

33. Bilfri søndage, henvist medlemsforslag (2009-144016)

Borgerrepræsentationen skal godkende, at der ikke arbejdes videre med bilfri søndage,

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler

1. at der ikke arbejdes videre med bilfri søndage som foreslået i medlemsforslag stillet i BR 18. september 2008.

Problemstilling

Enhedslisten stillede på Borgerrepræsentationsmødet den 18. september 2008 et medlemsforslag om en principbeslutning for indførelse af bilfri søndage i København. Borgerrepræsentationen henviste medlemsforslaget til Teknik- og Miljøudvalget. Som opfølgning herpå pålagde Teknik- og Miljøudvalget den 12. november 2008 Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde et konkret forslag til, hvordan bilfri søndage kunne gennemføres. Forslagsstillerne ønskede, at kommunen igangsætter projekter, som kan starte dialog om transportvaneændringer, indtil det bliver muligt at gennemføre trængselsafgifter eller andet.

Bilfri søndage (eller andre dage) vil kunne give en række fordele i forhold til at sætte fokus på alternative transportmidler og til at give muligheder for ny udnyttelse af byens rum. Samtidig vil sådanne initiativer påføre beboere, erhvervsliv og gæster en udfordring i forhold til tvinge dem til en anden transportadfærd af både personer og varer.

Herudover er der en række konkrete udfordringer i forhold til at anbefale en konkret model for bilfri dage. For det første en række juridiske begrænsninger, som er bestemmende for, hvilken type forsøg det lovligt kan lade sig gøre at gennemføre. For det andet politiets holdning til eventuelle bilfri dage, som er afgørende, da politiet skal give samtykke til afholdelse af sådanne dage. For det tredje har den forventede effekt i forhold til den økonomiske og ressourcemæssige belastning, det vil påføre kommunen at gennemføre et givent forsøg, betydning.

Løsning

Med ovenstående udfordringer in mente anbefaler forvaltningen, at der træffes beslutning om, at der ikke arbejdes videre med bilfri søndage.

Forvaltningen har opstillet en række modeller for, hvordan bilfri dage kunne gennemføres. Disse modeller har vidt forskellig potentiel effekt, vidt forskellige potentielle økonomiske omkostninger og varierende grad af hjemmel i lovgivningen. Detaljeret beskrivelse af modellerne fremgår af bilag 1. Samlet set har alle modeller en række udfordringer, som sammenfattes nedenfor.

Juridiske begrænsninger

De bilfri dage i 1973 og 1974 blev gennemført som et af flere generelle tiltag under oliekrisen. Disse bilfri dage var landsdækkende og havde sin helt særlige anledning og hjemmel og kan ikke genbruges i dag i København.

Det er i dag muligt at finde lovhjemmel til afholdelse af nogle former for bilfri dage i henholdsvis

Færdselsloven og Vejloven. Den primære mulighed er Færdselslovens §92, der giver forvaltningen mulighed for at etablere gågader eller trafikforsøg, sådan som man har gjort med tidligere afholdte bilfri dage i 2002, 2004 og 2005. En anden mulighed er Vejlovens §10, der giver vejmyndigheden mulighed for hel eller delvis afspærring af offentlig vej. For begge paragraffers vedkommende gælder det, at det skal begrundes i miljø-, byplan- eller trafikplanmæssige forhold, og politiet skal give dets samtykke.

Hvis det skal være en større tilbagevendende begivenhed, som dækker hele eller en stor del af byen, vurderes ovennævnte lovhjemmel ikke at være tilstrækkelig. Det vil altså kræve en lovændring, hvilket betyder, at der skal være opbakning på nationalt niveau.

Politiets samtykke

Forvaltningens erfaringer fra tidligere såkaldte ”Miljøtrafikuger” og bilfri dage er, at politiet er kritisk over for tiltag, der betyder, at de større og mest trafikerede veje bliver berørt. Det vil sige, at desto større området er, desto sværere forventes det at være at få politiets samtykke.

En mulighed kan være at gennemføre bilfri dage i et mindre område i det centrale København, sådan som det tidligere er gjort. Forvaltningen vurderer dog, at dette kun er realiserbart, hvis det gennemføres som et permanent tiltag. Denne vurdering skyldes politiets udtalelser om, at tidligere afholdte bilfri dage har givet forvaltningen de erfaringer, der skal til, og at der derfor ikke bør gennemføres flere forsøg af samme slags. Et permanent tiltag i Indre By skal tage udgangspunkt i Strategi for udvikling af Middelalderbyen, som ikke inkluderer intentioner om permanent bilfri områder.

Det skal understreges, at forvaltningen på nuværende tidspunkt ikke har haft kontakt til politiet i sagen. En reel drøftelse med politiet forudsætter et konkret forslag fra kommunens side.

Økonomi

Desto større det bilfri område er, desto større bliver udgifterne til fysiske foranstaltninger, kollektiv trafik, information og aktiviteter. Ressourcetrækket bliver tilsvarende større i både planlægnings- og udførelsesfasen, og der må forventes mange henvendelser, klager mv. Det økonomiske spænd vurderes at gå fra ca. 1 mio. kr. til 6-10 mio. kr. Dertil kommer ressourcer til planlægning, tilsyn og kontrol. Afholdelse af bilfri dage vil medføre et betydeligt internt ressourcetræk i forvaltningen.

Konklusion

På baggrund af ovenstående vurderer forvaltningen, at det ikke er realistisk - hverken juridisk eller økonomisk - at gennemføre store modeller for bilfri dage i København. Samtidig vil en generel beslutning om bilfri dage i København ikke nødvendigvis være i tråd med de trafikale målsætninger for København som helhed og i de enkelte bydele i særdeleshed.

Derfor anbefaler forvaltningen, at der ikke gennemføres bilfri søndage som foreslået i medlemsforslaget, og at der med denne indstilling dermed er svaret på medlemsforslaget.

Økonomi

Indstillingen har ingen økonomiske konsekvenser

Videre proces

Forvaltningen foretager sig intet yderligere i sagen.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

[Bilfri søndage, bilag 1](#)

