



## Notat

Til beskæftigelses- og integrationsborgmester Cecilia Lonning-Skovgaard

### Svar på spørgsmål til notat om status på Mobilitetsanalyserne

17. august 2020

Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget blev mundtligt orienteret om Mobilitetsanalyserne henholdsvis den 26. maj og den 8. juni 2020. Medio juni blev Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget ligeledes skriftligt orienteret om status på Mobilitetsanalyserne, herunder om initiativer, som kan indgå i budget 2021.

Sagsnummer  
2020-0146671

Dokumentnummer  
2020-0146671-2

Den 22. juni 2020 skrev beskæftigelses- og integrationsborgmester Cecilia Lonning-Skovgaard til Økonomiforvaltningen med en række spørgsmål til Mobilitetsanalyserne (nummererede og med kursiv herunder), som besvares herunder (under punkt-opstilling og uden kursiv). Svarene er udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af Økonomiforvaltningen.

#### Selve orienteringsnotatet

- Proces: Vi forstår ikke, at man først vil beregne effekter af de vedtagne budget-initiativer EFTER budgetforhandlingerne? Som politikere foretrækker vi så absolut, at vi på forhånd ved, hvor vi får mest "bang for the buck".*
  - Af tidsmæssige årsager har det ikke været muligt at gennemføre effektberegninger af de initiativer, der kan indgå i Budget 2021. Foreløbig er der kun gennemført indledende beregninger (jf. notatet "Status på Mobilitetsanalyserne" af 16. juni 2020), og ifølge tidsplanen skal effektberegningerne af de tre initiativpakker først gennemføres til efteråret. Heri vil beregninger af effekter af de initiativer, der kan indgå i Budget 2021, også indgå. De indledende beregninger har vist, at der er en række initiativer, der kommer til at indgå i alle initiativpakkerne for at opnå tilstrækkelige CO<sub>2</sub>-reduktioner. Forvaltningerne har på den baggrund vurderet, at det vil være hensigtsmæssigt at komme i gang med at høste nogle erfaringer med initiativerne i lille skala, da en eventuel efterfølgende implementering i større skala vil skulle forløbe hurtigt, hvis initiativerne skal have den ønskede effekt ifht. CO<sub>2</sub>-reduktion inden 2025. Med initiativerne, der kan indgå i Budget 2021, vil forvaltningerne få erfaring med implementering og effekt af en trafikø med foreløbige foranstaltninger, etablering af grønne veje og håndhævelse af disse, dialog og godkendelsesproces med Københavns Politi samt dialog med

lokalområderne om de konkrete udformninger af tiltagene. Da der er tale om foreløbige foranstaltninger, vil forvaltningen kunne tilpasse undervejs, hvis noget viser sig ikke at fungere efter hensigten.

2. *Proces: Til ØU-præsentationen i maj bekræftede I, at der bliver udregnet impact-analyser ift. vækst, beskæftigelse og social slagside af jeres forslag. Vi kan ikke finde disse analyser (f.eks. når I på side 10 i Via Trafiks rapport foreslår dyrere licenser - det vil alt andet lige "vende den tunge ende nedad")?*
  - Under præsentationen for ØU den 26. maj 2020 præciserede Teknik- og Miljøforvaltningen, at effekter i forhold til detailhandelen vil blive belyst i forbindelse med analyse 2 (Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne). Evaluering af en trafikø på Nørrebro vil belyse de afledte effekter, som fx støj, luft, konsekvenser for erhvervsliv og socioøkonomiske aspekter, såfremt der afsættes midler hertil i Budget 2021. Initiativpakkernes påvirkning af forskellige indkomstgrupper indgår ikke i effektvurderingen, men forvaltningerne undersøger muligheden for at afdække dette.
  
3. *Population: Hvilken privatøkonomi har I lagt til grund for forslagene? Forslag som "nedlæggelse af halvdelen af byens parkeringspladser inden 2022, så "der sendes et klart signal til brugerne om at skifte til nul-emissionsbil så hurtigt som muligt" (Via Trafikside 19) forudsætter jo en vis økonomisk formåen hos borgerne - men så forstår vi ikke et forslag som at vi skulle låne elcykler ud? Alt andet lige - hvis de berørte borgere uden problemer kan skifte til en elbil inden 2022, så har de vel også råd til elcykler?*
  - Som nævnt i svaret på spørgsmål 2, vil effektvurderingen af de socioøkonomiske aspekter først blive belyst i en evaluering af en trafikø på Nørrebro, såfremt det bliver besluttet i Budget 2021. Ligeledes undersøger forvaltningerne muligheden for at afdække initiativpakkernes påvirkning af forskellige indkomstgrupper i effektvurderingen. Udlån af fx lad- og elcykler er tænkt som et eksempel på et adfærdspåvirkende tiltag, som skal give brugerne mulighed for at prøve forskellige typer af cykler af, inden de eventuelt selv investerer i én, eventuel som erstatning for bil nummer to.
  
4. *Konceptet "grønne gader": Hvordan sikrer man, at der ikke kører dieselbiler på disse? Er vores ITS-teknologi så fremskreden?*
  - Forvaltningerne er i dialog med Københavns Politi om, hvordan håndhævelsen af en grøn vej kan håndteres, da det er politiets ansvar. Der forventes ikke at blive etableret kamera- eller ITS-teknologi til dette. Evalueringen af en trafikø på Nørrebro og en grøn vej på Jagtvej vil belyse udfordringer ved håndhævelsen af grønne veje.

5. *Begrebsafklaring: Hvad er forskellen på "det regionale vejnet" og "det overordnede vejnet" (Via Trafik side 4) - og kan KK frit bestemme over begge dele?*
- Det overordnede vejnet er defineret som de regionale veje og fordelingsgaderne (jf. Kommuneplan 2019 - se kort side 9 i bilag 2 til notatet Status på Mobilitetsanalyserne af 16. juni 2020). Det regionale vejnet består alene af regionale veje, som på kortet i bilaget er gengivet med den røde farve. Nogle af de regionale veje er statslige, hvilket betyder, at de driftes af Vejdirektoratet, og Københavns Kommune kan ikke bestemme over disse. Dette gælder:
    - Hillerødmotorvejen og i forlængelse heraf Borups Allé og Bispeengbuen
    - Helsingørmotorvejen
    - Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen
6. *Begrebsafklaring: Det er nyt for os, at vi i KK har en parkeringspolitik, hvor vi "hæver prisen, når der ikke er ledige pladser" (Via Trafik side 20). Hvor og hvordan finder dette specifikt sted?*
- Rådgivernes formulering skal forstås som, at der gennem en år-række har været politisk flertal for løbende at udvide betalingszonen og hæve priserne på betalingsparkering. Blandt disse initiativer kan nævnes udvidelsen af parkeringszonen med gul zone (indført 1. marts 2017) og løbende justeringer af timetakster (se eventuelt Parkeringsredegørelsen 2018, TMU 7. maj 2018). Det kan tilføjes, at der med Kommuneplan 2019 er blevet bestilt en parkeringsstrategi. Det bemærkes, at der ikke er afsat midler hertil, og finansieringen indgår i forhandlingerne om Budget 2021.

## **Bilag 2**

7. *Side 7: Når nu Nørrebro udleder mindst CO<sub>2</sub> af alle bydele, giver det så - rent fagligt - mening at bruge den som pilot-case?*
- Nørrebro er valgt, da der flere steder i bydelen i forvejen er etableret trafikdæmpede foranstaltninger, som med begrænsede greb og anlægskostninger kan udvides til det meste af bydelen. Derved kan der evalueres på effekten af en helhedsorienteret indsats, hvor initiativerne er koncentreret i én bydel frem for på enkelte vejstrækninger. Synergieffekten initiativerne imellem kan dermed belyses.
  - Ifølge de foreløbige beregninger, kommer 80 % af CO<sub>2</sub>-udledningen fra de overordnede veje. Forslag til tiltag på disse veje vil først komme på baggrund af de samlede Mobilitetsanalyser inkl. effektberegninger, som gennemføres i løbet af efteråret 2020 og forelægges politisk primo 2021.
  - Som nævnt i svaret på spørgsmål 1, finder forvaltningerne det hensigtsmæssigt at få nogle erfaringer med initiativer i initiativpakkerne i mindre skala, herunder med implementering af en trafikø. Det primære formål med trafikøer er at fredeliggøre lokalområder og veje, så de tiltag, der skal reducere CO<sub>2</sub>-udledningen på de overordnede

veje, ikke medfører en overflytning af biltrafik til lokalområder og veje, der ikke er indrettet til det.

8. *Side 10: Hvilke specifikke gader vil skulle reduceres til ét kørespor? Er der på regionale gader et hensyn, vi som Hovedstad skal iagttage til, at udefrakommende pendlere stadig skal kunne komme herind, eller står det hver kommune frit for at prioritere sit vej-areal?*

- På nuværende tidspunkt er det ikke undersøgt, hvilke specifikke veje, der kan reduceres til ét kørespor. Dette undersøges i efteråret 2020, og vil indgå i den politiske forelæggelse primo 2021. Eventuel reduktion af vejkapacitet vil skulle kombineres med forbedrede forhold for den kollektive trafik, så ind- og udførerne kan komme ind og ud af København ved at have gode alternativer til privatbilen i form af kollektiv trafik eller cyklen eller en kombination heraf. Ved at reducere til ét kørespor for fossile biler i hver retning på de overordnede veje, vil der blive skabt plads til, at der kan laves busfremkommeligheds løsninger på de overordnede veje. Politiet skal give samtykke til alle initiativer, der indvirker på vejens udnyttelse og indretning. Derfor har forvaltningerne indledt dialog med Københavns Politis om muligheder og udfordringer i forhold til initiativpakkerne.
- Københavns Kommune kan i princippet prioritere eget vejnet, men omegnskommunerne er høringsberettigede. Det betyder, at de kan gøre indsigelser, hvis Københavns Kommune foreslår ændringer af veje, som vil få store konsekvenser for trafikken i de pågældende kommuner. Kan der ikke opnås enighed mellem kommunerne, kan uenigheden indbringes som en tvist til afgørelse af Transportministeren, jf. vejlovens § 133. Omegnskommunerne er orienteret om arbejdet med Mobilitetsanalyserne, og der vil blive udpeget en kontaktperson i hver af omegnskommunerne for at sikre en god dialog om det videre arbejde. Trafikken i omegnskommunerne vil blive belyst som en del af perspektiveringen til Mobilitetsanalyserne.

9. *Side 11: I forhold til sommergader og internationale erfaringer - hvordan sikres det så, at gaderne rent faktisk "gives tilbage" til parkering, når efteråret sætter ind?*

- Når en kommune etablerer en sommergade, besluttet det også, i hvilket tidsrum den skal være sommergade. På baggrund af denne beslutning bliver gaden tilbageført til sin oprindelige form, når sommerperioden er udløbet. Denne praksis fungerer i bl.a. Århus (læs eventuelt mere her: <https://jyllands-posten.dk/aarhus/ECE12209833/aarhusveje-er-blevet-til-sommergaagader/>). Forvaltningen har ikke umiddelbart kendskab til forsøg med sommergader, som efterfølgende er blevet gjort permanente, om end dette kan være en mulighed, hvis erfaringerne med sommergaden viser potentiale for positive effekter i resten af året. Dette vil dog skulle besluttet politisk.

10. Side 19: Hvilke specifikke gader vil i 2022-23 skulle etableres som "Grønne Veje"?

- Jf. svar på spørgsmål 8, vil også forslag til Grønne Veje blive udpeget i det videre arbejde i løbet af efteråret 2020.

11. Side 19: Hvorfor prioriteres transportører højere end beboere, jf. at beboere skal skifte NU, mens transportører får frem til 2025?

- Den teknologiske omstilling af drivmidler for personbiler er markant længere fremme end den teknologiske omstilling af drivmidler for varebiler og lastvogne. Denne "skævhed" er derfor afspejlet i omstillingshastigheden for henholdsvis beboere og transportører. Desuden afventes Eldrup-kommissionens anbefalinger til grøn omstilling af personbiler. Kommissionens anbefalinger kan betyde en ændring af de nationale rammevilkår, som giver større incitamenter til omstilling af personbiler.

12. Side 20: Hvor mange gadeparkeringspladser er der i KK pt.? Hvad foreslår man, at nuværende brugere af parkeringspladserne gør, når halvdelen nedlægges?

- Der er ca. 125.400 offentlige parkeringspladser i Københavns Kommune, og i en rapport fra Rambøll fra 2019 vurderes det, at der er et tilsvarende antal private parkeringspladser i kommunen. Til sammenligning er der i 2019 ca. 129.500 privatejede biler i Københavns Kommune (Danmarks Statistik). I Rambøll-rapporten fremgår det desuden, at belægningsprocenten på ikke-kommunal terrænparkering i 2018 lå på mellem 16 og 61 %, og således er der ud fra undersøgte anlæg ledig kapacitet på ikke-kommunal grund.
- Hensigten med Mobilitetsanalyserne er bl.a. at skabe beslutningsgrundlag for en grøn omstilling af trafikken og reduktion af biltrafik. Heri ligger også en forventet overflytning af en del beboermobilitet til andre transportformer end privatbil som fx cykel, kollektiv trafik og delebiler.

13. Side 22: Den lille initiativpakke 2, som jo er voldsomt indgribende (bl.a. nedlæggelse af halvdelen af byens gadeparkeringspladser) giver kun en besparelse på 50.000 tons. Hvad tænker I om det?

- De indledende beregninger viser, at der skal gennemføres omfattende initiativer for at nå CO<sub>2</sub>-reduktioner på 50.000 ton i 2025. Forvaltningerne bemærker, at de endelige initiativpakker først sammensættes, justeres, kvalificeres og beregnes i løbet af efteråret 2020. Først herefter kan det beskrives, hvor omfattende initiativer, der skal gennemføres for at nå reduktionsmålene.

14. Side 9: Hvad menes der med "Denne utilsigtede omvejskørsel kan begrænses gennem skalering i efterfølgende ting i udrulningen frem mod 2025"? Hvem gør helt præcist hvad hvornår for at begrænse omvejskørslen?

- En trafikø på Nørrebro skal give erfaringer med initiativer, som vil indgå i initiativpakkerne (se også svar på spørgsmål 1 og 7). En trafikø må isoleret set forventes at give omvejskørsel på vejene rundt om trafikøen, særligt indtil man som borger og besøgende har vænnet sig til at transportere sig på anden vis. Det skal dog bemærkes, at da Nørrebrogade blev omlagt til sin nuværende form, kunne der ikke aflæses en trafikstigning på de største veje uden for bydelen. Når Mobilitetsanalyserne er afsluttet, skal der primo 2021 træffes politisk beslutning om en eventuel samlet mobilitetsindsats med henblik på CO<sub>2</sub>-reduktion inden 2025. En helhedsorienteret mobilitetsindsats vil skulle sikre en samlet omprioritering af vejnettet, hvori en trafikø på Nørrebro kun udgør en mindre delmængde. Målet med omprioritering af vejnettet, såfremt dette besluttes, er at sikre en overflytning af ture, der med det nye vejnet vil være mere attraktive at foretage på cykel, til fods eller med kollektiv trafik. Dermed vil omvejskørsel blive reduceret.

15. Side 10: Etablering af en trafik-ø - med de voldsomme trafikale konsekvenser, det vil have - giver ingen CO<sub>2</sub> reduktion. Hvad tænker I om det?

- Forvaltningerne har vurderet, jf. svar på spørgsmål 7, at det er væsentligt at få erfaringer med tiltagene i initiativpakkerne så hurtigt som muligt, da en eventuel efterfølgende implementering af en samlet mobilitetsindsats vil skulle gennemføres hurtigt, hvis der skal opnås en CO<sub>2</sub>-reducerende effekt inden 2025. Nørrebro er valgt, da der flere steder i bydelen i forvejen er etableret trafikdæmpede foranstaltninger, som med begrænsede greb og anlægsomkostninger kan udvides til det meste af bydelen. Nørrebro er dermed også den bydel, hvor forvaltningen vurderer, at det vil betyde færrest forandringer af det trafikbillede, der i forvejen er gældende i bydelen. Ved at afprøve basispakken til initiativerne i mindre skala kan synergiefekten mellem initiativerne i basispakken belyses.

16. Side 12: Hvor mange biler kører på det pågældende stykke af Jagtvej i dag? Og hvad er fordelingen mellem diesel- og el-biler på det pågældende stykke?

- Københavns Kommunes trafiktællinger på Jagtvej vest for Nørrebros Runddel viser, at der på en hverdag kører ca. 18.000 køretøjer (2017). Til sammenligning kører der ca. 16.100 cykler på en hverdag (2017). Forvaltningen har ikke tal for, hvad fordelingen mellem diesel- og elbiler er på strækningen. I maj 2020 var der indregistreret 2167 elbiler i Københavns Kommune.

17. Side 14: *Hvor mange af de pågældende borgere i Helsingør endte med at købe en elcykel?*

- Forvaltningen har desværre ikke kendskab til tal fra Helsingør vedrørende det eksakte antal borgere, der er endt med at købe en elcykel. Forvaltningen kan dog henvise til øvrige perspektiverende tal fra en landsdækkende undersøgelse fra Vejdirektoratet i 2019. Her svarer 47% af danske elcykelbrugere, at deres elcykel helt eller delvist har erstattet en bil. Af borgere, der ikke i dag ejer en elcykel, er 57% interesserede i at overveje at købe en elcykel, heraf overvejer 10% allerede selv at købe en elcykel, mens de øvrige 47% ikke er afvisende, uden dog at have konkrete planer for at købe en.

Lone Byskov  
Vicedirektør