

Bilag 2.

Medlemsforslag om reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne

21. Medlemsforslag om reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne (2019-0020660)

Sagsfremstilling

Medlemsforslag

Det foreslås,

- I. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen med inddragelse af andre relevante forvaltninger at forberede en sag til politisk behandling, der beskriver baggrund, udfordringer og muligheder i forhold til reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne, herunder budgetnotater vedrørende konkrete analyser, dialog og indsatsområder frem mod at sikre, at biltrafikken i Indre by og brokvartererne kan reduceres efter Metro Cityringens åbning og senere eventuel åbning af en havnetunnel. Dette kan bl.a. være ved at omprioritere vejareal til fortov, cykelsti, letbane, busbaner og BRT, samt ved at forberede indførelse af roadpricing, hvis et kommende regeringsgrundlag åbner op for kommunernes mulighed for at indføre dette. Forslag forelægges politisk i foråret 2019 forud for Budget 2020.

(Stillet af Radikale Venstre, Enhedslisten, Alternativet og SF)

Motivering

Der køres på en almindelig hverdag 4,7 mio. kilometer i bil i København. Konsekvenserne er velkendte – trafikpropper, luftforurening og pres på parkeringspladserne.

Med færdiggørelsen af metroens cityring vil den kollektive transport i byen heldigvis få et løft, som gør det lettere at komme rundt i byen uden bil. På den baggrund mener forslagsstillerne, at tiden er kommet til at tage en beslutning om en trafikal fredeliggørelse af Indre By og brokvartererne, som de nye og gamle metrolinjer dækker. Derfor bør det forberedende arbejde sættes i gang nu, så vi kan få et godt oplyst grundlag for at vælge den bedste løsning for en reduktion af biltrafikken til fordel for bedre forhold for fodgængere, cyklister og den offentlige transport.

Det samme gælder hvis et flertal på et tidspunkt vedtager en havnetunnel. Her vil der være en stor risiko for at dette resulterer i, at biltrafikken stiger samlet set i København. Det vil derfor i forbindelse med en eventuel åbning af en havnetunnel være afgørende, at biltrafikken samtidig begrænses voldsomt i den eksisterende by og på de store gennemkørselsårer, der i dag benyttes – som eksempelvis Åboulevarden og H.C. Andersens boulevard.

Reduktion af biltrafikken kan ske ved at omprioritere vejareal til fortov, cykelsti, letbane, busbaner og BRT, samt ved at forberede indførelse af roadpricing, hvis et kommende regeringsgrundlag åbner op for kommunernes mulighed for at indføre dette, eller ved andre metoder. Der skal fortsat alle steder være mulighed for varelevering og anden nødvendig trafik af beredskabsmæssig karakter mv., ligesom beboere i områderne skal kunne parkere deres bil indenfor området.

Forvaltningernes analyser skal kunne benyttes til udformning af et forslag til politisk behandling, der indeholder forslag til reduktion af biltrafikken ved forskellige metoder, samt anslår udgifterne for de forskellige løsninger og inddrager internationale erfaringer fra eksempelvis Oslo, London og Bruxelles.

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 31. januar 2019

Venstre og Det Konservative Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (ÆFI):

”At roadpricing (vejskat) udgår.”

Det af Venstre og Det Konservative Folkeparti fremsatte ændringsforslag (ÆFI) blev forkastet med 40 stemmer imod 9. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: V, C, O og I.

Imod stemte: A, Ø, Å, B og F.

Selve medlemsforslaget blev herefter vedtaget med 40 stemmer imod 9. Ingen medlemmer undlod at stemme:

For stemte: A, Ø, Å, B og F.

Imod stemte: V, C, O og I.

Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne deler ønsket om at afdække, hvordan trafikken i særligt Indre By kan reduceres, ikke mindst set i sammenhæng med fremtidig etablering af Østlig Omfartsvej. Partierne finder, at medlemsforslaget bør ses i sammenhæng med Københavneranalysesporet i relation til Lynetteholmen, som jf. BR-vedtagelse under punkt 3 på dagens dagsorden skal finansieres i overførselssagen. Det giver mulighed for, at de ønskede analyser kan igangsættes tidligere, frem for at afvente forhandlingerne om budget20.”