

Elementer til diskussion af høringsvar fra Indre By Lokaludvalg til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019. Verdensby med ansvar.

Kommuneplanforslaget har en klar og rosværdig opdeling i fire hovedafsnit:

Kapitel 1 – Verdensby med ansvar, som omfatter fem visionsafsnit.

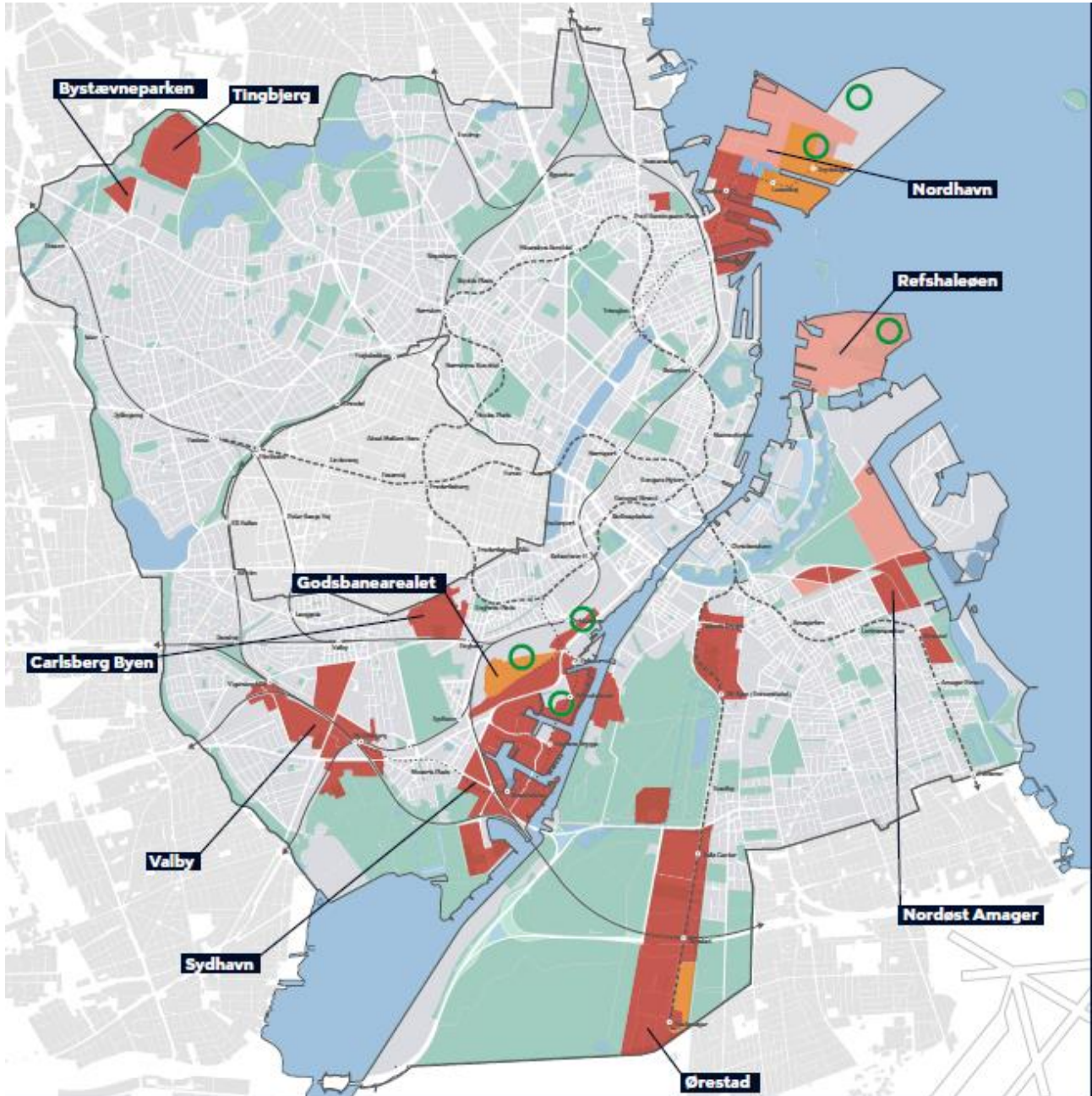
Kapitel 2 – målsætninger for udviklingen af København, et afsnit hvor alle delmålsætninger opsummeres på fire sider.

Kapitel 3 – Udviklingen i København frem mod 2031, en nyskabelse hvor hvert af de 12 lokalområder behandles over samme skabelon: lidt oversigtslig statistik og et par udvalgte centrale temaer for lokalområdet udvikling på den første side og et kort over væsentlige rammeændringer på den anden side. Kapitlet omfatter tillige et to siders afsnit om Lynetteholm projekter, som ligger på den anden side af kommuneplanens tidsperspektiv, 12- årsperioden indtil 2031, men som allerede involverer et større udredningsarbejde.

Kapitel 4 – Rammer for byggeriet i København, herunder de generelle bestemmelser og de konkrete kommuneplanrammer. Rammerne, som bl.a. vedrører bestemmelser om friareal, bebyggelsesprocent, bygningshøjde, detailhandel, parkeringsnormer for biler og cykler, støjgener og klimatilpasning, gennemgås i særskilte bilag på kommuneplanens hjemmeside.

Rækkefølgeplanen

En vigtig del af kommuneplanen er en rækkefølgeplan for byudvikling i kommunen. Rækkefølgeplanen ses i form af et kort på side 2. Ingen dele af Indre By Lokaludvalg falder inden for rækkefølgeplanen, men de nærmeste byudviklingsområder har stor betydning for bl.a. trafikudviklingen i Indre By, eksempelvis Posthusgrunden, Godsbanearealet, Refshaleøen og på længere sigt Lynetteholmprojektet.



Rækkefølge for byudviklingen i København

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- 2. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2025)
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder

Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro
- Planlagt metro

Rummelighed i byudviklingsområder (m²)

Område	Bolig	Erhverv
Ørestad	800.000	760.000
Nordhavn	900.000	700.000
Sydhavn	390.000	340.000
Valby	540.000	290.000
Carlsberg Byen	240.000	150.000
Amager Øst og Nordøst Amager	390.000	150.000
Godsbaneterrænet, Bådehavnsgade og Borgm. Christiansens Gade	820.000	330.000
Bystævneparken og Tingbjerg	190.000	0
Andre områder	80.000	30.000
Samlet rummelighed	4.350.000	2.750.000

Kommentarer og forslag til visionsafsnittet "En grøn, sund og bæredygtig by"

Klimamålsætning og trafikmålsætning for transportmidlers sammensætning

Overordnet bibeholdes målsætningen fra KBH 2025 Klimaplanen, at København bliver CO₂-neutral i 2025. Det er en vigtig og nødvendig målsætning, problemet er blot, at målsætningen ikke ser ud til at blive realiseret, først og fremmest på grund af den manglende politiske vilje og evne til at tæmme den voksende biltrafik. Fortællingen over for omverdenen om København som den første CO₂-neutrale by i verden slår alvorlige revner, og udover at føje et tab til vor egen selvbevidsthed risikerer byen at blive til grin over for omverdenen: "København forsøgte – forgæves - via eksport af ikke bæredygtig biogasbaseret strøm at kompensere for manglende indsats på transportområdet"! Ikke nogen rar overskrift.

Den overordnede målsætning for trafikken er fortsat den samme ret så uforpligtende 1/3 målsætning uden slutår som i den gældende kommuneplan 2015: "At antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil". Den konstaterede udvikling er i modstrid med denne målsætning: bilandelen stiger fortsat på bekostning af den kollektive trafiks andel.

Indre By Lokaludvalg foreslår, at trafikmålsætningen 3 x 1/3 bør ændres til en mere forpligtende målsætning, som signalerer, at kommunen tager målsætningen alvorligt, at den kollektive trafik skal fremmes på bekostning af en reduktion af biltrafik.

Vi foretrækker målsætningen fra Klimaplanen, som siger $\frac{3}{4}$ til gang, cyklisme og kollektiv trafik med 2025 som årstal for målsætningens realisering.

Såfremt 3 x 1/3 målsætningen bibeholdes, så bør den have et slutår. Samtidig bør der sættes et absolut tal for omfang af transport i bil.

Et sådant loft blev vedtaget af BR i 1997: biltrafikkens omfang måtte ikke overstige niveauet for 1996. Men den vedtagelse holdt desværre ikke.

I forbindelse med en ny beslutning i BR kunne man tage udgangspunkt i biltrafikkens omfang i eksempelvis 2015 (som i tilfældet Oslo) og så vedtage en reduktionsmålsætning i forhold til 2015-trafikkniveauet.

I **Oslo** har man vedtaget følgende scenarier for klimagasreduktion og reduktion af biltrafik:

Hovedmål for 2020: «50 % reduksjon i klimagassutslippene sammenlignet med 1990-nivå», og som et af midlerne: «20 % reduksjon i all biltrafikk sammenliknet med trafikknivå i 2015 (inkludert gods- og varetransport)».

Hovedmål for 2030: «95 % reduksjon i klimagassutslippene, sammenlignet med 1990-nivå» og dette skal blandt andet opnås gennem målsætningen: «33 % reduksjon i biltrafikken».

Anvendelse af kørte km frem for antal ture

Målsætningen for transportmidlernes sammensætning burde i øvrigt skærpes ved alternativt at udskifte ture med kørte km. Det vil skabe et mere virkelighedsnært billede af, hvilke transportformer der reelt dominerer byens trafikale liv. Eksempelvis er ture i bil gennemsnitligt længere end gennemsnitlige cykelture.

Vedtagelse af en prioriteringsliste for trafikpolitik og omfanget af ikke-bæredygtige transportmidler gennem kommunen

Eksempel: Bystyret i Nottingham's prioriteringsliste

Listen blev udarbejdet af politikerne som alternativ til trafikteknikernes sædvanlige løsningsmodeller, der krævede flere og bredere veje samt fortsat udbygning af parkeringspladser. Listen blev første gang præsenteret i København via tidligere generalplanchef i Københavns kommune, nu afdøde Kai Lemberg.

Listen ser sådan ud (rækkefølgen angiver vigtigheden):

Minimum af trafikulykker

Bedst muligt miljø

Fodgængere og cyklister

Passagerer i den kollektive trafik

Handicappede bilister

Nødvendig varedistribution

Brug af personbiler i erhvervssammenhæng

Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden

Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Ved alle trafikale tiltag kunne politikere og forvaltninger gøre brug af en sådan liste som en "lakmusprøve".

Prioriteringsliste for ønsket biltransport gennem Indre By

Indre By har vedtaget en prioriteringsliste for bilparkering i Indre By, nu forøger vi tillige at fremlægge en tilsvarende prioriteringsliste for ønsket biltransport gennem bydelen.

Gennem en kategorisering af hovedtyper af trafik kan der opstilles en prioritering, opstilles målsætninger for de enkelte kategorier, og hvilke reguleringsmuligheder der kan iværksættes. Hovedkategorierne kan stilles op i 12 trafiktyper:

1) beboertrafik, 2) cykeltrafik, 3) gående, 4) håndværksmæssig trafik, 5) vareleveringstrafik, 6) handicapkørsel, 7) trafik til bygge- og anlægsarbejder, 8) kollektiv trafik inkl. taxakørsel, 9) udrykningskøretøjer, 10) Kommunale opgaver, f.eks. affaldsafhentning, 11) pendlertrafik, 12) gennemkørende trafik.

Reguleringsmåder kan være miljømæssig graduering af beboerlicens, roadpricing, miljøzoner, besværliggøre pendler- og gennemkørende trafik, bedre kollektiv trafik, park and ride og meget mere.

Midler til reduktion af biltrafik

I forbindelse med klimaplanens vedtagelse i 2009 var en trængselsring det dominerende middel til at få reduceret pendlerbiltrafikken gennem byen. Dette middel blev desværre i sidste øjeblik inden vedtagelsen i FT droppet af en socialdemokratisk ledet regering. Nedenfor fremføres en række tiltag, som kan tilgodese en prioritering med mindsket biltrafik:

Dosering af biltrafik gennem kommunen:

Såfremt politikerne ønsker en reduceret gennemkørsel af biltrafik, så skal det ske via dosering, hvor indfaldsvejene rammer kommunegrænsen.

Ændringer af parkeringsnormer:

P-normer ved højklassede stationer for kollektiv trafik bør ændres:

Det er helt uacceptabelt, at nye højklassede kollektive trafiksystemer i form af metro ikke skal udgøre et middel til få bilpendlere til at skifte transportform mod den mindre miljøbelastende kollektive transport.

Et middel kunne være at indføre et stationsnærhedsprincip, således at der ikke opføres p-anlæg eksempelvis 500 meter fra et højklasset trafikknudepunkt.

Forlængelse af grøntid for gående og cyklister ved krydsning af de veje, hvor bilisternes gennemkørsel har høj prioritet:

Princippet tager sigte på at ligestille trafikantgrupperne. Det er urimeligt, at de langsomt bevægende trafikantgrupper ikke kan nå at krydse i et hug og derfor udsættes for at være partikelspisere i midterhellen.

Introduktion af bilfri og delvis bilfri byområder:

I Barcelona og andre storbyer satses på introduktion af superbloks princippet, hvor hele boligområder lukkes af for gennemhørende privatbiler og tung trafik, og bilerne fjernes fra gadearealet. For at blive benyttet til andre formål. Der er hastigheds begrænsninger på 10-30 km/t for nødvendig trafik. Der imødeses øget sikkerhed, mindre forurening og støj samt forbedring af lokalmiljøet for beboerne i områderne. Herved øges sundhed og trivsel.

Mindre trafik i Middelalderbyen er et projekt, der får karakter af superbloks princippet. Andre områder i København og Indre By kan gøres til genstand for samme principper. F.eks. er en borgergruppe i gang med at se på mulighederne for, at et område bestående af indre Østerbro og en del af Nørrebro fra Blegdamsvej til Øster Voldgade og fra Fredensgade/Sølvgade til Dag Hammerskjölds Allé/Østerbrogade kan gøres til genstand for superbloks princippet.

Lynetteholmprojektet som bilfrit byområde

Lynetteholmen kunne planlægges som det første og største bilfrie område i København, med alene biladgang for handicapkørsel, nødvendig varetransport og udrykningskøretøjer. Det kræver, at der satses på god kollektiv trafikdækning, som allerbedst og billigst kan opfyldes i gadeplan i form af et letbanesystem. Et sådant projekt kunne fortælle omverdenen, at København tager klimaproblematikken alvorligt, og i øvrigt lægger sig på linje med andre storbyers tilsvarende bestræbelser.

En videreudvikling af det kollektive trafiksystem i Region Hovedstaden bør ske via et radiale letbanesystem med start i den kommende letbane i Ring3.

I Oslo udbygges alle kollektive trafiksystemer samtidig: bus, metro og letbane. I København udelukker den meget dyre satsning på metro, at andre kollektive transportsystemer indskrænkes, først og fremmest buslinjer, mens kun én letbanelinje er på tegnebrættet: Frederikssundsvejslinjen til Nørrebro station og i en senere etape til Nørreport st. (KIK2)

Et sådant radiale letbanesystem er blevet foreslået af DTU i samarbejde med Region Hovedstaden.

Beregning af de kollektive trafikanters tidsspilde som resultat af biltrafikens opfyldning af gaderummet

Lokaludvalget foreslår, at man ved fremtidig planlægning af trafik foretager beregning af, hvor mange timer de kollektive trafikanter, cyklister og gående spilder i trafikken, fordi disse trafikantformer hindres i at komme frem som resultat af den omfattende biltrafik. Beregning af tidsspilde er normalt en privilegeret øvelse, som alene foretages for trafikanter i bil.

Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen har forfattet en henvendelse til politikerne om denne skævhed i evaluering af trafikantgruppernes spildtid og beregning af tabt samfundsværdi

<https://noah.dk/sites/default/files/2019-02/Sk%C3%A6vridning%20af%20trafikplan%C3%A6gningen%20bl.a.%20fordi%20kollektive%20trafikanter%20tid%20normalt%20s%C3%A6ttes%20til%200%20kr.%20i%20tiden..pdf>

Fuld fart på elektrificeringen af kommunalt bestilte transportmidler og arbejdsmaskiner

Tilbage i København historie betjente kommunen sig af elektrisk drevne sporvogne indtil medio 1970'erne, og i 1930'erne benyttede KTAS sig af elbiler. Eldrift er en vigtig komponent til at løse påtrængende støj- og luftforureningsproblemer, men overgangen til el bliver ikke prioriteret højt nok.

Nu sprinter andre kommuner forud for København: Roskilde kommune har købt batteridrevne busser i Kina, tilpasset kommunens behov, som skal indsættes på alle ni linjer i maj 2019. Frederiksberg kommune var i 2013 den første kommune, der

skaffede sig en eldrevne skraldebil. Målet er, at alle kommunens skraldebiler skal køre på el i 2023. I april 2019 skrev Frederiksberg kommune en aftale med Phoenix Danmark om leverance af ni eldrevne skraldebiler, som skal indsættes efteråret 2019. Krydstogtskibe og færger kan fortsat lægge til kaj i Københavns havn uden at blive påtvunget landstrøm, således som det er tilfældet i Oslo. Københavns kommune peger selv på anvendelsen af dieseldrevne arbejdsmaskiner som et stort problem. Nu må kommunen oppe sig og komme på højde med de byer og kommuner, som vi normalt gerne sammenligner os med.

Iværksættelse af en forbrugsbaseret udregningsmetode af kommunens CO₂-belastning som alternativ til det territorielt beregnede CO₂-udslip, hvor også den internationale transport med fly og skib inkluderes, tillige med skift i metode for udregning af reduktionsmål

Det forbrugsbaserede CO₂-udslip

Et sådant initiativ vil være i tråd med opfordringen fra C40 Cities sekretariatet. En sådan udmelding fra København op til C40 topmødet i oktober ville derfor sætte København på verdenskortet som frontløber i klimakampen.

De store byer i Vesten betragtes almindeligvis som klimakampens fortrop, men det hænger bl.a. sammen med, at en stor del af den tidligere energiintensive produktion er blevet udflaget, eksempelvis cement- og stålproduktion. Derved dukker den tidligere produktion op i form af importerede varer med et stort oversøisk klimafodaftryk.

Man kan forestille sig, at de store byer i Vesten kan udråbe sig selv som CO₂-neutrale, samtidig med at klodens samlede klimabelastning ikke er mindsket.

Skift fra basislinjefremskrivningsmål til basisårfremskrivningsmål

Samtidig bør kommunen formulere sin CO₂-reduktionsmålsætning ud fra et basisår (eksempelvis 1990) frem for den anvendte praksis i form af reduktion ud fra en uigennemskuelig basisfremskrivning af sit CO₂-udslip i 2025, således som det f.eks. gøres i Oslo.

Sådan ser målsætningen ud i Oslo:

Hovedmål: 95 % reduksjon i klimagassutslippene, sammenlignet med 1990-nivå

Dette skal blant annet oppnås gjennom målsetningene:

- 33 % reduksjon i biltrafikken
- All personbil- og varebiltrafikk er utslippsfri

Introduksjon af klimabudget i Københavns kommune, således som det er tilfældet i Oslo kommune fra 2017 og nu også i Stockholm

Klimabudgettet er et redskab, som skal sikre at der for hvert år frem mod milepæle i klimaplanen som 2020, 2025 og 2030 besluttes, hvor stor en reduktion af drivhusgas der skal ske på en lang række detailområder, hvilken finansiering der skal følge hvert enkelt tiltag, og hvilke instanser der skal være ansvarlig for at gennemføre reduktionen. Med et klimabudget som redskab øges muligheden for at kontrollere og evaluere, om vi når den besluttede målsætning for klimaplanens slutår.

Eksemplet Oslo:

”KLIMABUDSJETT 2017

nyt målrettet styringsmiddel for Oslo kommune

Oslo kommune har i lengre tid hatt mål om reduksjoner i klimagassutslipp. Med nytt byråd i 2015 ble klimamålene betydelig skjerpet. Kommunens målsetning er nå å redusere de direkte klimagassutslippene fra Oslo med 50 % i forhold til 1990-nivå innen 2020 og med 95 % innen 2030. Det innebærer at utslippene fra Oslos territorium skal reduseres til ca. 600 000 tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. I 2013 var utslippene på ca. 1,4 mill. tonn. En CO₂-ekvivalent er en omregning av flere typer drivhusgasser til CO₂.

Som et nytt styringssystem for å sikre måloppnåelse innfører byrådet klimabudsjetter fra 2017. Ambisjonen med klimabudsjetter er å være tydelige og mer konkrete enn i tidligere budsjettdokumenter på hva som er Oslos klimamål, hvor store utslippsreduksjoner som må oppnås, hvilke tiltak som skal iverksettes og når resultatene er forventet. Det knyttes delmål til tiltak som iverksettes, med oversikt over kommunens kostnader til de ulike tiltakene.

Den internasjonale trafikinfrastuktur

I visionsafsnittet "En international byregion" omtales en række infrastrukturprojekter til at binde Københavns kommune sammen med andre kommuner inden for Region Hovedstaden, Region Sjælland og Skåne i et Greater Copenhagen tillige med internationale forbindelse til udlandet, herunder en Øresundsmetro, den kommende Femern-Bælt forbindelse til Tyskland, internationale højhastighedstog og udvidelse af Københavns lufthavn og dermed flere ruteforbindelser til udlandet.

Denne ophobning af ønskede udvidelser af transporten er et godt eksempel på en manglende prioritering, hvor klimapolitikken ikke indtænkes. Internationalt foregår i dag en diskussion om at arbejde hen mod et skift af både personer og fragt fra vej til skinner og – inden for Europa – fra fly til skinner: en udvidelse og opgradering af de interne europæiske togforbindelser, herunder med nattog. Højhastighedstog er en del af visionen mod mere bæredygtig transport, men næppe igennem Danmark. Det er alt for let at opretholde fiktionen om CO2-neutralitet i 2025, når alene de aktiviteter, som foregår på kommunens areal medregnes i klimaregnskabet, men ikke alle de øvrige aktiviteter uden for arealet, som er forårsaget af kommunens og dens indbyggers handlinger.

Afsnittet om Lynetteholmen

Lokaludvalget anmoder politikerne om at få foretaget en klimaeffekt vurdering af det planlagte Lynetteholm byudviklingsområde sammenlignet med alternative lokaliseringer af byudvikling i Region Hovedstaden og Region Sjælland

De anvendte prognoser for befolkningsfremskrivning for Region Hovedstaden forudsiger ca. 67.000 boliger i de to centralkommuner og ca. 31.000 boliger i de omkringliggende kommuner. Prognoser har ofte den effekt, at politikerne arbejder for at opfylde dem, i stedet for at vurdere, om man ønsker en sådan udvikling.

Statsmagten og Københavns kommunes overborgmester har i fællesskab lanceret projektet Lynetteholmen kombineret med en Havnetunnel og metroudbygning. Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområdet vil sandsynligvis medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafik. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring. Hvor skal byggematerialerne komme fra? Alene fra en fortsat dyr metroudbygning, som

betyder så høje grund- og boligpriser, at København bliver en endnu mere gentrificeret by, alene for formuende og privilegerede indbyggere?

En anderledes fordeling af byudvikling på Sjælland ville skabe en mere balanceret og mindre klimabelastende udvikling, men det kræver en overordnet planmyndighed, som kun staten i samarbejde med regionerne og Københavns kommune kan udfylde. Borgerne i Region Sjælland har de største pendlerafstande i hele landet, og regionen er kendetegnet af afvandring.

Forstadskommunerne langs den kommende letbane i Ring 3 har planlagt byudvikling ved de kommende letbanestationer. Lokaludvalget foreslår et radiale letbanesystem, som forbinder forstadskommuner og centalkommuner, og således tilbyder et alternativt kollektivt transportsystem på jordoverfladen, som kan tæmme den voksende biltrafik, i stedet for fortsat at satse på den meget dyre og gældstunge underjordiske metroudbygning.

Det betyder selvfølgelig, at Københavns kommune må forholde sig til en overordnet planlægning af byudviklingens lokalisering og den generelle klimapåvirkning, hvor ikke kun kommunens snævre økonomiske interesser varetages. Hvilken lokalisering af befolkning og erhverv, og hvilke forskellige transportsystemløsninger er mest fordelagtig set ud fra et samlet sjællandsk perspektiv?

Kapitlet om de 12 lokalområder

De enkelte afsnit om lokalområderne er bygget meget skabelonagtigt op med en tekstsider og en kortsider med rammebetingelser. Kortsiden kunne passende indpasses i bilagsmaterialet til kommuneplanforslaget, således som det eksempelvis forholder sig med parkeringsnormer. Tekstsiden omfatter et par udvalgte centrale temaområder for det pågældende lokalområde, **for Indre Bys vedkommende to indsatsområder: En trafiksaneringsplan i forbindelse med etablering af en østlig havnetunnel og turismens vækst og udfordringer.**

Problemet med tekstsiden er, at den på ingen måde afspejler og yder retfærdighed til det store arbejde, som lokaludvalgene har præsteret i forbindelse med arbejdet med startredegørelsen for Kommuneplanstrategi 2018. De enkelte afsnit kunne bygges op på en ganske alternativ måde, hvor lokaludvalgenes arbejdsindsats afspejles og således tages seriøst.

Kommuneplanforslaget burde bygge på en strategi for borgerdialog, hvor der lægges op til debat og stillingtagen til en række alternative løsningsforslag på tematikker i det pågældende lokalområde.

Eksempel 1:

Turismeudvikling: turistmål, hoteller kontra Airbnb-udlejning, turistbusser og hop-on, hop-off busser kontra andre transportformer

Eksempel 2:

Højhuses lokalisering og udformning: lokalisering ved stationer eller overhovedet ikke i Indre By, fordele og ulemper

Eksempel 3.

Projekt underjordisk parkeringskælder på Dantes Plads: behov set i forhold til bæredygtig trafikudvikling, byggesag eller krav om iværksættelse af en demokratisk proces i form af en lokalplan og en VVM-høring

Eksempel 4:

Iværksættelse af lokal elbus i Indre By til varetagelse af kollektive trafikantinteresser til erstatning af linje 1A i forbindelse med metroringens åbning: nytteværdi og linjeføring

Eksempel 5:

Overdækning af banegårdsgraven ved Vesterport: indholdselementer og fremtiden for Paladsteatret

Kjeld A. Larsen

April 2019