

Mødet blev afviklet i MBK Kursuslokaler, Pilestræde 61 den 24. juni kl. 19-22.

I mødet deltog 19 tilhørere foruden mødeleder, oplægsholdere og lokaludvalgets referent.

## Mødedagsorden

1. Velkomst ved Indre By Lokaludvalg
2. Oplæg om den tværgående mobilitetsanalyse ved projektleder Emma Liisberg, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
3. Oplæg om mobilitet i Indre By ved mobilitetskonsulent Susanne Krawack
4. Workshop om lokale løsninger på regionale mobilitetsudfordringer
5. Videre proces og tak for i aften ved Indre By Lokaludvalg

## Referat

Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg, bød velkommen til mødet. Han nævnte, at mange af Københavns Lokaludvalg efterspørger en samlet trafikplan for byen.

Bent Lohmann gav ordet til Emma Liisberg, projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning.

### Oplæg om den tværgående mobilitetsanalyse

Emma Liisberg, projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, præsenterede sit oplæg om den tværgående mobilitetsanalyse ([se slides fra mødet](#))

Efter oplægget havde tilhørerne følgende kommentarer og spørgsmål:

- En mødedeltager anførte, at det fremgår af materialet i analysen, at Østlig Ringvej er politisk besluttet, men det er ikke tilfældet. Til denne kommentar svarede Emma Liisberg, at hun ikke vidste, hvorfor dette fremgik af analysen
- En mødedeltager spurgte, hvad datagrundlaget for analysen er. Emma Liisberg svarede, at beregningsværktøjet COMPASS bygger på data fra 2017. Emma Liisberg oplyste, at en oversigt over datagrundlaget kan ses i afrapporteringen af [fase 1 af den tværgående mobilitetsanalyse](#) (marts 2024) i *bilag 1: Forudsætninger*
- En mødedeltager spurgte, om analysens sigte ikke skulle være bedre mobilitet frem for øget mobilitet. Emma Liisberg svarede, at det var en god pointe
- En mødedeltager spurgte, om analysen tager højde for gummiforurening fra dæk. Emma Liisberg svarede, at det er Teknik- og Miljøforvaltningen og de medarbejdere, der sidder med analysen, klar over
- En mødedeltager spurgte, om analysen medtager sundhedsskadelige effekter såsom partikelforurening. Emma Liisberg svarede, at det hører med i analysens opdrag, at den skal evalueres ud fra pejlemærker såsom folkesundheden i forhold til fx støj, aktiv transport og luftforurening
- En mødedeltager fortalte, at Hovedstadens Letbane forventes at tiltrække 13 mio. brugere om året, men at dette ikke fremgik af oplægget. Han mente, at letbanen kan bruges til at strække byudviklingen. Han fortalte desuden om arkitektfirmaet

JaJas model for mindskning af trafik i bycentrum: Jo færre biler i centrum, desto færre parkeringspladser. Han roste desuden Beboerforeningen Dantes Plads for modstand mod det planlagte parkeringshus

- En mødedeltager spurgte, om det er muligt at afdække hvor folk bevæger sig hen mhp. på at undersøge løsninger på bestemte bevægelsesmønstre. Han fortalte desuden om et innovationsprojekt, hvor elever på Gefion Gymnasium havde regnet ud, at gratis offentlig transport kan finansieres af mindskede udgifter til sundhedsomkostninger
- En mødedeltager spurgte, om man i forbindelse med den tværgående mobilitetsanalyse regner på et scenarie med mindre behov for mobilitet. Han fortalte desuden, at de mange korte bilture, som den tværgående mobilitetsanalyse har beskrevet, også er problematiske, fordi bilens partikelfilter m.m. ikke når at varme op. Han spurgte, om en folkeoplysningskampagne ville kunne gøre en forskel
- En mødedeltager spurgte, om der skal gøres op med fortællingen om, at det er acceptabelt at have en times transporttid til arbejde. Emma Liisberg svarede, at nogle mener, at tolerancen for, hvor meget tid vi bruger på transport, er nogenlunde konstant. Derfor ses der en tendens til, at når man reducerer behovet for at rejse, fx ved flere hjemmearbejdsdage, så kan det betyde, at medarbejdere vælger at bo længere væk fra deres arbejdsplads, og dermed ender de med at rejse længere og være afhængig af bil de dage, de møder ind på arbejde. Har man kort transporttid til arbejde, kan det desuden være, at man bruger mere tid på fritidsrejser
- En mødedeltager bemærkede, at man efter hans mening skaber ekstra problemer med de forudsætninger, der er med [Infrastrukturplan 2035](#), som medfører udvikling af mere infrastruktur. Han refererede også til [Folketingets trafikaf tale fra 2009](#). Han sagde desuden, at den gennemsnitlige registreringsafgift for personkøretøjer er halveret siden 2009 og at der i 2036 vil være 2,6 millioner personbiler i Danmark, samt at Folketingets trafikpolitik undergraver kommuners og regioners forsøg på at reducere privatbilisme. Emma Liisberg svarede, at den tværgående mobilitetsanalyse kan bruges af lokalpolitikere til at anskueliggøre den uholdbare trafiksituation over for Folketingets politikere
- En mødedeltager sagde, at børnefamilierne kommer i klemme - de *skal* bruge en bil for at få logistikken til at gå op. Han mener, at den tværgående mobilitetsanalyse bør arbejde med personaer/arketyper, der kan anskueliggøre mobilitetsudfordringer, og desuden, at mobilitet er et politisk anlæggende, som man må gå til valg på
- En mødedeltager sagde, at forudsætningerne i COMPASS er en del af forklaringen på udfordringerne
- En mødedeltager spurgte, hvad der var blevet af den vinkebus, der en periode kørte i Indre By, og som var gratis at benytte. Hun sagde desuden, at den øgede trafik giver sundhedsudfordringer, og at det især er børnene, der er i skudlinjen for partikelforurening. Derfor skal partikelforureningen måles i børnehøjde

- En mødedeltager spurgte, hvem der ejer COMPASS (det gør Københavns Kommune). Hun sagde, at prisen på offentlig transport bør reguleres, lige som befodringsfradraget
- En mødedeltager sagde, at han mente at CO2-udslippet skal ned med mere end ti procent. Han spurgte desuden om der var sket en forskydning i mønsteret for godstransport
- En mødedeltager, der bor nær Sølvgade Skole, fortalte at han dagligt oplever trafikalt kaos om morgenen ved skolen. Han sagde, at forældre, der bringer deres børn i skole kunne være et eksempel på de korte ture. Han spurgte også til, hvordan befolkningsprognosen fra Danmarks Statistik, der ifølge ham viser, at befolkningen i Danmark vil falde med 15 procent, hænger sammen med befolkningsfremskrivningen på seks procent i den tværgående mobilitetsanalyse
- En mødedeltager sagde, at der er brug for mere ambitiøse løsninger og klarere målsætninger end hvad den tværgående mobilitetsanalyse lægger op til
- En mødedeltager sagde, at der er brug for en optælling af hvor mange børn, der kører på cykel i Indre By. Han mente, at børn i Indre By ikke cykler nok
- En mødedeltager spurgte, om alle kan bestille analyser i COMPASS. Emma Liisberg svarede, at det mente hun godt kunne lade sig gøre og at det er dyrt.

## Oplæg om mobilitet i Indre By

Bent Lohmann gav ordet til Susanne Krawack, selvstændig mobilitetskonsulent.

Susanne Krawack præsenterede sit oplæg om mobilitet i Indre By ([se slides fra mødet](#)). Hun knyttede følgende kommentarer til sit oplæg:

- Mobilitet er et område præget af dilemmaer uden nemme løsninger
- Mageligheden vinder, når trafikanten skal vælge transportmiddel. Jo mere besværligt det er at transportere sig rundt i et givent transportmiddel, desto mindre tilbøjelige er vi til at vælge dette
- Visionspunkterne for den tværgående mobilitetsanalyse (slide 26) er internt modstridende
- Mobilitetsløsninger fordrer samarbejde
- I forbindelse med parkering henvises til [transportvaneundersøgelsen](#)
- Tidligere forespørgsler har vist, at der er velvilje blandt godstransportører til at omstille sig til mere bæredygtige alternativer
- Stadsleverancen Göteborg er et godt eksempel på citylogistik
- Det er kun muligt at lave én nulemissionzone - Indre By er et oplagt bud
- Det er dyrt at gøre kollektiv trafik gratis, og det er cyklisterne snarere end privatbilisterne, der vil vælge den gratis kollektive trafik som alternativ.

Efter oplægget havde tilhørerne følgende kommentarer og spørgsmål:

- En mødedeltager sagde, at motorcykler og scootere ikke er udbredt i København, hvilket han mente at byen skal have stor ros for

- En mødedeltager spurgte hvad der ville ske, hvis man fjernede al trafikregulering. Susanne Krawack svarede, at hun mente det ville blive kaos, men at man godt kan se på mindre eksperimenter med reguleringen
- En mødedeltager fortalte om trafikreguleringen i USA, hvor trafikken afvikles efter tur. Han fortalte, at der ofte er kø på Søgaderne, hvilket efter hans mening indikerer, at bilister er vanedyr. Han fortalte, at Indre By Lokaludvalg tidligere har drøftet om man skulle foreslå ensretning af Farimagsgaderne og Søgaderne i hver deres retning. Susanne Krawack svarede, at sådanne ensretninger ville øge kapaciteten for biltrafik
- En mødedeltager foreslog, at der opsættes "selvtænkende lyskryds" i Indre By. Hun sagde, at København bør søge inspiration hvad angår information til bilister om ledige parkeringspladser i Nyborg, som efter hendes mening har en god løsning, som mindsker søgetrafikken. Hun foreslog, at lokale beboere skal agere som ambassadører for deres nærområde; holde øje med det og rapportere eventuelle uhensigtsmæssigheder til kommunen
- En mødedeltager sagde, at den kollektive trafik i København efter hans mening ikke er imponerende sammenlignet med det øvrige Europa. Han spurgte, hvad man kan gøre for at fremme bedre kollektiv transport uden CO<sub>2</sub>-forurenende tunneller. Han spurgte også, hvad den øgede lastbiltrafik, som fremgår af den tværgående mobilitetsanalyse, består i.

Hvad angår spørgsmålet om en forbedring af den kollektive trafik svarede Susanne Krawack, at den skal være smidigere, så det bliver mere attraktivt at bruge den: Man kan indsætte flere hurtigbusser og lave flere busbaner, især på de store veje. Og så er det ifølge hende vigtigt, at anlæg sker i overensstemmelse med efterspørgsel, kapacitet og passagerantal. Hun gjorde opmærksom på, at hvad angår passagerer og kapacitet, er metro mere effektiv end letbane, der er mere effektiv en busser og så fremdeles. Hun sagde, at Københavns Kommune og den danske stat er store fortalere for metro, men at der er behov for at differentiere udviklingen af den offentlige transport efter behov

Hvad angår den øgede lastbiltrafik svarede Susanne Krawack, at beregningsmodellerne er dårlige til lastbiltrafikfremskrivninger. Hun sagde, at den kommende Femernbro vil give mere trafik, men at den vil være på motorveje. Hun tilføjede, at adfærdspåvirkning også her kan være et virkemiddel. Emma Liisberg bekræftede, at der ikke er gode data på lastbiltrafik; den data, der findes på området, er behæftet med usikkerheder. Hertil bemærkede en mødedeltager, at der på den baggrund skal udvikles en ny beregningsmodel for lastbiltrafik

- En mødedeltager fortalte, at der på Torvegade skal nedlægges busbaner til fordel for bilister og cyklister. Han omtalte Københavns Kommunes indtægter fra p-afgifter ([se regnskab fra 2023](#)) og foreslog, at disse bruges til etablering af parkér- og rejs-anlæg i Københavns omegnskommuner. En mødedeltager svarede, at Københavns Kommune ikke må bruge penge uden for kommunegrænsen, og at det er et politisk spørgsmål
- En mødedeltager spurgte om erfaringerne med indførsel af trængselsafgifter i Oslo og Stockholm kan bruges af Københavns Kommune. Susanne Krawack svarede, at trængselsringen i Stockholm fungerer. Her bruges indtægterne fra

trængselsringen til forbedring af den offentlige transport. Hvad angår Oslo er det et spørgsmål om afgifter på tunneller. Københavns Kommune kan ikke bestemme, om der skal indføres en trængselsring om byen – det kan Folketinget. Susanne Krawack sagde også, at man i de største norske byer arbejder med afgift på kørsel under bymiljøaftaler. Udgifter til dette deles af kommunerne og staten

- En mødedeltager sagde, at Indre By i stigende grad er plaget af veterankøretøjer/partybusser, som er undtaget krav til køretøjer i Miljøzonerne. Hun spurgte, om denne undtagelse også vil gælde i en eventuel nulemissionszone
- En mødedeltager sagde, at pendlerparkering til arbejdspladser i København er gratis og spurgte hvordan dette samt befordringsfradraget kan reguleres til fordel for en mere smidig mobilitet i København. Susanne Krawack svarede, at hun mener det ville være relativt let at differentiere befordringsfradraget, så man kun kan opnå det, hvis man benytter kollektiv transport.
- En mødedeltager fortalte, at hun har optalt omkring 500 gratis arbejdsparkeeringspladser ved Christiansborg.

## **Workshop om lokale løsninger på regionale mobilitetsudfordringer**

Bent Lohmann introducerede workshopen: I grupper skulle mødedeltagerne arbejde med at formulere løsninger på et af de fire visionspunkter fra den tværgående mobilitetsanalyse:

1. Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj
2. Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger
3. Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked
4. Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed

Mødedeltagerne organiserede sig i tre grupper. Grupperne valgte selv, hvilket af visionspunkterne, de ville arbejde med. Efter ti minutters gruppearbejde fremlagde grupperne deres løsningsforslag og kommentarer til de enkelte visionspunkter:

Gruppe A havde drøftet visionspunkt 1: Sikre bedre mobilitet og mindske trængsel og støj. Gruppen havde følgende bemærkninger:

- Der bør anlægges flere busbaner
- Hastigheden skal sættes ned til 30 km/t for biler i København
- Lyskrydsene skal optimeres, så de tilgodeser forskellige trafikanters bevægelsesmønstre
- Man bør undersøge bilisters adfærd mhp. at flytte adfærden ud af bilen
- Der skal indføres bilfrie søndage i hele byen
- Man bør kunne knytte en fast parkeringsplads til beboere med parkeringslicens
- Det lokale ambassadørskab nytter.

Gruppe B havde drøftet visionspunkt 2: Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger. Gruppen havde følgende bemærkninger:

- Vi er skeptiske over for elbiler, der er støjende og mere forurenende end de har ry for
- Man kan understøtte "gåbusser", hvor børn går sammen og henter hinanden på vejen
- El- og ladcykler bør køre på bilkørebanen
- Fremtidige cykelgader skal gøres bedre med brug af erfaringerne fra anlægget i Nordre Frihavnsgade
- Vareudbringning skal ske med elbil eller -cykler
- Pendler-/arbejdsparkering skal beskattes
- Offentlig transport skal være gratis
- Hastigheden skal sættes ned til 30 km/t for biler i København.

Gruppe C havde drøftet visionspunkt 4: Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed. Gruppen havde følgende bemærkninger:

- 15-minutters byen kan understøtte realiseringen af visionspunktet
- Ren luft og godt miljø er en forudsætning
- Problematikker omkring affaldshåndtering, herunder afhentning i støjende køretøjer bør løses
- Det er vigtigt at børn og alle andre kan færdes trygt i trafikken.

Udover gruppernes tilbagemeldinger havde en mødedeltager også et skriftligt spørgsmål til aftenens møde:

1. Spørgsmål: Hvilke trafikstrømme vil modellen (COMPASS) vise hvis alle priser var omkostningsægte, dvs. afspejlede samfundsomkostninger?
  - a. Parkering
  - b. Trængsel
  - c. Kollektiv trafik
  - d. CO2

## Videre proces og tak for i aften

Bent Lohmann fortalte, at Indre By Lokaludvalg vil sende et brev til Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg og Økonomiudvalg med dets anbefalinger til det videre arbejde med fase 2 af den tværgående mobilitetsanalyse. Anbefalingerne vil tage afsæt i kommentarer fra deltagerne i aftenens borgermøde samt [Indre By Bydelsplan](#). Det forventes, at lokaludvalget vil vedtage at sende brevene på dets møde den 15. august 2024.

En mødedeltager bemærkede, at mange af kommentarerne fra deltagerne i borgermødet går igen i Indre By Bydelsplan og [Christianshavn Bydelsplan](#).

Under mødets afvikling havde de mødedeltagere, der ønskede det, skrevet sig på en mailingliste. Hensigten med mailinglisten er at dele mailadresser, så deltagerne på listen fremover nemt kan komme i kontakt med hinanden. Indre By Lokaludvalgs sekretariat sender referat og oplægsholderes slides fra borgermødet til mailinglisten.

Bent Lohmann orienterede derpå om kommende møder i Indre By Lokaludvalg. Møderne er offentligt tilgængelige og annonceres på lokaludvalgets [hjemmeside](#).