

byplan | 3/14



Værktøjskassen til en ny trafikplan



Fotos: Vibeke Mølling

Artiklen er et uddrag af en rapport, der udarbejdet af en række medlemmer af Københavns Kommunes lokaludvalg. Rapporten er et udtryk for trafikgruppens vurderinger og ikke lokaludvalgenes holdning som sådan. Gruppen ønsker at skabe dialog om et nødvendigt skift i kommunens trafikpolitik i mere bæredygtig, sikker og sund retning.

Af: Axel Thrige Larsen, Østerbro Lokaludvalg
Kjeld Allan Laursen og Marietta Bonnet, Indre By Lokaludvalg.

Mere bæredygtig trafikudvikling i København- hvordan?

Det er en almindelig erkendelse, at fortsat udbygning af vejnettet fører til trafikal kvælning. Men hvordan så? Med denne rapport ønsker vi at være igangsatte af en dialog om et nødvendigt skift i kommunens trafikpolitik i mere bæredygtig, sikker og sund retning.

Københavns Kommune bruger planprincippet "Predict and provide": Prognoser baseret på fordens økonomiske vækst og trafikudvikling bruges til at skaffe den fornødne infrastruktur til veje til at rumme den prognosticerede vækst. Vi er af den opfattelse, at "predict and provide" planprincippet skal afløses af "predict and prevent" principet, dvs. vedtagelse af en prioriteringsstrategi, som reducerer efterspørgslen efter trafik via en satsning på de bæredygtige transportformer, herunder letbaneudbygning på overfladen, frem for yderligere begunstiggelse af biltrafik. I januar 1997 besluttede Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune, at biltrafikken i kommunen ikke måtte overstige niveauet fra 1996 – en klar tilkendegivelse af en prioriteringsstrategi. Desværre er beslutningen ikke efterlevet, og biltrafikken er end ikke forsøgt fastholdt på nævnte niveau. Tværtimod har kravet om tusinder af nye parkeringspladser ved nybyggerier medvirket til, at biltrafikken er steget.

Løsninger – nogle eksempler

Store gennemskærende trafikårer kan omlægges til skinnetrafik, cykliste og fodgængere, og bilstrømmen ledes uden om byen på det overordnede vejsystem, samtidig med at evt. tidligere vandårer genoprettes. Dette gælder Bremerholm-gennembruddet, Holmens Kanal, H.C. Andersens Boulevard m.fl. I forbindelse hermed kan der på sigt etableres bilfrie (bolig)områder.

Cykelparkeringskapaciteten placeres primært i en ring uden om bydelene frem for midt i bydelene. Cirkulerende taxaer på jagt efter kunder, især i nattimerne, henvises til faste standpladser i periferien af de pågældende kvarterer.

Der etableres *strøggader* med primær adgang for gående, cykliste og varelevering med bredere gangzoner og cykelstier og med en trafikhastighed på 30 km/timen – i alt 12 strøggader er planlagt i Kommuneplan 2009, eksempelvis Frederikssundsvej, Torvegade, Østerbrogade til Jernbane Allé.



diale og ringformede transportkorridorer. Letbaner vil her give den mest effektive og attraktive transport. For at skabe den nødvendige kapacitet på vejarealet må indfaldsvejene mod centrum omlægges til kollektiv transport (letbaner), ligesom der må etableres park and ride-anlæg. Letbanerne vil samtidig åbne for nye muligheder for byudvikling som fortætning og lokalcentre omkring mange stop på ruterne. Vi opfordrer politikerne i Københavns Kommune til at få taget en beslutning om i samarbejde med omegnskommunerne at få udarbejdet en screeningsrapport for et letbanesystem i hovedstadsregionen, inklusive den tætte by, og få drøftet og iværksat nogle af de foreslåede løsninger.

Faktisk er en sådan netop blevet offentliggjort af DTU Transport i marts 2014 og præsenteret af trafikforsker Otto Anker Nielsen på en konference "Byudvikling og letbaner. Nøglen til vækst", ar-

Samtidig skal der arbejdes med *borgernes holdninger*, såsom forældres holdning til transport til institutioner, sikring af skoleveje, gåbusser og forsøg med elcykel- og ladcycloordninger, der kan erstatte bilens funktion til indkøb m.v., samt incitamenter der kan få grundejere til at nedlægge P-pladser.

En *cykelstrategi* kan indeholde Hollandske lyskryds med cyklisteres højresving uden om krydset - højklasset cykelstinet langs S-baner, Kystbanen og Lyngbymotorvejen - busperroner og cykelparkering ved kollektive transport-punkter - cykelgader og grønne ruter – og i enkelte tilfælde separation i niveau.

Busser, letbaner og park and ride anlæg. Den kollektive transport kan med fordel bygge videre på den struktur i den overordnede finger-plan for hovedstadsområdet med en kombination af ra-

Med en *farthbegrænsning* til 30 og 20 km/t får trafikarterne så små indbyrdes forskelle, at der skabes en helt anden sameksistens mellem de forskellige transportformer, og den lavere hastighed vil reducere kødannelse samt formidske forbrug af drivmidler og CO₂-udledning med 75 %.

For at undgå inflation i P-pladsetablering ved nybyggeri og omlægninger må man vægte stationsnær byudvikling og gå over til en byplanlægning à la Jan Gehl, dvs. blanding af erhverv og boliger, så flere bor jobnært.

Parkeringsnormerne for stations- og busnært nybyggeri og ombygninger i Københavnsområdet må reduceres, så der kun projekteres få P-pladser (til handicappede, erhverv med behov for bil, og plads til delebiler etc.), ligesom private P-pladser medregnes i lokale opgørelser over P-pladser til rådighed.





rangeret af Berlingske Media, Danske Entreprenører og Region Hovedstaden den 10. april 2014. Rapporten "Trafikanalyser af et net af letbaner og BRT (højklassede buslinjer) i Hovedstadsområdet" er en detaljeret opfølgning på et tidligere analysearbejde fra DTU Transport for Region Hovedstaden, som blev udgivet marts 2013: Otto Anker Nielsen og Vibeke Storm Rasmussen: "Flere letbaner i Hovedstadsområdet". Kommunerne i Region Hovedstaden har en stor interesse i at få koblet den planlagte letbane i Ring 3 til en række radiale letbanelinjer mod Københavns centrum for at tilgodese de store pendlerstrømme mellem forstads- og centralkommunerne. I rapporten fra marts 2014 fremlægges forslag til et endeligt hovednet, i tre varianter, omfattende en række letbaner suppleret med BRT-linjer, hvoraf hele tre letbanelinjer går gennem det centrale København over havnelejet og videre ud på Amagersiden. Der mangler en vel udtænkt plan for vandbå-

ren transport i København. Ubygningen langs havnen har skabt en ny udfordring: Den massive bolig- og kontormasse i tidligere havneområder vil være en ny belastning af gaderne, men også give baggrund for en udvikling af et mobilt "færge-system", der kan klare cykel- og fodgængerstrømme på tværs og på langs af havnen, og som også kan udvikles til at varetage en rolle i varetransporten til en vis aflastning af tung trafik i de små gader.

Den tunge trafik står for en stor del af luftforureningen. Her kræves der en kombination af flere tiltag: - Miljø-mærkning af biler og reduceret afgift for miljøvenlige køretøjer, især elbiler (der også støjer mindre) - introduktion af støtteordninger for små køretøjer som ældre ladvocys til godstransport - miljøzoner i Indre By og andre relevante bydele/kvarterer - udvidelse af det ny-igt igangsatte Citylogistik-projekt med flere con-

solidation centre/ Citygodsterminaler – og hvor Citylogistik ikke når hen: Etablering af læsse/losse-områder, der friholdes til fordel for leverandører og håndværkere til afhentning af store varer i bestemte tidsrum af døgnet.

Turisttrafikken i Indre By og især i Middellaiderbyen bør omlægges fra store busser til mindre busser, vandbusser i kombination med guidede gå- og cykelture.

Jo mere vi går i den retning af det ovennævnte, jo mere plads til by, byliv og sundhed, og jo bedre by for vækst og omsætning. ■

Om forfatterne

Axel Thrige Larsen, Østerbro Lokaludvalg Kjeld Allan Laursen og Marietta Bonnet, Indre By Lokaludvalg