



Hørings svar til Kommuneplanstrategi 2023

Høringsfrist den 29. september 2023

Grøn mobilitet, klima, natur og miljø

Som verdens cykel by nr. 1 og en by for mennesker og kommunens strategi om at være #Fremtidens klimavenlige hovedstad" er det vigtigt med en ambitiøs strategi og rammer for den kommende kommuneplan. Det er vigtigt for dem som bor og arbejder i byens lokalområder og for de turister, som besøger Danmarks Hovedstad. Ifølge VisitDenmark kommer 25 % af alle turister til Danmark, blandt andet fordi de gerne vil cykle, mens størstedelen af alle københavnere allerede gør det. Dette understreger, at kommunen bør have mere fokus på, hvordan byen kan være til for mennesker og mindre for biler. Med en "klimavenlig hovedstad" bør kommunen derfor i sin strategi tage et opgør med biltrafikkens dominans og nedbringe kapaciteten på vejene, og derved fredeliggøre byområderne.

Mindre motoriseret trafik og flere trafikører

Strategien bør indeholde eksempler på tiltag til, hvordan motoriseret biltrafik skal mindskes i byens boligområder og trafikører bør indgå i strategien, som den gjorde i KP19. Flere byer har gode erfaringer med trafikører, der mindsker trængsel og forureningen i byen og give plads til udvikling af en mere klimavenlige og grønne byområder, med grøn mobilitet, samt trække pendlertrafik over til den kollektive trafik, med eller uden cykel. Trafikører prioriterer cykling, gang og kollektiv transport, og muliggør stadig kørsel i bil for dem, som har ærende i bydelen.

Byliv, sundhed og ro

Det haster med at sikre rammer og tiltag for at udvikle en sund by og kultur, med plads til både byliv og ro. Strategien har fokus på, at trafikstøj skal reduceres ift. sundhed. Det samme bør gælde andre støjende aktiviteter på pladser, offentlige opholdsområder, havn, kanaler og i naturen. Kommunen opfordres til at fremme københavnernes mulighed for 'ro'.

Kultur, historie og miljø- og klimavenlig byudvikling

København har et godt fokus på kultur og har med byens historie og udvikling en oplagt mulighed for at skabe endnu mere kreative, bæredygtige og klimavenlige bydele. Den kommende udvikling af nye byområder bl.a. på Refshaleøen giver anledning til at indtænke upcycling af fx bygningsmaterialer og ting, som samtidig kan afspejle området historie.

Klima og natur

Det vil være oplagt at sætte et ambitiøst mål om, at natur, begrønning, grønne tage, taghaver og facader indtænkes med minimum 50 % af det bebyggede areal i alle nye eller byomdannede områder. Det kan samtidig øge biodiversitet i byen og afkøle byen. Mulighed for opsamling og genanvendelse af regnvand er ligeledes oplagt.

Pendlertrafik skal være kollektiv

Overordnet anbefaler vi at pendlertrafikken mellem arbejde og bolig skal optimeres med investeringer i flere kollektive transportløsninger. Der bør prioriteres efter denne rækkefølge: Tog, S-tog, lokalbane, letbane, metro, BRT (hurtigbus i egen bane), busser, samkørsel og el-delecycler. Det er CO₂-besparende, billigere og mere effektivt end flere veje og motorveje og understøtter udviklingen af en klimavenlig by. Biltrafikken skal fjernes ved at omdanne vejbaner til spor for den kollektive trafik og udvidet plads til cykler, parkering, mødesteder for leg og andre fælles udendørsaktiviteter. Vi foreslår, at kommunen arbejder på at knytte forstædernes boligområder tættere sammen med byen København og med centrum via et kollektiv trafiknet, bestående af metro, letbane eller BRT eller en kombination af dem.



Byens vejnet

Hvis København for alvor vil kalde sig en grøn cykelby og lægge fortiden som bil-by bag sig, kræver det forandringer. Byens vejnet skal omlægges, så trafikken prioriterer cykling og kollektiv trafik, mens biltrafikken tillades på sundhedens og menneskers præmisser.

Byens vejnet opdeler Københavns gadehierarki, med regionale veje øverst og lokalgader nederst. Vejnettet er afgørende for at regulere trafikken og har en betydelig indflydelse på vores miljø og helbred. Det kræver en ambitiøs indsats og vilje til at prioritere grøn mobilitet og folkesundhed frem for bilernes fremkommelighed. Der bør sættes klare og ambitiøse grænser for størrelse, funktion og omfang af byens regionale veje og fordelingsgader. Dette betyder en reduktion i antallet af 6- og 4-sporede veje og mere plads til funktioner, der styrker grøn mobilitet, sundhed og ophold.

Parkering

Det er oplagt at bruge parkeringsnormer til at skabe en by med færre biler, der fylder i gaderne og udleder CO₂, luftforurening og støj. I CONCITO's notat om parkering fra 2023 er der set på transportadfærdens afhængigt af parkeringsvilkår. Både ved boligen og ved arbejdspladser er færre p-pladser et væsentligt virkemiddel til at begrænse biltrafikken. Det frigiver plads i gaderne til brug for grønne opholdsrum, sikre cykelveje, andre mobilitetsformer og er med til at prissætte den reelle udgift ved parkering.

Det er vigtigt at inddrage klimabelastningen ved at anlægge ny parkering. Derfor anlægges man ofte parkering i P-huse eller P-kældre. Anlæg af parkering i konstruktion udleder imidlertid 4-10 ton CO₂ pr. plads ifølge notat fra CONCITO om parkering i byen, s. 13, fra marts 2023. Ved at reducere parkeringsnormerne til et absolut minimum opnår man således både at begrænse biltrafikken og at reducere CO₂-udledningen. Hele notatet findes på <https://concito.dk/files/media/document/Parkering%20i%20byer.pdf>

Grønne Bylivsgader og O-emissionsgader

Puljen Grønne Bylivsgader giver borgere mulighed for at præge den bydel de bor i og har deres daglige gang. Puljen giver mulighed for at få dialog med borgerne om, hvordan de gerne vil præge København. Der var stor interesse for puljen i første ansøgningsrunde. Interessen viser, at københavnernes har stor lyst til at deltage i udviklingen af den by, de bor i og tilgangen bør derfor prioriteres med flere midler i fremtidige budgetter til bylivsgader. Vi opfordrer derfor kommunen til at afsætte flere midler til Grønne bylivsgader. Ligeså ønskes der flere O-emissionsgader og områder med nedsat parkeringsnorm i nyudviklede byområder samtidig med, at der sikres plads til især delebiler, dele-ladcykler frem for egne biler.

Afrunding

Kommune har et ambitiøs mål med at være *Fremtidens klimavenlige hovedstad*. Derfor opfordrer vi til, at kommunen laver mere landsigtede mål med og for trafikken med motoriserede køretøjer. Vi anbefaler også, at kommunen i deres kommuneplan strategi 2023 indføre et mål om, at biltrafikken i byen fra 2024 og frem mod 2035 reduceres løbende, i takt med udviklingen og etableringen af den kollektive trafik.

Afrundingsvis opfordrer vi kommunen til at vurdere, hvordan byggeri af Havnetunnel, Østlig Ringvej, Lynetteholm og den forventede fremskrivning af trafikken samlet set sikre, at København er CO₂-positiv i 2035. Havnetunnellen vil ifølge Vejdirektoratet dreje sig om et CO₂-udslip i perioden 2027 til 2070 på 311.300 tons CO₂. Dertil kommer hele anlæggets CO₂-udledning.