



Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Borgerrepræsentationen den 3. juni 2021, Beslutningen om videre proces for opfølgning på mobilitetsanalyserne

Borgerrepræsentationen tog den videre proces for opfølgning på mobilitetsanalyserne (analyse af En grøn omstilling af trafikken og analyse af Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne) til efterretning.

Indstillingen blev godkendt med 40 stemmer mod 14. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B, F, Å, Frie Grønne, Danmarks Nye Venstrefløjsparti og Løsgænger Kasandra Behrndt-Eriksen.

Imod stemte: V, C, O, Løsgænger Kåre Traberg Smidt og Løsgænger Peter Dits Christensen.

Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Partierne tager processen til efterretning, men gør allerede nu opmærksom på, at vi ser store mangler i de fremlagte analyser. Det fremstår fortsat uklart, hvor og hvordan trafikanter fremadrettet må køre – og oplægget til partigrupperne gav desværre ikke svar på dette. Det er en svaghed, at der ikke er regnet på de socioøkonomiske konsekvenser af at hæve p-licensen til 24.000 årligt. Og det virker ikke reelt først at bede folk skifte til elbil og dernæst fjerne alle gadeparkeringspladser, som analysen lægger op til. Endelig finder vi det ganske urimeligt, at omvejskørsel, trængsel, støj og trafik skal skubbes fra ud i byens yderområder og nabokommuner. Det er hverken progressivt eller solidarisk – bare dumt – at bede Frederiksberg, Vanløse og Bispebjerg om at holde for".

Det Konservative Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkninger fra udvalgsbehandlingen:

"Rapporten om grøn omstilling har forfejlet sit formål, da den med forslaget om at fjerne alle gadeparkeringspladser også vil begrænse ud-

02-05-2025

Sagsnummer I F2
2024 - 20291

Dokumentnummer i F2
162334

Sagsnummer eDoc
2024-0353876

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

bredelse af elbiler, idet disse også har behov for at kunne blive parkeret.”

”Forslaget om at fjerne gadeparkeringspladser - endda med et forslag om at fjerne samtlige gadeparkerings-pladser - bliver det reelt umuligt for de fleste københavnere at have en bil i fremtiden - det vil sige efter 2025, hvor planen skal være implementeret.”

”Forslaget om at forøge beboerparkeringslicenser til 2.000 kr. om måneden allerede fra 2025, hvor planen skal være implementeret, vil det gøre det økonomisk umuligt for langt de fleste københavnere at have råd til en bil efter 2025.”

”Da København er hovedstad for hele landet ønsker vi ikke at gøre det sværere for danskere i andre kommuner at komme ind og arbejde, studere m.v. I landets hovedstad. Med en stigning i rejsetiden på op til 70 minutter, vil København reelt blive lukket for bilister udefra.”

”Vi er bekymret for om den kollektive trafik er dimensioneret til at rumme de mange ekstra passagerer fra 2025, hvor planen skal være gennemført, og hvor rejsetiden i bil stiger til op til 70 minutter ekstra.”

”Vi synes, at trafikøer er en dårlig ide, for en opdeling af byen i store lukkede eller ”blinde” områder vil nedsætte fremkommeligheden og øge omvejskørsel. Det skaber ekstra trafik og er med til at sætte trafiksikkerheden i København over styr.”

”Vi kan på ingen måde medvirke til at begrænse trafikken på Ring II, H.C. Andersens Boulevard og Langebro, idet disse gader er en del af det overordnede vejnet og af vital betydning for fremkommeligheden i København. Hvis disse veje ikke er fuldt tilgængelige, risikerer vi at fortrænge trafikken til mindre gader og dermed beboelsesgader. Det kan øge trafiksikkerheden, og skabe mere larm og forurening i de gader, hvor københavnere bor.”

”Ved at begrænse adgangen til at køre på Langebro og på H.C. Andersens Boulevard bliver det betydeligt sværere for amagerkanerne at komme til Sjælland. Vi kan ikke byde de 200.000 borgere, der bor på Amager, at begrænse en af de få og væsentlige adgangsveje til Amager, som Langebro udgør med 60.000 daglige brugere.”

Dansk Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkninger fra udvalgsbehandlingen:

”Dansk Folkeparti er imod forhindringer, som reelt og faktisk bremser flere el-biler. Det har intet at gøre med en grøn omstilling. Tværtimod. DF støtter anskaffelse af flere el-biler med reel grøn omstilling og ikke snyd på vægten.”

"Dansk Folkeparti mener også, at en hævnning af P-licensen til 24.000 kroner om året, i den grad vil gå mest ud over familier med de laveste indkomster. Der vil her, i mange tilfælde, være tale om en social ulighed, som belaster socialt dårlige familier mest."

Enhedslisten, Radikale Venstre, SF og Alternativet videreførte følgende protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Partierne stemmer nej til ændringsforslagene stillet af det Konservative Folkeparti, da vi med indstillingen ikke tager stilling til indholdet af mobilitetsanalyserne. Vi afventer processen tilrettelagt af forvaltningen, hvor vi tager stilling til elementerne i analyserne i forhandlingerne om Roadmap 3 frem mod at blive CO2 neutral i 2025 samt budgetforhandlingerne for 2022".

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2021, Fremlæggelse af foranalyse for forbedrede cykelforhold på Nygårdsvej, Østerbro (udsat sag)

Teknik- og miljøudvalget besluttede, at ensretning af Nygårdsvej med anlæg af modstrømscykelsti etableres som løsning (løsningsforslag 1), såfremt der afsættes finansiering i kommende budgetforhandlinger.

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

Enhedslisten og Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne støtter forvaltningens anbefaling af en ensretning af Nygårdsvej med etablering af modstrømscykelsti, men ønsker ikke erstatningsparkeringspladser etableret på sidegaderne. Partierne vil i en kommende budgetproces arbejde for en løsning uden etablering af erstatningspladser."

Det Konservative Folkeparti og Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne forudsætter, at der etableres erstatningsparkeringspladser, idet belægningsprocenten er op til 101 procent."