

Selskabet for Rationel Almen Planlægning.
Sankt Jørgens Alle 8, 1 th, 1615 København V
[web: https://rap.dk](https://rap.dk) email: ks@rap.dk

København V, 2019-10-22

Høringssvar. Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Fra Selskabet for Rationel Almen Planlægning.

KK's målsætning om CO2-neutral by i 2025

KK har en målsætning om at være CO2-neutral by i 2025. Denne målsætning er markedsført på verdensplan, men ser ud til ikke at kunne holde. bl.a. pga. massive fejlinvesteringer i transport som metroen, der ikke flytter bilister, underfinansiering af cyklen, samt positiv særbehandling af biler, trafikalt og med subsidieret beboerparkering. Ikke-opfyldelse af målet vil blive en international skandale. KK bør have bedre styring mod målet, bl.a. bør alle forslag i kommunen have et obligatorisk CO2-budget.

Cykler som strategisk transportform i Københavns Kommune (KK)

Cykler er sammen med gang den mest miljørigtige transportform i KK. Cyklen er samtidigt den hurtigste transportform i KK, hurtigere end biler og offentlig transport. Cyklen er samtidig sund via motion, billig og kræver kun lidt plads på vejen og ved parkering. Cyklen bør derfor være den strategiske transportform i KK.

Det glemmes ofte at cyklen er den hurtigste transportform i KK, bl.a. i dette forslag til kp19. KK bør gennemføre en undersøgelse med transporttider dør-til-dør for gang, cykling, bil, bus, metro, S-tog, regionaltoget og evt. andre transportformer, gerne fordelt på afstand i KK.

At være den strategiske transportform, indebærer at hele kommunen transport-mæssigt først og fremmest skal være indrettet til cykler. Vejene skal være indrettet til cykler og ikke som nu til biler, og den positive særbehandling af biler skal fjernes, og erstattes af positiv særbehandling af cykler ifht. færdselsloven. Fx skal det ikke være biler der får grønt højresving, mens cyklerne får rødt for ligeudkørsel, og samtidigt rødt for højresving.

Kollektiv trafik skal indrettes til cykelmedtagning - der for at have effekt skal være gratis, også i regionaltoget og fjerntog, og stationsnærhedsprincippet skal erstattes af et cykelstationsnærhedsprincip, hvor stationen kan nå inden for cirka 8 minutter på cykel, eller cirka 2,5 km. Dette vil give en stationsafstand på cirka 5 km, og en gennemsnits fart på cirka 90 - 100 km/t inkl stop, som er meget konkurrencedygtigt ifht. biler og cykler.

KK bør fremme cyklen i sin plan for at blive CO2-neutral. Det kan gøres via mange tiltag. KK's cykelafdeling v/ Marie Kaastrup har planer for omkring 5 mia. kr. til cykelfremme. Cyklistforbundets Københavns-afdeling har forslag til cykelforbedringer, der fjerner mange af KK's positive særbehandlinger af biler.

Se http://www.openstd.org/keld/Cykeltrafikpolitikatalog_for_Cyklistforbundet_Koebenhavn_14.07.2015.pdf
Asfaltering af brostensgader og ophævelse af ensretning for cyklister vil være væsentlige forbedringer.

KK bør lave kampagner til fremme af cykling i skoler og børneinstitutioner, over for virksomheder og turister.

Begrænsning af biler

KK har lavet en målsætning om højst 25 % af ture i KK skal være biler. Denne målsætning om bilbegrænsning har det svært. Det går desværre den forkerte vej. Skal udviklingen vendes må KK tage drastiske midler i brug.

KK skal fortsætte med at sætte parkeringsprisen for beboere op - mindst til omkring de 10.000 kr. årligt. der er cirka hvad dette koster i Ørestaden, og også hvad en parkeringsplads i gadeplan koster kommunen iflg. beregninger, og KK skal vel hverken være konkurrenceforvridende eller forære folk, der går imod kommunens bilbegrænsende politik, gaver, så vi får flere biler. KK bør undersøge at sætte beboerlicensen op mod hvad en kommerciel parkeringsplads koster i parkeringshus, det er omkring 25.000 kr. årligt, da KK ikke bør være konkurrenceforvridende, især ikke når det er KK's politik at begrænse biler. KK bør udvide de zoner, hvor gadeplans-parkering ikke er tilladt. KK bør indføre begrænsninger på privat parkering, og inddrage parkeringspladser. El-biler bør kun have begrænsede rabatter på parkering, da det også er biltrængslen der skal begrænses, og en elbil fylder det samme som en fossilbil. Selvkørende biler bør KK se på, så de ikke bare skaber mere trængsel ved at køre rundt, uden at parkere.

KK bør stoppe udbygning af veje til biler, bl.a. Havnetunnelen og i Nordhavn, da den nye kapacitet blot bliver brugt op på kort tid, og så skal der udbygges igen. KK skal hellere satse på cykler og tog.

Stop udbygning af metro og letbane

Metroen tiltrækker ikke bilister, formentlig fordi den ikke er konkurrencedygtig tidsmæssigt, men benyttes af gående, buspassagerer og cyklister. Metroen har derfor meget ringe klimaeffekt, måske endda negativ, da den tiltrækker cyklister, som er mindre miljøbelastende og sundere og billigere. Cyklen er en hurtigere transportløsning end metroen dør-til-dør, og metroen er dermed en tidsrøver. Metroen har kostet omkring 40 mia. kr. og yderligere 10 mia. er planlagt til Nordhavns- og Sydhavnsmetro. I betragtning af metroens ringe miljøeffekt, og tidsmæssige negative effekt, bør de nye metroanlæg stoppes, man må kunne få meget mere for pengene med andet.

Letbanerne er endnu langsommere end metroen, og den planlagte letbane på Nørrebro - Gladsaxe giver ikke engang tidsgevinster ifht. eksisterende busløsninger. Al planlægning af letbaner bør indstilles. Udenlandske erfaringer med letbaner kan ikke bruges i KK, da vi har så stærk en cykelkultur. Lov om metro bør ændres så jordspekulationsgevinsterne kan bruges til trafikinfrastruktur, herunder især til cykler og konkurrencedygtig offentlig transport, og ikke biler. KK bør omstrukturere behandling af transport, så OKF ikke bruger alle deres mange milliarder på metro og bus, mens de strategisk vigtige cykler bliver spist af med nogle få hundrede millioner om året.

Udbyg investeringer i konkurrencedygtig offentlig transport

KK skal have transporttilbud der er bedre end bilen, først og fremmest cykler men også konkurrencedygtig offentlig trafik, som er hurtigere end bilen. Region Hovedstaden har nyligen lavet en trafik- og mobilitets-plan, som jeg har skrevet en artikel om:
<http://www.open-std.org/keld/regh-plan.html> - med spændende kort - og link til plan.

Jeg har nogen forslag til konkurrencedygtig offentlig trafik:

Førnævnte artikel: <http://www.open-std.org/keld/regh-plan.html> - regionaltog til Hillerød

Næsten dobbelt så hurtige s-tog: <http://www.open-std.org/keld/s-tog>

Region Sjælland kan have gavn af gennemkørende regionaltoget, der springer de små stationer over, og kører helt ind til København. Dette bør KK støtte i vores ende.

Samarbejde omkring konkurrencedygtig offentlig transport med andre aktører

Borgere i KK er jo gode til at cykle, så der fleste biler i KK er udenbys. Så vi skal arbejde sammen udenbys for at løse KK's trængselsproblemer. Bl.a. med DSB og regionerne om regionaltoget, og helst med gratis cykelmedtagning, som er en tidsbesparende og populær kombination, samt passagergenererende og derved en væsentlig indtægtskilde. KK bør samarbejde med andre kommuner om park'n'ride og bike'n'ride anlæg ved stationerne, gerne med finansiell støtte fra KK, da det er os der ellers får mange af deres biler.

Udbyg busnettet

Busserne er ikke konkurrencedygtige ifht. cykler og biler, men en del borgere kan eller vil ikke bruge cyklen, fx bevægelseshæmmede eller folk med småbørn i barnevogn. Til dem er et fintmasket busnet med kort afstand mellem stoppestederne og nem indstigning fra gadeniveau en god løsning, også som fødelinjer til den hurtigere offentlige transport.

Handicap-venlig by

KK er fyldt med flisebelagte fortove med fliser beregnet til nedbør, eller brosten, der er svære at forcere i kørestol eller rollator. En jævnere belægning vil være at foretrække. Byen bør indrettes så handikappede ikke unødigt hindres på deres vej – de har det svært nok i forvejen.

Grøn by

Beplant byen, gerne i højden på husmurene - planter optager ultrafine partikler og nedbringer dermed forureningen og forbedrer luftkvaliteten, og dæmper støj.

Der dør over 500 mennesker årligt i KK pga. luft- og støjforurening. Det er skandaløst mange.

Terapeutisk by

Parker og anlæg giver åndehuller i byen, der er med til at forbedre det psykologiske miljø. det psykologiske miljø skal indtænkes i hele planlægningen af byen, bl.a. ved indretningen af byrummet, veje mm.

Gratis kommunale museer

BR har foreslået at statslige museer i KK bliver gratis. Man kunne jo begynde med sig selv, i det mindste med en gratis dag i KK's museer, som mange private museer allerede har. KK bør samarbejde med alle museer, statslige, kommunale og private om formidling, bl.a. på flere sprog, ikke blot dansk og engelsk, ved måske at udvikle et multisprogligt open source system til sine egne museer og tilbyde det til andre.

Internet

Der bør være adgang til gratis internet overalt i KK, også til turisterne, for at de kan orientere sig, også gerne på et sprog, de forstår.

International formidling, og behandling af turister

KK som en verdensby med ansvar og kant lyder som en god idé, så de gode løsninger som frembringes eller bruges i KK kan blive udbredt til andre dele af verden og vores politikker således får meget større effekt på verdens miljø mm. Dette kan også den anden vej hvor vi lærer af resten af verden. KK bør have en rimelig stor indsats med personaleressourcer til denne to-vejs kommunikation, og organisation for alle dele af KK's virke, så dette kan ske effektivt. bl.a. skal ting, rapporter mm, oversættes til mange sprog.

Turister besøger gerne KK for at se vores løsninger, og kan være gode ambassadører for os. KK bør have dette in mente, og afsætte ressourcer til dette formål at betjene turister som formidlere af KK's politikker.

Indskrænkning af Københavns Lufthavne

Luftfart er en af de mest CO2 genererende transportformer, og bør reduceres på linje med KK's almindelige CO2 mål, og KK bør bruge sin indflydelse over for lufthavnen i Kastrup så der også sker væsentlige reduktioner på dette område. Reduktionen bør forudsættes i KK's øvrige planlægning, herunder veje og transport til lufthavnen.