfor kommunens egne aktiviteter. Samlet indeholder planen indsatser for ca. 2½ mia. kr. og forøgede driftsudgifter på ca. 15 mio. kr./år. For at kunne realisere planen indenfor en overskuelig tidshorizont (f.eks.) 20 år medfører dette en væsentlig forøgelse af den nuværende anlægsramme på området.

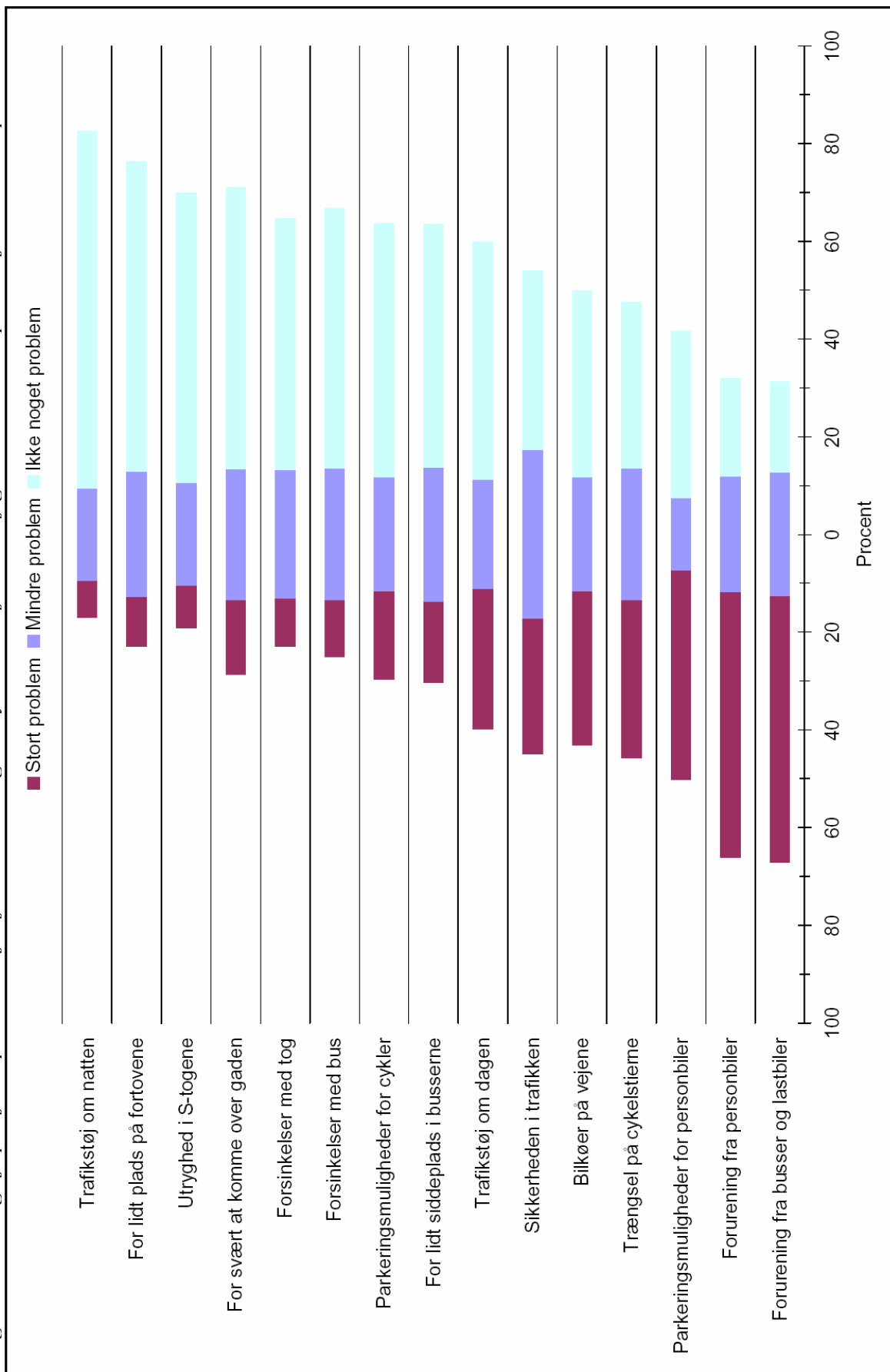
## Når vi målet?

Gennemførelsen af den samlede strategi vil sikre, at miljøpåvirkningen fra biltrafikken mindskes. Strategien vil også bidrage til at dæmpe en eventuel fremtidig stigning i biltrafikken. Udviklingen i bilejerskabet og biltrafikken afhænger imidlertid i høj grad af andre faktorer - især af den økonomiske udvikling i samfundet. Det er derfor nødvendigt at følge trafikudviklingen nøje og løbende vurdere, om det af miljøhensyn er nødvendigt at regulere biltrafikken direkte, f.eks. med kørselsafgifter. Forbedringerne af den kollektive trafik og af forholdene for cykeltrafikken vil i så fald sikre, at der er attraktive alternativer til bilen.

På konkrete strækninger kan der opstå en konflikt mellem at forbedre forholdene for cyklister, at skabe bedre fremkommelighed for busser, at sikre afvikling af biltrafikken og plads til parkering. Dette gælder f.eks. på brogaderne, og det medfører, at der må prioriteres skarper mellem trafikanterne. F.eks. kan det vælges at indskrænke bilernes kørebaner og nedlægge parkeringen frem for at gøre fortovet smallere, når en busbane skal etableres eller en cykelsti udvides.

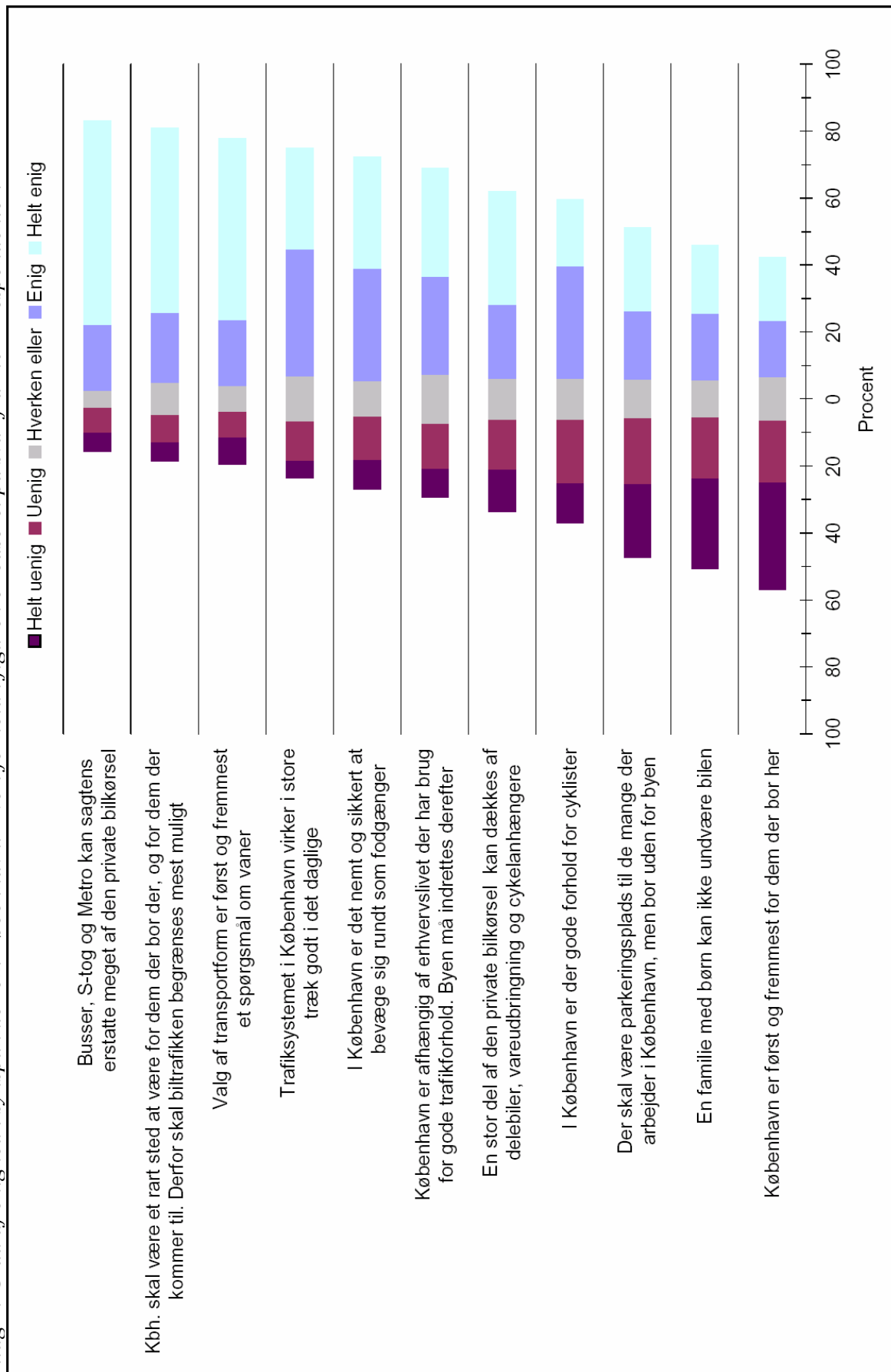
Brian Hansen, 1. august 2003

Bilag 1: Vurdering af specifikke problemer fra første holdningsanalyse. Hvert forhold i figuren er baseret på svar fra 1.011 respondenter.





Bilag 2: Grad af enighed i synspunkter om København. Hvert forhold i figuren er baseret på svar fra 1.011 respondenter.



Bilag 3: Vurdering af vigtigheden af en række indsatsområder. Baseret på svar fra 1.014 respondenter i anden holdningsanalyse.

