

Sendt: 17. september 2026 10:53

Emne: [EKSTERN] VS: Københavns Kommunen på tur til Wien maj 2026

Kære Charlotte

Tak for dit svar – selv om min henvendelse var stilet til Line Barfod.

Jeg må dog indrømme, at det efterlader mig med et endnu større spørgsmål.

Du skriver, at studieturen havde fokus på blandt andet liveability, tilgængelighed og mobilitet, men samtidig skriver du, at de konkrete aspekter, jeg spørger ind til om trafik, biler og parkering, lå uden for studieturens fokus.

Det har jeg lidt svært ved at få til at hænge sammen.

Når man besøger en storby som Wien for at hente inspiration til København under overskriften ”En by for alle”, må udgangspunktet vel være, at man forsøger at forstå hele det mobilitetssystem, som får byen til at fungere – og ikke alene udvalgte dele af det.

Mobilitet og parkering hænger jo uløseligt sammen.

Det gælder kollektiv trafik, cykler og gang, men selvfølgelig også bilejerskab, beboerparkering, erhvervsparkering, korttidsparkering og den måde, Wien leder bilister hen til parkeringsanlæg.

Og det er netop derfor, jeg undrer mig.

For materialet fra Wien viser jo nogle ganske interessante forhold:

Wien har Parkpickerl for beboerne, særlige beboerreserverede parkeringspladser, muligheder for virksomheder og ansatte med dokumenteret behov, 15 minutters gratis korttidsparkering og aktiv parkeringsvejvisning.

Samtidig har Wien et meget stærkt kollektivt transportsystem.

Det er efter min opfattelse en væsentlig del af forklaringen på Wiens mobilitet – og derfor også en væsentlig del af den læring, København burde interessere sig for.

Derfor vil jeg gerne spørge mere principielt:

Hvordan blev det besluttet, hvilke erfaringer fra Wien der skulle fremhæves i den efterfølgende rapport, og hvilke der ikke skulle?

Var det alene en administrativ/faglig afgrænsning, eller har politiske prioriteringer også haft betydning for udvælgelsen af de læringspunkter, der blev taget med hjem og fremhævet?

Jeg spørger helt konkret, fordi jeg ellers har svært ved at forstå, hvorfor erfaringer om eksempelvis grønne byrum, trafikdæmpning og omdannelse af parkeringsarealer er relevante

læringspunkter, mens Wiens konkrete løsninger for beboerparkering, erhverv, korttidsparkering, parkeringsvejvisning og samspillet mellem bil og kollektiv trafik tilsyneladende ikke er det.

Man kan selvfølgelig vælge et fokus for en studietur.

Men hvis København efterfølgende bruger Wien som inspiration for sin egen by- og mobilitetspolitik, synes jeg også, vi skylder københavnernes at fortælle om hele den relevante Wien-model – også de dele, der måske ikke passer lige så godt ind i den politik, der allerede føres på Københavns Rådhus.

Derfor vil jeg gerne have et konkret svar på:

Kan du afvise, at den politiske retning og de allerede vedtagne målsætninger for København har haft betydning for, hvilke erfaringer fra Wien der er blevet fremhævet – og hvilke der ikke er?

Og hvis svaret er ja, vil jeg meget gerne forstå den faglige begrundelse for, at netop de ovenstående mobilitets- og parkeringsløsninger ikke blev anset som relevante at undersøge og tage med hjem.

For mig handler dette ikke om at gøre bilen til førsteprioritet.

Det handler om noget langt mere grundlæggende:

Hvis vi rejser ud for at lære, skal vi også være parate til at lære af det, der ikke nødvendigvis bekræfter det, vi allerede mener.

Det må være hele pointen med en studietur-jeg er super positiv overfor studieture som kan åbne op for nye spændende ideer – men ønsker ikke at en studietur skal begrænses ved at have skyklapper på – når noget så ikke lige passer ind i dagligdagen i KBH.

Bedste hilsner

(...)

Sendt: 17. september 2026

Besvarelse vedrørende Københavns Kommune på tur til Wien maj 2026

Kære (...)

Tak for din henvendelse fra den 7. september 2026 til klima-, miljø- og teknikborgmesteren vedrørende Københavns Kommune på tur til Wien maj 2026. Jeg besvarer dit spørgsmål, da studieturen blev arrangeret i min enhed i forvaltningen.

Tak for de spørgsmål, bemærkninger, refleksioner og forslag, som du stiller i din henvendelse. Du skriver også, at du håber, at udvalget tager flere vinkler med hjem om trafik, biler, mobilitet og parkering fra turen.

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget gennemførte studieturen til Wien i maj 2026 med et overordnet formål om at hente inspiration til, hvordan vi kan udvikle København til "en by for alle". Programmet var bredt sammensat og tilrettelagt, så vi kunne nå omkring flere temaer. Der var særlig fokus på boliger, byudvikling og transformation, men liveability, til gængelighed, mobilitet, luftforurening, varmeøer, og bynatur var også tematiseret.

Studieturens sigte har, inden for de givne rammer, været at hente erfaringer og inspiration til de nævnte strategiske temaer. Programmets læringsmål og rapportens konklusioner afspejler denne brede tilgang og overordnede indsigter, frem for at dykke ned i detaljerede trafikale løsninger. De aspekter, du rejser i dine konkrete spørgsmål, har dermed ligget uden for studieturens fokus.

Venlig hilsen

Charlotte Korsgaard

Enhedschef

Sendt: 7. september 2026 15:07

Emne: Københavns Kommunen på tur til Wien maj 2026

Kære Line,

Dejligt at I kommer ud og lader jer inspirere af andre byer – det er vigtigt. Tror I havde en fin tur til Wien i maj og jeg var glad for at få rapporten at læse. (Den tilgik mig i jeres dagsorden til mødet den 14/9)

Håber derfor også at I tager flere vinkler med hjem om trafik, biler, mobilitet og parkering fra turen.

Ellers har jeg her lavet et summary som måske kan inspirere jer til at huske at København og Wien ikke på alle punkter kan sammenlignes men at begge byer kan tage læring på lige de områder som især har interesse for foreningen Ja Tak Til Parkering og de over 11.000 medlemmer.

Det rejser for mig en række spørgsmål som jeg håber du vil svare mig på.

TAK.

Hvad lærte København egentlig af Wien?

Til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget og Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Jeg har med stor interesse gennemgået rapporten fra Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets studietur til Wien.

Jeg kan sagtens forstå, hvorfor Wien er interessant for København.

Men efter at have gennemgået både den danske rejserapport og de bilag, som delegationen fik med hjem, sidder jeg tilbage med et helt grundlæggende spørgsmål:

Har København fået hele læringen fra Wien med – eller primært den del, som passer ind i den eksisterende københavnske trafikpolitik?

Kort fortalt

Wien er mere end tre gange så stor som Københavns Kommune og har over to millioner indbyggere.

Alligevel viser de materialer, delegationen fik udleveret, at:

Wien 2024 Andel

Kollektiv trafik **34 %**

Wien 2024 Andel

Gang **30 %**

Bil **25 %**

Cykel **11 %**

Wien har samtidig omkring **36 biler pr. 100 indbyggere**.

Regnestykket er:

København: 139.000 biler / 670.000 indbyggere × 100 = 20,75

Så sammenlignet med Wien:

- **København: ca. 20,7 biler pr. 100 indbyggere**
- **Wien: ca. 36 biler pr. 100 indbyggere**

Det betyder, at Wien har cirka **74 % flere biler pr. indbygger end København**.

Det er derfor værd at slå fast:

Wien er ikke en bilfri by.

Og Wien er heller ikke – endnu – en cykelby på københavnsk niveau.

Wiens helt store styrke er derimod den kollektive trafik.

Den læring savner jeg i Københavns konklusion

Københavns rapport fremhæver blandt andet grønne byrum, omdannelse af parkeringspladser og trafikdæmpning.

Men Wiens mobilitetspolitik består af langt mere.

Den bygger også på:

- et meget omfattende metro-, sporvogns- og bussystem,
- mere end 870 mio. årlige rejser med Wiener Linien,
- over én million faste kunder,
- billig og bredt tilgængelig kollektiv trafik,
- beboerparkering gennem **Parkpickerl**,
- særlige beboerparkeringspladser,
- parkeringsmuligheder og undtagelser for virksomheder,

- 15 minutters gratis korttidsparkering,
- og aktiv vejvisning til parkeringshuse.

Det er også Wien.

Derfor vil jeg gerne have kommunen til at svare på følgende

1. **Hvorfor indgår Wiens bilejerskab ikke tydeligere i kommunens læringspunkter**, når Wien stadig har omkring 36 biler pr. 100 indbyggere?
2. **Hvorfor fremhæves det ikke tydeligere, at 25 procent af Wiens ture fortsat foretages i bil**, mens kun 11 procent foretages på cykel?
3. **Hvilken konkret læring har kommunen draget af Wiens beboerparkeringssystem Parkpickerl?**
4. Har kommunen undersøgt Wiens særlige **beboerreserverede parkeringspladser**, og kunne lignende løsninger være relevante i København?
5. Har kommunen undersøgt Wiens ordninger for **virksomheder og ansatte**, der har et dokumenteret behov for parkering?
6. Har kommunen overvejet Wiens model med **15 minutters gratis parkering** til korte ærinder, afhentning og handel?
7. Har kommunen undersøgt Wiens **dynamiske parkeringsvejvisning**, som hjælper bilister direkte til ledige p-huspladser?
8. Hvorfor fylder Wiens massive investeringer i kollektiv trafik ikke mere som forklaring på, hvorfor det er lykkedes Wien at reducere bilandelen?
9. Hvilke alternative transportmuligheder mener kommunen konkret skal være etableret **før** yderligere parkeringspladser fjernes i København?
10. Vil kommunen fremover sammenligne **hele mobilitetssystemet** mellem Wien og København – og ikke alene de projekter, hvor vej- og parkeringsareal er blevet omdannet?

En vigtig advarsel fra kommunens egen rapport

Der er også et læringspunkt, som efter min mening bør tages meget alvorligt.

Ved Praterstern konstaterede den københavnske delegation selv, at det er vanskeligt at balancere **byliv, biler, cykler, fodgængere og bynatur**, og at ikke alle løsninger fungerede lige overbevisende.

Og Wiens Supergrätzl blev i samme rapport beskrevet som både **tidskrævende og omkostningstung**, uden at konceptet fremstod så overbevisende, at Wien forventedes at kopiere det bredt.

Det er efter min opfattelse særdeles relevant for København.

Min opfordring

Jeg ønsker ikke en København, hvor bilen nødvendigvis skal have førsteprioritet.

Jeg ønsker en by, hvor **menneskers reelle mobilitetsbehov har førsteprioritet**.

Det gælder den cyklende studerende.

Den gående pensionist.

Metropassageren.

Den handicappede.

Børnefamilien.

Håndværkeren.

Butikkens kunde.

Den ansatte, der skal videre ud af byen.

Og borgeren, som af den ene eller anden grund har brug for bilen.

Det er dét, "En by for alle" bør betyde.

Hvis København ønsker at bruge Wien som forbillede, bør vi derfor ikke kun kopiere de parkeringspladser, Wien fjerner.

Vi bør også kopiere den måde, Wien:

beskytter beboerne, understøtter erhvervslivet, tilbyder korttidsparkering, leder bilister til p-anlæg og først og fremmest investerer massivt i attraktive alternativer til bilen.

Det vil efter min opfattelse være reel læring fra studieturen.