BILAG 3

BAGGRUND, UDFORDRINGER OG MULIGHEDER I FORHOLD TIL REDUKTION AF BILTRAFIKKEN I INDRE BY OG BROKVARTERERNE

I dette notat indgår:

- Baggrund og udfordringer i forhold til biltrafikken i Indre By og brokvartererne.
- Efaringer fra andre projekter og andre byer i første omgang med fokus på to europæiske byer, der har brugt forskellige typer af virkemidler.
- Sammenhænge til andre relevante, igangværende analyser, projekter og fremtidige planer som fx forundersøgelse af Østlig Ringvej.
- Tre scenarier for reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne, som skal danne baggrund for videre analyser, såfremt der afsættes midler til dette i Budget 2020.

BAGGRUND OG UDFORDRINGER

Befolkningen i Københavns Kommune er vokset med 20 % fra 2008 til 2018, og i januar 2019 er der 623.000 indbyggere i kommunen. Der forventes en yderligere stigning på over 100.000 frem mod 2030. Samlet for hele hovedstadsregionen forventes en befolkningstilvækst på 200.000 frem mod 2030. Tilsvarende er antal beskæftigede i perioden 2008-2017 steget med ca. 13 %, og der var i 2017 knap 373.000 arbejdspladser i kommunen. Også antallet af arbejdspladser forventes at stige yderligere frem mod 2030. Hertil kommer en stor stigning, næsten en fordobling, af overnattende turister siden 2009.

Det heraf øgede transportbehov i København er blandt andet søgt imødekommet gennem udbygninger af metronet og cykelstinet samt ved optimering af busnet og busfremkommelighed. Desuden har Københavns Kommune investeret i intelligent styring af vejtrafikken med muligheder for at prioritere busser og cykler samt sikre mere glidende biltrafik. Nordhavnsvejen er etableret, og på regionalt plan er motorvejsnettet udbygget, der er etableret Supercykelstier, og der er truffet beslutning om blandt andet København-Ringsted-banen og en letbane i Ring 3.

Den forventede udvikling vil fortsat øge behovet for transport med deraf følgende pres på transportsystemerne. Desuden vil udviklingen lægge pres på anvendelse af offentlige by- og gaderum i byen. Presset på by- og gaderum er især en udfordring i de tætte bydele, der er udbygget og indrettet, da biltrafikken var mindre end den er i dag.

Når Cityringen forventeligt åbner i sommeren 2019, vil 85 procent af alle boliger, arbejds- og studiepladser i de tætteste bydele ligge indenfor 600 meters afstand af en metro- eller S-togsstation. Det er en markant forbedring af den kollektive trafik, som vil få stor indflydelse på trafikstrømmene i København, og det er relevant at udnytte potentialer både for at overflytte biltrafik og for at optimere cykel- og gangforbindelser til metroen.

MÅLSÆTNINGER FOR TRANSPORT

Borgerrepræsentationen har i Kommuneplan 2015, i forslag til Kommuneplan 2019 og i KBH2025 Klimaplanen vedtaget følgende overordnede målsætninger for trafikken:

- Kommuneplan: Mindst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal være på cykel, mindst 1/3 skal ske med kollektiv trafik og højst 1/3 skal ske med bil.
- Klimaplan: Mindst 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.
- Klimaplan: 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Hertil kommer målsætninger for afledte konsekvenser af transport – eksempelvis mål om CO2-neutral København, nulvision for trafiksikkerhed, ren luft og mindre trafikstøj. De overordnede målsætninger er suppleret med en række delmål, der anvendes til at måle på konkrete tiltag, og som samlet skal bidrage til at nå målsætningerne.

UDVIKLINGEN I TRAFIKKEN I KØBENHAVN

For at give et indtryk af de udfordringer, som søges imødegået vises i det følgende udviklingen i en række nøgletal for transport.

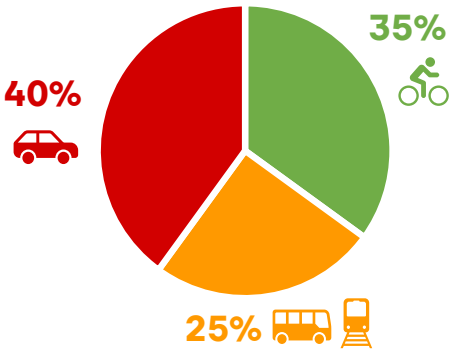
Da medlemsforslaget er målrettet reduktion af biltrafik og bedre forhold for fodgængere, cyklister og kollektiv transport, er der her fokus på trafikrelaterede tal, mens data omkring afledte konsekvenser som fx CO2-udledning, luftforurening, støj og trafiksikkerhed ikke indgår. En reduktion af biltrafik vil dog alt andet lige have en positiv virkning i forhold til de afledte konsekvenser.

Udviklingen de sidste 10 år for de tre overordnede målsætninger samt status i 2018 fremgår af figur 1-6. Det fremgår af figurerne, at andelen af ture på cykel er stigende, mens andelen af bilture er faldende for alle tre typer ture. For den kollektive trafik er der en nogenlunde konstant andel hen over perioden, dog med et fald på 6 procentpoint, når det gælder til arbejde og uddannelse. Status i forhold til målsætningerne er, at andelen af bilture i 2018 udgør 40 % af den kørende trafik, hvor målsætningen er max. 33 % og tilsvarende er bilandelen for alle ture på 32 %, hvor målsætningen er 25 %. Af figur 4, 5 og 6 fremgår det at hvis udviklingen fortsætter på samme vis som de seneste ti år, vil det, trods fald i andel bilture, være svært at nå målsætningerne inden for de næste mange år. Dette gælder dog ikke målet om, at 50 % cykler til arbejde eller uddannelse, hvor status for 2018 er 49 % og en fortsættelse af de seneste ti års udvikling peger i retning af at nå målsætningen.

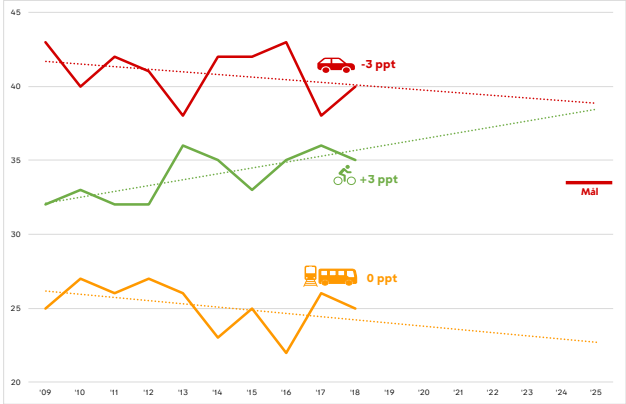
FIGUR 1-3 STATUS PÅ MÅLSÆTNINGER 2017
FIGUR 4-6 UDVIKLING 2008-2017 SAMT TENDENS FREM MOD 2025.

Mål i Kommuneplan: Mindst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal være på cykel, mindst 1/3 skal ske med kollektiv trafik og højst 1/3 skal ske med bil.

FIGUR 1. STATUS 2018 PÅ MÅLSÆTNING I KOMMUNEPLAN

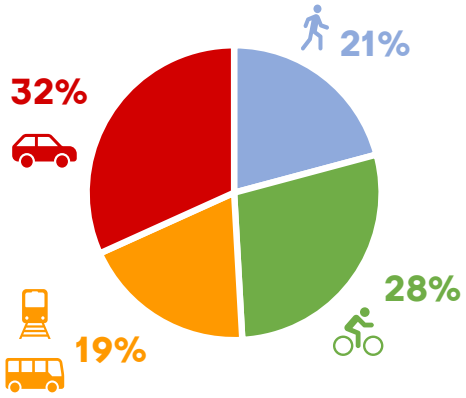


FIGUR 4. UDVIKLING I FORDELING AF ALLE KØRENDE TURE 2009-2018 SAMT TENDENS FREM MOD 2025

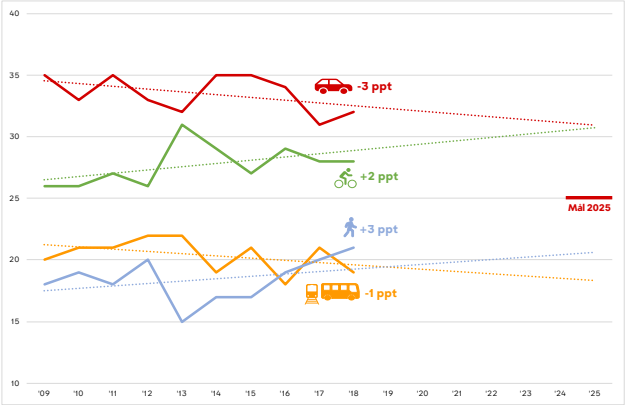


Mål i Klimaplanen: Mindst 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

FIGUR 2. STATUS 2018 PÅ MÅLSÆTNING I KLIMAPLAN VEDR. ALLE TURE

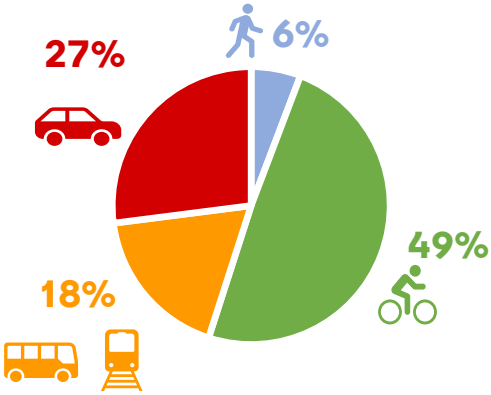


FIGUR 5. UDVIKLING I FORDELING AF ALLE TURE 2009-2018 SAMT TENDENS FREM MOD 2025

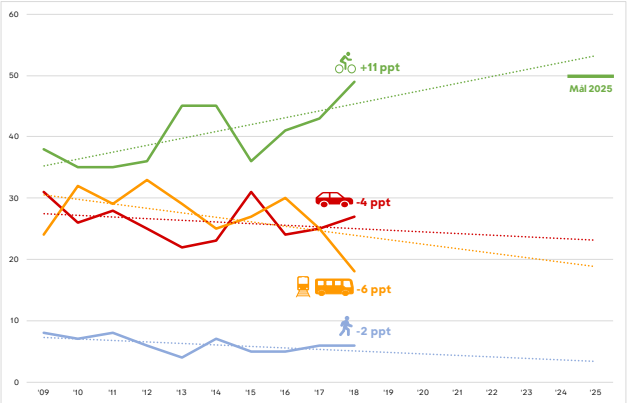


Mål i Klimaplanen: 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel

FIGUR 3. STATUS 2018 PÅ MÅLSÆTNING I KOMMUNEPLAN



FIGUR 6. UDVIKLING I FORDELING AF ALLE KØRENDE TURE 2009-2018 SAMT TENDENS FREM MOD 2025



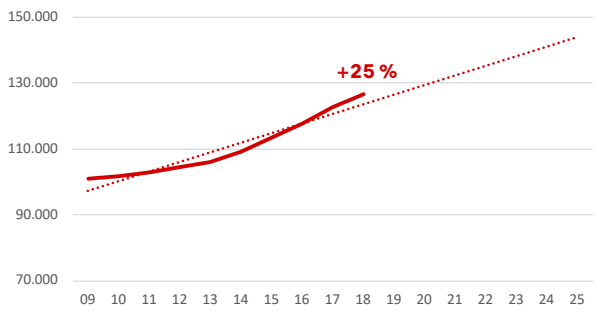
Biler og biltrafik

Det øgede antal indbyggere har medført, at der er kommet flere biler, der er hjemmehørende i København, se figur 7. Samtidig er der også sket en stigning i bilejerskabet, således at københavnerne i 2018 havde 250 biler pr. 1.000 voksne (+18 år) indbygger, mens tallet for 2004 var 210. For ti år (2008) siden, da finanskrisen påvirkede økonomien, var bilejerskabet på 236, se figur 8. Der er stor forskel på bilejerskab i de enkelte bydele i København. Således er bilejerskabet størst i Vanløse, der er præget af en del villakvarterer, og Indre By som er en meget tæt bydel. Det er mindst på Nørrebro, se figur 9

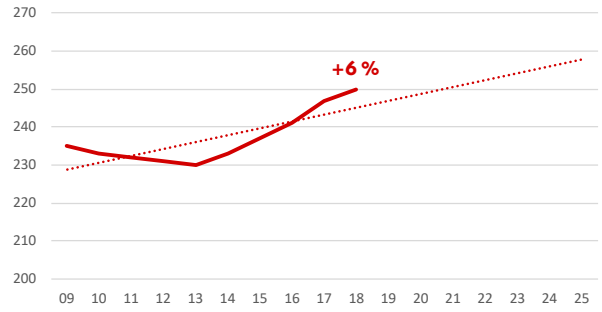
Det stigende antal biler blandt københavnerne og stigende bilejerskab i Danmark generelt har påvirket det antal kilometer, der køres i bil (biltrafikarbejdet) i Københavns Kommune forholdsvis lidt, se figur 10. I løbet af de seneste 10 år fra 2009 til 2018 er antal kørte kilometer i bil faldet 4 %.

Kommunens tællinger af, hvor mange biler, der krydser henholdsvis kommunegrænsen og den indre ring, Søsnittet, viser, at biltrafikken er steget over kommunegrænsen, mens den er faldet i de indre bydele, se figur 11. I de indre bydele er der flere cykler end biler.

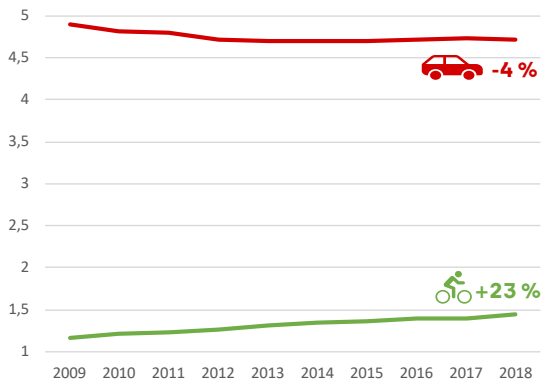
FIGUR 7. UDVIKLING 2009-2018
ANTALLET AF BILER HJEMMEHØRENDE I KØBENHAVN



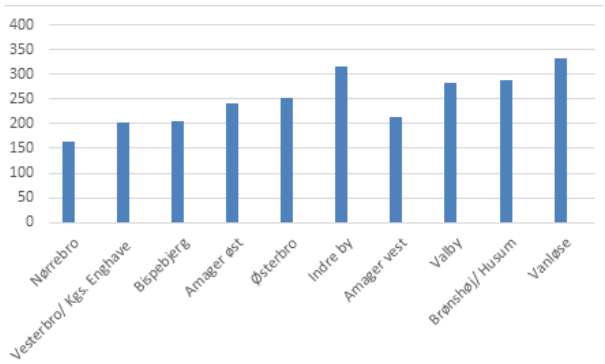
FIGUR 8. UDVIKLING 2009-2018
BILEJERSKAB PR. 1.000 VOKSNE I KØBENHAVN



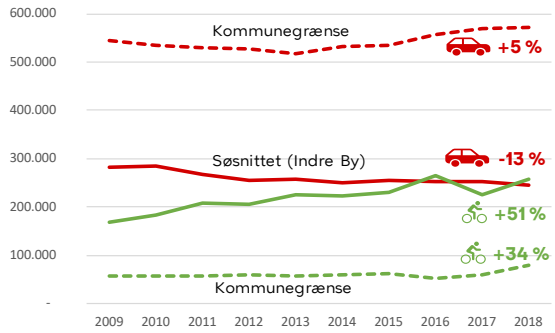
FIGUR 10. UDVIKLING 2009-2018
BILTRAFIKARBEJDET (MIO. KILOMETER PR. HVERDAG)



FIGUR 9. UDVIKLING 2004-2018
BILEJERSKAB PR. 1.000 VOKSNE (OVER 18 ÅR) I KØBENHAVN FORDELT PÅ BYDELE



FIGUR 11. UDVIKLING 2009-2018
ANTAL BILER OG CYKLER TALT PÅ EN HVERDAG KL.7-19

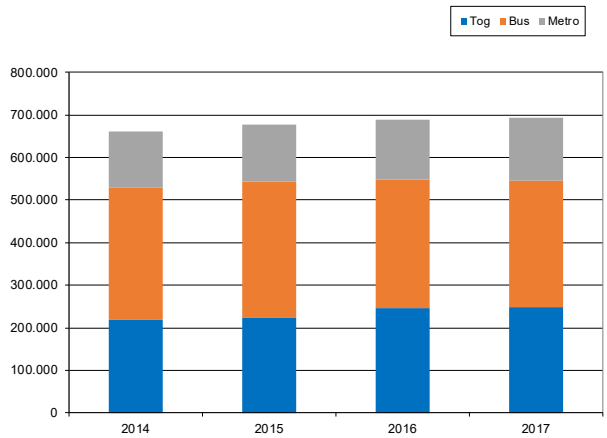


Kollektiv trafik

Fordelingen af antal påstigere på en hverdag i den kollektive trafik i Københavns Kommune (metro, bus og tog) fra 2014-2017 ses af figur 12. Antallet af passagerer er steget i perioden, især med tog og metro. Det er fortsat buskørsel, der udgør den største del af den kollektive trafik målt på antal passagerer.

Cityringen forventes at øge mobiliteten markant og tiltrække 40 mio. nye passagerer til offentlig transport årligt.

FIGUR 12. UDVIKLING 2014-2017
ANTALLET AF PÅSTIGERE PÅ EN HVERDAG I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I KØBENHAVNS KOMMUNE



BUS: NYT PASSAGERTÆLLESYSTEM IMPLEMENTERET PRIMO 2016.
TOG: KYST- OG KASTRUPBANEN MED FRA 2016. LUFTHAVNSTOG MED FRA 2017
METRO: UDEN LUFTHAVNEN, KASTRUP OG STATIONERNE PÅ FREDERIKSBERG

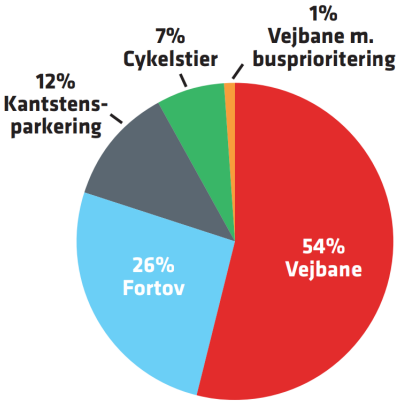
ANVENDELSE AF PLADSEN I BYEN

Det offentlige areal i byen anvendes til en lang række formål, fx parker, opholdsmuligheder, kørebaner, cykelstier, parkering, fortove og legepladser. For vejenes vedkommende viser en opgørelse af fordelingen af vejareal mellem husene i København fra Cykelregnskabet 2016, at vejbaner udgør over halvdelen af arealet, se figur 13.

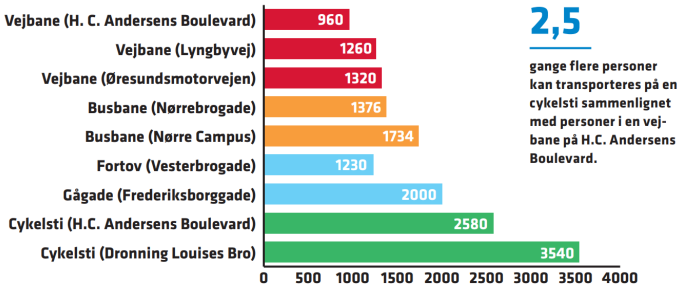
Med det stigende antal indbyggere, arbejdspladser og turister, og den heraf forventede stigning i transport og trængsel, kan prioritering af transportmidler, der ikke kræver så meget plads pr. person, bidrage til at løse pladsudfordringerne. Figur 14 giver et indtryk af hvor mange personer, der kan transportere sig på en strækning alt efter transportmiddel.

Anvendelse af pladsen i byen kan ligeledes illustreres gennem et eksempel på optimeret gaderum, hvor 20 % flere personer anvender strækning efter ombygning. Gaderummet er optimeret ved især at omprioritere plads fra biltrafikken til de andre trafikarter, se eksempel fra Nørrebrogade i figur 15.

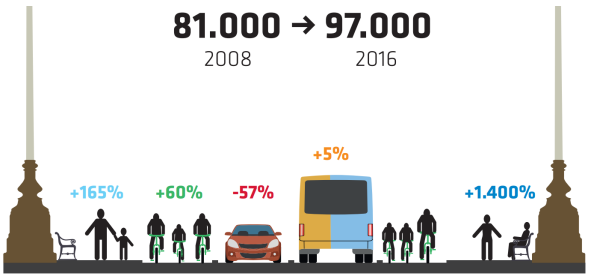
FIGUR 13. FORDELING AF VEJAREAL MELLEM HUSENE I KØBENHAVN (RAMBØLL 2016)



FIGUR 14. PERSONER PR. RETNING PR. SPOR I MYLDRETIDEN (CYKELREGNSKAB 2016)



FIGUR 15. VÆKST I PERSONER PR. TRANSPORTFORM PÅ DRONNING LOUISES BRO FRA 2008-2016 (CYKELREGNSKAB 2016)



STATSLIGE RAMMEBETINGELSER
Muligheder for reguleringer af biltrafik og krav til køretøjer afhænger til dels af de statslige rammer og lovgivning ligesom de senere års udvikling i bilejerskab må ses i lyset af ændrede rammebetingelser i form af nedsatte registreringsafgifter.

Særligt relevant i forhold til regulering af biltrafikken er muligheden for at indføre road pricing eller kørselsafgifter. Flere byer i Europa har indført road pricing i form af en betalingsring og har herved opnået store reduktioner i antallet biler, se fx eksemplet fra Milano nedenfor. Den nuværende lovgivning giver imidlertid ikke mulighed for dette.

Herudover er muligheder for krav til køretøjer i miljøzoner, elafgifter, miljødifferentierede parkeringsafgifter mv. relevant i forhold til reduktion af trafikkens miljøkonsekvenser, men i mindre grad i forhold til reduktion af biltrafik.

ERFARINGER FRA ANDRE PROJEKTER OG ANDRE BYER

Både i København og andre sammenlignelige byer i Europa findes der mange eksempler på, hvordan biltrafik i byer kan reduceres. For at få viden om mulige effekter af virkemidler til reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne skal der gennemføres en systematisk kortlægning af indsatser til reduktion af biltrafik og fremme af de øvrige transportformer i andre byer samt effekten heraf.

En del byer som fx Oslo, London, Stockholm, Göteborg og Milano har reguleret biltrafikken ved at indføre kørselsafgifter i form af en betalingsring kombineret med forbedringer af den kollektive trafik og andre tiltag. Byernes evalueringer af effekterne viser alle, at det begrænser biltrafikken og giver muligheder for at forbedre vilkårene for andre transportformer. Til inspiration beskrives her kort den tilgang, som Milano har arbejdet med. Beskrivelsen tager udgangspunkt i de hovedgreb, byen har gennemført, og er ikke en dækkende beskrivelse af alle de tiltag indenfor transport, der er gennemført eller planlægges.

Et andet greb, der kan begrænse biltrafikken i indre byområder, er at indføre trafikzoner, hvor biler ikke kan krydse zonegrænser direkte, men ledes ud på et ringvejssystem. Det kaldes lidt populært for "lagkageby"-modellen og eksempler findes bl.a. i Göteborg, Groningen og Gent. Til inspiration er det valgt at beskrive Gent, som i 2017 indførte en ny cirkulationsplan baseret på inddeling af byen i trafikzoner.

MILANO:
MILJØZONE MED BETALING/TRÆNGSELSRING
Milano er Italiens næststørste by med omkring 1,4 mio. indbyggere i selve byen og over 4 mio. i storbyområdet. Befolkningstætheden i Milano kommune er omkring 7.500 indbyggere pr. km2, hvilket svarer nogenlunde til tætheden i København. Byen har et af Europas højeste bilejerskaber og et af de højeste forureningsniveauer, hvorfor trængsel og luftforurening er/har været meget store udfordringer.

I 2008 indførte Milano en etårig forsøgsordning, Ecopass, med en forureningsafgift for køretøjer, der kørte ind i den indre del af byen. Afgiften var 10 € for de mest forurenende biler, mens det var gratis for de mest miljøvenlige biler. Resultater var bl.a., at trafikken i det omfattede område faldt 21 %, bussers hastighed steg 20 %, og antallet af passagerer i metrolinjer til området steg med 23.000 daglige passagerer. Hertil kom reduceret luftforurening i området, fx 20 % mindre partikeludledning.

Ecopass ordningen blev forlænget flere gange, men efterhånden tilpassede folk deres bilkøb og trængslen steg igen. I 2012 blev Ecopass erstattet med en ny betalingsordning, "Area C", der nu var mere målrettet trængslen. Area C dækker et centralt område i bymidten på 8,2 km2 med 78.000 indbyggere. Generelt betaler biler 5 € for adgang til området, mens beboere, tung trafik mv. har andre vilkår. Biler, der ikke lever op til visse Euronormer er forbudt adgang. Trafikale effekter har været en reduktion af biltrafik i området på 29 % og vækst i antal kollektive passagerer på 17 % i metro og 12 % i bus og letbane.

Parallelt med indførelse af betalingssystemerne er der bl.a. arbejdet med udbygning af metroen, omdannelse af et større område i bymidten til fodgængerområde, et sammenhængende net af delebiler samt en flåde af delebiler, som frit kan køre ind og ud af Area C.

GENT:
TRAFIKZONER/TRAFIKAL CIRKULATIONS-PLAN

Gent er beliggende midt i Belgien og har omkring 260.000 indbyggere. Det er en by i vækst, og de har i mange år arbejdet med at fremme de grønne mobilitetsformer. Alligevel steg biltrafikken og bilejerskabet i byen, hvorfor de i 2012 besluttede en samlet mobilitetsplan, der bl.a. indeholdt en såkaldt cirkulationsplan.

For at forhindre unødvendig gennemkørende trafik i bymidten blev byen inddelt i seks adskilte bydele/zoner og en samlet bilfri fodgængerzone i centrum, se kort over Gent med trafikzoner. Hvis biler skal fra en bydel til en anden, skal de køre ud på en ringvej og kan altså ikke køre direkte fra den ene bydel til den anden.

For at opnå dette er følgende ændringer gennemført:

- Kørselsretningen for biler er ændret på 77 veje.
- Gennemkørsel for biler er forbudt på flere gader. Biler med særlige tilladelse, busser og taxi er undtaget. Håndhævelse sker ved, at der er opsat kameraer til nummerpladegenkendelse flere steder i byen.
- De gader, hvor biler kan komme ind i fodgængerzonen, har kameraer med nummerpladegenkendelse.

Hertil kommer andre tiltag som fx parker & rejs anlæg i udkanten af byen, hvor bilister kan skifte til kollektiv trafik og cykel.

De trafikale effekter året efter indførelsen har været, at biltrafikken i myldretiden generelt er faldet med 12 %, og på de vigtigste cykelruter er der 40 % mindre biltrafik. Antallet af cyklister er steget 25 %, og brugen af kollektiv trafik er steget med 28 %.

Reduktionen i biltrafik dækker over, at bilkørslen til og fra arbejde er faldet med 6 %, mens fritidskørslen er faldet 28 %. I beboelsesgaderne er biltrafikken faldet næsten 60 %, på de lidt større veje i byen er bilmængden faldet knap 30 %.

Figuur 1-2 Circulatieplan binnenstad Gent ingevoerd op 3 april 2017 (Bron: Stad Gent)

IGANGVÆRENDE UNDERSØGELSER

Københavns Kommune har allerede gennemført og igangsat forskellige analyser vedrørende reduktion og omfordeling af biltrafikken og udvikling af den kollektive trafik:

- Forundersøgelse af Østlig Ringvej
- Trafiksanering af Indre By i forbindelse med Østlig Ringvej
- Metrobetjening af Lynetteholmen
- Trafikale analyser i forbindelse med Københavnersporet i forhold til Lynetteholm
- Analyser til belysning af scenarier for mindre biltrafik i middelalderbyen
- Udbygning af Kollektiv Infrastruktur i København (KIK2 og letbane på Frederikssundsvej)

Nye analyser vedrørende reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne skal koordineres tæt med igangværende og allerede gennemførte analyser. Formålet er at sikre, at nye analyser supplerer eksisterende viden, og bygger videre på allerede gennemført og igangværende arbejde.

Forundersøgelse af Østlig Ringvej
Staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab A/S igangsatte i foråret 2017 en forundersøgelse af en Østlig Ringvej (havnetunnel). Østlig Ringvej vil forbinde Nordhavn med Amagermotorvejen via Refshaleøen og Amager (linjeføring B4). Formålet er at binde det overordnede vejnet sammen øst om byen, servicere den gennemkørende trafik og aflaste biltrafikken i de centrale bydele og på det overordnede kommunale og statslige vejnet.

Med principaftalen om Lynetteholmen er det besluttet at udvide forundersøgelsen til at omfatte undersøgelser af en alternativ linjeføring (B1) langs Amagers østkyst til Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn.

Trafiksanering af Indre By i forbindelse med Østlig Ringvej
Som led i forundersøgelsen af Østlig Ringvej udarbejdes forslag til trafiksaneringsplan af Indre By. Formålet med trafiksaneringsplanen er at reducere den gennemkørende trafik i de områder eller på de delstrækninger, hvor en Østlig Ringvej bliver et reelt alternativ. Tanken er at tilskynde trafikanterne til at bruge ringvejen i stedet for det lokale vejnet.

Trafikbegrænsende tiltag kan eksempelvis inkludere hastighedsbegrænsninger, lysreguleringer, vejbump, tvangsruter for tunge køretøjer, lukning af veje mv. Beboere, kunder, lokale erhvervsdrivende mv. skal stadig kunne anvende bil til de relevante områder og strækninger.

Metrobetjening af Lynetteholmen
Forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen er igangsat. Der er flere muligheder for at metrobetjene Lynetteholmen fra henholdsvis nord og fra syd. Forundersøgelsen skal identificere de forskellige løsninger og linjeføringer, og på baggrund heraf afdække den samlede økonomi samt fordele og ulemper ved de forskellige linjeføringer for det samlede metronet.

Efter en indledende screening af syv linjeføringer bliver der gennemført detaljeret udredning af tre linjeføringer:
- En forlængelse af Nordhavnsmetroen til Lynetteholmen (inkl. aflysning af linjeføringen "lille spørgsmålstegn" i Nordhavn)
- En linjeføring fra København H via Amager og Refshaleøen til Lynetteholmen
- En linjeføring mellem Østerport st., Lynetteholmen, Refshaleøen og Kløverparken

Analyser i forbindelse med Københavnersporet i forhold til Lynetteholm
Med overførselssagen 2018/2019 er der igangsat seks analyser i det såkaldte Københavnerspor. Fire af analyserne omhandler trafikale tiltag, og heraf vurderes især følgende analyser at kunne have betydning for trafikken i Indre By og brokvartererne:
- Analyse af de trafikale effekter i København af et nationalt road pricing system i sammenhæng med Østlig Ringvej.
- Analyse af trafikløsning over jorden fra Amager til Refshaleøen. Denne løsning undersøges som alternativ til Østlig Ringvej og vil sandsynligvis have en mindre effekt på trafikken i Indre By.
- Analyse af konsekvenserne for den nuværende infrastruktur ved byudvikling af Refshaleøen og Kløverparken inden etablering af Østlig Ringvej og en metroforbindelse. Analysen vil vise, hvordan den nuværende infrastruktur påvirkes, hvis Refshaleøen og Kløverparken byudvikles i årene inden Østlig Ringvej og en metrobetjening af Lynetteholmen er etableret. Analyserne kan således også vise, hvordan trafikken i Indre By og brokvarterene påvirkes.
- Analyse af muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm, herunder trafikale effekter og effekter for grundpriser og på baggrund heraf konsekvenser for finansiering af Østlig Ringvej.

Analyser til belysning af scenarier for mindre biltrafik i middelalderbyen
Middelalderbyen er et særligt udfordret område i byen med stor kompleksitet og mange funktioner i de smalle gader. Derfor igangsætter Københavns Kommune en dialogproces med beboere, brugere og erhverv i middelalderbyen om scenarier for reduktion af biltrafik i middelalderbyen. Målet er at opnå viden om deres ønsker og behov for adgang for biltrafik i middelalderbyen, samt brugen af byrummet, hvis biltrafikken begrænses. Udgangspunktet for dialogen er to scenarier med hhv. en reduktion af biltrafikken på 40 % og 75 %.

Resultatet af dialogprocessen om de to scenarier vil indgå i Teknik- og Miljøforvaltningens videre arbejde med beslutningsgrundlaget for, om og hvordan biltrafikken i middelalderbyen kan reguleres. Herefter skal en samlet trafik- og byrumsplan fastlægge, hvordan gader og byrum kan indrettes hensigtsmæssigt til andre funktioner. I det videre arbejde undersøger forvaltningen desuden, om det vil være fordelagtigt at ændre på parkeringszoner i området.

Udvikling af den højklassede kollektive infrastruktur i København (KIK2 og letbane på Frederikssundsvej)
I november 2018 blev to analyser af udvikling af den kollektive trafik i København afrapporteret til Borgerrepræsentationen. Det drejer sig om Udbygning af Kollektiv Infrastruktur i København (KIK2) og udvidet screening af en letbane på Frederikssundsvej. Analyserne peger samlet på et langsigtet infrastrukturbillede frem til 2050. Infrastrukturen vil kunne anlægges i etaper, hvor kapacitets-problemerne i metroen mellem Kongens Nytorv og de første stationer på Amager ("havnesnittet") er vigtigst at få løst.

På kortere sigt, dvs. omkring 2035, kan en metro mellem København H via Nordøstamager til Refshaleøen, som minimum til Prags Boulevard, sikre tilstrækkelig kapacitet over havnesnittet. Metrolinjen anbefales kombineret med en letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads, der kan sikre god betjening af Brønshøj, Husum og Tingbjerg og knytte Hovedstadens Letbane i Ring 3 sammen med Cityringen. På langt sigt, dvs. frem mod 2050, anbefales metroen udbygget til en Metro Havnering, der vil medvirke til at skabe robusthed og regularitet i det kollektive trafiknet. Når første metroetape over havnesnittet er etableret, vil letbanen kunne forlænges mellem Nørrebro St. og Nørreport St.

Det samlede langsigtede infrastrukturbillede vil udgøre et veludbygget kollektivt net, med mange skiftemuligheder til eksisterende infrastruktur. Det vil samlet set kunne anspore flere til at benytte kollektiv transport. Den anbefalede metrolinjeføring fra København H til Refshaleøen indgår i forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen.

TRE SCENARIER FOR REDUKTION AF BILTRAFIK I INDRE BY OG BROKVARTERERNE

Erfaringer fra både København og andre storbyer viser, at løsninger for og påvirkning af biltrafik og mobilitet virker bedst, når de baseres på et bredt sammensat spektrum af tiltag. Hertil kommer, at metoder og virkemidler til at reducere biltrafik er forskellige og må forventes at have forskellig effekt. Samtidig er det også væsentligt at forbedre de alternative transportformer i kombination med større eller mindre restriktioner for biltrafikken.

Med henblik på at skabe et bredt funderet og underbygget beslutningsgrundlag for reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne foreslås en række analyser, der skal baseres på erfaringsindsamling fra andre byer, tager udgangspunkt i Cityringen og en eventuel beslutning om mindre biltrafik i middelalderbyen. Derudover skal de baseres på resultater af allerede igangsatte analyser, således at de forskellige indsatser til justering, reduktion og omfordeling af biltrafik koordineres og understøtter hinanden både på kort, mellemlang og lang sigt.

Det foreslås at analyserne bygges op omkring tre scenarier, der skal beskrive forskellige niveauer af både anlægsøkonomi og effekt i forhold til reduktion af biltrafik og dermed også CO2-udslip. I udgangspunktet vil scenarierne alle kunne implementeres på kort- og mellem lang sigt. Scenarierne vil også kunne suppleres med mere langsigtede indsatser som eksempelvis kørselsafgifter og udbygning af den skinnebårne kollektive transport.

For at vurdere effekter af de tre scenarier skal den helt konkrete sammensætning af indhold og virkemidler specificeres, hvilket vil blive gjort såfremt det besluttes at arbejde videre med forslaget.

Nærværende notat vil i så fald danne baggrund for videre kortlægning af viden og erfaringer med forskellige tiltag/virkemidler og deres effekter. På baggrund heraf sammensættes relevante indsatspakker for hver af de tre scenarier. Indsatspakkerne vil både indeholde tiltag, der er målrettet reduktion af biltrafikken og tiltag, der skaber forbedrede forhold for gang, cykler og kollektiv transport, delebiler mv., således at den samlede mobilitet i København forbedres.