



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

16. august 2018

Sagsnr.  
2018-0209364

Dokumentnr.  
2018-0209364-1

## **Katalog over initiativer og forslag til trafikregulering i Københavns Kommune**

### **Sagen kort**

Den 21. juni 2018 vedtog Borgerrepræsentationen SF's medlemsforslag om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen skal udarbejde katalog med forslag til trafikreguleringer i Københavns Kommune, der kan tilskynde bilpendlere til at bruge kollektiv transport eller cykel frem for at køre i egen personbil i kommunen. Og herunder at det skal koordineres med åbningen af Metro Cityringen i sommeren 2019. Medlemsforslaget, som med dette notat betragtes håndteret, er vedlagt som bilag 2.

### **Katalog**

Teknik- og Miljøforvaltningen har med input fra Økonomiforvaltningen udarbejdet et samlet katalog over de tiltag, der er igangsat i Københavns Kommune, samt de tiltag, der indgår i Budget 2019. Tiltagene har særligt fokus på at udnytte potentialet ved Metro Cityringen og/eller fremme af alternative transportformer. Den samlede liste fremgår af bilag 1, hvor det er markeret, hvordan de hænger sammen med Metro Cityringen.

Tilgangen ift. de beskrevne forslag i kataloget, jf. fx Handlingsplan for Grøn Mobilitet, er at fremme de grønne transportformer, så det bliver mere attraktivt at vælge dem frem for eksempelvis bil. Her kan fx nævnes:

- Undersøgelse af bevægelsesflows ved metrostationer for at øge tilgængeligheden og dermed brugen af Metro Cityringen.
- Samarbejde med Movia om bedre fodgænger- og cykeladgang til busstop og centrale knudepunkter, herunder metrostationerne.
- Budgetnotat (TM87), der omhandler en ny samlet strategi for trafik og mobilitet, hvilket beskrives på side 2 i dette notat.
- Analyser om udbygning af kollektiv infrastruktur i København (KIK2-analyse) og undersøgelse af letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads er under afslutning. Resultaterne heraf sammen med Teknik- og Miljøforvaltningens hørings svar hertil forelægges Teknik- og Miljøudvalget i efteråret 2018.
- Budgetnotat med en cykelpakke (TM25) med overskrifterne Cykelparkering, Supercykelstier, Cykelstier og sikre skoleveje, Cykel- og gangbroer/tunneller, Cykelgader og Grønne Cykelruter.

### **Byens Udvikling**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

- Budgetnotat om Mobility as a Service (TM34) med fokus på at gøre det let at vælge mellem de mange forskellige transportudbud.
- Budgetnotat med ITS-pakke (TM45) med henblik på øget fremkommelighed for cykler, fodgængere og busser

Derudover arbejder forvaltningen sammen med staten om Østlig Ringvej, der omfatter arbejde med en trafiksaneringsplan for Indre By, så biltrafikken tilskyndes til at bruge en evt. ny ringvej. Medlemsforslaget omfatter særligt forslag til at lukke for gennemkørende trafik over Kgs. Nytorv og arbejdet med en trafiksaneringsplan i forbindelse med en østlig ringvej forventes også at omfatte dette område. Forundersøgelsen af østlig ringvej forventes færdig første halvår af 2019.

I forbindelse med trafikal terrorsikring af Indre By udarbejder forvaltningen analyser og scenarier for regulering af adgangen for biltrafik til Middelalderbyen – analyser der også tangerer området ved Kgs. Nytorv. Scenarierne og forslag til dialogproces forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i tredje kvartal 2018.

Der er ligeledes udarbejdet et budgetnotat, der beskriver mulighederne for at gennemføre et forsøg med roadpricing i København (TM90), som forventeligt vil føre til at flere vælger bilen fra, når det er muligt.

Desuden vil udbygning og udvidelse af cykelstinet på bekostning af plads til bilerne gøre det mindre attraktivt at vælge bilen, fx optimering af Torvegade som indgår i Cykelpakken til forhandlingerne om Budget 2019 (TM25).

### **Ny samlet strategi for trafik og mobilitet i København**

Kataloget (bilag 1) tager udgangspunkt i tidligere vedtagne strategiske planer, fx Handlingsplan for Grøn Mobilitet (2012) og Københavns Cykelstrategi (2011-2025). Disse planer er baseret på forudsætninger, som indførelse af betalingsring og forventning om et stagnerende befolkningstal, hvilket har ændret sig væsentligt. Derudover er bilejerskabet kraftigt stigende i de senere år, og hvordan Metro Cityringen faktisk vil influere på transportmønstrene og folks transportmiddelvalg, kan erfaringsmæssigt være vanskeligt at forudsige før åbningen.

Derfor foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der med udgangspunkt i erfaringerne med de nye transportmønstre som følge af Metro Cityringen samt i de ændrede forudsætninger med befolkningstilvækst, flere arbejdspladser og øget bilejerskab udarbejdes en sammenhængende strategi for trafik og mobilitet, der samler de hidtil mere transportmiddelopdelte planer. Der vil være udfordringer med at samle de forskellige strategier og initiativer i en samlet plan, men det vil sikre, at der tænkes på tværs af

transportformer med fokus på at prioritere pladsen i byen optimalt i forhold til fremkommelighed og byliv. Udarbejdelsen af en sådan strategi vil skulle forankres både i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget.

En sådan strategi vil med fordel kunne udarbejdes i dialog med københavnerne og centrale interessenter/brugere af byens transportsystemer. Arbejdet med en strategi for trafik og mobilitet vil dog kræve, at der afsættes midler, hvilket beskrives i budgetnotat TM87 til budgetforhandlingerne om Budget 2019, udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør

## Bilag 1. Forslagskatalog jf. medlemsforslag om forsøg med trafikregulering

Skemaet oplister allerede igangsatte initiativer, der har fokus på alternative transportformer til bilen, samt relevante budgetnotater til Budget 2019 ift. medlemsforslaget.

Igangsatte initiativer			
Overskrift	Relevans ift. at fremme grønne transportformer	Sammenhæng til Metro Cityringen	Tidshorisont
Større undersøgelser af grundlæggende ændringer i transportsystemet			
Trafiksaneringsplan ifm. Østlig Ringvej	Formålet er at beskrive trafikregulerende tiltag, der skal sikre, at gennemkørende trafik igennem Indre By i stedet vil benytte Østlig Ringvej, i givet fald denne besluttes gennemført.	Det må forventes at gøre det mere attraktivt at benytte Metro Cityringen.	Analyserne forventes afsluttet ultimo 2018, afrapportering til politisk behandling primo 2019.
KIK2 analyse og undersøgelse af Letbane fra Nørrebro Station til Gladsaxe Trafikplads	ØKF har sammen med TMF og andre relevante samarbejdspartnere gennemført to analyser, som p.t. er ved at blive færdiggjort til politisk behandling.	Såfremt der igangsættes initiativer som følge af de to analyser, vil det øge det samlede transportudbud, og understøtte sammenhængen i det kollektive trafiksystem og dermed brugen heraf.	ØKF udarbejder en indstilling pba. analyserne, som TMU præsenteres for i efteråret 2018.
Undersøgelse af fodgængere og cyklisters adgang til kollektiv trafik, herunder også Metro Cityringen og metroen generelt			
Undersøgelse af bevægelsesflows	Undersøgelse af bevægelsesflows til og omkring metrostationer med henblik på at øge tilgængelighed, sammen med Copenhagen Solutions Lab.	Forventes at give input til optimal udformning af forpladser og adgang hertil, hvilket forventes at øge brugen af Metro Cityringen på sigt.	Førmålinger gennemføres i 2018 og eftermålinger, når Metro Cityringen er åbnet. Resultaterne vil forelægges i løbet af 2019.
Samarbejde med Movia om bedre fodgængeradgang til busstop og centrale knudepunkter	I relation til KK's arbejde med at integrere gang som transportmiddel i kommuneplanen, er Movia gået i gang med at analysere potentialet ved at skabe bedre fodgængerforhold ifm. busstop og centrale knudepunkter for kollektiv trafik, da 90 % af passagererne typisk ankommer til fods.	Analysen vil også inkludere centrale metrostationer og forventes at give input til optimal udformning af forpladser og adgang hertil samt skiftet mellem bus og metro, hvilket forventes at øge brugen af Metro Cityringen på sigt.	Analyserne og samarbejdet forventes at give input til forhandlingerne om Budget 2020.
Middelalderbyen			
Trafikal terrorsikring af Middelalderbyen	Formålet er at mindske risikoen for terrorangreb mod Middelalderbyen. En afledt effekt forventes at være en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen, og dermed at det bliver mere attraktivt at gå, cykle eller benytte kollektiv trafik.	Det må forventes at gøre det mere attraktivt at benytte Metro Cityringen.	Såfremt processen igangsættes af TMU efter sommerferien 2018, forventes et politisk beslutningsoplæg i 2019.

Budgetnotater til Budget 2019 med relevans ift. at fremme grønne transportformer, herunder brugen af Metro Cityringen			
Budgetnotat	Relevans ift. at fremme grønne transportformer	Sammenhæng til Metro Cityringen	Økonomi
Ny samlet strategi for trafik og mobilitet i København			
TM87 Strategi for trafik og mobilitet	Strategien skal sikre, at der tænkes på tværs af transportformer med fokus på at prioritere pladsen i byen optimalt i forhold til fremkommelighed og byliv. Den skal udarbejdes i tæt samarbejde med Økonomiforvaltningen og en lang række eksterne interessenter og aktører.	Strategien forventes at bidrage til at udnytte potentialet ved Metro Cityringen i højere grad, end vi kan med udgangspunkt i det eksisterende plangrundlag.	6,6 mio. kr. i perioden 2018-2020
Regulering af biltrafik vha. afgifter og restriktioner			
TM90 Modeller for intelligent roadpricing i København	Forsøg med roadpricing forventes at være et effektivt redskab til at få flere københavnere til at vælge alternativer til egen bil og dermed styrke den grønne transport.	Dermed er der også flere, der vil vælge Metro Cityringen.	3,9 mio. kr. i perioden 2018-2020
TM26 Parkeringsredegørelse 2018	Opjustering af pris for beboerlicenser, udvidelse af betalingszoner samt opjustering af timetakster forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til andre transportformer, mens forbedrede muligheder for bilparkering for biler forventes at have en modsat effekt.	Det kan være en fordel at koordinere sådanne tiltag umiddelbart ifm. Metro Cityringens åbning, således at der findes et attraktivt alternativ. Uanset hvad vil begrænsning af bilparkering føre til øget brug af metro og omvendt.	52 mio. kr. i anlæg og 230 mio. kr. i afledte serviceudgifter i perioden 2018-2022
TM84 Forhøjelse af pris på beboerlicenser	Forhøjelse af beboerlicensprisen vil sikre bedre udnyttelse af private parkeringspladser samt få flere københavnere til at vælge alternativer til egen bil.		300.000 kr. i afledte serviceudgifter i perioden 2019-2020
Regulering af biltrafik vha. ITS			
TM45 ITS-pakke – Sikker drift og øget fremkommelighed for cykler, fodgængere og busser	Signaloptimering og intelligente transportsystemer mhp. reduktion af rejsetid og antal stop for fodgængere, cyklister og busser forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil. Forbedret fremkommelighed for biler forventes at have en modsat effekt.	Der kan blive en indirekte effekt ift. brug af Metro Cityringen i kraft af bedre forhold for fodgængere og cyklister og evt. ikke prioriteret fremkommelighed for biler.	22,2 mio. kr. i perioden 2019-2022
Etablering af god adgang til den kollektive trafik			

Budgetnotater til Budget 2019 med relevans ift. at fremme grønne transportformer, herunder brugen af Metro Cityringen			
Budgetnotat	Relevans ift. at fremme grønne transportformer	Sammenhæng til Metro Cityringen	Økonomi
TM83 Etablering af cykelparkering frem for bilparkering som optimering af parkeringsmulighederne ved Metro Cityringens stationer	En screening af et større område omkring metrostationerne med henblik på placering af yderligere cykelparkering, der i højere grad kan dække borgernes og byens behov.	Optimal adgang for cyklister og fodgængere til Metro Cityringen må forventes at øge brugen af Metro Cityringen og metroen generelt.	0,5-1 mio. kr. i 2019
Let adgang til de alternative transportformer til egen bil			
TM34 Mobility as a Service (MaaS) med fysiske demonstrationsprojekter	En MaaS-løsning, som bidrager til at gøre det lettere at benytte andre transportmidler end egen bil, forventes at mindske bilturene.	Og dermed øge brugen af Metro Cityringen.	10,2 mio. kr. i perioden 2018-2020 og 1,1 mio. kr. i afledt drift i perioden 2019-2022
TM123 Omdannelse af parkeringspladser til delebilspladser	Flere parkeringspladser til delebiler vil fremme brugen af delebiler og få flere københavnere til at vælge alternativer til egen bil.	Metro Cityringen og metroen generelt må forventes at være et attraktivt supplement til delebilen.	7,9-8,1 mio. kr. i perioden 2018-2021 og 0,06 mio. kr. i afledt drift i samme periode
TM109 Styrket delecykel- og delebilordning	TM109 indeholder miljørabat til el-delebiler uden fast stamplads samt forsøgsordning med kommercielle udlejningscykler.	Såfremt det betyder, at færre vælger at køre i egen bil, så vil Metro Cityringen og metroen generelt være et godt supplement.	2,1 mio. kr. i perioden 2019-2021
Regulering af biltrafik ved omprioritering af gade- og byrum ift. fremme af grønne transportformer			
TM17 Trafiksanering af Prinsessegade/ Danneskiold-Samsøes Allé	Initiativet indeholder bl.a. etablering af cykelsti på Prinsessegade og Danneskiold-Samsøes Allé samt trafikal analyse af lokal biltrafik, som kan samtænkes med Cykelpakkens initiativ 3.1. (dispositionsforslag for Torvegade).	Såfremt initiativet begrænser biltrafik, og øger fremkommelighed for de øvrige transportformer, må der forventes en øget tilgang til Metro Cityringen og metroen generelt. Imidlertid er der også risiko for, at det reducerer busfremkommeligheden – i dette tilfælde eksempelvis kommende 2A el-bus.	33 mio. kr. i perioden 2018-2021 og 0,13 mio. kr. til afledt drift i perioden 2020-2022

Budgetnotater til Budget 2019 med relevans ift. at fremme grønne transportformer, herunder brugen af Metro Cityringen			
Budgetnotat	Relevans ift. at fremme grønne transportformer	Sammenhæng til Metro Cityringen	Økonomi
TM18 Lille Kongensgade	Etablering af byrumsløsning primært forbeholdt cykler og gående vil styrke fremkommeligheden, sikkerhed og tryghed.	Vil kunne bidrage til bedre tilgængelighed til Kgs. Nytorv Metro Station, og ligeledes forbedre adgangen og oplevelsen, når man kommer som passager til Indre By. Og dermed bidrage til øget brug af Metro Cityringen og metroen generelt.	8,5-14,2 mio. kr. i perioden 2018-2022 og 0,3-0,4 mio. kr. i afledt drift fra 2022.
TM32 Istedgade etape IV	Færdiggørelse af strøggadeprojektet, der forbedrer forhold for gående, cyklister og busser.	Vil kunne give bedre tilgængelighed til den nye station på Enghave Plads og dermed til øget brug af Metro Cityringen og metroen generelt.	16,5 mio. kr. i perioden 2018-2021 og 0,7 mio. kr. i afledt drift i perioden 2020-2022
TM121 Åbning af Ladegårdsåen uden tunnel	En trafikanalyse af en åbning af Ladegårdsåen uden tunnel vil se på mulighederne for trafikafvikling i området samt beregne en samlet business-case for projektet.	En lukning af Åboulevard for biltrafik vil kunne betyde stor overflytning af bilture til andre alternativer herunder Metro Cityringen og metroen generelt.	0,3 mio. kr. i 2018-2019
TM72 Forsøg med frigader	Forsøg med frigader forventes inden for lovgivningens rammer at eksperimentere med indretning og anvendelse af byens gader og veje, hvilket kan kobles til den fysiske udformning af cykelgader, delebilspadser, styrke mulighederne for ophold og begrønning mm.	Indretning af gader til andet end biltrafik kan medføre færre bilture, og potentielt set flere ture i Metro Cityringen og metroen generelt.	3 mio. kr. i 2019-2021 og 3,6 mio. kr. i afledt drift i samme periode
Cyklfremmende initiativer			
TM25 Cykelpakke 2018	Med udgangspunkt i Cykelredegørelse 2018 er udpeget 18 initiativer grupperet under følgende overskrifter: 1. Cykelparkering 2. Supercykelstier 3. Cykelstier og sikre skoleveje 4. Cykel- og gangbroer/tunneller 5. Cykelgader 6. Grønne Cykelruter	Særligt initiativerne under Cykelparkeringstemaet forventes at betyde en øget brug af Metro Cityringen. Men bedre cykelforhold kan i det hele taget medføre færre bilture, og da Metro Cityringen og metroen generelt er et godt supplement til cyklen, vil det også kunne betyde en øget brug af metroen.	132,0 mio. kr. i anlægsudgifter plus op til 46,1 mio. kr. i ekstern medfinansiering fra blandt andet statslige puljer, såfremt den nødvendige kommunale egenfinansiering afsættes.

Budgetnotater til Budget 2019 med relevans ift. at fremme grønne transportformer, herunder brugen af Metro Cityringen			
Budgetnotat	Relevans ift. at fremme grønne transportformer	Sammenhæng til Metro Cityringen	Økonomi
TM65 Foranalyse af forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej	Foranalysen vil styrke mulighederne for en fremtidig grøn forbindelse, der kan imødekomme det stigende antal indbyggere og pendlere til Margretheholm og Refshaleøen særligt for de bløde trafikanter.	Såfremt initiativet begrænser biltrafik, og øger fremkommelighed for de øvrige transportformer, må der forventes en øget tilgang til Metro Cityringen og metroen generelt.	1,5 mio. kr. i 2019
TM66 Cyklisters rutevalg mellem Amager og Indre By – foranalyse	Foranalysen vil styrke muligheden for fremtidige cykelforbindelser mellem Amager og Indre By herunder muligheder for at aflaste Torvegade.	Vil kunne bidrage til bedre tilgængelighed til metrostationerne for fodgængere og cyklister og dermed øge brugen af Metro Cityringen og metroen generelt.	1 mio. kr. i 2019
TM67 Opgradering af cykelrute fra Carlsbergbyen til Otto Busses Vej	Forbindelsen vil forbedre forholdene, og særligt trygheden, for cyklisterne mellem Carlsbergbyen og Otto Busses Vej, og samtidig forbedre den midlertidige skolevej til Oehlenschlägersgades Skole, så skolens elever får en tryk og sikker adgang til skolen.	Bedre cykelforhold kan medføre færre bilture, og da Metro Cityringen og metroen generelt er et godt supplement til cyklen, vil det også kunne betyde en øget brug af metroen. Cyklen kan imidlertid også være en konkurrent til metroen, og bedre cykelforhold kan således også betyde reduceret brug af metroen.	7,8 mio. kr. i perioden 2019-2021 og 0,38 mio. kr. i perioden 2020-2021
TM69 Foranalyse af cykel- og gangbro fra Teglnholmen til Amager Fælled	Foranalyse vil styrke mulighederne for en cykel- og gangbro mellem Teglnholmen og Amager Fælled, der skal styrke forbindelsen over havnen for gående og cyklister, der skal på tværs af Vesterbro-Kongens Enghave og Amager Vest.		1 mio. kr. i 2019
TM114 Etablering af cykelsti på Strandboulevarden	En cykelsti på Strandboulevarden, som en del af HOFOR's skybrudsprojekt vil styrke fremkommeligheden og trygheden for cyklister, der skal på tværs af Østerbro samt til og fra Nordhavn.		17,8-18,1 mio. kr. i perioden 2019-2022 og 0,05-0,06 mio. kr. i afledt drift fra 2022
TM71 Belysning af cykelstien mellem DR Byen og Islands Brygge	TM71 vil skabe bedre lysforhold for cyklister på cykelstien over Amager Fælled fra Axel Heides Gade på Islands Brygge til Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej.		1,7 mio. kr. i perioden 2019-2020 og 0,2 mio. kr. i afledt drift i perioden 2020-2022
TM68 Udskiftning af toppede brosten på Havneringen	Udskiftning af de toppede brosten på den grønne cykelrute Havneringen vil give en jævn belægning, der skal sikre bedre forhold for cyklister på ruten.		6,1-6,5 mio. kr. i perioden 2019-2020
Øvrige tiltag til fremme af grønne transportformer			



Budgetnotater til Budget 2019 med relevans ift. at fremme grønne transportformer, herunder brugen af Metro Cityringen			
Budgetnotat	Relevans ift. at fremme grønne transportformer	Sammenhæng til Metro Cityringen	Økonomi
TM54 Forbedret belysning, styrket trafiksikkerhed og øget tryghed	Etablering af intelligent gadebelysning ved trafikkrøds med henblik på detektering af cyklister og fodgængere vil øge sikkerheden for bløde trafikanter.	Bedre forhold for cyklister og fodgængere kan medføre færre bilture, og da Metro Cityringen og metroen generelt er alternativ til bilen, vil det også kunne betyde en øget brug af metroen.	72,1 mio. kr. i perioden 2019-2022 og 2,2 mio. kr. i afledt drift i samme periode
TM46 Videreførelse af Copenhagen Solution Lab (bevillingsudløb)	Copenhagen Solution Lab (CSL) er Københavns Kommunes tværgående smart city-enhed. CSL identificerer og udvikler teknologibaserede løsninger, der understøtter effektiviseringer, grøn omstilling og fremmer vækst og innovation i København herunder smarte løsninger til bløde trafikanter i relation til Cykelstrategien.	Giver mulighed for udvikling af teknologiske løsninger, der evt. kan bidrage til, at flere vælger at lade bilen stå og eksempelvis benytte Metro Cityringen og metroen generelt.	4,9 mio. kr. i årlige serviceudgifter fra 2019
TM52 Grøn varelevering	Styrket brug af varelevering på cykel vil reducere tunge køretøjer i de centrale bydele, og dermed skabe bedre fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for andre transportformer. Såfremt pladsen ikke omdisponeres, vil det modsat også kunne øge biltrafikken.		4,9 mio. kr. i 2018-2020

# 45. Medlemsforslag om forsøg med trafikregulering (2018-0158024)

## Sagsfremstilling

### Medlemsforslag

Det foreslås,

1. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen at udarbejde et katalog med forslag til trafikreguleringer i Københavns Kommune, der kan tilskynde bilpendlere til at bruge kollektiv transport eller cykel frem for at køre i egen personbil i kommunen.
2. At forslagene til trafikreguleringer koordineres med åbningen af Metrocityringen i efteråret 2019, således at de nye muligheder for at vælge offentlig transport frem for biltrafik understøttes.
3. At en foreløbig 1. udgave af forslagskataloget er udarbejdet den 30. august, så det kan indgå i budgetforhandlingerne for 2019.

(Stillet af SF)

## Motivering

Med åbningen af Metrocityringen løftes den kollektive trafik i København markant. Åbningen er derfor en oplagt anledning til at indføre reguleringer i København, der medfører, at personer, der indtil nu har kørt i individuelt i personbil til og fra arbejde i København, motiveres til i stedet at bruge den kollektive trafik.

Borgerrepræsentationen har tidligere taget stilling til, hvordan busdriften skal ændres i forbindelse med åbningen af Metrocityringen, så buspassagerer flyttes over i metroen. Med dette forslag ønsker vi at sætte fokus på, hvordan bilpendlere flyttes over i metroen, så der skabes bedre plads på gadeplan.

Den nye metroring kan transportere ca. 400.000 mennesker dagligt. Hensigten er, at den skal flytte bilpendlere fra gadeplan ned under jorden og derved skabe mere plads på gadeniveau til ophold, fodgængere, cykler, erhvervsbiltransport, handicaptransport og anden biltransport, der er nødvendig for, at byen fungerer.

Der foreligger dog en risiko for, at den nye plads på gaden blot opfyldes af andre, nye pendlere, som fristes af den forbedrede fremkommelighed på vejene. Dette så vi bl.a. i forbindelse med pladsudvidelsen af Motorring 3 fra tre til fire spor. Her er fremkommeligheden nu dårligere end før pladsudvidelsen. Skal vi undgå en gentagelse af denne erfaring, er det både relevant og nødvendigt med en regulering af gadetrafikken.

Vi ønsker med dette forslag at skabe bedre byrum på gadeplan, at forbedre fremkommeligheden for erhvervstrafikken i København, så der ikke spildes arbejdstimer, og at skabe mere plads til cykler på de meget cykeltrafikerede gader såsom H.C. Andersens Boulevard, Torvegade, Frederiksborggade.

Vi foreslår et særligt fokus på Kgs. Nytorv. Dette område vil få den bedste dækning af metro og tilbyder gode alternativer til bilkørsel. Teknologisk er der mange muligheder for regulering af trafikken i området uden at dette medfører store fysiske ændringer. Fx kan biler med adgangstilladelse udstyres med en særlig chip. Alle andre biler, der kører igennem, kan registreres ved foto og indkasserer derefter automatisk en bøde.

Følgende konkrete forslag ønskes overvejet:

- lukning for gennemkørende trafik over Kongens Nytorv for almindelige personbiler. Erhvervskørsel, handicapkørsel og lignende skal fortsat kunne gøre over Kongens Nytorv.
- Afprøvning af bilbaner forbeholdt erhvervskørsel på centrale stærkt trafikerede veje, således at erhvervstrafik, handicapkørsel og lignende får mere plads og bedre fremkommelighed.

Åbningen af den nye Metrocityring giver os en unik mulighed for at mindske privatbilismen. Det er afgørende, at denne mulighed bruges.

## Beslutning

### Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 21. juni 2018

Medlemsforslagets 1. at-punkt blev vedtaget med 48 stemmer imod 5. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, Å, B, F, V og O.

Imod stemte: C og I.

Medlemsforslagets 2. og 3. at-punkt blev vedtaget med 45 stemmer imod 10. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, Å, B, F og O.

Imod stemte: V, C og I.

Socialdemokratiet og Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

”Socialdemokraterne og Radikale Venstre kan fuldt ud støtte medlemsforslagets at-punkter, men er ikke enige motiveringens forslag om at lukke ring 2 for gennemkørende trafik, da det vil betyde en voldsom forøgelse af trafikken på Nørre og Østre Voldgade, Farimagsgade og Søgaderne. Der ønskes i stedet en helhedsløsning i forhold til trafikafviklingen i Indre By.”

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

”Venstre vil gerne kigge på nye trafikløsninger og tilskynde til brug af offentlig transport, men det er kritisk at lukke en hovedfærdselsåre gennem byen i form af Ring 2 over Kgs. Nytorv. Forslaget vil sende biltrafikken over i mindre og dårligt egnede gader i Indre By, og Venstre vil derfor ikke skære Ring 2 over, før der ligger et alternativ i form af en Havnetunnel.”