

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: svar Politikerspørgsmål om Bilisme i København

Fra: TMFKP MKB Rådhuspost
Sendt: 12. oktober 2020 14:21
Til: Mette Annelie Rasmussen (Borgerrepræsentationen)
Emne: Svar. Politikerspørgsmål om Bilisme i København. eDoc sag 2020-0802469

Kære Mette Annelie Rasmussen

Tak for din henvendelse til Teknik- og Miljøforvaltningen af 23. september 2020, hvor du stiller en række spørgsmål vedrørende omdannelse af vejarealer til cykelstier, grønt og biodiversitet. Teknik- og Miljøforvaltningen har noteret fire spørgsmål i henvendelsen, som er listet herunder.

1. Hvor stor en del af byens rum er i dag udlagt til vejareal i km²?
2. Hvor stor en del af byens rum er i dag udlagt til grønne områder?
3. Såfremt man omlægger en tredjedel eller en fjerdedel af det, der i dag er vejareal til grønt og cykelstier, er det så muligt at regne på CO₂-reduktionspotentialet?
4. Er det muligt at vurdere, hvad en sådan udtagning af de to scenarier vil koste?

Ad 1. Hvor stor en del af byens rum er i dag udlagt til vejareal i km²?

Det samlede vejareal i Københavns Kommune udgør ca. 14,6 km². Det svarer til lidt over 15,8% af kommunens areal. Opgørelsen af det samlede vejareal indeholder både cykelstier, fortove og kørebaner. Opgørelsen er eksklusiv pladser, promenader og gågader, som ofte også er udlagt til vej.

Vejarealet til biler vurderes at udgøre ca. 9,4 km² svarende til godt 10% af byens samlede areal. Det bemærkes, at der er tale om et groft estimat af vejarealet, da det bagvedliggende dataset er under udvikling og skal kvalificeres yderligere for en mere nøjagtig opgørelse.

Ad 2. Hvor stor en del af byens rum er i dag udlagt til grønne områder i km²?

Offentligt ejede grønne områder og et udvalg af private grønne områder, hvor offentlig brug er sikret ved lokalplan, servitut eller lignende, er opgjort i forbindelse med "Analyse af behov for store og mellemstore grønne områder i København" fra december 2018. De offentligt tilgængelige grønne områder opgøres i den forbindelse til 22 km², svarende til ca. 25 % af byens samlede areal. Opgørelsen omfatter offentligt tilgængelige parker, naturområder, kirkegårde, idrætsanlæg, strande, kolonihaver og mindre grønne områder som fx lommeparker, haveanlæg og erstatningsarealer. Grønne gårdhaver, grønne fællesarealer i forbindelse med almene boliger og private haver indgår ikke i opgørelsen over offentligt tilgængelige grønne områder.

Opgørelsesmetoden kan blive ændret, blandt andet fordi forvaltningen arbejder med definitionen af, hvad et grønt område/byrum er. Det kan påvirke resultatet af senere opgørelser.

Ad 3. Såfremt man omlægger en tredjedel eller en fjerdedel af det, der i dag er vejareal til grønt og cykelstier, er det så muligt at regne på CO₂-reduktionspotentialet og er det muligt at vurdere, hvad en sådan udtagning af de to scenarier vil koste?

Forvaltningen vurderer, at det ikke med det nuværende vidensgrundlag vil være muligt at beregne CO₂-reduktionspotentialet ved at omdanne vejarealer fra bil til cykelstier eller til grønt areal. Det skyldes flere faktorer, som kort beskrives nedenfor.

Til cykelsti:

Det er ikke muligt at lave en simpel kobling mellem CO₂-reduktion og omdannet vejareal fra bil til cykel. Det skyldes:

1. At overflytningspotentialet fra bil til cykel afhænger af, hvor i byen man omdanner vejareal fra bil til cykel
2. At enkeltstående omprioriteringer erfaringsmæssigt flytter biltrafikken til andre veje,
3. At en simpel kobling af CO₂-reduktion med m² vejareal ikke vil tage højde for at en biltur kun overflyttes én gang uanset om der er tale om en lang eller kort strækning.

Ad 1. Det mest effektive greb ift. CO₂-reduktion vil være at omdanne vejareal fra bilkørebaner til cykelstier på de overordnede veje, idet ca. 80 % af CO₂-udledningen fra vejtrafikken i København stammer fra disse overordnede veje. De indledende beregninger i Mobilitetsanalyserne peger i retning af, at man kan opnå en reduktion på omkring 50.000-100.000 ton CO₂ ved omprioritere vejareal fra bil til de grønne transportformer på strategiske steder på det overordnede vejnet i København.

Ad 2. Forvaltningen vurderer, at det vil være nødvendigt med understøttende initiativer, der modvirker omvejskørsel og u hensigtsmæssig overflytning af trafikken til andre veje/områder, eksempelvis ved etablering af trafikøer eller andre former for trafiksanering i områderne mellem de overordnede veje. Det er således formålet med mobilitetsanalyserne at belyse effekterne af en helhedsorienteret mobilitetsindsats med henblik på at reducere CO₂-udledningen, dvs. hvor omprioritering af vejareal kombineres med trafikøer, der lukker af for gennemkørsel gennem områder mellem de overordnede veje, samt en lang række andre initiativer til at begrænse biltrafikken og fremme de grønne transportformer.

Ad 3. Når en omprioritering af vejareal fra bil til cykel på en given strækning medfører overflytning af bilture, så sker overflytningen kun én gang på hele strækningen og ikke pr. løbende km af vejstrækningen. Dette gør det vanskeligt at opgøre CO₂-reduktionspotentialet pr. km omprioriteret vejareal.

Det vil således kræve omfattende granskning af byens vejnet, specificering af konkrete scenarier baseret på helhedsorienterede løsninger og mere dybdegående analyser at vurdere, hvad en omlægning af en tredjedel eller en fjerdedel af det samlede vejareal til cykelstier kan give i CO₂-besparelser.

En del af svaret vil dog blive belyst i forbindelse med de igangværende mobilitetsanalyser. Mobilitetsanalyserne vil opgøre CO₂-reduktionerne og andre effekter og omfatte en opgørelse af, hvor meget areal der bliver frigjort til andre formål. Mobilitetsanalyserne vil dog ikke opgøre, hvor stor en del af CO₂-reduktionerne, der sker pga. omprioritering af vejareal fra bil til cykel.

Til grønt:

Det er ikke muligt at lave en simpel kobling af CO₂-reduktionspotentiale og omdannet vejareal fra bil til grønt. Det skyldes:

1. At forholdet mellem hvor meget vejareal der skal gå til cykelsti og hvor meget der skal til grønt ikke er afklaret
2. At det ikke er afklaret, hvilken type grønt der omdannes til
3. At det kræver konkret vurdering af, om det kan lade sig gøre at plante træer på given placering

Ad 1. Forholdet mellem hvor meget vejareal, der skal gå til cykelsti og hvor meget, der skal til grønt, har betydning for det potentielle CO₂-optag fra grønt. I det tænkte eksempel, hvor en tredjedel af vejarealet til biler omdannes udelukkende til skovarealer, vil der kunne plantes ca. 300.000 træer med et samlet CO₂-optag på omkring 3.000 ton CO₂. Dette er dog et teoretisk max da mange andre faktorer også spiller ind. Det tænkte eksempel skal alene opfattes som en meget forenklet indikation af størrelsesordenen ved omdannelse til grønt (se endvidere ad 2, nedenfor).

Ad 2. Forskellige typer grønt har forskellig CO₂-optag. Det præcise optag fra grønt påvirkes af om der er plantes skov med træer eller græs og buske. Der indregnes fx ikke et årligt CO₂-optag fra græs og buske i København i det årlige CO₂-regnskab, da CO₂-bindingen herfra vurderes at være yderst begrænset. Til gengæld regner Teknik- og Miljøforvaltningen i gennemsnit med et CO₂-optag på 10 ton CO₂ pr. hektar skov. Dette reelle CO₂-optag er dog afhængig af artssammensætningen, og hvor tæt skoven er plantet. Det er derfor væsentligt for CO₂-effekten af omlægning fra vejareal til grønt, om der er tale om træer eller anden type beplantning, samt hvilken type træer og hvor tæt de plantes.

Ad 3. Gadetræer kræver en vis mængde åben overflade samt afstand til kantsten og komprimerede jordlag for at sikre de nødvendige vækstbetingelser. Det vil ikke nødvendigvis være alle steder, vækstbetingelserne kan opfyldes for træer. Herudover kan der være hensyn til boliger og bygninger, udsyn- og trafikikkerhed mv., der kan spille en rolle i forhold til, om det er muligt at plante træer i stedet for vejarealer.

Det vil således kræve omfattende granskning af frigjorte arealer, specificering af konkrete scenarier baseret på helhedsorienterede løsninger og mere dybdegående analyser at vurdere, hvad en omlægning af en tredjedel eller en fjerdedel af det samlede vejareal til grønt kan give i CO₂-optag fra beplantning.

Ad 4. Er det muligt at vurdere, hvad en sådan udtagning af de to scenarier vil koste?

Pris for en omprioritering af vejareal fra bil til cykel eller grønt kan først opgøres, når de konkrete løsninger kendes, da det afhænger af, hvor i byen, vejarealet omprioriteres, og hvilke konkrete løsninger, der

arbejdes med, herunder også fordelingsnøglen mellem cykelsti og grønt areal. Forvaltningen udarbejder gerne budgetnotater med forslag til omdannelse af konkrete lokaliteter.

Jeg håber, det var svar på din henvendelse, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at beklage det forsinkede svar. Giver ovenstående anledning til spørgsmål, er du velkommen til at kontakte forvaltningen igen på sekretariat@tmf.kk.dk.

Med venlig hilsen

Lone Byskov
Vicedirektør
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold